Wir leben die Stadt

STADT : SALZBURG

Kommunaler Mietwohnbau – neue Mobilität – gute Nachbarschaft



Wohnbau-Symposium 2017

Zusammenfassung und Ergebnisse

Wohnen ist mehrWert

8072-3007
www.stadt-salzburg.at

SIR
SALZBURGER INSTITUT FÜR RAUMORDNUNG & WOHNEN



Geförderter Wohnbau – hochwertiger Wohnraum in den neu errichteten Häusern der Strubergasse

© SIR



Wohnen & Mobilität: attraktive Angebote und sichere Infrastruktur

© SIR



Auf gute Nachbarschaft – sozialer Frieden und wie wir ihn erhalten

© SIR

Wohnbausymposium Salzburg November 2017
„Wohnen ist mehrWert“

Wohnen ist ein Grundbedürfnis, die „soft-facts“ sind dabei für die Qualität und das Wohlbefinden mindestens genauso wichtig wie die technischen Details des Bauwerks. Welche Faktoren sind in Planung, Vergabe und Betrieb wichtig um unseren Wohnbau zukunftsfit zu gestalten? Die inhaltlichen Schwerpunkte des Salzburger Wohnbausymposium 2017 sind:

- **Geförderter Wohnbau in Salzburg** – Status, Entwicklung, Vergabepraxis der Stadt Salzburg
- **Wohnen & Mobilität** – neue Konzepte für den Wohnbau
- **Auf gute Nachbarschaft** – sozialer Frieden und wie wir ihn erhalten

Mit dieser Veranstaltung wollen wir aktuelle Themen aufgreifen, diskutieren und eine breite Plattform zum Austausch bieten. In dieser Nachlese werden die inhaltlichen Inputs zu den drei Themen und die Ergebnisse der Workshops zusammengefasst damit an diesen Themen weiter gearbeitet werden kann.
Inge Straßl, SIR – Salzburger Institut für Raumordnung & Wohnen

Das im Jahr 2017 von der Magistratsabteilung 5 – Raumplanung und Baubehörde initiierte Symposium zum Thema Wohnen wurde erneut in Kooperation mit der Abteilung 3 – Soziales und dem SIR–Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen durchgeführt. Diese Zusammenarbeit hat sich sehr bewährt und spiegelt den Anspruch des Veranstaltungskonzeptes wieder: Neue Entwicklungen im Wohnbau zu thematisieren und mit einem fachlich breit aufgestellten Publikum aktiv zu diskutieren. Das sehr gut besuchte Symposium hat gezeigt, dass wir nicht nur mit den gewählten Themenstellungen topaktuell sind, sondern auch mit dem Veranstaltungsformat den richtigen Weg beschreiten. Die Mischung aus Vorträgen und folgenden Workshops, aufgeteilt in drei Themengruppen, hat sich sehr bewährt. Das Feedback war sehr gut und motiviert uns, die Symposiumsreihe mit einer weiteren Veranstaltung 2018 fortzusetzen. Besonderer Dank gebührt dem SIR mit Inge Straßl und ihrem Team für die erfolgreiche Organisation der Veranstaltung.
Josef Reithofer MA 5 – Raumplanung und Baubehörde

>>>

Inhalt

Stellungnahme der Politik 5

„Wohnen & mehr“ –
Aspekte der Stadtplanung 6

Wohnbauexkursion 2017 in die Schweiz 12

Studie „Geförderter Mietwohnbau
in der Stadt Salzburg“ 16

Vergabekriterien des Wohnungsamts –
Status und Diskussion zur Erneuerung 21

Auf gute Nachbarschaft:
House-Warming – ein guter Start 24

Auf gute Nachbarschaft – Sozialer Frieden
und wie wir ihn erhalten – Workshop 26

Build less, share more:
Mobility Points im Neubau 28

Workshop „Wohnen und Mobilität“ 32

Impressionen zum Wohnbausymposium 35

Impressum:
Nachlese zum Wohnbausymposium „Wohnen ist mehrWert“
vom 29. November 2017
Herausgeber: Amt für Stadtplanung und Verkehr, Stadt Salzburg
Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 44, Erscheinungsjahr 2018
Erscheinungsort Salzburg
Die Verfasser sind jeweils für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich
Redaktionelle Bearbeitung: Inge Straßl, SIR – Salzburger Institut für
Raumordnung & Wohnen
Gestaltung: Kreativbüro Zenz, Titelbild: Stadtwerk Lehen, Quelle: SIR,
Druck: Roser, Salzburg

Das Wohnungsamt der Stadt Salzburg sieht sich als aktiven Partner in der Stadt Salzburg, wenn es darum geht, wohin sich die Stadt wohntechnisch in den nächsten Jahren entwickeln wird. Dazu gehört auch die Mitarbeit am Wohnbausymposium, gemeinsam mit dem SIR und der Stadtplanung.
Dieses Wohnbausymposium ist mittlerweile zur fixen Größe in der Salzburger Wohnbauszene geworden. Das bestätigen unter anderem die vielen interessierten Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus ganz Österreich. Besonders gefreut hat mich das große Interesse am Workshop zu den neuen Wohnungsvergaberichtlinien. Die geänderten gesellschaftlichen Anforderungen machen eine Evaluierung und Neuausrichtung der Richtlinien notwendig und ein offener Prozess ermöglicht Inputs von vielen verschiedenen Interessensgruppierungen. Wir haben alle Anregungen und Wünsche dokumentiert und werden sie im weiteren Konzeptverlauf mitdiskutieren. Ich bedanke mich auf diesem Wege nochmals herzlich für die engagierte und aktive Teilnahme am Workshop.
Dagmar Steiner MA 3 – Wohnungsamt

Das Veranstaltungsteam:
Dagmar Steiner, Katharina Stöffler, Josef Reithofer, Cristina Polito, Christian Reisinger, Inge Straßl, Patrick Lüftenegger, Birgit Danninger, Sabrina Schörghofer, Markus Fedra



Wohnbausymposium



Hans Mayr
Wohnbau-Landesrat

LEBENSBEGLEITENDES WOHNEN

Die Bedürfnisse der Menschen unterliegen einem ständigen Wandel – auch wenn es sich um ein Grundbedürfnis wie Wohnen handelt. Aus diesem Grund unterliegt auch die Wohnbauförderung einem beständigen Wandel. Natürlich gilt es einerseits, aktuelle Entwicklungen zu erkennen und rasch Abhilfe für dringende Probleme zu schaffen.

Andererseits geht es aber auch darum, strategische Weichenstellungen mit der Wohnbauförderung vorzunehmen. Denn Wohnbauförderung soll und darf nicht zur Vollkaskoversicherung werden, die alle Wohnthemen löst. Wohnbauförderung ist vielmehr dazu da, Menschen so lange wie möglich ein selbstbestimmtes Leben in den eigenen vier Wänden zu gewährleisten. Insofern muss eine zielgerichtete Aufteilung der Wohnbaufördermittel zentrales Thema für eine soziale Wohnbaupolitik sein.



Johann Padutsch
Planungsstadtrat

QUALITÄT IM WOHNBAU

Im Hinblick auf die drei Themenstellungen des Wohnbausymposiums möchte ich gerne drei Aspekte aufgreifen.

In Zürich, Bern und Basel ist der Anteil an Haushalten ohne eigenen PKW bereits höher als jener mit eigenem PKW. Blickt man genauer hin, sieht man einen sehr gut funktionierenden ÖV, Maßnahmen zur Förderung des Radfahrens und bewährte Sharingkonzepte für Autos und Fahrräder. Wie können wir in Salzburg zu „neuen“ Mobilitätslösungen kommen, die sich anderorts schon längst bewährt haben?

In der Stadtentwicklung forcieren wir Mischnutzungskonzepte, um lebendige Stadtquartiere zu erhalten. Wäre es nicht angebracht, auch bei der Wohnungsvergabe die soziale Durchmischung verstärkt zu ermöglichen und damit einer breiteren Bevölkerungsschicht den Zugang zu leistbaren Mietwohnungen zu ermöglichen?

Die architektonisch schönste Wohnanlage kann nicht funktionieren, wenn das soziale Zusammenleben in der Wohnanlage nicht funktioniert. Sollten wir nicht auch in diesem Bereich bewährte Innovationen wie die soziale Begleitung der Einwohnphase zum Standard erklären?

Das Symposium zeigt konkrete Lösungsansätze auf und fördert die konstruktive Zusammenarbeit verantwortlicher Akteure. Diesen Weg möchte ich gerne fortsetzen!



Mag. Anja Hagenauer
Bügermeister-Stellvertreterin

BEIM WOHNEN ZUKUNFTSFIT WERDEN

Was wir in der Stadt Salzburg dringend brauchen, sind ausreichend viele, vor allem leistbare Mietwohnungen. Sie müssen eingebettet sein in Freiräume, die den vielfältigen Bedürfnissen der Menschen entgegen kommen. Dafür ist es nötig, dichter zu bauen, klüger zu gestalten, gezielter zu fördern und treffsicher zu vergeben.

Um fit für die Zukunft zu werden, den gesellschaftlichen Wandel auch beim Wohnen abzubilden und zugleich Mehrwert für alle zu bieten, sind allseits Anstrengungen nötig. Dabei gilt es, öfter „out of the box“ zu denken, den Horizont zu erweitern, neue Konzepte auszuprobieren, transparenter zu werden und sich vor nichts zu fürchten.

Unser Wohnbausymposium 2017 war ein guter Auftakt dafür!



Gemeinschaftlicher Wintergarten Hunziker Areal

© Ernst Rainer



Ernst Rainer, Freischaffender Architekt und Lehrbeauftragter an der TU Graz Institut für Städtebau. Projektleiter vom Haus der Zukunft Leitprojekt „Graz Reinighaus“

Der Vortrag gliedert sich in drei inhaltlichen Themen: Die aktuellen urbanen Tendenzen in Europa, die Grundprinzipien einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung und innovative Wohnquartiere in der Schweiz und in Österreich.

Es ist mir eine große Freude und Ehre, bei dieser hochkarätigen Veranstaltung teilnehmen zu dürfen. Ich bedanke mich bei Frau Ing. Inge Strassl und dem Organsisationsteam des Salzburger Wohnbausymposiums 2017 sehr herzlich für die Einladung als Gastreferent.

WOHNEN & MEHR – ASPEKTE DER STADTPLANUNG

URBANE TENDENZEN IN EUROPA

Trend „Green Comes Back to the Cities”

Seit einigen Jahren widmen sich Europas Städte der Herausforderung des beginnenden Klimawandels. Städte wie Kopenhagen, Hamburg oder Malmö verfolgen die Strategie der verstärkten Integration von blauen und grünen Infrastrukturen im Stadtgebiet. Der Einbau von Grünräumen, von offenen Regenwasserversickerungsflächen und der Rückbau von Asphaltflächen im Stadtgebiet ermöglichen die Vermeidung von Hitzeinsel- und Hochwassereffekten. Die Stadtverwaltung von Kopenhagen plant in den nächsten Jahren, einzelne Straßenzüge vollkommen frei von Autoverkehr zu bekommen, um vermehrt Grün- und Retentionsflächen integrieren zu können.

Die Menschen spüren die Auswirkungen des fortschreitenden Klimawandels und versuchen durch Selbstorganisation Grünräume in die Städte zu bekommen. So etabliert sich die Idee des „Urban Gardenings“ und der Dach- und Fassadenbegrünungen immer mehr. Der fortschreitende Klimawandel wird den Trend der Integration von Grün- und Wasserflächen in urbanen Gebieten noch verstärken.

Trend „Wandel der Energiesysteme – Etablierung urbaner Energieraumplanung“

Der Wandel in Richtung Post-Oil-Gesellschaft, ausgelöst durch die globale Verringerung an leistbaren Öl- und Gasreserven, und der beginnende Durchbruch der erneuerbaren Energiesysteme führen zu einem vollkommenen Paradigmenwechsel. Die globalen und europäischen Klimaschutzziele unterstützen den Trend der

Integration von erneuerbaren Energietechnologien in städtischen Gebieten. Die smarte urbane Energieraumplanung hat das Ziel, die im Stadtgebiet vorhandenen Energieressourcen wie Solarenergie- oder Industrieabwärmepotenziale optimal zu nutzen. Im Vordergrund stehen die Verringerung des Energieverbrauches und die Optimierung der Energiebereitstellung mit Fokus auf größtmöglicher Integration von erneuerbaren Energiesystemen. Aufgrund der Komplexität der neuen Systeme sind Stadtverwaltungen und Energieversorger gezwungen, enge strategische Kooperationen einzugehen. Die beschriebenen Herausforderungen führen in Europa zur Etablierung der „Urbanen Energieraumplanung“ als ein wesentliches strategisches Steuerungselement in der Stadtverwaltung.

