



»Wir müssen die Menschen in der Stadt zu einem gesunden Lebensstil einladen«

Jan Gehl, Architekt und Stadtplaner – Seite 10



MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Foto: Eric Raptosh/Blend Images/Corbis

vcö magazin

P.b.b. GZ 022030778M, VCÖ – Mobilität mit Zukunft, Bräuhausgasse 7–9, 1050 Wien

2014-05

VCÖ – Mobilität mit Zukunft

Bräuhausgasse 7–9
1050 Wien

T +43-(0)1-893 26 97

F +43-(0)1-893 24 31

E vcoe@vcoe.at

www.vcoe.at

Wohnen bewegt Menschen

Ist das Fahrrad zur Hand, die nächste Haltestelle naheliegend oder steht nur das Auto vor der Tür? Welches Verkehrsmittel jemand nutzt, wird stark durch den Wohn- und Siedlungsbau sowie das Wohnumfeld geprägt.

Vier von fünf Wegen beginnen oder enden in der eigenen Wohnung. Ob sich jemand zu Fuß, mit dem Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Auto auf den Weg macht, hängt wesentlich von der Wohnsituation und dem Wohnumfeld ab. Beschränkt sich die Verknüpfung von Mobilität und Wohnen auf den Bau von Parkplätzen, ist die Autonutzung naheliegend. Wer nur parkende und fahrende Autos sieht, wird auch ins Auto steigen. Stehen, wie etwa beim „Wohnprojekt Wien“ am ehemaligen Nordbahnhof-Gelände, die Fahrräder durch einen großen, hellen, ebenerdigen Radabstellraum im Mobilitätsmittelpunkt, wird deutlich mehr mit dem Rad gefahren. Wird der Wohnbau entlang der Linien und um Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs entwickelt und verdichtet, wird der Öffentliche Verkehr verstärkt genutzt. Werden bereits, wie bei

den Verträgen zwischen der Stadt Graz und Wohnbauunternehmen, bei der Planung von neuen Wohnungen umweltfreundliche Mobilität berücksichtigt und Maßnahmen zu ihrer Stärkung vereinbart, wird die Mobilität der dort wohnenden Menschen in den Fokus gerückt. Wenn in Vorarlberg die Wohnbauförderung Fahrradabstellplätze, Anschlüsse für Elektro-Autos und Carsharing belohnt, ist das ein Schritt zur Mobilitätsvielfalt. In bestehenden Siedlungsstrukturen und Stadtvierteln wird durch Verdichtung des Wohnbaus an vorhandene multimodale Mobilitätsstrukturen angeknüpft und diese werden gestärkt.

Mobilitätsanierung ist nötig

Seit dem Jahr 2008 muss in Österreich jedes Haus bei Verkauf einen Energieausweis haben. Die durch den Wohnstandort ausgelöste Mobilität – eine Hauptursache

des mit dem Wohnen verknüpften Energieaufwandes – bleibt dabei unberücksichtigt. Mobilitätsanierung von Gebäuden, die umweltfreundliche, multimodale Mobilität fördert, ist aber ebenso wichtig wie Energiesanierung.

Gebäude stehen Jahrzehnte, Straßen und Plätze werden langfristig gestaltet. Begegnungszonen, Radabstellanlagen, Bäume, begrünte Fassaden, Sitzmöglichkeiten, Trinkbrunnen – die Lebendigkeit und Mobilität in Städten und Gemeinden wird sehr stark durch die Aufenthaltsqualität geprägt. Dass sich die Mobilitätsansprüche der dort Lebenden wandeln, ist bereits heute zu berücksichtigen. Alle Akteurinnen und Akteure – Wohnbauunternehmen, Stadtplanung, Handelsbetriebe, Mieterinnen und Mieter – müssen Verantwortung für die von Gebäuden ausgelösten Verkehr übernehmen und ihn gemeinsam zukunftsfähig gestalten.

> Literatur-Tipp:



Die VCÖ-Publikation „Wie Wohnen Mobilität lenkt“ kann beim VCÖ bestellt werden.
T: +43-(0)1-893 26 97,
E: vcoe@vcoe.at,
www.vcoe.at

zum hinsetzen

www.veganova.at
Vega Nova 10 x in Österreich



HAG-Capisco animiert zum aktiven Sitzen. Passt sich perfekt höhenverstellbaren Arbeitsplätzen an.



1050 Wien, Margaretenstraße 82, T. 01 587 60 67
1070 Wien, Westbahnstraße 12, T. 01 522 44 30
1080 Wien, Josefstädter Straße 63, T. 01 403 02 73

Aktiv mobil



Verkehrsmittel ein.

Zeitgemäße Wohnbauten und Siedlungsanlagen laden zum Gehen, Radfahren und Nutzen öffentlicher

Seite 4

Kompakt wohnen



umweltfreundliche Mobilität und können die Lebensqualität steigern.

Verdichtung von Wohngebieten und bessere Raumplanung ermöglichen

Seite 9



new-Solaris.com

BEZAHLTE ANZEIGE

kommentar

Wohnen durch kluge Mobilität
leistbar machenVon Markus Gansterer
VCÖ-Verkehrspolitik

Leistbares Wohnen ist von Wien bis Vorarlberg ein Thema. Ein wesentlicher Aspekt kommt dabei meist zu kurz: die Mobilität.

Wer ins Umland zieht, unterschätzt oft die Folgekosten durch weite Wege in die Arbeit, zum Einkaufen oder als „Elterntaxi“. Familien, die Zweit- und Drittautos brauchen, damit alle jederzeit mobil sind, haben hohe Fixkosten, auch wenn insgesamt vielleicht gar nicht so viel gefahren wird.

Es können und wollen nicht alle in Städten leben.

Schon jetzt sind dort die Immobilienpreise stark gestiegen. Umso wichtiger das verkehrspolitische Ziel, dass

»Für junge Menschen ist eine günstige
Wohnung wichtiger als ein Parkplatz«

auch in der Region die meisten Alltagswege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden können. Und dass die Abhängigkeit vom Zweit- und Drittauto zur absoluten Ausnahme wird und Carsharing die Regel.

Doch derzeit gibt die Politik zu oft das Gegenteil vor. In fast allen Bundesländern ist vorgeschrieben, für jede neue Wohnung zumindest einen Parkplatz zu schaffen. Die Gemeinden verlangen oft sogar zwei oder mehr Stellplätze pro Wohnung. Vorausesend wird das eventuelle Problem zugesperrter Straßen auf die Wohnkosten abgeschoben. 15.000 Euro Baukosten verursacht ein Parkplatz, wenn es eine Tiefgarage braucht, immerhin 2.000 Euro an der Oberfläche. Außerdem nimmt die Siedlungsdichte ab, Fußwege werden länger und unattraktiv, Platz für Grünflächen und Spielplätze geht verloren.

Gerade für junge Menschen ist eine schöne und leistbare Wohnung wichtiger als ein Parkplatz. Deshalb braucht es im Wohnbau Konzepte für Mobilität durch eine gute Anbindung an Öffentlichen Verkehr und Radinfrastruktur, durch Nahversorgung und Carsharing anstatt des Zwangs zu Parkplätzen.

> Ihre Meinung dazu an markus.gansterer@vcoe.at

Impressum:

VCÖ-Magazin – für Mobilität mit Zukunft

Redaktion und Anzeigenleitung:

1050 Wien, Bräuhausgasse 7–9

T +43-(0)1-893 26 97

F +43-(0)1-893 24 31

E vcoe@vcoe.atwww.vcoe.at

Medieninhaber, Herausgeber:

VCÖ – Mobilität mit Zukunft,

1050 Wien, Bräuhausgasse 7–9

ZVR-Zahl: 674059554

Konto: ERSTE BANK

IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200

DVR-Nr. 0539856

UID-Nr. ATU 36822809

Zulassungs-Nr. GZ 022030778 M

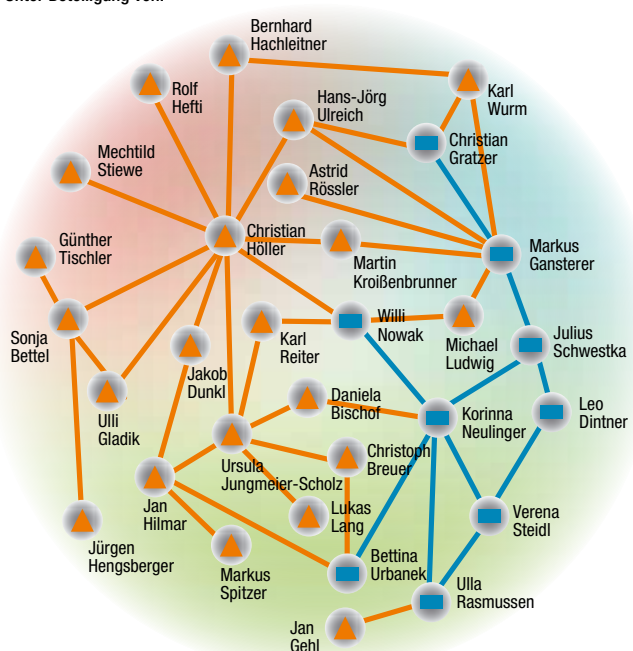
Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autorin beziehungsweise des Autors wieder.

Layout: A BISS Z PRODUCTIONS

Herstellung: Druckerei Berger,

3580 Horn, Wiener Straße 80

Unter Beteiligung von:



vcö-mobilitätspreis 2014

Die ausgezeichneten

Die Gewinnerinnen und
Gewinner von Österreichs
größtem Wettbewerb
für umweltfreundliche
Mobilität sind gekürt.

Der VCÖ-Mobilitätspreis stand unter dem Motto „unterwegs – klimafreundlich, gesund, effizient“, 293 Projekte wurden eingereicht. Gesucht waren vorbildliche Projekte, die es ermöglichen, umweltfreundlich zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen, im Wohnumfeld oder zu Freizeit- und Tourismuszielen unterwegs zu sein. Der VCÖ-Mobilitätspreis wird in Kooperation mit bmvit, BMLFUW und ÖBB durchgeführt.

Gesamtgewinn Österreich

ALPSTAR – nachhaltig und entspannt
zur Arbeit – Energieinstitut Vorarlberg
und CIPRA International

Das Projekt ALPSTAR zeigt grenzüberschreitend – Vorarlberg, Liechtenstein und Kanton St. Gallen/Schweiz –, wie motiviert werden kann, mit Bahn, Bus oder Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Die Erstellung einer Fahrradkarte, diverse Workshops und eine Erhebung der Bedürfnisse der Pendlerinnen und Pendler sind einige der erfolgreichen Maßnahmen. Die wichtigsten Erkenntnisse mit zahlreichen Tipps für die Praxis werden unter anderem in 13 YouTube Videos und einer Internetplattform anderen Unternehmen zur Verfügung gestellt.

Kategorie „unterwegs zur Ausbildung“
Jugend bewegt!Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB) und
Stubaitalbahn GmbH

Ziel des Projektes „Jugend bewegt!“ der IVB ist, Jugendliche als Fahrgäste zu behalten. In Workshops setzen sich Jugendliche kritisch mit dem eigenen Mobilitätsverhalten auseinander und es wird das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität gestärkt. Der Workshop wird ab Herbst 2014 allen AHS und BHS in Innsbruck angeboten.

Kategorie „unterwegs zur Arbeit und
beruflich unterwegs“Light Mobility – Mobilitätskonzept
Zumtobel Lighting GmbH
Zumtobel Lighting GmbH

Die Zumtobel Lighting GmbH entschied sich am Standort Dornbirn gegen eine Erweiterung der Parkplätze und für die Erstellung eines umfassenden Mobilitätskonzepts. Dieses ruht auf den vier Säulen Öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Fahrgemeinschaften und Parkraumbewirtschaftung.

Der VCÖ-Mobilitätspreis hat viele Partnerinnen und Partner

Der VCÖ-Mobilitätspreis 2014 wurde in Kooperation mit dem bmvit, dem Umweltministerium und den ÖBB durchgeführt.

Der VCÖ dankt darüber hinaus für ihre Unterstützung:

Siemens AG Österreich, bmfwf, ÖBB-Postbus, Wiener Linien, Kapsch TrafficCom, Thales, Europrint, Länder Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg, Energie AG OÖ, GESIBA, Industriellenvereinigung NÖ, Kelag, Kärntner Linien, Oberösterreichischer Verkehrsverbund, Rhomberg Bau, Salzburger Verkehrsverbund, Steirischer Verkehrsverbund, TIWAG, Verkehrsverbund Tirol, Verkehrsverbund Vorarlberg



Foto: Marianne Weiss, www.weissphotography.at

v.l.n.r.: Willi Nowak (VCÖ), Ursula Zechner (Verkehrsministerium), Daniel Oehry (Hilti AG), Claire Simon (CIPRA International), Karin Feuerstein (Energieinstitut Vorarlberg), Christian Vögel (Land Vorarlberg), Martin Reis (Energieinstitut Vorarlberg), Petra Völkl (Umweltministerium), Birgit Wagner (ÖBB-Personenverkehr AG)

Mitarbeitermobilität NEU am LKH-Univ.
Klinikum Graz – LKH-Univ. Klinikum Graz

Teil des Projektes sind ein kostenloses Jobticket für den Öffentlichen Verkehr, günstig erwerbbarer Fahrräder sowie diverse Fahrrad-Services. So konnte die Parkplatzknappheit durch den Umstieg vieler Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelöst werden: In nur einem halben Jahr gaben 264 Beschäftigte ihre Einfahrts- und Parkgenehmigung zurück, 1.343 nahmen ein Jobticket in Anspruch.

