

Impulse für eine nachhaltige Stadtmobilität von der AGENDA 21 am Alsergrund

# mobilität visionär gestalten



Österreichisches Ökologie-Institut (Hg.)





mobilität  
visionär  
gestalten



# mobilität visionär gestalten

Impulse für eine nachhaltige Stadtmobilität von der AGENDA 21 am Alsergrund



lebensministerium.at



Österreichisches Ökologie-Institut [Hg.]



# impresum

**Medieninhaber und Herausgeber:**

Österreichisches Ökologie-Institut  
1070 Wien, Seidengasse 13  
[www.ecology.at](http://www.ecology.at)  
ISBN 978-3-901269-15-8

Redaktionelle Bearbeitung: Michael Szeiler, Gabriele Brandhuber

Lektorat: Gabriele Brandhuber

Visuelles Konzept und Gestaltung: Martina Gaigg

Druck: REMAprint

Coverabbildung: © Rupert Steiner, bearb. M. Gaigg

Diese Publikation entstand aus der Vortragsreihe „Wege zur nachhaltigen Bezirksentwicklung“  
der Projektgruppe *bewusst.nachhaltig* der AGENDA 21 am Alsergrund.

[www.agenda21.or.at](http://www.agenda21.or.at)

Wien, 2008

# inhalt

## Vorwort

**Robert Lechner** Wer Nachhaltigkeit will, muss sie in unsere Städte bringen! 7

## Einleitung

**Michael Szeiler & Sabine Gruber** Wozu dieses Buch? 13

## Mobilitätsgeschichte

**Sándor Békési** Von der fußläufigen zur befahrbaren Stadt 19

## Öffentlicher Verkehr

**Martin Röhrleef** HANNOVERmobil: Auf dem Weg zum multimodalen Verkehrsverbund 27

**Robert Dangl** Autofahrer versus öffentlicher Verkehr 31

**Harald A. Jahn** Straßenbahn in Wien: Zwischen Vorgestern und Übermorgen 37

**Vera Fochler** GüterBim – Straßenbahn statt Lkw 43

## Mobilität und öffentlicher Raum

**Anja Aichinger** der kurzpark: Mehr Bewegungs.Spiel.Raum in der Stadt 49

**Christine Rotter** Velo mobil – Sanfte Mobilität in der Stadt 55

**Günter Emberger** Autofreies Leben im 9. Bezirk – Eine Utopie? 61

## Mobilität und Stadtentwicklung

**Claudia König** Bike City – Vorrang fürs Rad 69

**Ernst Lung** Victor Gruen als Pionier der nachhaltigen Stadtentwicklung 73

**Franz Skala & Ernst Lung** Ökostadt als Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung 77

**Karl Sattler** Gewachsene Strukturen: Eine „stehzeugfreie“ Siedlung in Kleinhöflein 83



# vorwort



# Wer Nachhaltigkeit will, muss sie in unsere Städte bringen!

**Robert Lechner**

Die Kernaussage dieses Beitrags steht bereits in der Überschrift: Wer Nachhaltigkeit will, muss sie in unsere Städte bringen! Gelingt es nicht, unsere Städte mehr als bisher nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit zu entwickeln, dann wird es auch in Zukunft keine nachhaltige Gesellschaft geben. Bereits mehr als fünfzig Prozent der Bevölkerung im gesamten OECD-Raum leben in Städten oder Stadtregionen, in Österreich sind es schon 66 Prozent, Tendenz steigend. Die Region Wien beheimatet knapp 2,2 Millionen Menschen oder mehr als ein Viertel der österreichischen Bevölkerung. Knapp 85 Prozent davon leben direkt in Wien, der Rest im immer noch wachsenden „Speckgürtel“. Städte sind je nach ihrer Größe Zentren mit regionaler, landesweiter oder gar internationaler Bedeutung. Sie bieten Arbeit, soziale und kulturelle Infrastruktur und profitieren gegenüber dem Land von einer Vielzahl von Qualitätsmerkmalen, welche in diesem Beitrag extrem vereinfacht als „urbane Dichte“ umschrieben werden. Letztlich ist es diese Dichte, die zu einer Vielfalt von Menschen, Kulturen, Meinungen, Lebensstilen und darauf basierenden Angeboten und Wahlmöglichkeiten führt. Damit hier nicht gleich zu Beginn ein Missverständnis entsteht, weise ich mich ganz bewusst als glühenden Verehrer der Stadt aus. Nur in Städten will ich leben, nur die Stadt stellt für mich eine geeignete Antwort auf mein Bedürfnis nach Vielfalt dar. Die Stadt ist aus meiner Sicht bereits jetzt die nachhaltigste Lebensform, die unsere Gesellschaft innerhalb der vorzufindenden Rahmenbedingungen bieten kann. Und sie wird es in Zukunft noch viel deutlicher werden (müssen). Ich bin somit ein bekennender Stadtoptimist. So weit, so klar. Dass nicht alles gut ist, was Stadt ist und auch nicht alles Stadt ist, was so bezeichnet wird, halte ich an dieser Stelle ebenso fest.

Dennoch, in Anbetracht der Gegenwart lauten böartige und gleichzeitig wichtige Fragen an die Zukunftsfähigkeit unserer Gesellschaft: Was bringt uns das Passivhaus auf der grünen Wiese?

Warum bauen wir Hochleistungsstraßen für unsere Pendlerinnen und Pendler? Wieso fördern wir die Zersiedelung nach wie vor? Warum wundern wir uns, dass Nahversorgung auf hohem Niveau nur in Zentren finanzierbar ist? Wieso erschweren wir dieser zentralen Nahversorgung die Überlebensfähigkeit durch das Drive-In-Shopping auf Äckern in den Vororten? Im Rahmen dieses Beitrags werden bewusst keine Antworten auf Fragen wie diese und zahlreiche vergleichbare andere Fragen gesucht. Stattdessen wird eine optimistische Vision für die Stadt von morgen entwickelt, der eine Kernfrage voran gestellt wird: Warum bauen wir nicht unsere Städte um, anstatt dass wir sukzessive unser ganzes Land verbauen?

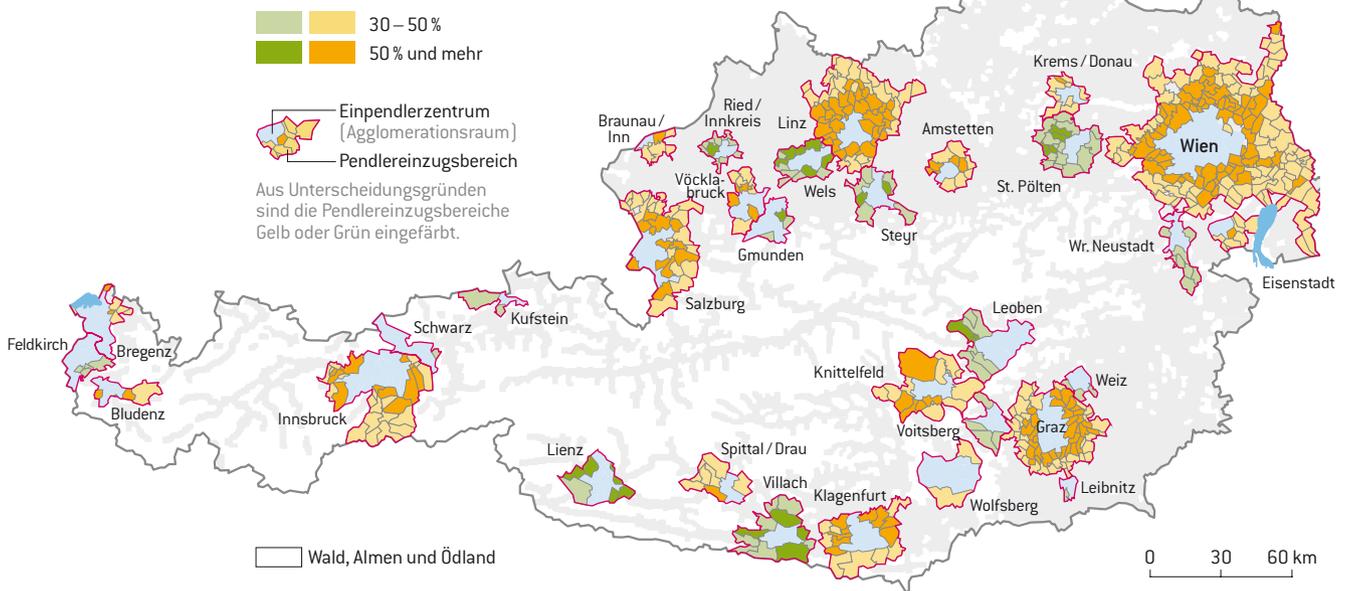
### **Die Stadt als Nachhaltigkeitspotenzial**

Abseits der Bevölkerungskonzentration, die weltweit in Städten und in ihrem direkt angrenzenden Umland anzutreffen ist, sprechen zahlreiche wissenschaftliche und realpolitische Erkenntnisse für die Konzentration auf den nachhaltigen Stadtumbau. Zentren sind aufgrund ihrer Dichte wirtschaftlicher zu organisieren, sie versorgen nicht nur die eigene Bevölkerung, sondern auch große Teile des angrenzenden Umlands mit Arbeit, hochwertiger Infrastruktur jeglicher Art und soziokulturellen Qualitäten. Und auch wenn es noch Vieles zu optimieren gibt: Die Stadt ist im Unterschied zum Land bereits jetzt der eigentliche „Ort der kurzen Wege“! Die Stadt reduziert grundsätzlich Mobilitätsanforderungen und ist aufgrund ihrer Bevölkerungsdichte in der Lage, zu vertretbaren Kosten die verbleibenden Wege mit hochwertigen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erledigen. Wien erweist sich als „doppelt“ gutes Beispiel für die zentrale Bedeutung einer modernen Verkehrs- und Mobilitätspolitik als Lösungsstrategie für die Zukunftsfähigkeit unserer Städte. Einerseits deshalb, weil Wien ein international beachtetes und gutes öffentliches Verkehrsnetz hat, welches von seinen BenutzerInnen grundsätzlich hoch geschätzt wird. Im Rahmen einer Mikrozensus-Erhebung der Statistik Austria zum Umweltver-

halten der ÖsterreicherInnen im Jahr 2003 gaben 50 Prozent der WienerInnen an, dass sie öffentliche Verkehrsmittel täglich nutzen (Österreich-Durchschnitt: 20 Prozent), weitere 40 Prozent selten (Ö: 40 %) und nur 10 Prozent nie (Ö: 40 %). Sagenhafte 77 Prozent der WienerInnen finden die öffentlichen Verkehrsmittel sogar attraktiv (Ö: 60 %). Gleichzeitig ist allerorts bekannt, dass Wien im Bereich der Mobilitätspolitik noch zahlreiche Anstrengungen vor sich hat. Und diese betreffen in erster Linie die Organisation des motorisierten Individualverkehrs. Im internationalen Sprachgebrauch manifestierte sich in den letzten Jahren der Fachbegriff der „congestion costs“, wenn von erkennbaren Nachteilen der Stadt als Lebensort gesprochen wird. Congestion costs sind als „Überfüllungskosten“ zu übersetzen und entstehen überall dort, wo beispielsweise Verkehrsstaus, Luftverschmutzung, überhöhte Lärmbelastung oder die sukzessive Verbauung von (noch) vorhandenen Freiräumen das Bild der Stadt prägen. Umgelegt auf Wien sind diesbezüglich vor allem die Überlastung von Hauptverkehrsachsen, Lärmbelastung (oft als Folge hoher Verkehrsbelastung) oder schlechte Grünraumausstattung in den Innenbezirken (oft im Zusammenhang mit der Parkplatzfrage) zu nennen. Derartige Probleme führen über kurz oder lang zur deutlichen Verringerung der Lebensqualität, andernorts wird von negativen Folgen des „Dichtedrucks“ gesprochen. Darunter sind Agglomerationsnachteile zu verstehen, zu denen natürlich auch Fragen der sozialen Segregation (bis hin zur Ghettobildung), mitunter extreme sozioökonomische Ungleichheiten innerhalb der Bevölkerung oder im nationalen Vergleich höhere Kriminalitätsraten zählen. Auch hier ist die vorhandene Dichte als wichtigste Triebfeder zu nennen. Die abstrakte Summe aller dieser Problemfelder führt dazu, dass das „Leben auf dem Lande“ im öffentlichen Diskurs idealisiert wird. Und eine für die Nachhaltigkeit im negativen Sinne wesentliche Ausdrucksform dieser Idealisierung ist durch das Einfamilienhaus im Grünen gegeben. Der „Wohnwunsch Nummer 1“

### Pendlereinzugsbereich der Agglomerationsräume 2001 nach Gemeinden

Anteil der Tagespendler in den Agglomerationsraum an den in den jeweiligen Gemeinden wohnhaften Beschäftigten



In dieser Pendlerkarte werden alle Gemeinden dargestellt, die mehr als 50 Tagesauspendler aufweisen und bei denen in der Gemeinde, die das Einpendelzentrum bildet, mehr Erwerbstätige arbeiten als in der Wohngemeinde selbst.

Abb.: Stadregionen in Österreich: Dort muss die Nachhaltigkeit hin! Grafik: Statistik Austria, Volkszählung 2001; erstellt am 26.01.2008

der Österreicherinnen und Österreicher verspricht letztlich all das, was die Stadt nicht ist, nicht sein kann und auch nicht sein will. Es verbraucht ein Vielfaches an Platz und damit natürlichen Ressourcen, es benötigt bei gleichem Mitteleinsatz in der Regel mehr Energie und es ist ein nicht organisierbarer Verkehrsverursacher. Es ist auch der wichtigere Teil der „Henne oder Ei“-Diskussion, warum in ländlichen Regionen eine leistungsfähige Infrastruktur (ganz gleich welcher Art) wenn überhaupt nur mit beträchtlichem Mitteleinsatz der öffentlichen Hand realisierbar ist. Auch eine Gesellschaft, die mit Hilfe der Telekommunikation in der Lage ist, urbane Lebensstile bis in die letzten räumlichen Winkel zu bringen, wird niemals in der Lage sein, diese virtuelle Indikation von Urbanität in die Tat umzusetzen. Oder kann Tele-shopping die Mariahilfer Straße ersetzen? Oder ist „Video on demand“ in der Lage, den Besuch des Kinos, des Theaters oder auch nur des „Wirten

am Eck“ zu ersetzen? Home-Learning als Ersatz für die Schule? Das Mobiltelefon und der Chat-Room statt dem persönlichen Kontakt? Die Stadt kann hier Antworten liefern, wenn sie die Zukunft selbstbewusst erschließt.

### Zukunftsvision Nachhaltige Stadt

Die Zukunftsvision für eine nachhaltige Entwicklung kann nur im Umbau, in der (Weiter)-Entwicklung, in der Revitalisierung und – ja – auch im gezielten Neubau unserer Städte liegen. Die hier vorliegende Publikation versucht auf verschiedenste Art und Weise Bausteine für diese Zukunftsvision zu liefern. Manche mögen in Anbetracht der Gegenwart spektakulär sein, manche arbeiten mit kleinen Interventionen im bestehenden System. Alle erkennen die Notwendigkeit zur Neuausrichtung des Individualverkehrs in Städten als eine zentrale Herausforderung für die Zukunft. Wer an dieser Stelle ein radikales Bild der

neuen Stadt erwartet, liegt falsch. Unsere Städte haben (im Unterschied zu zahlreichen Beispielen aus dem amerikanischen oder asiatischen Raum) Geschichte. Darauf lässt sich aufbauen. In Wien gibt es zahlreiche Beispiele des bereits begonnenen Stadtumbaus. Lokale Agenda 21, Gebietsbetreuungen, innovative Wohnbaukonzepte im Bereich der Stadtentwicklung oder auch die innere Stadtentwicklung auf den zahlreich vorhandenen Stadtbrachen sind Bausteine für die Stadt von morgen. Anders gesagt: Die Zukunft wird jetzt schon gebaut. Was bei bereits vielen positiven Beispielen dennoch fehlt, ist eine auf den ersten Blick klar erkennbare gemeinsame Ausrichtung dieser Bemühungen im Sinne der nachhaltigen Entwicklung. Verkehrsvermeidung, Aufwertung der bereits vorhandenen Nachbarschaften, Steigerung der Wohnumfeldqualität im Bestand, Niedrigstenergiestandard sowohl im Neubau als auch in der Sanierung werden zwar von vielen einzelnen Vorhaben angestrebt. In der Gesamtheit sind Qualitätsmerkmale wie diese aber derzeit noch nicht als „roter Faden“ im stetig stattfindenden Stadtumbau verankert. Dass hier der Stadtpolitik und den mit der Stadtentwicklung befassten Dienststellen eine entscheidende Rolle zukommt, versteht sich von selbst. Immer mehr positive Beispiele auf Ebene der Bezirke durch

die Lokale Agenda 21, die Arbeit der Gebietsbetreuungen oder anderer dezentraler BürgerInnenbeteiligungsprojekte im öffentlichen Raum belegen aber die immens wichtige Bedeutung der Bezirkspolitik für den Stadtumbau im Bestand: Nur wenn von den in den Bezirken agierenden EntscheidungsträgerInnen Nachhaltigkeit als oberstes Prinzip der Bezirksentwicklung verstanden und gelebt wird, hat ein zukunftsorientierter Stadtumbau eine realistische Erfolgchance. Für Wien bedeutet dies in Anbetracht der Gegenwart intensive Bemühungen zur Reduktion des alltäglichen Autoverkehrs, wobei der den öffentlichen Raum beherrschende Stellplatzproblematik besonderes Augenmerk gewidmet werden muss. Gelingt es nicht, den öffentlichen Raum für die BewohnerInnen Wiens zurückzuerobern, dann fehlt ein wesentlicher Teil der Antwort auf das „Haus im Grünen“. Mit dieser Rückeroberung ist nicht nur die Reduktion abstrakter CO<sub>2</sub>-Emissionen im Sinne des Klimaschutzes verbunden. Es geht um die deutliche Steigerung der direkten Wohnumfeld- und Lebensqualität, welche sich im wieder belebten öffentlichen Raum ablesen lässt. In diesem Sinne wird die Nachhaltigkeit Österreichs weitaus mehr in den Seitengassen Wiens entschieden, als die gesamte Nachhaltigkeits- und Klimaschutzpolitik unseres Landes bislang erkannt hat.

---

#### Der Autor

Robert Lechner ist Leiter des Österreichischen Ökologie-Instituts, welches seit 1985 in mittlerweile mehr als 650 Projekten Forschung, Beratung und Umsetzungsbegleitung im thematisch breiten Feld der nachhaltigen Entwicklung leistet. Weitere Informationen zum Autoren und zu Projekten des Instituts finden Sie unter <http://www.ecology.at>

---

#### Abbildung

Stadregionen in Österreich: Dort muss die Nachhaltigkeit hin! Grafik: Statistik Austria, Volkszählung 2001  
[http://www.statistik.at/web\\_de/static/pendlereinzugsbereich\\_der\\_agglomerationsraeume\\_2001\\_nach\\_gemeinden\\_030021.gif](http://www.statistik.at/web_de/static/pendlereinzugsbereich_der_agglomerationsraeume_2001_nach_gemeinden_030021.gif)

# einleitung



# Wozu dieses Buch?

## Impulse für eine nachhaltige Stadtmobilität

Michael Szeiler &  
Sabine Gruber

### Liebe Leserin, lieber Leser,

Wien war immer wieder ein fruchtbarer Ort für eine innovative Stadtentwicklung. Die Bauten des Roten Wien bedeuteten in der Zwischenkriegszeit einen Quantensprung für die Lebensqualität der werktätigen Wienerinnen und Wiener. Die Pläne reichten jedoch weit über das Erreichte hinaus. In diesem Sinne ist auch die Gruppe *bewusst.nachhaltig* der AGENDA 21 am Alsergrund angetreten, einen Anstoß für mutige Mobilitätslösungen zu geben. Die gesammelten Beiträge zeigen, dass es noch viel Handlungsspielraum gibt für eine menschengerechte Stadtgestaltung.

Das Buch geht auf die von der Gruppe im Oktober 2006 initiierte Vortrags- und Diskussionsreihe „Wege zur nachhaltigen Bezirksentwicklung – eine menschengerechte Stadt ist möglich!“ zurück. Mehr als ein Dutzend Vorträge von PlanerInnen, ArchitektInnen und VertreterInnen der Privatwirtschaft, öffentlicher Verkehrsbetriebe und der Wissenschaft haben seither das Thema nachhaltige und innovative Mobilität aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchtet. Wir sind der Meinung es ist an der Zeit, die vorgetragenen Inhalte in Form dieses Sammelbandes einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Herzlichen Dank allen AutorInnen, die ihre Vorträge zu diesem Zweck in druckreife Texte umgewandelt haben.

Die Themen dieses Buches reichen von der Mobilitätsgeschichte Wiens über die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes bis zur Stadtentwicklung. Auch der öffentliche Verkehr und der Radverkehr sind inhaltliche Schwerpunkte. Einige Beiträge handeln von konkreten Projekten, Projektideen und Interventionen im öffentlichen Raum. Andere nähern sich der Suche nach einer „menschengerechten Stadt“ auf theoretischer Ebene an. Allen Beiträgen gemeinsam ist der Wunsch, Sichtweisen zu verändern und alternativen Lösungen den Weg zu bereiten.

### **Die Vision der Agenda-Gruppe bewusst.nachhaltig**

Die Vorhaben der Gruppe sind ambitioniert und visionär zugleich. Ihr wichtigstes Ziel ist eine „menschengerechte“ Mobilität anstelle einer auto-gerechten Stadt. Die Visionäre rund um Gruppensprecher Walter Vertat verstehen darunter eine Stadtgestaltung und Verkehrsplanung, die „der menschlichen Dimension“ entspricht und die zum Verweilen auf der Straße einlädt. Eine „Rückeroberung des öffentlichen Raumes“ soll ausreichend Platz für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie Spielräume für eine attraktive Straßenraumgestaltung schaffen. Die Vision der Agenda-Gruppe sieht für Wien ein dichtes Netz von Grünstraßen vor, die zum Flanieren und Zufußgehen einladen. Der Autoverkehr wird auf das notwendige Minimum reduziert, die Autos parken in Garagen und nicht auf der Straße, wodurch viel Platz im öffentlichen Raum frei wird. Lediglich der Wirtschaftsverkehr darf für Ladevorgänge temporär an der Oberfläche halten. Erhöht sich die Attraktivität des Straßenraumes, werden sich die Menschen dort öfter aufhalten. Das Mobilitätsverhalten verschiebt sich zugunsten des Zufußgehens und des Radfahrens. Diese Änderung des Mobilitätsverhaltens und die Belebung des urbanen Raumes erhöhen langfristig auch die Qualität des Stadtlebens beispielsweise durch eine attraktive Nahversorgung und durch Kulturangebote.

### **Wie können Visionen Wirklichkeit werden?**

Eine Antwort könnte sein: „In kleinen Schritten“. Aber wie passieren diese „kleinen Schritte“? Was bewirkt Veränderungen der Mobilität in einer Stadt wie Wien? Eine Vision von Victor Gruen war beispielsweise, die gesamte Wiener Innenstadt zu einer weitgehend autofreien „Umweltoase“ zu machen. Realisiert wurde zwar „nur“ die Fußgängerzone am Stephansplatz, am Graben und in der Kärntner Straße. Aber wer die Fotos vom Stephansplatz aus dem Jahr 1963 mit vier Fahrstreifen sieht, könnte durchaus auf die Idee kommen, die Ringstraße und die „2er-Linie“ [1] zu einem Fußgänger- und Radfahrer-Boulevard

umzufunktionieren. Und würde dafür vermutlich von allen als Spinner angesehen werden. Wie hat Victor Gruen das also geschafft? Er war tief überzeugt von seiner Idee, konnte sie vermitteln und hatte mit dem damaligen Wiener Bürgermeister Felix Slavik einen Freund und Partner in der Politik, der diese – zumindest teilweise – umsetzte. Es tat sich ein Handlungsfenster auf. Eine Konstellation, wo der Samen einer Idee auf fruchtbaren Boden fiel.

Ein Beweis, dass sich vorausschauende Ideen durchsetzen können, ist die Umgestaltung der Alserbachstraße in der Ära von Bezirksvorsteher Hans Benke: Erstmals in Wien wurden Kfz-Fahrstreifen verringert und stattdessen Mehrzweckstreifen für den Radverkehr errichtet. Eine mutige politische Entscheidung, die höchst kontroversiell diskutiert wurde, die aber letztlich von den Alsergrunder BürgerInnen geschätzt und gewürdigt wurde.

Diesen Veränderungen vorangegangen ist jeweils eine Vision, also ein Bild der Zukunft, und eine Idee, wie diese erreicht werden kann. Dann braucht es Personen mit einem starken Willen zur Umsetzung, geeignete Partner, viel Durchhaltevermögen, vielleicht auch ein Quäntchen Glück, und natürlich konkrete Handlungen, damit aus einer Idee Realität wird. Ein Beispiel dafür, dass ordnungspolitische Maßnahmen zwar mitunter unpopulär aber dennoch sinnvoll und durchsetzbar sind, ist die Parkraumbewirtschaftung in Wien. Denn dadurch, dass das Parken im Stadtzentrum im öffentlichen Raum nur noch gegen Gebühren möglich ist, verringert sich nachweislich der Verkehr.

### **Wozu dieses Buch?**

Das Ziel dieses Sammelbandes ist es, Impulse zum Nachdenken zu geben, und zwar für Sie, liebe Leserin und lieber Leser. Ganz gleich ob Sie „normale/r Bürger/in“, Verkehrsexpert/in, Verwaltungsbedienstete/r oder Politiker/in sind. Wundern Sie sich nicht, wenn Sie in diesem Buch

widersprüchliche Meinungen finden, wie zum Beispiel in den Beiträgen von Harald Jahn und Robert Dangl. Denken Sie nach, bilden Sie sich Ihre eigene Meinung und reden Sie mit anderen darüber. Adaptieren Sie die Ideen anderer oder entwickeln Sie Ihre eigenen Visionen. Wir laden Sie herzlich

ein, Ihre Ideen und Meinungen aktiv einzubringen. Sei es im Gespräch mit Freunden, im Dialog mit der Politik oder im Rahmen der Lokalen Agenda 21. Wir freuen uns, wenn Sie bei der Lektüre des Buches Lust bekommen, die Zukunft der Mobilität in Wien selbst mitzugestalten.

---

#### **Anmerkung**

[1] Straßenzug in Wien entlang der Route Landesgerichtsstraße – Museumstraße – Getreidemarkt – Karlsplatz – Lothringer Straße, wo früher die Straßenbahnlinien E2, G2 und H2 verkehrten.

---

#### **Die AutorInnen**

Dipl.-Ing. Michael Szeiler, MAS, geboren 1970 in Wien. Projekt- und Bereichsleiter bei der Rosinak & Partner ZT GmbH in Wien. Arbeitsschwerpunkte Verkehrsplanung und Moderation von BürgerInnenbeteiligungsverfahren. Nebenberuflich selbständige Tätigkeit als Seminarleiter und Moderator.

