

MSc Program

Die approbierte Originalversion dieses Diploms, Masterarbeit, ist in der
Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt und zugänglich
(<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the
main library of the Vienna University of Technology
(<http://www.ub.tuwien.ac.at/eng/>).



Stadtplanung vs. Projektentwicklung – ein Widerspruch?

Master Thesis zur Erlangung des akademischen Grades
„Master of Science“

eingereicht bei
DI Günther Stefan

Ing. Bernhard Holper

8552206

Wien, 07. April 2010

Eidesstattliche Erklärung

Ich, **ING. BERNHARD HOLPER**, versichere hiermit

1. dass ich die vorliegende Master These, "STADTPLANUNG VS. PROJEKTENTWICKLUNG – EIN WIDERSPRUCH?", 111 Seiten, gebunden, selbständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfen bedient habe, und
2. dass ich diese Master These bisher weder im Inland noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.

Wien, 07. April 2010

Unterschrift

**Für Christiane und Emilia
und für meine Eltern**

1. Einleitung	1
2. Stadtplanung und Projektentwicklung	2
2.1 Tätigkeitsfelder	2
2.1.1 Stadtplanung	2
2.1.2 Projektentwicklung.....	6
2.2 Einflussparameter der Stadtentwicklung	8
2.3 Aufgaben der Projektentwicklung.....	12
2.3.1 Unterschiedliche Typen von Investoren.....	13
2.3.2 Unterschiedliche Typen von Projektentwicklern.....	14
2.4 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	14
2.5 Immobilienblase	16
2.6 Exkurs – Förderung.....	17
2.6.1 Allgemein	17
2.6.2 Wie und was wird gefördert	18
2.6.3 JESSICA in Berlin.....	18
2.6.4 Folgewirkungen	18
3. Interessenkonflikte Stadtplanung – Projektentwickler ..	19
3.1 Städtebaulicher Vertrag.....	20
3.2 Vertrauen.....	21
3.3 Stadtplanung im politischen Einfluss.....	22
3.4 Gesetzgebende Körperschaften.....	23
3.5 Instrumente der Stadtplanung (am Beispiel der Stadt Wien)	24
3.5.1 Stadtentwicklungsplan (STEP)	24

Stadtplanung vs. Projektentwicklung – ein Widerspruch?

3.5.2	Zielgebiete.....	25
3.5.3	Städtebauliches Leitbild.....	26
3.5.4	Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan	27
3.5.5	Bauordnung.....	30
3.6	Erfolgskriterien.....	30
3.7	Entscheidende Qualitätskriterien: Nachhaltigkeit, Urbanität und Verantwortung	31
3.7.1	Nachhaltigkeit.....	31
3.7.2	Urbanität.....	33
3.7.3	Verantwortung	34
3.8	Stadtplanung und Projektentwicklung und das Umfeld.....	34
3.8.1	Stadtplanung – Politik.....	34
3.8.2	Der Projektentwickler als Initiator.....	35
3.8.3	Der Grundeigentümer als Initiator.....	36
3.8.4	Der Investor als Initiator.....	36
3.9	Die Akteure der Stadt- und Immobilienentwicklung.....	37
3.9.1	Projektentwickler – Investor.....	37
3.9.2	Projektentwickler – Politik.....	38
3.9.3	Stadtplanung – Investor.....	38
3.9.4	Politik – Investor	38
3.9.5	Grundeigentümer.....	41
3.9.6	Stadtplanung – Projektentwickler.....	42
4.	Fallbeispiele	46
4.1	Grundsätzliche Überlegungen zur Auswahl der Projekte.....	46
4.2	Hauptbahnhof WIEN.....	47
4.2.1	Historische Entwicklung – Vorgeschichte	47
4.2.2	Vorleistungen für die Realisierung des Hauptbahnhofes.....	49
4.2.3	Projektentwicklungsgebiet	49
4.2.4	Expertenverfahren: Anforderungen und Vorgaben.....	51
4.2.5	Verkehrerschließung.....	53
4.2.6	Masterplan und Flächenwidmung	56
4.2.7	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	58

Stadtplanung vs. Projektentwicklung – ein Widerspruch?

4.2.8	Zeitplan	60
4.2.9	Verwertung	62
4.2.10	Leistungen der Grundeigentümer in der Entwicklungsphase	62
4.3	Hauptbahnhof Berlin und Projektentwicklung Heidestraße (Europacity)	63
4.3.1	Historische Entwicklung Hauptbahnhof Berlin – Lehrter Bahnhof	64
4.3.2	Vorleistung für die Realisierung des Hauptbahnhofes	66
4.3.3	Projektentwicklungsgebiet	67
4.3.4	Expertenverfahren – Überblick	69
4.3.5	Expertenverfahren Heidestraße – Vorgaben.....	70
4.3.6	Verkehrerschließung.....	72
4.3.7	Masterplan, städtebauliches Strukturkonzept und Flächennutzung	74
4.3.8	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	75
4.3.9	Zeitplan	75
4.3.10	Verwertung	77
4.3.11	Leistungen der Grundeigentümer in der Entwicklungsphase	77
4.4	Vergleich	77
4.4.1	Projektüberblick.....	78
4.4.2	Flächenvergleich	79
4.4.3	Nutzungsverteilung.....	81
4.4.4	Chronologischer Ablauf	82
5.	Schlussfolgerungen	83
	Abstract	89
	Literaturverzeichnis (und Expertengespräche).....	90
	Abbildungsverzeichnis	94
	Anhang	96

Abkürzungsverzeichnis

BGF	Bruttogeschoßfläche
EIB	Europäische Investitionsbank
EU	Europäische Union
GFZ	Geschoßflächenzahl
JESSICA	Joint European Support for Sustainable Investment In City Areas
KMU	Kleinere und mittlere Unternehmen
LOI	Letter of Intent
IT	Informationstechnologie
IV	Individualverkehr
MA	Magistratsabteilung
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PPP	Public Private Partnership
STEP	Stadtentwicklungsplan
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Einleitung

Nahezu jede Immobilien-Projektentwicklung hat Einfluss auf die Stadtentwicklung. Das gilt für die Schaffung von Wohnraum, für Planung und Realisierung von Agglomerationen von Bürostandorten ebenso wie für die Erschließung von unbebauten Gebieten und die Entwicklung neuer Siedlungsgebiete und Stadtteile.

Die Masterthese beschäftigt sich mit den unterschiedlichen Arbeitsfeldern, Sichtweisen, Zugängen und Entscheidungskriterien der Stadtplanung und Immobilien-Projektentwicklung.

Im Rahmen dieser Arbeit wird untersucht, wer die handelnden Akteure rund um die Immobilienentwicklung sind und wo divergierende Interessen bestehen. Das daraus entstehende Konfliktpotenzial wird aufgezeigt, aber desgleichen wird versucht, gemeinsame Ziele und Erfolgsfaktoren zu eruieren.

Wie groß ist aufgrund unterschiedlicher Denkansätze das Konfliktpotenzial? Gibt es Synergien und – wenn ja – wie gestalten sie sich? Oder ist das Ziel aus den unterschiedlichen Sichtweisen bei langfristiger Betrachtung der Entwicklung sogar das gleiche?

Was sind wesentliche Voraussetzungen, Aufgaben und Entscheidungskriterien, unter denen Stadtplanung bzw. Projektentwicklung abläuft, wie stellen sich die gesetzlich vorgeschriebenen und praktizierten Abläufe dar?

Der Fokus dieser Masterthese liegt auf allgemeinen Betrachtungen der Akteure; gesetzgebende Körperschaften und konkrete Abläufe von Widmungsverfahren werden am Beispiel der Stadt Wien und teilweise der Stadt Berlin aufgezeigt. Die Arbeit beschäftigt sich mit der Projektentwicklung auf dem freien Immobilienmarkt – der gemeinnützige Wohnungsbau in Wien wird nicht untersucht.

Als Praxisbeispiele werden die beiden Hauptbahnhöfe in Wien und in Berlin und deren umliegende Entwicklungsgebiete untersucht und verglichen.

2. Stadtplanung und Projektentwicklung

Hinter diesen Schlagwörtern verbergen sich wesentliche Inhalte der Immobilienwirtschaft, sie bilden die Basis für den gesamten Zyklus der Immobilienwirtschaft. Die Tätigkeiten der beiden Komponenten haben ihren Beginn weit vor der eigentlichen Planung und Ausführung von spezifizierten Bauprojekten und deren wirtschaftlicher Umsetzung.

Die Aufgabe der Stadtplanung ist es, die Stadt (zum Wohle der Allgemeinheit) vorausschauend zu gestalten, sie gibt die wesentlichen Rahmenbedingungen vor, in denen sich der Immobilien-Projektentwickler bewegen kann und muss.

Der Projektentwickler entwickelt auf Basis dieser rudimentären Vorgaben eine Immobilie im vorgegebenen Rahmen hinsichtlich ihrer Dimension, Qualität und Nutzung.

Diese Arbeit bezieht sich bei den gesetzlichen Regelungen und behördlichen Vorgaben vorwiegend auf die Stadt Wien, Ausnahmen hievon sind durch Beschreibungen im Text erkennbar.

2.1 Tätigkeitsfelder

Um die Tätigkeitsfelder in ihrer Dimension darzustellen, werden in einem ersten Schritt allgemeine Fallbeispiele präsentiert. Problemfelder und Herausforderungen können auf diese Weise veranschaulicht werden.

2.1.1 Stadtplanung

Annahme:

Eine Stadt hat aufgrund der demografischen Entwicklung und wegen steigenden Wohlstandes enormen Bedarf an zusätzlichem Wohnraum. Welche Parameter müssen von den zuständigen Stadtplanern beachtet werden?

- Wo muss Rücksicht auf bestehende Strukturen genommen werden?
- Welche Voraussetzungen müssen beachtet werden?
- Wie können neue Gebiete entwickelt werden?

Analyse des Ist-Zustandes:

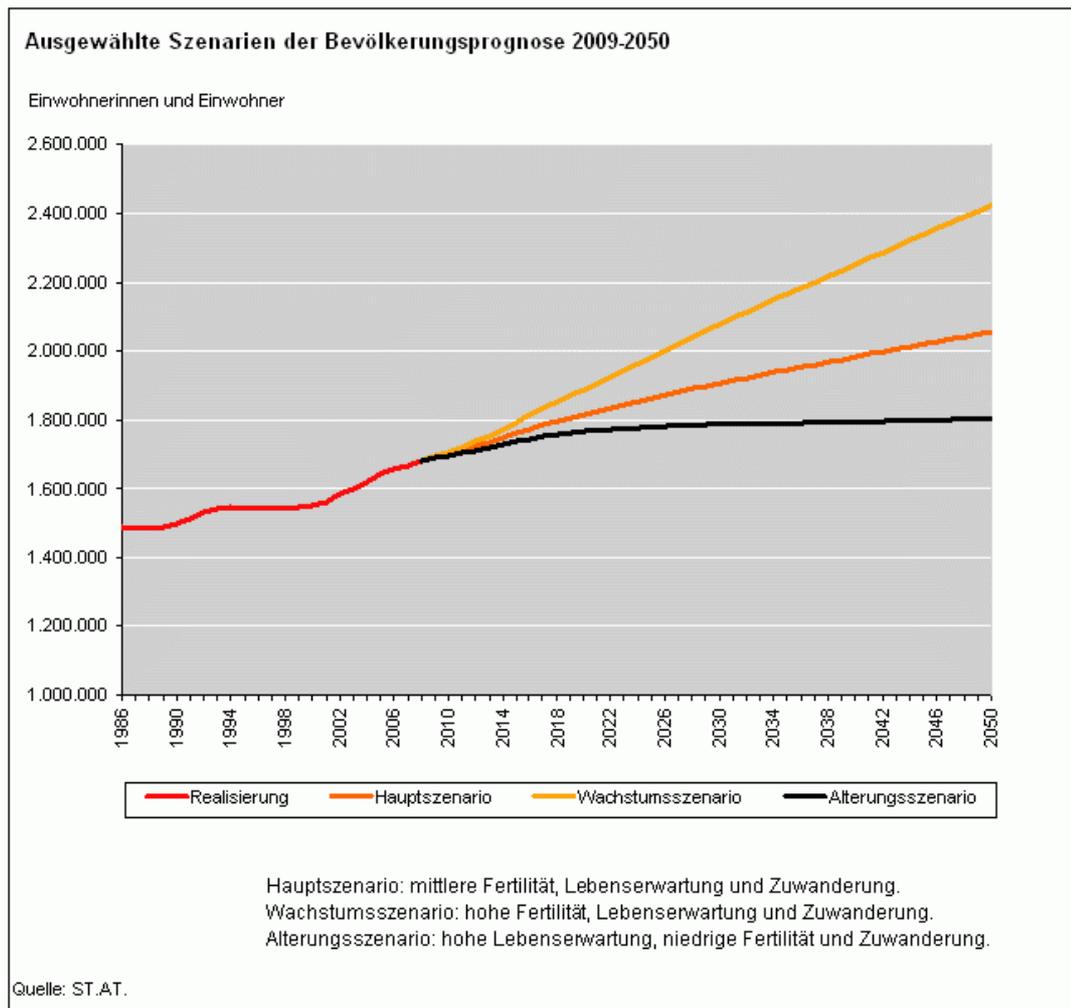
- Wie viele Bewohner leben in der Stadt? Sind die verbauten Flächen optimal genutzt oder können im bereits bebauten Gebiet Maßnahmen zur „Verdichtung“ getroffen werden, ohne dass es zu wesentlichen Einbußen bei der Lebensqualität kommt?
- Sind öffentliche Einrichtungen für Bildung, Gesundheit, Erholung und für den erforderlichen Konsum ausreichend vorhanden und sind auch die erforderlichen Arbeitsplätze auf „kurzen“ Wegen erreichbar?
- Wo liegen die Potenzialflächen für eine Erweiterung des Siedlungsgebietes und wie können diese erschlossen werden?
- Wie hoch sind die Kosten für die erforderlichen öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser, Parkanlagen) und die Erschließung (Individualverkehr – IV, öffentlicher Verkehr – ÖV, Kanal, Medien)? Wie können diese finanziert werden?
- In welchem Zeithorizont ist die Umsetzung der Entwicklung erforderlich bzw. möglich? Kann diese Umsetzung in Etappen erfolgen? Wann werden Zusatzflächen benötigt und wann kann mit einer Fertigstellung gerechnet werden?
- Wer sind die aktuellen Grundeigentümer? Wie kann mit diesen kooperiert und verhandelt werden oder übernimmt der Grundeigentümer selbst die Immobilienentwicklung?
- Wie kann die Projektentwicklung abgewickelt werden? Werden private oder gemeinnützige Unternehmen beauftragt oder wird es einen „Mix“ geben?

Am Beispiel der Stadt Wien zeigt sich, dass in den kommenden Jahrzehnten erheblicher Bedarf an neuem Wohnraum besteht.

Im Jahre 2008 betrug die Anzahl der Einwohner in Wien rd. 1,68 Mio., die aktuellen Prognosen gehen von einem weiteren Bevölkerungswachstum auf rd. 1,91 Mio. bis 2030 und auf 2,06 Mio. bis zum Jahr 2050 aus. Verglichen mit der heutigen Einwohnerzahl Wiens, beträgt die Zunahme 22 % oder nahezu 10.000 Einwohner pro Jahr!

(<http://www.wien.gv.at>)

Abb. 1: Ausgewählte Szenarien der Bevölkerungsprognose 2009 bis 2050



Quelle: <http://www.wien.gv.at>

Nicht nur durch die steigende Einwohnerzahl wird der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum deutlich, auch der erhöhte Wohnbedarf der Bevölkerung steigert die Nachfrage nach zusätzlichen Flächen für Wohnnutzung.

Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte zeigt eine stetige Zunahme des Bedarfs an Wohnfläche je Einwohner. Gründe hierfür sind steigender Wohlstand und Änderungen der Lebensformen (mehr Single-Haushalte). Schon aus diesen Tendenzen lässt sich der Bedarf an zusätzlichen Wohnflächen in Wien ableiten.

Abb. 2: Wohnfläche in m² pro Kopf in Wien 1961 bis 2001

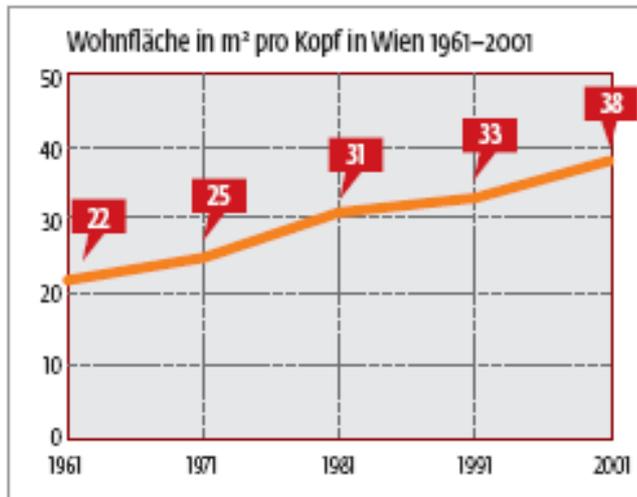


Abb. 30: Wohnfläche in m² pro Kopf in Wien 1961–2001

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, HWZ 2001

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien, HWZ 2001, in Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Die Zusammenführung dieser Überlegung mit der Prognose der steigenden Bevölkerungsanzahl zeigt, dass der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum in den kommenden Jahrzehnten enorm steigen wird.

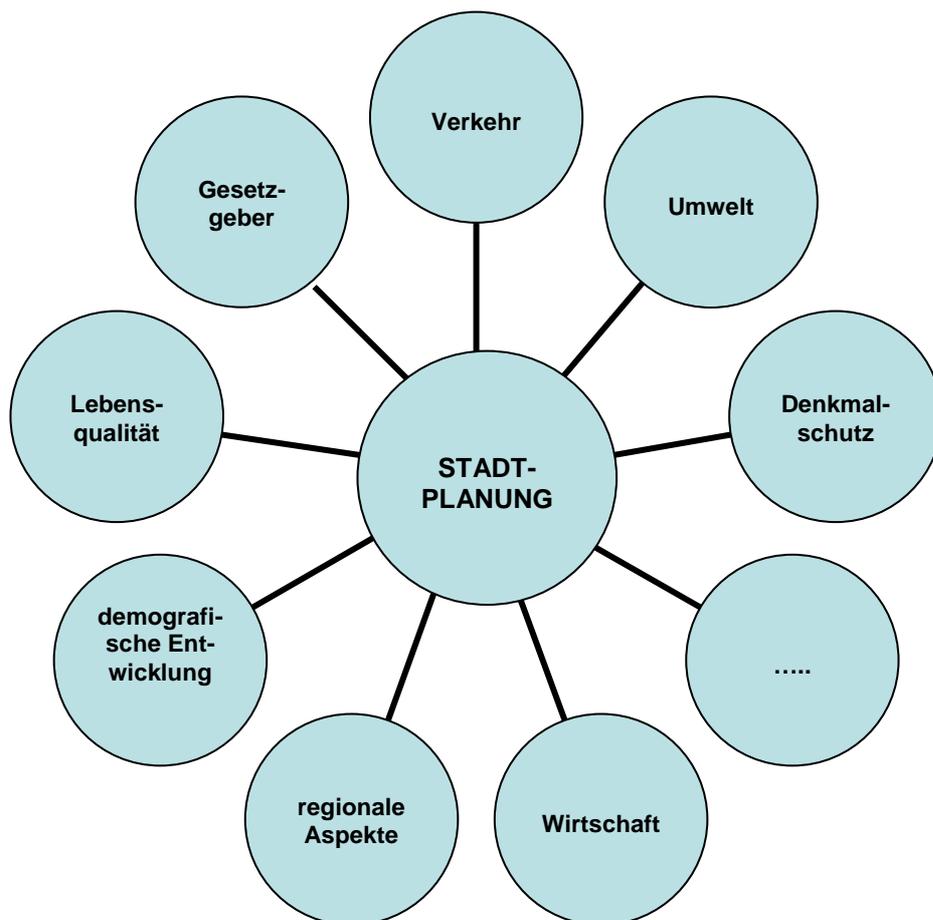
Aber nicht nur hinsichtlich Wohnraum ist der Stadtplaner gefragt, auch der Bedarf an Gewerbeimmobilien – für Büros, Einkaufszentren, Dienstleistungen –, Bahnhöfen, regionalen und überregionalen Verkehrsverbindungen muss analysiert, koordiniert und vorausschauend geplant werden:

- Gibt es Bedarf an zusätzlichen Flächen?
- Wo liegen Möglichkeiten für neue Entwicklungsgebiete?
- Wie ist der aktuelle Zustand von öffentlichen und Individualverkehrsverbindungen – wie müssen diese für die künftige Nutzung adaptiert werden?
- Welche zusätzlichen bzw. neuen Infrastruktureinrichtungen sind für Erschließung, Bildung, Freizeit etc. erforderlich?
- Welche Auswirkungen ergeben sich auf die Umwelt, sind besondere Maßnahmen erforderlich?

Um diese Fragen beantworten zu können, ist ein interdisziplinärer Planungsprozess mit zahlreichen Beteiligten abzuwickeln.

Die Stadtplanung ist aber ebenso gefragt, wenn keine Expansion, sondern eine Schrumpfung der Stadt prognostiziert wird. Da dieses Szenario für das Thema dieser Arbeit nicht relevant ist, wird es nicht weiter untersucht.

Abb. 3: Akteure der Stadtplanung



Quelle: eigene Überlegung

2.1.2 Projektentwicklung

Der Projektentwickler hat das Ziel, mit seiner Entwicklung Immobilienprojekte für eigene Nutzung oder für Dritte bzw. für das eigene Portfolio oder zur Weiterveräußerung zu schaffen, die gegenüber dem Ist-Zustand einen Mehrwert abbilden.

Das Beispiel einer klassischen Initialzündung für eine Projektentwicklung kann wie folgt aussehen:

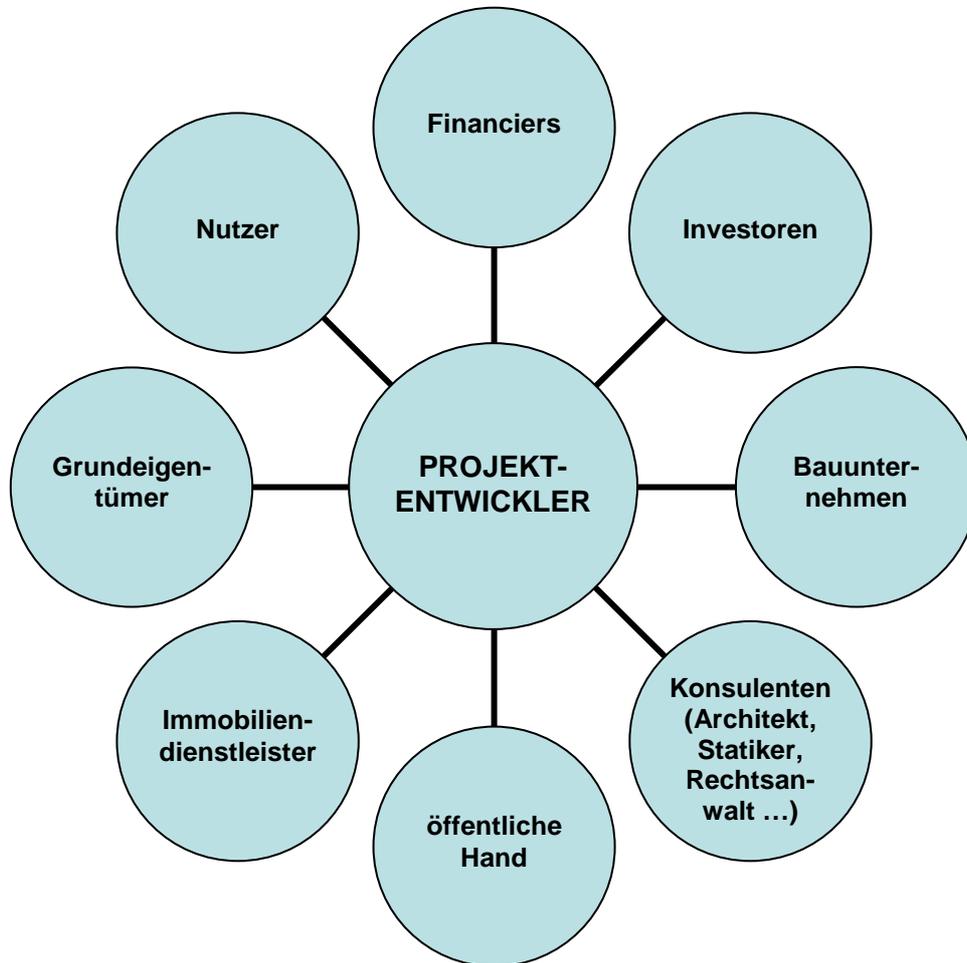
Ein Standort (eine Liegenschaft, ein Stadtviertel, ein weiträumiges Gebiet) kann aus unterschiedlichsten Gründen einer neuen Nutzung zugeführt, erstmals bebaut, umgebaut oder erweitert werden.

Mit welchen Themen muss sich der Projektentwickler beschäftigen, um seine Vorhaben umsetzen zu können?

- Definition eines Projektzieles: Welches Volumen soll in welchem Zeitraum errichtet werden, welche Nutzungen werden angestrebt und sind Flächen in erforderlichem Umfang vorhanden?
- Wer sind die erforderlichen Ansprechpartner in politischen, öffentlichen, rechtlichen Belangen?
- Welche technischen, sozialen, rechtlichen, öffentlichen, umweltrelevanten Voraussetzungen sind für die Projektrealisierung erforderlich?
- Wie groß ist voraussichtlich das Projektvolumen, was sind die wirtschaftlichen Voraussetzungen?
- Müssen Projektpartner für die Umsetzung und für die Finanzierung gefunden werden?
- Ist für die Umsetzung des Projektes eine Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes erforderlich?
- Wie weit ist der Entwickler von Vorgaben abhängig, wie frei ist er in der eigenen Entscheidung?

Projektentwickler und das Umfeld:

Abb. 4: Akteure der Projektentwicklung



Quelle: Schulte, 2008

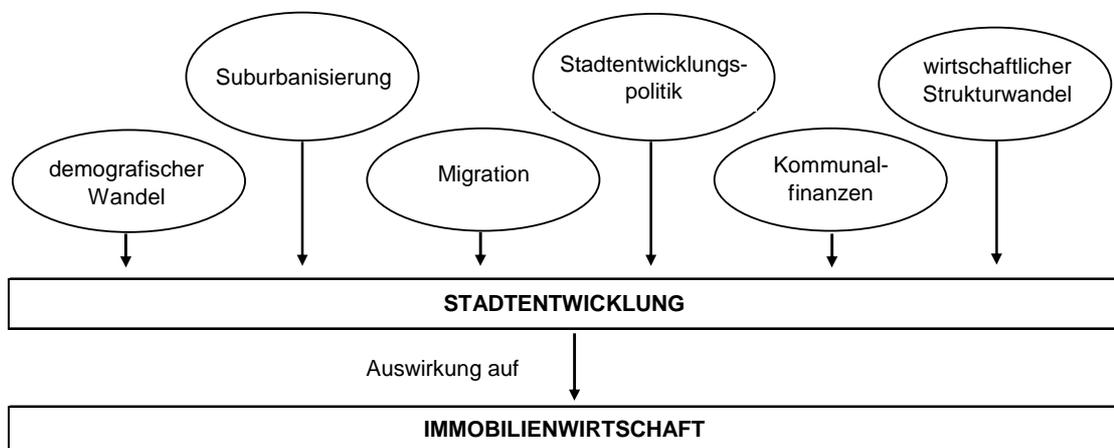
2.2 Einflussparameter der Stadtentwicklung

Die Aufgabe der Stadtplanung ist es, künftige Entwicklungen und Zustände möglichst gut vorherzusehen und zu antizipieren. Man kann in diesem Zusammenhang auch von „Entwicklungsplanung“ sprechen.

In einem interdisziplinären Prozess sollen unterschiedliche Interessen berücksichtigt und aufeinander abgestimmt werden:

- demografische Entwicklung;
- Verkehrskonzeption;
- Umweltbelange;
- Denkmalschutz;
- Wirtschaftsstandort.

Abb. 5: Einflüsse auf die Stadtentwicklung und in weiterer Folge auf die Immobilienwirtschaft



Quelle: Ringel, I/2004

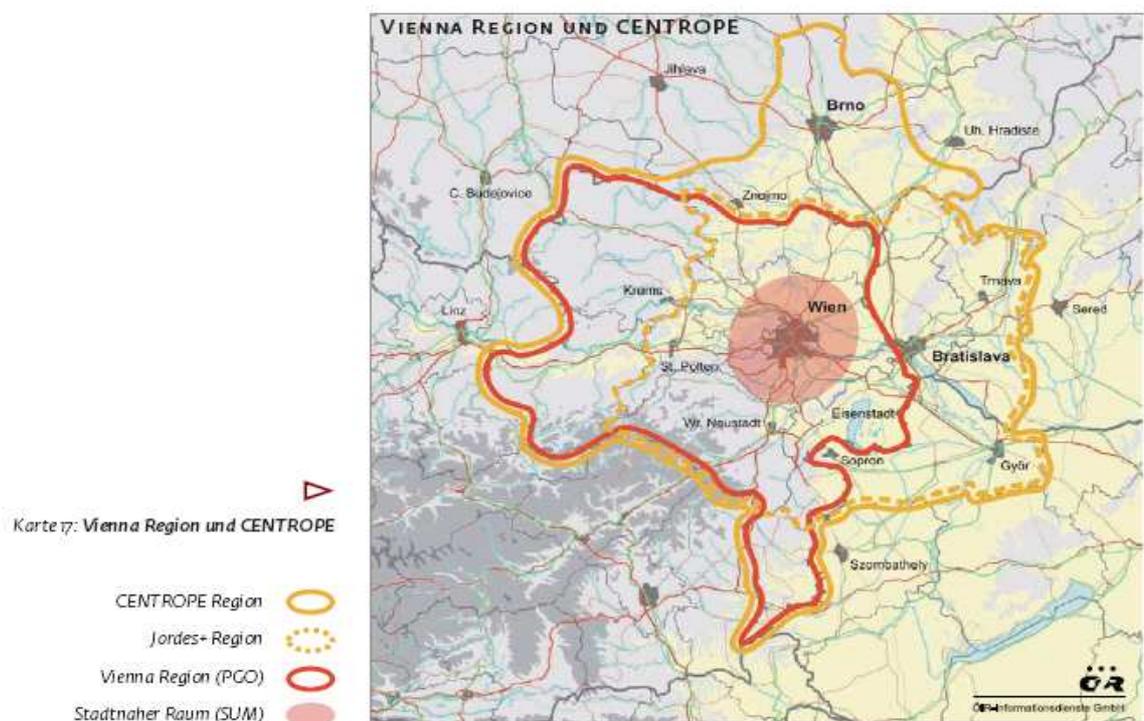
Die Stadtplanung beschäftigt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch mit der Bewältigung sozialer Probleme (z. B. Ghattobildung), mit Folgen aus Umstrukturierungen, die aus veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen entstehen (Auflösung von Produktionsstätten und deren Nachnutzung), mit Sicherung von Lebensqualität, Standortentwicklung, Stadtmarketing etc.

Unter Rücksichtnahme auf unterschiedliche und sich teilweise auch widersprechende Faktoren muss die Stadtplanung eine Zielvorgabe für die künftige Entwicklung der Stadt erarbeiten. Durch die historischen und technischen Entwicklungen der letzten Jahrzehnte (Öffnung der Ostgrenzen, Erweiterung der Europäischen Union und damit verbunden enorm vergrößerter Wirtschaftsraum, Globalisierung durch technischen Fortschritt) kann die Stadtplanung aber nicht mehr nur auf das Stadtgebiet selbst bzw. regional betrachtet werden. Sie muss vielmehr überregional den-

ken und handeln, gemeinsame Entwicklungsregionen müssen zusammenhängend betrachtet und die damit verbundenen Auswirkungen berücksichtigt werden.

So sind z. B. der Standort Wien und der stadtnahe Raum nicht isoliert zu betrachten, es sind die Zusammenhänge mit den umliegenden Regionen (Bratislava) mit einzubeziehen. Weitergehende Kooperationsräume spannen den Bogen bis Győr und Sopron in Ungarn, Znojmo und Brünn in der Tschechischen Republik und bis über St. Pölten und Wr. Neustadt hinaus (sog. CENTROPE Region, entsprechend der Erklärung von Kittsee).

Abb. 6: Vienna Region und CENTROPE



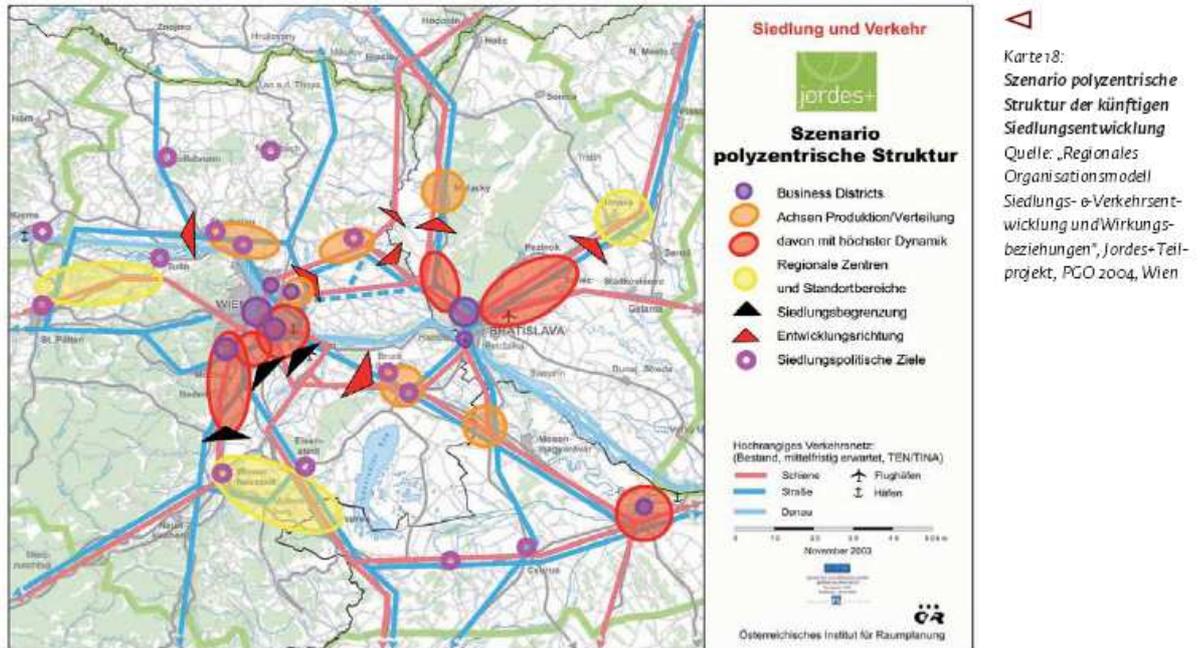
Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 2005

In dieser Erklärung aus dem Jahre 2003 wurde von den politisch Verantwortlichen der betroffenen Regionen vereinbart, eine Europa Region Mitte zu entwickeln, die grenzüberschreitend gemeinsame Maßnahmen setzt, um eine Wachstums- und Wohlstandsregion zu begründen und einen attraktiven Qualitätsstandort für alle Lebensbereiche zu schaffen.