Kategorie „unterwegs zum Einkaufen“
Goodville Mobility – MERKUR Service
Bike – Goodville Mobility OG

Im Merkur Hoher Markt in Wien wird angeboten, Einkäufe mit Lastenrädern bis vor die Wohnungstür zu liefern. So wird die Möglichkeit geschaffen, Großeinkäufe auch im Stadtzentrum bequem ohne Auto zu erledigen.

Kategorie „Ideenwettbewerb“
BringRad Mahü

Eva Westhauser und Alice Trouillet

Die Idee ist, dass Bewohnerinnen und Bewohner rund um die Mariahilfer Straße ihre Einkäufe in den teilnehmenden Geschäften stehen lassen können. Ehemals arbeitslose Personen liefern die Einkäufe auf Lastenrädern bis vor die Haustüre.

Kategorie „unterwegs im Urlaub und in
der Freizeit“Hinterstoder sanft mobil
Gemeinde Hinterstoder

Damit Touristinnen und Touristen ohne Auto Urlaub machen können, setzt die Gemeinde Hinterstoder aktiv Maßnahmen. Vor allem im Öffentlichen Verkehr wurden erfolgreich Angebote umgesetzt, finanziert mit den Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung.

Alpenverein Sektion Salzburg fördert
Wander-, Ski- und Radtouren mit Bahn,
Bus und Fahrgemeinschaften
Alpenverein Sektion Salzburg

Mit seinem Gütesiegel „autofrei“ schaffte die Sektion Salzburg des Alpenvereins eine Plattform für Alpenbegeisterte, um ohne (eigenes) Auto Wander-, Ski- und Radtouren durchzuführen.

Kategorie „Internationale Projekte“
Fahrtziel Natur

Kooperation Fahrtziel Natur

Die Vernetzung von nachhaltigem Tourismus und umweltfreundlicher Mobilität fördert Fahrtziel Natur und leistet damit einen Beitrag zur Sicherung des Naturerbes und der Biodiversität. Ihre Partner, 28 Nationalparke, Naturparke und Biosphärenreservate, werden in 21 Fahrtziel Natur-Gebiete zusammengefasst.

Kategorie „Wohnen und Wohnumfeld“
Mobilitätsfonds aspern Die Seestadt
Wiens – Wien Aspern Development AG

Der Mobilitätsfonds der Seestadt Aspern finanziert nachhaltige Mobilitätsangebote, dotiert aus der Garagen-Bewirtschaftung: Pro Garagenabstellplatz werden 1.000 Euro, ab dem 6. Jahr des Betriebes zwei Prozent der jährlichen Garagenmieteinnahmen in den Mobilitätsfonds eingezahlt.

Wege, die verbinden – kurze Fußwege
entdecken, alte Wegerechte aktivieren
Raumentwicklung Montafon

Das bestehende Wegenetz wurde analysiert, wichtige Lückenschlüsse identifiziert und in eine Maßnahmenplanung nach Priorität und Umsetzungszeitraum gereiht. So erarbeiteten die Montafoner Gemeinden gemeinsam einen Masterplan, um das Gehen zu fördern.

Projekte



VCÖ-Mobilitätspreis Burgenland



Foto: Bgld., Landesmedienservice

v.l.n.r.: Petra Janisch und Emma Fleischacker (Kindergarten Großpetersdorf), Landeshauptmann Hans Niessl, Alois Ometzberger (ÖBB-Postbus), Karin Binder (Volksschule Oggau), Willi Nowak (VCÖ) sowie Kinder des Kindergartens Großpetersdorf und der Volksschule Oggau

Mobilität im Kindergartenalltag – der Fußgängerführerschein – Öffentlicher Kindergarten Großpetersdorf

Kinder werden angeregt, zu Fuß, mit Tretroller, Laufrad oder Fahrrad zum Kindergarten zu kommen. Sie werden auf ihren zukünftigen Schulweg zur Volksschule vorbereitet und ein „Fußgängerführerschein“ wird ausgestellt.

school walking – Volksschule Oggau

Kinder werden ermutigt, zu Fuß in die Schule zu gehen. Belohnt werden sie für jeden zu Fuß zurückgelegten Schulweg mit einem Punkt in ihrem „school walking“-Pass. Am Schulschluss werden jene Kinder, die am häufigsten zu Fuß gegangen sind, ausgezeichnet.

VCÖ-Mobilitätspreis Kärnten



Foto: LPD/Kärnten

v.l.n.r.: Willi Nowak (VCÖ), Erwin Kletz (ÖBB-Postbus), Landesrat Rolf Holub, Dr. Arno Brandhuber

Autofahren ist heilbar – Ordination

Dr. Arno Brandhuber

Dr. Brandhuber und seine Mitarbeiterinnen legen alle Wege mit dem Rad zurück. Auch Patientinnen und Patienten werden durch ein Bonuskarten-Gewinnspiel motiviert, Erledigungen im Alltag verstärkt mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu machen.

VCÖ-Mobilitätspreis Niederösterreich



Foto: NÖK u. Burchhart

v.l.n.r.: Bürgermeister Johann Weissenböck (Großdietmanns), Christian Gratzner (VCÖ), Alois Ometzberger (ÖBB-Postbus), Landesrat Stephan Pernkopf, Bürgermeister Matthias Stadler (St. Pölten), Bürgermeister Horst Gangl (Ernstbrunn), Gerhard Kitzler (Großdietmanns)

Großdietmanns radelt zum Mond und alle radeln mit – WIR FÜR Dietmanns-Dorferneuerung

Der Verein „WIR FÜR Dietmanns“ motiviert Bürgerinnen und Bürger, Strecken unter fünf Kilometern mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren. Das Ziel für März bis September 2014 lautete: gemeinsam 384.000 Kilometer, also „bis zum Mond“, zu radeln.

Neues Generalverkehrskonzept

St. Pölten 2014 – Magistrat St. Pölten – Stadtplanung

Im Rahmen des neuen Generalverkehrskonzeptes St. Pölten 2014 werden die vier Hauptachsen der Stadt St. Pölten zu Lebensraumachsen ausgebildet, die die Aufenthaltsqualität erhöhen und zu bewegungsaktiver Mobilität anregen. Eine umfassende Mobilitätssanierung schafft eine geh- und radfahrfreundliche Struktur, der Öffentliche Verkehr wird gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt.

Ernsti-Mobil (Bürgerbus) – Verein

Ernsti-Mobil

Die Marktgemeinde Ernstbrunn reagierte auf die geringen Verbindungen im Linienverkehr und startete im November 2011 einen Bürgerbus – das „Ernsti-Mobil“. Um 3 Euro pro Fahrt (im Vorverkauf 2,50 Euro) können Personen Fahrten von zu Hause direkt an ihr Ziel machen.

VCÖ-Mobilitätspreis Oberösterreich



Foto: Land OÖ/Kauder

v.l.n.r.: Willi Nowak (VCÖ), Landesrat Rudolf Anschöber, Bürgermeister Helmut Wallner (Hinterstoder), Vizebürgermeisterin Angelika Diesenreiter, Roland Wallner (Hinterstoder sanft mobil), Peter Schmolzmüller (ÖBB-Postbus)

Hinterstoder sanft mobil – Gemeinde

Hinterstoder

Durch einen breiten Projektansatz wurden die Schwachpunkte der Region durch eine Vielzahl an Maßnahmen verbessert. Hinterstoder gilt inzwischen als Pilotgemeinde des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Regionen Oberösterreich.

VCÖ-Mobilitätspreis Salzburg



Foto: Faulhaber

v.l.n.r.: Landesrat Hans Mayr, Antonia Osberger (Zentrum für Geoinformatik), Franz Kok (Universität Salzburg), Bettina Urbanek (VCÖ), Peter Schmolzmüller (ÖBB-Postbus)

PLUS radelt! – Universität Salzburg

Mit „PLUS radelt!“ hat die Universität Salzburg als Teil ihres Mobilitätsmanagements die Bedingungen für das Radfahren stark verbessert, sodass der Radverkehrsanteil auch den Vergleich mit internationalen Radmetropolen nicht zu scheuen braucht: 43 Prozent der Studierenden und 48 Prozent der Beschäftigten radeln zur Universität.

VCÖ-Mobilitätspreis Steiermark



Foto: Büro LR Dr. Kurzmann/Kaspar

v.l.n.r.: Oliver Kölll (NMS 1 Leibnitz), Ronald Liebergessell (NMS 2 Leibnitz), Verkehrslandesrat Gerhard Kurzmann, Erwin Kletz (ÖBB-Postbus), Bürgermeister Helmut Leitenberger (Leibnitz), Markus Gansterer (VCÖ)

Bewegungsaktiv und klimafreundlich in die Schule – Stadtgemeinde Leibnitz

Gemeinsam mit den zwei Neuen Mittelschulen hat die Stadtgemeinde Leibnitz ein Mobilitätsprojekt gestartet, mit dem Ziel, dass Kinder umweltfreundlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Eine umfangreiche Schulweg-Analyse stand am Anfang, darauf bauen die weiteren Maßnahmen auf.

VCÖ-Mobilitätspreis Tirol



Foto: Land Tirol/Aigner

v.l.n.r.: Landeshauptmann-Stellvertreterin Ingrid Felipe, Martin Baltes (Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH), Wolfram Gehri (ÖBB-Postbus), Bettina Urbanek (VCÖ)

Tram/Regionalbahn – Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH

Die Tram/Regionalbahn wird von Völs durch das Zentrum von Innsbruck bis nach Rum führen und insgesamt rund 16 Kilometer lang sein. Somit wird eine West-Ost-Verbindung ohne Umsteigen geschaffen. Baubeginn war im Jahr 2010. Zahlreiche Bauabschnitte sind bereits fertiggestellt. Bis zum Jahr 2018 werden die innerstädtischen Bauabschnitte abgeschlossen, bis zum Jahr 2020 die gesamte Strecke vollendet.

VCÖ-Mobilitätspreis Vorarlberg



Foto: VKT/Mair

v.l.n.r.: Landesstatthalter Karlheinz Rüdiger, Bürgermeister Karl Hueber (Schruns), Standessekretär Bernhard Maier (Montafon), Markus Gansterer (VCÖ), Christoph Breuer (KAİROS), Josef Fessler (ÖBB-Postbus)

Wege, die verbinden – alte Fußwege entdecken, neue Wegerechte aktivieren – Raumentwicklung Montafon

Der Masterplan Mobilität stärkt das Gehen in den Montafoner Gemeinden: Ehemalige Wege wurden durch eine umfassende Analyse entdeckt, neue Fußwege geschaffen. Alle wichtigen Alltags-, aber auch touristischen Ziele sollen zu Fuß gut erreichbar sein.

Verkehr in Europa



Resiliente Energieversorgung statt Klimaschutz

Von Ulla Rasmussen, VCÖ-Verkehrspolitik

Jetzt gibt es beides: die neue EU-Kommission sowie die neuen EU-Klimaziele für das Jahr 2030. Für beides gilt leider, dass Mobilität und Verkehr keine Hauptrolle spielen. Für die EU-Klimaziele für das Jahr 2030 sind vor allem die Mitgliedstaaten verantwortlich. Angesichts der unterschiedlichen Interessen der Staaten, ist es lobenswert, dass es überhaupt ein 40-Prozent-CO₂-Reduktionsziel gibt. Die Ziele für erneuerbare Energie sowie Effizienz nicht verbindlich zu machen, ist aber ein Armutszeugnis. Die neue Kommissarin für Transport ist unter dem Vize-Präsidenten für Energieunion angesiedelt, wie auch ihr Kollege, der Klima- und Energie-



»Es ist auffallend, wie ungern Juncker über Klimaschutz redet«

kommissar. Für alle drei gelten die Leitlinien von EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker inklusive dem Ziel einer resilienten Energieunion mit zukunftsorientierter Klimapolitik. Es fällt auf, wie ungern Juncker über Klimaschutz redet. Ihm geht es um Energiepolitik und eine europäische Energieunion mit gestärktem Verhandlungsmandat gegenüber Dritten. Das ist völlig legitim, denn Klimapolitik und Energiepolitik sind kaum trennbar. Vielleicht ist genau dieser Fokus effizienter als sämtliche Klimaschutzargumente. Denn wer mag von Energie abhängig sein, wenn die Energielieferanten immer unzuverlässiger werden. Traurig ist allerdings, wie wenig Juncker von Energieeffizienz redet, obwohl Wachstum und Beschäftigung seine Hauptanliegen sind. Als Teil davon sieht er die Schaffung eines digitalen Binnenmarkts, damit die Konsumentinnen und Konsumenten durch billigere Produkte Geld sparen können. Nennt mich pessimistisch, aber billigere Produkte mit noch längeren Transportketten erscheinen mir auf dem Weg zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft eher bedrohlich als erfolgversprechend. Digitale Unterstützung macht am meisten Sinn bei der Stärkung regionaler Initiativen und zur besseren Auslastung beim Personen- und Gütertransport. Geht es um resiliente Energieversorgung – auch im Verkehrsbereich –, muss die regionale Entwicklung eine Hauptrolle spielen.

