

Kluge Konzepte sind gefragt

Stadterneuerung und Stadtteilentwicklung sind stets eine Gratwanderung zwischen Widmung, Klimaschutzansprüchen, Bewohnerbefindlichkeiten und akutem Wohnbedarf. Es geht um einen Mehrwert für alle, um Mobilität, mehr Grün und Konzepte gegen den Bodenverbrauch. Eine Expertenrunde gibt Antworten auf mögliche Szenarien.

TEXT: GISELA GARY

FOTO: MA 18, CHRISTIAN FÜRTHNER

Die Bevölkerung wächst – Städte ebenso. Der Bedarf an leistbarem Wohnraum steigt, die Bodenverknappung ist sichtbar, der Klimawandel zwingt zum Umdenken. Weltweit gibt es erstmals die neue – alte – Erkenntnis, dass die Stadtplanung in Quartieren denken und weg von Einzelprojekten kommen muss. Doch wie ist das zu schaffen? Und wie gelingt Architekten, Bauherren, Investoren, Raumplanern und Bewohnern die Gratwanderung zwischen Klimaschutz, Wohnraumbedarf, den ambitionierten Vorgaben der Stadtplanung und den Zielen der Stadtentwicklung? Thomas Knoll, Landschaftsplaner und Mitglied im Fachbeirat für Stadtplanung und Stadtgestaltung, hat

dass der Grundflächenverbrauch nur in einer Stadt mit einem gut ausgebauten öffentlichen Netz reduziert werden kann. Wien ist eine gut entwickelte Stadt, wir ringen um Qualität, aber auf hohem Niveau.“ Wien ist für Knoll also eine Vorzeigestadt. Und international? „Kopenhagen ist eine lustige Stadt für fitte Menschen. Die Öffis werden jetzt erst ausgebaut und es gibt wenig sozialen Wohnraum. Also keine Stadt für alle Menschen. Gute Städte mit hoher Lebensqualität sind Zürich und Basel, aber dort sind wiederum die Mietpreise abgehoben.“

„Der Quartiersansatz als sozialräumliches Konzept muss selbstverständlich werden wie auch die Energieraumplanung.“

BARBARA HAMMERL

die Antwort: „Mit mehr Grün und klugen Konzepten.“ Mehr Grün in der Stadt ist europaweit die Devise. „Die klimafreundlichen Maßnahmen bringen mehr Lebensqualität in der Stadt, aber auch mehr Erholungszonen für die wachsende Bevölkerung.“ Knoll misst eine kluge Stadtplanung an allen Umwelt- und Klimafragen und vor allem an den Faktoren der sozialen Nachhaltigkeit: „Eine gute Stadt ist dicht und grün. Im internationalen Vergleich ist erkennbar,

Barbara Hammerl vom Stadtlabor Graz betont neben der Klimawandelanpassung und Urbanisierung die Nachverdichtung im Bestand wie auch die Stadt der kurzen Wege, inklusive dem Verzicht auf das Auto, als wichtige Eckpunkte: „Der Quartiersansatz als sozialräumliches Konzept muss selbstverständlich werden wie auch die Energieraumplanung als strategische und vorausschauende Abstimmung von Stadtplanung und Energieplanung auf Basis erneuerbarer Energiequellen.“ Kommunikation und Kooperation sind für Hammerl weitere Erfolgsgaranten. Dies bedeutet jedoch Veränderung für alle Menschen. „Damit die Lebensqualität in unseren Städten erhalten werden kann, braucht es Veränderung und eine proaktive und transparente Kommunikation über die Notwendigkeit von radikalen Maßnahmen. Es gibt mittlerweile viele Bürger, Wirtschaftstreibende und Gruppen, die in ihrem Viertel etwas verändern wollen und auch bereit sind, mitzugestalten. Hier braucht es von städtischer Seite auch eine Kultur des Ermöglichens.“