Mag.<sup>a</sup> Sabine Gruber, MCD, Leiterin der AGENDA 21 am Alsergrund, ist Sozialwissenschaftlerin und Gemeinwesenentwicklerin. Forschung, Bildung und Beratung in den Bereichen Stadtentwicklung, Integration, Partizipation, Altern, alternative Ökonomie, Nachhaltigkeit und Politische Bildung.

---



# mobilitäts- geschichte



# Von der fußläufigen zur befahrbaren Stadt

## Eine Skizze der Mobilitäts- geschichte Wiens seit dem 19. Jahrhundert

**Sándor Békési**

Der aktuelle Werbeslogan „Wiener Linien – Die Stadt gehört Dir“ suggeriert die uneingeschränkte Verfügbarkeit der Stadt für Öffi-BenutzerInnen. Inwieweit dies auch unserer täglichen Erfahrung entspricht, werde ich noch an späterer Stelle thematisieren. Zunächst ist hier der Hinweis auf den engen Zusammenhang von Großstadt und Mobilität von Interesse, der diesem Spruch ebenfalls zu entnehmen ist. In der Tat: Erst aufgrund leistungsfähiger Verkehrsnetze und Fahrzeuge konnten sich weitläufige Stadtstrukturen entwickeln. Durch die zunehmende Distanz zwischen den Orten von Wohnen, Arbeiten oder Freizeit entstand wiederum neuer Verkehr. „Was wirtschaftliche Rationalität trennt [...], muß der Verkehr wieder verbinden“, meinte einst der Wiener Stadtplaner Wilhelm Kainrath. [1] Dies gilt umgekehrt genauso: Was Verkehrsmöglichkeiten bieten, wird auch genutzt. Die Erfahrung lehrt, dass die Menschen höhere Fahrgeschwindigkeiten weniger dazu nutzen, um Reisezeit einzusparen, sondern eher, um ihre Aktivitätsradien auszudehnen. Das heißt, in derselben Zeit weitere Distanzen zu fahren. Doch sie müssen dies infolge funktional aufgeteilter Stadtstrukturen zunehmend auch tun.

### Stadtentwicklung und Verkehr

Die enge Wechselwirkung zwischen der Entwicklung der Großstadt und ihrer Mobilitätsformen legt es nahe, urbane Entwicklungsphasen nach den jeweils dominierenden Verkehrsmitteln festzulegen. Die Geschichte Wiens könnte demnach seit dem 19. Jahrhundert in vier Perioden gegliedert werden: Erstens „Pferdeomnibus-Stadt“ (ca. 1820 bis 1870), zweitens „Pferdetramway- und Pferdeomnibus-Stadt“ (ca. 1870 – 1900), drittens „Straßenbahn- und Fahrrad-Stadt“ (ca. 1900 bis 1960) und schließlich viertens die „Schnellbahn / U-Bahn- und Automobil-Stadt“, in der wir uns heute noch befinden.

In diesem Zeitraum erweiterte sich der alltägliche Aktionsradius der StadtbewohnerInnen enorm. Die sogenannte Halbstundenzone, also jene Strecke, die man in einer halben Stunde zurücklegen kann,

vergrößerte sich mittels gängiger Verkehrsmittel von ca. 2,5 auf 15 Kilometer. Während man mit dem Pferdeomnibus vom Stadtzentrum aus gerade erst den Linienwall, den heutigen Gürtel, erreichte (Abb. 1), pendeln heute Zehntausende



Abb. 1: Der Pferde-Omnibus – ein bislang weitgehend unbeleuchtetes Kapitel Wiener Verkehrsgeschichte.

Bild: „Eisenbahn-Omnibus“ zwischen Stephansplatz und Nordbahnhof, 1868, Verlag C. Barth, kolorierter Stich, Wien Museum

aus dem Umland Wiens täglich in die Stadt und zurück. Die administrativen Grenzen verlieren zunehmend an Bedeutung. Bis zum Ersten Weltkrieg trug das engmaschige Netz von Tramway und Omnibus dazu bei, dass sich die Stadt verdichten und geschlossen, kreisförmig ausdehnen konnte. Nach der Jahrhundertwende kam für lange Zeit der elektrifizierte und kommunalisierte Straßenbahn die Hauptrolle im Verkehrswesen zu. Nach 1960 lieferten mehr und mehr die Schnellverkehrsmittel Impulse für die Stadtentwicklung. Aufgrund der erneut – wenngleich nicht mehr konzentrisch – gewachsenen Stadtgröße wurde jedoch das öffentliche Verkehrsnetz zunehmend grobmaschig. Die Lücken füllte aus verschiedenen Gründen das Individualverkehrsmittel Automobil. Es hat an sich die räumliche Trennung der Stadt in Wohn-, Arbeits- und Erholungsstätten nicht ausgelöst, verstärkte diese Entwicklung aber massiv. VerkehrsexpertInnen führen die „Stadtflucht“ der letzten Jahrzehnte, die Abwanderung ins Umland und den damit einhergehenden Bevölkerungsverlust Wiens nicht zuletzt auf eine verfehlte Verkehrspolitik zurück.

Diese transportorientierte Darstellung sollte jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass man bis Mitte des 20. Jahrhunderts auch in Wien die meisten Wege zu Fuß zurücklegte. Um 1900 wurde Schätzungen zufolge nur etwa jede zehnte Ortsveränderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt – trotz weit verzweigter Straßenbahn- und Omnibusnetze. Die Verkehrsmobilisierung der Gesellschaft während der Gründerzeit ist dennoch beachtlich: Von 1869 bis 1910 verdoppelte sich die Bevölkerung Wiens, zur gleichen Zeit erhöhten sich die BenutzerInnenzahlen der öffentlichen Verkehrsmittel auf das 25-fache und machten 170 Fahrten pro Jahr und EinwohnerIn aus (Abb. 2). Bis 1930 verdoppelte sich diese Zahl auf 340 Fahrten, sank dann aber bis 1970 wieder auf 282 Fahrten pro Jahr ab. Heute erreicht dieser Verkehrsindex wiederum mit rund 500 Fahrten pro Jahr eine vorläufig einmalige Spitze. Die Anzahl der täglichen Wege, die wir zwischen

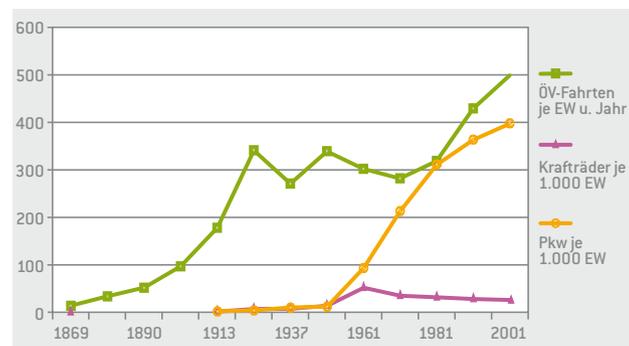


Abb. 2: ÖV-Mobilitätsindex und Motorisierungsgrad in Wien 1869–2000. Grafik: Sándor Békési, 2005

Zuhause und Arbeitsplatz oder für Besorgungen und Freizeitaktivitäten zurücklegen, soll sich im Laufe der Zeit insgesamt nur wenig verändert haben. Man geht auch davon aus, dass die Zeit, die wir dafür aufwenden, ebenfalls etwa gleich geblieben ist. Was sich hingegen in den letzten eineinhalb Jahrhunderten entscheidend verändert hat, ist die Art und Weise, wie wir diese Strecken überwinden: Wir gehen immer weniger zu Fuß, wir fahren. Eine Erkenntnis, die zunächst wenig spektakulär wirken mag, die jedoch weitreichende Auswirkungen auf den Umgang mit dem

städtischen Raum hat. Mehr Verkehr bedeutet nämlich mehr durchfahrene und damit belastete Zwischenräume und schließlich mehr verbrauchte Ressourcen, mehr Materialeinsatz und Energieaufwand. Spätestens an dieser Stelle müssen wir also beide Begriffe – Verkehr und Mobilität – auseinanderhalten. Mobilität ist mehr als Verkehr, das heißt, Fortbewegung mit Hilfe eines Verkehrsmittels. Und die Maximierung von Verkehrsaufkommen und damit mehr Verkehr bedeutet nicht im gleichen Maß eine Optimierung von Mobilität. Spätestens seit 1970 werden mehr Wege in der Stadt mittels motorisiertem Untersatz zurückgelegt als zu Fuß.

Der rollende und ruhende Automobilverkehr veränderte die Nutzungsmöglichkeiten des Straßenraums für andere VerkehrsteilnehmerInnen grundlegend. Die viel zitierten spielenden Kinder auf der Straße wären zwar wahrscheinlich auch ohne die „Blechlawine“ verschwunden, dafür beschränkt der Autoverkehr nachweislich die Effizienz der öffentlichen Verkehrsmittel erheblich. So erhöhte sich die mittlere Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn mit rund 15 (im Jahr 2000) gegenüber zwölf Kilometer pro Stunde (1910) nur unwesentlich. Dies liegt an Staus, immer häufigeren Ampelregelungen, die ebenfalls durch den motorisierten Individualverkehr notwendig sind, und nicht zuletzt an einer fehlenden konsequenten Bevorrangung der Straßenbahn. Mit Einberechnung der Wartezeiten in den Haltestellen, die infolge längerer Intervalle heutzutage meist mehr betragen als die Fahrzeit selbst, würde sich der Fortschritt als noch geringer erweisen. Wir fahren heute in Summe also vielfach kaum schneller als vor hundert Jahren! Beispielsweise soll die Fahrt mit der Elektrischen vom Westbahnhof zum Dr. Karl-Lueger-Platz mit Umsteigen am Ring im Jahr 1903 maximal 24 Minuten gedauert haben. Gäbe es heute noch einen Straßenbahnbetrieb auf der Mariahilfer Straße, wären wir vermutlich nicht eher am Ziel.

Mit der technischen Evolution der Verkehrsmittel änderte sich deren Antrieb. Noch im Jahr 1896

wurden in Wien neun Zehntel der Netzlänge von Omnibus und Tramway im Pferdebetrieb abgewickelt, der Rest per Dampfkraft. Die Vollelektrifizierung des schienengebundenen Linienverkehrs befreite bald die Straßen von Pferdekot und (vorläufig) auch vom Rauch. Damit wurde der städtische Verkehr auf eine neue energetische Basis gestellt. Statt erneuerbarer, solarer Energieträger kamen nun fossile zum Einsatz. Der Strom stammte zunächst zur Gänze aus kalorischen Kraftwerken, in denen Kohle verheizt wurde, heute überwiegt die Stromerzeugung aus Wärmeenergie mit Naturgas. Gegenwärtig wird nicht weniger als rund ein Drittel der in Wien verbrauchten Endenergie im Verkehr konsumiert.

Eines ist allerdings nicht eingetreten: Von stets effizienter werdenden Technologien wäre im Sinne eines technischen „Fortschritts“ zu erwarten, dass gleich bleibender Energieaufwand mehr Betriebsleistung erbringen würde. Doch die Straßenbahn wendet heute, verglichen mit dem Jahr 1910, pro Fahrgast das Dreifache an elektrischer Energie auf. Wir kommen damit, wie schon erwähnt, jedoch nicht unbedingt schneller voran, sondern sitzen lediglich in komfortableren Fahrzeugen. Im Vergleich ist ein Schienenfahrzeug aber immer noch ein energiesparendes Gefährt. Die extrem schlechte energetische Leistung des Pkws wird jedoch heutzutage für mehr als ein Drittel der Fahrten in der Stadt genutzt und ist für zwei Drittel des Energieverbrauchs im Verkehr verantwortlich!

### **Zur Rolle von Politik und „alternativer“ Verkehrsgeschichte**

Das Verkehrswesen unterliegt nicht nur (scheinbaren) Sachzwängen und technisch-wirtschaftlichen Determinanten, sondern ist mindestens genauso von Entscheidungen in Politik und Planung abhängig. Vorgänge wie Vollmotorisierung oder Rückbau des öffentlichen Verkehrs „passieren“ nicht: Sie werden auch gemacht. Geschichtliche Entwicklungen sind grundsätzlich offen – und damit beeinflussbar.

Ein Beispiel: Als nach 1950 die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien einbrach und die Zahl motorisierter Personenfahrzeuge steil anstieg, unternahmen die Verkehrsbetriebe keinen nennenswerten Versuch, den Fahrgastschwund aufzufangen und dem neuen Trend zum motorisierten Individualverkehr entgegenzuwirken. Im Gegenteil: Ihr Angebot wurde noch schlechter. Beide Trends verstärkten einander: Weniger Angebot lockte weniger Fahrgäste an, worauf die Verkehrsbetriebe mit einem noch geringeren Angebot reagierten. Während die Netzlänge zunächst noch leicht ausgebaut wurde, schraubte man die Fahrleistung, also die Auslastung des Netzes, abrupt zurück (Abb. 3). Auch die

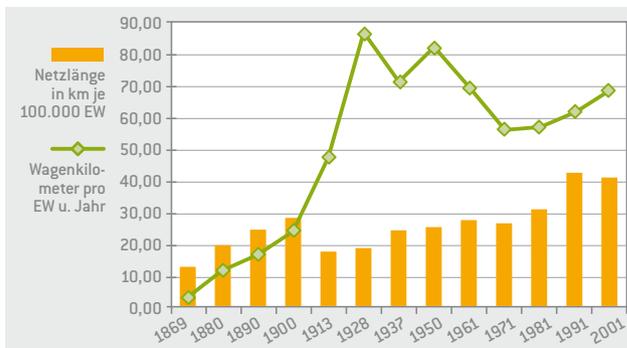


Abb. 3: Relative Netzlänge und Fahrleistung im Wiener Linienverkehr 1870–2000 Grafik: Sándor Békési, 2007

wenigen Radwege, die noch aus der Vorkriegszeit stammten, wurden zugunsten der Verbreiterung der Fahrbahnen eliminiert. Der Weg war frei für die AutofahrerInnen. In die gleiche Richtung wiesen auch Unterpflasterstraßenbahn und später die U-Bahn. Freilich hätte es sich in Wien im Vergleich zu anderen Städten noch schlimmer (Berlin-West, Frankfurt), aber auch besser (Zürich, Stockholm, Amsterdam) ergeben können.

Die 1950er-Jahre erweisen sich somit als die Zeit einer folgenschweren Trendwende in der urbanen Mobilität. Der Rückgang des öffentlichen Verkehrs fand gerade während der „Wirtschaftswunderjahre“ statt, als die städtische Verkehrsmobilität generell zunahm. Hätte es aber auch anders kommen können?

Geschichte kann zur Bewusstseinsbildung in Sachen nachhaltiger Mobilität nicht nur dann beitragen, wenn es darum geht, was gewesen ist, sondern auch, indem sie aufzeigt, was nicht zustande kam. Wir können kontrafaktisch die Frage stellen: Wie wäre es gewesen, wenn? Wie viel weniger Autoverkehr und wie viel mehr an urbaner Lebensqualität gäbe es heute in Wien, wäre die Priorität des öffentlichen Verkehrs nicht für Jahrzehnte aufgegeben worden? Welchen Radverkehrsanteil hätten wir heute, wenn die konsequente Förderung dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels nicht erst um 1980 eingesetzt hätte? Wie hätte sich Wien entwickelt, wenn man in den letzten Jahrzehnten statt auf einen einseitigen U-Bahn-Ausbau begleitend auf die konsequente Erweiterung und Bevorrangung der Straßenbahn gesetzt hätte?

Doch dies sind keine reinen Gedankenspiele. Das Abwägen von Kausalfaktoren und plausiblen Alternativen führt zum besseren Verständnis vergangener Entscheidungssituationen und macht einstige (politische) Handlungsspielräume sichtbar. Und dies kann nicht zuletzt die Augen für unsere Gegenwartspotenziale öffnen.

So erweist sich der häufige Hinweis auf die unabwendbare Eigendynamik der Motorisierung beim näheren Hinsehen als wenig stichhaltig. Denn zur selben Zeit, als die Politik den Linienverkehr und den Radverkehr dem ausufernden Autoverkehr preisgab, war man sich in Fachkreisen über die Vorteile öffentlicher Verkehrsmittel (vor allem der Straßenbahn) und über die Nachteile des motorisierten Individualverkehrs für Gesundheit und Lebensraum der StadtbewohnerInnen durchaus im Klaren. Strukturkritik an der Massenmotorisierung war auch in auflagenstarken Medien zu lesen. Es standen ja Instrumente zur Verfügung, mit denen man in die ‚explodierende‘ Motorisierung lenkend oder limitierend hätte eingreifen können. Dazu zählen vor allem Parkraumbewirtschaftung und Straßenbau, aber auch verschiedene fiskalische Mittel. Die Tatsache, dass diese Korrektiva nicht schon früher angewandt worden

waren, lässt sich kaum mit strukturellen Zwängen erklären. Die Gründe dürften vielmehr in einer ideologisch bedingten Prioritätensetzung und in neuen wirtschaftlichen Abhängigkeiten einer voll motorisierten Gesellschaft zu suchen sein, in die man sich mehr oder weniger bewusst begab. Es ging also um Politik. Die Folge sind die bekannten Sachzwänge. Mit diesen wird seitdem jeder weitere Ausbau der automobilen Infrastruktur begründet und eine Strukturwende abgelehnt.

Die letzten zwei bis drei Jahrzehnte zeigen jedenfalls, was eine offensivere Verkehrspolitik im öffentlichen Verkehr bewirken kann. Eine „Verkehrsmusterstadt“ ist Wien aber noch lange nicht: Straßenbahnlinien werden weiterhin eingestellt, der Radverkehr wird nur halbherzig gefördert, und trotz Parkraumbewirtschaftung wird die Straße vom Automobil dominiert.

### Ausblick

Fahren-Können statt Gehen-Müssen bedeutet für die StadtbewohnerInnen an sich einen Gewinn an

Freiheit. Die Verfügbarkeit von Stadt, die Möglichkeiten der Raumüberwindung haben im Laufe der letzten eineinhalb Jahrhunderte enorm zugenommen. Doch damit sind auch Verluste und neue Abhängigkeiten verbunden. Denn die Vielfalt der Raumeignung scheint eher abgenommen zu haben. Mit anderen Worten: Wir fahren zwar heute weiter und bequemer, können aber im Stadtraum selbst weniger unternehmen, weil uns dazu Platz und Ruhe fehlen. Die entscheidende Bruchstelle in dieser Entwicklung liegt in den 1950er-Jahren, als sich Verkehrspolitik und Stadtplanung von der fußläufigen, Straßenbahn und Rad fahrenden Mobilität ab- und der „autogerechten“ Stadt zuwandten. [2] In mancher Hinsicht hätte es aber auch anders kommen können. Daher sollten wir den eingangs erwähnten Spruch der Verkehrsbetriebe „Die Stadt gehört Dir“ wörtlich nehmen und eher als tägliche Aufforderung verstehen, die Stadt für und mit einer nachhaltigen Mobilität zurückzuerobern. Denn die Frage ist: Was könnte heute anders werden?

---

### Referenzen

- [1] Kainrath, Wilhelm [1988]: Verändert die Stadt. Texte 1971–1986 (Schriftenreihe Planen und Gestalten, 4). Wien: Picus, S. 226.
- [2] Siehe mehr zur Verkehrsgeschichte Wiens im Band „Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien“ (hg. von Karl Brunner und Petra Schneider, 2005). Wien/ Köln/ Weimar: Böhlau, S. 93 ff. und speziell zur Frage einer „alternativen“ Verkehrsgeschichte bei Sándor Békési: Die subversive Kraft des Kontrafaktischen. Zur politischen Geschichte des Stadtverkehrs. In: *Dérive. Zeitschrift für Stadtforschung* 2006, Heft 25, S. 8–12.
- 

### Der Autor

Mag. Dr. Sándor Békési, geb. 1962 in Budapest, Studium der Geschichte in Wien und Absolvent des Interdisziplinären Projektstudiums „Kultur und Umwelt“ 1996–98. Lehrbeauftragter an der Universität Wien. Seit 2004 Kurator am Wien Museum im Department Topografie und Stadtentwicklung, Forschungsarbeiten zum Thema Stadt-, Umwelt- und Verkehrsgeschichte.

---



# öffentlicher verkehr



# HANNOVERmobil: Auf dem Weg zum multimodalen Verkehrsverbund

**Martin Röhrleef**

In Deutschland und Österreich haben die „Verkehrsverbünde“ eine lange Tradition. Ob Bus, Straßenbahn oder Regionalzug: Mit nur einem Ticket kann der Kunde alle öffentlichen Verkehrsmittel in einem Gebiet nutzen. Verkehrsverbünde sind ein Erfolgsmodell, weil sie das ÖPNV-Angebot (Öffentlicher Personen Nahverkehr) attraktiver machen: Die Leistungen sind aufeinander abgestimmt, es gibt ein integriertes Ticket und der Kunde muss sich nicht mehr mit einer Vielzahl von Anbietern auseinandersetzen.

Aber die Kunden des Nahverkehrs nutzen ja nicht nur Busse und Bahnen. Warum sollte man also dieses erfolgreiche Konzept nicht auf „die ganze Welt der Mobilität“ ausdehnen? Ein integriertes Ticket also nicht nur für Busse und Bahnen, sondern auch für CarSharing, Taxi und andere Mobilitätsangebote! Denn die Vernetzung mit anderen öffentlichen Verkehrsdienstleistungen nützt dem ÖPNV. Mit der Ausweitung seiner Angebotspalette verbessert er seine Position im Wettbewerb mit dem Pkw. Und die Vernetzung nützt dem Kunden: Er muss sich nicht mehr umständlich passende Leistungen für seine Bedürfnisse „zusammensuchen“, sondern er erhält „umfassende Mobilität aus einer Hand“ (Abb. 2).



Abb. 1: Erweitern Sie Ihren Fuhrpark! HANNOVERmobil bietet für jeden Zweck das richtige Verkehrsmittel.

Fotomontage: Großraum-Verkehr Hannover

Vor diesem Hintergrund entwickelte der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) erstmals in Deutschland ein umfassendes „Mobilpaket“, das seit Ende 2004 unter dem Namen HANNOVERmobil vermarktet wird.

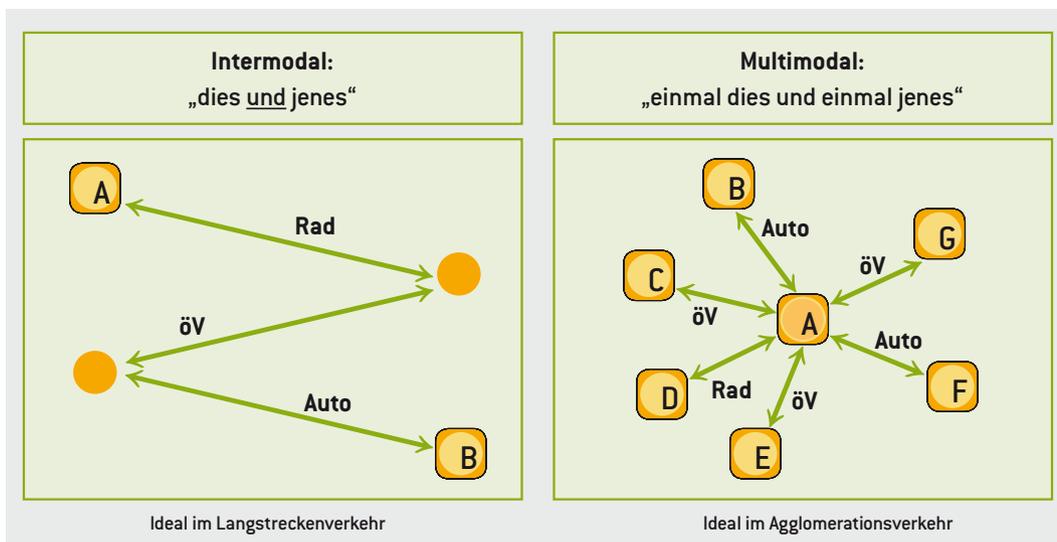


Abb. 2: Die Verkehrsplanung kümmert sich bisher vor allem um die „intermodale Vernetzung“ (Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges). Im Fokus von HANNOVERmobil steht dagegen die Förderung von Multimodalität (situationsbezogene Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel im Zeitverlauf) durch eine angebotsseitige Vernetzung der Angebote.

Grafik: Hannoversche Verkehrsbetriebe

### CarSharing als integraler Bestandteil des Öffentlichen Personen Nahverkehrs

CarSharing ist eine neuartige, innovative Form der Autovermietung. Nach einmaligem Abschluss eines Rahmenvertrages können die Fahrzeuge zeitlich flexibel und ohne weitere Formalitäten quasi in Selbstbedienung genutzt werden. Der Kunde muss lediglich das gewünschte Fahrzeug vorher telefonisch oder per Internet buchen (was rund um die Uhr sowohl lange im Voraus als auch spontan möglich ist). Die Fahrtkosten setzen sich aus einem Zeit- und einem Kilometerpreis zusammen. Die Mindest-Nutzungsdauer beträgt in der Regel nur 30 Minuten, die Fahrzeuge sind an einer Vielzahl von dezentralen Standorten stationiert. Unter dem Motto „Nutzen statt Besitzen“ macht CarSharing auf diese Weise aus dem Pkw eine flexibel nutzbare Dienstleistung.

Das flächendeckende Angebot von „öffentlichen Autos“ in einer Stadt bietet den Kunden den unkomplizierten Zugang zu verschiedenen Fahrzeugen ohne gleichzeitig zum Autofahren anzureizen. Damit ist CarSharing eine ideale Ergänzung und ein geborener Partner des ÖPNV. In vielen Städten arbeitet der ÖPNV daher mit CarSharing-Organisationen zusammen.

Das Besondere an HANNOVERmobil ist, dass es gegenüber diesen Kooperationen einen entscheidenden Schritt weiter geht und die nahtlose Integration von öffentlichen Verkehrsmitteln und CarSharing schafft: eine Karte, ein Vertrag, eine Rechnung! Unter dem Dach des ÖPNV wird jeder Kunde automatisch und ohne zusätzliche Kosten Kunde des örtlichen CarSharing-Unternehmens Stadtmobil. Normalerweise muss jeder CarSharing-Kunde dort einen gesonderten Nutzungsvertrag abschließen und eine Aufnahmegebühr, einen monatlichen Beitrag sowie eine Kautionszahlung entrichten. Mit dem integrierten Chip in ihrer HANNOVERmobil-Karte können die Kunden zurzeit über 100 Fahrzeuge an 65 Stationen im Raum Hannover und darüber hinaus CarSharing-Fahrzeuge in mehreren anderen deutschen Städten wie z.B. Bremen, Hamburg, Köln, Stuttgart oder Berlin nutzen.