> Ihre Meinung dazu an: ulla.rasmussen@vcoe.at

VCÖ-Mobilitätspreis Wien



Foto: PID/David Bohmann

v.l.n.r.: Christian Gratzner (VCÖ), Petra Haas (Wohnprojekt Wien), Vizebürgermeisterin Renate Brauner, Franz Seiser (ÖBB-Infrastruktur)

Mobilitätskonzept Wohnprojekt Wien – Wohnprojekt Wien – Verein für nachhaltiges Leben

Lastenfahrrad, E-Fahrräder, E-Mopeds sowie ein gemeinschaftlich genutzter Carpool: Bei der Umsetzung der Wohnhausanlage wurde ein umfassendes Mobilitätsangebot geschaffen, das ein eigenes Auto unnötig macht.

> Informationen zu allen 293 eingereichten Projekten sowie den Projekten aus früheren Jahren finden Sie unter www.vcoe.at/projekt Datenbank

> Details zu den ausgezeichneten Projekten auf www.vcoe.at

> Video zum Gesamtgewinner-Projekt des VCÖ-Mobilitätspreis 2014 auf www.youtube.com/VCÖVideo

Wie Wohnen Bewegung ins

Der großzügige Fahrradabstellraum in bester Lage eingeplant, die Fußläufigkeit der Gemeinde stimmig gemacht, die Haltestelle den neuen Wohnhäusern vor die Tür gesetzt. Zeitgemäßer Wohnbau und innovative Siedlungsentwicklung erschließen der Mobilität vielfältige Wege.

Von Ursula Jungmeier-Scholz



Foto: Jan Hilmar

Vier von fünf Wegen beginnen oder enden daheim. Folglich spielt die Lage des Zuhauses eine zentrale Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels. Wer so wohnt, dass Lebensmittelgeschäft, Kindergarten und Apotheke zu Fuß erreichbar sind, wird eher gehen oder das Rad nutzen. Ähnlich motivierend wirken auch attraktive Fußwege, Radstreifen und eine optimierte Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Gleichzeitig ist es nötig, dem Auto nicht länger einseitig Vorrechte einzuräumen. „Führt der kürzeste und bequemste Weg von der Wohnung zum Auto, ist das Gift für eine vernünftige Verkehrsmittelwahl“, betont Karl Reiter von der Forschungsgesellschaft FGM in Graz. Während Siedlungsanlagen traditionell immer noch primär für Autofahrende gebaut und mit teuren Parkplätzen ausgestattet werden, rücken zukunftsweisende Projekte bewegungsaktive Mobilität in den Vordergrund und nicht die Auto-parkplätze.

Die Mobilitätsmöglichkeiten deutlich erweitert

So haben sich jene 67 Erwachsenen, die in das „Wohnprojekt Wien“ am ehemaligen Nordbahnhofgelände (Siegerprojekt VCÖ-Mobilitätspreis Wien 2014) eingezogen sind, darauf geeinigt, die sechs in das Projekt eingebrachten Privatautos miteinander zu teilen. Die Plattform für privates Carsharing, carsharing247.com, hat dafür ihr Buchungssystem zur Verfügung gestellt, mit dem Berechtigte die Autos nutzen können. „Diese Kooperation ist eine große Hilfe für uns. Damit haben wir als Verein Zugang zu einem professionellen Buchungs-

Wohnprojekt Wien:
Ebenerdige
120 Quadratmeter
Fahrradraum mit
Tageslicht –
Platz auch für
Reparaturzone,
Lastenrad und
Anhänger.

und Abrechnungssystem bekommen“, erklärt Jan Hilmar, Leiter der Mobilitätsgruppe des Wohnprojekts.

In den Mobilitätsmittelpunkt rücken beim Wohnprojekt Wien die Fahrräder: ein 120 Quadratmeter großer, heller Radabstellraum mit großen Fenstern, in dem die Räder teilweise doppelstöckig Platz finden, und einer Reparaturzone. Gemeinsam besitzt die Hausgemeinschaft auch ein Lastenrad, das gegen freie Spende

»In diesem Haus haben sich ohne Auto meine Mobilitätsmöglichkeiten erweitert«

ausleihbar ist. „Damit führe ich beispielsweise meine Wasserkränze“, erzählt Bewohner Markus Spitzer. „Mit dem Einzug in dieses Haus haben sich auch ohne Auto meine Mobilitätsmöglichkeiten deutlich erweitert.“

Garagen finanzieren Mobilitätsangebote

Aber nicht nur kleine, von den Bewohnerinnen und Bewohnern geplante Projekte setzen auf Wohnen mit umweltfreundlicher Mobilität. In der Seestadt Aspern in Wien, die nach Fertigstellung mehr als zehntausend Wohnungen umfassen wird, deren Mobilitätsfonds mit dem VCÖ-Mobilitätspreis 2014 ausgezeichnet wurde, wird ein Modal Split von 40 Prozent Fuß- und Radverkehr, 40 Prozent Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und nur einem Fünftel Autoverkehr angepeilt. Pro Wohnung sind 0,7 Autoabstellplätze vorgesehen und zwei zur Wohneinheit gehörige Radabstellplätze. Dazu kommen zahlreiche Radabstellanlagen auf öffentlichem Grund –

angebunden an ein fahrradfreundliches Wegenetz. Die Fußwege werden im Endausbau mit breiten Gehsteigen und Verweilbereichen locken, sind barrierefrei und flächendeckend mit einem Blindenleitsystem ausgestattet.

Wer einen Autoabstellplatz benötigt, kann ihn in einer der Sammelgaragen anmieten. Pro Stellplatz zahlen die Garagenbetreiber anfangs 1.000 Euro in einen Mobilitätsfonds ein. In diesen fließen auch zwei Prozent der Garagenmieten. „Mit diesem Geld werden nachhaltige Mobilitätsprojekte wie ein Fahrradverleihsystem, ein Lieferservice via Lastenrad, Raddepot-Boxen, ein Radreparaturservice und das Carsharing finanziert“, erklärt Lukas Lang von der Wien 3420 Aspern Development AG. Die Seestadt Aspern ist auch sehr gut an den Öffentlichen Verkehr angebunden, durch mehrere Buslinien und durch die Verlängerung der U-Bahnlinie U2.

Durch Nahversorgung kurze Wege schaffen

Zum Konzept der Seestadt gehört auch das Prinzip der kurzen Wege: Die Nahversorgung durch eine Shopping-Meile mitten durch das Siedlungsgebiet hilft, Einkaufsverkehr zu vermeiden. Bis die Geschäfte Mitte des Jahres 2015 besiedelt sein werden, versorgt ein mobiler Greißler die ersten bereits eingezogenen Mieterinnen und Mieter.

Auch die Vorarlberger Gemeinde Hard setzt auf Wegevermeidung: Sie hat mitten im Zentrum das Gelände einer aufgelassenen Textilfabrik in Bauland umgewidmet. Dort wurden bereits 43 Wohnungen gebaut. 15 Wohneinheiten im Pflegeheim und



der Gemeindesaal werden noch folgen. Ob Lebensmitteleinkauf oder Amtsweg – die wichtigsten Ziele sind fußläufig erreichbar. Weitere Geschäfte im Siedlungsbereich sind geplant. Jener Bus, der zum Bahnhof fährt, quert das Siedlungsgelände. Und zum Einzug bekommen alle, die „In der Wirke“ wohnen, ein zweiwöchiges Schnupperabo für den Öffentlichen Verkehr geschenkt. So wird umweltfreundliches Mobilitätsverhalten von Anfang an schmackhaft gemacht, denn eine spätere Änderung eingefahrener Gewohnheiten fällt erfahrungsgemäß schwer.

Bestehende Strukturen nachträglich verbessern

Auch in bestehenden Strukturen lässt sich aktive Mobilität forcieren. So plant eine Tiroler Wohnbaugenossenschaft im Innsbrucker Zentrum die Aufstockung bestehender Bauten ohne zusätzliche Parkplätze. In den neuen Geschoßen werden relativ kleine Wohnungen errichtet, für Singles und Paare, die eher dazu bereit sind, ohne eigenes Auto zu leben. Den Neuzuziehenden werden neben der guten

Leben bringt



Foto: Schredl_aspersn

U2-Verlängerung: Die Wiener U-Bahn wurde bis ins Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern erweitert.

Information schafft Entscheidungsgrundlagen

Auch privat kann jeder Wohnungssuchende und jede potenzielle Hausbauerin bereits bei der Wahl des Wohnorts Mobilitätsmöglichkeiten und -kosten in die Entscheidung einbeziehen. Als Entscheidungshilfe zwischen Speckgürtel und Zentrum ging in Hamburg vor fünf Jahren der WoMo-Rechner online. Wohnungssuchende geben ihre Daten ein und bekommen für verschiedene Standorte berechnet, wie hoch in Kombination Wohn- und Mobilitätskosten ausfallen. Der Rechner wurde mittlerweile vielfach übernommen, und seit einem Jahr gibt es mit dem Haushaltsrechner MORECO für das Bundesland Salzburg eine heimische Variante. „Allein im ersten Jahr verzeichneten wir 6.600 Zugriffe“, berichtet Daniela Bischof vom Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen. Auch ein Siedlungsrechner wurde kreiert, der für Raum- und Verkehrsplanung, Gemeinden und die Wohnbauwirtschaft fundierte Daten für die Standortwahl liefert, und eine – häufig genutzte – Präsentation mit Grundlagenwissen der Raumplanung für Bürgermeister und Bauamtsleiterinnen.

Nicht zuletzt leistet auch die Sprache, mit der Wohnen und Mobilität ohne Zwang zum eigenen Auto vermarktet wird, einen Beitrag zur Sensibilisierung und höheren Akzeptanz: indem umfassend über Angebote für Gehende und Radfahrende und im Öffentlichen Verkehr informiert wird und nicht die Autoerreichbarkeit im Mittelpunkt steht.



Foto: Schredl_aspersn

Seestadt Aspern: Ein Radverleih regt an, in dem mit 2,4 Quadratkilometern großen Stadtentwicklungsprojekt das Fahrrad zu nutzen.



Foto: Projekt Raumentwicklung Montafon

Projekt Raumentwicklung Montafon: Unattraktive strukturlose Gehwege werden identifiziert, attraktive Gehwege mit Bänken, Trinkbrunnen und schattenspendenden Bäumen geschaffen.

Anbindung an den Öffentlichen Verkehr großzügige Radabstellanlagen geboten und auch der Zugang zu Car-sharing und Leih-Elektro-Fahrrädern.

Auch Wegenetze können in bestehenden Siedlungen optimiert werden, wie das Preisträger-Projekt des VCÖ-Mobilitätspreis 2014 im Vorarlberger Montafon beweist: Im Zuge der Raumentwicklung Montafon haben

»Mit Geld aus der Parkraumbewirtschaftung wird nachhaltige Mobilität gefördert«

acht Gemeinden ihre bestehenden Fußwege kartiert, sind sie gemeinsam abgegangen, haben alte Wegerechte aufgespürt und sich auf die Suche nach sinnvollen Lückenschlüssen gemacht. „Da reicht es oft schon, eine kleine Brücke über einen Bach zu errichten oder ein Wegstück zu mähen und zu pflegen, um geniale Abkürzungen zu schaffen“, berichtet Christoph Breuer, Geschäftsführer von Kairos, der gemeinnützigen Bregenzer Gesellschaft für Wirkungsforschung und Entwicklung. Das Projekt stieß in der Bevölkerung auf breite Akzeptanz.

> Zur Autorin: Ursula Jungmeier-Scholz ist freie Journalistin in Graz

kurzmeldung

Graz: Kostenloser Lastenradverleih



Foto: Foto Fischer

Ob zum Übersiedeln oder für den Wochenendeinkauf – in Graz kann seit September 2014 ein Lastenrad mit Elektro-Antrieb kostenlos ausgeliehen werden. Interessierte können online den gewünschten Entlehnzeitraum reservieren. Sie bekommen ein Losungswort und mit dem Losungswort auch Schlüssel sowie den Akku für das Lastenrad. Das Lastenrad hat keinen fixen Standort, sondern wechselt alle paar Wochen die Verleihstation, die auf der Website ersichtlich ist. Diese Möglichkeit, in der Stadt schadstofffrei, günstig und schnell Güter zu transportieren, wird vom Grazer Umweltamt gefördert. Die Idee wurde von „Kasimir“ in Köln abgeschaut, wo mittlerweile bereits drei Lastenräder gratis zur Verfügung stehen. Um den Anreiz zu erhöhen, für anfallende Transporte verstärkt Lastenräder zu benutzen, unterstützt das Grazer Umweltamt auch die Anschaffung eines eigenen Lastenfahrads durch Unternehmen, Schulen und Institutionen. Gefördert werden 50 Prozent, maximal 1.000 Euro, der Anschaffungskosten.