Trend „Teilen – Aufkommen von Sharing Infrastrukturen“

Die aufkommende globale Ressourcenknappheit und die Etablierung der Informations- und Kommunikationstechnik (IKT Technologie) führten in den letzten Jahren zum Durchbruch der „Sharing Economy“. Im Vordergrund steht nicht „das Besitzen“ von Technologien und von Gütern, sondern deren kostengünstige Bereitstellung und Nutzung. Der rasante ökonomische Erfolg von Firmen wie zum Beispiel airbnb oder uber unterstreicht den Trend der aufkommenden Sharing Economy.

Wenn wir in die Städte Großbritanniens oder in die Städte der USA blicken, wo städtische Infrastrukturen in den letzten Jahrzehnten umfassend privatisiert wurden, so erkennen wir, dass es für Stadtverwaltungen und Stadtpolitik nicht mehr möglich ist, vorrausschauende Infrastrukturplanungen umzusetzen. Österreichs Städte haben das Glück, dass die kommunalen Dienstleistungsbetriebe noch im Einflussbereich der Stadtverwaltungen liegen und somit eine vorrausschauende strategische Stadtentwicklung möglich ist. In Europas Städten stellt sich nun verstärkt die Frage, ob die neuen Sharing Angebote nur vom freien (privaten Markt) oder auch von städtischen Infrastrukturbetreibern angeboten werden sollen.

In der Stadt Graz zum Beispiel wird im Rahmen eines nationalen Innovations- und Forschungsprojektes unter der Federführung der Holding Graz (der Kommunalen Dienstleistungs GmbH der Stadt Graz) der Bau und der Betrieb von „Multimodalen Mobilitätsknoten – T.I.M.“ [1] interdisziplinär begleitet. Ziel der Projektinitiative ist es, umfassende Mobilitätssharingangebote wie Bike, E-Bike, Cargo Bike, Car oder E-Carsharing Angebote in Kombination mit Straßenbahn und Bus den BürgerInnen von Graz zur Verfügung zu stellen. Durch die Holding Graz konnte eine optimale Abstimmung und Synergie zwischen den erwähnten Mobilitätsangeboten erreicht werden. Die laufenden Projektergebnisse zeigen eine hohe Akzeptanz und den Bedarf an solchen kommunalen Sharing Infrastrukturangeboten.

Trend „Wandel der Mobilität und Wandel der Mobilitätshierarchie“

Durch das Prinzip der Stadt der kurzen Wege [2] versuchen Europas Städte, den Menschen ein lebenswertes Umfeld anzubieten. Im Vordergrund steht die Vermeidung von unnötigem Verkehr durch möglichst geringe Distanzen zwischen Wohn-, Arbeits-, (Nah)Versorgungs-, Dienstleistungs-, Freizeit- und Bildungsorten.

Der erwähnte gesellschaftliche und wirtschaftliche Wandel im Bereich der Mobilität wird durch den technologischen Fortschritt

[1] https://www.tim-graz.at, abgerufen am 6. März 2018
[2] https://de.wikipedia.org/wiki/Stadt_der_kurzen_Wege



Gemeinschaftlich nutzbarer Wintergarten, Hunizker Areal
© Ernst Rainer

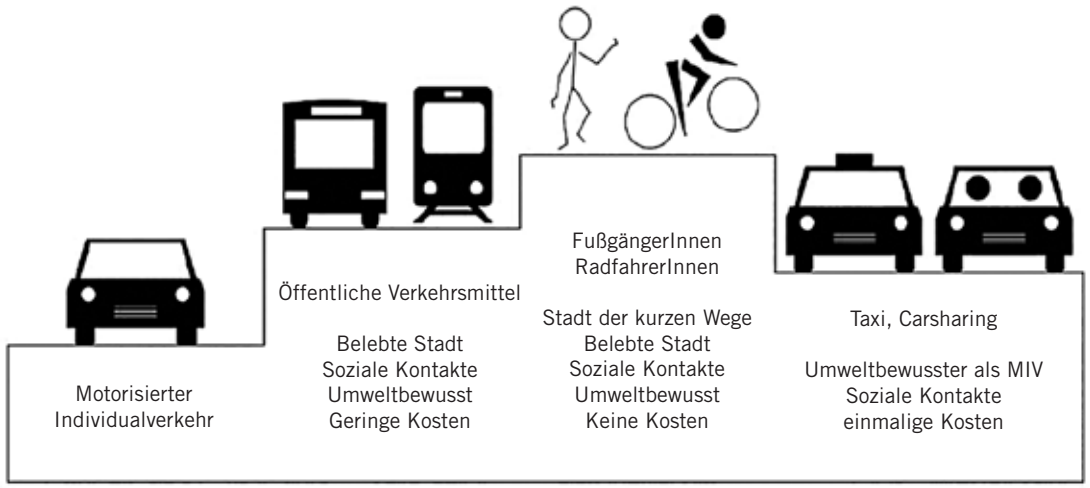


Abb. 1: Wandel in der urbanen Mobilitätshierarchie, Quelle: URBA Graz, Institut für Städtebau, TU Graz, 2016

bei selbstfahrenden Systemen zusätzlich gepusht werden. In urbanen Gebieten zeichnet sich der Trend ab, dass die Menschen nicht mehr am Besitz eines privaten PKWs, sondern dass sie auf ein umfassendes Angebot an Mobilitätsinfrastruktur angewiesen sind.

Aufgrund der fortschreitenden Urbanisierung und des beschriebenen Wandels im Mobilitätsverhalten kommt es auch zu einem Wandel in der Mobilitätshierarchie. Bei Europas zukunftsfähigen Mobilitätsstrategien stehen an erster Stelle die Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit, an zweiter Stelle die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen, an dritter Stelle Sharing Angebote und an letzter Stelle der Besitz des privaten PKWs. Abbildung 1 verdeutlicht die Trendumkehr bei der urbanen Mobilitätshierarchie.

Die beschriebenen Trends ermöglichen den Stadtverwaltungen, eine Rückbesinnung auf die Qualitäten des öffentlichen Raumes einzuleiten. Ausgehend von den Vorreiterstädten wie Kopenhagen, Malmö, Stockholm, Hamburg, Zürich, Basel und Freiburg im Breisgau greift das Prinzip der Rückgewinnung des öffentlichen Raumes mit dem Fokus auf eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt immer mehr um sich. Wissenschaftlich fundierte Evaluierungen der positiven Auswirkungen auf das Stadtgebiet und die BewohnerInnen unterstreichen die Sinnhaftigkeit der Strategie. Als fundierte Informationsquelle dazu kann das Buch „Städte für Menschen“ [3] von Jan Gehl empfohlen werden.

Trend „Wandel der Produktion“

Ein Grundprinzip der smarten Stadt ist die Nutzungsdurchmischung des Wohnens, des Arbeitens und des Erholens im Stadtgebiet. Der Wandel in Richtung globale Informationsgesellschaft führte zur Entwicklung von vollkommen neuen Produktionstechnologien und damit verbunden von neuen Produktions- und Arbeitsstätten.

Die nahezu emissionsfreien Produktionsmethoden ermöglichen die Integration von Arbeitsplätzen in urbanen Gebieten. Die Stadt Barcelona investiert im Rahmen des Innovationsprojektes „Fab City Barcelona“ [4] in den Aufbau eines städtischen Netzwerkes von „FabLabs“. Projektziel ist es, in mehreren Stadtteilen von Barcelona offene Werkstätten, sogenannte „MakerSpaces“ oder auch „FabLabs“ als öffentliches urbanes Infrastrukturangebot für KleinunternehmerInnen im IT-, Design- und Informationsbereich anzubieten.

Die erwähnten Trends führen zur Erkenntnis, dass die Informationsgesellschaft die erwähnten neuen Infrastrukturangebote dringend benötigt und dass diese Dienstleistungen neue Potenziale darstellen. Im Fokus einer zukunftsfähigen strategischen Stadt- und Wohnbauentwicklung ist es unumgänglich, dass städtische Dienstleistungsbetriebe diese Infrastrukturangebote in Österreich verstärkt anbieten.

GRUNDPRINZIPIEN EINER ZUKUNFTSFÄHIGEN STADTENTWICKLUNG

Grundprinzipien nach Jan Gehl – „Städte für Menschen“

Die Forschungsergebnisse von Jan Gehl zeigen uns, dass im Mittelpunkt des urbanen Geschehens stets der Mensch steht.

[3] Jan Gehl, Städte für Menschen, Jovis Verlag, 2015
[4] Fab City, https://twitter.com/fabcitybcn?lang=de, abgerufen am 6.3.2018

Erst durch das Zusammenwirken menschlicher Aktivitäten entsteht Raum und in weiterer Folge entsteht daraus die Anordnung von Gebäuden. Die Bedeutung öffentlicher Räume spiegelt sich in vielen räumlichen Maßstäben wieder, wie z.B. in der Region, der Stadt, dem Stadtteil und dem Stadtquartier bis hin in die Nachbarschaft (vgl. Jan Gehl)[5].

Grundprinzipien einer zukunftsfähigen smarten Stadt

Im Zuge des vom Klima- und Energiefonds geförderten Projektes „I LIVE GRAZ“ konnte unter der wissenschaftlichen Leitung der TU Graz und unter Einbindung aller betroffenen Stadtplanungsämter und von externen ExpertInnen und AktivbürgerInnen Grundprinzipien für die smarte Stadt Graz definiert werden.

Die ExpertInnen einigten sich, dass eine „Smart City“ gekennzeichnet ist als eine Stadt der kurzen Wege, mit geringer Bau- und Verkehrsflächenbeanspruchung, geringen Treibhausgasemissionen, geringen Materialströmen mit negativer Umweltauswirkung, kleinem Fußabdruck und geringen Mehrkosten.

Und, dass eine „Smart City“ eine Stadt mit höchster Lebensqualität, vielfacher Interaktion, hoher Nutzerdichte, großer Produktivität, hoher Biodiversität und hohem Entwicklungspotenzial ist[6].

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass an erster Stelle einer intelligenten (smarten) Stadt- und Wohnbauentwicklung die Erhaltung und Steigerung der urbanen Lebensqualität der Menschen stehen müssen. Das übergeordnete Ziel sollte die zukunftsfähige, städtische, postfossile Gesellschaft sein.[7]

GEBAUTE GOOD PRACTICE BEISPIELE

Gebaute Good Practice Beispiele in der Schweiz

Seit den 1990er Jahren ist auch in Zürich der Trend zum Wohnen in der Stadt erkennbar. Die Stadtverwaltung von Zürich forciert diese Entwicklung mittels qualitätsvoller Stadtverdichtung auf ehemaligen Gewerbeflächen oder durch behutsame Nachverdichtung von bestehenden Stadtquartieren.

Seit einigen Jahren werden in der Stadt Zürich im Rahmen von Genossenschaftsprojekten innovative zukunftsweisende Wohnbauquartiere realisiert. Baugenossenschaften haben in Zürich eine lange Tradition, heute sind ca. 20 Prozent des Wohnungsbestandes der Stadt Zürich im Eigentum von Gemeinnützigen Baugenossenschaften. Von allen neuen Wohnungen in der Stadt, die seit dem Jahre 2000 errichtet wurden, ist ein Drittel (ca. 5400 Wohnungen) genossenschaftlich organisiert.[8] Durch das Genossenschaftsprinzip haben die potenziellen WohnungseigentümerInnen das Recht und auch die Pflicht, im Rahmen eines gemeinschaftlich abgestimmten Entwicklungsprozesses die Schwerpunkte, die Ziele und die Qualitäten ihres Wohnquartieres verbindlich festzulegen.

[5] Vgl.: Jan Gehl in: „Partitur des öffentlichen Raums“ Planungshandbuch für Wien Aspern (2009)
[6] Vgl. Uwe Hoffer, Stadtbaudirektion Graz, I live Graz Vision 2013, http://www.smartcities.at/stadt-projekte/smart-cities/i-live-graz/
[7] Vgl. Ernst Rainer, Wiederentdeckung des öffentlichen Raumes und urbane Trends, Wachstum im Wandel 2016, WU Wien, 2016, https://www.wachstumimwandel.at/konferenz2016/wp-content/uploads/2016/03/Rainer_WiederentdeckendesoeffentlichenRaumesundurbaneTrends_WachstumimWandel.pdf
[8] Kalkbreite, Bauwelt Fundamente 39.2014

Foyer Kalkbreite
© Ernst Rainer





Mobilitätsstation Hunziker Areal
© Ernst Rainer



Café in der Sockelzone vom Areal Kalkbreite
© Ernst Rainer

Hunziker Areal Zürich „Mehr als Wohnen“

Im Jahre 2007, als die Stadt Zürich 100 Jahre genossenschaftliches Wohnen feierte, gründeten 35 Genossenschaften die Baugenossenschaft „Mehr als Wohnen“. Projektziel war die Errichtung eines gesellschaftlich und ökologisch optimierten städtischen Wohnquartieres.

Im Baurecht überließ die Stadt Zürich der Genossenschaft ein ca. 40.0000 m2 großes ehemaliges Gewerbeareal.

