Mobilität **in der Stadt**

Bewegung in der Stadt ist vielfältig und für Raum- und Verkehrsplaner zunehmend eine Herausforderung. Das Platzangebot ist rar, die Anzahl der Bewohner nimmt zu und längst spielt der Aspekt Umweltschutz eine wichtige Rolle in der Organisation urbaner Mobilität. Text: Karin Bornett

Foto: Lars Landmann

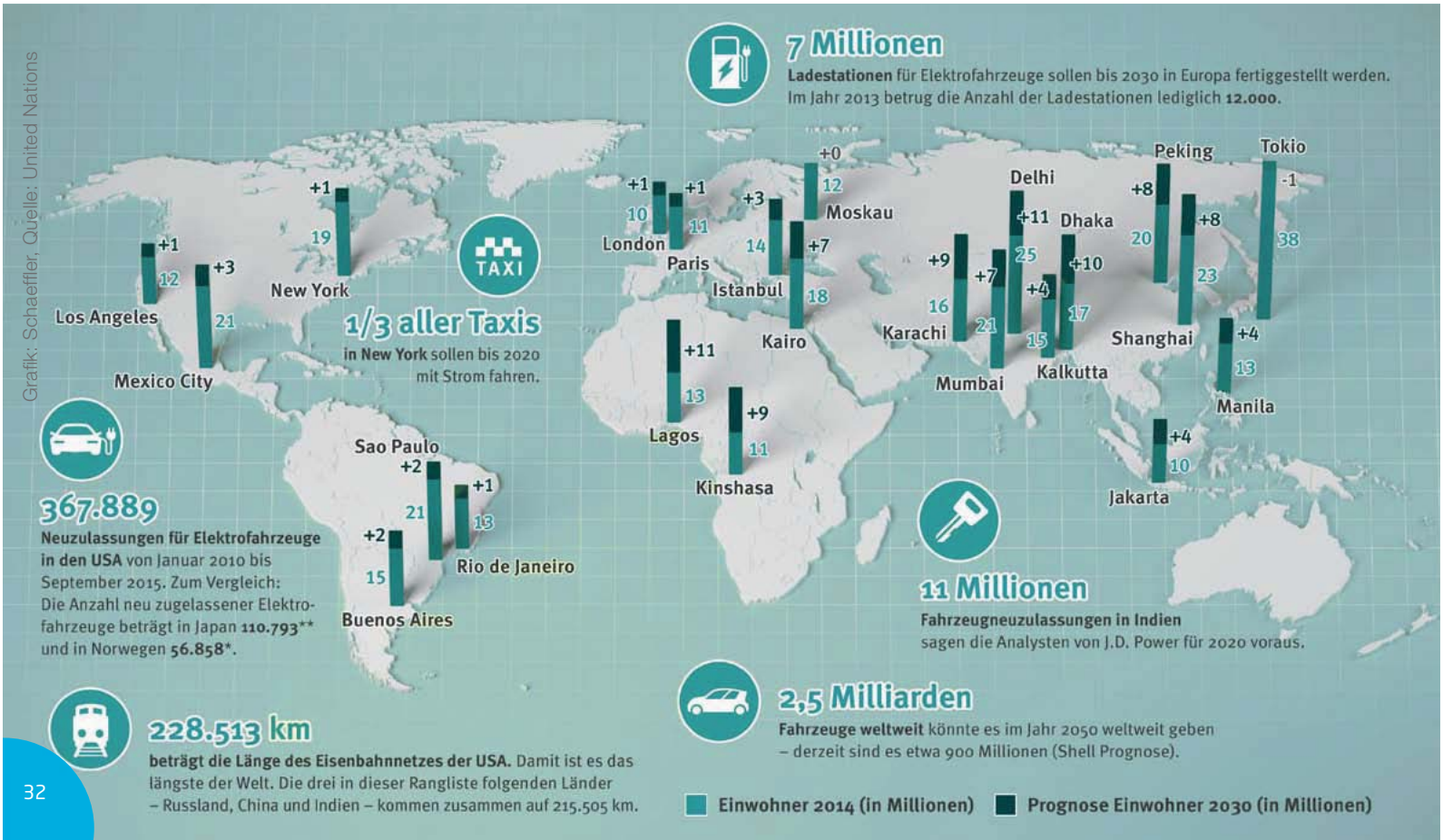
Wenn Industriebrachen zu neuem Leben erwachen, Gebiete erschlossen oder bestehende Quartiere saniert werden, bleibt Straßenverkehr nicht aus. Die meisten internationalen Metropolen setzen schon seit Langem auf Kurzparkzonen, Parkgebühren oder Sperrzonen, um das Autofahren innerhalb der Stadt möglichst unattraktiv zu gestalten. Stattdessen sollen moderne Urbanisten mit dem Fahrrad ihre Einkäufe erledigen, mit der U-Bahn zur Arbeit fahren und am besten zu Fuß das Kind von der Schule abholen. Öffentlicher statt Individualverkehr lautet die Devise, und Kraftstoff wird am besten gespart, indem er nicht verbraucht wird. Mit E-Mobility könnte aber auch Individualverkehr wieder eine größere Bedeutung erlangen. Schließlich belasten Elektrofahrzeuge unsere Umwelt kaum.

