



Arbeitsgruppe „Nutzungsmischung vor dem Hintergrund des sozialen und technologischen Wandels“

ZUSAMMENFASSUNG TEIL 1

DATUM: Dienstag, 01. 03. 2016, 14-16 Uhr

ORT: TU Wien, Karlsplatz 13, Stiege 1, 3. Stock, Raum AA0348 „ZS 15“

PROGRAMM:

- Impulsvortrag „Sozialer Wandel und Nutzungsmischung – Zur Zukunft der Arbeit zwischen Anspruch und Realität“ (Sabine Gruber)
- Impulsvortrag „Die Stadt nach der Arbeit – Neue Produktionsmethoden und die Folgen für unser Zusammenleben“ (Andreas Rumpfhuber)
- Gruppendiskussion „Neue Arbeitsverhältnisse: Chancen und Herausforderungen für die Stadtentwicklung“

Der Impulsvortrag über die Zukunft der Arbeit zwischen Anspruch und Realität von **Sabine Gruber**, Sozialwissenschaftlerin und Gemeinwesenentwicklerin, verortet die Ursachen des Arbeitswandels in wirtschaftlichen Zusammenhängen. Gruber hinterfragt dabei das weitverbreitete Festhalten am Grundsatz des Wirtschaftswachstums, welches sich immer weniger zur weiteren Steigerung der Lebensqualität und zur Sicherung von Arbeitsplätzen eignen würde. Gegentrends zeichnen sich ab und finden vor allem bei der jüngeren Generation immer mehr Anklang. Zugleich verweist sie auf eine Reihe unangenehmer Folgen, die mit dem Wandel der Arbeitswelt einhergehen und sich bereits heute als Realitäten manifestieren. Die infolgedessen komplexer werdenden Anforderungen an Räume fasst die Sozialwissenschaftlerin anhand von zwei Thesen zusammen: Es bedürfe „**robuster Wohnräume**“ sowie eines „**binnensegregierten Wohnumfeldes**“. Eine Zusammenfassung des Vortrags liegt als Handout vor.

Im Anschluss an das sozialwissenschaftliche Referat präsentiert **Andreas Rumpfhuber**, Architekt und Architekturtheoretiker, ein Bild von der „Stadt nach der Arbeit“ und skizziert darin deren neue Produktionsmethoden und die Folgen für das urbane Zusammenleben. Rumpfhuber unterstreicht in seinem Impulsvortrag die Bedeutung der Nutzungsmischung für die Entwicklung von Neubaugebieten, insbesondere die hiermit verbundenen emanzipatorischen bzw. gesellschaftlichen Potenziale. Mit dem Beispiel der Industrie 4.0 verweist der Architekt aber auch auf eine bereits Realität gewordene Welt, in welcher die Arbeit des produzierenden Gewerbes als auch die



Belegungspolitiken im Wohnbereich (z. B. IBA-Modell in der Schweiz) oder gemeinschaftlicheren Nutzungsformen im Mobilitätsbereich (z. B. car sharing, city bike inkl. Option Lastenrad), arrangieren.

Auch im kleineren Segment des frei finanzierten Wohnbaus werden **Räume zur gemeinschaftlichen Nutzung** sehr gut angenommen. Die Erfahrung zeigt, dass insbesondere Räumlichkeiten für das gemeinsame Kochen und Feiern, für Erholung, Gesundheit und Rekreation (z. B. Sauna, Fitnessraum) stark nachgefragt werden, kaum hingegen zusätzlich anmietbare Büroarbeitsräume weniger stark nachgefragt werden (bei Kosten von 5 bis 10 Euro pro m² und Stunde, welche von den Anbietern im Hinblick auf die relativ einkommensstarke Bewohnerschaft als moderat eingeschätzt werden).

Die Entwicklung zeitgemäßer Stadtquartiere lässt in der Umsetzung beachtliche Ressourcen frei werden, das zeigt auf anschauliche Weise etwa das neue Leitbild für das Areal Nordbahnhof Wien entlang der plakativ als „Ressourcen-Coup“ vorgestellten Innovationen. Erst langsam entwickelt sich hingegen ein gesellschaftlicher Konsens darüber, wie diese neuen Spielräume genutzt werden können und wem diese Ersparnisse schließlich zugute kommen sollten (z. B. weniger Stellplätze unter den Gebäuden, weniger herzustellende und zu pflegende Straßenflächen, weniger zur Schau gestellte sondern mehr von BewohnerInnen mitgestaltete und -genutzte Grün- und Freiräume).