Im Rahmen von periodisch abgehaltenen öffentlichen Workshops, sogenannten Echoräumen, hatten die BürgerInnen von Zürich die Möglichkeit, Ideen für die zukünftige Entwicklung des Areales einzubringen. Dabei wurde das Thema des Generationenwohnens für das zukünftige Stadtquartier vorgegeben. Die Mitglieder der Baugenossenschaft definierten für sich 5 zukunftsweisende Strategien. [9]

Es erfolgte die gemeinsame Gründung eines Nachhaltigkeitsfonds, der über Zuschläge von Strom- und Wasserverbrauch der Haushalte seine Einnahmen generiert. Die Mittel des Fonds werden für notwendige Investitionen wie Instandhaltung verwendet. Da die Zuschläge ähnlich einer Lenkungssteuer berechnet werden, zahlen Haushalte mit mehr Energieverbrauch mehr ein. Diese Maßnahme hilft Energie und CO2 einzusparen.

In Kooperation mit einem Mobilitätsanbieter erfolgte die Bereitstellung eines umfassenden Mobilitätsangebotes. Die MieterInnen können bei Bedarf auf Carsharing, E-Bikes, Lastenbikes etc. zurückgreifen. Zu jeder Wohnung gehören ein Einkaufstrolly und eine Transportkiste. Für die technische Wartung der im Quartier befindlichen Fahrräder wurde eigens eine Fahrradwerkstadt eingerichtet.

Mit der Unterzeichnung des genossenschaftlichen Mietvertrages verpflichten sich BewohnerInnen, nur energieeffiziente Elektrogeräte oder Leuchten zu benutzen. Die BewohnerInnen werden bei der Auswahl der Geräte von einer siedlungsinternen Beratungsstelle unterstützt. Beim Kauf von sehr effizienten Geräten gibt es sogar einen finanziellen Zuschuss aus dem Nachhaltigkeitsfonds.

Die gesamte Erdgeschoßzone des Areals ist mit sozialer und gewerblicher Nutzung belegt, die Belegung erfolgt immer in Abstimmung mit der Genossenschaft.

Das Wohnquartier kann als ein international anerkanntes und erfolgreiches Leuchtturmprojekt genannt werden, es definiert sich nach dem Motto „Mehr als Wohnen“ als ein multifunktionales, nachhaltiges und innovatives Stadtquartier.

Kalkbreite Zürich „Mehr als Wohnen“

Das 2014 bezogene Wohnquartier Kalkbreite beherbergt in sich mehrere innovative und zukunftsfähige Projektansätze. Die Projektidee der 2007 gegründeten Genossenschaftsinitiative war die Errichtung eines nutzungsgemischten Wohn- und Stadtquartieres über einer existierenden Straßenbahnremise mitten in Zürich.

Nach anfänglicher Skepsis konnte die Baugenossenschaft zuständige ExpertInnen aus der Verwaltung von der Idee überzeugen und einen 90-jährigen Baurechtsvertrag mit der Stadt Zürich unterzeichnen.

[9] Vgl. https://www.mehralswohnen.ch

Das Ziel der Genossenschaft war es, Menschen unterschiedlichster Nationalitäten, Altersgruppen, Einkommensverhältnisse etc. zusammenzubringen. Die Genossenschaft verpflichtete sich selbst zu einer sozialen Durchmischung im Wohnquartier. Durch Subvention von Seiten der Stadt Zürich und des Kantons können 11 Wohnungen permanent an GeringverdienerInnen fix zugeteilt werden.

Das Projekt zeichnet sich durch ein vielfältiges Angebot an verschiedensten Wohnungsformen aus, es gibt 2- bis 5-Zimmer-Wohnungen, Wohngemeinschaften mit bis zu 17 Zimmern, clusterartig angeordnete Singlewohnungen und Wohnungen, deren BewohnerInnen sich eine gemeinsame Küche teilen. Unabhängige, quer durch das Wohnquartier verstreute und bei Bedarf benutzbare „Joker"-Kleinwohnungen runden das vielfältige Wohnungsangebot ab.

Da das Stadtquartier optimal an den öffentlichen Nahverkehr angebunden ist, wurde das gesamte Wohnquartier als autofrei konzipiert.

Die vielfältigen Genossenschaftsprojekte in Zürich sind deshalb möglich, da in der Schweiz innovative Genossenschaftsbauvorhaben über private und nationale Pensionskassen und durch Baurechtsverträge strategisch unterstützt werden. Es ist interessant zu beobachten, dass die Schweiz und die Finanzmetropole Zürich sich dem Fokus der gezielten Bereitstellung von rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für die Realisierung von sozial gerechten und zukunftsfähigen Stadt- und Wohnquartiersentwicklungen seit Jahrzenten widmen.

Gibt es auch in Österreich vergleichbare Wohnquartiere?

Ja, es gibt auch in Österreich äußerst innovative Wohnquartiersentwicklungen. Meistens basieren die Projekte jedoch auf Eigeninitiativen engagierter ExpertInnen oder BürgerInnen.

Als wegweisende Beispiele können die Wohnbauprojekte von Herrn Arch. Fritz Matzinger erwähnt werden, der seit den 70er Jahren immer wieder innovative und hochwertige Wohnquartiersprojekte in Österreich realisiert. Die Projekte bieten den BewohnerInnen sehr hochwertige öffentliche, halböffentliche und private Räume an. Exemplarisch dazu können die Wohnbauprojekte am Silberberg, in Raaba bei Graz und das Projekt „Gugl Mugl" in Linz erwähnt werden. Bis auf Wien fehlt uns jedoch in den österreichischen Bundesländern das politische Bekenntnis zur Förderung und Unterstützung von zukunftsweisenden urbanen Wohnbauprojekten. Diese klaffende strategische Lücke müsste im Sinne einer zukunftsfähigen Stadt- und Raumentwicklung dringend geschlossen werden!

CONCLUSIO

Aufgrund des fortscheitenden klimatologischen, gesellschaftlichen, technologischen und wirtschaftlichen Wandels müssen wir uns in Österreich verstärkt dem Thema des zeitgerechten urbanen Wohnbaus widmen.

Die analytische Betrachtung von Good Practice Projekten im Inland und unseren europäischen Nachbarländern ermöglicht uns die Gewinnung von anwendbaren Erkenntnissen.



Öffentlicher Raum ▶
im Hunziker Areal
© Ernst Rainer



33 Exkursionsteilnehmer aus unterschiedlichsten Fachbereichen
© SIR



Patrick Lüftenegger – SIR

WOHNBAUEXKURSION NACH WINTERTHUR & ZÜRICH

Urbanes Wohnen – Wohnungsbau als elementare Aufgabe in Architektur und Städtebau

Ziel der Schweiz-Exkursion im Oktober 2017 waren urbane Wohnquartiere mit hohen ökologischen Standards, erneuerbaren Energieversorgungslösungen, alternativen Mobilitätsangeboten, gut funktionierenden Nutzungsmischungen, attraktiven öffentlichen Räumen und vor allem hoher Lebensqualität bei entsprechender städtischer Bebauungsdichte. Wichtig war auch der Blick hinter die Kulissen, um herauszufinden welche Planungs- und Entwicklungsprozesse mit welchen Akteurskonstellation zum Erfolg geführt haben und welche Rolle die Eigeninitiativen von Bewohnern bei Planung, Umsetzung und Verwaltung von Gebäuden spielen.

Die besichtigten Projekte zählen aktuell zu den innovativsten Europas und setzen neue Maßstäbe im Wohnbau. Die unterschiedlichen Bebauungsformen demonstrieren eindrucksvoll, dass hohe Dichte (von 2,0 in Stadtrandlage bis hin zu 3,6 im Zürcher Stadtzentrum) der Lebensqualität nicht im Wege steht, sondern in vielen Bereichen überhaupt erst möglich macht. Die effiziente, ressourcenschonende Kubatur der Baukörper wird mit unterschiedlichsten Wohnkonzepten und gemischten Nutzungen zum Leben erweckt. Unterschiedliche Generationen aus diversen sozialen Schichten profitieren von zusätzlicher räumlicher Infrastruktur die weit über einfache Gemeinschaftsräume hinausgeht. Der bewusste Umgang mit Ressourcen spielt nicht nur bei Gebäude und erneuerbarer Energieversorgung eine Rolle, sondern geht vom Anspruch die pro Kopf Wohnfläche zu reduzieren bis zur tatsächlich gelebten Sharing Economy. Dadurch wird zum Beispiel eine drastische Reduktion der PKW-Stellplätze möglich (Stellplatzschlüssel zwischen 0,2 und unglaublichen 0,02 in der Kalkbreite). Alle Projekte wurden von relativ jungen Genossenschaften (Kraftwerk1, mehr als wohnen, gesewo) errichtet und die Ziele der 2000-Watt Gesellschaft umgesetzt. Die Projektentwicklung erfolgte mit gut dimensionierter Beteiligungsprozessen und engagierten Genossenschaftern. Jedes Quartier hat seine eigene Geschichte und doch eine Gemeinsamkeit: Wo ein Wille da ein Weg!

Giesserei Winterthur –
Wohnen 89%, Gemeinschaft 4%, Gewerbe 7%

Genossenschaft gesewo, selbstverwaltete Hausgemeinschaft, Bezug 01/2013
Bebauungsdichte: 2,7
Wohneinheiten: ca. 160 (675 Bewohner)
Stellplätze: 31 Bewohner, 18 Besucher, 480 Fahrrad
Energie: Minergie-P-Eco

GIESSEREI WINTERTHUR

Das Mehr-Generationen-Haus am Eulachpark bietet ein nachbarschaftliches Netzwerk und eine gelebte Nachhaltigkeit. Die Giesserei liegt in Oberwinterthur, im Quartier Neu-Hegi. Sie ist durch S-Bahn und Bus gut erschlossen. Sie besteht aus zwei fünfstöckigen langgezogenen Gebäuden, verbunden durch zwei Riegel an den beiden Enden. Im Innern der Siedlung befindet sich ein Innenhof. Die Gebäude sind in Holzbauweise erstellt. Mit dem Bau wird das Minergie-P-eco-Label erreicht. Die straßenseitigen Erdgeschoßflächen sind teils gewerblich vermietet: Velogeschäft, ein Restaurant, eine Bibliothek mit Quartiertreffpunkt, Kindertagesstätte etc. Die Selbstverwaltung im Zusammenwohnen wird vom Hausverein Giesserei organisiert. Dabei bringen alle Bewohner mind. 27 „Giessereistunden“ im Jahr für notwendige Arbeiten oder das Gemeinwohl ein (z.B. Gartenarbeit, Betreuung Gemeinschaftsräume, Aktivitäten...). Der Hausverein ist auch zuständig für die Vermietung der Wohnungen, der großen Gemeinschaftsräume sowie der Gewerberäume.
www.giesserei-gesewo.ch/

HUNZIKER AREAL

Die Baugenossenschaft mehr als wohnen verbindet das Altbewährte der erfolgreichen Genossenschaftsgeschichte mit neuen Impulsen. Geplant und realisiert wurde das Hunziker Areal ein Leuchtturmprojekt einer ganzheitlich verstandenen Nachhaltigkeit. Hochwertige gemeinschaftsfördernde Architektur und Qualität in der Bauausführung ermöglichen sowohl



Giesserei Winterthur
© SIR



Hunziker Areal, Blick über den zentralen Platz auf das Restaurant Riedbach

Hunziker Areal –
Wohnen 85%,
Gemeinschaft 3%,
Gewerbe 12%

Genossenschaft mehr als wohnen, Bezug: 2014/2015
Bebauungsdichte: 2,0
Wohneinheiten: ca. 370 (1200 Bewohner, 150 Arbeitsplätze)
Stellplätze: 88 Bewohner, 23 Besucher, 1300 Fahrrad, diverse Sharing Angebote etc.
Energie: Minergie P Standard, 2000-Watt Areal



Zwicky Süd
© SIR

Zwicky Süd –
Wohnen 76%,
Gemeinschaft 2%,
Gewerbe 22%

Genossenschaft Kraftwerk1,
Bezug: 2015/2016
Bebauungsdichte: 2,4
Wohneinheiten: ca. 125
Stellplätze: 100 Bewohner,
18 Besucher
Energie: Minergie-Eco

ein lebendiges Quartier als auch einen nachhaltigen Unterhalt der Gebäude. Gewerbeflächen und Allmendräume in den Erdgeschossen beleben die Plätze und Zwischenräume. Die 13 Gebäude bieten 1.200 Bewohnern Wohn- und Lebensraum in einer großen Bandbreite von Wohnungstypen. Von sich reden machte insbesondere das Haus A von Duplex Architekten mit den Satellitenwohnungen. Quartiergruppen, die in der Umsetzung ihrer Ideen unterstützt werden, sind Antrieb für ein reges Alltagsleben. Mitwirkungsprozesse und die demokratischen Mitgliederrechte tragen zur sozialen Nachhaltigkeit bei. Langfristig preiswerte Mieten und ein Anteil von 20% an Wohnungen, die mit Hilfe der öffentlichen Hand für Haushalte mit begrenztem Einkommen vergünstigt werden, garantieren eine soziale Durchmischung.
https://www.mehralswohnen.ch/

