

„Mehr Mobilität im Wohnbau“



SMART CITY Roundtable Brunch, Salzburg

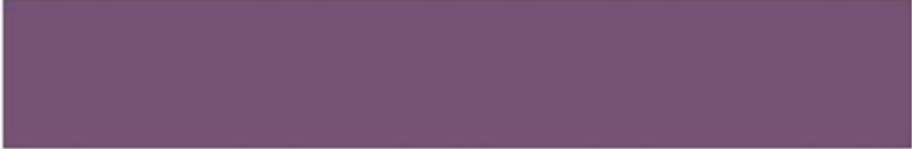
Foto: Gerald Franz

18. Juni 2019

Gerald FRANZ, UIV Urban Innovation Vienna

Inhalte

- UIV Urban Innovation Vienna / Stelle Mobilitätsmanagement
- Ausgangslage „Mobilität im Wohnbau“
- Zielsetzungen Mobilität(-smanagement) in Wien und Mobilitätsaktivitäten in Wien
- Baurechtlicher Rahmen
- Vom Mobilitätskonzept zur verbindlichen Umsetzung
- Instrumente zur Umsetzung: Städtebauliche Verträge, Mobilitätsverträge, Mobilitätsfonds, Weitere
- Denkanstöße und Ausblick



**EROSION OF
CITIES OR
ATTRITION OF
AUTOMOBILES**

JANE JACOBS

PICTUREQUOTES.com

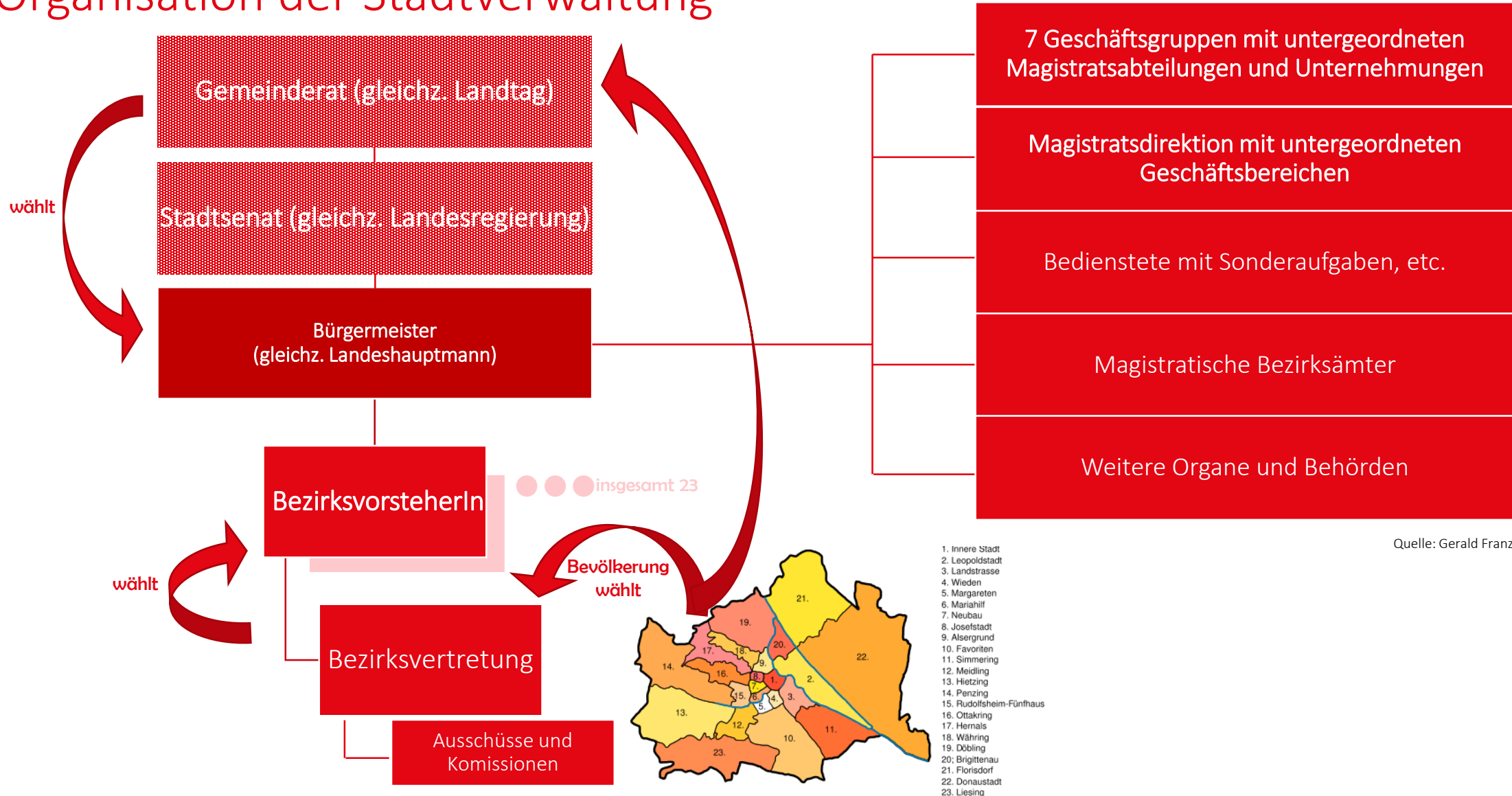
UIV Urban Innovation Vienna / Stelle Mobilitätsmanagement