### Taxi, Bahn und mehr

Alle HANNOVERmobil-Kunden erhalten kostenlos eine BahnCard 25 (regulärer Preis 55 Euro pro Jahr), mit der sie beim Kauf von Fahrkarten der Deutschen Bahn einen Rabatt von 25 % erhalten. Zusätzlich erhalten sie bei Taxifahrten in Hannover einen 20-prozentigen Rabatt und können den

Fahrpreis im Taxi durch Vorlage der HANNOVERmobil-Karte ganz bequem bargeldlos bezahlen. Die Grundgebühr und Kosten für Taxi- und CarSharing-Fahrten werden am Monatsende automatisch vom Konto abgebucht und Kunden erhalten eine ausführliche „Mobilitätsrechnung“.

Zusätzlich erhalten die Kunden Rabatte bei der Hertz-Autovermietung, können die Gepäckaufbewahrung der üstra (Hannoversche Verkehrsbetriebe AG) in der Innenstadt gebührenfrei nutzen und erhalten kostenlos jeweils das aktuelle GVH-Fahrplanbuch. Detaillierte Informationen zu allen Leistungen und Tipps zur Mobilität gibt das HANNOVERmobil-Kundenhandbuch, das durch einen Newsletter-Service ergänzt wird.

### Der ÖPNV als „Mobilitätsprovider“

Strategisch gesehen entwickelt sich der ÖPNV mit dem Angebot HANNOVERmobil zu einer Art „Mobilitätsprovider“, der für seine Kunden umfassende Mobilität organisiert und abrechnet, ohne jedoch alle diese Leistungen selbst zu produzieren. Für den ÖPNV dient die integrierte Mobilitätskarte als Instrument, um neue Kunden zu gewinnen, die Kundenbindung zu verstärken, die Produktpalette zu erweitern und sich im Verkehrsmarkt breiter zu positionieren. Aber auch die Kooperationspartner profitieren von der Zusammenarbeit, da sie mit HANNOVERmobil neue Kunden erschließen. Deshalb räumen sie der üstra bzw. dem GVH für die Weitervermarktung ihrer Leistungen attraktive Sondertarife und -bedingungen ein.



Abb. 3: HANNOVERmobil-Kunden bekommen 20% Rabatt beim Taxi fahren.

Foto: Hannoversche Verkehrsbetriebe

Seit Ende der Pilotphase im Juni 2007 ist HANNOVERmobil ein reguläres Angebot des GVH. Durch einfaches Ankreuzen dieser Option im Abo-Bestellschein können es alle Abonnenten des GVH zum Preis von 6,95 Euro pro Monat bestellen.

### Positive Auswirkungen für den ÖPNV

Mehrere Umfragen zeigen deutlich positive Wirkungen von HANNOVERmobil auf das Verkehrsverhalten. Jeder dritte Kunde von HANNOVERmobil ist ein neuer Kunde des GVH-Jahresabonnements! Außerdem hat jeder dritte Kunde seinen vorhandenen Pkw abgeschafft oder auf die geplante Anschaffung verzichtet. Das zeigt, dass HANNOVERmobil in der Tat als eine Alternative zum privaten Pkw wahrgenommen wird.

Anhand von Modellrechnungen wurde ermittelt, dass HANNOVERmobil durch Fahrausweis-Mehrerlöse und vermiedene Kundenabwanderungen abzüglich der direkten internen Kosten einen Deckungsbeitrag von ca. 65 Euro pro HANNOVERmobil-Kunde und Jahr generiert. Außerdem profitiert der ÖPNV deutlich von dem sehr positiven Image und der intensiven Medienberichterstattung über dieses innovative Projekt und seine breitere Positionierung im Verkehrsmarkt.

### Kein „Selbstläufer“

Obwohl die Grundidee von HANNOVERmobil – nämlich den KundInnen umfassende Mobilität „aus einer Hand“ zu bieten – eigentlich nahe liegend ist, war der Weg zu diesem Angebot alles



Abb. 4: Alles auf eine Karte: Mit HANNOVERmobil erhält der Kunde umfassende „Mobilität aus einer Hand“.

Foto: Großraum-Verkehr Hannover

HANNOVERmobil		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusatzbausteine zu allen Abonnements (6,95 EUR pro Monat), integriert in Abo-Bestellschein</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Öffentlicher Nahverkehr</b> GVH JahresAbo inklusive Fahrplanbuch kostenlos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>CarSharing</b> CarSharing-Zugang inklusive Rabatt Hertz-Autovermietung</li> </ul>	<b>Kernleistungen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Deutsche Bahn</b> BahnCard 25 inklusive</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Taxi</b> Rabatt auf Fahrpreis Bargeldlose Zahlung</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Fahrradservice</b> Rabatte und Service-Leistungen bei Händlern, Fahrradstation, ADFC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Gepäck- und Lieferdienste</b> Lebensmittel- &amp; Getränkelieferungen, Gepäckaufbewahrung</li> </ul>	<b>Zusatzleistungen</b> Mit Ende der Pilotphase zum 1.7.2007 entfallen
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Integrierte Mobilitätsrechnung</b></li> </ul>		

Abb. 5: Leistungsumfang

Grafik: Hannoversche Verkehrsbetriebe

andere als einfach. Neben einer Vielzahl organisatorischer Schwierigkeiten galt es insbesondere Denkblockaden auf der Seite des ÖPNV zu überwinden und hier ein neues Selbstverständnis zu wecken: „Vom ÖPNV-Unternehmen zum Mobilitäts-Provider“. Um ehrlich zu sein: Nachhaltig verankert ist dieses Denken auch heute noch nicht.

Antrieb für HANNOVERmobil war also weniger die allgemeine Überzeugung, ein solches Produkt entwickeln zu wollen, sondern vielmehr das nachhaltige persönliche Engagement einzelner Personen. Meine damalige Position als üstra-Vorstandsassistent – verbunden mit einer gewissen Rückendeckung des Vorstands – und die sehr enge und freundschaftliche Zusammenarbeit mit dem Geschäftsführer der CarSharing-Organisation Stadtmobil boten dafür die notwendige organisatorische und fachliche Grundlage. Nur durch diese besondere Situation konnte HANNOVERmobil entstehen!

HANNOVERmobil beschreitet „Neuland“ in nahezu allen Bereichen: Nirgendwo sonst gibt es ein Angebot mit ähnlicher Integrationstiefe und Leistungsbreite. So gelang hier z. B. erstmals die Integration eines ÖPNV-Abonnements mit der DB BahnCard, im Rahmen von HANNOVERmobil gibt es erstmals in Deutschland einen offiziell genehmigten Taxi-Sondertarif für ÖPNV-Kunden, erstmals übernimmt eine CarSharing-Organisation die Abrechnung für ein Angebot des ÖPNV. Auf Grund des hohen Innovationsgrades wurde HANNOVERmobil deshalb mehrfach ausgezeichnet.

Noch ist HANNOVERmobil auf Grund der beschränkten KundInnenzahl sicher ein „zartes Pflänzchen“. Strategisch gesehen markiert das Projekt jedoch einen wichtigen Schritt zur Weiterentwicklung des klassischen ÖPNV zu einem umfassenden Mobilitätsanbieter. Und es bildet ein wichtiges Element für einen nachhaltigen Stadtverkehr!

#### Der Autor

Martin Röhrleef ist Leiter der Abteilung Grundsatzfragen und Integrierte Mobilitätskonzepte bei der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG und Projektleiter von HANNOVERmobil.

#### Linktipps

HANNOVERmobil: <http://www.hannovermobil.de>

Mobilpakete: <http://www.mobilpaket.de>

# Autofahrer versus öffentlicher Verkehr: Die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs

**Robert Dangl**

Alle reden von der Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs, aber wenn damit einschneidende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr verbunden sind, will keiner mehr etwas davon wissen. – Ist dem wirklich so? Bevor wir dieser Frage nachgehen, einige grundlegende Fakten über den öffentlichen Verkehr in Wien und im Allgemeinen.

Vielfach wird behauptet, dass Wien noch ein relativ großes Straßenbahnnetz besitzt weil die „Modetrends“ der Verkehrspolitik verspätet eingesetzt haben, die vor allem in Nordamerika und Westeuropa den öffentlichen Oberflächenverkehr in eine zweite Ebene (Untergrund oder Hochbahn) verdrängten, um dem motorisierten Individualverkehr auf den Straßen Platz zu verschaffen. Wie auch immer es sich entwickelte: Tatsache ist, dass Wien im Gegensatz zu anderen Metropolen vergleichbarer Größe noch immer ein sehr ausgedehntes und dichtes Oberflächennetz besitzt, auch wenn es durch den fortschreitenden U-Bahnbau in manchen Bereichen zur Verlagerung in die zweite Ebene kommt.

Neben den ÖBB und Regionalbussen besteht das öffentliche Verkehrsangebot in Wien derzeit aus 5 U-Bahn Linien, 28 Straßenbahnlinien und 83 Autobuslinien, ergänzt durch einige ASTAX (Anruf-Sammeltaxis) vor allem in nachfrageschwachen Zeiten und Gebieten. Wien weist derzeit geradezu einen Vorzeige-Modal Split (Wegeanteil der Wienerinnen und Wiener) von 35 % im Bereich des öffentlichen Verkehrs auf. Um diesen günstigen Zustand noch weiter zu verbessern, wird es auch in Zukunft sehr wichtig sein, dem öffentlichen Verkehr im Straßenraum Vorrang zu verschaffen.

## **Platzverbrauch und Leistungsfähigkeit des ÖV**

Betrachten wir neben dem eindeutig für den öffentlichen Verkehr sprechenden Umweltaspekt einmal den innerstädtischen Platzverbrauch und den damit verbundenen Zeitbedarf der einzelnen Verkehrsmittel beim Überqueren einer Kreuzung. Nehmen wir einen durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,3 Personen pro Pkw, so benötigen

156 Personen (entsprechen 120 Pkws) bei einer zur Verfügung stehenden Fahrspur knapp mehr als vier Minuten, um eine unregelmäßige Kreuzung auf einer Vorrangstraße zu überqueren. Bei einer durchschnittlichen Ampel, bei der die Grünzeit auf beide kreuzende Verkehrsströme in etwa gleich aufgeteilt ist, erhöht sich für diese 156 Personen der Zeitbedarf auf zehn Minuten!

Dieselbe Personenanzahl findet in drei Bussen Platz, welche für das Passieren derselben Kreuzung lediglich ca. 25 Sekunden benötigen. Steigen diese 156 Personen nun in eine Straßenbahn ein, so verringert sich der Zeitbedarf auf lediglich 15 Sekunden. (Anmerkung: In allen Beispielen wurde bereits die „Räumzeit“ berücksichtigt, das ist jene Zeit, die zwischen dem spätesten Einfahren in die Kreuzung und dem Verlassen derselben vergeht, und die aus Sicherheitsgründen bei jeder Ampelschaltung berücksichtigt werden muss.)

Der Personentransport mittels Pkw benötigt an einer durchschnittlichen Ampel somit rund 40-mal mehr Zeit als die Straßenbahn. Alleine dieses Faktum sollte – neben dem Umweltaspekt – schon Grund genug für die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs sein.

### **Wie laufen die Planungsprozesse im Verkehr ab?**

Im Prinzip sind drei große Gruppen am Planungsprozess beteiligt: Fachleute, BürgerInnen und legitimierte EntscheidungsträgerInnen (PolitikerInnen). In das Planungsvorhaben werden neben dem Planer und dem Auftraggeber alle Betroffenen bzw. deren Interessensvertretungen mit einbezogen. Dies sind neben den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen (FußgängerInnen, öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Autoverkehr) auch VertreterInnen der Wirtschaft, der Kammern, der Magistratsabteilungen, der AnrainerInnen, der Mobilitäts-Eingeschränkten, der Einbautendienststellen und viele andere. Wenn bei der Planung nicht alle Wünsche gleichzeitig erfüllt werden können, versucht natürlich jede Interessensvertretung, ihre Wünsche so weit wie möglich in den Vordergrund zu rücken.

Trotz des „Masterplans Verkehr Wien“ wird immer wieder versucht, den Autoverkehr – und dazu zählen auch parkende Autos – in den Mittelpunkt der Verkehrslösungen zu stellen. Die Verkehrsarten des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, FußgängerInnen, Rad) werden dann zu Kontrahenten und müssen um den verbleibenden Rest streiten.

### **Das Regelwerk für den Verkehr in Wien: Der Masterplan Verkehr 2003**

Der Masterplan Verkehr Wien steht unter dem Motto „Intelligente Mobilität“. Eines der Hauptziele des Masterplans Verkehr 2003 ist neben der Verkehrsvermeidung die Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den Wegen der WienerInnen soll im Zeitraum 2003 bis 2020 von 34 % auf 40 % gesteigert werden. Einer der Handlungsschwerpunkte ist die systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus mit dem Ziel „Halt nur an Haltestellen“. Dabei sollen die sogenannten „strukturbildenden“ Linien Priorität haben: Das sind relativ gerade verlaufende Straßenbahn- und Buslinien, die sehr viele Passagiere transportieren und die stark in Anspruch genommen werden. Die angestrebte Durchschnittsgeschwindigkeit bei Straßenbahnlinien im dicht verbauten Gebiet soll mehr als 15 km/h, bei Linien in Stadtrandgebieten mindestens 20 km/h betragen. Die Schaffung von selbstständigen Gleiskörpern und Busspuren muss also – vor allem bei neuen Netzabschnitten – konsequent weiterverfolgt werden.

Die Durchschnittsgeschwindigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln ist aber neben dem Vorankommen im allgemeinen Verkehr auch von der Anzahl der Haltestellen abhängig. Je dichter diese angeordnet sind, desto geringer ist die Durchschnittsgeschwindigkeit. So manche Beschleunigungsmaßnahme wird durch die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle wieder kompensiert und wirkt sich daher nicht auf die Fahrzeit aus. Zur Beschleunigung zählt auch die Verkürzung der Haltestellenaufenthaltszeiten durch vermehrten Einsatz von Niederflurfahr



Die Straßenbahnlinie 26 fährt auf einem eigenen Gleiskörper.

zeugen gemeinsam mit der zum größten Teil bereits abgeschlossenen Errichtung von Bahnsteigkanten (Kaps, Fahrbahnaufdoppelungen), die das Einsteigen erleichtern.

Für den vorher erwähnten – gar nicht so seltenen – Fall von Interessenskonflikten gibt es im Masterplan Verkehr eine Prioritätenreihung, die folgendermaßen aussieht:

1. Mindeststandards bzw. Sicherheitsaspekte für den Fußgängerverkehr
2. Ansprüche des öffentlichen Verkehrs
3. Komfortverbesserungen für den Fußgängerverkehr über die Mindeststandards hinaus
4. Mindeststandards für den Radverkehr
5. Kfz-Fließverkehr
6. Ruhender Verkehr

Laut dieser Prioritätenreihung steht der ruhende Verkehr – also die geparkten Fahrzeuge – an letzter Stelle. In der gelebten Praxis und in Diskussionen nehmen die Parkplätze jedoch oft die erste Stelle ein. Daher stellt besonders die Schaffung eigener Fahrtrassen für den öffentlichen Verkehr – meist auf Kosten von Parkplätzen ohne Kompensationsmöglichkeit – ein besonderes Problem dar. Neben Zielkonflikten mit dem Kfz-Fließverkehr möchte ich einen weiteren möglichen Problem- punkt erwähnen: Da viele vor allem ältere FußgängerInnen nicht wissen, wie sie sich während der Räumzeit der Fußgängerampel verhalten sollen (das ist jene Zeit, in der die Fußgängerampel bereits Rot zeigt, in der man aber noch gefahrlos den

gegenüberliegenden Gehsteig oder Aufstellpunkt erreichen kann, da alle querenden Verkehrsteilnehmer noch Rot haben), wurde im Masterplan Verkehr die Forderung eingeführt, dass die Grünzeit der Fußgängerampel in Sekunden so lang wie die Querungslänge in Metern sein soll. Dies bedeutet z. B. bei einer 25 Meter breiten Hauptverkehrsstraße mit ebenso langem Schutzweg eine Sperrzeit von beinahe 50 Sekunden (da ja die Räumzeit trotzdem noch einmal berücksichtigt werden muss). Diese lange Sperrzeit kann auch den öffentlichen Verkehr negativ beeinflussen. Bei scheinbar unlösbaren Zielkonflikten ist auch immer wieder der Ruf nach einer U-Bahn wahrzunehmen: Man will sich in eine zweite Ebene (meist in den Untergrund) flüchten, wo sich vermeintlich alle Interessenskonflikte an der Oberfläche von selbst lösen. Nun stellt zwar eine U-Bahn auch in der öffentlichen Meinung quasi das Idealbild des innerstädtischen Personentransportes dar, aber im wahrsten Sinne des Wortes: Zu welchem Preis?



Die Straßenbahnlinie 31 (Schottenring – Stammersdorf) wird auf einer eigenen Schienentrasse geführt.

In einem Variantenvergleich zwischen einer ertüchtigten Straßenbahnlinie 31 bzw. 30 (Ertüchtigung bedeutet eine komplette Bevorrangung mit beinahe Null Zeitverlust an den Kreuzungen, komfortablere Haltestellenbereiche etc.) und einer Verlängerung der U6 über die Brünner Straße bis Stammersdorf ergab sich ein reiner Fahrzeitleistungs-vorteil von lediglich vier Minuten für die U-Bahn. Wenn man die längeren Zugangswege zu den

dann weiter auseinander liegenden U-Bahn Stationen einrechnet, fällt der Reisezeitvergleich sogar neutral aus, d. h. es entsteht de facto in diesem Fall kein Reisezeitvorteil durch die U-Bahn. Stellt man dem den finanziellen Aufwand für die Errichtung und den Betrieb der U-Bahn gegenüber, so relativiert sich auf vielen (vor allem den kürzeren) Routen die scheinbar attraktivere Variante, das Ausweichen in die zweite Ebene. In Wien ist die Errichtung einer U-Bahn-Strecke, je nach Trassengegebenheiten und Bauweise, 10- bis 20-mal teurer als die Errichtung einer Straßenbahn.

### Ein Beispiel: Die Beschleunigung der Linie 26A

Beim Buskorridor Aspern-Großenzersdorf haben wir erstmals eine groß angelegte Öffentlichkeitsarbeit bei einem Beschleunigungsprojekt betrieben. Das Projekt bestand aus mehreren Komponenten wie Ampelbeeinflussungen, (teilweise temporären) Busspuren und Busschleusen.



Ein Bus der Linie 26A umfährt den Stau in einer Nebenfahrbahn.

(Busschleusen sind Haltestellen ohne Überholmöglichkeit durch andere Kraftfahrzeuge, was neben der Bevorrangung des Busverkehrs auch noch einen Sicherheitsgewinn für die FußgängerInnen bei den Schutzwegen bedeutet.)

Im Vorfeld des Projektes wurden ca. 3.000 Unterschriften dagegen gesammelt. Die Gegner befürchteten, dass Busschleusen den Autoverkehr behindern und einen Umwegverkehr durch Siedlungsgebiete verursachen würden. Weiters

befürchteten Geschäftsleute im Ortskern von Aspern Geschäftseinbußen durch die temporäre Busspur während der Frühverkehrsspitze. Die Bezirksvertretung stand aber die ganze Zeit hinter dem Projekt; das war wohl eine der wichtigsten Voraussetzungen für die erfolgreiche Umsetzung. Das Projekt wurde nach entsprechender Information in Broschüren und vor Ort verwirklicht, und die Maßnahmen haben sich positiv auf den Betriebsablauf der Linie 26A ausgewirkt. Nach Umsetzung des Projektes gab es zwar eine kurzzeitige Negativ-Berichterstattung durch ein Printmedium, die Gegenstimmen verebten jedoch mit der Zeit. Heute sind die Maßnahmen allgemein akzeptiert und wurden mittlerweile durch weitere Bausteine (Stau-Umfahrung in der Nebenfahrbahn der Erzherzog Karl Straße in Spitzenzeiten, Umwandlung einiger temporärer Busspuren in ganztägig gültige) ergänzt.

### Die Grenzen der Bevorrangung

Die Bevorrangung des ÖV hat dort ihre Grenzen, wo neben den subjektiven oder objektiven Beeinträchtigungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen noch andere Faktoren ins Spiel kommen, z. B.:

- Wenn ÖV-Linien einander kreuzen, was beim engmaschigen Netz in Wien relativ häufig der Fall ist. Wo sich zwei Linien kreuzen, können natürlich nicht beide gleichzeitig bevorrangt werden.
- Wenn mehrere ÖV-Linien auf derselben Strecke in dichten Intervallen fahren, wie z. B. die fünf Straßenbahnlinien (37, 38, 40, 41, 42) auf der Währinger Straße. Wenn nur wenige Linien auf einer Strecke fahren, ist eine Bevorrangung mittels sogenannter „zuggesteuerter Phasen“ möglich. Das heißt, dass das Fixprogramm einer Ampelschaltung durchbrochen wird und sie auf Grün schaltet, wenn sich eine Straßenbahngarnitur nähert. Würde sich allerdings, wie im Fall der Währinger Straße (in beiden Fahrrichtungen) alle 20 – 30 Sekunden eine Straßenbahn bei der Ampel anmelden, wäre das Queren dieser Straße für die anderen VerkehrsteilnehmerInnen nur mehr mit sehr langen Wartezeiten möglich.

### Resümee und Ausblick

Fast drei Viertel aller Straßenbahngleise in Wien und rund 8 % der Busstrecken sind mittlerweile vom motorisierten Individualverkehr getrennt. Von den in Wien derzeit in Betrieb befindlichen ca. 1.200 Ampeln werden etwa 800 von öffentlichen



„Voreilung“: Die Ampelschaltung wird durch den Autobus beeinflusst. – Freie Fahrt für die Straßenbahn.

Verkehrsmitteln befahren. Knapp 90 % dieser von ÖV-Linien befahrenen Ampeln werden in verschiedenen Qualitätsstufen durch die „Öffis“ beeinflusst. Die Spanne reicht vom Idealfall der aufenthaltslosen Durchfahrt bis zu einfachen „Voreilungen“ bei Bushaltestellen. (Das heißt, dass

der Bus ein eigenes Signal hat, das einige Sekunden früher auf Grün schaltet als die Ampel für den motorisierten Individualverkehr.)

Um nun auf die eingangs gestellte Frage zurückzukommen: Wie ist die Akzeptanz der Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs, wenn damit einschneidende Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr verbunden sind?

Ampelbeeinflussungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs wie auch die Schaffung eigener Fahrtrassen werden heute im Regelfall akzeptiert. Eigene Fahrtrassen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen ist aber schwieriger: Sie lösen häufiger Konflikte aus, weil dafür meist eine vorhandene Fahrspur bzw. Parkspur in Anspruch genommen werden muss. Auf jeden Fall ist Durchhaltevermögen in allen Fällen gefragt: Ehemalige „Aufreger“ wie die Busspuren Neustiftgasse oder Burggasse bzw. der Buskorridor 26A sind heute allgemein akzeptiert.

Obwohl bereits viele Teilerfolge – wie die Beschleunigung der Ringlinien – erzielt werden konnten, besteht durchaus noch ein bedeutendes Potenzial für weitere Verbesserungen in Wien.

---

### Der Autor

Dipl.-Ing. Robert Dangl ist Projektleiter für die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs bei den Wiener Linien.

---

### Abbildungen

Alle Fotos: Wiener Linien

---



# Straßenbahn in Wien: Zwischen Vorgestern und Übermorgen

Harald A. Jahn

## Die Zukunft der Städte

Am Beginn des 21. Jahrhunderts stehen die Städte vor einem gemeinsamen Problem: Das Konzept der autogerechten Stadt ist endgültig gescheitert, das Allheilmittel der technokratischen 1960er- und 1970er-Jahre, die U-Bahn, wird unfinanzierbar und hat obendrein nicht immer die erhofften Vorteile gebracht.

Städte in ganz Europa haben daher den öffentlichen Oberflächenverkehr auf der Schiene wiederentdeckt. Der Grund ist einfach: Das Auto hat nicht nur die Lebensgewohnheiten verändert, sondern aus den Städten geradezu Verkehrshöllen gemacht. Urbaner Lebensraum wurde zur Verkehrsfläche degradiert, die Städte wurden damit unwirtlich gemacht. Die Vorteile der neuen Straßenbahnen sind zahlreich: relativ geringe Kosten, hohe Transportkapazität und Reisegeschwindigkeit sowie rasche Verfügbarkeit. Vor allem in Westeuropa erhielten viele Städte neue Tramwaysysteme, die mit den schwerfälligen Betrieben der 1950er-Jahre nicht mehr zu vergleichen sind.

Frankreich ist der europäische Vorreiter, was moderne Stadtverkehrstechnik betrifft. Aber nicht nur die Technik ist absolut am Stand der Zeit: Die neuen Verkehrsnetze werden mit gesamtheitlichem Ansatz in die Städte eingefügt, umfassende Revitalisierungen ganzer Stadtviertel gehen Hand in Hand mit der Neugestaltung der betroffenen Straßen. Der Einsatz moderner Straßenbahnen erobert den Straßenraum für den Menschen zurück, der Moloch Autoverkehr wird mit hierzulande unbekannter Konsequenz massiv zurückgedrängt, die Städte werden damit wieder bewohnbar gemacht. Dieses Konzept ist in Frankreich so erfolgreich, dass sogar Kleinstädte ihre eigene Tram haben wollen.

In den letzten Jahren erreichte der französische Eröffnungsboom von neuen Tramwaysystemen einen Höhepunkt. In Bordeaux, Orleans, Lyon, Montpellier und Nizza wurden neue Betriebe eröffnet, in bestehenden Systemen wie Strasbourg oder Nantes wurden die Strecken erweitert und verlängert. Die derzeit am Gebiet der Eisenbahntechnik

führende *Grande Nation* zeigt auch im Stadtverkehr diesen Vorsprung – zum unmittelbaren Vorteil der betroffenen BürgerInnen, deren Lebensqualität enorm verbessert wurde: Plötzlich gleiten modernst gestaltete, klimatisierte Züge durch Parkanlagen, wo bis vor Kurzem der Autoverkehr den Aufenthalt unangenehm machte. Plötzlich ist die Stadt den Menschen zurückgegeben.



Strasbourg

### Warum gerade Tramway ...

... und nicht Bus, U-Bahn, Kabinenbahn oder Einschienenbahn?

Die hier gezeigten Beispiele haben mit der Wiener Straßenbahn wenig zu tun. Die Züge auf den Fotos schleichen nicht mit 15 km/h über Weichen und müssen nicht vor jeder Ampel auf ihr Freisignal warten. Die Betriebe wurden nicht jahrzehntelang stiefmütterlich behandelt, sondern von den Stadtverwaltungen bewusst als Symbol für Modernität und als Technologieschub eingesetzt.

Warum aber gerade eine „altmodische“ Tramway? Gibt es nicht so viele moderne Alternativen? Spurbus, Cable-Liner, Magnetbahn, Kabinenbahn?

### Vorteil Stadtbildverträglichkeit

In vielen französischen Städten wird die Straßenbahntrasse als willkommene Möglichkeit gesehen, das graue Straßenbild zu beleben; entsprechend hoch sind die Akzeptanz und der Prestigegewinn. In Wien dagegen werden die wenigen bestehenden Rasengleise derzeit wieder zubetoniert.

