



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna University of Technology

DIPLOMARBEIT

URGENT NEEDS. PROSPECTIVE SPACES.

*Szenarien der Innenentwicklung auf Supermarktparkplätzen
am Beispiel der Stadt Wien*

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung

**Univ.Prof.in Dipl.-Ing.in
Sibylla Zech**

E280-07

Regionalplanung und Regionalentwicklung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Marlene Furthner
01616244

Wien, am

eigenhändige Unterschrift

Danksagung

Ich möchte meiner Familie für ihre Unterstützung während meiner Masterarbeit sowie während des gesamten Studiums danken. Ein besonderer Dank gilt meinen Betreuerinnen Sibylla Zech, sowie Andrea Weninger für die wertvollen Ratschläge und das konstruktive Feedback, sowie Raman Levoshka für seine Unterstützung und Ermutigung.

ABSTRACT

EN

This diploma thesis explores the potential of neighborhood development on supermarket parking lots as a means of sustainably transforming urban spaces and as a response to the increasing land consumption and unused (land) resources in Vienna.

Based on the findings of a comprehensive literature review and an expert interview on existing success and location criteria for neighborhood developments, a catalog of criteria is created that takes into account both general success factors and specific parameters of (Viennese) planning practice for successful, sustainable neighborhood developments. By combining qualitative and quantitative survey criteria, a comprehensive evaluation instrument is created.

The creation of a systematic catalog of criteria makes it possible to evaluate the suitability of supermarket parking lots for successful district developments and to derive practical recommendations. Building on the site analyses, tailor-made development approaches can be developed that serve as a basis for identifying potential uses and implementation challenges. In this way, a holistic understanding of the opportunities and challenges can be gained.

The findings not only offer an innovative approach to the transformation of supermarket parking lots, but also provide concrete starting points for implementation and can be seen as a guide for future planning. The developed criteria catalog enables a well-founded and transparent evaluation of locations, effectively supporting the planning and implementation of sustainable neighborhood development.

DE

Die vorliegende Diplomarbeit erforscht das Potenzial der Quartiersentwicklung auf Supermarktparkplätzen als Mittel zur nachhaltigen Transformation urbaner Räume, sowie als Antwort auf die steigenden Flächeninanspruchnahme und die ungenutzten (Boden-)Ressourcen in Wien.

Auf Grundlage der Erkenntnisse einer umfassenden Literaturrecherche und einem Experteninterview zu bestehenden Erfolgs- und Standortkriterien für Quartiersentwicklungen wird ein Kriterienkatalog erstellt, der sowohl allgemeine Erfolgsfaktoren als auch spezifische Parameter der (Wiener) Planungspraxis für erfolgreiche, nachhaltige Quartiersentwicklungen berücksichtigt. Durch das Zusammenführen von qualitativen und quantitativen Erhebungskriterien entsteht ein umfassendes Bewertungsinstrument.

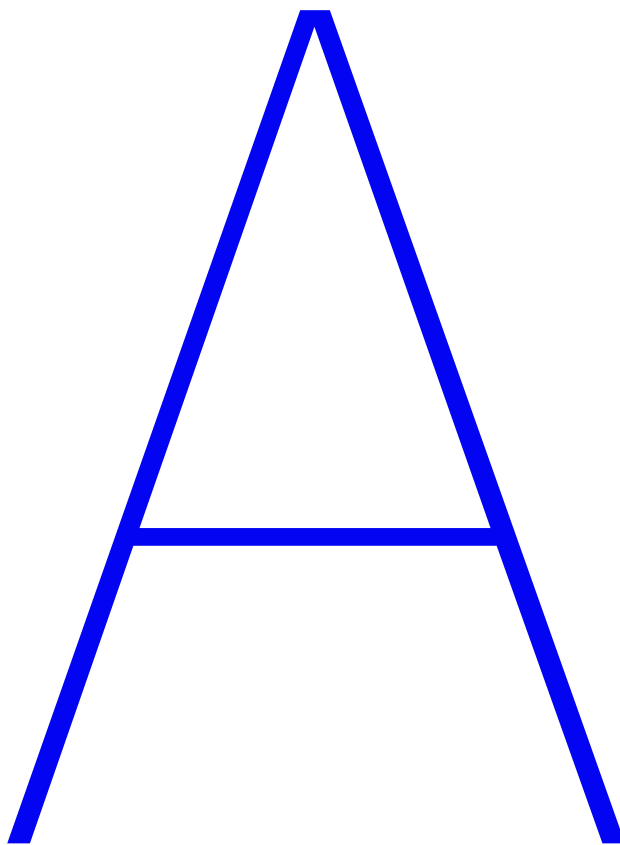
Die Schaffung eines systematischen Kriterienkatalogs ermöglicht es, die Eignung von Supermarktparkplätzen für erfolgreiche Quartiersentwicklungen zu bewerten und praxisnahe Empfehlungen abzuleiten. Aufbauend auf den Standortanalysen können maßgeschneiderte Entwicklungsansätze erarbeitet werden, die als Grundlage für die Identifizierung von Nutzungspotenzialen und Umsetzungsherausforderungen dienen. So kann ein ganzheitliches Verständnis der Chancen und Herausforderungen gewonnen werden. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass ineffizient genutzte Supermarktparkplätze als Schlüsselorte für die Schaffung lebendiger Quartiere dienen können.

Die Erkenntnisse bieten nicht nur einen innovativen Ansatz zur Transformation von Supermarktparkplätzen, sondern liefern auch konkrete Ansatzpunkte für die Umsetzung und können als Orientierungshilfe für die zukünftige Planung verstanden werden. Der entwickelte Kriterienkatalog ermöglicht eine fundierte und transparente Bewertung von Standorten, wodurch die Planung und Umsetzung nachhaltiger Quartiersentwicklung effektiv unterstützt werden.

INHALT

| | | |
|-----------|--|-----------|
| A. | Is da noch ein Platzerl frei? | 8 |
| | 1. Motivation | 9 |
| | 2. Problemdefinition und Ziele | 11 |
| | 3. Aufbau der These und Methodik | 12 |
| | 4. Forschungsfragen | 14 |
| B. | Supermarktparkplätze als Potentialflächen der Quartiersentwicklung am Beispiel der Stadt Wien | 15 |
| | 1. Auslastung von Supermarktparkplätzen in Wien | 16 |
| | 2. Definition und räumlicher Bezugsrahmen Quartier | 21 |
| | 3. Mixed-Use-Entwicklungen als zukunftsfähiges Nutzungskonzept von Quartiersentwicklungen auf Supermarktarealen? | 24 |
| | 3.1 Transformationsbeispiele der Städte Wien und Salzburg | 26 |
| | 3.2 Mögliche Herausforderungen in der Umsetzung von Mixed-Use-Entwicklungen auf Supermarktparkplätzen | 28 |
| C. | Supermarktparkplätze in Wien multikriteriell bewerten | 29 |
| | 1. Die Standortanalyse und ihre Elemente | 30 |
| | 2. Erfolgs- und Standortkriterien in der Quartiersentwicklung | 32 |
| | 3. Beurteilungsaspekte im Kontext der Quartiersentwicklung und dessen Operationalisierung | 37 |
| | 3.1 Kriterienkatalog | 38 |
| | 4. Durchführung der Standortanalyse | 40 |
| | 4.1. Standortanalyse nach Kriterien der Umsetzung | 40 |
| | 4.1.1 Bewertungsfazit | 44 |
| | 4.2. Standortanalyse nach Kriterien der Standortqualität | 45 |
| | 4.2.1 Bewertungsfazit | 52 |
| | 4.3. Standortanalyse nach Kriterien der Charakteristik der Standortumfelder | 53 |
| | 4.3.1 Bewertungsfazit | 61 |
| | 4.4. Ergebnisse der Standortanalysen | 62 |
| | 5. Typisierung nach Quartierstypen | 64 |

| | | |
|-----------|--|-----------|
| D. | Neuinterpretation der Supermarktparkplätze | 66 |
| 1. | Charakterisierung der Quartierstypen | 67 |
| 2. | Zukunftsperspektiven der Stadtquartiere | 71 |
| | 2.1 City Mix | 71 |
| | 2.1.1 Ausgangssituation | 72 |
| | 2.1.2 Konzeption | 74 |
| | 2.1.3 Nutzungspotenziale | 76 |
| | 2.2 Village – City | 77 |
| | 2.2.1 Ausgangssituation | 78 |
| | 2.3.2 Konzeption | 80 |
| | 2.2.3 Nutzungspotenziale | 82 |
| | 2.3 Skyscraper – City | 83 |
| | 2.3.1 Ausgangssituation | 84 |
| | 2.3.2 Konzeption | 86 |
| | 2.3.3 Nutzungspotenziale | 88 |
| | 2.4 Dock-City | 89 |
| | 2.4.1 Ausgangssituation | 90 |
| | 2.4.2 Konzeption | 92 |
| | 2.4.3 Nutzungspotenziale | 94 |
| E. | Future-Cities | 95 |
| 1. | Nutzungspotenziale der Stadt Wien | 97 |
| 2. | Umsetzungshindernisse, Problematiken und mögliche Begleitmaßnahmen in der Umsetzung | 100 |
| | 2.1 Problematiken in der Umsetzung von Quartieren auf Supermarktparkplätzen | 102 |
| 3. | Zusammenfassung und Ausblick | 104 |



Is da noch ein Platzlerl frei?

A1

Motivation

Es existieren zahlreiche gegenwärtige und zukünftige Herausforderungen, mit denen die Stadt Wien und somit die Stadtentwicklungsplanung konfrontiert ist (sozial, ökologisch, ökonomisch, quantitativ, organisatorisch¹). Das stetig steigende Bevölkerungswachstum in Städten stellt eine solche Herausforderung dar. Im Oktober 2023 wurde in Wien erstmals seit 1910 wieder die symbolische Marke von 2 Mio. Einwohner*innen überschritten. Tendenzen zeigen, dass immer mehr Menschen in Städte ziehen. Bevölkerungsprognosen der Stadt Wien zufolge soll im Jahr 2053 der Bevölkerungsstand bei 2.292.000 Wiener*innen (+15,9%) liegen.² Eine Problematik, die sich durch diese Entwicklung ergibt, ist, dass dies mit dem derzeitigen Bestand der gebauten Stadt in Zukunft zu einem Mangel an Wohn- und Lebensraum führen wird. Eine bedarfsgerechte Planung ist notwendig. Der Bevölkerungsanstieg führt dazu, dass Stadtentwicklungsgebiete am Rand der Stadt ausgewiesen werden, um den Bedarf an Wohnraum zu decken. Dies geschieht meist auf der grünen Wiese. Die Versiegelung kann jedoch nicht nur auf die Schaffung von neuem Wohnraum zurückgeführt werden. Werden neue Stadtentwicklungsgebiete entwickelt, führt dies zwangsläufig zur Errichtung neuer Infrastruktur in Form von Straßen, Parkplätzen o. Ä.

Österreich ist beim Bodenverbrauch in Europa führend. Es werden jeden Tag Flächen in der Größe von mehr als 12 Fußballfeldern (~11,5 ha) verbaut, wobei sich die Flächeninanspruchnahme für den ruhenden und fließenden Verkehr im Jahr auf 1,2 ha pro Tag belief. Die Flächeninanspruchnahme (Baufläche, Verkehrsfläche, Freizeitfläche, Abbaufäche) betrug in Österreich im Jahr 2020 insgesamt 5.768 km².³ Laut Umweltbundesamt waren in Österreich im Jahr 2020 2.079 km² durch Verkehrsflächen

versiegelt. Diese Fläche entspricht mehr als der fünffachen Fläche der Stadt Wien.⁴ Ausgehend von den genannten Entwicklungen, werden unzureichend genutzte (Boden-)Ressourcen als problematisch angesehen. Gleichzeitig steht die Stadt Wien vor der Herausforderung, dass eine erhebliche Anzahl von Parkplatzflächen in der Stadt ungenutzt bleibt. Im 7. Wiener Gemeindebezirk beispielsweise wurde eine Erhebung der Auslastung aller Stellplätze durchgeführt. Die Parkraumbilanz zeigte, dass der nachgewiesene Leerstand in den Garagen Platz für alle im Bezirk gemeldeten Fahrzeuge bieten könnte.⁵ Doch nicht nur Garagen sind betroffen. Erhebungen von Supermarktparkplätzen zeigen, dass diese hochgradig ungenutzt bleiben. Dies verdeutlicht eine Studie des Verkehrsplanungsbüros „Rosinak & Partner“. Erhebungen ergaben, dass die Auslastung der Supermarktparkplätze werktags bei ~90 %, samstags bei ~70 % der erhobenen Standorte bei <50 % liegt.⁶

Diese Problematik wird durch die fortschreitende Mobilitätswende, die durch die Digitalisierung und der Verfügbarkeit von neuen Mobilitätsformen hervorgeht, verstärkt. Die Verkehrsgewohnheiten ändern sich, alternative Fortbewegungsmittel gewinnen weiter an Bedeutung, primär bei der jungen Generation. Grundlegende Annahme der Expert*innen ist „[...]“, dass der Bedarf an Fläche für den ruhenden Verkehr in Städten erheblich zurückgeht.“⁷

Es besteht ein dringender Bedarf, vorhandene Bodenressourcen effizienter zu nutzen, um gegebene urbane Herausforderungen zu bewältigen und gleichzeitig eine nachhaltige Stadtentwicklung zu fördern.

¹ Vgl. Wien wächst - Smart City 2016, S. 25 ff

² Stadt Wien MA 23.

³ Vgl. Umweltbundesamt Gesellschaft 2022 S. 119 ff.

⁴ Vgl. Umweltbundesamt Gesellschaft 2022, S. 155 ff.

⁵ Vgl. ÖGNI - Österreichische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft 2022 S. 11

⁶ Vgl. Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH S. 17

⁷ Schippl 2022 S.3

Der durch den fortlaufenden Urbanisierungsprozess hervorgerufene steigende Bedarf an urbaner Verdichtung und nachhaltiger Stadtentwicklung erzeugt in den Städten Handlungsdruck, unter anderem in Richtung Wohnungsbau, Erhalt und Schaffung von qualitätsvollen Freiräumen, sowie nachhaltigem Ressourceneinsatz.⁸ Dies erfordert innovative Ansätze, um den Raum effektiver zu nutzen und gleichzeitig den Anforderungen an Wohn-, Arbeits- und Lebensräume gerecht zu werden.

Die Termini des „adaptive reuse“ und des „Reframing“, also der Neugestaltung, oder Neuinterpretation von bestehenden Gebäuden wurde in den vergangenen Jahren in der Architektur gängige Praxis. Die Einbindung neuer Aktivitäten in einen bestehenden Rahmen wurde zunehmend zu einem bestimmenden Aspekt der zeitgenössischen Architektur.⁹ In der Raumplanung stellen Nachnutzung und Nachverdichtung zentrale Zielsetzungen in Bezug auf den sparsamen Umgang mit der Ressource Boden dar. Die Bestrebungen zahlreicher Umsetzungsbeispiele sind vergleichsweise jedoch wenig präsent, da sie wenig dokumentiert sind und des Öfteren im Hintergrund stattfinden. Betrachtet man die Maßstäbe der Fachgebiete, können in der Raumplanung weitaus mehr Flächen neu interpretiert werden, die nicht effizient und zeitgemäß genutzt werden. Das Sichtbarmachen der Relevanz solcher Adaptionsstrategien soll forciert und in den Mittelpunkt der zukünftigen Stadtentwicklung gerückt werden.

Die aus den genannten Problematiken resultierende Motivation dieser Arbeit basiert auf der Auffassung, dass die konventionelle Nutzung von Supermarktparkplätzen in der heutigen Zeit nicht nur eine Flächenverschwendung darstellt, sondern auch ungenutztes Potenzial für nachhaltige, zentrumsnahe, städtische Entwicklung birgt. Die ungenutzten Parkplatzflächen könnten eine wertvolle Ressource für die zukünftige Quartiersentwicklung darstellen, indem sie in innovative städtebauliche Projekte integriert werden.

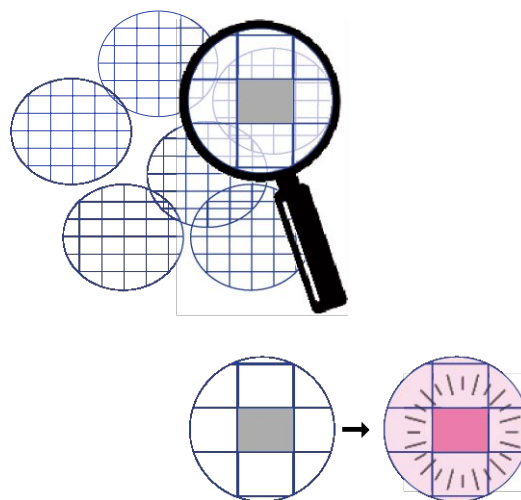


Abbildung 01 Reframing ungenutzter Flächen

A2

Problemdefinition und Ziele

Diese Arbeit konzentriert sich darauf, zu identifizieren, ob ungenutzte Parkplatzflächen von Supermärkten in Wien als Potenzialflächen in der Entwicklung von gemischt genutzten Quartieren dienen können. Des Weiteren soll untersucht werden, wie diese Potenziale zur Transformation aktiviert werden können. Es sollen Strategien und Konzepte entwickelt werden, um diese Flächen zu revitalisieren.

Spezifische Untersuchungen von Supermarktparkplätzen in Wien, die als Schlüsselareale für innerstädtische Entwicklung fungieren können, werden durchgeführt.

Um zu definieren, welchen Beitrag die Strategie der Quartiersentwicklung auf Supermarktparkplätzen für Wien leisten kann, wird einerseits analysiert, welche (räumlichen) Qualitäten und Potenziale Supermarktareale in Wien als Stadtquartiere und für neue Nutzungen attraktiv machen. Andererseits sollen konkrete potenzielle Standorte in Wien identifiziert werden, wo Quartiersentwicklungen erfolgreich sein könnten. Im Zuge dessen wird ein Beurteilungskatalog entwickelt, der es ermöglicht, mittels Standortanalyse bestehende Supermarktareale in Wien auf ihr Potenzial für eine qualitative und erfolgreiche Quartiersentwicklung zu untersuchen.

Anschließend werden anhand von vier konkreten Standorten Zukunftsbilder veranschaulicht, die die Integration der nachhaltigen Aspekte (sozial, ökologisch, ökonomisch) berücksichtigen und die Machbarkeit der verschiedenen Entwicklungsansätze bewerten. Dadurch können die Nutzungspotenziale, die Supermarktareale bieten, um eine nachhaltige und effiziente Stadtentwicklung zu fördern, aufgezeigt werden. In der Erstellung werden verschiedene Aspekte berücksichtigt, darunter das aktuelle Mobilitätsverhalten der Bevölkerung,

die tatsächlichen Auslastungen der Parkplatzflächen von Supermärkten, sowie Faktoren der nachhaltigen, zukunftsfähigen Stadtentwicklung. Konkrete Umsetzungshindernisse, die in der Entwicklung auftreten können, werden abgeleitet und ein Ausblick darauf gegeben, wie diese in Zukunft gelöst werden können.

Das Ziel ist es, praxisnahe Lösungen zu präsentieren, wie ungenutzte Parkplatzflächen und -areale von Supermärkten dazu beitragen können, die Herausforderungen im Zusammenhang mit Bevölkerungswachstum, Wohnungsknappheit und der Notwendigkeit nachhaltiger städtischer Entwicklung in Wien anzugehen.

Der Fokus liegt auf Supermarktarealen, die kurzfristig, qualitativ umgesetzt werden können und auf welchen gemischte Nutzungen möglich sind. Best-Case-Szenario ist eine integrierte Konzeption des gesamten Supermarktareals, in welchem das Gewerbe eingebunden ist.

Die Arbeit besteht aus fünf Teilen und hat einerseits einen theoretischen, andererseits einen empirischen Zugang. Das Einleitungskapitel gibt einen Überblick über die Motivation, die behandelte Problematik und die Zielsetzung der Arbeit, über die angewandte Methodik sowie das Forschungsinteresse. Darauf folgen ein theoretischer und ein empirischer Teil. Abgeschlossen wird die These mit Schlussfolgerungen sowie einem Ausblick auf die Zukunft.

Den Supermarktparkplatz im Kontext der Stadtentwicklungsplanung verstehen

Der theoretische Teil soll einerseits die Relevanz der Thematik erläutern sowie den aktuellen Stand von Forschung und Praxis aufzeigen. Es wird beleuchtet, inwiefern Supermarktplätze in Wien das Potenzial besitzen, als Flächen der Quartiersentwicklung zu fungieren. Als Grundlage dient die Studie von „Rosinak&Partner“, in welcher die Auslastung von 75 Supermarktparkplätzen in Wien erhoben wurde. In weiterer Folge werden theoretische Ansätze reflektiert, die das Fundament für die Weiterarbeit im empirischen Teil liefern. In diesem Teil der Arbeit werden auf die Literaturrecherche von fachspezifischer Literatur und Studien sowie auf ein Experteninterview zurückgegriffen und Transformationsbeispiele in Wien beleuchtet.

75 Supermarktstandorte aus unterschiedlichen Perspektiven bewerten

Der empirische Teil hat die räumliche Qualität von konkreten potenziellen Supermarktparkplätzen und -arealen in Wien im Fokus. Er bezieht sich hierbei auf die 75 Standorte, die im Zuge der Auslastungsstudie von „Rosinak & Partner“ erhoben wurden. Aus diesen sollen potenzielle Standorte identifiziert werden, auf denen eine erfolgreiche Quartiersentwicklung mit gemischter Nutzung möglich ist.

In der Literatur sowie in dem Experteninterview werden Faktoren genannt, die eine erfolgreiche Quartiersentwicklung beschreiben. Diese Erfolgsfaktoren wurden mittels Standortkriterien messbar gemacht und in einen Beurteilungskatalog überführt, mit welchem die Standortanalysen durchgeführt wurden. (siehe **Abbildung 02**)

Die Standortanalyse mithilfe dieses Beurteilungskatalogs ermöglicht es, die Potenziale für eine erfolgreiche Quartiersentwicklung je Standort darzustellen, und im weiteren Schritt die Nutzungspotenziale zu analysieren.

Und was wäre, wenn ...?

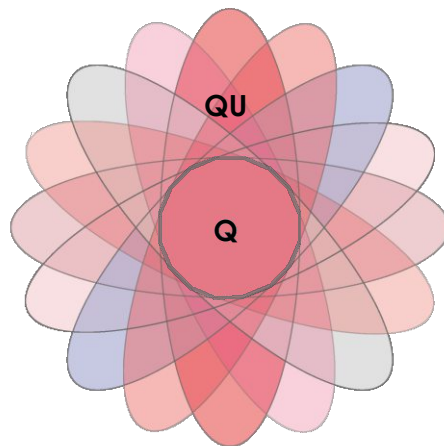
Auf Basis der Ergebnisse der Standortanalysen erfolgt die Typisierung der Standorte nach 4 Quartierstypen. Pro Quartierstypus werden anschließend für einen Standort anhand eines Entwicklungsszenarios die möglichen Nutzungspotenziale dargestellt.

Aufgrund der Typisierung ist es möglich, die Nutzungspotenziale der vier Standorte auf die verbliebenen Standorte und des Weiteren auf alle Supermarktstandorte mit Oberflächemarktplätzen in Wien grob hochzurechnen.

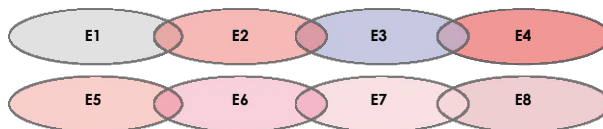
Als Abschluss der These werden die wichtigsten Forschungsergebnisse zusammenfassend erläutert, mögliche Umsetzungshindernisse und der weitere Forschungsbedarf aufgezeigt sowie Empfehlungen für den zukünftigen Umgang in Bezug auf die Umsetzungshindernisse ausgesprochen.

ZIELSETZUNG
Erfolgreiches Quartier

- in bestehende
Umgebung eingebettet



ERFOLGSKRITERIEN



STANDORTKRITERIEN

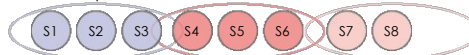
- machen die
Erfolgsfaktoren messbar

-dadurch werden
Potenziale darstellbar

Umsetzbarkeit



Standortqualität



Charakteristik
Standortumfeld

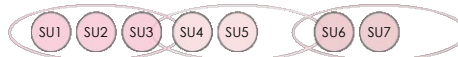


Abbildung 02 Methodik - Ableitung der Standortkriterien

A4

Forschungsfragen

Basierend auf den Erläuterungen zu Motivation, Problemstellung, Zielen und Methodik wurde die folgende Hypothese entwickelt:

Die gezielte Innenentwicklung auf Supermarktparkplätzen kann eine „Win-Win-Situation“ für die Bevölkerung sowie für Betreiber*innen und Investor*innen erzielen. Qualitative Quartiere und Lebensräume können bereitgestellt werden, die Förderung nachhaltiger Aktivierung ungenutzter Bodenressourcen wird vorangetrieben.

Die Aufgabe, die sich diese Arbeit stellt, ist es, die Supermarktparkplätze aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu bewerten. Und genauso relevant: dort planerische Perspektiven zu eröffnen, wo die Parkplatzflächen ungenutzt sind. Folgend werden vier Leitfragen untersucht:

1. Wie können Potenziale zur Transformation von Supermarktarealen zu Stadtquartieren aktiviert werden?

-Welche Umstände machen Supermarktareale als Stadtquartiere attraktiv?

-Welche (räumlichen) Qualitäten und Potenziale bergen sie?

-Welche (räumlichen) Qualitäten und Potenziale bergen sie im Hinblick auf neue Nutzungen?

2. Welchen Beitrag kann eine Strategie der Umnutzung von Supermarktparkplätzen für Wien leisten?

3. Welche Umsetzungshindernisse gibt es und wie können diese in Zukunft gelöst werden?

B

Supermarktparkplätze als Potentialflächen der Quartiersentwicklung am Beispiel der Stadt Wien

„Die Antwort auf ein System, das auf Wachstum basiert, ist nicht, die Größe der Projekte zu ändern, sondern den richtigen Umgang mit der Komplexität zu finden.“ ¹⁰

Laut Umweltbundesamt waren in Österreich im Jahr 2020 2.079 km² allein durch Verkehrsflächen versiegelt.¹¹

Mobilität, Verkehr und Stadtstruktur sind Komponenten einer Stadt, die stark miteinander im Zusammenhang stehen. Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sind geprägt von politischen, gesellschaftlichen, technologischen und wirtschaftlichen Veränderungen. Die Raum- und Siedlungsstrukturen sind Determinanten des Verkehrsverhaltens der Stadtbewohner*innen und vice versa.¹²

Die Raumstruktur einer Stadt, sowie die das vorhandene Verkehrsangebot, beeinflusst die Alltagsmobilität, wobei sich das Mobilitätsverhalten direkt auf die Inanspruchnahme von Flächen, Energie und Rohstoffen auswirkt. Der demografische Wandel, sowie das geänderte Werte- und Umweltbewusstsein der Bevölkerung, sind Komponenten, die zum Mobilitätsverhalten beitragen. Neue Mobilitätsverhalten sind primär bei der jungen (Stadt-) Bevölkerung zu verzeichnen, sie sind immer häufiger ohne eigenes Auto mobil.¹³

Neue soziale und technische Innovationen führen dazu, dass neue Optionen für eine attraktive und nachhaltige Mobilität geschaffen werden. Expert*innen sind sich einig, dass „[...] die fortschreitende Digitalisierung zu sehr starken Änderungen im Mobilitätssystem und damit auch im Stadtraum führen wird.“¹⁴

„Grundlegende Annahme ist [...], dass der Bedarf an Fläche für den ruhenden Verkehr in Städten erheblich zurückgeht.“¹⁵

Gesetzliche Auflagen, wie die Stellplatzverpflichtungen, erschweren zukunftsweisende Veränderungen im Neubau, wobei die Nachfrage im Bestand bereits ausbleibt. Studien in Wien zu der Auslastung der Parkplatzflächen belegen, dass zu viel Parkplatzangebot für die bestehende Nachfrage existiert. Dies ist ebenfalls bei Supermarktparkplätzen zu verzeichnen.

Studien zur Auslastung der Parkplätze von Supermärkten zeigen, dass bei über 90 % der erhobenen Parkplätze 50 % der Parkplätze nicht belegt sind.¹⁶

Betrachtet man die aktuelle Parkraumsituation, muss sich die Frage nach der zukünftigen Nutzung gestellt werden, wenn die Themen der Mobilität der Zukunft (alternative Antriebe, Nutzen statt Besitzen, autonome Fahrzeuge, Digitalisierung, die Wende der Kommunen hin zu einer Reduktion des MIV) noch mehr in den Vordergrund rücken. Experten weisen darauf hin: „Mit der technologischen Entwicklung [...] ergeben sich städtebauliche Fragen und Aufgaben hinsichtlich der Neugestaltung von Verkehrsräumen, sowie der Umnutzung und -gestaltung von nicht mehr benötigten Parkflächen.“¹⁷

Es gilt festzustellen, in welcher Art und Weise ungenutzte Flächen des ruhenden Verkehrs adaptiert und weiter-/ umgenutzt werden können. Auf den folgenden Seiten wird ermittelt, welche Potenziale der Quartiersentwicklung ungenutzte Parkplatzflächen von Supermärkten in Wien besitzen und im weiteren Schritt Aktionsspielräume aufgezeigt.

Vgl. Kastner 2011, S.91 10
Vgl. Umweltbundesamt Gesellschaft. 11
Vgl. Schippl 2022, S. 2 ff. 12
Vgl. Schippl 2022, S.2 13
Schippl 2022, S. 2 ff. 14
Schippl 2022, S. 3 15
Vgl. Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, S. 19 16
Schippl 2022, S.3 17

1.1 Ausgangslage

Um die Auslastung der Supermarktparkplätze in Wien zu beschreiben, wird auf eine Studie des Verkehrsplanungsbüros „Rosinak & Partner“ zurückgegriffen. Im Rahmen dieser Studie wurde die Auslastung der Parkplätze von 75 Supermärkten in Wien erhoben.

1.2 Erhebungskonzept- und Ablauf¹⁸

Um die Flächennutzung und Auslastung der Supermarktparkplätze zu ermitteln, wurden im Zeitraum von April 2022 bis Juli 2022 in 15 Wiener Gemeindebezirken Daten erhoben. Die Studie beschränkt sich auf Oberflächenparkplätze und wurde ohne Betretung der Grundstücke durchgeführt. Da in den Wiener Gemeindebezirken 1., 4., -9. und 15. keine Supermärkte mit Parkplätzen an der Oberfläche vorhanden sind, wurden in diesen Bezirken keine Daten erhoben. Grundsätzlich wurden je Gemeindebezirk mehr als ein Supermarktparkplatz untersucht. In den Bezirken 2. Und 13. existiert jeweils nur ein Supermarkt mit Oberflächenparkplätzen, weshalb in diesen Bezirken nur ein Standort herangezogen wurde. Im Fokus der Studie stehen Pkw-Parkplätze, Radabstellplätze zusätzlich erhoben.

Im Rahmen der Studie wurde die Auslastung an Wochentagen von Montag bis Freitag (exklusive Feiertagen) betrachtet. Der frequenzstärkste Wochentag, an dem Einkäufe durchgeführt werden - Samstag-, wurde zudem erfasst. Um die Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten, wurden die Erhebungen im selben Zeitraum durchge-

führt. Werktags zwischen 15 und 18 Uhr, samstags zwischen 11 und 14 Uhr. Es wurde zwischen barrierefreien und nicht barrierefreien Pkw-Stellplätzen unterschieden.

Als Erhebungsparameter wurden folgende Aspekte definiert:

- Zeitpunkt der Erhebung: Datum, Wochentag, Erhebungszeitraum
- Witterung
- Anzahl der zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze (barrierefrei/ nicht barrierefrei)
- Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrrad-Stellplätze (Eingangsnähe)
- Anzahl der zum Erhebungszeitraum geparkten Fahrzeuge (Pkw/ Transporter)
- Anzahl der zum Erhebungszeitraum abgestellten Fahrräder
- Flächenwidmung des Supermarktareals
- Fotodokumentation

1.3 Stadtstrukturelle Daten

Zusätzlich zu den Erhebungen wurden innerhalb der Studie stadtstrukturelle Daten analysiert. Die Bevölkerungsdichte und der Motorisierungsgrad auf Bezirksebene Wiens können bei der Interpretation der Ergebnisse herangezogen werden.

Anhand der Abbildung 03 kann die Bevölkerungsdichte pro km² abgelesen werden. In den Bezirken 3., 12., 16. Und 20. wird die höchste Bevölkerungsdichte von 10.000-15.000 EW/km² verzeichnet. Die geringsten Bevölkerungsdichten zeichnen sich in den Randbezirken 11, 12, 14, 17, 19, 21,22 und 23 ab, mit 1.000 – 5.000 Einwohner*innen pro km².

Abbildung 03 Bevölkerungsdichte

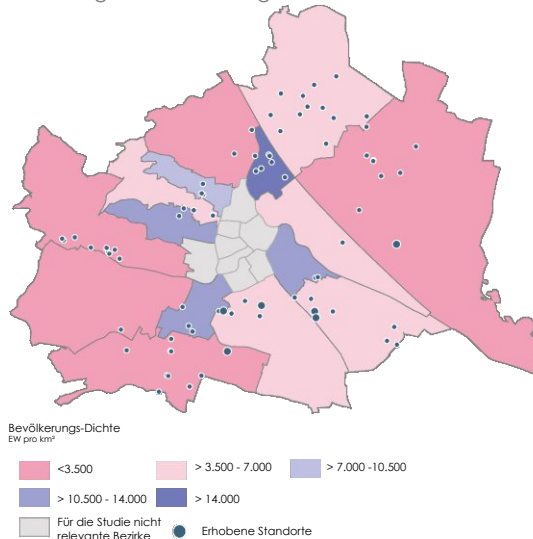
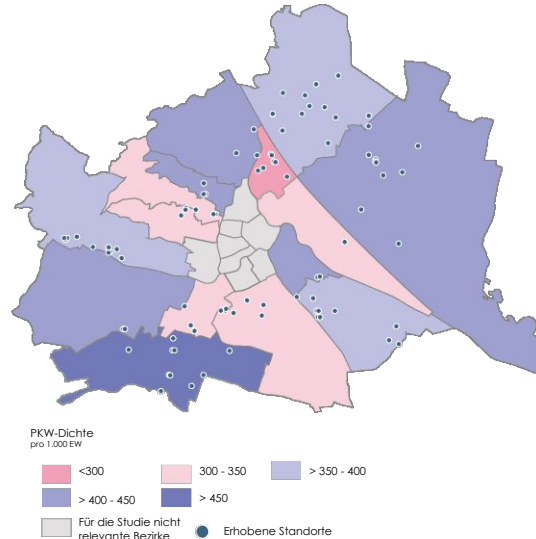


Abbildung 04 PKW-Dichte



¹⁸ Vgl. Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, S.6-12

Der Abbildung 03 wird die Abbildung 04 gegenübergestellt. Sie zeigt die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner*innen. Die höchsten Pkw-Dichten sind in den Gemeindebezirken 3, 13, 18, 19, 22 und 23 vorhanden. 400 - >450 Pkw kommen auf 1.000 Einwohner*innen. Die niedrigste Pkw-Dichte besteht im 20. Bezirk mit 250 - 300 Pkw/ 1.000 Einwohner*innen. In den restlichen Bezirken liegen Pkw-Dichten von 300 bis <400 Pkw/1.000 EW vor.¹⁹

1.4 Ergebnisse

Auslastung an Werktagen²⁰

Vorerst muss gesagt werden, dass in der Interpretation der Ergebnisse der Auslastung im 13. Bezirk Vorsicht geboten ist, da nur ein Supermarkt erhoben werden konnte. Die Erhebung stützt sich aufgrund dessen auf 11 Parkplätze. Die durchschnittliche Parkplatzauslastung dieser Parkplätze an Werktagen liegt bei 73 %. Folgenden Ergebnisse der Parkplatzauslastung werden aufgrund dessen ohne den 13. Bezirk beschrieben.

An Werktagen liegt die Auslastung bei 17-52%. Durchschnittlich liegt sie also bei ~33%. Die niedrigste Auslastung wurde im 12. Bezirk festgestellt, wobei von 248 Parkplätzen nur ~42 Parkplätze genutzt sind. Die höchste Auslastung ist im 17. Bezirk zu verzeichnen (52%). Der 17. Bezirk besitzt eine geringe Bevölkerungsdichte sowie eine geringe Pkw-Dichte. Daraus kann geschlossen werden, dass Personen mit Pkw mehr (Einkaufs-) Wege mit dem Pkw zurücklegen.

Dem steht jedoch die geringe Parkplatzzahl (25) der untersuchten Supermarktparkplätze entgegen. Eine höhere Auslastung liegt demnach im 18. Bezirk vor, bei welchem 51 % der 95 Parkplätze ausgelastet sind.

Überdurchschnittlich viele Parkplätze sind bei Supermärkten in den Bezirken 21. (1255), 10. (985), 23. (917), 14. (705) und 22. (672) zu verzeichnen. Dies sind insgesamt 4.534 Parkplätze.

Geht man von einer Parkplatzbreite von 2,5 Meter und einer Länge von 5 Meter aus, stellt dies eine Fläche von ~ 56.000 m² dar. Die durchschnittliche Auslastung dieser Supermarktparkplätze beträgt 30,8%. Von den 4.534 Parkplätzen sind werktags dementsprechend nur ~1.397 Parkplätze genutzt. ~39.000 m² bleiben im Durchschnitt täglich ungenutzt. Diese Fläche ist lediglich die ungenutzte Fläche von fünf der 15 überprüften Bezirke.

Die höchste Auslastung findet von 15 bis 17 Uhr statt. Die durchschnittliche Auslastung der Parkplätze beträgt in diesem Zeitrahmen 30,33%. Um 16 Uhr sind die Parkplätze durchschnittlich am meisten frequentiert. Sondererhebungen wurden zusätzlich zu den regulären Erhebungen an drei Standorten exemplarisch durchgeführt. Hierbei wurden die Erhebungen ganztags zwischen 8 und 18 Uhr vorgenommen. Sie zeigen, dass die Parkplatzauslastung vormittags, zwischen 10 und 12 Uhr, ähnlich der zwischen 15 und 17 Uhr ausgeprägt ist. Die Haupteinkaufszeiten liegen demnach zwischen 10 und 12 Uhr

Auslastung an Werktagen

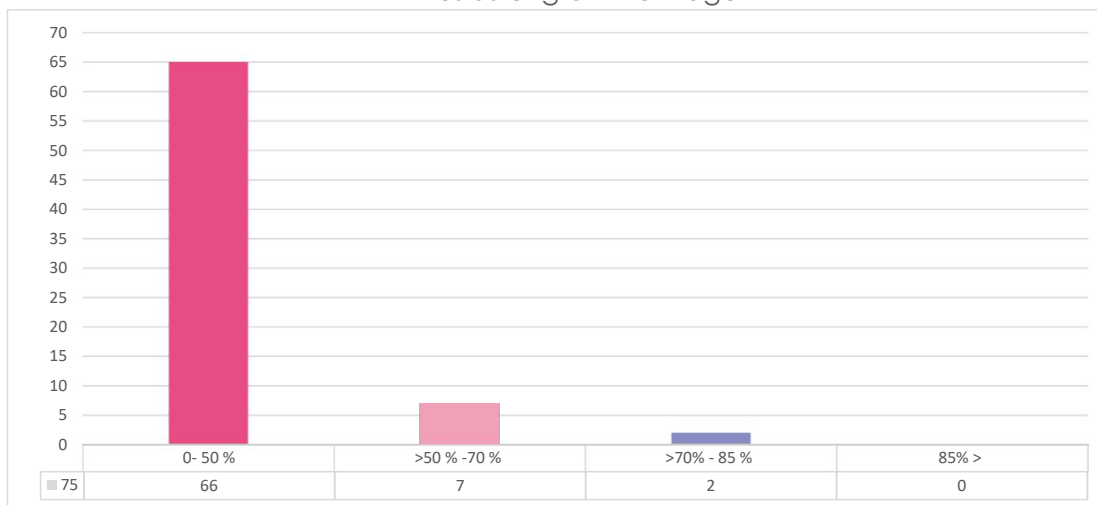


Abbildung 05 Auslastung der Supermarktparkplätze an Werktagen

Vgl. Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, S. 15ff 19
 Vgl. Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, S. 19 - 30 20

sowie zwischen 15 und 18 Uhr.
An drei Standorten wurden Parkplatzauslastungen von über 70 % dokumentiert. Zwei der drei Standorte besitzen jedoch verhältnismäßig wenig Stellplätze (~10 Stellplätze). An zwei Standorten wurden Parkplatzauslastungen von 60 bis 70 %, an vier Standorten von 50 bis 60 % festgestellt. Die Schlussfolgerung ist, dass bei 65 der 75 untersuchten Standorten eine Auslastung der Parkplätze von <50 % vorliegt.

Die geringste Auslastung wurde mit 5 % bemessen (21. Bezirk). An 6 Standorten wurden die niedrigsten Auslastungen von 10 bis 20 % verzeichnet. Im Durchschnitt liegt die geringste Auslastung der restlichen Standorte zwischen 20 - 40 %.

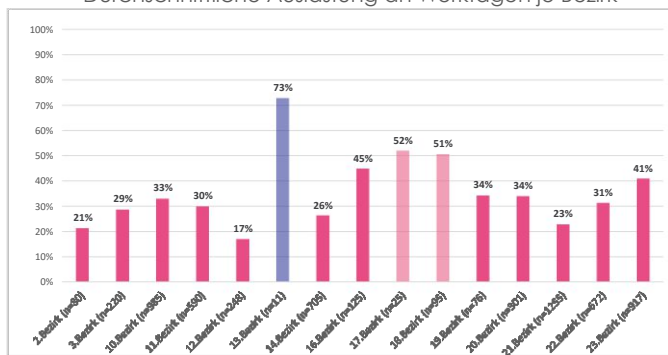
Auslastung an Samstagen ²¹

An Samstagen wurden geringfügig höhere Auslastungen, als an Werktagen dokumentiert. Im 18. Bezirk wurde mit 65 % die höchste durchschnittliche Auslastung verzeichnet (Werktag: 51 %). In vier der fünfzehn untersuchten Bezirke lag der Auslastungsgrad bei über 50 %, jedoch unter 65 %, an den Standorten der restlichen zehn Bezirke betrug dieser samstags, gleich wie werktags <50 %.

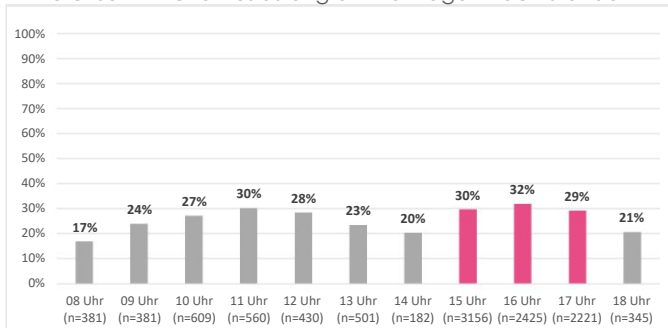
Die höchste Auslastung im allgemeinen Erhebungszeitraum (11-14 Uhr) ist um 12 Uhr zu verzeichnen (46 % Auslastung). Wie auch an Werktagen wurden an zwei Standorten Sonderzählungen durchgeführt. Zwischen 10 und 12 Uhr ist die durchschnittliche Auslastung am höchsten. Ab 3 Uhr ist ein deutlicher Rückgang feststellbar.

Die höchste Auslastung wurde im 14. Bezirk mit einer Belegungsrate von 87 % erfasst. An den restlichen Standorten liegen die Höchstwerte bei 17 – 69 %. In 7 der 15 Bezirken liegt die höchste Auslastung der Parkplätze aller untersuchten Standorte bei < 50 %. Die geringste Auslastung mit 10 % wurde im 23. Bezirk verzeichnet. Bei lediglich einem Standort wurde die geringste Auslastung von 40 % dokumentiert. Bei den übrigen Standorten liegt diese bei < 40 %. Fahrradabstellplätze sind im Durchschnitt werktags zu 12 %, samstags zu 14 % ausgelastet.

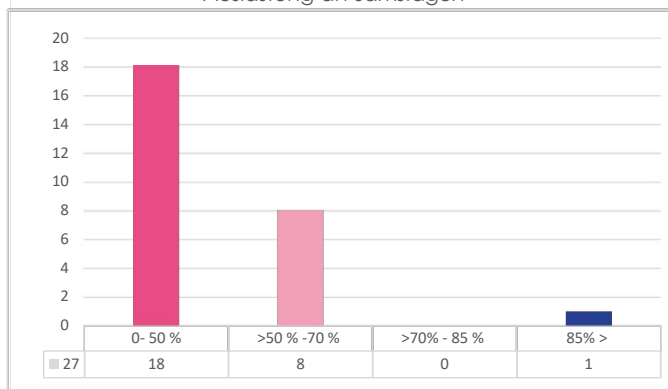
Durchschnittliche Auslastung an Werktagen je Bezirk



Durchschnittliche Auslastung an Werktagen nach Stunden



Auslastung an Samstagen



Durchschnittliche Auslastung an Samstagen je Bezirk



Abbildungen 06, 07, 08, 09 Ergebnisse der Erhebungen

²¹ Vgl. Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, S. 19 - 30

Fazit ²²

Werktags liegt bei ~90 % der erhobenen Standorte die Auslastung der Supermarktparkplätze bei <50 %, die durchschnittliche Auslastung aller erhobenen Parkflächen liegt bei 43 %. Samstags liegt die Auslastung bei 66,6 % der erhobenen Standorte ebenfalls bei <50 %, im Durchschnitt bei 31 %. Auf den vorherigen Seiten kann abgelesen werden, dass bei vielen Standorten die Auslastung deutlich geringer ist.

Die Flächen, die dabei ungenutzt bleiben, sind enorm. An Werktagen wurden 6.305 Pkw-Parkplätze betrachtet, ~30 % davon (1.931) waren belegt. Samstags wurden 2.882 Pkw-Stellplätze betrachtet, ~43 % davon (1.228) waren belegt.

Bei der festgeschriebenen Parkplatzbreite von 2,5 Meter und -Länge von 5 Meter ergibt dies inklusive der Anteile an den Fahrgassen 22 m² je Parkplatzparkfläche.

Dies entspricht an Werktagen einer ungenutzten Fläche von 96.228 m², an Samstagen einer Fläche von 36.388 m².

| | Parkplatz | Breite | Länge | 1 Parkfläche (inklusive Anteile an Fahrgassen) |
|--------------------------|------------------------------------|--------|-----------------------------|--|
| PKW-Stellplatz | | 2,5 m | 5 m | 22 m ² |
| | Pkw - Stellplätze | | 6.305 | |
| | Parkfläche Total | | 138.710 m ² | |
| | Parkfläche Gesamt | | | |
| | Werktag | | | |
| | Pkw - Stellplätze genutzt | | 1.931 | |
| | Genutzte Parkfläche | | 42.482 m ² | |
| | ungenutzte Parkfläche an Werkagen | | 96.228 m² | |
| Parkfläche Gesamt | Pkw - Stellplätze | | 2.882 | |
| | Parkfläche Total | | 63.404 m ² | |
| | Parkfläche Gesamt | | | |
| | Samstag | | | |
| | Pkw - Stellplätze genutzt | | 1.228 | |
| | Genutzte Parkfläche | | 27.016 m ² | |
| | ungenutzte Parkfläche an Samstagen | | 36.388 m² | |

Abbildung 10 Flächenpotenziale von ungenutzten Supermarktparkplätzen

Definition und räumlicher Bezugsrahmen Quartier

Der Begriff des Stadtquartiers unterliegt einem ständigen Wandel und muss daher stets neu definiert und in Bezug auf das Forschungsinteresse angepasst werden. In der Literatur existieren verschiedene Definitionen und räumlich-funktionale Eingrenzungen. Baulich gesehen handelt es sich nach Goetzen bei einem Quartier um ein Ensemble, bei dem einzelne Teile und Akteure zusammenspielen.²³

Bezirk, Stadtviertel, Dorfzentrum, Supermarktreal. Quartiere können in ihrer Größe und auch in ihrer Funktion sehr unterschiedlich sein. Sie können somit mit keiner fest umrissenen Größe definiert werden, der Interpretationsspielraum ist groß. In städtischen Ballungsräumen wird der räumliche Bezugsrahmen des Quartiers anders definiert als in ländlich geprägten Gemeinden. Die Unschärfe der räumlichen Einordnung von Quartieren führt dazu, dass Quartiere kaum vergleichbar sind.

