

Alles bleibt anders! 29. Februar 2012

Ein Jahr Regierungsverantwortung für Stadtplanung in Wien

Anlässlich der Veranstaltung hatte das Publikum die Möglichkeit, Fragen auch schriftlich an die Vizebgm. Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz und BürgerInnenbeteiligung zu richten.

Im Folgenden die zusammengefassten Fragen und Antworten.

Frage: *Wie sieht es aus mit Stadtteilmanagement in Gebieten ohne Gebietsbetreuung (z.B. 22. Bezirk)? Wer genau ist hier (politisch) zuständig? Warum wird hier mit 2erlei Maß gemessen?*

Maria Vassilakou: Grundsätzlich halte ich den Stadtteil als planerische Ebene für wichtig. Stadtteilmanagement als horizontal und vertikal vernetzendes, Ressourcen bündelndes und lokal verankertes Instrument kann hier eine wichtige Rolle für die Stadtteilentwicklung spielen – das zeigen internationale Beispiele. Deutschland verfolgt mit dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ einen solchen stadtteilbezogenen Ansatz. Der Fokus richtet sich speziell auf Stadtteile mit „besonderem Entwicklungsbedarf“, wo sich benachteiligende Wohn- und Lebensbedingungen mit benachteiligten Bevölkerungsgruppen kumulieren. Die Installierung von lokalen Quartiersmanagements soll mittels integrierter Handlungskonzepte nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen, sondern auch die bessere soziale Integration der BewohnerInnen erreichen.

plattform
baukultur

Wien hat mit den bestehenden „Gebietsbetreuungen Stadterneuerung“ ein ähnliches Instrumentarium, welches sich aus der „behutsamen Stadterneuerung“ heraus entwickelt hat und mittlerweile neben der baulichen Sanierung einen breiten Ansatz verfolgt. Darüber hinaus hat die Stadt Wien auch sogenannte „Grätzelmanagements“ im 2. und 20. Bezirk eingerichtet. Die Lokale Agenda 21, die mit Vor-Ort-Büros in einzelnen Bezirken (wie auch dem 22. Bezirk) vertreten ist, übernimmt ebenfalls Aufgaben eines Stadtteilmanagements. Ziel der Lokalen Agenda ist es, BürgerInnen auf Bezirksebene in politische Entscheidungen einzubinden, die ihr Wohn- und soziales Umfeld betreffen. Die Agenda-Büros stellen dafür die Organisationsstruktur bereit und vermitteln zwischen BürgerInnen, Politik und Verwaltung.

Die Büros der Lokalen Agenda 21 liegen in der Kompetenz meines Ressorts. Die Wiener Gebietsbetreuungen sind der Geschäftsgruppe Wohnen, Wohnbau und Stadterneuerung und damit Stadtrat Dr. Ludwig zugeordnet. Einen ressortübergreifenden Ansatz für Stadtteilmanagements gibt es in Wien derzeit nicht.

Gerade in neu entstehenden Stadtteilen (Seestadt Aspern, Nordbahnhof, Hauptbahnhof) halte ich es für wichtig, dass es Quartiers-

(Stadtteil) -managements von Beginn an installiert werden, weil ein lebendiger Stadtteil nicht alleine durch den Bau von Gebäuden entsteht, sondern durch den gleichzeitigen Aufbau von Nachbarschaften, sozialen Netzwerken und Initiativen. Dies wird man zukünftig bei der Planung von neuen Stadtteilen verstärkt beachten müssen.

Frage: *Ist Ihnen bewusst, dass die UVP Städtebau-Pflicht für durchmischte, kompakte Stadtentwicklung einen ordentlichen Hemmschuh darstellt? – Gesetzesänderung*

Maria Vassilakou: Ja, ich bin mir dessen bewusst (z.B. bei der Seestadt Aspern). Im Sinne einer kompakten Stadtentwicklung gibt es seit etwa einem Jahr einen intensiven Diskussionsprozess der Stadt Wien-Fachdienststellen mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft zu dieser Thematik. Zusätzlich arbeitet die Stadtentwicklung an einem Leitfaden für die Erstellung von Umweltverträglichkeitserklärungen bei Städtebauvorhaben mit. Ziel ist, die Kriterien für die Genehmigungsfähigkeit weg von lokalen Immissionszunahmen hin zu einer gesamträumlichen Betrachtung zu bringen.