Graz: www.das-lastenrad.at
Köln: www.kasimir-lastenrad.de



Spenden für eine Mobilität mit Zukunft!

Große Herausforderungen ...

Die Erdöl- und Auto-Abhängigkeit unserer Mobilität wird mehr und mehr zur Kostenfalle für unsere Gesellschaft. Auf der Strecke bleiben Gesundheit, Umwelt und Lebensqualität. Das muss sich ändern.

... brauchen großen Einsatz

Der VCÖ setzt sich für eine Mobilität mit Zukunft ein und fordert konsequentes Handeln der Politik für eine klimaschonende, sozial gerechte Mobilität. Ihre Spende an den VCÖ ermöglicht diesen Einsatz.

Ihre großzügige Spende unterstützt den VCÖ!
Spenden-Konto: Erste Bank IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200

Online spenden auf www.vcoe.at

Wohnen prägt die Mobilität

Die Verantwortlichen für Wohnbaupolitik, Wohnbauunternehmen, Architektinnen und Architekten beeinflussen durch ihre Arbeit Mobilität. Es gibt heute viele Möglichkeiten, Wohnen und die Förderung nachhaltiger Mobilität zu verknüpfen: Bebauungsplan nur mit Mobilitätsverträgen, Wohnbaustrukturen, Reduktion des Zwangs zum Garagenbau, kurze und direkte Wege für das Gehen und Radfahren, Mobilitätspakete. Gründe dafür: Es spart Geld, schafft Wahlfreiheit für die Mobilität der Menschen und macht Städte und Gemeinden lebenswerter.

Foto: Hertha Humaus



Jakob Dunkl

querkraft architekten. Er regt an, anstatt teuren Garagenbau vorzuschreiben, das dafür nötige Geld in leistbarere und größere Wohnungen zu investieren. www.querkraft.at

„Als Optimist träume ich: Alles könnte so einfach sein – wenn doch nur gewollt würde! Ohne Stellplatzverpflichtung in unseren Bauordnungen, die uns zwingt, teure Tiefgaragen unter unseren Wohnhäusern zu errichten, könnten unsere neuen Wohnungen leistbarer und größer sein.

Denn: ein Pkw-Stellplatz kostet genauso viel wie ein Kinderzimmer. Ein weiterer Traum: **Würde die öffentliche Verkehrsanbindung zum wichtigsten Parameter der Wohnbauförderungen, würde das die grausige Zersiedelung eindämmen.** Wohnanlagen in der Nähe öffentlicher Verkehrsmittel, plötzlich doppelt so hoch gefördert, gingen weg wie die warmen Semmeln. Die Ortszentren würden wieder gestärkt und verdichtet. Zum Schluss eine Geschichte, die uns den Glauben an die Veränderbarkeit wiederfinden lassen kann: Die Wiener Bauordnung untersagte jahrelang Balkone an der Straßenseite über öffentlichem Grund. Im Hof gerne, aber nicht zur Straße. Ästhetische Kriterien wurden angeführt, das Stadtbild würde durch solche Balkone gestört und historisch seien sie nicht begründbar. Durch einen Impuls von *querkraft architekten* nahmen sich die Wiener Grünen der Sache an. Und siehe da, seit 1. Juli dieses Jahres sind in Wien Balkone straßenseitig wieder erlaubt! Nun dürfen diese wichtigen Freiflächen für die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner auch im Stadtbild wirksam werden. Die Stadt fängt an zu leben! Wie wäre es – ebenfalls aus ästhetischen Gründen und weil historisch begründbar –, für die nächsten Jahre Autos im öffentlichen Raum zu verbieten. Im Hof gerne, aber nicht auf der Straße.“

Die Stadt fängt an zu leben! Wie wäre es – ebenfalls aus ästhetischen Gründen und weil historisch begründbar –, für die nächsten Jahre Autos im öffentlichen Raum zu verbieten. Im Hof gerne, aber nicht auf der Straße.“

Fotos: beige stellt, wenn nicht anders angegeben



Rolf Hefti

Geschäftsführer der Baugenossenschaft Zurlinden, die mehr als 1.500 Wohnungen in der Stadt und Umgebung von Zürich besitzt. Er plädiert für den gesunden Menschenverstand bei der Verknüpfung von Wohnbau und Mobilität. www.bgzurlinden.ch

„Für die BG Zurlinden stellt sich nicht die Frage nach Öffentlichem Verkehr oder Pkw. Für uns ist es eine Frage des gesunden Menschenverstandes, welches Fortbewegungsmittel je nach Situation das Richtige ist. In einer Stadt wie Zürich ist es sehr gut möglich, auf ein privates Fahrzeug zu verzichten. Ohne Zwang durch Gesetze lebt hier mehr als die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner ohne Auto. Das hat seinen Grund in einem hervorragenden Öffentlichen Verkehr. Hinzu kommt, dass Autofahren im innerstädtischen Bereich immer unattraktiver wird. Wenn wir also für weniger ‚Pflicht‘-Parkplätze plä-

dieren, dann verhalten wir uns lediglich realitätsnah. **Genauso wie wir energieeffizient und nachhaltig bauen, betrachten wir die Förderung des autoarmen Wohnens: mit Vernunft.** Die Situation bei unserer Überbauung am Sihlbogen, einem Außenquartier der Stadt, ist ein Spezialfall. Hier, am Flussufer, eine Unterniveaugarage zu bauen, wäre mit sehr großen Kosten, also hohen Mieten sowie einem hohen Aufwand an grauer Energie verbunden gewesen. Beides wollten wir vermeiden, denn das hätte unsere 2.000-Watt-Ziele negativ beeinflusst. Zum 2.000-Watt-Ziel, das heißt, den Energieverbrauch auf 2.000 Watt pro Person und Jahr zu senken, haben die Zürcherinnen und Zürcher im Jahr 2008 mit großer Mehrheit ja gesagt. Auf dem Areal B des Sihlbogens haben sich die Mieter mit einem Vertragszusatz damit einverstanden erklärt, auf ein Auto zu verzichten. Da die S-Bahn direkt am Gelände vorbeifährt und sich zwei Haltestellen in Gehdistanz befinden, haben wir hier das Experiment gewagt. Am Sihlbogen stehen auch Carsharing-Autos bereit sowie ein Elektro-Fahrzeug, das die Genossenschaft zu sehr günstigen Konditionen zur Verfügung stellt.“

Hans Jörg Ulreich

Ulreich Bauträger GmbH, Bauträgersprecher in der Wirtschaftskammer Österreich WKO. Er fordert, Wohnraum-Nachverdichtung im Altbaubestand in Wien zu erleichtern und dieses Potenzial zu nutzen. www.ulreich.at

„Wien mit seinen Gründerzeitvierteln und unausgebauten Dächern bietet noch Platz für zigtausende von Wohnungen – ohne ein Stück grünes Umland verbauen zu müssen. **Die Vorteile der innerstädtischen Nachverdichtung für Mensch und Umwelt liegen dabei klar auf der Hand:** ökologische Sanierung, verbunden mit Wohnraumbeschaffung, ohne dass Ausbaumaßnahmen im Öffentlichen Verkehr nötig sind. Der Trend geht hin zu Öffentlichem Verkehr und Fahrrädern. Bei Sanierung sind Fahrradständer einfach in einem Abstellraum unterzubringen, wenn es der Platz vor dem Haus oder im Hof nicht zulässt. Dass dieses unglaubliche Potenzial für Nachverdichtung in Wien nicht genutzt wird, liegt leider an den politischen Rahmenbedingungen. Diese fördern alles, nur keine Nachverdichtung. Wenn es weiterhin keinerlei Anreize für Sanierungen im innerstädtischen Bereich gibt, verfallen die Gründerzeitviertel und fehlt es zukünftig an essenziellem Wohnraum. Die Wiener ‚Kopf-in-den-Sand-Wohnpolitik‘ wird, wenn sich nicht sofort etwas ändert, aufgrund des Bevölkerungszuwachses zu einer sozialen und wirtschaftlichen Katastrophe führen. Wenn man mich also fragt, wo es beim Thema Nachverdichtung und Mobilität hakt, dann muss ich leider antworten: nur an der Mobilität der Wohnbau- und Mietrechtspolitiker!“



Astrid Rössler

Landeshauptmann-Stellvertreterin in Salzburg. Sie fordert, bereits vorhandenes Bauland zu mobilisieren und zu verdichten.

„Der Salzburger Ballungsraum hat mehr als 800.000 Einwohner, die zum Großteil aus dem Umland zu kommen. Die stark gestiegenen Bauland- und Mietpreise, die oft mangelnde Attraktivität der Stadt, die hohe Lebensstandard und teils auch ein Mangel an Mobilität. Eine disperse Siedlungsstruktur führt zu hohen Kosten bei der Infrastruktur und schränkt die Mobilität ein. Um das zu vermeiden, sollten Siedlungsstrukturen, die Grundversorgung vorhanden sind, mit hoher Qualität verfügbar ist. Das senkt die Kosten für das Wohnen in der Stadt und auf dem Land. Die Möglichkeit, zu wohnen zu können, wurde der Siedlungsstruktur durch die Mobilität ist zudem eine höhere Wohnbauförderung. Die Kompaktheit von Siedlungen (Entwicklung der Siedlung des Salzburger Landesentwicklungsgesetzes wird schwerpunktmäßig mobilisieren und bestehende Strukturen stärken. Es ist zu bedenken, dass die Alltagswege durch attraktive, umweltfreundlich zurückgelegt werden.“



Martin

Leiter der Abteilung Mobilitätsverträge

„Die Bauordnung in Salzburg hält nicht Schritt mit der Siedlungsentwicklung. **effiziente Möglichkeiten der Mobilität**.“ Die

persönlichen Mobilitätsverträge

eine stadt- und umweltverträgliche Mobilitätslösung. Die Mobilitätsverträge abgeschlossen. Diese sind für den Öffentlichen Verkehr, Carsharing, Informationsmaterialien zu den Mobilitätsverträgen. „Graz bewegt-Pakete“ mit Informationsmaterialien zu den Mobilitätsverträgen oder Eigentümerinnen und Eigentümern übergeben. Die Mobilitätsverträge vorhaben an die Planenden und Entwicklerinnen und Entwicklerinnen und

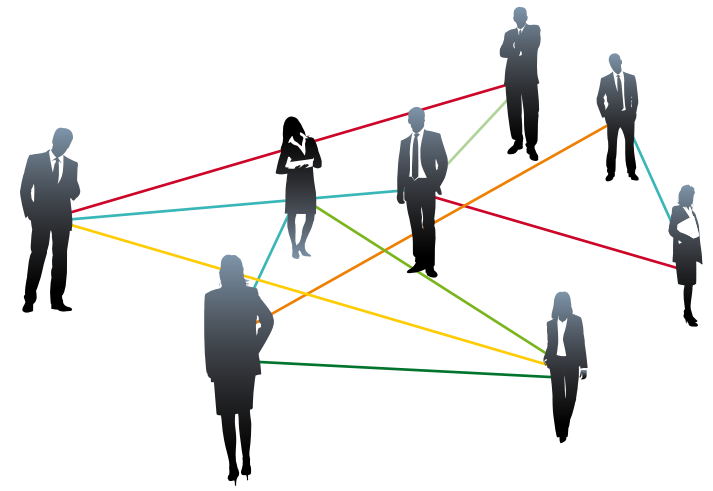
Michael Lu

Stadtrat für Wohnen, Wohnbau und Stadtentwicklung in Wien. Er fordert, die Stadt Wien durch Maßnahmen die Mobilität verstärkt.

