

Neue Mobilität – auch in den Köpfen?

Eher motorisiert oder autofrei? Diese Glaubensfrage beschäftigt seit langem die Planer von Wohnbauten. Im Rahmen des 59. Symposiums zur Zukunft des Wohnens zeichnete sich ein mobiles Umdenken jedenfalls in urbanen Räumen ab. Der Schauplatz – die Wiener Seestadt Aspern – präsentierte sich dafür als animierendes Terrain.

ERNST KOCH



- 1 / Eindeutige Anreiseweise, U-Bahn-gefördert
- 2 / Der neue Moderator und passionierte Radfahrer Eric Frey im Diskurs mit den Gemeinderäten Christoph Chorherr und Alexander Pawkowicz
- 3 / Erläuterte Mobilitätskonzept: Gerhard Schuster, Wien 3420 Aspern Development AG
- 4 / „Dynamischer Prozess der Veränderung“: Günther Ogris, SORA
- 5 / „50 Prozent öffentlicher Raum“: Alexander Kopecek, Mobilitätsfonds Aspern
- 6 / „Auto in unserer Region unverzichtbar“: Herwig Pernsteiner, ISG
- 7 / „Fokussierung auf Stellplätze noch sinnvoll?“ Harald Frey, TU Wien



Foto: Robert Newald

Nach eigenen Angaben auf die Eingangsfrage sind gut zwei Drittel der Teilnehmer „autofrei“ zum Tagungsort, dem Asperner Technologiezentrum, angereist. Der neue Moderator Eric Frey sogar per Rad, die Mehrheit wohl per U-Bahn, die direkt in das Herz des bisherigen Baugeschehens der Seestadt führt. Von hier aus verspreizt sich das Konzept der kurzen, zumeist nicht mehr als 300 Meter dauernden Wege zu Stellplätzen, ersten Geschäften, Fahrradstation, Gastronomie oder zu einem gerade entstehenden Hochgaragenhaus.

In Summe also eine gute, Öffi-geförderte Anreiseweise, wenn sie auch nicht ganz dem umfassenden, im Laufe des Symposiums präsentierten Zahlenmaterial entspricht. Als Vorgabe des Seestadt-Masterplans definierte Gastgeber Gerhard Schuster – Vorstandsvorsitzender der 3420 Aspern Development AG – einen Modal-Split von 30 Prozent Rad- und Fußmobilität, 40 Prozent öffentlicher, 30 Prozent motorisierter Verkehr. Die eingeschlagene Parkraumstrategie in Kooperation mit einem Mobilitätskonzept kämen bei der zugezogenen Bewohnerschaft angesichts einer Zufriedenheitsquote von 82 Prozent „gut“ oder „sehr gut“ an. Bereits 53 Prozent können auf den Pkw verzichten, 60 Prozent belobigen die öffentliche Verkehrsbindung.

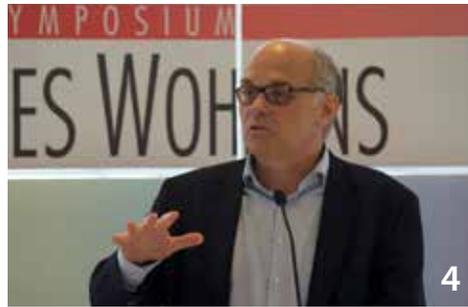
Für ganz Österreich gültige Tendenzen illustrieren noch deutlicher, dass sich

das Bild einer „verkehrsgerechten Stadt“ größtenteils aus den Köpfen verabschiedet hat – meinte Architekt Hubert Hermann: Laut Günther Ogris vom Sora-Institut wollen nur mehr elf Prozent der Unter-30jährigen ihre Wege per Auto erledigen – ein „dynamischer Prozess der Veränderung“, der allerdings den auch soziokulturellen Pendlerverkehr aus dem Umland großer Städte noch nicht ganz erreicht.

In Wien selbst, so analysierten die Experten, habe die individuelle Kfz-Nutzung innert 20 Jahren von 40 auf 27 Prozent abgenommen. Anders dargestellt werden derzeit 80 Prozent der Wege ohne Auto zurückgelegt, erläuterte Angelika Winkler, Leiterin des Referats Mobilitätsstrategien in der MA 18. Dieser Realität steht jedoch gegenüber, dass 60 Prozent der Straßen „den Autos gehören“, diese jedoch zu 98 Prozent bloß „stehen“ würden und mit 28 Prozent Parkflächen im öffentlichen Raum ein vergleichsweise hoher Anteil besetzt sei. Winkler empfiehlt ein Paket aus Alternativen von Fuß- und Radwegen bis hin zu Parklets, aus dem auch ihr späterer präsentierter Tischtischslogan „Ohne Mix geht nix“ resultierte (siehe anschließende Übersicht).

