



Mobilitätsfaktoren Wohnen und Siedlungsentwicklung

Acht von zehn Wegen beginnen oder enden zu Hause. Die Wohnungs- und Siedlungspolitik ist damit ein wichtiger Hebel zum Erreichen der Klimaziele im Verkehr. Gemeinden haben es in der Hand, durch raumplanerische Vorgaben und neue Wohnformen den Verkehr zu reduzieren.

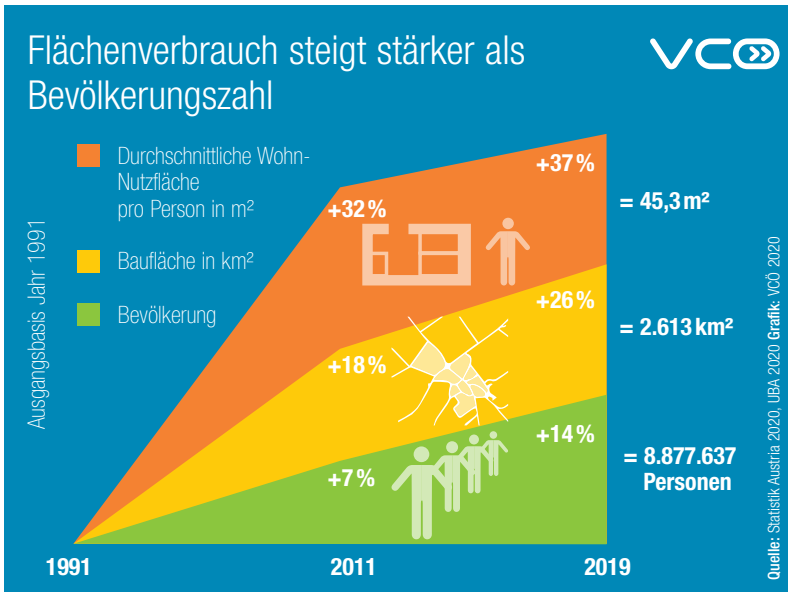
Dem Wohnstandort kommt eine wichtige Rolle bei der Förderung von klimaverträglicher Mobilität zu, da rund 80 Prozent der Wege zu Hause beginnen oder enden. Nur knapp die Hälfte der Bevölkerung Österreichs lebt an gut mit Öffentlichem Verkehr versorgten Wohnstandorten.

Grundsätzlich gilt, je zentraler der Wohnstandort, umso geringer der Motorisierungsgrad. In dünn besiedelten Bezirken wie beispielsweise Waidhofen an der Thaya, Güssing oder in der Südoststeiermark liegt der Motorisierungsgrad zum Beispiel bei über 700 Pkw pro 1.000 Personen gegenüber 566 Pkw im Durchschnitt Österreichs.

Hohe Siedlungsdichte führt zu weniger Pkw

Massiv gestiegen ist auch die Anzahl der Zweit- und Drittautos der Haushalte in Österreich von rund 706.000 im Jahr 2000 auf rund 1,6 Millionen im Jahr 2018. Die Siedlungsdichte, die Nutzungsdurchmischung, das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im Wohnumfeld sowie Restriktionen bei der Nutzung des Pkw spielen neben persönlichen Einstellungen und Gewohnheiten für die Verkehrsmittelwahl eine wesentliche Rolle.

Je dichter besiedelt ein Raum ist, desto effektiver können öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt werden.



Die Wohnflächen sind in den vergangenen 30 Jahren um über ein Drittel größer geworden, die Bauflächen sind fast doppelt so stark gestiegen wie die Bevölkerungszahl.

Der Landbus Bregenzewald in Vorarlberg etwa zeigt, wie in ländlichen Regionen ein gutes öffentliches Verkehrsangebot umgesetzt werden kann. Neben den Intervallen des Öffentlichen Verkehrs sind auch Zugangswege vom Wohnstandort zu Bahnhöfen und Haltestellen relevant.