ZWICKY SÜD

Schneider Studer Primas reagierten auf die komplexen Rahmenbedingungen mit drei Gebäudetypen: Scheibe, Block und Halle. Die vier Scheiben mit langen Terrassen und Laubengängen sind fein unterteilbar in Locandazimmer, Zweizimmerwohnungen, Ateliers oder Familienmaisonetten und bilden einen Kranz um das Gelände. Darin stehen zwei massige Blöcke (Schulen, Wohnungen, Klein- und Mittelbetriebe). Die Hallen sind als große zusammenhängende Flächen an die Scheiben herangeschoben. Darin wird produziert, gelagert, ausgestellt und verkauft, oben drauf liegen Terrassen. Wirklich leistungsfähig werden die drei Typen in ihrer Kombination: Die Scheiben schützen die Blöcke vor Lärm; diese bringen Kompaktheit, Energieeffizienz und soziale Dichte in die Siedlung; die Hallen aktivieren die Erdgeschosse und bringen urbane Vielfalt. Die Wärme wird mittels Wärmepumpe aus gereinigtem Abwasser bezogen (kalte Fernwärme) in Kombination mit Photovoltaik. Die Gesamtenergiebilanz erfüllt die Zielwerte der 2000-Watt-Gesellschaft. Der individuelle Flächenverbrauch ist zugunsten von Gemeinschaftsräumen reduziert. Dem Verhalten der Nutzer wird viel Gewicht beige-messen. Es gibt ein Mobilitätskonzept und eine großzügige zentrale Veloplattform.
http://www.zwicky-sued.ch/

KALKBREITE

Eine Straßenbahnremise mit bis zu achtgeschossiger Überbauung, dessen Innenbereich ein 2500 m² großer, mit Bäumen bepflanzter Hof bildet. Hoch über dem Tramdepot gelegen, öffnet sich das „Wohnzimmer des Quartiers“. Die Kalkbreite ist ein in vielerlei Hinsicht ein visionäres Projekt mit Zielen zum Autofrei-Wohnen-, gesellschaftliches Engagement und Wohnen – Arbeiten. Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit bildeten von vornherein wichtige Faktoren für den Erfolg des Projekts. Mit einer hohen baulichen Dichte, einer effizienten Konstruktionsweise und dem veredelten Rohbau als Ausbaustandard wurde ein wirtschaftliches Baubudget eingehalten. Nachhaltigkeitsaspekte wie das energieeffiziente Mobilitätskonzept und die Anforderungen für das Zertifikat Minergie-P-ECO wurden während der Planungs- und Bauzeit sorgfältig integriert. Neben der Tramhalle wurden, in Verbindung mit der

Verpflichtung der Bewohner, kein Auto zu besitzen, im Erdgeschoss 300 neue Fahrradparkplätze geschaffen. Solarnutzung und die Verwendung bauökologisch zertifizierter Baustoffe schaffen eine positive Energiebilanz des Gebäudekomplexes. So konnten bezahlbare Wohnungen und Gewerberäume mitten in der Stadt geschaffen werden. Das neue Stück Stadt an der Kalkbreite, überzeugt von außen durch einfache Gesten.
https://www.kalkbreite.net/

Die besichtigten Quartiere sind keine Massenmodelle und nicht die zentrale Lösung für alle Herausforderungen im Wohnbau: Es handelt sich um herausragende Genossenschaftsprojekte die stark idealistisch geprägt sind und durch sehr hohes Engagement von Einzelpersonen erst möglich wurden. **ABER:** Verdeutlicht wird, dass Wohnkonzepte weit über die Vorstellung von eigenen vier Wänden in Form von Wohnung oder Einfamilienhaus hinausgehen können und große Potentiale für gesellschaftliche Herausforderungen darin stecken.

Innovation, Nachhaltigkeit, hohe Qualität und leistbares Wohnen stehen im Einklang und lassen sich realisieren: Ein gut angelegter Planungsprozess mit Prioritäten und Verzichtmöglichkeiten schafft Klarheit. Die Bewohner der Kalkbreite verzichten zur Gänze auf ein eigenes Auto und dazugehörigem Stellplatz und sparen damit Quadratmeter und Geld. Sie verpflichten sich zur Flächeneffizienz, d.h. Belegungsdichte 1 Schlafzimmer/Person und sonst in eine kleinere Wohnung zu übersiedeln. Der Verzicht auf gewisse Ausbaustandards und die Einigung auf Edelrohbau in vielen Bereichen schafft Handlungsmöglichkeiten z.B. für Dachgärten oder Ähnlichem.

Qualitätslabels und Zertifikate sind wichtige Werkzeuge um Nachhaltigkeit umzusetzen, wichtig ist der richtige Einsatz dieser Instrumente: Alle besuchten Quartiere wurden nach sehr hohen energetischen Standards errichtet (Minergie) und erfüllen die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft, dokumentiert mit sogenannten Areal Labels. Diese Zertifikate sind der Versuch als Leitfäden durch die Komplexität des nachhaltigen Bauens zu funktionieren und Standards mess- bzw. vergleichbar zu machen.

Wohnungsbau und Städtebau können nur gemeinsam gedacht werden, Quartierslösungen durch entsprechende Bebauungsstrukturen, Mischnutzungen und guten öffentlichen Raum: Gewerblich oder gemeinschaftlich genutzte Erdgeschosszonen bringen Leben ins Quartier. Attraktive öffentliche Räume und die städtebaulich Konstellation entstehen nicht zufällig sondern müssen gut geplant werden. Dafür sind entsprechende Vorgaben z.B. für städtebauliche Wettbewerbe zu definieren.

Die Projektentwicklung, die dazu beteiligten Akteure und das Prozessdesign sind erfolgsentscheidende Faktoren. Ideen, Konzepte und Philosophien sind für Österreich übertragbar. Anderer Rahmenbedingungen berfordern im Detail andere Lösungsansätze aber die Umsetzung von innovativen Pilotprojekten erfordert immer mutige und engagierte Akteure die bereit sind über den Tellerrand hinauszublicken.

Kalkbreite – Wohnen 59%, Gemeinschaft 5%, Gewerbe + Kultur 36%

Genossenschaft Kalkbreite, selbstverwaltete Hausgemeinschaft (Bezug: 05/2014)
Bebauungsdichte: 3,6
Wohneinheiten: 55 Wohnungen mit 97 Wohneinheiten (258 Bewohner, 200 Arbeitsplätze)
Stellplätze: 2 Behinderten Parkplätze, 300 Fahrrad
Energie: Minergie-P-Eco, 2000 Watt-Areal

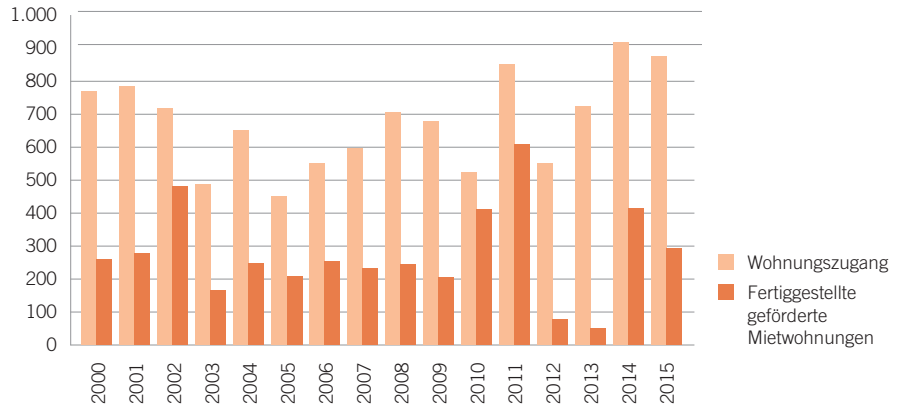
Kalkbreite, Blick auf den Innenhof über der Straßenbahnremise © SIR



GEFÖRDERTER MIETWOHNBAU IN DER STADT SALZBURG

Studie im Auftrag des Wohnungsamtes 2017

Vergleich Wohnungszugang und fertiggestellte geförderte Mietwohnungen 2010 – 2015



Quelle: Stadtgemeinde Salzburg, Stadtarchiv und Statistik, Auswertung 2017 und Land Salzburg, Wohnbauförderung, Auswertung 2017, Hochrechnung SIR: Jahr der Fertigstellung = Jahr der Zusicherung + 2 Jahre.

Leistbarer Wohnraum ist ein gesellschaftliches und politisches Dauerthema, das die Stadt Salzburg und die Gemeinden im Salzburger Zentralraum besonders stark betrifft. Ziel dieser Studie ist, auf der Basis von belastbaren Daten, den Bestand an geförderten Mietwohnungen in der Stadt Salzburg transparent zu machen und die Entwicklung (speziell in den letzten 15 Jahren) aufzuzeigen.

Die Erhebung des Status des geförderten Mietwohnbaues in der Stadt Salzburg ermöglicht eine Evaluierung / Gegenüberstellung mit den Zielen im Wohnleitbild der Stadt (2005). Die Zahl und Aufteilung der vom Wohnungsamt zu vergebenden Wohnungen wird in einen Gesamtkontext des Bestandes gestellt.

Im Jahr 2016 hatten 152.083 Menschen ihren Hauptwohnsitz in der Stadt Salzburg (Quelle: Einwohnerdatei der MA 1/02 – Einwohner- und Standesamt).

Die generellen Trends zu kleineren Haushaltsgrößen und Zunahme von 1 Personenhaushalten ist auch in Salzburg zu beobachten. Von den Hauptwohnsitzwohnungen werden aktuell 46% von nur 1 Person bewohnt. Auch der Trend einer starken Zunahme der alten und sehr alten Menschen verbunden mit einem leichten Rückgang bei den Kindern ist zu erkennen.

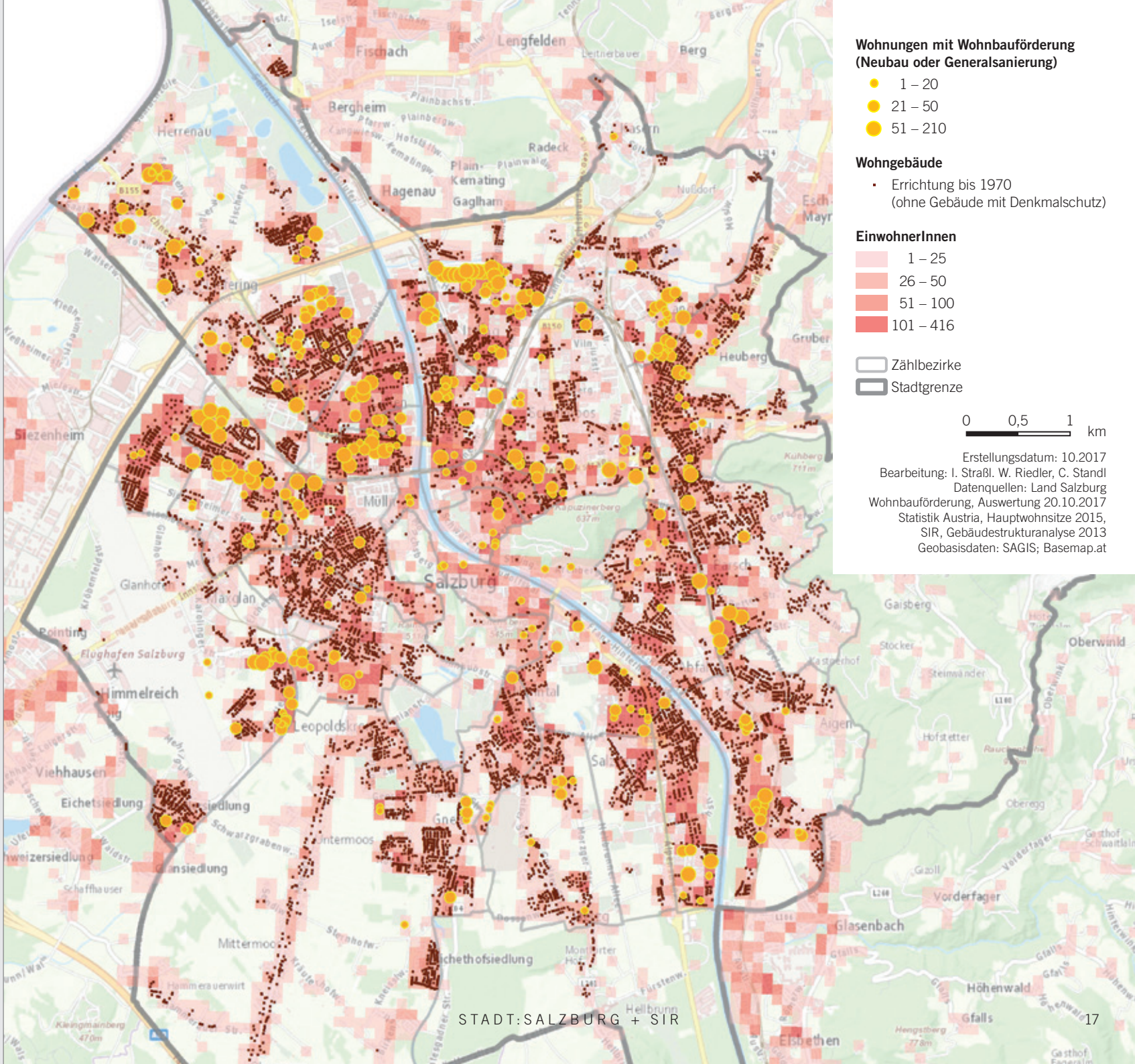
2016 gibt es in der Stadt 21.657 Gebäude und 87.947 Wohnungen. Von 2000 bis 2015 nahm im Durchschnitt die Zahl der Wohnungen in der Stadt um 675 Wohnungen pro Jahr zu. Die gemeinnützigen Bauvereinigungen errichteten davon ca. 327 Wohnungen (der Großteil als geförderte Mietwohnungen). Im Durchschnitt wurden von 2000 bis 2016 jedes Jahr 289 geförderte Mietwohnungen von der Salzburger Wohnbauförderung zugesichert.