Ein Beispiel, wie Schienenverkehrs-Straßen aussehen können: auf dem Bild eine französische Tramwaytrasse. Mit dem Geld, das man sich



Neu gestaltete Straße mit Rasengleis in Nantes

durch den Verzicht auf teure U-Bahnen spart, kann man das ganze Stadtviertel aufwerten und die durchfahrene Straße sorgfältigst neu gestalten. Das Rasengleis ist das zentrale Element der neuen Betriebe. „Die Tramway hat uns einen Park gebracht“, sagen die AnrainerInnen und erkennen die Verbesserung.

### Vorteil Barrierefreiheit

Keine Stiegen, keine Rolltreppen, keine Lifte sind notwendig, um den Wagen zu erreichen: Die heute eingesetzten modernen Niederflurzüge kommen den Fahrgästen sehr entgegen. Das betrifft nicht nur RollstuhlfahrerInnen, sondern vor allem Leute mit Kinderwagen sowie ältere Personen, die künftig einen immer größeren Anteil an der Gesamtbevölkerung bilden werden. Abgesehen davon stellen die langen, meist unterirdischen U-Bahn-Zugänge für viele Menschen Angsträume dar.

### Vorteil Kapazität

Je nach Anzahl der zu befördernden Personen ist es sinnvoll, verschiedene Betriebssysteme einzusetzen. Gerade im in Wien üblichen Bereich von einigen Tausend Personen pro Stunde und Richtung ist der Bus zu klein und eine U-Bahn zu aufwendig. Auch der Flächenbedarf der Straßenbahn ist

vergleichsweise gering: Ein Straßenbahnzug entspricht etwa drei Autobussen oder fast 150 Pkw! Bei großem Bedarf können mehrere Waggons zusammengekuppelt werden, was in Wien aber nur von der „Badner Bahn“ genützt wird.

### **Vorteil Schnelligkeit**

Die typischen Distanzen in kompakten Städten wie Wien sind so kurz, dass es sich nicht auszahlt, einige Stockwerke in die Tiefe zu fahren, um nach zwei oder drei U-Bahn-Stationen wieder an die Oberfläche zu müssen.

Ein Beispiel: Die Straßenbahnlinie 58 (auf der Mariahilferstraße) war vom Ring zum Westbahnhof etwa acht Minuten unterwegs, die U3 ist heute nur um vier Minuten schneller. Diese vier Minuten braucht man aber jedenfalls, um durch die langen Gänge zum U3-Bahnsteig und wieder an die Oberfläche zu kommen. Gerade im Bereich Mariahilferstraße ist das besonders krass, da eine U-Bahn-Station zwei Tramhaltestellen ersetzen muss. Die Stationen erreichen Längen von fast 300 Metern.

Ganz schlimm wird es aber, wenn man zu Zielen abseits der U-Bahnlinie will: Die Umsteigerei kostet Zeit – die leider aufgelassene Tramway hätte zeitmäßig spielend die Nase vorn. Auch der Stationsabstand ist bei der Tram mit durchschnittlich 350 Metern wesentlich attraktiver als bei der U-Bahn mit etwa 780 Metern. Da die U-Bahn die Fläche nicht bedienen kann, müssen erst recht wieder aufwendige Zubringerlinien geschaffen werden, die für sich wenig Verkehrswert haben.

### **Vorteil Spurführung**

Durch die Spurführung der Straßenbahn sind längere Fahrzeuge möglich, die im Vergleich zu Gelenkbussen ein Vielfaches an Fahrgästen transportieren können. Die vermeintliche Schwäche, dass ein Schienenfahrzeug Hindernissen wie Falschparkern nicht ausweichen kann, ist in Wahrheit eine Stärke: Mit dem Wissen, dass der Bus ja ausweichen kann, parken AutofahrerInnen gerne „kurz mal“ in Busspuren. Auf Tramway-

trassen wird das gar nicht erst versucht. Auch der Begegnungsverkehr in engen Straßen ist problemlos, während der Bus die in der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Seitenabstände einhalten muss. Mit der Straßenbahn können daher auch enge Innenstädte schonend und mit hoher Kapazität befahren werden.



Fußgängerzone in Bordeaux: Um das historische Stadtbild zu schonen, führt man den Strom unterirdisch zu.

### **Vorteil Lebensdauer**

Straßenbahnwagen können üblicherweise 30 bis 40 Jahre lang genutzt werden; die Kosten sind in Anbetracht der Lebensdauer daher gering. Natürlich ist die Anlage der Geleise aufwendig, aber auch stark mit Bussen befahrene Straßen müssen wegen der entstehenden Spurrillen oft ausgebessert werden.

### **Vorteil rasche Verfügbarkeit**

Während zwischen der Entscheidung, eine U-Bahn Linie zu bauen und ihrer Eröffnung etwa 10 Jahre liegen, kann eine Straßenbahn bereits nach ein bis zwei Jahren fahren. Auch die Kostenunterschiede sind enorm: Ein Kilometer U-Bahn kostet soviel wie 20 Kilometer Tramway! Der einfache Grund: Gigantische Baustellen sind notwendig um die U-Bahn in die Stadt einzubauen.

### **Und warum keine Kabinenbahn?**

Diese Bahnen, die von PolitikerInnen immer wieder gerne ins Gespräch gebracht werden, waren ein



Neubaustrecke in Amsterdam



Neubaustrecke durch die Fußgängerzone in München

Liebkind der technokratischen 1970er-Jahre. Die Verantwortlichen blieben allerdings viele Antworten schuldig: Die nötigen Trassen wären keine Bereicherung des Stadtbildes; die unbegleiteten Kabinen wären abends sicher kein Ort zum Wohlfühlen und unbesetzte Haltestellen würden wohl kaum genehmigt. Obendrein ist die Transportkapazität gering. Die derzeit in Wien immer wieder ins Gespräch gebrachten Cable-Liner erinnern an die ähnliche Euphorie für die sogenannte „Alweg-Bahn“ in den 1950er-Jahren, die sich als genauso systemfremd und wenig praxistauglich herausgestellt hat.

### Und die schönen Fußgängerzonen?

Ein vermeintlicher Vorteil der U-Bahn ist, dass über ihren Tunnels Fußgängerzonen angelegt werden können. Aber: Wenn es möglich ist, die Autos aus diesen Bereichen auszusperrern und Platz zu schaffen, warum soll es dann nicht möglich sein, den geschaffenen Platz für Tramwaytrassen zu nutzen und die Fahrgäste damit direkt zu den Auslagen der Geschäfte zu bringen?

### Nachholbedarf in Wien

In ganz Europa feiert die Straßenbahn derzeit ein furioses Comeback. Leider nicht in Wien, obwohl gerade hier die Voraussetzungen besonders gut wären. Es liegt in erster Linie am heute überholten Bild einer veralteten „Rumpeltramway“, das

die WienerInnen aufgrund fehlender Vergleichsmöglichkeiten immer noch vor Augen haben. Die Gründe für das Dilemma sind zahlreich. Lange galt die Straßenbahn als Auslaufmodell, das durch Busse und später U-Bahn-Linien ersetzt werden sollte. Über lange Zeit gab es enorme Investitionsrückstände, die zeitgemäße Fahrzeuge verhinderten. Bei der Eröffnung der Wiener U-Bahn 1978 waren die letzten offenen Holzkastenvagen noch im Dienst: Die quietschenden, rumpelnden und zugigen Altvagen aus 1925 prägten das Image. Dazu kam, dass es keinerlei Bevorrangung vor dem Autoverkehr gab und lange Wartezeiten an Stationen ohne Warteraum und Fahrplan die Regel waren. Die schnelle U-Bahn, damals blitzsauber und nagelneu, wurde sofort Liebkind der WienerInnen und auch der PolitikerInnen.

Trotz vieler Versprechungen sind der Ausbau und die nachhaltige Beschleunigung der Straßenbahn in Wien immer noch Illusion. Der Druck der Autolobby und lokale Politikerinteressen machen jeden Versuch zur Verbesserung zunichte. Neue Straßenbahnstrecken werden oft wegen des Verlustes weniger Parkplätze verhindert. Dazu kommt die völlige Konzentration auf den Ausbau der U-Bahn in Richtung Stadtrandgebiete – ein völlig falscher Einsatz dieses Hochleistungsmittels. In vorbildlichen Städten längst erprobte Mischformen wie U-Bahn / Stadtbahn- oder

Stadtbahn / Eisenbahn-Kombinationen werden in Wien zwar gelegentlich angedacht, Chancen auf Verwirklichung bestehen im Moment aber kaum. Ob unter dem Druck knapper werdender Budgets doch noch ein Umdenken einsetzt oder ob der Weg weiterhin von Bau- und Autolobby bestimmt wird, steht in den Sternen. Es ist Wien aber dringend zu wünschen, dass sich die Vernunft durchsetzt und die Stadt wieder den Menschen zurückgegeben, der Autoverkehr zurückgedrängt wird.

Unbedingt wichtig ist hier ein gesamtheitlicher Ansatz: Um den AnrainerInnen den Vorteil der Straßenbahn vor Augen zu führen, muss sie als hochmodernes Verkehrsmittel neuer Art präsentiert werden, mit begleitender Aufwertung der durchfahrenen Straßen, mit viel Grün, optimaler Schalldämmung sowie rigoroser Bevorrangung. Die Begeisterung der Bevölkerung französischer Städte kommt auch daher, dass die neuen Systeme einfach praktisch, cool und zeitgemäß,



Neue Straßenbahn in Nizza: Sorgfältige Gestaltung des gesamten Straßenraumes.

und die Veränderungen zwischen Vorher und Nachher für jeden spürbar sind.

All das ist auch in Wien möglich, wenn es gelingt, eine tragfähige Mehrheit zu bilden, die Innovation zu bevorzugen und die bewahrenden Kräfte einzudämmen.

---

#### Der Autor

Harald A. Jahn, hauptberuflich Fotograf und Innenarchitekt, beschäftigt sich mit Verkehrsplanung im Zusammenhang mit Stadtgestaltung in ganz Europa.

---

#### Webtipp

Weiterführende Informationen zum Artikel: <http://www.tramway.at>

---

#### Abbildungen

Alle Fotos: Harald A. Jahn, <http://www.viennaslide.com>



# GüterBim – Straßenbahn statt Lkw

Vera Fochler

In Deutschland und auch in österreichischen Städten wie St. Pölten und Wien wurden bereits vor Jahrzehnten öffentliche Personen-Nahverkehrs-Netze für Gütertransporte verwendet. Die Betriebsform in der heutigen Hauptstadt von Niederösterreich war von ihrer Art einmalig, da teilweise zur gleichen Zeit Personenwagen und Vollbahngüterwaggons hinter dem Triebwagen gezogen wurden. Der Tram-Gütertransport erreichte zur Zeit des Zweiten Weltkriegs seine höchsten Transportzahlen: Im Jahr 1943 wurden 10.646 Waggons befördert, 1975 war es dann nur mehr knapp ein Drittel und ein Jahr später wurde der Betrieb aus finanziellen Gründen eingestellt. Auch die Wiener Linien haben in ihrem Fuhrpark schon immer über Fahrzeuge verfügt, die zum Transport von Gütern gedacht sind. Das Unternehmen betrieb in seiner Geschichte nicht nur internen Transport von Baumaterialien und Schienen, sondern es beförderte unterschiedlichste Waren unter kommerziellen Aspekten. In Wien verkehrte bis nach 1945 neben dem Personentransport auch eine Güterstraßenbahn. Vor allem in den ersten Jahren nach dem zweiten Weltkrieg wurde zum Beispiel Bauschutt aus den zerbombten



Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde Trümmerschutt mit der Straßenbahn abtransportiert. Foto: Wiener Linien

Häusern, aber auch Lebensmittel wie Kartoffel vorwiegend mit der Straßenbahn transportiert. Auf der Linie 71 wurden sogar Verstorbene der beiden Weltkriege auf den Zentralfriedhof gebracht. Erst nach 1945 wurde der Gütertransport auf der Straßenbahn sukzessive verringert und die Straßenbahn auf reine Personenbeförderung reduziert.



Das Demonstratorfahrzeug & seitliches Beladen der GüterBim  
Fotos: Wiener Linien

### Das Projekt GüterBim in Wien

Viele europäische Großstädte teilen diese Entwicklung hin zur reinen Personenbeförderung, haben aber – wie zum Beispiel Dresden oder Zürich – seit etlichen Jahren auch wieder die Güterbeförderung mit aufgenommen. Für die Stadt Wien war 2004 die Zeit reif für die Idee einer alternativen Güterbeförderung im Stadtgebiet, als das bmvit (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) eine Förderschienen für Verlagerungsmöglichkeiten des Verkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger ausschrieb. Das erste Projekt wurde von einem Konsortium, bestehend aus TINA Vienna, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen und Vienna Consult, entworfen und eingereicht — die GüterBim [1]. Die Projektpartner untersuchten, ob Güterbeförderung in Wien auf der bestehenden Schieneninfrastruktur des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) möglich ist. Güterbeförderungssysteme und vor allem Mischsysteme (Personen- und Güterverkehr) stellen höhere Anforderungen an Technologie, Management und Betrieb als mono-modale Netze (nur Personen- oder Güterverkehrsnetze). Im Rahmen des Projekts GüterBim wurde die Voraussetzung für ein modernes, telematikgestütztes Güterbeförderungssystem geschaffen. Die effizientere Nutzung von Infrastruktur und die neuen betrieblichen Möglichkeiten folgen einerseits dem Grundsatz der betrieblichen

Weiterentwicklung des Wiener ÖPNV-Betreibers (der Wiener Linien), um neue Geschäftsfelder und Arbeitsplätze zu schaffen, und andererseits dem Gedanken von intermodaler, ökologisch nachhaltiger Güterdistributionslogistik.

Im Mai 2005 erfolgte unter großer medialer Begleitung und der Teilnahme interessierter BürgerInnen und VerkehrsexpertInnen aus den benachbarten Staaten eine Fahrt mit dem Demonstratorfahrzeug. Ab August 2005 wurde diese Güterstraßenbahn regelmäßig in Betrieb genommen, da der interne Güterverkehr der Wiener Linien von diesem Zeitpunkt an auf der Schiene erfolgte.

### Güterstraßenbahnen in Europa

In vielen deutschen Städten hielten sich Güterstraßenbahnen (Dampfzüge) bis in die 1960er-Jahre. Ein modernes System gibt es heute zum Beispiel in Dresden mit dem Punkt-zu-Punkt-Verkehr der VW-Straßenbahn. Sie verkehrt als „CarGo-Tram“ während der normalen Betriebsstunden des



CarGoTram Dresden

Foto: kaffeeinstein, Berlin

Personenverkehrs untertags in unregelmäßigen Abständen vom Logistikzentrum in Friedrichstadt bis zur Gläsernen Manufaktur der VW-Werke. Weil die Route direkt durch die Stadt verläuft und man den Transport der Bauteile durch Lkw vermeiden wollte, entschied man sich für den Bau von zwei Güterstraßenbahnen.



Fünfteiliger Güterstraßenbahnzug der CarGoTram in Dresden

Zeichnung: Marco Präg

Zürich hat seit vielen Jahren eine Sperrmüllstraßenbahn im Eigentum der Züricher Verkehrsbetriebe: Sie holt von festgelegten Sammelpunkten regelmäßig alle 14 Tage den Sperrmüll der Bevölkerung. Das Angebot ist vor allem für FussgängerInnen, RadfahrerInnen und BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs gedacht.



Sperrmüllsammung und -beförderung mittels Straßenbahn in Zürich  
Foto: © ERZ, Fotograf: Zeljko Gataric

Amsterdam hat die Güterstraßenbahn bereits mit zwei Testgarnituren im Einsatz. Sie beliefern Geschäfte in der Innenstadt und für die „Last Mile“ sind Elektroautos in Verwendung, die die Feinverteilung übernehmen. Ab Herbst 2008 soll dieser Testbetrieb in den Normalbetrieb übergehen. Zwischen 7:00 Uhr und 23:00 Uhr werden sich bis zu 50 Güterstraßenbahnen pro Tag das Netz mit den Personenbahngarnituren teilen.

### GüterBim-Telematik

Aufgrund des überaus großen Erfolges des Projektes GüterBim reichte TINA Vienna als Projektmanagement gemeinsam mit den Partnern aus dem Projekt GüterBim beim darauf folgenden Förderaufruf des bmvit das Projekt „GüterBim-Telematik“ ein; Projektstart war am 1. Jänner 2006.

In diesem Projekt wurde durch den Einsatz eines innovativen Technologiesystems, das sowohl für Personen- als auch für Güterverkehr verwendbar ist, die Nutzung der bestehenden Infrastruktur optimiert.

Durch die Schaffung eines offenen, schnittstellenbasierten Telematiksystems, das BetreiberInnen, NutzerInnen und WirtschaftspartnerInnen gleicher-

maßen zur Verfügung steht, wurde einerseits die Möglichkeit geschaffen, die Abwicklung des urbanen Schienengüterverkehrs zu vereinfachen und andererseits den Aufbau vernetzter Wertketten zu fördern. Über eine Internetplattform bestellt der potenzielle Kunde seinen Transportweg und bekommt nicht nur die genaue Routenplanung und den Zeithorizont zugewiesen, er kann auch sofort die Rechnung ausdrucken.



So könnte die Eingabemaske für Güterbeförderungs-Bestellung im Internet aussehen  
Screenshot: TINA Vienna

Im Rahmen des Projektes ließ sich das Projekt-konsortium für den 2. Weihnachtssamstag 2006 etwas Besonderes einfallen: Zwei Niederflerstraßenbahnen (ULF) der Wiener Linien führen — ohne den Personenverkehr zu beeinträchtigen — als Service für die Wienerinnen und Wiener durch die Stadt. Weihnachtseinkäufe konnten in der Zeit von 11:00 bis 18:30 Uhr nicht nur gratis in der „PackerBim“ deponiert werden, sie wurden sogar bis vor die Haustüre geliefert. Für diese Aktion holte sich das Team (TINA Vienna, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen und Vienna Consult) noch den Logistik-Profi DPD (Direct Parcel Distribution) und den Verein „Wiener Einkaufsstrassen“ an Bord. Für die abgelieferten Pakete wurden Name und Adresse elektronisch erfasst, das Paket verblieb je nach Wunsch entweder bis zur Abholung in der PackerBim oder wurde am darauf folgenden Montag von DPD direkt nach Hause geliefert. Mit dieser Aktion konnten die für das Projekt entwickelten

telematischen Anwendungen auf Funktionalität überprüft und der interessierten Bevölkerung vorgestellt werden.

### **Zukunft der GüterBim in Wien**

Die erfolgreich durchgeführten GüterBim Projekte haben die Realisierbarkeit dieser Transportform aufgezeigt und großes Potenzial bewiesen. Wien will den Vorgaben der nachhaltigen Verkehrspolitik aber auch der Wirtschaftlichkeit folgend einen ersten Versuch starten und diese alternative Güterbeförderung weiter unterstützen.

Die Wiener Niederlassung des weltweit agierenden Konzerns Henkel möchte zunächst den gesamten Fertigwaretransport vom Werk ins Zentrallager quer durch Wien mit Hilfe der GüterBim auf die Straßenbahn verlagern. In einem zweiten Schritt könnte auch die Rohstoff- und Verpackungsmaterialianlieferung von der Straße auf die GüterBim gebracht werden. Dieser klassische Punkt-zu-Punkt-Verkehr könnte schon in naher Zukunft den BewohnerInnen Wiens bis zu 100 Lkw-Fahrten pro Tag ersparen und somit zum Erhalt der hohen Lebensqualität beitragen.

---

### **Anmerkung**

[1] Die Straßenbahn wird in Wien „Bim“ genannt, weil die älteren Garnituren keine Hupe haben, sondern der Fahrer eine Glocke anschlägt.

---

### **Die Autorin**

Vera Fochler war bis Herbst 2008 sieben Jahre lang als Projektmanagerin bei TINA Vienna-Transport Strategies für Verkehrsprojekte tätig.

Seit über 10 Jahren werden bei TINA Vienna-Transport Strategies nachhaltige und strategische Verkehrsprojekte vor allem für Südosteuropa entwickelt. Seit 2003 ist TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) Vienna ein Unternehmen der Wien Holding, das im Auftrag der Stadt Wien unter anderem auch die Vertretung der Stadt in internationalen Organisationen übernimmt und alle Projektarbeiten im Donauraum koordiniert.

---

### **Webtipps**

GüterBim Wien: <http://www.gueterbim.at/>

CarGoTram Dresden: <http://www.dvbag.de/untnehm/gbahn.htm>

Cargo- und E-Tram in Zürich: [http://www.vbz.ch/vbz\\_opencms/opencms/vbz/deutsch/Dienstleistungen/Cargotram/](http://www.vbz.ch/vbz_opencms/opencms/vbz/deutsch/Dienstleistungen/Cargotram/)

---

### **Quellenangaben**

Fünfteiliger Güterstraßenbahnzug der CarGoTram in Dresden; Zeichnung: Marco Präg

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:CarGoTram\\_drawing.png](http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:CarGoTram_drawing.png), lizenziert unter der GNU Free Documentation License

CarGoTram Dresden, Foto: kaffeeinstein, Berlin

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:CarGoTram\\_Dresden.jpg](http://de.wikipedia.org/wiki/Bild:CarGoTram_Dresden.jpg) licensed under Creative CommonsAttribution ShareAlike 2.0

---

# mobilität und öffentlicher raum



# der kurzpark: Mehr Bewegungs.Spiel.Raum in der Stadt

Anja Aichinger

Werter Leser, werte Leserin, sitzen Sie bequem? Dann lehnen Sie sich kurz zurück, schließen Sie die Augen und stellen sich vor, eine gute Fee hätte Ihnen gerade 10 m<sup>2</sup> Grund vor Ihrer Haustüre geschenkt. Es steht Ihnen völlig frei, damit zu tun, was Sie möchten. Was wäre das?

Vielleicht eine Wiese oder ein Gemüsebeet anlegen? Eine Sandkiste oder einen Swimmingpool für die Kinder bauen? Einen Obstbaum pflanzen? – So oder ähnlich lauteten jedenfalls die Antworten im Zuge einer von uns durchgeführten Befragung. Niemand äußerte den Wunsch, diesen Raum zuzuasphaltieren und sein Auto darauf abzustellen. Und niemand kam auf die Idee, dass er diese 10 m<sup>2</sup> eigentlich zur Verfügung hat.

Stetig steigender Freizeitverkehr ins Umland sowie die wachsenden Einfamilienhaussiedlungen am Stadtrand sind die traurigen Resultate dieser Kluft zwischen allgemeinem Wunschbild und urbaner Realität.

Um Alternativen für die zukünftige Nutzung des öffentlichen Raumes sichtbar zu machen und die Straße als naheliegendsten urbanen Freiraum begreif- und nutzbar zu machen, wurde der Kurzpark entwickelt.



kurzparkzone

Bild: Anja Aichinger

## Der öffentliche Raum – Eine Definition

Der öffentliche Raum ist ein Raum, der gleichzeitig allen und niemandem gehört. Der Straßenraum gilt als der öffentliche Raum schlechthin, ist dementsprechend für jedes Mitglied der Gesellschaft gleichermaßen bestimmt und sollte von jedem unter den gleichen Bedingungen benützt werden können, wie dies auch der Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung vorsieht:

§ 1 StVO (1): [Dieses Bundesgesetz gilt für] Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten Straßen, die von jedermann unter gleichen Bedingungen benützt werden können.

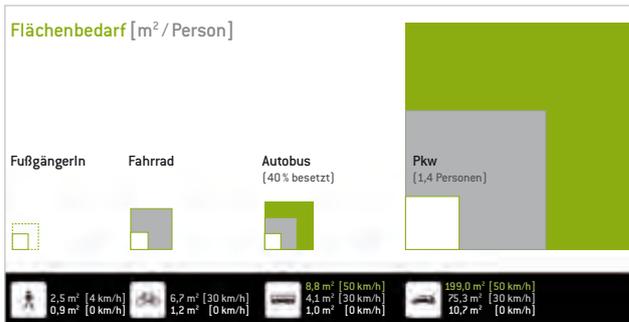
Doch gibt es diese Gleichberechtigung tatsächlich? Tatsache ist, dass Autobesitz mit einer Vielzahl von Privilegien verbunden ist: überproportionaler Flächenkonsum, Missbrauch des öffentlichen Raumes für Privatzwecke und die Zerstörung der öffentlichen Güter Umwelt und Sozialraum.

**Platzbedarf der verschiedenen Fortbewegungsmittel [ 1 ]**

Der Platzbedarf einer Person für Fortbewegung im öffentlichen Raum ist abhängig vom gewählten Fortbewegungsmittel sowie von der Geschwindigkeit.

**0 km/h.** Vergleicht man den Quadratmeterbedarf eines Fußgängers, eines Radfahrers und eines Autobusbenützers (Autobus zu 40 % besetzt) bei Stillstand, so ergeben sich für alle Werte um 1 m<sup>2</sup>. Im Gegensatz dazu benötigt ein Autofahrer bei dieser „Geschwindigkeit“ bereits über 10 m<sup>2</sup>!

**50 km/h.** Im bewegten Zustand ergeben sich noch eklatantere Unterschiede: Denn während Fußgänger, Radfahrer und Busbenützer bei Ihrer Höchstgeschwindigkeit bzw. bei 50 km/h allesamt unter 10 m<sup>2</sup> pro Person (d. h. weniger als ein Auto bei 0 km/h) in Anspruch nehmen, ergeben sich für Autofahrer Werte von 200(!) m<sup>2</sup>.



Flächenbedarf einer Person abhängig von Fortbewegungsmittel und Geschwindigkeit Grafik: Anja Aichinger

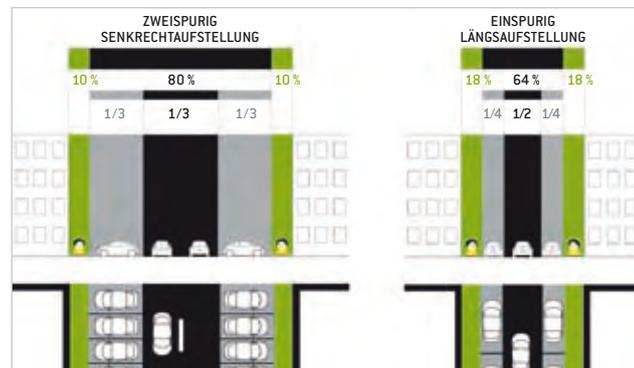
**Privatisierung des öffentlichen Raumes**

Das Abstellen von Fahrzeugen ist – dessen sollte man sich bewusst sein – ein Missbrauch des öffentlichen Raumes für private Zwecke. Die der-

zeit geltende Straßenverkehrsordnung weist hier einen Widerspruch in sich auf. Denn während der § 1 definiert, dass Straßen „von jedermann unter gleichen Bedingungen benützt werden können“, besagt sie im Folgenden gleichzeitig, dass AutobesitzerInnen das Recht haben, 10 m<sup>2</sup> öffentlichen Raumes für die Deponierung ihres Autos – also ihres „Privatvergnügens“ – in Anspruch zu nehmen, während es NichtautobesitzerInnen keineswegs erlaubt ist, Privatgut – egal welcher Art – dort abzulagern, geschweige denn, diese 10 m<sup>2</sup> für sich selbst zu nutzen.