- Kompetenzzentrum für städtische Zukunftsfragen insb. die Wiener Stadtplanung als Teil der Wien Holding
- Smart City Agentur, Future Cities und Energy Center
- Mobilitätsmanagement in Stadtentwicklungsgebieten relativ neues Thema im Energy Center
- Beratend für MA 21 Flächenwidmung und Stadteilplanung – Ziel Mobilität in einer frühen Planungsphase mitberücksichtigen – Drehscheibe zwischen Stadtplanung, Bauträgern / Entwicklern, Mobilitätsdienstleistern



Quelle: Energy Center, UIV

Organisation der Stadtverwaltung



Quelle: Gerald Franz

Ausgangslage „Mobilität im Wohnbau“

- **80 % aller Wege beginnen und enden zu Hause**
- Entfernung zum Verkehrsmittel ist entscheidend (wie lange brauche ich zur ÖV Haltestelle? Habe ich mein Fahrrad griffbereit? Steht das eigene Auto in der Tiefgarage?)
- Umzugssituationen sind Lebensumbrüche – **Mobilität wird neu organisiert**
- Je mehr Angebot (für erste / letzte Meile) umso leichter fällt der Umstieg vom Autos zu Alternativen – **Angebotsplanung!**
- BewohnerInnen, Hausverwaltungen, Bauträger, haben noch wenig Erfahrung mit neuen Mobilitätsangeboten - **fehlende Daten!**

Neue Lösungen im Bereich Wohnen und Mobilität



Grafikquelle: Nach Mo.Point 2016

Ausgangslage „Mobilität im Wohnbau“

- **Unterschiedliche Milieus** – unterschiedliche Ausgangslage
- Gründe für kein Auto:
 - Eher jünger und urbaner: Trend vom Besitzen zum Nutzen; Sozial prekär z.B. Alleinerziehende: eigener PKW schwer leistbar
- Fakt ist, dass **PKW Besitz in Wien sinkt**
- Fakt ist, dass mittlerweile mehr ÖV JahreskartenbesitzerInnen als PKWs
- Fakt ist aber auch **unterschiedliche Entwicklung** in Kernstadt und den Flächenbezirken



Quelle: MA 18, Stadt Wien

Zielsetzungen Mobilitätsmanagement in Wien

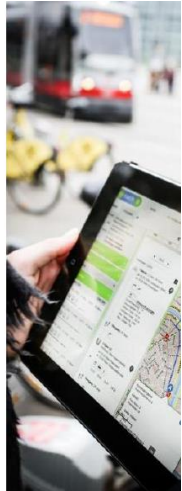
- **Smart City Rahmenstrategie NEU**
 - Senkung des MIV von 28% auf 15% bis 2030
 - 250 PKW pro 1.000 BewohnerInnen
- **Fachkonzept Mobilität als Teil des STEP**
 - 20 % MIV und 80 % Umweltverbund bis 2025
 - Straßenraum fair teilen
 - Ausbau ÖV
 - Sharing Strategie



Mobilitätsaktivitäten in Wien

Quelle: Stadt Wien

- Öffi-Ausbauprogramm (insb. U2/U5)
- Ausweitung Parkraumbewirtschaftung
- Ausbau der E-Ladeinfrastruktur
- Begegnungszonen, Umgestaltung öffentlicher Raum
- Neuausschreibung E-Carsharing (plus Mobilitätspakete), Neuausschreibung Bikesharing geplant
- Mobilitätsstationen der Wiener Linien
- Allerdings auch große Straßeninfrastrukturprojekte in Planung siehe Stadtstraße / Nordostumfahrung (geplanter Baubeginn 2020)



Baurechtlicher Rahmen

Bauordnung für Wien, Beispiele

§ 6 Abs. 3 lautet:

- „(3) Bei der Errichtung von Garagen sind zur nachträglichen Schaffung von Ladeplätzen für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge brandschutztechnisch geschützte Durchgänge einer Leerverrohrung zur Herstellung einer Stromversorgung der Stellplätze vorzusehen. Platzreserven für Stromverzählerung und -verteilung sowie Planungsreserven für Netzanschlussleistung sind zu berücksichtigen.“

