

1. Platz zum Wohnen

Die Wiener Bevölkerung wächst derzeit rasant, die Nachfrage nach neuem, kostengünstigem Wohnraum ist gewaltig, die Flächenreserven in Wien sind begrenzt. Dem entsprechend wird in Wien gegenwärtig ebenso wie in der Gründerzeit sehr dicht gebaut.

1.A. Halten Sie die Bebauungsdichten, die aktuell in Wiener Stadterweiterungsgebieten zum Einsatz kommen, für angemessen, zu gering oder zu hoch? Auf welche Weise soll festgelegt werden, welche Dichte in welchem Gebiet angemessen ist?

1.B. Wo sehen Sie Potenziale für Nachverdichtung? Aktuell geschieht dies in Wien vorrangig in den ohnehin schon sehr dichten Gründerzeitvierteln. Wie schätzen Sie das Potenzial anderer Areale, etwa von Siedlungen der 1950er bis 1970er Jahre und von Einfamilienhausgebieten, für Nachverdichtung ein?

SPÖ

1.A. Aktuelle Planungen streben die Bildung lebendiger Quartiere an, die Dichten passen. Es gibt Vorgaben der Stadtplanung, die in qualitätssichernden Verfahren (kooperative Verfahren, städtebauliche Wettbewerbe) nachgeschärft werden.

1.B. Die Stadtplanung befasst sich sowohl mit Strategien, um Siedlungen der 1950er-70er „urbaner“ zu machen, denkt aber auch über Bereiche in Gründerzeitviertel nach, in denen bauliche Erneuerungen in absehbarer Zeit sinnvoll scheinen. Stadterweiterung wird weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Und ja, es geschehen auch bereits Nachverdichtungen in Einfamilienhausgebieten, bei denen die Widmung Spielräume zulässt.

Grüne

Bebauungsdichten orientieren sich an einer Reihe von Faktoren. Hier sind die Bebauungsstruktur der Umgebung, die Erschließungsqualität, die Versorgung mit Grünraum sowie technischer und sozialer Infrastruktur nur einige der wesentlichen Rahmenbedingungen. In jedem Fall ist es aber das Ziel, urbane Nutzungsmischungen, Ressourcenschonung und qualitätsvolle Dichten zu schaffen. Der neue Stadtentwicklungsplan spricht von Geschoßflächenzahlen zwischen 1,5 und 2,5, die allerdings jeweils im Kontext der örtlichen Gegebenheiten zu prüfen sind. Auch wenn grund-

sätzlich eine organische Entwicklung angestrebt wird, kann das auch zu Maßstabsprüngen führen.

Die Bebauungsdichten, Nutzungsmischungen und die Qualität des öffentlichen Raums sind auch wesentliche Fragen des Klimaschutzes. Der sparsame Verbrauch von Grund und Boden, die Möglichkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln die Alltagswege zurücklegen zu können sowie verschiedene Angebote, wohnungsnah die Freizeit verbringen zu können, haben unmittelbare Auswirkungen auf Ressourcenverbrauch und CO₂-Emissionen. Oder um es mit Jaime Lerner, dem visionären Bürgermeister von Curitiba auszudrücken: „Cities are not problems. They are solutions.“

Wesentlich bei der Frage der Nachverdichtung ist, dass es sich dabei nicht nur um einen rein quantitativen Anspruch handelt, sondern dass es sich im Sinne des Weiterbaus der Stadt um einen Ausgleich von Defiziten handelt. Im STEP 2025 haben wir daher das Ziel formuliert, in den Bestandsgebieten die Verfügbarkeit von Freiraum, sozialer Versorgung und Mobilitätsangeboten gezielt zu verbessern und durch die Nutzung von Brachflächen, Baulücken, Dachbodenausbauten und Aufstockungen neuen Raum für Wohnen, Gewerbe und Erholung zu schaffen. Insbesondere die Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen der 1950er- bis 1970er-Jahre ist hier eine wichtige Aufgabe. Basierend auf dem bewährten Modell der „sanften Stadterneuerung“ sollen hier Prozesse entwickelt und angewandt werden, die die Umsetzung dieser Maßnahmen ermöglichen.

Insbesondere im Fokus stehen untergenutzte Handelsflächen, also die ebenerdigen Einkaufsschachteln mit großem Parkplatz davor. Viele dieser baulichen Strukturen sind in gut erschlossenen Gebieten und bieten in Summe ein sehr hohes Wohnbaupotential. Neben städtebaulichen und stadtgestalterischen Gründen sehen wir darin auch einen sozialen Ansatz, weil es hier möglich ist, den Wohnungen einen vergleichbar geringen Grundstückskostenanteil zuzuschlagen und so kostengünstigen Wohnraum zu errichten. Das Beispiel mit den 70 Wohnungen am Dach des Auhof-Centers zeigt, wie so etwas Realität werden kann. Ein weiteres Beispiel ist die Überbauung einer Filiale einer deutschen Diskont-Kette in der Zschokkegasse im 22. Bezirk. Dieses Projekt ist derzeit gerade in Bauvorbereitung: In den nächsten Jahren werden hier auf einem Grundstück, auf dem bisher nur eine Handelsfiliale war, zusätzlich 60 geförderte Wohnungen entstehen. Eine Reihe weiterer Projekte sind in Vorbereitung.