Vertikale Stadtquartiere

Verdichtung ist ein Stichwort, das häufig im Zusammenhang mit Stadtentwicklung fällt – wird in Österreich genug getan? Michael Pech, Architekt und Vorstand ÖSW, beantwortet die Frage am Beispiel von Wien: „Die Prognose geht davon aus, dass die Bevölkerungszahl in Wien zwischen 2018 und 2048 um 289.000 Menschen oder +15,5 Prozent steigen wird und im Jahr 2048 nahezu 2,2 Millionen Menschen in Wien leben werden. Obwohl für Wien in den nächsten Jahren ein moderates Wachstum prognostiziert wird, dürfte Wien bis zum Jahr 2036 den historischen Bevölkerungshöchststand aus dem Jahr 1910 von 2,1 Millionen Einwohnern überschritten haben. Das Wohnhochhaus ist EINE von mehreren Antworten auf die Liegenschaftsknappheit in den Ballungszentren und als vertikales Stadtquartier zu verstehen. Durch den Bau von Hochhäusern kann ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität einer Stadt, der Grün- und Freiraum, erhalten werden.“ Die ÖSW-Gruppe ist bei fast allen Stadtteilentwicklungen in Wien engagiert, aber auch in Graz-Reininghaus (ca. 1.000 Wohnungen), in Linz mit dem Hochhaus in Grüne Mitte Linz, und in Klagenfurt (Neuner Gründe). Derzeit in Umsetzung sind: Biotope City, Seestadt Aspern, Nordbahnhof, Spallartgasse, MGC-Hochhaus. Es folgen demnächst die Berresgasse, Hausfeld und Rothneusiedl.

Knoll bezeichnet die Angst vor Veränderung als großes städtebauliches Sorgenkind: „Die städtebauliche Qualität, die wir Fachleute anstreben, also dicht und grün, deckt sich selten mit den kurzfristigen Vorstellungen der Anrainer.

Bei städtebaulichen Verdichtungsprojekten muss man mit Widerstand rechnen. Doch wird es sicher weiterhin beides geben – Verdichtung in der Stadt und das Einfamilienhaus im ländlichen Raum. Diese Mischung kann auch gut sein.“ Damit spricht Knoll die Sehnsucht nach dem Einfamilienhaus an, die in Österreich ungebrochen ist. Zum Thema Widerstand der Bevölkerung nennt Knoll als Beispiel den geplanten Stadtteil in der Althanstraße trotz großer Bemühungen konnte in dem Bereich kein geförderter Wohnbau durchgesetzt werden. Durchaus auch aufgrund der Gegnerschaft der Anrainer.

Auch Barbara Hammerl zeigt sich in puncto Verdichtung wenig optimistisch: „Die Verdichtung entlang bestehender Infrastrukturen macht Sinn, allerdings ist es wichtig, qualitativ nachzuverdichten, gleichzeitig auch die öffentlichen Räume attraktiv zu gestalten, das Grün in die Stadt zurückzuholen oder multifunktional nutzbare Gemeinschaftsflächen zu errichten. Eine Frage in dem Zusammenhang ist, ob genug gegen den Leerstand getan wird, meine Einschätzung hierzu lautet: Nein.“ Für Michael Pech ist klar: „Wenn Städte innerhalb ihrer bestehenden Grenzen bevölkerungsmäßig wachsen und wir den für Städte so wichtigen Grünraum erhalten wollen, müssen wir eine Verdichtung ermöglichen. Diese sollte ausschließlich an nach städtebaulichen Kriterien festgelegten Standorten erfolgen.“ Als typische „Hindernisse“ beschreibt Pech Umweltverträglichkeitsprüfungen, geschützte Fauna/Flora, hohe Grundstückspreise, hohe Infrastrukturkosten oder die fehlende soziale und technische Infrastruktur wie Schulen, Kindergärten etc.

Die Stadt Wien wächst – die Seestadt Aspern gilt als eines der international herausragendsten Stadtentwicklungsprojekte.