In § 6 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 angefügt:

- „Auf Stellplätzen ist auch das Abstellen von Fahrrädern zulässig.“

Moritz

BauO Wien

5. Auflage

- Bauordnungsnovelle 2014
- GaragenG-Novelle 2014
- KleingartenG-Novelle 2014

Kurzkommentar

MANZ 

Quelle: MIPA, Zürich



Baurechtlicher Rahmen

Wiener Garagengesetz

- § 48. (1) Bei Neu- und Zubauten sowie Änderungen der Raumwidmung oder Raumeinteilung entsteht eine **Stellplatzverpflichtung** nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen; diese ist entweder als Naturalleistung (Pflichtstellplätze) grundsätzlich auf dem Bauplatz oder Baulos oder durch Entrichtung der Ausgleichsabgabe an die Stadt Wien zu erfüllen.
- (2) Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes kann der Bebauungsplan besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen festlegen und dabei den Umfang der Stellplatzverpflichtung gemäß § 50 bis zu 90% verringern sowie Anordnungen über die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, und die Zulässigkeit und das Ausmaß von Garagengebäuden sowie von Stellplätzen im Freien treffen (Stellplatzregulativ).



Baurechtlicher Rahmen

§ 48 (3) Bei Festsetzung oder Abänderung eines **Stellplatzregulativs** hat der Gemeinderat auf folgende Gegebenheiten und Ziele Bedacht zu nehmen:

1. Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln;
2. Anpassung des Angebots an Stellplätzen an die verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen;
3. Berücksichtigung vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge;
4. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung einer mit den Zielen und Festsetzungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes entsprechenden Verwendung von öffentlichen Verkehrsflächen des Gebietes, insbesondere für soziale, stadtökologische und gesundheitliche Zwecke;
5. Herbeiführung, Erreichung beziehungsweise Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr;
6. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten;
7. Angemessene Berücksichtigung der naturräumlichen Gegebenheiten.

"Cars are parked
95% of the time".
Let's check! ~
Reinventing Parking

Baurechtlicher Rahmen

Zwischenfazit:

- Fokus liegt weiter stark auf der Errichtung privater Stellplätze
- Falls Errichtung nicht möglich – Pflichtstellplatzausgleichsabgabe
- Möglichkeiten für Alternativen schaffen: angewandte Praxis – Errichtung von Sammelhochgaragen, Mobilitätsalternativen in CH, D
- Unterschiedliche internationale Zugänge:
 - Zonierung des Stadtgebietes
 - Abschaffung von Stellplatzminima
 - ÖV Güteklassen als möglicher Ansatzpunkt?



Quelle: Stadt Bremen

Baurechtlicher Rahmen

Beispielsrechnung Pflichtstellplätze:

Geplantes Projekt im 21. Bezirk – Entfernung zum ÖV ca. 500 Meter, ergänzende Mobilitätsangebote; gemischte Nutzung Wohnen und Arbeiten, zu errichtende Pflichtstellplätze 300, Stellplatzregulativ 0,7 tatsächliche Stellplätze 210; Einsparung 90 Stellplätze entspricht ca. 1,8 Mio. Euro

Woran scheitert es?

- Bezirke haben Sorge, dass zu wenig Oberflächenstellplätze (Autofreiheit an der Oberfläche)
- Parkraumbewirtschaftung – Rebound Effekt – tw. werden Garagenplätze aufgekündigt
- Betrachtung des Gesamtsystems notwendig

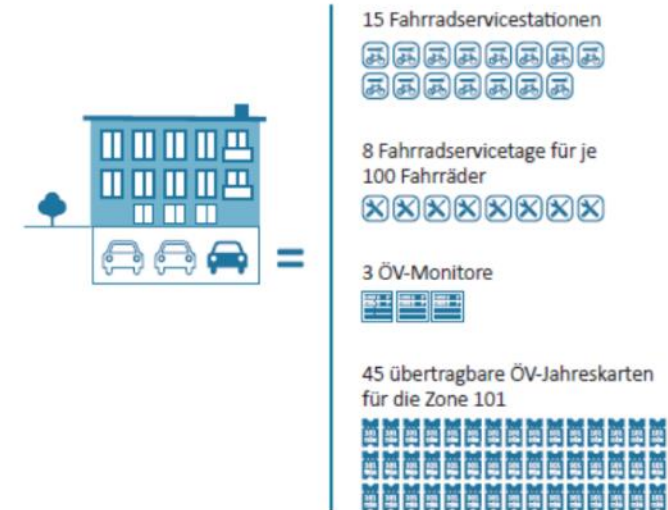


Vom Mobilitätskonzept zur verbindlichen Umsetzung

- Planungsstandard bei neuen Quartieren, Stadtentwicklung – Stadterweiterung: möglichst „**autofrei an der Oberfläche**“
- Weitere Diskussionen: **Garagenkonzepte** - Sammelgaragen / Hybridgaragen
- **Stellplatzregulativ** – wird mit dem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan verordnet
- Vom Verkehrskonzept (MIV Erschließung) hin zum integrierten Mobilitätskonzept (tw. Mobilitäts- und Freiraumkonzept)
- Mobilitätskonzepte als „Neuland“ für Planungsbüros – von losen Ideen hin zu strukturierten Angeboten z.B. **Mobilitätsstationen**
- Wer beauftragt? Bauträger, Entwickler, Stadtplanung / Stadtteilplanung