Eine **neuartige Form der Flexibilität** wird von den Teilnehmenden mehr noch als im Wohnbereich **im Gewerbe** verortet. Gewerbeflächen werden heute nahezu ausschließlich angemietet. Die Vermittlung von Eigentumsflächen an Gewerbetreibende gestaltet sich umso mehr als sehr problematisch. Daher wird besonders in diesem Segment nach alternativen/kreativen Lösungen gesucht. Zugleich zeichnet sich kaum ein Abweichen von traditionellen Renditeerwartungen ab. Die Suche beschränkt sich noch vorwiegend auf Nutzungen, die in das auf alle Räume verteilte Zinsschema passen.

Auch im Bereich der Raumordnung, in der Flächenwidmung und Bebauungsplanung werden Spielräume verortet, allerdings nicht vertieft besprochen. **Eine Umwidmung von Gewerbe auf Wohnen, wird festgehalten, sei in sozialer als auch in technischer Hinsicht leichter umsetzbar als in umgekehrter Richtung.**

Aus Perspektive einer tendenziell technikaffinen Wirtschaftsförderung werden die kritischen Impulsvorträge durch eine Reihe konstruktiver Fragestellungen erweitert: **Was benötigt Wien als zukunftsfähiger Standort der Technikentwicklung? Wie lassen sich negative Folgen des Wegrationalisierens durch intelligentes Verschieben von Tätigkeiten vermeiden bzw. vermindern? Wie können Produktionshallen gestaltet werden, wenn keine Menschen mehr darin arbeiten, und wo könnten sich diese überall befinden?** Konsens gibt es darüber, dass der



technologischer Wandel auch Chancen bietet und neue Freiheiten kreativ genutzt werden könnten. Neue Formen der Arbeit erfordern einerseits robuste, aber häufig auch zielgruppenspezifische und kontextbezogene räumliche Angebote (z. B. im Hinblick auf die Unternehmensgröße, die Entwicklungsphase oder den Bedarf nach Vernetzung bzw. Außenwahrnehmung).

Viele **soziale Aspekte** von Arbeit könnten dabei eine wichtige Rolle spielen wie etwa die Betreuung von jungen und alten Menschen, die Beschäftigung mit anderen Menschen, das Pflegen von Freundschaften, das Erteilen und Empfangen von Ratschlägen, gemeinschaftliches Nutzen von Räumen.

Das **Konzept des Teilens** ist nebst sozialer auch von wirtschaftlicher Bedeutung. Knappheit und Fülle kennzeichnen den Status quo der heutigen Stadtgesellschaft. Die beiden Begriffe definieren ein Spannungsfeld, in welchem sich soziale Gegensätze widerspiegeln. Damit teilweise verbunden spielt auch das (Raum-)Konsumverhalten bzw. der Lebensstil eine Rolle: Was und wieviel wird jeweils (alleine) benötigt? Wann wird was benötigt? Was lässt sich (wann) teilen? Was lässt sich (wie und wann) weitergeben? Kollektive od. tradierte „Ängste“ bzw. „Bedenken“ stehen dem Tauschen in Bereichen des Wohnens und auch des Arbeitens bzw. des Gewerbes entgegen, z. B. die Angst vor Haftungen, die Angst vor Fremden. Ein kollektives „Umdenken“, eine Übersetzung kleiner Pilotprojekte in eine breitenwirksame Umsetzung wäre erforderlich.

Und schließlich wird von den TeilnehmerInnen die **Vielfalt an Wahrnehmungen und Erfahrungsmöglichkeiten als Mehrwert von Nutzungsmischung geschätzt**. Dabei reicht die Bandbreite ganz im Sinne der „self service city“ von einer materiellen Anreicherung der in vielen Bereichen „immateriell“ erscheinenden „Wissensgesellschaft“ durch neue Formen der Raumeignung (wie gruppenspezifische Gestaltungen und Nutzungsexperimente) oder alternative ökonomische Konzepte (wie Tauschgeschäfte im Stadtteil) bis zur Rückführung landwirtschaftlicher (Klein-)Nutzungen in den städtischen Raum (z. B. in den Park).