Öffis auf Schiene

Österreich hat in den vergangenen Jahren eine umfassende Bahnhofsoffensive betrieben und zahlreiche Stationen und Gleise im ganzen Land saniert, um- und ausgebaut. Einen Höhepunkt ihrer Investitionsoffensive erreichte die ÖBB Holding AG mit der Eröffnung des Wiener Hauptbahnhofs Ende 2014. Das neue Herz des österreichischen Zugverkehrs kommt mit 50 Hektar Platz aus, die Hälfte des alten Südbahnhofs, und ist laut Betreiber effizienter und leistungsfähiger denn je. Auch die Stadt Wien fährt eine groß angelegte Öffi-Offensive und startet 2016 mit den Vorbereitungen für den Bau der neuen U-Bahn-Linie U5, um dem starken Bevölkerungswachstum der Stadt einerseits gerecht zu werden, andererseits will man damit konsequent einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. „Mit der Realisierung des U2/U5-Linienkreuzes werden stark frequentierte Linien wie U6 und 43er entlastet. Das bringt kürzere Reisezeiten, weniger Umsteigen auch für Pendlerinnen und Pendler und insgesamt mehr Komfort“, sagt Wiener-Linien-Geschäftsführer Günter Steinbauer.

Führerlos im Untergrund

Eine Arbeitsgemeinschaft aus den jungen Wiener Architekturbüros „YF Architekten“ und „Franz Architekten“ setzte sich bei einem EU-weiten Wettbewerb gegenüber 32 anderen Einreichungen durch. Ihr Konzept für die U5 beruht auf der bekannten Grundgestaltung der mehr als 45 Jahre U-Bahn-Baugeschichte Wiens, zeitgemäß interpretiert und weiterentwickelt. „Die Dynamik der U-Bahn und die Linienfarbe



Grafik: Schaeffler, Quelle: United Nations

bilden dabei die wesentlichen Komponenten des Liniendesigns“, so Architekt Markus Bösch. Dieses Konzept zeigt sich sowohl in der Gestaltung der Ein- und Ausgangsbereiche mit Glasflächen als auch am Bahnsteig. Die Farbe wurde demokratisch „vom Publikum gewählt“: Die Bevölkerung hatte die Möglichkeit, per Onlinevoting darüber abzustimmen. Zur Wahl standen Türkis und Rosa. „Türkise Querstreifen verleihen dem Raum ein dynamisches und zeitgemäßes Design“, sagt Architekt Robert Diem und verrät damit, welche Farbe schließlich das Rennen gemacht hat. Die neue U5 wird übrigens voll automatisiert, also führerlos fahren, wodurch Effizienz und Sicherheit auf modernstem Stand sein sollen.