WAS BEKOMMT MAN FÜR EINEN
AUTOABSTELLPLATZ

in der Tiefgarage



Vom Mobilitätskonzept zur verbindlichen Umsetzung

Bestandteile von Mobilitätskonzepten

- Einflussfaktoren im Quartier analysieren
- Potentiale und Zielsetzungen definieren
- Maßnahmen-Sets entwickeln
- Konzept für Monitoring erstellen
- Projektorganisation für Aufbau und Betrieb festlegen
- Kosten darstellen und Finanzierung sichern



Quelle: Gerald Franz



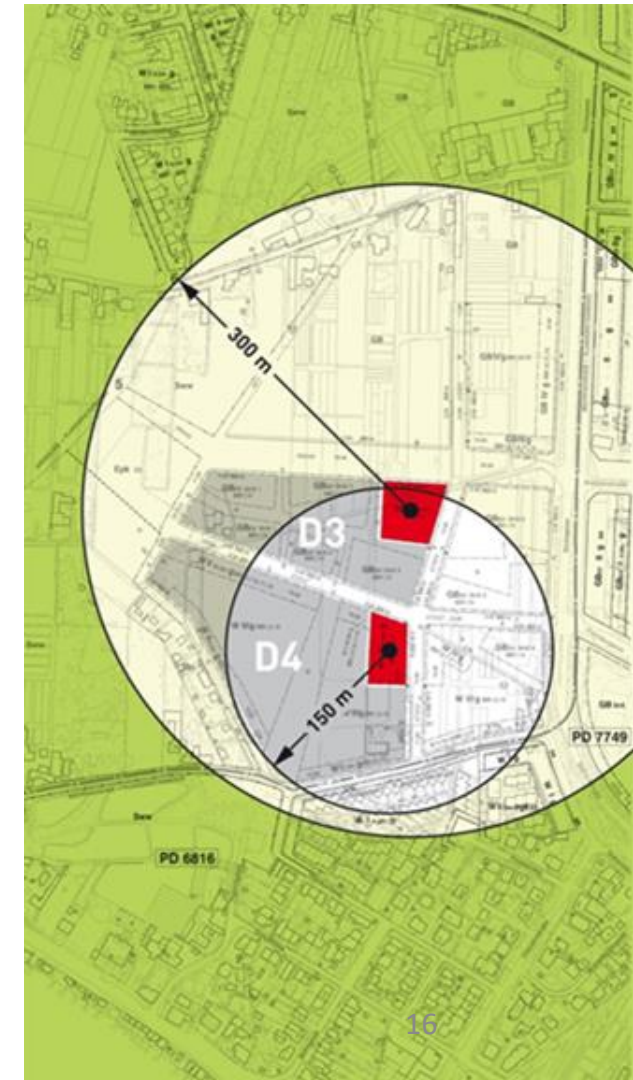
Trolleys

Bild: Wien 3420 aspern Development AG © Ludwig Schedl

Vom Mobilitätskonzept zur verbindlichen Umsetzung

- Auf ein integriertes Mobilitätskonzept folgt in der Regel ein detailliertes Umsetzungs- und Betriebskonzept
- Dafür braucht es einen Besteller / „Kümmerer“ der Umsetzung begleitet
- Es besteht die Gefahr, dass die „guten Ideen“ im Rahmen der konkreten Projektentwicklung unter den Tisch fallen
- **Hürden:** Kostendruck, Kosten im WGG also im geförderten Wohnbau nicht anrechenbar (HV kann nicht Betreiber sein), Maßnahmen unklar formuliert, rasche Dynamik des Themas, Dienstleister brauchen Risikoabsicherung für Anlaufphase (z.B. Ausfallhaftung), fehlende bauplatzübergreifende Koordination, Insellösungen, etc.