Die Ausformulierung dieser regionalen Betrachtung beinhaltet die Definition von Gebieten und Zentren mit unterschiedlichen Vorgaben hinsichtlich deren wirtschaftlicher Relevanz und Bevölkerungsentwicklung. Siedlungsströme und geplante Be-

grenzungen von Siedlungsgebieten werden ebenso dargestellt wie großräumige Verkehrserschließungen.

Abb. 7: Struktur der künftigen Siedlungsentwicklung in CENTROPE



Karte 18:
Szenario polyzentrische Struktur der künftigen Siedlungsentwicklung
Quelle: „Regionales Organisationsmodell Siedlungs- e-Verkehrsentwicklung und Wirkungsbeziehungen“, Jordes+Teilprojekt, PGO 2004, Wien

Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Diese weit gefassten Pläne sind für die Anforderungen von heute vonnöten, um dem Problem des Zusammenwachsens der Städte und Regionen wirksam zu begegnen und gemeinsame, aufeinander abgestimmte Entwicklungen zu ermöglichen. Der wirtschaftliche Strukturwandel und die auch bei der Planung immer mehr eingeforderte „Nachhaltigkeit“ müssen ebenso einfließen. Der sich dadurch ergebende immer komplexer werdende Planungsprozess muss in einem breiten, interdisziplinären Diskurs international behandelt werden.

Die Schlüsselbegriffe für diese Vielfalt des planerischen Denkens und Handelns lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

- *Komplexität (der Aufgaben);*
- *Kooperation (der verschiedenen Akteure);*
- *Konzentration (der Planung auf Projekte);*
- *Kompetenz (der Planerinnen und Planer).*

(Klotz/Frey, 2005: 2)

Für Investoren und Projektentwickler ist es erforderlich, dass in diesen Plänen die Orientierungs- und Handlungsrahmen für punktuelle, projektorientierte Planung vorgegeben werden. Eine erfolgreiche Projektentwicklung setzt klare planerische Rahmenbedingungen sowohl in einer zeitlichen Vorschau als auch hinsichtlich Volumen, Nutzung und Qualität in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang voraus. Dadurch wird gewährleistet, dass Einzelprojekte in gleicher Art betrachtet und behandelt werden. Sonst besteht die Gefahr, dass sich die jeweiligen Einzelprojekte in unnötiger Weise konkurrenzieren.

Nur eine Planung, die geordnete, eindeutig definierte Rahmen vorgibt, schafft Klarheit für den Projektentwickler.

Ein unterschiedlicher Arbeitsansatz der Stadtplaner und Projektentwickler ergibt sich aus der divergierenden Betrachtung von Entwicklungen. Während der Stadtplaner ein großräumiges Interesse hat („Bird's Eye View“), liegt das Hauptaugenmerk des Projektentwicklers auf der Einzelperspektive des eigenen Projektes.

2.3 Aufgaben der Projektentwicklung

Die Immobilien-Projektentwicklung hat sich aufgrund geänderter Rahmenbedingungen erst etabliert bzw. in letzter Zeit auch stark gewandelt.

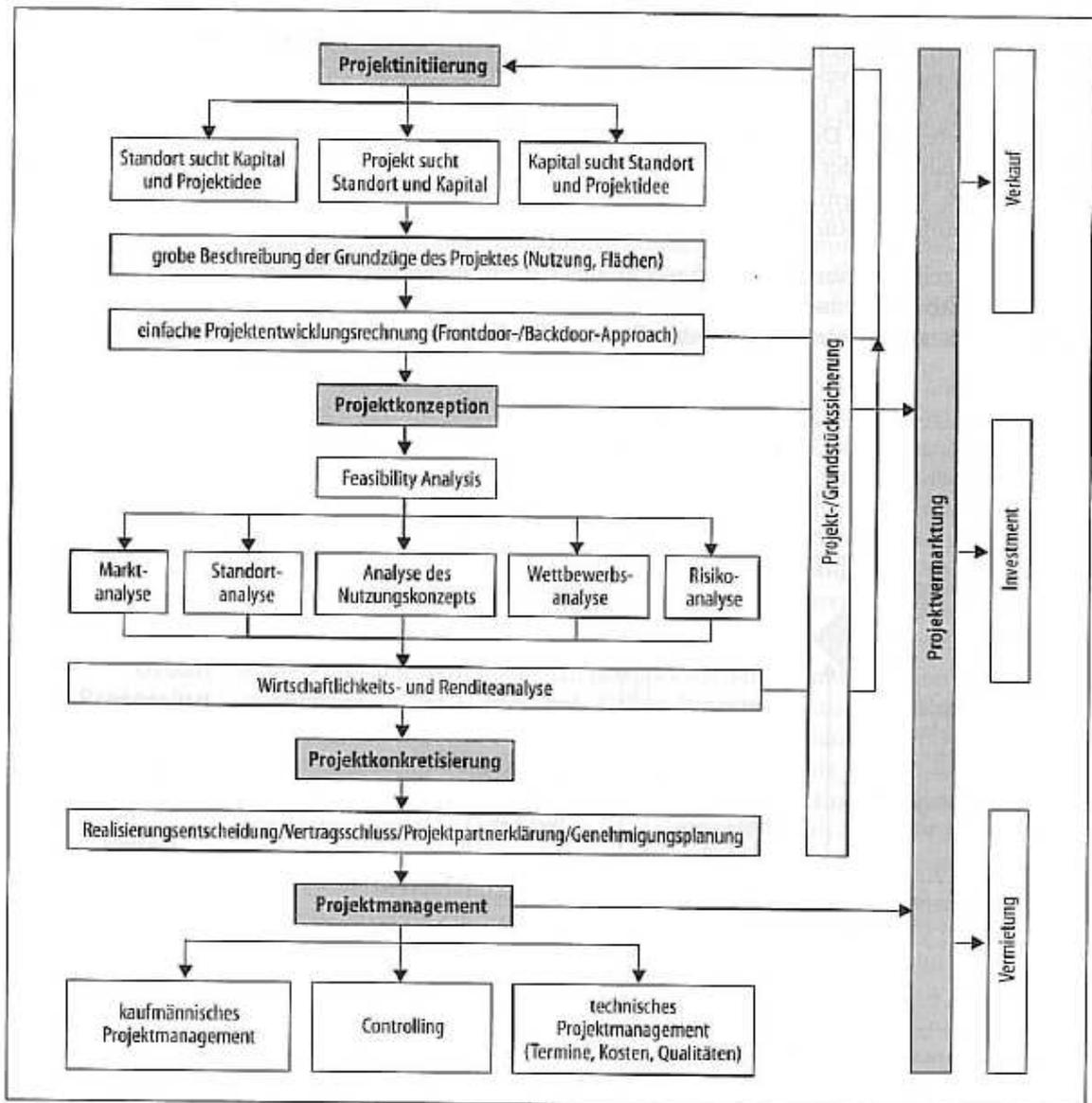
Vor einigen Jahren war der Begriff „Projektentwicklung“ im zentraleuropäischen Raum nicht verbreitet.

Durch die Entdeckung der Ware Immobilie als handelbares Wirtschaftsgut bzw. als interessantes Anlageobjekt für das eigene Portfolio wurden die Rahmenbedingungen professionell entwickelt und bearbeitet. Im gleichen Zeitraum wurde auch die Möglichkeit grenzüberschreitender Finanztransaktionen im Zuge der Weiterentwicklung der EU vereinfacht.

Aufgrund der internationalen Wirtschaftstrends und des damit verbundenen Aufbrechens von ehemaligen Staatsmonopolen (Post, Telekom, Bahn) kommen immer mehr für Immobilienentwicklung begehrte Flächen auf den Markt, auch die öffentliche Hand (Bund, Länder, Gemeinden) veräußert Liegenschaften oft in bester Lage. Durch die Verlagerung von Produktionsstätten aus den Ballungsräumen werden zusätzliche Flächen für eine Umnutzung geschaffen.

Aufgrund dieser Umstände kommt es seit einigen Jahren zu verstärkter Aktivität von Investoren in Immobilien-Großprojekte.

Abb. 8: Ablauf eines Immobilienprojektes von Projektinitiierung bis Verwertung



Quelle: Schulte/Bone-Winkel, 2008

2.3.1 Unterschiedliche Typen von Investoren

Die Palette der – meist institutionellen – Investoren reicht von Banken und Versicherungsgesellschaften über offene und geschlossene Immobilienfonds, Immobilien-Aktiengesellschaften bis zu Pensionskassen und Leasinggesellschaften. Aber auch Private investieren zum Zweck der Kapitalanlage in Immobilien.

Neben der Unterteilung in institutionelle und private Investoren ist zu unterscheiden, ob die Investoren die Immobilie für das eigene Portfolio entwickeln oder ob eine

„klassische“ Projektentwicklung durchgeführt und die Immobilie weiterverkauft werden soll.

2.3.2 Unterschiedliche Typen von Projektentwicklern

Es werden drei Typen von Immobilien-Projektentwicklern unterschieden:

- Trader-Developer (Projektentwicklung mit anschließendem Verkauf);
- Service-Developer (Projektentwicklung als Dienstleister für Dritte);
- Investor-Developer (Projektentwicklung für den eigenen Bestand).

(Schulte, 2008)

Der jeweilige Typus des Projektentwicklers ist besonders hinsichtlich der nachhaltigen Qualität oft von großer Bedeutung:

Immobilienentwicklung für den Eigenbedarf oder für das eigene Portfolio hat meist andere Qualitätsanforderungen als jene, die für die rasche Weiterveräußerung gestaltet und/oder auf einen speziellen Nutzer zugeschnitten ist.

Die „Eigenentwicklung“ wird wohl meist mit einer hohen Qualitätsanforderung betrieben, bei der auch Augenmerk auf die Nachhaltigkeit der Immobilie gelegt wird. Eine Optimierung hinsichtlich Betriebskosten, Instandhaltungskosten, Lebensdauer der Immobilie hat bei Eigenentwicklung einen größeren Stellenwert als für den institutionellen Investor, der mitunter nur kurzfristige, auf schnellen Gewinn orientierte Interessen vertritt.

Von lokalen Normen und öffentlichen Stellen werden aber oft Qualitätskriterien für eine Projektentwicklung vorgegeben: Durch Bauordnungen, Verordnungen, Normen oder Qualitätsvorgaben im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen und strategischen Umweltprüfungen können für Projekte Vorgaben erstellt werden, die für die Projektrealisierung kostenrelevant sind.

2.4 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Ohne ein funktionierendes wirtschaftliches Umfeld haben sowohl die Stadtplanung als auch die Immobilien-Projektentwicklung wenig Chancen auf Erfolg. Somit sind wirtschaftliche Voraussetzungen für beide Akteure von existenzieller Bedeutung, beide profitieren von Wohlstand und Wachstum.

Immobilieninvestments zeichnen sich durch besondere Merkmale aus:

- standortgebunden;
- kostenintensiv;
- Originalität;
- Langfristigkeit.

Demzufolge müssen den Investoren auch ausreichend Sicherheiten geboten werden, dass das auf lange Sicht finanzierte Investment auch langfristig die erwarteten Erträge bringt.

Gerade der Finanzmarkt hat eine hohe Bedeutung für die Realisierung einer Entwicklung, da Kapital aufgrund der Langfristigkeit und wegen des großen Volumens von Immobilienprojekten einen Engpassfaktor darstellt. Abhängig von Konjunkturzyklen steigt und fällt das Interesse an Investitionen in den Immobiliensektor – je nach Verfügbarkeit von Kapital.

Die durch die Stadtplanung vorgegebenen Rahmenbedingungen können nur dann ausgeschöpft werden, wenn der Standort „Stadt“ für privates Unternehmertum ausreichend attraktiv ist. Erst durch den Einstieg von (privaten) Investoren kommt es zur Realisierung von Projekten – dann bleibt die Planung nicht Papier.

Das bedeutet, dass Politik/Stadtplanung und der Projektentwickler gleiches Interesse an einem starken Wirtschaftsstandort haben:

Für die Projektentwickler (und Investoren) auf der einen Seite ergibt sich durch eine gute Verwertungsmöglichkeit eine höhere Attraktivität eines Standortes, wie es auf der anderen Seite für die Stadt zu einem Imagegewinn, zu höheren Steuereinnahmen und letztendlich auch zu einem Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Städten kommt.

Ein positiver Kreislauf, der durch Abwägen der Interessenkonflikte und durch Einhaltung von Qualitätskriterien gesteuert werden kann.

Durch die veränderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen der letzten Jahrzehnte („Globalisierung“, Weiterentwicklung der Europäischen Union) sind auch die gewohnten Abläufe und Regelungen zu hinterfragen und neu zu definieren. Einerseits sind wirtschaftliche Zusammenhänge in einem viel weiträumigeren Kontext zu betrachten, andererseits wächst die Bedeutung regionaler Faktoren.

In diesem Zusammenhang ist auch die Entwicklung von Wirtschaftsstrategien, die parallel mit Privatisierungen von staatlichen Unternehmen und der Veräußerung von immensem Immobilienbestand vor sich gehen, zu beachten.

Die „Stadt“, die „Kommune“ hat als Wirtschaftsfaktor wesentlichen Einfluss gewonnen, sie verwaltet nicht nur, sondern sie gestaltet „pro-aktiv“ ihren Umbau mit. Daher kommt auch der Stadtplanung große Bedeutung bei der Gestaltung des eigenen Wirtschaftsstandortes zu.

Hier liegt die große Chance der Stadtplanung, gemeinsam mit der Projektentwicklung, diesen oben beschriebenen positiven Kreislauf zu aktivieren und sich gegenseitig zu „pushen“.

(Kapitel 2.4 beinhaltet Informationen aus Heeg, 2008)

2.5 Immobilienblase

Wenn hier ausführliche Abhandlungen zu Stadtplanung und Projektentwicklung erfolgen, dann sollen an dieser Stelle besonders negative Entwicklungen der letzten Zeit nicht außer Acht gelassen werden:

Durch eine extreme Überbewertung von Immobilien und die darauf folgende starke Abwertung spricht man von einer „Blase“.

Kann diese Immobilienblase durch Stadtplanung und Projektentwicklung verhindert werden?

Betrachtet man die Ursachen für die Immobilienblasen, so sind diese entweder

- kreditinduziert oder
- fiskalinduziert.

(<http://www.wikipedia.org>)

Kreditinduziert dann, wenn die Finanzierungen besonders günstig und in großem Ausmaß vorhanden sind.

Fiskalinduziert, wenn durch staatliche Eingriffe (steuerliche Anreize) das Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage gestört wird.

Die Stadtplanung muss jedoch dafür auch den „Boden bereiten“ – das heißt, nur wenn entsprechende Widmungen vorliegen und somit eine rechtsgültige Grundlage für ein Immobilienprojekt vorhanden ist, kann dieses auch umgesetzt werden.

Somit ist die Stadtplanung das letzte Glied in der Kette, um eine Fehlentwicklung vermeiden zu können. Eine verantwortungsvolle und aufgrund der massiven Einflüsse des gesamten Umfeldes kaum zu bewältigende Aufgabe.

Der Projektentwickler, dessen Bestreben die Konzeption, Errichtung und der Verkauf einer Immobilie ist (Trader-Developer), wird, während der Markt boomt, kein Interesse an Zurückhaltung haben. Bei Übersättigung bzw. nach „Platzen der Blase“ ist es für ihn jedoch aufgrund verteuerteter Kredite, verringertem Mietinteresse bzw. geringerer Mieten bei gleichzeitig steigender Verkaufsrendite ungleich schwieriger, Projekte zu realisieren und mit Gewinn zu verkaufen.

Langfristige, weit vorausschauende und nachhaltige Entwicklung ist daher im Sinne beider Akteure.

Auch wenn ein einzelner „Developer“ im Zuge einer Ausnahmesituation durch ein gutes Ergebnis seines Projektes reüssiert, sind doch immer die Auswirkungen auf den Gesamtstandort zu beachten.

2.6 Exkurs – Förderung

In einem kurzen Exkurs wird die Möglichkeit einer Förderung für Stadtentwicklung auf europäischer Ebene aufgezeigt – von der in weiterer Folge auch die private Immobilien-Projektentwicklung profitiert.

2.6.1 Allgemein

Auf europäischer Ebene existiert ein Förderungsprogramm für städtische Gebiete.

JESSICA – Joint European Support for Sustainable Investment In City Areas (gemeinsame europäische Unterstützung für Investitionen zur nachhaltigen Stadtentwicklung) ist eine gemeinsame Initiative der Europäischen Kommission und der Europäischen Investitionsbank (EIB) in Zusammenarbeit mit der Entwicklungsbank des Europarates.

JESSICA ist keine neue Mittelquelle, sondern eine neue Art der Inanspruchnahme von Zuschüssen aus dem Strukturfonds zur Unterstützung von Städtebauprojekten. Die Mitgliedstaaten entscheiden, welchen Anteil ihrer Strukturfondsmittel sie über JESSICA verwenden wollen.

2.6.2 Wie und was wird gefördert

In Verbindung mit einer entsprechenden Stadtentwicklung fördert die Europäische Kommission über Mitgliedstaaten oder Regionen sogenannte Stadtentwicklungsfonds, die wiederum Projekte fördern, die Teil eines integrierten Planes für Stadtentwicklung sind.

Voraussetzung für die Förderung ist ein „integrierter Plan für nachhaltige Stadtentwicklung“.

Mittel werden u. a. für folgende Arten von Projekten zur Verfügung gestellt:

- historische oder kulturelle Stätten für Tourismus oder andere nachhaltige Zwecke;
- Neuerschließung von Brachflächen;
- Büroflächen für KMUs sowie den IT- und/oder Forschungs- und Entwicklungssektor.

Das bedeutet, dass auf Basis einer entsprechenden Stadtentwicklung Mittel für diverse Immobilienprojekte sowohl für öffentliche als auch für private Investoren zur Verfügung gestellt werden.

2.6.3 JESSICA in Berlin

Einer Studie von DTZ zufolge, die die Einführung des Programms JESSICA in Berlin (Projekt Molkenmarkt und Klosterviertel) untersucht hat, kann die Nutzung von JESSICA zahlreiche positive Impulse für die Stadtentwicklung und somit naturgemäß auch für die Projektentwicklung setzen.

(DTZ, 2008)

Da sich über JESSICA auch städtische Infrastruktur (z. B. Verkehrswege) und Neuerschließung von Brachflächen fördern lassen, kann dieses Programm einen wesentlichen Beitrag für die Erschließung neuer Gebiete leisten.

2.6.4 Folgewirkungen

Im Sog einer attraktiven Standortgestaltung durch die Realisierung stadtentwicklungspolitischer Zielsetzungen kann es vermehrt zu Interesse von Investoren am Immobilienmarkt und somit zu verstärkter Projektentwicklung durch Private kommen.

3. Interessenkonflikte Stadtplanung – Projektentwickler

Die Stadtplanung hat als Zielvorgabe, eine funktionierende, lebenswerte Stadt zu erhalten bzw. zu gestalten. Durch die im Stadtentwicklungsplan formulierten Zielsetzungen werden Rahmenbedingungen festgelegt, die die weitere Entwicklung der Stadt vorgeben. Die beschränkte Ressource „Boden“ muss dementsprechend verwaltet und gestaltet werden.

Mithilfe von Definitionen betreffend Nutzung, Dichte und Höhe der Bebauung, Grünraumgestaltung und zusätzlichen Qualitätsvorgaben (z. B. Energiekennzahlen) werden Vorgaben für die weitere Entwicklung festgesetzt.

Der Projektentwickler setzt in seiner wirtschaftlichen Betrachtungsweise auf Gewinnmaximierung. Das heißt, kurz und vereinfachend formuliert, er will auf einem möglichst günstigen Grundstück in bester Lage ein größtmögliches Projektvolumen realisieren, um dieses anschließend mit bestmöglichem Gewinn zu veräußern bzw. eine große Wertsteigerung für Immobilien im eigenen Portfolio zu generieren.

In diesen unterschiedlichen Ansätzen liegt der Kern des Interessenkonfliktes der beiden Akteure.

Die Qualität eines Standortes zeichnet sich durch eine hervorragende Verkehrsanbindung ebenso aus wie durch Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Umgebung und durch andere vorhandene Infrastruktureinrichtungen für Bildung, Freizeit, Kunst und Kultur.

Um die Qualität einer Projektentwicklung nachhaltig zu sichern, müssen Qualitätsvorgaben definiert werden, die ein Entwickler/Investor von sich aus nicht realisieren würde, die aber für das langfristige Funktionieren von Standorten von entscheidender Bedeutung sind:

- Dichte der Bebauung;
- Verkehrsanbindung (ÖV, IV);
- Bildungseinrichtungen;
- Freizeiteinrichtungen (Sport, Kunst, Kultur).

Den Mehrwert von Liegenschaften aufgrund der Errichtung dieser Einrichtungen durch die öffentliche Hand muss sich die Stadt aber aus ökonomischen Gründen „abkaufen“ lassen. Dies geschieht durch Grundabtretungen z. B. für Bildungseinrichtungen, durch Gestaltung von Parkanlagen oder Ähnlichem.

3.1 Städtebaulicher Vertrag

In der Bundesrepublik Deutschland wird der „Mehrwert“ einer Liegenschaft durch veränderte Rahmenbedingungen (Umwidmung) durch Ermittlung und Bewertung von Beeinträchtigungen festgestellt. In der sog. Eingriffs-Ausgleichs-Regelung wird die Kompensation der Beeinträchtigungen bewertet und durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen oder auch Wohnfolgeeinrichtungen, die der Projektentwickler (Grundeigentümer) leistet, abgegolten.

„Die wichtigsten Rechtsgrundlagen sind §§ 18 und 19 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sowie §§ 1a und 35 des Baugesetzbuches (BauGB). Einzelheiten ergeben sich aus den Naturschutzgesetzen (Landschaftspflegegesetzen u. a.) der Länder.“

(<http://www.wikipedia.org>)

Der Städtebauliche Vertrag wird gemäß § 11 des deutschen Baugesetzbuches geregelt, die Inhalte können Leistungen des Vertragspartners auf eigene Kosten, Erstellung eines Umweltberichtes – wenn erforderlich –, Bereitstellung von Grundstücken, Verwendung von Alternativenergien usw. regeln.

In diesem Vertrag zwischen der Stadt (dem Land) und dem Projektentwickler, der im Zuge der Erstellung des Masterplanes bzw. bis spätestens vor Beschlussfassung des Bebauungsplanes abgeschlossen wird, werden die zu leistenden Ersatzmaßnahmen festgelegt.

Je nach Größe und Volumen des Projektes handelt es sich um weitreichende Verpflichtungen, die der Projektentwickler nach vertraglicher Regelung in einem dem Vorhaben angemessenen Umfang leistet oder auch selbst durchführen muss (z. B. Abtretungen von Grundstücken für Parkanlagen oder für Bildungseinrichtungen, Errichtung von Schulen, Kindergärten, Erschließungsstraßen).

Im Handlungsspielraum der Stadtplanung in Wien existieren keine Möglichkeiten für städtebauliche Verträge oder ähnliche Regelungen mit Projektentwicklern/Grundeigentümern. Einerseits ist die Klärung der privat- und hoheitsrechtlichen

Rahmenbedingungen ein juristisches Problem („Kann sich eine Kommune eine Widmung abkaufen lassen?“). Andererseits kann ohne diese Verträge flexibler agiert werden, denn die Gefahr, dass sich Rahmenbedingungen in der Zeit einer Projektentwicklung ändern, ist allein schon durch die lange Dauer der Entwicklungsphase gegeben.

In einem pragmatischen Ansatz werden Kompensationsleistungen in anderer Form geregelt:

Die Stadt kann zum Beispiel durch Festsetzung einer §-53-Straße Kosten auf andere übertragen. (§-53-Straße: Privatstraße mit Öffentlichkeitsrecht → Der Private muss für die Straßenerrichtung, Erhaltung, Reinigung, Beleuchtung sowie für die Herstellung der erforderlichen Einbauten aufkommen.) Weitere Möglichkeiten, diesen „Ausgleich“ zu schaffen, sind spezielle Widmungen von Teilbereichen (für öffentliche oder soziale Zwecke), Grundabtretungen für öffentliche Einrichtungen für Bildung und Freizeit (Schulen, Kindergärten bzw. Parkanlagen) oder auch die Verpflichtung zur Altlastenbeseitigung.

Klare Rahmenbedingungen für Projektentwickler werden mit dieser Handlungsweise nicht geschaffen – transparente, allgemeingültige und nachvollziehbare Abläufe sind somit nicht gegeben.

3.2 Vertrauen

Zur Überwindung des Interessenkonfliktes ist Vertrauen zwischen den handelnden Akteuren von größter Bedeutung. Wie schon erwähnt, ist es für den Projektentwickler notwendig, dass klare Rahmenbedingungen vorgegeben, festgelegt und eingehalten werden.

Der Projektentwickler muss sich seinerseits aber genauso an die Vorgaben halten und die definierten Kriterien erfüllen. Macht er das nicht, läuft er Gefahr, dass nicht nur für das betreffende Projekt, sondern auch weiterführende einschränkende Bestimmungen von der Legislative erlassen werden.

Wie in anderen Bereichen sind auch hier Gesetze und Verordnungen teilweise interpretierbar. Das Ausreizen von diesen „Graubereichen“ führt jedoch zu strengeren und weniger flexiblen Vorgaben.

Auf den ersten Blick sitzt die Stadtplanung/Politik alleine an den Hebeln der Macht – sie definiert die Vorgaben. Sind diese jedoch zu restriktiv, werden sich immer weniger Immobilienprojekte umsetzen lassen.

Daher müssen Ziele und Vorgaben gegenüber wirtschaftlichen Möglichkeiten und Anreizen so abgewogen sein, dass sich die besseren Ideen durchsetzen können.

„Erfolgreiche“ Spekulationen, die nicht durch außergewöhnliche Umstände und stichhaltige Begründungen zu rechtfertigen sind, führen zu gegenseitigem Misstrauen und schaden einer nachhaltigen guten Zusammenarbeit – nicht nur die persönliche Beziehung, auch die interdisziplinäre Verständigung leidet unter diesem Konflikt.

3.3 Stadtplanung im politischen Einfluss

Während sich die Stadtplanung mit besonders langfristigen Auswirkungen ihrer Arbeit befassen muss, fordert die Politik, die diese Vorgaben beschließen und umsetzen muss, oft schnelle Erfolge ein. Eine zielgerichtete Stadtplanung wird durch das Denken in auf Legislaturperioden bezogenen Zeiteinheiten erschwert bis unmöglich gemacht, denn der Erfolg stellt sich oft erst nach Jahrzehnten ein. Eine solche Stadtplanung benötigt somit starke Partner mit einem langen Durchhaltevermögen bei der Umsetzung.

Als Regulierungsinstrumente der öffentlichen Hand dienen Grund und Boden, Instrumentarien wie die Bauordnungen und Verordnungen sowie die Planungshoheit für die Erstellung von Raumordnungs-, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen.

„Der Gesetzgeber hat im Zuge der Planung eine Doppelfunktion, er muss einerseits den Rahmen für die Nutzung vorgeben und zweitens die Koordination des öffentlichen Handelns selbst vornehmen.“

(Klotz/Frey, 2005: 7)

Die besonders in den Ballungsräumen knappe Ressource „Grund und Boden“ muss daher hinsichtlich ihrer Nutzung und auch nach dem Ausmaß der Bebauung, der Erschließung, der Ver- und Entsorgung geplant werden. Dies muss von der öffentlichen Hand aktiv unter Einbeziehung der Experten für die unterschiedlichen Bereiche betrieben werden.

Die Rahmenbedingungen werden in Fachausschüssen erarbeitet und durch politische Gremien in Form von Leitlinien, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen sowie Bauordnungen und Verordnungen beschlossen.

Für den Projektentwickler ist es von großer Bedeutung, dass diese Beschlussfassungen nach möglichst transparenten und klaren Kriterien erfolgen, um nicht politischer Willkür ausgeliefert zu sein.

Es werden keine oder kaum private Investitionen erfolgen, wenn ein umfassendes und rechtlich bindendes Konzept für die geplante Entwicklung fehlt. Für jeden Investor muss ersichtlich sein, was die öffentliche Hand, die in diesem Fall Partner ist, in der weiteren Zukunft vorhat, die Ziele müssen klar definiert und bekannt sein.

3.4 Gesetzgebende Körperschaften

Europäische und Bundesebene:

Auf europäischer Ebene wird auf die Raumplanung nur indirekt mit einzelnen Richtlinien eingegangen.

Auch auf Bundesebene gibt es kein eigenes Raumplanungskonzept, hier dient die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) ausschließlich der Koordination des Bundes, der Länder und der Gemeinden. Sie hat keine rechtlich verbindliche Wirkung.

Landesebene:

Durch die Länder werden überörtliche Raumordnungsprogramme erstellt, sie haben Beratungsfunktion für die Gemeinden und sie übernehmen die Planungskoordination mit dem Bund und den Nachbarländern. Außerdem sind die Länder Aufsichtsbehörde über die Raumplanungen der Gemeinden.

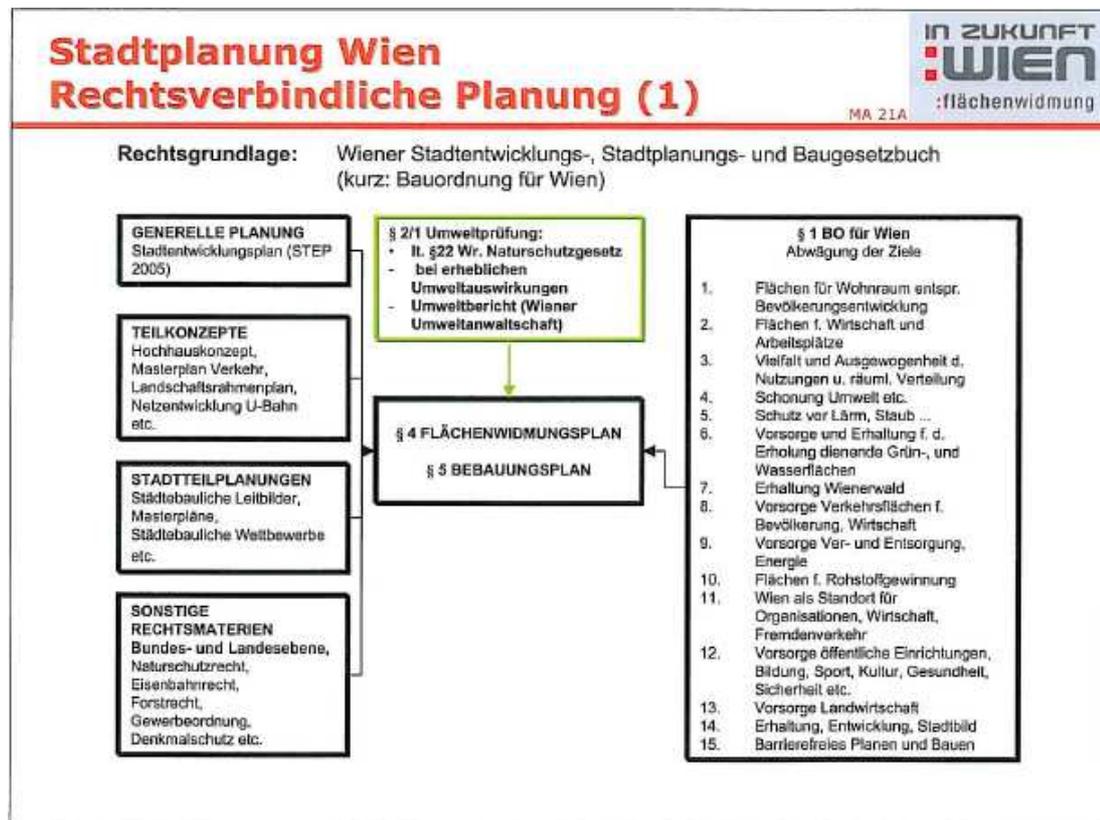
Gemeindeebene:

Die Gemeinden sind zur Raumforschung und zur Erstellung der örtlichen Raumordnungsprogramme verpflichtet. Sie beschließen die jeweiligen Flächenwidmungs- und Bebauungspläne.

3.5 Instrumente der Stadtplanung (am Beispiel der Stadt Wien)

Der Ablauf von Stadtplanung ist in der Bauordnung für Wien gesetzlich geregelt:

Abb. 9: Rechtsverbindliche Planungsabläufe in der Stadt Wien



Quelle: MA 21A, Stadtteilplanung und Flächennutzung

3.5.1 Stadtentwicklungsplan (STEP)

Für zukünftige Entwicklungen der Stadt wird ein sogenannter Stadtentwicklungsplan erarbeitet. Grundlagen bilden statistische Prognosen hinsichtlich Bevölkerungs- und wirtschaftlicher Entwicklung.