Komfort versus Ökologie

Österreich ist bekanntlich nicht nur aus wahlpolitischer Sicht von einem Stadt-Land-Gefälle geprägt, das den Direktor der gemeinnützigen Innviertler ISG



Herwig Pernsteiner zu einer Kontrastanalyse veranlasste, dargestellt anhand zwei personalisierter Beispiele in Braunau und Umgebung: Berufstätige Bewohner mit drei, vier Wegen täglich, durchschnittlich jeweils 30 Kilometer weit. „Hier gibt es keine U-Bahn, keinen Fahrradverleih etc. In dieser Region ist ein eigenes Auto unerlässlich“. Dass Pkw-Nutzung und Garagenplatz Kostenfaktoren darstellen, sei in solchen Situationen den Kunden bewusst, aber unumgängliche Tatsache. Notwendigkeit, aber auch Tradition stehe dabei im Spannungsfeld zu Wirtschaftlichkeit, der nicht unwesentliche Faktor „Komfort“ in jenem zu Ökologie.

Konkret wohnpolitisch schreibt die oberösterreichische Bauordnung zumindest zwei Pkw-Stellplätze pro Wohnung vor, mit Varianten je nach Bauvorhaben und Lage. Pernsteiner sähe diese Frage lieber als Angelegenheit zwischen Nutzern, Planern, und Bauträgern abgehandelt. Als Tatsache anerkannt wurde auch von anderen Symposiumsteilnehmern, dass „jedes Mobilitätskonzept von der Region abhängig ist“. Grundlegende Verhaltensänderungen – wie sie zum Tagungseinstieg ventiliert wurden – müssten sich in den Ländern auf städtische Ballungszentren wie Linz, Graz, Innsbruck konzentrieren.

Als Knackpunkte auf dem Weg zu mehr Aufenthalts- anstatt motorisierter Mobilitätsqualität kristallisierten sich einige Faktoren heraus:

- Fokussierung auf Stellplatznotwendigkeiten. Wien hat zwar seit einiger Zeit die Verpflichtung auf durchschnittlich 0,8 pro Wohnung reduziert, dennoch diagnostiziert etwa der Verkehrsplaner Harald Frey (TU Wien): „Wir bauen nach wie vor zu viele und diese bauen wir nach wie vor falsch.“ Als Musterbeispiel hierfür wird die Pendlersystematik angeführt – wo am Abfahrts- wie auch am Zielort Parkplätze zur Verfügung stehen, lockt kein Umstieg vom Pkw. Wohnpolitisch wird von zahlreichen Planern nicht zuletzt angesichts massiver Leerstandsprobleme höhere Eigenverantwortung der Bauträger gewünscht, die ja wissen, wo genau sie aktiv sind und welche Kundenwünsche herein-



kommen: „Wir könnten viel weniger Stellplätze bauen“, so etwa Martin Orner von der EBG stellvertretend.

- Neuordnung im öffentlichen Raum. Die Parkraumbewirtschaftung treibt mitunter sonderliche Blüten, wird vielfach konstatiert – andere Städte gingen diesbezüglich alternative Wege abseits von dauerhaften Stellplätzen oder überhaupt ohne verpflichtende Pkw-Unterbringung. Begrünte und belebte Nutzungen werden präferiert. Jede Fahrbahn bilde eine Barriere nicht zuletzt für Kinder, daran erinnert etwa Verkehrsplaner Frey.

- Revival für Hochgaragen. Das in Wien etwa „am Hof“ bereits historische Konzept der PKW-Stapelung in Hochgaragen erlebt gerade in der Seestadt Aspern oder auch im Sonnwendviertel eine Wiederbelebung, und zwar aus guten Gründen: Die Kosten sind niedriger als im Tiefbau, sie sind transparenter im Zugang, notfalls auch ökonomischer demontierbar, Dachflächen wären zudem sozial oder kulturell nutzbar. Hochgaragen können zudem „schön gestaltet sein“, animiert etwa Architekt Hubert Hermann, jüngere Beispiele u.a. in Leipzig oder Miami anführend. Hervorgehoben wird zudem ein Asset, eine freundliche, nutzbare Ausgestaltung der Erdgeschoßzone.