Die vielfältigen Veränderungen des Wohnens und Arbeitens sind für die zeitgemäße Stadtentwicklung in ihrer komplexen Wechselwirkung und auf verschiedenen Ebenen (Makro-, Meso-, Mikroebene) von Relevanz. Festgehalten wurde in der Diskussion etwa, dass eine Verteuerung des Wohnens unmittelbar zu einer stärkeren Abhängigkeit von Erwerbsarbeit führen kann. Eine Reduktion von Erwerbsarbeit (z. B. durch neue Technologien) wiederum geht häufig mit einer Verringerung von Erwerbseinkommen und geringerem finanziellen Kapital für das Wohnen einher. So lassen sich Fragen wie jene nach der Leistbarkeit (etwa im Stadtgebiet) nur über einen möglichst ganzheitlichen Ansatz sinnvoll bearbeiten. Die möglichen und tatsächlich gelebten Raumnutzungen spielen im Rahmen des sozialen und technologischen Wandels eine entscheidende Rolle.



Der Trend zur Arbeit in der eigenen Wohnung setzt sich fort. Die zunehmende Verbreitung der IKT-Services spielt dabei nicht nur im Hinblick auf die Entwicklung der Homeoffices eine wichtige Rolle, sondern beeinflusst auch unmittelbar soziale Interaktionen in der Nachbarschaft und darüber hinaus. In einem umfassenderen, lebensweltlichen Verständnis von Arbeit nimmt die Wohnung einen noch zentralen Stellenwert ein. Welche gesellschaftliche Wertschätzung erhalten heute Formen sogenannter Nicht-Erwerbsarbeit und wie wird diese Wertschätzung etwa in der baulichen Umsetzung räumlicher Strukturen im Stadtteil in Wert gesetzt? Die Tatsache, dass immer mehr Menschen (zumindest teilweise) von zuhause aus arbeiten, führt zu neuen Herausforderungen und Chancen in der Stadtentwicklung. Die Entwicklung der schematisch diskutierten Veränderungen wird in vielen Fällen nicht von heute auf morgen möglich sein, sondern über einen längeren Zeitraum angelegt werden müssen.

FLIPCHART-DOKUMENTATION

- Positive Aspekte → Nachnutzung Produktionshallen etc.
- Alternative Formen der Arbeit (Integration in die Städte)
- Care-Arbeit
- Erwerbsplätze neu denken
- Landwirtschaft – Kleinanbau
- Herstellung von Gütern (Repair Café etc.)
- Aufbrechung der Institutionalisierung
- Regionale Kreisläufe – nicht monetär
- Arbeitszeit → Lohn → Ausgaben ->> Leistbarkeit?
- Raumressourcen nutzen (Wohnungstausch, Mehrfachnutzung etc.) → Ängste vorhanden → Umdenken
- Konsumverhalten
- Unterschiedliche Szenarien -Y je Impulsgeber
- Utopie: Landwirtschaft und Produktion
- Räumliche Strukturen?
- Lange Zeiträume – Wer sind die Nutzer?
- Bandbreite anbieten
- Prozesse ansehen
- Leerstand – Ökonomische Faktoren
- Gemeinschaftsräume, anmietbare Büroräume
- Smart Wohnungen, Hoteleinheit
- Mobilitätsverhalten
- EG-Zone Eigentum/Miete
- Wirtschaftliche Stellhebel → Förderung Nutzungsmischung



- Wie kann EG-Zone genutzt werden?
- Gemeinnützige Wohn- und Arbeitsgenossenschaft
- Wohnungsverbund in Frage stellen
- Wohnungstypen ändern
- Belegungsvorgaben Schweiz
- Vermittlung des Projektes