Quelle: MA 21, Stadt Wien



Vom Mobilitätskonzept zur verbindlichen Umsetzung

Guidance Möbilitätsmaßnahmen



Grafikquelle: eigene Abbildung

Instrumente: städtebauliche Verträge

Die Gemeinde ist berechtigt, **privatrechtliche Vereinbarungen** abzuschließen

- zur Unterstützung der Verwirklichung der im § 1 Abs. 2 BO für Wien genannten **Planungsziele** sowie
- über die Beteiligung der GrundeigentümerInnen (ProjektwerberInnen) an den der Gemeinde durch die Festsetzung von Grundflächen als Bauland erwachsenden **Infrastrukturkosten**

- Gleichbehandlung der Vertragspartner (Abs. 2)
- Koppelungsverbot (Abs. 3)
- Inhalt (Abs. 4)
- Überbindung der Leistungspflichten (Abs. 5)



Instrumente: städtebauliche Verträge

- Mobilität keine Beteiligung der GrundeigentümerInnen an den der Gemeinde durch die Festsetzung von Grundflächen als Bauland erwachsenden **Infrastrukturkosten** (Ausnahme: Errichtung von Radwegen iZm Errichtung öffentlicher Verkehrsflächen).
- Unterstützung der **Verwirklichung** von **Planungszielen** durch Mobilitätsmaßnahmen und – Angebote?
- Kein ausdrückliches Planungsziel dafür in § 1 Abs 2 BO für Wien genannt.
- „Indirekter“ Bezug? Beispielsweise aus § 1 Abs 2 Z 8: „**Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse** der Bevölkerung und der Wirtschaft unter besonderer Berücksichtigung umweltverträglicher und ressourcenschonender Mobilitätsformen sowie der Senkung des Energieverbrauches“

Instrumente: städtebauliche Verträge

Chancen:

- Behandlung von Mobilitätsmaßnahmen in SBV bei entsprechendem Umfang des Projektes
- funktioniert auf Basis der derzeitigen Abläufe (Entwicklung eines Projektes in **intensiver Zusammenarbeit von Projektwerbern und Planungs- und anderen Dienststellen** vom Wettbewerb bis zur Widmung) – Qualitätenkatalog
- Marketinginstrument für Immobilienprojekte
- Nachfrage durch künftige BewohnerInnen

Herausforderungen:

- Problem der **Finanzierung** der Maßnahmen, insbes. in Zusammenhang mit leistbarem Wohnen (Themenvielfalt)
- Konzepte, Ideen, Start Ups, Digitalisierung, ... in ständiger Veränderung und Weiterentwicklung versus Festlegung in einem längerfristigen Vertrag
- **Qualitätssicherung**

Quelle: MO.Point



Instrumente: Mobilitätsfonds der Stadt

- **Öffentlich** und gemeinnützig
- Erhöhung Anteil Umweltverbund am Modal Split, **Anreize** für nachhaltige Mobilität schaffen
- **Lokale Zweckbindung**, auf Grundlage eines Mobilitätskonzepts für Gebiet
- **Keine** Maßnahmen, zu denen private/öffentliche Akteure aufgrund von **gesetzlichen Grundlagen verpflichtet** sind
- **Vorrangig**: investive Maßnahmen (Neuanschaffungen) und Vermarktung neuer Mobilitätsdienstleistungen
- **Nachrangig**: langfristige Finanzierung laufender Kosten etc.

Sinnvoll wenn ...

- Gebiet größer als 1000 Wohneinheiten ist
- anfänglich noch nicht alle Bauträger des Stadtentwicklungsgebiets bekannt sind
- das Gebiet in mehreren Entwicklungsphasen entsteht
- Mobilitätsangebote über den Entwicklungszeitraum adaptiert und ergänzt
- Verpflichtung über Einmalzahlung (1.000 Euro pro Pflichtstellplatz) der Bauträger/Entwickler an Stadt Wien (über MA 37 an MA 28)
- Grundlage: Mobilitätskonzept
- **Pilotprojekt**: Sonnwendviertel Ost, 10.

Instrumente: Mobilitätsfonds der Stadt

Chancen:

- Angebotsplanung richtig steuern
- Thematische Förderschienen
- Budget steht zur Verfügung (Parameter definieren) plus Multiplikatoreffekte
- Gebietsbezug – lokale Zweckwidmung
- An schrittweise Entwicklung des Gebiets koppelbar – Ausschreibung mehrerer Tranchen
- Evaluierbarkeit / Adaptionmöglichkeiten

Herausforderungen:

- Formalistisch (Statuten, Beirat, Gebarung)
- Politische Aufmerksamkeit
- Aufwändig (für Output?) – Beiratssitzungen
- Förderbedingungen – aktuell nur De-Minimis Förderung
- Geschäftsstelle muss mitfinanziert werden
- Bauträgergelder werden zu öffentlichen Geldern (Verständnis)
- Sachkosten vs. Betriebskosten