Die, im Wohnleitbild der Stadt, geforderte Quote von 300 neuen Wohnungen pro Jahr wurde somit in den letzten 15 Jahren nahezu erfüllt.

Geförderte Mietwohnungen in dieser Studie verstehen sich als

Mietwohnungen, die sich im Eigentum der Stadt Salzburg oder der gemeinnützigen Wohnbaugesellschaften befinden und mit Förderungsmitteln errichtet wurden. Diese Wohnungen werden grundsätzlich nur an Personen oder Familien vergeben, die zum Zeitpunkt des Ansuchens förderungswürdig im Sinne des Salzburger Wohnbauförderungsgesetztes (in der geltenden Fassung) sind und die Miethöhe ist aufgrund gesetzlicher Regelungen (MRG oder WGG) beschränkt.

Alle Bauvorhaben mit Mietwohnungen, die seit 1968 mit Förderungsmitteln errichtet wurden sind erfasst und räumlich im Stadtgebiet Salzburg dargestellt. Wohnbauten, die vor 1970 errichtet wurden sind in dieser Karte durch dunkle Punkte dargestellt (außer Denkmalschutz Zonen), eine Unterteilung in gefördert und frei finanziert ist bei den älteren Häusern hier nicht möglich. Grundsätzlich wurden in allen Teilen der Stadt Salzburg geförderte Mietwohnungen errichtet.





Inge Straßl, SIR
Salzburger Institut für
Raumordnung & Wohnen



Walter Riedler, SIR
Salzburger Institut für
Raumordnung & Wohnen



Ca. 20% der Wohnungen in der Stadt Salzburg sind geförderte Mietwohnungen. © SIR

Der aktuelle Bestand an allen geförderten Mietwohnungen im Stadtgebiet wurde durch eine Befragung erhoben:

Bauträger bzw. Eigentümer	01.01.2003	30.06.2017	Veränderung	Anmerkungen
GSWB	7.518	9.248	1.730	
„Die Salzburg“	1.263	2.315	1.052	
Heimat Österreich	655	2.522	1.867	
Salzburg Wohnbau	1.181	1.272	91	
Bergland	100	102	2	
Stadt Salzburg	2.486	1.802	-684	Altbestandshäuser zur Generalssanierung / Abbruch u. Neubau veräußert
BWS- Gemeinn. Allg. Bau-, Wohn- u Siedlungs-Gen. GmbH	256	256	0	Bestand, keine neuen Wohnungen
Summe	**13.459**	**17.517**	**4.058**	

Quelle: Befragungen aller erwähnten gemeinnützigen Bauvereinigungen und der Stadt Salzburg 2003 und 2017

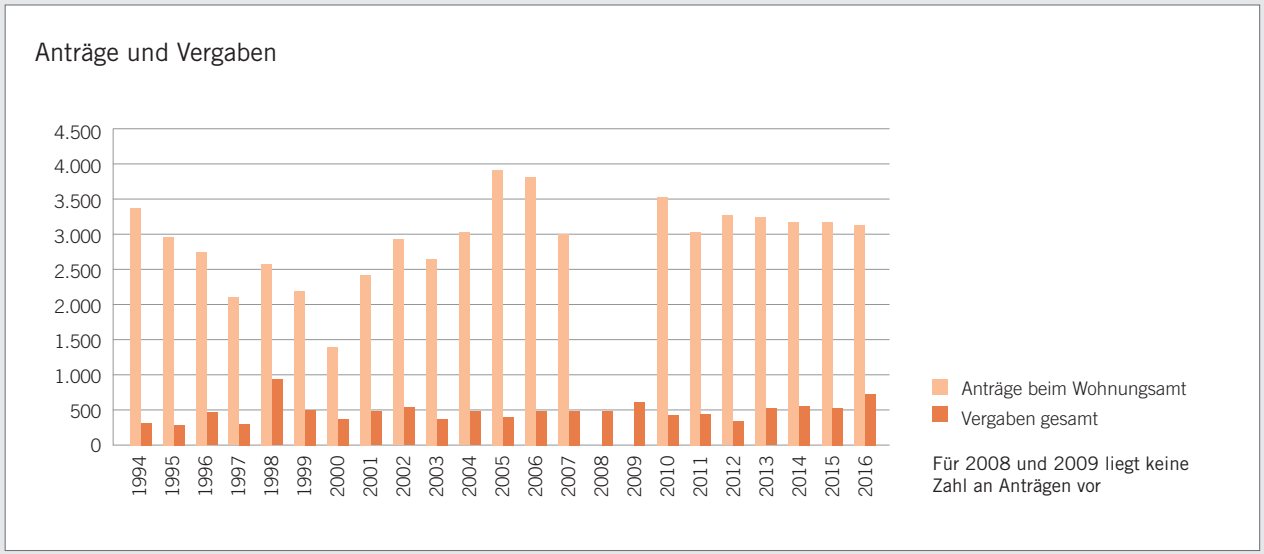
Aktuell gibt es in der Stadt Salzburg **17.517 geförderte Mietwohnungen.**

Die Stadt selbst ist Eigentümer von **1.802 Mietwohnungen**, die von der KGL verwaltet und durch das Wohnungsamt vergeben werden. Zusätzlich zu diesen kann das Wohnungsamt in weiteren Bauvorhaben der gemeinnützigen Wohnbaugesellschaften Wohnungen an vorgemerkte Bewerber der Stadt vergeben. Gesamt hat 2017 die Stadt Salzburg so **Vergaberechte für ca. 8.600 Wohnungen.**

Die Zahl der Anträge beim Wohnungsamt variieren über die Jahre, was aber keine Rückschlüsse auf die tatsächliche Zahl der Wohnungssuchenden in der Stadt Salzburg zulässt.

Seit 2000 werden vom Wohnungsamt jährlich im Durchschnitt ca. 500 Wohnungen vergeben (diese Zahlen schwanken nur gering).

Die Vergabekriterien, nach denen die Wohnungsvergabe durch das Wohnungsamt abgewickelt wird, wurden 1995 erarbeitet und im Gemeinderat beschlossen. Im Wohnleitbild der Stadt Salzburg



heißt es dazu, dass diese aufgrund sich laufend ändernder gesellschaftlicher Anforderungen alle 10 Jahre evaluiert und angepasst werden sollen. Diese Vergaberichtlinien zielen auf eine Dringlichkeitsreihung und eine Vergabe nach einem Punktesystem ab.

Im Juni 2017 wurde beschlossen eine Überarbeitung und Anpassung des Vergabesystems durchzuführen, das Wohnbausymposium im November 2017 ist der Startschuss dazu, indem im Workshop mit zahlreichen Fachleuten aus verschiedenen Bereichen eine offene Diskussion und Themensammlung durchgeführt wurde. Diese Inputs werden nun in weiterer Folge von einer Expertengruppe bearbeitet und die konkreten Pläne nochmals in größerer Runde mit verschiedenen Stakeholdern und Betroffenen abgestimmt.

Die vollständige Studie des SIR mit den Basisdaten des geförderten Wohnbaues in der Stadt Salzburg ist nach der Präsentation in der Stadt auf der homepage der Stadt abrufbar oder kann beim Wohnungsamt angefordert werden.



In den letzten 15 Jahren wurden im Durchschnitt 290 geförderte Wohnungen pro Jahr errichtet.
© SIR



WOHNUNGS-VERGABE IN DER STADT SALZBURG

Workshop beim Wohnbausymposium am 29.11.2017

Eröffnung durch Mag. Dagmar Steiner, Amtsleiterin des Wohnungsamtes der Stadt Salzburg:

- Bereits im Juni 2017 wurde entschieden, dass die Wohnungsvergaberichtlinien der Stadt aus dem Jahr 1995 überarbeitet und angepasst werden sollen.
- Es werden die Grundvoraussetzungen und die aktuelle Praxis der Vergabe kurz erläutert. Derzeit erfolgt die Registrierung der Antragsteller in einer Liste jeweils mit 1.5. eines Jahres, die Punktebewertung reiht hier die Wohnungswerber nach der Dringlichkeit.

◀ Sanierte und neu errichtete Wohnhäuser in der Strubergassensiedlung
© SIR

- Es wird um eine offene Diskussion und wertvolle Inputs gebeten.

Vertreter der Städte Dornbirn, Innsbruck und Bischofshofen berichten über die Vergabepraxis und die Erfahrungen in ihrem Wirkungsbereich.

- Die Stadt Dornbirn hat 2015 neue Wohnungsvergaberichtlinien erarbeitet, es gibt für Stadt und Land Vorarlberg ein computergestütztes Programm, dadurch ist die Anmeldung für eine Wohnung in 3 verschiedenen Gemeinden möglich und kann koordiniert werden. Von den Antragstellern in Vorarlberg haben ca. 70% Migrantenhintergrund.

In Dornbirn werden jährlich ca. 190 Wohnungen vergeben, je mehr Wünsche ein Bewerber hat, desto länger muss die Person auf eine Wohnung warten (sozusagen Minus-Punkte für Wünsche).

- Die Stadtgemeinde Bischofshofen hat 2015 ihre Anfragen evaluiert: von ca. 800 Wohnungssuchenden waren tatsächlich 400 aktiv auf der Suche. Es gibt verpflichtende persönliche Vorsprachen und das Angebot



Workshop Wohnungsvergabe, Moderation: Dagmar Steiner, Inge Straßl, Unterstützung: Katharina Stöffler, Sabrina Schörghofer

Mit den gesammelten Inputs und Anmerkungen startet nun eine Expertengruppe mit der Erarbeitung neuer Vergabekriterien, die dann nochmals in größerer Runde diskutiert und abgestimmt werden sollen.

STADT : SALZBURG

Salzburger Wohnbausymposium 2017
„Wohnen ist mehrWert“

Wohnungsvergabe in der Stadt Salzburg

Status, Entwicklung, Vergabepraxis

Voraussetzungen

- Vollendetes 18. Lebensjahr
- Bei Antragstellung 3 Jahre wohnhaft od. berufstätig i.d. Stadt Sbg.
- Österr. StaatsbürgerIn
- EU/EWR+Schweizerbürger mit unionsrechtl. Aufenthaltsrecht
- Drittstaatsangehörige mit unbefristetem Aufenthaltsrecht
- Anerkannte Flüchtlinge
- Vollständiger Antrag

Vergabe

- Punkte: Einkommen, Überbelag, Sonderpunkte, Wartepunkte
- Sonderfälle
- Sondervergabe
- Befristeter Ausschluss für drei Jahre
- Befristeter Ausschluss für fünf Jahre

Erwartungen an den Workshop

- Ein offenes Brain-Storming mit vielen Inputs unterschiedlicher Interessensgruppen
- Best Practice-Beispiele
- Wünsche, Anregungen, Lob und Kritik, Verbesserungs-möglichkeiten
- Wertschätzender Umgang in der Diskussion

Eine Veranstaltung der Stadt Salzburg
MA 5 – Raumplanung und Baubehörde
sowie MA 3 – Soziales
in Zusammenarbeit mit der Wohnbauforschung des SIR

SMART CITY Salzburg

SIR SALZBURGER INSTITUT FÜR RAUMORDNUNG & WOHNEN

von Ausfüllhilfen für Wohnungsanträge. Die Schwerpunkte sind: Jugend, Senioren und Notfälle.

- Auch in Innsbruck ist die EDV Verarbeitung Grundlage für eine effiziente Abwicklung. Eine laufende Digitalisierung der Wohnungsangebote ist aber ein enormer Aufwand. Soziale Durchmischung hängt stark von den Wohnungsgrößen ab, so können alleinstehende Senioren bis Großfamilien versorgt werden.

- Aktuell gibt es in Salzburg beim Wohnungsamt 46% Verzichte bei zugeteilten Wohnungen. Es wird darüber diskutiert ob dies ein hoher oder nicht hoher Anteil ist. Verzichte sind ein enormer Verwaltungsaufwand. Sie resultieren teils aus mangelnder Information über die Wohnungen, teils aus hohen Erwartungen. Es stellt sich die Frage: Suchen wir Wohnungen für Menschen oder Menschen für Wohnungen? Wieweit soll das Wohnungsamt in den Bereich Dienstleistung „Wohnungsvermittlung“ gehen oder geht es hier um eine Verbesserung der Treffsicherheit für reale, soziale Bedürfnisse?

- Der Wunsch nach einem effektiveren Prozedere bei der Wohnungsvergabe wird geäußert. Eine ausreichende Dokumentation der Wohnungen mit Plänen, Bildern und genauen Daten zu jeder einzelnen Wohnung inkl. Information (barrierefrei, Lift im Haus...) ist die Basis dafür. Dies soll im Zuge der Einführung einer neuen Software im Wohnungsamt umgesetzt werden.



Mag. Dagmar Steiner,
Leiterin Wohnungsamt

- Bei der Vergabe sollen die Bedürfnisse der einzelnen Bewerber berücksichtigt werden. Wunsch: mehr Informationen an Antragsteller im Parteienverkehr und bessere Abfrage der Kundenwünsche durch die Mitarbeiter des Wohnungsamtes. Ein Problem ist vielfach die Kommunikation sowie oftmals vorhandene Sprachbarrieren. Idee: Die wichtigsten Informationen in anderen Sprachen zur Verfügung stellen.

In einer Expertengruppe mit offenen Workshops sollen die Vergaberichtlinien der Stadt bis Mitte 2018 erneuert werden.

- Ein Problem der Praxis ist, dass Wohnungen aus dem Altbestand oftmals abgelehnt werden, aufgrund fehlender Barrierefreiheit oder fehlendem Balkon, zumal die Kosten für die Mieter oft nicht geringer als im Neubau sind.

- Derzeitige Praxis ist, wenn jemand ohne triftigen Grund eine Wohnung ablehnt wird er für 3 Jahre von der Wohnungsvergabe ausgeschlossen.

- Die Voraussetzungen für die Antragstellung sollen überprüft werden. Die Flexibilität bei Wohnort und Arbeitsplatz hat stark zugenommen, die Kriterien der aktuellen Vergaberichtlinien sind hier vielleicht zu restriktiv (wenn jemand eine Ausbildung machte oder gearbeitet hat und zurückkommen möchte oder wenn jemand vorübergehend in einer anderen Gemeinde gewohnt hat).

- Wunsch: Lagewünsche der Bewerber aufnehmen, auch innerhalb der Stadt gibt es Prioritäten (z.B. Familie). Das soziale Umfeld wird bei der aktuellen Wohnungsvergabe zu wenig berücksichtigt.

- Idee: Erstellung einer Online Plattform (wie bei einer „Partnersuche“) – Die Wohnungswerber bewerben sich direkt für die Wohnungen. Somit wird die Anzahl der Verzichte vermindert.

- Wunsch: Wohnungstauschbörse. Hinweis von Mag. Dagmar Steiner: An der Umsetzung einer Wohnungstauschbörse wird bereits gearbeitet

- Die Wohnungsgrößen sollen bedarfsorientiert sein – wie lässt sich das auf lange Sicht sicherstellen? In der Zeit der Jugoslawienkrise wurden große Wohnungen gebaut. Jetzt sind diese Wohnungen teuer und stehen leer. Aktuell werden kleine 2-Zimmer-Wohnungen gebaut, die bei Bedarf zusammengelegt werden können.

- Wie wird eine gute soziale Durchmischung definiert? Die Stadt wird immer wieder mit dem Vorwurf konfrontiert, dass hauptsächlich Personen mit Migrationshintergrund eine Wohnung zugeteilt bekommen. Eine adäquate Vergabe soll ein soziales Abbild der Umgebung sein.



Ziel ist eine hohe Zufriedenheit durch verbesserte Vergabe

Teilnehmer des Workshops:
Mitglieder des Gemeinderates, der Stadtregierung, Vertreter der Gemeinnützigen Bauträger, Vertreter von sozialen Verbänden und Vertretungen (Soziale Arbeit, Armitskonferenz, Diakonie, Bewohnerservice, …) Jugendamt und andere

Salzburger Wohnbausymposium 2017

AUF GUTE NACHBARSCHAFT: HOUSE-WARMING – EIN GUTER START



Siedlungsfeste fördern das Kennenlernen und das gegenseitige Verständnis
© SIR

Warum ist Wohnen so konfliktanfällig? Johan Galtung, einer der „Väter“ der Konfliktforschung, hat vier menschliche Grundbedürfnisse definiert: Auf der untersten, basalen Ebene geht es um das Überleben – ein Thema vor allem für die armen Länder der Dritten Welt, das in unserem geografischen Raum kaum eine Rolle spielt.

Die zweite Ebene betrifft das Wohlbefinden, das „gute Leben“, also Bekleidung, Nahrung, Zugang zu Gesundheitseinrichtungen, Bildung, Sicherheit, auch Wohnen, dem damit große persönliche ebenso wie politische Wichtigkeit zukommt.

Üblicherweise weniger in den Blickpunkt der Wohnpolitik gerät die dritte Ebene von Grundbedürfnissen, die der Identitäten. Da das Ausbilden von persönlichen und kulturellen Identitäten ein menschliches Grundbedürfnis darstellt, ist dessen Nicht-Befriedigung, aber auch das Aufeinandertreffen von unterschiedlichen Wegen der Befriedigung für das Zustandekommen von Konflikten verantwortlich. Kulturelle Identitäten bilden sich über Traditionen, Werthaltungen, über Selbst- und Fremdbilder und konstituieren sich im sozialen Raum. Die Familie, aber auch die Nachbarschaft und das Wohnumfeld sind solche sozialen Räume, in denen eine Bestätigung oder auch Bestreitung von Identitäten eine wichtige Rolle spielt. Bestätigung erfolgt auch über kulturelle Symbole – Sprache, Verhalten, Essen, Kleidung, Musik –, und sie kann durch die Ansprüche anderer kultureller Ordnungen bestritten werden. Es ist also möglich, dass das Grundbedürfnis der Identitätsbildung im Wohnumfeld zu kurz kommt. Das kann sowohl für MigrantInnen als auch für die autochthone Bevölkerung gelten, aber etwa auch für soziale Schichten.

Die vierte Ebene von Grundbedürfnissen schließlich betrifft Freiheiten im Sinne von gleichen Wahlmöglichkeiten und Rechten.

Hier kommt wiederum dem Wohnen, der Möglichkeit zu wohnen, wie und wo man will, eine hohe Bedeutung zu. Auch hier gilt: Je weniger Menschen in einem Gebiet so wohnen, wie sie es wollen, desto höher ist das Konfliktpotenzial. Das Lebensfeld Wohnen umfasst also alle vier Ebenen von Grundbedürfnissen, und im Verfolgen dieser Grundbedürfnisse kann es zu persönlichen oder auch kollektiven Konflikten kommen.



Birgitt Haller,
Institut für Konfliktforschung Wien

Eine typische Konfliktkonstellation ist die Konfrontation zwischen AltmieterInnen und neu zugezogenen. Der Einzug von neuen MieterInnen bietet einen häufigen Anlass für Konflikte oder zumindest Missverständnisse. Die neuen MieterInnen kennen die – manchmal ungeschriebenen – Gesetze der Hausordnung nicht oder verstehen sie nur zum Teil. Das Übertreten von Regeln wird dann als Ignoranz oder absichtliche Missachtung interpretiert – und es gibt viele Gelegenheiten, Fehler zu machen, von der richtigen Entsorgung des Mülls bis hin zur Lautstärke, in der man sich üblicherweise im Stiegenhaus unterhält. Diese Gefahren kann man entschärfen, wenn die Neuen in den Hausbrauch eingeführt werden. (Im Übrigen handelt es sich bei Konflikten zwischen AltmieterInnen und neu Zuziehenden nicht ausschließlich um den Typus „Inländer gegen Ausländer“, wenn das auch eine häufige Konstellation darstellt – nicht zuletzt, weil Konflikte im Wohnbereich oft ethnisiert, d.h. mit Migration in Zusammenhang gebracht werden.)

In den Wiener Gemeindebauten wurde 2010 die Begrüßungsinitiative „Willkommen Nachbar“ gestartet. Zweierteams von sogenannten „Buddies“ läuten einige Tage nach deren Einzug bei den neuen BewohnerInnen an, überreichen eine Mappe mit nützlichen Informationen und bieten Unterstützung an. Manchmal werden sie in die Wohnung gebeten und es erfolgt ein persönliches Kennenlernen. Wichtig ist, die richtigen Personen als Buddies auszuwählen, damit nicht selbsternannte Ordnungshüter die Neuen zu erziehen versuchen, statt sie in die Gemeinschaft aufzunehmen. Die Buddies werden eingeschult und stehen über Vernetzungstreffen miteinander in Kontakt. Als Alternative zu einem persönlichen Unterstützungsangebot wurden moderierte große Begrüßungsveranstaltungen für Alt- und NeumieterInnen veranstaltet, die aber nicht so gut angenommen wurden.

Das sogenannte House-Warming, mit dem NeumieterInnen in die Hausgemeinschaft aufgenommen werden, dient nicht nur der Konfliktprävention, sondern ist auch ein Mittel, den sozialen Frieden zu fördern, der wiederum Voraussetzung für eine demokratische Gesellschaft ist. Wohnen ist nämlich, wie im Titel des Wohnbausymposiums formuliert, mehrWert. Die Herstellung von sozialem Zusammenhalt benötigt die Beseitigung sozialer Ungleichheit, Zugang zu Bildung und zum Arbeitsmarkt für alle, aber sie beginnt auf der lokalen Ebene, im Stadtteil, beim Wohnen, mit der Stärkung des gegenseitigen Verständnisses und dem Sichtbarmachen von Potentialen. Voraussetzung dafür ist das Kennenlernen von Lebensstilen, von Gewohnheiten, von Bedürfnissen, und das erfolgt z.B. in gemeinsamen Projekten.

Der amerikanische Psychologe Gordon Allport hat in den 1950-er Jahren im Zuge der Erforschung von Vorurteilen die sogenannte Kontakthypothese entwickelt, derzufolge der persönliche Kontakt zu Personen aus einer anderen Gruppe Vorurteile gegenüber der gesamten Gruppe reduziert. Gerade bei Einstellungen AusländerInnen gegenüber kommt persönlichen Kontakten größere Bedeutung zu als den Einflussfaktoren Geschlecht, Alter oder Bildung.

Smalltalk als die schwächste Form des Kontakts reicht allerdings für die Veränderung von Vorurteilen nicht aus, sondern dafür sind engere Kontakte erforderlich, insbesondere gegenseitige Besuche zuhause. Das verdeutlicht den Stellenwert, der gerade dem House-Warming zukommt, das durch andere Willkommensprojekte für die Neuen wie etwa Feste unterstützt und vertieft werden kann.



Gute Nachbarschaft fördert den sozialen Frieden.



Moderation: Christian Reisinger, Susanne Imhof,
Unterstützung: Andrea Hohenwarter, Ursula Sargant-Riener



AUF GUTE NACHBARSCHAFT – SOZIALER FRIEDEN UND WIE WIR IHN ERHALTEN

Workshop zum Thema Housewarming

1. Das „Netzwerk Nachbarn“

Das „Netzwerk Nachbarn“ wurde im Anschluss an die Tagung „Wenn Nachbarn nerven“ im März 2015 ins Leben gerufen. Die Tagung war von der Koordination der Bewohnerservicestellen und dem Bewohnerservice Lehen & Taxham (Ressort Vizebürgermeisterin Anja Hagenauer) veranstaltet worden und war mit über 100 Teilnehmern aus den verschiedensten Fachbereichen auf breites Interesse gestoßen.

Das „Netzwerk Nachbarn“ hat sich mittlerweile zu einer Tagungsrunde entwickelt, welche Experten aus unterschiedlichen Bereichen umfasst. Beispielsweise zählen Juristen, Sozialarbeiter, Mediatoren sowie Fachleute aus dem öffentlichen Dienst, den Wohnbauträgern, dem Gesundheitsbereich, aus Kultur und Wirtschaft dazu.

Ziele des „Netzwerk Nachbarn“
Das „Netzwerk Nachbarn“ hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Thematik der guten Nachbarschaft und auftretende Schwierigkeiten im alltäglichen Zusammenleben im sozialen Wohnbau in Salzburg gemeinsam zu beobachten, zu diskutieren und Lösungsansätze zu entwickeln bzw. voran zu treiben.

Mit diesen Lösungsansätzen – u.a. unter dem Motto: „Nachbarschaft gestalten. Nachbarschaft begleiten.“ – soll zum einen wertvolle Präventivarbeit in den Wohnanlagen geleistet werden und zum anderen auch Hilfestellung bei bestehenden Problemen angeboten werden.

Das Netzwerk mit seinen verschiedenen Expert*innen ermöglicht eine sehr gute und fachübergreifende Zusammenarbeit. Es setzt die in der Stadt vorhandenen, einschlägigen Kompetenzen koordiniert ein. Kooperation und Arbeitsaufteilung der verschiedenen Stellen wird erleichtert.

Betroffene Personen kommen möglichst schnell an die richtige Stelle und schwelende Konflikte konnten so schon kompetent und nervenschonend bearbeitet werden. Die Netzwerktreffen und Arbeitsgruppen werden von der Koordinationsstelle der BewohnerServicestellen und dem BewohnerService Lehen und Taxham gesteuert.

2. Bereits erarbeitete und bestehende Angebote für die Bewohner*innen **Professionelle Erstgespräche zur Beratung bei Nachbarschaftskonflikten:**

Die Arbeitsgemeinschaft Konfliktklärung – ein Zusammenschluss von 13 eingetragenen Mediator*innen – ist von Beginn

an im Netzwerk vertreten. Sie entwickelte das Angebot eines kostenlosen Erstgespräches für Menschen die von Nachbarschaftskonflikten betroffen sind. Die Mediator*innen stehen ehrenamtlich jeden Mittwochabend im Schloss Mirabell zur Verfügung. 70 Personen suchten bisher Rat.

Kursangebot für Vertrauensnachbar*innen: 30 Personen absolvierten bisher das Kursangebot für aktive Nachbar*innen an der Volkshochschule Salzburg. Alle Inhalte werden durch hochkarätigen Expert*innen vermittelt. Die Finanzierung übernimmt der GBV (Österreichischer Verband gemeinnütziger Bauvereinigungen) und die Stadt Salzburg. Im Anschluss an die Kurse werden die Vertrauensnachbarn vom städtischen BewohnerService weiter begleitet und haben Zugang zum Expert*innenpool des Netzwerks Nachbarn.

Ziel des Angebotes ist es, Interessierte und aktive Bewohner*Innen dabei zu unterstützen, Nachbarschaft bewusst zu erleben und zu gestalten. Einfache Gesprächstechniken sind ebenso Thema, wie das gemeinsame Organisieren nachbarschaftlicher Aktivitäten, das Setzen vernünftiger Grenzen, das Ernstnehmen von Sicherheitsbedürfnissen sowie das Vorleben und Einfordern von Toleranz.

Kooperation mit dem Kuratorium für Psychische Gesundheit: Diese Kooperation ermöglicht die nachgehende Bearbeitung von Nachbarschaftskonflikten, die insbesondere schwer psychisch und Sucht-Erkrankte sowie Menschen in deren Umfeld betreffen und belasten. Betroffenen Personen kommen so möglichst schnell an die richtige Stelle.

3. Workshop zum Thema „Housewarming“ beim Wohnbausymposium

(25 Teilnehmende)

Projekt einer neuen Housewarming-Kultur für Salzburg: Vom Netzwerk Nachbarn werden aktuell Konzepte für die Begleitung in neue Nachbarschaften entwickelt.

Neue Nachbarn können für „alte“ Hausgemeinschaften oder Siedlungen eine Herausforderung sein. Der Generationenwechsel setzt in der Nachbarschaft Gewohnheiten außer Kraft und bedroht nicht selten den Hausfrieden.

Bei der Neubesiedelung von Wohnanlagen ist eine kommunikative und soziale Begleitung bereits seit längerem Standard.

Unter dem Titel „Housewarming – Auf gute Nachbarschaft“ wurden im Workshop Ideen gesammelt, wie eine bessere Inklusion von neu eingezogenen Menschen funktionieren kann und welche Mittel hierfür eingesetzt werden könnten. Einig waren sich die Teilnehmer*innen, dass eine Begrüßungskultur anstatt eines anonymen Einzugs im Vordergrund stehen soll. Wichtig ist es hierbei die Zuständigkeiten abzustecken. So sollen nicht nur die Wohnbauträger einen gelungenen Einzug unterstützen, sondern auch die bereits in der Wohnanlage lebenden Menschen aktiv auf die neuen Nachbarn zugehen.

Seitens der Wohnbauträger wäre eine ausführliche Willkommensmappe wünschenswert, die nicht nur auf grundsätzliche Aspekte des Zusammenlebens, wie Sauberkeit und Hausordnung, eingeht, sondern auch auf Usancen, die sich im jeweiligen Wohnumfeld entwickelt haben, im Speziellen eingehen. Essentiell ist es auch, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse, insbesondere in Bezug auf Ruhe, aber auch auf den Bewegungsdrang, z.B. von Kindern, hinzuweisen.

Die Nachbarschaft soll geöffnet werden für neue Ideen, sodass sich alteingefahrene Gewohnheiten nicht festfahren können. Eine Atmosphäre von Toleranz und Rücksichtnahme bei den Bewohner*innen zu schaffen und gemeinsame Aktivitäten anzustoßen wäre ein wichtiges Ziel für ein gelingendes Miteinander. Wie dies zu bewerkstelligen ist, gehört sicherlich zu den großen Herausforderungen. Wie können gemeinsame Aktivitäten gesteuert werden? Wie kann ein tolerantes und rücksichtsvolles Zusammenleben erreicht werden und wer macht hier den ersten Schritt?

Als erste Handlung wird die Arbeitsgruppe „Housewarming“ bei der Umgestaltung von bestehenden Willkommensmappen aktiv mitwirken, um diese attraktiver zu machen und ein soziales Einleben in eine bestehende Wohngemeinschaft, auch durch Ankurbelung sozialer Interaktionen, zu erleichtern.

Bewohnerfest
© SIR





Neue Mobilität braucht nicht für alles ein Auto
© MO.Point GmbH

„Für jeden Einsatzzweck soll das passende Fahrzeug bereitstehen"

BUILD LESS, SHARE MORE

Mobility Points im Neubau

HERAUSFORDERUNG WOHNEN UND MOBILITÄT

Der Nutzungsdruck auf urbane Räume steigt. Der Zuzug in Städte und Ballungsräume führt zur Zunahme des Verkehrs und damit steigenden Emissionen des Sektors. Mobilität steht dabei im Brennpunkt. Auch das Mobilitätsverhalten von BewohnerInnen wandelt sich: In Großstädten wie Wien (-6%), Innsbruck (-4%) oder Graz (-2%) besitzen zunehmend weniger Personen einen privaten PKW. Damit geht auch die Nachfrage nach privaten Stellplätzen zurück. Doch wie sollen Städte und Wohnbauträger auf diese Herausforderungen reagieren? Wie können die Mobilitätsbedürfnisse von mehr Menschen besser befriedigt werden, bei gleichzeitiger Reduktion von Verkehrsemissionen und den dafür benötigten Flächen?

POTENTIAL MULTIMODALE MOBILITÄT

Zahlreiche größere und mittlere Städte in Europa haben ehrgeizige Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, zu Fuß gehen, Radfahren) und zur Senkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) definiert. Nationale und regionale Programme fördern den Einsatz emissionsarmer Antriebsformen, vor allem den der Elektromobilität. Neuartige Mobilitätsservices, wie Car-, Bike-, oder Scooter-Sharing sowie digitale Applikationen (Apps) für Information, Routing oder Fahrdienstvermittlung ergänzen oder ersetzen öffentliche Verkehrsangebote sowie den Fuß- und Radverkehr. Diese Dienstleistungen haben auch das Potential, einen wertvollen Beitrag zur Senkung von Emissionen und zur Verbesserung des lokalen Mobilitätsangebotes zu leisten. Die Graz Holding betreibt z.B. seit 2016 multimodale Verkehrsknoten unter der Marke „tim" oder die Stadt Hamburg bündelt multimodale Mobilität unter „Switchh". Damit die Angebote von privaten Mobilitätsdienstleistern aber tatsächlich zur Realisierung der verkehrspolitischen Zielsetzungen beitragen, müssen entsprechende Rahmenbedingungen definiert werden.

STRATEGIEN FÜR EINE ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄTSPLANUNG

Im Rahmen von Mobilitätskonzepten für neu zu erschließende Liegenschaften können alle Mobilitätsmaßnahmen, vom öffentlichen Verkehr bis hin zu Apps, auf die Bedürfnisse der künftigen BewohnerInnen und die Ziele der Stadt abgestimmt werden.

Die Attraktivität von ergänzenden Mobilitätsangeboten kann durch die Bündelung der Angebote in Kombination mit dem ÖV gesteigert werden. Die Schaffung einheitlicher digitaler Schnittstellen und Plattformen für Verkehrsinformationen, Routing, Buchung und Bezahlung ermöglicht Synergien zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsanbietern.

Die physische Verortung unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen an einem Ort, an so genannten ‚Mobility Points' erleichtert für NutzerInnen die Wahl des passenden Verkehrsmittels. Die Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote, wie Car- oder Bikesharing vermindert die Abhängigkeit vom privaten (Zweit-)Wagen. Der Druck auf den öffentlichen Parkraum sinkt.

Strategien und Chancen für Bauträger

- Weg vom Stellplatz hin zur Mobilitätsversorgung
- Leistbare Mobilität
- Wohnkosten Senken durch das Einsparunen von Stellplatzerrichtungskosten
- Standortqualität durch ergänzende Mobilität steigern
- Integrierte Angebotspakete schnüren

STELLPLATZREGULATIV

Ein sehr weitreichendes Lenkungsinstrument für Kommunen ist die Stellplatzorganisation und das Parkraummanagement. „Die Möglichkeit, den eigenen PKW im Wohnbereich abzustellen hat einen wesentlichen Bereich auf den PKW-Besitz und die Häufigkeit der PKW-Nutzung." Eine mögliche Strategie zur Attraktivierung ergänzender Mobilitätsangebote ist die Entkoppelung und Flexibilisierung von Wohnbau und Stellplatzerrichtung. Sammelgaragen sind eine wirksame Möglichkeit, um den Verkehr in größeren Stadquartieren zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Um den umweltpolitischen Emissionszielen und der teils sinkenden Nachfrage nach privaten PKWs zu entsprechen, können bei Neubauprojekten Reduktionen vom Stellplatzregulativ festgesetzt werden. Müssen weniger PKW-Stellplätze errichtet werden, können Bauträger Errichtungskosten sparen. Diese eingesparten Baukosten sollen sinnvollerweise für die Mobilitätsversorgung des Standortes eingesetzt werden. Ergänzende Mobilitätsmaßnahmen wie z.B. Car- und Bikesharing oder E-Ladeinfrastruktur können finanziert sowie Infrastruktur zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs errichtet werden. Jeder Wohnbauträger kann dadurch einen wertvollen Betrag zur Föderung von sanfter und emissionsarmer Mobilität leisten.

Die zwischen der Kommune und dem Projektentwickler vereinbarten Mobilitätsmaßnahmen können am verbindlichsten im Rahmen der Vertragsraumordnung (z.B. §1a Vereinbarungen der Bauordnung Wien) geregelt werden, sodaß beide Seiten Planungssicherheit erlangen. Voraussetzung dafür ist die Ausgestaltung des rechtlichen Rahmens und der Wohnbau-Förderrichtlinien. Ausnahmen

„Weg vom Stellplatz, hin zur Mobilitätsversorgung"

Bewusstere Nutzung des öffentlichen Verkehrs, mehr Radfahren und Sharing Systeme können für viele Nutzer das eigene Auto ersetzen.

© SIR und MO.Point GmbH







Für eine Forcierung des Radverkehrs braucht es durchgehende, gefahrlose Radwege und attraktive Einstellplätze bei den Wohnanlagen © SIR



Stefan Arbeithuber
ist Gründungspartner und Geschäftsführer von MO.Point GmbH. Gemeinsam im Team plant und betreibt er Mobilitätsangebote für Immobilien und Stadtquartiere. Stefan Arbeithuber ist ausgebildeter Innovationsmanager und Industriedesigner. Bereits zuvor engagierte er sich in der Produktentwicklung und Forschung zu Themen der nachhaltigen Mobilität.
© MO.Point GmbH

vom Stellplatzregulativ müssen möglich sein und Mobilitätskosten als Teil der Baukosten anerkannt werden können. Dazu sind Änderungen im Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz unumgänglich.

ORGANISATION UND FINANZIERUNG

Damit die Mobilitätsmaßnahmen Wirkung entfalten, sollten sowohl BewohnerInnen als auch AnrainerInnen diese nutzen können. Dazu braucht es Organisations- und Entscheidungsinstanzen, welche die Implementierung der Mobilitätsmaßnahmen über das Baufeld hinaus quartiersbezogen koordinieren und kommunizieren. Die in einem Entwicklungsgebiet engagierten Bauträger können z.B. in Abhängigkeit der zu errichtenden Wohnnutzfläche in einen gemeinsamen Topf (z.B. Fonds oder Treuhandkonto) einzahlen. Dieses Budget kann anschließend als Anschubinvestition und zur Bezuschussung der vereinbarten Mobilitätsmaßnahmen dienen. Werden einzelne Baufelder bebaut oder nachverdichtet, kann der oder die Bauträger selbst für die Schaffung der Angebote sorgen . Proaktive Wohnbauträger haben in ergänzenden Mobilitätsangeboten bereits einen Mehrwert für ihre Immobilien erkannt. Sie integrieren E-Car- oder Bikesharing auf ihren Liegenschaften, da diese Mobilitätsdienstleistungen ein zusätzliches Service für Ihre BewohnerInnen darstellen, das Image der Immobilie steigern und diese am Markt differenzieren.

Strategien für Politische Entscheidungsträger zum Umgang mit MaaS:

- Einen Markt für die Anbieter von privaten Mobilitätsservices definieren und private Mobilitätsservices fördern; Kooperationen anbieten
- Integration von privaten Mobilitätsangeboten in öffentliche Verkehrs(informations)systeme:

z.B. Integration von ÖV und Carsharing; Swich Hamburg, Wiener Linien – ZipCar; Verkauf von ÖV-Tickets durch private Anbieter – Bündelung von Mobilitätsangeboten

- Kommunale Verkehrsverbund dominiert das MaaS Ökosystem (bsp. Tim Graz...): Schaffung eines einheitlichen, konsistenten Mobilitätsangebotes

Chancen: Bessere und effizientere Verkehrsversorgung

MOBILITY POINTS

Erfolgsentscheidend für ergänzende Mobilitätsangebote ist letzendlich die Akzeptanz der NutzerInnen. Essentiell ist dabei der Zeitpunkt des Wohnungswechsels, wenn Menschen ihre Mobilität neu organisieren. Die ergänzenden Mobilitätsangebote müssen daher bereits mit dem Vertrieb der Wohnungen kommuniziert werden. Eine zentrale Anlaufstelle für Mobilität im Quartier erleichtert ab dem Bezug die Nutzung. Im persönlichen und telefonischen Kontakt sowie via Internet können alle Fragen der NutzerInnen der Mobilitätsangebote beantwortet werden. Diese Rolle des ‚Kümmerers' können entweder Stadtteilagenturen oder private Dienstleister übernehmen. Die laufende Evaluierung und Anpassung der Angebot'e an die Bedürfnisse der BewohnerInnen ist mitentscheidend. Es empfiehlt sich daher, die Mobilitätsangebote flexibel zu gestalten, um bei Bedarf spätere Adaptionen zu ermöglichen.

VON DER IDEE ZUM BETRIEB

Seit Juni 2016 betreibt das Unternehmen MO.Point den ersten Mobility Point direkt in einer

Wohnanlage in der Perfektastrasse, 1230 Wien. BewohnerInnen und AnrainerInnen können dort eines der fünf E-Bikes, ein Elektroauto oder einen konventionellen PKW sowie ein Elektro-Lastenrad mieten. Registrierte KundInnen können die Fahrzeuge via App buchen und haben mit einer digitalen Zutrittskarte rund um die Uhr Zutritt zu den Angeboten. Die umweltfreundlichen Fahrzeuge sind direkt in der Wohnhausanlage untergebracht.

MO.Point steht für alle Anliegen der NutzerInnen bereit und kümmert sich um die Servicierung und Wartung der Fahrzeuge. Im Vorfeld plant MO.Point die ergänzenden Mobilitätsangebote, stimmt diese mit allen Stakeholdern ab und stellt das Bindeglied zwischen Bauträgern und BewohnerInnen dar. Aktuell sind weitere Mobility Points in Planung. Ziel des Unternehmens ist es, für seine KundInnen die Mobilität am Wohnort so einfach wie möglich zu gestalten. Für jeden Einsatzzweck soll das passende Fahrzeug bereit stehen.

WAS DIE ZUKUNFT BRINGT

Welche Mobilitätsangebote sich letztendlich durchsetzen, entscheiden die KonsumentInnen. Doch Städte, politische Entscheidungsträger, Stadt- und Verkehrsplaner sowie Projektentwickler und Wohnbauträger haben die moralische Verantwortung, das das Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv zu beeinflussen. Dabei können Wohnbauträger durch die Verlagerung der für die Stellplatzerrichtung eingesetzten Mittel hin zur Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten beitragen. Aber auch jede Kommune muss das Ihre beitragen, um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten und den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖV und ergänzende Mobilitätsangebote zu fördern. Dies alles erfordert vor allem ein Umdenken: Weg vom Stellplatz, hin zur Mobilitätsversorgung.

Innovationen entstehen dort, wo Handlungsdruck besteht und sich neue Möglichkeiten auftun. Die Digitalisierung hat den Informationsaustausch beschleunigt, der Aufwand zur Nutzung neuartiger Mobilitätsangebote ist drastisch gesunken, und die geografischen Hürden für neue Anbieter sinken.

Dies führt dazu, dass die Geschäftsmodelle internationaler Start-Ups kommunale Verkehrspolitik stärker beeinflussen, als etwa die Tarifpolitik des jeweiligen Verkehrsverbundes.



Fahrradwerkstatt mit Cafe in Wien Aspern © SIR



Abstell- und Lademöglichkeiten für E-Bikes © Mopoint

WORKSHOP WOHNEN UND MOBILITÄT



Großzügige Abstellplätze für Fahrräder und Anhänger. © SIR

Aufgabe des jährlich stattfindenden Wohnbausymposiums ist es, Zukunftsthemen der Stadtplanung aufzugreifen und innovative Lösungsansätze darzustellen. Gerade die Themen Wohnbaukonzepte und Mobilität stehen in enger Wechselwirkung, beginnen und enden doch fast alle Wege am Wohnstandort. Damit einher geht die essentielle Frage der Verkehrsmittelwahl, die wesentlich durch den Wohnstandort, der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und dem persönlichen Mobilitätsverhalten entschieden wird.

Ziel des Workshops war es – ausgehend vom Impulsreferat von Stefan Arbeithuber – auszuloten, welche Chancen und Möglichkeiten die Teilnehmer selbst sehen. Rund 40 Personen mit unterschiedlichstem fachlichem Hintergrund diskutierten dieses spannende Thema. Optimal war, dass die Diskussionsrunde breit aufgestellt war: Das Spektrum reichte vom politischen Funktionsträger, über Stadt- und Verkehrsplaner und Forscher bis hin zu Wohnbauträgern.

Neue Mobilitätskonzepte im Wohnbau – was wird die Zukunft bringen?

Eröffnet wurde der Workshop mit der Frage, welche neuen Mo-

bilitätskonzepte in Verbindung mit der Wohnfunktion erwartet werden können. Drei Handlungsschwerpunkte kristallisierten sich dabei klar heraus. Unumgänglich ist die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs als Rückgrat des Mobilitätssystems. In gleicher Weise wurde von den Teilnehmern auch die Rolle des Radfahrens betont, das weiter an Bedeutung gewinnen wird. Der dritte Themenkomplex widmet sich der Neuordnung des Stellplatzmanagements bei Wohnanlagen.

Bewusst wurde der Versuch unternommen, eine zeitliche Einordnung der Vorschläge vorzunehmen und einen Bogen aufzuspannen, der von kurzfristigen Maßnahmen bis hin zu visionären Ansätzen reicht.

Kurzfristiger Horizont bis ca. 2020:

- Etablierung des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat
- Einführung eines 365€-Jahrestickets für Stadt und Land Salzburg
- Einführung eines flächendeckendes Fahrrad-Verleihsystems
- Attraktiveren des Radwege-Netzes
- Garagenplätze von Wohnbau-Förderung entkoppeln
- Flexiblere Gestaltung des Stellplatz-Regulativs
- Entkopplung der Stellplatzvergabe von der Wohnungsvergabe
- Politische Diskussion über die Verteilung und Bepreisung des öffentlichen Raumes anstoßen

Mittelfristiger Horizont bis ca. 2030:

- Verkehrspolitik über Gemeindegrenzen betreiben
- Weniger Flächen für Pkw
- Entstehung intermodaler Knoten (Wechsel zwischen Verkehrsmitteln)
- Entstehen einer Vision für die Stadtentwicklung
- Kollektive und private Verkehrsangebote integrieren

Langfristiger Horizont nach 2030:

- Verschwinden des Individualverkehrs in heutiger Form
- Verkürzen von Wegen durch Nutzungs-Mischung

Lösungsansätze versus Barrieren/Schwierigkeiten

Der zweite Teil der Diskussionsrunde widmete sich einer vertiefenden Betrachtung möglicher Lösungsansätze und der mitunter zu erwartenden Hindernisse, die – auch dem knappen Zeitbudget geschuldet – nur ansatzweise dargestellt werden konnten. Und trotzdem ergaben sich sehr konkret formulierte Ansatzpunkte für nächste Handlungsschritte.

Lösungsansätze:

- Massive Verbesserung des ÖV-Angebotes: Takte, Vernetzung, Preise (Einführung eines günstigen Pauschal-Tickets)
- Rolle des Verkehrsverbundes stärken: Digitale Integration aller Verkehrsangebote
- Kombination ÖV + Fahrrad stärken

Die Rolle und Aufgaben des UML

Dieser Workshop wurde in Zusammenarbeit mit dem Urbanen Mobilitätslabor Salzburg durchgeführt, das 2017 mit Unterstützung von Bund, Land und Stadt unter Beteiligung von Forschungspartnern beim SIR eingerichtet wurde. Diese Institution bietet ein umfassendes Dienstleistungsangebot für die Durchführung und Unterstützung von Innovationsvorhaben für neue Mobilitätslösungen.



Workshop Mobilität
© SIR

- Verknüpfung öffentlicher und privater Verkehrsangebote
- Etablierung von privatem Carsharing sowie Sharing-Modellen zwischen Betrieben und Bewohnern
- Sharing-Angebote durch die öffentliche Hand absichern
- Mehr Platz zum Abstellen von Fahrrädern schaffen und Qualitätskriterien für Fahrrad-Abstellplätze schaffen
- Förderung des Pendlerverkehrs mit dem Fahrrad
- Attraktive Verkehrsangebote in allen Stadtteilen anbieten
- Mobilitäts-Fonds schaffen (Ausgleichs-Abgabe für ÖV)
- Ursachen des Verkehrsproblems in der Raumplanung erforschen und eine Neugestaltung der Raumordnung umsetzen
- Bewusstsein bei Bauträgern schaffen



Autoren und Workshopmoderation:
Josef Reithofer, Amt für Stadtplanung und Verkehr, Stadtgemeinde Salzburg
Markus Fedra, Urbanes Mobilitätslabor, SIR
Mit Unterstützung von Stefan Arbeithuber, MO.Point Wien

Barrieren/Schwierigkeiten:

- Wirtschaftlichkeit von Verkehrsangeboten in kleinen Gemeinden
- Reduktion von Pkw-Stellplätzen ist problematisch
- Ein „Kümmerer“ vor Ort wird benötigt
- Mangelndes Bewusstsein von Entscheidungsträgern in Gemeinden
- Ausweichen in den öffentlichen Raum bei Stellplatzmangel ist zu vermeiden
- Mangelnde Nutzung von Park & Ride
- Verschärfte Baunormen, z.B. Brandschutztüren auf dem Weg zum Fahrrad-Abstellraum erschweren die Nutzung
- Mangelnde Barrierefreiheit

Was können wir jetzt konkret in Angriff nehmen?

Der abschließende Teil des Workshops widmete sich der Frage, was jeder einzelne zur Problemlösung in seinem Umfeld beitragen könnte. Dies auch unter dem Aspekt, Maßnahmen zu nennen, die konkret und mit einem überschaubaren Zeithorizont realisiert werden sollten. Einmal mehr wird dabei klar, dass es nicht die eine große Problemlösung gibt, sondern ein Maßnahmenbündel zum Erfolg führen wird.

- Bewusstsein für Mobilitätsbedürfnisse bei Bauträgern und Politik schärfen
- Gesamthafte Planung von Fahrrad-Infrastruktur
- Vorhandene Angebote & Services kommunizieren (ÖV-Fahrpläne, Fahrrad-Navi, Echtzeit-Auskünfte etc.)
- Förderung konkreter und einfach umsetzbarer Projekte
- Neues Carsharing-Angebot schaffen
- Carsharing-Stellplätze, E-Ladestationen und gute Fahrrad-Abstellanlagen im Wohnbau schaffen
- Stellplatz-Schlüssel reduzieren und Ausgleichszahlung für Mobilitätsangebote im Gegenzug zur Stellplatz-Reduktion einführen
- Mut haben, neue Lösungen zu versuchen
- Bewusstsein über Mobilitätskosten schaffen (z.B. MORE-CO-Rechner)
- Radverleihsystem „S-Bike“ umsetzen
- Organisationsstruktur des Öffentlichen Verkehrs überdenken
- Baugruppen-Modell einführen (Beispiel „mehr als wohnen“ aus Zürich)









Impressionen

Wohnbau-Symposium 2017



Wohnen ist mehrWert – Wohnbau-Symposium 2017