WEITERE STICHWORTE zum Wandel der Arbeitswelten

- Veränderungen von Arbeit in den Bereichen Markt/Betrieb und Familie/Haushalt
- Umstrukturierungen im Sozial-, Arbeits-, Steuer- und Eherecht
- Erosion des Normalarbeitsverhältnisses, zwar weiterhin Primat, aber eher Norm als Normalität
- Neue Chancen zur Gestaltung des Geschlechterverhältnisses, Neuverteilung produktiver und reproduktiver Aufgaben, Neuverteilung der Arbeitsergebnisse
- Steigende Unsicherheit durch variablere Arbeitsverhältnisse (flexiblere, erfolgsorientiertere Vertragselemente; prekäre Beschäftigungsverhältnisse; Erosion der Bindungskraft, des sozialen Zusammenhalts)
- Inwertsetzung unbezahlter produktiver Tätigkeiten
- Bedürfnisse der Zukunft: Bildung, Pflege, Fürsorge, soziale Einbeziehung, Zuwendung, Überwindung von Einsamkeit
- Vielfältige Co-working-Ansätze von Selbstausbeutung über soziale Szenen bis hin zu pädagogisch ganzheitlichen Ansätzen
- Neue Räume durch neue Technologien und gesellschaftliche Praktiken wie etwa Soziale Medien



ökologisch nachhaltigere Mobilitätsweisen zu vollziehen. Im größeren historischen Zusammenhang sind **modernistische verkehrsplanerische Konzeptionen auf unterschiedlichsten Maßstabsebenen nach wie vor dominant**. Trotz jüngster Anzeichen einer Trendwende sei das Automobil immer noch das verlängerte Wohnzimmer der ÖsterreicherInnen. Die tatsächlichen ökonomischen Kosten des privaten PKW werden dabei sowohl in der Haushaltsökonomie als auch im politischen Diskurs weitestgehend ausgeblendet. Auf makrostruktureller Ebene verweist der Verkehrsexperte auf eine Reihe von Trends, die auf einen weiteren Anstieg des motorisierten Verkehrs hindeuten, etwa der **Ausbau von Großmärkten, Einkaufs- und Logistikzentren, die Liberalisierung von LKW-Fahrten, und auch die Zunahme von Car-Sharing-Angeboten** wird etwa im Hinblick auf die Förderung der menschlichen Bequemlichkeit kritisch gesehen.

Für das Sondierungsgespräch über die Bedeutung der Mobilität für eine zeitgemäße Nutzungsmischung und vice versa wurden vom Mischung: Possible!-Team folgende Fragen vorbereitet (deren umfassende Beantwortung nicht Ziel der Veranstaltung war):

- Was ist „mischfähig“ aus Mobilitätsperspektive und wie sollte hier eine nachhaltige Verkehrsplanung aussehen und umgesetzt werden?
- Welche Formen der Mobilität sind „problematisch“ und sollten aus Gründen der Nutzungsmischung dennoch im Stadtteil bleiben?
- Wie gestaltet sich urbane Mobilität im digitalen Zeitalter, welche Trends sind zu berücksichtigen?
- Entgrenzung Wohnen und Arbeiten, Zeit/Ort, Masern als Antwort?, Wie re-agierte die Verkehrsplanung?
- Entgrenzung der Lebensstile; Vereinbarkeit Beruf/Familie
- Was muss als Nicht-Wohn-Funktionen. in der Stadt bleiben?
- Welche Formen des produzierenden Gewerbes sind aus verkehrsplanerischer Sicht möglich? Verkehrsarmes Gewerbe? Verkehrsknotenpunkte und innerstädtische Verteilerzentren?
- Welche Mobilitätstrends sind bereits in der heutigen Planung zu berücksichtigen?

Die Diskussion in Stichworten:

Differenzierung

- Wovon reden wir? Innerstädtisches Gebiet (Abnahme KFZ) vs Stadtrand/Flächenbezirke (Zunahme KFZ)
- Wie können wir sanfte Mobilität in neuen Stadtteilen stärken?
- Mischung von Wohnen und Arbeiten führt nicht per se zu weniger Mobilität, weil Menschen insbes. aufgrund der flexibleren Verhältnisse am Arbeitsmarkt potenziell nicht (immer) auch vor Ort einer (Erwerbs-)Arbeit nachgehen (können)
- Mobilität beginnt an der Wohnungstür, d.h. bereits hier braucht es alternative Angebote, wobei die Bequemlichkeit des Menschen (als Barriere hinsichtlich nachhaltiger Verhaltensänderung) mit berücksichtigt werden muss.