- Sharing im Vormarsch. Die Ausfahrt auf Abruf setzt sich zunehmend durch, per geteiltes Auto oder auch auf dem Fahrrad. Neue Anbieter und effiziente Systeme treten auf den Plan und die Vorbildwirkung aus anderen Ländern greift zusehends. Aus Deutschland etwa wird ein explosiver Anstieg von 70.000 auf 1,4 Millionen Carsharing-Plätzen innerhalb der vergangenen fünf Jahre registriert. Allgemein wird eine „dynamische Entwicklung“ dieser Modelle auch hierzulande erwartet.

Chance durch Umzug

Unter etlichen praxisbezogenen Ansätzen fand ein Hinweis von Martin Orner, Obmann der EBG, interessiertes Gehör: Jeder Wohnungswechsel bzw. Neueinzug sei der wichtigste Zeitpunkt für eine eventuelle Verhaltensveränderung in Sachen Mobilität, ergeben alle Erhebungen betreffend Kundenbedürfnisse. Auto – und damit Garagierungskosten oder nicht (mehr)? Bauträger könnten bei Beachtung sich wandelnder Bedürfnisse erhebliche Kosten für Stellplatz-Errichtung und Leerstandsfinanzierung einsparen, Voraussetzung dafür sei ein effizientes Alternativangebot vor allem an öffentlichen Verkehrsmitteln. Wesentliche Bedarfs-Unterschiede sieht Orner gleichzeitig zwischen Miet- und Eigentumsbewohnern.

Diesen Aspekt nahm während der politischen Debatte (siehe Beilage des „Standard“) der grüne Mobilitätsexperte Christoph Chorherr gleich expansiv auf. Man möge jede Umzugssituation zur Bewusstseinsbildung nützen. Ein eigenes Angebot von „zehn Teslas im Keller zu 20 Euro pro Tag“ würde rasches Umdenken fördern und sukzessive die Stellplatzkosten nachhaltig senken. Umorientieren müsste sich allerdings auch die Wohnbaupolitik mit ihren bisherigen Auflagen auch für den sozialen Sektor.

Viele Wege zum Ziel

Die Runde der traditionellen Tischgespräche eröffnete die Frage, mit welcher Maßnahme die Politik den Individualverkehr im Wohnbereich eindämmen könne. Den gemeinten Adressaten – eben „die Politik“ – traf offenbar am besten die ausführliche Empfehlung von Tisch 2 (siehe rechts). Flottere Formulierungen teilten sich die folgenden Ränge, gleich zwei ganz kurze ex aequo Platz 3.



Fotos: Robert Newald



Tisch 2
Wertung: 11 Punkte

Siegerslogan
Koordination von Wohnbauförderung, Verkehrs- und Raumordnungspolitik

Präsentation:
Michael Gehbauer,
WBV-GPA



Tisch 4
Wertung: 10 Punkte
Platz 2

Slogan:
Mobilitätsfonds für die ganze Stadt

Präsentation:
Paul Rakosa
Architekt



Tisch 5
Wertung: 8 Punkte
Platz 3

Slogan:
Öffis öfter

Präsentation:
Christopher Beigl
Migra



Tisch 6
Wertung: 8 Punkte
Platz 3

Slogan:
Ohne Mix geht nix

Präsentation:
Angelika Winkler
MA 18 Stadt Wien



Tisch 10
Wertung: 6 Punkte

Slogan:
Face the Truth (Kostenwahrheit)

Präsentation:
Nina Tomasselli
Die Grünen / Vbg.



Tisch 1
Wertung: 3 Punkte

Slogan:
Check die Velothek

Präsentation:
Ines Ingerle
Radlobby Österreich



Tisch 9
Wertung: 3 Punkte

Slogan:
Kreativität fördern, Platz fordern

Präsentation:
Franziska Trebut
ÖGUT



Tisch 8
Wertung: 3 Punkte

Slogan:
Check die Förderungen

Präsentation:
Paul Broszek
List-Gruppe



Tisch 3
Wertung: 2 Punkte

Slogan:
Lebens- statt Verkehrsfluß-Qualität

Präsentation:
Walter Koch
Wien-Süd



Tisch 7
Wertung: 2 Punkte

Slogan:
Versperrbare Fahrradboxen bei Öffis

Präsentation:
Ronald Schlesinger
Wohnservice Wien