Hoch hinauf

Für schwierige Strecken und in hoch gelegenen Städten setzen internationale Verkehrsplaner vermehrt auf Seilbahnen und Cable-Liner. Denn die Argumente der Hersteller, wie die positive Umweltbilanz, Sicherheit, geringe Lärmbelästigung, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit, überzeugen. So entstanden zum Beispiel in La Paz in Bolivien drei urbane Seilbahnen mit Kabinen für je zehn Personen. Die Seilbahnen verbinden die bolivianischen Großstädte La Paz und El Alto. Auf einer Meereshöhe von 3600 bis 4000 Metern erleichtern die Bahnen, die vom österreichischen Seilbahnspezialisten Doppelmayr gebaut wurden, den Pendlerverkehr zwischen den beiden Großstädten.

Bis zu 9000 Personen können pro Stunde und Richtung knapp elf Kilometer weit transportiert werden. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu fünf Metern pro Sekunde (18 km/h) und elf Stationen beträgt die Fahrzeit zwischen den beiden Städten nun etwa 15 Minuten, während die gleiche Strecke mit dem Auto – je nach Verkehrslage – bis zu einer Stunde

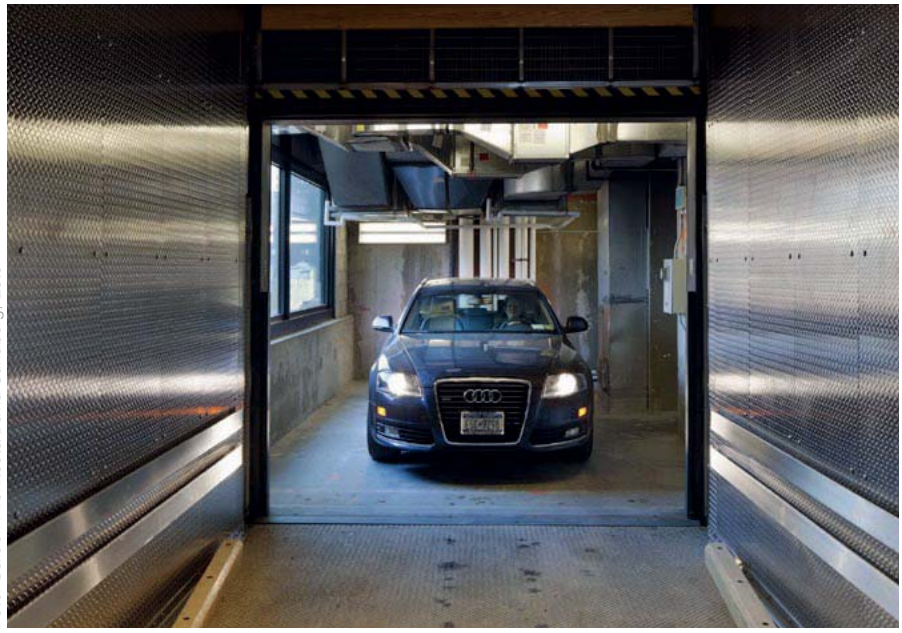
Foto: CLS-Cabletren-Bolivariano

Fotos: Doppelmayr

und mehr dauern kann. In La Paz hat sich die kuppelbare Gondelbahn bereits bewährt. Sie verbindet vor allem nicht nur Orte, auch das soziale Gefüge dürfte sich durch die neue Bahn wandeln, da nun „Arm und Reich“ beziehungsweise Slum und Arbeitsplatz einen großen Schritt näher gerückt sind. Auch in Kolumbiens Hauptstadt Bogotá setzt man auf eine Seilbahn, die in den nächsten zwei Jahren realisiert und als öffentliches Verkehrsmittel in das Verkehrsnetz integriert werden soll.

Umweltfreundlicher Individualverkehr

Fußgänger, Radfahrer, Mopeds, Pkws und Lkws, Bus, Zug und U-Bahn, Cable-Liner oder Stadtseilbahn – das Mobilitätsangebot in der Stadt bedient quasi jeden Bedarf. In puncto Individualverkehr gehen die Meinungen zwar auseinander, doch spätestens seit E-Mobility alltagstauglich geworden ist, dürfte auch für Umweltschützer zumindest das Argument Klimawandel in der Diskussion rund um die „Dreckschleudern“ auf der Straße gestorben sein. Das Smart-City-Projekt „iENERGY 2.0“ zum Beispiel spricht mit deutlichen Zahlen von einer erfolgreichen Umsetzung und Förderung von Elektromobilität: Innerhalb von fünf Jahren konnten auf den Straßen der Energieregion Weiz-Gleisdorf in der Steiermark satte 42.000 Kilometer elektrisch zurückgelegt werden. Das entspricht einer gesamten Weltumrundung.