„Der sanften Mobilität kommt in Wien ein besonders hoher Stellenwert zu. Die Mobilität ist etwa mit der Errichtung von Hochhäusern und zahlreichen Stadterweiterungsgeländen ein wichtiger Beitrag zum Konzept der Stadtentwicklung. Industrie- oder Bahnhofsgelände sind **dieser ehemaligen Barriere** zu überwinden. Zudem sind die Stadterweiterungsgelände mit der S-Bahn angebunden. Zur Seestadt Aspern fahrende und der Öffentliche Verkehr sind die Mobilität ergänzen. Die Mobilität ist eine reduzierte Stellplatzverpflichtung und des Garagengesetzes in diesem Bereich. Die Mobilität ist nicht pro Wohnung verpflichtend. Die Mobilität ist eine Voraussetzung, um in Wien nicht nur zu wohnen, sondern den Öffentlichen Verkehr optimal m

ität

tsverhalten und Verkehrsaufkommen.
 ertrag, Verdichtung bestehender
 für Neuzuziehende. Und es gibt gute



er
 zburg. Sie setzt sich dafür ein,
 sieren und bestehende Strukturen

it ständig steigendem Verkehrs-
 pfen. Die Gründe dafür sind et-
 d Wohnungspreise in zentralen La-
 des Öffentlichen Verkehrs, der steigen-
 fehlendes Bewusstsein für umweltgerechte
 uktur sowie geringe Baudichten verursachen hohe
 affen eine „Zwangsmobilität Auto“ für die dort Wohnenden.
**ungen dort entwickelt werden, wo Einrichtungen der
 nd und Öffentlicher Verkehr in ausreichender**
 t die Mobilitätskosten privater Haushalte. Um die Kosten für
 and vergleichen und die eigenen Wohnstandortkosten berech-
 rechner Moreco (www.moreco.at) entwickelt. In Vorbereitung
 erung in Hauptorten und Siedlungsschwerpunkten. Um die
 ecklung der Siedlungen nach innen) zu fördern, ist eine Ände-
 ngsprogrammes im Gange. Die Novellierung des Salzburger
 unktmäßig darauf abzielen, bereits vorhandenes Bauland zu
 ren zu verdichten. Die Siedlungen sollen so entwickelt wer-
 ktive Möglichkeiten zum Gehen und Radfahren überwiegend
 en können.“



Mechtild Stiewe

wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsfeld Alltagsmobilität und Verkehrssysteme am ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund. Sie meint, die Wohnbauunternehmen sollten im Eigeninteresse mehr Verantwortung für die nachhaltige Mobilität ihrer Mieterinnen und Mieter übernehmen. www.mobilitaetsmanagement.nrw.de



„Mehr als 80 Prozent aller täglichen Wege starten oder enden an der Wohnung. Hier wird jeden Tag aufs Neue das Verkehrsmittel zur Bewältigung der vielfältigen Wege gewählt. **Die Verkehrsanbindung des Wohnstandortes entscheidet über das Mobilitätsverhalten.** Zur Wahlfreiheit hinsichtlich der Verkehrsmittel am Wohnstandort können auch Wohnungs- und Verkehrsunternehmen einen Beitrag leisten. Das Wohnungsunternehmen VBW in Bochum, Deutschland, etwa bietet als Großkunde der Nahverkehrsbetriebe seinen Mieterinnen und Mietern vergünstigte Abonnements für den Öffentlichen Verkehr an. Das steigert die Mieterbindung und die Wohnzufriedenheit. Attraktive Fahrradstellplätze, das Angebot eines Fahrrad-Reparaturservices, der Verleih von E-Bikes und Lastenrädern etc. fördern die Nahmobilität und ersetzen teure, großflächige Pkw-Stellplätze. Auch Carsharing als Alternative zum eigenen Pkw verringert den Parkdruck in den Stadtvierteln. Nur wer gute Angebote vorfindet und auch darüber informiert ist, kann und wird diese auch nutzen. Eine gute Informationslage schafft für Menschen, die wählen können, Anreize, auf Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr umzusteigen. Sie ermöglicht aber auch eine bessere Teilhabe insbesondere älterer Menschen oder einkommenschwächerer Haushalte. In jedem Fall entsteht durch die engere Verknüpfung von Wohnen und Mobilität sowohl für die Unternehmen als auch die Kundinnen und Kunden eine Win-Win-Situation.“

Kroißbrunner

für Verkehrsplanung der Stadt Graz. Die Stadt Graz hält bei neuen Siedlungsvorhaben mit
 n die Zunahme des Autoverkehrs in Grenzen.

en, die Regelungen zur Wohnbauförderung und andere rechtliche Grundlagen für den Wohn-
 schritt mit den Anforderungen, die sich an die Gestaltung nachhaltiger Mobilität in der Sied-
 vor allem in urbanen Räumen – stellen. Gerade **Stadtentwicklungsvorhaben bieten eine
 chkeit für ein geändertes Verkehrsverhalten vom Auto hin zur „multimo-**
 Der Bezug von neuen Wohn- und Arbeitsorten ist der goldene Zeitpunkt für einen Umbruch im
 erhalten der künftigen Nutzerinnen und Nutzer. Die Stadt Graz geht deshalb neue Wege: Für
 che Mobilität werden im Zuge größerer Siedlungsentwicklungsprojekte mit den Grundstücks-
 beinhalten abgestimmte „push & pull“-Maßnahmen, wie Pkw-Stellplatzobergrenzen, Jahreskar-
 atation etc. Weiters stellt die Stadt Graz Wohnbauträgern abseits von Großprojekten sogenannte
 ur Mobilität inklusive Schnuppertickets zur Verfügung, die neuen Mieterinnen und Mietern
 werden. Der „Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben“, der sich schon vor der Planung von Bau-
 d Entwickler richtet, rundet das Angebot sinnvoll ab.“

dwig

l Stadterneuerung in Wien. Er nennt Beispiele, wie
 beim Wohnbau die Nutzung umweltfreundlicher

im geförderten Wohnbau der Stadt Wien ein
 Durch die Verbindung von Wohnen und Arbeit,
 me-Offices, schafft der geförderte Wohnbau in
 bieten wie etwa dem Nordbahnhofviertel einen wichti-
 dht der kurzen Wege. Im Zuge der Nutzung von ehemaligen
**en für den Wohnbau werden zahlreiche Durchwegungen
 ernen in den Stadtteilen geschaffen** und so das Gehen und Radfahren
 lterweiterungsgebiete wie das Sonnwendviertel oder Eurogate an U- und
 dt Aspern wurde die U2 verlängert. Fußgängerinnen und Fußgänger, Rad-
 rkehr haben hier Vorrang. E-Mobilitätsangebote, Carsharing sowie attrak-
 n – nicht nur in der Seestadt – den Mobilitätsmix. In Aspern gibt es eine
 g von 0,7 Parkplätzen pro Wohnung. Seit der Novelle der Bauordnung
 em Sommer ist nur noch ein Autostellplatz pro 100 m² Nutzfläche und
 d. Durch umsichtige Planung schafft der geförderte Wohnbau also die
 at unbedingt mit dem Auto, sondern zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem
 mobil zu sein.“



Foto: Sabine Hauwirth



Um Sie in Wien und weltweit sicher ans Ziel zu bringen:
Wir entwickeln das Herz der Elektromobilität weiter.

Straßenbahnen der Wiener Linien fahren seit 50 Jahren sicher und effizient – angetrieben durch führende Technologie aus Österreich. Unsere Antriebslösungen sorgen in Schienenfahrzeugen für einen dauerhaften und zuverlässigen Herzschlag – in Wien und weltweit. Basis dafür sind unsere Innovationskraft, unsere Unabhängigkeit und unsere Leidenschaft für die Elektromobilität von morgen. Das macht uns zum Spezialisten für Traktionsmotoren, Generatoren und Getriebe über den gesamten Produktlebenszyklus.

• kurzmeldungen

Fahrgastboom bei Regionalbahnen

Auf fast allen privaten bzw. Landes-Regionalbahnen in Österreich waren im Vorjahr mehr Fahrgäste unterwegs als im Jahr 2012, in Summe knapp mehr als 34 Millionen Fahrgäste, zeigt eine aktuelle VCÖ-Analyse. Die drei am häufigsten genutzten privaten Regionalbahnen sind die „Badener Bahn“, die Graz-Köflacher Bahn und die Salzburger Lokalbahn. Erfolgsgarant sind guter Komfort und regelmäßige Verbindungen auch am Abend und am Wochenende. Was Verbesserungen bewirken, zeigt etwa die Außerfernbahn. Im Jahr 2013 wurden umfangreiche Erneuerungen am Schienennetz und bei Bahnhöfen abgeschlossen. Seit Dezember 2013 wird ein Stundentakt zwischen Garmisch und Reutte angeboten. Im ersten Halbjahr 2014 verzeichnete die Außerfernbahn ein Fahrgast-Plus von 66 Prozent. Der VCÖ spricht sich für die Prüfung von neuen Regionalstrecken in jenen Regionen aus, wo eine starke Bevölkerungszunahme prognostiziert wird, etwa im Raum Wels-Linz, im Umland von Innsbruck, Graz und der Stadt Salzburg und auch im Nordburgenland.

> VCÖ-Factsheet „Regionalbahnen in Österreich modernisieren und ausbauen“ zum download: www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets

Utrecht: größte Fahrradparkgarage der Welt

Utrecht ist mit rund 330.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die viertgrößte Stadt der Niederlande. Im Zuge des Bahnhofsneubaus, der im Jahr 2016 fertiggestellt sein soll, entsteht auch eine imposante Fahrradparkgarage auf drei Ebenen. Mit 12.000 Abstellplätzen wird sie nach Eigendefinition die größte Fahrradparkgarage der Welt sein. Als Computeranimation kann sie bereits befahren werden: www.youtube.com/watch?v=ynlRAhoqoBc

Zu hohe Stickoxidwerte bei Diesel-Pkw

Das europäische Forschungsinstitut ICCT (International Council on Clean Transportation) testete die Stickoxid-Emissionen von 15 verschiedenen Diesel-Pkw-Modellen (modernste Abgasnorm Euro 6). Im Schnitt verursachten sie siebenmal höhere Stickoxid-Emissionen als der Grenzwert zulässt. Statt den laut Abgasnorm Euro 6 erlaubten 80 Milligramm je Kilometer wurde die Luft im Schnitt mit 560 Milligramm pro Kilometer verschmutzt. Stickoxide sind ein Reizgas, können Atemweg-Erkrankungen verursachen und sind für Kinder und ältere Menschen besonders gesundheitsschädlich. Diesel-Abgase enthalten deutlich mehr Stickoxid-Emissionen als die Abgase von Benzin. Der VCÖ fordert strengere gesetzliche Regelungen, damit die Grenzwerte eingehalten werden, und spricht sich für die Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Diesel gegenüber Benzin aus.

Mobilitätskonzepte statt bloßem Zählen der Stellplätze

Die vorgeschriebenen Abstellplätze für Pkw verteuern das Wohnen und erhöhen den Anteil des Autoverkehrs. Aber immer mehr Beispiele zeigen, wie die Stellplätze im Rahmen von Mobilitätskonzepten reduziert werden können. Von Bernhard Hachleitner

Für jede Wohnung kann ein Parkplatz erstellt werden, heißt es in der Parkplatzverordnung des Schweizer Kantons Basel-Stadt. Bei großen Wohnungen können zusätzliche Stellplätze bewilligt werden. Hier ist verwirklicht, was viele Expertinnen und Experten schon seit Jahren fordern: Nicht vorzuschreiben, wie viele Stellplätze pro Wohnung mindestens errichtet werden müssen, sondern zu regeln, wie viele höchstens gebaut werden dürfen. Zu viele Stellplätze erhöhen den Anteil des Autoverkehrs und verteuern – mit mindestens 15.000 Euro pro Stellplatz bei Tiefgaragen – das Wohnen. „Eine maßvolle Anpassung der Stellplatzverpflichtung an den tatsächlich erforderlichen Be-

GWL Terrain, Amsterdam:

Die ganze Siedlung ist autofrei. Kinder können sicher im Freien spielen. Die Wege in der Siedlung sind für das Gehen und Radfahren optimiert. Eine Straßenbahn- und Bushaltestelle befindet sich unmittelbar an der Siedlung.



Foto: Foto Wilke

»Anpassung der Stellplatzverpflichtung an den Bedarf ist ein Gebot der Stunde, um die Baukosten zu senken.«

Karl Wurm, Obmann des österreichischen Verbands gemeinnütziger Bauvereinigungen



Foto: gwil terrain

Mobilitätsregel in GWL Terrain/Amsterdam:

Gebiet für Gehende – Radfahrende sind hier zu Gast – keine Mopeds und Motorräder.

Ladestationen für E-Mobilität, beim Erstbezug einer Wohnung eine Gratis-Jahreskarte und Mobilitätsberatung sind etwa beim Wohnprojekt „Central Living Graz“ am Eggenberger Gürtel vorgeschrieben. Bei noch größeren Projekten, wie in der Waagner-Biro-Straße sind auch Geh- und Radwege durch das Gelände und eine optimale fußläufige Anbindung an die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs auf Kosten des Bauträgers vorgesehen. Umgekehrt werden auch Obergrenzen für Kfz-Stellplätze festgelegt. Von bisher üblicherweise einem Stellplatz pro 70 bis 90 Quadratmeter Bruttogeschosfläche kann die Anzahl mit Mobilitätsverträgen auf beispielsweise höchstens einen pro rund 140 Quadratmeter Bruttogeschosfläche sinken. Das Steiermärkische Baugesetz gibt diese Möglichkeit, unter gewissen Voraussetzungen die Stellplatzzahl zu reduzieren.