**Der öffentliche Raum – Derzeitige Flächennutzung**

Je nach Straßenquerschnitt sind derzeit zwischen 65 und 80 Prozent dem Auto gewidmet. Davon entfällt wiederum der größere Teil (50 – 70 %) auf den ruhenden Verkehr („Aufenthaltsraum“ für das Auto).



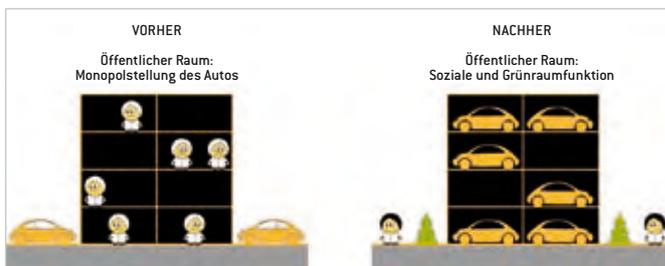
Flächenverteilung im Straßenraum Grafik: Anja Aichinger

Der Raum für die Menschen hingegen nimmt nur zwischen 20 und 35 Prozent des gesamten Straßenraumes ein. Jedoch ist dieser auf den Gehsteig und damit auf die Verkehrsfunktion beschränkt. Die Menschen verfügen also – im Gegensatz zum Auto – über keinen Aufenthaltsbereich auf der Straße, weshalb die Straße auch nicht als sozialer Raum funktionieren kann. Darüber hinaus konzentriert sich der Großteil des Verkehrs (etwa 80 %) meist auf einen kleinen Teil (20 – 30 %) des Straßennetzes. Der Großteil der Straßen dient damit vorrangig als Autoabstellfläche mit zugehörigen Zu- und Abfahrtswegen.

## Der öffentliche Raum –

### Verbesserte Flächennutzung

Die Rückgewinnung des öffentlichen Raumes für den Menschen (auch jedeR AutofahrerIn ist ja primär Mensch und erst sekundär AutofahrerIn) erfordert deshalb vor allem eine raumsparende Lagerung der Fahrzeuge: Durch eine Stapelung in zentralen Garagen können die Flächen der Nebenstraßen als Lebensraum zurückerobert werden. Für die StadtbewohnerInnen ergibt sich daraus der Vorteil, wieder Licht, Luft und Sonne vor der eigenen Haustüre genießen zu können, dem Auto hingegen tut die Aufbewahrung im Gebäudeinneren gut.



Durch Sammelgaragen wird Platz im öffentlichen Raum frei.  
Grafik: Anja Aichinger

Sowohl in Wien (z. B. Kärntner Straße) als auch in vielen anderen europäischen Städten wie Barcelona, Lyon und Kopenhagen, wo man sich für mehr Fußgängerzonen entschied, gab der Erfolg diesem Schritt Recht.

## Fahrzeugnutzung –

### Derzeitige Nutzungs(in)effizienz

Die Nutzung von Fahrzeugen ist höchst ineffizient, weshalb Prof. Knoflacher von der TU Wien auch den Begriff „Stehzeuge“ dafür prägte. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h ist das Auto bei 5.000 jährlich gefahrenen Kilometern nur etwas mehr als 1 % der Zeit in Betrieb, bei 10.000 km pro Jahr erhöht sich dieser Wert auf 2,5 % und bei 20.000 km pro Jahr dementsprechend auf 5 %. Umgekehrt bedeutet das, dass das Fahrzeug/ Stehzeug die restlichen 95 bis 99 % der Zeit wertvollen Platz im öffentlichen Raum besetzt.

## Fahrzeugnutzung – Effizienzsteigerung

Rein rechnerisch könnten sich also – bei unveränderter Kilometerleistung – 20 bis 80 Personen bzw. Haushalte ein Auto teilen und damit den Platzbedarf für ruhenden Verkehr enorm reduzieren. Carsharing-Anbieter gehen von 20 bis 25 NutzerInnen pro Auto aus, was einer Reduktion der Automenge auf etwa 5 % entspricht. Aber selbst wenn man bescheidenerweise von 2 NutzerInnen pro Auto ausgeht, stünde uns damit die Hälfte des Straßenraumes wieder für andere Verwendungen zu Verfügung.

## Das Projekt kurzpark: Das Konzept, die Umsetzung PARK und PARKEN

Die etymologische Untersuchung ergibt einen Zusammenhang: Parken bedeutet in einer ursprünglichen Form „(militärische) Fahrzeuge in einem Park arrangieren“.

So gesehen ist der Park in all unseren Straßen potenziell vorhanden. Wir müssen demnach nur die Autos entfernen, damit wir ihn sehen und nutzen können.

Basierend auf § 1 der Straßenverkehrsordnung, der besagt, dass Straßen von jedermann unter gleichen Bedingungen benützt werden dürfen, entstand die Idee zum KURZPARK(en):



JEDERMANN (auch Nicht-AutobesitzerInnen)



erwirbt mit dem KAUF EINES  
PARKSCHEINES



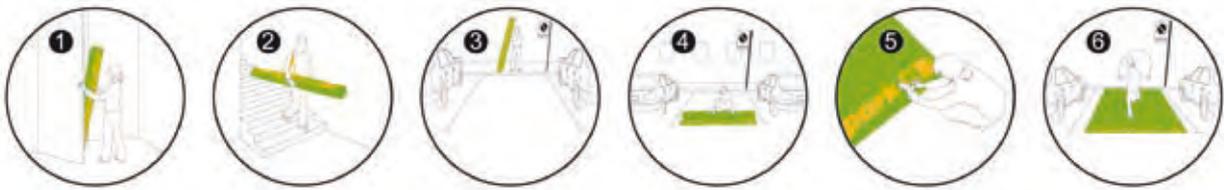
das Recht auf NUTZUNG EINES  
PARKPLATZES



in einer KURZPARKZONE

kurzpark\_konzept

Grafik: Anja Aichinger



kurzpark\_anwendung

Grafik: Anja Aichinger

KURZPARKs sind also temporäre Grünräume auf Parkplätzen direkt vor der Haustür und erweitern damit den Bewegungs.Spiel.Raum in der Stadt.

#### Das KURZPARK-Objekt

Der KURZPARK ist ein parkplatzgroßes Stück Kunstrasen (2 x 5 m = 10 m<sup>2</sup>), ein Stück „tragbare Wiese“ mit einem integrierten Fach für die Parkscheine bzw. einer Parkuhr. Er kann zusammengerollt in der Wohnung aufbewahrt werden und wird bei Bedarf auf einem freien Parkplatz vor der Haustüre ausgerollt. Der KURZPARK weist weit über die jeweilige Anwendung hinaus: Er dient als Symbol für das Bedürfnis des (Stadt-)Menschen nach Freiraum und rückt dieses Bedürfnis in das öffentliche Bewusstsein.

#### Die KURZPARK-Aktionen

Ausgerüstet mit dem Kurzpark, einer Videokamera und einem Fotoapparat brachen wir im November 2004 zu den ersten Kurzpark-Feldversuchen auf. Anhand von sechs alltäglichen Situationen – vom morgendlichen Fitnesstraining über verschiedene Hausarbeiten bis hin zu einem abendlichen Treffen mit Freunden – sollte der Beweis geführt werden, was auf 10 m<sup>2</sup> alles möglich ist und welche Steigerung der Lebensqualität bereits ein einzelner „verkehrsfremd“ genutzter Parkplatz bieten kann. Zum einen ging es darum, herauszufinden, inwiefern sich „Parkgefühl“ inmitten einer Masse von Autos überhaupt herstellen lässt und wie man sich als „KurzparkerIn“ dabei fühlt. Zum anderen



kurzpark\_aktionen

Fotos: Anja Aichinger, Daniel Bednarzek, Marion Gruber, Barbara Hudelist, Judy Preschern

war es uns wichtig, die Reaktionen der PassantInnen, AutofahrerInnen, Polizei und Parksheriffs auf den Kurzpark und die darauf stattfindenden Aktionen auszutesten.

Entscheidend für das Verständnis des Projekts erwies sich die Sichtbarkeit des Schriftzuges, die für das nötige Aha-Erlebnis sorgte. Schmunzelder Kommentar seitens eines Parksheriffs: „Ich hoffe, Sie haben einen Parkschein!“ Oder die von einem besorgten Anrainer herbeigerufene Polizei: „Kurzpark? – Na, dann halten Sie sich kurz!“ Positiv auf die Reaktionen wirkten sich außerdem Sonnenschein und eine entspannte Parkplatzsituation aus: Ausnahmslos lächelnde Gesichter und freundliche Kommentare: „Ihr habts Eure eigene Wiese mitgebracht. – Das is’ g’scheit!“ und in einigen Fällen folgten PassantInnen sogar unserer Einladung zum spontanen „Mitparken“. Es entbrannten ob der ungewohnten Nutzung des öffentlichen Raumes aber auch spannende

Diskussionen, die bestätigten, dass es für viele Menschen sehr schwierig war, sich von gewohnten Denkmustern zu lösen. So war eine Passantin überzeugt, dass die Straße den Autos gehöre – die Fußgänger hätten ja das Trottoir (Wienerisch für „Bürgersteig“). Auch das – vermeintlich – mit einem Parkpickerl käuflich erworbene Recht, öffentlichen Raum zum Abstellen des Privatautos zu nutzen, wurde thematisiert: „Wenn ich in ein Geschäft gehe und mir etwas kaufe, gehört das mir. Wenn ich also für ein Parkpickerl bezahle, dann gehört der Parkplatz auch mir.“

Der Großteil der Reaktionen war jedoch uneingeschränkt positiv. Mehr noch: Aus heutiger Perspektive lässt sich hinzufügen, dass der Kurzpark offenbar auch andere angeregt und ermutigt hat, mit ähnlichen Aktionen seinem Beispiel zu folgen und wir der Vision von einer lebenswerten Stadt wieder einen Schritt näher gekommen sind.

---

#### Referenz

[1] Werte aus: Knoflacher, Hermann [1996]: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Wien / Köln / Weimar: Böhlau.

---

#### Die Autorin

Dipl.-Ing. Anja Aichinger, geboren 1975 in St. Pölten, studierte Architektur an der Technischen Universität Wien und an der McGill University in Montreal / Kanada. Sie lebt und arbeitet als Architektin und Künstlerin in Wien.

---

#### Filmtipp

Ein Tag im Leben des KURZPARKs. AUT 2005. 10 Minuten.  
Der Film dokumentiert sechs Kurzpark-Aktionen, die im November 2004 in Wien stattfanden.

---

#### Linktipp

Mehr auf <http://www.kurzpark.at>

---



# Velo mobil – Sanfte Mobilität in der Stadt

**Versuch einer menschengerechten  
Stadt am Beispiel von Wien Neubau**

**Christine Rotter**

Schnell, menschengerecht und stadtverträglich, so sollte der Verkehr sein! In diesem Projekt setze ich mich kritisch mit dem Übermaß des motorisierten Verkehrs auseinander und zeige Möglichkeiten von sanften, stadtverträglichen und gleichzeitig gesunden Mobilitätsformen auf.

Die langen Wege müssen in den heute gegebenen Stadtstrukturen meiner Meinung nach hauptsächlich auf dem Fahrrad passieren. *Velo mobil* bedeutet in diesem Sinne *schnell unterwegs*.

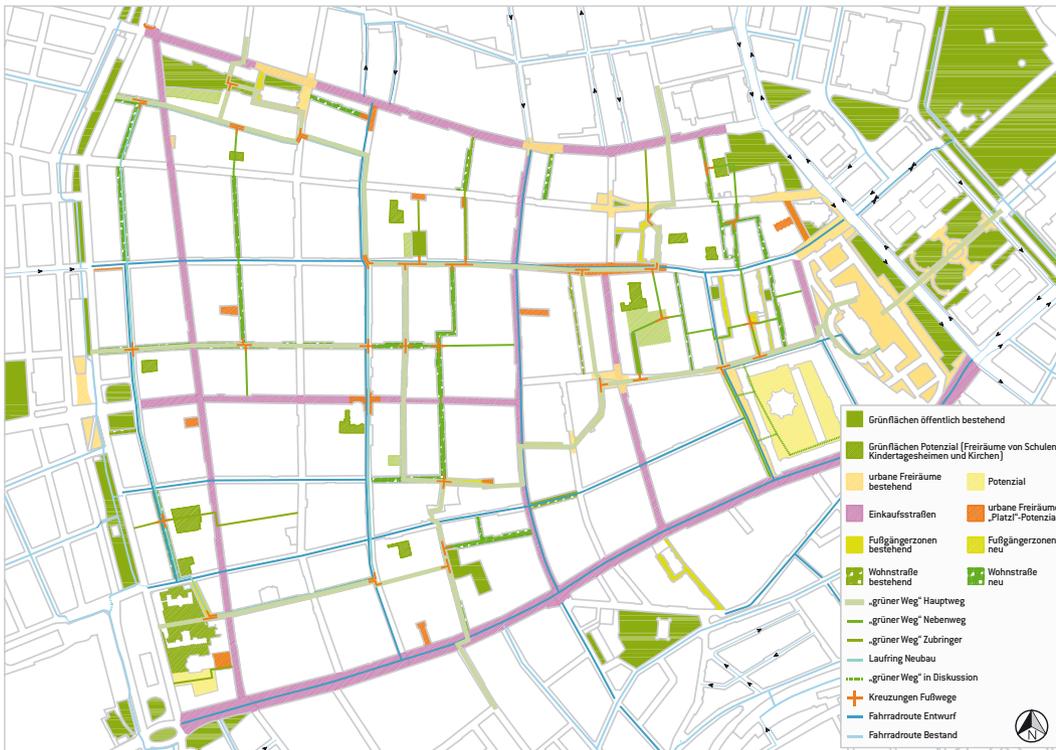
Mein Entwurf hat zum Ziel, den Fußgänger- und Radverkehr im siebten Bezirk auf das höchstmögliche Maß zu intensivieren. Zur Erreichung dieser Vision schlage ich eine Umgestaltung des öffentlichen Raumes hin zu einem fußgänger- und fahrradfreundlichen Klima vor.

Es ist ein Verkehrskonzept für Wien Neubau entstanden, das RadfahrerInnen und FußgängerInnen vorrangig behandelt und den motorisierten Verkehr zügelt, indem die Durchfahrt durch den Bezirk nur in dafür vorgesehenen Straßen möglich ist. Mit der vorgeschlagenen Umgestaltung würde die Lebensqualität im Bezirk enorm steigen. Die Straße würde wieder den Menschen gehören und nicht dem motorisierten Verkehr. Frei gewordene Flächen könnten begrünt werden und würden den BewohnerInnen zur Verfügung stehen. Damit würde mehr Freizeit an die Stadt gebunden werden, da der Wunsch ins Grüne zu fahren stark abnehmen würde. Es würden wieder jene zwischenmenschlichen Kontakte entstehen, die das städtische Leben kennzeichnen. Der Straßenraum wird ein Ort für Kommunikation.

## **Die Vision**

*Die Stadtplanung muss sich am Menschen orientieren*

Stadt heißt für mich Ballung, Konzentration, Dichte. Es ist Konzentration von Kapital und Wirtschaft, Menschen und Verkehr, Arbeitsplätzen und einer Vielfalt von Kulturen. Eine lebenswerte Stadt muss aber auch eine Dichte an Grün und Erholungsräumen in der Stadt anbieten. Sie muss für den Menschen als FußgängerIn optimiert sein



Langsame Wege

Plan: Christine Rotter

und soll die sanften Mobilitätsformen wie Zufußgehen oder Fahrradfahren fördern. Ein feinmaschiges Netz der verschiedenen Funktionen wäre ideal, um eine Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen und damit den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Viele Grünräume würden das Wohlbefinden der Bevölkerung steigern und der wochenendliche Exodus in die Naherholungsgebiete würde sich erübrigen, wenn man die Natur in die Stadt zurückholt. Die Stadt würde am Rand nicht weiter ausufern, wenn die Möglichkeit, im Grünen und verkehrssarm – hier ist der Autoverkehr gemeint – zu wohnen, auch in der Stadt ausreichend gegeben wäre.

### ***Der Umbau der städtischen Umgebung ist der Weg zur menschengerechten Stadt***

In den heutigen Siedlungsformen befindet sich das Auto meist in unmittelbarer Nähe der Wohnungen, weshalb es auch aus Bequemlichkeit bevorzugt wird. Die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ist normalerweise viel weiter entfernt als

der abgestellte Pkw. Will man also gleiche Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und das Auto schaffen, so muss der Weg zum Auto mindestens gleich lang sein wie der zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Um Fußwege und Leben in den Straßen anzuregen, müssen die Autos von der Oberfläche genommen werden und in zentralen Garagen in gleicher Entfernung wie die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs geparkt wer-



Auf dem Fahrrad zügig unterwegs

Foto: Christine Rotter

den (Prinzip der Äquidistanz vgl. S. 63 in diesem Band). Fahrradabstellmöglichkeiten sind jedoch in der Nähe der Wohnungen zu platzieren, da es sich um eine stadtverträgliche und nachhaltige Mobilitätsform handelt.

#### **Vorteile dieser Siedlungsform**

Rund 70 % der heutigen Nebenbahnen wären autofrei und könnten wieder von den StadtbewohnerInnen genutzt werden. Frei gewordene Flächen könnten wieder begrünt und bepflanzt werden. Die Wege wären abwechslungsreicher und attraktiver und daher könnten auch die Weglängen ansteigen.

Die Luftqualität wäre gut und die Gefahr eines Verkehrsunfalls mit einem Kfz wäre erheblich geringer. Die städtischen Funktionen würden sich mehr durchmischen, da die Distanzen an FußgängerInnen und RadfahrerInnen orientiert wären. Aktivitäten, die heute außerhalb der Stadt ausgeübt werden, würden innerhalb der Stadt Platz finden. In den zentralen Sammelgaragen wäre die Wahrscheinlichkeit, jemanden zu entdecken, der den gleichen Quellpunkt und den gleichen Zielpunkt hat, wesentlich höher. Die Bildung von Fahrgemeinschaften würde somit gefördert. Dies hätte einen höheren Besetzungsgrad der Autos zur Folge. [1]

#### **Der Entwurf**

Mein Entwurf ist ein Vorschlag, den öffentlichen Raum basierend auf obigen Überlegungen umzuorganisieren und zu gestalten. Das Konzept soll zur Bewusstseinsbildung der Bevölkerung beitragen. Es zeigt auf, was im Idealfall im öffentlichen Straßenraum möglich wäre und definiert den Lebensraum Straße neu. Die Revitalisierung des städtischen Umfelds im menschengerechten Maßstab ist das Ziel.

#### **Wien VII als Musterbezirk**

Der siebte Wiener Gemeindebezirk ist einer der Bezirke mit dem geringsten Grünflächenanteil und weist eine hohe Bebauungsdichte auf. Außerdem

ist die Belastung durch den motorisierten Verkehr sehr hoch. Ich habe den siebten Bezirk für diesen Entwurf ausgewählt, weil dort ein besonderer Handlungsbedarf besteht. Auch waren das Interesse der Bevölkerung und ihre Bereitschaft zu Veränderungen zum damaligen Zeitpunkt sehr hoch. Vor allem unter den zahlreichen Aktiven der *agenda wien sieben* gab es Resonanz auf dieses Projekt.

#### **Vision**

**Stadt lebt wieder!**

**Die Straße gehört den Menschen und nicht mehr den Autos!**

**Wien Neubau als grüne Stadt-Oase**

**Wien Neubau als Fußgänger- und Fahrradbezirk**

**Wien Neubau als Lebens- und Erholungsraum für Jung und Alt**

#### **Maßnahmen und Empfehlungen**

##### **Übergeordnete Maßnahme: Neue Rangordnung der VerkehrsteilnehmerInnen**

FußgängerInnen und RadfahrerInnen sollen vorrangig behandelt werden, der motorisierte Individualverkehr zweitrangig. Dadurch wird die herkömmliche Hierarchie umgedreht. Das Ziel ist ein Modal Split (die Verteilung eines Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger) mit einem sehr hohen Fußgänger- und Radverkehrsanteil. Dieser könnte in etwa folgendermaßen aussehen:

Modal Split Wien aktuell:

- Radverkehr 4 %
- Fußgängerverkehr 26 %
- öffentlicher Verkehr 33 %
- Kfz-Verkehr 37 %

Modal Split angestrebt:

- Radverkehr 25 %
- Fußgängerverkehr 32 %
- öffentlicher Verkehr 33 %
- Kfz-Verkehr 10 %

### Maßnahmen: einzelne Verkehrsmittel

- Motorisierter Verkehr

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im gesamten Bezirk 30 km/h.

Der ruhende Verkehr wird mit Ausnahme des arbeitenden Verkehrs (bei dem das Fahrzeug nicht lange steht, z. B. Müllabfuhr, Lieferdienste oder Taxis) in Parkhäuser oder Parkgaragen verlegt.

Die Durchfahrt durch den siebten Bezirk ist nur eingeschränkt möglich. Es gibt jedoch einige Straßen, die für die allgemeine Durchfahrt geöffnet sind. Durch ein gut durchdachtes Einbahnsystem für den motorisierten Verkehr soll verhindert werden, dass eine lange Fahrt durch den Bezirk möglich ist.

- Öffentlicher Verkehr

Eine neue Linie soll die Mariahilfer Straße, die Haupteinkaufsstraße in Wien, mit den anderen Einkaufsstraßen im Bezirk vernetzen.

- Radverkehr

Radfahren ist in allen Straßen in beiden Richtungen möglich. Die Einbahnen gelten nur für den motorisierten Verkehr.

Ein durchdachtes System mit Radrouten und Radwegen schafft durchgehende, schnelle Verbindungen mit Berücksichtigung der Anbindung an andere Bezirke.



RadfahrerInnen sollen auf der Fahrbahn zukünftig den Ton angeben.

Foto: Rafael Frick, Wienweb.at

Für die Radrouten werden Straßen mit geringen Steigungen bevorzugt. Steigungskarten für RadfahrerInnen sind als Serviceleistung kostenlos erhältlich.

- Fußgängerverkehr

Ein engmaschiges Fußwegenetz mit dem Namen „Grüner Weg“, welches bestehende, gewidmete und gewünschte Durchgänge, räumliche Potenziale, beliebte Orte, gewidmete Freiflächen etc. miteinander vernetzt, soll entstehen.

- Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum wird so umgestaltet, dass die Umgebung zum Radfahren, zum Zufußgehen und zum Verweilen anregt. Wohnstraßen im eigentlichen Sinn des Wortes werden errichtet. AnrainerInnen übernehmen Grünflächenpatenschaften, d. h. sie übernehmen die Pflege von öffentlichem Gut. Da sich die Stadt die Kosten für die Pflege der Grünflächen spart, wird die extensive Begrünung von öffentlichem Raum möglich.



Die TeilnehmerInnen der Aktion „Frühstück am Gehsteig“ nehmen den öffentlichen Raum in Besitz. Foto: agenda wien sieben



Besonders für Kinder ist genügend Aktionsraum in der städtischen Umgebung essenziell. Foto: Christine Rotter

### *Die Auswirkungen dieser Siedlungsform in einem Musterbezirk*

Aus Untersuchungen geht hervor, dass Gebiete mit Parkraumangel längerfristig überdurchschnittliche Einwohnerverluste aufweisen.

Wohnungssuchende bevorzugen Gegenden mit ausreichendem Parkraumangebot. Es ist daher anzunehmen, dass viele BewohnerInnen des Musterbezirks abwandern.

Für andere StadtbewohnerInnen ist diese Siedlungsform jedoch reizvoll, und daher ist auch mit einer starken Zuwanderung zu rechnen.

Der Verkehr ist ein sich selbst regulierendes System. Werden Straßen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, so sucht sich der Verkehr andere Wege.

Die Zeit, die der Mensch pro Tag für Mobilität aufwendet, ist auf der ganzen Welt gleich, nämlich gut eine Stunde. Mit dem Verkehrssystem werden sich auch die Reiseziele und die gewählte Fortbewegungsart ändern. In Siedlungen, die nach menschlichem Maßstab gebaut wurden, entstehen wieder jene zwischenmenschlichen Kontakte, die städtisches Leben kennzeichnen: Der Straßenraum wird ein Ort für Kommunikation. [2]

### **Ausblick**

Der Bezirksvorsteher von Wien Neubau zeigte großes Interesse am Konzept, eine konkrete Umsetzung ist derzeit allerdings nicht vorgesehen. Das Konzept bleibt als Vision stehen und kann die Grundlage für weitere, detailliertere Arbeiten bilden.



Der „Grüne Weg“ soll durch grüne Innenhöfe führen.

Foto: Christine Rotter

---

### **Referenzen**

[1] Knoflacher, Hermann (1993): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren.

Wien / Köln / Weimar: Böhlau, passim.

[2] A.a.O., passim.

---

### **Die Autorin**

Dipl.-Ing. Christine Rotter studierte Architektur an der TU Wien. Sie arbeitet in einem Wiener Architekturbüro an Projekten zum gemeinnützigen Geschosswohnungsbau.

---



# Autofreies Leben im 9. Bezirk – Eine Utopie?

Günter Emberger

Immer mehr Menschen leben weltweit in Städten oder besser ausgedrückt in stadtähnlichen Agglomerationen. Dieser Trend ist auch in Europa und hier in Wien feststellbar. Ein Grund dafür ist, neben vielen anderen, der Trend hin zu einer immer arbeitsteiligeren Wirtschaft. Finanzieller Wohlstand benötigt Wirtschaftswachstum und dieser wiederum basiert auf Ressourcenverbrauch und Konsum. Erst schnelle und billige Verkehrssysteme ermöglichen diese Art der arbeitsteiligen Wirtschaft. Auf der anderen Seite treten immer mehr die negativen Begleiterscheinungen dieses Wirtschaftswachstums, nämlich die des ungehemmten Verkehrsflusses, in den Vordergrund (lokal und global) und verringern so die Lebensqualität der in den Städten und im Umland lebenden Menschen.