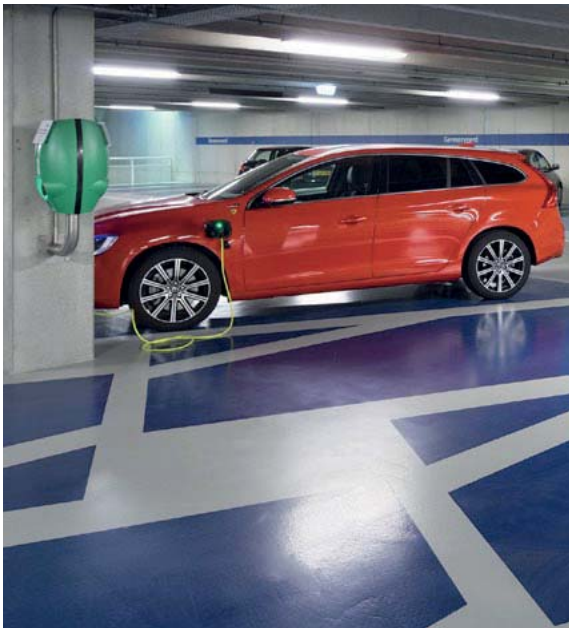


Foto: Selldorf Architects/David Sundberg, Esto

Hybrid- und E-Autos könnten dem Individualverkehr ein neues Image verleihen.

Auch das Land Niederösterreich fördert die – sofern mit Ökostrom betrieben – umweltschonende Technologie: Seit 1. Jänner 2016 gibt es zusätzlich zu den bereits vorhandenen Zuschüssen bei Ankauf von Elektrofahrzeugen auch einen Kostenzuschuss für die Anschaffung, Installation und Inbetriebnahme von Ladestationen für zu Hause, einen Kostenzuschuss für die Anschaffung und Installation stationärer Stromspeicher sowie Energiemanagementsysteme. Auch der Kauf von Tickets für öffentliche Verkehrsmittel wird unterstützt. Neu ist auch, dass ab 2016 bis zu zehn Fahrzeuge für Unternehmen, Gemeinden und Vereine gefördert werden. Zusätzlich wird diese Gruppe bei der Anschaffung von e-Car-Sharing-Equipment finanziell unterstützt.

E-Auto statt „Dreckschleuder“

So werden also vor allem Pendlerautos in naher Zukunft nicht gänzlich von der Straße verschwinden. Park-and-ride-Konzepte bieten bereits einen Kompromiss, sodass viele Autos zumindest am Stadtrand bleiben. Die Ausgaben für Pkw-Verkehr gehen – jedenfalls in Österreichs Bundeshauptstadt und trotz rasanter Fortschritte in der E-Mobility – zurück.

So wurden 2014 lediglich acht Prozent der Parkometerabgaben für Investitionen in Autogaragen verwendet, während der Rest vollständig für die Öffis beziehungsweise in den Radverkehr investiert wurde. 2010 waren es noch 38 Prozent.

Dass in Österreichs Bundeshauptstadt derzeit Individualverkehr weniger forciert wird, bestätigt auch Michael-Viktor Fischer, Geschäftsführer von SMATRICS. „Deshalb setzen wir beim Netzausbau im Stadtgebiet von Wien auf unsere verlässlichen Standortpartner, wie zum Beispiel REWE, McDonald's, APCOA oder OMV." Aktuell betreibt SMATRICS im Stadtgebiet von Wien und dem nahen Umland an 32 Ladestationen für E-Autos bereits 75 Ladepunkte, davon 35 Ladepunkte an

Foto Mitte: UNStudio, rechts: Woehr Slimparker

In Österreich steht derzeit zur Debatte, künftig die Errichtung von E-Ladestationen in Parkhäusern verpflichtend vorzuschreiben.

zwölf Standorten mit Highspeed. An den Highspeed-Säulen mit 43 kW kann ein Elektroauto, wie zum Beispiel ein Renault Zoe, in nur 20 Minuten nahezu vollgeladen werden.