Instrumente: Mobilitätsverträge Bsp. Graz

- **Privatrechtlicher Vertrag** zwischen Stadt und Bauträgern
- Bisher ca. 28 Verträge abgeschlossen
- Bestandteile weitgehend standardisiert:
 - Fuß und Radverkehr
 - KFZ Verkehr
 - E-Mobilität
 - Mobilitätsmanagement
 - Carsharing
 - ÖV
 - Zustelldienste
- Im Zuge eines Bebauungsplanes für Stadtentwicklungsprojekt erstellt, in enger Abstimmung mit der Stadtplanung
- Die Inhalte des Vertrages und des Bebauungsplanes werden miteinander abgestimmt und nehmen Bezug aufeinander
- Zusätzlich Verträge zu Grundabtretungen und Infrastruktur-Errichtung



Quelle: MA 18, Stadt Wien

Instrumente: Mobilitätsverträge Bsp. Graz

Voraussetzungen:

- Größe BPL-Gebiet: mindestens 10.000 m² BGF (als Richtwert)
- Anschluss ÖV (300 m -Einzugsbereich)
- Mehr als 75% der betroffenen Grundstücke müssen erfassbar sein.
Ziel: Gewährleistung einer gesicherten Umsetzung und Wirksamkeit eines Gesamtkonzeptes
- Kombinationsmöglichkeit von effektiven „push & pull“-Maßnahmen

Rechtlich:

- Vertrag dient zur Sicherstellung der Maßnahmen zur Aufhebung der Aufschließungserfordernisse nach ROG
- Steiermärkisches Baugesetz: Aus Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung sowie eines vorhandenen Verkehrskonzeptes kann die Zahl der Abstellplätze für das Projektgebiet abweichend festgelegt werden; in Form einer hoheitlichen Verordnung;

Instrumente: Mobilitätsverträge Bsp. Graz

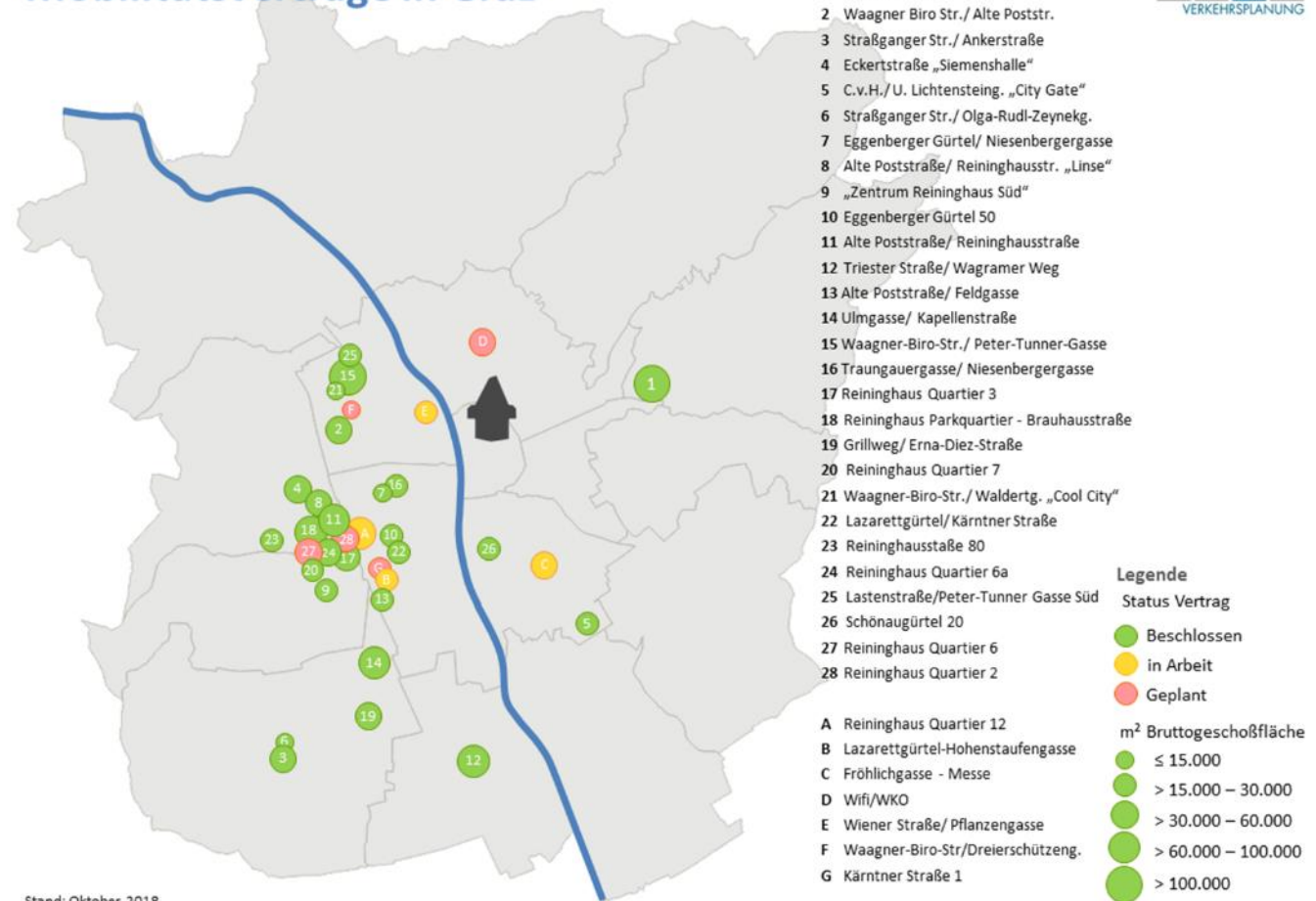
Chancen:

- Auch Bauträger engagieren sich für Mobilitätsvertrag
- Breiter thematischer Zugang, Standardisierung, Evaluierung

Herausforderungen:

- Bisher noch keine Nutzungserfahrungen (Erstbezug erfolgt)
- Rechtliche Dimension?

Mobilitätsverträge in Graz



Stand: Oktober 2018

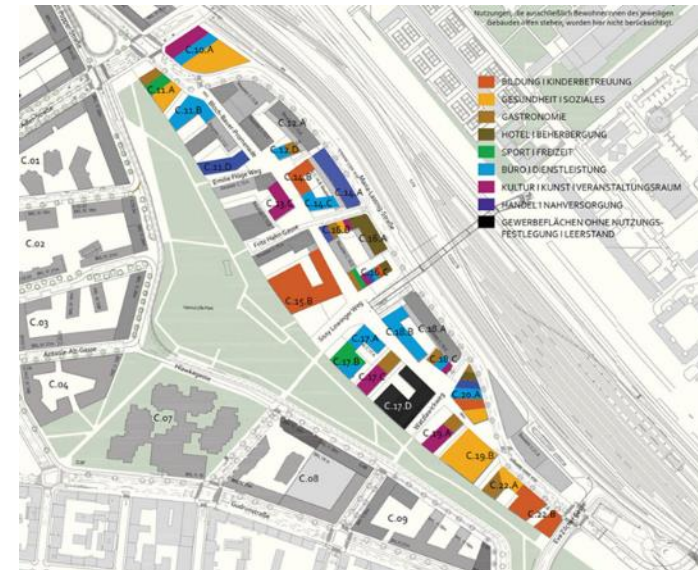
Weitere Instrumente: Bauträgerwettbewerbe

Chancen:

- Instrument des wohnfonds_wien
- Bauträger und ArchitektInnen entwickeln gemeinsam mit ExpertInnen Realisierungskonzepte für die ausgelobten Bauplätze
- Eine interdisziplinäre Fachjury ermittelt die Siegerprojekte
- Die GewinnerInnen erwerben die Bauplätze mit der Verpflichtung, die juriierten Projekte zu realisieren
- Mobilitätsmaßnahmen fix im Wettbewerb definiert und verankert

Herausforderungen:

- Wenig Einflussnahme durch die Stadtplanung
- Bauplatzübergreifende Dimension
- Insellösungen
- Langfristiger Betrieb der Angebote



Weitere Instrumente: privater „Mobilitätstopf“

Chancen:

- Bauträger zahlen fixen Betrag an Sammelgaragenbetreiber (pro zu errichtendem Pflichtstellplatz)
- Laufende Einnahmen aus dem Garagenbetrieb / STP-Vermietung
- Verwaltende Stelle „Aspern 3420“ koordiniert Angebote und bestimmt über den Mitteleinsatz
- Auslobung von Ideenwettbewerben
- Alternativ einigen sich Bauträger auf bauplatzübergreifendes Mobilitätsbudget (LOI gegenüber der Stadt?)

Herausforderungen:

- Entwicklungsgesellschaft (siehe Seestadt Aspern) für Quartiersentwicklung in der Regel nicht vorhanden
- Wer hat Entscheidungshoheit?
- Verwaltung der Gelder (Treuhandkonto?)
- Änderung der Akteure
- Phasenweise Entwicklung
- Insellösungen
- Entwicklungskosten



Denkanstöße

- Was kann die Stadt selbst umsetzen? Letzt Meile als erweiterter öffentlicher Verkehr!
- Was kann hoheitlich / in den Baugesetzen geregelt werden? Standards schaffen z.B. vom Stellplatzgesetz zum Mobilitätsgesetz!
- Welche Möglichkeiten bietet die Vertragsraumordnung? Falls städtebauliche Verträge / Mobilitätsverträge „so klar wie möglich, so flexibel wie nötig“ (Ausführungsverträge, Qualitätsbeiräte, ...)
- Gratwanderung zwischen Standardisierung und Bezugnahme auf das jeweilige Quartier
- Städtischer Mobilitätsfonds als Chance für stufenweise Entwicklung mit teils noch unklaren Maßnahmen – Komplexität und Administration möglichst gering halten
- **Kombination der Instrumente?**