Gute Beispiele

In Österreich hat jedes Bundesland seine eigene Regelung, zudem wird den Gemeinden die Möglichkeit gegeben, nach oben oder unten davon abzuweichen. In Wien wurde heuer mit der Novellierung der Bauordnung die vorgeschriebene Mindestanzahl

der Pkw-Stellplätze von einem Stellplatz pro Wohnung auf einen je 100 Quadratmeter Nutzfläche reduziert. Schon länger gibt es die Möglichkeit, bei guter Anbindung an den Öffentlichen Verkehr autofreie Wohnprojekte zu realisieren und dabei bis zu 90 Prozent der Parkplätze erlassen zu bekommen. Umgesetzt wurde das bisher bei der autofreien Siedlung in Floridsdorf. In anderen Ländern gibt es in vielen Städten Beispiele für Stadtteile, die sehr stark auf nachhaltige Mobilität setzen. So in GWL Terrain in Amsterdam, einer Siedlung mit 600 Wohneinheiten und nur etwa 170 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner, oder Vauban in Freiburg. Im neuen Stockholmer Stadtteil Hammarby Sjöstad kommen auf 1.000 Bewohnerinnen und Bewohner nur 210 Autos, 18 Prozent der Haushalte nutzen Carsharing. 52 Prozent der Wege werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt, 27 Prozent zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Wichtiger noch als die reduzierte Stellplatzanzahl sind eine sehr gute öffentliche Verkehrsanbindung sowie die Infrastruktur für das Gehen und Radfahren.

In ein Gesamtkonzept einbinden

Meist gehen die Regelungen aber immer noch viel zu sehr vom Pkw aus. Immerhin sind in Vorarlberg seit dem Jahr 2013 auch „3,5 Quadratmeter leicht erreichbare Fahrradabstellflächen je Wohnung im Innenbereich“ vorgesehen, zusätzlich muss im Eingangsbereich pro Wohnung „ein halber Quadratmeter ebenerdige, beleuchtete und überdachte Stellfläche für Bewohner und Besucher“ errichtet werden. Zusätzliche Kosten entstehen dadurch keine, weil gleichzeitig die Anzahl der Pkw-Stellplätze geringer ausfallen kann. Es gibt seit dem Jahr 2011 sogar die Möglichkeit, durch Verordnung Höchstzahlen für Kfz-Stellplätze festzulegen. Bisher wurde das für das Gebiet rund um den Dornbirner Bahnhof umgesetzt.

Was in den Bauordnungen, Wohnbauförderungsbestimmungen & Co noch immer weitgehend fehlt, ist ein Verständnis für Gesamtmobilität, das über reine Abstellplätze hinausgeht. „Wir haben über die Mobilitätsverträge gewisse Möglichkeiten, etwa Mobilitätsmanagement vorzuschreiben“, sagt Martin Kroißbrunner. „Es wäre aber Zeit, die Gesetze an den State-of-the-Art der Verkehrsplanung anzupassen.“

> Zum Autor: Bernhard Hachleitner, www.hachleitner.at



Apfelbäume statt Parkplätze:

Die in GWL Terrain Wohnenden freuen sich über die reiche Apfelernte.

darf ist daher zur Baukostensenkung und damit auch Reduktion der Mietbelastung ein Gebot der Stunde“, sagt Karl Wurm, Obmann des österreichischen Verbands gemeinnütziger Bauvereinigungen.

Grazer Mobilitätsverträge

Dabei gibt es aber einiges in der Gesamtsicht zu beachten. „Es muss vermieden werden, dass dann die Autos einfach auf der Straße abgestellt werden – mit allen negativen Folgen für die Öffentlichkeit. Das braucht eine umfassende Sicht“, sagt Martin Kroißbrunner, Leiter der Verkehrsplanung der Stadt Graz. „Es muss auch Push-Faktoren geben, wie gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr, Nahversorgung, Kindergärten und Schulen.“ Darüber hinaus schließt die Stadt Graz mit Betreibern größerer Bauprojekte sogenannte Mobilitätsverträge ab. Genau definierte Abstellplätze für Fahrräder, Carsharing,

Kompakt wohnen – besser leben

Das Auto machte flächige Zersiedelung möglich. Diese Siedlungen verursachen hohe Kosten für die Gemeinden und die Menschen, die dort wohnen. Die Bemühungen nehmen zu, durch Verdichtung von Wohngebieten und bessere Raumplanung umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen und die Lebensqualität zu erhöhen.

Von Sonja Bettel



Foto: Peter Eder

»Das Umland von Graz hat doppelt so hohe Mobilitätskosten wie die Stadt.«

Günther Tischler,
Raumplaner in Graz



Foto: Josef Mathis

Zwischenwasser, Vorarlberg:

Die Gemeinde hat schon im Jahr 1980 begonnen, Bauland in Randlagen in Grünland rückzuwidmen und so Lebensqualität und Energieeffizienz der Gemeinde zu erhöhen.

Die Vorarlberger Gemeinde Lauterach, eine der am schnellsten wachsenden Gemeinden, hat ein „Räumliches Entwicklungskonzept“ erstellt, in dem verschiedene Maßnahmen für eine Flächen- und Autoverkehr sparende und gleichzeitig Lebensqualität hebbende Ortsgestaltung angeführt sind.

Aktiv für weniger Verkehr

Bei größeren Wohnanlagen oder Siedlungen sind auch individuelle Konzepte für umweltfreundliche Mobilität möglich. Bei der Wohnanlage Messequartier der Wohnungsgesellschaft ENW in Graz zum Beispiel gibt es neben den 170 Wohnungen und 90 Wohnplätzen für Studierende auch Platz für Gewerbe, einen Kindergarten, ein Café, eine Sauna, eine Dachterrasse mit Schwimmbecken und einen begrünten Hof. Viele tägliche Bedürfnisse können in diesem Verkehrsparhaus also vor Ort erledigt werden. Wer trotzdem weg muss, findet Bus und Straßenbahn in unmittelbarer Nähe, kann sein Fahrrad beim Haus überdacht abstellen oder ein Carsharing-Elektro-Auto nutzen, für das der Strom am Dach des Hauses per Photovoltaik erzeugt wird.

Dass Verdichtung und bessere Anbindung an bestehenden Öffentlichen Verkehr mehr Lebensqualität bringt, hat die Schweizer Bevölkerung bereits erkannt. Im Frühjahr 2013 beschloss sie bei einer Abstimmung eine Änderung des Raumplanungsgesetzes, die die Zersiedelung begrenzen und die Siedlungsentwicklung nach innen lenken soll. Einen interessanten Beitrag dafür liefert das Schweizer Planungs- und Architekturbüro Metron AG mit seiner Forschungsarbeit „7 Tools zur Innenentwicklung: die Metron Dichtebox“. Sie zeigt, wie eine bestehende Siedlung mit Einfamilien- und Reihenhäusern durch Aufstocken, Anbauen und Umgestalten mehr Wohnraum erhalten und trotzdem ausreichend Freiraum bieten kann.

Seit dem Jahr 2008 muss jedes Haus bei Verkauf oder Übergabe einen Energieausweis haben. Dieser sagt aber nur etwas über die zukünftigen Heizkosten aus – und nicht, welchen Gesamtenergiebedarf inklusive Mobilität die Bewohnerinnen und Bewohner aufgrund der Lage haben werden. Ein Nullenergiehaus am Waldrand kann so einen höheren Gesamtenergiebedarf haben als ein schlecht isoliertes Haus in der Nähe des Bahnhofs. Nicht berücksichtigt sind auch die Zeit und die Kosten, die den dort Wohnenden für den Kauf und Betrieb von einem oder gar mehreren Autos entstehen.

am Ortsrand für Einfamilienhäuser oder Firmen umzuwidmen. Sie vergessen dabei offenbar, dass es auch enorme Folgekosten für die Kommune bedeutet, wenn dafür Straßen, Wasserleitung, Kanal, Beleuchtung etc. gebaut und erhalten werden müssen.

»Bestehende Raumordnungsgesetze sollten konsequent umgesetzt werden«

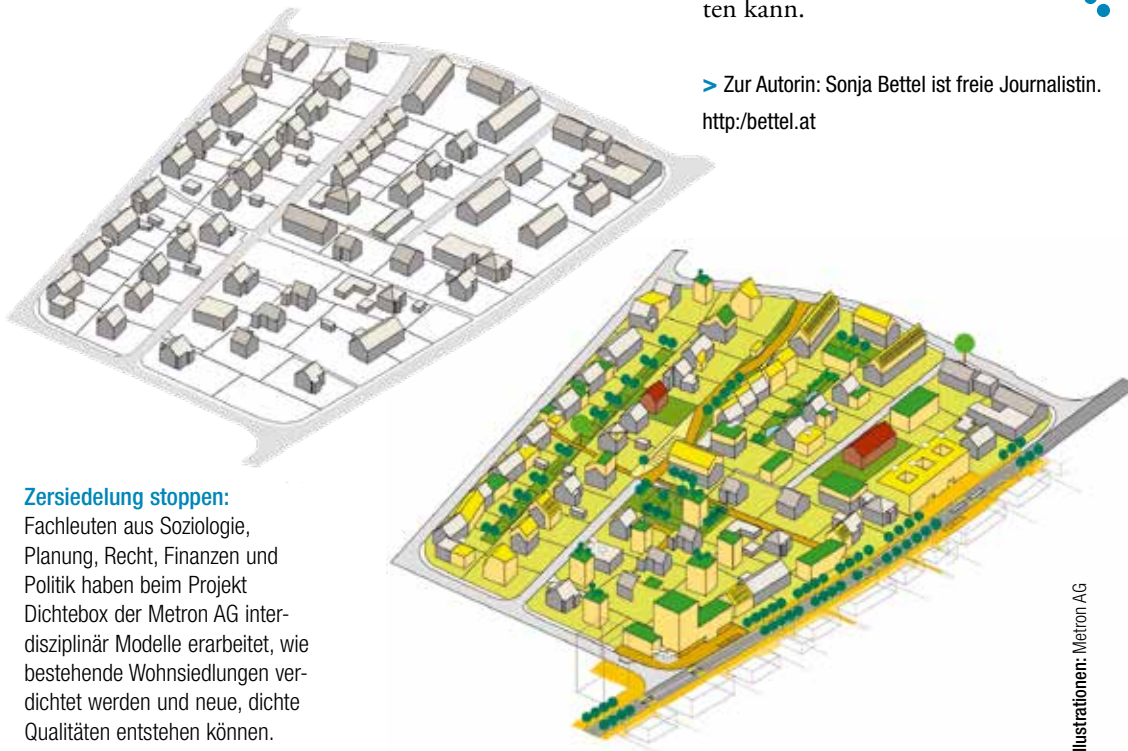
Die Gemeinde Zwischenwasser in Vorarlberg hat das schon im Jahr 1980 erkannt und begonnen, Bauland in Randlagen in Grünland rückzuwidmen. Der Rückbau hat die Gemeinde langfristig aufgewertet und gemeinsam mit vielen anderen Maßnahmen Lebensqualität und Energieeffizienz erhöht.

„Wir haben die Stadt Graz und das Umland verglichen und festgestellt, dass das Umland die doppelten Mobilitätskosten der Stadt hat“, sagt der Grazer Raumplaner Günther Tischler. Die Gemeinden müssten die Bürgerinnen und Bürger darüber aufklären, fordert Tischler.

Verkehrsaufkommen steuern

Gemeinden, Länder und Bund haben einige Möglichkeiten, die Auswirkungen von Wohnen und Siedlungsentwicklung auf den Verkehr zu steuern. Das Kernelement ist die Raumplanung. „Die Raumordnungsgesetze sind nicht schlecht, es traut sich nur niemand, sie konsequent umzusetzen“, beobachtet Günther Tischler. Obwohl es österreichweit viel mehr gewidmetes Bauland gibt, als benötigt wird, lassen sich die Politikerinnen und Politiker in den Gemeinden immer wieder dazu hinreißen, Grünland

Im Vorarlberg wird die Bebauungsdichte und damit die Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs mittlerweile auch über die Wohnbauförderung gesteuert. Für Fahrradabstellplätze, Anschlüsse für Elektro-Autos und Carsharing gibt es Ökopunkte, Wohnbauten, die eine Baunutzungszahl von 54 und höher erreichen, also mehr Wohnfläche pro Grundfläche bauen, erhalten einen „Verdichtungsbonus“ von zusätzlichen 50 Euro pro Quadratmeter Nutzfläche. Im Burgenland gibt es einen „Ortskernzuschlag“ zur Wohnbauförderung von 50 Euro pro Quadratmeter (maximal 10.000 Euro bei Eigenheimen).



Zersiedelung stoppen:

Fachleuten aus Soziologie, Planung, Recht, Finanzen und Politik haben beim Projekt Dichtebox der Metron AG interdisziplinär Modelle erarbeitet, wie bestehende Wohnsiedlungen verdichtet werden und neue, dichte Qualitäten entstehen können.