Auch große Energieanbieter stellen sich langsam auf die neue Antriebstechnologie ein. „Elektromobilität wird Teil integrierter Energiedienstleistungen sein und muss daher bereits jetzt in die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle für diesen Sektor einbezogen werden", betont etwa Wolfgang Pell, Geschäftsführer von VERBUND-Solutions. Gerade Österreich sei infolge des hohen Anteils an Strom aus erneuerbaren Quellen, nämlich rund zwei Drittel, prädestiniert für E-Mobility, sagt Pell, und rechnet vor, dass sich dadurch der CO_2-Ausstoß im heimischen Pkw-Verkehr bis 2050 um 80 Prozent verringern ließe.

Garage en suite – Luxus oder Vernunft?

Eines haben E-Autos, Benziner und Dieselfahrzeuge gemeinsam: Sie alle benötigen Platz. Deshalb wird in Österreich die Errichtung von Stellplätzen gesetzlich geregelt. Die Rechtsgrundlage für die Stellplatzverpflichtung in der Bundeshauptstadt bildet das Wiener Garagengesetz. Hier wird definiert, dass bei Neu- und Zubauten sowie Änderung der Raumwidmung oder Raumteilung eine Stellplatzverpflichtung entsteht. Die Regelung der Stellplätze obliegt dem jeweiligen Bundesland. In einigen Bundesländern, wie etwa Vorarlberg, wird auch die Anzahl der zu errichtenden Fahrradabstellplätze vorgeschrieben.

Auch wenn die Stellplatzverpflichtung umstritten ist – schließlich verursacht der Bau Kosten, Garagen stehlen Platz und außerdem haben Pkws sowieso nichts in der Stadt zu suchen –, intelligent geplante Parkmöglichkeiten können auch zum Highlight werden. So scheint das Konzept „Urbanes Wohnen mit Auto" zurzeit en

Video: En-suite Sky Garage Singapore

Selldorf Architects/David Sundberg, Esto

vogue zu sein. Von Berlin über Düsseldorf, Karlsruhe bis Stuttgart schießen in Deutschland Car-Loft-Konzepte aus dem Boden. Viele sind noch in der Planung, einige schon im Bau. Auch in der Schweiz, in Miami, New York und Singapur verdienen Immobilienentwickler gutes Geld mit ihren Luxusapartments – Garage en suite inklusive. Das eigene Auto am Balkon parken erfüllt aber nicht nur repräsentative Zwecke. Dafür spricht auch ein praktischer Aspekt: Das schlafende Kind statt durch die dunkle Parkgarage über den Flur ins Bett tragen? Oder direkt vom Auto am Balkon ins Zimmer bringen? Statt mit verletztem Bein, schwerer Einkaufstasche oder schweren Knochen auf den Personenlift zu warten, einfach vom beheizten Pkw barrierefrei das Penthouse betreten? Die Garage en suite bietet Luxus mit Mehrwert.

Wo Stars ihre Limos parken

Ein derartiger Komfort hat natürlich seinen Preis. Ab rund acht Millionen US-Dollar kostet in den Singapurer Hamilton Scotts Sky Garages eine Wohnung – zwei Parkplätze inklusive. Für ein Penthouse werden etwa 25 Millionen Dollar fällig. Der Wagen fährt hier – nach Identifikation per Fingerabdruck – ohne seine Besitzer in die Höhe und wird hinter einer großen, vom Apartment einsehbaren Glasscheibe geparkt. Luxus und Prahlerei zählen auch in New York und Miami zu den Hauptmotiven für solche Investitionen. Zu den Käufern der 16 Apartments mit eigenem Stellpatz vor der Wohnungstür im 200 Eleventh Avenue im New Yorker Stadtteil Chelsea soll zum Beispiel Hollywoodstar Nicole Kidman zählen. An der Ostseite des von Selldorf Architects umgestalteten Gebäudes befindet sich ein Autoaufzug, der die Schmuckstücke seiner Bewohner direkt auf den Balkon liefert, der je nach Bedarf selbstverständlich mit E-Ladestationen ausgestattet sein kann.