Fragen: *Wie wird das Potential von Baugruppen bzw. selbstinitiierten Wohnprojekten für die innerstädtische Entwicklung und dort in in Zukunft genutzt werden? Wie kann man das Potential hier unterstützen?*

Maria Vassilakou: In der Geschichte der Wiener Stadtentwicklung spielen Baugruppen bis dato keine große Rolle - dies im Gegensatz zu anderen Städten wie z.B. Tübingen und Freiburg, in denen Baugruppenprojekte von der Stadt bewusst gefördert werden. Aber auch in Wien sollen Baugruppen immer mehr zum Thema werden (z.B. Baugruppenprojekte in der Seestadt Aspern). Für mich sind Baugruppenprojekte besonders wichtig, da ich darin ein Potential für kleinteilige, durchmischte und vielfältige Strukturen in der Stadt sehe. Das Freiburger Quartier Vauban mit 2.000 Wohnungen in 50 Baugruppenprojekten zeigt dieses Potential für den Städtebau auf.

Das Bauen in Form einer Baugemeinschaft hat für die Beteiligten den Vorteil, dass sie ihre Wohnform nach ihren Bedürfnissen und Möglichkeiten selbst gestalten können - und das nicht im Einfamilienhaus weitab der Stadt, sondern in urbaner Form, in bewusst gewählter Nähe zu anderen Menschen, die ähnliche Ansprüche an das Wohnen und Arbeiten in der Stadt haben.

Zudem können Baugruppenprojekte in innerstädtischen Problembereichen bzw. -bezirken positive soziale Prozesse im Wohnumfeld auslösen, da Baugruppen in der Regel mehr als rationale Zweckbündnisse sind, sondern auf gemeinschaftliches Handeln und gegenseitige Unterstützung bauen. Verfügbare und geeignete Grundstücke sind aber leider gerade in diesen Lagen rar und/oder teuer und selten in öffentlicher Hand.

Größere Chancen für Baugruppen sehe ich in Stadterweiterungsgebieten bzw. größeren Baulandreserven im innerstädtischen Bereich (z.B. ehemalige Bahnhofs- und Kasernenareale). Hier könnte im Masterplan bzw. im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festgelegt werden, dass ein bestimmter Anteil der Bauplätze Baugruppen zur Verfügung gestellt wird. Dies hätte auch eine klare Signalwirkung: Die Stadt will Baugruppenprojekte und ermutigt dazu. Wichtige strategische Partner müssen dabei sicherlich die grundverwaltenden Stellen der Stadt (Wohnfonds, MA69 etc.) sein, um bei der Grundstücksvergabe den besonderen Bedürfnissen und Abläufen von Gruppenbauvorhaben gerecht zu werden (Zusicherung des Grundstückes über einen für Baugruppenprozesse notwendigen Zeitraum).

Fragen: *Was sind städtebauliche Verträge? Wer schließt was mit wem ab? Wie sehen sie konkret aus? Warum mündet in der Diskussion alles in städtebaulichen Verträgen?*

Maria Vassilakou: Städtebauliche Verträge sind ein wichtiges Instrument der Vertragsraumordnung. Beispiele sind insbesondere die deutschen städtebaulichen Verträge, die im Baugesetzbuch verankert sind. Nach deutschem Recht kann eine Gemeinde städtebauliche Verträge mit Projektentwicklern schließen (§ 11 BauGB). Es können beispielsweise Vereinbarungen über die künftige Verwertung und Nutzung der Grundstücke, den Preis, die Kosten der Baulandentwicklung und Erschließung oder auch über die Verwendung eines Teils der Grundfläche beispielsweise für den geförderten Wohnungsbau getroffen werden. Die Gemeinden dürfen sich dadurch jedoch nicht zu hoheitlichem Handeln verpflichten.