Vier Übersiedlungen in einem Leben

Menschen in Österreich übersiedeln durchschnittlich vier Mal in ihrem Leben. Bei jedem Umzug werden Mobilitätsroutinen aufgebrochen. Zum Zeitpunkt des Wohnungswechsels sind Personen besonders empfänglich für Neues. Wo Menschen wohnen und vor allem wie sie wohnen, beeinflusst das tägliche Mobilitätsverhalten. Die Aus-

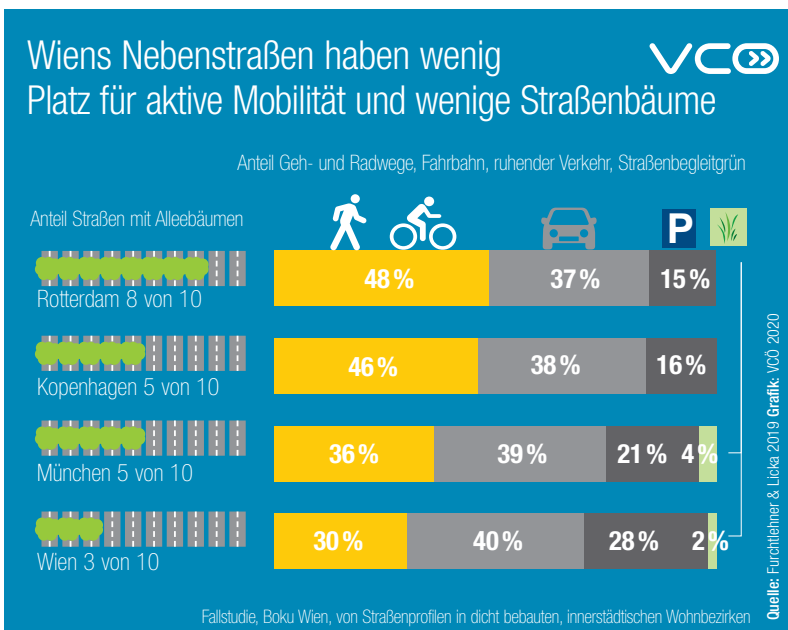
In Kopenhagen und Rotterdam sind fast 50 Prozent des Straßenprofils in dicht bebauten Wohnvierteln aktiver Mobilität vorbehalten, in Wien nur 30 Prozent.

stattung am Wohnort mit Mobilitätsangeboten ist dabei ein Faktor für Verhaltensänderungen. Die Umfeldqualität ist für das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung wesentlich. Dafür sind generell übergeordnete Planungsinstrumente, wie Bebauungspläne oder Flächenwidmungen, in welchen Stellplatzverpflichtungen und Ausgleichsabgaben festgelegt sind und die auf kommunaler Ebene umgesetzt werden, verantwortlich.

Zersiedelung verursacht hohe Kosten

Je nach Wohnstandort fallen unterschiedliche Kosten für die Nutzenden aber auch für die Allgemeinheit an. Einen Teil der Fahrtkosten wie Tickets für Bus und Bahn im Öffentlichen Verkehr oder Fahrzeugkauf und Fahrzeugbetrieb zahlen die Nutzenden, der Rest wird durch die Öffentliche Hand beigesteuert. Die Bereitstellung und die Instandhaltung der Infrastruktur im Allgemeinen, Unfallfolgekosten und Umweltkosten werden in die privaten Kosten nicht eingerechnet, sondern fallen bei der Bevölkerung insgesamt und der Öffentlichen Hand als Kosten an. Die Infrastrukturkosten – neben Straßen auch Leitungen und Wasseranschlüsse – sind bei weniger dichten Siedlungsformen im Schnitt besonders hoch.

Da in den meisten Gemeinden Österreichs bei der Siedlungserweiterung immer noch Außen- vor Innenentwicklung praktiziert wird, steigen der Bodenverbrauch und Nutzung des Pkw weiterhin an. Zersiedelung bedeutet nicht nur einen verschwenderischen Zugriff auf den Boden, sondern fördert auch die Abhängigkeit vom Auto. Da die Infrastrukturkosten mit der Bebauungsdichte sinken, können Innenentwicklung und Nachverdichtungsmaßnahmen ein gutes Mittel sein, Flächen effizienter zu nutzen. Reihenhäuser und Geschoßwohnbauten bedeuten im Gegensatz zum Einfamilienhaus geringere Infrastrukturkosten für Gemeinden und damit mehr Spielräume für andere Maßnahmen, die der Allgemeinheit dienen. Zielgerichtete Maßnahmen eines Mobilitätsmanagements und ergänzende Angebote wie Car- oder Bikesharing für mehrgeschoßige Wohnbauten helfen, die Abhängigkeit vom Pkw zu reduzieren.