Mobilitätsmix

Ergänzend oder als Gegenpol zum Auto wird dem Fahrrad in der Stadtplanung große Aufmerksamkeit geschenkt. Das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern in Wien will zum Beispiel mit vielfältigen Mobilitätsangeboten und kurzen Wegen punkten. Öffis, E-Bikes und attraktive Rad- und Fußwege sollen den Bewohnern ein bequemes und umweltfreundliches Vorankommen ermöglichen. Weltweit

Foto: Malte Jaeger/carloft

zum ersten Mal werden hier Lastenräder in ein Fahrrad-Verleihsystem integriert. Schon seit Sommer 2015 sind insgesamt 25 E-Bikes und 15 Acht-Gang-Räder im Einsatz, die an sechs Stationen in der Seestadt ausgeliehen werden können. Seit Herbst 2015 steht auch eine eigene Station mit insgesamt vier Lastenrädern zur Verfügung. Sie eignen sich nicht nur für den Transport von Einkäufen, auch Kinder können mitfahren. Damit setzen die Planer auf einen Mobilitätsmix aus öffentlichen Verkehrsmitteln und Carsharing sowie ausreichend Fuß- und Radfahrwegen.

Das Interesse am Lastenrad zum Ausborgen ist international groß. So kamen laut dem Betreiber Wien Work bereits Anfragen unter anderem aus Dänemark und Oregon. „Nicht nur die Lastenräder, auch der umweltfreundliche Zustellservice ‚Hallo Dienstmann' wird demnächst für noch mehr Komfort im Alltag der SeestädterInnen sorgen. Das ist ein weiterer Service, der perfekt in unser nachhaltiges Mobilitätskonzept passt", meinte Alexander Kopecek, Vorstand der Wien 3420 Aspern Development AG, bei Einführung der Lastenräder. Die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen von „Hallo Dienstmann" liefern seitdem mit umweltfreundlichen E-Bikes, ausgestattet mit Anhängern, den Einkauf bis vor die Wohnungstür ihrer Kunden. Dabei gehen die Seestädter zwar selbst in den Laden und suchen Lebensmittel & Co. aus, der gepackte – und bezahlte – Einkaufskorb bleibt aber im Geschäft und wird von den „Dienstmännern" zum vereinbarten Zeitpunkt gegen eine Gebühr zugestellt. Auch die Aktion „Einkaufstrolleys für alle Seestadt-Haushalte" zur Förderung der Einkäufe zu Fuß war laut Kopecek ein Renner. Ergänzend sorgt ein Carsharingsystem für individuelle Mobilität in und um die Seestadt Aspern. Um die nachhaltigen Mobilitätsmaßnahmen in der Seestadt realisieren zu können, wurde ein Mobilitätsfonds ins Leben gerufen. 2014 wurde das gesamtheitliche Verkehrskonzept des neuen Stadtquartiers mit dem VCÖ-Mobilitätspreis in der Kategorie Wohnen ausgezeichnet.

Unterschätzte Alternative

Seit Kurzem kann Österreich auch einen Masterplan für das Zu-Fuß-Gehen aufweisen: So haben das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) bei der internationalen Fußgänger-Konferenz Walk21 in Wien erstmals ihren „Masterplan Gehen" vorgestellt. Der Masterplan ist eine nationale Strategie zur Förderung der Fußgänger in Österreich mit dem Ziel, den Stellenwert des Fußgängerverkehrs zu erhöhen und die Bedürfnisse von Fußgängern in Planungen von Bund, Ländern, Städten und Gemeinden stärker zu berücksichtigen. Der Plan beinhaltet insgesamt zehn Handlungsfelder, wie zum Beispiel verstärktes Mobilitätsmanagement, fußgängerfreundliche Verkehrs- und Infrastrukturplanung oder eine optimierte Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das BMLFUW wird den Masterplan mit einer Koordinationsplattform für Bund, Länder und Gemeinden unter-