Illustrationen: Metron AG

> Zur Autorin: Sonja Bettel ist freie Journalistin. <http://bettel.at>

vcö-factsheet

Firmenwagen ökologisch vernünftig besteuern

Immer häufiger wird Beschäftigten von ihren Unternehmen ein Firmenwagen, der auch privat genutzt werden kann, zur Verfügung gestellt. Oft deshalb, weil Unternehmen Steuern sparen, wenn sie einen Firmenwagen statt eines höheren Gehalts zur Verfügung stellen. Etwa neun Prozent der Pkw in Österreich sind privat genutzte Firmenwagen, das sind rund 400.000 Pkw. Auch die OECD betont, dass die Firmenwagen in Österreich zu niedrig besteuert werden. Je mehr mit dem Auto privat gefahren wird, umso höher der Steuervorteil. Das steht im krassen Widerspruch zu Österreichs Energie- und Klimazielen. Da privat genutzte Firmenwagen in den hohen Einkommensklassen weiter verbreitet sind, verletzt dieses Steuerprivileg auch die vertikale Steuergerechtigkeit. Kritik an der Steuerbegünstigung übte zuletzt auch der renommierte Finanzrechtsexperte Werner Doralt. Mehr dazu im VCÖ-Factsheet: www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets

innovametal
Stadtmobiliar & Projektbau

Multimodale Mobilität braucht moderne Parklösungen.

Vom hochwertigen Fahrradständer bis zum intelligenten Zweirad-Parksystem **SAFETYDOCK®** - das einzigartige, voll automatisierte Fahrrad-Park- und Verleihsystem mit Lademöglichkeit für E-Bikes.



Fahrradüberdachungen



Fahrrad leihen.parken.laden.



Doppelstockparker



INNOVAMETALL Stahl- u. Metallbau GmbH | A-4020 Linz, Zamenhofstraße 19 | www.innovametal.at

„Wir müssen die Menschen in der Stadt zu einem gesunden Lebensstil einladen“

interview

Im Gespräch mit dem dänischen Architekten Jan Gehl über denkfaule Architekten, das menschliche Maß im Städtebau und wie Kopenhagen die lebenswerteste Stadt der Welt wurde und auch blieb.

VCÖ-Magazin: Wie beeinflussen einander Wohnen und Mobilität?

Jan Gehl: Über die letzten fünfzig Jahre haben wir den Siedlungsraum ausgeweitet und so Transport und Mobilität ohne Auto sehr kompliziert gemacht. Viele Menschen leben in Einfamilienhäusern, das macht eine Erschließung mit Öffentlichem Verkehr sehr teuer. Das hat auch mehr und mehr Autos in die Städte gebracht. Doch heute haben wir die Situation, dass das für die Autos nötige Erdöl weniger wird. Es gibt daher jetzt weltweit die Tendenz, dichter zu bauen, Siedlungen entlang von Bahnlinien zu entwickeln.

Dichter bauen – heißt das mehr Hochhäuser?

Hochhaustürme sind die Lösung denkfauler Architekten. Hochhäuser haben nichts mit unseren Bedürfnissen als menschliche Wesen zu tun, sondern mit Geld, Immobilienentwicklung und dem Ego der handelnden Personen in Politik und Architektur. Wolkenkratzer sind völlig entgegen unseren Sinnen, denn unsere Sinne sind horizontal und auf nahe Entfernungen ausgerichtet. Für meine Arbeit ist der Ausgangspunkt immer das menschliche Maß. Es braucht eine lebendige, keine sinnlose Dichte.

Was macht eine lebendige Dichte im Wohnbau aus?

Bereits ab dem fünften Stock verlieren Sie den Kontakt zur Welt, sehen nicht mehr, was sich unten tut und können sich auch nicht mehr mit Menschen unten verständigen. Mit niedrigeren Höhen, maximal sechs oder sieben Stockwerke, wird bauen komplexer – da muss auf ausreichende Sonnenein-



»Unsere Sinne sind horizontal und auf nahe Entfernungen ausgerichtet«

strahlung in die Wohnungen geachtet werden, auf Belüftung, darauf, dass niemand dem anderen in die Wohnung schaut – aber am Ende ergibt das eine viel bessere und schönere Stadt. Bei der Stadtplanung wollen wir, dass sich die Menschen in den Wohnsiedlungen für ihre Umgebung interessieren, Teil der Stadt sind, in der sie leben, und sehen, was vor sich geht – das macht Städte auch viel sicherer.

Der Großteil der Städte weltweit sieht aber anders aus. Hat das menschliche Maß eine Chance, zum städtebaulichen Mainstream zu werden?

Wir haben heute ein neues Paradigma, nämlich dass wir Städte wollen, die lebenswert, gesund und nachhaltig sind. Dazu gehört, dass wir die Menschen in der Stadt zu einem gesunden Lebensstil einladen, mehr zu gehen, Rad zu fahren und Stiegen zu steigen. Das sind auch grundlegende



Jan Gehl,

78, Architekt und Stadtplaner aus Kopenhagen. Der Däne betreut Stadtentwicklungsprojekte in vielen Städten weltweit. Im Buch „Cities for People“ fasst er seine Grundsätze für die Gestaltung öffentlicher Räume und lebenswerter Städte zusammen. <http://gehlarchitects.com/>

Voraussetzungen für einen guten Öffentlichen Verkehr. Denn sowohl vor dem Einsteigen als auch nach dem Aussteigen wird gegangen oder mit dem Rad gefahren.

»Hochhaustürme sind die Lösung denkfauler Architekten«

Kopenhagen gilt heute weltweit als Vorbild einer lebenswerten Stadt. Wenn Sie es mit Wien vergleichen, was würden Sie als Bürgermeister von Wien als erstes umsetzen?

Mein Eindruck ist, dass Wien bereits auf gutem Weg ist, es wird auch unter den lebenswertesten Städten der Welt immer vorne mitgenannt. Aber ich würde vor allem das Radfahren stark verbessern. Ich sehe hier wenige Kinder auf den Radwegen – es ist immer ein guter Indikator für eine lebenswerte Stadt, wenn viele Kinder in der Stadt zu sehen sind.

»Der Ausgangspunkt ist immer das menschliche Maß«

Wie gelang es in Kopenhagen, die Pro-Fahrrad-Verkehrspolitik über Jahrzehnte und über alle politischen Wechsel hinweg zu erhalten und voranzutreiben?

Kopenhagen war die erste Stadt, die sich als „Stadt für die Menschen“ etabliert hat, und dabei spielte die Universität die zentrale Rolle. Als ich an der Schule für Architektur in Ruhestand ging, schrieb der Bürgermeister: Wenn ihr an der Universität nicht dokumentiert hättet, wie die verschiedenen umgesetzten Projekte so gut funktionieren, hätten wir Politikerinnen und Politiker nie gewagt, Kopenhagen zu einer der lebenswertesten Städte der Welt zu machen. Die Politik braucht Fakten und Argumente, um sagen zu können: Nicht wir entscheiden das, die Fakten sprechen für sich. Egal welche Partei – das ist heute einfach die Art, wie in Kopenhagen Verkehrspolitik gemacht wird.

> Das Gespräch führten Christian Höller und Bettina Urbanek. Langfassung des Interviews auf www.vcoe.at

Weehoo

- Trailerbike und Fahrradanhänger
- Bequemer Sitz mit Sicherheitsgurten
- Mitretten oder Ausrasten nach Lust und Laune
- Für Kinder von 2-9 Jahren

FAHRRADSTUDIO
AMBROSCH & STIASNY

02252 47690 · info@fahrradstudio.at · www.fahrradstudio.at



• **mutterwitz**

Jan Gehls Schwiegermutter

Bei seinem Referat in Wien im Juni 2014 zeigte Jan Gehl auch das Foto seiner Schwiegermutter. Die Frau ist bis ins hohe Alter mit dem Rad gefahren. Als sie mit weit über 80 nicht mehr radeln konnte, war sie trotzdem immer mit dem Rad unterwegs – sie hat es geschoben. Auf die Frage ihres Schwiegersohns, wieso sie denn immer noch das Rad dabei habe, antwortete sie: „Es ist immer noch sportlicher, ein Rad zu schieben als einen Rollator.“ (aus Falter 25/14)

• literatur

Victor Gruen Shopping Town
Memoiren eines Stadtplaners
(1903–1980)



Hsg. Anette Baldauf, Böhlau
Verlag, Wien 2014, 408 Seiten,
39 Euro

Victor Gruen zählt zu den einflussreichsten Architekten und Stadtplanern des 20. Jahrhunderts. Er gilt als „Vater der Shopping Mall“, die er im Bemühen entwickelte, den monofunktionalen amerikanischen Vorstädten ein Zentrum zu geben. Und wenige Jahre später plante er als einer der Ersten Fußgängerzonen, um die vernachlässigten Innenstädte zu revitalisieren. Der vor den Nazis in die USA geflohene Architekt kam Ende der 1960er-Jahre zurück nach Europa, mit dem kühnen Anspruch, Europa vor den Stadtplanungsfehlern der USA zu bewahren. Gelungen ist ihm das nur bruchstückhaft. Im Jahr 1969 mit Planungen für die Wiener Innenstadt beauftragt, zeigte er Methoden auf, „durch die die gesamte Innenstadt als Umweltoase gestaltet werden könnte“, mit „völligem Ausschluss des benzinbetriebenen Fahrzeugverkehrs“. Er scheiterte weitgehend an der Planungs-Bürokratie. „Spezifisch hatte ich mit Verkehrsspezialisten zu tun, die unter der viel verbreiteten Krankheit „Autoneurosis“ litten. Die Planungsgesinnung dieser Art von Verkehrsfetischisten setzt sich das Ziel, die Stadt autogerecht

zu gestalten, und betrachtet Straßenbahnen, Autobusse, aber besonders Bäume und Bepflanzungen als lästiges Hindernis. Ihnen hatte ich erst beibringen müssen, was ein Fußgänger ist.“ Das Kapitel, in dem er empfahl, das geplante Stadtautobahnnetz nicht zur Ausführung zu bringen, musste er aus seinem Bericht streichen, der trotzdem nicht veröffentlicht wurde. Das hinderte die Stadt nicht, ihm im Jahr 1972 den Architekturpreis der Stadt Wien zu verleihen. Die in den letzten Lebensjahren niedergeschriebene und hier erstmals publizierte Autobiografie ist ein spannendes Zeitdokument. Der kundige Einleitungstext von Anette Baldauf macht Victor Gruen und seine Arbeit im größeren Zusammenhang von Architektur- und Stadtentwicklung verständlich.

Der geschenkte Planet

Nach dem Öl beginnt die Zukunft

Armin Reller, Heike
Holdinghausen, Westend
Verlag, Frankfurt/Main 2014,
224 Seiten, 16,50 Euro



Ein Professor für Ressourcenstrategie und eine Journalistin haben ein sehr lesenswertes Buch geschrieben – auch wenn der Titel irreführenderweise das x-te Buch über das zu Ende gehende Erdöl erwarten lässt. Vielmehr beschreibt es sehr anschaulich an Beispielen unseren „reich beschenkten Planeten“. Und

handelt anschaulich und lehrreich einige der vielen Ressourcen ab, die den Menschen unendliche Möglichkeiten eröffnet haben – und weiter eröffnen, wenn wir sie klug nutzen. Es gibt Kapitel etwa über die Ressourcen Raps, Weizen, Holz, Kohlendioxid, Bakterien, Eisen, Abfall. Und es gelingt dem Buch, Faszination für den Reichtum der Erde zu wecken – anschaulich wie ein sehr guter Dokumentarfilm, nur ohne Bilder. Und auch ohne Index, was das Ermessen und Nutzen des reichhaltigen Inhalts erschwert.

Spaziergangswissenschaft in Praxis



Hsg. Bertram Weisshaar, Jovis
Verlag, 2013, 288 Seiten,
38 Euro

Beim aufmerksamen Gehen genauer hinzusehen und so Neues im Bekannten entdecken und Erkenntnisse gewinnen, die weit über das bloße Sehen und Konsumieren der Stadt- und Landschaftsräume hinausgehen. Dieses Buch dokumentiert Projekte der Spaziergangswissenschaft (Promenadologie) und gibt einen Überblick über Protagonisten und „Formate in Fortbewegung“ aus dem deutschsprachigen Raum und Großbritannien wie Arttours, Audio-Walks, BaukULTOURen, Dérives, Dialogische Spaziergänge, Konzeptspaziergänge, Promenadologische Spaziergänge, Silent Walks, Talk Walks etc.

• neue vcö-factsheets

Multimodale Lebensstile prägen die Mobilität der Zukunft

Die Gesellschaft wird bunter, die Lebensstile werden vielfältiger. Trends wie Flexibilisierung und Digitalisierung wirken auch auf die Mobilität. Mit den Werten der Menschen ändert sich ihre Einstellung zu Mobilität.

Was in Städten für die Mobilität älterer Menschen wichtig ist

Selbstbestimmte Mobilität bis ins hohe Alter ist für alle Menschen von großer Bedeutung. Barrierefreiheit und eine seniorengerechte Gestaltung des Straßenraums steigern Lebensqualität und Komfort.