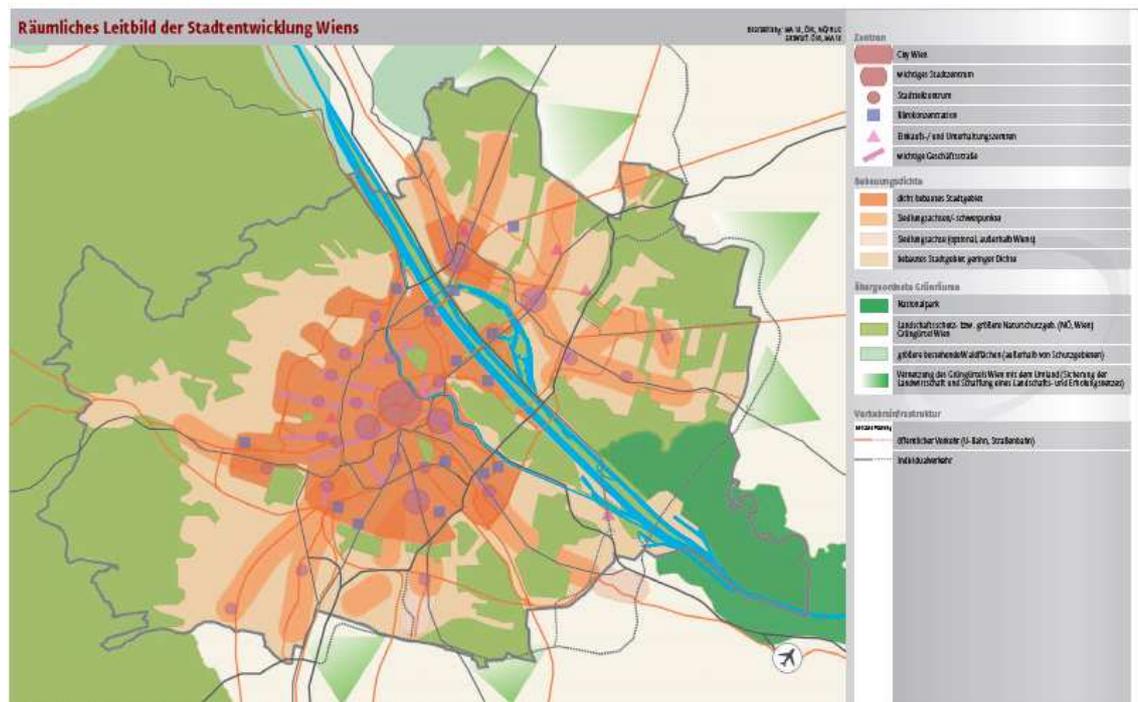
Die Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze der Stadtplanung werden definiert, die Ausgangslage wird analysiert, in weiterer Folge werden die Herausforderungen bearbeitet.

In diesem Plan werden auf Basis eines bereits gültigen Stadtentwicklungsplanes Ziele für die weitere Entwicklung der Stadt festgelegt und im Gemeinderat beschlossen. Die Erarbeitung erfolgt durch die MA18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) in

Zusammenarbeit mit anderen Magistratsabteilungen und einem externen Expertenteam.

Beispiel:

Abb. 10: Räumliches Leitbild der Stadt Wien



Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Durch den Beschluss eines Stadtentwicklungsplanes wird für alle Akteure (Bauträger, Projektentwickler, Investoren, Grundeigentümer, Nutzer) eine verbindliche politische Zieldefinition geschaffen, die ein gleichwertiges Angebot für alle darstellt. Der Projektentwickler ist dadurch in seinem Handlungsspielraum eingeschränkt bzw. nicht mehr so flexibel, aber es wurde ein Instrumentarium geschaffen, das in seiner spezifischen Ausformulierung klare Richtlinien vorgibt.

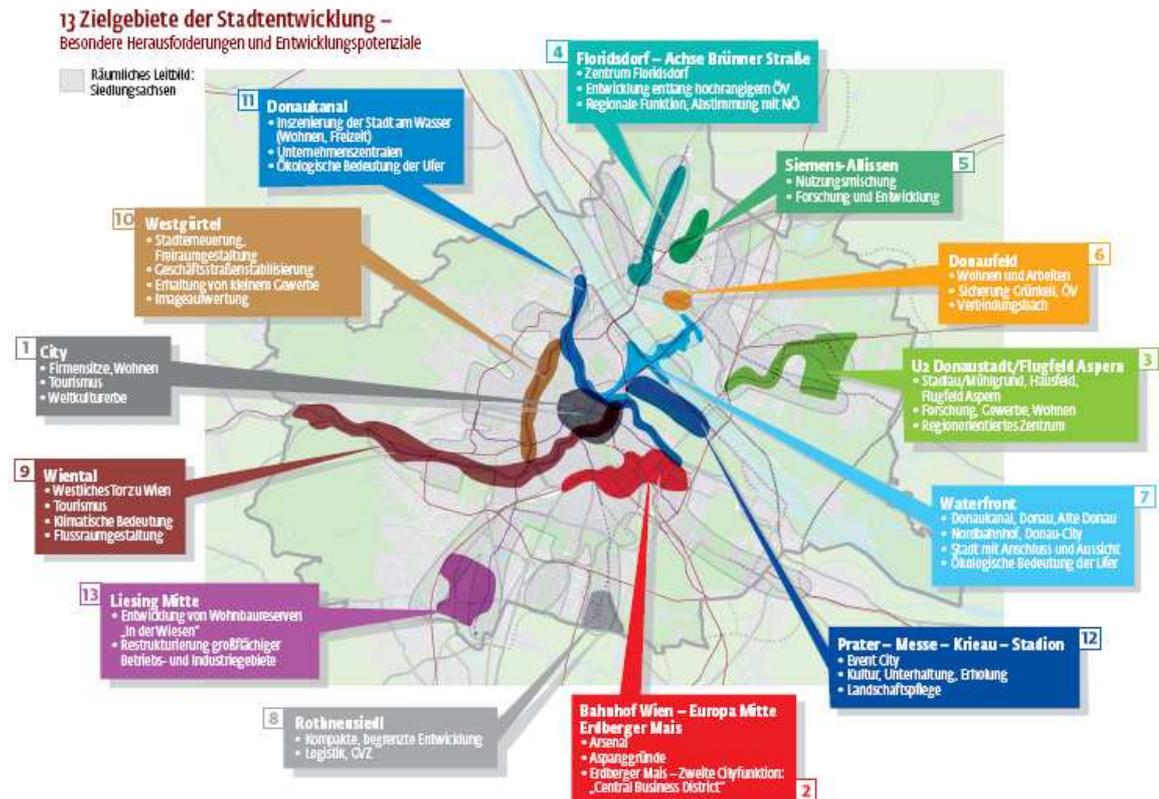
Der Stadtentwicklungsplan bildet die Grundlage für die Widmungsverfahren, Abweichungen erfordern eine substantielle Begründung.

3.5.2 Zielgebiete

Jene Gebiete, auf die die Stadt wegen der besonderen Entwicklungspotenziale ihr besonderes Interesse lenkt, werden im Stadtentwicklungsplan als Zielgebiete definiert. Gründe hierfür sind u. a. besondere Entwicklungspotenziale und Chancen, erwartete umfangreiche Veränderungen oder besondere Problemstellungen. Für

diese Gebiete werden jeweils spezielle Programme entwickelt, die den Herausforderungen bestmöglich begegnen.

Abb. 11: Zielgebiete der Stadtentwicklung in Wien



Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 2005

3.5.3 Städtebauliches Leitbild

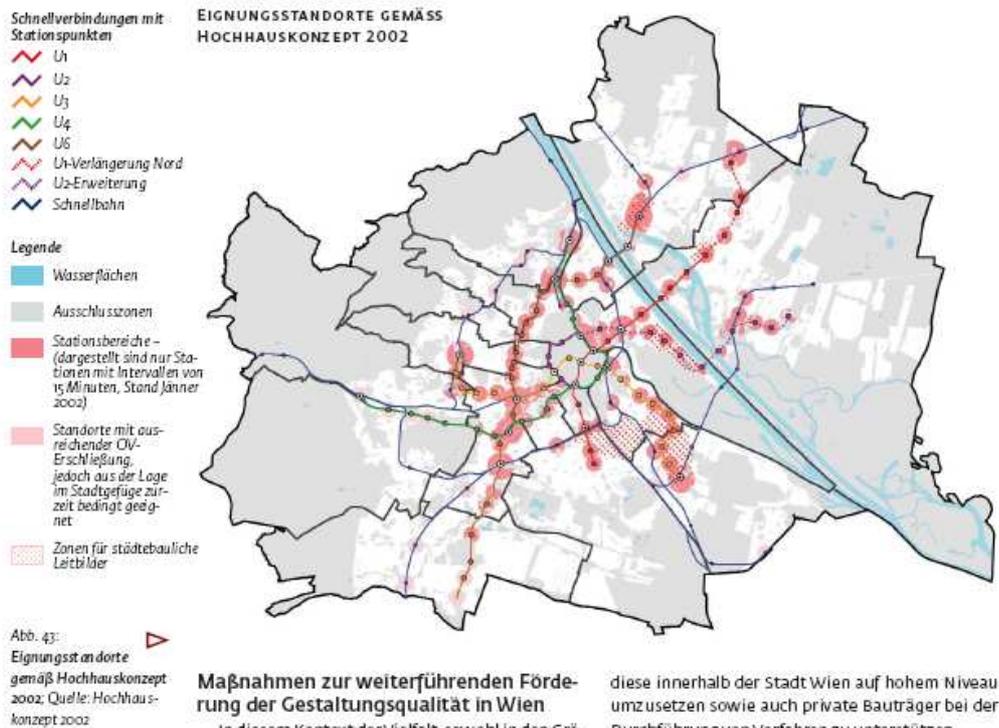
Das städtebauliche Leitbild (die Zielgebietsprogramme, Masterpläne) konkretisiert die Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes. Durch die von der Stadt entwickelten Leitbilder wird auch das besondere Interesse an der Entwicklung des jeweiligen Zielgebietes dokumentiert.

Hier werden bereits im Vorfeld der Flächenwidmung Nutzungen, Dichten und Qualitäten vorgegeben, an denen sich die spätere Projektentwicklung orientieren kann.

Städtebauliche Leitbilder werden auch für jene Gebiete entwickelt, die nicht als Zielgebiet des Stadtentwicklungsplanes konkret definiert werden. Aufgrund besonderer Umstände sollen diese Bereiche jedoch bereits vor der Erstellung des nächsten Stadtentwicklungsplanes zusammenhängend behandelt werden, um Entwicklungspotenziale erkennen zu können und eine mögliche Umsetzung nicht zu verbauen.

Die Ausformulierung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes erfolgt in Etappen, um sich gestalterische Möglichkeiten für die langfristige Entwicklung offenhalten zu können.

Abb. 12: Darstellung von Gebieten der städtebaulichen Leitbilder in Wien



Quelle: Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Wenn der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan zu früh ausformuliert und beschlossen werden, sind die aktuellen Bedürfnisse möglicherweise nicht mehr zu befriedigen, da z. B. Um- oder Zubauten für betriebliche Einrichtungen verhindert werden könnten. In diesem Fall spricht man von einer „kalten Bausperre“.

3.5.4 Der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

Im Flächenwidmungsplan werden im Wesentlichen die Nutzung und die Möglichkeiten der Bebauung festgelegt, wobei die Flächen in folgenden Hauptkategorien gewidmet werden:

- Bauland;
- Verkehrsfläche;
- Grünland;
- Sondergebiet.

Die weitere Unterteilung erfolgt dann in z. B. Wohngebiet, gemischtes Baugebiet, Industriegebiet bzw. ländliche Gebiete, Schutzgebiete, Erholungsgebiete.

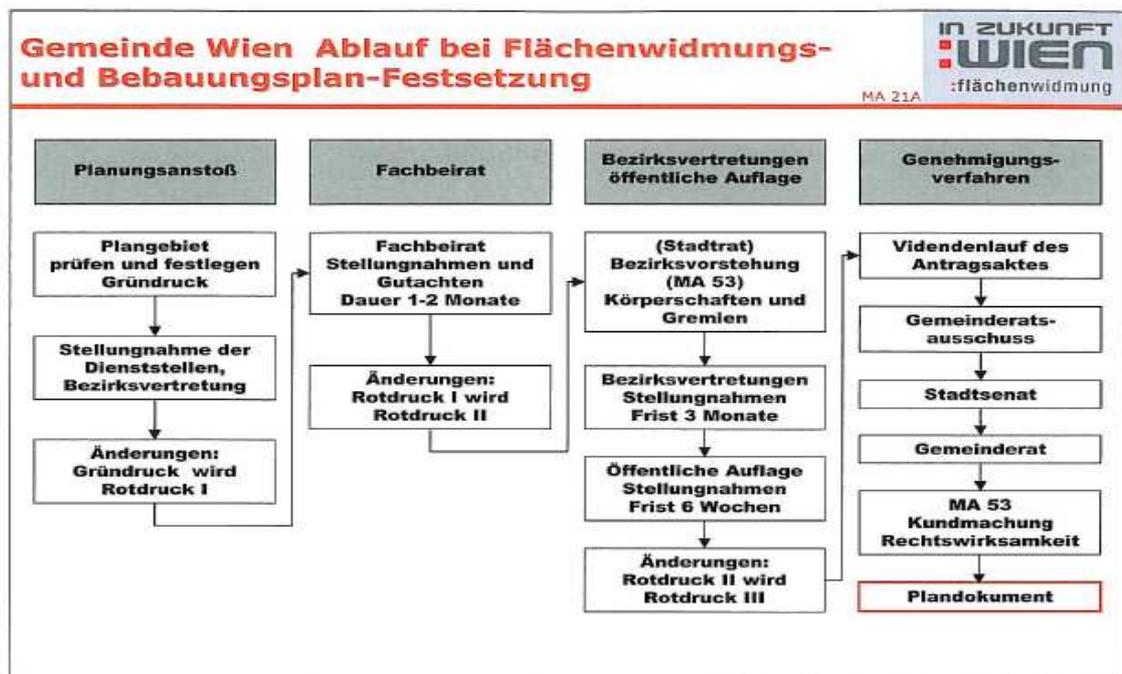
Der Flächenwidmungsplan ist dem Bebauungsplan übergeordnet.

Der Bebauungsplan regelt die Bebaubarkeit der Bauplätze mittels Fluchtlinien, Einteilung in Bauklassen und Bauweisen (offen, geschlossen ...) und Höhenbeschränkungen. Er regelt auch das Gebiet und Größen von Schutzzonen, Wohnzonen, Bausperren, Einkaufszentren etc.

(Siehe Anhang, Abbildung 59: Zeichenerklärung Flächenwidmungs- und Bebauungsplan)

Der Flächenwidmungs- bzw. Bebauungsplan ist eine Verordnung, es gibt keinen Rechtsanspruch auf eine Widmung. Die Beschlussfassung ist in Wien im § 1 der Wiener Bauordnung geregelt und hat folgenden Ablauf:

Abb. 13: Ablauf bis zur Beschlussfassung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen



Quelle: MA 21A, Stadtteilplanung und Flächennutzung

kann mit der Entwicklung eines konkreten Projektes auf einer Rechtsgrundlage begonnen werden.

3.5.5 Bauordnung

Auch die Bauordnung legt mit ihren Bestimmungen wesentliche Parameter für die Bebaubarkeit fest. Die Beschlussfassung für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ist ebenso in der Bauordnung geregelt wie Definitionen, die die bauliche Ausnutzbarkeit von Liegenschaften und Vorgaben für das Gebäudeinnere regeln, unter anderem:

- Gebäudehöhen;
- Belichtungsvorschriften;
- Fluchtwegsbreiten;
- Anzahl der Stiegenhäuser.

3.6 Erfolgskriterien

Was sind nun die Erfolgskriterien für den Stadtplaner bzw. für den Projektentwickler? Mit welchen Parametern kann der Erfolg überhaupt eruiert werden?

Das Problem einer Bewertung von Erfolg/Misserfolg bei der Stadtplanung ist, dass es keine „messbaren“ Erfolgsfaktoren gibt. Es kann nicht bewertet werden, ob die Planung für dieses Gebiet um „X %“ besser oder schlechter gelungen ist als für ein anderes – oder ob diese oder jene Planung „besser“ ist.

Ein weiterer Faktor, warum der Erfolg schwierig zu beurteilen ist, liegt in der zeitlichen Dimension der Stadtplanung, die sich von der Planung bis zur Realisierung über viele Jahre, sogar Jahrzehnte erstrecken kann. Im Laufe dieser Entwicklung haben zahlreiche andere, von der Stadtplanung nicht beeinflussbare Faktoren – wie wirtschaftliche Rahmenbedingungen, technischer Fortschritt, demografische Entwicklung, Änderung von Gesetzeslagen etc. – hohe Relevanz für die Entwicklung eines Standortes.

Hat hingegen die Stadtplanung bei der Erstellung der Leitlinien die weitere Entwicklung gut antizipiert, steigen die Chancen auf Erfolg. Voraussetzung dafür ist aber auch eine gute Planung, die auf die Bedürfnisse von Bewohnern, den Wirtschaftsstandort, standortbezogene Aspekte etc. eingeht.

Andererseits müssen die Vorgaben so gestaltet sein, dass es dem Immobilien-Projektentwickler möglich ist, sie mit einem vertretbaren wirtschaftlichen Risiko umzusetzen.

Der primäre Erfolg des Projektentwicklers (vornehmlich des Trader-Developers) besteht in der wirtschaftlich erfolgreichen Veräußerung des einzelnen Projektes im Zuge der Realisierung (bzw. auch davor als Forward-Purchase). In einer langfristigen Betrachtung muss er jedoch auch die positive Gesamtentwicklung, die seine Projekte verursachen, im Auge behalten. Denn nur durch eine wertschöpfende Entwicklung kann ein Standort ein positives Image generieren bzw. behalten.

Diese Sichtweise trifft naturgemäß noch viel stärker auf den Investor-Developer zu, der an der langfristigen Werterhaltung bzw. -steigerung schon allein deswegen größtes Interesse hat, da er die Immobilie in seinem eigenen Portfolio behält.

3.7 Entscheidende Qualitätskriterien: Nachhaltigkeit, Urbanität und Verantwortung

3.7.1 Nachhaltigkeit

Das Schlagwort „Nachhaltigkeit“ ist heute ein besonders strapaziertes Modewort. Das Ziel, Produkte und Abläufe nachhaltig zu entwickeln, wird heute für alles und jedes gesetzt. Jedoch erkennt man bei näherer Betrachtung, dass diese Ziele oft nur oberflächlich umgesetzt werden.

Nachhaltigkeit hat in der Stadt- und Immobilienentwicklung hingegen eine besonders hohe Relevanz. Wegen der im Vergleich zu den meisten anderen produzierten Gütern langen Lebensdauer von Bauwerken wird die Umwelt in besonderem Maße langfristig gestaltet. Daher verdient die Entwicklung von Immobilien besondere Aufmerksamkeit.

„Inwieweit ist die Immobilienbranche von dem Thema Nachhaltigkeit betroffen?“

- *30 % des gesamten Energiebedarfs entfallen auf Immobilien.*
- *30 % der Ressourcen entfallen auf den Betrieb, Bau und Abriss von Immobilien.*
- *40 % der deutschen Treibhausemissionen entfallen auf Immobilien.“*

(<http://www.greenimmo.de>)

Um den Begriff „Nachhaltigkeit“ für diese Arbeit zu definieren, werden zwei verschiedene Definitionen zitiert:

„Regenerierbare lebende Ressourcen dürfen nur in dem Maße genutzt werden wie Bestände natürlich nachwachsen.“

(<http://www.wikipedia.org/Konrad Ott 1999>)

Eine andere, allgemeinere Definition für Nachhaltigkeit:

„Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“

(Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, 1987)

Da diese Erklärungen für Immobilienprojekte nicht ausreichend greifen, wird der Versuch unternommen, diesen Begriff für die Immobilienwirtschaft eigens zu definieren.

Nachhaltige Immobilienprojekte zeichnen sich sowohl durch Optimierung der gesamten Lebenszykluskosten als auch durch eine wertsteigernde Standortkomponente sowohl für Bewohner als auch für den Wirtschaftsstandort unter größtmöglicher Schonung der natürlichen Ressourcen aus.

Welche sind die für eine nachhaltige Entwicklung entscheidenden Parameter?

Größte Bedeutung kommt der Nutzungsdauer einer Immobilie zu. Je länger ein Gebäude in Betrieb gehalten werden kann, umso effizienter ist der Einsatz der „grauen Energie“. Damit wird jene Energie bezeichnet, die für den gesamten Herstellungs- und Abbruchprozess erforderlich ist: für Rohstoffgewinnung, Produktionsmittelerzeugung, Transport, Abbruch.

Die entscheidenden Parameter sind alle in den Lebenszykluskosten enthaltenen Faktoren (Herstellung, Betrieb, Abbruch und auch Nutzungsflexibilität und Nutzungsdauer) und weiters eine positive Außenwirkung auf den Makro- und Mikrostandort. Das bedeutet, dass ein realisiertes Projekt nicht nur für die Nutzer, sondern auch für die Umgebung positive Effekte bringt. Diese müssen zwischen den Anliegen der Wohnbevölkerung, den Erfordernissen eines Wirtschaftsstandortes,

den erforderlichen Verkehrsanbindungen und weiteren Infrastruktureinrichtungen für Handel, Bildung, Freizeit, Kunst und Kultur ausgewogen sein.

Ein positiver Beitrag zur Umgebung schafft Urbanität, ohne die ein Standort nicht oder nur sehr schwer lebensfähig erscheint.

3.7.2 Urbanität

Definition:

„In den Disziplinen Architektur und Städtebau bezeichnet Urbanität die den Eindruck von Stadt hervorrufende Anmutung eines Raums. Die Anmutung von Urbanität ergibt sich grundsätzlich sowohl aus bestimmten Mustern baulicher Strukturen als auch aus bestimmten Mustern von Funktionen bzw. der Benutzung eines Raums. Stimmen die wahrgenommenen Muster mit dem überein, was eine Person oder eine Mehrzahl von Personen als typisch städtisch begreift, wird dem entsprechenden Raum Urbanität zugesprochen.“

(<http://www.wikipedia.org>)

Wie kann nun durch eine Immobilienentwicklung Urbanität entstehen?

Die Grundlagen zur Schaffung von Urbanität werden durch die Vorgaben der Stadtplanung gelegt. Durch Festschreibung von Bebauungsdichten, Fluchtlinien, maximalen Gebäudehöhen werden Qualitätsstandards lange vor der eigentlichen Projektentwicklung fixiert, die aber schon im Vorfeld entscheidende Relevanz haben.

In einem Masterplan wird für ein bestimmtes Gebiet ein umfassender Entwicklungsplan erarbeitet. Gemäß diesen Vorgaben werden Grundstücke geteilt und erschlossen, Bauplätze festgelegt, Nutzungsvorgaben definiert etc.

In dieser ersten Planungsphase wird der Grundstein für eine später entstehende Urbanität gelegt. Je kleinteiliger und besser an die Nutzung angepasst „dicht“ die Bebauung, je überlegter und ausgewogener der „Nutzungsmix“ aus Wohnen/Arbeiten/Bildung/Handel/Freizeit, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass die entstandene Bebauungs- und Nutzungsstruktur auch angenommen wird.

3.7.3 Verantwortung

Durch die Errichtung einer Immobilie übernimmt der Projektentwickler große Verantwortung für die Gestaltung der baulichen Umwelt. Jedes Gebäude stellt einen Eingriff in das Stadtbild dar und hat Auswirkungen auf das tägliche Leben der Bewohner.

Man mag diese Aussage – vielleicht zu Recht – als etwas banal qualifizieren, in der Realität wird diese Verantwortung jedoch oft nicht gelebt. Geht man offenen Auges durch die Stadt, sieht man in großem Ausmaß Projektentwicklungen, die offensichtlich ohne Ansprüche bzw. unüberlegt realisiert wurden und werden.

Daher ist es von immenser Bedeutung, dass sich der Entwickler der Verantwortung für seine Projekte bewusst ist, die Entscheidungen hinterfragt, regelmäßig überdenkt und optimiert, um nicht nur einen Mehrwert für sich selbst, sondern für den Mikro- und Makrostandort zu schaffen.

3.8 Stadtplanung und Projektentwicklung und das Umfeld

Sowohl hinter dem Stadtplaner als auch hinter dem Projektentwickler stehen Interessengruppen, die deren Ziele beeinflussen bzw. sogar steuern.

Der Stadtplaner wird hauptsächlich durch die Politik, der Projektentwickler vorwiegend von den Investoren beeinflusst, aber alle diese „Player“ stehen auch in direkter Verbindung.

3.8.1 Stadtplanung – Politik

Wie vorhin bereits ausführlich beschrieben, ist das Ziel der Stadtplanung die geregelte, über Jahrzehnte weit vorausschauende Entwicklung der Stadt.

Politisches Interesse ist es, dem Wähler schnelle Erfolge darstellen zu können.

Einen wesentlichen Anreiz für die Gebietskörperschaften bilden natürlich auch Budgetfragen. Wie können durch eine Immobilienentwicklung zusätzliche Budgetmittel lukriert werden?

Die einzige relevante Variable für die Aufteilung der Erträge des Bundesbudgets auf die Länder und Gemeinden ist die jeweilige Bevölkerungszahl. Die Lage von Ge-

werbeimmobilien ist somit für die Aufteilung von Budgetmitteln aus diesem Topf nicht relevant, sehr wohl aber ist es Ziel der Bundesländer, einen möglichst hohen Anteil an der Gesamtbevölkerung zu stellen.

Für das Gemeindebudget sind die Erträge aus Grund- und Kommunalsteuer sowie Gebühren für die Benützung öffentlicher Einrichtungen wesentliche Einnahmequellen. Daher ist es Ziel jeder Gemeinde, möglichst viele Arbeitsplätze im Gemeindegebiet anzusiedeln.

Der Sonderfall Wien, wo Land gleich Gemeinde ist, muss unter dem weiteren Blickwinkel der Bezirksbudgets betrachtet werden. Die wesentlichen Kriterien der Zuteilung der Budgets auf die jeweiligen Bezirke sind die Bevölkerungsanzahl, Straßenflächen und Schülerzahlen; die Anzahl der Arbeitsstätten hat mit 5 % Gewichtung keine große Relevanz.

Die Verbindung Politik – Stadtplanung bildet jedenfalls eine Konstante in den Beziehungen der unterschiedlichen Interessengruppen. Ohne die Erarbeitung von Stadtentwicklungsplänen, städtischen Leitbildern und ähnlichen stadtplanerisch relevanten Unterlagen und ohne die Zustimmung der entscheidungsbefugten politischen Gremien kann eine Projektentwicklung nicht stattfinden, dies ist Voraussetzung für alle weiteren Initiativen.

3.8.2 Der Projektentwickler als Initiator

Der Projektentwickler benötigt für die Umsetzung eines Immobilienprojektes die Unterstützung der Stadtplanung und der Politik, die die rechtlichen Rahmenbedingungen beschließt.

Für die Möglichkeit der Projektdurchführung muss die Liegenschaft vom Grundeigentümer erworben und je nach Abwicklung einem Investor verkauft oder im Bestand gehalten werden.

Grundsätzliche Maxime des Projektentwicklers ist die Gewinnmaximierung. Je nachdem, wie gut die einzelnen Akteure positioniert sind, verteilt sich der Gewinn der Gesamtentwicklung. Der Projektentwickler muss seinen Gewinn mit Banken, Mezzanینگeldgebern, Bauunternehmungen, Nutzern, Dienstleistern, Grundeigentümern und Investoren teilen, je nach Stärke der „Machtverhältnisse“.

3.8.3 Der Grundeigentümer als Initiator

Vor allem durch den Wandel vom Industrie- zum Dienstleistungszeitalter und die Änderung von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen (Auflösung von staatlichen Monopolen, Privatisierungen) können zahlreiche Liegenschaften einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Dies gilt für alte Fabriksgebäude bzw. -gelände ebenso wie für alte Bahnhöfe und un- oder untergenutzte Gebiete.

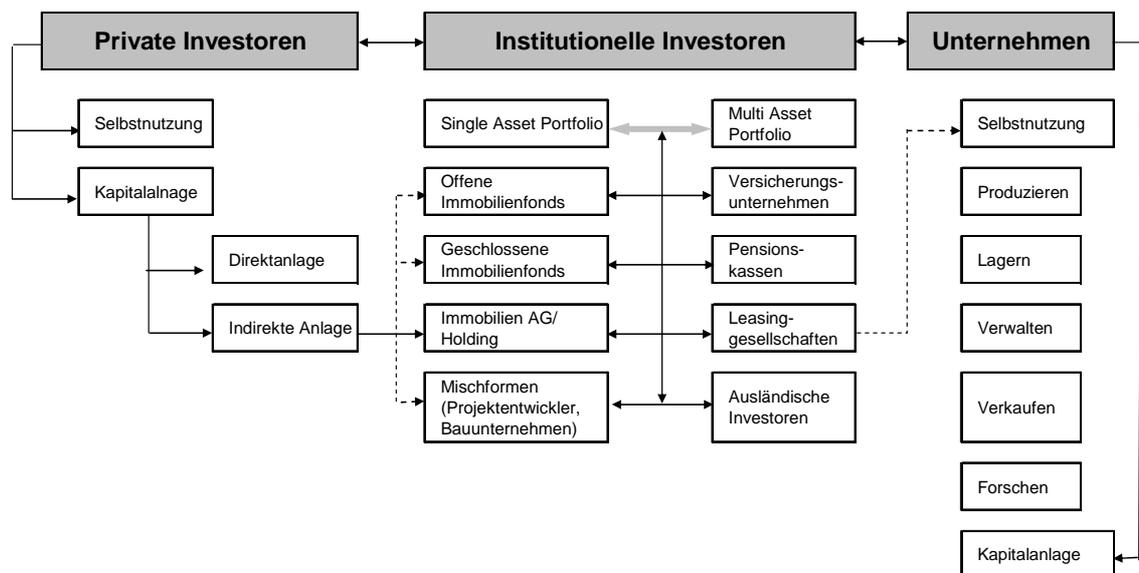
Für die Entwicklung dieser Gebiete wird je nach Lage, Größe und Beschaffenheit ein intensiver Diskurs mit den Stadtplanern und der Politik stattfinden, der in einem verbindlichen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ein rechtsverbindliches Ergebnis hat.

Die Abwicklung und Weiterveräußerung können durch einen externen Projektentwickler und einen Investor stattfinden.

3.8.4 Der Investor als Initiator

Ein Investor kann aus Gründen der Kapitalanlage oder der Eigennutzung selbst zum Initiator einer Immobilienentwicklung werden.

Abb. 15: Immobilienanlageprodukte: Überblick und Vergleich unterschiedlicher Investoren



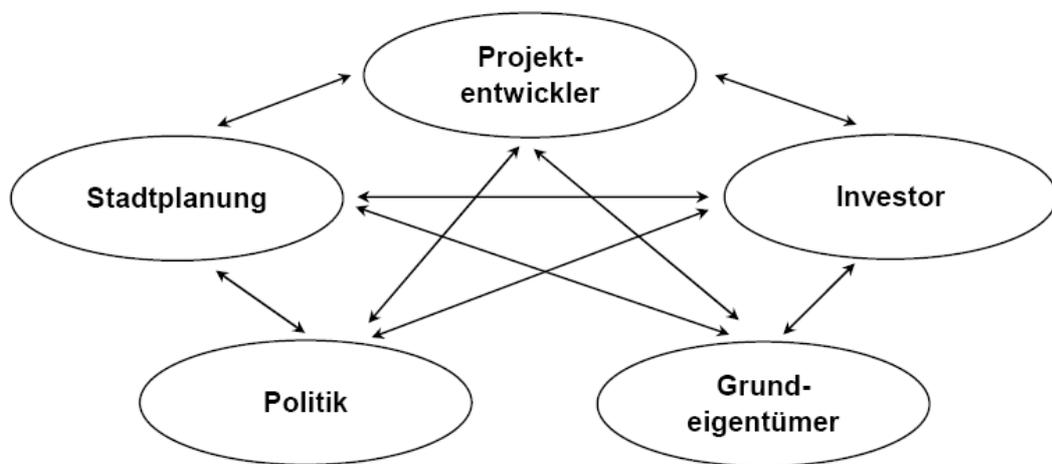
Quelle: Bone-Winkel, 1998

Während institutionelle Investoren überwiegend den Fokus auf den Ertrag einer Immobilie legen, können private Investoren und Unternehmen auch an der Eigennutzung der Immobilien Interesse haben.

3.9 Die Akteure der Stadt- und Immobilienentwicklung

Der Einfluss der einzelnen Beziehungen untereinander und die Spannungsfelder der verschiedenen Akteure werden nun näher betrachtet:

Abb. 16: Akteure in der Immobilien-Projektentwicklung



Quelle: eigene Überlegung

3.9.1 Projektentwickler – Investor

Eine exakte, allgemeingültige Definition für Projektentwicklung gibt es nicht, eine weitverbreitete Definition nach Diederichs lautet:

„Durch Projektentwicklung sind die Faktoren Standort, Projektidee und Kapital so miteinander zu kombinieren, dass einzelwirtschaftlich wettbewerbsfähige, Arbeitsplatz schaffende und -sichernde sowie gesamtwirtschaftlich sozial- und umweltverträgliche Immobilienprojekte geschaffen und dauerhaft rentabel genutzt werden können.“

(Diederichs, 1994: 46)

Die verschiedenen Typen von Investoren wurden bereits beschrieben, sie haben das gemeinsame Ziel, eine marktgerecht entwickelte Immobilie zu einem günstigen Preis zu erwerben. Dabei wird darauf geachtet, dass das Investment in sein Portfolio und in die Investmentstrategie passt.

Der Projektentwickler muss darauf achten, seine Entwicklung vom Grunderwerb bis zur Fertigstellung sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch unter den Aspekten des Immobilienmarktes optimal zu gestalten, um für Nutzer und Investoren gleichermaßen ein attraktives Produkt zu gestalten.

3.9.2 Projektentwickler – Politik

Obwohl hier im idealtypischen Ablauf keine Berührungspunkte vorhanden sind, kommt es in der Realität doch zu zahlreichen Konsultationen und wohl auch Konfrontationen.

Der Projektentwickler versucht, für sein Projekt über die Politik positiven Einfluss auf die Stadtplanung zu nehmen, um eine bestmögliche Widmung zu erhalten.

Die Politik instrumentiert andererseits unter Umständen den Projektentwickler für ihre Zwecke, um sich auf Basis einer erfolgreichen Entwicklung (Büro, Wohnungen, Einkaufszentren, Stadien) oder auch durch ausgewählte Architektur zu profilieren.

Natürlich fließen hier auch Überlegungen der Politik hinsichtlich der Entwicklung von Gewerbeimmobilien ein. Nicht erwünscht sind die Absiedelung von Arbeitsplätzen oder Kaufkraftabfluss in ein anderes Bundesland bzw. in das Ausland.