Derzeit sieht die Wiener Bauordnung kaum Möglichkeiten vor, bei Neu- und Umwidmungen mit dem jeweiligen Projektentwickler/Grundeigentümer für die Stadtplanung wichtige Inhalte (städtebauliche, architektonische Qualitäten, Beteiligung an Infrastrukturkosten, Ausgestaltung von Grün- und Freiräumen etc) verbindlich zu vereinbaren. Dies führt immer wieder dazu, dass es z.B. tolle städtebauliche Wettbewerbsergebnisse gibt, aber nach Beschlussfassung einer entsprechenden Widmung, die entscheidende Qualitäten nicht oder nur mangelhaft vom Projektentwickler/Grundeigentümer umgesetzt werden.

Drei wesentliche Zielsetzungen könnten mit städtebaulichen Verträgen erreicht werden: eine Mobilisierung von Bauland (z.B. durch die Verpflichtung zur widmungskonformen Verwendung innerhalb einer bestimmten Frist), die teilweise Abschöpfung von Widmungsgewinnen (z.B. durch die Beteiligung an infrastrukturellen Folgekosten) sowie die Sicherstellung von gewünschten Qualitäten (z.B. attraktive Erdgeschoßzonen, hochwertige Grün- und Freiräume, öffentliche Zugänglichkeiten, spezielle Nutzungen, bestimmte Formen der Ausgestaltung etc.). Diese Punkte sind über die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne nicht regelbar.

Fragen: *Welche Möglichkeiten sehen Sie für eine Aktualisierung des Wiener Garagengesetzes – im Konkreten: eine Aufhebung / Reduzierung der Pflichtstellplätze? Bei vielen Wohnbauprojekten entscheidet die Stellplatzbreite über den Wohnungsraster. Die eingesparten Kosten könnten für Wohn- und Freiraum verwendet werden.*

Maria Vassilakou: Das rot-grüne Regierungsübereinkommen sieht eine Überarbeitung des Wiener Garagengesetzes vor, um autofreie Projekte auch dort möglich zu machen, wo bereits Widmungen bestehen.

Derzeit kann die Reduktion der Stellplatzverpflichtung bei Neufestsetzungen von Widmungen oder mittels Abänderung des entsprechenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplans verordnet werden. Bei entsprechenden Voraussetzungen (z.B. innerstädtische Lage, gute ÖV Anbindungen) eines Bauplatzes wird das Stellplatzregulativ bereits jetzt schon bei Widmungsverfahren reduziert. So gibt es bereits Kooperationen mit Bauträgern, die das Ziel verfolgen, die eingesparten Stellplatzerrichtungskosten für die Investition z.B. in umweltfreundliche Mobilitätsangebote für die BewohnerInnen zu nützen. Ein aktuelles Beispiel ist das Projekt Bike-City in der Perfektastraße im 23. Bezirk. Die Bauträger werden den zukünftigen BewohnerInnen neben

Carsharing, E-Bikes, Jahreskarten für die Wiener Linien auch eine Mobilitätsberatung anbieten. Weiters können die eingesparten Kosten in andere „Mehr-Qualitäten“ wie Freiraumgestaltung, Gemeinschaftsräume etc. fließen. Ein Mehrwert für das Projekt durch die ermöglichten Einsparungen beim Garagenbau muss aber gewährleistet sein. Eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung ohne Mehrwertschaffung nützt andernfalls nur dem Bauträger/Investor.