Gute Bedingungen für das Gehen stärken den Öffentlichen Verkehr

Der überwiegende Teil der Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs in Städten kommt zu Fuß zur Haltestelle. Jede Erleichterung und Beschleunigung für das Gehen nutzt deshalb auch dem Öffentlichen Verkehr.

Online-Handel boomt – bringt das mehr oder weniger Verkehr?

Der Trend zum Online-Handel verändert wesentlich die Verkehrsflüsse des Einkaufens. Ohne optimale Rahmenbedingungen kann der Online-Handel viel unnötigen Verkehr verursachen statt ihn zu vermeiden.

VCÖ-Factsheets auf www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets

• neue vcö-publikation

Weniger Verkehr durch nachhaltigen Konsum

Die steigende Nachfrage nach Konsumgütern verursacht einen immens hohen Ressourcenverbrauch sowie mehr Transportwege und Treibhausgas-Emissionen.

Die VCÖ-Publikation „Weniger Verkehr durch nachhaltigen Konsum“ beschreibt den in Konsumgütern des täglichen Bedarfs enthaltenen Aufwand an Transport, beginnend bei der Produktion über Verteilung und Verkauf bis hin zur Abfallentsorgung. Die Bedeutung von Bio-Produkten und Regionalität sowie deren Einfluss auf den Transportaufwand wird aufgezeigt und mit zahlreichen Beispielen veranschaulicht. Die Folgen von hohem Fleischkonsum und Tiertransporten werden ebenso beleuchtet wie der hohe Einfluss, den individuelle Einkaufswege sowie die Lage und Erreichbarkeit der Geschäfte auf die Treibhausgas-Bilanz von Produkten haben. Es wird dargelegt, wie durch die Verlegung in die Innenstädte und die Anbindung an umweltfreundliche Verkehrsmittel neue Zielgruppen erreicht werden. Und wie wertvolle Flächen durch die Einsparung an Parkplätzen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und für Geschäftsinteressen genutzt

werden können. Die hohen Potenziale CO₂-armer Stadtlogistik und Liefersdienste etwa mit Elektrofahrzeugen und Lastenrädern werden aufgezeigt. Auch die teils komplexen und weiten Wege, die Konsumgüter nach Gebrauch als Abfall zurücklegen, werden thematisiert. Die VCÖ-Publikation untersucht zudem die mögliche Verkehrsvermeidung durch Share Economy und langlebige Produkte. Welche Transportwege und klimarelevanten Emissionen durch Konsumgüter entstehen, wird anhand von Beispielen, beginnend bei Lebensmitteln bis hin zur Waschmaschine, dargestellt.

> Die Publikation kann beim VCÖ bestellt werden. T: +43-(0)1-893 26 97, E: vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at



Regelmäßiges Gehen ist gesund, es stärkt das Immunsystem und beugt Krankheiten vor. Wer täglich eine Stunde geht – das entspricht etwa 10.000 Schritten – steigert seine Fitness spürbar. Spaziergänge, die Ihnen Lust aufs Zu-Fuß-Gehen machen, finden Sie auf www.wienzufuss.at. Gehen Sie ein paar Schritte – Ihrer Gesundheit zuliebe!

www.wienzufuss.at

mit Unterstützung von:



Ulli Gladik direkt gefragt



Foto: Marianne Weiss, www.weissphotography.at

Global Shopping Village. Endstation Kaufrausch

VCÖ-Magazin: Was war für Sie der Auslöser, einen Film über Shoppingcenter zu machen? Warum legen Sie den Fokus Ihres Films „Global Shopping Village“ auf die Investorenperspektive? Und welche Rolle spielt der Verkehr, das Auto, bei dem ungebremsten Bau von Shoppingcentern?

Ulli Gladik: „Ich habe ab Mitte der 1990er-Jahre in Murau, wo ich aufgewachsen bin, begonnen, die rasanten Veränderungen durch immer mehr Fachmarktzentren am Stadtrand fotografisch zu dokumentieren. Im Jahr 2008 reifte dann der Entschluss, das Thema auch inhaltlich zu bearbeiten. Treibende Kraft hinter dem Bauboom ist das viele Geld, das auf den Finanzmärkten nach Veranlagung strebt. Beim Verkauf eines Shoppingcenters, dem sogenannten Exit, können hohe Erträge erzielt werden. Wer ein Shoppingcenter kauft, meist Fonds, Finanzgruppen, Banken etc., will dann mit den Mieten eine Rendite auf sein eingesetztes Kapital erzielen. Überrascht hat mich, wie sehr am Bedarf vorbeigebaut wird. Wir haben auch in Österreich schon Leerstände: Etwa im Gasometer in Wien, in Linz steht das Uno Shopping Center leer. Auch Fachmarktzentren auf der grünen Wiese stehen teilweise leer, etwa in Frauenkirchen, in Zeltweg, in Wolfsberg in Kärnten. In Deutschland ist die Raumordnung rigider, deswegen haben sich die Immobilienentwicklungsunternehmen auf die Innenstädte konzentriert, wobei aber meist nur das Grüne-Wiese-Modell des überdimensionalen Shoppingcenters einfach auf eine Industriebrache in die Innenstadt verfrachtet wird. Das schadet der Stadt genauso. Das Shoppingcenter ist nicht nur eine Folge der Automobilisierung, sondern treibt sie weiter voran. Die Innenstädte bieten den Autos weniger Platz und das Shoppingcenter ist die einfachste Antwort darauf. In vielen Orten Österreichs ist Einkaufen ohne Auto gar nicht mehr möglich. Mit der Überalterung der Gesellschaft werden viele Gemeinden Shuttlebusse einrichten müssen oder ein Lieferservice, damit die Leute überhaupt noch versorgt werden können.“

Ulli Gladik arbeitet als freischaffende Künstlerin, Fotografin und Filmemacherin. Ihr aktueller Dokumentarfilm „Global Shopping Village. Endstation Kaufrausch“ läuft derzeit in Österreich in den Kinos. www.globalshoppingvillage.at

Langfassung des Interviews auf www.vcoe.at

• **termine**

Forschungsforum Mobilität 2014
E-Mobilität trifft auf aktive Mobilität
Veranstalter: bmvit, www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/forschungsforum/forschungsforum2014.html
Wien, 3. Dezember 2014

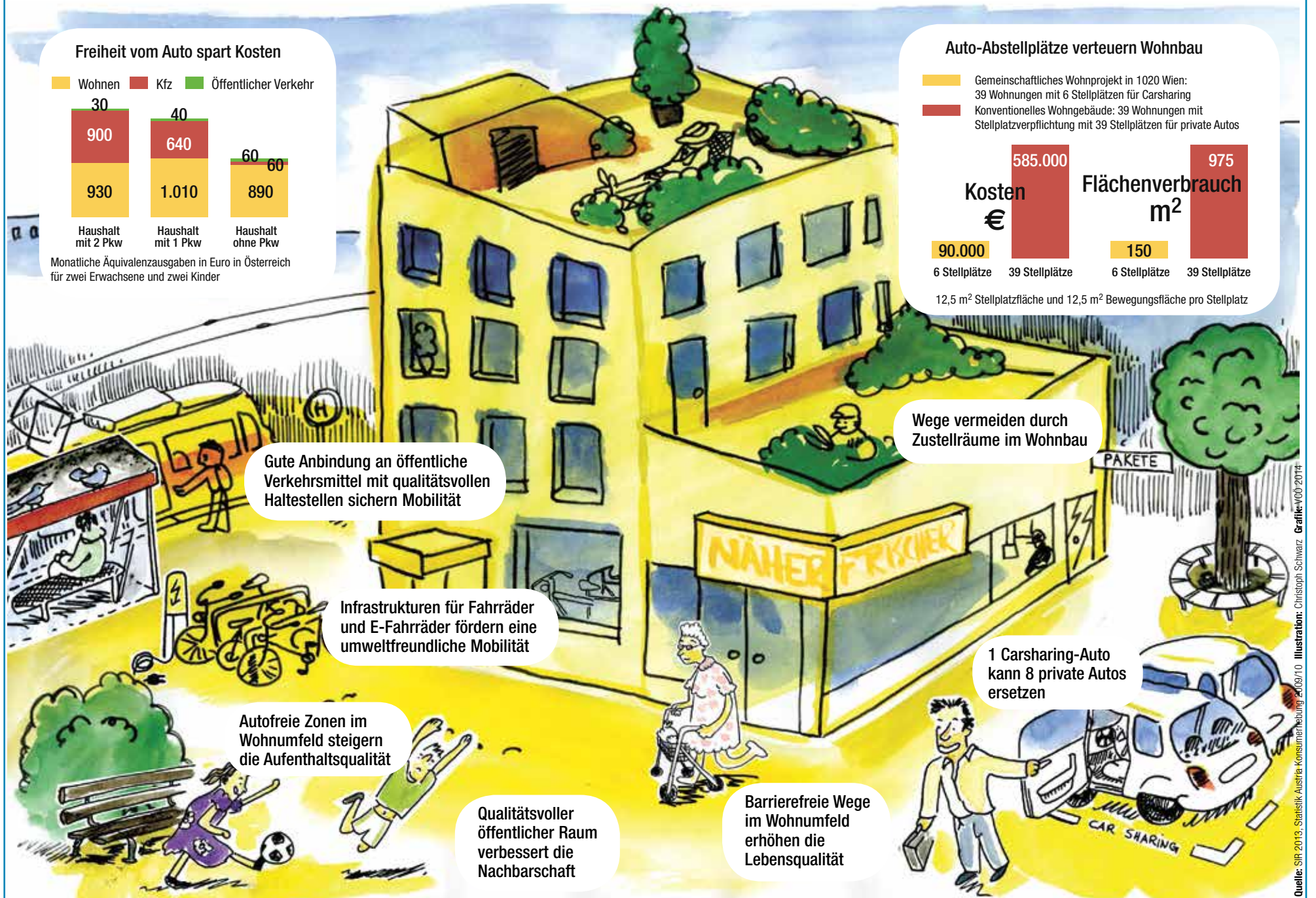
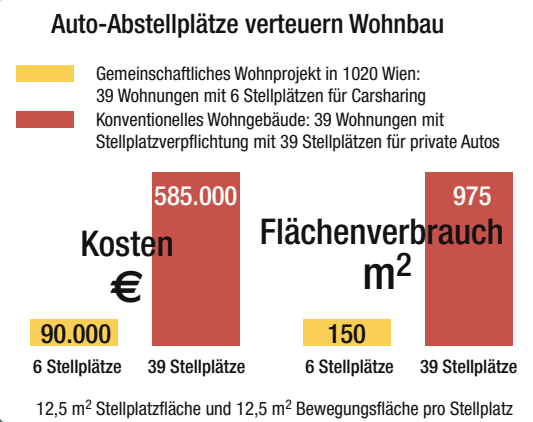
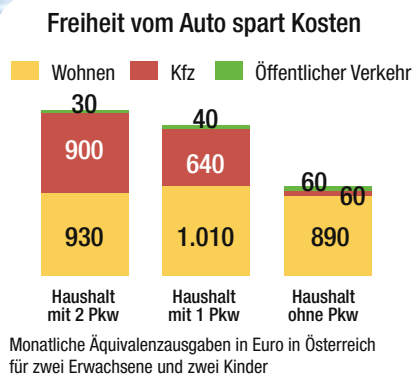
Wohnbauforschungstag
„Wohnbau macht Stadt“
Veranstalter: Europaforum Wien, www.wohnbauforschung.at/de/veranstaltung-14.htm
Wien, 9. Dezember 2014

Tagung
Die Zukunft der ÖPNV-Stadt-Umland-Verkehre
ÖVG Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, www.oevg.at/aktuell/veranstaltungen/2015/linz/programm.pdf
Linz, 15. Jänner 2015

IIR Forum Verkehr 2015
PSO konkret, Multimodale Mobilität im ÖPV, Interoperabilität der Schiene
www.iir.at/veranstaltungen/hub/forum-verkehr-2015/
Wien, 25. bis 26. Februar 2015

Smart Cities Week 2015
Smart Cities – Energiezukunft sozial & innovativ
www.klimafonds.gv.at/veranstaltungen/veranstaltungen/smart-cities-week-2015/, Teilnahme kostenfrei.
Salzburg, 4. bis 6. März 2015

So, wie ich wohne, bin ich mobil



Gute Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel mit qualitätsvollen Haltestellen sichern Mobilität

Infrastrukturen für Fahrräder und E-Fahrräder fördern eine umweltfreundliche Mobilität

Autofreie Zonen im Wohnumfeld steigern die Aufenthaltsqualität

Qualitätsvoller öffentlicher Raum verbessert die Nachbarschaft

Barrierefreie Wege im Wohnumfeld erhöhen die Lebensqualität

Wege vermeiden durch Zustellräume im Wohnbau

1 Carsharing-Auto kann 8 private Autos ersetzen

Quelle: SIR 2013, Statistik Austria, Konsumenthebung 2009/10. Illustration: Christoph Schwarz, VCÖ 2014