## Warum ist so viel motorisierter Verkehr vorhanden?

Zur Beantwortung dieser Frage müssen die Beweggründe für das menschliche Verhalten in den Mittelpunkt der Untersuchungen gerückt werden. Das menschliche Verhalten wird einerseits von den physiologischen Ausstattungen des Menschen und andererseits von dem den Menschen umgebenden Milieu (Umgebung) geprägt und beeinflusst. Einfach ausgedrückt: Ein Mensch nimmt mit seinen Sinnen (Sehen, Riechen, Hören, Fühlen, etc.) seine Umgebung wahr und versucht sein Verhalten so an seine Umgebung anzupassen, dass er seine Wünsche, Ziele, Zwecke (energie-)optimal befriedigen kann. Ein Mensch kann durch sein Erinnerungsvermögen auf Erfahrungen zurückgreifen, die er einmal (oder mehrmals) gemacht hat, und so sein Verhalten an die Rahmenbedingungen anpassen. Zum Beispiel: „Gestern bin ich diese Route mit dem Auto gefahren und habe in Straße A einen Parkplatz gefunden. Heute sind vergleichbare Bedingungen, also fahre ich wieder mit dem Auto.“ Das optimale Verhalten wird also auf die umgebende Struktur abgestimmt und optimiert. Für den Verkehrswissenschaftler ist es nun einfach, eine Verkehrsinfrastruktur zu bewerten. Er muss nur den Modal Split (d. i. die Verkehrsmittelwahl, das Verkehrsverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen)

erheben und kann so feststellen, wie die gebaute Struktur vom Menschen wahrgenommen wird. Diese Erhebungen sind schon seit Jahren Standard in der Verkehrsplanung. Leider wurden sie aber meist falsch interpretiert, nämlich in die genau um 180 Grad verdrehte Richtung. Anstatt, wenn zum Beispiel der Autoanteil angestiegen ist, darüber nachzudenken, wie man ihn verringern kann, dachte man darüber nach, wie diese erhöhte Nachfrage noch effizienter befriedigt werden kann. Die Standardlösung der VerkehrsplanerInnen war die Erhöhung der Kapazität durch Straßenneubau. Wo nicht mehr neu gebaut werden konnte, wurde die Kapazität durch organisatorische und technische Einrichtungen (Stichwort Verkehrstelematik) erhöht, zugunsten des Autoverkehrs und immer zu Lasten der FußgängerInnen. Die richtige Interpretation eines Anstieges des Autoverkehrsanteils ist aber die Reduktion der Flächen für den Autoverkehr und eine Attraktivierung des Fußgängerumfeldes, um den betroffenen VerkehrsteilnehmerInnen den Umstieg zu ermöglichen. Erst in jüngerer Zeit, vor dem Hintergrund globaler Klimaauswirkungen und globaler Ressourcenausbeutung, werden die (Fehl-)Entwicklungen der letzten 100 Jahre hinterfragt und wissenschaftlich, zumindest von einer Minderheit der Wissenschaftler nach systemadäquaten Lösungsansätzen hin untersucht (Stichworte: „Grenzen des Wachstums“ [1], „Index of Sustainable Welfare“ [2], und „Ökologischer Fußabdruck“ [3]).

### Platz- und Energiebedarf der Verkehrsmittel

Analysiert man ein städtisches Verkehrssystem nach den ganz einfachen Kriterien Platzbedarf, Energiebedarf und Umweltauswirkungen, so fällt augenscheinlich auf, dass eine eindeutige Rangordnung der Verkehrsmittel existiert, nämlich

1. FußgängerInnen (brauchen am wenigsten Platz und Energie)
2. RadfahrerInnen
3. ÖV-BenutzerInnen
4. Auto bzw. Motorrad-BenutzerInnen (brauchen am meisten Platz und Energie)

Die folgenden Grafiken sollen das verdeutlichen:

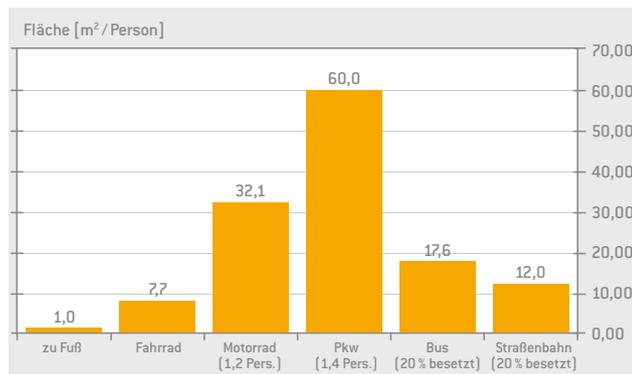


Abb. 1: Vergleich Flächenverbrauch verschiedener Verkehrsmittel  
Aus: Pfaffenbichler, 2001

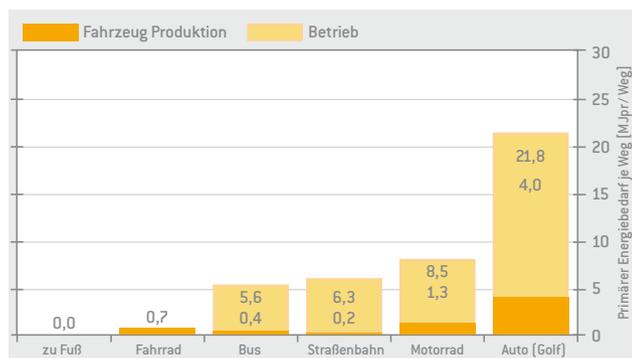


Abb. 2: Vergleich externer Energieverbrauch verschiedener Verkehrsmittel  
Aus: Pfaffenbichler, 2001

Aus individueller Sicht hat das Auto „leider“ eine Reihe von Vorteilen im Vergleich zu allen anderen städtischen Verkehrsmitteln. Die Nachteile treten erst zeitlich und räumlich versetzt auf und werden daher von den AutobenutzerInnen wie auch von der Gesellschaft zu spät wahrgenommen. Das Auto ist relativ günstig, da viele der von der Benutzung des Autos verursachten Kosten von der Allgemeinheit getragen werden bzw. werden Fixkosten wie Versicherung, Abschreibung, etc. nicht wahrgenommen. Das Auto ist bequem und immer verfügbar, es ist ein Ausdruck des Status der benutzenden bzw. besitzenden Person, es vermittelt ein Gefühl der Unabhängigkeit und in vielen Fällen ist es der einzige Raum, wo man ungestört laute Musik hören kann. Im Vergleich dazu hat der öffentliche Verkehr den Nachteil, dass man an bestimmte Abfahrtszeiten und Routen gebunden ist, sich den Raum mit

fremden Personen teilen muss etc. Radfahren wird als anstrengend und unsicher empfunden und gegen das Zufußgehen sprechen die „langen“ Distanzen und die „schweren“ Gepäckstücke, die wir immer mit uns tragen müssen. Diese subjektive positive Empfindung des Verkehrsmittels Auto hat nun in den Köpfen der Menschen, wie auch in den Köpfen der VerkehrsplanerInnen und PolitikerInnen, dazu geführt, dass Wertesysteme verändert worden sind und eine gebaute wie auch kulturelle Struktur in den letzten fünfzig Jahren geschaffen wurde, die den Anforderungen der AutofahrerInnen gerecht wird. Um nur einige Beispiele zu nennen: Autoverkehr darf die ganze Nacht ungehindert fließen, Lärmbelästigungen hingegen, die von kommunizierenden Menschen verursacht werden, werden von der Gesetzgebung nach 23:00 Uhr verboten. AutofahrerInnen verursachen jährlich rund 700 Tote bei Verkehrsunfällen, lösen jedoch keine landesweite Diskussion aus; tragische, aber vergleichsweise seltene Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen hingegen lösen ein enormes mediales Echo aus. Oder: Während Autobesitz von den Menschen mit einem Gratisabstellplatz im öffentlichen Raum gleichgesetzt wird, ist es normal, Wohnen mit Mietkosten zu belasten.

### Wie kann eine menschengerechte Stadt- und Verkehrsplanung aussehen?

Um diese Frage beantworten zu können sind die traditionellen Lösungsansätze der Verkehrsplanung nicht ausreichend. Das in den letzten Jahrzehnten praktizierte nachfrageorientierte Ausbauen von Straßen hat keine Probleme gelöst, im Gegenteil: Die Probleme sind immer größer geworden. Aus diesem Grund sind neue interdisziplinäre Herangehensweisen notwendig, um die gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen in den Griff zu bekommen.

### Das Prinzip der Äquidistanz

Äquidistanz [griechisch: gleicher Abstand] bedeutet, dass der Weg von der Wohnung oder dem Arbeitsplatz zur nächsten Haltestelle des öffent-

lichen Verkehrs gleich lang ist wie der Weg zum Parkplatz des Autos. Wir gehen davon aus, dass die Menschen für ihre Fortbewegung möglichst wenig Körperenergie aufwenden wollen: Wenn das Auto vor dem Haus oder in der eigenen Garage im Keller steht, ist der Körperenergieaufwand um ein Vielfaches geringer als der Körperenergieaufwand um zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs zu gelangen; man wird daher das Auto als Verkehrsmittel wählen. Wenn sich jedoch ÖV-Haltestelle und Sammelgarage am selben Ort befinden, gleichen sich die Wahrscheinlichkeiten, entweder das Auto oder den ÖV zu benutzen, an.

Bildlich dargestellt:

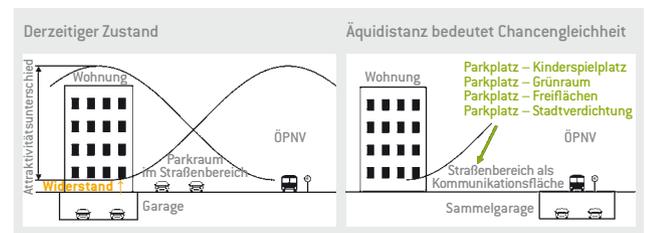


Abb. 3: Prinzip der Äquidistanz – links derzeitiger Zustand, rechts Umsetzung der Äquidistanz in der Stadtplanung

Quelle: Knoflacher, 1980

### Beispiel Lichtental und Himmelfortgrund

Die von Marta Garcia-Blasco angefertigte Diplomarbeit [4] hatte das Ziel, für einen konkreten Teil des 9. Wiener Gemeindebezirkes (Lichtental und Himmelfortgrund) einen Entwurf für eine menschengerechte Stadt zu entwickeln. Die Diplomarbeit ist klassisch aufgebaut: Definition der Aufgabenstellung, Darstellung der existierenden gesetzlichen Rahmenbedingungen, Erhebung des Ist-Zustandes bezüglich der Soziodemographie und der Verkehrslage in der Region. In einem weiteren Schritt wurde die Angebotsstruktur der einzelnen Verkehrsmittel analysiert und eine genaue Flächenbilanz erstellt. Basierend auf diesen Erhebungen wurden konkrete Straßenquerschnitte umgeplant, um den Menschen ein stadtdäquates Mobilitätsverhalten zu ermöglichen. Garcia-Blasco hat das Konzept der Äquidistanz für den gesamten Stadtteil durch eine Umorganisation der Park-

raumorganisation vorexerziert und die dadurch freigewordenen Flächen den restlichen VerkehrsteilnehmerInnen (RadfahrerInnen, FußgängerInnen und ÖV-BenutzerInnen) zugeteilt.

Die von Frau Garcia-Blasco erarbeiteten Vorschläge sind als Vision zu sehen, die realistischerweise in einem Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren umzusetzen wäre. In diesem Zusammenhang ist es wichtig sich in Erinnerung zu rufen, dass das derzeitige autolastige Verkehrssystem (gebaut wie kulturell) über einen Zeitraum von rund 100 Jahren geschaffen wurde und dass die hier vorgeschlagenen Veränderungen (baulich und im Kopf) ihre Zeit brauchen.

Betrachtet man die derzeitige Flächenaufteilung im Untersuchungsgebiet, so fällt auf, dass einem Bewohner rund 39 m<sup>2</sup> Wohnfläche zur Verfügung stehen. An Grünflächen (Parks und Fußgeherzonen) stehen den BewohnerInnen in Lichtental und Himmelpfortgrund rund 0,7 m<sup>2</sup> (!) zur Verfügung, inkludiert man die Gehsteigflächen, so stehen jedem Bewohner 5,6 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Jedem Auto hingegen stehen 10 m<sup>2</sup> Fläche im öffentlichen Raum zur Verfügung. In dieser Fläche ist der Platz für das Bewegen (Fahrbahnen) und das Abstellen der Autos im öffentlichen Raum enthalten; Privatstellplätze in Kellern und Innenhöfen wurden bei der Untersuchung nicht erfasst. Der Wert stellt also eine untere Grenze dar.

Eine Analyse der ÖV-Anbindung im Untersuchungsgebiet hat ergeben, dass der 9. Bezirk sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist (2 U-Bahnen [U6, U4], 8 Straßenbahnen [5, 33a und 33b, D, 37, 38, 40, 41, 42] und 3 Buslinien [35A, 37A, 40A]). Von keinem Punkt im Untersuchungsgebiet ist es weiter als 300 m zur nächsten ÖV-Haltestelle, über 90 % der BewohnerInnen haben weniger als 200 m zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Für 300 m benötigt man zu Fuß rund 4,5 Minuten, 200 m können in weniger als 3 Minuten zurückgelegt werden. Oftmals wird das Argument vorgebracht, dass das eigene Auto dazu benötigt wird schwere Gegenstände zu transportieren. Untersuchungen zeigen,

dass dies nur eine subjektive Einschätzung ist: Bei weniger als 5 % der Wege werden mehr als 5 kg Gepäck mitgeführt. Es ist eigentlich nicht einzusehen, warum die gebaute Struktur sich der Automobilität unterordnet. Hier könnten durch intelligente Zustellsysteme und Dienstleistungen einerseits Arbeitsplätze und andererseits sinnvollere Flächennutzungen zur Lösung des Problems eingesetzt und entwickelt werden.

Frau Garcia-Blasco hat aufgezeigt, dass im 9. Bezirk rund 405 Autos je 1000 EinwohnerInnen zugelassen sind. Die Motorisierungsrate im 9. Bezirk ist also, verglichen mit anderen Regionen Österreichs, relativ niedrig: Der Österreich-Schnitt beträgt über 500 Kfz pro 1000 Einwohner. Dies ist ein Anzeichen, dass viele BewohnerInnen des 9. Bezirks schon in den derzeitigen Verhältnissen in der Lage sind, ihr tägliches Leben ohne Auto-besitz zu organisieren.

### **Was würde eine Umsetzung der Äquidistanz für den Einzelnen bedeuten?**

Zuerst einmal sind im Straßenraum keine parkenden Autos zu sehen, der neu gewonnene Platz kann für soziale Aktivitäten wie Spazieren, Gehen, Spielen, Ruhen und so weiter genutzt werden. Viele der Erschließungsstraßen können zu Fußgeherzonen bzw. Wohnstraßen umfunktioniert werden, die Zu- bzw. Abfahrt zum An- und Abliefern von sperrigen Gegenständen sowie der Müllabfuhr und von Einsatzfahrzeugen ist gestattet. Die Haltedauer für private Fahrzeuge ist auf zehn Minuten beschränkt. Die Deckung des täglichen Bedarfs ist durch eine Vielzahl kleinerer und größerer Geschäfte als Nahversorger gewährleistet. Die Einkäufe können wieder täglich auf dem Nachhauseweg von der Arbeit erledigt werden, daher lassen sich die zu transportierenden Mengen auch leicht tragen. Es ist nicht mehr notwendig Wochenvorräte einzukaufen und mit dem Auto zu transportieren. Wo das Gewicht die Traggrenze überschreitet, bieten Geschäfte Zustellservices an. Eine solche Struktur unterstützt die soziale Gemeinschaft, soziale Kon-

trolle ermöglicht Sicherheit und Integration von älteren Menschen und von Familien mit Kindern. Man kennt wieder seinen Nachbarn, Grätzelbildung und gemeinschaftliche Aktivitäten werden gefördert. Die Lebensqualität steigt, Lärm und Abgasbelastungen werden signifikant reduziert. Gleichzeitig wird die lokale Wirtschaft gefördert und Arbeitsplätze in der Nähe werden geschaffen, der Zwang auszubekommen wird reduziert. Die Umsetzung des Konzeptes der Äquidistanz benötigt Mut und kompetente PolitikerInnen. Die wichtigste Maßnahme ist die sukzessive Ersetzung von Oberflächenparkplätzen und die Unterbringung der Autos in zentralen Parkgaragen. Die so wiedergewonnenen Flächen müssen den BewohnerInnen wieder zur Verfügung gestellt werden. Anfangen sollte man bei Erschließungsstraßen, die man von Oberflächenparkplätzen befreit. Nach und nach werden dadurch immer größere zusammenhängende autofreie Bereiche

geschaffen. Gleichzeitig muss das Angebot des öffentlichen Verkehrs an die geänderte Nachfrage angepasst werden. Im Falle Himmelfortgrund und Lichtental sind diese Anpassungen relativ kostengünstig umzusetzen, da die Versorgung schon heute sehr dicht ist. RadfahrerInnen werden auf der Straße mitgeführt, im gesamten Gebiet sollte eine Tempo-30-Zone errichtet werden und durch bauliche Maßnahmen (adäquate Straßenquerschnitte, richtige Dimensionierung der Fahrbahnen) unterstützt werden. Die Standorte der Parkgaragen sollten in der Nähe der U-Bahn-Stationen errichtet werden, derzeit geht man von Baukosten von rund 20.000 Euro pro Stellplatz aus. Die hier vorgeschlagene Umgestaltung wird mittelfristig zu einem Rückgang der Motorisierung führen, Carsharing Systeme in Kombination mit öffentlichem Verkehr und Bahn werden einen Ersatz für den eigenen Autobesitz bieten. Also, ich kann nur sagen: Packen wir es an!

---

#### Referenzen

- [1] Meadows, D.H. / Club of Rome (1972): The Limits to growth: A report for the Club of Rome's project on the predicament of mankind. New York: Universe Books.
  - [2] Cobb, C.W. / Cobb, J.B. (1994): The Green National Product: A Proposed Index of Sustainable Economic Welfare. Lanham, MD: University Press of America.
  - [3] Wackernagel, M. / Rees, W.E. / Testemale, P. (1996): Our ecological footprint: Reducing human impact on the earth. Gabriola Island, B.C.: New Society Publishers.
  - [4] Garcia Blasco, Marta (2007): Eine innovative Verkehrsorganisation für den 9. Bezirk. Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fußgängerverkehrs durch die Umgestaltung von Parkplätzen. Diplomarbeit, Technische Universität Wien.
- 

#### Der Autor

Dr. Günter Emberger ist Ao.Univ.Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Fakultät für Bauingenieurwesen der Technischen Universität Wien (TUW-IVV) und seit 1990 in der Verkehrsplanung tätig. Projektleiter oder Mitarbeiter bei über 30 nationalen und internationalen Forschungsprojekten zum Thema nachhaltige Mobilität, über 60 wissenschaftliche Publikationen. Weitere Forschungsaktivitäten im Bereich Umweltmonitoring (verkehrsinduzierte Luftschadstoffmessungen), Verkehrsnachfragemodellierung und Verkehrserhebungen / Befragungen, Forschung im Bereich Güterverkehr (Habilitation) und Entwicklung von dynamischen kombinierten Flächennutzungs- und Verkehrsmodellen auf regionalem, nationalem und internationalem Abstraktionsniveau.

---

#### Abbildungsnachweis

Abb. 1+2: Aus: Pfaffenbichler, P.C. (2001): Verkehrsmittel und Strukturen. In: Wissenschaft & Umwelt INTERDISZIPLINÄR (3): 35–41.  
 Abb. 3: Aus: Knoflacher, Hermann (1980): Zusammenhang zwischen Parkraumausstattung bzw. -organisation und Einwohner- sowie Arbeitsplatzentwicklung bzw. -verschiebung. In: Straßenverkehrstechnik (1): 1–7.

---



# mobilität und stadtentwicklung

# Stadtentwicklung und Mobilität

# Bike City – Vorrang fürs Rad

**Claudia König**

## **Projektgeschichte**

Ausgangspunkt für die Entstehung dieses Projekts war der im Herbst 2003 ausgeschriebene städtebauliche Ideen-Wettbewerb mit dem Thema „Wohnen am Park“. Der Baublock im zweiten Wiener Gemeindebezirk an der Vorgartenstraße Ecke Walcherstraße war zu diesem Zeitpunkt Teil dieses Wettbewerbes und wurde von unserem Büro gewonnen.

Im Zuge des Widmungsverfahrens beginnt die eigentliche Entstehung der heutigen Bike City: Stadtrat Rudolf Schicker und Christoph Chorherr – seit Längerem schon auf der Suche nach einem geeigneten Standort für die Entstehung eines themenbezogenen Wohnbauprojektes mit dem Schwerpunkt „Rad und Wellness“ – wurden fündig. Die gesetzten Rahmenbedingungen – nämlich die zentrumsnahe Lage in der Stadt, zum Naherholungsgebiet der Donau und zum Prater, ein gut ausgebautes Radwegenetz und vor allem die Nähe zur U-Bahn – wurden erfüllt und auch die Gesiba als Bauträger zeigte sich interessiert. In weiterer Folge wurde ein neues Raumprogramm definiert, in die Planung eingearbeitet, und im Frühjahr 2005 präsentierte Stadtrat Schicker dieses Projekt unter dem Titel „Bike City“ der Öffentlichkeit.

## **Ziele**

Die übergeordneten Ziele dieses Projektes waren hoch gesteckt: So sollten wesentliche Impulse und Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel gesetzt werden, um auf diese Weise einen wichtigen Beitrag leisten zu können zur Entlastung der Umwelt durch Vermeidung von Abgasen, Feinstaub und Lärm. Die Benutzung des Fahrrades als Fortbewegungsmittel im innerstädtischen Bereich soll mit dieser Anlage gefördert werden, Vorbildwirkung zeigen und den weiteren Ausbau des Radwegenetzes vorantreiben. Zielgruppe sind Menschen, die bereit sind, im täglichen Leben so oft wie möglich auf das Auto zu verzichten, die aber trotzdem AutobesitzerInnen sein können. Unser Ziel war einen Wohnbau zu schaffen, der nicht zuletzt einen Beitrag zu

mehr Lebensqualität in der Stadt leistet. Dazu bedarf es einiger Attraktivitäten, denn je einfacher und komfortabler auf alternative Verkehrsmittel zurückgegriffen werden kann, desto wahrscheinlicher ist auch deren Einsatz.

### Beschreibung

Im Gegensatz zu herkömmlichen Wohnbauten haben wir die Erdgeschosszone von einer Wohnnutzung freigehalten, womit wir eine Fülle an gemeinschaftlich genutzten Räumen anbieten können, die zur Gänze dem Thema Rad und Wellness gewidmet sind.

Im Anschluss an den Fitnessraum mit Sauna und Solarium entwickelten wir einen Kinderspiel- und Jugendraum mit direkter Verbindung zum zentralen Gemeinschaftsraum. Alle Räume verfügen über einen direkten Zugang zur hofseitigen Spiel- und Hügellandschaft und sind zudem intern durch großzügige Verglasungen und Durchgänge miteinander verbunden. So können wir Blickbeziehungen in alle Bereiche der Anlage sicherstellen. Große Fahrradräume, nicht nur im Erdgeschoss, sondern verteilt über alle Wohnebenen, frei benutzbare Werkplätze mit Druckluft- und Wasseranschluss im Freien stehen ebenso zur Verfügung wie eine Anlaufstelle für Carsharing.

Besonders wichtig war uns die Ausführung extra großer Transportlifte sowie überdurchschnittlich breiter Erschließungsgänge für die bequeme Radmitnahme zu den Wohnungen und zu den Radl-Stellplätzen direkt bei den Wohnungseingängen. Für die diebstahlsichere Unterbringung der hochpreisigen Drahtesel befinden sich im Keller spezielle, versperrbare Einzelboxen.

Während im Wiener Wohnbau üblicherweise nur ca. 1 Fahrradstellplatz pro Wohnung (im Erdgeschoss) geplant wird, haben wir in der Bike City in Summe für 99 Wohnungen ca. 330 Fahrradstellplätze plus separate Kinderfahrräderäume geschaffen, die sich auf allen Ebenen der Wohnhausanlage finden. Diese transparent abgetrennten Räume sind grundsätzlich an einsehbaren und ständig frequentierten Stellen angeordnet, um

auch hier nicht nur die Alltagstauglichkeit sondern zusätzlich eine soziale Kontrolle sicherzustellen. Ebenso außergewöhnlich zeigen sich die großzügig dimensionierten und barrierefrei ausbildeten Erschließungswege, die ausreichend Bewegungsraum für die komfortable Radmitnahme bieten. Auf alle internen Wege fällt Tageslicht, notwendige Trennwände von den Gängen zum Stiegenhaus sind gläsern ausgeführt und gewährleisten nicht nur Einsicht in alle Winkel, sondern erzeugen auch ein hohes Sicherheitsgefühl. Es gibt wenig Angsträume – ein Kriterium, das für uns einen hohen Stellenwert besitzt.



In diesen Laubenganggeschossen, deren Breite sich zwischen 1,50 m und 2,30 m bewegt, funktionieren ausgebildete Nischen als Fahrradabstellplatz direkt neben der Eingangstür. Sichtfenster von der Wohnung zu diesen Radl-Parkplätzen sollen auch hier möglichen Missbrauch verhindern helfen. Eine Sauna mit Kneippbereich, Ruheraum mit Luftbad und Fitnessraum definieren den Wellnessbereich. Diese Einrichtungen dienen nicht nur der Hebung des Gesundheitsbewusstseins durch sportliche Aktivitäten sondern gelten auch als Beitrag zur Förderung von Nachbarschaftsbeziehungen. Für gemeinschaftliche Unternehmungen steht den BewohnerInnen ein Clubraum mit anschließenden Räumlichkeiten für Kinder und Jugendliche zur Verfügung. Der vorgelagerte, begrünte Innenhof bietet differenzierte Spielzonen für Kinder und zusätzliche Kommunikationsbereiche mit Sitz- und Liegebänken. Die Finanzierung

dieser Mehrausstattung gegenüber herkömmlichen Wohnhausanlagen wird durch eine spezielle Bestimmung in der Flächenwidmung ermöglicht: Im Normalfall muss man beim Wohnbau einen Autostellplatz pro Wohnung anbieten. Wenn sich jedoch Haltestellen der öffentliche Verkehrsmittel in der Nähe befinden, kann man nur halb so viele Stellplätze anbieten (Stellplatzregulativ von 50 %). Das setzt einen großen Teil jener Mittel frei, die hier dem Thema „Rad und Wellness“ zugute kommen.

### Visionen für ein besseres Zusammenleben

Die Schaffung von leistbaren, qualitativ hochwertigen Lebensräumen zählt zu einer der wichtigsten Aufgaben der ArchitektInnen. Aber Funktionalität und Qualität der Wohnung allein werden noch nicht zu einem positiven Wohnerlebnis führen. Umfeld, öffentlicher und halböffentlicher Raum sind weitere, entscheidende Faktoren. Die Identifikation der BewohnerInnen mit ihrer Anlage, die Ausstrahlung und Nachhaltigkeit stellen eine Grundvoraussetzung für das Gelingen eines Projektes dar. Die markante, unverwechselbare Architektur, die Maßstäblichkeit der Baukörper und die differenzierte Gestaltung der Freiräume mit einer hohen Aufenthalts- und Kommunikationsqualität sollten in der Bike City zu einem hohen Identitätsgrad der MieterInnen mit „ihrer“ Anlage führen. In diesem Sinne bleibt eine pragmatische Sichtweise weiterhin angesagt: Die Architektur kann nur die Voraussetzungen dafür schaffen, dass sich die MieterInnen in ihrem neuen Zuhause wohl fühlen. Die Alltagstauglichkeit der Planung erweist sich durch das Bewohnen.