- Technologischer Wandel und Lieferverkehr: Internetbestellung erzeugt mehr Verkehr (Dystopie oder alternatives Geschäftsmodell: „Food-Trucks“ als neue Greissler)
- Kleinteiligkeit und Lieferverkehr: immer kleinteiligerer Lieferverkehr führt zu immer längeren Lieferstrecken. Verteilerzentren im Stadtumland verstärken Lieferverkehr (dzt. viel Forschung und Forschungsförderung im Bereich Services und Logistik; A. Käfer sieht diese Entwicklung kritisch).
- Kostenwahrheit!; Politik; Was kostet wieviel? Wer bezahlt was?

Bad practice / Lernen für die Zukunft

- Bad practice: Kompletter Verzicht auf Nordwestbahnhof als Frachtenbahnhof, weil die Verkehrsinfrastruktur ideal für Belieferung des Stadtzentrums gewesen ist
- Bad practice: Mobilitätskonzepte scheitern tlw. an Raumordnungsgesetzen (z. B. NÖ Bauordnung)

Good practice / Maßnahmen zur Förderung von Verhaltensänderung im Mobilitätsbereich

- Good practice: Mobility Point in Kombination mit Stellplatzregulativ (Prefektastraße, Betreuung Raum & Kommunikation); Mobility Point ist neue KFZ-Werkstatt (und damit auch neue Art von Gewerbe in der Stadt)
- Good practice: Seestadt Wien; aber Enklave in Flächenbezirk mit wachsenden PKW-Anteilen
- Good practice: Innovative Entwicklungen im Güterverkehr, z. B. Containerkonzepte für Lastenrad inkl. Sharing-Modelle (Experiment in Seestadt)
- Good practice: Getränkefachhändler am Nbhf; sollte nicht abwandern z. B. nach Inzersdorf, würde zu mehr Lieferverkehr in Innenstadt führen
- Weitere noch ausdifferenziertere Möglichkeiten, Anreize zu setzen.
- Neue Konzepte wie „Mitwachsende Sammelgarage“ (Konzept von A. Käfer)
- Auf Lernfähigkeit der Menschen setzen: Bewusstseinsbildung: Gute Beispiele motivieren (z. B. Lastenräder); Info(material) beim Wohnbezug (und Chipkarte für Mobilitypoint)
- Barrieren erkennen, z. B. dass „die ÖsterreicherInnen“ bzgl. Veränderung in Richtung Nachhaltigkeit Anspruch und Realität nicht vereinen können, weil die Mentalität „Geiz ist geil!“ zu weit verbreitet ist und direkt im PKW-Verkehr zum Diskonter mündet.
- Idee Mobilitäts-Querverbund: Kooperative Mobilitätsservices/Flotte z. B. am Nbhf; wäre das machbar?! Problem des Flottensharings sind u.a. passende Versicherungsmodelle
- Nähe Wohnen – Arbeitsplatz (kurze Wege): (1) Bevorzugung von Firmenangehörigen bei Wohnungsvergabe; (2) lokale Jobbörse
- Was braucht die Nutzungsmischung? (Gewerbe): (1) Car sharing je Nutzungsfunktion bzw. im Nutzungsverbund für Gewerbe (Woche) und BewohnerInnen (W-Ende); (2) Nachhaltigkeit als Imagefaktor
- Gewerbehöfe? Beispiel München funktioniert.



- Potenzial von Lastenrädern (Transport bis 250 kg); Wie transportieren wir die Mineralwasserkiste?
- Abstellmöglichkeiten für Rad und Anhänger
- Container für Lastenräder entwickeln
- „Alte Nutzungen“ (Verteiler in der Stadt) nicht verdrängen (an den Stadtrand)
- Mobilitätsangebote statt Zwang
- Finanzierung durch Mobilitätsfonds?
- Mobilität in AG Prozessdesign von Mischung: Possible! miteinbeziehen
- FAZIT: Drei zentrale Erkenntnisse: (1) Angebote schaffen; (2) Differenzierung zwischen Güter- und Freizeitverkehr; (3) Sharing ist das neue Besitzen

WEITERE INFORMATIONEN

- Website der MO.Point GmbH: <http://mopoint.at/>