3.9.3 Stadtplanung – Investor

Der Stadtplaner wird für einen Investor ausschließlich dann zum Gesprächspartner, wenn er eine Immobilie selbst entwickelt – er wird dann zum Investor-Developer und ist somit wie ein Projektentwickler zu betrachten.

3.9.4 Politik – Investor

Ähnlich wie in der Beziehung Stadtplanung – Investor scheinen auch die Berührungspunkte des Investors und der Politik nicht ausgeprägt. Bedenkt man jedoch, welche Auswirkungen die Ansiedlung von Büros und Produktionsstätten auf das Image eines Standortes und somit auf die Aussicht auf weitere Ansiedlungen und damit höhere Einnahmen hat, wird klar, dass ein Investment auch für die Politik von großem Interesse ist.

Entscheidende Faktoren für einen Standort sind sicher die politische Stabilität, die Lebensqualität, Sicherheit, geopolitische Lage und auch das Steuerniveau eines Standortes. Es ist aber außerdem von entscheidender Bedeutung, wie einfach es einem Investor gemacht wird, ein Projekt umzusetzen:

- Sind die Wege in der Verwaltung offen und transparent?
- Ist Korruption zu befürchten?
- Wie lange und wie kompliziert ist der Vorlauf für die erforderlichen Bewilligungen?

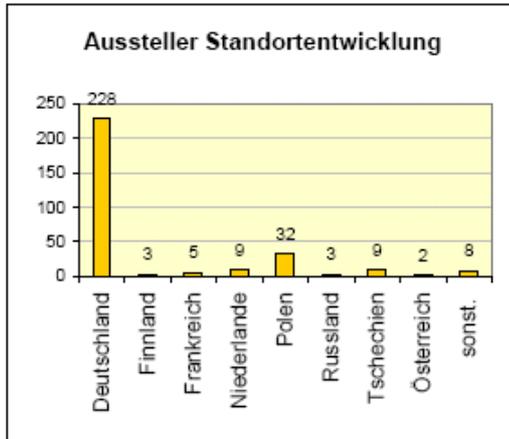
Daher stellt sich die Frage, wie „investorenfreundlich“ eine Stadt agiert – im Zusammenhang mit der Internationalisierung der Finanzmärkte ist dies besonders bedeutsam.

Wird es einem Investor – aus welchen Gründen auch immer – leicht gemacht, in einen Standort zu investieren, wird die Stadt direkt beworben?

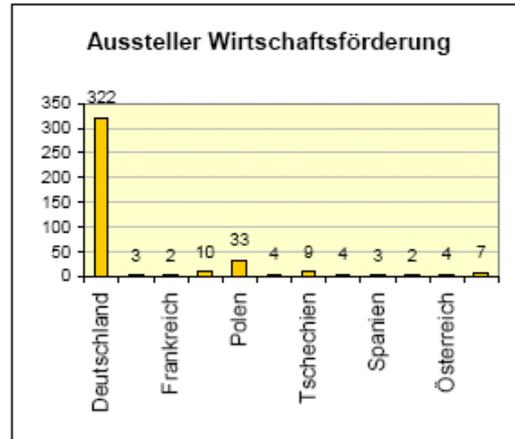
Eine kurze Recherche zur Präsenz des Standortes Österreich bei der „Expo Real“ in München im Jahre 2009 zeigte, dass in der Rubrik Wirtschaftsregion und Städte, unterteilt in „Standortentwicklung“ und „Wirtschaftsförderung“, kaum Vertreter präsent waren. Auch bei der Messe „Real Vienna“ 2009 wurden vom Gastgeber wenige Akzente gesetzt.

Abb. 17: Messeaussteller je Land, sortiert in verschiedene Sparten

EXPO REAL 2009:

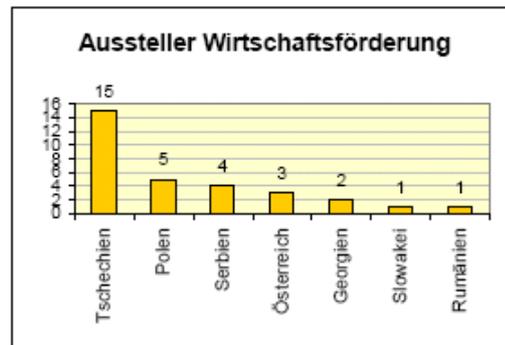
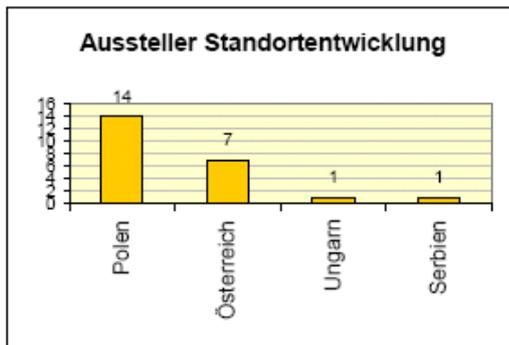


zwei Beiträge aus Österreich,
kein Beitrag aus Wien



vier Beiträge aus Österreich,
Beitrag aus Wien: VIENNA REGION Marketing GmbH

REAL VIENNA 2009:



Quelle: eigene Darstellung

Trotz der derzeit in Planung bzw. in Umsetzung befindlichen zahlreichen großvolumigen Projektentwicklungen hat die Werbung für den Standort Wien bei beiden Immobilienmessen Chancen vergeben. Um Investoren für den Standort zu interessieren, bedarf es zwar sicher mehr als Messeauftritte, aber durch intensivere Vermarktung kann die Bedeutung der Stadt bzw. des Wirtschaftsstandortes Wien explizit betont werden.

3.9.4.1 Investorenleitstelle

In der Stadtverwaltung Berlins (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) wurde für Investoren eine zentrale Anlaufstelle für die Bereiche Planen, Bauen und Wohnen etabliert. Ziel dieser Investorenleitstelle ist es, die notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, um Investitionsvorhaben möglichst schnell umsetzen zu können, und die

Investoren bei den erforderlichen Behördenwegen zu unterstützen, zu begleiten und unbürokratisch durch den Verfahrensablauf zu leiten.

Hilfestellungen werden bei städtebaulichen und bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen genauso angeboten wie beim Auftreten von Konfliktsituationen und bei der Markteinschätzung und Standortauswahl.

Was in der Theorie sehr ambitioniert und sehr kundenorientiert klingt, stellt sich aber mitunter in der Praxis im behördeninternen Ablauf als schwierig heraus. Da die erste Anlaufstelle eine vorgeschobene Investorenleitstelle ist und nicht mehr die betroffenen Abteilungen, fühlen sich diese mitunter übergangen und in den Kompetenzen eingeschränkt. Das kann natürlich zum gegenteiligen Effekt führen und Verfahren verkomplizieren, wenn Einzelne Abläufe verzögern oder behindern.

Im Grundsatz ist dieser Ansatz, eine eigene Dienstleistungseinrichtung als Hilfestellung für die Abwicklung von Behördenkontakten zu implementieren, durchaus zu begrüßen, die Umsetzung bzw. die interne Behördenakzeptanz ist jedoch problematisch.

3.9.4.2 PPP-Modelle

Erwähnt, aber hier nicht weiter behandelt seien an dieser Stelle „Public Private Partnership“-Modelle. Dabei kommt es zur engen Kooperation von öffentlichen Auftraggebern und Investoren in einer gemeinsamen Projektentwicklung.

Die Kombination der mitunter besseren finanziellen Möglichkeiten und der höheren Umsetzungskompetenz von privaten Anbietern mit der öffentlichen Hand, die Zugang zur und Entscheidung bei der Umsetzung von Projekten hat, ermöglicht den Partnern die gemeinsame Realisierung von Bauvorhaben hauptsächlich solcher Art, bei denen ein öffentlicher Nutzen generiert wird. Klassische PPP-Modelle werden z. B. bei der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur und Schulen umgesetzt.

3.9.5 Grundeigentümer

Grund und Boden ist der natürliche Engpassfaktor in der Immobilienentwicklung, daher ist die (Aus-)Nutzbarkeit einer Liegenschaft von wesentlicher Bedeutung für den Grundeigentümer.

Das Interesse hinsichtlich der eigenen Liegenschaften muss jedoch nicht in der Verwertbarkeit liegen, die Flächen können auch betriebsbedingt erforderlich sein (Produktion, Lager, Erweiterungsmöglichkeit). Liegt das Hauptinteresse in einer Im-

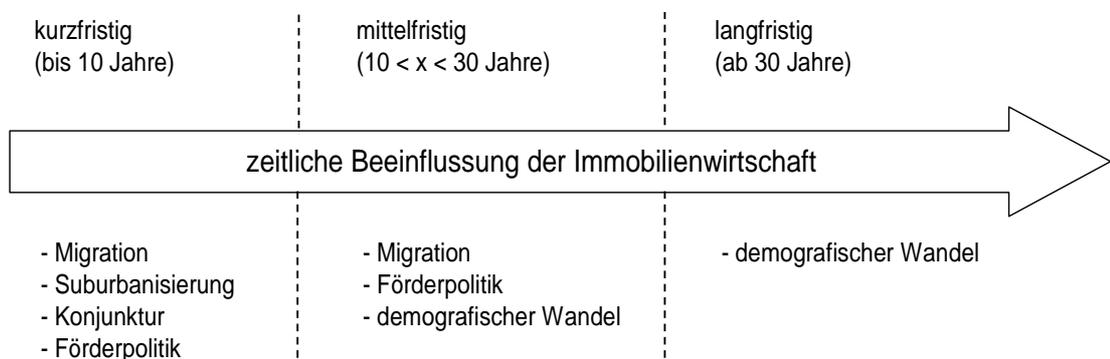
mobilienentwicklung, so erreicht der Eigentümer einen maximalen Wert durch eine entsprechende Widmung oder durch eine verbesserte Infrastruktur (Erschließung, Einkaufsmöglichkeiten etc.). Die relevanten Beschlüsse und auch die Umsetzung dieser Voraussetzungen fallen in den Aufgabenbereich der Politik und der Stadtplanung.

Der Projektentwickler (und auch der Investor) hat das Interesse, den Grundanteil der Gesamtinvestitionskosten möglichst gering zu halten. Somit ist die Überlegung, zu welchem Zeitpunkt in Relation zu den oben beschriebenen Kriterien eine Liegenschaft erworben wird, eine Frage der Risikoabwägung und der finanziellen Möglichkeiten.

3.9.6 Stadtplanung – Projektentwickler

Sämtliche Einflüsse auf die Stadtentwicklung bzw. Stadtplanung haben Auswirkungen auf die Immobilienwirtschaft und in weiterer Folge auf die Projektentwicklung:

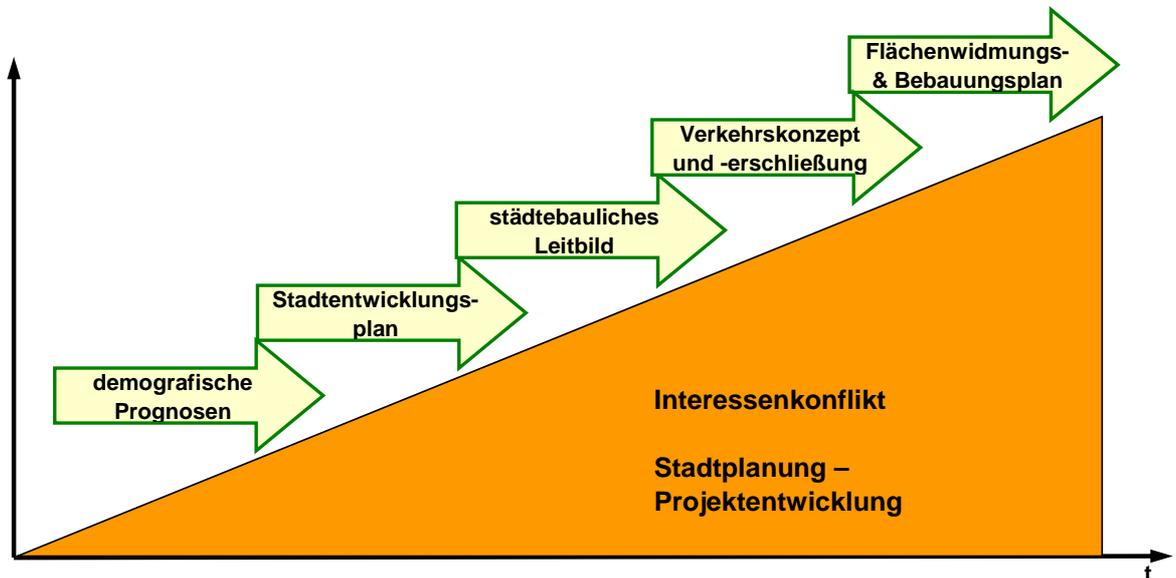
Abb. 18: Die Beeinflussung der Immobilienwirtschaft durch die Stadtentwicklungsparameter



Quelle: Ringel, I/2004

Betrachtet man den chronologischen Ablauf der Stadtplanung in Zusammenhang mit dem Interesse des Entwicklers, so erkennt man, dass mit zunehmender Konkretisierung des Planungsstandes das Interesse des Projektentwicklers an den immer konkreteren Inhalten steigt.

Abb. 19: Interessenkonflikt des Projektentwicklers mit der Stadtentwicklung im Zuge zunehmender Konkretisierung der Stadtplanung

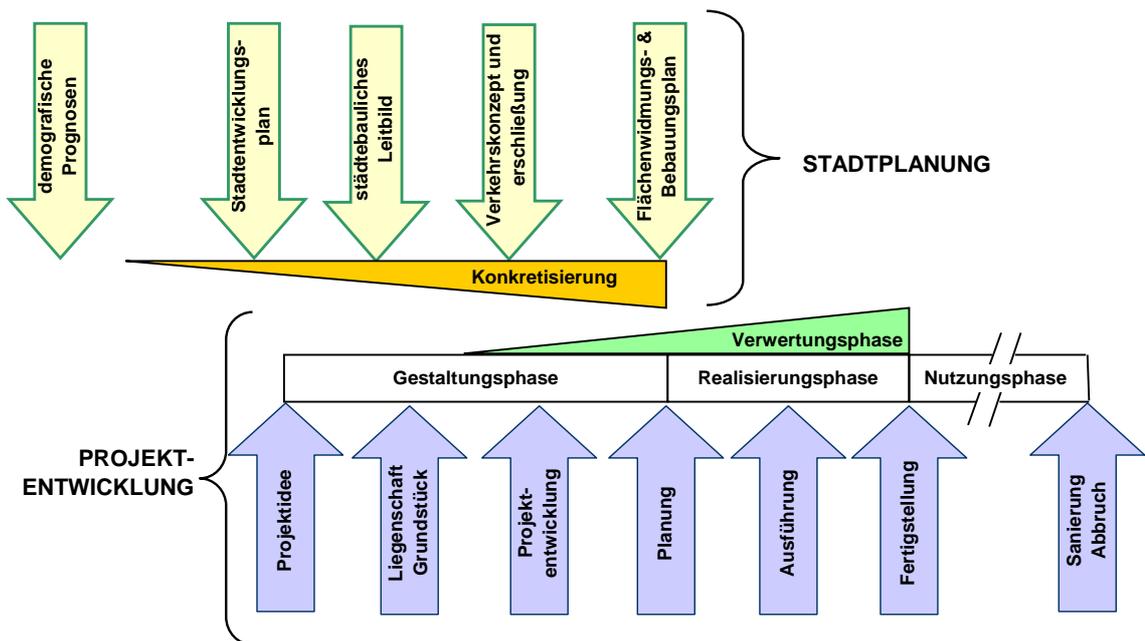


Quelle: eigene Überlegung

Auch für weit vorausschauende Projektentwickler sind demografische Prognosen und die Entwicklung eines Standortes von besonderem Interesse. In weiterer Folge ist es zunehmend interessant, wo die Lage von Stadtentwicklungsgebieten möglich ist, in welchem Rahmen die Nutzung vorgegeben und schließlich wie der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan beschlossen wird.

In einer ganzheitlichen Betrachtung – von der demografischen Prognose bis zur Beschlussfassung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes – über den gesamten Zyklus der Projektentwicklungsphase erkennt man, wo die zeitlichen Überschneidungen der Sphären Stadtplanung und Projektentwicklung liegen.

Abb. 20: Chronologische Darstellung Stadtentwicklung – Projektentwicklung



Quelle: eigene Überlegung

Die Initialzündung eines Projektes, die Projektidee, kann wohl erst dann weiterverfolgt werden, wenn bekannt ist, dass sich die rechtlichen Rahmenbedingungen wenigstens in groben Zügen mit der Stadtplanung decken. Die Akquisition von Liegenschaften und die Projektvorbereitung können und sollen, je nach den Rahmenbedingungen gleichzeitig im Dialog mit der Stadtplanung erfolgen.

Die eigentliche Planung für das konkrete Projekt setzt erst dann ein, wenn Rechtssicherheit über Art und Umfang der Bebauung und über die Vorgaben betreffend Nutzung gegeben ist.

Man erkennt, dass die Verwertungsphase bereits in der gemeinsamen Entwicklungszeit der beiden Hauptakteure beginnt. Daraus ist abzuleiten, dass die Stadtplanung auch auf die Bedürfnisse von Nutzern bzw. auf den Immobilienmarkt allgemein möglichst flexibel reagieren können muss.

Wenn durch die Änderungen in der Planung Widmungsänderungen erforderlich sind, ist eine direkte Abstimmung von Projektentwickler und Stadtplaner erforderlich – somit sind direkte gute Kontakte vonnöten. Aus diesem Grund muss der Projektentwickler vor Ort mit den Entscheidungsträgern gut vernetzt sein und die lokalen Usancen kennen.

Aber nicht nur im Zuge von Änderungen im Projekt ist intensiver Kontakt erforderlich, vor allem in den Phasen Projektakquisition und -vorbereitung sind intensive Abstimmung und Informationsaustausch notwendig.

Die intensive Zusammenarbeit dieser beiden Akteure ist also trotz unterschiedlicher Präferenzen für eine Realisierung einer Projektidee unbedingt erforderlich.

4. Fallbeispiele

Anhand von zwei Beispielen werden nun die Akteure „Stadtplanung“ und „Projektentwickler“ und die unterschiedliche Abwicklung dieser Projekte vergleichend analysiert:

Hauptbahnhof Wien

Hauptbahnhof Berlin und Heidestraße

4.1 Grundsätzliche Überlegungen zur Auswahl der Projekte

Die Planung eines Bahnhofes hat wie kaum ein anderes Immobilienprojekt Auswirkungen auf eine Stadt. Alleine die Errichtung eines Gebäudes für einen Hauptbahnhof ist von städtebaulicher Bedeutung.

Die diesbezüglich erforderlichen weiteren Überlegungen wie

- Trassierung neuer Gleisanlagen,
- Errichtung von Tunnels,
- Umweltauswirkungen,
- Anbindung an den innerstädtischen Verkehr (IV/ÖV),
- Auswirkungen auf Mikro- und Makrostandort,
- zusätzliche Einrichtungen (Büro, Handel, Gewerbe, Gastronomie, Wohnen)

zeigen, dass die Errichtung eines Bahnhofes gesamtstädtische Relevanz hat.

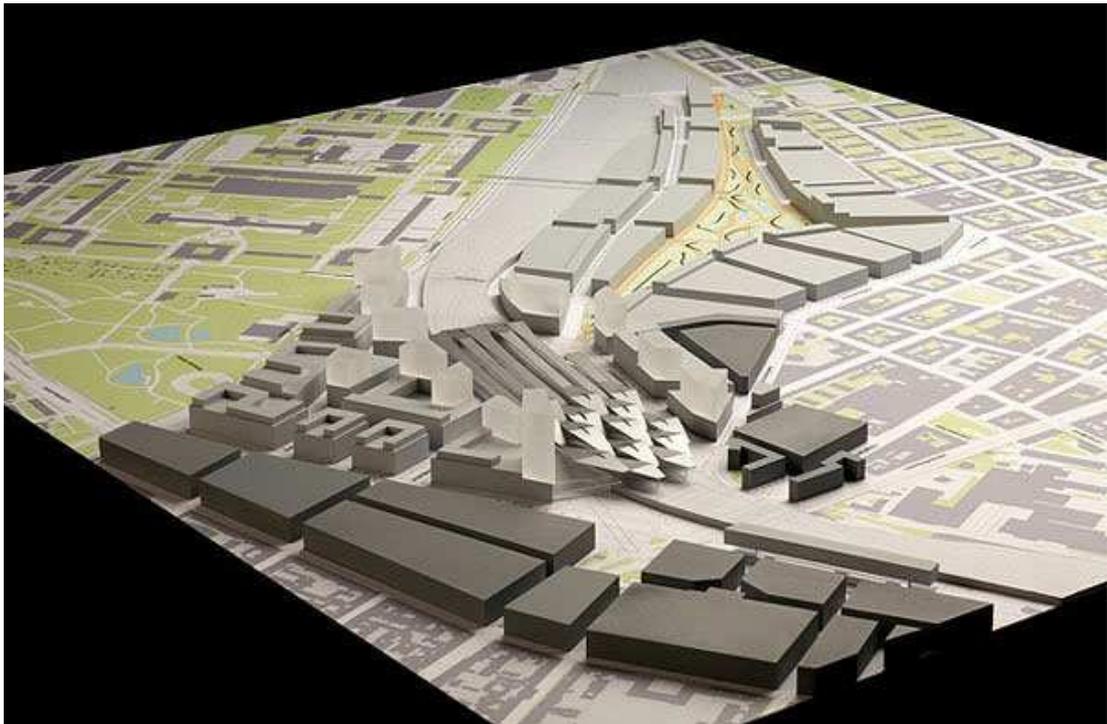
Da Bahnhöfe im innerstädtischen Gebiet errichtet werden, sind sie in weiterer Folge auch Motor für eine umfassende weitere Immobilienentwicklung unterschiedlichster Nutzungsarten. Das Umfeld von Bahnhöfen bietet attraktive Flächen sowohl für Gewerbeobjekte als auch für Wohnnutzung.

Im folgenden Vergleich werden sowohl die unterschiedlichen Ausgangslagen als auch der unterschiedliche Ablauf der Projektentwicklung untersucht sowie Unterschiede und Gemeinsamkeiten herausgearbeitet.

4.2 Hauptbahnhof WIEN

Auf dem Gelände von zwei unmittelbar aneinandergrenzenden Kopfbahnhöfen, dem ehemaligen Süd- und Ostbahnhof, entsteht zurzeit der Wiener Hauptbahnhof. Im Zuge der Umgestaltung des gesamten Bahnhofsareals und der umfangreichen Gleisanlagen können die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Abb. 21: Modell Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien, Blick Richtung Südosten



Quelle: <http://www.hauptbahnhof-wien.at>

(Siehe Abbildung 56: Modellfoto Hauptbahnhof)

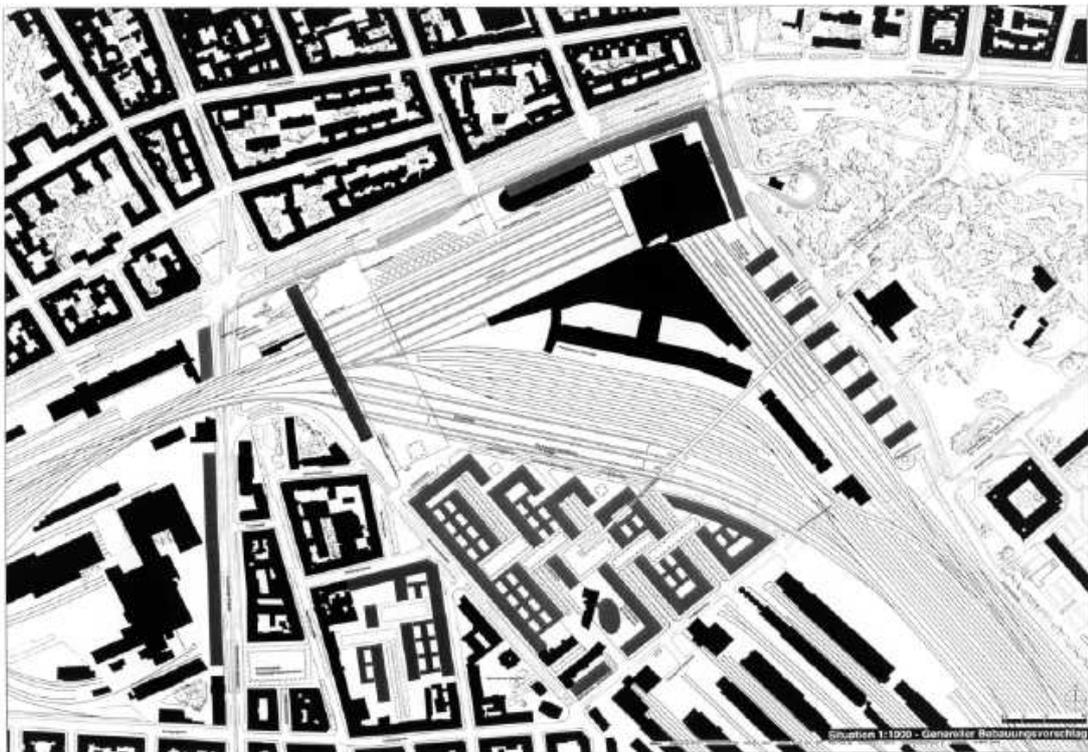
4.2.1 Historische Entwicklung – Vorgeschichte

Die bestehenden unwirtschaftlichen Kopfbahnhöfe Westbahnhof bzw. Süd- und Ostbahnhof werden durch einen zentralen Wiener Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof für den – vorwiegend internationalen – Zugverkehr ersetzt. Besonders im Zuge der „Ostöffnung“ und der steigenden Bedeutung Wiens als internationaler Verkehrsknotenpunkt wuchs das Erfordernis nach einer Neukonzeption der Bahnanlagen. Mit dem neuen Bahnhof entfällt nunmehr die aufwendige und zeitraubende Notwendig-

keit des Umsteigens zwischen den teilweise weit entfernt liegenden Bahnhöfen (Süd- und Ostbahnhof – Westbahnhof). Zudem wird die Attraktivität des Bahnhofes selbst und in weiterer Folge auch der Stadt zweifellos erhöht.

Bereits im Jahre 1994 wurde von der Stadt Wien und den Österreichischen Bundesbahnen ein Expertenverfahren ausgeschrieben, welches das Projekt von Arch. Theo Hotz zum Siegerprojekt kürte.

Abb. 22: Siegerprojekt im Expertenverfahren Südbahnhof Wien, 1994



Siegerprojekt im Expertenverfahren 1995, Quelle: Arch. Theo Hotz

Quelle: Lechner ZT

In diesem Projektstadium wurde davon ausgegangen, die beiden Kopfbahnhöfe für den Nahverkehr zu erhalten und einen Zentralbahnhof an den Fernverkehrsgleisen, die Ost- und Südbahn miteinander verbinden, zu errichten.

Im Verlauf der weiteren Bearbeitung erkannte man, dass durch die Zusammenlegung der Bahnhöfe weit mehr Flächen für die Stadtentwicklung frei werden würden. Infolge der Erstellung neuer Gleisprojekte und sich daraus ergebender veränderter Rahmenbedingungen (auf die Erhaltung der alten Bahnhofsgebäude wurde verzichtet) wurde das Projekt neu konzipiert.

Die über Jahrzehnte geführte Diskussion über die Standortwahl endete im Jahre 2003 mit einem „Letter of Intent“ (LOI) der Stadt Wien, der Republik Österreich und der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), das Areal des Süd- und Ostbahnhofes zu einem Hauptbahnhof umzubauen.

Aus dieser Absichtserklärung resultierte die Möglichkeit, neue Nutzungen für nicht mehr betriebsnotwendige Areale in die Wege zu leiten. Um das gesamte Gebiet einer wirtschaftlich sinnvollen und aufeinander abgestimmten Verwendung zuzuführen, wurde von den Österreichischen Bundesbahnen und der Stadt Wien ein „Expertenverfahren“ ausgeschrieben, dessen Ergebnisse ein städtebauliches Leitbild und in weiterer Folge ein Masterplan waren. Auf diesen Grundlagen wurden der Flächenwidmungs- und bis dato für Teilgebiete auch der Bebauungsplan beschlossen, womit eine Rechtsgrundlage für die Realisierung vorhanden ist.

Nach Unterfertigung des LOI beteiligte sich auch die Österreichische Post AG an diesem Expertenverfahren. Die von der Post AG gehaltenen Liegenschaften wurden aber im Zuge des Verfahrens vorerst als „Optionsfläche“ behandelt. In weiterer Folge wurden die Grundstücke der Österreichischen Post AG von den Österreichischen Bundesbahnen erworben und in das Entwicklungsverfahren voll integriert.

4.2.2 Vorleistungen für die Realisierung des Hauptbahnhofes

Um den Hauptbahnhof optimal an die bestehenden Streckennetze anzubinden, waren umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, die ihrerseits teilweise bereits als Großbauvorhaben zu betrachten sind:

- Neubau Lainzer Tunnel;
- Umbau Bahnhof Wien Meidling (als Ersatz für den Südbahnhof während der Bauzeit);
- diverse Brückenum- und Brückenneubauten.

4.2.3 Projektentwicklungsgebiet

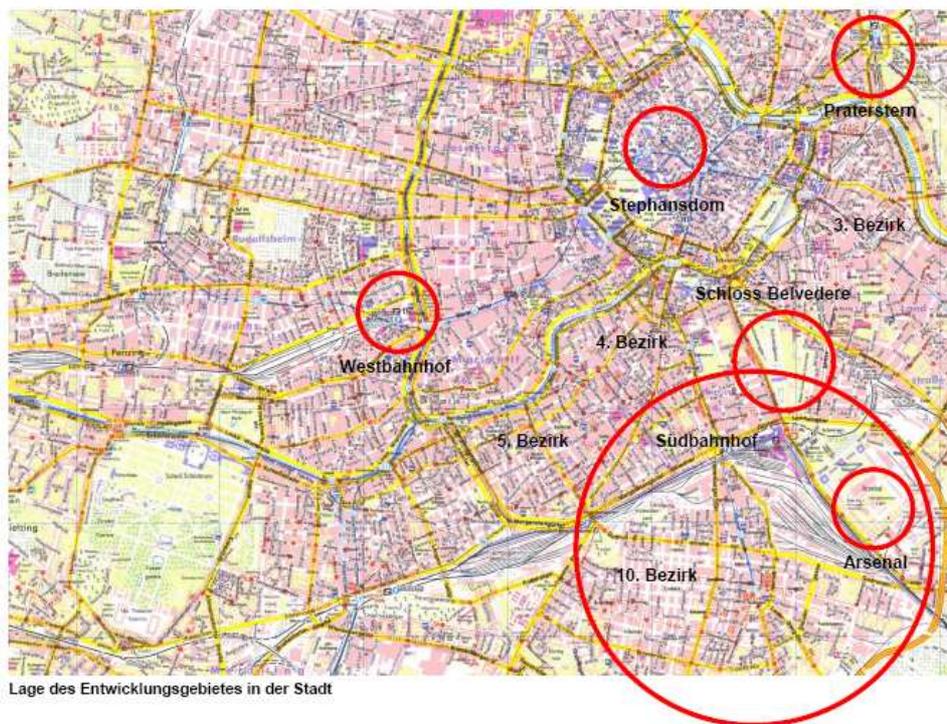
Die Gesamtfläche des Projektentwicklungsgebietes umfasst 55 Hektar im Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen sowie weitere 4 Hektar der Österreichischen Post AG.

Die Entfernung zur City (Luftlinie) beträgt ca. 3 Kilometer, in unmittelbarer Umgebung des innerstädtischen Gebietes liegen am nordöstlichen Rand großzügige

Parkanlagen (Schweizergarten und Arsenal). Der weitere Verlauf Richtung Südost erstreckt sich entlang der Arsenalstraße.

Am nördlichen Rand wird das Gebiet von einer der Hauptverkehrsadern Wiens, dem Wiedner Gürtel, begrenzt, die Straßenzüge Laxenburgerstraße – Sonnwendgasse – Gudrunstraße im 10. Bezirk bilden die südwestliche Grenze. Sowohl das Gebiet um den Gürtel als auch der 10. Bezirk sind dicht verbaut.

Abb. 23: Auszug Stadtplan Wien mit der Lage des Entwicklungsgebietes Zentralbahnhof Wien



Lage des Entwicklungsgebietes in der Stadt

Quelle: Lechner ZT

Die Nutzung als Bahnareal bedingte die Trennung der angrenzenden Bezirke. Durch die Umnutzung der frei werdenden Flächen sollen Möglichkeiten geschaffen werden, die vorhandenen Barrieren sowohl mit öffentlichem als auch mit nicht motorisiertem und motorisiertem Individualverkehr zu überwinden.

Abb. 24: Entwicklungsgebiet mit den alten Bahnhöfen und den Gleisanlagen. Blickrichtung Südost



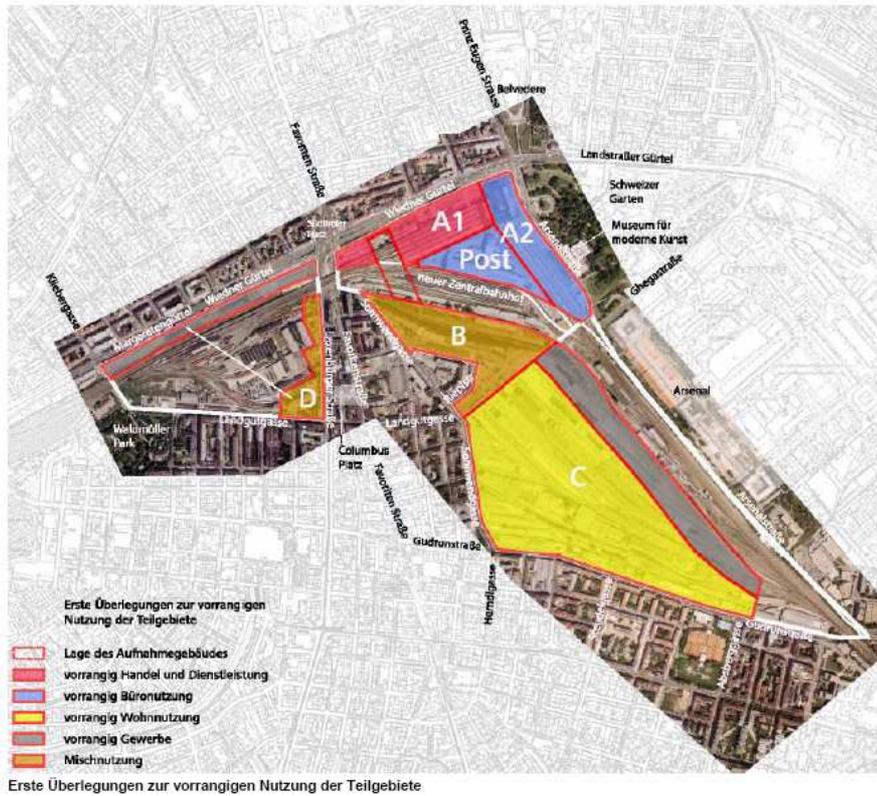
Quelle: <http://www.wien.gv.at> – Schrägluftbild des Gebietes

4.2.4 Expertenverfahren: Anforderungen und Vorgaben

Der als zweistufiges Expertenverfahren ausgeschriebene Wettbewerb sollte im ersten Schritt ein „städtebauliches Leitbild“ entwickeln. Die in einem zweiten Schritt erarbeiteten Planungsvorschläge der Experten bildeten die Grundlagen für den zu erstellenden Masterplan.

Vorgegeben wurden die Nutzungsüberlegungen der Auftraggeber – unterteilt in vier Teilgebiete sowie das Teilgebiet „Post“.

Abb. 25: Darstellung des Entwicklungsgebietes Hauptbahnhof Wien mit den Nutzungsvorgaben für das Expertenverfahren 2004



Quelle: Lechner ZT

Weiters waren gemäß LOI Angaben zur baulichen Ausnutzbarkeit definiert und Nutzungsüberlegungen der einzelnen Teilgebiete vorgegeben.

Abb. 26: Flächenvorgaben Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien für das Expertenverfahren 2004

	Teilgebiet A	Teilgebiet B	Teilgebiet C	Teilgebiet D	Teilgebiete A, B, C, D	POST
Bruttobauland (nach Abzug der für den Bahnbetrieb notwendigen Flächen)	100.000 m ²	60.000 m ²	350.000 m ²	40.000 m ²	550.000 m ²	36.000 m ²
Infrastrukturfläche	20.000 m ²	19.800 m ²	143.500 m ²	6.700 m ²	190.000 m ²	7.200 m ²
Infrastrukturfläche [%]	20 %	33 %	41 %	17 %	35 %	20 %
Nettobauland	80.000 m ²	40.200 m ²	206.500 m ²	33.300 m ²	360.000 m ²	28.800 m ²
GFZ Nettobauland	5,0	3,0	2,4	2,1	3,0	5,0
BGF	400.000 m ²	120.000 m ²	490.000 m ²	70.000 m ²	1.080.000 m ²	144.000 m ²
GFZ Bruttobauland	4,0	2,0	1,4	1,8	2,0	4,0

← Auszug aus dem Letter of Intent (LOI) → Ergänzung um das Post-Areal ↑

Quelle: Lechner ZT

Anmerkung: Bei der Gegenüberstellung der Entwicklungsgebiete (Kapitel 4.4) wurde das Gebiet „D“ nicht weiter mit einbezogen, die Flächen der Postliegenschaften wurden an die ÖBB verkauft und werden fortan berücksichtigt. Die Gesamtfläche des Entwicklungsgebietes beträgt nach Auskunft der ÖBB 53,19 Hektar Bruttobauland (ohne Gleisflächen).

In der Ausschreibung des Expertenverfahrens wurden die wesentlichen Vorgaben für die Wettbewerbsteilnehmer vorab definiert.

Abb. 27: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Vorgaben für das städtebauliche Leitbild, Expertenverfahren 2004

- ▶ **Gestaltung des Entwicklungsgebietes als neuer attraktiver Stadtteil.**
- ▶ **Positive Impulse für das städtebauliche Gesamtgefüge und neue Quartiere mit hoher Wohn- und Lebensqualität. Dies soll eine Aufwertung der angrenzenden Bezirke nach sich ziehen.**
- ▶ **Optimale Verknüpfung der Verkehrsangebote.**
- ▶ **Zumindest teilweise Beseitigung der massiven Barriere, die derzeit durch das Bahnareal gegeben ist.**
- ▶ **Nutzung der urbanen Energie, die Bahnhöfe ausstrahlen können.**
- ▶ **Etappenweise Realisierbarkeit und selbständige Verwertbarkeit von Bauplätzen.**
- ▶ **Berücksichtigung der immobilienwirtschaftlichen Aspekte (Adressenbildung, Verwertbarkeit, konkurrenzfähige Rentabilität, ...)**
- ▶ **Eigene Bauplätze für die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.**
- ▶ **Das Konzept muss sowohl unter Einbeziehung als auch unter Ausklammerung der Grundflächen der Post AG funktionieren.**

Quelle: Lechner ZT

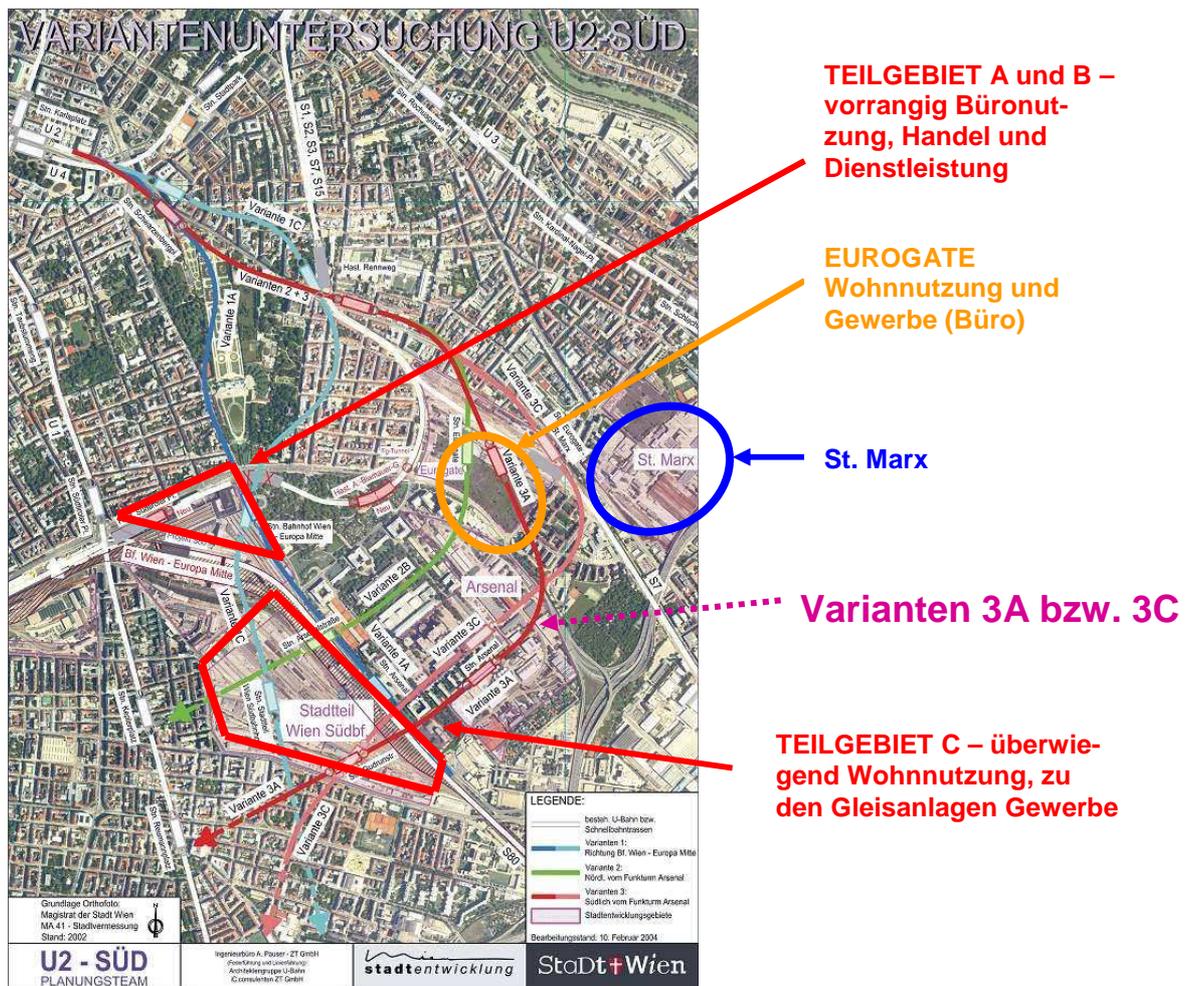
Das Ergebnis des Verfahrens mündete in die Ausarbeitung des Masterplanes, wobei es aufgrund der Wettbewerbsvorgaben möglich war, nicht nur ein Siegerprojekt zu küren, sondern bei Bedarf mehrere Vorschläge der Teilnehmer als Grundlage für die weitere Bearbeitung heranzuziehen.

4.2.5 Verkehrserschließung

Der bestehende Bahnhof wird direkt von Schnellbahn, Straßenbahn und diversen Buslinien erschlossen. Eine U-Bahn-Station der Linie U1 mit direkter Anbindung an das Stadtzentrum liegt unmittelbar am neuen Hauptbahnhof.

Durch die U-Bahn-Linie U2 (Variante 3A bzw. 3C) soll bis 2019 das Gebiet im südlichen Stadtentwicklungsgebiet in der Gudrunstraße angebunden werden. Der neue zentrale Bahnhof wird nicht an die U2 angeschlossen, die hierfür erforderliche Variante 1 wird nicht realisiert, es wurde die Realisierung der Variante 3 beschlossen.

Abb. 28: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Varianten für die zusätzliche U-Bahn-Erschließung und Lage weiterer Entwicklungsgebiete



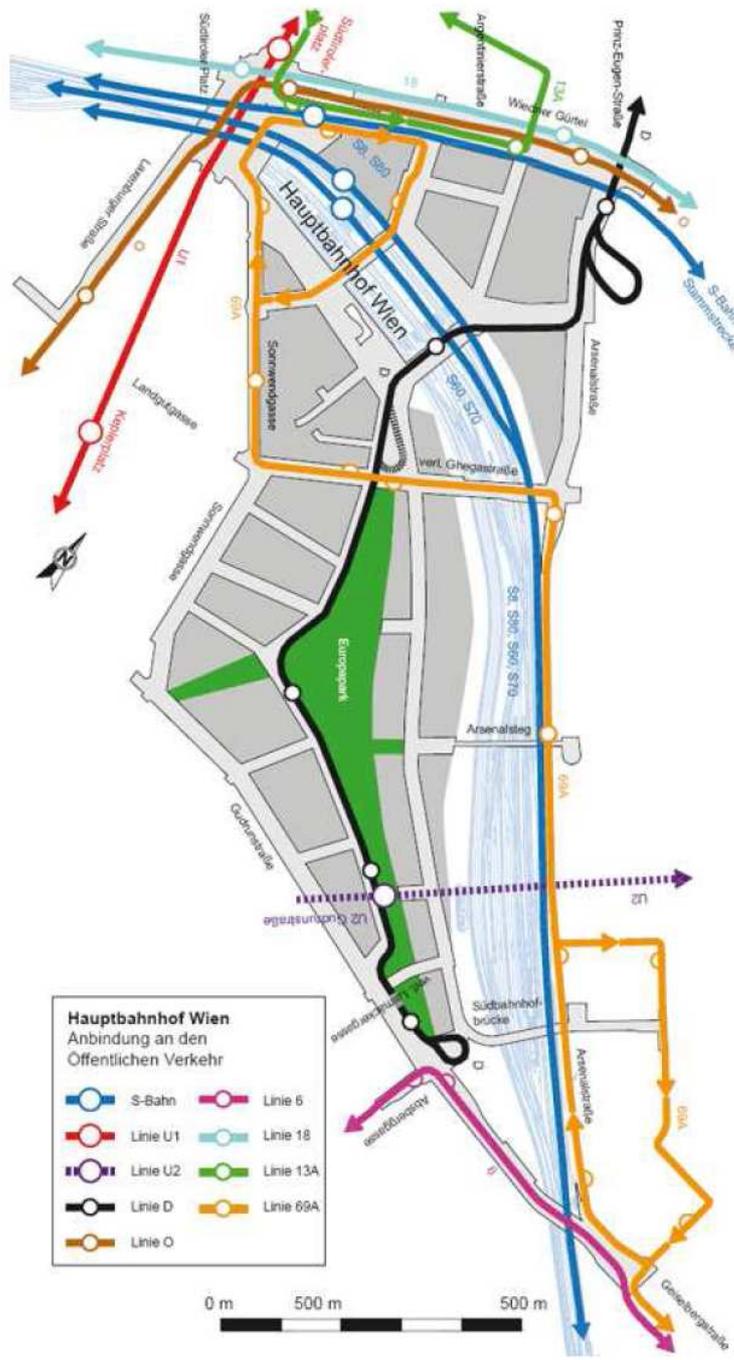
Quelle: <http://www.wien.gv.at> – mit eigenen Ergänzungen

Diese Trassenführung hat den Vorteil der besseren Erschließung der Wohngebiete in den Entwicklungsbereichen Hauptbahnhof und Aspanggründe (Eurogate), der Wirtschaftszone St. Marx und des Arsenal, geht aber zu Lasten einer besseren Anbindung des Bahnhofes und der daran angrenzenden Liegenschaften, für die eine Büronutzung vorgesehen sind.

Die vorhandenen Straßenbahnlinien „O“ und „18“ binden bereits in der derzeitigen Trassenführung an das projektierte Bahnhofsgebäude an bzw. die Linie „D“ soll an

das Gebäude herangeführt und bis zur geplanten U-Bahn-Station verlängert werden.

Abb. 29: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Verkehrskonzept Stand: März 2010



Quelle: <http://www.hauptbahnhof-wien.at>

Die Erschließung des Hauptbahnhofes sowie der Entwicklungsgebiete A und B für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über eine der Hauptverkehrsadern Wiens, den Gürtel, der im Bahnhofsbereich adaptiert wird.

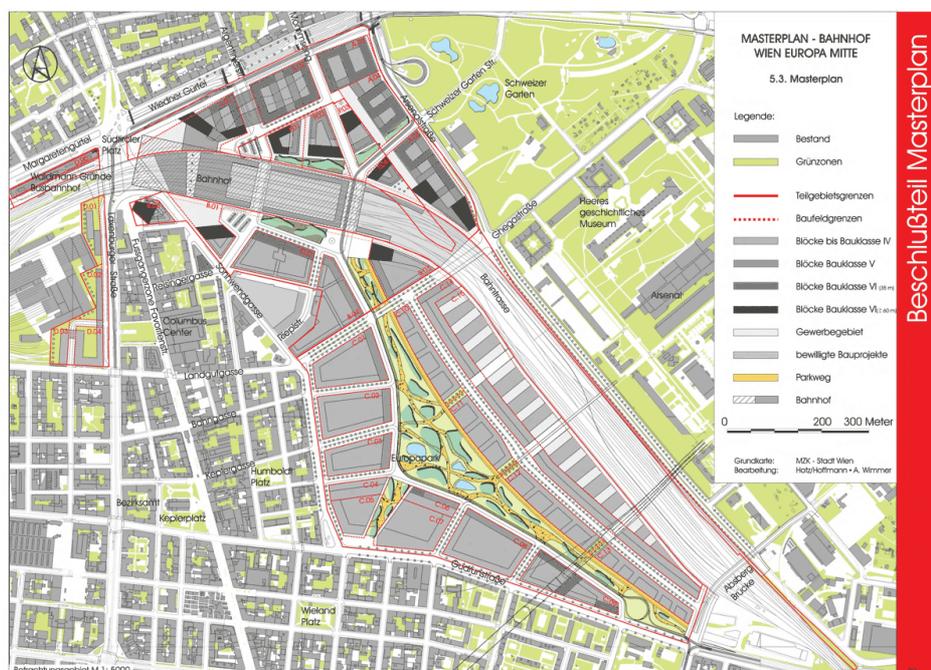
Weitere Maßnahmen wie Straßenverbreiterungen und Durchstiche unter den Gleisanlagen sind für die Erschließung der Teilgebiete C und D erforderlich.

Die gemäß Bauordnung für Wien vorgeschriebene Anzahl der Pflichtstellplätze kann auf dem Teilgebiet A und B aufgrund der guten Erschließung durch den öffentlichen Verkehr aufgrund eines Stellplatzregulatives auf die Hälfte reduziert werden, in den Gebieten C und D muss mindestens die gesetzlich geregelte Anzahl von Stellplätzen errichtet werden.

4.2.6 Masterplan und Flächenwidmung

Nach Auswertung des Expertenverfahrens wurden zwei Projekte zur weiteren Bearbeitung empfohlen, die Vorschläge der Architektenteams Albert Wimmer und Theo Hotz/Ernst Hoffmann wurden zu einem Masterplan weiterentwickelt und dieser wurde im Wiener Gemeinderat Ende 2004 einstimmig beschlossen.

Abb. 30: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Masterplan, Beschlussfassung Ende 2004



Quelle: <http://www.wien.gv.at>

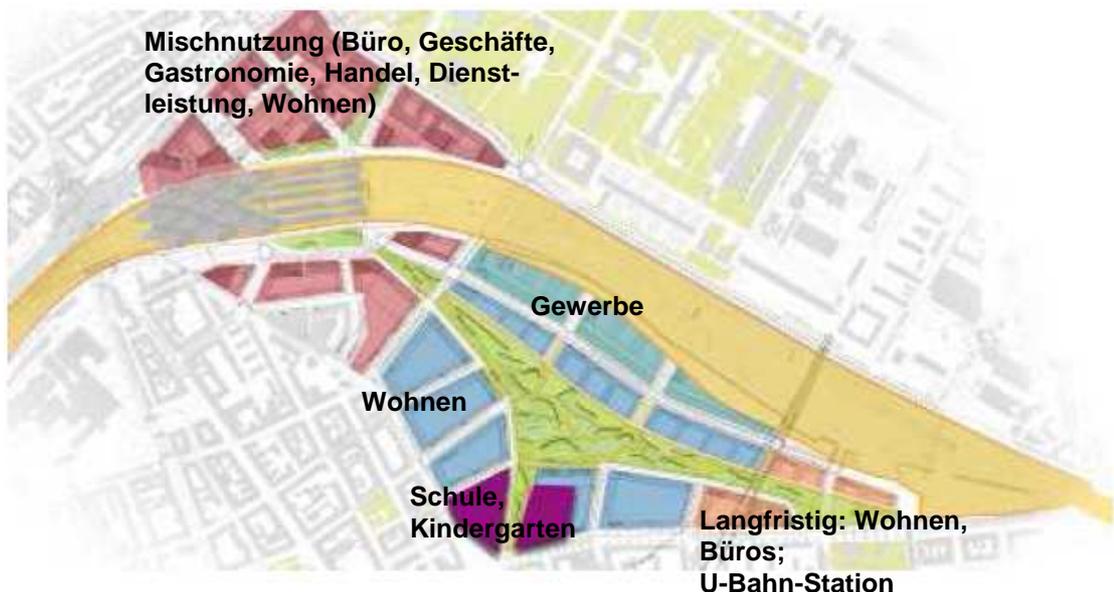
Das darauf folgende Flächenwidmungsverfahren wurde bis 2006 durchgeführt und endete im Dezember 2006 mit dem Beschluss des Flächenwidmungsplanes.

Der Masterplan wurde in der Folge aufgrund veränderter Vorgaben des Gleisprojektes und infolge der Auswirkungen auf die Umgebung weiterentwickelt und fortgeschrieben. Die Ergebnisse und Erfordernisse aus der UVP (siehe Kapitel 4.2.7) mussten berücksichtigt und der Masterplan daher modifiziert werden, um zu vermeiden, dass der Status der Wiener Altstadt als „Weltkulturerbe“ beeinträchtigt würde.

Gemäß Vereinbarung der ÖBB und der Stadt Wien erfolgen sämtliche Anpassungen des Masterplanes, die aufgrund der weiterführenden, immer detaillierteren Planungen erforderlich sind, stets flächenneutral. Es dürfen infolge Änderungen des Masterplanes keine zusätzlichen Bauflächen geschaffen werden. Diese Vorgabe ist eine Bedingung der Politik für eine Zustimmung zu einer neuen Beschlussfassung einer aktualisierten Version des Masterplanes.

(Siehe Anhang, Abbildung 53: Letztstand Masterplan vom 23. Juni 2009)

Abb. 31: Entwicklungsgebiet Zentralbahnhof Wien. Nutzungsvorgaben als Grundlage für den Flächenwidmungsplan



Quelle: <http://www.hauptbahnhof-wien.at>

Der Bebauungsplan wird jeweils nur für jene Gebiete festgesetzt, wo die ersten Bautätigkeiten erfolgen werden. Für die in weiterer Folge zu entwickelnden Bereiche werden die Bebauungspläne für ausgewählte Teilgebiete erst dann Zug um Zug

beschlossen, wenn die Realisierung bevorsteht, um die gestalterischen Möglichkeiten bis dahin nicht einzuschränken. Damit werden die rechtlichen Grundlagen für die Bebaubarkeit und somit für die Verwertung und Realisierung der gesamten Bebauung geschaffen.

(Siehe Anlage, Abbildung 54: aktueller Bebauungsplan Zentralbahnhof Wien. Stand 10. Februar 2007;

und Abbildungen 57 und 58: Aktueller Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, Stand: 10. Oktober 2006)

4.2.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

Ein weiterer Verfahrensschritt bei einer entsprechenden Projektgröße ist die sogenannte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Diese soll negative Auswirkungen des gesamten Vorhabens auf die Umwelt und die Bewohner sowohl während der Realisierungsphase als auch nach Fertigstellung erkennen und möglichst ausschließen, indem je nach Erfordernis zusätzliche Maßnahmen erarbeitet werden.

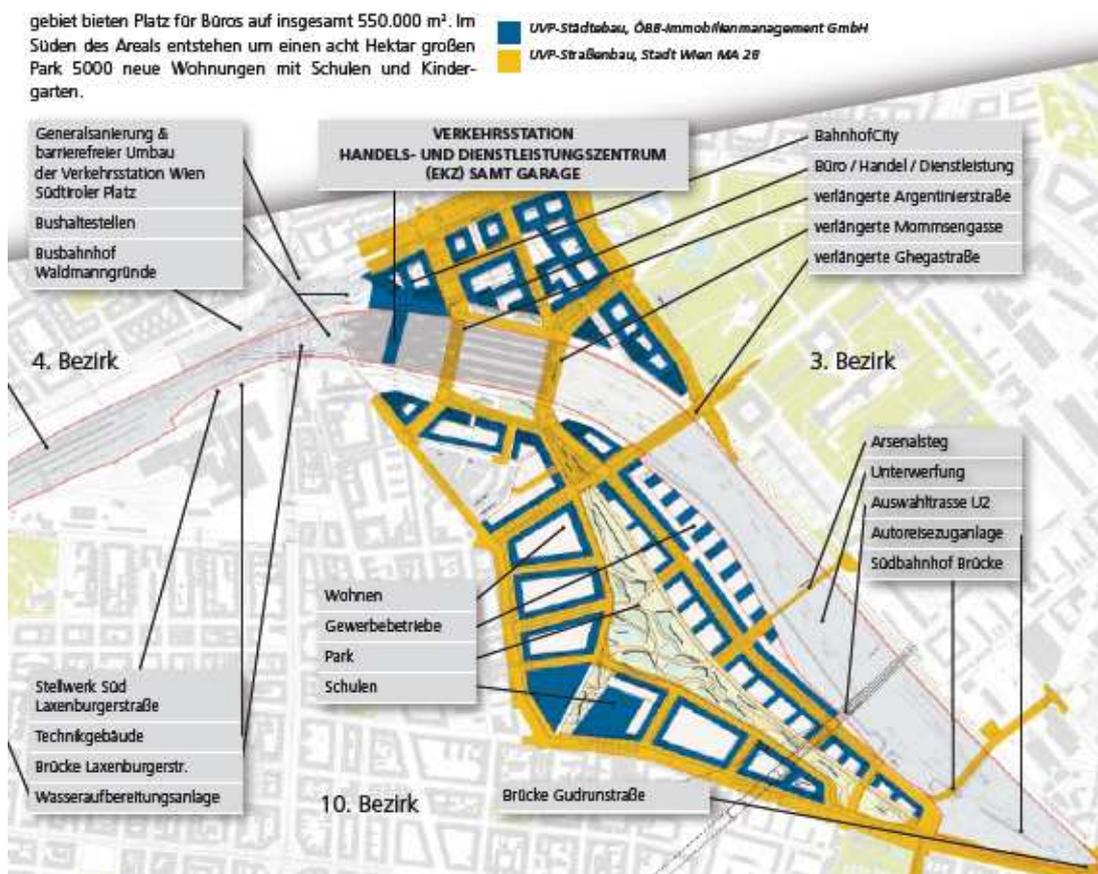
Besonders Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Erschütterung und Grundwasserschutz wurden untersucht und die erforderlichen Schutzmaßnahmen entwickelt.

Für das Gesamtprojekt waren drei gesonderte, aufeinander abgestimmte Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren erforderlich:

- Bahn-Infrastrukturprojekt (Bahnhof und weitere eisenbahntechnische Maßnahmen);
- Straßenbau (Verkehrerschließung Gesamtgelände und neuer Stadtteil);
- Städtebau (für die neuen Entwicklungsflächen).

Für die UVP Städtebau und Straßenbau wurden folgende Gebiete untersucht:

Abb. 32: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Darstellung der Gebiete für die Umweltverträglichkeitsprüfungen



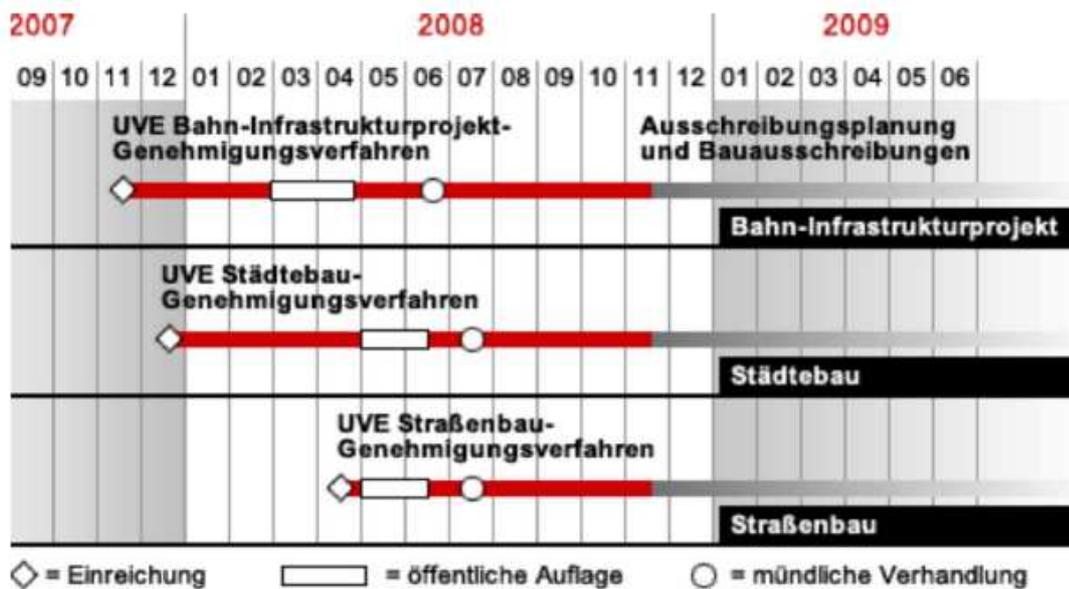
Quelle: <http://www.hauptbahnhof-wien.at>

Nach dem Antrag bei den zuständigen Bundes- oder Landesbehörden und der Prüfung der Unterlagen mit den mitwirkenden Behörden wurden Verbesserungsvorschläge erarbeitet und der Stadt Wien, der Umweltbundesanstalt und dem Lebensministerium zur Stellungnahme übersandt. Gleichzeitig wurde das Projekt öffentlich aufgelegt und die Bevölkerung konnte eine Stellungnahme abgeben.

Nach positiver Bewertung aller Unterlagen und Stellungnahmen entschieden die Behörden über die Umweltverträglichkeit und somit über die Zulässigkeit des Projektes.

Diese Verfahren wurden nach Beschluss des Flächenwidmungsplanes von 2007 bis 2008 abgewickelt und endeten schließlich mit positiven Bescheiden für alle drei Verfahren.

Abb. 33: Entwicklungsgebiet Zentralbahnhof Wien. Ablauf der UVPs



Quelle: <http://www.hauptbahnhof-wien.at>

Nach Abschluss der erforderlichen Verfahren und Bewilligungen konnte mit der Planung (Vorentwurf, Entwurf, Einreichplanung) und der Verwertung der Grundstücke begonnen und in Folge die Realisierung in Angriff genommen werden.

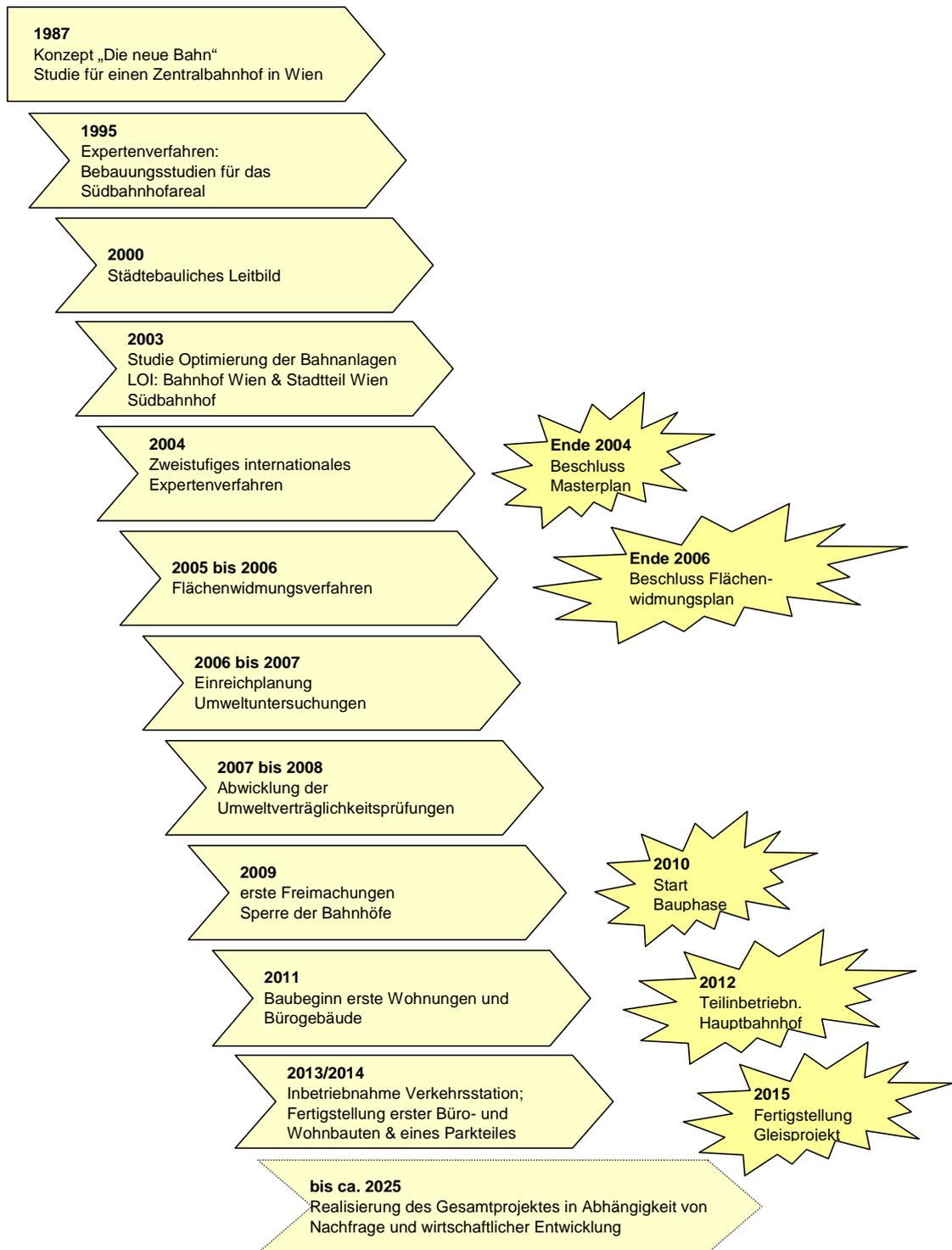
4.2.8 Zeitplan

Die ersten Überlegungen zur Errichtung eines Hauptbahnhofes in Wien datieren aus dem Jahre 1987. Im Zuge der Konzepte für die „Neue Bahn“ wurden Standorte für einen zentralen Wiener Bahnhof evaluiert. In mehreren Verfahrensschritten wurden Leitbilder entwickelt und die Notwendigkeiten der Bahnanlagen und deren Umfang eruiert und optimiert.

Mit dem „Letter of Intent“ im Jahre 2003 fiel der Startschuss für die gesamte Projektentwicklung, nach den behördlichen Abstimmungen erfolgte Ende 2009 der Baubeginn mit dem Abbruch der alten Bahnhöfe.

Bis 2015 sollen der Bahnhof und die Gleisanlagen fertiggestellt sein, die komplette Entwicklung wird voraussichtlich je nach Projektverlauf und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den kommenden 15 bis 20 Jahren abgeschlossen sein.

Abb. 34: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Zeitplan Gesamtprojekt



Darstellung: eigene Überlegung

4.2.9 Verwertung

In der ersten Verwertungsphase wurde ein großes österreichisches Bankinstitut (Erste Bank) gewonnen, das auf rd. 200.000 m² BGF (oberirdisch) die eigene Konzernzentrale errichten wird. Ein daran anschließendes Areal wurde von einem heimischen Bauträger (Seeste Bau) für die Errichtung von frei finanzierten Wohnungen erworben (ca. 70.000 m² BGF).

Diese ersten beiden Liegenschaftsverkäufe erfolgten in direkter Vergabe mit dem Grundgedanken, dass durch diese neuen Eigentümer die Entwicklung des neuen Stadtteiles und der Verkauf von weiteren Liegenschaften beschleunigt und begünstigt werden würde.

Im südlichen Entwicklungsgebiet wurden Liegenschaften für insgesamt ca. 1.150 Wohnungen an den Wohnfonds Wien verkauft, der im Rahmen eines Wettbewerbes diese Liegenschaften an gemeinnützige Bauträger für die Errichtung von geförderten Wohnbauten weiterveräußert.

Für die konzerneigene Zentrale der ÖBB ist ein Baufeld vorgesehen, ein Areal mit 20.000 m² Fläche und ca. 26.700 m² zu errichtender BGF wurde der Stadt Wien für die Realisierung eines Bildungscampus überlassen.

Die Stadt Wien kommt im „Gegenzug“ für die Errichtung sämtlicher öffentlicher Infrastruktureinrichtungen auf.

Weitere Liegenschaftsverkäufe sind unmittelbar vor Vertragsabschluss bzw. in Vorbereitung.

Die restlichen Liegenschaften für Gewerbe entlang der Bahntrasse sowie für frei finanzierten und/oder geförderten Wohnbau werden erst in weiterer Folge veräußert, wobei hier noch kein konkreter Zeitplan definiert ist.

(Siehe Anhang, Abbildung 55: Übersicht Stand der Verwertung per 18. März 2010)

4.2.10 Leistungen der Grundeigentümer in der Entwicklungsphase

Der Grundeigentümer (Österreichische Bundesbahn, Post AG) hat bei dieser Entwicklung mit der Durchführung des gesamten Verfahrens (Wettbewerb, Erstellung der Masterpläne, Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfungen bis zur Beschlussfassung der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne) selbst einen Betrag im Entwicklungsprozess geleistet. Das Areal wurde nicht am Entwicklungsbeginn ohne jedes weitere Risiko gewinnbringend an einen (spekulativen) Investor verkauft,

sondern der gesamte Prozess wurde gemeinsam mit der Stadt Wien gestaltet und abgewickelt.

Für die Kommune ist es in diesem Fall auch von entscheidender Bedeutung, dass der Gewinn, den die Grundeigentümer über den Mehrwert der Liegenschaften erzielen können, weitere positive Wirkungen auf den Standort Wien bzw. Österreich hat. Das im Zuge dieser Aufwertung des ehemaligen Bahn- und Postgeländes erwirtschaftete Kapital wird in weiterer Folge durch Investitionen in Bahnhöfe, Gleisanlagen oder sonstige Einrichtungen wieder am Standort investiert und jedenfalls nicht aus dem Land abgezogen.

4.3 Hauptbahnhof Berlin und Projektentwicklung Heidestraße (Europacity)

Eine ähnliche Entwicklung eines neuen Stadtteiles in Verbindung mit der Errichtung eines neuen Hauptbahnhofes kann man in Berlin verfolgen, allerdings unter anderen Voraussetzungen:

Nach dem Ende der Teilung Berlins und der anschließenden Deutschen Wiedervereinigung im Jahre 1990 wurde durch den Beschluss, die Stadt Berlin als neue Hauptstadt zu etablieren, die Notwendigkeit eines leistungsfähigen Bahnhofes erkannt. Die vorhandenen Kopfbahnhöfe reichten für die geänderten Anforderungen nicht mehr aus, zudem fehlte Deutschlands Hauptstadt ein adäquater Bahnhof als zentraler Verkehrsknotenpunkt für die Verknüpfung des nationalen und internationalen Zugverkehrs sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung mit dem innerstädtischen öffentlichen Verkehr.

Anders als in Wien wurde der Bahnhof als „Stand alone“-Projekt ohne Einbindung des Umlandes entwickelt. Mit dem Entwicklungsprozess der rd. 40 Hektar großen Brachflächen entlang der Heidestraße wurde erst nach Fertigstellung des Bahnhofes begonnen.

Abb. 35: Entwicklungsgebiet Heidestraße und Umgebung



eigenes Foto

4.3.1 Historische Entwicklung

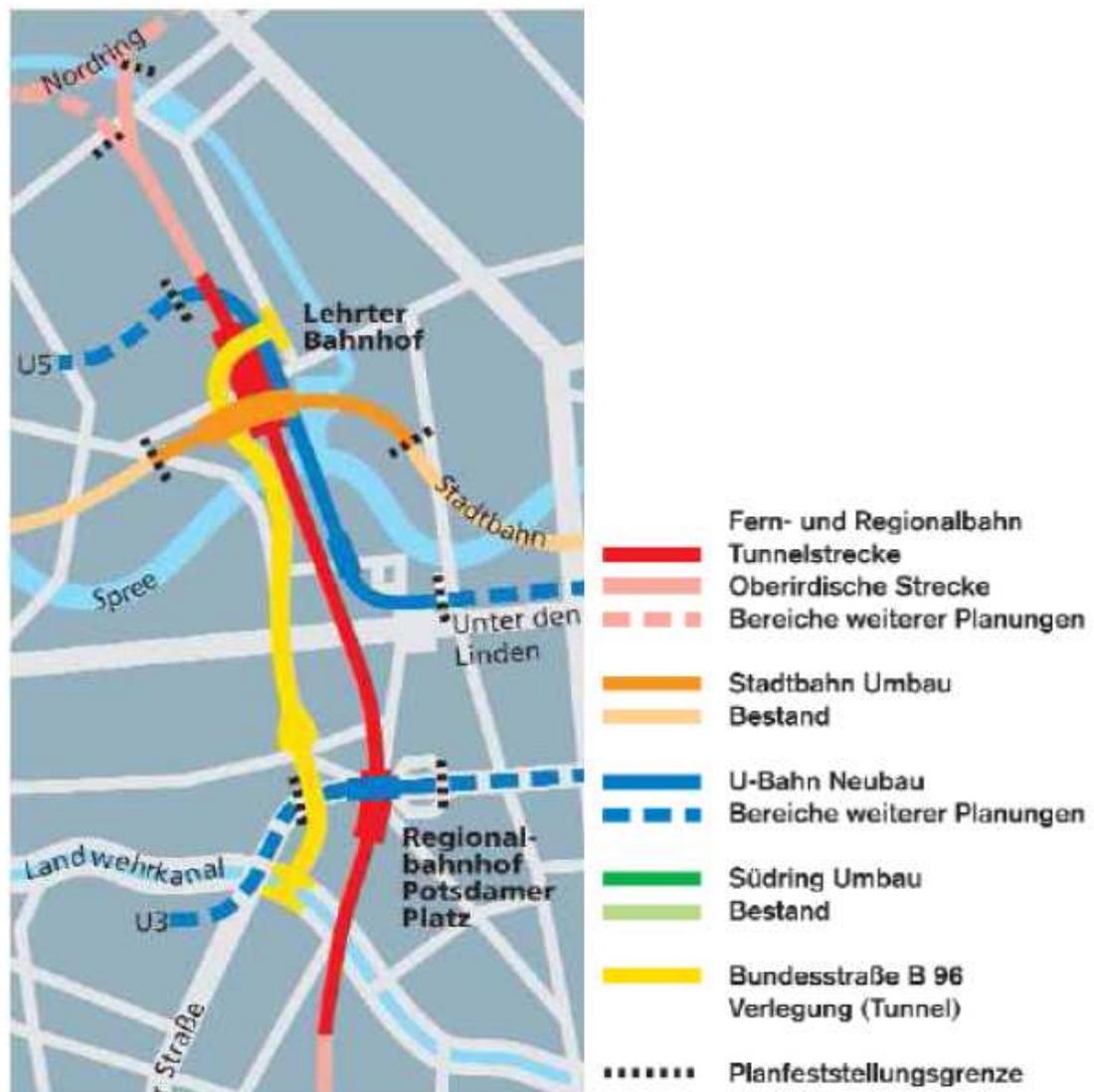
Hauptbahnhof Berlin – Lehrter Bahnhof

Durch die Teilung Berlins wurden bestehende Bahnverbindungen getrennt und sowohl Strecken als auch Bahnhöfe stillgelegt bzw. abgebrochen (Lehrter Bahnhof). Nach der Deutschen Wiedervereinigung wurde aus dem Bewusstsein, dass für eine nachhaltige Stadtentwicklung eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur erforderlich ist, für die innerstädtischen Bahnverbindungen 1992 das sogenannte Pilzkonzept beschlossen. Hierfür wurde das Verkehrskonzept Berlins neu bzw. umgestaltet. Die neu zu errichtende Nord-Süd-Verbindung stellt den Stiel dar, die Krempe bildet die S-Bahn und der Ausbau der nördlichen Ringbahn den Hut.

4.3.2 Vorleistung für die Realisierung des Hauptbahnhofes

Im Zuge der Neustrukturierung des Bahnkonzeptes für Berlin waren umfangreiche Maßnahmen für die sinnvolle Umsetzung des Projektes Hauptbahnhof erforderlich. Der von 1995 bis 2006 erbaute Tiergartentunnel bündelt den Nord-Süd-Verkehr und bringt für Bahnreisende eine Zeitersparnis von bis zu 40 Minuten.

Abb. 37: Hauptbahnhof Berlin, Verkehrserschließung



Quelle: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de>

Die Ost-West-Verbindungen der Stadtbahn werden dadurch entlastet, diverse Bahnhöfe wurden für Halte von Fern- bzw. Regionalverkehr adaptiert.

Gleichzeitig wurde für den motorisierten Individualverkehr die B 96 in einer Tunnel-
lage realisiert.

4.3.3 Projektentwicklungsgebiet

Der Hauptbahnhof nördlich des Regierungsviertels und des Spreebogens ist nach seiner Eröffnung im Jahre 2006 einer der größten und leistungsstärksten Kreuzungsbahnhöfe Europas, er trennt die beiden großen Entwicklungsgebiete „Lehrter Stadtquartier“ und „Heidestraße“.

Der Bahnhof erstreckt sich über insgesamt fünf Geschoße, im untersten liegen die Bahnsteige der Fernverkehrszüge, im obersten Geschoß queren nahezu im rechten Winkel die Gleise der S-Bahn und weiterer Fernverkehrszüge. Dazwischen liegen die Zugangs- und Ausgangsbereiche sowie Flächen für den Einzelhandel, Gastronomie und das Dienstleistungszentrum der Bahn mit Aufenthaltsbereichen für die Reisenden.

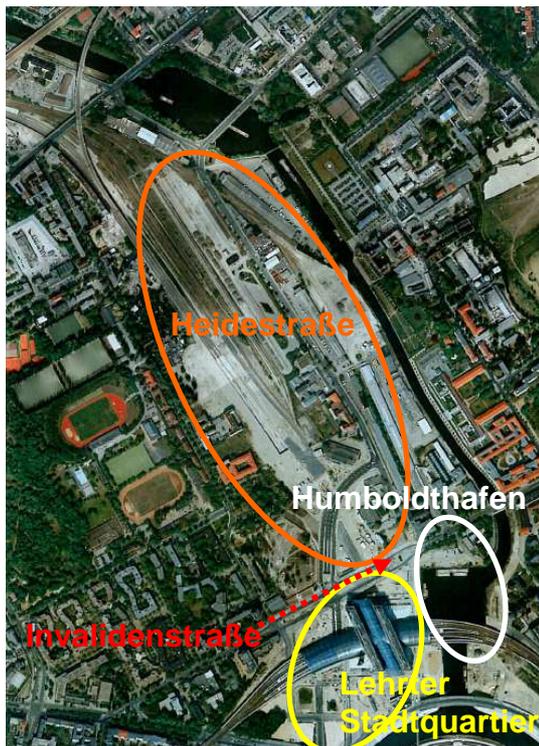
Um den bzw. über dem eigentlichen Bahnhof wurde ein Bürogebäude errichtet.

Im Lehrter Stadtquartier ist die Nutzung für Büros, Hotels und Einzelhandel auf einer Gesamtfläche von rd. 145.000 m² BGF vorgesehen. Das Gebiet des Lehrter Quartiers umfasst auch das Areal nördlich des Bahnhofs bis zur Invalidenstraße, obwohl es baulich vom südlichen Teilgebiet durch das Bauwerk des Hauptbahnhofes getrennt ist.

Das wesentlich größere Gebiet Heidestraße umfasst ca. 40 Hektar Grundfläche nördlich des Hauptbahnhofs, die überwiegend im Eigentum der „Deutschen Bahn AG“, der „VIVICO Real Estate“ sowie einiger weiterer Eigentümer stehen.

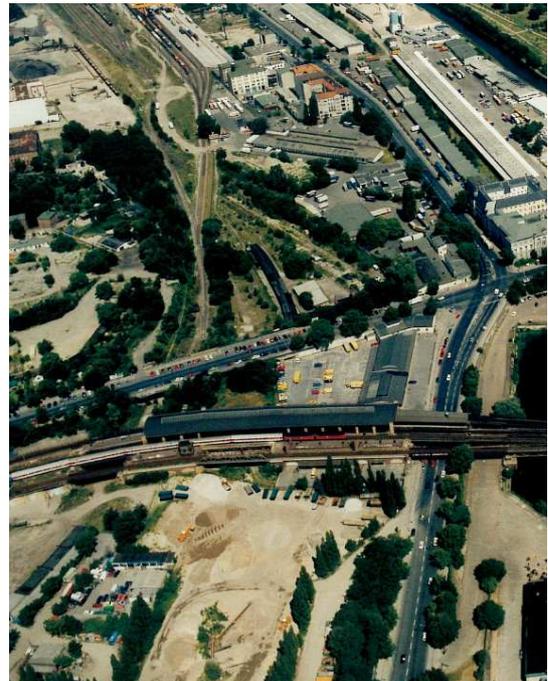
(Siehe Anhang, Abbildung 62: Grundstücksverhältnisse Projektentwicklungsgebiet Heidestraße, Stand 8. Jänner 2008)

Abb. 38: Luftbild Entwicklungsgebiet



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2009

Abb. 39: Luftbild ehemalige S-Bahn-Station mit Entwicklungsgebiet



Quelle: Reuter, 2007

Durch das Entwicklungsgebiet verläuft auf ca. 1,3 km Länge die Heidestraße, die im Süden an der Invalidenstraße bzw. am Hauptbahnhof endet, die nördliche Grenze bildet der Nordhafen. Die Ost-West-Erstreckung beträgt ca. 300 m, der Abschluss wird im Osten durch den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal bzw. im Westen durch die Gleisanlagen der Bahn gebildet.

In Zeiten der Berliner Mauer war das gesamte Areal Grenzgebiet, u. a. wurde es als Containerbahnhof genutzt.

Abb. 40: Mauerverlauf entlang des Entwicklungsgebietes



Quelle: <http://www.berlin.de>

4.3.4 Expertenverfahren – Überblick

Mit dem Beschluss im Jahre 1992, das Pilzkonzept für den Bahnverkehr in Berlin umzusetzen, wurde auch der Standort für den neuen Zentralbahnhof mit dem „Lehrter Bahnhof“ festgelegt.

In den folgenden Jahren wurden für die einzelnen Gebiete unterschiedliche Wettbewerbe durchgeführt:

- Für den Bahnhof wurde im Rahmen eines Architekturwettbewerbes 1993 das Büro Gerkan, Marg und Partner als Sieger gekürt.
- Ein städtebaulicher Wettbewerb wurde 1994 für die unmittelbare Umgebung des Hauptbahnhofes, das Lehrter Stadtquartier, ausgelobt.
- Ein eigener Wettbewerb für die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze wurde 1998 durchgeführt.
- Die Humboldthafenumbauung wurde durch ein Konzept im Jahre 2006 konkretisiert.
- Eine erste Standortkonferenz 2006 war der Auftakt für den Beginn der Projektentwicklung für das Gebiet um die Heidestraße.

Der aus dem Jahre 1994 stammende gemeinsame Flächennutzungsplan für Berlin (der erste für das gesamte Stadtgebiet) wurde mit diesen Planungen überarbeitet bzw. weitergeschrieben.

(Siehe Anhang, Abbildung 61: Auszug aus dem Flächennutzungsplan Berlin 1994, inkl. Legende)

In weiterer Folge werden die Entwicklungen Hauptbahnhof und Heidestraße behandelt, die Gebiete Lehrter Stadtquartier und Humboldthafenbebauung werden nicht näher untersucht.

4.3.5 Expertenverfahren Heidestraße – Vorgaben

Das gesamte Verfahren bis zum Beschluss eines Masterplanes wurde von den Liegenschaftseigentümern

- Vivico Real Estate (hervorgegangen aus einer Gesellschaft der Deutschen Bahn, mit dem Auftrag der Verwertung von ungenutzten Liegenschaften – diese Gesellschaft wurde privatisiert und an die österreichische CA-Immo AG verkauft),
- Deutsche Bahn und
- einigen weiteren kleineren Eigentümern

mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirk „Mitte“ gemeinsam durchgeführt.

(Siehe Anhang, Abb. 62: Grundstücksverhältnisse Projektentwicklungsgebiet Heidestraße, Stand 8. Jänner 2008)

Die wesentlichen Vorgaben wurden im Konsens definiert, wichtig war eine Gliederung des Gesamtareals in Teilbereiche, um eine flexible Nutzung zu ermöglichen. Weiters wurde auf Bereiche mit unterschiedlichem Charakter und verschiedenen Nutzungen Wert gelegt.

Aufgrund des nahe gelegenen Hamburger Bahnhofs, der als Museum für Gegenwart genutzt wird, entwickelte sich bereits in den letzten Jahren im Umland eine rege Kunstszene. Daher wurde die Nutzung für Kunstzwecke als besonderer identitätsstiftender Faktor für diesen Standort forciert.

Die innerstädtische Lage mit engem Bezug zum Wasser, in unmittelbarer Umgebung zum Regierungsviertel und zum Großen Tiergarten bietet für dieses Gebiet hervorragende Chancen, einen lebendigen und urbanen neuen Stadtteil zu entwickeln.

Einzelhandels- und Gastronomieflächen in den Erdgeschoßzonen sollen für Versorgung und Belebung sorgen, die Errichtung eines Einkaufszentrums wurde nicht gewünscht. Dies auch deswegen, um den angrenzenden Bezirken und deren Nahversorgung keine große Konkurrenz zu machen.

Die durch die landschaftlichen Gegebenheiten sowie die historisch und nutzungsbedingte (Kanal, Mauer, Bahnanlagen) schlechte Durchlässigkeit des Areals zu den angrenzenden Stadtteilen soll durch ein Grün- und Wegenetz überwunden werden, ebenso sind Rad- und Fußwege zum Regierungsviertel zu berücksichtigen.

In einer ersten Standortkonferenz wurde der Öffentlichkeit das Vorhaben im Juli 2006 präsentiert, dies bildete den Auftakt zu einem Planungs- und Abstimmungsprozess. 2008 wurden fünf aus insgesamt 80 Bewerbern ausgewählte Wettbewerbsteilnehmer in einer weiteren Standortkonferenz präsentiert. Ziel dieses Wettbewerbes war es, ein städtebauliches Konzept für das Entwicklungsgebiet als Grundlage für den Masterplan zu erarbeiten.

Bei einer weiteren Konferenz wurde das Wettbewerbsergebnis vorgestellt und die Ausarbeitung des Masterplanes begonnen. Dieser wurde bis Ende 2008 fertiggestellt und bei der vierten Konferenz von den projektbeteiligten Liegenschaftseigentümern gemeinsam mit der Stadtverwaltung der Öffentlichkeit vorgelegt.

Abb. 41: Entwicklungsgebiet Heidestraße, beschlossener Masterplan 2008



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2009

(Siehe Anhang, Abbildung 63: Masterplan Heidestraße)

Dieser Masterplan bildete die Vorgabe für die weiterführende Bauleitplanung, die in zwei Schritten zunächst den Flächennutzungsplan und dann in der sogenannten verbindlichen Bauleitplanung die Bebauungspläne erstellt.

4.3.6 Verkehrserschließung

Der Hauptbahnhof ist ein Verkehrsknotenpunkt von Regional- und Fernverkehrszügen mit dem S-Bahn-Netz. Die an den Bahnhof angeschlossene U-Bahn-Linie U55 wurde neu errichtet und soll noch verlängert werden. Durch einige Buslinien wird der Bahnhof auch direkt angefahren.

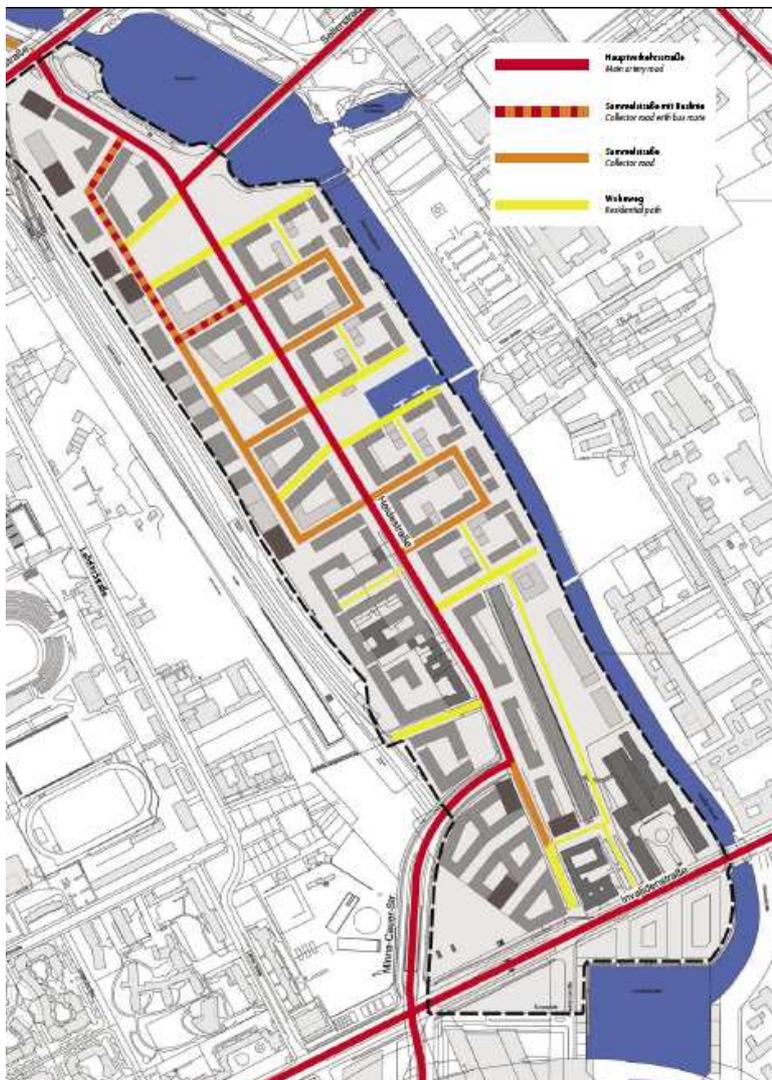
Der motorisierte Individualverkehr hat durch den ebenfalls im Zuge des Gesamtprojektes errichteten Tiergartentunnel eine leistungsstarke Anbindung (siehe Abschnitt 4.3.2) mit einer Zufahrt zum Parkhaus im Hauptbahnhof.

Das Gebiet Heidestraße wird vom öffentlichen Verkehr am südlichen Ende durch die Stationen des Hauptbahnhofes versorgt, am nördlichen Ende wird auf einer beste-

henden S-Bahn-Strecke eine neue Station errichtet. Buslinien werden das Areal zusätzlich erschließen.

Die Invalidenstraße an der südlichen Grenze des Entwicklungsgebietes Heidestraße und gleichzeitig der nördliche Abschluss des „Lehrter Stadtquartiers“ ist eine Hauptverkehrsstraße, bildet einen Teil des künftigen Berliner Innenstadtrings und ist der direkte Zubringer zur B 96 und zum Tiergartentunnel. Die Heidestraße ist Teil der B 96 und eine wichtige Nord-Süd-Verbindung innerhalb Berlins. Sie verläuft als Hauptverkehrsstraße durch das Entwicklungsgebiet, von der Heidestraße gelangt man über die Minna-Cauer-Straße in weiterer Folge in den Straßentunnel.

Abb. 42: Entwicklungsgebiet Heidestraße, Verkehrserschließung



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2009

4.3.7 Masterplan, städtebauliches Strukturkonzept und Flächennutzung

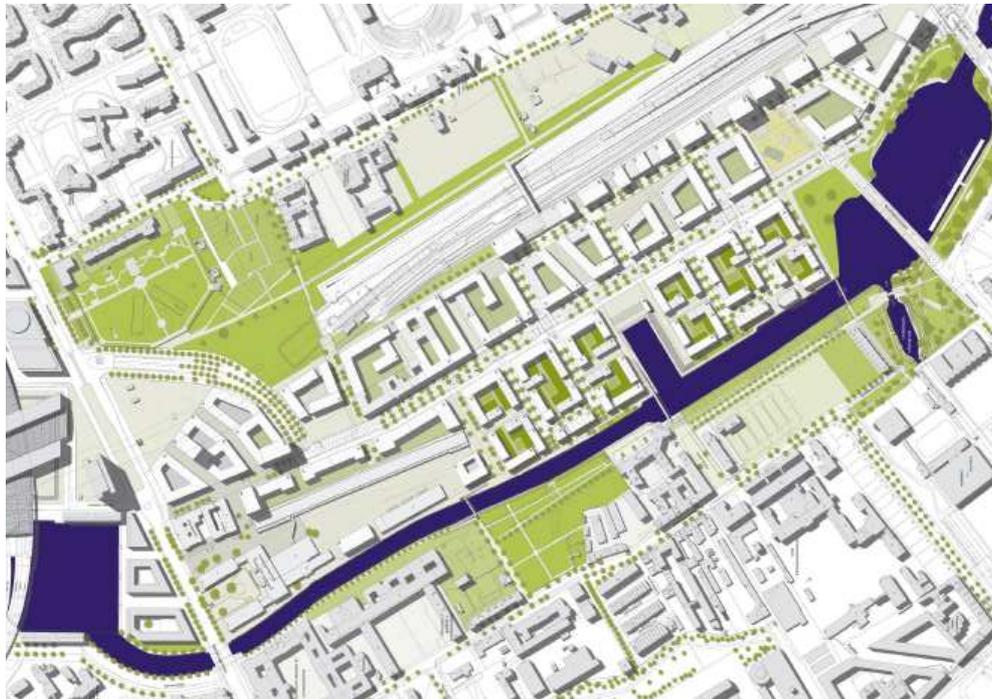
Auf Basis eines preisgekrönten Wettbewerbsentwurfes wurde im Jahre 2008 von den Grundeigentümern mit der Stadtverwaltung der Masterplan durch ein Planungsbüro erarbeitet.

Dieser Masterplan sieht Zonen mit unterschiedlicher Nutzung und Dichte vor, definiert Freiräume und Erschließungen. Um der langfristigen Entwicklung des Areals eine adäquate Planung zugrunde zu legen und eine möglichst flexible Handhabung zu gewährleisten, wird dieser Masterplan nicht als starres, restriktives Regelwerk verstanden. Er definiert städtebauliche, verkehrsplanerische und freiraumplanerische Ziele und Qualitäten auf einer abstrakten planerischen Ebene.

Die Aufgabe der weiteren Entwicklung liegt darin, diese Vorgaben in den kommenden Planungsschritten zu übernehmen und weiterzuführen.

Um diesen abstrakten Plan besser veranschaulichen zu können, wurde ein städtebauliches Strukturkonzept erarbeitet, das die Vorgaben in konkrete Bebauungsstrukturen übersetzt. Dadurch kann die Realisierbarkeit überprüft und dargestellt werden.

Abb. 43: Entwicklungsgebiet Heidestraße, Strukturkonzept



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2009

In einem ausformulierten Baumassenmodell zeigen sich der gesamte Umfang und die gemäß Masterplan konzipierte Ausgestaltung der Entwicklung um das Gebiet der Heidestraße.

Abb. 44: Fotomontage Entwicklungsgebiet Heidestraße



Quelle: <http://www.vivico.de>

4.3.8 Umweltverträglichkeitsprüfung

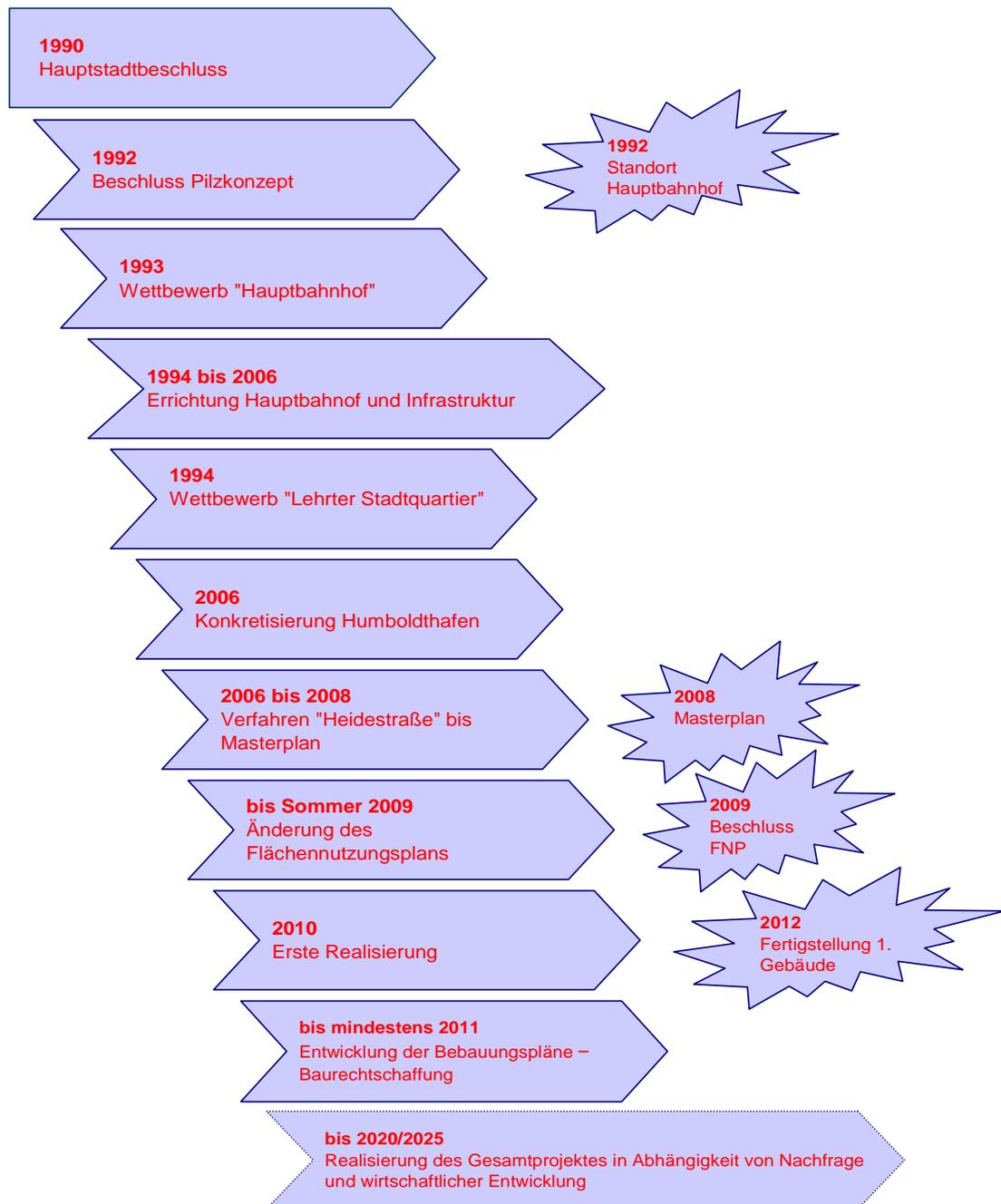
Eine Umweltverträglichkeitsprüfung oder dgl. ist im Zuge der Behördenverfahren nicht erforderlich. Allerdings muss für die Beschlussfassung des Bebauungsplanes ein Umweltbericht vorgelegt und in die Begründung integriert werden. Hierfür sind Untersuchungen hinsichtlich Schallschutz und Klimaauswirkungen sowie Bestandsaufnahmen und Folgewirkungen auf Fauna und Flora vorzunehmen.

4.3.9 Zeitplan

Die Initiierung sämtlicher folgender Projektentwicklungen erfolgte nach der Deutschen Wiedervereinigung und dem Hauptstadtbeschluss für den Standort Berlin im Jahre 1990. Der Beschluss der Verwirklichung des Pilzkonzeptes im Jahre 1992 durch die Deutsche Bahn hatte die Errichtung des Hauptbahnhofes an der Stelle des ehemaligen Lehrter Bahnhofes zur Folge. Die Errichtung von Bahnhof und den erforderlichen Infrastruktureinrichtungen (Tiergartentunnel) erfolgte von 1994 bis 2006.

Die Entwicklungsareale um den neuen Bahnhof wurden und werden als Teilgebiete behandelt und getrennt voneinander geplant.

Abb. 45: Zentralbahnhof und umliegende Entwicklungsgebiete. Zeitplan Gesamtprojekt



Quelle: eigene Darstellung

(Siehe Anhang, Abbildung 60: Ablauf des Planungsverfahrens Heidestraße vom 1. Workshop bis zum Senatsbeschluss)

4.3.10 Verwertung

Für die Verwertung des Projektgebietes wurden noch keine endgültigen Festlegungen getroffen.

Folgende Szenarien sind derzeit möglich:

- Vermietung und im eigenen Portfolio halten;
- Verkauf nach Realisierung und Vermietung;
- Verkauf von Liegenschaften.

Die Art der Verwertung hängt jeweils von der Nutzung und den unterschiedlichen Eigentümern ab. Derzeit gibt es keine gemeinsame Strategie für die Vermarktung, dies wäre in diesem Projektstadium noch zu früh.

4.3.11 Leistungen der Grundeigentümer in der Entwicklungsphase

Auch hier haben die Grundeigentümer gemeinsam mit der Stadtverwaltung die Entwicklung selbst gestaltet. Wobei die VIVICO Real Estate als Experte für Immobilien-Projektentwicklungen als Dienstleister für die Deutsche Bahn AG die Verfahren begleitet hat.

Die früher bahneigenen Liegenschaften wurden bereits weit im Vorfeld durch Ausgliederungen und anschließende Privatisierung (siehe Kapitel 4.3.5) veräußert.

4.4 Vergleich

Um einen zusammenfassenden Überblick über die beiden unterschiedlichen Stadtentwicklungsprojekte zu erhalten, sind abschließend vergleichende tabellarische Aufstellungen und Diagramme dargestellt:

4.4.1 Projektüberblick

Abb. 46: Projekte Wien Hauptbahnhof und Heidestraße im Vergleich

	WIEN		BERLIN	
	Bahnhof	Entwicklungsgebiet	Bahnhof	Entwicklungsgebiet (e)
Initiative erfolgt durch	Nutzungsüberlegungen		historische Entwicklungen	
Grundeigentümer öffentlich/privat	öffentlich: ÖBB, (zu Projektbeginn) Post AG		privat: VIVICO öffentlich: Deutsche Bahn	
Grundgrößen	53 ha Bruttobauland		40 ha Bruttobauland	
	29 ha Nettobauland		16 ha Nettobauland	
Verfahrensabwicklung	Gesamtbetrachtung		Betrachtung in Teilprojekten	
Vorlaufphase	Beginn der Grundsatzüberlegungen 1987 (Konzept neue Bahn) mehrere Verfahrensschritte, städtebauliche Konzepte und Gleisvarianten		Ausarbeitung und Beschluss des Bahnkonzeptes 1992 (Pilzkonzept)	Entwicklung in Teilgebieten (Lehrter Stadtquartier, Heidestraße)
Vorbereitungsmaßnahmen - Tunnelprojekte	Planung ab 1990 Realisierung 1996 bis 2012		Planung ab 1992 Realisierung 1995 bis 2006	
Realisierungsphase	2010 bis 2015	ab 2011 derzeitige Prognose: bis 2025	1994 bis 2006 (inkl. umliegender Infrastrukturprojekte)	ab 2010 derzeitige Prognose: ca. bis 2030
Weitere hochrangige Infrastrukturmaßnahmen	diverse Anpassungen und Adaptierungen	Verlängerung U-Bahn	Straßentunnel zusätzl. U-Bahn	neue S-Bahn-Station
Verwertung		Liegenschaftsabverkauf nach Gültigkeit der Bebauungsbestimmungen; Errichtung einer eigenen Konzernzentrale		offene Optionen: - Vermietung und im Bestand halten - Exit nach Fertigstellung und Vermietung - Verkauf von Liegenschaften
Nutzungsmix		Wohnen Büro Geschäfte, Gastronomie, Dienstleistung, Gewerbe Bildungscampus Parkanlage	Wohnen Büro Geschäfte, Gastronomie, Dienstleistung Kultur Grünraum/Wasser	
Anbindung an Umgebung		Durchlässigkeit in umliegende Siedlungsgebiete		Durchlässigkeit in umliegende Siedlungsgebiete
Alternative Konzepte				Leitbild: klimagerechte Stadt

Quelle: eigene Darstellung

4.4.2 Flächenvergleich

Abb. 47: Entwicklungsgebiet Wien – Wien Hauptbahnhof



Abb. 48: Entwicklungsgebiet Berlin – Berlin Heidestraße



Abb. 49: Tabellarischer Flächenvergleich Hauptbahnhof Wien – Heidestraße

	ENTWICKLUNGSGEBIET "HAUPTBAHNHOF WIEN"		ENTWICKLUNGSGEBIET "HEIDESTRASSE"	
	Größe Entwicklungsgebiet (ohne Gleisanlagen) = Bruttobauland	53,12 ha		39,87 ha
Nettobauland (Heidestraße: inkl. Bestandsflächen)	28,75 ha	54,1%	21,09 ha	52,90%
davon Innenhöfe	7,40 ha	25,7%	3,44 ha	16,31%
Verkehrsflächen, Platzflächen	15,95 ha	30,0%	7,92 ha	37,6%
öffentl. Freiflächen/Platzflächen/ Uferpromenade/Wasser	8,42 ha	15,9%	10,86 ha	51,5%
BGF (oberirdisch)	1.183.913 m²		597.000 m²	
GFZ bezogen auf Bruttobauland	2,23		1,50	
GFZ bezogen auf Nettobauland	4,12		2,83	
GFZ bezogen auf Nettobauland ohne Innenhöfe	5,55		3,38	
	Angaben gem. ÖBB auf Basis Masterplan "N"		geschätzte Werte aus dem städtebaulichen Entwurf, gem. Angaben Senatsverwaltung vom 15. März 2010	

Quelle: eigene Darstellung

Der Vergleich zeigt ein ähnliches Verhältnis von Brutto- und Nettobauland mit geringfügig höherer Dichte in Wien, im Entwicklungsgebiet Heidestraße ist jedoch die Bebauungsdichte weit geringer als beim Hauptbahnhof Wien.

In der folgenden Betrachtung wird das Entwicklungsgebiet „A“ (siehe Abbildung 47) außer Acht gelassen, da sich dadurch eine ähnliche Konfiguration und Größe wie beim Areal Heidestraße und somit eine bessere Vergleichbarkeit ergibt: Die Gebiete mit überwiegend Büronutzung liegen nördlich der Gleiskörper und des Bahnhofes und somit außerhalb des Betrachtungsrahmens dieser Variante (analog Heidestraße – Lehrter Stadtquartier). Die Bruttobaulandgröße beider Gebiete beträgt nun ca. 40 Hektar.

Abb. 50: Tabellarischer Flächenvergleich Variante Hauptbahnhof Wien ohne Teilgebiet A – Heidestraße

Größe Entwicklungsgebiet (ohne Gleisanlagen) = Bruttobauland	ENTWICKLUNGSGEBIET "HAUPTBAHNHOF WIEN" (ohne "A")		ENTWICKLUNGSGEBIET "HEIDESTRASSE"	
		39,67 ha		39,87 ha
Nettobauland (Heidestraße: inkl. Bestandsflächen)	22,46 ha	56,6%	21,09 ha	52,90%
Verkehrsflächen, Platzflächen	9,58 ha	24,2%	7,92 ha	37,6%
öffentl. Freiflächen/Platzflächen/ Uferpromenade/Wasser	7,63 ha	19,2%	10,86 ha	51,5%
BGF (oberirdisch)	838.328 m ²		597.000 m ²	
GFZ bezogen auf Bruttobauland	2,11		1,50	
GFZ bezogen auf Nettobauland	3,73		2,83	
	Angaben gem. ÖBB auf Basis Masterplan "N"		geschätzte Werte aus dem städtebaulichen Entwurf, gem. Angaben Senatsverwaltung vom 15. März 2010	

Quelle: eigene Darstellung

In dieser Betrachtung zeigt sich ebenfalls eine weit höhere Bebauungsdichte der Wiener Projektentwicklung gegenüber Berlin.

Die Verteilung der Grün- bzw. Freiflächen scheint auf den ersten Blick mit einem großen Vorteil für die Berliner Projektentwicklung zu sprechen. Zählt man jedoch die Flächen der Innenhöfe zu den Freiflächen hinzu, stimmen die Relationen wieder überein, wobei das Gebiet der Heidestraße auch bei dieser Betrachtung mehr Grünanteil aufweist.

Abb. 51: Tabellarischer Vergleich: Grünlandanteil in den Entwicklungsgebieten

Grünflächen gesamt bezogen auf Bruttobauland bezogen auf Nettobauland	WIEN		BERLIN	
		15,82 ha	29,8%	14,30 ha
		55,0%		67,8%

Quelle: eigene Darstellung

4.4.3 Nutzungsverteilung

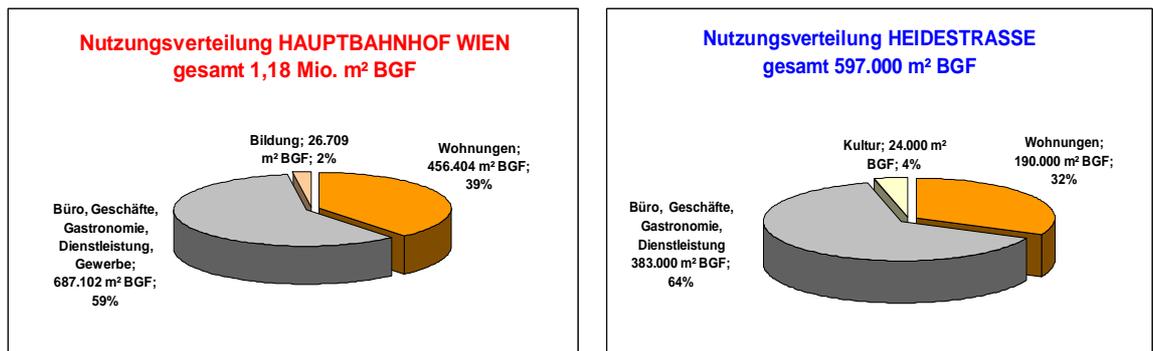
Abschließend werden die Nutzungsverteilungen untersucht, die Einteilung erfolgt nach folgenden Kategorien:

- Wohnflächen;
- Flächen für Büro, Dienstleistung, Gastronomie, Handel und Gewerbe;
- Kultur- bzw. Bildungseinrichtungen.

Der Überblick über die Entwicklungsgebiete zeigt eine ähnliche Konfiguration der beiden Areale. Auf einem kleineren Teilgebiet entstehen überwiegend Flächen für Büro-, Dienstleistungs- und Handelsnutzungen (Wien: Teilgebiet A; Berlin: Lehrter Stadtquartier). Auf der anderen Seite des Bahnhofes und der Gleisanlagen entstehen gemischt genutzte Gebiete mit einem weit größeren Anteil an Wohnungen.

In diesen Arealen befinden sich auch die Bildungs- bzw. Kultureinrichtungen. Die Gewerbegebiete sind in beiden untersuchten Projekten entlang der Gleiskörper situiert.

Abb. 52: Nutzungsverteilungen der beiden Entwicklungsgebiete



Quelle: eigene Darstellung

Es zeigt sich eine ähnliche Verteilung mit dem Schwergewicht auf Büro-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen und einem Anteil der Wohnfläche von 30 % bis

40 %. Die Anteile der Drittnutzungen für Bildung und/oder Kultur liegen im unteren einstelligen Prozentbereich.

Beiden Projekten gemeinsam ist die Lage der Gewerbegebiete, die jeweils entlang der verbleibenden Bahntrassen angesiedelt werden.

Zu berücksichtigen ist, dass die städtebaulichen Verträge für das Entwicklungsgebiet Heidestraße noch nicht verhandelt wurden. Es ist aber auf diesem Areal mit Bildungseinrichtungen zu rechnen, die in dieser Aufstellung nicht enthalten sind.

4.4.4 Chronologischer Ablauf

Unabhängig von rechtlichen und planerischen Voraussetzungen wurden die Entwicklungen von Bahnhof und den übrigen Entwicklungsgebieten in Berlin getrennt abgewickelt. Der Hauptbahnhof und die erforderlichen Infrastruktureinrichtungen wurden realisiert bevor für das umliegende Gelände weitere Entwicklungsaktivitäten gesetzt wurden. Nach Fertigstellung des Bahnhofes wurde im Jahr 2006 mit der Planung des Gebietes Heidestraße begonnen und erst frühestens vier Jahre danach werden die ersten Gebäude errichtet.

Die Projektentwicklung des Wiener Hauptbahnhofes sieht hingegen die gleichzeitige Planung des gesamten Gebietes Hauptbahnhof inklusive des umliegenden Geländes vor. Auch die Realisierung von Teilgebieten geschieht gleichzeitig mit dem Bahnhofsgebäude und den für den Bahnverkehr auf dem Entwicklungsareal erforderlichen Infrastruktureinrichtungen.

Der derzeit geplante Zeithorizont für die gesamte Realisierung der erstreckt sich bei beiden Entwicklungsgebieten über circa 15 Jahre.

5. Schlussfolgerungen

„Ich will, dass die Stadt attraktiv bleibt, weil dann der Wert meiner Häuser und die erzielbaren Mieten steigen.“

„René Benko“, in: „Die Presse“, 27. Februar 2010, S. 9 (Der neue Herr der Innenstadt)

Wir leben aktuell in einer sehr schnelllebigen Zeit. Selbst die Immobilienentwicklung, deren Projektzyklen sich von der Projektidee bis zur Fertigstellung einer Immobilie über mehrere Jahre erstrecken, ist davon betroffen. Gebäude werden bereits oft errichtet, bevor ein konkreter Nutzer feststeht, sie werden unter Umständen verkauft, bevor sie errichtet werden.

Auch hinsichtlich dieser Überlegungen sind sowohl der Stadtplaner als auch der Projektentwickler gefordert, ihrer Planung, Entwicklung und Realisierung Qualitätskriterien zugrunde zu legen, um nachhaltig wertvolle Beiträge zur gebauten Umwelt zu gestalten.

Zu schnelle Entwicklungen auf überhitzten Märkten führen, wie die jüngste Vergangenheit zeigt, zu einem rapiden Preisverfall von Immobilien und zu einer lang nachwirkenden Krise der gesamten Branche.

Die Stadtplanung muss zahlreiche Einflussgrößen berücksichtigen (demografische Entwicklungen, Umwelt, Denkmalschutz etc.). Sie muss nicht nur die Stadt selbst, sondern auch das Umland, die umliegenden Regionen in die Planung einbeziehen. Mit einer „Bird’s Eye View“ sollen die regionalen und überregionalen Zusammenhänge erkannt und eingearbeitet werden.

Eine Kommune muss sich allerdings auch aktiv nach außen präsentieren, ihre Stärken und Vorzüge kommunizieren, um Werbung in eigener Sache zu machen und um zu verhindern, dass Investoren zu anderen Märkten (ab-)wandern.

Der Projektentwickler muss nach ökonomischen Gesichtspunkten agieren und konzentriert sich dabei auf sein singuläres Projekt, das sich vorzugsweise in einer Lage mit ausgebauter und funktionierender Infrastruktur befindet.

Aber trotz dieser (scheinbaren) Unterschiede müssen beide Akteure in einer langfristigen Betrachtung das gleiche Ziel verfolgen:

Nur ein Standort, der durch eine ausgewogene Nutzungsvielfalt in differenzierten Qualitätsstandards gestaltet und somit für die Nutzer attraktiv ist, kann einen Beitrag zu einem positiven Image leisten. Das ist eine Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg, da vor allem in Krisenzeiten vorwiegend in jene Standorte investiert wird, die sich auf lange Sicht kontinuierlich positiv entwickeln und eine ausgewogene Balance von Investoren – Nutzern – Kommune aufweisen.

Es zeigt sich somit, dass Stadtplanung und Projektentwickler im gleichen Boot sitzen, sie brauchen einander für die Realisierung der Projekte. Die Schlagzahl und die Steuerung müssen jedoch aufeinander abgestimmt werden.

Ein schneller Erfolg des einen wird für den anderen auf lange Sicht wohl kein befriedigendes Ergebnis bringen. Schöne, teure Stadtplanung ist schwer finanzierbar und daher nur selten bis gar nicht umsetzbar. Zu viele Immobilienprojekte ohne genügend Freiraum für Freizeit, Kultur, Bildung etc. und ohne funktionierende, leistungsfähige Infrastruktur werden ebenso wenig funktionieren.

Es ist ebenfalls darauf zu achten, dass für den Markt ausreichend Flächen zur Verfügung gestellt werden und weder Engpass noch Überangebot an Potenzialflächen entsteht. Hierbei muss aber gewährleistet sein, dass der freie Markt nicht behindert wird.

Diese und zahlreiche andere Einflusskriterien müssen gegeneinander abgewogen werden, um eine nachhaltig funktionierende Standortentwicklung zu gewährleisten.

Qualitätskriterien in den frühen Projektphasen während der Erstellung von Masterplänen und Leitbildern definieren sich über Flächenvorgaben (Verhältnis Brutto-/Nettobauland, Widmung von Freiflächen), einen ausgewogenen Nutzungsmix und durch eine gute Anbindung an das hochrangige, öffentliche Verkehrsnetz und für den Individualverkehr.

Planungen und Entwicklungen müssen miteinander abgestimmt werden. Gegenseitiges Verständnis ist wesentlich für den Erfolg, und nur erfolgreiche Zusammenarbeit kann eine Grundlage für die positive Gestaltung eines Standortes sein.

Werden hier Grenzen überschritten und wird widmungswidrig gebaut, so hat das weitreichende Konsequenzen bis hin zur Änderung von Verordnungen oder Gesetzen.

Für den privaten Projektentwickler, der auf dem freien Markt agiert, ist es wichtig, sich bereits am Beginn seiner Überlegungen neben den baurechtlichen auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen verlassen zu können. Widrigenfalls kommt es zu Spekulationen hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen und der damit verbundenen Wertänderungen von Liegenschaften. Städtebauliche Verträge können hier ein wirksames Instrumentarium sein, um die Grenzen in einem frühen Projektstadium festzulegen.

Diese Verträge sind jedoch einerseits ein juristisches Problem (Klärung von privat- und hoheitsrechtlichen Rahmenbedingungen), andererseits können sie die erforderliche Flexibilität rund um die Immobilienentwicklung einschränken. Ändern sich Rahmenbedingungen und sind vertraglich vereinbarte Vorgaben nicht mehr erfüllbar, müssen alle Vertragspartner zurück an den Verhandlungstisch, um neue Vereinbarungen auszuhandeln.

Wie in den Fallbeispielen aufgezeigt wurde, ist vor allem für städtebauliche Entwicklungen eine weit vorgehende Kooperation der Akteure erforderlich. Die aufgrund von Umnutzungen frei werdenden Areale werden im idealtypischen Ablauf in intensiver Zusammenarbeit gestaltet, wobei der Entwickler (und/oder der Grundeigentümer) die Stadt hinsichtlich der Errichtung öffentlicher Einrichtungen unterstützt. Die Stadtplanung wiederum ermöglicht im Zusammenspiel mit der Politik durch entsprechende Gestaltung und Beschlussfassung von Nutzungs- und Bebauungsmöglichkeiten einen Mehrwert von Liegenschaften.

Diese gegenseitige Unterstützung darf jedoch nie Selbstzweck sein, sondern muss sich gegenüber einer langfristigen Standortpolitik behaupten. Sie kann nur dann funktionieren, wenn eine gesunde, kontinuierliche Entwicklung mit der Akzeptanz der Nutzer einhergeht.

Der Vergleich der untersuchten Entwicklungsgebiete in Wien und Berlin zeigt folgendes Ergebnis:

Zeitliche Dimension:

Durch die historischen Entwicklungen im ausgehenden 20. Jahrhundert wurden weite Teile des Stadtgebietes in Berlin neu gestaltet und die Stadt teilweise neu strukturiert. Von den daraus resultierenden Notwendigkeiten mussten vor allem die Infrastruktureinrichtungen schnell realisiert werden. Städtebauliche Gebiete wie das Lehrter Stadtquartier und Heidestraße werden erst in weiterer Folge entwickelt.

In Wien wurde erst nach langjährigen Überlegungen über die Errichtung eines zentralen Durchgangsbahnhofes der Beschluss für den Standort des ehemaligen Süd-/Ostbahnhofes gefasst. Ab Durchführung des Expertenverfahrens wurde bereits das gesamte Entwicklungsgebiet mit einbezogen.

Durch die zeitlich gestaffelte und von der Errichtung des Bahnhofes unabhängige Entwicklung des Berliner Areals kann die Planung unter geringerem Zeitdruck erfolgen. Dies ermöglicht flexibles Reagieren auf Entwicklungen, die durch die großen Veränderungen in der Umgebung entstehen, hat allerdings zur Folge, dass sich die gesamte Entwicklungsphase deutlich verlängert.

Größe und Konfiguration des Entwicklungsgebietes:

Für das Areal Heidestraße werden ca. 40 Hektar ausgewiesen, das Entwicklungsgebiet um den Wiener Hauptbahnhof umfasst rd. 53 Hektar (jeweils Bruttobauland exklusive der Bahnanlagen).

Aufgrund der Überlegung, das Lehrter Stadtquartier in Berlin mit dem Teilgebiet A in Wien gleichzusetzen, erhält man zwei ähnliche Areale: das gesamte Entwicklungsgebiet Heidestraße und das Gelände südöstlich der Bahnanlagen in Wien. Diese beiden Gebiete sind sowohl hinsichtlich Größe (jeweils ca. 40 Hektar) als auch hinsichtlich ihrer Konfiguration gut vergleichbar.

Entwicklungsablauf:

Für das Gebiet des Hauptbahnhofes in Wien wurde ein Expertenverfahren ausgeschrieben, das die Grundlage für ein städtebauliches Leitbild bildete. Der darauf

aufbauende Masterplan führte in weiterer Bearbeitung zu einem Beschluss des Flächenwidmungsplanes. Der Bebauungsplan wird Schritt für Schritt entwickelt.

Das Verfahren für das Gebiet Heidestraße wurde bis zum Beschluss eines Masterplanes in Kooperation der Grundeigentümer unter der Führung von VIVICO gemeinsam mit der Stadtverwaltung Berlin durchgeführt und bildete ebenfalls die Grundlage für den Flächennutzungsplan. Derzeit werden die ersten Bebauungspläne erarbeitet, die voraussichtlich 2011 Gültigkeit erlangen werden.

In Wien wurde das gesamte Entwicklungsareal gemeinsam behandelt, hingegen wurde bzw. wird in Berlin die Entwicklung von Bahnhof und den umliegenden Potenzialflächen getrennt abgewickelt.

Nutzungsmix/Dichte:

In beiden Entwicklungsgebieten überwiegt die gewerbliche Nutzung für Büros, Einzelhandel, Gastronomieeinrichtungen. Der Anteil an Flächen für Wohnen beträgt 30 % bis maximal knapp unter 40 %. Im Wiener Entwicklungsgebiet wurden bereits Flächen für Bildungseinrichtungen definiert, das Berliner Areal sieht explizit bereits Flächen für Kunsteinrichtungen vor.

Gewerbliche Einrichtungen werden in beiden Gebieten entlang der Bahntrassen angesiedelt.

Die Bebauungsdichte ist in Wien wesentlich größer, die Geschosßflächenzahl liegt um

- 49 % (bezogen auf das Bruttobauland),
- 46 % (bezogen auf das Nettobauland) und
- 64 % (hinsichtlich des Nettobaulandes ohne Innenhöfe)

über den Werten Berlins.

Qualitäten:

Prognosen über Nachhaltigkeit und Urbanität können derzeit auf folgender Basis getroffen werden:

Beide Großprojekte wurden in den Rahmenbedingungen eines modernen Immobilienmanagements entwickelt, haben enormes Potenzial und tragen großen Wert in

die Städte Berlin und Wien. Unter dem Aspekt der Urbanität ergeben sich aus meiner Sicht jedoch Vorteile für das Projekt Heidestraße in Berlin:

Ein wesentlicher Vorteil im Gebiet um die Heidestraße liegt sicher in der unmittelbaren Lage am Wasser, das als Erholungs- und Freizeitareal genutzt werden kann. Die Nähe zu Kultureinrichtungen und das vorhandene Bekenntnis zu ihrer weiteren Entwicklung, die gute Anbindung an den öffentlichen und Individualverkehr und sowohl das Regierungsviertel als auch der Große Tiergarten in fußläufiger Entfernung lassen auf ein attraktives neues Stadtquartier hoffen.

Das Entwicklungsgebiet in Wien zeichnet sich durch eine große Parkanlage in zentraler Lage des Areals südlich des Bahnhofes aus. Gemeinsam mit der geplanten Mischung aus gefördertem und frei finanziertem Wohnbau mit großzügig angelegten Innenhöfen der Blockverbauung sollte auch hier ein lebendiges, lebenswertes Stadtviertel entstehen. Im Areal nördlich des Bahnhofes werden zum größten Teil Flächen für Büros, Handel und Dienstleistungen realisiert. Hier soll vor allem die Nähe zum stark frequentierten neuen Bahnhof für eine Belebung sorgen.

Abstract

In **Kapitel 1** wird anhand von zwei allgemeinen, aber typischen Beispielen erörtert, wie sich die Aufgabengebiete der Stadtplanung bzw. des Projektentwicklers darstellen.

Es wird veranschaulicht, welche Einflusskriterien die Grundlage für die Stadtplanung bilden und was die Aufgaben von Immobilien-Projektentwicklern sind – auch mit dem Hintergrund der verschiedenen Typen von Entwicklern und Investoren. Neben der Erörterung der allgemeinen aktuellen Rahmenbedingungen werden wirtschaftliche Betrachtungen angestellt, wobei auch Bezug auf die „Immobilienblase“ genommen wird.

Ein kurzer Exkurs stellt Möglichkeiten der Stadtentwicklung unter Zuhilfenahme europäischer Förderungen dar.

In **Kapitel 2** werden die Interessenkonflikte von Stadtplanung und Immobilien-Projektentwicklern untersucht und sowohl die wesentlichen normativen Vorgaben als auch wichtige Voraussetzungen und informelle Abläufe beschrieben. Unterschiede zu rechtlich bedingten Abläufen in der Bundesrepublik Deutschland werden dargestellt.

In weiterer Folge werden in den Kapiteln „Nachhaltigkeit“ und „Urbanität“ gemeinsame Interessen und Voraussetzungen für eine erfolgreiche Entwicklung herausgearbeitet.

Die weiteren, im Umfeld der Stadtplaner und Projektentwickler tätigen Akteure und deren Beziehungen bilden den Abschluss des zweiten Teils.

In **Kapitel 3** werden zwei große Stadtentwicklungsgebiete untersucht. Die beiden Stadt- und Projektentwicklungsaufgaben der Hauptbahnhöfe in Wien und Berlin und die in diesem Zuge entstehende Entwicklung der umliegenden Gebiete spannen einen Bogen zur Praxis, sowohl stadtplanerische Elemente als auch der Beginn einer großräumigen Projektentwicklung werden dargelegt.

Gegenüberstellungen von diversen Parametern (Dichte, chronologische Abläufe etc.) veranschaulichen anschließend die Unterschiede der Entwicklungen.

Literaturverzeichnis (und Expertengespräche)

Bone-Winkel, Stephan, Immobilienanlageprodukte: Überblick und Vergleich, 1998, in Schulte, Karl-Werner et al. (Hg.): Handbuch Immobilienprojektentwicklung, Köln: Verlagsgesellschaft R. Müller, 1998

Diederichs, Claus-Jürgen: Grundlagen der Projektentwicklung, Teil 1, in: Bauwirtschaft 1994, Heft 11, S. 46

DTZ Zadelhoff Tie Leung GmbH (2008), Projekt JESSICA-Berlin, Studie vom 29. April 2008; <http://www.eib.org/attachments/de-berlin-study-de.pdf>

Heeg, Susanne: Von Stadtplanung und Immobilienwirtschaft, 2008

Klotz, Arnold/Frey, Otto: Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung, 2005

Lechner ZT: Aufgabenstellung Expertenverfahren, 1. März 2004

MA 21A: Stadtteilplanung und Flächennutzung, 2. Auflage

Österreichische Bundesbahnen: Informationsmaterial DI Buchner, 2010

Ott, Konrad: Lässt sich das Nachhaltigkeitskonzept auf Wissen anwenden?, 1999

Reuter, Oltmann (Hg.): Berlin Hauptbahnhof 1994–2006, 2007

Ringel, Johannes et al.: Zeitschrift für Immobilienökonomie, I/2004, S. 45

Schulte, Karl-Werner: Immobilienökonomie, 2008

Schulte, Karl-Werner (Hg.), Bone-Winkel, Stephan: Handbuch Immobilienprojektentwicklung, 2008

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Masterplan Berlin Heidestraße, 2009

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Flächennutzungsplan Berlin, 2004

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Modell der Stadt Berlin, 2010

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Webservice der Stadt Wien, 20. Februar 2010

Weltkommission für Umwelt und Entwicklung – Brundtland-Bericht „Our common future“ an die Vereinten Nationen, 1987; S. 46, abgefragt bei www.wikipedia.org am 21. Februar 2010

Internetquellen:

<http://www.berlin.de/mauer/verlauf/index/index.de.php> (abgefragt am 08. März 2008)

http://www.exporeal.net/de/planung/teilnehmer/~/mmg_exvi-action/setModel/branchid/21724063/page/branch_list/searchtype/branch (abgefragt am 06. März 2010)

<http://www.greenimmo.de/nachhaltigkeit/> (abgefragt am 21. Feb. 2010)

<http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Umwelt/index.jsp> (abgefragt am 15. März 2010)

<http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Verkehrskonzept/index.jsp> (abgefragt am 05. März 2010)

<http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Planungen/Zeitplan/index.jsp> (abgefragt am 05. März 2010)

http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Presse/Publikationen/Folder/WHBF_UVP_Folder_Mai2008.pdf

<http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Projekte/index.jsp> (abgefragt am 05. März 2010)

http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/Service/Bildergalerien/Gesamtprojekt_Hauptbahnhof_Wien/index.jsp (abgefragt am 05. März 2010)

<http://www.realvienna.at/2009/katalog/index.html?modus=3> (abgefragt am 06. März 2010)

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/strassenbau/download/Brosch_TT.pdf
(abgefragt am 08. März 2010)

<http://www.vivico.de/php/ShowImage.php?lang=d&id=3022&text=Visualisierung+TOTAL+Tower+-+Baumassenmodell+Europacity,+Berlin%3Cbr%3E> (abgefragt am 15. März 2010)

http://www.wien.gv.at/m19prjdb/wettbewerbe/html/show_ausschreibung.asp?ID=1476 Schrägluftbild des Gebietes (abgefragt am 24. Februar 2010)

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/u-bahn/planungsergebnis/images/u2sued-orthofoto-gr.jpg> (abgefragt am 24. Februar 2010)

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/hauptbahnhof-wien/images/masterplan2009-gr.jpg> (abgefragt am 24. Feb 2010)

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/hauptbahnhof-wien/images/modellfoto-gr.jpg> (abgefragt am 24. Februar 2010)

<http://www.wien.gv.at/statistik/daten/bev-entw-struk-prog.html> (abgefragt am 28. Februar 2010)

<http://www.wien.gv.at/statistik/daten/grafik/prognose.gif> (abgefragt am 28. Februar 2010)

Definitionen

<http://www.wikipedia.org> (abgefragt am 25. Februar 2010 – Stichwort: „Immobilienblase“)

<http://www.wikipedia.org> (abgefragt am 21. Februar 2010 – Suchbegriff „Nachhaltigkeit“)

<http://www.wikipedia.org> (abgefragt am 21. Februar 2010 – Suchbegriff „Urbanität“)

<http://www.wikipedia.org> (abgefragt am 20. Februar 2010 – Stichwort „Eingriffsregelung“)

Expertengespräche

- DI Klaus Vatter, OSR (MA 21A) am 8. Jänner und am 5. März 2010
- Dr. Michael Kraus (Donau-Finanz) am 12. Jänner 2010
- Mag. Erwin Soravia (Soravia Group) am 20. Jänner 2010
- Ing. Rainer Holzer (Aspern Development AG) am 1. Februar 2010
- DI Inga Petersen (VIVICO Real Estate) am 15. Februar 2010
- DI Thomas Eichhorn (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) am 15. Februar 2010
- DI Hans-Georg Winthuis (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) am 15. Februar 2010
- Birgit Voigt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin) am 15. Februar 2010
- DI Christian Kuhlo (Konzept-Plus) am 15. Februar 2010
- DI Robert Buchner (ÖBB Immobilien) am 18. März 2010

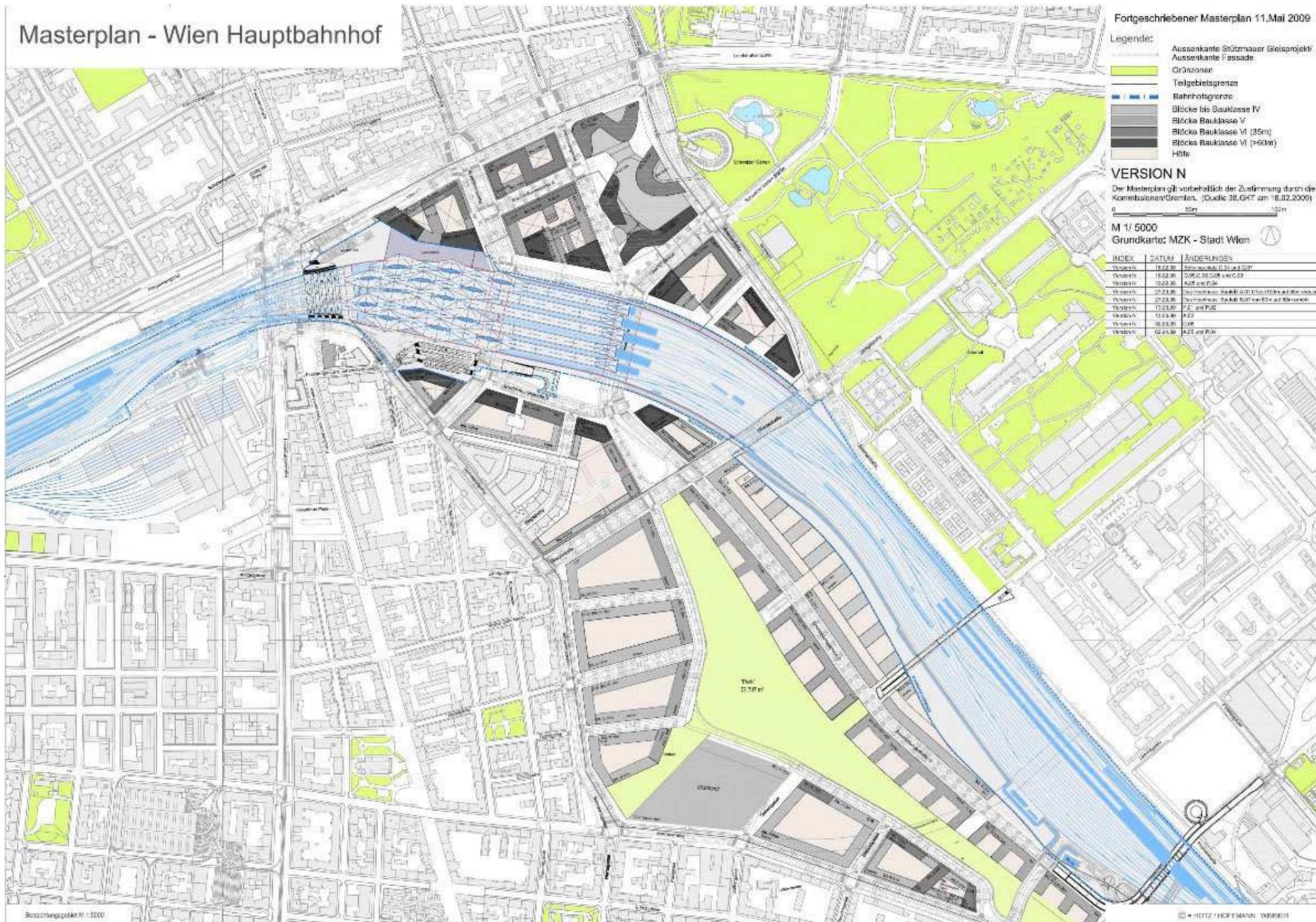
Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Ausgewählte Szenarien der Bevölkerungsprognose 2009 bis 2050
- Abb. 2: Wohnfläche in m² pro Kopf in Wien 1961 bis 2001
- Abb. 3: Akteure der Stadtplanung
- Abb. 4: Akteure der Projektentwicklung
- Abb. 5: Einflüsse auf die Stadtentwicklung und in weiterer Folge auf die Immobilienwirtschaft
- Abb. 6: Vienna Region und CENTROPE
- Abb. 7: Struktur der künftigen Siedlungsentwicklung in CENTROPE
- Abb. 8: Ablauf eines Immobilienprojektes von Projektinitiierung bis Verwertung
- Abb. 9: Rechtsverbindliche Planungsabläufe in der Stadt Wien
- Abb. 10: Räumliches Leitbild der Stadt Wien
- Abb. 11: Zielgebiete der Stadtentwicklung in Wien
- Abb. 13: Ablauf bis zur Beschlussfassung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen
- Abb. 14: Beispiel eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes
- Abb. 15: Immobilienanlageprodukte: Überblick und Vergleich unterschiedlicher Investoren
- Abb. 16: Akteure in der Immobilien-Projektentwicklung
- Abb. 18: Die Beeinflussung der Immobilienwirtschaft durch die Stadtentwicklungsparameter
- Abb. 19: Interessenkonflikt des Projektentwicklers mit der Stadtentwicklung im Zuge zunehmender Konkretisierung der Stadtplanung
- Abb. 21: Modell Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien, Blick Richtung Südosten
- Abb. 22: Siegerprojekt im Expertenverfahren Südbahnhof Wien, 1994
- Abb. 23: Auszug Stadtplan Wien mit der Lage des Entwicklungsgebietes Zentralbahnhof Wien
- Abb. 24: Entwicklungsgebiet mit den alten Bahnhöfen und den Gleisanlagen. Blickrichtung Südost
- Abb. 26: Flächenvorgaben Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien für das Expertenverfahren 2004
- Abb. 27: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Vorgaben für das städtebauliche Leitbild, Expertenverfahren 2004
- Abb. 28: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Varianten für die zusätzliche U-Bahn-Erschließung und Lage weiterer Entwicklungsgebiete
- Abb. 29: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Verkehrskonzept Stand: März 2010
- Abb. 30: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Masterplan, Beschlussfassung Ende 2004

- Abb. 31: Entwicklungsgebiet Zentralbahnhof Wien. Nutzungsvorgaben als Grundlage für den Flächenwidmungsplan
- Abb. 32: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Darstellung der Gebiete für die Umweltverträglichkeitsprüfungen
- Abb. 33: Entwicklungsgebiet Zentralbahnhof Wien. Ablauf der UVPs
- Abb. 34: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Zeitplan Gesamtprojekt
- Abb. 36: Pilzkonzept Berlin
- Abb. 37: Hauptbahnhof Berlin, Verkehrserschließung
- Abb. 38: Luftbild Entwicklungsgebiet
- Abb. 39: Luftbild ehemalige S-Bahn-Station mit Entwicklungsgebiet
- Abb. 42: Entwicklungsgebiet Heidestraße, Verkehrserschließung
- Abb. 43: Entwicklungsgebiet Heidestraße, Strukturkonzept
- Abb. 44: Fotomontage Entwicklungsgebiet Heidestraße
- Abb. 45: Zentralbahnhof und umliegende Entwicklungsgebiete. Zeitplan Gesamtprojekt
- Abb. 46: Projekte Wien Hauptbahnhof und Heidestraße im Vergleich
- Abb. 47: Entwicklungsgebiet Wien – Wien Hauptbahnhof
- Abb. 48: Entwicklungsgebiet Berlin – Berlin Heidestraße
- Abb. 49: Tabellarischer Flächenvergleich Hauptbahnhof Wien – Heidestraße
- Abb. 50: Tabellarischer Flächenvergleich Variante Hauptbahnhof Wien ohne Teilgebiet A – Heidestraße
- Abb. 51: Tabellarischer Vergleich: Grünlandanteil in den Entwicklungsgebieten
- Abb. 53: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Überarbeiteter und derzeit aktueller Masterplan aus 2009
- Abb. 54: Hauptbahnhof Wien; Gebiete mit beschlossenen Bebauungsplan (Stand 10. Februar 2007)
- Abb. 55: Übersicht Stand der Verwertung per 18. März 2010
- Abb. 56: Modellfoto Hauptbahnhof Wien
- Abb. 57: Auszug Flächenwidmungsplan Hauptbahnhof Wien (Plandokument 7766t1 vom 10.10.2006)
- Abb. 58: Auszug Flächenwidmungsplan Hauptbahnhof Wien (Plandokument 7766t2 vom 10.10.2006)
- Abb. 60: Ablauf des Planungsverfahrens Heidestraße vom 1. Workshop bis zum Senatsbeschluss
- Abb. 61: Auszug aus dem Flächennutzungsplan Berlin 1994, inkl. Legende
- Abb. 62: Grundstücksverhältnisse Projektentwicklungsgebiet Heidestraße, Stand 8. Jänner 2008
- Abb. 63: Masterplan Heidestraße

Anhang

Abb. 53: Entwicklungsgebiet Hauptbahnhof Wien. Überarbeiteter und derzeit aktueller Masterplan aus 2009



Aus: <http://www.wien.gv.at>

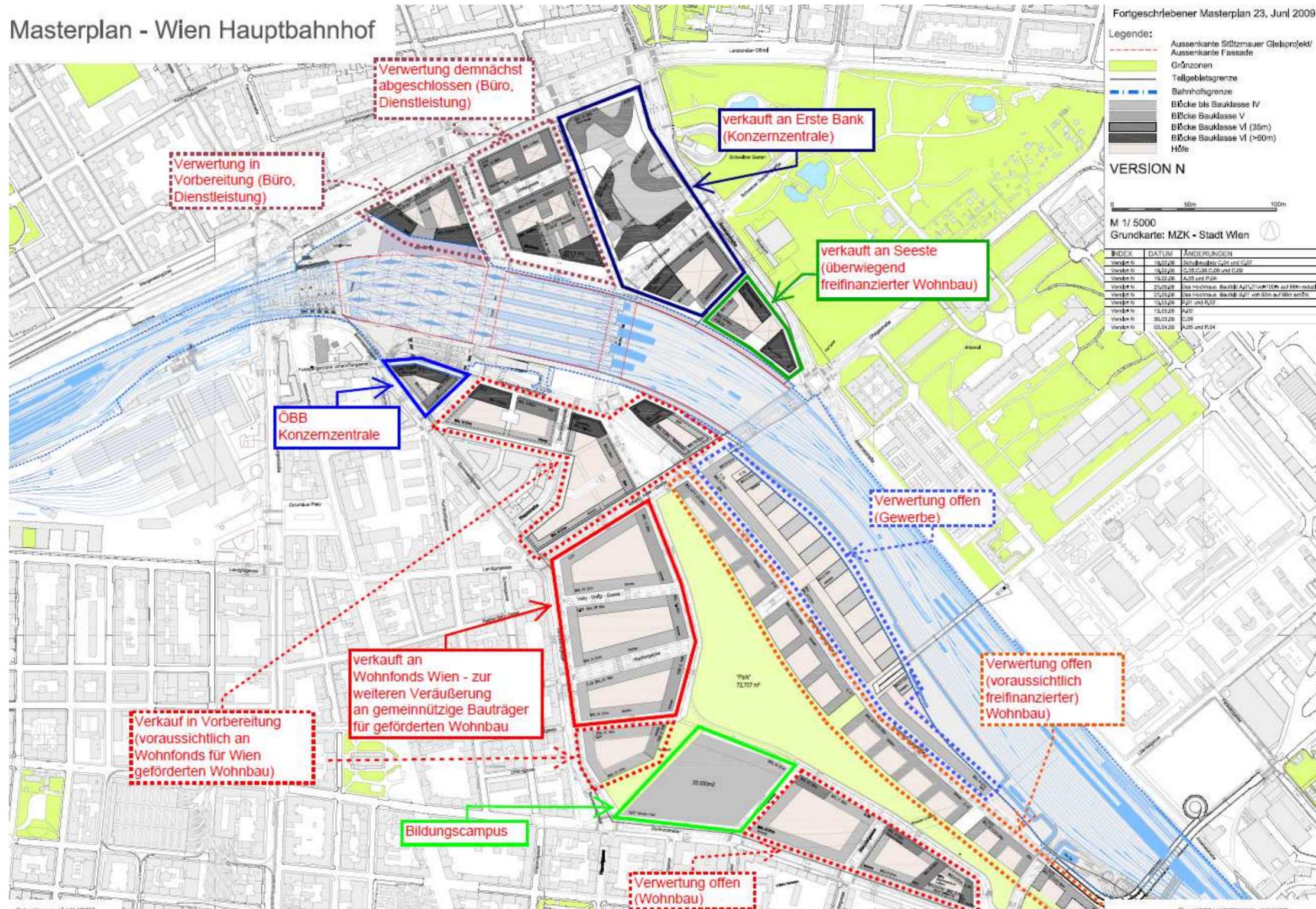
Abb. 54: Hauptbahnhof Wien; Gebiete mit beschlossenem Bebauungsplan (Stand 10. Februar 2007)



Legende:
Quelle: ÖBB

Abb. 55: Übersicht Stand der Verwertung per 18. März 2010

Masterplan - Wien Hauptbahnhof



ÖBB, Information DI Buchner am 18. März 2010

Abb. 56: Modellfoto Hauptbahnhof Wien



Abb. 58: Auszug Flächenwidmungsplan Hauptbahnhof Wien (Plandokument 7766t2 vom 10.10.2006)

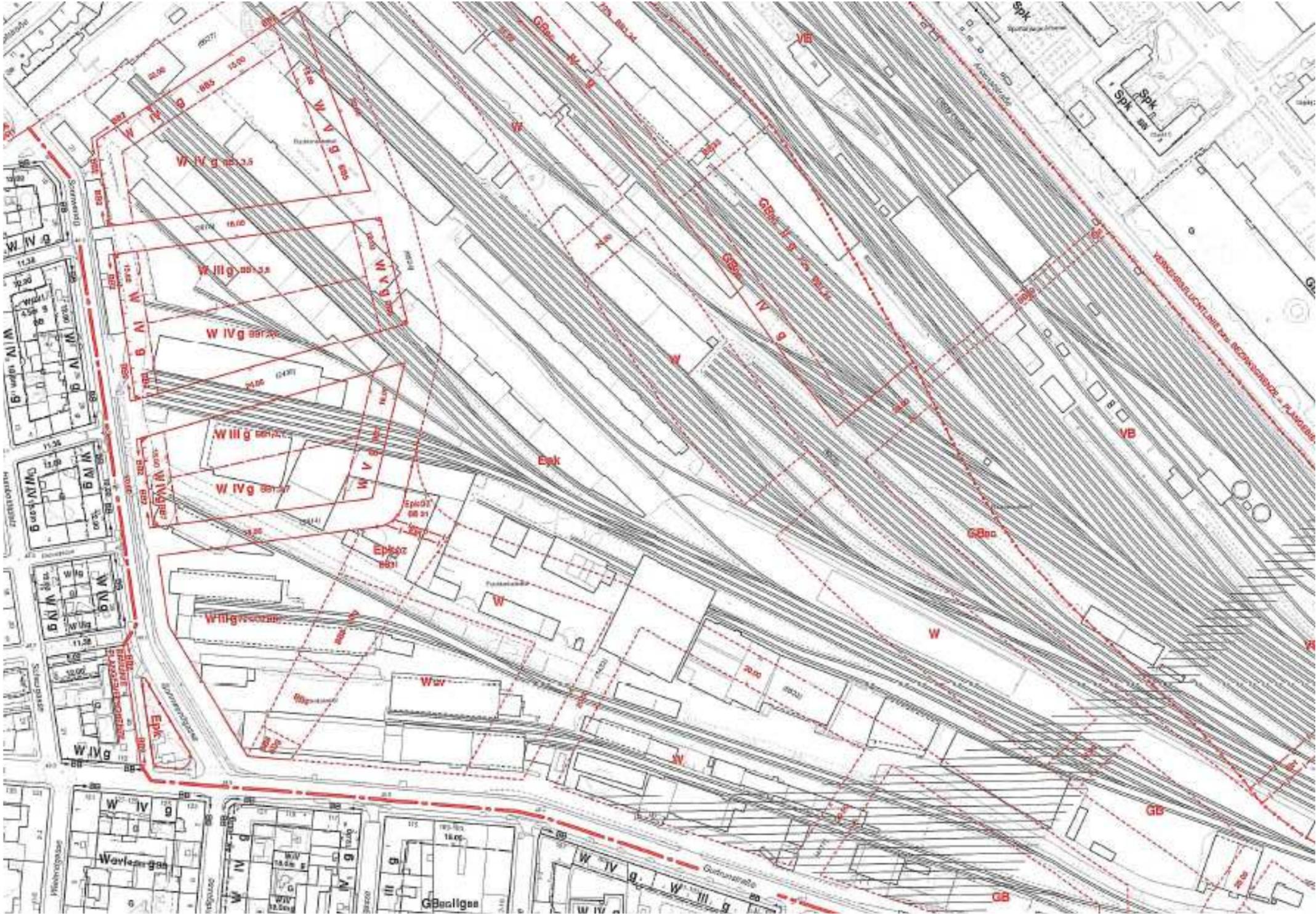
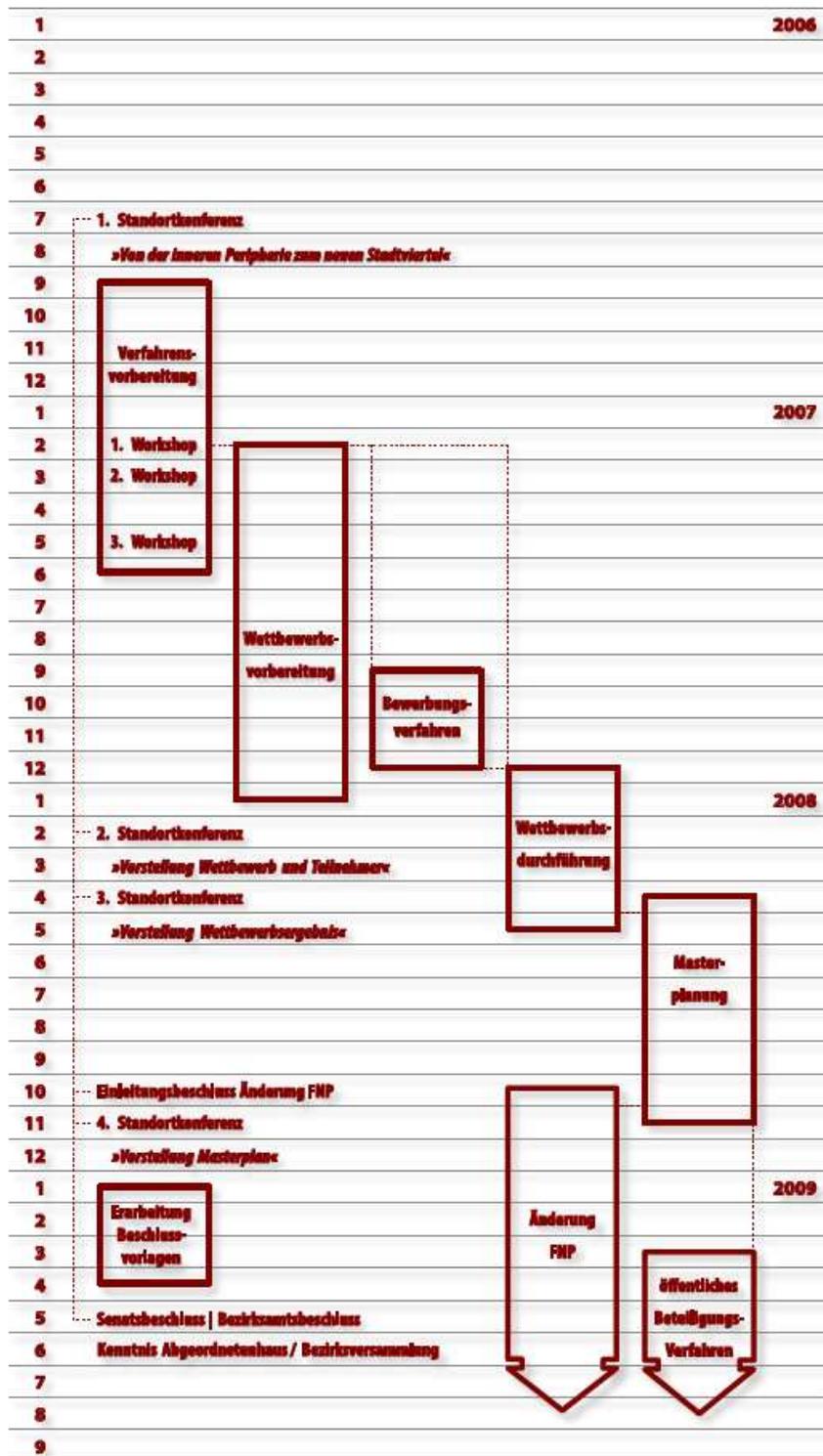


Abb. 59: Zeichenerklärung Flächenwidmungs- und Bebauungsplan

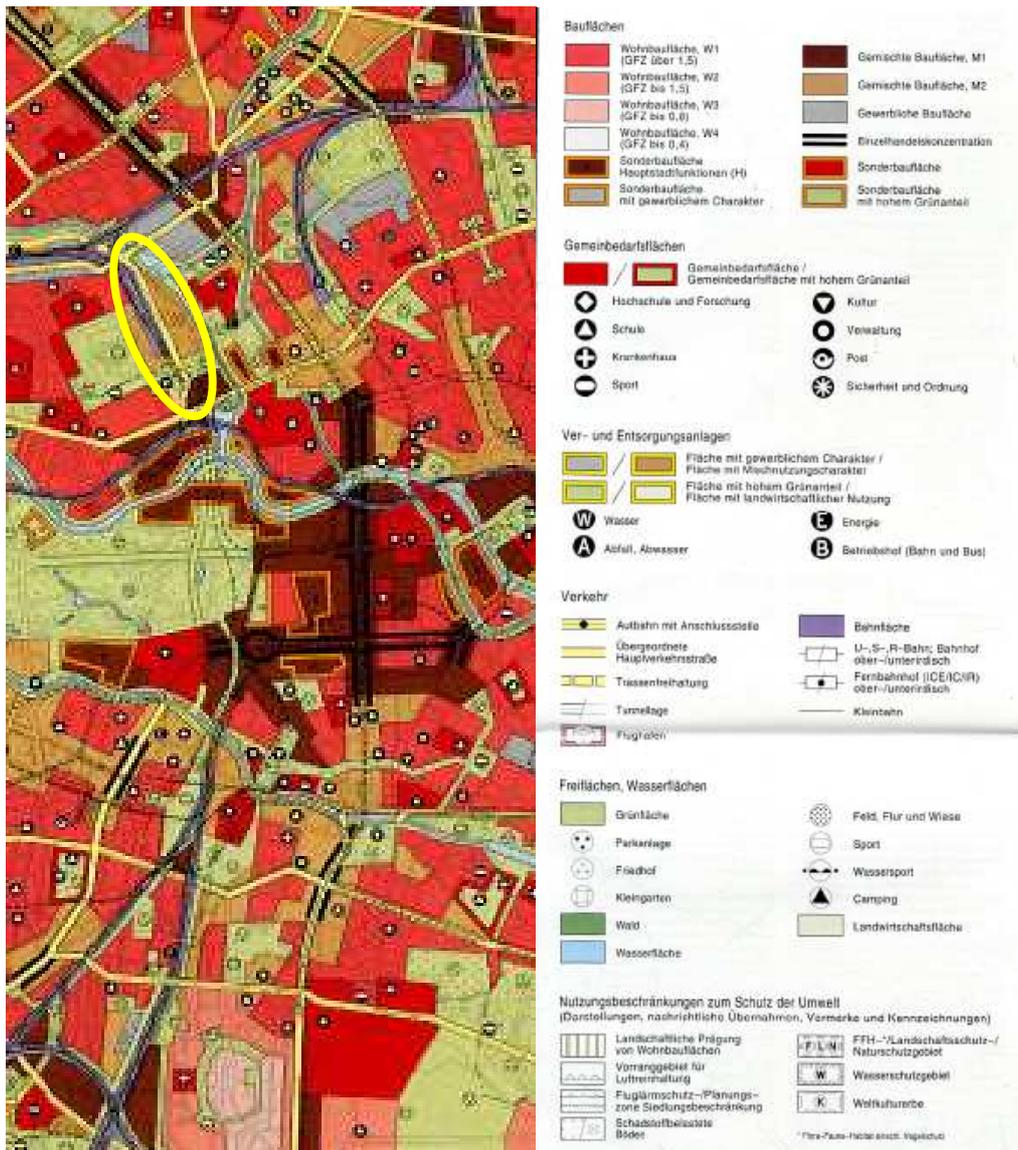
ZEICHENERKLÄRUNG FÜR DEN FLÄCHENWIDMUNGS- UND BEBAUUNGSPLAN und deren Darstellung in der Mehrzweckkarte auf Grund der Wiener Bauordnung		1. September 2007
FLÄCHENWIDMUNGSPLAN (§4)		BEBAUUNGSBESTIMMUNGEN (§5)
GRÜNLAND		FLUCHTLINIEN
Ländliche Gebiete	L	Baulinien
Erholungsgebiete		Straßenfluchtlinien
Parkanlagen	Epk	Verkehrsfuchtlinien
Kleingartengebiete	Ekl	Grenzfluchtlinien
Kleingartengebiete für ganzjähriges Wohnen	Eklw	Baufuchtlinien
Sport- und Spielplätze	Esp	Grenzlinien
Freibäder	Ebd	
Grundflächen für Badehütten	Ebh	
sonstige für die Volksgesundheit und Erholung der Bevölkerung notwendige Grundflächen, z. B.	E Lagerwiese	
Schutzgebiete		Genehmigte HÖHENLAGE
Wald und Wiesengürtel	Sww	für Verkehrsflächen in der ersten Ebene
landwirtschaftliche Nutzung	SwwL	in einer anderen Ebene
Parkschutzgebiete	Spk	
Friedhöfe	F	Genehmigte QUERSCHNITTE
Sondernutzungsgebiete	SN	von Verkehrsflächen mit Schnittbezeichnungen
		Fußweg
VERKEHRSBÄNDER	VB	BAUKLASSEN (§75)
BAULAND		Grenzmaße der Bauklasse VI
Wohngebiete	W	z. B. Gebäudehöhe min. 32m, max. 35m
Wohngebiet-Geschäftsviertel	W gv	I bis VI
Gartensiedlungsgebiete	GS	32 - 38 m
Gartensiedlungsgebiet-Gemeinschaftsanlage	GS GM	
Gemischte Baugebiete	GB	BAUWEISEN (§76)
Gemischtes Baugebiet-Geschäftsviertel	GB gv	offene Bauweise
Gemischtes Baugebiet-Betriebsbaugebiet	GB BG	gekuppelte Bauweise
Gemischtes Baugebiet-friedhofsbezogen	GB F	offene oder gekuppelte Bauweise
Industriegebiete	IG	Gruppenbauweise
mit bestimmter Verwendung oder Nutzungsart (Beschränkung)	IG BS	geschlossene Bauweise
Anwendungsbereich Richtlinie 96/82/EG	IG SI	
SONDERGEBIETE	SO	STRUKTUREN (§77)
gem. §4 Abs. 2D i.a.m. BO F, Wien z. B.	SO Kläranlage	Strukturgebiet
Lagerplätze und Ländelflächen, mit bestimmten Lagerungen (Beschränkung)	SO LL	Struktureinheit
Anwendungsbereich Richtlinie 96/82/EG	SO LL/BS	
Sonstige Grundflächen für die Errichtung bestimmter, nicht unter eine andere Widmung fallende Gebäude bzw. Nutzungen, z. B.	SO SI	Zusätzliche Festlegungen §5(4)
	SO Markt	Soweit sie nicht durch die nachfolgenden Zeichen besonders gekennzeichnet sind
		Schutzzonen
		Wohnzonen
		Verbotzonen nach d. Wr. Garagengesetz
		Einkaufszentren
		Beschränkung der Bebaubaren Fläche
		z. B. auf 100m ² oder auf 100m ² der Bauplatzfläche oder auf 20% des jeweiligen Teiles des Bauplatzes
		100m²
		20%
		[20%]
		Laubgänge
		Arkaden
		Durchfahrten
		Durchgänge
		öffentliche
		öffentliche
		öffentliche Aufschließungsleitungen (Einbauten - Trasse)
		Beschränkung der Gebäudehöhen
		z. B. auf 14m oder auf 67.5m über Wiener Null
		14m
		+67.5m
		Grundflächen für öffentliche Zwecke
		gärtnerische Ausgestaltung
		keine Ein- und Ausfahrten an Fluchtlinien
		Anlagen zum Einstellen von Kraftfahrzeugen
		Verpflichtung der Anlieger zur Herstellung und Erhaltung von Straßen
		§ 53
ZUSÄTZLICHE PLANZEICHEN FÜR ANTRAGSPÄNE BZW. PLANDOKUMENTE		
Grenze des Plangebietes		
Grenze des Bausperregebietes		
Genehmigte und bleibende Bestimmungen (schwarz)		
Aufzulassende, bzw. aufgelassene Bestimmungen		
Beantragte bzw. neu genehmigte Bestimmungen		
Straßencode, z. B.:	Kärntner Straße (02303)	

Abb. 60: Ablauf des Planungsverfahrens Heidestraße vom 1. Workshop bis zum Senatsbeschluss



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2009

Abb. 61: Auszug aus dem Flächennutzungsplan Berlin 1994, inkl. Legende



Aus: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2004

Abb. 62: Grundstücksverhältnisse Projektentwicklungsgebiet Heidestraße, Stand 8. Jänner 2008

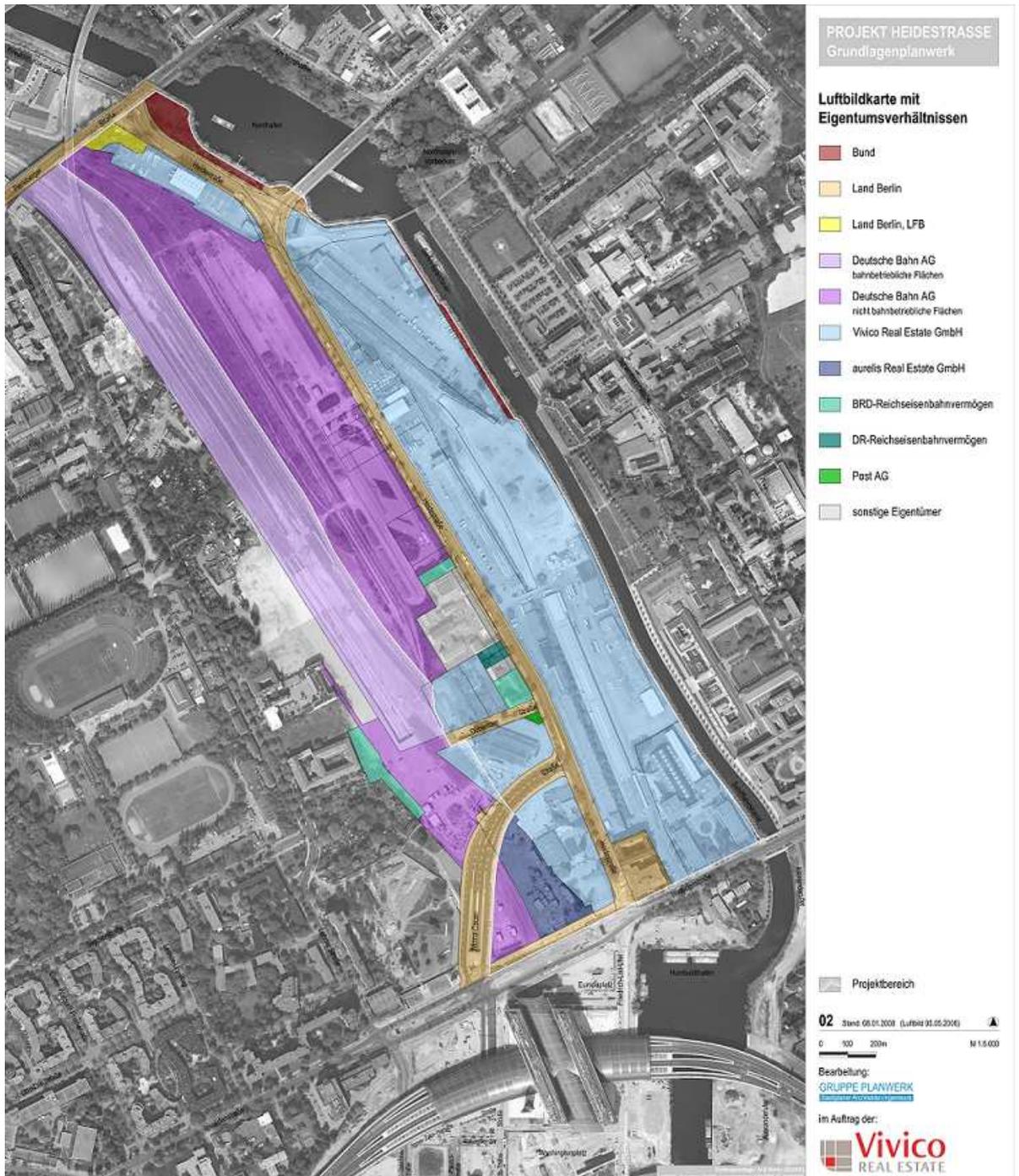


Abb. 63: Masterplan Heidestraße

Masterplan Berlin Heidestraße

Beschluss durch Senat und Bezirksamt am 5. Mai 2009 | Resolution by the Senate and District Administration of May 5, 2009

Nutzungen

Utilization		
	Wohnbaufläche Gebäudekonzepte basieren auf Berliner Flak- und Tauhaufen	<i>Residential areas</i> Building heights are based on Berlin Flak and tower heights
	Gemischte Baufläche Gebäudekonzepte basieren auf Berliner Flak- und Tauhaufen	<i>Mixed area</i> Building heights are based on Berlin Flak and tower heights
	Gemischte Baufläche Gebäudekonzepte basieren auf Berliner Flak- und Tauhaufen + höhergelegene Stadtbänke	<i>Mixed area</i> Building heights are based on Berlin Flak and tower heights and on higher points of the city border
	Kerngebietstypische Fläche Gebäudekonzepte basieren auf Berliner Flak- und Tauhaufen + Hochpunkte	<i>Typical core city area</i> Building heights are based on Berlin Flak and tower heights and on elevated points
	Mischnutzung Kunst-Campus	<i>Mixed use area</i> Kunst-Campus (art campus)
	Übergangsbereich für kerngebietstypische Nutzungen	<i>Transition area for common core city uses</i>
	Bevorzugte Bereiche für Einzelhandel und Gastronomie	<i>Dedicated areas for retail trade and gastronomy</i>
	Überhöhtes Erdgeschoss	<i>Raised ground floors</i>
	Restriktionsflächen Bahnbetrieb	<i>Restricted areas for railway operations</i>
	Hochpunkte-Standorte Lage für Hochpunktbauwerk und -ausprägung kann variieren	<i>Elevated points</i> Position of elevated points can vary and their utilization may vary
	Dichte und Wohnanteil Dichte: 20-30 % Wohnen: 20-30 % (on Future)	<i>Density and residential proportion</i> Density: 20-30% and residential proportion (on Future)

Erschließung

Public Infrastructure		
	Hauptverkehrsstraßen offentlich	<i>Main public thoroughfares</i> Public Infrastructure
	Anlieger- und Sammelstraßen offentlich	<i>Access- and collector roads</i> Public
	Durchwegung öffentlich / privat – flächenkatalysiert	<i>Walkways</i> Public-private – catalyzed
	Platzflächen mit überörtlicher Durchwegungsfunktion	<i>Public squares</i> With regional throughway functions
	Platzflächen mit lokaler Durchwegungsfunktion	<i>Public open spaces</i> With local throughway functions
	Stadträumliche Verbindung	<i>Urban connection</i>
	Stadträumliche Verbindung optional	<i>Urban connection</i> optional
	Wasserwege	<i>Waterways</i>
	S-Bahn-Haltestelle	<i>S-Bahn (urban railway) stop</i>
	Zugang zu potenzieller S-Bahn-Haltestelle	<i>Access to potential S-Bahn (urban railway) stop</i>
	U-Bahn-Haltestelle	<i>U-Bahn (subway) stop</i>
	Hauptbahnhof Berlin	<i>Berlin central station</i>

Freiraum

Urban Spaces		
	Bestehende Grün- und Freianlagen	<i>Existing green and open spaces</i>
	Neue Grün- und Freianlagen Übergangsbereich, überhöhter Grünzug u. a.	<i>New green and open spaces</i> Transition area, elevated green belt, etc.
	Stadträumliche Freiflächen mit hoher Nutzungsdichte	<i>Urban free spaces</i> With high utilization density
	Gestaltungsschwerpunkt Orte mit besonderer Bedeutung	<i>Design focus</i> Locations with special significance
	Verbindung Dübelgrüner Grünzug	<i>Connection</i> Dübelgrüner green belt
	Maßgebliche Raumkanten Bahnhofsvorplatz	<i>Defining street walls of the station forecourt</i>

Bestand

Existing structures and buildings		
	Kulturelle Nutzung	<i>Cultural utilization</i>
	Gebäude	<i>Buildings</i>
	Bahnflächen	<i>Railway areas</i>
	Schule als Standort im Bereich der Haltestelle Lehrer-Stühle in zu berücksichtigen	<i>Schools</i> A location in the area of the station/ Teacher's chairs to be included

Masterplan – Legende | Master plan – Symbols



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, 2009