Lebenswerte Stadt

Die zukünftige lebenswerte Stadt muss mit weniger Pkw auskommen. Welche Anreize braucht es, damit die Bewohner auf ihr Auto verzichten? „Es braucht niederschwellige Angebote vor Ort und einen sehr guten Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel. Vor allem junge Menschen wollen oder können sich die Kosten für ein eigenes Fahrzeug nicht leisten. Car-Sharing ist die ideale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. In unserem Projekt in der Perfektastraße 58 haben wir ein Car-Sharing-Konzept realisiert, welches mit ‚MO.Point‘ umgesetzt wird. Die Bewohner haben die Möglichkeit, auf einen eigenen Pkw zu verzichten und trotzdem bei Bedarf ein Auto zur Verfügung zu haben“, so Pech. Hammerl ergänzt: „Und es braucht attraktive Alternativen wie sichere Rad- und Fußwege.“ Hammerl berichtet über ein Grazer Vorzeigeprojekt, über städtebauliche Verträge werden in Graz Öffi-Jahreskarten zu einem sehr geringen Selbstbehalt (zehn bis 30 Prozent) beim Erstbezug zur Verfügung gestellt. „Diese Aktion kommt bei den Bewohnern sehr gut an und kann für Menschen, die an ihrem neuen Wohnort erst Mobilitätsroutinen entwickeln, ein Anreiz sein, auf andere Mobilitätsformen umzusteigen. Immer wichtiger wird die intermodale Mobilität, das heißt, dass eine Wegstrecke mit Öffis, dem (Leih-)Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt wird“, so Hammerl.

Helsinki zeigt es bereits vor, mithilfe einer App ist der beste Mobilitäts-Mix für eine Wegstrecke auf einen Blick sichtbar und kann gebucht und abgerechnet werden („Mobility as a service“). Bis zu 90 Prozent des Straßenraums werden in Österreichs Städten von parkenden Pkw blockiert, hier braucht es eine fairere Verteilung der Nutzung des öffentlichen Raums, ist Hammerl überzeugt: „Wenn ich möchte, dass Menschen mehr zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, muss ich ihnen mehr Fläche zur Verfügung stellen – breitere Geh- und Radwege, Entflechtung vom Kfz-Verkehr, Durchwegungen etc. Nicht zuletzt braucht es mutige politische Entscheidungen, um jene Rahmenbedingungen zu schaffen, die ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten belohnen und die externen Kosten klimaschädlicher Mobilitätsformen in den Preisen berücksichtigen.“

Knoll analysiert eine generationsbezogene Verlagerung motorisierten Individualverkehrs. Es gibt einen sanften Zwang, mit Parkpickerl oder auch attraktive Anreize wie die Jahreskarte der Wiener Linien um 365 Euro. „Das ist der richtige Weg, der urbane Mensch denkt im ersten Schritt nicht ans Auto.“ Knoll ist als Landschaftsplaner ebenso in das Projekt Biotop City involviert, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr fehlt, die U-Bahn kommt in zehn Jahren. Die Menschen müssen lernen, ihr Auto am Rand eines Stadtteils stehen zu lassen wie beispielsweise in der Seestadt Aspern oder im Sonnwendviertel, wo multifunktionale Hochgaragen gebaut wurden. Bei der Stadtentwicklung von Rothneusiedl, einem Projekt von Knoll, wird ebenso am Rand eine Hochgarage errichtet.