Foto: Stephan Doleschal

Foto: Woehr/OWG_CYCLE

stützen. Außerdem wird im „klimaaktiv mobil"-Förderprogramm 2016 ein Schwerpunkt Fußgängerverkehr starten. „Gehen ist eine unterschätzte, klimafreundliche und gesunde Alternative der Fortbewegung – vor allem für die vielen kurzen Wege in unseren Städten. Immerhin verursacht der Verkehr in Österreich ein Drittel der CO_2-Emissionen, rund 20 Prozent der Autofahrten sind kürzer als zwei Kilometer. Daher sollte der Fußverkehr in unseren Gemeinden verstärkt gefördert werden", betonte etwa Bundesminister Andrä Rupprechter bei der Vorstellung des Masterplans.

Dass Fußgänger gerade im Stadtverkehr eine entscheidende Rolle spielen, beweist zum Beispiel auch die chinesische Millionenstadt Chongqing, wo vor Kurzem an bestimmten Gehwegen eine extra Spur für Handynutzer eingeführt wurde. Auf der markierten Strecke können Handynutzer unbehelligt ihrem Informationsbedürfnis frönen, die andere ist für Menschen reserviert, die ihre Augen lieber auf ihre Umgebung richten und – in den meisten Fällen – zügiger vorankommen.

Urbanes Miteinander

Ein weiteres Konzept der Stadtplanung lautet „Begegnungszone". Dabei geht es darum, dass sich jegliche Verkehrsteilnehmer möglichst rücksichtsvoll mit- und nebeneinander bewegen. In Wien wurde zum Beispiel im vergangenen Jahr eine der größten Einkaufsstraßen der Stadt, die seit fast 190 Jahren Treffpunkt, Einkaufsmeile, Lebens- und Arbeitsraum ist, die Mariahilfer Straße, zur Pkw-freien, beziehungsweise -beruhigten Zone erklärt. Zu Beginn der Planungen blieb heftiger Protest von verschiedenen Seiten nicht aus: Anrainer, Unternehmer, Lieferanten – viele waren skeptisch. Doch: Eine Evaluierung der Verkehrsberuhigung und des Umbaus der Inneren Mariahilfer Straße,

durchgeführt von SORA im August 2015, rechtzeitig zur Feier der fertigen „MaHü-Neu“, zeigt eine durchaus positive Stimmung. So votierten bei der entscheidenden Bürgerumfrage im März 2014, vor Beginn der Umbaumaßnahmen, knapp 53 Prozent der Befragten für die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße. Laut Umfrage 2015 nach Fertigstellung, würden 71 Prozent der Anrainer für das Projekt entscheiden, also um 18 Prozentpunkte mehr als im Jahr zuvor.

Die Gestaltung kommt ebenso gut an: Das Gesamterscheinungsbild beurteilten 85 Prozent der Besucher sehr oder ziemlich gut, vor allem das Platzangebot für Fußgänger (92 %) und die Aufenthaltsqualität allgemein (78 %) schnitten in der SORA-Umfrage positiv ab. Aber auch in den betroffenen Unternehmen scheint man zumindest im Nachhinein gelassen zu reagieren: Die Mehrheit der Befragten, die im sechsten oder siebten Bezirk, also direkt an oder rund um die Einkaufsmeile arbeiten, sehen langfristig keine Auswirkungen der Neugestaltung auf ihren Betrieb (46 %); überwiegend positive Auswirkungen (38 %) wurden viermal so häufig genannt wie überwiegend negative (9 %). Alles in allem scheint also ein Miteinander nicht nur möglich, sondern auch vernünftig.

Umfrage zur „MaHü Neu“ – Methodik
Die Befragung von SORA erfolgte im August 2015. Es wurden 451 zufällig ausgewählte Personen in Neubau und Mariahilf sowie 666 Personen in den anderen Bezirken befragt (österreichische Staats- und EU-Bürger). Dieses Design erlaubt, Aussagen sowohl für die bei der BürgerInnen-Umfrage 2014 „Wahlberechtigen“ als auch für die gesamte Wiener Gesamtbevölkerung zu treffen.

Foto: Christian Fürthner