Die Bedeutung der sozialräumlichen Ebene wird am häufigsten in der Definition von Quartieren erwähnt, da sie über die simple Abgrenzung des räumlichen hinausgeht. Über den räumlichen Bezug der Wohnung hinaus beschreibt ein Quartier den öffentlichen Raum, der vor der Wohnungstüre beginnt und in dem alltägliche Aktivitäten stattfinden. „Ein Quartier ist ein kontextuell eingebetteter, durch externe und interne Handlungen sozial konstruierter, jedoch unscharf konturierter Mittelpunkt-Ort alltäglicher Lebenswelten und individueller sozialer Sphären, deren Schnittmengen sich im räumlich-identifikatorischen Zusammenhang eines überschaubaren Wohnumfeldes abbilden.“²⁴ Ein Quartier stellt somit den räumlich-sozialen Zusammenhang dar, in dem vielfältige Bezugssysteme entstehen. Es bildet den Rahmen für das soziale Miteinander in einer Stadt und ist der Ort, an dem Nachbarschaft gelebt wird, im öffentlichen, wie im privaten Raum. Quartiere ermöglichen Gemeinschaft und Nachbarschaft. So kann ein lebendiges Quartier dazu beitragen, den Einzelnen in Gesellschaft zu bringen.²⁵

Quartiere lassen sich aufgrund des sozial-räumlichen Zusammenhangs innerhalb der gebauten (städtischen) Gebiete von außen und innen her funktional von den umgebenden Siedlungsteilen abgrenzen,

da sie eine spezifische Qualität und Identität aufweisen.²⁶

Die Interaktion zwischen Raum und den darin agierenden Menschen ist für eine qualitätsvolle Quartiersentwicklung entscheidend.



Abbildung 11 Interaktion Mensch <> Raum

Vielfalt, Nutzungsmischung und Durchwegung bieten Impulse für soziale Verhaltensmuster im Quartier. In der Quartiersentwicklung werden demnach Aspekte, wie (leistbares) Wohnen, Räume für Arbeit und Produktion, lebendige und gemischte Erdgeschoss, klimafitte Grünräume, sowie umweltfreundliche Mobilität vereint. Sie stellt somit einen wesentlichen Hebel in der Gestaltung der gebauten und unbebauten Umwelt dar.²⁷

Eine Quartiersentwicklung muss aufbauend auf die verschiedenen Interessen sämtlicher Stakeholder entwickelt werden. Das Quartierkonzept verbindet also alle Akteur*innen eines Quartiers: Bewohner*innen, Erwerbstätige, Entwickler*innen, Eigentümer*innen, Investor*innen etc., sowie deren Erwartungen und Wertvorstellungen.

Im Verständnis und bei der Planung von Quartieren muss man sich laut Mayer et al. der Komplexität des Gesamtsystems bewusst sein und versuchen, es zu entflechten. Um ein Quartier auf unterschiedlichste Perspektiven betrachten, analysieren und planen zu können, muss es entsprechend aufgedröselst werden. Für diese Entflechtung werden drei gleichrangige Betrachtungsebenen unterschieden. Da sie in enger Verbindung zueinander stehen, kann nur die gesamtheitliche Betrachtung entsprechende Aussagen im Kontext der Planung auf Quartiersebene liefern.²⁸

1. **Baulich – räumliche Merkmale**
2. **Soziale Merkmale**
3. **Einflüsse aus der Umgebung**

²³ Vgl. Reiner Goetzen 2021, S. 14 - 15

²⁴ Schnur und Markus 2010, S. 182

²⁵ Vgl. Gemeinnützige Vorarlberger Architektur Dienstleistung GmbH.

²⁶ Frick 2008, S. 202

²⁷ Vgl. Stadt Wien: Gemeinnützige Vorarlberger Architektur Dienstleistung GmbH

²⁸ Vgl. Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009, S. 37



Abbildung 12 Einflüsse auf ein Quartier

Das Bezugssystem Raum und Mensch eines Quartiers kann des Weiteren durch drei Hauptprofile beschrieben werden: ²⁹

»Emotional-sozial«:

- Parameter, die den Persönlichen Zusammenhalt im Quartier ausmachen
- Ein Raum / ein Aktionsradius in dem man sich bewegt
- Wichtig sind Fußwege, Geschäfte, Bezugspunkte, wichtige Bauten o. Ä.

»Räumlich—nachbarschaftlich«:

- Ein zusammenhängendes Gebiet, das sich durch gewisse Merkmale (Bebauungsstruktur, gemeinsame Grünräume, gemeinsame Erschließung, gemeinsame Einrichtungen) und/ oder durch natürliche Grenzen (Fluss, Grünzug, Bahnlinie, viel befahrene Straße usw.) von seiner Umgebung unterscheidet

»Funktional—vielfältig«:

- Verflechtungen, oder partikulare Funktionsdefinitionen von Quartieren
- Zusammenhängende Einheit eines (Wohn-)Arealen unter Berücksichtigung eines (Infrastruktur-)Angebots bezüglich Nahversorgung, Naherholung (Frei-, Spielräume), Mobilität etc.

In dieser Arbeit wird erforscht, wie Supermarktparkplätze und -areale, die im Stadtgefüge eingebettet sind, in Quartiere transformiert werden können.

Die untersuchten Supermarktareale weisen Größen von 0,2 bis 1,1 Hektar auf, die geplanten Entwicklungen sollen in den baulich-räumlichen und sozialen Kontext der Umgebung eingebettet werden.

Bei Neuentwicklungen von städtischen, ungenutzten Flächen von überschaubarem Umfang kann von „Impuls-Quartieren“ gesprochen werden. Sie stellen Neuentwicklungen einer städtischen, ungenutzten oder Brachfläche dar und zeichnen sich dadurch aus, dass sie bereits ein Teil eines bestehenden Quartiers sind. Sie stehen von der Aufgabe, sich

neben dem Impuls des Neuen in Bestehendes eingliedern zu müssen. Vorhandene Strukturen müssen im Aufbau gestärkt, das Nahumfeld, also das Bestandsquartier, muss von Anfang an mitgedacht werden, um Akzeptanz und Verständnis für das Neue zu schaffen. ³⁰

Bei den zu transformierenden Supermarktparkplätzen und -arealen soll in weiterer Folge der Arbeit von „Impuls-Quartieren“ gesprochen werden. Die Impuls-Quartiere sollen sich einerseits in das umgebende Quartier eingliedern, andererseits autonom funktionieren.

Typische Ressourcen von Impuls-Quartieren sind: ³¹

Akteursstrukturen

- Es gibt eine Vielzahl an handlungsfähigen Akteur*innen mit Erfahrungswissen im umliegenden Quartier
- Neue Angebote können gut geplant, etabliert und koordiniert werden

Lebenszyklus

- Offenheit und Bereitschaft zur Veränderung im Umfeld anstoßen
- Neue Routinen ausprobieren

Interdependenzen

- Impulswirkung des neuen Stadtbausteins auf das Umfeld: Neubau und Bestand stehen in einer Abhängigkeit zueinander
- Der Neubau kann fehlende Komponenten im Bestandsquartier ausgleichen
- Möglichkeit neue Quartiersmitten/ -zentren zu erschaffen, neue Wege und Routinen zu etablieren – baulich, funktional und sozial

Ausgehend von dem genannten Quartiersverständnis, wird in der Abbildung 13 das Impuls-Quartier im Vergleich zu anderen städtebaulichen Größen dargestellt.

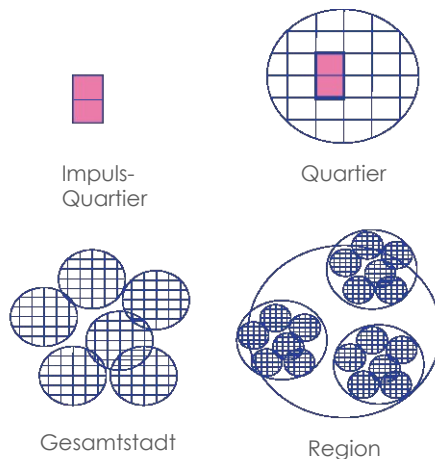


Abbildung 13 Räumlicher Bezugsrahmen Impulsquartier

Vgl. Amt der Vorarlberger Landesregierung S. 12 - 13 ²⁹
Vgl. Förster et al. 2023, S. 55 ff. ³⁰
Förster et al. 2023, S. 60 ³¹

So kann der Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit maßstabsunabhängig definiert werden. Die Einteilung gilt für die Stadt Wien. Die Supermarktareale stellen einen Bauteil im bestehenden Quartieren dar. Mehrere Impuls-Quartiere bilden ein Quartier, ein oder mehrere Quartiere fügen sich zu einem Stadtteil/Bezirk. Das Konglomerat aus Stadtteilen bildet die Gesamtstadt, die in eine aus mehreren Städten bestehende Region eingebettet ist.

Anpassungsfähigkeit von Quartieren

Ein Quartier ist nie „fertig“, es muss offen für eine tägliche neue Zukunft der in ihm arbeitenden, wohnenden und Freizeit suchenden Menschen sein. Ein Quartier hat infolgedessen die Anforderung, anpassbar an sich kurz-, mittel- oder langfristig ändernde Umstände zu sein.³²

Quartiere nachhaltig zu entwickeln, beinhaltet nicht nur den Aspekt der ökologischen Nachhaltigkeit. Die Berücksichtigung der sozialen Faktoren spielt darüber hinaus eine essenzielle Rolle, da die Unzufriedenheit der Nutzer*innen einen der Hauptgründe darstellt, weshalb Quartiere frühzeitig saniert, abgebrochen und erneuert werden müssen.³³

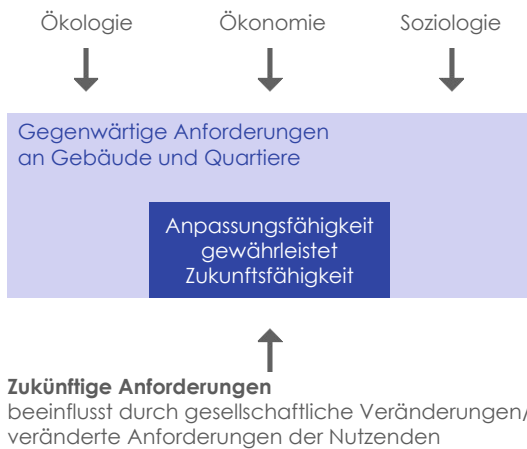


Abbildung 14 Anforderungen an Quartiere

Ein anpassungsfähiges Quartier kann die Lebensqualität langfristig erhalten. Ein Quartier wird gleichermaßen durch räumliche und soziale Gegebenheiten bestimmt. Das zentrale Element in der Wechselwirkung der zwei Komponenten stellt die Nutzung oder der „Gebrauch“ des Raumes dar.³⁴

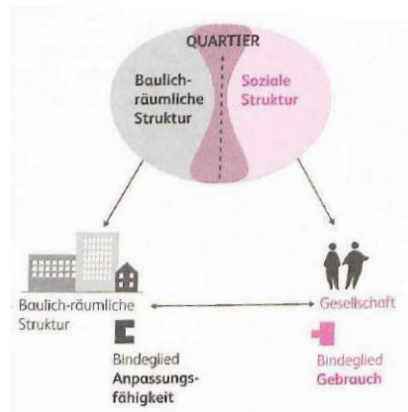


Abbildung 15 Anpassungsfähigkeit von Quartieren

„Auch baulich schwer veränderbare Strukturen können anpassungsfähig sein, wenn sie so gestaltet sind, dass sie verschiedenste Nutzungen ermöglichen.“³⁵

Aus Sicht der heute absehbaren Trends, welche hohe Relevanz für die Raumentwicklung und für die Anpassbarkeit von Quartieren aufweisen (Digitalisierung, demografischer Wandel, gesellschaftlicher Wandel und Multilokalität, Wissensgesellschaft, Urbanisierung, Trends im Raumverhalten³⁶), werden im Kapitel D mithilfe von Zukunftsbildern Handlungsspielräume der Quartiersentwicklung auf Supermarktarealen aufgezeigt. Sie verfolgen den Anspruch der Anpassbarkeit, um auf zukünftige Entwicklungstrends in entsprechender Art und Weise reagieren zu können.

Der Fokus liegt in dieser Arbeit darauf, bauliche Strukturen vorzuschlagen, in welchen die Nutzungen flexibel angepasst werden können.

³² Vgl. Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009, S.14

³³ Vgl. Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009, S.21

³⁴ Vgl. Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009, S.21ff.

³⁵ Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009, S. 23.

³⁶ Vgl. ÖREK (2021), S. 31 f.

Mixed-use Entwicklungen als zukunftsfähiges Nutzungskonzept von Quartiersentwicklungen auf Supermarktarealen?

Einem „erfolgreichen“, oder einem funktionierenden Quartier liegt laut Literatur eine übergeordnete Grundvoraussetzung zugrunde: die Nutzungsmischung sowie die Synergien, welche durch diese Mischung entstehen. Was unter dem Begriff „Mixed-Use“ verstanden werden kann, wenn in dieser Arbeit davon die Rede ist und warum sie angestrebt wird, wird auf den folgenden Seiten erläutert.

Eine Mixed-Use-Entwicklung stellt die Mischung verschiedener Nutzungsarten dar. Angestrebt wird der Mix aus mindestens drei oder mehr Nutzungen. Sie sollen einen signifikanten Mehrwert für die Verbraucher*innen generieren.³⁷

Die „gemischte Nutzung“ ist zunehmend ein Mantra in der zeitgenössischen Planung geworden. Das Plädoyer von Mixed-Use-Entwicklungen legt den Fokus auf die Verknüpfung von Wohn-, Erholungs- und kommerziellen Nutzungen, die Verringerung des Autoverkehrs sowie die Verbesserungen des öffentlichen Raums, um pulsierende, lebenswerte, und nachhaltige Stadtgebiete zu entwickeln.³⁸

Eine lebendige, urbane Atmosphäre, sowie kurze Wege zu Versorgungs- und kulturellen Einrichtungen werden erreicht. Die Teilhabe an sozialen, kulturellen, sportlichen und bildungsbezogenen Angeboten wird gefördert, die soziale Mischung vorangetrieben.³⁹ Gemischt genutzte Quartiere ermöglichen (Sozial-)Räume für Nutzer*innen zum Austausch, fungieren als Treffpunkt und laden zum Verweilen ein.⁴⁰

Nutzungen, welche im Zuge von Mixed-Use-Entwicklungen umgesetzt werden, sind in den Kategorien Einzelhandel/ Gewerbe/ Gastronomie, Büro, Wohnen, Hotel, Verwaltung/ Kultur/ Erholung zusammengefasst. Die Verbindung oder Anordnung der einzelnen Nutzungen kann vertikal erfolgen, beispielsweise innerhalb eines gemischt genutzten Gebäudes, oder die Nutzungen werden als Gebäudekomplexe um einen zentralen öffentlichen Platz angelegt. Die Kombination aus beiden Varianten wird angestrebt. Der Fokus liegt darauf, die Nutzungen innerhalb des Quartiers fußgängerfreundlich miteinander zu verbinden, durch

Gehwege, Korridore, Luftbrücken zwischen Gebäuden, oder durch öffentliche Plätze in- und außerhalb der Gebäude.⁴¹

Wichtig ist die Abgrenzung des Begriffes zu verwandten Begriffen. Der Begriff „Mixed-Use“ unterscheidet sich wesentlich von Formen der „Multi-Use“-Entwicklung. Bei Multi-Use-Entwicklungen werden ebenfalls zwei oder mehrere Nutzungsarten auf demselben Grundstück entwickelt, allerdings in einem anderen Integrationsgrad als bei einer Mixed-Use-Entwicklung. Ein Beispiel eines Multi-Use-Projektes wäre die Umsetzung eines frei stehenden, regelelförmigen Einkaufszentrums, in Kombination mit einem kleineren Gebäude, welches als Büro, Praxis, o. Ä. genutzt wird.⁴² Eine solche Entwicklung gilt es nicht anzustreben. Der Terminus „Mehrfachnutzung“ ist ebenso differenziert zu betrachten. Die Mehrfachnutzung ist auf eine spezifische Freifläche oder einen bestimmten Raum bezogen, der mehrfach genutzt wird, sei es parallel, oder aufeinanderfolgend.⁴³ Es kann innerhalb eines gemischt genutzten Quartiers auch eine Mehrfachnutzung existieren, beispielsweise in Veranstaltungssälen, mietbaren Flächen o. Ä. Zusammengefasst werden die Entwicklungsansätze von gemischt genutzten Quartieren in drei Orientierungspunkte, die angestrebt werden:⁴⁴

1. Eine Entwicklung von einem oder mehreren Gebäudekomplexen auf einem Areal mit einer Integration von unterschiedlichen Kombinationen aus Handels-, Büro-, Wohn-, Erholungs- und anderen Arten der (Gebäude)-nutzung, welche Synergien untereinander erzeugen
2. Fußgängerorientierung am Areal mit Elementen einer „live-work-play“ Umgebung
3. Maximierte Raumausnutzung, architektonische Akzentuierung, die Verbesserung der verkehrlichen Gegebenheiten, sowie der voranschreitenden Zersiedelung

Vgl. Kastner Simon 2011, S. 17 37
 Gehl, 2011; Jacobs, 1993; National Academies of Sciences, Engineering and 38
 Medicine, 2004; nach Michael Ryckewaert, Jan Zaman, Sarah De Boeck 2021.
 Grant, 2002; Hirt, 2007; Jacobs, 1993; nach Michael Ryckewaert, Jan Zaman, 39
 Sarah De Boeck 2021 S.335; Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und
 Stadtplanung 2014, S.50
 Ebenda; nach Kastner Simon 2011, S.18 40
 Ebenda; nach Kastner Simon 2011, S.18 41
 Vgl. Rabianski et al. 2007, S. 4 42
 Vgl. Schröer Achim 2019, S. 204 - 205 43
 Abgeändert nach Kastner Simon 2011, S. 2 44

Mono vs. Multi – Chancen einer Nachnutzung von Supermarktparkplätzen als Mixed-Use-Quartiere

Das Konzept von „Mixed-Use“ ist ein Modell, mit dem die nachhaltige, urbane Entwicklung vorangetrieben wird. Es kann als Katalysator für innerstädtische Revitalisierungsprogramme und als Ansatz des Flächenrecyclings genutzt werden. Ein simples „nebeneinander“ einzelner Nutzungsformen wird vermieden. Durch die Fusion mehrerer Nutzungsarten können potenzielle Synergien für städtebauliche Agglomerationen geschaffen und urbane Lebensqualität gewährleistet werden. Die Nutzungsvielfalt bringt Lebendigkeit in ein Quartier und sorgt für ganztägige Bewegung und Präsenz. Sie ist also die Grundlage eines lebendigen Innenstadtquartiers.⁴⁵ Durch heterogene und anpassbare Nutzungs- und Gebäudestrukturen ist das Quartier in der Lage, sich an veränderte Anforderungen anzupassen und mit ihnen zu wachsen. Der nachhaltige Umgang mit urbanen Herausforderungen der Zukunft kann so gewährleistet werden.⁴⁶ Mixed-Use-Entwicklungen können so zwischen Spannungsfeldern agieren und zur Drehscheibe zwischen Ziel und Lösung werden.

„Nachnutzung aktiviert Lücken“

Durch die Reaktivierung und Neunutzung können Lücken in der Stadtstruktur gefüllt, neue Impulsbereiche geschaffen und alte miteinander verbunden werden.

„Nachnutzung aktiviert Stadtrand“

Das umgenutzte Impuls-Quartier kann zu einem wichtigen Stadtentwicklungselement werden, das die urbanen Qualitäten in zentrumsnahen Bereichen und somit die Polyzentralität verbessert.

„Nachnutzung schafft Anbindung“

Die grauen Brachen sind Verbindungselemente zwischen Stadtzentrum und Stadtzentrum-Umgebung. Die Qualität des Umfeldes wird als Standortvorteil genutzt.

„Nachnutzung schafft Verbindung“

Eine Neudefinition veralteter monofunktionaler Muster bringt neue Chancen für die Gemeinsamkeit von Gewerbe und synergetischen Nutzungen.

Es wird deutlich, dass Mixed-Use-Entwicklungen ein zukunftsfähiges Konzept innerhalb der Quartiersentwicklung auf Supermarktparkplätzen und -arealen darstellen.

Diese Arbeit untersucht die Entwicklung von „Impuls-Quartieren“ (siehe Kapitel B2). Zur Bestimmung der Nutzungsmischung in den Quartieren müssen der Bedarf sowie die Kompatibilität mit dem Standortumfeld ermittelt werden. Mittels Standortanalysen im Kapitel C kann dies gewährleistet werden. Die Abbildung 16 lässt erkennen, dass der Synergieeffekt des Einzelhandels sehr hoch ist. Die hohe Synergiefähigkeit des Einzelhandels, der auf den untersuchten Standorten bestehen soll, ermöglicht eine flexible Planung der zu ergänzenden Nutzungen innerhalb der neuen Impuls-Quartiere.

| Einzelhandel | |
|--|-----------|
| Büro | ● ● ● ● ● |
| Wohnen | ● ● ● ● ● |
| Hotel | ● ● ● ● ● |
| Kultur-/ Veranstaltungs-/ Erholungseinrichtungen | ● ● ● ● |

Abbildung 16 Synergiefähigkeit des Einzelhandels

„Nachnutzung fördert Trendwende“

Die Neuinterpretation von Supermarktparkplätzen soll eine allgemeine Trendwende bewirken, die eine aufgeschlossene Auseinandersetzung mit der ressourcenschonenden Aktivierung ruhender Potenziale eröffnet.

„Nachnutzung eröffnet Freiräume“

Ungenutzte Flächen sind Freiräume für Neues und bieten Platz für Experimente und Kreativität.

„Nachnutzung fördert Nachhaltigkeit“

Stadtentwicklung kann auf bestehenden, versiegelten Flächen umgesetzt werden.

„Nachnutzung wird zum Instrument der Anpassung“

Anpassungsfähigkeit wird in einer immer schnelllebigeren Welt zum essenziellen Träger von Planung. Auf schnell umschlagende Bedarfe und Umstände kann flexibel reagiert werden.

In der Umsetzung von Mixed-Use-Quartieren wird stark an die Orientierung an best-practice Beispielen appelliert. Auf den folgenden Seiten werden nun zwei Projekte reflexiv erläutert.

⁴⁵ Vgl. Kastner Simon 2011 S.71 f.

⁴⁶ Vgl. Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009. S.14 ff.

3.1 Transformationsbeispiele der Städte Wien und Salzburg

Es werden zwei Beispiele der Städte Wien und Salzburg dargestellt, um die angestrebten Entwicklungen zu verdeutlichen. Das Kapitel beschränkt sich auf zwei Beispiele, da es bisher in der Praxis wenig weitere (dokumentierte) umgesetzte Projekte gibt. Dies unterstreicht erneut die Relevanz des Forschungsbedarfs.

1. Scirocco 10 ⁴⁷

Ort: Troststraße 11, 1100 Wien
Nutzungen: Wohnen & Gewerbe
Nutzfläche: 14.031 m²
BGF: 19.120 m²
Wohnungen: 154 (53 -113 m²)
Jahr: 2017

Auftraggeber*in: Neue Heimat gemeinnützige Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft Reg. Gen.m.b.H, Neue Heimat Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsges., Ges.m.b.H

Ausgangslage

Ein Grundstück, das fast unbebaut ist und als Meindl-Supermarkt mit umgebenden Parkplätzen genutzt wird. Das Grundstück befindet sich in der Nähe der (damals) zukünftigen U-Bahn-Station Troststraße. Ursprünglich beinhaltete die Planung lediglich die Errichtung eines Supermarktes.

Entwicklung

Das Grundstück wurde aufgezont, sodass ein Sockelgeschoss mit 4,8 m, sowie 5 Wohngeschosse errichtet werden konnten.

Das Gebäude ist für unterschiedliche Nutzergruppen konzipiert. Ein großvolumiger Baukörper sitzt auf einem gläsernen Sockel. In diesem befinden sich diverse Allgemeinflächen sowie eine Geschäftszone mit Supermarkt, Drogeriemarkt, Post und einem Möbelgeschäft. Zusätzlich dazu wurden unterschiedliche gemeinschaftliche Orte zur sozialen Interaktion geschaffen, einen davon stellt der neue Vorplatz dar. Ein großzügiger, urbaner, teilweise begrünter Freiraum ist entstanden, der die besondere Rolle als „Grätzzentrum“ übernimmt und als Treffpunkt der Bevölkerung dient.



Abbildung 17 Innenhof



Abbildung 18 Einbettung

In den oberen Geschossen befinden sich auf 5 Wohngeschossen teils geförderte, teils frei finanzierte Wohnungen. Alle Wohnungen verfügen über individuelle Freiräume. Die 5-geschossigen Baukörper bilden verschiedene Hofsituationen aus, welche teilweise intensiv begrünt wurden. Der begrünte Innenhof stellt eine attraktive gärtnerisch gestaltete Grünzelle im dicht verbauten Gebiet dar, die Gemeinschaftsterrasse bietet Platz für einen Kinderspielplatz. An der Troststraße wurde ein Grünstreifen angelegt, auf dem sich früher die Parkplätze des Supermarktes befanden.

Die Baukörper wurden in Anlehnung an die umgebenden Nachkriegswohnbauten sowie aufgrund des abfallenden Geländes gestapelt und abgetrepppt ausgeführt. Der Bau öffnet sich in Richtung der Grünflächen von Kindergarten und Schulkomplexen, aus den Hochpunkten werden Ausblicke auf die ganze Stadt geboten. Die Bewohner*innen haben Zugang zu großzügigen Gemeinschaftsflächen, die zweigeschossig ausgeführt sind. Im ersten Obergeschoss befindet sich die Gemeinschaftsterrasse, angrenzend an den Gemeinschaftsraum und dessen Galerie. Kinderspielraum und Waschküche befinden sich im dritten Obergeschoss.

Fazit

Es entstand ein Quartier mit vielfältigem Nutzungsmix, urbaner Dichte, sowie mit großzügigen Gemeinschaftsflächen. Die Platzgestaltung, die öffentlichen Räume sowie die belebte Erdgeschosszone bilden ein attraktives Zentrum, sind Image stiftend und bieten Raum für Austausch für die gesamte Bevölkerung.



Abbildung 19 Frontalansicht Neues Quartier

Vgl. Vgl. "Neue Heimat" Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsges., Ges.m.b.H; Architektur Aktuell GmbH; 47 sandbichler architekten zt gmbh.

2. Eurospar Obertrum⁴⁸

Ort: Rheintalstraße 1,
5162 Obertrum am See
Nutzungen: Wohnen & Gewerbe
Nutzfläche: 2.000²
Wohnungen: 24 (40 - 64 m²)
Jahr: 2023

Ausgangslage

Die Ausgangslage stellt ein eingeschossiges Supermarktgebäude dar, sowie die umliegende Parkplatzfläche. Obertrum am See ist eine Marktgemeinde nahe der Stadt Salzburg, mit rund 5.000 Einwohner*innen, circa 30 Minuten von der Stadt Salzburg entfernt. Die Struktur ist geprägt von Einfamilienhäusern sowie von Betriebs- und Gewerbestrukturen mit großen angrenzenden Parkflächen.



Abbildung 20 Luftbild Lage des Supermarktes

Entwicklung

Ein zweigeschossiger Riegelbau über dem Supermarktgebäude ist entstanden. Auf den zwei Ebenen wurden 24 Wohnungen errichtet, im Untergrund entstand eine Tiefgarage für die Bewohner*innen. Die Wohnungen besitzen eine Größe von 40–64 m², der Fokus liegt auf „jungem und leistbarem“ Wohnen in Stadtzentrumnähe. Während der Bauphase des neuen Gebäudes blieb das Gewerbe für Kund*innen geöffnet.

Das Unternehmen Spar positioniert sich mit dieser Entwicklung für die Umsetzung von gemischten Nutzung von (Supermarkt-) Gebäuden.



Abbildung 21 Neuer Überbau des Supermarktes

Mit der letzten Raumordnungsnovelle sei es gelungen, rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, um Bestehendes zu aktivieren und attraktiveren und leistbaren Wohnraum zur Verfügung zu stellen. „Das vereinfachte Heben von bestehenden Dachgeschossen sowie das Nutzen von Wohnraumpotentialen in den möglichen Obergeschossen von Supermärkten – wie hier beim Beispiel Spar Obertrum – zeigt, dass die neu geschaffenen Änderungen im Raumordnungsgesetz wirken“, sagt Salzburgs Landesrat Josef Schwaiger. Bestehende Grundstücksressourcen können somit doppelt genutzt werden. Die Motivation, die hinter der Entwicklung des Projekts steht, ist jedoch fraglich. Es ist möglich, die Verkaufsflächen auf bis zu 1000 m² zu erweitern, wenn in den Obergeschossen mindestens das Doppelte an Wohnraum geschaffen und die Hälfte der Parkplätze in einer Tiefgarage errichtet wird. Im Anschluss an die Entwicklung des Wohnriegels wurde der bestehende Supermarkt abgerissen und ein fast doppelt so großer Eurospar eröffnet, auf dem nun der Wohnbauriegel sitzt.

Fazit

Einerseits ist eine solche Entwicklung ein erster Schritt, um bestehende Potenziale besser zu nutzen. Andererseits – betrachtet man den Projektlauf – wäre die Erstellung eines integrierten Konzeptes zielführender gewesen, sollte der Umbau des Supermarktes bereits geplant sein. Gesamtheitlich hätte dadurch eine höhere Qualität erreicht werden können. Ähnlich verhält es sich mit dem Bau der Tiefgarage, ist diese in Planung, hätte angedacht werden können, zusätzliche Oberflächenparkplätze des Gewerbes in die Tiefgarage zu verlegen. Ein nachträglicher Ausbau der Tiefgarage ist kosten- und zeitintensiv. Auf den gewonnenen Parkplatzflächen hätten qualitative Grün- und öffentliche Räume geschaffen werden können.

Die Umsetzung des Projekts ist nicht ideal, jedoch kann es als erster Schritt in die richtige Richtung betrachtet werden, da das Quartier in Zukunft weiter schrittweise weiterentwickelt werden kann. Nächste Schritte könnten sowohl die weitere Entwicklung von gemischt genutzten Gebäuden auf ungenutzten Parkplätzen als auch der Ausbau der Tiefgarage und die qualitative Umnutzung der gewonnenen Parkplatzflächen darstellen.

⁴⁸ Vgl. SPAR Österreichische Warenhandels-AG.; Opinion Leaders Network GmbH

3.2 Mögliche Herausforderungen in der Umsetzung von Mixed-Use-Entwicklungen auf Supermarktarealen

Die Implementierung gemischt genutzter Quartiere auf Supermarktarealen steht vor vielfältigen Herausforderungen, wie aus dem Experteninterview hervorgeht.

Die Komplexität resultiert daraus, dass diverse Stakeholder und Interessen integriert werden müssen. Zwei Hauptaspekte prägen die Umsetzungshindernisse: das Widerstreben der Supermarktbetreiber*innen, sowie baurechtliche Festlegungen. Das Widerstreben der Supermarktbetreiber*innen basiert auf der geringen Risikobereitschaft hinsichtlich Quartiersentwicklungen. Das potenzielle Risiko eines Umsatzverlustes, selbst bei kurzzeitiger Schließung des Marktes, wird im Vergleich zum Mehrwert einer Entwicklung als zu hoch angesehen. Eine integrierte Entwicklung des Supermarktareals würde eine Schließung des Supermarktes von zwei Jahren erfordern. Dies ist aufgrund fehlender alternativer Verkaufsflächen problematisch.

Eine schrittweise Umsetzung mit kontinuierlichem Marktbetrieb wäre für Supermarktbetreiber*innen laut Pasquali denkbar. Zwei Projekte in Wien scheiterten aufgrund baurechtlicher Sachverhalte. Juristische Konsultationen waren erforderlich, diese führten zu einem sofortigen Ausstieg der Supermarktbetreiber*innen. Neben juristischen Auseinandersetzungen meiden Supermarktbetreiber*innen ebenfalls Konflikte mit der Stadt Wien, von der sie (infrastrukturelle) Unterstützung beziehen. Diese Problematik scheint jedoch nicht unlösbar, da die Stadt Wien nachhaltigen Stadtentwicklungen positiv gegenübersteht. Bisherige Quartiersentwicklungen auf Supermarktparkplätzen in Wien waren, abgesehen von der Troststraße, aufgrund der genannten Herausforderungen, sowie aufgrund mangelnder Erfahrungswerte, wenig erfolgreich.⁴⁹

Weitere typische Herausforderungen, mit denen Impuls-Quartiere konfrontiert sind: ⁵⁰

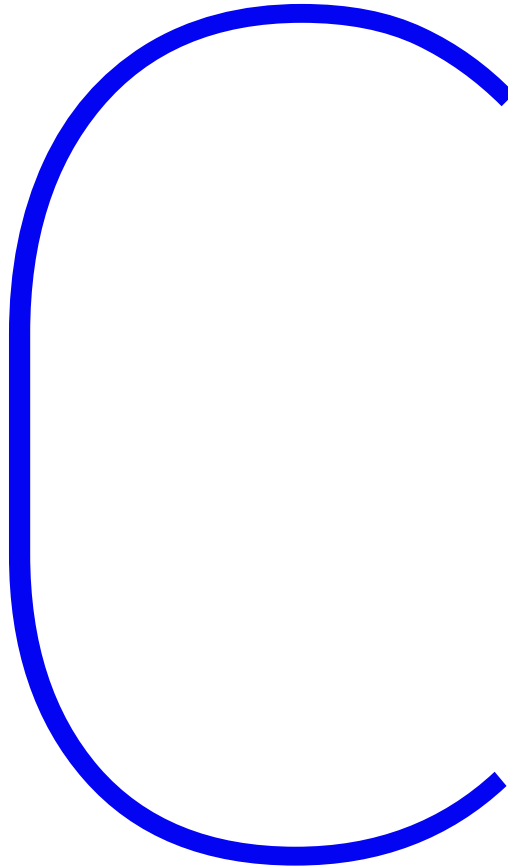
Stadträumlicher Kontext

- Etablierung eines neuen Teilgebiets, Aufbau eines Gebietes, sowie die Einbettung in das Gesamtquartier oder die Gesamtstadt
- Barrieren, Grenzen / strukturelle Schwächen

Entwicklungsdynamik

- Stagnation vs. neue Bewohner*innenschaft
- Konfliktträchtig, da viele unterschiedliche Interessen im Spannungsfeld zwischen neu und alt auftreten
- Akzeptanzprobleme, insbesondere wenn die Entwicklung städtebaulich dichter und gemischer ist als das Umfeld

Vgl. Marlene Furthner 08.09.2023, 49
Förster et al. 2023, S. 60 50



Supermarktparkplätze in Wien multikriteriell bewerten

„Jede Lage hat einen Standort. Doch erst im Lichte der hierfür vorgesehenen Nutzung, der
nutzungsspezifisch unterschiedlich zu beurteilenden Umfeldbedingungen [...] wird aus dem
Standort eine Lage, deren Qualität sich mithilfe einer Standortanalyse bestimmen lässt.“ ⁵¹

Operationalisierung der Standortfaktoren

Ist das Ziel, Standorte miteinander zu vergleichen oder in ein Bewertungssystem einzuordnen, ist es erforderlich, die einzelnen Kriterien zu operationalisieren. Das bedeutet, die Kriterien in Ober- und Unterkriterien aufzuschlüsseln, zu quantifizieren und gegebenenfalls entsprechend den Zielen zu gewichten, um anschließend

nach einem einheitlichen Maßstab zu messen.⁶¹ In der vorliegenden Arbeit wurden gemäß den Forschungsinteressen Beurteilungskriterien definiert, mit welchen die Standortanalyse durchgeführt wurde. Allen Beurteilungskriterien wurden hierfür Indikatoren und Skalierungen zugewiesen. (Siehe Kapitel C3)

Aufbau und Inhalte der Standortanalyse

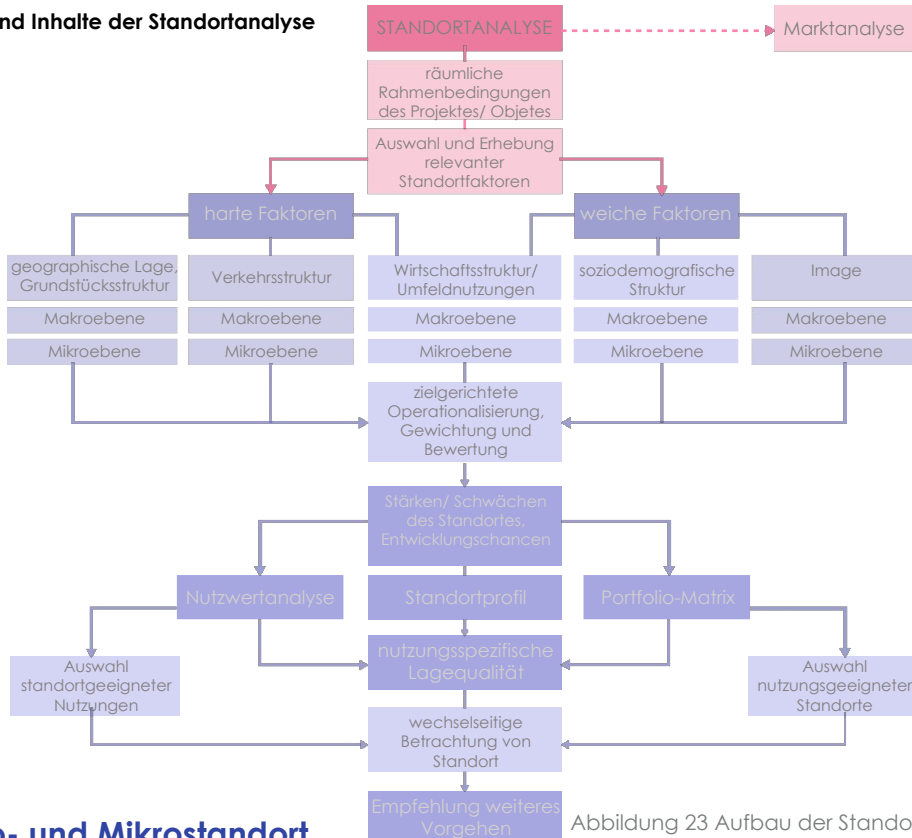


Abbildung 23 Aufbau der Standortanalyse

Makro- und Mikrostandort

Auf der Abbildung 23. wird ersichtlich, dass bei Standortanalysen eine zweistufige Erfassung der Standortfaktoren zum einen auf Makro-, zum anderen auf Mikroebene durchgeführt wird. Bei der Untersuchung der Makroebene werden großräumliche Verflechtungen (Stadt, Gemeinde, Region) analysiert. Dies kann auch

Harte und weiche Standortfaktoren

Standortfaktoren können in „harte“, sowie „weiche“ Faktoren unterteilt werden. Harte Faktoren sind geografische Faktoren, die Verkehrsstruktur, o.Ä. weiche Faktoren stellen die Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur oder das Image dar. Die weichen Faktoren unterliegen tendenziell schnelleren und stärkeren Veränderungen als die harten Faktoren, dies bedeutet jedoch nicht, dass sie leichter beeinflussbar sind. Ein negatives Image eines Stadtteils, welches sich in den

als Betrachtung aus der „Vogelperspektive“ beschrieben werden. Unter dem Mikrostandort wird die unmittelbare Umgebung verstanden.⁶² Da sich die innerhalb dieser Arbeit mittels Standortanalyse untersuchten Standorte allesamt in der Stadt Wien befinden, wird auf die Untersuchung der Makroebene verzichtet, und der Fokus auf die Mikroebene (Standortumfelder) gelegt.

Köpfen der Bevölkerung verankert hat, kann nur mit großem Aufwand umgekehrt werden. Im Gegenteil dazu lässt sich eine Haltestelle schneller umsetzen. Es zeigt sich, dass weichen Standortfaktoren heute eine weitaus stärkere Rolle zukommt. Eine Standortanalyse sollte jedoch nicht nur „harte“ oder „weiche“ Standortfaktoren untersuchen, da starke Wechselwirkungen zwischen harten und weichen Standortfaktoren bestehen. So prägt die Baustruktur, Topografie oder eine verkehrliche Barriere die Charakteristik und die Nutzungen des Umfeldes.⁶³

⁶¹ Vgl. Stephan Bone-Winkel und Karl-Werner Schulte 2008, S. 147 ff.
⁶² Stephan Bone-Winkel und Karl-Werner Schulte 2008, S. 147 ff.
⁶³ Stephan Bone-Winkel und Karl-Werner Schulte 2008, S. 147 ff.

Erfolgs- und Standortkriterien in der Quartiersentwicklung

Das Ziel ist eine qualitative und erfolgreiche Quartiersentwicklung. In der Literatur existieren Erfolgsfaktoren und -kriterien die solche beschreiben.

2.1 Erfolgskriterien ⁶⁴

| Erfolgskriterien | |
|-----------------------------------|---|
| Lage und Standortaufwertung | <ul style="list-style-type: none"> - „Der Standort eines Projektes ist ausschlaggebend [...]“⁶⁵ - „Mit der Lage eines Projektes gehen die Entfernung zur Innenstadt, die Verkehrsanbindung und infrastrukturelle Ausstattung, das Image und Bedeutung [...] des Quartiers einher, sowie die Qualität des Umfeldes mit Makro- und Mikrolage.“⁶⁶ - Erfolg verspricht die Kombination aus guter Lage, Architektur und einem nachhaltigen Nutzungskonzept |
| Art und Grad der Nutzungsmischung | <ul style="list-style-type: none"> - Die Nutzungsmischung kann als identitätsstiftender Faktor eines Quartiers fungieren und es beleben - Eine hochwertige Nutzung nach dem Konzept des „highest and best use“⁶⁷ ist entscheidend - Die Nutzungen sollen die Bedürfnisse aller Nutzergruppen des Quartiers abdecken - Die einzelnen Nutzungen müssen konzeptionelle Verknüpfungen aufweisen und auf die Lage und das Umfeld des Quartiers abgestimmt und angepasst werden - Art (Wohnen, Büro, Gewerbe, Freizeit) und das Verhältnis der Nutzungsarten untereinander sind entscheidend |
| Konzeption | <ul style="list-style-type: none"> - Art und Grad der Nutzung werden innerhalb der Konzeption festgelegt - Publikumswirksame Erdgeschosszonen, ein passendes Mischungsverhältnis von Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Einzelhandel, sowie durch die Vernetzung von entstehenden Freiräumen sind zielführend - Flexibilität und Anpassungsfähigkeit sind Grundvoraussetzungen, durch sich verändernde Märkte, Wünsche der Akteur*innen und gesellschaftliche Veränderungen |
| Soziale Aspekte | <ul style="list-style-type: none"> - Soziale Ausgewogenheit im Quartier gilt als erfolversprechend - Öffentliche Plätze, ein abwechslungsreiches Angebot an Gewerbe, Gastronomie und Kultur, sowie Möglichkeiten zum Verweilen fördern den sozialen Austausch und sorgen für Aufenthaltsqualität - Voraussetzung: „Attraktive architektonische und städtebauliche Lösungen im öffentlichen Raum als auch bei Wohnungen, Büros und Gewerbeeinheiten“⁶⁸ - Dies wird durch eine nachhaltige Kombination von Wohnen, Arbeit, Freizeit, Beziehung, Mobilität und Kultur gewährleistet |
| Akzeptanz | <ul style="list-style-type: none"> - „Die öffentliche Akzeptanz kann für den Erfolg eines Quartiers wesentlich sein.“⁶⁹ - Fehlende Akzeptanz kann zu einer fehlenden Nachfrage führen. Die fehlende Lebendigkeit im Quartier schmälert den Erfolg einer Quartiersentwicklung - Erfolgreiche Quartiere zeichnen sich durch das Wohlbefinden der Bewohner:innen, der Identifikation innerhalb des Quartiers, sowie durch die Ablesbarkeit und Erlebbarkeit des städtischen Miteinanders aus |
| Qualitätsvolle Wirkung | <ul style="list-style-type: none"> - Verständlichkeit, Vergnügen, Schönheit oder Wahrnehmbarkeit machen die Qualität eines Quartiers aus – die Anordnung, Beziehung und Verbindung von Gebäuden ist ausschlaggebend - Aufenthaltsqualitäten und die wahrgenommene Qualität des Raumes und der Nutzungen laden auch Bewohner:innen anderer Quartiere und Stadtteile ein, den Raum zu nutzen |
| Wirtschaftlichkeit | <ul style="list-style-type: none"> - Ein einzelwirtschaftlich tragfähiges und städtebaulich verträgliches Quartier ist erfolgreich - Erfolgreich: Flächeneffizienz, Höhe der GFZ, Langfristige Investitionssicherheit - Auf veränderten Nutzeranforderungen muss leicht reagiert werden können, flexible Grundstrukturen ermöglichen Nutzungsänderung - Lösungsweisend: Mittelweg zwischen Flächeneffizienz und Flexibilität - Teilbarkeit der Immobilien in Nutzungsbereiche, - geschossweise und in den Etagen - Entscheidend ist das Zusammenspiel der Teilbereiche (hohe Wirtschaftlichkeit + geringe soziale Inklusion/ räumliche Qualität = kein erfolgreiches Quartier durch wenig Nutzwert) |
| Erfolgsziele | <ul style="list-style-type: none"> - Die beschriebenen Erfolgsvoraussetzungen sind eng miteinander verzahnt, weshalb sie sich überschneiden - Ein erfolgreiches Quartier unterliegt mehreren Zielsetzungen |

Vgl. Wieland 2014, S. 68 ff.; Dziomba/ Walther/ Muncke 2007, S. 11 ff.; Bone-Winkel 2001, S. 10 f., S.37 f.;⁶⁴
 Frick 2008., S. 82-204; Lammel 2008., S. 729; McMahan 2007, S. 549 f.⁶⁵
 Bone-Winkel 2008, S. 37⁶⁶
 Bone-Winkel 2008, S. 37⁶⁶
 McMahan 2007, S.549⁶⁷
 Wieland 2014., S. 68 ff.⁶⁸
 Wieland 2014., S. 68 ff.⁶⁹

Im Stadtentwicklungsplan 2025 werden grundsätzliche Prinzipien der Planung definiert. In der Stadtentwicklungspraxis in Wien wird im Zuge von Entscheidungsprozessen auf Standortbeurteilungen zurückgegriffen. Auf Basis dieser Prinzipien, sowie den untersuchten Parametern, können die in der Stadtentwicklung angestrebten Standortqualitäten abgelesen werden.⁷⁰

I. STADTENTWICKLUNG FÜR EINE DYNAMISCH WACHSENDE STADT⁷¹

Die lebenswerte Stadt

Angestrebt werden qualitätsvolle Grünräume, Stadtteile von hoher baukultureller Qualität und Nutzungsvielfalt. Genannt werden ebenfalls die Kombination von Wohn- und Arbeitsstätten, lebendige Erdgeschosszonen, sowie alltagsrelevante Einrichtungen in räumlicher Nähe.

Kurze Wege, vielfältige öffentliche Begegnungsräume für gegenwärtige wie auch künftige Bewohner*innen sowie das Angebot an kulturellen Aktivitäten, attraktiven Erholungsmöglichkeiten, Bildungsangeboten und Gesundheitsinfrastrukturen ohne Zugangsbarrieren werden beschrieben.