Fragen:

1. *Verkehrsberuhigung der Gumpendorfer Straße im Zuge der Umgestaltung*
2. *Garagenbau in Geschäftslokalen in historischen Einkaufsstraßen. Präzisierung der Frage per email: Ich musste leider in den letzten Jahren immer wieder etwas sehr unerfreuliches auf der Gumpendorferstraße beobachten. Geschäfte sperren zu und monate- bis jahrlanger Leerstand macht ein trauriges Bild. Allerdings besteht immer noch die Hoffnung, dass sich irgendwann jemand wieder einmietet und ein neues Geschäft eröffnet. Leider werden in letzter Zeit immer öfters Garageneinfahrten aus ehemaligen Geschäftslokalen, meist wegen Dachgeschossausbauten. Und diese Entwicklung halte ich für ganz, ganz verkehrt. Ich bin dafür, dass Autos in Garagen abgestellt werden und dass man auf der Straße mehr Platz für FußgängerInnen schafft, aber Sie können sich sicher vorstellen, was es für eine Gumpendorferstraße, Burg- oder Neubaugasse bedeutet, wenn plötzlich jedes zweite Haus eine Garage ins Erdgeschoss baut. Ich glaube, die Gumpendorferstraße wäre ein beliebter Standort für gerade jüngere Geschäftsleute (zB. Kreative), allerdings scheinen die Mieten unleistbar hoch zu sein. Die Stadt sollte in solchen Fragen eine Start-/Miethilfe geben. Wie verhindert rot-GRÜN, dass historische Einkaufsstraßen zunehmend veröden? Garagen in Geschäftslokalen in historischen Einkaufsstraßen sollten verboten werden!*
3. *Park statt Parkplatz hinter dem Naschmarktflohmarkt*

Maria Vassilakou:

1. Die Verkehrsberuhigung der Gumpendorfer Straße ist geplant. Vorschläge zur Neugestaltung werden derzeit mit der Bezirksvertretung diskutiert.
2. Erdgeschoße sind als „Seitenwände“ des öffentlichen Raums von enormer Wichtigkeit für die Atmosphäre der städtischen Umgebung. Die Erdgeschoßzonen sind somit die Nahtstelle zwischen dem öffentlichen Raum und dem Privaten. Daher sind auch mir die Umbauten von Erdgeschoßlokalen in Garagen ein großer „Dorn im Auge“. Gemäß Bauordnung für Wien ist die Errichtung von Garagen jedoch möglich – außer in Bereichen mit Ein- und Ausfahrtsperren. Der nachträgliche Einbau von Garagen in die Erdgeschoßzone erfolgt häufig in Kombination mit Dachgeschoßausbauten, da durch die neu geschaffenen Wohneinheiten eine entsprechende Anzahl von Pflichtabstellplätzen (ein Pflichtabstellplatz pro neuer Wohneinheit) nachzuweisen ist. Eine Ausnahme aus der Stellplatzverpflichtung bei Dachgeschoßausbauten ist derzeit im Garagengesetz nicht vorgesehen. Daher sieht das Rot-Grüne Regierungsprogramm auch eine Überarbeitung des Garagengesetzes vor, um autofreie Projekte

auch dort zu ermöglichen, wo Widmungen bereits bestehen. Derzeit erarbeiten wir in einem breit angelegten und geschäftsgruppenübergreifenden Projekt mit dem Titel „Fokus Erdgeschoß“ ein Strategiepapier zur Förderung des Erdgeschosses in Wien sowohl im Bestand als auch in Neubaugebieten. Dabei geht es darum, in einem ersten Schritt den Funktionswandel in den Erdgeschoßzonen zu erfassen, die vielschichtigen Hemmnisse für die Wiederbelebung des Erdgeschosses zu benennen, um darauf aufbauend eine gemeinsame, gesamtstädtische, ressortübergreifende und vernetzte Strategie „Pro Erdgeschoß“ zu entwickeln und in neuen Bündnissen und Kooperationsformen umzusetzen. Ziel muss es sein: Leerstände zu verhindern, die Nahversorgung in der Stadt zu sichern, neue Nutzungen zu forcieren, bestehende Anbieter und neue Nachfrager zusammenzubringen, Zwischennutzungen zu ermöglichen sowie jene Menschen, Initiativen und Institutionen aktiv zu fördern und zu unterstützen, die zu einer verstärkten Nutzbarkeit, Attraktivität und Lebendigkeit im Erdgeschoß Beitragen können.

3. Naschmarktflohmarkt: Die Nutzung dieser Fläche als nutzbarer Freiraum für die dichtbebauten Bezirke Mariahilf und Margareten ist eine tolle Idee, die ich auch schon in der Vergangenheit befürwortet habe. Für die Rückgewinnung dieser Flächen sind kreative Ideen gefragt, da sich dieser Parkplatz auf der Überplattung von Wienfluss und U4 befindet. Der „Prinzessinnen-Garten“ in Berlin-Kreuzberg zeigt, wie gemeinschaftliches temporäres Grün in einer Stadt entstehen kann. Innerhalb der nächsten Jahre werden wir gemeinsam mit dem Bezirk und Bevölkerung konkrete Projekte erarbeiten.

Fragen: *Gibt es konkrete Pläne zu einer Erweiterung der Spielplatz- zu einer Freiraumverordnung? Gibt es konkrete Pläne zur Verankerung von Freiraum (=Stadtraum)? Kompetenz etwa in Bauausschüssen / Baupolizei?*

Maria Vassilakou: Das Thema „Verankerung von Grün- und Freiraumplänen in der Bauordnung“ ist mir ein großes Anliegen. Ich habe im vergangenen Jahr einen Diskussionsprozess in Gang gebracht, in welcher Form diese Rechtsverbindlichkeit umgesetzt werden kann. Die Spielplatzverordnung könnte so ein Anknüpfungspunkt für eine Grün- und Freiraumverordnung sein und grünraumbezogene Anforderungen definieren.

Ich bin mir der Problematik bewusst, dass die Bauordnung mit der Regelung, dass erst ab Bauklasse III ein Gestaltungskonzept für die gärtnerisch auszugestaltenden Flächen vorzulegen ist, in der Sicherung von Frei- und Grünraumqualitäten viel zu kurz greift. Auch bei Wohnbauprojekten, bei denen die Gebäude die Bauklasse III nicht erreichen, ist die Gestaltung der Grün- und Freiräume wichtig für die Wohnqualität und die zeitgemäße Nutzung der Liegenschaft. Die tatsächliche Umsetzung geplanter Qualitäten ist mit der Vorlage des Grünraumgestaltungskonzepts noch nicht gesichert, weil es nicht Bestandteil der Baubewilligung ist und daher eine Nicht-Realisierung keine Konsequenzen nach sich zieht.

Es könnte aber auch bei der Fertigstellungsanzeige angesetzt werden. Die vorzulegende Bestätigung eines fachkundigen Ziviltechnikers über die bewilligungsgemäße und den Bauvorschriften entsprechende Bauausführung sollte explizit auch die Einhaltung des Freiraumgestaltungskonzeptes umfassen. Sollte die gärtnerische Ausgestaltung – die im Gestaltungskonzept zu präzisieren ist – in einer

Verordnung analog zur Spielplatzverordnung näher geregelt werden, wäre auch die dieser Verordnung entsprechende Ausführung Gegenstand dieser Bestätigung. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch, die Baubehörde mit zusätzlicher freiraumplanerischer Kompetenz auszustatten.

Das Instrument der Wohnbauförderung würde sich ebenso anbieten. Im geförderten Wohnbau könnte eine vollständige Auszahlung der Fördermittel davon abhängig gemacht werden, ob die Grün- und Freiraumgestaltung in jener Qualität ausgeführt wurde, welche dem Projekt, das im Verfahren vorgelegt wurde bzw. im Bauträgerwettbewerb eingereicht wurde, entspricht.

In den Gesprächen und Verhandlungen mit dem Wohnbau-Ressort zur Novellierung der Wiener Bauordnung, die in Kürze starten, wird dieses Thema behandelt werden.

Fragen: *Hamerlingplatz (ehemaliges Kartenamt): großes Potential in kleinem Bezirk. Welcher Planungsprozess läuft? Eventuell Stoptaste erforderlich / möglich?*

Maria Vassilakou: Bereits zu meinem Amtsantritt war das ehemalige Kartographische Institut am Hamerlingplatz an eine private Investorengruppe verkauft und ein Widmungsverfahren im Laufen. Der vom Gemeinderat 2011 beschlossene Flächenwidmungs- und Bebauungsplan sieht vor, dass 50% der Bruttogeschoßfläche sozialen Nutzungen dienen muss. Die Projektplanung der Investorengruppe sieht eine Revitalisierung für Wohnungen und einen Dachgeschoßausbau vor. Die für soziale Nutzungen zweckbestimmten Flächen werden größtenteils für SeniorInnenwohnungen adaptiert werden, welche von den Projektbetreibern als „Senioren-Residenz“ bezeichnet werden.

Fragen: *Sie sprechen von veralteten Leitbildern / Masterplänen – 10-15 Jahre und den dazu jetzt umgesetzten Projekten. Wenn heute Leitbilder / Masterpläne erstellt werden, wird voraussichtlich das dazugehörige Projekt in 10-15 Jahren umgesetzt werden. Sind diese Leitbilder / Masterpläne dann auch veraltet? Welche Bedeutung hat die Nachhaltigkeit heutiger Leitbilder?*

Maria Vassilakou: Mein Ziel ist es, stabile und umsetzungs- und zukunftsorientierte Leitbilder bzw. Masterpläne für die Stadtentwicklungsgebiete zu erstellen. Wenn ich von „veralteten Leitbildern“ spreche, muss dies nicht automatisch bedeuten, dass diese zeitlich „veraltet“ sind, weil ihre Beschlussfassung 10-15 Jahre zurückliegt. Ein Leitbild kann auch schon zum Zeitpunkt der Beschlussfassung inhaltlich „veraltet“ sein. Nämlich dann, wenn wesentliche Zukunftsthemen nicht ausreichend beinhaltet sind.

Die Masterpläne sollen zwei besondere Qualitäten aufweisen: Sie sollen flexibel genug sein, sodass aktuelle Entwicklungen und Standards berücksichtigt werden können. Sie sollen in Bezug auf die großen, festgelegten Ziele stabil sein. Wichtig ist dabei, nicht Alles bis ins letzte Detail festzuschreiben, sondern vielmehr Prozesse festlegen, die Veränderbarkeit ermöglichen. Beispielsweise können Anforderungen / Qualitäten an die Gestaltung und Größe von Grünräumen festgelegt werden. Deren genaue Lage und Abgrenzung wird erst im Rahmen der weiteren Detaillierungsschritte fixiert.

Zudem sollte es möglich sein, z. B. durch Nutzungsänderungen bedingte Strukturänderungen im Zuge von kooperativen Verfahren zu reagieren.

Fragen: *Welchen Vorteil haben Car-Sharing-Stationen gegenüber den öffentlichen Verkehrsmitteln? Stehen sie nicht eher in Konkurrenz zu diesen?*

Maria Vassilakou: Es geht nicht um ein entweder Car-Sharing oder öffentliche Verkehrsmittel. Es geht um eine intelligente Verknüpfung von Vorteilen beider Verkehrssysteme. Klassisches Carsharing ergänzt sich erwiesenermaßen gut mit dem öffentlichen Verkehr. Free-Floating-Systeme (ohne fixen Standplatz, wie z.B. ‚Car to Go‘) sind diesen Nachweis auf Grund der geringen praktischen Erfahrungen noch schuldig. Das Potenzial, Teil einer modernen Mobilitätslandschaft zu sein, die vom individuellen Autobesitz zunehmend abgeht, ist jedoch auch den „Free-Floatern“ zuzusprechen.

Der Verzicht auf das eigene Auto und die Nutzung von Carsharing-Autos bewirkt laut Studien jedenfalls eine Veränderung des Verkehrsverhaltens. In der Schweiz steigen die Fahrten im Umweltverbund sogar (+12,6% Schweiz). Auch die Carsharing-Nutzung nimmt bei erfahrenen Carsharern im Zeitverlauf sogar ab (Bsp. London: 64 → 41 Tage im Jahr), da die Notwendigkeit der Auto-Nutzung für jede Fahrt hinterfragt wird!

Carsharing ist jedoch in der Regel kein Initiator für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens, sondern ein „stabilisierendes Angebot“. Wenn sich jemand dazu entschließt, kein eigenes Fahrzeug mehr zu erhalten, ist Carsharing wie eine „Mobilitätsversicherung“ für jene Fahrten, für die eine Auto unbedingt benötigt wird.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass durch den Verzicht auf ein eigenes Auto der Autobestand und damit auch der enorme Platzbedarf zum Abstellen des Fahrzeugs in der Stadt abnimmt. Bedenkt man, dass ein privater PKW im Durchschnitt nur eine Stunde/Tag benutzt wird und 23 Stunden/Tag steht, ist der Einsatz von Carsharing Autos um ein vielfaches effizienter und auch der öffentliche Raum kann damit eine menschenfreundliche Gestaltung und damit mehr Aufenthaltsqualität erhalten.

Fragen: *Ist 70 % das unterste Limit des Verpflichtungsumfangs? Sind niedrigere Umfänge vorstellbar? Und wenn ja, zu welchem Umstand und in welcher Höhe?*

Wie sehen im Detail die Überlegungen bezüglich der Einbeziehung von Garagen bzw. Parkierungsflächen außerhalb des eigenen Grundstücks aus? Wird das Ablösen von Stellplätzen erleichtert oder überhaupt neu konzipiert? Durch welche Instrumentarien können neue Regeln für das Stellplatzregulativ verankert werden? Wird dies im Rahmen der Widmung behandelt? Wird eine Novellierung des Garagengesetzes angedacht? Oder werden neue Regeln eher als Richtlinien oder Dienstanweisungen in Erscheinung treten?

Maria Vassilakou: In besonders günstigen Lagen, z.B. bei Bauplätzen in unmittelbarer Nähe von hochwertigen öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Verpflichtungsumfang auch unter 70% liegen.

Das rot-grüne Regierungsübereinkommen sieht eine Überarbeitung des Wr. Garagengesetzes vor, um autofreie Projekte auch dort möglich zu machen, wo bereits Widmungen bestehen.

Derzeit kann die Reduktion der Stellplatzverpflichtung bei Neufestsetzungen von Widmungen oder mittels Abänderung des

entsprechenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplans verordnet werden. Bei entsprechenden Voraussetzungen (z.B. innerstädtische Lage, gute ÖV Anbindungen) eines Bauplatzes wird das Stellplatzregulativ bereits jetzt schon bei Widmungsverfahren reduziert. So gibt es bereits Kooperationen mit Bauträgern, die das Ziel verfolgen, die eingesparten Stellplatzerrichtungskosten für die Investition z.B. in umweltfreundliche Mobilitätsangebote für die BewohnerInnen zu nützen. Ein aktuelles Beispiel ist das Projekt Bike-City in der Perfektastraße im 23. Bezirk. Die Bauträger werden den zukünftigen BewohnerInnen neben Carsharing, E-Bikes, Jahreskarten für die Wiener Linien auch eine Mobilitätsberatung anbieten. Weiters können die eingesparten Kosten in andere „Mehr-Qualitäten“ wie Freiraumgestaltung, Gemeinschaftsräume etc. fließen. Ein Mehrwert für das Projekt durch die ermöglichten Einsparungen beim Garagenbau muss aber gewährleistet sein. Eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung ohne Mehrwertschaffung nützt andernfalls nur dem Bauträger/Investor.