Frage der Auftraggeberkultur

Die Architektur spielt in der Stadtentwicklung eine entscheidende Rolle. Für Michael Pech ist Architekturqualität auch eine Frage der Auftraggeberkultur: „Aus diesem Grund

ist im Österreichischen Siedlungswerk der baukünstlerische Aspekt auch im Unternehmensleitbild festgeschrieben, das soziale und ökologisch verträgliche Plänen und Bauen ein fixer Bestandteil unserer Unternehmensphilosophie. Bei unserem in Bau befindlichen Projekt ‚Sirius‘ in der Seestadt Aspern ist uns mit dem norwegischen Architekturbüro Helen & Hard eine Verbindung von außergewöhnlicher Architektur mit einem multifunktionalen Nutzungskonzept gelungen. Hier entstehen 112 Eigentumswohnungen und 3.200 Quadratmeter Fläche für Büros, Volkshochschule und Gewerbe.“ Hammerls Fazit: „Qualitätsvolle Architektur spielt eine große Rolle in der Stadtentwicklung und kann stark identitätsstiftend wirken. In Bezug auf neue Wohntypologien, Materialitäten oder bedarfsgerechtes Wohnen passiert aktuell sehr viel. Architektur kann ein wichtiger Motor für resiliente Städte sein.“

„Durch den Bau von Hochhäusern kann ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität einer Stadt, der Grün- und Freiraum, erhalten werden.“

MICHAEL PECH

Europas ist der größte, offene Ideenwettbewerb für innovativen Urbanismus und Architektur in Europa. Europas 15 stand unter dem Thema Produktive Stadt – Ressourcen, Mobilität, Fairness. Das Stadtlabor Graz begleitet nun auch die Umsetzung für ein ehemaliges Industrieareal. „Aus Sicht der Liegenschaftseigentümer, in deren Auftrag wir den Europas-Wettbewerb begleitet haben, sind die Erfahrungen durchwegs positiv. Einerseits konnte gegenüber der Behörde Vertrauen gestärkt werden, indem frühzeitig die Visionen, Interessen und Erwartungen an die Entwicklung der Liegenschaft diskutiert und gemeinsame Ziele festgelegt wurden. Andererseits wurden seitens der Wettbewerbsteilnehmer spannende Ideen für den Standort generiert. Die Herausforderung liegt jetzt darin, die Ideen der Planerteams auch tatsächlich auf den Boden zu bringen“, erläutert Hammerl. Unter dem Stichwort kooperative Stadtentwicklung unterstützt Hammerl unter anderem die Entwicklung von Stadtkernen – die Bevölkerung ist sehr daran interessiert, sich zu beteiligen. „Vielen reicht es, wenn sie frühzeitig, transparent und laufend informiert werden und einen Ansprechpartner haben. Es gibt aber immer auch eine Gruppe an Menschen, die mehr Beteiligung wünscht. Diese Gruppe muss man aktiv ins Boot holen und in den Planungen berücksichtigen – idealerweise bereits vor städtebaulichen oder Architekturwettbewerben. Und dann gibt es natürlich immer auch eine Gruppe, die gegen jede Art von Veränderung ist bzw. persönliche Interessen über ein sachlich argumentierbares öffentliches Interesse stellt. Das muss man aushalten und aussitzen.“

Kühlen der Städte

Der Klimaschutz und vor allem das Kühlen der Städte rücken ins Zentrum der Stadtentwicklung. Welche

Handlungsempfehlung haben die Experten? „Landscape first. Ich betrachte eine Stadtlandschaft als funktionierende Landschaft. Bis dato wurde die Landschaft zerstört und eine Stadt hingestellt. Die urban überformte Stadt muss als Landschaft verstanden werden. Also eine Stadt, die ihr Klima und ihr Wasser selbst macht und nur das ableitet, was notwendig ist. Das gelingt durch eine Klimawandelanpassungs-Strategie einen herausragenden Zusammenhang zwischen Grünraum und Wasser, allen Formen der Begrünung und Biodiversität. Die Biotope City ist eine Annäherung, dort gibt es einen Wasserkreislauf, hohe Baumqualitäten, starke Beschattung, Fassadenbegrünung. Durch die hohe Verdichtung gibt es auch zahlreiche Beschattungseffekte im Inneren, die Innenhöfe werden kühler sein.“