Die sozial gerechte Stadt

Die gezielte Bereitstellung von leistbarem Wohnraum steht im Fokus. So soll Segregation vermieden und soziale Durchmischung erleichtert werden. Alle Bewohner*innen sollen in den Genuss einer hochwertigen Baukultur und Stadtästhetik kommen.

Ein engmaschiges Netzwerk an beitragsfreien Kinderbetreuungseinrichtungen, sowie ein stetig erweitertes Angebot an öffentlichen Schulen mit Ganztagsbetreuung wird angestrebt. Bildungsangebote stellen einen essenziellen Standortfaktor dar, denn sie tragen wesentlich zur Lebensqualität einer Stadt bei.

Die weltoffene Stadt

Die Diversität der Bevölkerung stellt einen wesentlichen Entwicklungsfaktor dar. Die Stadtentwicklung soll die unterschiedlichen Lebensstile und Interessen berücksichtigen und auf geänderte Lebensstile und neue Nutzungsansprüche reagieren.

Dafür benötigt es soziale Analysen und die Bereitstellung von öffentlichem Raum für Austausch. Entsprechend qualitätsvolle und vielfältige öffentliche Räume sind wesentliche Bausteine der Lebensqualität neuer Stadtteile.

Stadt in Entwicklung – Die lernende Stadt

Die lernende Stadt soll an die neuen Anforderungen angepasst und im Hinblick auf die laufende Qualitätssicherung verbessert werden. Die Stadt soll weitergebaut werden ohne Sentimentalität, aber mit Respekt vor dem Bestand.

Rechtliche Rahmenbedingungen im Zuge der Stadterweiterung müssen dafür zukunftsweisend gesetzt werden.

Stadt der Möglichkeiten und der Prosperität

Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe finden Platz und passende Rahmenbedingungen vor. Aufgabe der Stadtentwicklung ist es, für eine Vielzahl unterschiedlicher Unternehmen – vom Industriebetrieb bis zum Kreativbüro – gute Standortbedingungen zu schaffen.

Die ökologische Stadt

Hohe Qualitätsstandards der städtischen Infrastruktur sollen gesichert und ausgebaut werden. Priorität hat die menschen- und umweltgerechte Mobilität, wobei der öffentliche Verkehr, der Fuß- und Radverkehr sowie die Elektromobilität im Fokus stehen.

Mit natürlichen Ressourcen, wie Boden, Wasser, Luft und Biodiversität, wird schonend umgegangen. Die kompakte und insofern energieeffiziente Bebauungsstruktur (mehrgeschossige Gebäude) wird angestrebt.

⁷⁰ Vgl. Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014, S. 20ff ; MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost 2020, S. 10 ff.
⁷¹ Vgl. Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014, S. 20ff ; MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost 2020, S. 10 ff.

II. QUALITÄTSVOLLE STADTSTRUKTUR UND VIELFÄLTIGE URBANITÄT ⁷²

Folgende Kriterien werden definiert:

- Innenwachstum vor Außenwachstum
- Wohnraumentwicklung im bereits bebauten Stadtgebiet und mehr Qualität in bestehenden Strukturen
- Stärkung der polyzentralen Stadtstruktur
- Wachstum entlang vorhandener Infrastrukturen, vorwiegend entlang hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel
- Dichten von mindestens Nettogeschossflächenzahl 1,5, im Bereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel mindestens NGFZ 2,5
 - Bei besonderer Lagegunst können im Zuge von Hochhausentwicklungen punktuell höhere Dichten erzielt werden
- Alle Vorhaben sind im Kontext bestehender, örtlicher Gegebenheiten zu bewerten (z. B. Übergangsbereiche zu niedrigeren Bebauungsstrukturen mit gewissem Nutzungscharakter)⁷³
- Kompakte Bauformen halten Siedlungswachstum in Grenzen
- Attraktives Grün- und Freiflächenangebot ermöglicht qualitätsvolle Urbanität
- Städtebau für eine smarte Stadt der Ressourcenschonung und der kurzen Wege

Qualitätsvolle Urbanität kann erreicht werden, wenn bestimmte Qualitätsmerkmale vorliegen:⁷⁴

- feinmaschiges Wegenetz durch angemessene Größe der Baublöcke
- funktionierende soziale Infrastruktur sowie Nahversorgungseinrichtungen
- hohe Wohnqualität durch Alltagstauglichkeit des Wohnbaus und differenziertes Angebot an öffentlichen Plätzen, Grün- und Freiflächen

Förster et al. zeigen Bedürfnisse der Bevölkerung auf, die, wenn sie erfüllt sind, von einer hohen Lebensqualität zeugen. Diese Bedürfnisse sollen in einem Quartier erfüllt werden können.⁷⁵

Ausgehend von diesen Bedürfnissen können im weiteren Schritt Standortfaktoren abgeleitet werden.

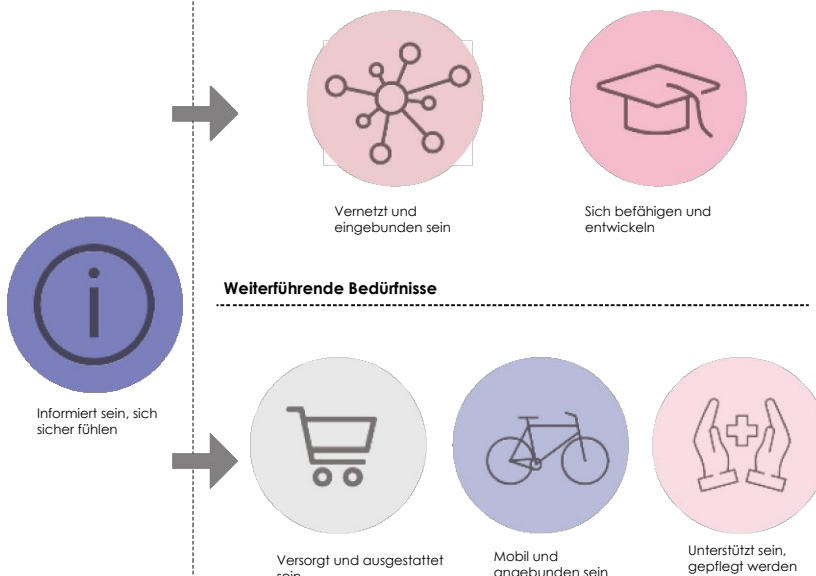


Abbildung 24 Bedürfnisse im Quartier

Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014, S. 34 72

Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014, S. 54 73

Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014, S. 48 74

Vgl. Förster et al. 2023, S. 29 75

2.1 Standortkriterien

Die Stadt- und Regionalforschung in Bonn entwickelte einen standardisierten Erhebungsbogen zur „Erhebung und Bewertung von Standortqualitäten“, der einen systematischen Blick auf die Qualitäten eines Quartiers und somit eine klare Einschätzung eines Quartiers ermöglicht. Kriterien, die untersucht werden, sind: ⁷⁶

- Bau- und Nutzungsstruktur
- Qualität des ÖPNV
- Qualität des MIV
- Bevölkerungs- und Sozialstruktur
- Image
- Wohnungsmarktindikatoren
- Infrastruktur (Versorgung, Bildung, Gesundheit, Freizeit)
- Grün im Wohnumfeld
- Ruhe

In der Wiener Planungspraxis werden standortbezogene Entscheidungen auf Basis folgender Kriterien getroffen: ⁷⁷

Bevölkerung (Lebensqualität):

- Dichte
- Öffentlicher Raum
- Grünflächenversorgung
- Erreichbarkeit
- soziale Infrastruktur
- Versorgung (Handelsangebote, Ärzte u.ä)
- Freizeit / Kultur

Bevölkerung (Gesundheit):

- Lärmbelastung

Boden, Grundwasser:

- Versiegelung

Sachwerte, kulturelles Erbe:

- Architektonisch wertvolle Gebäude
- Kulturelles Erbe

Landschaft:

- Landschaftsbild, -charakteristik
- Landschaftszusammenhang

In der Literatur der Immobilienentwicklung werden zum Teil Standortkriterien definiert, die für die qualitative Stadtentwicklungsplanung relevante Standortkriterien

wiedergeben. Beispielhaft werden die von Stephan Bone-Winkel und Karl-Werner Schulte definierten Standortfaktoren aufgezeigt. ⁷⁸

(Abbildung 25)

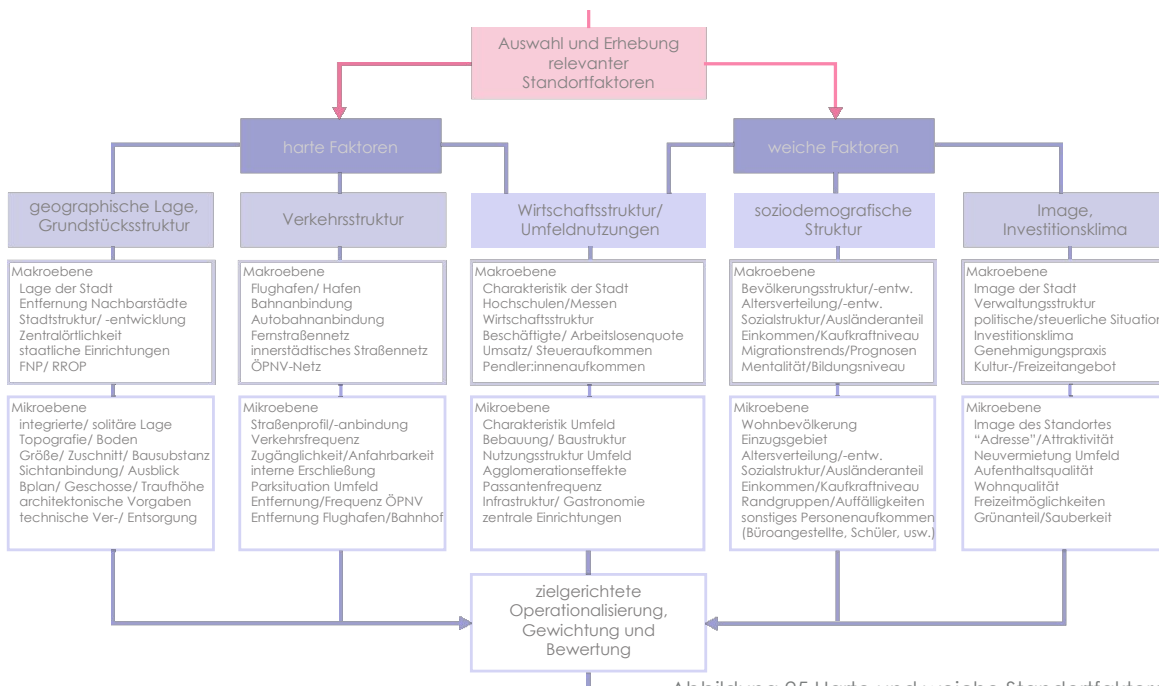


Abbildung 25 Harte und weiche Standortfaktoren

⁷⁶ Vgl. Geographisches Institut der Universität Bonn.

⁷⁷ Vgl. MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost 2020, S. 49 ff.

⁷⁸ Stephan Bone-Winkel und Karl-Werner Schulte 2008, S. 148

Standortkriterien in der Quartiersentwicklung Aus dem Experteninterview

Ergänzend zu den Kriterien, die aus der Literatur hervorgingen, wurde ein Experteninterview durchgeführt. Einerseits um zu prüfen, ob die auf den vorherigen Seiten aufgeführten Kriterien tatsächlich angewendet werden. Andererseits diente das Interview der Qualitätskontrolle der gewählten Kriterien. **(Kapitel C3)**

Die Lage des Standortes wurde als eines der wichtigsten Standortkriterien genannt, ebenso die Anbindung des Standortes an das öffentliche Verkehrsnetz. Attraktive Lagen, sind Lagen, die sich in urbanen Lagen

-nicht in der Peripherie

-in bereits akzeptierten und nachgefragten (Wohn-)Gebieten

befinden.⁷⁹ Die Lage in nachgefragten Gebieten beeinflusst das Image des Standortes. Es lässt einerseits auf die vorhandenen Sozialstrukturen im Standortumfeld schließen, andererseits auf die Qualität des öffentlichen Raumes, der Nutzungsmischung sowie des Wohnens.⁸⁰

Standorte, die eine für das Nutzungskonzept geeignete Widmung und entsprechende bauliche Bestimmungen besitzen, weisen eine höhere Qualität auf. Widmungen wie GB-GV, W und WGV bieten ideale Voraussetzungen, um gemischt genutzte Quartiere umzusetzen. Der Umsetzungsprozess sowie der Aushandlungsprozess mit der Stadt Wien sind vereinfacht. Bei der Widmung handelt es sich jedoch nicht um ein Ausschlusskriterium. Ein Nachteil der Umwidmung ist die zeitliche Komponente. Sollte es sich jedoch um einen hochqualitativen Standort handeln, kann eine Umwidmung in Erwägung gezogen werden. Die Standortentscheidung wird zusätzlich durch die Grundstücksgröße und die im Bebauungsplan festgelegte Bauklasse beeinflusst. Die angestrebte Nutzung soll eine sinnvolle Verknüpfung mit den Nutzungen der Umgebung aufweisen. Art und Grad der Nutzung werden in der Konzeption definiert und sind von großer Wichtigkeit.⁸¹

Vgl. Marlene Furthner 08.09.2023. 79
Vgl. Marlene Furthner 08.09.2023. 80
Vgl. Marlene Furthner 08.09.2023. 81

3.1 Kriterienkatalog

Aus den genannten Erfolgs- und Standortkriterien wurden Beurteilungskriterien abgeleitet. Die Kriterien wurden aufbauend auf der Forschungsthematik, den Zielen und dem geplanten Nutzungskonzept ausgewählt, in einen Kriterienkatalog überführt und entsprechend operationalisiert. Anhand dieser Kriterien können die Qualitäten eines Standortes für eine erfolgreiche Quartiersentwicklung messbar gemacht und in weiterer Folge die (Nutzungs-) Potenziale dargestellt werden.

Mithilfe des Kriterienkatalogs werden die Standortanalysen durchgeführt und Standortentscheidungen getroffen. Er stellt das Gerüst zur Identifizierung der räumlichen Qualitäten und der Potenziale der Supermarktstandorte in Bezug auf die Entwicklung von gemischt genutzten Quartieren dar.

Der Katalog gliedert sich in drei Betrachtungsebenen:

- Umsetzbarkeit,
- Standortqualität,
- Charakteristik des Standortumfeldes

Die multikriterielle Bewertung ist als ein Modell zu verstehen, dessen Vorteil in der Abbildung des Kontextes und des Verstehens der Standorte und Standortumfelder liegt. Sie dient dazu, Bezüge herzustellen und realitätsbezogene Empfehlungen und Handlungsanleitungen aussprechen zu können.

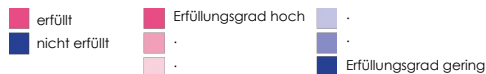
Es geht darum, die Unterschiedlichkeiten der Standorte zu identifizieren, um so Richtungen zu bestimmen und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie sich die Supermarktparkplätze nachhaltig entwickeln können. Es können Visionen und Zukunftsperspektiven reflexiv erarbeitet werden und in weiterer Folge Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden.

Das Ergebnis der Standortanalysen stellt ein multikriterielles Bewertungsraster dar.

(Abbildung 25)

Multikriterielles Bewertungsraster

Übersicht der Beurteilungskriterien



| Standortnummer | Beurteilungskriterien | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|-----------------------|----|----|----|----|------------------|----|----|----|----|----|----|----|-------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--|
| | Umsetzbarkeit | | | | | Standortqualität | | | | | | | | Charakteristik Standortumfeld | | | | | | | |
| | U1 | U3 | U2 | U4 | U5 | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | S7 | S8 | SU1 | SU2 | SU3 | SU4 | SU5 | SU6 | SU7 | |
| S01 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S02 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S03 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S04 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S05 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S07 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S09 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S11 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S12 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S13 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S14 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S15 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S17 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S18 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S19 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S20 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S21 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S23 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S24 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S26 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S27 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| S28 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sx | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Abbildung 26 Multikriterielles Bewertungsraster

| Beurteilungskriterium | Kriterium | Indikator | Skalierung |
|-----------------------|---|---|--|
| | U1 Lage | Eignung des Standortes für eine nachhaltige Quartiersentwicklung - In bestehendes Siedlungsgebiet eingebettet - Nicht in bestehendes Siedlungsgebiet eingebettet und/ oder monostrukturiertes Umfeld (Industrie, Gewerbe) | Im Umkreis von 500m des Standortes >50% der Fläche ist bebaut <50% der Fläche ist unbebaut und/ oder hat ein monofunktioniertes Umfeld (Industrie, Gewerbe) |
| | U2 Größe | -Eignung der (Supermarkt-)Arealgröße (Gesamtfläche) zur Entwicklung eines (Impuls-)Quartiers | - > 0,5 ha ja - < 0,5 ha nein |
| | U3 Widmung | -Eignung der Widmung für eine Quartiersentwicklung mit gemischter Nutzung* (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe) *siehe Kapitel B.3 | -Widmung geeignet (W-GV, GB, GB-GV,P,W) -Widmung ungeeignet (GB-BG,IG,Schutzzone, Bausperre) |
| | U4 Form | -Eignung der Form des (Supermarkt-) Grundstückes -Wirtschaftlichkeit bei Bebauung des Grundstückes -Grundstücksbreite -Ausformung der Ecken des Grundstückes | -Eignung -Winkel weicht <25 Grad von 90 ab (Winkel <65 Grad) -Grundstücksbreite >12m -Keine Eignung -Winkel weicht >25 Grad von 90 ab (Winkel <65 Grad) -Grundstücksbreite <12m |
| | U5 Bausubstanz | - Entscheidungsgrundlage Gebäude erhalten/ Abriss -Statisches Aufstockungspotential | -Aufstockung möglich? -ja -Nein |
| | S1 Bauklasse | -Zulässige Gebäudehöhe -Potenzial Bebaubarkeit | Bessere Eignung - BK >4 - BK 4 - BK 3 Geringere Eignung - BK 2 - BK 1 |
| | S2 Bebauungsdichte | - Flächenmäßige & Volumenbezogene Ausnutzbarkeit des Bauplatzes - Potenzial Bebaubarkeit | - >=60% - <=60% - keine Festlegung im BBP |
| | S3 Besondere Bestimmungen | - Ist die Umsetzung eines nutzungsgemischten Quartiers (Wohnen, Arbeiten, Gewerbe) uneingeschränkt möglich? | - Ja - Nein |
| | S4 Nahversorgung Bildungs- & Gesundheitseinrichtungen | - Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Kindergärten (öffentlich) & Allgemeinärztinnen im Radius von 500 Meter | - sehr gut >2 Einrichtungen von B&G - gut mehrere Ärzte + 1 Schule oder umgekehrt - mittel 1 Allg.Arzt, 1 VS; nur Ärzte/ Schulen - schlecht kein Allg.Arzt, keine VS |
| | S5 ÖV - Erreichbarkeit | -Erreichbarkeit von hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln im Radius von 500 Meter | - sehr gut - S- & U-Bahn Haltestelle(n) - sehr gut - U-Bahn Haltestelle(n) - gut - S-Bahn Haltestelle(n) - mittel - Straßenbahn Haltestelle(n) - schlecht - Bus Haltestelle(n) |
| | S6 Öffentliches Grün | -Erreichbarkeit qualitativer Grünräume im Nahbereich des Supermarktareals zur Fuß in unter 5 Gehminuten | - sehr gut - mehrere größere Grünflächen - gut - mehrere mittelgroße Grünflächen oder 1 größere + mehrere kleinere - mittel - 1-2 kleinere Grünflächen - schlecht - keine Grünfläche |

Abbildung 27 Kriterienkatalog

* Bebauungsbestimmungen laut Flächenwidmungs- & Bebauungsplan

| Beurteilungskriterium | Kriterium | Indikator | Skalierung |
|--------------------------------------|--|---|---|
| | S7 Lärmbelastung | - Lärmbelastung durch angrenzende, hoch frequentierte Infrastruktur (MIV/Schiene) | Lärmbelastung - gering 55-60 db - mittel 60-65 db - hoch 65-70 db - sehr hoch 70-75 & höher |
| | S8 Erschließung Radverkehr | - Erschließung des (Supermarkt-) Arealis mittels ausgewiesenen Radwegen | - Ja - Nein |
| Charakteristik Standortumfeld | SU1 Nutzungsstruktur | -Verhältnis der Nutzungsarten in % im Umkreis von 500m | - Überwiegend betriebliche Nutzung (>60%) - Überwiegend Wohnnutzung (>60%) - Überwiegend gemischte Nutzung (>60%) - Überwiegend wohn- & gemischte Nutzung (>60%) - Überwiegend wohn- & betriebliche Nutzung (>60%) - heterogene Mischung (nichts über 60%) |
| | SU2 Bevölkerungsdichte | -Einwohner*innen pro ha Baulandfläche -Einzugsradius 500m (Nachbarschaft) -überwiegende Einwohner*innenzahl | - >400 EW/ha - 100-200 EW/ha - 300-400 EW/ha - 50-100 EW/ha - 200-300 EW/ha - bis 50 EW/ha |
| | SU3 Gebäudetypologien | - Einbettung neues Quartier -überwiegende Typologie nach Wohngebietstypen | Wohngebietstypen* - 1 - 5 - 9 - 13 - 2 - 6 - 10 - 3 - 7 - 11 - 4 - 8 - 12 *siehe Kapitel C 4.3 |
| | SU4 Gebäudehöhen | - Einbettung neues Quartier -Überwiegende Geschosskategorie K1 = Klasse 1&2 (1,6-7,5m) K2 = Klasse 3&4 (7,6-12m) K3 = Klasse 5&6 (12,1-21m) K4 = Klasse 7&8 &9 (21,1-35m) K5 = Klasse 9(>35m) | -überwiegend Kategorie 1 (>50%) - überwiegend Kategorie 2 (>50%) - überwiegend Kategorie 3 (>50%) - überwiegend Kategorie 4 (>50%) - überwiegend Kategorie 5 (>50%) |
| | SU5 Sozialstruktur | - Einbettung neues Quartier -Sozialräumliche Cluster* im Radius von 500m (Nachbarschaft) *siehe Kapitel C 4.3 | -Cluster I -Cluster II -Cluster III -Cluster IV -Cluster V -Cluster VI -kein Cluster überwiegt |
| | SU6 Wohnqualität | -WienerInnen die sehr gerne in ihrem Wohngebiet leben in % = Wohnzufriedenheit | Wohnzufriedenheit ->90% sehr viele - ab 75-90% viele -ab 50-75% mittel -ab 30-50% wenige -bis 30% sehr wenige |
| | SU7 Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten | -Erreichbarkeit wichtiges Naherholungsgebiet Fuß <= 20 min. oder Rad <= 15 min. oder ÖV <= 15 min. *siehe Kapitel C 4.3 | - sehr gut erreichbar (3 von 3) - gut erreichbar (2 von 3) - mittelmäßig erreichbar (1 von 3) |

4.1 Standortanalyse nach Kriterien der Umsetzung

UI LAGE

Das Kriterium der Lage wurde in der Literatur als eines der wichtigsten Standortkriterien für eine erfolgreiche Quartiersentwicklung genannt. In dieser Arbeit beschränkt sich die Betrachtung auf die Mikrolage, da sich alle betrachteten Standorte in der Stadt Wien befinden. Analysiert wird die Lage der Standorte im Stadtgefüge. Eine Quartiersentwicklung wird an Standorten angestrebt, die in das bestehende Siedlungsgefüge eingebettet sind. Die Standorte, bei denen dies nicht der Fall ist, werden von

der weiteren Beurteilung ausgeschlossen. Ob ein Standort integriert ist oder nicht, kann je nach Forschungsinteresse an verschiedenen Kriterien ausgemacht werden. Der Bevölkerungsdichte, der Bebauungsdichte, der Anbindung an das Straßennetz, der Entfernung zur Innenstadt et cetera.

Als Indikator wurde in dieser Arbeit die



Abbildung 28 Lage der untersuchten Standorte in Wien

„Eignung der Lage des Standortes“ definiert. Die Eignung wird anhand der bebauten Fläche im Umkreis von 500 Meter des Supermarktareals gemessen.

Ist >50 % der Fläche bebaut, gilt das Supermarktareal als eingebettet und somit der Standort als geeignet. Ist <50 % der Fläche unbebaut und/ oder weist ein monostrukturiertes Umfeld (Industrie, Gewerbe) auf, gilt das Supermarktareal und somit der Standort als nicht eingebettet und ungeeignet.

Ist das Ergebnis unklar, können zwei weitere Indikatoren herangezogen werden. Liegt der Standort am Rand des Siedlungsgebietes und/ oder ist die Erreichbarkeit vorwiegend mit dem MIV möglich, weist dies darauf hin, dass der Standort keine Eignung besitzt.

- >50% der Fläche ist bebaut
- <50% der Fläche ist unbebaut und/ oder hat ein monostrukturiertes Umfeld (Industrie, Gewerbe)

U1 Lage

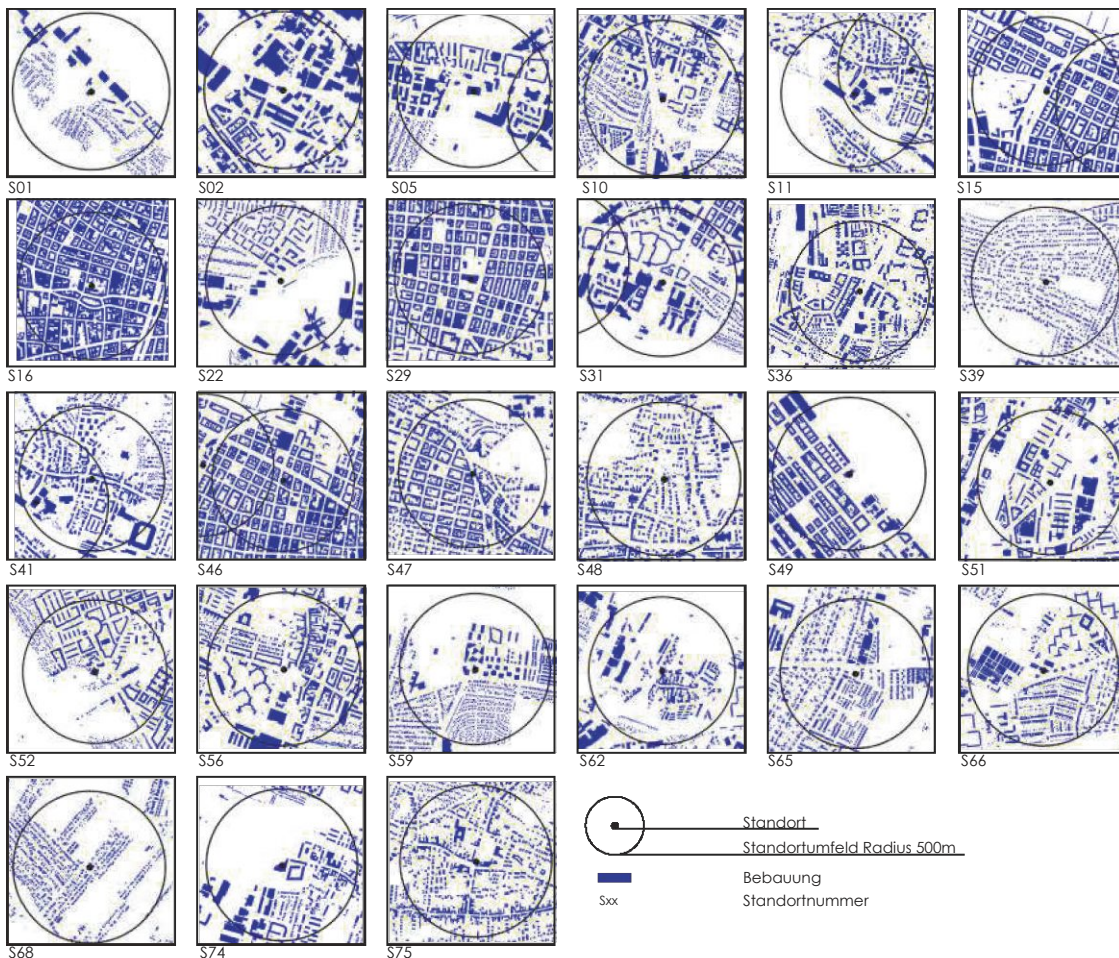


Abbildung 29

U2 GRÖSSE

Die Größe und der räumliche Bezugsrahmen eines Quartiers wurden im **Abschnitt B** erläutert. Das Kriterium der „Größe“ beschreibt die minimale Größe, die ein Supermarktareal aufweisen muss, um für die Entwicklung eines (Impuls-) Quartiers (**siehe B.2**) geeignet zu sein. Anhand der gebauten Stadtstruktur in Wien lässt sich ablesen, dass auf einer Grundstücksfläche von 0,2 Hektar zwei Wohngebäude + Freiraum errichtet werden können, auf einer Fläche von 0,5 Hektar 5 Wohngebäude + Freiraum. Als Mindestgröße für ein geeignetes Supermarktareal wurden 0,5 Hektar festgelegt. Der Indikator stellt die „Eignung der Supermarktarealgröße“ dar. Die Eignung bezieht sich auf die Gesamtfläche des Areals. Beträgt diese inklusive bestehender Bebauung $\geq 0,5$ ha, wird die Größe und somit der Standort als geeignet erachtet. Beträgt die Gesamtfläche $< 0,5$ ha, wird das Areal und so der Standort als weniger geeignet eingestuft. Die Größe stellt kein Ausschlusskriterium dar. Überwiegen die Standortqualitäten der restlichen Kriterien, ist eine Entwicklung möglich.

-  $> 0,5$ ha
-  $< 0,5$ ha

U3 WIDMUNG

Die Flächenwidmung gibt an, wie ein Grundstück rechtsverbindlich genutzt werden kann. In dieser Arbeit wird die unkomplizierte und kurzfristige Entwicklung von qualitativ hochwertigen, Nutzungsgemischten Quartieren forciert. Um ein gemischt genutztes Quartier entwickeln zu können, werden folgende Widmungen angestrebt.



- GB
Gemischtes Baugebiet
- GB-GV
Gemischtes Baugebiet – Geschäftsviertel
- W-GV
Wohngebiet-Geschäftsviertel
- Auch möglich sind
- W
Wohngebiete
- P
Parkplatz

Diese Widmungen werden als geeignet definiert. Die Widmung eines Grundstücks wird als ungeeignet eingestuft, wenn es folgende Widmung besitzt:

- GB-BG
Gemischtes Gebiet-Betriebsbaugebiet
- IG
Industriegebiet

Schutzzonen und Bausperren sollen gleichermaßen vermieden werden.

Es besteht weiterer Forschungsbedarf für Standorte, die laut diesem Kriterium keine Eignung besitzen, jedoch hohe Qualitäten innerhalb der restlichen Kriterien aufweisen.

-  Widmung geeignet (W-GV, GB, GB-GV, P, W)
-  Widmung ungeeignet (GB-BG, IG, Schutzzone, Bausperre)

U4 FORM

Die Form eines Grundstücks hat großen Einfluss auf das architektonische Gesamtkonzept. Einerseits gibt die Form Aufschluss über die Möglichkeit der Bebauung mit einem (Wohn-) Gebäude, andererseits lässt sich durch die Form auf die Wirtschaftlichkeit der Bebauung schließen. Die Wirtschaftlichkeit spiegelt sich in der Ausnutzbarkeit der Grundstücksfläche wider, wobei wohlgeformte Grundstücke besser ausnutzbar sind, als andere. Die Idealform, welche am einfachsten und am wirtschaftlichsten zu bebauen ist, ist die des Rechtecks in der Proportion 3:4. Sehr schmale, lang gezogene Grundstücke sind schwierig zu bebauen, da einerseits die Abstandsflächen eingehalten, andererseits vernünftige Raumbreiten angestrebt werden müssen.⁸² Rechteckige Grundstücke sind im Bestand schwer zu finden. Durch dieses Beurteilungskriterium sollen Grundstücke mit geeigneten Grundstücksformen herausgefiltert werden. Der Indikator der „Eignung der Form des Grundstückes“ spiegelt sich in der Ausformung der Ecken des Grundstückes, sowie in der Breite des Grundstückes wider. Weicht der Winkel der Ecken mehr als 25 Grad von 90 Grad ab (Winkel < 65 Grad), wird das Grundstück als weniger geeignet eingestuft, da zu viel Fläche entsteht, die nicht ideal genutzt werden kann.⁸³ Die Breite ist maßgeblich, da auf einem Grundstück, dessen Breite unter 12 Meter beträgt, nur schwierig ein Wohngebäude (Mehrparteien) umgesetzt werden kann. Es werden Supermarktareale angestrebt, dessen Ecken

Vgl. Stefan Oberhauser 2011. 82
Vgl. Stefan Oberhauser 2011. 83

den Winkel von 90 Grad nicht um mehr als 25 Grad unterschreiten und eine Breite von ≥ 12 Meter aufweisen. Treffen diese Parameter auf ein Areal zu, wird es als geeignet eingestuft.

 Eignung

 Keine Eignung

U5 BAUSUBSTANZ

Die Nachverdichtung von Supermärkten durch Aufstockung der -meist- einstöckigen Gebäude ist wünschenswert und sinnvoll. Meist ist dies aufgrund der Statik der in Leichtbauweise errichteten Gebäude nur durch das Nachrüsten der Statik möglich.

Durch dieses Kriterium soll ausgelotet werden, ob bei den bestehenden Gebäuden die (statische) Möglichkeit der Aufstockung besteht. Laut Pasquali ist eine Aufstockung als sinnvoll zu betrachten. Die Akzeptanz und die Umsetzungsbereitschaft der Supermarktbetreiber*innen ist höher, da die Supermärkte bei einer Aufstockung nicht geschlossen werden müssen.⁸⁴

Das Kriterium soll den Entscheidungsprozess bezüglich des Erhaltes/ Abrisses des Bestandsgebäudes erleichtern und eine Argumentationslinie ermöglichen. In die Entscheidung wird das Alter des Gebäudes hinzugezogen, da es Auskunft über die bestehende Nutzungsdauer gibt. Hallen in Leichtbauweise haben laut Finanzministerium und der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer laut AfA-Tabellen eine Nutzungsdauer von 14 Jahren.⁸⁵

Die Größe des Supermarktareals, sowie die Lage des Bestandsgebäudes am (Supermarkt-)Areal kann in die Entscheidungsfindung hinzugezogen werden. Ist das Gebäude unvorteilhaft am Areal platziert, sodass ein hohes Maß an nicht oder schwierig zu bebauender Fläche zur Verfügung steht, ist ein Abriss des Bestandsgebäudes sinnvoll. Bei kleinen Arealen, bei denen keine Aufstockung über dem Bestandsgebäudes möglich ist, muss abgewogen werden, ob die bebaubare Restfläche (minus Abstandsflächen etc.) eine wirtschaftliche Bebauung mit angestrebtem Nutzungs-mix (**Kapitel B.3**) zulässt.

Aufstockung möglich?

 ja

 nein

⁸⁴ Vgl. Marlene Fürthner 08.09.2023.

⁸⁵ Vgl. bauprofessor.de Lexikon 2023.

4.1.1 Bewertungsfazit

Die Beurteilung mittels Beurteilungskriterien der „Umsetzbarkeit“ wurde durchgeführt. Es ist erkennbar, dass 7 der Standorte eine ungeeignete Lage aufweisen und so von der weiteren Beurteilung ausgenommen werden. Mehr als 50 % der Standorte besitzen ungeeignete Widmungen. Meist weisen sie die Widmung GB-BG, Gemischtes-Gebiet-Betriebsgebiet auf. Diese Standorte befinden sich überwiegend in monofunktionalen und industriell geprägten Gebieten, wobei die Lage häufig gleichermaßen als ungeeignet eingestuft wurde.

Standorte, welche eine ungeeignete Widmung aufweisen, deren Lagen als geeignet eingestuft wurden, weisen des Öfteren Arealgrößen von >0,5 ha auf. Diese Standorte besitzen Potenzial für die weitere Forschung, da sie sich häufig in Wohn- oder gemischt genutzten Gebieten befinden.

Hinsichtlich der Bewertung der Bausubstanz kann - ausgenommen bei sehr offensichtlichen Fällen - aufgrund der vorherrschenden Datenlage zu Gebäudealter und -bauweise keine fundierte Einschätzung abgegeben werden. Supermarktgebäude werden jedoch im Regelfall in Leichtbauweise errichtet, wobei eine Überbauung mit statischen Nachrüstungen einhergehen muss, so die Einschätzung. Bei den Beurteilungskriterien Größe, Form und Bausubstanz handelt es sich nicht um Ausschlusskriterien, anders bei Lage und Widmung.

27 der 75 beurteilten Standorte besitzen geeignete Lagen und Widmungen.

Standorte mit größeren Supermarktarealen besitzen grundsätzlich bessere Eignungen. Besitzen kleinere Standorte bessere Standortqualitäten oder eine höhere Qualität des Umfeldes, muss abgewogen werden. In Bezug auf die Form kann die Evaluierung nach Beurteilung der Qualitäten durchgeführt werden.

| Nr. | Beurteilungskriterien | | | | |
|-----|-----------------------|---------------|---------------|---------|---------------|
| | Lage | | Widmung | | Bausubstanz |
| | U1 | U3 | U2 | U4 | |
| S01 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S02 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S03 | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S04 | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S05 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S06 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S07 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S08 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S09 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S10 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S11 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S12 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S13 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S14 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S15 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S16 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S17 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S18 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S19 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | nicht erfüllt |
| S20 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S21 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | nicht erfüllt |
| S22 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S23 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S24 | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S25 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S26 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S27 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S28 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S29 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S30 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S31 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S33 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S34 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S35 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S36 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S37 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S39 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S40 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S41 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S42 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S43 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S44 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S45 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S46 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S47 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S48 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S49 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S50 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S51 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S52 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S53 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S54 | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S55 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S56 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S57 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S58 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S59 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S60 | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S61 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S62 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S63 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S64 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S65 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S66 | erfüllt | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S67 | erfüllt | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S68 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S69 | erfüllt | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S70 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S71 | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S72 | nicht erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S73 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S74 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |
| S75 | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt | erfüllt |

erfüllt
nicht erfüllt

Abbildung 30 Ergebnis-tabelle Umsetzbarkeit

4.2 Standortanalyse nach Kriterien der Standortqualität

BEBAUUNGSBESTIMMUNGEN

Die Bebauungsbestimmungen sind in Österreich im Bebauungsplan verankert. Je Widmung, sowie je Grundstück sind verschiedene Vorschriften einzuhalten, sowie nicht zulässige Handlungen definiert. Für die Arbeit relevante Sachverhalte, die im Bebauungsplan definiert sind, sind die besonderen Bestimmungen, die Bauklasse sowie die Bebauungsdichte. Diese Bestimmungen sind fundamental, um zu erkennen, welche Supermarktareale besser für eine Entwicklung geeignet sind, als andere. Frick betont, dass die Nachhaltigkeit in der Nutzung der verfügbaren Potenziale - worunter die Ausnutzbarkeit von Flächen verstanden werden kann - mitunter als prägender Erfolgsfaktor einer Projektentwicklung fungieren kann.⁸⁶ Die folgenden Kriterien spiegeln die ökonomischen Qualitätsmerkmale wider, da sie Faktoren sind, mit welchen die Ausnutzbarkeit der Grundstücke, die Flächeneffizienz, sowie die erzielbare BGF errechnet werden können. Diese Faktoren wurden unter anderem als Erfolgsfaktoren (**Kapitel C.2**) beschrieben.

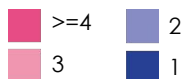
Die ökonomischen Kriterien können jedoch nicht die alleinigen Entscheidungsträger einer Entwicklung sein.

S1 BAUKLASSE

Die Bauklassen im Wiener Bebauungsplan geben den Rahmen vor, in dem sich die zulässige Gebäudehöhe unter Berücksichtigung der Abstandsbestimmungen bewegen darf. Innerhalb der besonderen Bestimmungen wird zusätzlich die erlaubte Ausformung der Dachgeschosse erläutert.

Bauklasse I: mindestens 2,5 m, höchstens 9 m
Bauklasse II: mindestens 2,5 m, höchstens 12 m
Bauklasse III: mindestens 9 m, höchstens 16 m
Bauklasse IV: mindestens 12 m, höchstens 21 m
Bauklasse V: mindestens 16 m, höchstens 26 m
Bauklasse VI: mindestens 21 m,

Die Bauklassen 5 & 6 werden zu einer Kategorie zusammengefasst (>4). In der Beurteilung gilt, je höher die Bauklasse, desto besser. Es kann mehr Nutzfläche geschaffen werden und die Bebauung ist ökonomischer. Die Potenziale sollen effizient genutzt werden.



⁸⁶ Vgl. Frick 2008, nach Wieland 2014, S.68 ff.
⁸⁷ Vgl. WKO Wien.

S2 BEBAUUNGSDICHTE

Im Wiener Bebauungsplan sind Bestimmungen über die flächenmäßige und volumenbezogene Ausnutzbarkeit der Bauplätze oder von Teilen davon verankert. Unterirdische Gebäude und Gebäudeteile fließen nicht in die Berechnung ein. Je höher die erlaubte Dichte, desto qualitativer ist die Fläche. Zu beachten ist, dass zu dicht bebaute Gebiete an Qualität verlieren können. Die Dichten sind jedoch an die Wiener Standards angepasst. Generell gilt, dass bei einer Bauplatzfläche von über 500 m² 10 % der Fläche unverbaut bleiben müssen. Im Wohngebiet und im gemischten Baugebiet (Ausnahme Geschäftsviertel und Betriebsbaugebiete) darf bei offener und gekuppelter Bauweise, sowie bei der Gruppenbauweise die bebaute Fläche nicht mehr als ein Drittel der Bauplatzfläche betragen (ausgenommen ist die geschlossene Bauweise). Die bebaute Fläche in der Bauklasse I darf nicht mehr als 470 m², in der Bauklasse II nicht mehr als 700 m² betragen.⁸⁷



S3 BESONDERE BESTIMMUNGEN

Die Errichtung von Wohnungen kann in Wien durch die besonderen Bestimmungen im Bebauungsplan verboten werden. Da dies die gewünschte Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers, das die Wohnnutzung beinhaltet, weitestgehend einschränkt, sollen durch dieses Kriterium jene Standorte herausgefiltert werden, auf welchen die gewünschte Nutzungsmischung möglich ist. Im weiteren Schritt kann überlegt werden, ob auf qualitativ hochwertigen Standorten, die dieses Kriterium nicht erfüllen, andere Nutzungsgemischte Entwicklungen entstehen können, welche Wohnen nicht beinhalten.

Operationalisiert wurde das Kriterium anhand des Indikators der uneingeschränkten Möglichkeit der Umsetzung eines Nutzungsgemischten Quartiers, das die Wohnnutzung beinhaltet.



S4 NAHVERSORGUNG MIT BILDUNGS- UND GESUNDHEITSEINRICHTUNGEN

Die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von öffentlichen Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen im näheren Umfeld (Radius von 500 m) wird analysiert. Dieses Kriterium kann einerseits Aufschluss über die Qualität der Standorte geben, andererseits kann in Bezug auf die weiterführende Konzeption definiert werden, inwiefern Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen in den Nutzungen des neuen Quartiers berücksichtigt werden müssen.

Unter den Bildungseinrichtungen werden öffentliche Volksschulen verstanden, da sie zur grundlegenden Primarbildung zählt. Es wird also als grundsätzliche Infrastruktur verstanden, die im Nahbereich von Wohnstandorten gegeben sein soll. Unter Gesundheitseinrichtungen werden Allgemeinärztinnen definiert, da die Nahversorgung der allgemeinen Gesundheitsversorgung im Fokus steht. Fachärzte werden nicht betrachtet.

Sind im Radius von 500 m von dem untersuchten Standort mehr als zwei Bildungs-, sowie mehr als zwei Gesundheitseinrichtungen erreichbar, wird die Nahversorgung als sehr gut, können mehrere Allgemeinärzt*innen und eine Volksschule - oder umgekehrt - erreicht werden, als gut definiert. Als mittelmäßig wird die Nahversorgung beurteilt, ist ein:e Allgemein:ärztin, ODER eine Volksschule erreichbar. Sind NUR Gesundheits- oder NUR Bildungseinrichtungen erreichbar (nicht beides), wird die Nahversorgung ebenfalls als mittelmäßig eingestuft. Sollte keine Gesundheits- oder Bildungseinrichtung erreichbar sein, wird die Nahversorgung als schlecht definiert.

- Sehr gut
- Gut
- Mittel
- Schlecht

S4 Nahversorgung Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen

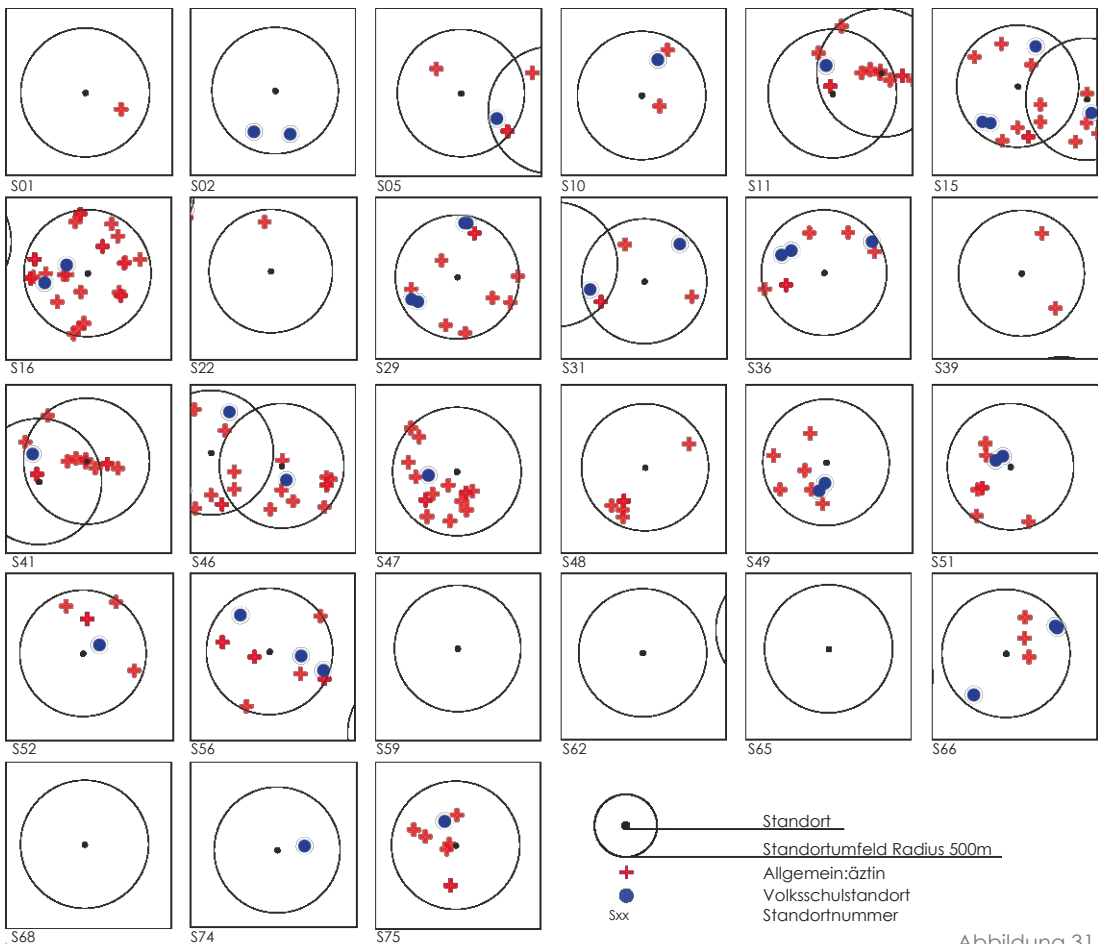


Abbildung 31

S5 ÖV ERREICHBARKEIT

Die Verkehrsanbindung wurde als grundlegender Erfolgsfaktor, sowie als essenzielles Standortkriterium beschrieben. Dieses Kriterium spiegelt die Anbindung des Standortes an den öffentlichen Verkehr wider, da die Anbindung mit dem MIV an jedem Standort gegeben und in dieser Arbeit nicht zu forcieren ist. Die Anbindung eines Standortes an den öffentlichen Verkehr ist notwendig, um den nachhaltigen Aspekt der Mobilität zu unterstützen. Im Jahr 2025 sollen die Wiener*innen 80 Prozent ihrer Wege mit dem ÖPNV, auf dem Rad oder zur Fuß zurücklegen. Um dieses Ziel zu erreichen, steht die Optimierung und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Fokus.⁸⁸

Gut mit dem ÖV-Netz erschlossene Standorte besitzen eine höhere Qualität. Supermarktstandorte, die in das Siedlungsgefüge eingebettet sind (siehe Kriterium U01) sind häufig gut an den öffentlichen Verkehr angebunden, primär mit Bus und Straßenbahn. Der Fokus des Kriteriums liegt in Folgedessen auf

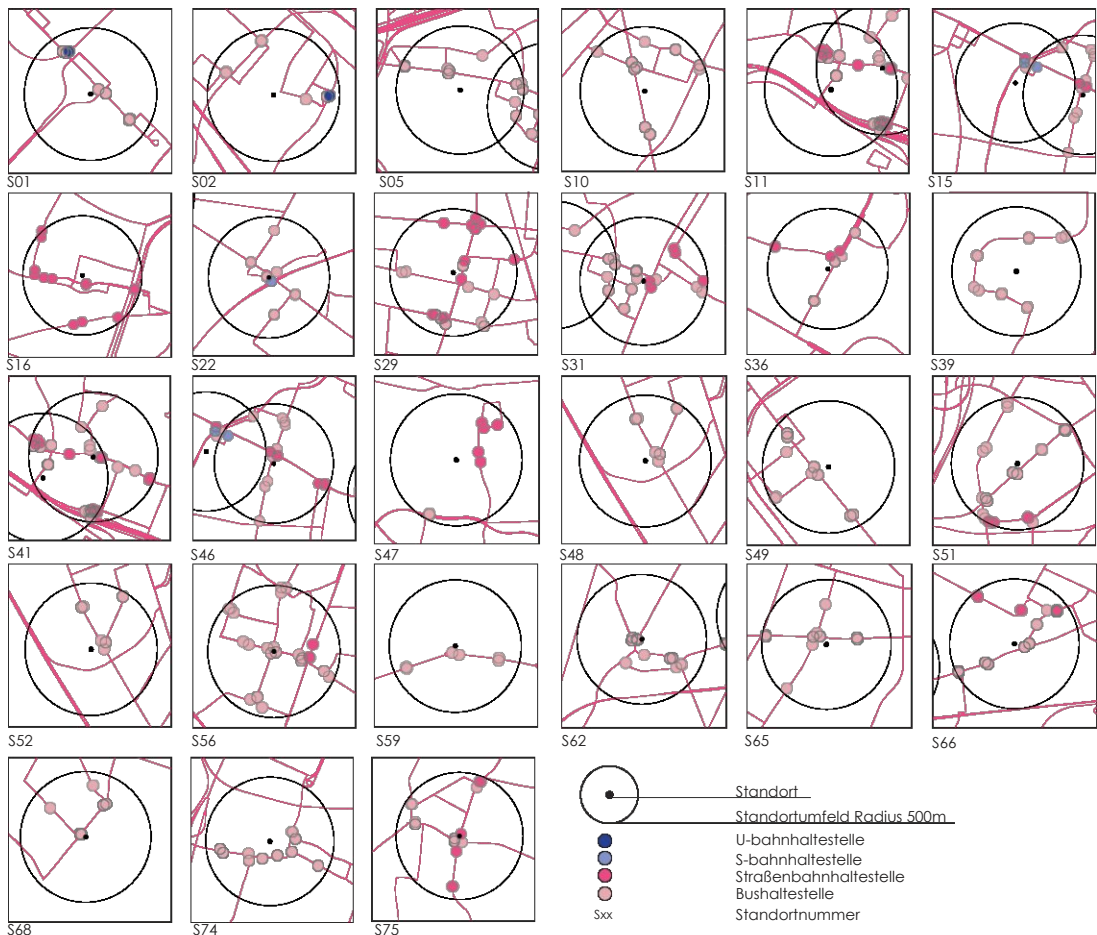
der Erreichbarkeit von hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln im Radius von 500 m. Für die Qualität der Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen im Radius von 500 m wurde definiert:

- Sehr gut: S- und U-Bahnhaltestelle(n) erreichbar
- Sehr gut: U-Bahnhaltestelle(n) erreichbar
- Gut: S-Bahnhaltestelle(n) erreichbar
- Mittel: Straßenbahnhaltestelle(n) erreichbar
- Schlecht: Bushaltestelle(n) erreichbar

Der Ausbau neuer ÖV-Haltestellen stellt eine sehr kosten- und zeitintensive Maßnahme dar und entspricht nicht der Zielsetzung dieser Arbeit. Im Entwurf können Maßnahmen zur Implementierung von Sharing-Konzepten oder zur Förderung des NMIV vorgesehen werden. Grundsätzlich ist die ÖV-Erreichbarkeit der Standorte jedoch Voraussetzung.

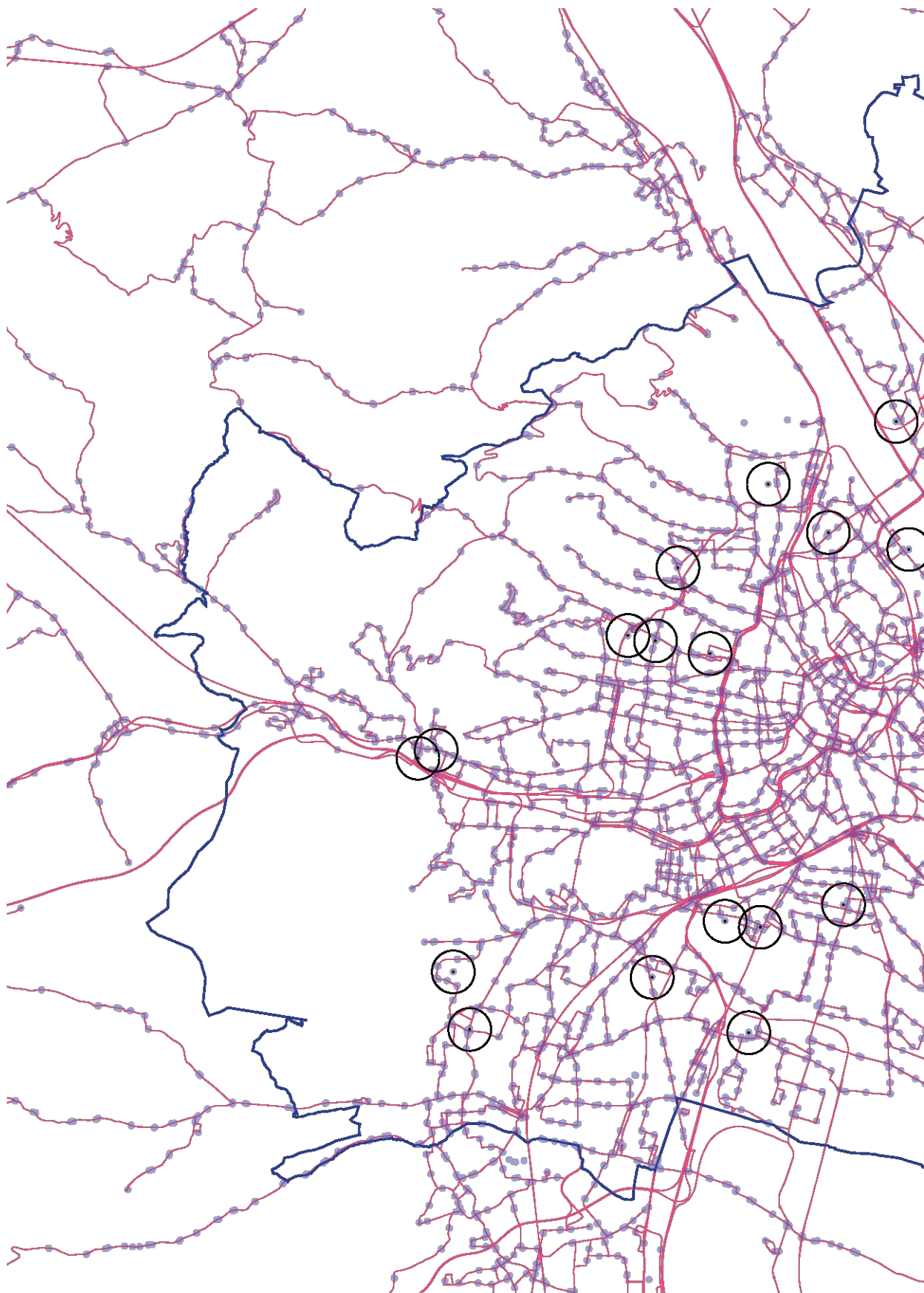
- | | |
|---|---|
| ■ Sehr gut | ■ Mittel |
| ■ Gut | ■ Schlecht |

S5 ÖV-Erreichbarkeit



⁸⁸ Vgl. Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014, S. 106

Abbildung 32



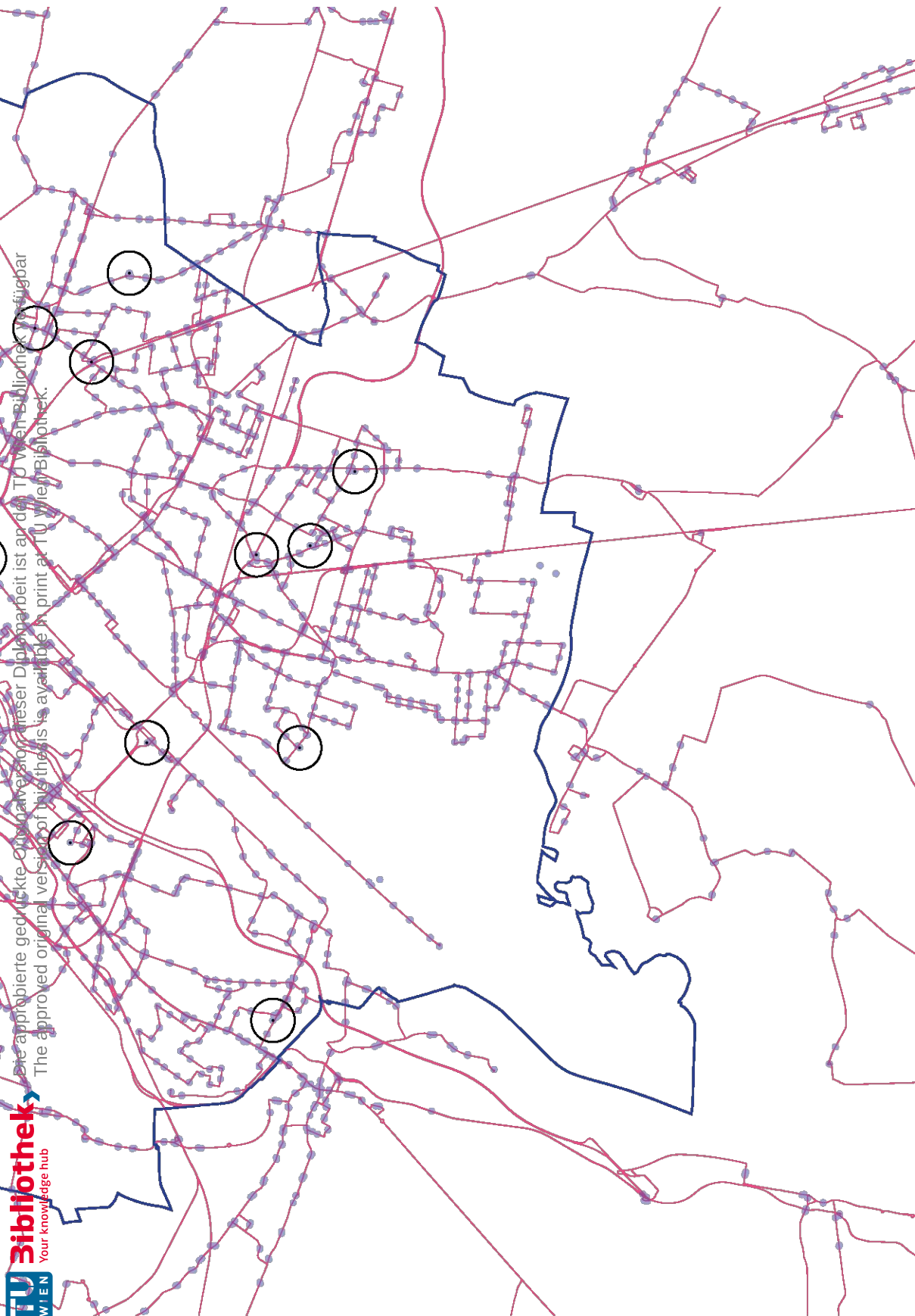


Abbildung 33 ÖV-Ereichbarkeit

S6 ÖFFENTLICHES GRÜN

Durch dieses Kriterium soll die Erreichbarkeit öffentlich zugänglicher Grünräume im Nahbereich der Supermarktareale identifiziert werden. Kleinteilige, urbane Grünflächen im unmittelbaren Wohnumfeld stehen im Fokus. „Das Angebot an städtischen Grün- bzw. Erholungsflächen hat [...] einen bedeutenden Einfluss auf die Lebensqualität sowie die Gesundheit der Stadtbewohner*innen. Urbanes Grün bietet die Möglichkeiten, um mit Pflanzen in Berührung zu kommen und sich an diesen Orten zu erholen.“⁸⁹ Menschen, die in der Nähe eines Parks wohnen, leiden verhältnismäßig weniger oft an Stress.⁹⁰ Öffentliches Grün kann maßgeblich zur Qualität eines Quartiers beitragen, denn „wie Nachbarschaften gestaltet sind, hat wesentliche Auswirkungen auf die täglichen Aktivitäten der BewohnerInnen. Zahlreiche Studien bestätigen den starken Zusammenhang von urbanem Grün und physischer Gesundheit der Stadtbewohner*innen.“⁹¹

Bei der Beschreibung des Angebots von öffentlichen Grünflächen wird häufig der Grünanteil des Bezirkes, in welchem der Standorte ansässig ist, betont. Dieser Indikator gibt dabei wenig Auskunft über das Grünraumangebot im direkten Standortumfeld. Als Indikator wurde die fußläufige Erreichbarkeit von öffentlich zugänglichen Grünflächen in unter 5 Gehminuten definiert. Eine sehr gute Erreichbarkeit ist gegeben, wenn mehrere, großflächigere Grünräume, eine gute Erreichbarkeit, wenn mehrere Grünräume von mittlerer Größe, oder eine größere Grünfläche und mehrere kleine Grünflächen in unter 5 Gehminuten erreichbar sind. Sind wenige, kleine Grünflächen erreichbar, wurde die Erreichbarkeit mittel eingestuft, sind keine öffentlichen Grünflächen im Nahbereich vorhanden als schlecht.

- Sehr gut
- Mittel
- Gut
- Schlecht

S6 Grünflächen

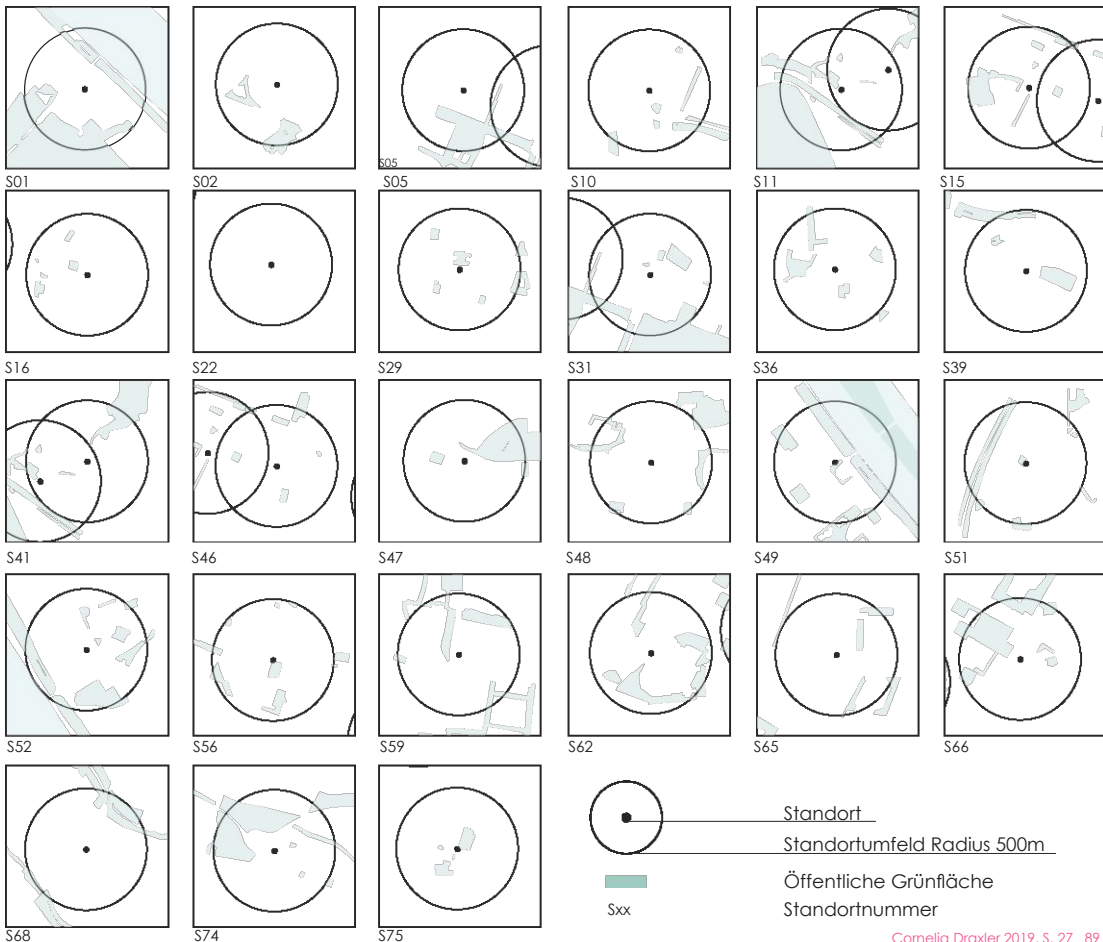


Abbildung 34

Cornelia Draxler 2019, S. 27 89
 Vgl. Cornelia Draxler 2019, S. 28 90
 Cornelia Draxler 2019, S. 30 91

S7 LÄRMBELASTUNG

Dem Erfolgsfaktor der verkehrlichen Anbindung (MIV) steht ein negativer Aspekt im Hinblick auf eine Quartiersentwicklung mit gemischter Nutzung gegenüber. Die Lärmbelastung, welche durch angrenzende Infrastrukturen hervorgeht. Dieses Kriterium untersucht, welchen Lärmbelastungen die Supermarktareale durch angrenzende Infrastrukturen des MIV, sowie des Schienenverkehrs ausgesetzt sind.

Je geringer die der Wert, desto besser ist die Eignung des Standortes. Häufig sind die Ränder der Areale am meisten betroffen. Die Lärmbelastung muss in der Konzeptionphase berücksichtigt und mit entsprechenden Maßnahmen (Lärmschutz, Bauweise etc.) darauf reagiert werden.



Die Lärmbelastung wurde mit den Daten der Stadt Wien ermittelt und 4 Kategorien festgelegt:

- gering 55 - 60 db
- mittel 60 - 65 db
- hoch 65 - 70 db
- sehr hoch 70 - 75 db & höher

S7 Lärmbelastung

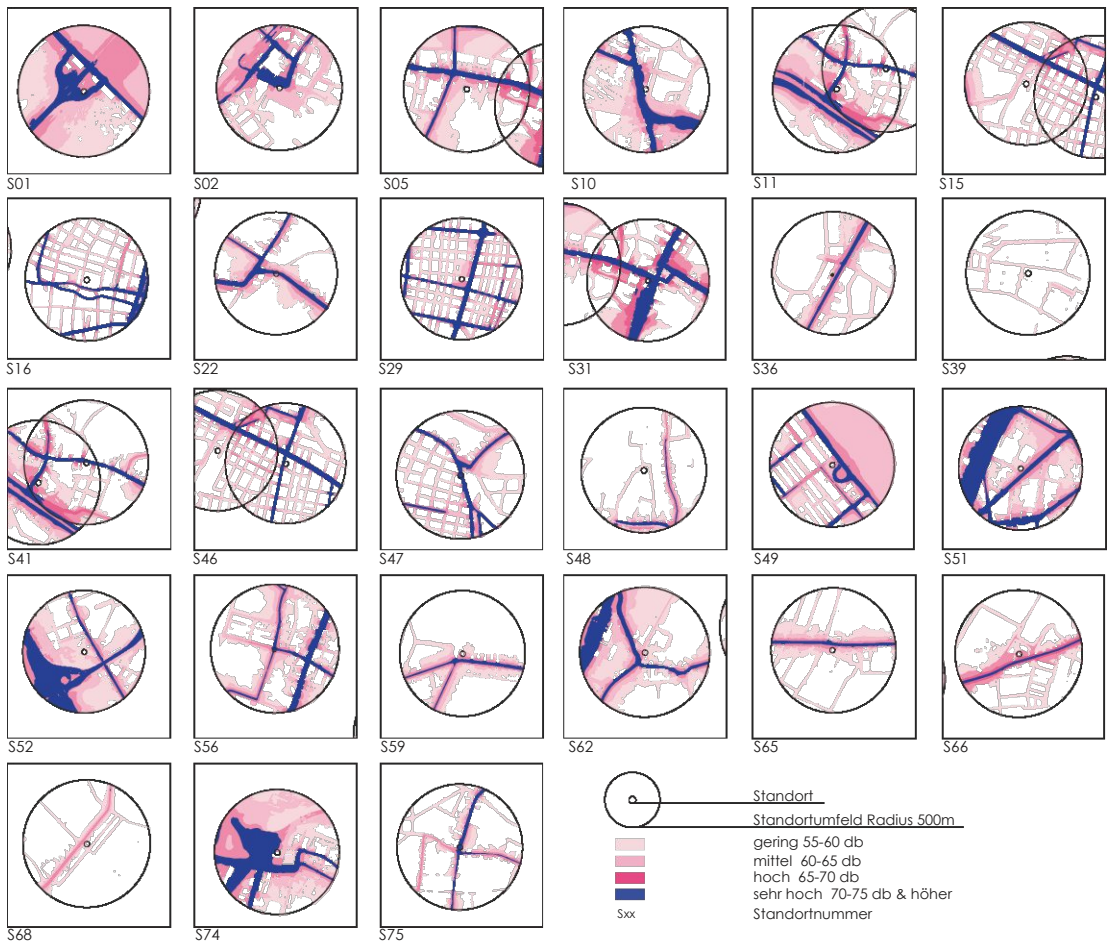


Abbildung 35

S8 ERSCHLISSUNG RADVERKEHR

Die Anbindung des Supermarktareals mit dem Verkehrsträger des NMIV, dem Fahrrad, wird ermittelt. Radfahren liegt im Trend, im Jahr 2022 sind in Wien 11,7 Millionen Radfahrer*innen an den Radverkehrszählstellen gezählt worden.⁹² Der Umstieg auf das Fahrrad soll in Zukunft erleichtert und gefördert werden. Deshalb ist die Anbindung neuer Stadtquartiere an das Radverkehrsnetz unbedingt notwendig.

4.2.1 Bewertungsfazit

Die 27 Standorte wurden hinsichtlich der Beurteilungskriterien der „Standortqualitäten“ analysiert, die Bewertungsmatrix erstellt. Es wird erneut auf die Aussage verwiesen, dass „kein Standort entweder gut oder schlecht“ ist. Die Bewertung der Standortqualitäten erfolgt in Bezug auf das Forschungsinteresse, sowie den geplanten Nutzungsstrukturen.

Es ist erkennbar, dass einige Standorte hinsichtlich der Bauklasse eine bessere Eignung besitzen als andere [S01, S15, S74 etc.]. Lassen die besonderen Bestimmungen keine angestrebte Nutzungsmischung zu, ist die Eignung der Standorte geringer [S16, S22 etc.] als bei anderen, die dafür geringere Bauklassen aufweisen [S52, S62, S47, S46 etc.]. Standorte, bei denen beide Kriterien geeignet sind [S49, S46, S01 etc.] werden am besten bewertet. Als - laut Kriterien - hochqualitativer Standort kann der Standort S49 identifiziert werden. Es kann festgestellt werden, dass er in nahezu allen Aspekten hohe Qualitäten aufweist. Einzig die ÖV Erreichbarkeit wurde als „gering“ beurteilt, da die U-Bahn-Haltestelle in 600 m Distanz erreichbar ist.

Ähnlich gute Bewertungen weisen die Standorte S51, S52, S10, S66 & S67 auf.

Die Bewertung stellt eine vorläufige Einschätzung dar. Die endgültige Bewertung kann erst nach der Gesamtbewertung aller Kriterien erfolgen.

Den Charakteristiken der Standortumfelder kommt in Bezug auf die Qualität der Standorte eine ergänzende Schlüsselrolle zu.

Eine vorhandene Anbindung der Supermarktareale an das Wiener Radverkehrsnetz wird angestrebt. Das Kriterium untersucht die Erschließung des Supermarktareals mit ausgewiesenen Radwegen. Ist das Areal erschlossen, ist es attraktiver, da keine zusätzlichen Infrastrukturen errichtet werden müssen.

Ja
Nein

| | | Beurteilungskriterien | | | | | | | |
|--------------|--|-----------------------|-----------------|------------------------|--------------------|-------------------|-------------------|-----------------------------|-------------------------|
| | | Standortqualität | | | | | | | |
| | | Bauklasse | Bebauungsfläche | Besondere Bestimmungen | Nachversorgung B&G | ÖV Erreichbarkeit | Öffentliches Grün | Lärmbelastung MIV & Schiene | Erschließung Radverkehr |
| Standort Nr. | | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | S7 | S8 |
| S.01 | | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein |
| S.02 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.05 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.10 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.11 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.15 | | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein |
| S.16 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.22 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.29 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.31 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.36 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.39 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.41 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.46 | | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein |
| S.47 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.48 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.49 | | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein |
| S.51 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.52 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.56 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.59 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.62 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.65 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.66 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.68 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.74 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| S.75 | | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja | Nein | Ja |
| 27 | | | | | | | | | |

erfüllt
nicht erfüllt

Erfüllungsgrad hoch
.
.
.
.
Erfüllungsgrad gering

Abbildung 36 Ergebnistabelle Standortqualitäten

Vgl. [Mobilitätsagentur Wien GmbH, 92](#)

4.3 Standortanalyse nach Kriterien der Charakteristik der Standortumfelder

STANDORTUMFELD

Um die Aufgabe als "Impuls-Quartiere" erfüllen zu können (**Kapitel B.2**), sowie um die Standorte zu charakterisieren, in Quartierstypen zu typisieren und anschließend je Quartierstypus ein Entwicklungsszenarium für Bebauung, Nutzungsmix und öffentlichen Raum definieren zu können, müssen die Umfelder der Standorte untersucht werden.

Die Polyzentralität wird angestrebt. Es soll untersucht werden, welche Komponenten im Standortumfeld fehlen und ergänzt werden können, ohne die Frequenzen bestehender Strukturen zu beeinträchtigen.

CHARAKTERISTIK DER STANDORTUMFELDER

Aus aufgezeigten Erfolgs- und Standortkriterien, sowie aus dem Experteninterview wurden Beurteilungskriterien der Qualitäten des Standortumfeldes herausgearbeitet und abgeleitet.

Unter der Charakteristik eines Standortes wird oft das Image verstanden, doch die Charakteristik muss durch andere Kriterien beschrieben werden.

Wieland und Diederichs definierten das Image und die Bedeutung des Quartiers, sowie die Qualität des gesamten Umfeldes, der Mikrolage als Erfolgskriterium, sowie zusätzlich die Konzeption, welche auf die Lage und das Umfeld des Quartiers abgestimmt und angepasst werden soll.⁹³ (Siehe Kapitel C1)

Der Erfolg kann daran ersichtlich gemacht werden, inwiefern es gelungen ist, die sozialen Interessen von potenziellen Bewohner*innen und Nutzer*innen bereitzustellen, damit die Gestaltung des Alltags nachbarschaftlich, gesund und nachhaltig ablaufen kann. Im Sinne einer nachhaltigen Kombination von Wohnen, Arbeit, Freizeit, Beziehung, Mobilität und Kultur innerhalb des Quartiers.⁹⁴ Um Abschätzen und planen zu können, wer die zukünftigen Bewohner sind/ sein sollen und die Nutzungen entsprechend ausrichten zu können – und vice versa –, ist die Analyse der Qualität der Umgebung essenziell. Die darauf angepasste Planung ermöglicht die langfristige Bindung der Bewohner*innen an ein Quartier.

⁹³ Vgl. Wieland 2014, S. 68 ff.

⁹⁴ Vgl. Wieland 2014, S. 68 ff.; Dziomba/ Wallther/ Muncke 2007, S. 11 ff.; Bone-Winkel 2001, S. 10 f., S.37 f.; Frick 2008, S.82-204; Lammel 2008, S. 729; McMahan 2007, S.549 f.

SU1 NUTZUNGSSTRUKTUR

Das Kriterium dient dazu, die vorhandenen Nutzungsstrukturen ablesen zu können, die im Umfeld überwiegen. Herangezogen werden die von der Stadt Wien zur Verfügung gestellten Daten. Operationalisiert wird das Kriterium anhand des Verhältnisses der Nutzungsarten in % im Umkreis von ~500 m des Standortes.

- Überwiegend betriebliche Nutzung (>50 %)
- Überwiegend Wohnnutzung (>50 %)
- Überwiegend Wohn- & gemischte Nutzung (>50 %)
- Überwiegend Wohn- & betriebliche Nutzung (>50 %)
- heterogene Mischung (keine Nutzung über 50 %)

Ist das Ziel der Entwicklung klar definiert, dann kann infolgedessen definiert werden, welche Nutzung das Umfeld benötigt. Ist das Ziel der

Entwicklung am Standort, wie in diesem Fall, ein gemischt genutztes Quartier, eignen sich einerseits sehr homogene Strukturen, wie eine überwiegende Wohnnutzung im Umfeld. In -bezogen auf die Nutzung - sehr homogenen Gebieten ist die Nahversorgung mit Gewerbe, Gastronomie und Arbeitsplätzen häufig gering, weshalb gemischte Nutzungen oft viel Qualität und Mehrwert liefern können. Andererseits bieten sich bereits überwiegend gemischt genutzte Gebiete an, da so Urbanität, polyzentrale Strukturen wie Stadtteilzentren unterstützt und etabliert werden können.

- überwiegend Wohnnutzung
- überwiegend wohn- & gemischte Nutzung
- überwiegend gemischte Nutzung
- heterogene Mischung
- überwiegend wohn- & betriebliche Nutzung
- überwiegend betriebliche Nutzung

Nutzungsstruktur

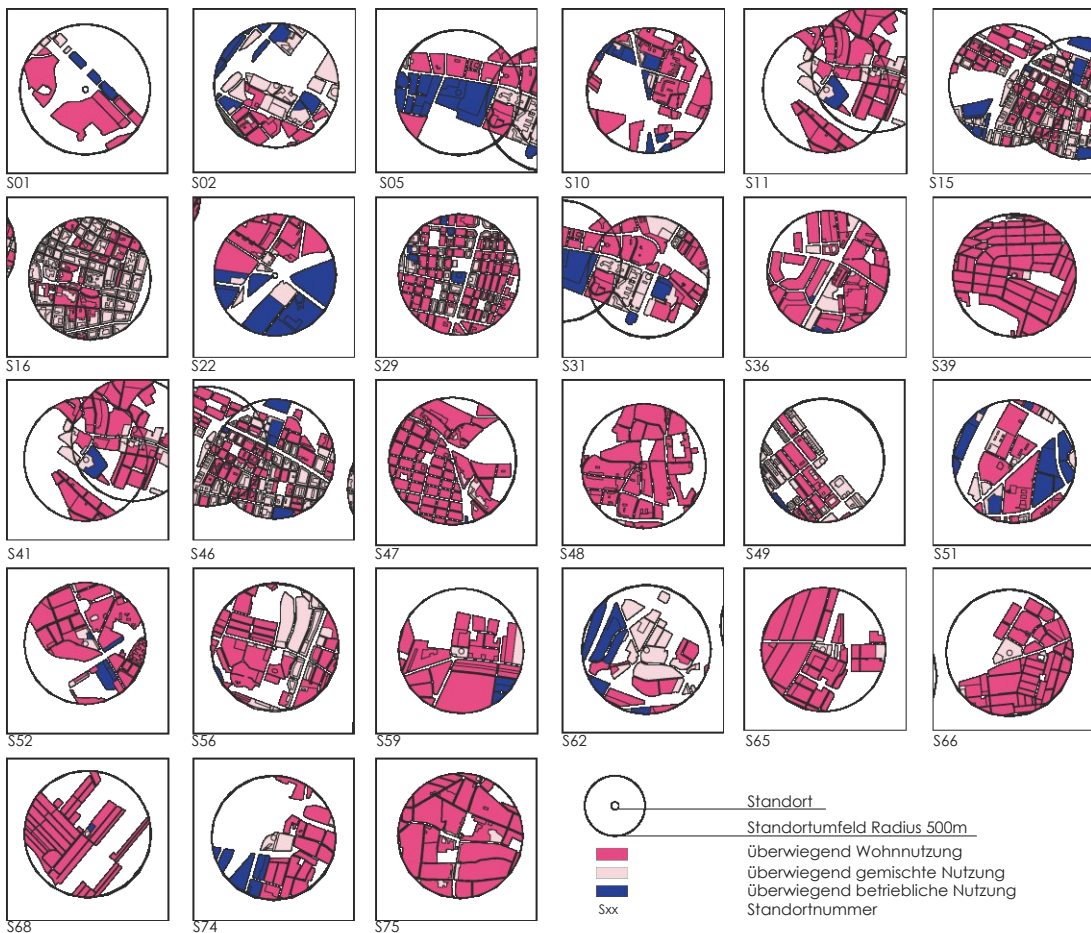


Abbildung 37

SU2 BEVÖLKERUNGSDICHTE

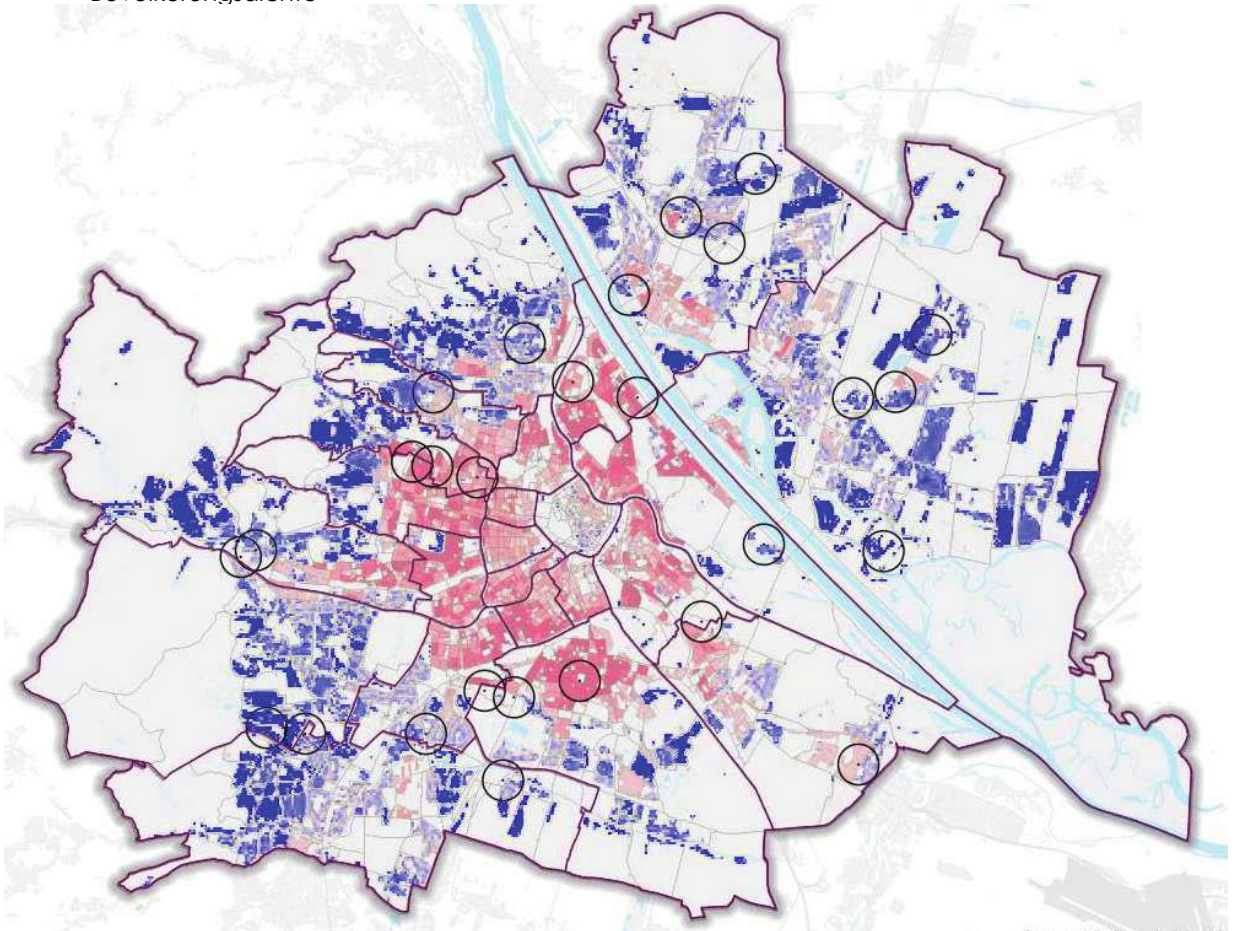
Die Bevölkerungsdichte ist eine Kennzahl, die die mittlere Anzahl der Einwohner*innen pro Fläche für ein Gebiet angibt. In diesem Fall wird diese Kennzahl in EW pro ha Baulandfläche angegeben. Sie stellt einen wichtigen Aspekt der Funktionsweise von Städten dar. Es gibt viele Theorien und Befürworter höherer Dichten, da es eine weitverbreitete Theorie ist, dass Städte effizienter funktionieren, wenn die Bewohner in dichteren Umgebungen leben.⁹⁵ Maßgebliche Aussagen, die Charakteristik des Standortes betreffend, können auf dieser Basis der Bevölkerungsdichte getroffen werden.

Bei dem Kriterium wird die Bevölkerungsdichte des Standortumfeldes im Einzugsradius von 500 Meter betrachtet und die durchschnittlich überwiegende Einwohner*in-

nanzahl des Standortumfeldes abgelesen. Für die Umsetzung eines gemischt genutztes Quartiers, ist es besser, wenn in der Umgebung des Standortes eine hohe Bevölkerungsdichte herrscht. Diese verspricht eine gewisse Frequenz für die angebotenen Nutzungen. Gerade für Gewerbe- oder Gastronomiebetreiber*innen zählt die Frequenz zu ausschlaggebenden Kriterien der Standortwahl. Andererseits zeugen niedrige Bevölkerungsdichten von monostrukturierten Gebieten, wodurch die Umsetzung von gemischten Nutzungen auf eine höhere Nachfrage trifft.



Bevölkerungsdichte



⁹⁵ Vgl. Industry Dive.

SU3 GEBÄUDETYPOLOGIEN

Die Gebäudetypologien sollen analysiert werden, um die in der Konzeption geplanten Strukturen in die Umgebung eingliedern und die vorherrschenden Typologien respektieren zu können. Ob vorherrschende Strukturen bewusst gebrochen werden sollen, kann dadurch ebenso definiert werden. Die Gebäudetypologien werden mittels Daten der Stadt Wien zu Wohngebietstypen auf Basis baulicher Merkmale beschrieben. Die Wohngebietstypen nehmen Bezug auf die vorherrschenden Typologien und baulichen Strukturen. Eine kombinierte Betrachtung von Typologie und Nutzungsstruktur (und weiteren Kriterien) ist unbedingt notwendig, um Standortentscheidungen treffen zu können.

In monostrukturierten Gebieten kann davon ausgegangen werden, dass mit dem Angebot an gemischten Nutzungen mehr Mehrwert generiert werden kann. Heterogene Gebiete weisen jedoch ebenso hohe Potenziale auf.

Wohngebietstypen

| | |
|---|--|
|  | Einfamilienhäuser und Kleingärten |
|  | Einfamilienhäuser und Kleingärten mit signifikantem Anteil an Geschoßwohnbau |
|  | Gründerzeit: hohe bauliche Dichte (NGFZ>=2) und Bevölkerungsdichte über 425 EW/ha |
|  | Gründerzeit und Altstadt: hohe bauliche Dichte (NGFZ>=2) und Bevölkerungsdichte über 425 EW/ha |
|  | Gründerzeit: niedrige bauliche Dichte (NGFZ <2) |
|  | Zwischenkriegszeit und zweiter Weltkrieg 1919-1944 |
|  | Gemischtes Baualter, Zeitraum 1919-1960 dominiert |
|  | Wiederaufbau 1945-1960 |
|  | Wirtschaftswunder 1961-1989 |
|  | Gemischtes Baualter, Zeitraum ab 1961 dominiert |
|  | Bauperiode 1981-2000 |
|  | Bauperiode ab 1981- gemischtes Baualter |
|  | Bauperiode ab 2001 |
|  | Nahezu unbewohnt |
|  | Heterogene Mischung |

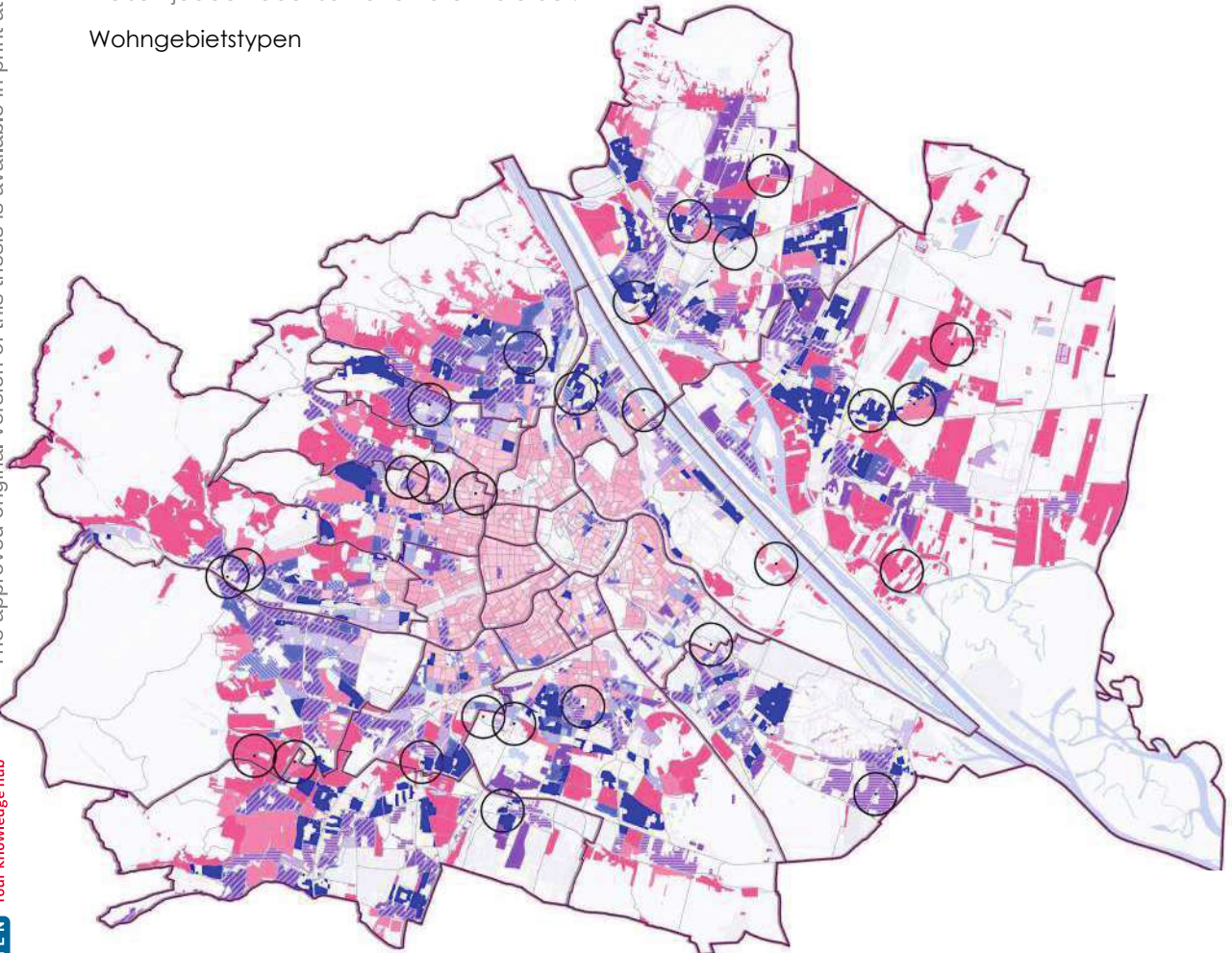


Abbildung 39

SU4 GEBÄUDEHÖHEN DER UMGEBUNG

Die Gebäudehöhe kann Auskunft darüber geben, welche Höhen im neuen Quartier angemessen sind. Soll eine Änderung der Bauklasse im Bebauungsplan vorgenommen werden, muss gegebenenfalls argumentiert werden. Die Gebäudehöhen in der Umgebung können als Argumentationsgrundlage dienen.

Die Gebäudehöhen werden von der Stadt Wien in neun Höhe-Klassen beschrieben. Diese wurden in fünf Kategorien zusammengefasst:

- K1 = Klasse 1 & 2 (1,6 - 7,5m)
- K2 = Klasse 3 & 4 (7,6 - 12m)
- K3 = Klasse 5 & 6 (12,1 - 21m)
- K4 = Klasse 7,8 & 9 (21,1 - 35m)
- K5 = Klasse 9 (> 35m)

Anschließend werden die überwiegenden Geschosshöhen im Umkreis von ~500 m definiert.

- Überwiegend Kategorie 1
- Überwiegend Kategorie 2
- Überwiegend Kategorie 3
- Überwiegend Kategorie 4
- Überwiegend Kategorie 5

SU4 Gebäudehöhen



Abbildung 40

SU5 SOZIALSTRUKTUR

Die Soziale Ausgewogenheit in einem Quartier gilt als Erfolgsfaktor. Aufgrund dessen wurde die Analyse der in den Standortumfeldern vorherrschende Sozialstruktur in die Beurteilung einbezogen. Aufgrund der nötigen Detailliertheit wird auf Daten der Stadt Wien zurückgegriffen. Das Beurteilungskriterium wird durch sozialräumliche Cluster beschrieben. Die Cluster setzen sich zusammen aus einzelnen Komponenten, welche anschließend typisiert wurden:

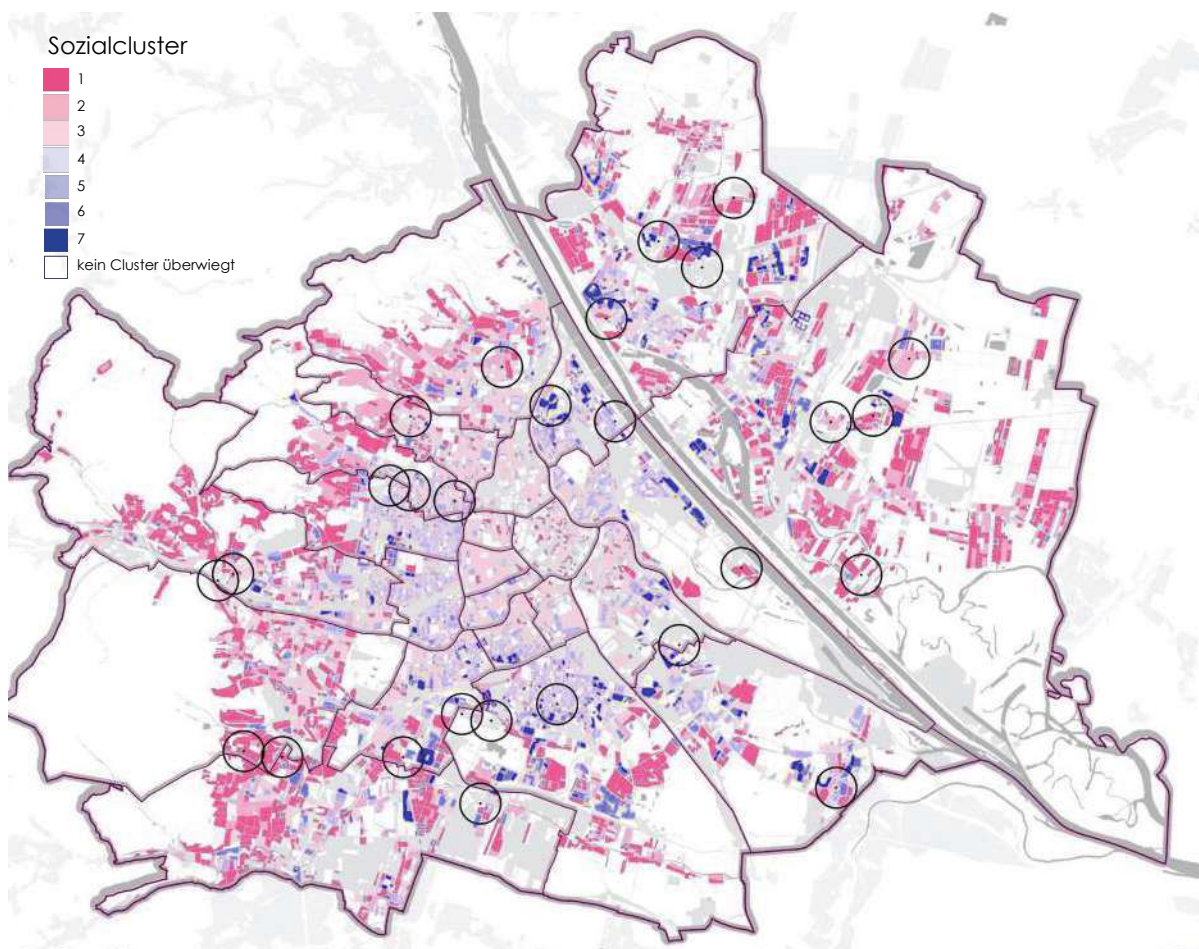
- Kinder
- Migration
- Fluktuation
- Einkommen (-sarmut)
- Arbeitslose
- (Österreicher*innen/ Ausländer*innen)

Das überwiegende sozialräumliche Cluster wird in dem Kriterium beschrieben. Sollte kein Cluster klar überwiegen, wird das Gebiet als sozialstrukturell heterogenes Gebiet eingestuft. Aus Sicht der Stadtentwicklung sind qualitative Siedlungs- und Quartiersentwicklungen in Gebieten mit sozial schwächeren Schichten sowie an weniger gut entwick-

elten Standorten unbedingt anzustreben. „Der Ausgleich räumlicher Disparitäten und die Vermeidung (unfreiwilliger) sozialer Segregation [...]“ sind „seit jeher Leitmotive der Wiener Stadtplanung und Stadtpolitik“.⁹⁶

„Dank vielfältiger Initiativen in den Bereichen Sozialpolitik, kommunaler Wohnbau oder Stadterneuerung, aber auch aufgrund der Aufwertungstrends [...], haben sich viele Quartiere, die einmal als „benachteiligt“ galten, in begehrte Wohnlagen gewandelt. Tradierte Bilder und Zuweisungen verlieren damit mehr und mehr an Gültigkeit.“⁹⁷

Dies soll auch das Ziel dieser Arbeit sein und wird im Zuge der Standortauswahl berücksichtigt. Standorte in [„benachteiligten“] Quartieren, mit sozialräumlich schwächeren Strukturen, werden für die geplanten Entwicklungen geeigneter definiert. „Es sollen Anregungen gegeben werden, wo Ungleichheit herrscht und Stadterneuerung gefördert werden muss.“⁹⁸



SU6 WOHNQUALITÄT

Die Wohnqualität trägt maßgeblich zur Zufriedenheit der Bevölkerung bei. Sie fördert die Identifikation und das Zugehörigkeitsgefühl der Bewohner*innen im Quartier. Dies führt im weiteren Schritt zu einer langfristigen Bindung an das Wohnquartier. Die vorhandenen Wohnverhältnisse tragen ebenfalls stark zur Imagebildung eines Stadtteils oder Quartiers bei.

Die Wohnqualität in Kombination mit der Sozialstruktur, den vorhandenen Gebäudetypologien und -höhen, ist ein wichtiger Bestandteil zur Charakterisierung des Umfeldes. Um die Wohnqualität zu beschreiben, können Faktoren, wie Wohnungsgröße, Ausstattung der Wohnung, Wohnumgebung, Alter des Gebäudes etc. herangezogen werden. betrachtet und der Fokus auf die Qualität

des Wohnumfeldes gelegt werden. Die Wohnqualität der Standortumfelder (Radius 500 Meter) wird anhand der Zufriedenheit mit dem Leben innerhalb des unmittelbaren Wohngebietes beschrieben. Diese Daten und Erhebungen wurden von der Stadt Wien durchgeführt. Kategorisiert wird anhand des Anteils in % der Wiener*innen, die „sehr gerne“ in ihrem Wohngebiet leben. Der überwiegende Zufriedenheitsgrad wird anschließend zur Beschreibung der Wohnqualität der Standortumfelder im Umkreis von 500 Meter herangezogen.

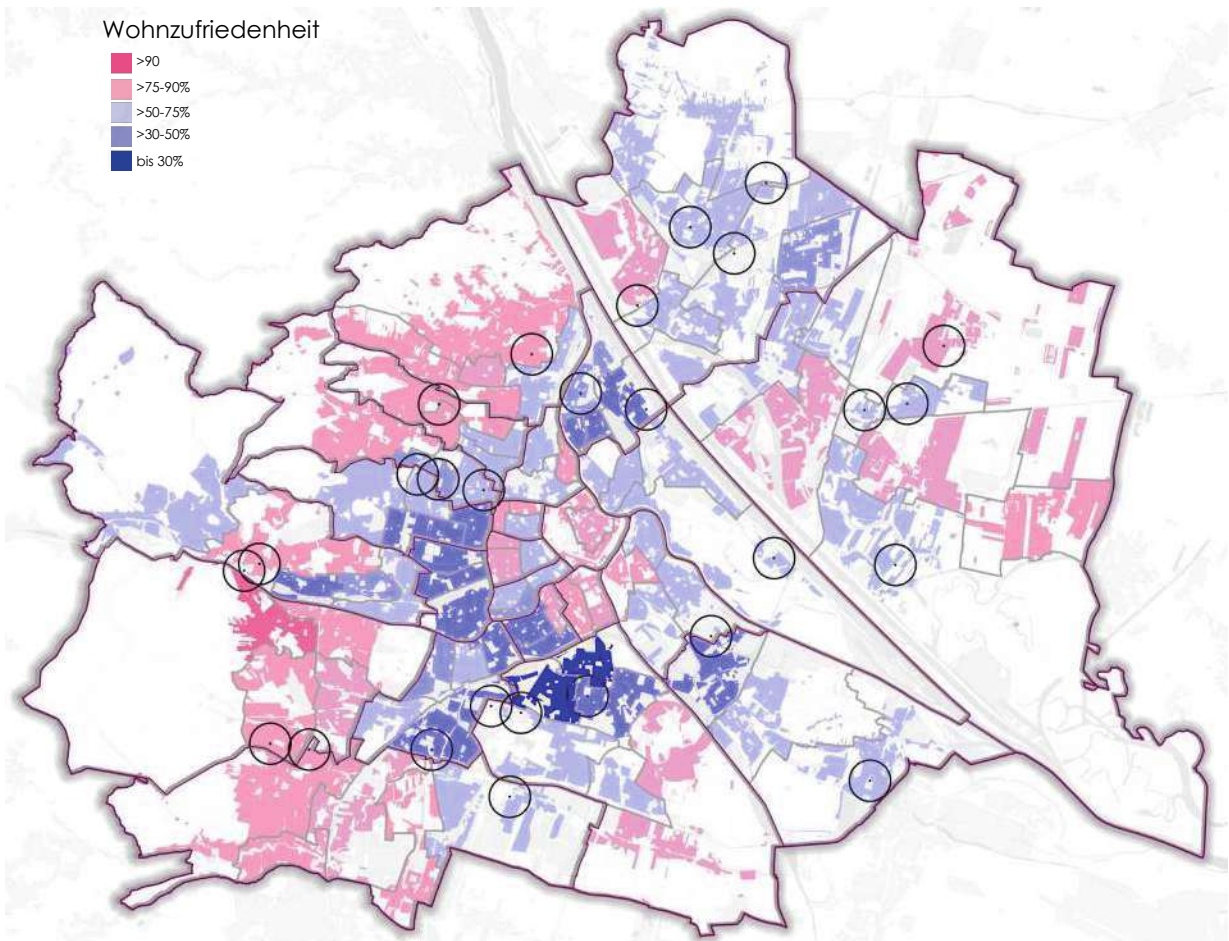


Abbildung 42

SU7 FREIZEIT UND

ERHOLUNGSMÖGLICHKEIT

Dieses Beurteilungskriterium beschreibt die Erreichbarkeit der „wichtigsten Wiener Naherholungsgebiete“.⁹⁹ Sie unterscheiden sich von den öffentlichen Grünflächen im Nahbereich, welche im Kriterium SU4 beschrieben wurden. Unter Freizeit- und Erholungsräumen können Raumkategorien verstanden werden, in welchen Freizeit- und Erholungsnutzung zu anderen Raumnutzungen überwiegen und von hoher Bedeutung sind.¹⁰⁰ Größere stadtnahe Bereiche und große innerstädtische Grünflächen können auch als Erholungsräumen verstanden werden. Diese müssen sich nicht im unmittelbaren, fußläufigen Wohnumfeld befinden, sie können auch durch den NMIV oder ÖV erschlossen sein. Zu den 45 wichtigsten Naherholungsgebieten Wiens zählen unter anderem die Donauinsel, der Prater, der Lainzer Tiergarten und der Kahlenberg.

Beurteilt wird, ob von den untersuchten Standorten aus eines oder mehrere der wichtigsten Wiener Naherholungsgebiete in ≤

20 min. zur Fuß, in ≤15 min. mit der U-/S-Bahn, oder in ≤ 15min. mit dem Rad erreichbar sind. Die Erreichbarkeit wird hierbei gegliedert in:

Sehr gut erreichbar:

Mit allen 3 Verkehrsmitteln (Fuß, U-, /S-Bahn, Rad) ist ein wichtiges Naherholungsgebiet Wiens erreichbar

Gut erreichbar:

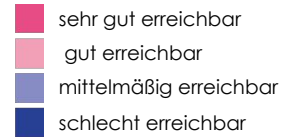
Mit 2 der 3 Verkehrsmitteln (Fuß, U-, /S-Bahn, Rad) ist ein wichtiges Naherholungsgebiet Wiens erreichbar

Mittelmäßig erreichbar:

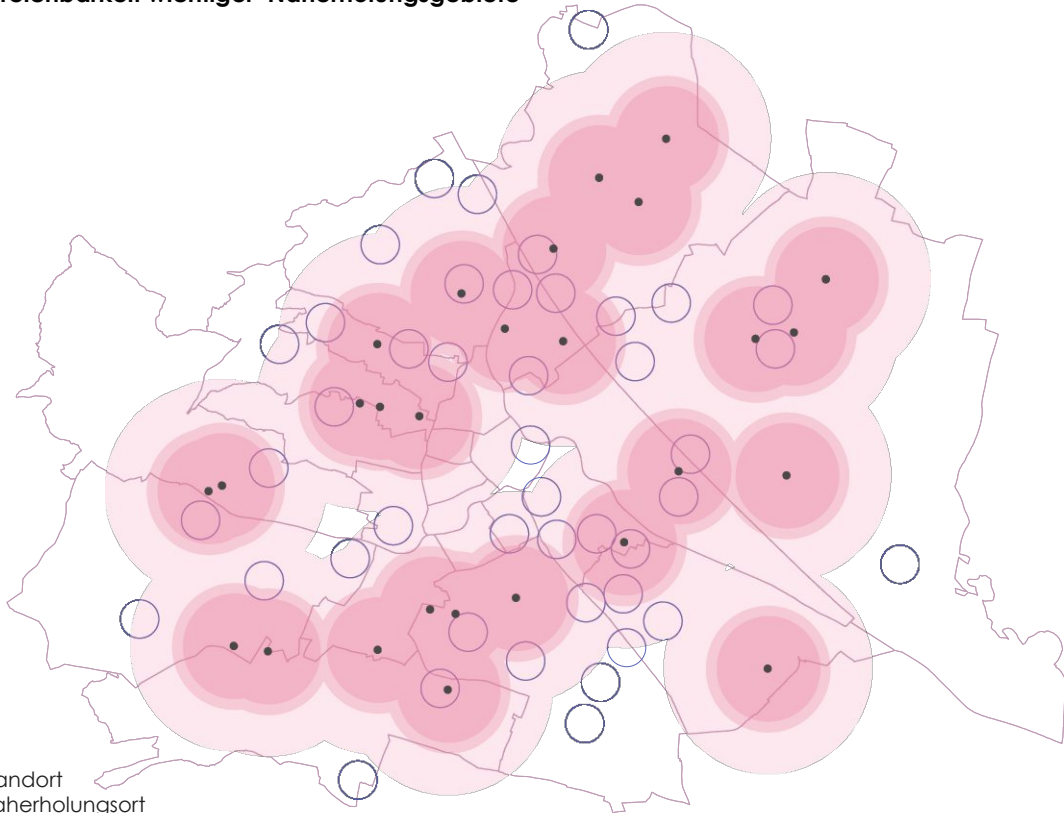
Mit 1 der 3 Verkehrsmitteln (Fuß, U-, /S-Bahn, Rad) ist ein wichtiges Naherholungsgebiet Wiens erreichbar

Schlecht erreichbar:

Mit 0 der 3 Verkehrsmitteln (Fuß, U-, /S-Bahn, Rad) ist ein wichtiges Naherholungsgebiet Wiens erreichbar



Erreichbarkeit wichtiger Naherholungsgebiete



Standort
Naherholungsart

Erreichbarkeit Fuß bis 20 min.
Erreichbarkeit ÖV bis 15 min.
Erreichbarkeit Rad bis 10 min.

Abbildung 43

Stadt Wien 99
Vgl. Bollheimer 1999 100

4.3.1 Bewertungsfazit

Die Ergebnisse der Untersuchung der Standortumfelder zeigen räumliche Qualitäten der Standorte auf. Es lässt sich viel über die Charakteristika der Standorte herauslesen. Die meisten Standorte besitzen überwiegende Wohnnutzung. Standorte, deren Umfeld geringe Gebäudehöhen aufweisen, sind häufig geprägt durch monofunktionale (Wohn)Nutzungen, geringe Bevölkerungsdichten, fehlende soziale Problemlagen, sowie eine hohe Qualität des Wohnens und der Freizeitmöglichkeit. (S.65, S.75, S. 39 etc.) Sind die Standortumfelder überwiegend gemischt genutzt, in Kombination mit Wohnnutzung, oder durch heterogene Nutzungsstrukturen geprägt, weisen sie häufig höhere Gebäudestrukturen, sowie Bevölkerungsdichten auf (S.05, S.15, S.16, S.29 etc.), wohingegen Standorte, bei denen im Umfeld Gebäudehöhen der Kategorie 5 überwiegen, verhältnismäßig geringe Bevölkerungsdichten aufweisen. (S.02, S. 31, S.56) Diese Standorte weisen oft heterogene Sozialstrukturen sowie eine geringere Wohnzufriedenheit der Bewohner*innen auf. Freizeitmöglichkeiten sind von überdurchschnittlich vielen Standorten gut bis sehr gut erreichbar. (S.05, S.56, S.02) Mischformen sind ebenfalls zu verzeichnen (S. 52, S. 36 etc.)

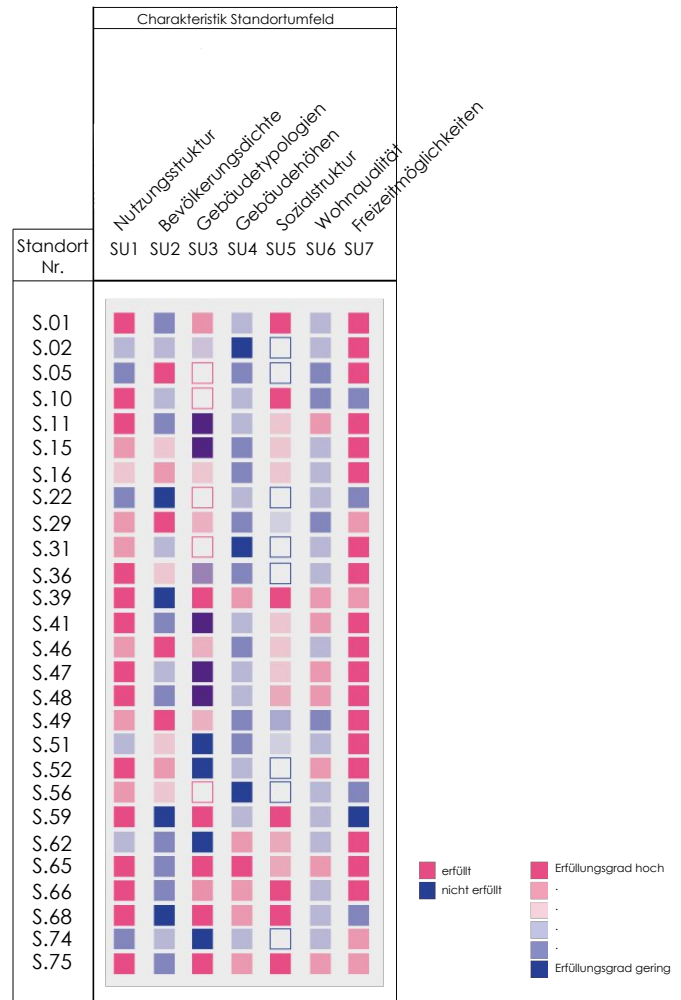


Abbildung 44 Ergebnis-tabelle Qualitäten der Standortumfelder

4.4 Ergebnisse der Standortanalysen

Die Ergebnisse der multikriteriellen Standortanalysen werden in dem multikriteriellen Bewertungsraster veranschaulicht. Es kann unter anderem herangezogen werden, um die eingangs erläuterte Forschungsinteressen zu beantworten:

„Welche (räumlichen) Qualitäten und Potenziale machen Supermarktstandorte für Stadtquartiere attraktiv?“

Bezogen auf die räumlichen Ausprägungen und Qualitäten der 27 untersuchten Supermarktstandorte, veranschaulicht das Bewertungsraster die Heterogenität der einzelnen Standorte. Kein Standort gleicht dem Anderen. Trotzdem lassen sich beim Vergleich der Ergebnisse in dem Mosaik gewisse Muster und Parallelen erkennen. Vor allem durch Heranziehen der Kriterien der Standortumfelder, sowie der Standortqualität. Die Betrachtung der Nutzungsstrukturen, der Sozialstrukturen, der vorherrschenden Gebäudetypologien und -höhen, der Wohngebietstypen, sowie der Bevölkerungsdichte kann Aufschluss über Standorte mit ähnlichen Siedlungsstrukturen, Charakteristik und Raumwahrnehmung geben. Zieht man dazu die Nahversorgung von Bildung und Gesundheitseinrichtungen, die ÖV-Erreichbarkeit sowie die Verfügbarkeit von öffentlichen Grünflächen hinzu, können Standorte mit vergleichbaren Qualitäten abgelesen werden.

Es ist unter erkennbar, dass sich an Standorten mit monofunktionaler Nutzung, geringen Gebäudehöhen und Bevölkerungsdichten eine homogene Sozialstruktur der gehobenen Bevölkerungsschicht abbildet, wohingegen die ÖV-Erreichbarkeiten und die Nahversorgung mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen vergleichsweise schlecht ist. Konkrete Standortbeispiele, die in dieser Hinsicht ähnlich bewertet wurden, sind die Standorte S41, S48, S62 und S65. Innerhalb ähnlicher Strukturen zeichnen sich jedoch ebenfalls Unterschiede ab.

An Standorten, an welchen im Umfeld überwiegend gemischte Nutzungen festgestellt wurden, sowie an Standorten, an denen keine Nutzung im Umfeld überwiegt - also in heterogenen Gebieten -, wurden mehrfach überdurchschnittlich hohe Gebäudehöhen sowie eine Mischung von sozialen Clustern festgestellt. (S56, S31 und

S02). Diese Standorte zeichnen sich zusätzlich mit einer überdurchschnittlich hohen Nahversorgung, mit Versorgungseinrichtungen, Freizeitangeboten und durch gute ÖV-Erreichbarkeiten aus.

Es gibt Standorte, bei welchen im Zuge der Bewertung der Kriterien in einigen Schnittpunkten starke Parallelen erkennbar sind, in anderen jedoch sehr starke Unterschiede hervorgehen. Das ist häufig in heterogenen Gebieten der Fall. Sie sind aufgrunddessen schwer kategorisierbar.

Als Beispiel kann der Standort S47. genannt werden. Der Standort verfügt über eine heterogene Nutzungsstruktur mit geringer Bevölkerungsdichte. Zum Vergleich wird der Standort S46 herangezogen. Gemischte Nutzungen und eine höhere Bevölkerungsdichte ist zu erkennen. Die Gebäudetypologien und -höhen unterscheiden sich. Sozialstruktur, Gebäudetypologie, ÖV-Erreichbarkeit und auch das Raumgefühl werden jedoch als gleichwertig interpretiert.

Aus der Zusammenschau der Ergebnisse der standortbezogenen Kriterien gehen die räumlichen Qualitäten von Supermarktarealen hervor. Es handelt sich häufig um Standorte mit zentrumsnahen Lage. (~50% der Supermarktstandorte befinden sich unmittelbar im Nahbereich der inneren Bezirke.) Sie sind meist in bestehende Siedlungsgebiete und -strukturen eingebettet, größtenteils überdurchschnittlich gut mit dem öffentlichen -, sowie mit dem Langsamverkehr angebunden und verfügen über gute bis sehr gute Versorgungsstrukturen. Diese räumlichen Qualitäten spiegeln die Potenziale dieser Standorte wider. Sie zeichnen die Standorte einmal mehr als wertvolle und zukunftsfähige Entwicklungsstandorte für Quartiersentwicklungen aus.

Multikriterielles Bewertungsaster

Übersicht der Beurteilungskriterien



| Standort Nr. | Beurteilungskriterien | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|-----------------------|---------|-------|------|-------------|------------------|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|--------------------|-------------------|--------------|----------------|--------------|-----------------------|
| | Umsetzbarkeit | | | | | Standortqualität | | | | | | | | Charakteristik Standortumfeld | | | | | | |
| | Lage | Widmung | Größe | Form | Bausubstanz | Bauklasse | Bebauungsdichte | Besondere Bestimmungen | Nahversorgung B&G | ÖV Erreichbarkeit | Öffentliches Grün | Lärmbelastung | Erschließung MV & Schiene | Nutzungsstruktur | Bevölkerungsdichte | Gebäudetypologien | Gebäudehöhen | Sozialstruktur | Wohnqualität | Freizeitmöglichkeiten |
| | U1 | U3 | U2 | U4 | U5 | S1 | S2 | S3 | S4 | S5 | S6 | S7 | S8 | SU1 | SU2 | SU3 | SU4 | SU5 | SU6 | SU7 |
| S.01 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.02 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.05 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.10 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.11 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.15 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.16 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.22 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.29 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.31 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.36 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.39 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.41 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.46 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.47 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.48 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.49 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.51 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.52 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.56 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.59 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.62 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.65 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.66 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.68 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.74 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| S.75 | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

Abbildung 45 Ergebnistabelle multikriterielle Bewertung

Typisierung nach Quartierstypen

Wie Typisieren?

Die Methode des Typisierens ist fester Bestandteil der qualitativen und quantitativen raumbezogenen Forschung. Das Ziel ist es, Typologien zu bilden, die aus Typen mit maximaler Heterogenität bestehen, die eine möglichst große interner Homogenität besitzen.¹⁰¹

Die Typenkonstruktion wird mittels Abstraktion und Generalisierung von Beobachtungen im Sinne der Regelmäßigkeiten durchgeführt.¹⁰²

In der Typenbildung stellt der Ausgangspunkt „eine dimensionale Analyse, beziehungsweise ein n-dimensionaler Merkmalsraum [...]“¹⁰³ dar, „[...] der durch eine Anzahl von Variablen und deren Ausprägungen bestimmt wird.“¹⁰⁴ Somit ist jede Typologie das Ergebnis eines Prozesses, in welchem einzelne Objekte nach Kriterien dieses Merkmalsraums geordnet, zusammengefasst oder gruppiert werden. Die ursprüngliche Information wird hierbei mittels eines Schemas reduziert. Durch die Zusammenfassung von Ausprägungen, oder durch Zusammenfassen und Reduzieren der Dimensionen. Eine Typologie liegt dann vor, wenn die Klassifikation unvollständig wird. In der Typisierung werden also nicht alle Fälle berücksichtigt, sondern nur besonders typische, die wichtigsten, oder die häufigsten.¹⁰⁵

Durch die Zusammenfassung in Typen entsteht eine Reduktion der Komplexität durch Auswahl und Verdichtung von Informationen: sie greifen Eigenschaften heraus, bündeln sie, gewichten sie und schaffen damit Übersichtlichkeit.¹⁰⁶

Dies bedeutet, übertragen auf die Typisierung nach Quartierstypen, dass die Ausprägungen der Kriterien der Standorte, welche sich im selben Typus befinden, nicht ident sind, sich aber ähneln. Besonders typische und wichtige Ausprägungen, die häufig auftreten, werden in der Typisierung berücksichtigt.

Warum Typisieren?

„[...] Die Planungspraxis lebt davon, die Besonderheiten [...] zu isolieren und daran angepasste Vorschläge für die Raumkonzeption zu erarbeiten.“¹⁰⁷ Hierbei wird davon ausgegangen, dass zunächst eigene Potenziale und Strategien zur Erreichung von Unverwechselbarkeit erkundet werden müssen, um aufbauend darauf, maßgeschneiderte Lösungen für Städte konzipieren zu können.¹⁰⁸

Diese planungsbezogene These wird in der Arbeit verfolgt und maßstäblich auf die Quartiersebene heruntergebrochen. Es wird davon ausgegangen, dass der Ansatz, die Besonderheiten zu isolieren und daran angepasste Vorschläge für die Raumkonzeption zu erarbeiten, auf Quartiersebene umsetzbar und zukunftsweisend innerhalb der Quartiersentwicklung ist. So können Quartieren, Vierteln und Grätzeln verschiedene Charakteristiken verliehen werden, aufbauend auf den lokalen Stärken und Ausprägungen. Es werden Wiedererkennungswerte geschaffen, sowie die Möglichkeit für die Bewohner*innen sich mit Ihren Wohn- und Lebensmittelpunkten identifizieren zu können. Jeder Standort ist unterschiedlich und hat seine eigene gesamtstädtische Dynamik. Doch ließen sich Gemeinsamkeiten in den Herausforderungen und räumlichen Ressourcen feststellen.

Aufbauend auf der vorhergehenden Theorie, sowie der eigenen Expertise wurden vier „Quartierstypen“ entwickelt und die 27 Standorte aufbauend auf den Ausprägungen der Bewertungsergebnisse der Standortanalyse je einem der vier „Quartierstypen“ zugeordnet. Die Raumgefühle dieser können so beschreibbar gemacht, zukunftsfähige Visionen und maßgeschneiderte Entwicklungsansätze vorgeschlagen werden.

Udo Kuckartz 2019, 554 f. 101
 Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung 2011, S. 8-9 102
 Helmut Reinalter op. 2011, S. 797 103
 Helmut Reinalter op. 2011, S. 797 104
 Vgl. Helmut Reinalter op. 2011, S. 797 f. 105
 Vgl. Helmut Reinalter op. 2011, S. 797 106
 Berking und Löw 2008, S. 35 107
 Vgl. Berking und Löw 2008, S. 35 f. 108

| Beurteilungskriterien | | |
|-----------------------|------------------|-------------------------------|
| Umsetzbarkeit | Standortqualität | Charakteristik Standortumfeld |

Quartierstypen

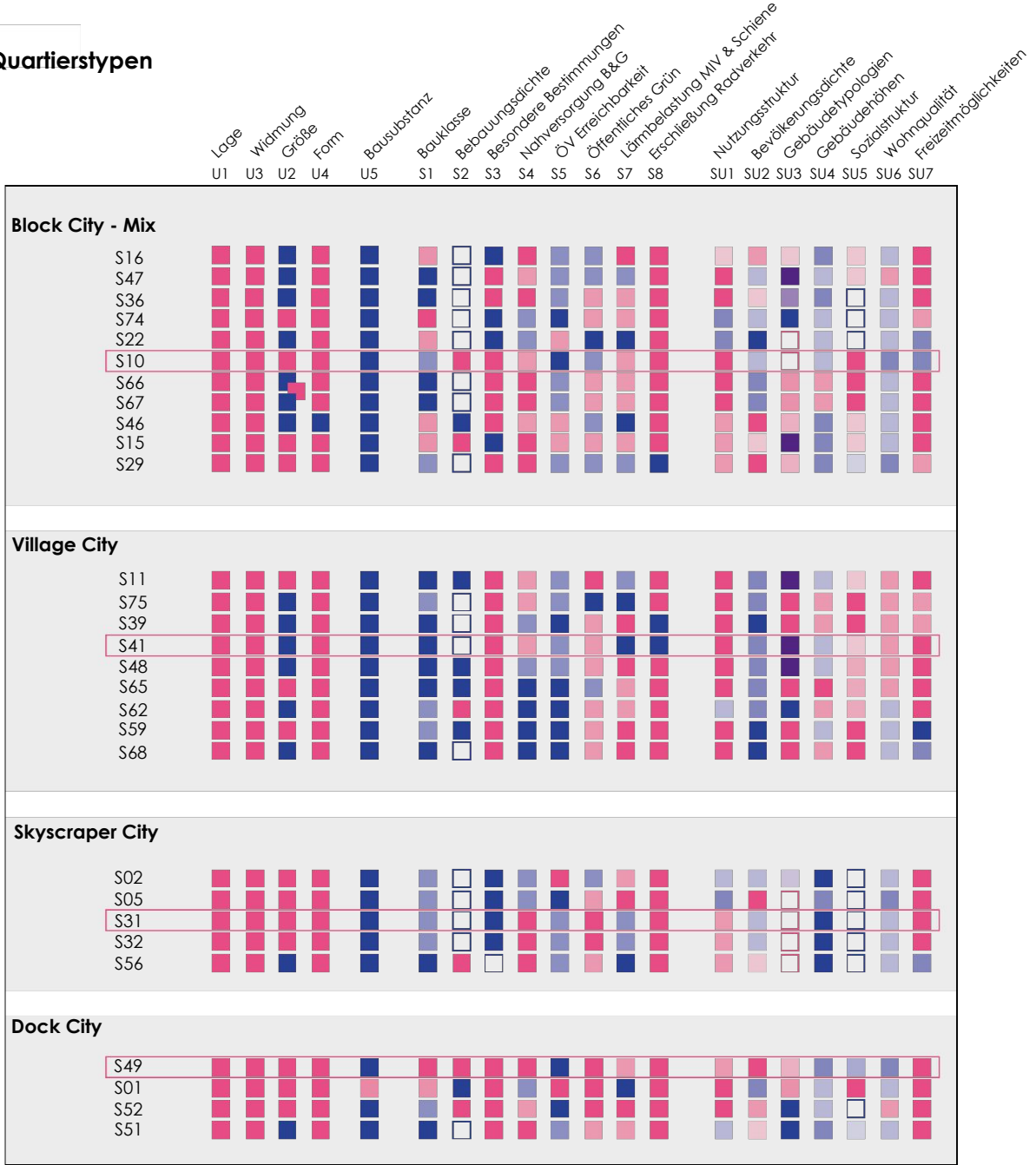
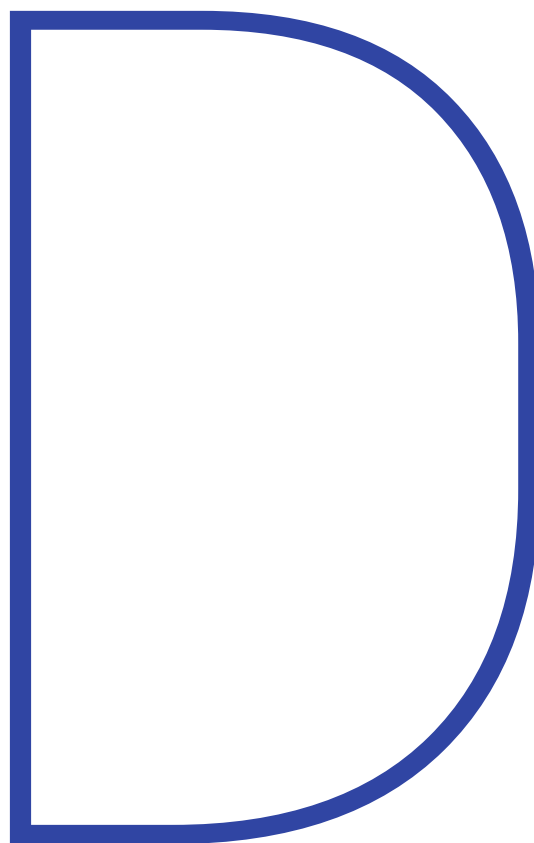


Abbildung 46 Typisierung in Quartierstypen

Einen allgemeingültigen Entwicklungsansatz für alle Standorte auszusprechen - auch je Quartierstyp - ist nicht möglich. Eine differenzierte Betrachtung jedes Standortes würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Darum wird ein Entwicklungsszenario je Typus aufgezeigt, an dem sich die Entwicklungen der Standorte des gleichen Typus orientieren können. Dafür wurde je Quartierstyp ein Standort ausgewählt, der hohe räumliche Qualitäten aufweist. Die Standorte sind der Abbildung 46 zu entnehmen.

Das Kapitel C hat aufgezeigt, welche räumlichen Qualitäten ungenutzte Supermarktparkplätze besitzen, auch im Hinblick auf weitere Nutzungen. Auf den folgenden Seiten wird aufgezeigt, wie diese Potenziale aktiviert, die Flächen in qualitative Quartiere transformiert werden können und welche Nutzungspotenziale bestehen.



Neuinterpretation der Supermarktparkplätze

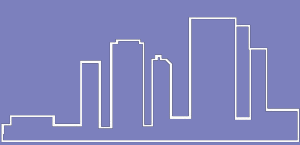







Der gegenwärtige Bestand soll innerhalb einer Quartiersentwicklung durch die kontinuierliche Anpassung der aktuellen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, ökologischen, sozialen und sozio-kulturellen Gegebenheiten und Ziele weiterentwickelt werden. Dies ist jedoch nur möglich, wenn man die baulichen, gesellschaftlichen, sozialen und stadtstrukturellen Gegebenheiten analysiert und auf diese reagiert. ¹⁰⁹

D1

Charakterisierung der Quartierstypen

Die vier Quartierstypen unterscheiden sich in Bezug auf ihre räumlichen Herausforderungen, Ressourcen und Potenziale. Es sind unterschiedliche Handlungsansätze erforderlich. Im weiteren Schritt ermöglicht es dieser Arbeit vielfältige, sich ergänzende Perspektiven der Quartiersentwicklung aufzuzeigen. Die dargestellte Typisierung ist als Leitfaden zu verstehen. Sie beschreibt die Gemeinsamkeiten in Bezug auf den konkreten

Handlungsbedarf und -ansatz im Quartierstyp. Sie dient dazu, die Ausgangslage und die vorhandenen Ressourcen in den Quartierstypen zu beschreiben und bildet die Grundlage in der Entwicklung passgenauer Lösungen. Auf den folgenden Seiten erfolgt eine Charakterisierung der Stadttypen, aufbauend auf den Ergebnissen der Standortanalysen. **(multikriterielle Bewertungsraster S. 63,65)**

| Die Stadttypen & ihre Charakteristika | | |
|---|---|-------------------------|
|  |  | |
| | <p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> -hohe Gebäudestrukturen bis zu 130 Meter -heterogene Bau- & Bevölkerungsstrukturen -gute Erreichbarkeit von öffentlichem Grün und hochrangigen Naherholungsräumen | |
| Skyscraper City | Hochhaus | Blockrand |
| | Gewerbebauten | Einfamilienhäuser |
|  |  | |
| | <p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Lage unmittelbar an der Donau -Periphere, ältere Neubaugebiete und Großwohnanlagen -Hohe Bevölkerungsdichten, Überhang an Wohnnutzung -Wenig Bildungs- und Kulturangebote in der Umgebung | |
| Dock City | Blockrand | Großwohnanlagen |
| | Große Verkehrsinfrastrukturen | Einkaufszentren/Gewerbe |
|  |  | |
| | <p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> -urbane, gründerzeitlich geprägte Mitte -ausgezeichnete Lagen rund um die inneren Gemeindebezirke -hohe Bevölkerungs- und Bebauungsdichten -ausbaufähige Nutzung der Erdgeschosszonen | |
| City Mix | Blockrand | Großwohnanlagen |
| | Einfamilienhäuser | Kleingartensiedlungen |
|  |  | |
| | <p>Charakteristik:</p> <ul style="list-style-type: none"> -wohlhabende Viertel in Grün- und Ruhelagen -geringe Bevölkerungsdichten -fast ausschließliche Wohnnutzung -schlechte Anbindung an das ÖV-Netz | |
| Village City | Einfamilienhäuser | Einzelne Solitäre |

D1.1 Charakteristik Mixed City-Blocks

Dieser Quartierstypus repräsentiert einerseits die „urbane, gründerzeitlich geprägte Mitte Wiens“, andererseits zeichnet er sich durch die Heterogenität der städtischen Strukturen aus. Überwiegende Strukturen sind schwer ablesbar. Die Standorte der Kategorie verfügen häufig über ausgezeichnete, Lagen, denn sie sind in den Bezirken rund um die inneren Gemeindebezirke verortet. Sie sind größtenteils eingebettet in gründerzeitlichen Blockrandstrukturen, was ihnen den typischen Wiener Flair verleiht. Die Urbanität dieser städtischen Strukturen wird durch hohe Bevölkerungsdichten und Bebauungsdichten, durch Gebäudehöhen von bis zu 35 Meter, sowie durch die gemischte Nutzung der Gebäude unterstrichen. Die Nutzung der Erdgeschosszonen an diesen Standorten ist mehrheitlich ausbaufähig. Aufgrund ihrer Lage verfügen die Standorte in den meisten Fällen über gute und schnelle öffentliche Anbindungen an die Wiener Innenstadt, sowie eine gut ausgebaute Nahversorgung

„urbane gründerzeitlich geprägte
Mitte Wiens“



Abbildung 48 Luftbild Mixed City-Blocks

mit öffentlichen Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen. Die öffentlichen Grünflächen im Nahbereich sind wenig zugänglich. Dies liegt an den Blockrandbebauungen, die in sich gekehrte, private Strukturen vorgeben. Die Standorte profitieren von der Nähe zur Innenstadt, sowie von der Nähe zu hochrangigen Naherholungsgebieten, welche mittels öffentlichem Verkehr, Rad- oder Fußverkehr gut erreichbar sind. Aus der Perspektive der Siedlungssoziologie zählen die Bewohner*innen der Nachbarschaften dieser

Standorte teils zur gehobenen Mittelschicht, teils zu schwächeren Bevölkerungsschichten. Die Wohnzufriedenheit der Bewohner*innen dieser Gebiete ist „mittel“. Das bedeutet, 50–75 % der Befragten Wiener*innen leben sehr gerne in ihrem Wohnumfeld.

Der Fokus der Entwicklung dieses Quartierstypus liegt auf den gemeinschaftlich genutzten Flächen, da Quartiere, in denen gründerzeitliche Blockstrukturen vorherrschen, häufig von Anonymität und Privatheit geprägt sind. Eine gewisse Privatheit ist schützenswert, jedoch müssen den Bewohner*innen der Quartiere zugängliche Räume der Gemeinsamkeit zur Verfügung gestellt werden. Dafür sollen die traditionellen Blockstrukturen aufgebrochen werden und die nach innen gerichteten halböffentlichen Innenhöfe als öffentliche Räume nach außen gerichtet zurückgegeben werden. Dies kann, die Sockelzone betreffen, muss es aber nicht. Die Konzeption kann sich auch vertikal widerspiegeln, beispielsweise durch öffentliche, gemeinschaftlich genutzte Zwischengeschosse, Terrassen oder Dächer.

Village-City

Überwiegend homogene, ein- bis zweigeschossige bauliche Strukturen, mit Einfamilienhaus- und Kleingartensiedlungen. Vereinzelt Geschosswohnbauten. Geringe, bis sehr geringe Bevölkerungsdichten, fast ausschließliche Wohnnutzung, gute Erreichbarkeit von öffentlichem Grün im Nahbereich. Dies stellen die aussagekräftigsten Indikatoren dar, welche die Charakteristik dieses Quartierstypus beschreiben. Er wird hierbei als „Suburbia-Ring“ um die zentralen Bezirke Wiens interpretiert. Es handelt sich um wohlhabende Viertel in Grün- und Ruhelagen mit lockerer Bebauung. Des Weiteren ergab die Analyse der vorherrschenden Sozialcluster „fehlende soziale Problemlagen“ innerhalb dieses Typus. Es herrscht eine hohe Wohnzufriedenheit in den Quartieren, was von einer hohen Wohnqualität zeugt. Durch ihre Lage im „Suburbia“ innerhalb Wiens, profitieren die Standorte von einer sehr guten Erreichbarkeit der hochrangigen Erholungsräume. Die homogene Nutzungsstruktur innerhalb der Quartiere führt jedoch zu einer schlechten Nahversorgung mit Bildungs-

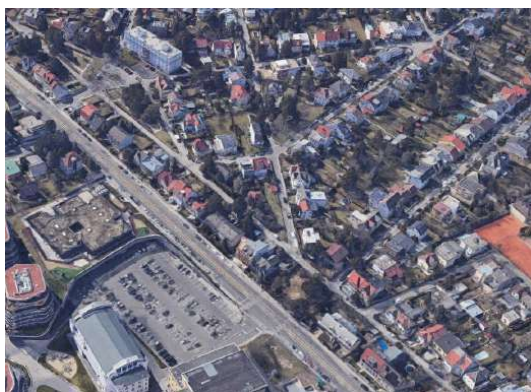


Abbildung 49 Luftbild Village - City und Gesundheitseinrichtungen. Aufgrund ihrer dezentralen Lage sind die "mittel" bis "schlecht" an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. In den Quartieren sind daher kurz- bis mittelfristig alternative Mobilitätskonzepte für den sanfteren Verkehr mitzudenken. Langfristig muss ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsanbindung angestrebt werden.

Der Fokus für die Entwicklung dieses Quartierstypus soll auf der Mischung der Nutzungen liegen, mit Fokus auf publikumswirksame Nutzungen, die mit dem Wohnen kombiniert werden. Der Dorfcharakter soll unbedingt erhalten bleiben. Die Idee der Entwicklung von „Modern-Villages“ entstand, wobei angestrebt werden soll, dass diese Quartiere in sich geschlossene, funktionierende Systeme darstellen. Der verdichtete Flachbau stellt hierbei ein geeignetes Mittel dar. Laubengänge können als (halb-) öffentliche Zonen dienen, wie ein moderner "Anger" im Modern-Village. Durch flexible Grundrisse und Grundrissgrößen, sowie durch den Nutzungsmix soll die soziale Mischung vorangetrieben werden.

Skyscraper-City

Die Raumcharakteristik der Standorte der „Skyscraper City“ zeichnet sich durch die überdurchschnittlich hohen Gebäudestrukturen mit bis zu 130 Meter aus. Es können keine überwiegende Gebäudetypologie abgelesen werden, die Strukturen sind sehr heterogen. Einfamilienhäuser, eingeschossige Gewerbegebäude, Wohnblöcke und -zeilen prägen die Umgebungen. Es resultiert eine

überwiegende Wohn- und gemischte Nutzung. So heterogen wie die Gebäudetypologien und -nutzungen ist auch die Bevölkerung. Einerseits herrschen Einkommensarmut, sowie hohe Migrationsraten vor, andererseits gibt es wohlhabende Umfelder, wo soziale Problemlagen wenig bis gar nicht vorhanden sind. Die Wohnzufriedenheit der Bürger*innen und infolgedessen die Wohnqualität spiegelt dies wider. Auf die vorherrschenden sozialen Merkmale am und um den Standort muss in der Konzeption unbedingt Rücksicht genommen werden. Öffentlich zugängliches Grün sowie hochrangige Naherholungsräume sind sehr gut erreichbar, ebenso besteht eine sehr gute Nahversorgung mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen. Die Standorte befinden sich in den äußeren Bezirken Wiens und sind mittelmäßig an das öffentliche Netz angebunden. Die Lärmbelastung ist höher als in den anderen Typen, da hochrangige Infrastrukturen an die Areale grenzen. Es ist vergleichsweise wenig öffentlicher Raum vorhanden, große Verkehrsinfrastrukturen prägen das Quartiersbild.



Abbildung 50 Luftbild Skyscraper - City

Der Fokus der Entwicklung soll auf dem nachhaltigen Wachstum liegen. Das bedeutet, es sollen keine monofunktionalen Gebäude entwickelt werden. Die Durchmischung von Nutzungen innerhalb eines „Skyscrapers“ soll forciert werden. Sozusagen „a whole city in a tower“. Dieser Gedanke soll dadurch vorangetrieben werden, dass der Tower öffentlich zugänglich sein soll, wobei

ein Spiel zwischen öffentlich, halböffentlich und privaten Räumen stattfindet. Es soll keine Orientierung nach innen forciert werden. Der „Community Tower“ soll in seiner Funktion als Orientierungspunkt dienen und als identitätstiftendes Merkmal für das Quartier fungieren. Der Name „Community Tower“ ist Programm. Die hohen Strukturen des Umfeldes sollen als Chance genutzt werden, Höhenpotenziale umzusetzen. Dies bedeutet nicht zwangsläufig,

dass an jedem Standort das gleiche Volumen umgesetzt werden soll. Vielmehr ist es flexibel, je nach Standort abzuschätzen, welche Höhen als sinnvoll erachtet werden. Der Fokus liegt auf Nutzungen, abgesehen von Wohnen. Start-ups, Shared Spaces, mietbare Arbeitsräume (für Studierende), Ateliers, Co-working, Co-creating o. Ä. soll Raum gegeben werden. Wohnen kann bei Bedarf integriert werden.

Dock-City

Die Standorte der „Dock-City“ zeichnen sich durch ihre Lage am „Rande“, unmittelbar an der Donau aus. Hochrangige Erholungsgebiete befinden sich im unmittelbaren Nahbereich der Standorte. Dies stellt eine hohe Qualität dar. Die Anbindung an das Zentrum, mit dem öffentlichen Verkehr, ist schlecht ausgeprägt. Kurz- bis mittelfristig können Sharing-Angebote eingesetzt werden. Die vorherrschende Gebäudestruktur kann kategorisch peripheren, älteren Neubaugebieten und Großwohnanlagen zugeordnet werden. Dies bringt hohe Bevölkerungsdichten mit sich, sowie einen Überhang an Wohnnutzung. Die Erdgeschosszonen sind sehr selten genutzt.

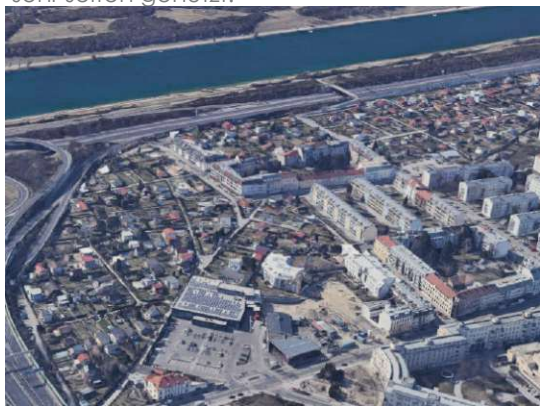


Abbildung 51 Luftbild Dock - City

Die Versorgungsdichte von Bildung und Gesundheitseinrichtungen ist gut, jedoch in Relation zu den hohen Bevölkerungsdichten zu gering. Häufig sind die sozialen Strukturen geprägt von hoher Erwerbslosigkeit ausländischer Bürger*innen, als auch von österreichischen Staatsbürgern und einer hohen Migrationsrate. Die Wohnzufriedenheit ist tendenziell gering.

Der Fokus der Entwicklung liegt auf der Qualität der Entwicklung. „(B)RAND-NEU“ – Der RAND gewinnt an Qualität. Dies kann als grundlegendes Zukunftsszenario des Quartierstypus verstanden werden. Die Standorte bergen ein hohes Potenzial aufgrund ihrer Lage und räumlichen Ausprägung. Es soll versucht werden, ein hochwertiges „Donau-Quartier“ zu entwickeln, das die Lage am Wasser nutzt. Es ist notwendig, die Qualität des Langsamverkehrs und des NMIV zu erhöhen sowie den Zugang zur Donau zu verbessern. Das geringe Angebot an Bildungs-, Kunst- und Kultureinrichtungen soll im Quartier ausgeglichen werden. Restaurants und Cafés sollen dabei unterstützen, das Gefühl eines anmutenden (Hafen)-Viertels mit Lage am Wasser zu stärken. Wasserspielplätze sowie Kindergärten finden Platz, temporär nutzbare „Pop-Up-Container“ mit wechselnden Angeboten direkt am Donauufer können angedacht werden.

D2

Zukunftsperspektiven der Stadtquartiere

Aus Erfolgs- und Standortkriterien, die eine erfolgreiche Quartiersentwicklung beschreiben, wurde im Kapitel C ein Beurteilungskatalog erstellt. Um die Potenziale einer erfolgreichen Quartiersentwicklung zu analysieren, wurden 75 Supermarktstandorte in Wien mittels Standortanalysen untersucht. Auf Basis der Ergebnisse der Standortanalysen erfolgte die Typisierung nach vier Quartierstypen sowie deren Charakterisierung. (Siehe Kapitel A3 Methodik)

Auf den folgenden Seiten wird pro Quartierstypus je für einen Standort anhand eines Entwicklungsszenarios (Zukunftsperspektiven) die möglichen Nutzungspotenziale dargestellt.

Vorangehend werden je Standort die Ergebnisse der Standortanalyse dargestellt und auf die Umsetzbarkeit, die Standortqualität und die Qualitäten des Standortumfeldes eingegangen.

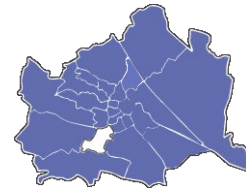
2.1 Mixed City-Blocks

2.1.1 Ausgangssituation

Standort S10

Lage: Sagedergasse 13, 1120 Wien

Größe: 1,13 ha



Umsetzbarkeit

Im Hinblick auf die Umsetzbarkeit wird die Chance einer erfolgreichen Quartiersentwicklung an diesem Standort als sehr hoch eingeschätzt.

Der Standort weist ein hohes Potenzial auf, da vier von fünf Kriterien den Anforderungen entsprechen. (siehe Kapitel C4 S. 40-43)

Eine Aufstockung ist ohne statische

Nachbesserung nicht möglich. Das Supermarktareal weist eine Fläche von 11300 m² auf und ist in das bestehende Siedlungsgebiet im 12. Gemeindebezirk eingebettet. Die Widmung, insbesondere auf den unzunutzenden Parkplatflächen, ist geeignet. Die nahezu rechteckige Grundstücksform ist ideal für eine nachhaltige Bebaubarkeit.

Standortqualität

Das Supermarktareal weist auf den Parkplatflächen die Bauklasse II auf, sowie die Möglichkeit der Ausnutzbarkeit des Bauplatzes von >60 %. Die Umsetzung eines gemischt genutzten Quartiers ist uneingeschränkt möglich. Der Standort verfügt über eine gute Nahversorgung mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, sowie über eine sehr gute ÖV-Erreichbarkeit im Nahbereich von

500m. Die Nahversorgung mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen muss innerhalb der Quartiersentwicklung berücksichtigt werden, da die Quantität der bestehenden Einrichtungen für die zugezogene Bevölkerung nicht ausreichend ist. Wenige, kleine öffentliche Grünflächen sind erreichbar. Die Lärmbelastung des Areals liegt bei 60 -65 db, vorwiegend im Randbereiche.

Standortumfeld

Das Standortumfeld weist eine Überwiegende Wohnnutzung sowie eine Bevölkerungsdichte von 100 bis 200 EW/ha auf. Die gebauten Strukturen sind heterogen, sie reichen von 1-2-geschossigen Einfamilienhaus- und gewerblichen Strukturen, bis hin zu 9-geschossigen Wohnanlagen.

Im Standortumfeld sind vorwiegend einerseits fehlende soziale Problemlagen, sowie andererseits Einkommensarmut und Arbeitslosigkeit prägend. Die Wohnzufriedenheit der Wiener*innen sowie die Erreichbarkeit wichtiger Naherholungsgebiete sind unterdurchschnittlich ausgeprägt.



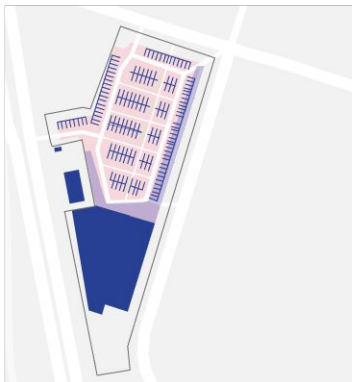
Abbildung 52 Luftbild Sagedergasse



Einbettung in das Siedlungsgebiet

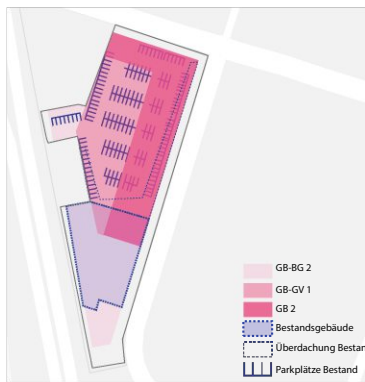
Abbildung 53

Die Erschließung des Supermarktareals erfolgt fußläufig von drei Seiten, mittels MIV von Norden und Westen. Im Westen befindet sich die B224, Altmannsdorfer Straße. Die baulichen Strukturen in der Umgebung sind sehr heterogen ausgeprägt. Im Osten befindet sich ein 9-geschossiges Wohnareal der 60-er Jahre, nördlich sind gewerbliche Strukturen zu verorten, im Westen befinden sich Einfamilienhausstrukturen sowie weitere Geschosswohnbauten. Die Parkplatzfläche des Supermarktareals bietet 169 Parkplätze. Die Auslastung der Parkplätze betrug bei der Erhebung werktags



Ausgangslage

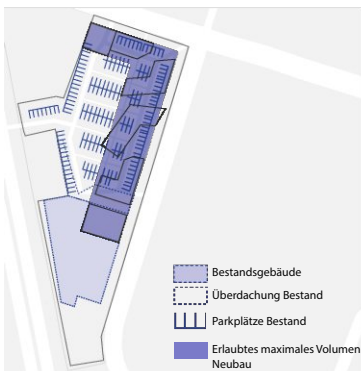
Abbildung 54



Widmung

Abbildung 55

Der Abbildung 54 kann die Ausgangssituation des Supermarktareals entnommen werden. In der Abb. 55 wird die derzeitige Widmung laut Wiener Flächenwidmungs- und Bebauungsplan dargestellt. Ein wesentlicher Teil des derzeitigen Parkplatzes besitzt die Widmung „Gemischtes Gebiet“, Bauklasse 2, teilweise ragt die Widmung über das Bestandsgebäude. Die restliche Parkfläche besitzt die Widmung „Gemischtes Gebiet-Geschäftsviertel“, Bauklasse 1. Die Abbildung 56 zeigt die Volumen, die auf der gewidmeten Fläche platziert wurden, sowie die Parkflächen, die dadurch umgenutzt werden. Anschließend wird der Vorschlag der Bebauungs- und Freiraumstruktur veranschaulicht.



Neue Volumen

Abbildung 56



Vorschlag Bebauung und Freiräume

Abbildung 57

2.1.2 Konzeption „Twisted Blocks“

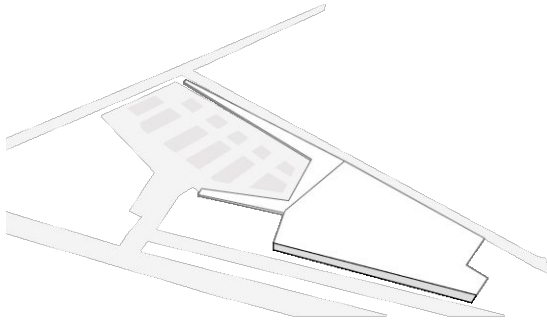


Abbildung 58 Bestand

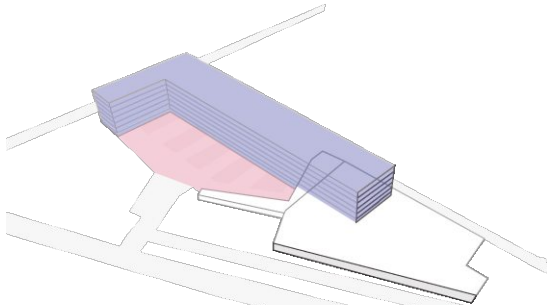


Abbildung 59 Maximales Volumen

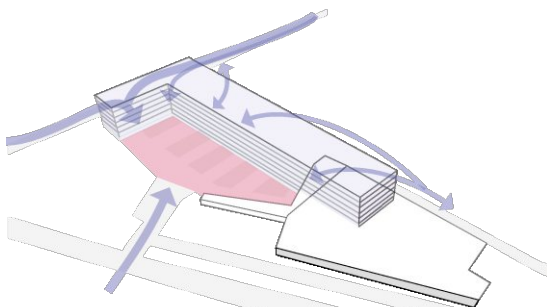


Abbildung 60 Wegeführungen Bestand

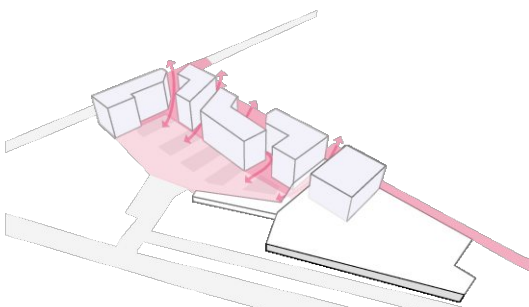


Abbildung 61 Neue Volumen

1. Bestand

Den Bestand stellt zum einen das Bestandsgebäude, zum anderen die Parkplatzfläche dar. Das Bestandsgebäude weist vor dem Gebäude sowie am östlichen Rand eine Überdachung auf. Das Bestandsgebäude ist zweigeschossig. Die Parkierungsfläche bietet 169 Pkw-Parkplätze.

2. Maximaler Nutzbarkeit laut BBPL

Die Darstellung zeigt das maximal bebaubare Volumen laut Flächenwidmungs- und Bebauungsplan. Eine Gebäudehöhe von 12 m + 4,5 m auf einer Fläche von 2790 m² ist zulässig. Laut den Bestimmungen können 5 Geschosse ohne Umwidmungsprozess umgesetzt werden:

- 1 EG (3,5 m Höhe) > 0,6 × 2790 m²
- 3 Vollgeschosse > (0,8 × 2790) × 3
- 1 DG > 0,65 × 2790

10.180 m² Nutzfläche könnte umgesetzt werden.

3. Bestehende Wegeführungen

Um ein qualitatives Quartier zu entwickeln, muss der maximalen Nutzbarkeit die städtebauliche Qualität gegenübergestellt werden. Anhand des Diagramms ist erkennbar, dass der öffentliche Raum durch die Bebauung nach innen gerichtet und isoliert ist. Das Quartier soll jedoch in die Umgebung eingebettet und muss qualitativ erschlossen werden. Die bestehenden Wegeführungen werden im Zuge der Ausformulierung des Volumens aufgegriffen.

4. Aufbruch der Blockstruktur

Die Durchbrüche der Wegeführung ermöglichen das Aufbrechen der Blockstruktur des Gebäuderiegels. Der vorher nach innen gerichtete öffentliche Raum wird nach außen gespiegelt und wiedergegeben. Es entstehen gemeinschaftlich genutzte, qualitative, öffentliche Räume. Die Zugänglichkeit des Quartiers sowie der Austausch zwischen neuer und bestehender Bevölkerung werden gefördert.

5. Twisted Blocks

Den aufgebrochenen Volumen sollen im weiteren Schritt entsprechende Nutzungen zugeführt werden. Die Ergebnisse der Standortanalyse zeigen, dass der Standort über eine mittelmäßige Nahversorgung, mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, sowie mit qualitativen, öffentlichen Grünräumen verfügt. Neben Gewerbe- und Büronutzungen sollen demnach Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen im Quartier vorzugsweise in den Erdgeschosszonen Einzug finden. Öffentliche, konsumfreie (Grün)-Räume, sowie Gemeinschaftsterrassen werden einerseits

in den Erdgeschosszonen, andererseits auf „green Rooftops“ zur Verfügung gestellt. Die umgenutzten Parkplätze werden in einer separaten Quartiersgarage wiedergegeben, die sich direkt an der nördlichen Zufahrt des MIV befindet. So kann unnötiges Verkehrsaufkommen innerhalb des Quartiers vermieden werden. Einzelne Parkplätze in der Nähe des Eingangs des Supermarktes wurden erhalten. Alle Parkplätze sind Shared-Parkplätze, sie sind mehrfach genutzt. Untertags können sie von den Kund*innen genutzt werden, abends von den Bewohner*innen.

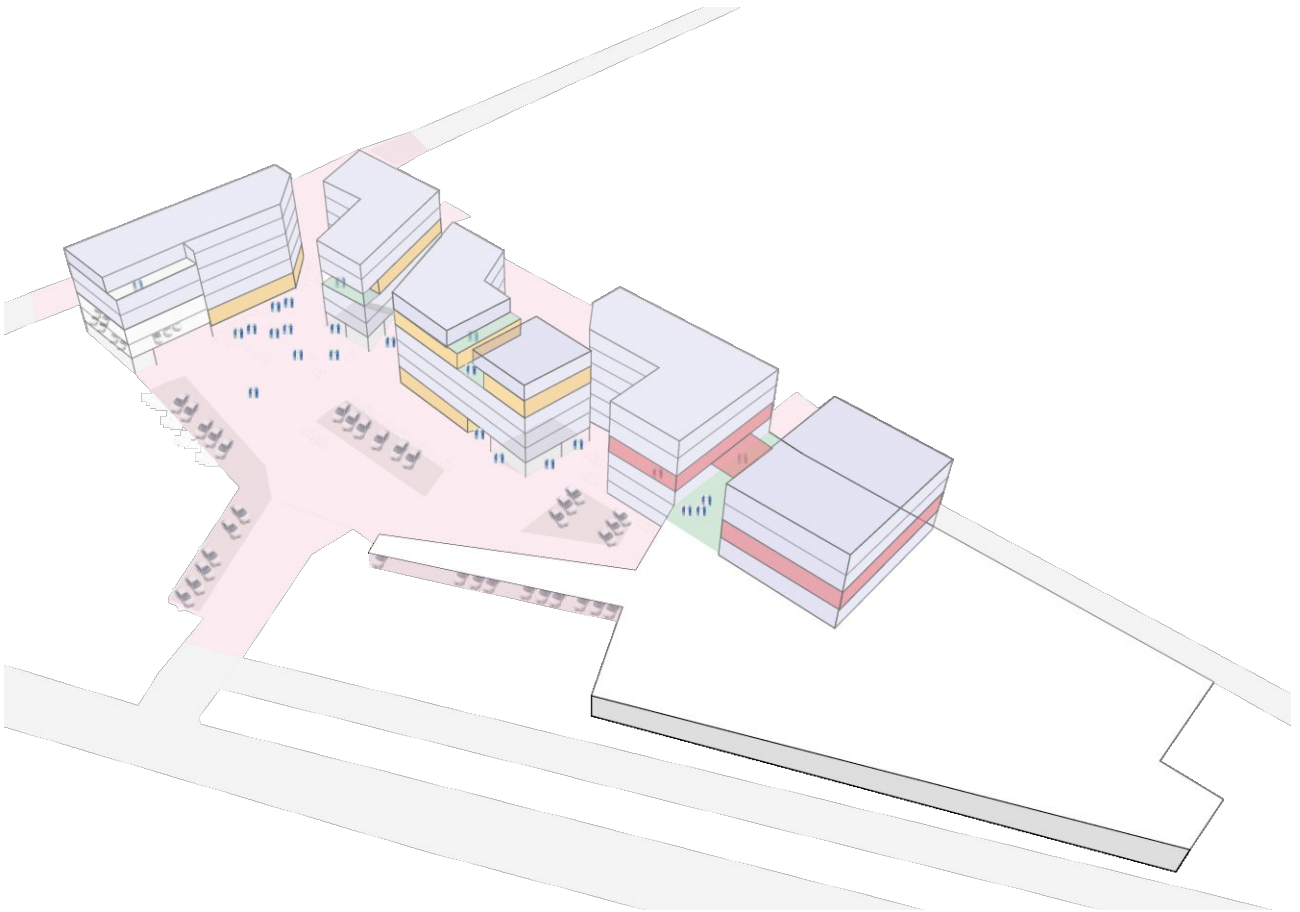


Abbildung 62 Twisted Blocks

2.1.3 Nutzungspotenziale „Twisted Blocks“

Green Rooftops

Aussichtspunkte, die über die Stadt blicken lassen, verfügen über eine besondere Qualität und vermitteln Freiheitsgefühle. Für das stehen die konsumfreien „green Rooftops“.

Gewerbe- & Büroflächen

Lebendigkeit ist Gewerbe und Gastronomie. Ein Quartier, in welchem Wohnen, Arbeit, Gewerbe und Gastronomie vereint wird, ist ein lebendiges mit Aufenthaltsqualität.

Wohnnutzfläche

Es kann insgesamt 7.300 m² Wohnnutzfläche erreicht werden. Es sollen Wohnungen von 50 bis 120 m² geschaffen werden, damit junge Personen und junge Familien Platz finden.

Öffentliche Grünfläche

Aufgrund der schlechten Erreichbarkeit öffentlicher Grünräume im Umfeld, sowie von hochrangigen Naherholungsgebieten ist es höchste Priorität dies den Bewohner*innen im Quartier wiederzugeben. Die Bewohner*innen der Umgebung können ebenfalls davon profitieren.

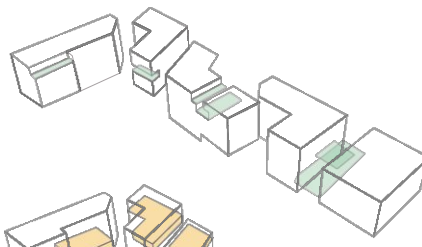
Shared Parkplätze

Den Kund*innen der Gewerbe innerhalb des Quartiers bleiben 98 Oberflächenparkplätze erhalten. Weitere Parkplätze werden auf 1.500 m² in einer Quartiersgarage flächensparend vertikal zur Verfügung gestellt. Umnutzungen sind flexibel möglich.

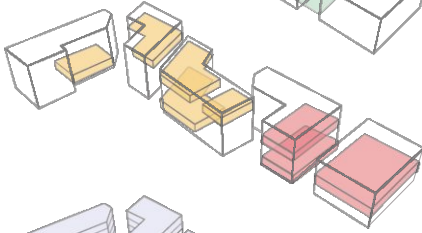
Öffentlicher Raum

Im öffentliche Raum überlagern sich die vielfältigen Nutzungsansprüche der dynamischen städtischen Gesellschaft. In ihm spiegelt sich die Lebendigkeit eines Quartiers, er wird zur Bühne urbaner Kultur.¹¹⁰

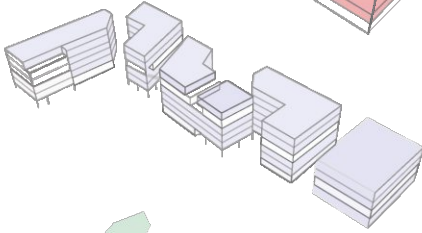
Er gibt den Menschen Platz sich zu treffen, auszutauschen und sich das Quartier anzueignen. Ihm kommt eine wichtige soziale Rolle zu. Der öffentliche Raum soll einerseits ausformuliert werden können, durch Cafés, Restaurants o. Ä., andererseits soll den Bewohner*innen Raum gegeben werden, ihn selbst auszuformulieren. Es werden 1.750 m² an öffentlichem Raum geschaffen.



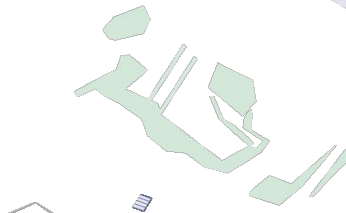
330 m² green rooftops



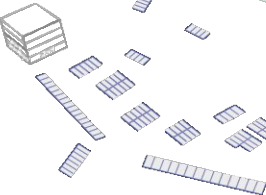
1000 m² Gewerbenutzfläche
830 m² Büronutzfläche



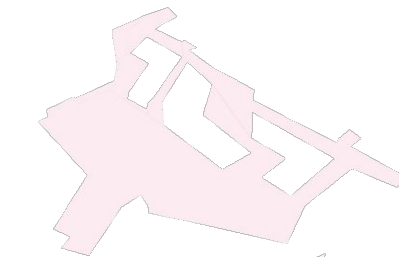
7300 m² Wohnnutzfläche



1250 m² Grünfläche Öffentlich



98 Shared Parkplätze oberflächlich
1500 m² Quartiersgarage



1750 m² Öffentlicher Raum



Abbildung -63 Nutzungspotenziale Twisted Blocks

Vgl. Stadt Wien. 110

2.2 Village-City

2.2.1 Ausgangssituation

Standort S41

Lage: Linzer Straße 383, 1140 Wien

Größe: 0,3 ha



Umsetzbarkeit

Die Qualität der Umsetzung wird bei diesem Standort als mittelmäßig eingestuft. Das Supermarktareal ist mit rund 3.000 m² Fläche vergleichsweise klein. Innerhalb der Standortkriterien wurde die Grundstücksgröße von 0,5 ha als Mindestgröße festgelegt. Bei dem Quartierstypus handelt es sich jedoch um den Typus der „Village-City“. Innerhalb

dieses Typus werden kleinteilige Strukturen angestrebt, kleinere Arealgrößen sind somit vertretbar. Laut Pasquali stellt die Größe des Supermarktareals kein kritisches Kriterium einer erfolgreichen Quartiersentwicklung dar.¹¹¹ Die Zukunftsperspektive dieses Standortes lässt erkennen, dass kleinere Flächen Potenzial für Quartiersentwicklungen besitzen.

Standortqualität

Die im Bebauungsplan festgelegten besonderen Bestimmungen wurden innerhalb der Bearbeitungszeit geändert. Dies zeigt, dass dieses Grundstück bereits Teil des aktuellen Diskurses ist. Da es sich um ein als „Parkplatz“ gewidmetes Grundstück handelt, existieren keine Festlegungen bezüglich Bauklasse und Bebauungsdichte. Diese Faktoren müssen

im Zuge einer Umwidmung festgelegt werden. Die Erreichbarkeit von öffentlichen Grünräumen, sowie die Nahversorgung mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen ist gut. Die Lärmbelastung ist hoch, jedoch vor allem in nördlichen Bereich des Areals. Eine U-Bahnhaltestelle kann innerhalb von 550 m erreicht werden.

Standortumfeld

Im Standortumfeld ist die Wohnnutzung vorherrschend. Es handelt sich um einen sogenannten „Außenposten“ der urbanen, gründerzeitlich geprägten Mitte Wiens. **(Kriterium SU3)**. Die Sozialstruktur des Umfeldes ist durch fehlende soziale Problemlagen geprägt. Die Bevölkerung gehört tendenziell der wohlhabenden Bevölkerungsschicht

an. Solche sozialen Strukturen kommen, wie dieser Standort bestätigt, in Grün- und Ruhelagen mit lockerer Bebauung vor. Die Bebauungsstruktur führt zur geringen Bevölkerungsdichte von 50 bis 100 EW/ha, zur hohen Wohnzufriedenheit der Wiener*innen in ihrem Wohnumfeld von 75 bis 90 %, sowie zur hervorragenden Erreichbarkeit von hochrangigen Naherholungsgebieten.

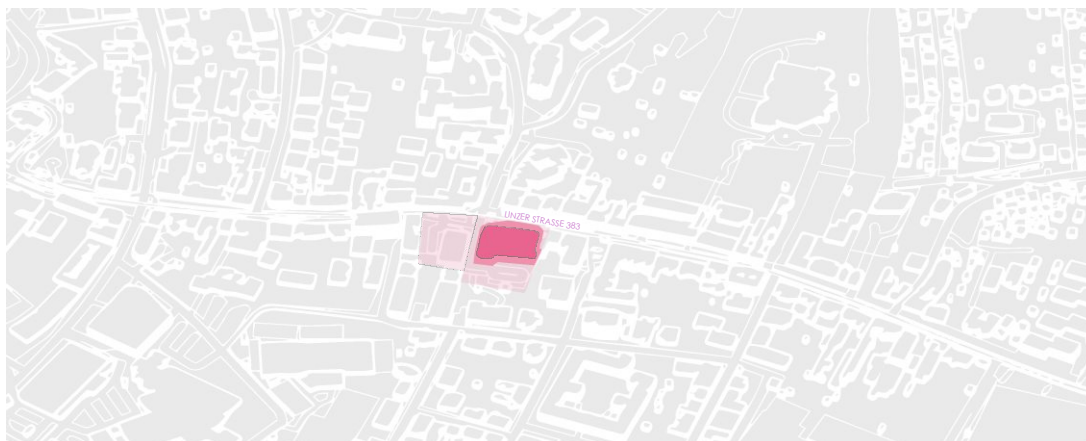
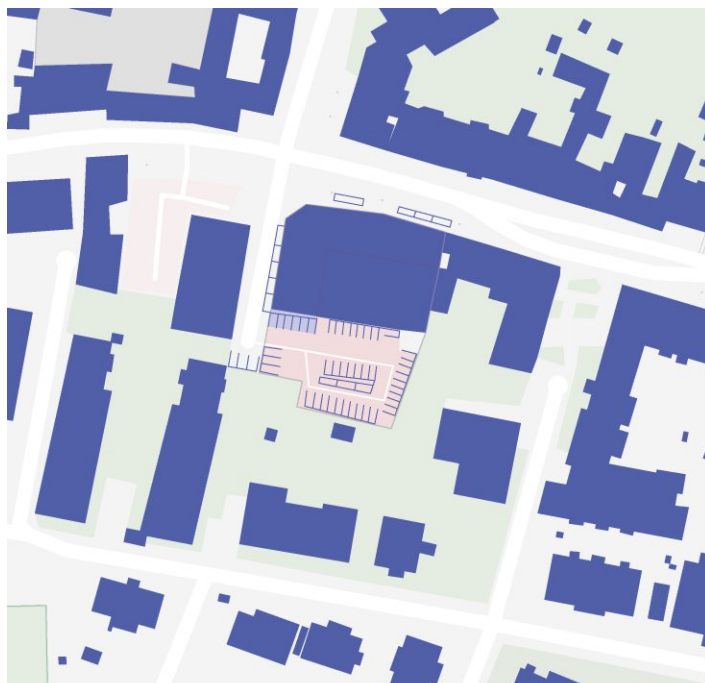


Abbildung 64 Einbettung in das Siedlungsgefüge

Vgl. Marlene Furthner 08.09.2023. 111



Einbettung in das Siedlungsgebiet

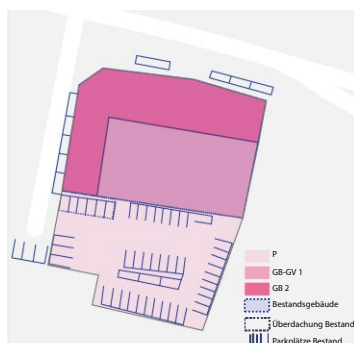
Abbildung 65

Die Umgebung, in die das Supermarktareal eingebettet ist, ist geprägt von Einfamilienhausstrukturen und Kleingärten. Zusätzlich dazu weist das Umfeld einen signifikanten Anteil an kleinstrukturellen, 4–5-geschossigen Wohnbauten mit gemischtem Baualter auf, wobei das Baualter der 60er-Jahre dominiert. Nördlich grenzt die B223 Linzer Straße an das Areal, im Westen eine Zufahrtsstraße. Die Umgebung ist geprägt von größeren, solitären Strukturen. Das Allianz-Stadion, der Lainzer Tiergarten, sowie das Hütteldorfer Freibad befinden sich in fußläufiger Nähe, ebenso wie die U-Bahnstation „Hütteldorf“ der U4.



Ausgangslage

Abbildung 66



Widmung

Abbildung 67

Die Ausgangssituation stellt ein Eckgebäude mit der Widmung GB II, ein eingeschossiger Zubau mit der Widmung GB-GV I, sowie eine Parkfläche südlich der Gebäude mit 36 Parkplätzen dar. Die Auslastung der Parkplätze beträgt werktags 42 %. Im Zuge der Änderung des Flächenwidmungsplanes, wurde festgelegt, dass keine oberirdischen Gebäude auf der als Parkplatz gewidmeten Fläche zu errichten sind. Auf den Flächen, die aus den Volumen der Konzeption hervorgehen, müssen im weiteren Schritt die besondere Bestimmung sowie die Widmung geändert werden.



Neue Volumen

Abbildung 68



Vorschlag Bebauung und Freiräume

Abbildung 69

(Abbildung 68) Die Widmung GB-GV mit der Bauklasse II wird angestrebt. Sie ist angemessen, bezogen auf die Widmungen und die baulichen Höhen und Strukturen in der Umgebung. In der **Abbildung 69** kann der finale Vorschlag bezüglich Bebauungs- und Freiraumstruktur abgelesen werden.

2.2.2 Konzeption „Modern Village“

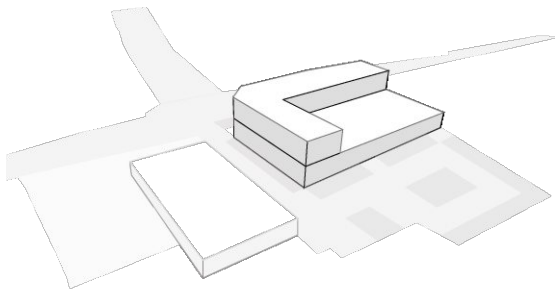


Abbildung 70 Bestand

1. Bestand

Der Bestand spiegelt zwei Strukturen wider. Einerseits ein dreigeschossiges Eckgebäude älterer Baustruktur. Es wird angenommen, dass es sich um ein denkmalgeschütztes Gebäude handelt. Andererseits ein eingeschossiger Gewerbezubau, der den im Erdgeschoss gelegenen Supermarkt erweitert. Auf der Rückseite befinden sich 36 zugehörige Parkplätze. Interesse weckt das gewerblich genutzte Nebengebäude sowie die zugehörige Parkplatzfläche. Eine gemeinsame Entwicklung beider Areale ist anzustreben. Die schrittweise Implementierung, bei der die Entwicklung des Nachbarareals den zweiten Umsetzungsschritt darstellt, ist denkbar.

2. Volumina angepasst an Umgebung und Konzeption

Entwickelt werden zwei sich gegenüberliegende Baukörper. Einer über dem bestehenden eingeschossigen Gebäude (statisches Konzept erforderlich), einer auf der Parkplatzfläche. Die Bauklasse beträgt II, es können 6 Vollgeschosse errichtet werden. Die Bebauungshöhe garantiert eine anzustrebende städtebauliche Dichte, der für das Gebiet charakteristische dorftartige Charakter bleibt jedoch erhalten. Der zentrale Raum, der durch die Komposition der Gebäude entsteht, soll zum Anger in der Mitte und zum Gemeinschaftsraum des „Modern Village“ werden.

3. Erhöhung des öffentlichen Raumes

Die Erhöhung des öffentlichen Raumes um ein Geschoss garantiert die Sicherheit und Qualität des öffentlichen Raumes. Dadurch können 30 Parkplätze erhalten bleiben. Es ist denkbar, im Zuge einer Entwicklung des Nachbargrundstückes die erhöhte öffentliche Fläche in Richtung des Daches des Nachbargebäudes auszuweiten. Im Norden des Nachbarareals könnten Volumina derselben Konzeption angedacht werden (Widmung GB-GV I).

4. Terrassierungen

Die Volumina werden auf der dem Anger abgewandten Seite terrassiert ausgeführt. So können private Freiräume entstehen. Die Dächer der Gebäude werden in Richtung Anger als Schreddächer aus Glas ausgeführt. Der Anger wird so als gemeinschaftlicher, überdachter Raum ausformuliert, der den gemeinschaftlichen Anbau von Lebensmitteln ermöglicht (Glashausprinzip).



Abbildung 74 Inspiration Glashaus

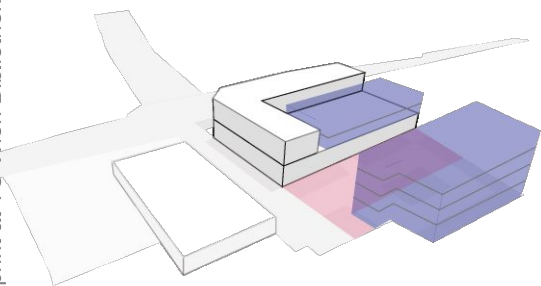


Abbildung 71 Neue Volumina

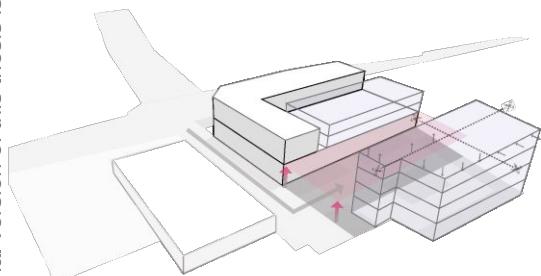


Abbildung 72 Entwicklungskonzept

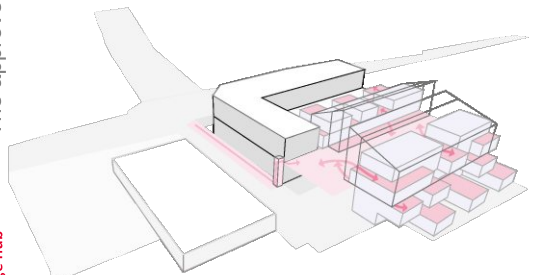


Abbildung 73 Formung der Volumina

5. Modern Village

Es entsteht ein modernes Dorf. Durch den verdichteten Flachbau kann eine der städtischen Lage angepasste Dichte erreicht werden, der Dorfcharakter jedoch behalten werden. Gleich wie im Dorf soll privater Freiraum gewährleistet, jedoch mit einem Spiel zwischen gemeinschaftlichem Freiraum (Anger) ergänzt werden. Die Erschließung der Gebäude mittels Laubengängen auf der Angerseite kann als Element des Schall- und Lärmschutzes fungieren. Die Glasfassade kann ganzheitlich geöffnet werden, so besteht die Möglichkeit den Bereich als überdachten, öffentlicher Raum für Cafés, Büros o. Ä. zu nutzen. Auf den unteren Stockwerken können publikumswirksame Nutzungen, wie Gewerbe- und Büronutzungen Platz finden, die von der Geschäftigkeit des öffentli-

chen Raumes profitieren, oder als Co-Working-Spaces genutzt werden. Die überwiegende Wohnnutzung des Standortumfeldes wird aufgebrochen. Der öffentliche Raum des Quartiers kann damit großen Nutzen für nicht die Bevölkerung der Umgebung bieten. Der soziale Austausch wird gefördert.

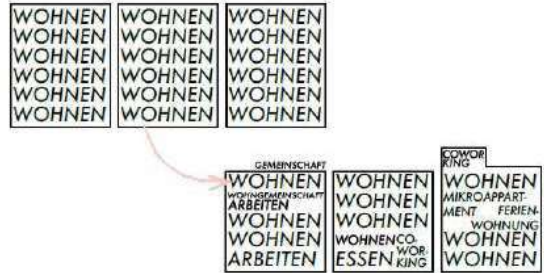


Abbildung 75 Nutzungstransformation

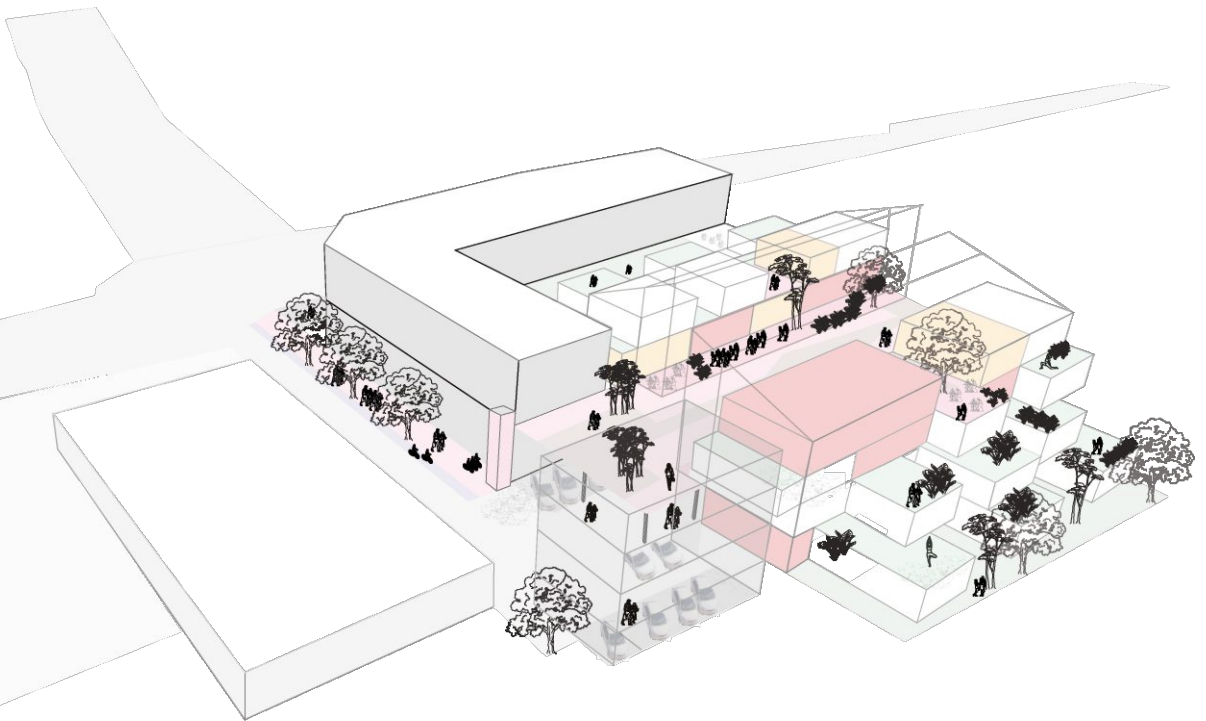


Abbildung 76 Village City

2.2.3 Nutzungspotenziale „Modern Village“

Privater Freiraum

Durch die Terrassierung, die sich durch die Bauweise des verdichteten Flachbaus ergibt, entsteht je Wohneinheit ein eigener Zugang zu einem privaten Freiraum.

Gewerbe-, Büroflächen & öffentliche Einrichtungen

Büro- und Geschäftslokale dagegen sind in Richtung der Gemeinschaftsterrasse ausgerichtet. Arztpraxen, oder Kindergärten können hier ebenfalls Platz finden.

Wohnnutzfläche

Die Wohnräume sind in Richtung der privaten Freiräume orientiert. Zur Vermeidung von Schall und Lärm sind die Zugänge zu den Wohnungen mit Laubengängen in Richtung der Gemeinschaftsterrasse ausgeführt. Vielfältige Wohnungsgrößen stellen Wohnraum für verschiedene Altersklassen zur Verfügung.

Öffentliche Grünfläche

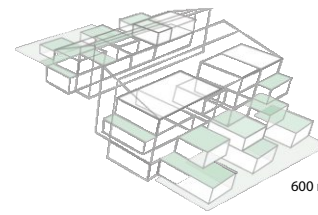
Die öffentliche Grünfläche zieht sich wie eine grüne Ader durch die Gemeinschaftsterrasse und bietet genügend Platz, um sich sicher vom Autoverkehr aufzuhalten.

Shared Parkplätze

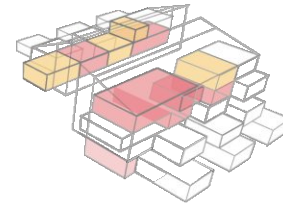
Die Zufahrt zum Quartier mittels MIV erfolgt über die Zufahrtsstraße westlich des Areal. Es soll ein Vertical-Parking-Tower errichtet werden, um ausreichend Shared-Parkplätze für das gesamte Quartier zur Verfügung zu stellen. Dieser kann flexibel an die Nachfrage angepasst abgebaut werden.

Öffentlicher Raum

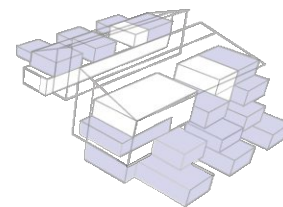
Die Gemeinschaftsterrasse fungiert als Plattform des Miteinanders. Treffen, Verweilen, Erreichen. Die zwei seitlichen Flächen stellen die überdachten Bereiche dar. Die Fassade wird so ausgeführt, dass sie großflächig offenbar ist. In den kalten Monaten entstehen gemütliche Wintergärten. Sie lassen die Grenze zwischen außen >> innen verwischen. Das Spiel zwischen öffentlich, halböffentlich und privat wird weitergeführt. Eine neue Erschließungsachse verbindet den Straßenraum mit dem Quartier. Die Achse besteht aus einem Fuß- sowie einem ausgewiesenen Radweg. Die Gemeinschaftsplattform kann einerseits aus dem Innenraum des Gewerbes erreicht werden, andererseits, um alle Bevölkerungsgruppen zu integrieren, wurde eine Liftstation am Anfang der Plattform geplant. Eine barrierefreie Erschließung des Gebietes mittels NMIV wird gewährleistet.



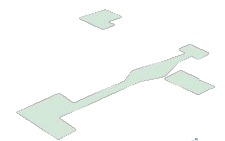
600 m² Private Grünflächen
Terrassen und Gärten



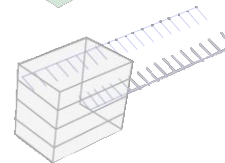
200 m² Gewerbe
500 m² Büronutzfläche



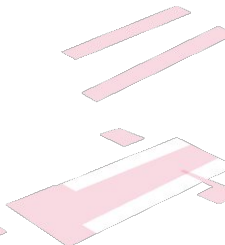
1100 m² Wohnnutzfläche



400 m² Grünfläche Öffentlich



30 Shared Parkplätze
750 m² Vertical Parking



180 m² Urban-Farming Fläche

400 m² Öffentlicher Raum
50 m Radweg

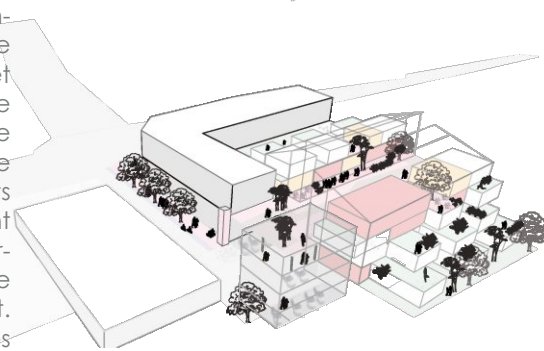


Abbildung 77 Nutzungspotenziale Village City

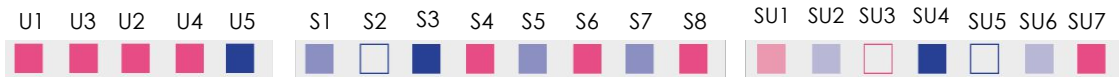
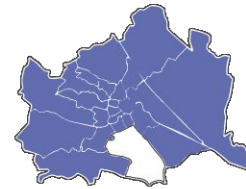
2.3 Skyscraper-City

2.3.1 Ausgangssituation

Standort S31

Lage: Triester Straße 64, 1100 Wien

Größe: 0,7 ha



Umsetzbarkeit

Die Umsetzbarkeit wird bei diesem Standort als sehr gut definiert. Das Supermarktareal ist in das Siedlungsgebiet eingebettet, die Form entspricht einer guten Proportion. Es hat eine Größe von ~7.000 m². Die Fläche ist als Parkplatz gewidmet und muss im Zuge des Entwicklungsprozesses umgewidmet, die Bauklasse angepasst werden. Dies soll in Bezug

auf das Umfeld erfolgen. Im Süden grenzt ein weiteres Areal an, welches als Parkplatzfläche genutzt ist. Die Fläche bietet die Möglichkeit, in einer schrittweisen Umsetzung im weiteren Verlauf mitentwickelt zu werden.

Standortqualität

Die Festlegung im Bebauungsplan erlaubt keine Errichtung von Wohngebäuden. Dies wurde zum Anlass genommen, eine Zukunftsperspektive der Quartiersentwicklung mit gemischter Nutzung aufzuzeigen, die nicht zwangsläufig die Wohnnutzung beinhaltet. So wird verdeutlicht, dass gemischte Nutzungen auch ohne Wohnnutzung qualitativ umsetzbar sind. Laut Pasquali wird die Bereitstellung von Standortumfeld

Büroflächen in Zukunft bedeutsamer, da in den vergangenen Jahren der Fokus auf der Entwicklung von Wohnraum lag.¹¹² Die Nahversorgung mit Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen ist sehr gut, ebenso wie die Erreichbarkeit von öffentlichen Grünflächen. Die Anbindung des Standortes an das öffentliche Verkehrsnetz ist mittel.

Die Skyscraper-Cities sollen an Standorten umgesetzt werden, an denen dies aufbauend auf die umgebende Stadtstruktur passend ist. Der vorgeschlagene Standort stellt einen solchen dar. Die Bauhöhen der Umgebung fallen unter die Kategorie „sehr hoch“. Im Standortumfeld finden sich Wohnhochhäusern sowie Bürotürmen mit Höhen von bis zu 130 Metern. Die zukünftig zulässige Bauhöhe muss für das bearbeitete Areal festgelegt werden.

Um Bezug auf das Umfeld zu nehmen, werden ähnliche Höhen angestrebt. Die im Umfeld vorwiegende Nutzungsstruktur stellt Wohn- sowie die gemischte Nutzung dar, die Gebäudestrukturen sind sehr heterogen, ebenso wie die sozialen Strukturen. Die Wohnzufriedenheit liegt bei 30-50 %, ein hochrangiges Naherholungsgebiet (Wienerberg) ist fußläufig erreichbar.



Abbildung 78 Lageplan Triester Straße 78

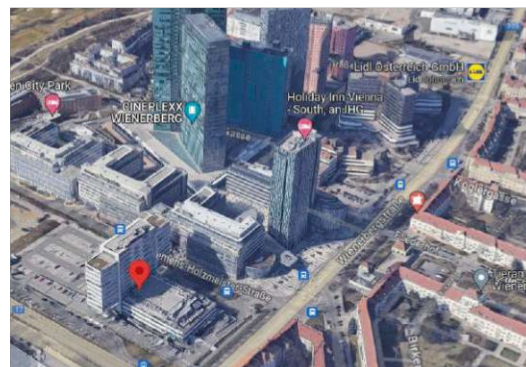


Abbildung 79 Luftbild Triester Straße 79

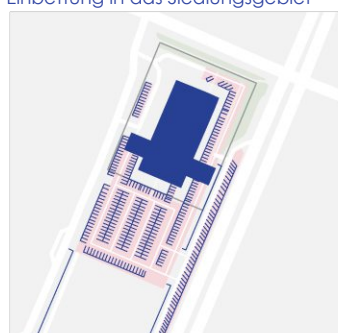
Vgl. Marlene Furthner 08.09.2023, 112



Einbettung in das Siedlungsgebiet

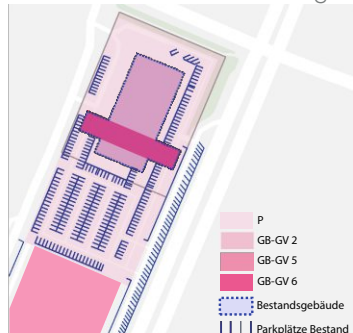
Abbildung 80

Das Supermarktareal liegt in mitten einer beherrschenden Lage nahe der Einfahrt der Südautobahn, auf dem Wienerberg gelegen. In der Abbildung 80 kann die Lücke erkannt werden, die das Areal in Kombination mit dem angrenzenden Grundstück im bebauten Siedlungskontext hinterlässt. Das Areal liegt in einem Siedlungsgebiet, welches eine sehr heterogene (Bau-) Struktur aufweist. Im Westen befinden sich die Hochhausstrukturen, wohingegen im Norden die Blockrandbebauung überwiegt. Im Osten finden sich Einfamilienhaus- und Kleingartenstrukturen in Kombination mit eingeschossigen Gewerbegebäuden und Wohnbauten der Neuzeit wieder.



Ausgangslage

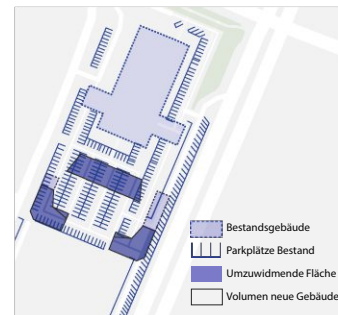
Abbildung 81



Widmung

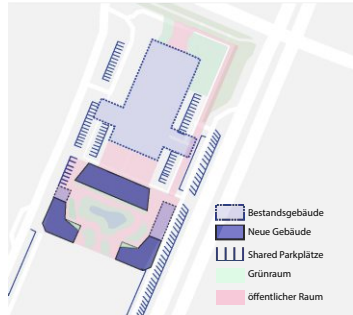
Abbildung 82

Auf der Parkfläche des Bestandes stehen 179 Parkplätze zur Verfügung, nördlich des Bestandsgebäudes 49. Ausgenommen sind die Parkplätze des im Süden angrenzenden Grundstücks. Die Auslastung der Parkplätze des untersuchten Areals liegt werktags bei 39 %.



Neue Volumen

Abbildung 83



Vorschlag Bebauung und Freiräume

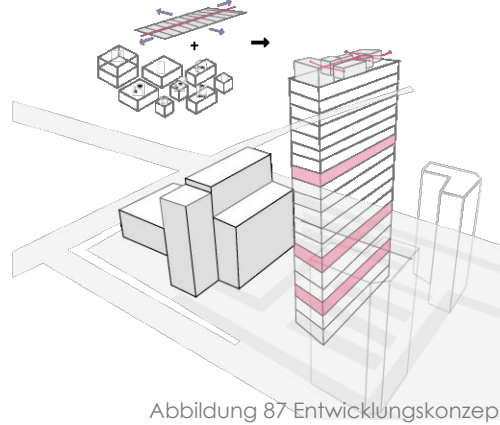
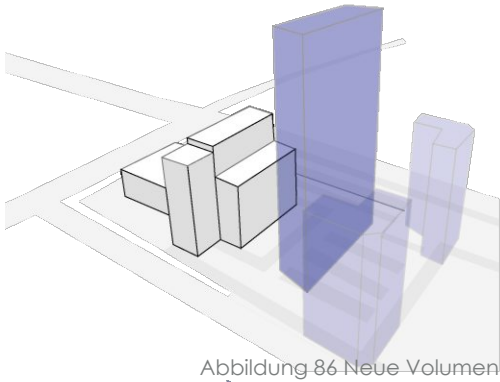
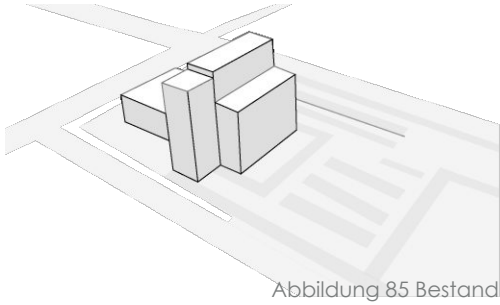
Abbildung 84

Die Parkplatzfläche ist als Parkplatz gewidmet, das südlich angrenzende Grundstück besitzt die Widmung GB-GV V+91,5 m. Dies bedeutet, entweder, dass diese Fläche im weiteren Schritt eine Potenzialfläche darstellen kann, oder eine Entwicklung bereits in Planung ist und die Fläche dementsprechend umgewidmet wurde. Für den Umwidmungsprozess des behandelten Standortes (Widmung: P > GB-GV) stellt dies eine gute Ausgangslage dar, um die angestrebte Bauhöhe zu argumentieren (in Kombination mit den Bauhöhen des Umfeldes).

Geplant sind 3 Volumen, wobei eines dem Bestandsgebäude zentriert gegenübersteht. Dieses wird von zwei weiteren flankiert. Sie grenzen das Quartier sichtbar ab, ermöglichen jedoch eine gewisse Durchlässigkeit. Die Zwischenräume werden zum Spielfeld für die Gemeinschaft mit qualitativen Grün- und öffentlichen Räumen.

2.3.2 Konzeption „Society-Scraper“

High rise-Mixed Use



1. Bestand

Das Bestandsgebäude stellt das „Philipshaus“ dar, eine Architekturikone der 60-er Jahre. Der Gebäuderiegel erstreckt sich vertikal über 12 Geschosse, wobei die Decken horizontal wie Regalbretter eingeklemmt sind. Sie sind beidseitig 16 Meter auskragend, quer dazu wurde ein Flachbau wie eine Schublade durchgesteckt. Die Tragstruktur des Gebäudes ist sichtbar in Skelettbauweise ausgeführt.¹¹³

Südlich des Bestandsgebäudes befindet sich die Entwicklungsfläche.

2. New Scraper

Auf jener Parkplatzfläche soll der Ikone, die den Lebensgeist der 60-er widerspiegelt, eine neue Interpretation, die den modernen Zeitgeist widerspiegelt, gegenübergestellt werden. Zwei weitere Volumina lassen das Quartier in Richtung Süden ausfließen. Es werden spektakuläre Ausblicke, zur einen Seite über Wien, zur anderen Seite in Richtung des fernen Südens hinter dem Schneeberg geboten. Die Umgebung ist geprägt von hohen Gebäuden, der „Society-Scraper“ fügt sich von der Höhe her nahtlos ein. Das Raumprogramm unterscheidet sich jedoch maßgeblich von dem des Bestandes.

3. Konzeptbaukasten

Der neue „Society-Scraper“ steht für „high-rise“ - „mixed-use“. Alte, monofunktionale Nutzungs- und Gebäudestrukturen werden aufgebrochen. Ein Konzeptbaukasten mit Konzeptbausteinen wurde entwickelt. Es entstehen spannende Strukturen, die mit gemeinschaftlich genutzten Zwischenräumen und gemeinschaftlich genutzten Stockwerken komplementiert werden.

4. Blöcke passen sich der Nutzung an

Die Konzeptbausteine passen sich an die verschiedenen Nutzungen und die dazugehörigen Raumgrößen und -höhen an. In Anlehnung an die Ikone werden diese Bausteine in ein sichtbares Skelettgerüst eingehängt. Sie werden hinausgezogen und hineingedrückt, wie bei dem zur Beschreibung der Ikone erwähnten Schubladensystem. Die gemeinschaftliche Nutzung im Innenraum lässt sich so nach außen spiegeln, in Form von qualitativen Freiräumen.

Vgl. Maik Novotny. 113

5. Society-Scraper

Die Bausteine werden innerhalb des Tragsystems aufeinandergestapelt. Einige Kragen aus, andere nicht. Durch das Nicht-einsetzen eines Bausteins entsteht ein Freiraum für einen anderen. Setzt man zwei gleich Bausteine übereinander, können zweigeschossige Räume entstehen. Die Nutzungen können wild gemischt sein, da Synergieeffekte zwischen den eingesetzten Nutzungen bestehen. (Nachzulesen im Kapitel B) Im unteren Drittel liegt der Fokus auf Gewerbe-, Gastronomie und Büronutzungen, da sie sich in der Nähe des öffentlichen Raumes befinden. In den oberen beiden Dritteln finden Shared Spaces, mietbare (Co-) Workspaces und Arbeitsräume (für Studierende), Ateliers o.Ä. platz. Bei Bedarf kann die Wohnnutzung



Abbildung 89 VP-Tower

hinzugefügt werden. Der Parkraum kann in Form von Vertical-Parking-Türmen auf geringer Fläche zurückgegeben werden. Es können bis zu 12 Stellplätze auf 49 m² zur Verfügung gestellt werden. Die Höhe kann nach Bedarf angepasst werden. Das System ist flexibel auf- und abbaubar.¹¹⁴ So kann der Turm im Falle eines Abbaus flexibel an einem anderen Standort wieder aufgebaut werden.



Abbildung 90 Society-Scraper

¹¹⁴ Vgl. VePa Vertical Parking GmbH.

2.3.3 Nutzungspotenziale „Society-Scraper“

Wohnnutzfläche

Durch die Skelettbauweise können mehrere Baublöcke flexibel zu größeren Grundrissen zusammengeführt werden. Die kleinste Einheit stellt einen Baustein mit 50 m² Wohnfläche dar. Das Hinzuziehen und Weglassen von Bausteinen ermöglicht es, den Wohnungen jeweils einen privaten Freiraum zuzuschreiben.

Social-flächen

Die anmietbaren (Co-) Workingspaces sind so ausgeführt, dass sie in Übernachtungsmöglichkeiten umgebaut werden können. Beispiel Valo-Hotel. Die Bezahlung und der Umbau von Büro << Hotelzimmer erfolgt per App.¹¹⁵



Abbildung 91 Valo-Hotel

In den im Erdgeschoss gelegenen Gewerbebausteinen können sich publikumswirksame Nutzungen, wie Restaurants, Cafés, sowie diverse Geschäfte ansiedeln. In den zwei den Hauptturm flankierenden Türmen können Gewerbe Platz finden, die mehr Nutzfläche, sowie höhere Raumhöhen benötigen.

Öffentliche Grünfläche

Herzstück des öffentlichen Raumes stellt die organische Grünfläche dar, in dessen Mitte sich eine Wasserfläche befindet. Die Kombination aus Grün und Wasser ist von hoher Qualität und spiegelt in kleinem Maßstab die angrenzende Naherholungsfläche des Wienerberges wider.

Shared Parkplätze

In zwei Vertical-Parking-Tower, sowie in der bestehenden Tiefgarage können dem Quartier je nach Bedarf eine angemessene Anzahl an Parkplätzen in nachhaltiger Weise zurückgegeben werden.

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum ermöglicht die Verbindung und schafft Raum zum verweilen. Er fungiert als Treffpunkt und wird so zur Schnittstelle des sozialen Austausches. Städtebauliche Dichte, Weitblick, Grünraum und Komplementäre Nutzungen ermöglichen einen qualitativen Quartiers-Knotenpunkt.

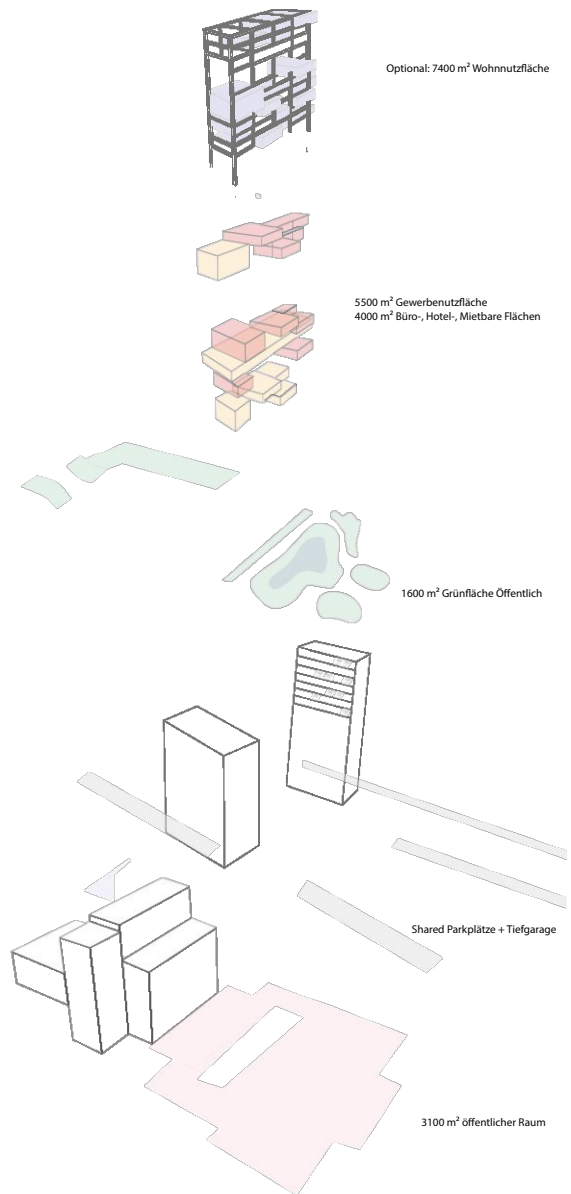


Abbildung 92 Nutzungspotenziale Society-Scraper

UBM Development AG. 115

2.4 Dock-City

2.4.1 Ausgangssituation

Standort S49

Lage: Traisengasse 20-22, 1200 Wien

Größe: 0,55 ha



Umsetzbarkeit

Der Standort weist in Bezug auf die Umsetzbarkeit eine hohe Qualität auf. Das Areal liegt in Zentrumsnähe, weist eine ausreichende Fläche von ~ 5.500 m², sowie eine rechteckige und proportio-

nale Form auf. Eine Quartiersentwicklung mit gemischter Nutzung ist unkompliziert und kurzfristig möglich. Soll das Bestandsgebäude erhalten und aufgestockt werden, muss ein statisches Konzept erstellt werden.

Standortqualität

Die Festlegungen des Bebauungsplans in Bezug auf die Bauhöhe, und die Ausnutzbarkeit sind geeignet. Eine gemischte Nutzung, welche die Wohnnutzung inkludiert, ist zulässig. Die Nahversorgung mit Gesundheitseinrichtungen ist gut, mit Bildungs- und

Kultureinrichtungen gering. Die U-Bahn- und S-Bahn-Stationen „Handelskai“ sind in 650 m zu erreichen. Öffentliche Grünflächen im Umfeld sind sehr gut erreichbar, die Qualitäten dieser sind gering. Die Lärmbelastung ist durch die angrenzende hochrangige Infrastruktur hoch.

Standortumfeld

Im Umfeld überwiegen Wohn- und gemischte Nutzungen, wobei die Erdgeschosse der Blockrandbebauungen häufig ungenutzt und dadurch wenig belebt sind. Im Umfeld ist ein geringes Angebot an qualitativem öffentlichem Raum zu verzeichnen. Die Bevölkerungsdichte ist hoch, sie liegt bei >400 EW/ha. Die Gebäudehöhen liegen überwiegend bei

bis zu 35 Metern. Es handelt sich um ein sehr dichtes, urbanes Gebiet. Das Umfeld ist stark von (internationaler) Zuwanderung geprägt. Die sozialen Strukturen zeigen, dass die Arbeitslosigkeit von Drittstaatsangehörigen hoch ist. Die Zufriedenheit der Bevölkerung im Wohnumfeld ist gering.

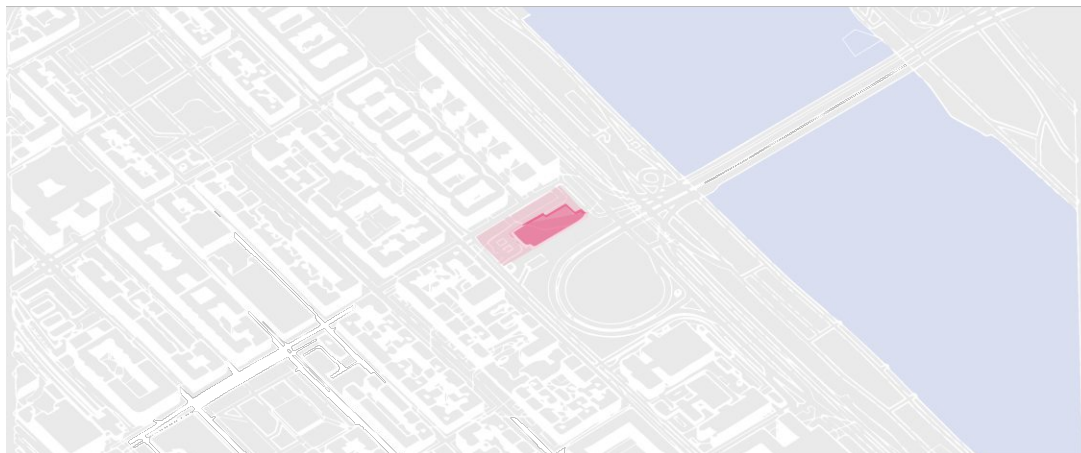
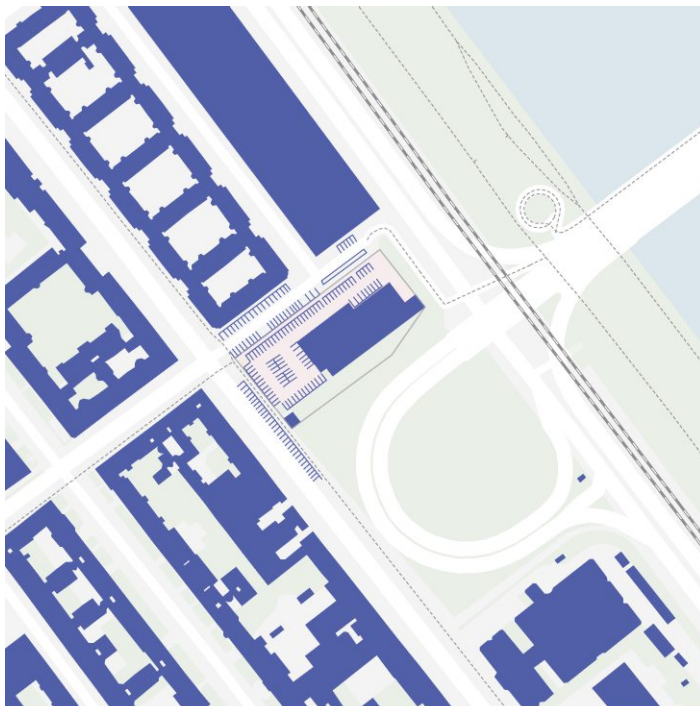


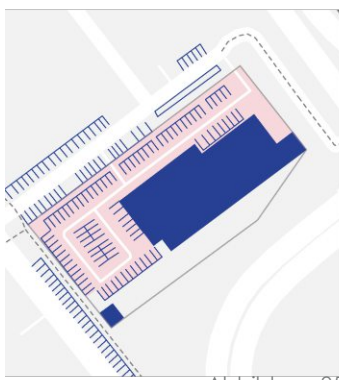
Abbildung 93 Einbettung in das Siedlungsgefüge



Einbettung in das Siedlungsgebiet

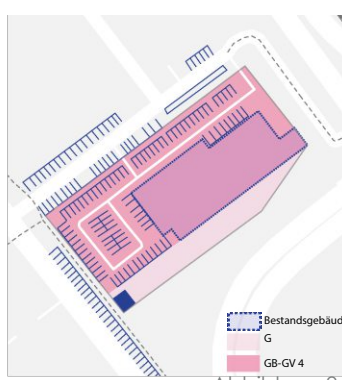
Abbildung 94

Das Areal weist aufgrund seiner Einbettung inmitten hochrangiger Infrastruktur, hochrangiger Naherholungsgebiete, sowie unmittelbar am Donauufer eine qualitative und gleichzeitig schwierige Lage auf. Im Norden grenzt die B14 Handelskai, im Osten die Autobahnauffahrt. Es stellt das Endstück der Bebauung in Richtung Infrastruktur dar. Oder das Anfangsstück. Das Umfeld ist stark durch die gründerzeitliche Blockrandbebauung sowie von Zwischenkriegsbauten geprägt. Es besteht eine unmittelbare Verbindung zur Donauinsel, sowie zur Alten Donau.



Ausgangslage

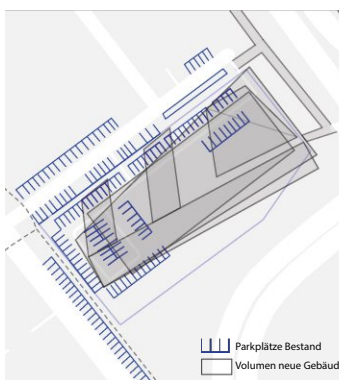
Abbildung 95



Widmung

Abbildung 96

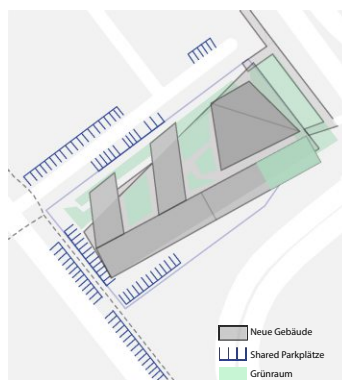
Bestandsgebäude
 G
 GB-GV 4



Neue Volumen

Abbildung 97

Parkplätze Bestand
 Volumen neue Gebäude



Vorschlag Bebauung und Freiräume

Abbildung 98

Neue Gebäude
 Shared Parkplätze
 Grünraum

Die Auslastung der 78 zur Verfügung stehenden Parkplätze liegt werktags zur Stoßzeit bei 15 %, das bedeutet ~12 der 78 Parkplätze sind zu dieser Zeit genutzt. Annähernd das gesamte Supermarktareal weist die Widmung GB-GV IV auf, eine schnelle und einfache Umsetzbarkeit der Quartiersentwicklung ohne Umwidmungprozess ist möglich. Auf der gewidmeten Parkplatzfläche wurden 5 Volumen geplant und so platziert, dass sie den Anforderungen der angestrebten Nutzung entsprechen und den für das Quartier essenziellen Lärmschutz erfüllen. Qualitative Grün- und Freiräume ergänzen das Konzept, Parkraum wird im Quartier in einem angemessenen Verhältnis zur Verfügung gestellt.

2.4.2 Konzeption „Culture-Ship“

Smart Dock learning Center

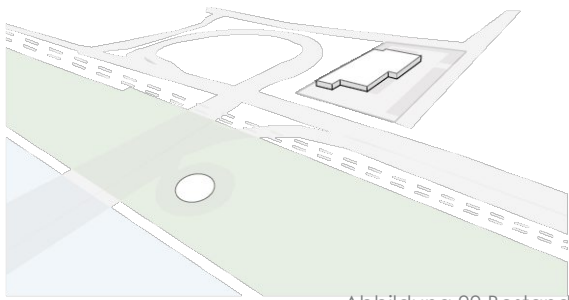


Abbildung 99 Bestand

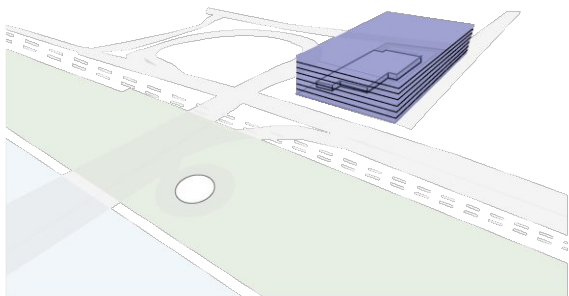


Abbildung 100 Maximales Volumen

1. Bestand

Das Bestandsgebäude stellt einen eingeschossigen Gewerbebau dar. Auf zwei Seiten ist das Gebäude von Parkplätzen flankiert. Insgesamt stehen 78 Oberflächenparkplätze zur Verfügung. Das gesamte Supermarktareal besitzt eine Größe von 5.500 m², wobei der Supermarkt eine Fläche von 1.800 m² einnimmt.

2. Maximaler Nutzbarkeit laut BBPL

Von den 5.500 m² Fläche besitzen 4.400 m² die Widmung GB-GV IV bei 60 % Ausnutzbarkeit. Die maximale Nutzfläche ist 2.658 m². Auf dieser Fläche können 8 Vollgeschosse umgesetzt werden:

- 1 EG (3,5 m Höhe) > 2685 × 0,7
- 6 Vollgeschosse > (2685 × 0,8) × 6
- 2 DG > (2685 × 0,65) × 2

Es könnten 16.200 m² (Wohn-)nutzfläche, sowie 1860 m² Betriebsfläche entwickelt werden.

3. Fließen durch das Kulturschiff

Die Ergebnisse der Standortanalyse zeigen, dass im Standortumfeld wenige Bildungs- und Kultureinrichtungen vorhanden sind. Dies wurde in der Konzeption des neuen Quartiers beachtet und in der geplanten Nutzungsmischung entsprechend wiedergegeben. Statt einer lediglich Anordnung von mehreren Gebäuden, differenzierten Raumprogrammen und dem „überbleiben“ der Zwischenräume, wurde eine integrierte Programmierung überlegt, die sich in den Gebäudeformen und der Wegführung widerspiegelt. Der Sockel stellt ein 3-geschossiges Parkhaus dar, welches Shared-Parkplätze zur Verfügung stellt. Ein Bildungscampus (grün), ein Kultursaal (blau), sowie Wohnraum (orange) finden auf dem Sockel platz.

4. Sichtachsen gewährleisten/ generieren

Das Quartier stellt das neue Bindeglied zwischen Stadt und Donau, sowie das neue „Anfangsstück“ in Richtung Autobahnauffahrt dar. Die Gebäude treppen in zwei Richtungen ab. Einerseits in Richtung der Stadt, andererseits in Richtung Wasser. Neue Sichtachsen können dadurch geschaffen werden. Der neue Bildungscampus bildet den Hochpunkt des Quartiers und bietet den entsprechenden Lärmschutz für das gesamte Quartier.

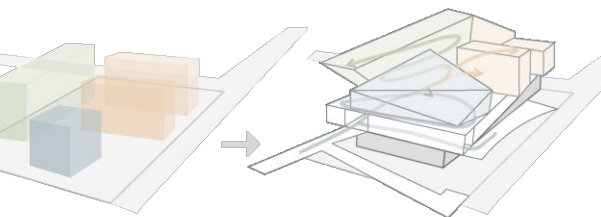


Abbildung 101 Entwicklungskonzept

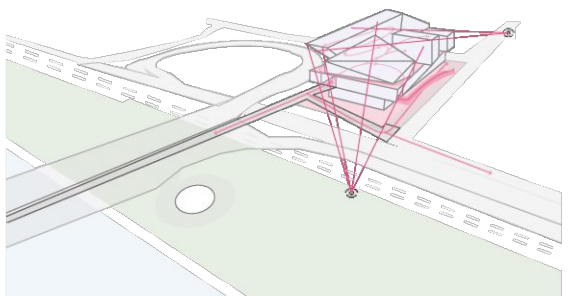


Abbildung 102 Abtreppung Richtung Stadt/ Donau

5. Culture-Ship

In Richtung Donau entsteht ein Kultur- und Veranstaltungspavillon, der eine Mehrfachnutzung bieten kann. Er kann flexibel gemietet werden und für Bewohner*innen, sowie für Veranstaltungen zur Verfügung stehen. Er fungiert als Pufferzone zwischen der Bundesstraße und den Wohngebäuden. Der Bildungscampus als Hochpunkt schafft einen neuen Orientierungspunkt für das Quartier und die Umgebung. Er ist als Riegel ausgeführt, um als Lärmschutz-Wall für das gesamte Gebiet zu fungieren. Dem Campus stehen zwei Wohngebäude gegenüber. Die einzelnen Gebäude verschmelzen zu einem im Gesamten wahrnehmbaren Quartier, in dem der öffentliche Raum integriert ist und gemeinschaftlich genutzt werden kann. Die

Wegeführung von und in Richtung Donau kann zu einem Fluss durch das neue Quartier werden. Es entstehen zwei differenzierte Freiraumsituationen, einerseits ein öffentlicher Bereich inmitten des Bildungscampus, des Kulturpavillons, sowie des vorderen Wohngebäudes. Andererseits ein geschützterer, öffentlicher Bereich zwischen den zwei Wohngebäuden. Hier könnte im Erdgeschoss beispielsweise ein Kindergarten Platz finden. Das gesamte Gebilde liegt auf einem dreigeschossigen Sockel, in welchem einerseits auf 2,5 Stockwerken ein Parkhaus, andererseits der Supermarkt integriert sind. Das gesamte Quartier ist durch Rampen barrierefrei begehbar.

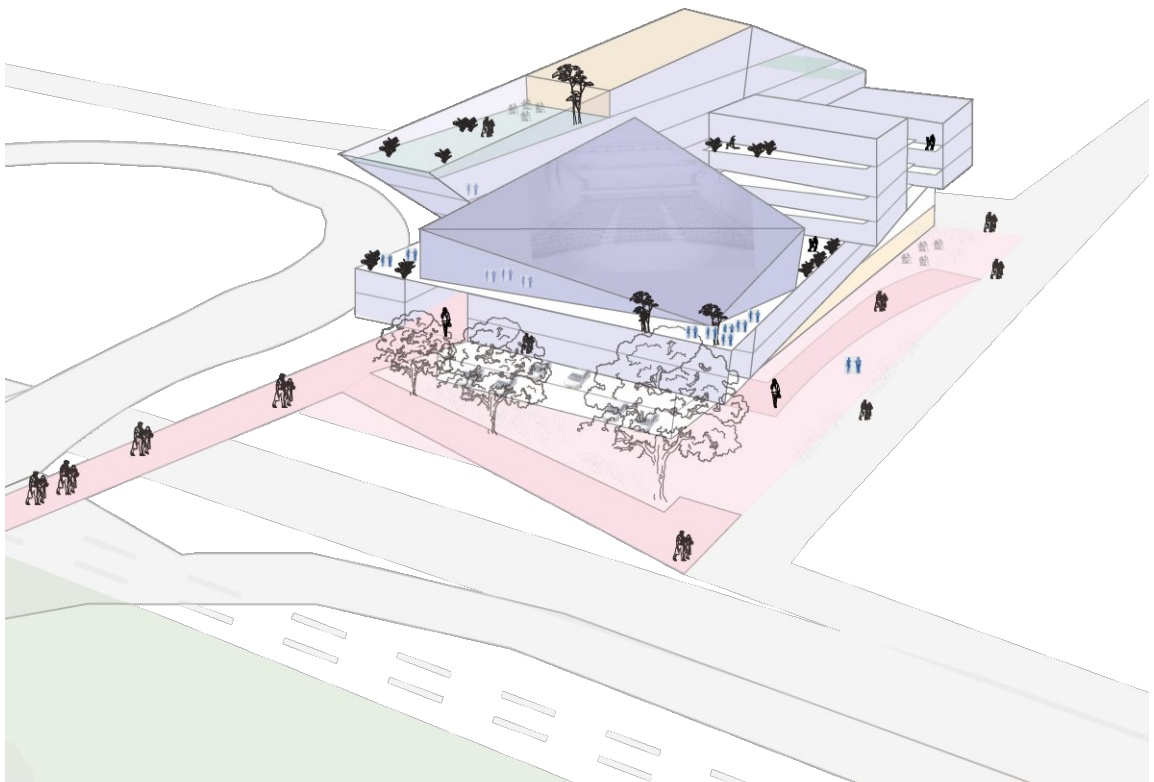


Abbildung 103 Dock-City

2.4.3 Nutzungspotenziale "Culture-Ship"

Kulturfläche

Der Kulturpavillon unterliegt dem Konzept der Mehrfachnutzung. Er soll flexibel für Veranstaltungen mietbar sein -auch für Bewohner*innen- für Kabarets, Theater, Kunstausstellungen o. Ä.

Bildungscampus

Der Bildungscampus gewährleistet Platz für Funktionen, die innerhalb der monostrukturierten Wohngegend fehlen. Hier können Kindergärten, Ausbildungsräumlichkeiten, sowie eine öffentliche Bibliothek Platz finden.

Gewerbefläche

Der Fokus liegt in diesem Quartier auf Bildung, Kultur und Wohnen. Das bestehende, an dem Standort ansässige Gewerbe soll jedoch behalten werden (Supermarkt). Ebenso soll dem Bildungscampus eine Kantine, dem Kulturpavillon, sowie den Nutzer*innen des öffentlichen Raumes ein Gastronomieangebot zur Verfügung stehen. Dies ist im obersten Geschoss des Bildungscampus integriert.

Wohnnutzfläche

Die Wohnungen sind in Richtung des ruhigeren öffentlichen Platzes ausgerichtet und sollen Singlewohnungen sowie Wohnungen für junge Paare, mit oder ohne Kinder, darstellen.

Öffentliche Grünflächen

Die öffentlichen Grünflächen besitzen in diesem Fall Qualitäten des urbanen Grüns. Das Quartier ist urbaner Natur, Grünflächen mit Parkcharakter finden in dem Quartier keinen Platz. Die große Ruheoase liegt mit der Donauinsel nebenan.

Shared Parkplätze

Die 2,5 Stockwerke im Sockelbereich fungieren als Quartiersgarage. Sie soll jedoch so ausgeführt werden, dass ihr, sollte die Nachfrage nach Parkraum infolge der Mobilitätsentwicklung sinken, leicht eine neue Nutzung zugeführt werden kann.

Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum erstreckt sich auf zwei Ebenen. Einerseits rund um die Sockelzone. Die Gewerbezone kann hierbei Cafés o. Ä. im Erdgeschossbereich bespielen, welche Passanten zum Verweilen einladen. Andererseits führen zwei Rampen auf die erhobene Ebene. Hier bündelt sich die Frequenz der im Quartier gesammelten Nutzungen. Es stellt das Herzstück des Quartiers dar, gewissermaßen die Bühne in der Mitte.

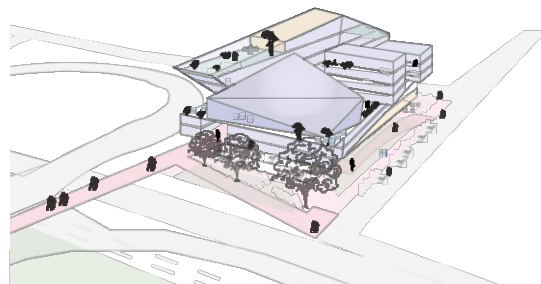
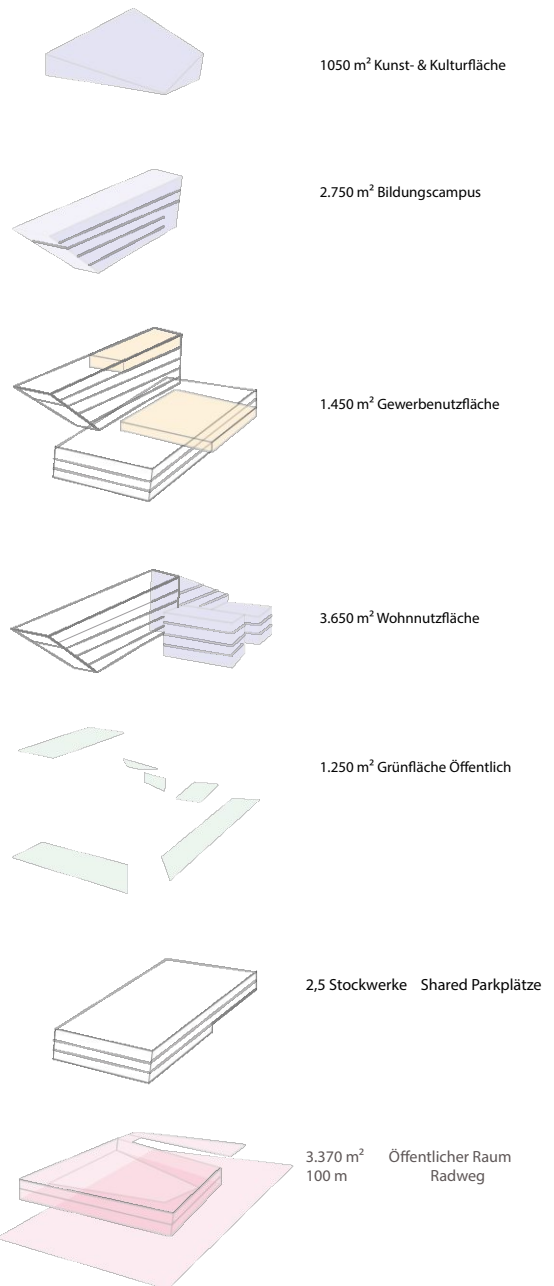
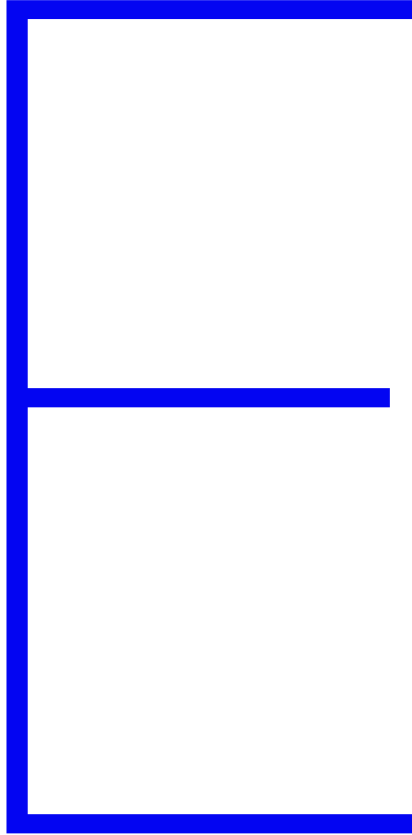


Abbildung 104 Nutzungspotenziale Dock-City



Future-Cities

Welchen Beitrag können diese Transformationsprozesse in weiterer Zukunft für
Wien leisten?



E1

Nutzungspotenziale der Stadt Wien

In Kapitel D wurden für die vier Quartierstypen für je einen Standort anhand eines Entwicklungsszenarios (Zukunftsperspektiven) mögliche Nutzungspotenziale dargestellt. Um die Nutzungspotenziale aller 75 im Kapitel C behandelten Standorte, sowie im finalen Schritt für die Stadt Wien definieren zu können, werden die Ergebnisse auf den folgenden Seiten einer Hochrechnung unterzogen.

Zuerst werden die Nutzungspotenziale aller den Quartierstypen zugewiesenen Standorten identifiziert. Da eine simple Multiplikation kein realistisches Ergebnis liefern würde, wurde nach den Kriterien der Größe und der Bauklasse eine Gewichtung durchgeführt. Das Ergebnis der Gewichtung stellt die Summe dar, mit welcher die Flächenpotenziale der vier exemplarisch ausgearbeiteten Standorte multipliziert werden.

| Mixed City-Blocks | Standort Nr. | Größe | Bauklasse | Gewichtung |
|---|--------------|---------|-----------|------------|
| $<0,5 + BK 1 = 0,5$ $<0,5 + BK 3 = 0,8$ $>0,5 + BK 2 = 1,0$ $>0,5 + BK 3/4 = 1,5$ $>0,5 + BK 1 = 0,8$ | S. 10 | $> 0,5$ | 2 | 1 |
| | S. 16 | $< 0,5$ | 3 | 0,8 |
| | S. 47 | $< 0,5$ | 1 | 0,5 |
| | S. 36 | $< 0,5$ | 1 | 0,5 |
| | S. 74 | $> 0,5$ | ≥ 4 | 1,5 |
| | S. 22 | $< 0,5$ | 3 | 0,8 |
| | S. 66 | $> 0,5$ | 1 | 0,8 |
| | S. 46 | $< 0,5$ | 3 | 0,8 |
| | S. 15 | $> 0,5$ | 3 | 1,5 |
| | S. 29 | $> 0,5$ | 2 | 1 |
| | | | | 9,2 |

| Village- City | Standort Nr. | Größe | Bauklasse | Gewichtung |
|--|--------------|---------|-----------|------------|
| $<0,5 + BK 1 = 0,5$ $<0,5 + BK 2 = 1,0$ $>0,5 + BK 2 = 1,5$ $>0,5 + BK 1 = 1,0$ | S. 41 | $< 0,5$ | 2 | 1 |
| | S. 11 | $> 0,5$ | 1 | 1 |
| | S. 75 | $< 0,5$ | 2 | 1 |
| | S. 39 | $< 0,5$ | 1 | 0,5 |
| | S. 48 | $> 0,5$ | 1 | 0,5 |
| | S. 65 | $> 0,5$ | 1 | 1 |
| | S. 62 | $> 0,5$ | 2 | 1 |
| | S. 59 | $> 0,5$ | 2 | 1,5 |
| | S. 68 | $> 0,5$ | 1 | 0,5 |
| | | | | |

| Dock- City | Standort Nr. | Größe | Bauklasse | Gewichtung |
|---|--------------|---------|-----------|------------|
| $>0,5 + BK 3 = 0,75$ $>0,5 + BK 2 = 0,5$ $<0,5 + BK 1 = 0,25$ | S. 49 | $> 0,5$ | 4 | 1 |
| | S. 01 | $> 0,5$ | 3 | 0,75 |
| | S. 52 | $< 0,5$ | 2 | 0,5 |
| | S. 51 | $< 0,5$ | 1 | 0,25 |
| | | | | 2,5 |

| Skyscraper - City | Standort Nr. | Größe | Bauklasse | Gewichtung |
|---|--------------|---------|-----------|------------|
| $<0,5 + BK 1 = 0,5$ $>0,5 + BK \geq 2 = 1$ | S. 31 | $> 0,5$ | 2 | 1 |
| | S. 02 | $> 0,5$ | 2 | 1 |
| | S. 05 | $> 0,5$ | 2 | 1 |
| | S. 56 | $< 0,5$ | 1 | 0,5 |
| | | | | 3,5 |

Abbildung 105 Gewichtungstabelle Hochrechnung

Nutzungspotenziale auf Supermarktparkplätzen der Stadt Wien

| | Öffentlicher Raum | Öffentliche Grünfläche | Wohnnutzfläche | Gewerbenutzfläche | |
|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|--|
| Mixed City-Blocks | | | | | |
| Standort S. 10 | 1.750 m ² | 1.250 m ² | 7.300 m ² | 1.000 m ² | |
| Gesamt (10 Standorte) | 16.000 m ² | 11.400 m ² | 66.800 m ² | 9.600 m ² | |
| Village - City | | | | | |
| Standort S. 41 | 400 m ² | 400 m ² | 1.100 m ² | 200 m ² | |
| Gesamt (9 Standorte) | 3.200 m ² | 3.200 m ² | 8.800 m ² | 1.500 m ² | |
| Skyscraper - City | | | | | |
| Standort S. 31 | 3.100 m ² | 1.600 m ² | 7.400 m ² | 5.500 m ² | |
| Gesamt (4 Standorte) | 11.000 m ² | 5.800 m ² | 25.900 m ² | 13.700 m ² | |
| Dock - City | | | | | |
| Standort S. 49 | 3.350 m ² | 1.250 m ² | 3.650 m ² | 1.450 m ² | |
| Gesamt (4 Standorte) | 8.400 m ² | 3.150 m ² | 9.100 m ² | 3.600 m ² | |
| | | | | | |
| Gesamt (27 Standorte) | 38.600 m² | 23.550 m² | 110.600 m² | 28.400 m² | |
| Gesamt (75 Standorte) | 107.200 m² | 65.400 m² | 307.200 m² | 78.800 m² | |
| Wien Potenzial (360 Standorte) | 514.500 m² | 313.900 m² | 1.474.500 m² | 378.200 m² | |

27 Standorte der Quartierstypen

Das Zwischenergebnis stellen die Nutzungspotenziale der insgesamt 27 den Quartierstypen zugeordneten Standorte dar. Sie können der Abbildung 106 entnommen werden.

Um die Nutzungspotenziale für alle 75 in der Studie erhobenen Standorte zu erhalten, wurde eine weitere Hochrechnung durchgeführt.

75 Standorte

Die Berechnung wurde mithilfe der Schlussrechnung durchgeführt. Eine solche Berechnung erscheint realistisch, denn 11 der 27 Standorte weisen eine Größe von

<0,5 ha auf (0,4 %), 16 eine Größe von >0,5 ha. Bei den verbleibenden 48 Standorten ist das Verhältnis ähnlich. 15 Standorte weisen eine Größe von <0,5 ha auf (~0,5 %), 28 eine Größe von >0,5 ha.

Stadt Wien

Laut der Wirtschaftskammer gab es in Österreich in dem Jahr 2021 circa 5.300 Lebensmittelgeschäfte – den Lebensmittelhandel ausgeschlossen -. Die Versorgungsdichte liegt bei 60 Geschäften je 100.000 Einwohner*innen.¹¹⁶ In Wien stellen dies, bezogen auf 2. Mio. Einwohner*innen 1200 Supermärkte dar. Trifft man die

| | Büronutz- fläche | Private Grünfläche | Radweg | Bildungs- campus | Kunst-/ Kulturfläche | Urban - Farming |
|--|------------------------------|------------------------------|-----------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | 830 m ² | 500 m ² | 80 m | - m ² | - m ² | - m ² |
| | 7.600 m ² | 4.600 m ² | 730 m | - m ² | - m ² | - m ² |
| | 500 m ² | 600 m ² | 50 m | - m ² | - m ² | 180 m ² |
| | 4.200 m ² | 4.800 m ² | 400 m | - m ² | - m ² | 1.500 m ² |
| | 4.000 m ² | 450 m ² | 200 m | - m ² | - m ² | - m ² |
| | 19.500 m ² | 1.600 m ² | 700 m | - m ² | - m ² | - m ² |
| | - m ² | 450 m ² | 100 m | 2.750 m ² | 1.050 m ² | - m ² |
| | - m ² | 1.100 m ² | 250 m | 6.850 m ² | 2.600 m ² | - m ² |
| | 31.300 m² | 12.100 m² | 2080 m | 6.850 m² | 2.600 m² | 1.500 m² |
| | 86.900 m² | 33.600 m² | 5.700 m | 19.000 m² | 7.200 m² | 4.100 m² |
| | 417.100 m² | 161.200 m² | 27.300 m | 91.200 m² | 34.500 m² | 19.600 m² |

Abbildung 106 Tabelle Gesamte Nutzungspotenziale

Annahme, dass 20 % der Supermärkte im Stadtzentrum liegen und keine Parkplätze und 40 % der Supermärkte Tiefgaragen besitzen, sowie dass sich 10 % der Standorte nicht in geeigneten Lagen befinden, besitzen 30 % der Supermärkte Oberflächenparkplätze in geeigneten Lagen. Dies würden 360 Standorte in Wien darstellen, auf denen Quartiersentwicklungen möglich sind. Der letzten Zeile der Tabelle kann das **gesamte Nutzungspotenzial**, welches durch die Quartiersentwicklung auf allen Supermarktparkplätzen an der Oberfläche **in der Stadt Wien** aktiviert werden könnte, entnommen werden.

Zusammengefasst könnten folgende Potenziale zur Verfügung gestellt werden*:

- 50 ha öffentlicher Raum
- 30 ha öffentliche Grünfläche
- 145 ha Wohnnutzfläche
- 35 ha Gewerbenutzfläche
- 40 ha Büronutzfläche
- 16 ha private Grünfläche
- 27 km Radweg
- 90.000 m² Bildungscampus
- 30.000 m² Kunst- / und Kulturfläche
- 19.000 m² urban farming Fläche

*Zahlen gerundet

Umsetzungshindernisse, Problematiken und mögliche Begleitmaßnahmen in der Umsetzung

Die sogenannten Impuls-Quartiere stellen Neuentwicklungen einer städtischen ungenutzten, oder Brachfläche dar. Da sie bereits Teil eines bestehenden Quartiers sind, stehen sie vor der Aufgabe, sich neben dem Impuls des Neuen in Bestehendes eingliedern zu müssen. Vorhandene Strukturen müssen gestärkt, das Nahumfeld, also das Bestandsquartier, muss

mitgedacht werden. So kann Akzeptanz und Verständnis für das Neue geschaffen werden. **117**

Welche konkreten Konfliktpunkte sich in der Umsetzung der Quartierstypen ergeben und welche Umsetzungserfordernisse sie in der Umsetzung zu erfüllen sind, zeigt die Abbildung 107.

2.1 Potenziale, Konfliktpunkte und Umsetzungserfordernisse der Quartierstypen

| Quartierstypus | Potenziale | Konfliktpunkte |
|--------------------------|---|--|
| Mixed City-Blocks | 1.750 m ² Öffentlicher Raum 1.250 m ² Öffentliche Grünfläche 7.300 m ² Wohnnutzfläche 1.000 m ² Gewerbennutzfläche 830 m ² Büronutzfläche 500 m ² Private Grünflächen 80 m Radweg 330 m ² green Rooftops | - erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Magnetwirkung - viele neue Bewohner*innen |
| Village City | 400 m ² Öffentlicher Raum 400 m ² Öffentliche Grünfläche 1.100 m ² Wohnnutzfläche 200 m ² Gewerbennutzfläche 500 m ² Büronutzfläche 600 m ² Private Grünflächen 50 m Radweg 180 m ² Urban-Farming Fläche | - Bebauungsplan: Besondere Bestimmungen erlauben keine überirdische Bebauung - Konflikt: Wohnen >> Parken -Konflikt: Bebauung grenz an die Grundstücksgrenze |
| Skyscraper-City | 3.100 m ² Öffentlicher Raum 1.600 m ² Öffentliche Grünfläche 7.400 m ² Wohnnutzfläche 5.500 m ² Gewerbennutzfläche 450 m ² Private Grünflächen 200 m ² Radweg 4.400 m ² Büro-/Hotel-/ Mietbare Fläche | - Flächenwidmungsplan: Bauklasse - Besondere Bestimmungen: Erlauben kein Wohnen |
| Dock City | 3.500 m ² Öffentlicher Raum 1.250 m ² Öffentliche Grünfläche 3.650 m ² Wohnnutzfläche 1.450 m ² Gewerbennutzfläche 450 m ² Private Grünflächen 100 m Radweg 2.750 m ² Bildungscampus 1.050 m ² Kunst- & Kulturfäche | - Ehhöhtes Verkehrsaufkommen - Nachnutzung Sammelgarage - viele Nutzer*innengruppen > verschiedene Interessen |

In der Tabelle kann abgelesen werden, dass sich je nach Quartierstyp unterschiedliche Konfliktpunkte und Umsetzungserfordernisse ergebendie auftreten. Dazu wurden mögliche Begleitmaßnahmen in der Umsetzung definiert und aufgezeigt, wie diese Problematiken vermieden und gelöst werden können. Eine Quaitätskontrolle stellt den Anspruch bei allen Stadtentwicklungsmaßnahmen dar. Bei größeren Entwicklungen, wie sie in der

Dock-City, sowie in der Skyscraper-City zu finden sind, erfordern qualitätssichernde Verfahren wie kooperative Verfahren, städtebauliche Wettbewerbe o.Ä.

Durch den Zuzug von neue Bevölkerung, sowie Nutzungen in das Quartier werden Verkehrs-/ Mobilitätskonzepte, sowie die Gestaltung der öffentlichen Räume, sowie der Einbezug der Bevölkerung unbedingt notwendig.

| | Umsetzungserfordernisse | Sonstige Anforderungen |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Begutachtung der Planung durch Fachbeirat für Stadtgestaltung - Verkehrs- / Mobilitätskonzept bzw. -management - Nahversorgung Bildung bereitstellen - Erstellung Konzept öffentlicher (Grün-) Raum - Nutzungsänderung der Quartiersgarage in Planung und Bau mitdenken - Einbindung der Bevölkerung > Akzeptanz | <ul style="list-style-type: none"> - bauliche Strukturen der Quartiersgarage die eine einfache Nachnutzung zulässt - nutzungsoffene Bauweise (Skelettbauweise) - Bodenaufbau, Schallschutz, Brandschutz, Dämmung, etc. |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Änderung der Besonderen Bestimmungen im Bebauungsplan <ul style="list-style-type: none"> - Erlaubnis der überirdischen Bebauung über der als Parkplatz gewidmeten Fläche - Begutachtung der Planung durch Fachbeirat für Stadtgestaltung - Verkehrs- / Mobilitätskonzept bzw. -management - Erstellung Konzept öffentlicher (Grün-) Raum - Statische Anpassungen über Bestandsgebäude - Festlegung im Bebauungsplan: Anbau des Gebäudes an Fluchtlinie gestattet oder offene/gekuppelte Bauweise: Anbau des Gebäudes an Grundstücksgrenze gestattet | <ul style="list-style-type: none"> - Schallsiloierung & Brandschutz (Wohnen über Parkraum) <ul style="list-style-type: none"> - Durch Erschließung (Laubengang) - entsprechender Fußbodenaufbau - Vertical Parking: <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte Planung - Flexibler Ab- und Aufbau an neuem Standort bei Senkung des Bedarfes -gekuppelte Bauweise: Anbau an Grundstücksgrenze erlaubt, wenn der Anrainer Zustimmung 118 -Nachbargrundstück: offene/gekuppelte Bauweise) |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Qualitätssicherndes Verfahren erforderlich <ul style="list-style-type: none"> -Kooperatives Verfahren, städtebaulicher Wettbewerb, o.Ä. - Änderung der Bauklasse im FLWP <ul style="list-style-type: none"> -Auf Basis der Bauhöhen der Umgebung - Änderung der Widmung: P >GB <ul style="list-style-type: none"> - Bei weiterem Bedarf an Wohnraum in GB/W-GV - Verkehrs- / Mobilitätskonzept bzw. -management - Erstellung Konzept öffentlicher (Grün-) Raum - Einbindung der Bevölkerung > Akzeptanz | <ul style="list-style-type: none"> - Produzierende Gewerbe: - andere Größenanforderungen - Schallschutz zu anderen Nutzungen - Statisches Konzept - Vertical Parking: <ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsgerechte Planung - Flexibler Ab- und Aufbau an neuem Standort bei Senkung des Bedarfes |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Qualitätssicherndes Verfahren erforderlich <ul style="list-style-type: none"> -Kooperatives Verfahren, städtebaulicher Wettbewerb, o.Ä. - Verkehrs- / Mobilitätskonzept bzw. -management - Erstellung Konzept öffentlicher (Grün-) Raum - Nutzungsänderung der Sammelgarage in Planung und Bau mitdenken - Einbindung der Bevölkerung > Akzeptanz | <ul style="list-style-type: none"> - Mehrfachnutzung der Kulturhalle <ul style="list-style-type: none"> - unterschwelliger Zugang zur Nutzung für Bewohner:innen - bauliche Strukturen der Quartiersgarage die eine einfache Nachnutzung zulässt <ul style="list-style-type: none"> - nutzungsoffene Bauweise (Skelettbauweise) - Bodenaufbau, Schallschutz, Brandschutz, Dämmung, etc. |

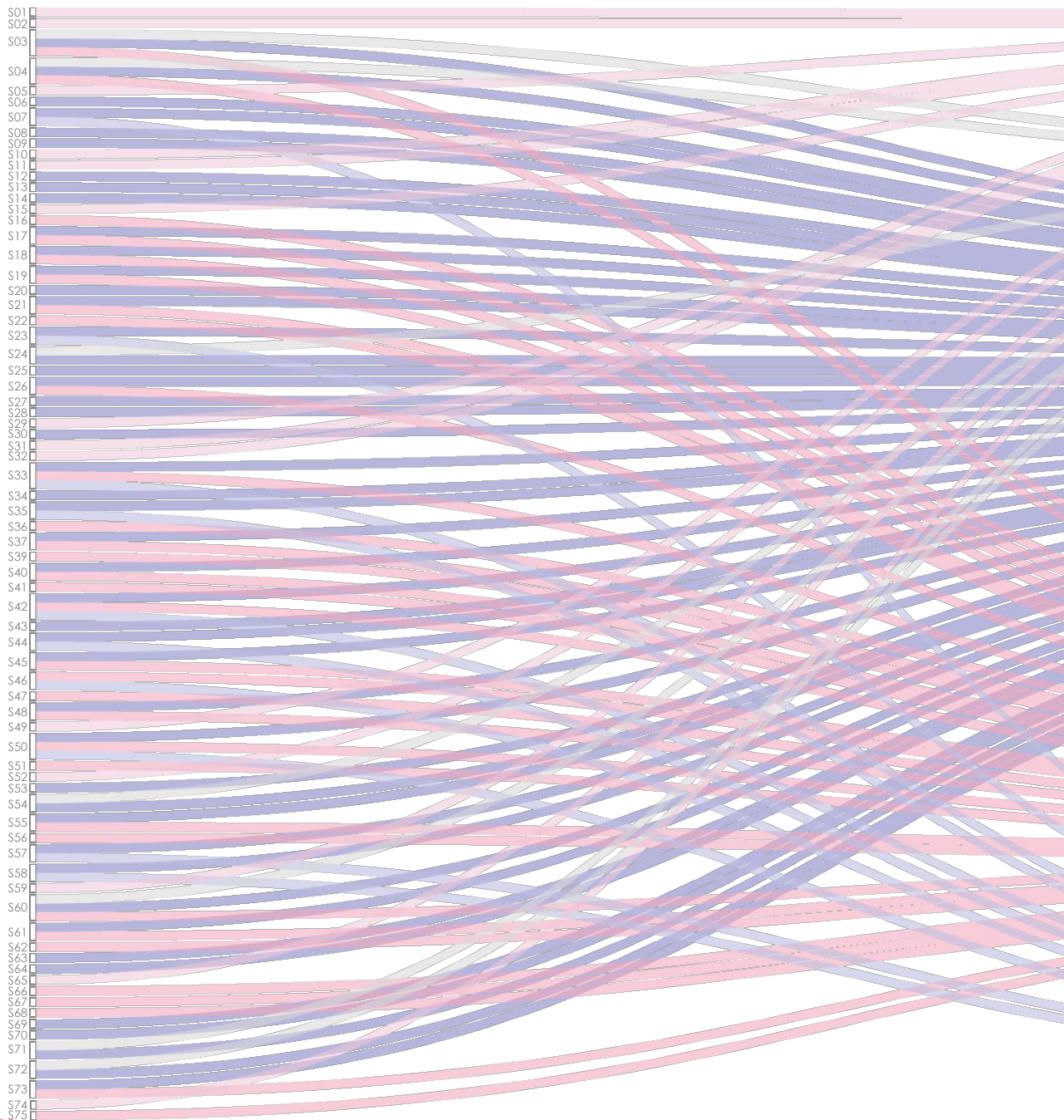
Abbildung 107 Tabelle Potenziale, Konfliktpunkte, Umsetzungserfordernisse

118 Vgl. Bundesministerium für Finanzen 2023, S.60f.

2.2 Problematiken in der Umsetzung von Quartieren auf Supermarktparkparkplätzen und -arealen

Um zu eruieren, welche die Hauptproblematiken in der Umsetzung von Quartiersentwicklungen auf Supermarktparkplätzen darstellen, wurden diese je Standort analysiert und in einer Grafik zusammengeführt. In der Abbildung 108 kann abgelesen werden, dass die Hauptproblematik in der Umsetzung die Widmung des Grundstückes darstellt (60 %), gefolgt von der Größe (42 %). Die Größe stellt, wie im Kapitel C.3 beschrieben wurde, kein kritisches/

Ausschlusskriterium der Quartiersentwicklung dar. Quartiere sind durch keine festgeschriebene Größe definiert. Quartiersentwicklungen können demnach auf Grundstücken, die eine Fläche von $< 0,5$ ha besitzen, qualitativ umgesetzt werden. Verdeutlicht wird dies durch die im Abschnitt D. dargestellte Entwicklungsperspektive der „Village-City“. Die Widmung stellt ein kritisches Kriterium dar, denn sie gibt die rechtliche Rahmenbedingung



zur Bebaubarkeit des Grundstückes wieder. Ist die Flächenwidmung laut Flächenwidmungsplan nicht für die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers geeignet, so ist die Entwicklung nur durch die Maßnahme einer Umwidmung möglich. Eine Umwidmung stellt per se keine Unmöglichkeit dar, sie schlägt sich jedoch in der zeitlichen Komponente einer Entwicklung, sowie in den

Komplikationen, die sich dadurch ergeben können, nieder. Die Grafik verdeutlicht die Faktoren, auf die Einfluss genommen werden muss, um die nachhaltige Quartiersentwicklung auf Supermarktparkplätzen zu akzelerieren. Nur rund 19 % der untersuchten Standorte weisen keine Umsetzungsproblematik auf.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Keine

Lage

Widmung

Größe

Form

Abbildung 108 Problematiken der Umsetzung

Abschließend werden die Forschungsfragen aufgezeigt, eine grundlegende Zusammenfassung der Arbeit wiedergegeben und Handlungsempfehlungen ausgesprochen.

1. Wie können Potenziale zur Transformation von Supermarktstandorten zu Stadtquartieren aktiviert werden?

- Welche Umstände machen Supermarktar-eale als Stadtquartiere attraktiv?
- Welche (räumlichen) Qualitäten haben sie?
- Welche Potenziale bergen sie im Hinblick auf neue Nutzungen?

2. Welchen Beitrag kann eine Strategie der Umnutzung von Supermarktstandorten für Wien leisten?

3. Welche Umsetzungshindernisse gibt es und wie können diese in Zukunft gelöst werden?

Die Flächeninanspruchnahme und damit der Bodenverbrauch in Österreich nehmen kontinuierlich zu. Die Bevölkerung in Städten steigt rasant an, im Jahr 2050 soll laut Prognosen der Bevölkerungsstand in Wien bei 2.3 Mio. liegen. Dies führt zu einem hohen Bedarf an Wohnraum, sowie infolgedessen zur Ausweisung neuer Stadtentwicklungsgebiete, um den Wohnraumbedarf zu decken. Dies geschieht aufgrund der vorhandenen Dichte vorwiegend auf der grünen Wiese. Unzureichend genutzte Bodenressourcen im Siedlungsgebiet werden im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung als problematisch angesehen.

Erhebungen zur Auslastung von Supermarktparkplätzen zeigen, dass Supermarktparkplätze in Wien schon gegenwärtig große ungenutzte, versiegelte Flächen darstellen. Expert*innen prognostizieren, dass dies in Bezug auf die Digitalisierung, sowie im Zuge der Mobilitätswende ein fortschreitender Prozess ist, da der Bedarf an Fläche für den ruhenden Verkehr in Städten in Zukunft erheblich zurückgehen wird. Dringender Handlungsbedarf besteht, um diesen Flächen eine effiziente

Nutzung zuzuführen. Eine Neuinterpretation sowie innovative Ansätze sind gefragt. Die multikriterielle Standortanalyse wurde mit einem für die Arbeit entwickelten Kriterienkatalog, der Erfolgsfaktoren sowie spezifische Standortkriterien für Quartiersentwicklungen vereint, durchgeführt. Dieser Katalog ermöglicht es in weiterer Folge sowohl Planer*innen als auch Entscheidungsträger*innen, die Eignung von Supermarktparkplätzen und -arealen für eine Quartiersentwicklung zu bewerten.

Die Bewertung von 75 Supermarktstandorten in Wien belegt, dass Supermarktparkplätzen und -arealen hohe Qualitäten hinsichtlich der Umsetzbarkeit, der Standortqualität, sowie der Standortumfelder zugeschrieben werden können. Aufgrund ihrer räumlichen Qualitäten kommt den Standorten eine hohe Eignung für die Quartiersentwicklung zu. Sie bieten hochwertige Flächen, um potenzielle Standorte für florierende Stadt-/Impulsquartiere im Bestand zu ermöglichen.

Dies macht die Supermarktparkplätze zur wertvollen Ressource für die zukünftige Stadtentwicklung.

Die systematische Bewertung mittels Standortanalysen kann durch die Erarbeitung von Zukunftsszenarien als Grundlage für die Identifizierung von Nutzungspotenzialen und Umsetzungsherausforderungen dienen.

Die Nutzungspotenziale zeigen, welchen Beitrag die Strategie der Umnutzung von Supermarktparkplätzen im Rahmen von Quartiersentwicklungen für Wien leisten kann und wie viele Hektar ungenutzter Flächen nachhaltig für die Stadtentwicklung mobilisiert werden könnten.

Die Umsetzung von nutzungsgemischten Quartieren auf Supermarktar-ealen ist mit einer Vielzahl an Stakeholdern und Interessen verbunden. Aufgrund dessen ist die Komplexität hoch, in der Umsetzung ergeben sich Konfliktpunkte, die angepasste Begleitmaßnahmen erfordern. Die Ergebnisse zeigen, dass Umsetzungsprob-

lematiken auf zwei Hauptaspekte zurückgeführt werden können. Die mangelnde Risikobereitschaft der Supermarktbetreiber*innen sowie die baurechtlichen Festlegungen des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans der Stadt Wien. Diese Festlegungen erschweren zukunftsweisende Entwicklungen wie jene, die in dieser Arbeit vorgeschlagen wird. Die vorliegende Arbeit soll aufzeigen, dass es an der Zeit ist, die Weichen für eine nachhaltige Zukunft der Stadtentwicklung zu stellen.

Eine kooperative Zusammenarbeit zwischen Supermarktbetreiber*innen, Planer*innen und der Stadt Wien ist notwendig.

Zukünftige Handlungsempfehlungen

Der Appell lautet:

Offenheit und Bereitschaft zur Veränderung soll angestoßen, innovative Ansätze ausprobiert werden.

Impulse für eine bedürfnisgerechte Quartiersgestaltung auf Supermarktparkplätzen:

-Innovation fördern, Standards festlegen

Ansätze wie die Entwicklung von (Impuls-) Quartieren auf Supermarktparkplätzen sollen umgesetzt und sichtbar gemacht werden. Durch die Festlegung von Standards für die Entwicklung können präventiv langfristige Fehlentwicklungen verhindert werden. Solche Standards können unter anderem die Vernetzung (Grünflächen, Rad- und Fußwege), die Berücksichtigung von Vor-Ort-Strukturen, sowie eine angepasste Angebotsplanung darstellen.

-Neue Entwicklungsmodelle brauchen einen veränderten rechtlichen Rahmen

Eine Adaption der Steuerungsebene, also des institutionellen Rahmens aus Planungs- und Baurecht, sowie angepasste Förderprogramme sind notwendig. Empfehlungen für die Stadt Wien sind einerseits im Sinne einer städtebaulichen, qualitativen Nachverdichtung, die Widmungen der Supermarktparkplätze, sowie die im Bebauungsplan definierten Bauklassen zu überprüfen und entsprechend zu adaptieren. Die Aufwertung und kontrollierte Aufzoning zur Mobilisierung der Flächen für die zukünftige Stadtentwicklung ist notwendig.

Darüber hinaus sollen Anreize, in Form von Förderungen, für die Supermarktbetreiber*innen geschaffen werden, damit diese gewillt sind, die ungenutzten Flächen nachhaltig zu entwickeln. So kann schnell und einfach qualitativ hochwertiger und günstiger (Wohn-)raum für die Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Im Hinblick auf den Neubau ist es nötig, die Stellplatzverpflichtungen auf ein vertretbares und zukunftsweisendes Maß zu senken.

Weiteres Forschungsinteresse

Es besteht ein weiteres Forschungsinteresse an Supermarktarealen mit der Widmung GB-BG, die nicht in den Zonen der produktiven Stadt liegen. Über 50 % der beurteilten Standorte weisen eine solche Widmung auf. Durch entsprechende Aufzoning und Entwicklung dieser Flächen könnte das Nutzungspotenzial erheblich gesteigert werden.

Es muss untersucht werden, inwieweit die aufgezeigte Strategie auf Parkplatzflächen übertragen werden kann, die in Zukunft mit ähnlichen Problemen konfrontiert sein werden. (Tankstellen, Fachmarktzentren, o. Ä.)

Quartiers(T)räume

Hektar. Diese Einheit kann herangezogen werden, wenn man die ungenutzten Potenzialflächen in Wien beschreibt, die hohe räumliche Qualitäten besitzen und bereit sind, das bestehende Siedlungsgebiet eingebettet sind. Diese Flächen gilt es im Sinne des "adaptive reuse" neu zu interpretieren.

Die Potenziale sind nachhaltig zu nutzen und zu aktivieren.

Der nächste Schritt zur nachhaltigen Stadtentwicklung besteht darin, konkrete Standorte mit der vorgeschlagenen Strategie zu realisieren. Die vorliegende Arbeit zeigt vier Zukunftsperspektiven ungenutzter Supermarktparkplätze auf. Sie soll Planer und Planerinnen dazu einladen, konkrete Projekte in Wien umzusetzen, sowie Supermarktbetreiber*innen und die Stadt Wien dazu anregen, diesen Ansatz in der zukünftigen Stadtentwicklungsplanung zu nutzen.

VER- ZEICH- NISSE

QUELLENVERZEICHNIS

Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin (2009): Nachhaltige Quartiersentwicklung. Im Fokus flexibler Strukturen. 1. Aufl. Luzern: Vdf Hochschulvlg.

Amt der Vorarlberger Landesregierung: Willkommen im Quartier. Von Dorfentwicklung und Städtebau in Vorarlberg. Online verfügbar unter <https://vorarlberg.at/documents/302033/472281/Schriftenreihe+28+Willkommen+im+Quartier.pdf/e528cb39-8602-e3ad-a2ea-7ff1df709475>, zuletzt geprüft am 18.11.2023.

ArchDaily: Adaptive Reuse as a Strategy for Sustainable Urban Development and Regeneration. Online verfügbar unter https://www.archdaily.com/970632/adaptive-reuse-as-a-strategy-for-sustainable-urban-development-and-regeneration?ad_source=search&ad_medium=projects_tab&ad_source=search&ad_medium=search_result_all, zuletzt geprüft am 22.11.2023.

Architektur Aktuell GmbH: Wohn- und Geschäftshaus Scirocco 10, Wien-Favoriten. Online verfügbar unter <https://www.architektur-aktuell.at/impressum>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

Bärbel Brockmann (2022): Nachverdichtung Der Supermarkt als Vermieter. Hg. v. Süddeutsche Zeitung. Online verfügbar unter <https://www.sueddeutsche.de/kolumne/wohnungen-ueber-supermarkt-nachverdichtung-wohnraumangel-1.5525438>, zuletzt geprüft am 15.05.2023.

Boecherer Susanna (2022): Mittendrin.Stadt, zuletzt geprüft am 10.12.2023.

bauprofessor.de Lexikon (2023): Nutzungsdauer von Gebäuden. Hg. v. f: data GmbH Weimar und Dresden. Online verfügbar unter <https://www.bauprofessor.de/nutzungsdauer-gebaeude/>, zuletzt geprüft am 15.05.2023.

Berking, Helmuth; Löw, Martina (2008): Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung. Frankfurt, New York: Campus (Interdisziplinäre Stadtforschung, Bd. 1).

Bundesministerium für Finanzen (2023): Bauordnung für Wien – BO für Wien. Online verfügbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/LrW/20000006/BO%20f%20c3%bcr%20Wien%2c%20Fassung%20vom%2006.12.2023.pdf>, zuletzt geprüft am 06.12.2023.

Christopher C: Urban Density and Sustainability. Hg. v. Industry Dive, zuletzt geprüft am 26.09.2023.

Cornelia Draxler (2019): Grün, Gesund, Greifbar Der Einfluss urbaner Grünflächen auf die Lebensqualität und Der Einfluss urbaner Grünflächen auf die Lebensqualität und Gesundheit der StadtbewohnerInnen am Beispiel des green.labs im Grazer Smart City Gebiet. TU Graz. Online verfügbar unter <https://unipub.uni-graz.at/obvugrhs/download/pdf/4708795?originalFilename=true>, zuletzt geprüft am 22.09.2023.

data.gv: Datensätze für Wien. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/suche/?typeFilter%5B%5D=dataset&searchterm=wien&searchin=data>, zuletzt geprüft am 07.12.2023.

Förster, Agnes; Berding, Nina; Bolten, Angelina; Erckmann, Paula (Hg.) (2023): Quartier^4. Impulse für eine bedürfnisgerechte Quartiersgestaltung. 1. Auflage. Bielefeld: transcript (Architekturen, 78).

Frick, Dieter 2008: Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation der Stadt, Tübingen/ Berlin.

Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Island Press.

V(A) Gemeinnützige Vorarlberger Architektur Dienstleistung GmbH: Quartiere. Online verfügbar unter https://v-a-i.at/ausstellungen/mehr-als-gewohnt/st_quartiere, zuletzt geprüft am 17.11.2023.

Geographisches Institut der Universität Bonn: quartier entwickeln. Modul C: Szenarien der Quartiersentwicklung. Unter Mitarbeit von Arbeitsgruppe Stadt- und Regionalforschung. Bonn. Online verfügbar unter <https://quartierentwickeln.wordpress.com/quartiersanalyse/szenarien/>, zuletzt geprüft am 28.11.2023.

Google Maps. Online verfügbar unter <https://www.google.at/maps/@47.6964719,13.3457582,7z?entry=ttu>, zuletzt geprüft am 12.12.2023.

Grant, J. (2002). Mixed use in theory and practice: Canadian experience with implementing a planning principle. *Journal of the American Planning Association*, 68(1), 71–84. <https://doi.org/10.1080/01944360208977192>

Helmut Reinalter (op. 2011): *Lexikon der Geisteswissenschaften. Sachbegriffe-Disziplinen-Personen*. Unter Mitarbeit von Peter J. Brenner. Wien: Böhlau.

Hirt, S. (2007). The devil is in the definitions. *Journal of the American Planning Association*, 73(4), 436–450. <https://doi.org/10.1080/01944360708978524>

Industry Dive: Urban Density and Sustainability. Hg. v. Industry Dive. Online verfügbar unter <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/urban-density-and-sustainability/241696/>, zuletzt geprüft am 26.09.2023.

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (2011): IAB Discussion Paper - Typenbildung mit quantitativen und qualitativen Daten. Methodologische Überlegungen. Online verfügbar unter <https://doku.iab.de/discussionpapers/2011/dp1211.pdf>, zuletzt geprüft am 03.08.2023.

Jacobs, J. (1993). *The death and life of great American cities*. Vintage.

Kastner Simon (2011): *Die treibenden Erfolgsfaktoren von Mixed-Use Developments beim Wandel vom befahrbaren zum begehbaren Urbanismus*. TU Wien, Wien. Online verfügbar unter <https://resolver.obvsg.at/urn:nbn:at:at-ubtuw:1-59579>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

MA 21 B - Stadtteilplanung und Flächenwidmung Nordost (2020): Umweltbericht Planentwurf 8186 - 22., Oberes Hausfeld. Planentwurf 8186 – 22., Oberes Hausfeld. Online verfügbar unter https://www.strategischeumweltpruefung.at/fileadmin/inhalte/sup/sup-sammlung_2020/oerp/fwppb_ob_hausfeld_w_ub_c.pdf, zuletzt geprüft am 28.11.2023.

Magistratsabteilung 18- Stadtentwicklung und Stadtplanung (2014): STEP 25. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>, zuletzt geprüft am 24.11.2023.

Maike Dziomba (Author), Guenter Muncke (Author), Monika Walther (Author) (2007): Standort- und Marktanalyse : Fachbeiträge aus der Immobilien-Zeitung 2007. Online verfügbar unter <https://search.worldcat.org/title/standort-und-marktanalyse-fachbeitraege-aus-der-immobilien-zeitung-2007/oclc/263647573>, zuletzt geprüft am 10.10.2023.

Maik Novotny: Philips-Haus: Ein Vorsorge-Regal am Wienerberg. Hg. v. STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000082950718/philips-haus-ein-vorsorge-regal-am-wienerberg>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

Marlene Furthner (08.09.2023): Beurteilungskriterien in der Standortentscheidung Problematiken in der Umsetzung von Projektentwicklungen auf Supermarktarealen. Interview mit Stephan Pasquali. 3si. MP4 Datei.

Michael Ryckewaert, Jan Zaman, Sarah De Boeck (2021): Variable Arrangements Between Residential and Productive Activities: Conceiving Mixed-Use for Urban Development in Brussels. Online verfügbar unter <https://www.cogitatiopress.com/urbanplanning/article/view/4274>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

Mobilitätsagentur Wien GmbH: Der Radfahr-Trend in Wien hält an: 2022 mehr als 11 Mio. Radfahrende gezählt! Online verfügbar unter <https://www.mobilitaetsagentur.at/presse/#:~:text=Nach%20den%20Rekordjahren%20w%C3%A4hrend%20der,%E2%80%93%20darunter%20f%C3%BCnf%20neue%20E2%80%93%20gez%C3%A4hlt.,> zuletzt geprüft am 06.12.2023.

"Neue Heimat" Gemeinnützige Wohnungs- und Siedlungsges., Ges.m.b.H: Scirocco 10. Online verfügbar unter <https://nhg.at/Projekte/Details/?id=2&offerId=193&id=2&offerId=193>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

Nicolas Baumkirchner (2015): Standort- und Marktanalyse von Mixed-Use-Developments. Harte und weiche Standortfaktoren versus Renditeerwartungen und Risikoabwägung im Rahmen der Mix-Determinierung. TU Wien. Online verfügbar unter <https://repositum.tuwien.at/bitstream/20.500.12708/3732/2/Baumkirchner%20Nicolaus%20-%202015%20-%20Standort-%20und%20Marktanalyse%20von...pdf>, zuletzt geprüft am 28.11.2023.

Open Street Map. Online verfügbar unter <https://www.openstreetmap.org/#map=19/48.23635/16.39010>, zuletzt geprüft am 12.12.2023.

Opinion Leaders Network GmbH: Erste Bewohner ziehen über Supermarkt ein. Online verfügbar unter <https://www.leadersnet.at/news/73354,erste-bewohner-ziehen-ueber-supermarkt-ein.html>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

ÖGNI - Österreichische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft (2022): Garagen und Parkflächen- Entwicklungsflächen von Morgen! Hg. v. ÖGNI - Österreichische Gesellschaft für Nachhaltige Immobilienwirtschaft.

ÖREK 2030; ÖREK ((2021)): Urbanisierung und Suburbanisierung // Österreichisches Raumentwicklungskonzept Örek 2030 Raum für Wandel. Düsseldorf, Wien: Econ-Verlag

Rabianski et al. (2007): Mixed-Use Development: A Review of Professional Literature, a.a. von NAIOP: www.naiop.org/foundation/rabianski.pdf

Rappaport, N. (2017). Hybrid factory | Hybrid city. Built Environment, 43(1), 72–86. <https://doi.org/10.2148/benv.63.3.72>

Reiner Goetzen (2021): Quartiersentwicklung. Handbuch und Planungshilfe. Berlin: DOM publishers.

Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH: Auslastung von Supermarktparkplätzen. Studie in Wien, Niederösterreich und Linz 2022.

sandbichler architekten zt gmbh; scirocco 10. Online verfügbar unter <https://www.sarch.at/scirocco>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

Schippl, Jens (Hg.) (2022): Städtebauliche und sozioökonomische Implikationen neuer Mobilitätsformen. Beiträge aus: Profilverregion Mobilitätssysteme Karlsruhe. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing.

Schnur, O.; Markus, I. (2010): Quartiersentwicklung 2030: Akteure, Einflussfaktoren und Zukunftstrends? Ergebnisse einer Delphi-Studie. In: Raumforschung und Raumordnung 68 (3), 181-194.

Schröer Achim (2019): Mehrfach:Nutzen – Mehrfachnutzung und Space Sharing als Strategie zur nachhaltigen Stadtentwicklung. In: Zeitgerechte Stadt - Konzepte und Perspektiven für die Planungspraxis.

Sophie Hofmann (2008): Die Machbarkeitsstudie als Entscheidungsinstrument der Projektentwicklung. TU Wien, Wien.

SPAR Österreichische Warenhandels-AG: Übergabe von Starterwohnungen über EUROSPAR Obertrum. Online verfügbar unter <https://presse.spar.at/news-uebergabe-von-starterwohnungen-ueber-eurospar-obertrum?id=186564&menueid=777&l=deutsch>, zuletzt geprüft am 20.11.2023.

Stadt Wien MA 23: Bevölkerungsprognose - Statistiken. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/prognose/#:~:text=Die%20Prognoserechnung%20ergibt%2C%20dass%20Wien,zur%C3%BCckliegenden%2015%20Jahren%20erlebt%20hat,> zuletzt geprüft am 22.11.2023.

Stadt Wien MA 23: Wohngebietyten - Statistiken. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/wohngebietstypen-2016.pdf>, zuletzt geprüft am 22.11.2023

Stadt Wien MA 23: Zufriedenheit mit dem Leben im Wohngebiet - Statistiken. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/lebensqualitaet-wohngebiet.pdf>, zuletzt geprüft am 22.11.2023

Stadt Wien: Sozialräumliche Cluster für Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/pdf/sozialraeumliche-cluster-2012.pdf>, zuletzt geprüft am 06.12.2023.

Stefan Oberhauser (2011): Die ideale Grundstücksform. Hg. v. Online-Magazin MEIN BAU. Barrakuda Onlinemarketing. Online verfügbar unter <https://mein-bau.com/227/die-ideale-grundstuecksform/>, zuletzt geprüft am 15.05.2023.

Stephan Bone-Winkel; Karl-Werner Schulte (2008): Handbuch Immobilien-Projektentwicklung. 3. Aufl. Köln: R. Müller (Immobilienfachwissen).

Stadt Wien, M. 50A: Quartiersentwicklung. Online verfügbar unter <https://www.iba-wien.at/iba-wien/kernthemen-der-iba-wien/quartiersentwicklung>, zuletzt geprüft am 18.11.2023.

UBM Development AG (Hg.): Das Transformer-Hotel. Online verfügbar unter <https://www.ubm-development.com/magazin/valo-hotel-work/>, zuletzt geprüft am 22.11.2023.

Udo Kuckartz (2019): Typenbildung. Online verfügbar unter https://link.springer.com/reference-workentry/10.1007/978-3-658-18387-5_59-2#:~:text=Eine%20allgemeine%2C%20gleichwohl%20kurze%20Definition,Typen%20hingegen%20m%C3%B6glichst%20un%C3%A4hnlich%20sein, zuletzt geprüft am 03.08.2023.

Umweltbundesamt Gesellschaft: Flächeninanspruchnahme. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/boden/flaecheninanspruchnahme>, zuletzt geprüft am 22.11.2023.

Vandyck, F. M., Bertels, I., Wouters, I., & Ryckewaert, M. (2020). Urban industries and the production of space: A typomorphological analysis of the mixed urban fabric around the historical national road Jetsesteenweg in Brussels, Belgium. *Urban Morphology*, 24(2), 200–215.

van Gameren, D., Kuitenbrouwer, P., & Schreurs, E. (2019). Home work city: Living and working in the urban block. *DASH—Delft Architectural Studies on Housing*.

VePa Vertical Parking GmbH (Hg.): VePa. Online verfügbar unter <https://vepa.space/>, zuletzt geprüft am 20.11.2023

wien.gv: wien.gv. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/>, zuletzt geprüft am 10.12.2023.

Wien wächst - Smart City. Neues Konzept, offene Fragen (2016). Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (Stadtunkte, 22).

Wiener Zeitung (2021): Land der Supermärkte. Kaum ein europäisches Land hat eine so hohe Versorgungsdichte wie Österreich. Hg. v. Wiener Zeitung. Online verfügbar unter <https://www.wienerzeitung.at/h/land-der-supermarkte>, zuletzt geprüft am 27.11.2023.

Wieland, Andreas (2014): Projektentwicklung nutzungsgemischter Quartiere. Analyse zur Generierung von Erfolgsfaktoren. Wiesbaden, Germany: Springer VS.

WKO Wien: Bebauungsplan. Online verfügbar unter <https://www.wko.at/service/w/verkehr-betriebsstandort/Infoblatt-Bebauungsplan.pdf>, zuletzt geprüft am 15.05.2023.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 01 Reframing ungenutzter Flächen (Eigene Darstellung) 10

Abbildung 02 Methodik - Ableitung der Standortkriterien (Eigene Darstellung) 13

Abbildung 03 Bevölkerungsdichte (Eigene Darstellung nach Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, 2022, S. 14) 17

Abbildung 04 PKW-Dichte (Eigene Darstellung nach Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, 2022, S.14) 17

Abbildung 05 Auslastung der Supermarktparkplätze an Werktagen (Eigene Darstellung nach Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, 2022, S. 17) 18

Abbildungen 06, 07, 08, 09 Ergebnisse der Erhebungen (Eigene Darstellung nach Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, 2022, S. 17-25) 19

Abbildung 10 Flächenpotenziale von ungenutzten Supermarktparkplätzen (Eigene Darstellung nach Rosinak & Partner GesmbH ZT GmbH, 2022, S. 32) 20

Abbildung 11 Interaktion Mensch >< Raum (Eigene Darstellung nach Amt der Vorarlberger Landesregierung, 2023 S.12-13) 21

Abbildung 12 Einflüsse auf ein Quartier (Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009. S.37) 22

Abbildung 13 Räumlicher Bezugsrahmen Impulsquartier (Eigene Darstellung nach Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009. S.29) 22

Abbildung 14 Anforderungen an Quartiere (Eigene Darstellung nach Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009. S.23) 23

Abbildung 15 Anpassungsfähigkeit von Quartieren (Amelie-Theres Mayer, Peter Schwehr, Matthias Bürgin 2009. S.23) 23

Abbildung 16 Synergiefähigkeit des Einzelhandels (Eigene Darstellung nach Kastner Simon 2011, S.71) 25

Abbildung 17 Innenhof (sandbichler architekten zt gmbh.) 26

Abbildung 18 Einbettung (sandbichler architekten zt gmbh.) 26

Abbildung 19 Frontalansicht Neues Quartier (sandbichler architekten zt gmbh.) 26

Abbildung 20 Luftbild Lage des Supermarktes (Google Maps, 2023) 27

Abbildung 21 Neuer Überbau des Supermarktes (SPAR Österreichische Warenhandels-AG.)
27

Abbildung 22 Standortstrukturmodell (Stephan Bone-Winkel und Karl-Werner Schulte 2008,
S.145) 30

Abbildung 23 Aufbau der Standortanalyse (Stephan Bone-Winkel und Karl-Werner Schulte
2008, S.148) 31

Abbildung 24 Bedürfnisse im Quartier (Eigene Darstellung nach Förster et al. 2023, S. 29)
34

Abbildung 25 Harte und weiche Standortfaktoren (Eigene Darstellung nach Stephan Bone-
Winkel und Karl-Werner Schulte 2008, S.145) 35

Abbildung 26 Multikriterielles Bewertungsraster (Eigene Darstellung) 37

Abbildung 27 Kriterienkatalog (Eigene Darstellung) 38

Abbildung 28 Lage der untersuchten Standorte in Wien (Eigene Darstellung nach data.gv.)
40

Abbildung 29 Lage der Standorte (Eigene Darstellung nach data.gv) 40

Abbildung 30 Ergebnistabelle Umsetzbarkeit (Eigene Darstellung) 44

Abbildung 31 Nahversorgung Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen (Eigene Darstellung
nach data.gv) 46

Abbildung 32 ÖV-Erreichbarkeit (Eigene Darstellung nach data.gv) 47

Abbildung 33 ÖV-Erreichbarkeit (Eigene Darstellung nach data.gv) 49

Abbildung 34 Grünflächen (Eigene Darstellung nach data.gv) 50

Abbildung 35 Lärmbelastung (Eigene Darstellung nach data.gv) 50

Abbildung 36 Ergebnistabelle Standortqualitäten (Eigene Darstellung) 52

Abbildung 37 Nutzungsstruktur (Eigene Darstellung nach data.gv) 54

| | |
|--|----|
| Abbildung 38 Bevölkerungsdichte (Eigene Darstellung nach data.gv) | 55 |
| Abbildung 39 Wohngebietstypen (Eigene Darstellung nach data.gv) | 56 |
| Abbildung 40 Gebäudehöhen (Eigene Darstellung nach data.gv) | 57 |
| Abbildung 41 Sozialstrukturen (Eigene Darstellung nach data.gv) | 58 |
| Abbildung 42 Wohnqualität (Eigene Darstellung) | 59 |
| Abbildung 43 Erreichbarkeit wichtiger Naherholungsgebiete (Eigene Darstellung) | 60 |
| Abbildung 44 Ergebnistabelle Qualitäten der Standortumfelder (Eigene Darstellung) | 61 |
| Abbildung 45 Ergebnistabelle multikriterielle Bewertung (Eigene Darstellung) | 63 |
| Abbildung 46 Typisierung in Quartierstypen (Eigene Darstellung) | 65 |
| Abbildung 47 Charakteristika der Stadttypen (Eigene Darstellung nach Google Maps) | 67 |
| Abbildung 48 Luftbild Mixed City-Blocks (Google Maps) | 68 |
| Abbildung 49 Luftbild Village - City (Google Maps) | 69 |
| Abbildung 50 Luftbild Skyscraper - City (Google Maps) | 69 |
| Abbildung 51 Luftbild Dock - City (Google Maps) | 70 |
| Abbildung 52 Luftbild Sagedergasse (Google Maps) | 72 |
| Abbildung 53 Einbettung in das Siedlungsgebiet (Eigene Darstellung nach Open Street Map) | 73 |
| Abbildung 54 Ausgangslage (Eigene Darstellung nach Open Street Map) | 73 |
| Abbildung 56 Neue Volumen (Eigene Darstellung) | 73 |
| Abbildung 55 Widmung (Eigene Darstellung nach wien.gv) | 73 |
| Abbildung 57 Vorschlag künftige Bebauung und Freiräume (Eigene Darstellung) | 73 |
| Abbildung 58 Bestand (Eigene Darstellung) | 74 |

- Abbildung 59 Maximales Volumen (Eigene Darstellung nach Stadt Wien.) 74
- Abbildung 60 Wegeführungen Bestand (Eigene Darstellung) 74
- Abbildung 61 Neue Volumen (Eigene Darstellung) 74
- Abbildung 62 Twisted Blocks (Eigene Darstellung) 75
- Abbildung 63 Nutzungspotenziale Twisted Blocks (Eigene Darstellung) 76
- Abbildung 64 Einbettung in das Siedlungsgefüge (Eigene Darstellung nach Open Street Map.) 78
- Abbildung 65 Einbettung in das Siedlungsgebiet (Eigene Darstellung nach Open Street Map) 79
- Abbildung 66 Ausgangslage (Eigene Darstellung nach Open Street Map) 79
- Abbildung 68 Neue Volumen (Eigene Darstellung) 79
- Abbildung 67 Widmung (Eigene Darstellung nach wien.gv) 79
- Abbildung 69 Vorschlag künftige Bebauung und Freiräume (Eigene Darstellung) 79
- Abbildung 70 Bestand (Eigene Darstellung) 80
- Abbildung 71 Neue Volumen (Eigene Darstellung) 80
- Abbildung 72 Entwicklungskonzept (Eigene Darstellung) 80
- Abbildung 73 Formung der Volumen (Eigene Darstellung) 80
- Abbildung 74 Inspiration Glashaus (Inhabitat) 80
- Abbildung 75 Nutzungstranformation (Boecherer Susanna) 81
- Abbildung 76 Village City (Eigene Darstellung) 81
- Abbildung 77 Nutzungspotenziale Village City (Eigene Darstellung) 82
- Abbildung 78 Lageplan Triester Straße 78 (Phils Place Management GmbH) 84

| | | |
|--------------|---|----|
| Abbildung 79 | Luftbild Triester Straße (Google Maps) | 84 |
| Abbildung 80 | Einbettung in das Siedlungsgebiet (Eigene Darstellung nach Open Street Map) | 85 |
| Abbildung 81 | Ausgangslage (Eigene Darstellung nach Open Street Map) | 85 |
| Abbildung 83 | Neue Volumen (Eigene Darstellung) | 85 |
| Abbildung 82 | Widmung (Eigene Darstellung nach wien.gv) | 85 |
| Abbildung 84 | Vorschlag künftige Bebauung und Freiräume (Eigene Darstellung) | 85 |
| Abbildung 85 | Bestand (Eigene Darstellung) | 86 |
| Abbildung 86 | Neue Volumen (Eigene Darstellung) | 86 |
| Abbildung 87 | Entwicklungskonzept (Eigene Darstellung) | 86 |
| Abbildung 88 | Nutzungs-Baukasten (Eigene Darstellung) | 86 |
| Abbildung 89 | VP-Tower (Muttrade) | 87 |
| Abbildung 90 | Society-Scraper (Eigene Darstellung) | 87 |
| Abbildung 91 | Valo-Hotel (UBM Development AG.) | 88 |
| Abbildung 92 | Nutzungspotenziale Society-Scraper (Eigene Darstellung) | 88 |
| Abbildung 93 | Einbettung in das Siedlungsgefüge (Eigene Darstellung nach Open Street Map) | 90 |
| Abbildung 94 | Einbettung in das Siedlungsgebiet (Eigene Darstellung nach Open Street Map) | 91 |
| Abbildung 95 | Ausgangslage (Eigene Darstellung nach Open Street Map) | 91 |
| Abbildung 96 | Widmung (Eigene Darstellung nach wien.gv) | 91 |
| Abbildung 97 | Neue Volumen (Eigene Darstellung) | 91 |
| Abbildung 98 | Vorschlag künftige Bebauung und Freiräume (Eigene Darstellung) | 91 |
| Abbildung 99 | Bestand (Eigene Darstellung) | 92 |

| | | |
|---------------|--|-----|
| Abbildung 100 | Maximales Volumen (Eigene Darstellung) | 92 |
| Abbildung 101 | Entwicklungskonzept (Eigene Darstellung) | 92 |
| Abbildung 102 | Abtreppung Richtung Stadt/ Donau (Eigene Darstellung) | 92 |
| Abbildung 103 | Dock-City (Eigene Darstellung) | 93 |
| Abbildung 104 | Nutzungspotenziale Dock-City (Eigene Darstellung) | 94 |
| Abbildung 105 | Gewichtungstabelle Hochrechnung (Eigene Darstellung) | 97 |
| Abbildung 106 | Tabelle Gesamte Nutzungspotenziale (Eigene Darstellung) | 99 |
| Abbildung 107 | Tabelle Potenziale, Konfliktpunkte, Umsetzungserfordernisse (Eigene Darstellung) | 101 |
| Abbildung 108 | Problematiken der Umsetzung (Eigene Darstellung) | 103 |