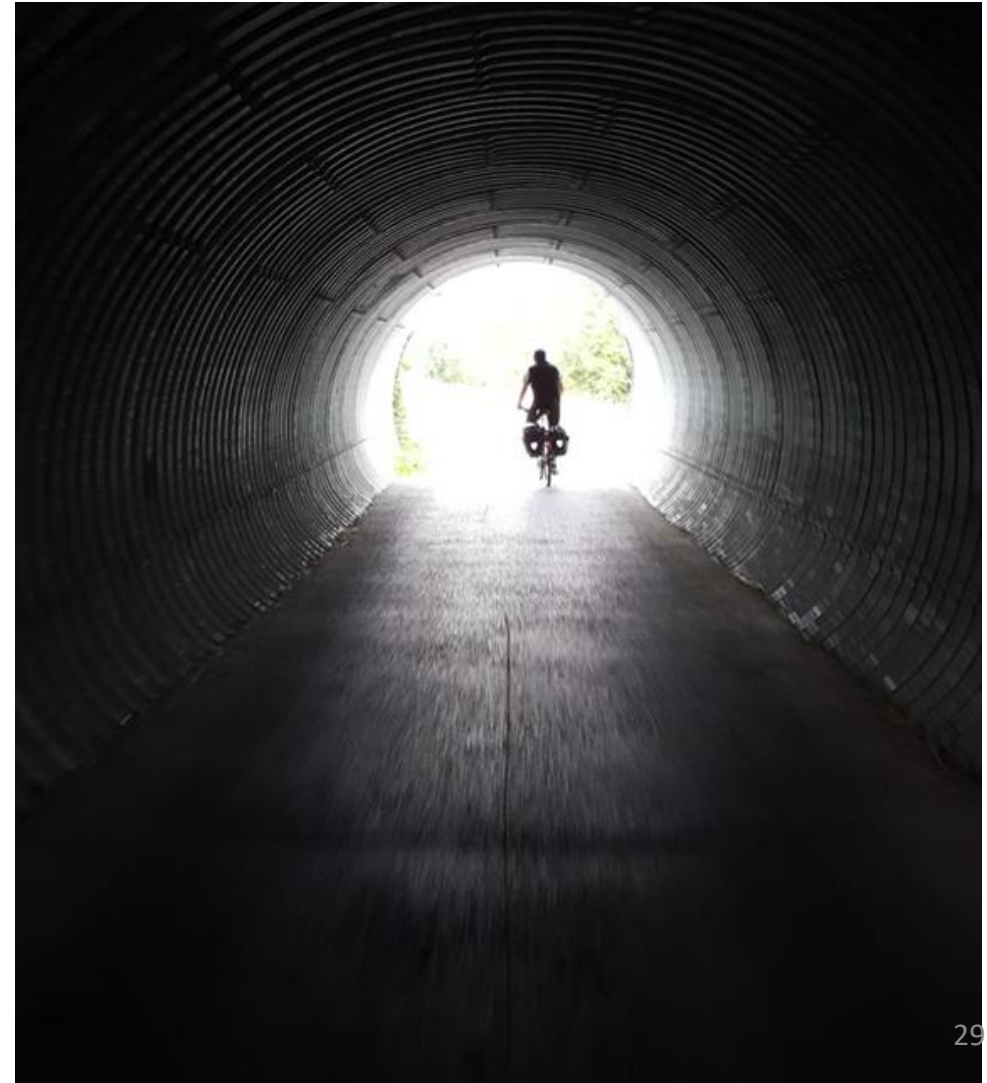


Quelle: MO.Point

Ausblick

- **Forschungsprojekt** Urban Move / FFG Stadt der Zukunft
- Gemeinsam mit y Verkehrsplanung, TU Wien und Graz, Grazer Energieagentur
- Von der Ist-Analyse über ExpertInneninterviews und Best-Practice Beispielen zu besseren Lösungen
- Ziel ist das Finden des „**idealen**“ **Instrumentariums** sowie ein **Leitfaden** zur Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen in Kommunen
- Ergebnisse werden zur Verfügung gestellt

Quelle: Gerald Franz



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Mag. Gerald Franz, MA
Senior Expert, Energy Center

UIV Urban Innovation Vienna GmbH
Operngasse 17-21, 1040 Wien, Österreich
T +43 1 4000 84264, M +43 664 8540525
franz@urbaninnovation.at
www.urbaninnovation.at



Quelle: Gerald Franz