Auch Hammerl sieht die urbane Begrünung auf Fassaden, Dächern – idealerweise in Kombination mit Photovoltaik, als wichtigen Meilenstein in puncto Klimawandelanpassung: „Wir brauchen aber auch mehr Grün im öffentlichen Raum, klimaaktive Baumpflanzungen nach dem Schwammstadtprinzip, begrünte Gleiskörper, Pocket Parks etc. Kombiniert mit Information und Sensibilisierung von Bauträgern, Planern, Hausverwaltungen und Bürgern, um die Vorteile einer begrünten Stadt zu erläutern.“ Hammerl nennt dazu auch die sogenannte „blaue Infrastruktur“: Wasserflächen, Freilegen von unterirdischen Bächen, Regenwassermanagement, Entsiegelung, um zusätzliche Versickerungsflächen für Regenwasser zu gewinnen.

Als die größten Herausforderungen bei der Biotope City beschreibt Pech: die Koordination und Logistik unter den Bauträgern (alle müssen mitmachen – alleine funktioniert der Klimaschutz nicht), Klimaschutz kostet Geld, die grünen Fassaden – Bewässerung (Problembereich Steuerung, Wartung), die ‚Erziehung‘ und Schulung der Bewohner bei Pflanzträgen in eigener Pflege, der Sonnenschutz – der speziell bei Hochhäusern wegen dem Wind sehr schwierig und kostenintensiv ist. „Wir buchstabieren ÖSW als ‚ökosozialer Wohnbau‘. Umwelt und Nachhaltigkeit sind für uns wichtige Themen. Wir haben mit Kreisel Electric eine langfristige Kooperation vereinbart. Photovoltaik ist eine tolle Sache und kommt auch bei vielen Projekten zum Einsatz. Das Problem ist jedoch die Speicherung der gewonnenen Energie in der Praxis. Mit der Technik von Kreisel haben wir nun die Möglichkeit, auch im mehrgeschößigen Wohnbau Strom zu puffern und ihn zeitversetzt zu nutzen.“

Mehr Grün in der Stadt – welche Zukunftsvision gibt es? Der grüne Ring um eine Stadt ist ein internationales Instrument der Stadtplanung, einen Green Belt gibt es in London und in New York – und eben auch in Wien. Der Grüngürtel rund um Wien, den Knoll aktuell plant, soll bis nach Niederösterreich reichen. Die Identität der einzelnen Orte soll erhalten bleiben. „Die Großgrünräume einer Stadt sind die wichtigste Basis für alle Klimastrategien. Wir müssen dauerhafte Siedlungsgrenzen einführen, von Rauchenwarth bis Laxenburg muss der Grünbereich erhalten werden“, ist Knoll überzeugt. Der Landschaftsplaner hat auch ein Vorzeigebispiel parat, wie kluge, zukunftsweisende Stadtentwicklung funktioniert – die Seestadt Aspern.



Foto: beigestellt

THOMAS KNOLL

Landschaftsplaner und Mitglied im Fachbeirat für Stadtplanung und Stadtgestaltung, Stadt Wien



Foto: beigestellt

BARBARA HAMMERL

Geschäftsführerin Stadtlabor Graz

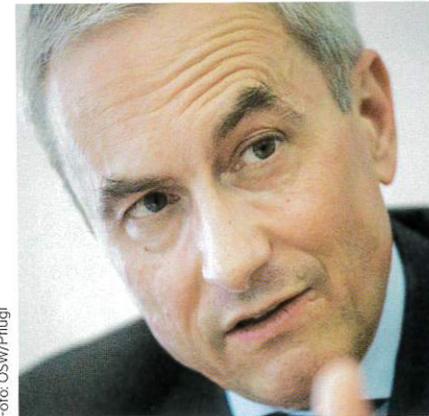


Foto: ÖSW/Flugl

MICHAEL PECH

Architekt und Vorstand der ÖSW-Gruppe

ZEMENT

BETON



INTERVIEW
mit Thomas Madreiter

TIEFBAU AKTUELL
Wiederverwerten als Ziel

REPORTAGE
Wohnen am See

STADTENTWICKLUNG

2_20