Hohe private Kosten für Mobilität

Nicht nur Gemeinden tragen hohe Mobilitäts- und Infrastrukturkosten. Die Bevölkerung Öster-

reichs gibt etwa 14 Prozent ihres Haushaltseinkommens für Mobilität aus. Damit liegen diese Ausgaben nach dem Wohnen mit 23 Prozent des Haushaltseinkommens an zweiter Stelle. Die Ausgaben sind dabei ganz wesentlich durch den Pkw-Besitz geprägt. Es gibt auch einen räumlichen Zusammenhang von Mobilitätsausgaben und Gemeindegröße sowie Wohnstandort. So sind die Unterschiede zwischen unterschiedlichen sozio-ökonomischen Gruppen und Regionen groß. Auto-Haushalte mit geringerem Einkommen haben prozentuell deutlich höhere Ausgaben für Mobilität. Die Steuerung der Siedlungsentwicklung in der Nähe von gut ausgebauten Infrastrukturen für den Öffentlichen Verkehr und Radverkehr ist daher die Grundlage für leistbare Mobilität.

Einzugsbereich des Öffentlichen Verkehrs mit dem Fahrrad ausweiten

Bei der Verkehrsmittelwahl spielt die Erreichbarkeit der Haltestellen eine entscheidende Rolle. In der Regel gelten rund 500 Meter für die fußläufige Entfernung als noch akzeptabel. Zur Ausweitung dieser Akzeptanzgrenze können Fahrräder sowie E-Fahrräder eine große Rolle spielen. Allerdings bedingt dies gesicherte Abstellmöglichkeiten möglichst mit Ladestationen bei den Haltestellen. Generell ist das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel ein wesentlicher Hoff-

nungsträger auch für periphere Regionen. Auch E-Fahrräder sind für kurze Strecken eine gute Alternative zum Pkw. Neben bewusstseinsbildenden Maßnahmen ist der umfassende Ausbau der Infrastruktur von zentraler Bedeutung. Derzeit fehlen häufig gute Wegenetze und Radwege außerorts entlang von Hauptverkehrsachsen. Wichtig ist zudem, dass Hauptstraßen für Radfahrende einfach und sicher gequert werden können, Radwege gut beschildert sind und es eine Beleuchtung gibt.

E-Ladeinfrastruktur im Wohnbau ausbauen

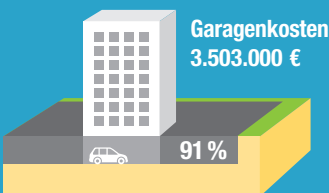
Ausreichende Ladeinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung für die flächendeckende Verbreitung von E-Fahrzeugen. Bei der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur handelt es sich um ein typisches „Henne-Ei-Problem“: Eine wachsende Anzahl an E-Fahrzeugen setzt ausreichend Ladepunkte voraus, umgekehrt muss der Ausbau von Infrastruktur durch eine ausreichend große Anzahl an E-Fahrzeugen gerechtfertigt sein. Selbst vorsichtige Prognosen gehen von einem Anteil von elf Prozent rein elektrischen Pkw in Österreich im Jahr 2030 aus. Daraus resultiert ein Bedarf von knapp 858.000 Ladepunkten in Österreich, wovon 71 Prozent privat zu errichtende Ladestellen sind, viele davon an Pkw-Abstellplätzen im großvolumigen Wohnbau.

Stellplatzverpflichtung macht Wohnbau teuer und versiegelt Fläche



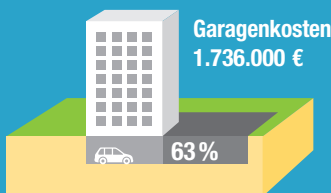
Gemäß Stellplatzverordnung

113 Pkw-Abstellplätze
Garagenfläche 3.375 m²



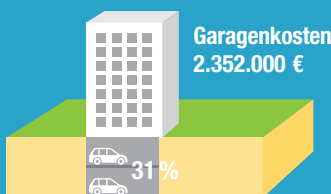
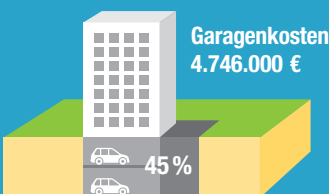
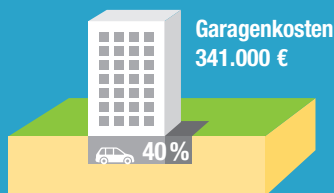
Reduktion Stellplätze 50 %

56 Pkw-Abstellplätze
Garagenfläche 1.680 m²



Reduktion Stellplätze 90 %

11 Pkw-Abstellplätze
Garagenfläche 330 m²



Wohnungsneubau:

- 173 Wohnungen
- Grundstück 6.000 m²
- oberirdisch versiegelte Fläche 2.143 m² (36 Prozent)

■ Versiegelung unterirdisch
in Prozent der Grundstücksfläche

Die Pkw-Stellplatzverpflichtung treibt die Kosten in die Höhe und macht das Wohnen teurer. Zusätzlich führt eine hohe Anzahl an Tiefgaragenplätzen zu starker unterirdischer Versiegelung.