Potentiale für Verdichtung sehen wir daher nicht primär im Bereich der Gründerzeit. Dort ist die Bebauungsdichte vielfach bereits sehr hoch. Hier kann es fallweise noch zu Ergänzungen im Rahmen der bestehenden Stadtstruktur geben; zum größten Teil werden Veränderungen aber innerhalb der bestehenden Kubatur vorgenommen werden.

Auf den Punkt gebracht:

Der Orientierung am STEP ist ein guter Maßstab für Bebauungsdichten. Im konkreten Fall muss es je nach städtischem und verkehrlichen Umfeld präzisiert werden. Vorrangige Nachverdichtungsflächen sind: ebenerdige Einkaufschachteln (plus angrenzende Parkplätze), sonstige untergenutzte, aber gut erschlossene Flächen, weniger in der „Gründerzeit“, denn hier ist die Bebauungsdichte bereits sehr hoch. Das Nachverdichtungspotenzial bei Siedlungen der 50er bis 70er Jahre ist höher, politisch muss man sich trauen. Verdichtung soll aber immer auch urbane Defizite beheben.

ÖVP

1.A. Wien wächst jährlich um die Bevölkerung von Eisenstadt. Wir benötigen dringend Wohnraum! Und ja im innerstädtischen Bereich gibt es noch Möglichkeiten, Wohnraum zu schaffen. Verdichtung war immer schon das Credo der ÖVP.

Prinzipiell muss Verdichtung so durchgeführt werden, dass die Lebensqualität für den bereits vorhandenen Wohnraum nicht sinkt.

1.B. Es ist richtig, dass vorrangig eine Verdichtung in Gründerzeitvierteln stattfindet. Dieser Wohnraum ist besonders begehrt, sowohl im Angebot als in der Nachfrage. Auf jeden Fall ist aber auch zu erkennen, dass die Verdichtung mittlerweile in konzentrischen Kreisen stattfindet und so äußere Bezirke erreicht.

FPÖ

1.A. Man glaubt, mit der Seestadt Aspern ist ein guter Wurf gelungen. Das kann nicht sein, denn die Menschen ziehen nach der Reihe wieder aus, denn die Verbauung ist viel zu dicht und es leidet die Wohnqualität.

1.B. Eine Verdichtung kann zum Beispiel entlang der Donau ab Reichsbrücke problemlos stattfinden. Ein gutes Beispiel ist Vancouver, die eine Stadt am Fluss errichtet haben, die sehr beeindruckend ist.

Eine Verdichtung der Ausbauten der Dachgeschoße ist zu teuer – die Auflagen sind zu hoch.

Neos

1.A. Eine nachhaltige, ressourceneffiziente Stadt braucht eine hohe Bebauungsdichte mit hoher Freiraumqualität und fußläufiger Nahversorgung. Die Frage, welche Dichte angemessen ist, hängt davon ab, welche Art von Urbanität wir uns wünschen. Urbanität braucht Dichte und Vielfalt mit stadtplanerischer Weitsicht.

1.B. Im politischen Mantra des leistbaren Wohnbaus kommen die leistbaren Lebensräume viel zu kurz. Daher muss Nachverdichtung immer gezielt erfolgen und zuerst ungenutzte Raumreserven (z.B. leerstehende Büroflächen etc.) aktiviert werden. Der Fokus auf Verdichtung von Wohnbauten führt zu Schlafstädten und ist die Antithese zu Urbanität. Gebäude müssen umfassender gedacht werden. Wir brauchen multifunktionale Gebäude die Wohnen, Leben und Arbeiten verbinden, und mehr Kulturinstitutionen in den Flächenbezirken und Stadterweiterungsgebieten. In Wien fehlt auch ein entsprechendes Betriebsflächenkonzept, wesentlicher Eckpfeiler einer nachhaltigen Wirtschaftsstandortstrategie.

Siedlungen der 1950er bis 1970er Jahre und Einfamilienhausgebiete haben grundsätzlich ein großes Potenzial für Nachverdichtung. Hier braucht es eine Aufwertung der Bauklassen für die Aufstockung von Wohn- und Gemeindebauten um Regelgeschosse bei gleichzeitiger energieeffizienter Gesamtsanierung.

2. Baugrund als Spekulationsobjekt

Eine wesentliche Ursache für hohe Wohnkosten in Wien sind die massiv steigenden Grundstückskosten. Gleichzeitig ergeben sich für die Stadt aufgrund des großen Bedarfs an neuen Siedlungsgebieten hohe Infrastrukturkosten.

2.A. *Welche Möglichkeiten sehen Sie, um zukünftig verstärkt kostengünstige Baugründe für Wohnbau mobilisieren zu können? Welche Maßnahmen dafür halten Sie für geeignet, was kann die Stadt Wien tun, um die Preisentwicklung zu bremsen?*

2.B. *Wie sollte Ihrer Ansicht nach mit Widmungsgewinnen umgegangen werden? Ist es gerechtfertigt, einen Teil der Widmungsgewinne abzuschöpfen? Wenn ja: Zu welchem Anteil?*

SPÖ

2.A. Die Stadt Wien hat ein vielfältiges Instrumentarium, z.B. Wohnfonds et al. Instrumentarium anwenden. Über weitere bodenmobilisierende Maßnahmen wird bereits nachgedacht, letztendlich gibt es auch legislative Möglichkeiten.

2.B. Widmungsgewinne schöpft bereits der Bund ab, das ist daher auf Landes- und Gemeindeebene kein Thema mehr. Wien hat mit der letzten Bauordnungs-Novellierung die Möglichkeit zum Abschluss privatrechtlicher Verträge eingerichtet, mit denen Entwickler an der Finanzierung nötiger Infrastrukturen beteiligt werden können.

Grüne

Tatsächlich sind massiv steigende Grundstückspreise eine große Herausforderung für eine wachsende Stadt, insbesondere im Bereich des sozialen Wohnbaus. Es ist sehr viel Kapital im Umlauf, das Anlagemöglichkeiten sucht. In einem Umfeld einer ungewissen wirtschaftlichen Entwicklung verspricht der Immobilienmarkt verhältnismäßig sichere Renditen. Die öffentliche Hand muss mit einem Bündel von Maßnahmen auf diese Situation reagieren:

- städtische Liegenschaftspolitik: Wien ist in der glücklichen Lage, sehr viele Liegenschaften zu besitzen. Diese gilt es, aktiv mit dem Ziel einer preisdämpfenden Wirkung zu managen. Das heißt in erster Linie, dass wir keine Liegenschaften verkaufen dürfen, sondern dass nur Baurechte vergeben werden sollen. Der Immobilienbesitz sollte darüber hinaus aktiv nach Möglichkeiten einer effizienteren Nutzung für den sozialen Wohnbau durchgearbeitet werden. Pachtverträge für Handelsflächen sollen nur verlängert werden, wenn (bei prinzipieller Eignung dafür) eine Mischung mit sozialem Wohnbau gemacht wird.

- Legistische Maßnahmen: Im Hinblick auf eine soziale Bodenmobilisierung müssen wir auch den rechtlichen Rahmen in diesem Sinne weiter entwickeln. Im Rahmen der letzten Bauordnungsnovelle wurde eine Widmungskategorie Förderbarer Wohnbau eingeführt oder die Möglichkeit zum Abschluss von Raumordnungsverträgen (§1a der Wiener Bauordnung). Um diese Instrumente noch wirksamer einsetzen zu können, bedarf es aber auch bundesrechtlicher Ergänzungen. Die Grünen im Nationalrat haben daher einen Entschließungsantrag mit dem Ziel eingebracht, dass eine bundesverfassungsgesetzliche Klarstellung herbeigeführt wird, damit Baugrundstücke eindeutig auch widmungstechnisch für den geförderten Wohnbau reserviert werden können.

- Außerdem braucht es aus unserer Sicht dringend eine Reform des Wohnrechts auf Bundesebene. Die Materie ist sehr unübersichtlich geregelt und auch veraltet. Wir fordern darüber hinaus ein transparentes und faires Mietrecht, welches die Interessen beider Seiten berücksichtigt.

- Die bereits erwähnte Möglichkeit, dass mittlerweile privatrechtliche Vereinbarungen zur Unterstützung der Verwirklichung der Planungsziele (§1 BOW) abgeschlossen werden können, ermöglicht nun Vereinbarungen über den Anteil an sozialem Wohnraum bei städtebaulichen Entwicklungen festzuschreiben.

- Die tatsächliche Anwendung des unter Bruno Kreisky verabschiedeten Bodenbeschaffungsgesetz, welches den Gemeinden unter bestimmten Voraussetzungen das Recht einräumt, in Kaufverträge einzutreten, ist ernsthaft ins Auge zu fassen.

Zum Thema Widmungsgewinne: die in der Fragestellung intendierte Vorstellung, man könne den durch eine Änderung der Flächenwidmung oder Bebauungsbestimmungen entstehenden Mehrwert zu einem gewissen Prozentsatz einziehen, ist auf Grund von Grundsätzen und Bestimmungen der Österreichischen Bundesverfassung

nicht möglich. Entsprechende Vergleiche mit Regelungen im Ausland, wie etwa in der Schweiz oder in Deutschland, sind auf Grund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen daher nicht zulässig. Allerdings erlaubt der neu geschaffene §1a der Wiener Bauordnung Vereinbarungen über eine Beteiligung der Grundeigentümer an den durch die Festsetzung von Grundflächen als Bauland erwachsenen Kosten für Infrastruktur. Das wurde mittlerweile auch schon praktiziert; im Rahmen der Verwaltungsabläufe wurden dafür die entsprechenden Prozesse implementiert und sollen laufend weiterentwickelt werden. Durch die Steuerpflicht bei der Veräußerung privater Grundstücke durch den Bund werden Wertzuwächse bei Verkäufen bereits besteuert. Da keine Doppelbesteuerungen zulässig sind, gibt es hier kaum weitere Möglichkeiten.

Auf den Punkt gebracht:

Die vielen Grundstücke der Stadt Wien dürfen nicht verkauft werden. Wenn sie für eine Verbauung geeignet sind, sind für uns nur eine Vergabe mittels Baurecht und die Entwicklung von gemischten, urbanen Stadtteilen denkbar. Bei privaten Grundstücken müssen wir dem Marktversagen entgegenwirken: Das bedeutet, dass bei Grund und Boden stärker regulativ eingegriffen werden muss, z.B. mittels Bodenbeschaffungsgesetz (Eintrittsrecht für Gemeinde in Kaufverträge). Grundstückseigentümer werden jetzt (erstmal dank Grüner Initiative) dazu verpflichtet, Kosten für Infrastruktur, Verbesserungsmaßnahmen im Umfeld oder sozialen Wohnbau mitzufinanzieren.

ÖVP

2.A. Die Stadt Wien hat in den Grundstücksreserven ausreichend „angesparten“ Baugrund. Dieser muss endlich mobilisiert werden. Die Rot-Grüne Regierung hatte es in der jetzt auslaufenden Periode selber in der Hand die Grundstückspreise niedrig zu halten. Jedoch war dies offensichtlich nicht opportun genug!

Wie bereits angesprochen, muss die nächste Regierung die gegebenen Grundstücksreserven mobilisieren und somit die Möglichkeiten für eine Bauwelle schaffen.

2.B. Widmungsgewinne müssen aktiv in den Wohnbau fließen und nicht wie bisher die Lücken eines desaströsen Budgets zu füllen.

FPÖ

2.A. Der Wohnfonds verfügt derzeit über 1,2 Mio. m² Bauland und man müsste die Bebaubarkeit prüfen.

2.B. Zu bedenken ist, bei einem Mehrerlös der Flächen sollten 25% des Wertzuwachses der Stadt abgeführt werden. Zum Beispiel die Liegenschaft wird gekauft

und nach erfolgter Umwidmung um ein Vielfaches verkauft. Wenn man diesen Wertzuwachs einführt, müsste man dem kleinen Mann keine Gebührenerhöhung antun.

Neos

2.A. Die Stadt Wien verfügt unter anderem über den Wohnfonds Wien über einen Flächenbesitz von über 2 Millionen m². Auf diesen Grundstücksreserven sollen im Wege von Baurechten Mietobjekte entstehen, die nach Ende des Baurechts wieder vergeben werden können. Durch den Wegfall der hohen Kosten für den Grundstücksankauf kann der Wohnbauträger zu wesentlich günstigeren Preisen vermieten. Statt Budgetlöcher mit dem Verkaufserlös zu stopfen, verbleibt das Grundstück für künftige Generationen im Eigentum der Stadt Wien.

Die Baukosten machen, neben den Grundstückskosten, den größten Kostenblock im Wohnbau aus. Bauordnung und Baunormen sind daher auf Kostentreiber zu überprüfen und entsprechend zu ändern (u.a. Abschaffung der Stellplatzverpflichtung). Es sind primär die übergeordneten Ziele, aber keine technischen Lösungen vorzuschreiben.

Fehlender Wettbewerb und Transparenz führt zu Monopolstellungen weniger Immobilienfirmen. Wir brauchen mehr Wettbewerb und klare transparente Vorgaben der Stadt, deren Einhaltung auch kontrolliert wird.

2.B. Mit den städtebaulichen Verträgen gibt es ein neues Instrument um Widmungsgewinne zu verteilen. Das ist begrüßenswert. Es gibt jedoch keine allgemein gültigen und vor allem transparenten Spielregeln, wie Widmungsgewinne fair zwischen der Stadt – zweckgewidmet für öffentliche Infrastrukturprojekte – und dem Investor aufgeteilt werden. Hier könnte man sich beispielsweise an der Schweiz orientieren.

3. Freiraum und Mobilität

Wien ist aktuell eine Stadt mit in vielen Gebieten sehr gutem Freiraumangebot, und die Entwicklungstendenz des Wiener Modal Split lässt hoffen, dass zukünftig auch mehr Straßenräume als bisher höhere Aufenthaltsqualität erreichen werden. Durch das Bevölkerungswachstum ist der Freiraum jedoch unter Druck, und der Verkehr wächst weiter.

3.A. *Was ist Ihre Vision für die Wiener Straßen in naher Zukunft – in Gründerzeitvierteln, in Stadterweiterungsgebieten, in der Innenstadt, in peripheren Gebieten? Wie kann unter dem gegenwärtigen Bevölkerungsdruck das Freiraumangebot in Wien verbessert werden?*

3.B. *Welche politischen Maßnahmen im Mobilitätsbereich sollten in den nächsten Jahren angegangen werden?*

SPÖ

3.A. Mehr Platzgerechtigkeit im öffentlichen Raum, das heißt ein besseres Platzangebot für Öffentlichen Verkehr, FußgeherInnen und RadfahrerInnen. Gegenwärtig werden 72% der Wege in Wien auf diese Weisen zurückgelegt; diese Nutzergruppen müssen allerdings derzeit mit nur rd. 1/3 der Fläche im Straßenraum auskommen. Hier sind sowohl qualitative als auch quantitative Verbesserungen wünschenswert.

3.B. Das Fachkonzept Mobilität weist hier den Weg: Modal Split weiter verbessern (80:20), mehr Platzgerechtigkeit im öffentlichen Raum, Innovative Lösungen, vom Besitzen zum Benutzen, die weitere Ökologisierung des Stadtverkehrs und vieles mehr.

Grüne

Straßen sind öffentliche Räume, die das Potenzial haben, als Aufenthaltsräume im Freien zu dienen und nicht nur Transiträume für die Fahrt vom einen Ort zum anderen. Dieser Anspruch gilt grundsätzlich überall, was aber nicht bedeutet, dass die ganze Stadt zur Fußgängerzone werden soll. Das neue Fachkonzept Mobilität, das im vergangenen Dezember vom Wiener Gemeinderat verabschiedet wurde, spricht daher als eines der zentralen Handlungsfelder unter der Überschrift „Straße fair teilen“ dieses Thema explizit an. Mit Projekten wie der Neugestaltung der Ottakringer Straße, der Mariahilfer Straße oder der Wientalerrasse haben wir gezeigt, dass wir dieses Thema sehr ernst nehmen. Wir haben das Ziel, mehr Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im Straßenraum in allen Bezirken umzusetzen.

Natürlich ist das Thema der Grün- und Freiraumversorgung eine zentrale Frage in der wachsenden Stadt. Um deren Zugänglichkeit und Vernetzung zu fördern, haben wir in den letzten Jahren das Freiraumnetz Wien entwickelt – einer dauerhaften Grün- und Freiraumvernetzung mit einer Maschenweite von 500m, das sukzessive ergänzt und ausgebaut werden wird. Für die Stadterweiterung wurden auch quantitative Kennwerte entwickelt, die bei zukünftigen Entwicklungen auch nachzuweisen sind. Gerade in einer wachsenden Stadt gilt es funktionierende und für alle zugängliche Grün- und Freiräume in einer möglichst hohen Qualität sicher zu stellen.

Im Mobilitätsbereich sollen in den kommenden Jahren eine Reihe von Maßnahmen angegangen werden:

- Begegnungszonen, also die Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenraum, sollen ein wesentliches Element der Straßenplanung werden. Mit dem Umbau der Mariahilferstraße, der größten Begegnungszone Österreichs, wurde gezeigt, welches Potenzial in diesem zeitgenössischen Verständnis von Verkehrsplanung liegen kann.

- Der Wiener Gemeinderat hat sich im Stadtentwicklungsplan für 2025 das Ziel gegeben, dass 80% der Wege in Wien im Umweltverbund, also mit den Öffis, dem Rad

und zu Fuß zurückgelegt werden sollen; auf den motorisierten Individualverkehr sollen nur noch 20% entfallen. Dafür sind der Ausbau der S-Bahn mit einem 10-Minuten-Takt, der Ausbau der Straßenbahn sowie die neue U5 notwendig und bereits auf Schiene gebracht. FußgeherInnen sollen bequem und sicher unterwegs sein können, u.a. auf den bereits geplanten Flaniermeilen. Im Radverkehr sollen Langstrecken ohne Unterbrechung von der Peripherie ins Stadtzentrum führen und auch im untergeordneten Netz sollen weiterhin Qualitätsverbesserungen und Lückenschlüsse passieren. Dort wo es verkehrspolitisch Sinn macht, soll die Reduktion des MIV mittels Parkraumbewirtschaftung unterstützt werden.

- Im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungen sollen integrierte Mobilitätskonzepte selbstverständlicher Teil der Planung und Umsetzung werden. Zu diesem Zweck möchten wir einen Mobilitätsfonds einführen, der sich aus der Entwicklung finanziert und umfassende Mobilitätsmaßnahmen unterstützen soll.

- Das Thema Verkehrssicherheit soll weiterhin ein wichtiger Fokus der Verkehrspolitik sein. Mit einem Bündel an Maßnahmen wie bspw. Tempo-30-Zonen in Wohngebieten, Verkehrsberuhigung vor Schulen, verbesserte Beleuchtung an gefährlichen Stellen etc., ist es uns gelungen, die Zahl der Verkehrstoten in den letzten 5 Jahren um ein Drittel zu senken. Der Ausbau dieser Maßnahmen soll fortgesetzt werden hin zur „Vision zero“, also die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2025 auf null zu bringen.

- Im Bereich der E-Mobilität gilt unser Fokus der Flottenumstellung (Taxis, Wirtschaftsverkehr, etc.). Bis 2025 sollen zumindest 10% der Autofahrten in Wien elektrisch erfolgen.

Auf den Punkt gebracht:

Am besten drückt es das Englische aus: more streets, less roads. Straßen sind Aufenthalts- und Freiräume für Menschen und nicht bloße Autoverkehrsadern. Das Freiraumangebot kann verbessert werden, indem frühzeitig Freiflächen- und Freiraumnetze gesichert werden, und auf bisherigen (Industrie-) Brachen neue Parks entstehen. Geplante Maßnahmen im Mobilitätsbereich sind: Weitere Verbesserung des Modal Splits durch Ausbau der S-Bahn und 365-Euro-Jahreskarte ins Wiener Umland, Fuß- und Radfahrverkehrsrouten, Parkraumbewirtschaftung und vieles mehr.

ÖVP

3.A. An erster Stelle müssen immer die Wienerin und der Wiener und deren Lebensqualität stehen. Insofern muss man erneut die Verlegung von Straßenzügen, wie Teile des Wiener Gürtels oder des Schwedenplatzes, unter die Oberfläche in Erwägung ziehen. Des Weiteren bedarf es einen Lückenschluss von Autobahn und Schnellbahn. Die Lebensqualität der Bevölkerung muss in der folgenden Amtszeit im Mittelpunkt stehen.

Begrünung von Häusern und Dächern muss vorangebracht werden. Ich denke in diesem Fall gerne an den Meatpacking District in New York. Ein Viertel in einer Millionenmetropole, welches durch derartige Maßnahmen zu einem der abgesagtesten Stadtteile New Yorks wurde. Wien kann mehr!

3.B. Der Ausbau der U-Bahn im öffentlichen Bereich ist unausweichlich. Wir wachsen seit Jahren und werden die 2 Millionen Einwohnergrenze 2028 überschreiten. Wir müssen jetzt auf die Herausforderungen der Zukunft reagieren. Rot-Grün war in diesem Hinblick lediglich Stillstand in den letzten 5 Jahren.

FPÖ

3.A. Wien hat ein sehr gutes Freiraumangebot.

3.B. Wien ist gut versorgt, Verlängerungen der U-Bahnen wären anzudenken.

Neos

3.A. Urbane Lebensräume müssen auch in Zukunft attraktiv und lebenswert sein. Statt monofunktionaler Nutzung des Straßenraums möchten wir die Straße den Bürger_innen als Lebensraum zurückgeben und diese bei der Gestaltung aktiv einbinden.

3.B. Das erfordert eine konsequente Neuausrichtung des öffentlichen Raums: Flächen neu verteilen, konsistentes und hochwertiges Radrouten- und Fußwegnetz mit durchgängiger Umsetzung im ganzen Stadtgebiet über Bezirksgrenzen hinweg.

Unsere Vision ist: „Mehr Mobilität mit weniger Verkehrsbelastung“. Der Trend der neuen urbanen Mobilität verlagert sich von „Besitzen zum Nutzen“, vor allem für den IV. Dafür braucht es auch mehr Experimentierraum für innovative Mobilitätslösungen.

Der Ausbau multimodaler Mobilitätsinfrastruktur – Verkehrsknotenpunkte mit mehreren Mobilitätsangeboten von Öffis, Rad bis zu (E-)Carsharing inkl. multimodalem Ticketingsystemen – ist ein wesentlicher Eckpfeiler urbaner Mobilität. In den Flächenbezirken und Stadterweiterungsgebieten ist Netzergänzung durch Verdichtung des Straßenbahn-, S-Bahn und Busnetzes dringend notwendig.

Es darf keine Bevorzugung des U-Bahnbaus durch die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund geben. Das führt zu Fehlallokationen. Stattdessen fordern wir neue Vereinbarungen, die alle öffentlichen Verkehrsmittel und alle Gebietskörperschaften der Stadtregion einbeziehen (das effektivste Verkehrsmittel soll ausgebaut werden, nicht das mit dem größten Bauvolumen bzw. der für die Stadt attraktivsten Kofinanzierung).

Dringender Handlungsbedarf besteht in einer integrierte Raum- und Verkehrsplanung über die Stadtgrenze hinaus. Neben einer gemeinsamen überregionale Planungsinstanz braucht es eine Aufwertung des Verkehrsverbundes Ost-Region („VOR neu“) zu einem Unternehmen für integrierte Nah- und Regionalverkehrsplanung, Personenbeförderungsleistungen und Finanzierung.

4. Planungsvergaben und die Qualität des öffentlichen Bauens

Die Stadt Wien hat Vorbildwirkung im Bereich Baukultur. Deshalb ist es besonders wichtig, auf welche Weise Planungsaufträge vergeben werden, wie architektonische, freiraumplanerische und städtebauliche Qualität gesucht und gefunden wird – kurz: welchen Anspruch die Stadt an sich selbst in Sachen Baukultur stellt. Gleichzeitig werden unter dem gegenwärtigen Kostendruck Aufgaben der öffentlichen Verwaltung zunehmend an privatwirtschaftliche AkteurInnen übertragen, deren Ziel ökonomische Optimierung ist, etwa in Form von PPP-Modellen.

4.A. Welche Verfahren halten Sie für geeignet, die baukulturelle Qualität neuer Stadtteile, Freiräume und der öffentlichen Bauten in Wien sicherzustellen? Wie kann BürgerInnenbeteiligung in der Planung zum Standard werden?

4.B. Wie kann man unter den aktuellen Rahmenbedingungen – Verlagern von Aufgaben der öffentlichen Hand an privatwirtschaftliche AkteurInnen – das öffentliche Interesse an Baukultur, an gestalterischer Qualität als Basis der Lebensqualität in der Stadt sicherstellen?

SPÖ

4.A. Kooperative Verfahren und Wettbewerbsverfahren werden ständig weiterentwickelt und auch die Einbindung der Bevölkerung ist uns ein Anliegen.

4.B. Durch qualitätsvolle Prozesse sowie bindende Vereinbarungen (städtebauliche Verträge), aber auch Information und Vorzeigeprojekte der öffentlichen Hand.

Grüne

Die Wahl der Verfahren hat viel mit der Aufgabe und den bestehenden Rahmenbedingungen zu tun. Die Entwicklung eines neuen Stadtteils stellt andere Anforderungen an dessen Planung als der Bau eines öffentlichen Gebäudes. Insbesondere im Bereich der Stadtentwicklung erachten wir eine Dialogorientierung im Verfahren als notwendige Voraussetzung. Der Dialog wendet sich dabei an unterschiedliche Zielgruppen, vor allem an die von den Planungen betroffene Bevölkerung. Das wesentliche Fundament einer partizipativen Stadtentwicklung dabei ist die frühzeitige, direkte und klare Kommunikation. Basierend auf dieser Grundhaltung geht es darum, die Kommunikation zwischen Bevölkerung, Verwaltung, PlanerInnen, Politik und Pro-

jektwerbenden bei städtebaulichen Vorhaben zu verbessern und so tragfähige Stadtentwicklungsprojekte transparent und nachvollziehbar umzusetzen. Um interessierte Bürgerinnen und Bürger laufend über Entwicklungen zu informieren und Angebote der Beteiligung auszusprechen, haben wir für die Stadtentwicklung einen Masterplan Partizipation erarbeitet. Der Masterplan ergänzt hier die bereits bestehende formale Beteiligung, wie sie in der Wiener Bauordnung in Form der öffentlichen Auflage festgelegt ist, mit informellen Formen der Mitsprache, wofür eigene Kriterien entwickelt wurden. Zentrales Element des Masterplans bilden 5 Kriterien, bei denen künftig immer ein Partizipationsprozess stattfinden wird. Beteiligung muss erfolgen, wenn mindestens 300 Wohneinheiten geplant sind, es sich um den Bau von Hochhäusern handelt, die städtebauliche Entwicklung in der Kernzone des Weltkulturerbes geplant ist, wenn Grünland in Bauland umgewidmet werden soll und wenn es ein SUP-pflichtiges städtebauliches Vorhaben ist.

Wir müssen aber auch an einem inhaltlichen Bedeutungswechsel arbeiten, wenn wir von BürgerInnenbeteiligung sprechen: Sehr oft wird dabei Konfliktmanagement der Verwaltung gegenüber Bürgerinnen und Bürgern gemeint. Viel zu wenig denken wir dabei jedoch an Förderung von Eigeninitiative, also an das Eröffnen von Freiräumen, in denen zivilgesellschaftliche Initiative wachsen kann. Es geht dabei z.B. um Baugruppen, Initiativen zum urban gardening, u.v.a.m. Gerade die Ereignisse mit den Flüchtlingen haben in den letzten Wochen gezeigt, wie sehr Menschen bereit sind, sich verantwortungsvoll zu engagieren und einen Beitrag für eine gemeinsame Welt zu leisten. Hier müssen wir noch viel mehr lernen, diese Kräfte entfalten zu lassen.

Das öffentliche Interesse an Baukultur gilt es ganz grundsätzlich wahrzunehmen, unabhängig davon, ob es sich um einen öffentlichen oder privaten Auftraggeber handelt. Schon alleine quantitativ ist der Großteil der Gebäude nicht in öffentlichem Eigentum. Die gestalterische Qualität kann daher nicht nur über das öffentliche Bauen gewährleistet werden. Es braucht daher Qualitätssicherungen, die in die allgemeinen verwaltungstechnischen Prozesse integriert sind. Dazu gibt es bereits eine ganze Reihe von Maßnahmen, die laufend in diesem Sinne weiter zu entwickeln sind.

Bezugnehmend auf laufende Diskussionen zwischen der Stadt Wien und VertreterInnen aus dem Bereich der Architektur und Baukultur darf aber angenommen werden, dass die Frage auf die Vergabe von Bauaufgaben im Rahmen von PPP-Modellen abzielt. Die derzeitige Praxis wurde von der Finanzverwaltung vor dem Spannungsfeld eines notwendig steigenden Bauvolumens auf Grund des Bevölkerungswachstums (insbesondere im Schulbereich) und der Vorgabe eines ausgeglichenen Budgets auf Grund des innerösterreichischen Stabilitätspaktes entwickelt. Die Kritik, dass dadurch langfristig teurer gebaut wird und Handlungsspielräume aus der Hand gegeben werden, ist leider zutreffend. Die Tragweite und die Konsequenzen dessen, dass auch investive Maßnahmen in die öffentliche Daseinsvorsorge zur Gänze über den ordentlichen Haushalt abgewickelt werden müssen, werden in besonders drastischer Weise klar. Wir bekennen uns zur Verantwortung, notwendige technische und soziale Infrastruktur als öffentliche Aufgabe zu sehen. Die Stadt Wien hat eine große Traditi-

on in der Bereitstellung von sozialem Wohnraum, der Wasserver- und -entsorgung, Bildungsbauten, Grünraumversorgung und andere notwendigen Infrastrukturen und dies soll auch in Zukunft so sein. Wir sprechen uns daher dafür aus, dass eine neue Stadtregierung das Thema der Finanzierung der Stadtentwicklung als zentrale Aufgabe definiert und ein Programm entwickelt, wie öffentliche Aufgaben auch weiterhin durch die öffentliche Hand realisiert werden können, wobei dabei in letzter Konsequenz auch ein Bruch des Stabilitätspaktes für diese Investitionen in Betracht gezogen werden sollte.

Auf den Punkt gebracht:

Bei der städtebaulichen Planung und Entwicklung neuer Stadtteile werden frühzeitig qualitätssichernde Verfahren, seien es Wettbewerbe oder kooperative Verfahren, eingesetzt. Dann erfolgen – ganz anders als früher – lange vor der Widmung öffentliche Diskussionen, allenfalls Beschlüsse der Stadtentwicklungskommission. Wir halten es aber für notwendig, verantwortliche Bauträger in die Diskussion einzubeziehen, weil Qualität in der Durchführung nicht verordnet werden kann, und sich Bauträger ihrer Verantwortung einer qualitätsvollen Umsetzung bewusst werden müssen. Die Frage, in welchen Fällen offene Wettbewerbe, und in welchen Fällen kooperative Verfahren am geeigneten sind, gilt es noch zu präzisieren. Hier muss sicherlich nachgeschärft werden.

Ad PPP-Projekte für Schulen und andere öffentliche Gebäude: Wir halten das aus baukulturellen, aber besonders auch finanziellen Gründen für absurd: Diese kommen die Steuerzahler signifikant teurer gegenüber von der Stadt selbst finanzierten und durchgeführten Projekten. Problem: EU-Maastricht-Kriterien und Stabilitätspakt. Vielleicht sollte Wien den Mut haben, dagegen nicht nur zu protestieren, sondern im Interesse der SteuerzahlerInnen diese Regeln auch zu brechen?

ÖVP

4.A./B. PPP-Modelle sind genau der richtige Ansatz. Auf Grund des enormen Wachstums in unserer Stadt ist jedoch auch anzudenken, wie Vorgaben im Infrastrukturbereich gedrosselt werden können. Dies ist auch ein Aspekt für die Herabsetzung der vorgegebenen Ö-Normen. Eine Flut an Vorschriften, die zu einer Verteuerung im Wohnbau führen und keine höhere Qualität für die Bewohnerinnen und Bewohner herstellen.

4.A. Die Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger im Vorfeld von Bauprojekten muss verstärkt werden. Man muss auf ein Miteinander und nicht auf Konfrontation setzen.

4.B. Gerade im geförderten Wohnbau findet dies bereits statt. Die Auflagen für ausführende Unternehmen sind so eng gestrikt, dass die öffentliche Hand immer Einfluss auf den Baufortschritt hat.

FPÖ

4.A. Die sogenannte Gemeindewohnung gibt es in Wien nicht mehr. Die Stadt baut nicht mehr. Es gibt nur Bauträgerverfahren. Wichtig wären Architektenwettbewerbe, wo sich der Bauträger das ihm gefälligste Projekt aussuchen kann. Architekten gehören in den Vordergrund. Auch bei den Preisverhandlungen. Denn der Preisdruck, den die Bauträger entstehen lassen, vermindert die Qualität des Bauwerks. Man sieht es bei den Gründerzeithäusern, die heute noch einen Top-Bauzustand haben, im Gegensatz zu den 70er-Jahr-Häusern, die zum Teil abbruchgefährdet sind.

Neos

4.A. Im städtebaulichen Wettbewerb braucht es gesicherte Qualitätsstandards durch kooperative/dialogorientierte Verfahren und klar differenzierte Widmungen. Auch die Einbindung von Fachkompetenzen für Landschaftsarchitektur in allen Prozessphasen ist wichtig, um hohe Wohnqualität sicher zu stellen.

Wien muss eine neue Beteiligungskultur entwickeln und bestehende Instrumente erweitern. Dafür braucht es ein neues Politikverständnis für Beteiligung, die auch konstruktiven Streit und Konflikte zulässt. Nur so schafft man Emotion der Bürger_innen für echte Beteiligung und Identifikation mit dem städtischen Umfeld. Beteiligungskultur mit Substanz braucht Wertschätzung, Transparenz und Kontinuität.

Bürger_innenbeteiligung braucht klare Spielregeln. Diese müssen in der Stadtverfassung festgeschrieben werden. Ehrliche Partizipation muss frühzeitig (informieren und ins Boot holen, gerade bei schwierigen Themen), ergebnisoffen (keine Legitimierung fertiger Projekte wie bei der MaHü oder Populismus wie etwa die Abstimmung zu Linienfarbe zur U5) und verbindlich (konkrete Versprechen, was mit Ideen und Anliegen weiter passiert) sein.

Die Politik muss den Mut haben zu erklären, was verhandelbar ist und was nicht. Baukultur eignet sich schwer für einen umfassenden Beteiligungsprozess. Architektur ist, wie Musik oder Malerei eine Kunstform, die ihre eigenen Regeln hat. Sie interessiert sich für formale Fragen, die für den Rest der Bevölkerung nur von geringem Interesse ist. Viele Meisterwerke der Architektur sind in ihren Epochen auf Widerstand gestoßen. Der Wert vieler bedeutender Bauwerke der Architektur hat sich oft erst Jahrzehnte nach ihrer Errichtung herausgestellt.

Bürger_innenbeteiligung soll vor allem dazu dienen, die Lebensqualität möglichst vieler Akteure sicherzustellen. Das betrifft z.B. die Nutzung öffentlicher Räume, Entwicklung lokaler Grätzln, etc. Sie soll helfen, den Lebensraum Stadt mitzugestalten und die persönliche Betroffenheit einzubringen.

Das NEOS Lab hat mit Nextwien (www.nextwien.at) eine online-Plattform initiiert (angelehnt an Nexthamburg) und einen Beteiligungsprozess gestartet, damit Bürger_innen ihre Ideen für die Stadt von morgen oder ihr Grätzl teilen, mit anderen diskutieren und mitgestalten können.

Durch einen Bürger_innenhaushalt will NEOS die Menschen auch beim Budget mitreden lassen. Für welches Grätzl-Projekt soll die Stadt Mittel bereitstellen? Europäische Großstädte wie Paris, Köln oder Stuttgart machen vor, wie es geht!

4.B. PPPs darf man nicht nur als Finanzierungsinstrument sehen. Die Stadtentwicklung braucht auch Partnerschaften mit der Wirtschaft: Zur Mitgestaltung von Stadtteilen und Finanzierung von Infrastruktur hat z.B. Hamburg das Modell der Business Improvement Districts (BID) eingeführt. Damit wurde ein gesetzlicher Rahmen für sogenannte „Innovationsquartiere“ geschaffen, in der die öffentliche Hand gemeinsam mit der Wirtschaft öffentliche Räume aufwertet und belebt.

PLATTFORM
bau
kultur
politik