### ARCHITEKTUR – Stadtstruktur

Die Wahl der Bebauungsstruktur erweitert den Grünbereich des neuen Rudolf-Bednar-Parks hinein in die Wohnanlage. Die ursprünglich geplante Straße zwischen den Baublöcken „Wohnen am Park“ und „Bike City“ wird nur als Fuß- und Radfahrweg in Nord-Süd Richtung errichtet. Dadurch bleibt mehr öffentlicher Grünraum erhalten. Der L-förmige Baukörper der Bike City entlang der

Vorgartenstraße Ecke Walcherstraße, kombiniert mit der kleinen, freigestellten Zeile, schafft die Situation eines halböffentlichen Wohnhofes, der parkseitig und nach Süden hin geöffnet ist. Die gesamte Erdgeschosszone samt vorgelagertem Außenraum bietet ein vielfältiges Angebot und steht den Einrichtungen für Rad und Wellness zur Verfügung.

### Erschließung

Das gewählte, zwischen zwei Stiegenhäusern gespannte Laubengangsystem erschließt 99 Wohneinheiten und dient nicht nur als Pufferzone zwischen Außen und Innen, sondern ermöglicht



größere, zusammenhängende Flächen im Erdgeschoss. Die geschossweise Überlagerung mit Maisonetten reduziert den Anteil an Erschließungsflächen (Gänge und Treppenhäuser). Übersichtliche und vor allem natürlich belichtete Gänge und Stiegenhäuser sorgen für eine durchgängig freundliche Atmosphäre. Darüberhinaus führen Lichtschlitze und Oberlichtfelder das natürliche Licht auch in die Garage und gemeinsam mit teilweise transparenten Schleusentüren sorgen sie hier für ein maximales Sicherheitsgefühl.

### Gemeinschaftseinrichtungen

Die Waschküchen liegen im Erdgeschoss und präsentieren sich als Waschsaloons an frequentierten und vor allem attraktiven Schnittstellen, die im Blickfeld von Kinderspielraum und Freibereichen liegen. Gemeinschaftsraum, Jugendraum und Hobbyraum runden zusammen mit dem Well-

nessbereich das soziale Angebot ab. Innenhof und Erdgeschosszone sind ein möglicher Treffpunkt für alle BewohnerInnen und sollen die Entstehung von funktionierenden Nachbarschaften fördern.

### Wohnungen

Der Wohnungsmix besteht aus Klein-, Mittel- und Großwohnungen in Form von Geschoss- und Maisonettypen. Alle Wohnungen sind nach Südwesten orientiert – mit Ausnahme der Südost orientierten Eckwohnungen im Bereich der Walcherstraße. Jede Wohnung erhält bis zu zwei Meter tiefe Freibereiche über die gesamte Wohnungsbreite. Die außen liegenden Lärchenholzschiebeläden dienen nicht nur als Sonnen- und Sichtschutz, sondern auch dazu, die individuellen Nutzungsturbulenzen, die sich auf den Balkonen und Loggien abspielen und die Qualität des öffentlichen Raumes oft störend beeinträchtigen, auszublenden. Die Schiebeläden sind eine Art Filter und Steuerungselement und führen auf einfache Weise zu einer Entflechtung von privaten und öffentlichen Interessen. Das Ergebnis zeigt sich hofseitig als ein dauernd wechselndes Fassadenmuster einerseits sowie als Spiegelbild über die Befindlichkeit der NutzerInnen andererseits, und wird auf diese Weise ein sichtbar spannender Beitrag zum Umfeld.



### Baukörper

Die zweigeschossige Sockelzone führt in Kombination mit den markanten Kuben im Dachgeschoss zu einer horizontalen Gliederung des Baukörpers und prägt das straßenseitige Erscheinungsbild. Die Sonderfunktionen im Erdgeschoss sind ablesbar, ebenso das transparente Erschließungssystem. Die Außenhaut der vorwiegend hinterlüfteten Bauteile zeigt sich in diversen Oberflächen. In einer gut durchdachten Detailplanung sehen wir die Voraussetzung dafür, dass das Konzept aufgeht. Im September 2008 wurde die Bike City bezogen, und die ersten Anzeichen sprechen dafür, dass sich die BewohnerInnen wohl fühlen und die Angebote gerne nutzen, die ihnen eine umweltfreundliche Mobilität ermöglichen.

---

**Die Autorin:** Dipl.-Ing. Claudia König, geb. 1965 in Lustenau, ist selbständige Architektin und Ziviltechnikerin in Wien, Büro königlarch architekten.

---

**Abbildungsnachweis:** Abbildungen 1 + 2: © Karin Bechtold; Abbildungen 3 + 4 + 5: © Rupert Steiner

---

#### Projektdateien Projekt Bike City

1020 Wien, Vorgartenstraße / Walcherstraße

#### Bauherr Bauteil Bike City :

Gesiba, Eßlinggasse 8–10, A-1013 Wien

#### Wettbewerb:

November 2003 unter dem Titel „Wohnen am Park“, bis Februar 2005 Umplanung zur „Bike City“

Einreichung: Dezember 2005

Baubeginn: November 2006

Fertigstellung: Juli 2008

#### Architekten:

königlarch architekten, Zollergasse 15/14, 1070 Wien  
Arch. DI. Claudia König & Arch. DI. Werner Larch

#### Freiraumplanung:

rajek barosch landschaftsarchitektur  
Hollandstraße 7/17, 1020 Wien

#### Eckdaten:

99 geförderte Wohnungen, 1 Geschäftslokal  
ca. 330 Fahrrad-Stellplätze  
56 Pkw-Stellplätze

---

# Victor Gruen als Pionier der nachhaltigen Stadtentwicklung

Ernst Lung



Abb. 1: Victor Gruen

Aus dem Nachlass von Victor Gruen, zur Verfügung gestellt von Prof. Bernd Lötsch

Der in Wien geborene Architekt Victor Gruen (1903–1980) war mit seinen in den 1970er-Jahren veröffentlichten Büchern ein Vorkämpfer für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Seine zukunftsweisenden Konzepte z. B. für Fußgängerzonen wurden in Wien bis heute erst ansatzweise umgesetzt.

## Thesen und Visionen

Victor Gruen dachte langfristig und verantwortungsbewusst. Er war der Meinung, dass kluge, vorausschauende Menschen schon frühzeitig nachhaltige Konzepte entwickeln müssten, die später einmal dringend nachgefragt werden würden: *„Die Verpflichtung aller jener, die das Glück hatten, durch Lernen und Erfahrung ein höheres Maß an Voraussicht zu gewinnen, ist es, die Strategie des Handelns für jenen Zeitpunkt vorzubereiten, zu dem die breite Öffentlichkeit und als Folge auch die Staatsmänner unter dem Eindruck der sich stärker bemerkbar machenden Sachzwänge nach entscheidenden Taten rufen werden.“* (Werkstattbericht Nr. 78, S. 86)

Victor Gruen hat sich ausführlich damit beschäftigt, was eine Stadt lebenswert macht. Einen Schwerpunkt bildete dabei die Optimierung der Siedlungsstruktur für die umweltverträglichen Fortbewegungsarten. Dafür hat Gruen im Buch *„Die lebenswerte Stadt“* eine Strategie formuliert, aus der die folgenden Forderungen stammen: *„Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen und strukturieren, daß die Notwendigkeit, sich in*

ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.“

„Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, daß sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet.“

In der 1972 veröffentlichten „Charta von Wien“ fasste er seine Prinzipien zusammen. Die Stadtplanung muss folgende Ziele anstreben, um „Urbanität“ im positiven Sinn zu schaffen und zu erhalten:

- Kompaktheit
- größtmögliche Integration aller menschlichen Funktionen
- größtmögliche Trennung aller mechanischen und dienenden Funktionen unter Beachtung des Prinzips, dass menschliche Funktionen den erstrebenswertesten Raum beanspruchen sollten.

Konkret meinte Gruen mit der „Trennung mechanischer und dienender Funktionen“, dass eine Zone z. B. durch Elektrofahrzeuge oder durch unterirdische Logistiksysteme beliefert werden sollte, wodurch die Oberfläche von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren befreit werden könnte. Solche Zonen nannte er „Umweltoasen“: Es sind städtische Gebiete frei von Luftverpestung, Lärmplage und Verkehrsgefahren, weil durch geeignete Maßnahmen (u. a. Verminderung des Kfz-Verkehrs oder Verbesserung von Heizanlagen) optimale Umweltbedingungen geschaffen werden.

Durch die Vermehrung von Umweltoasen in allen Teilen der Stadt entsteht eine menschenwürdige, gesunde städtische Umwelt. In einer Umweltoase sind die öffentlichen und offenen Räume hauptsächlich menschlichen Aktivitäten gewidmet und nur in zweiter Linie dem unbedingt notwendigen, dabei aber umweltfreundlichen Oberflächenverkehr. Die Maßstäbe und Bedürfnisse der FußgängerInnen stehen im Vordergrund bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen. Umweltoasen bieten gute Nahversorgung, sie sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen, und sie sind „durchgrünt“, mit Schatten und Sauerstoff spendenden Pflanzen. Mit den Prinzipien der „Charta von Wien“ und dem Konzept der Umweltoasen hat Victor Gruen die

Grundlagen für die Planung und Gestaltung von „Ökostädten“ geschaffen, die bis heute gelten. [Zur Aufnahme seiner Ideen siehe den Werkstattbericht Nr. 78].

### Die Umsetzung der Ideen Victor Gruens in Wien

Victor Gruen, der 1938 in die USA emigrierte, wo er eines der größten US-amerikanischen Architekturbüros aufbaute, kehrte 1968 nach Wien zurück. Ein wesentliches Motiv für ihn war, seiner Heimatstadt „den massenmotorisierten Niedergang“ amerikanischer Stadtzentren zu ersparen. 1969 beauftragte ihn die Wiener Stadtverwaltung unter Bürgermeister Felix Slavik (einem alten Freund Gruens), ein Konzept für die Umgestaltung der Wiener Innenstadt zu erstellen: die Studie „Kerngebiet Wien“.



Abb. 2: Die Wiener Innenstadt als Umweltoase

Aus: Werkstattbericht Nr. 78, S. 77

Die wesentlichste Empfehlung aus der 1971 abgeschlossenen Studie war, fast die gesamte Wiener Innenstadt als „Umweltoase“ zu gestalten und diese für den Pkw- und Lkw-Verkehr zu sperren. Zur Erschließung der Innenstadt plante Gruen ein Citybusnetz, die Belieferung und Entsorgung sollte auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umgestellt werden, auch unterirdische Förderbänder und die Nutzung der U-Bahn für den Güterverkehr über-

legte Gruen. Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sollten in Tiefgaragen entlang des Rings und des Franz-Josefs-Kais geparkt werden, die Innenstadt sollte frei von privaten Autos werden. Zur Luftreinhaltung empfahl Victor Gruen außerdem die vermehrte Nutzung der Fernwärme und alternativer Energie. 1977 veröffentlichte das von ihm geleitete „Zentrum für Umweltplanung“ eine Resolution für eine raschere Nutzung der Sonnenenergie in Österreich.

Das Verkehrskonzept Victor Gruens wurde von der „Autolobby“ massiv abgelehnt, auch den Verantwortlichen in Politik und Verwaltung in Wien waren die Ergebnisse der Studie offenbar zu revolutionär. Obwohl der bekannte Verleger Fritz Molden ein Angebot machte, Gruens Studie „Kerngebiet Wien“ zu veröffentlichen, verweigerte die Stadt Wien ihre Zustimmung zur Veröffentlichung. Aus heutiger Sicht stellt sich die Frage, welche Ideen Victor Gruens trotz der damaligen Widerstände umgesetzt wurden. Hier sind vor allem die Fußgängerzonen in der Wiener Innenstadt (Kärntnerstraße, Stephansplatz, Graben und Kohlmarkt) als Teil der „Umweltoase“ anzuführen. Das von Gruen vorgeschlagene Citybusnetz wurde realisiert und stellt eine gute Ergänzung zur Erschließung der Innenstadt durch die U-Bahn und die Ringlinien der Straßenbahn dar.



Abb. 3: Stephansplatz, Juli 1963

Foto: MA 8 – Wiener Stadt- und Landesarchiv

## St. Stephan im Grünen Eine Stadt will atmen!



Abb. 4: Ein Poster der Kronen-Zeitung [1972] macht Stimmung für eine Fußgängerzone in der Innenstadt. Aus dem Nachlass von Victor Gruen, zur Verfügung gestellt von Prof. Bernd Lötsch

Am Rand der Innenstadt wurden auch Tiefgaragen angelegt, doch Pkw-Stellplätze in Straßen und auf Plätzen stehen in der Innenstadt nach wie vor in großer Anzahl zur Verfügung. Dies stellt einen Widerspruch zu Gruens Konzept der Umweltoase dar. Ebenfalls problematisch ist, dass die Tiefgaragen KundInnen ansprechen, die kurze Besorgungen in der City machen und dadurch zusätzlichen Pkw-Verkehr in den ohnehin oft überlasteten Straßen zur Innenstadt verursachen.

Rückblickend zeigt sich, dass Victor Gruens Ideen zum ökologisch verträglichen Stadtverkehr in Wien zwar nur teilweise realisiert wurden, aber auch nach 37 Jahren nichts an Aktualität verloren haben. Man hat bisher die gute Erschließung der City durch die U-Bahn und das Citybusnetz noch nicht dazu genutzt, die Fußgängerzonen in der Innenstadt (beispielsweise auf die Wollzeile und die Rotenturmstraße) zu erweitern. Auch die Ver- und Entsorgung der City erfolgt konventionell, obwohl Wiens historisches Stadtzentrum ein hervorragendes Modellgebiet für innovative Güterverkehrskonzepte wäre. Es gibt also noch viel im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu tun. Während Gruens Vorschläge zu Stadtplanung und Verkehr nur ansatzweise realisiert wurden, hat sein Wirken im von ihm 1973 gegründeten



**Abb. 5: „Der Wunschtraum des Autoneurotikers: Die Stephans-turm-Autobahn“**

Karikatur zu den Visionen der „Autoneurotiker“ als Antwort auf überzogene Kritik an den Umweltoasen.

Aus: Werkstattbericht Nr. 78, S. 47

„Zentrum für Umweltplanung“ wesentlich dazu beigetragen, dass man in Österreich auf die Inbetriebnahme des Atomkraftwerks Zwentendorf verzichtet hat und vermehrt auf alternative, erneuerbare Energien gesetzt hat. Außerdem sind in Wien mittlerweile über 270.000 Haushalte an das Fernwärmenetz angeschlossen, wodurch die Luftverschmutzung durch die Raumheizung erheblich vermindert wurde.

Das „Zentrum für Umweltplanung“ war ein Vorbild für die Gründung des „Instituts für ökologische Stadtentwicklung“. Unser interdisziplinäres Team hat die unter Victor Gruen in der „Charta von Wien“ (1972) und in den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ (1973) formulierten Prinzipien weiter entwickelt. Diese sind auch in die Ziele des von uns initiierten EU-Projektes „Ecocity“ (siehe nächstes Kapitel) eingeflossen.

---

### Der Autor

Dipl.-Ing. Ernst Lung, geboren 1956 in Wien. Raumplanungsstudium mit Vertiefung in Verkehrsplanung. 1980–1989 Mitarbeiter im Kommunalwissenschaftlichen Dokumentationszentrum (KDZ) in Wien, zahlreiche Projekte zum Thema umweltverträglicher Verkehr. Seit November 1989 Mitarbeiter im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Mitarbeit am Österreichischen Gesamtverkehrskonzept und am Generalverkehrsplan, aktuelle Arbeitsschwerpunkte Verkehr und Umwelt sowie Projekte zu nachhaltig verträglichen Verkehrslösungen in EU-Regionalförderprogrammen. Gründungsmitglied des Instituts für ökologische Stadtentwicklung.

---

### Buchtipps

#### *Bücher von Victor Gruen*

Das Überleben der Städte. Wege aus der Umweltkrise: Zentren als urbane Brennpunkte. Wien: Molden Verlag 1973.

Die lebenswerte Stadt. Visionen eines Umweltplaners. München: List Verlag 1975.

Ist Fortschritt ein Verbrechen? Umweltplanung statt Weltuntergang. Wien: Europa Verlag 1975.

#### *Sekundärliteratur*

Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Auf dem Weg zur nachhaltigen Stadt – Schlussfolgerungen aus dem Werk Victor Gruens und aktuelle Strategien zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Werkstattbericht Nr. 78, Wien 2005.

---

### Linktipp

Institut für ökologische Stadtentwicklung, Wien: <http://www.oekostadt.at>

# Ökostadt als Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Franz Skala & Ernst Lung

Für die nachhaltige Entwicklung stellt der motorisierte Verkehr ein Hauptproblem dar. Langfristige Lösungen sind nur über geeignete Siedlungsstrukturen möglich. Eine vorausschauende Planung der Siedlungsentwicklung ist vordringlich, weil die langfristig angelegten Siedlungsstrukturen das Mobilitätsverhalten der nächsten Generationen prägen werden.

## Konzepte zur nachhaltigen Stadtentwicklung

Wir verstehen **Nachhaltigkeit** im Sinn der Definition aus dem **Brundtland Report** (1987): Nachhaltige Entwicklung soll „*heutige Bedürfnisse befriedigen, ohne die Fähigkeit zukünftiger Generationen einzuschränken, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen.*“ [1]

In zahlreichen fachlichen und politischen Zielkatalogen findet sich das Prinzip einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Zum Beispiel stellt die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung „Entwicklung einer thematischen Strategie für städtische Umwelt“ 2004 fest:

*„In jedem Dokument zur Gemeinschaftspolitik in Bezug auf die städtische Umwelt wurde für das bevorzugte Zukunftsszenario dicht bebauter multifunktionaler Siedlungen unter erneuter Nutzung von Industriebrachen und leer stehenden Immobilien sowie für eine geplante Ausdehnung städtischer Gebiete an Stelle willkürlicher Zersiedelung der Landschaft plädiert.“* [2]

Das „Österreichische Raumentwicklungskonzept“ 2001 enthält sinngemäß folgende Aussagen: *Der Beitrag der Raumordnung zur Sicherung nachhaltiger Entwicklung bezieht sich vor allem darauf, Raumstrukturen zu fördern, die möglichst kurze Wege bedingen. Dazu bedarf es vor allem kompakterer Formen der Raumnutzung, einer Konzentration der Siedlungstätigkeit möglichst entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs sowie der Aufrechterhaltung der Nahversorgung.* [3]

Allerdings werden diese Ziele noch kaum konsequent in die Praxis umgesetzt.

### Schritte zur Ökostadt – Beispielprojekte

Frühe „Öko-Siedlungen“ haben sich auf ökologische Lösungen für Wasserversorgung und -entsorgung, Müllentsorgung, Grünraumgestaltung und Energienutzung konzentriert, dabei aber häufig den Verkehr vernachlässigt. Diese Siedlungen liegen oft im Grünen, weit weg von jeder Infrastruktur, wodurch die BewohnerInnen vom Auto abhängig werden. Viele Modellprojekte konzentrieren sich auf einzelne Nachhaltigkeits-Sektoren und entwickeln dabei auch Elemente für integrierte Lösungen. Einige betreffen auch Alternativen zum Auto.

### Autofreie Siedlungen

Die konsequenteste Lösung sind **autofreie Siedlungen**, eine Idee, die von Bremen ausging. Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen hat das Ziel so beschrieben: „*Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das sich speziell an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen*“. [4] Umgesetzt wurden meist kleine Projekte (Häuserblocks) mit gutem Infrastrukturangebot in der Umgebung, oft mit Carsharing-Angebot, wie in Wien Floridsdorf, Nordmanngasse (244 Wohnungen). Das bisher größte Projekt ist **GWL-terrein** in Amsterdam, Bezirk Westerpark (1998) mit 600 Wohnungen und mehreren Handels- und Dienstleistungsbetrieben auf einer Fläche von ca. 6 ha. Es liegt an einer Straßenbahnhaltestelle und bietet 0,2 Pkw-Stellplätze je Wohneinheit für BesucherInnen, Behinderte und Carsharing.

### Siedlungsentwicklung entlang von Schienenverkehrsachsen

(Straßenbahn, Stadtbahn, Schnellbahn)

Eine gute Erschließung durch den öffentlichen Verkehr bildet eine der Hauptvoraussetzungen für autofreie Gebiete. Dafür geeignet sind insbesondere Straßenbahnlinien mit modernen, leisen Niederflurgarnituren. Um diese mit attraktiven kurzen Intervallen wirtschaftlich betreiben zu können, ist ein ausreichendes Fahrgastpotenzial notwendig, das geschaffen werden kann, indem

Neubauten im Umkreis von Haltestellen in kompakten, weitgehend eigenständigen Ortsteilen mit einer Mischung von Wohnungen, Arbeitsplätzen und Nahversorgern in einem Korridor entlang einer Siedlungsachse konzentriert werden (lineare polyzentrische Entwicklung). Wesentlich ist dabei die Koordinierung des Ausbaus von Nahverkehrsnetzen und der Erweiterung von Siedlungen.

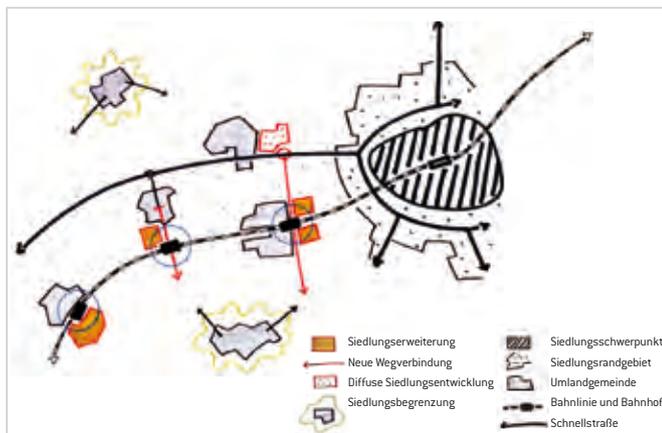


Abb. 1: Schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung durch Ausweisung regionaler Siedlungsschwerpunkte an ÖV-Halten

Grafik: Projekt Bahn.Ville, [www.bahn-ville.net](http://www.bahn-ville.net)

Diese Siedlungsentwicklung wird in den USA als **Transit-oriented Development** propagiert. Einer der Pioniere ist Portland / Oregon, wo die Regionalregierung die Errichtung von „transit villages“ entlang eines regionalen Stadtbahnsystems fördert. In Deutschland entstand auf einer bestehenden, aber teilweise stillgelegten Strecke zwischen Bielefeld und Osnabrück in zwei Schritten die attraktive **Regionalbahn „Haller Willem“**. Mehr als 1000 neue Wohneinheiten sind bereits im direkten Einzugsbereich der Strecke realisiert worden. In Linz wurde die notwendige Stadterweiterung am südlichen Stadtrand als Modellsiedlung für Sonnenenergienutzung (**solarCity**) durchgeführt. Eine neue Linie bindet die solarCity und das Neubaugebiet Ebelsberg in das Straßenbahnnetz ein und verdichtet die Intervalle im Zentrum. (Abb. 2) Nähere Informationen zu den genannten Beispielen sind in den Tagungsunterlagen zur Konferenz **TRAMSTADT** zu finden, die 2006 in Linz stattfand. [5]



Abb. 2: Straßenbahn zur solarCity Pichling in Linz  
Foto: Heimo Bertlwieser, Magistrat der Landeshauptstadt Linz

### Ökologische Modellstadtteile

Bei der Planung ökologischer Modellstadtteile werden für die verschiedenen Sektoren (Städtebau, Verkehr, Energie usw.) integrierte Lösungen gesucht. Dafür gibt es bis jetzt wenige gute Beispiele, unter denen **Vauban in Freiburg im Breisgau** allgemein als eines der besten anerkannt ist. Auf einer Kasernenbrache wurden rund 2.000 Wohnungen, zum Großteil in mehrgeschossigen Gebäuden und Arbeitsstätten mit rund 600 Arbeitsplätzen errichtet. Neben ökologischen Lösungen wie Solararchitektur, einigen Photovoltaik-Anlagen und der Versickerung von Regenwasser genießt der nachhaltige Verkehr Vorrang: Ein Großteil der Straßen ist den FußgängerInnen vorbehalten, die Radwege sind in das umfangreiche Netz der Stadt integriert, eine neue Straßenbahnlinie bindet den Stadtteil in das Netz des öffentlichen Verkehrs ein. So entstanden dort auch gute Voraussetzungen für das **Projekt „Wohnen ohne Auto“** in einem Teil des Gebiets, die sich auch in der Verkehrsmittelwahl auswirken: Nur rund zehn Prozent aller Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. (Abb. 3)

### Das EU-Projekt ECOCITY

An diesem von uns initiierten und im 5. Forschungs-Rahmenprogramm von der Europäischen Kommission geförderten Projekt arbeiteten viele Mitglieder unseres Instituts für ökologische Stadtentwicklung mit. Unser Ziel war die Gestaltung einer kompakten städtischen Siedlungsstruktur nach

den Anforderungen eines umweltverträglichen Verkehrssystems sowie den Anforderungen der Solararchitektur und der Nutzung erneuerbarer Energieträger.



Abb. 3: Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen – Freiburg und Vauban im Vergleich In: Bewohnerbefragung Vauban, S. 20 [6]

Im ECOCITY-Konzept sind neben den bereits genannten Lösungen — autofreie Siedlungen, schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung — auch weitere für Solararchitektur, nachhaltige Wassernutzung, Müllentsorgung sowie für den Wirtschafts- und Sozialbereich integriert. Im Rahmen des Projektes wurden nachhaltige Modellsiedlungen für konkrete Standorte in den Städten Bad Ischl, Barcelona, Győr, Tampere, Trnava, Tübingen und Umbertide geplant. Die Charakteristika einer Ökostadt haben wir in folgender Vision zusammengefasst:

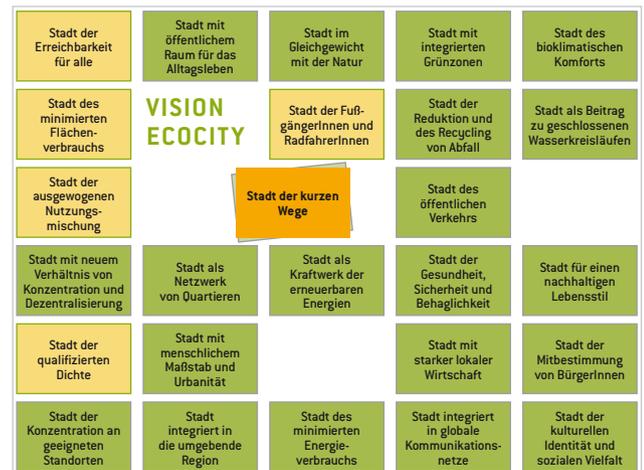


Abb.4: Charakteristika einer Ökostadt

Grafik: Projekt ECOCITY [7]

Die stärksten Wechselwirkungen unter den für die Siedlungsentwicklung relevanten Sektoren treten zwischen Siedlungsstruktur und Verkehrssystem auf. Durch geeignete Planung kann jedes Ziel im Nahbereich zu Fuß und bei größeren Entfernungen mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden. Dazu ist es erforderlich, die Siedlungsstruktur an den Anforderungen von FußgängerInnen und jenen des öffentlichen Verkehrs zu orientieren.

### Was macht eine Stadtstruktur passend und attraktiv für FußgängerInnen?

*Eine kompakte Stadt der kurzen Wege durch*

- Angemessene städtische Dichte: attraktive mehrgeschossige Gebäude für Wohnungen und betriebliche Nutzung;
- Nutzungsmischung: Ausgewogenes Verhältnis von Wohnungen und Arbeitsplätzen, Platzierung aller notwendigen Einrichtungen (insbesondere für den täglichen Bedarf) in einem zentralen Bereich des Ortsteiles, um eine Kombination von kurzen Wegen zu ermöglichen;
- Begrenzung der Fläche eines Ortsteils innerhalb eines Radius von 500 Metern.

*Ein attraktiver öffentlicher Raum durch*

- Gestaltung eines Netzwerkes von Straßen und Plätzen mit vielfältigen Fassaden und einer reichhaltigen „Stadtmöblierung“ (Sitzgelegenheiten, Brunnen) sowie von Grünräumen (Park, Allee, Innenhof), um ein abwechslungsreiches Wohnumfeld zu schaffen;
- Barrierefreie Wege für Kinderwägen, Rollstühle, Einkaufswägen;
- Durchgehenden Wetterschutz (Passagen, Arkaden) insbesondere an der Hauptstraße;
- Beschränkung auf wenige notwendige Autofahrten innerhalb des Ortsteiles.

### Was macht eine Stadtstruktur passend für den öffentlichen Verkehr?

- Die Wahl geeigneter Standorte für die städtische Entwicklung: Lage an einer bestehenden Verkehrsachse als Schritt zu einer linearen polyzentrischen Entwicklung;
- Die Konzentration der Bebauung um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, bevorzugt entlang einer bestehenden oder geplanten Straßenbahn- oder regionalen Stadtbahnlinie;
- Ein ausgewogenes Verhältnis von Wohnungen und Arbeitsplätzen im Umkreis möglichst vieler Haltestellen, um eine gleichmäßigere Verteilung der Fahrgastzahlen in beide Richtungen zu erreichen;
- Anlegen der auf ein notwendiges Minimum beschränkten Parkplätze (für Carsharing) am Rand des Ortsteiles. Die Haltestelle soll meist näher bei den Wohnungen liegen als der Parkplatz.

### Schlussbemerkung

Ökostädte nützen nicht nur der Umwelt – vor allem durch verminderten Flächenbedarf, geringere Schadstoff- und Treibhausgasemissionen –, sie bieten auch ihren BewohnerInnen große Vorteile, u.a.:

- geringe Energiekosten,
- niedrige Kosten für Mobilität durch kurze Wege,
- hohe Verkehrssicherheit unter anderem dank autofreier Zonen,
- attraktive öffentliche Räume, die den Menschen für viele Aktivitäten zur Verfügung stehen (Spielen, einander Treffen, Einkaufen, ...),
- geringe Lärm- und Schadstoffbelastungen.

Diese überzeugenden Vorteile sollten sowohl in fachlichen Diskussionen als auch gegenüber Wohnungssuchenden gut kommuniziert werden.

---

### Referenzen

- [1] „Brundtland Report“: Report of the World Commission on Environment and Development (1987): Our Common Future. Transmitted to the General Assembly as an Annex to document A/42/427 – Development and International Co-operation: Environment. <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>
  - [2] Towards a thematic strategy on the urban environment (2004). Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Brüssel.
  - [3] Österreichische Raumordnungskonferenz (2002): Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001. Beschluss der politischen Konferenz vom 2. April 2002, Wien. [http://www.oerek2001.at/OEREK2001/start/oerek2001\\_Beschlusstext.pdf](http://www.oerek2001.at/OEREK2001/start/oerek2001_Beschlusstext.pdf)
  - [4] Dittrich, Andrea / Klewe, Heinz (1996): Autofreies Wohnen. Anforderungen, Projekte, Erfahrungen. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Forschungsbereich Verkehr (Hrsg.), Monatsbericht des Forschungsbereichs Verkehr 3/1996, Dortmund. <http://www.ils-shop.nrw.de/down/mb96-3.pdf>
  - [5] Institut für ökologische Stadtentwicklung (2006): Schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung (Transit Oriented Urban Development). Tagungsband der Konferenz TRAMSTADT, 25.10.2006, Linz. [http://www.oekostadt.at/frm\\_akt.html](http://www.oekostadt.at/frm_akt.html)
  - [6] Nobis, Claudia (2003): Bewohnerbefragung Vauban, Bericht im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“. Berlin: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
  - [7] Projekt ECOCITY: <http://www.ecocityprojects.net>
- 

### Die Autoren

Franz Skala, Studium der Richtung Bauingenieurwesen, Mitarbeit an Publikationen und Projekten mit dem Schwerpunkt ökologische Siedlungsentwicklung im Zusammenhang mit nachhaltiger Mobilität, beim Verkehrsclub Österreich und derzeit beim Verein „Institut für ökologische Stadtentwicklung“ (Gründungsmitglied).

Dipl.-Ing. Ernst Lung, geboren 1956 in Wien. Raumplanungsstudium mit Vertiefung in Verkehrsplanung. 1980-1989 Mitarbeiter im Kommunalwissenschaftlichen Dokumentationszentrum (KDZ) in Wien, zahlreiche Projekte zum Thema umweltverträglicher Verkehr. Seit November 1989 Mitarbeiter im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Mitarbeit am Österreichischen Gesamtverkehrskonzept und am Generalverkehrsplan, aktuelle Arbeitsschwerpunkte Verkehr und Umwelt sowie Projekte zu nachhaltig verträglichen Verkehrslösungen in EU-Regionalförderprogrammen. Gründungsmitglied des Instituts für ökologische Stadtentwicklung.

---

### Linktipp

Im Institut für ökologische Stadtentwicklung hat sich ein interdisziplinäres Team von Architekten, Verkehrsplanern, Energieexperten und anderen mit dem Ziel der Errichtung einer nachhaltigen und ökologischen Modellsiedlung („Ökostadt“) zusammengefunden: <http://www.oekostadt.at>

---



# Gewachsene Strukturen: Eine „stehzeugfreie“ Siedlung in Kleinhöflein

**Karl Sattler**

Co-Autorin Gabriele Brandhuber

## Der Projektrahmen

Im Rahmen einer Lehrveranstaltung an der Technischen Universität Wien hatten wir (Jakob Lederer, Daniel Heimgartner, Alexander Kuhn und ich) die Aufgabe, eine Siedlung auf einem ca. 12 ha großen Areal am Rand von Eisenstadt zu entwerfen. Das Planungsgebiet befindet sich am südöstlichen Rand von Kleinhöflein, einem Stadtteil der burgenländischen Hauptstadt Eisenstadt, ca. 1,5 km vom Zentrum entfernt. Dieses Areal ist derzeit noch ein kleinbäuerliches Weinbaugebiet, das aber von der Stadtentwicklung Eisenstadt als Aufschließungsgebiet betrachtet wird. Eine Realisierung unserer Planung war nicht Ziel unserer Arbeit, wäre allerdings in Zusammenarbeit mit der Stadtgemeinde Eisenstadt und den nötigen Finanz- und Wohnbauträgern jederzeit möglich. Der Entwurf kann natürlich auch für ähnliche Standorte adaptiert werden.



Das Planungsgebiet am Rand von Eisenstadt

Kartengrundlage: <http://maps.google.at>; Bearb. Karl Sattler

Im rund 50-seitigen Gesamtkonzept (siehe Linktipp) haben wir im Sinne einer ganzheitlichen Planung auch Fragen der Oberflächenversiegelung und der Versickerung von Regenwasser, der Ver- und Entsorgung der Siedlung sowie der Energieversorgung (Fernwärme durch eine Hackschnitzel-Anlage, Einsatz von Solarenergie, Passivhaus als Mindeststandard) ausführlich behandelt. Hier beschränke ich mich auf die Darstellung der Planungsschwerpunkte im Bereich Mobilität.

## Visionen der Planung

Wir haben den Menschen als Planungsmaßstab angenommen. Wir gehen davon aus, dass die Schrittgeschwindigkeit ein menschengerechter Maßstab für die Fortbewegung ist; in der Siedlung gilt Schrittgeschwindigkeit auch für die Motorfahrzeuge. Wir haben daher den öffentlichen Raum für FußgeherInnen und RadfahrerInnen optimiert. Eine abwechslungsreiche Bebauung mit vielen Grünflächen, Fuß- und Radwegen sowie eine autofreie Siedlungsstruktur erhöht die Bereitschaft von Menschen, größere Distanzen zu Fuß zurückzulegen. Wenn viele grundlegende Bedürfnisse (wie soziale Kontakte, Freizeitgestaltung, Einkaufen etc.) innerhalb der Siedlung befriedigt werden können, bewirkt das eine Reduktion der notwendigen Mobilität außerhalb der Siedlung. Daraus ergeben sich einige Grundsätze für unsere Planung:

- Schaffung einer abwechslungsreichen, kleinteiligen und attraktiven Siedlungsstruktur
- Schaffung eines optimalen Wegenetzes für FußgeherInnen und RadfahrerInnen
- Steigerung der Lebensqualität durch eine „autofreie Siedlung“
- Gute Anbindung der Siedlung an den öffentlichen Personennahverkehr (Bus)
- Anbindung an bestehende Strukturen (z.B. Durchgang zum Ortskern von Kleinhöflein)
- Barrierefreiheit
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes zur Förderung der Kommunikation und der sozialen Beziehungen
- Gestaltung einer familien- und kinderfreundlichen Umgebung (u.a. Errichtung von Spiel- und Sportplätzen für Kinder und Jugendliche)
- Errichtung sozialer und kultureller Infrastrukturen (Altersheim, Kindergarten, multifunktionale Veranstaltungshalle)
- Schaffung von Arbeitsplätzen in der Siedlung

Durch die Kernpunkte der Planung schieden gewisse Bebauungsformen von vornherein aus. Das schlichte Zusammenführen paralleler Linien auf dem Reißbrett kann die Ansprüche dieser Siedlung nicht erfüllen, daher musste eine andere Form gefunden werden.

Als Vorbilder dienten uns dabei jene Siedlungen, in denen sich Menschen gerne aufhalten und sich gerne per pedes fortbewegen. Am Beispiel Wiens kann man sehen, dass die Menschen in den „organisch gewachsenen“ **Innenstadtteilen** häufiger und längere Strecken zu Fuß gehen als in den von Städteplanern des beginnenden 20. Jahrhunderts entworfenen Außenbezirken [1]. Das hat nicht nur mit der größeren Anzahl von Funktionen auf kleiner Fläche in der Innenstadt zu tun, sondern auch mit dem für Menschen attraktiveren Umfeld. Eine „organisch gewachsene“ Stadt oder Siedlung ist unserer Meinung nach das beste Modell einer ansprechenden Umgebung für FußgeherInnen.



Die gewachsene Struktur der Wiener Innenstadt

Kartengrundlage: <http://maps.google.at>



Der 16. Wiener Gemeindebezirk, Anfang des 20. Jahrhunderts am Reißbrett geplant

Kartengrundlage: <http://maps.google.at>



Einige Grundsätze „organisch gewachsener“ Siedlungen sind:

- Es gibt ein dichtes Wegenetz mit vielen Durchgängen für FußgängerInnen
- Es gibt keine langen Geraden – die Wege sind häufig gekrümmt
- Es gibt viele, nahe beieinander liegende Plätze
- Es gibt viel Grün
- Die Bebauung ist abwechslungsreich – keine uniformen Wohnblöcke
- Die Häuser sind nicht höher als die Bäume rundherum (vier Stockwerke)

### Die Umsetzung in der Siedlung

*Ein dichtes Wegenetz ohne lange Geraden*

Der Unterschied unserer Planung zu herkömmlichen Siedlungen besteht im engmaschigen Wegenetz: Durch kreuz und quer führende Verbindungen ist jeder Punkt innerhalb der Siedlung auf kürzestem Weg zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen. Gerade Straßen und Wege sollten nur mit Vorbehalt und in gemäßigter Länge (nicht mehr als 50 Meter, im Idealfall 30 Meter) verwendet werden. Durch die Gestaltung der Straßen als Polygonzüge und den Einsatz von Bepflanzung zur Gestaltung



Beispiele für Verbindungsweg und Straßenraum: Ökosiedlung am Cherbonhof in Bamberg

Fotos: Theodor Henzler, Quelle: <http://oekosiedlung-bamberg.de/top/Cherbonhof/index.html>

und als Sicht- und Windschutz kann für Vielfalt gesorgt und die Neugierde geweckt werden. Ein solcher Straßenraum ist anregend und hat nicht die ermüdende Wirkung eines monotonen Straßenraumes.

### *Viel Platz im öffentlichen Raum*

In herkömmlichen Siedlungen ist meist viel Platz für den motorisierten Individualverkehr reserviert (breite Fahrbahnen, Parkplätze). Wir haben in unserem Entwurf die Verkehrsflächen auf ein Minimum reduziert: Die Hauptwege sind nur vier Meter breit, die hinteren Versorgungswege drei Meter, was für die Versorgung ausreichend ist, aber zusätzlich Kostenreduktionen beim Bau und im Unterhalt hervorruft. Die Autos werden nicht in der Siedlung selbst sondern in Sammelgaragen an den Ecken geparkt. Zusätzlich haben wir die einzelnen Parzellen mit je 200 m<sup>2</sup> eher klein geplant. Dadurch steht mehr Raum beispielsweise für Grünflächen, öffentliche Plätze oder Sportanlagen zur Verfügung.

Wir haben zehn über das Bebauungsgebiet verteilte Plätze mit zwischen 150 und 1.000 m<sup>2</sup> (Mittelwert 640 m<sup>2</sup>) vorgesehen. Der **Hauptplatz** in der Mitte der Siedlung konzentriert wichtige Funktionen wie Kindergarten und Altersheim, Bürgerservice, Geräte- und Fahrradverleih mit Reparaturwerkstatt, Nahversorgung (mit Lieferservice), Arztpraxis mit Apotheke, sowie ein Veranstaltungszentrum mit Gasthaus. Die öffentlichen Einrichtungen sind zentral angeordnet, damit die BewohnerInnen rasch zu Fuß dorthin gelangen können. Auch an den anderen Plätzen sind größere Parzellen für Kleingewerbe (z. B. Bäckerei mit Café, Greißler) und Dienstleistungsanbieter sowie Erholungsräume, Grünflächen, Sitzmöglichkeiten und Spielplätze vorgesehen. Dadurch werden die Plätze zu sozialen, kommunikativen Treffpunkten. Nahversorgungs- und Kleingewerbebetriebe sind über das gesamte Siedlungsgebiet verteilt; damit wird das Modell von Zentrum und Peripherie aufgelöst. Zusätzlich könnte an einem größeren Platz am Wochenende ein Bauernmarkt stattfinden. Der Abstand zwischen zwei Plätzen sollte nicht größer als 300 m sein,



Dezentrale Nahversorgung durch einen Greißler

Foto: Theodor Henzler

Quelle: <http://oekosiedlung-bamberg.de/top/Cherbonhof/index.html>

damit sich Menschen noch zu Fuß zwischen ihnen bewegen. Die Abstände zwischen den Plätzen betragen in unserem Fall zwischen 70 und 165 Meter, sind also sogar deutlich geringer als in ausgewählten organisch gewachsenen Städten [2].

### *Viele private und öffentliche Grün- und Erholungsräume*

Die einzelnen Parzellen besitzen jeweils einen kleineren Vorgarten (35 m<sup>2</sup>) am Hauptweg und einen größeren Garten (100 m<sup>2</sup>) am hinteren Versorgungsweg. Zusätzlich zu diesen privaten Grünflächen befinden sich öffentliche Grünflächen neben den Wegen, zwischen den Parzellen und auf den Plätzen. Aus dem Bebauungsentwurf ergibt sich ein Anteil privater und öffentlicher Grünflächen von 61 %. Der Anteil der versiegelten Flächen ist mit 39 % zwar relativ hoch, allerdings befinden sich rund um das Siedlungsgebiet größere landwirtschaftliche Nutzflächen und durch Dachbegrünung mancher Gebäude könnte das Verhältnis ausgeglichener werden.

### **Die Anbindung der Siedlung an das übergeordnete Verkehrsnetz**

Im Bereich Verkehr möchten wir den Menschen Strukturen zur Verfügung stellen, die dazu anregen, in einer möglichst menschen- und umweltverträglichen Form am Verkehrsgeschehen teilzunehmen.

Um die Wechselwirkungen der Siedlung mit den bereits vorhanden Strukturen zu optimieren, soll für **FußgeherInnen** ein Durchgang zum alten Dorfkern von Kleinhöflein geschaffen werden. So wird dessen gute Erreichbarkeit durch die SiedlungsbewohnerInnen gewährleistet (z.B. Kirche, zahlreiche Winzer), und umgekehrt können die öffentlichen Einrichtungen der Siedlung auch von den umliegenden BewohnerInnen genützt werden (z.B. Kindergarten, Altersheim, Veranstaltungszentrum). Am südlichen Rand des geplanten Siedlungsgebietes gibt es bereits einen **Radweg**, an den die Siedlung angeschlossen werden kann. Somit kann der 1,5 km entfernte Stadtkern der Landeshauptstadt Eisenstadt bequem per Fahrrad erreicht werden. Die Siedlung soll durch den **öffentlichen Verkehr** in gleicher Qualität erschlossen sein wie durch den motorisierten Individualverkehr. Die Äquidistanz (vgl. S. 63 in diesem Band) für den Zugang zu den motorisierten Verkehrsmitteln ist gewährleistet, weil wir die Autoabstellplätze (Sammelgaragen) bei den Bushaltestellen an den vier Ecken der Siedlung platziert haben.

Die Vorteile von Sammelgaragen bei den öffentlichen Haltestellen sind:

- Keine Gefährdung der Menschen im Siedlungsgebiet durch Pkw-Verkehr
- Keine Lärmbelästigung
- Keine lokale Luftverschmutzung
- Besseres Mikroklima
- Wegfall der sozialen Diskriminierung bei Verzicht auf Pkw
- Effizientere Raumgestaltung durch geringeren Verkehrsflächenbedarf im Siedlungsraum
- Geringere Erschließungskosten
- Geringere Versiegelung
- Kurze, hindernisfreie und somit fußgeherfreundliche Wege

Die Bushaltestellen sollen im Taktverkehr vom Stadtbus Eisenstadt angefahren werden und eine regelmäßige Verbindung zum Stadtzentrum bzw. nach Müllendorf bieten, wo auf weitere öffentliche

Verkehrsmittel (überregionale Buslinien, Bahnverbindung nach Wien) umgestiegen werden kann. Den **motorisierten Individualverkehr** wollen wir mit intelligenten Anreizen auf ein vertretbares Maß senken. Der eine wesentliche Punkt hier ist die oben genannte Äquidistanz, damit der Zugang zu den motorisierten „Stehzeugen“ nicht einfacher ist als derjenige zum öffentlichen Verkehr. (Der Begriff „Stehzeug“ kommt daher, dass private Autos im Durchschnitt nur 1 bis 5 % der Zeit benutzt werden, also die restlichen 95–99 % der Zeit herumstehen (vgl. „Fahrzeugnutzung“, S. 51 in diesem Band). Weiters wollen wir die intelligente Nutzung der motorisierten Verkehrsmittel mittels **Carsharing** fördern. Damit Carsharing in der Siedlung eine überzeugende Alternative zum eigenen Auto wird, um also die Motivation für die noch autobesitzenden BewohnerInnen zu erhöhen, ganz auf ein eigenes Fahrzeug zu verzichten, wollen wir den Zugang dazu so einfach wie möglich machen. Deshalb soll jede/r Erwachsene mit Führerschein eine Zugangskarte (z. B. Denzeldrive Key Card) erhalten. Ein Fahrzeug kann dann entweder über Internet, telefonisch oder bei einer zentralen Dienstleistungsstelle im Zentrum der Siedlung reserviert werden.

Die Vorteile von Carsharing sind:

- Keine hohen Fixkosten für die NutzerInnen, die sie zu unnötigen Fahrten animieren – der Kilometerpreis sinkt nicht wie bei privatem Autobesitz mit steigender Nutzung.
- Effizientere Auslastung der Fahrzeuge durch Mehrfachnutzung – Carsharing Autos sind weniger „Stehzeug“, sie werden häufiger benutzt.
- Die NutzerInnen müssen sich nicht um Wartung und Versicherung kümmern.
- Die NutzerInnen können Fahrzeug bedürfnisgerecht auswählen, z. B. Kastenwagen, falls viel Material transportiert werden soll, aber Kleinwagen, falls man mit wenig Gepäck reist.

In Summe haben wir für die 290 Wohneinheiten 200 private Stellplätze (für BewohnerInnen und Gäste) und 50 Stellplätze für Carsharing-

Fahrzeuge vorgesehen. Der Anteil der Carsharing-Fahrzeuge kann bei Bedarf erhöht werden: Das Parkplatz-System bleibt relativ flexibel, weil die Stellplätze an die NutzerInnen vermietet und nicht verkauft werden. Dadurch können diese auch leichter ganz auf den Stellplatz verzichten, wenn sie kein eigenes Auto mehr haben. Mit dem geplanten Fahrzeuganteil pro Wohneinheit liegen wir deutlich unter den Durchschnittswerten in ländlichen Gebieten (1,5 Autos pro Haushalt). Der durchschnittliche Energieverbrauch für Autofahrten einer vierköpfigen Familie beträgt etwa 10.000 kWh/Jahr (15.000 km, Mittelklassewagen). Wenn durch die alternativen Möglichkeiten, insbesondere den öffentlichen Verkehr, der private Pkw-Verkehr der Siedlung um 25 % reduziert werden kann, würden 80.000 Liter Kraftstoff eingespart und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 200 Tonnen jährlich reduziert werden (Annahme: 20 kg CO<sub>2</sub> pro 8 Liter Benzin).

### Ausblick

Für unsere Zukunft ist es essenziell, dass wir mit unseren natürlichen Ressourcen schonend umzugehen lernen. Das heißt, wir müssen Bauland, Heizenergie und Mobilitätsenergie nachhaltiger nutzen.

Insbesondere das Mobilitätsverhalten wird sich stark verändern müssen, um den zukünftigen Bedürfnissen unserer Gesellschaft gerecht zu werden. Die Menschen müssen verstehen „lernen“, dass diese Veränderungen aber nicht in erster Linie Einschränkung und Verzicht bedeuten. Eine Reduktion des Verbrauchs bzw. eine Optimierung der Nutzung der vorhandenen Ressourcen stellt vielmehr einen großen Gewinn an Lebensqualität für uns alle dar. Mit diesem Projekt möchten wir einen Beitrag zu diesem Verständnis leisten und hoffen, dass sich Andere von unserer Vision anstecken lassen.

---

### Referenzen

- [1] Knoflacher, Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr – Freiheit vom Zwang zum Autofahren. Wien: Böhlau, S. 163.  
 [2] Vgl. Knoflacher a.a.O., S. 163 – 171. Es wurden die Abstände der Mittelpunkte der Plätze ermittelt.

---

### Der Autor

Karl Sattler studiert seit 2002 Bauingenieurwesen an der Technischen Universität Wien. Sein Interesse gilt der Verkehrsplanung und dem konstruktiven Ingenieur- und Wasserbau. Nach Abschluss seines Studiums möchte er sich den Bereichen Wohnen und Verkehr mit dem Schwerpunkt Einsparung von Ressourcen widmen.

---

### Die Co-Autorin

Mag.<sup>a</sup> Gabriele Brandhuber, Sozialanthropologin, ist Lektorin an der Universität Wien und Büroleiterin der AGENDA 21 am Alsergrund. Sie hat dieses Buchprojekt maßgeblich betreut.

---

### Linktipp

Das Gesamtkonzept der Siedlung finden Sie unter [http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Studentenarbeiten/VU\\_Siedlungsplanung/Stehzeugfreie\\_Siedlung\\_in\\_Kleinh\\_flein.pdf](http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Studentenarbeiten/VU_Siedlungsplanung/Stehzeugfreie_Siedlung_in_Kleinh_flein.pdf)



**Abbildungsnachweis:**

Alle Fotos: Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Copyright-InhaberInnen. Die abgedruckten Bilder (Quellenangaben jeweils bei den Beiträgen) sind sorgfältig auf Quellen und Urheberrecht geprüft worden. Für den Fall, dass diese nicht zu Genüge eruiert werden konnten, bitten wir um die Bekanntgabe.

**Papier:**

Dieses Produkt wurde auf Olin, einem in der Schweiz hergestellten Papier, gedruckt und enthält zumindest 50 % FSC-Fasern, wird elementar chlorfrei gebleicht und entspricht damit den Anforderungen des Forest Stewardship Council (FSC) für Papiere aus nachhaltiger Forstwirtschaft.

**Druck:**

Bei der Produktion wurden strengste Öko-Richtlinien erfüllt. Sämtliche während des Herstellungsprozesses anfallenden Emissionen wurden im Sinne einer klimaneutralen Druckproduktion neutralisiert.







## mobilität visionär gestalten

Impulse für eine nachhaltige Stadtmobilität von der AGENDA 21 am Alsergrund

Wien war immer wieder ein fruchtbarer Ort für eine innovative Stadtentwicklung. Die Bauten des Roten Wien bedeuteten in der Zwischenkriegszeit einen Quantensprung für die Lebensqualität der werktätigen Wienerinnen und Wiener. Die Pläne reichten jedoch weit über das Erreichte hinaus. In diesem Sinne ist auch die Gruppe *bewusst.nachhaltig* der AGENDA 21 am Alsergrund angetreten, einen Anstoß für mutige Mobilitätslösungen zu geben. Die gesammelten Beiträge zeigen, dass es noch viel Handlungsspielraum gibt für eine menschengerechte Stadtgestaltung.

Die Themen dieses Buches reichen von der Mobilitätsgeschichte Wiens über die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes bis zur Stadtentwicklung. Auch der öffentliche Verkehr und der Radverkehr sind inhaltliche Schwerpunkte. Einige Beiträge handeln von konkreten Projekten, Projektideen und Interventionen im öffentlichen Raum. Andere nähern sich der Suche nach einer „menschengerechten Stadt“ auf theoretischer Ebene an. Allen Beiträgen gemeinsam ist der Wunsch, Sichtweisen zu verändern und alternativen Lösungen den Weg zu bereiten.

Wien, 2008