Mobilitätswende im Wohnbau fördern

Private Haushalte und Verkehr sind für mehr als die Hälfte des Energiebedarfs in Österreich verantwortlich. Die Verkehrsinfrastruktur beanspruchte im Jahr 2019 österreichweit 2.075 Quadratkilometer Fläche. Zukünftig müssen ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, eine Reduktion des Flächenverbrauchs und die Schaffung von multimodalen Mobilitätsknoten im Vordergrund stehen. Durch eine effizientere Flächennutzung im Wohnbau ergeben sich neue Spielräume.

Veraltete Regulierungen fördern Pkw-Besitz

Die Baugesetze und Pkw-Stellplatzverordnungen in den Bundesländern und Gemeinden sind unterschiedlich formuliert, schreiben aber alle eine Mindestzahl an Pkw-Abstellplätzen vor. Wer einen leichten Zugang zu einem Pkw-Abstellplatz

hat, nutzt auch häufiger ein Auto. In Landesverfassungen, Raumordnungsgesetzen oder Bauordnungen sowie in Klima- und Energiestrategien finden sich zahlreiche Nachhaltigkeitsziele. Die Umsetzung auf lokaler Ebene wird jedoch nicht kontrolliert und die rechtlich verbindlichen Vorgaben zur Errichtung von Pkw-Abstellplätzen in den Bauordnungen stehen oft im Widerspruch dazu. Auch in den Wohnbauförderungen der Bundesländer sind Raumplanungs- und Mobilitätsziele nach wie vor selten verankert, obwohl Förderrichtlinien ein wichtiger Hebel für klimaverträglicheren Wohnbau sein können. Die Einführung einer verpflichtenden Mobilitätsgarantie mittels Sharing-Angeboten, Anbindung an den Öffentlichen Verkehr und guter Infrastruktur für aktive Mobilität sollte künftig zum Kriterium jeder Wohnbauförderung werden.

Quelle: VCÖ, „Mobilitätsfaktoren Wohnen und Siedlungsentwicklung“, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2020



Kostenloser Download der VCÖ-Publikation „Mobilitätsfaktoren Wohnen und Siedlungsentwicklung“ unter www.vcoe.at. Gedruckte Version um 30 Euro erhältlich beim VCÖ
E: vcoe@vcoe.at

VCÖ-Empfehlungen

Mobilitätskonzepte im Wohnbau zum Standard machen

- Dem Wohnen kommt eine besondere Rolle bei der Mobilitätswende zu, da acht von zehn Alltagswegen zu Hause beginnen oder enden.
- Bedingungen für Wohnbauförderung an die Verfügbarkeit klimaverträglicher Mobilitätsangebote knüpfen.
- Eine Mobilitätsgarantie im Wohnbau rechtlich definieren und vorschreiben, die ein Mindestmaß an multimodalen Mobilitätsangeboten statt der Pkw-Stellplatzpflicht schafft.
- Sanierung von Wohnanlagen stärker fördern und Umnutzung von Pkw-Abstellplätzen zu Freiflächen und Fahrrad-Abstellanlagen sowie Ausbau von E-Ladeinfrastruktur und Sharing-Angeboten vorantreiben.
- „Right to Plug“ schnell umsetzen. Der Abbau technischer und rechtlicher Barrieren bei der Bereitstellung von Ladestellen für Elektro-Fahrzeuge ist vor allem bei Wohnhausanlagen notwendig.



Michael Schwendinger, VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Die Pkw-Stellplatzpflicht ist nicht mehr zeitgemäß. Was es braucht, ist eine Mobilitätsgarantie für Bewohnerinnen und Bewohner, die mit einem vielfältigen Angebot, von E-Carsharing, Bikesharing, guter Anbindung an Öffentlichen Verkehr und Radwegenetz sowie kurzen Wegen zu Versorgungseinrichtungen sichergestellt werden kann.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!

Spenden-Konto:
Erste Bank. IBAN:
AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAAATWWXXX

