SIR
SALZBURGER INSTITUT FÜR RAUMORDNUNG & WOHNEN

Wohnbau-Symposium 2022

Zusammenfassung und Ergebnisse



Wohnen und Mobilität



Beim Symposium wurden der Status Quo des Wohnbaus hinterfragt sowie neue Entwicklungen aufgezeigt und diskutiert. Dieses Jahr stand der Einfluss des Wohnbaus auf den Verkehr im Fokus. Auch in Salzburg sind solche Leuchttürme entstanden, wo durch kluge Planung eine optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr gelungen ist. In solchen Siedlungen kann ein geringer Stellplatzschlüssel für Autos umgesetzt werden, da Fortbewegung auch abseits des motorisierten Individualverkehrs gut gelingt. Diese Beispiele vorbildlicher Umsetzung von innovativen Mobilitätskonzepten in geförderten Wohnquartieren wurden mehrfach ausgezeichnet und international vorgestellt. Das Wohnbausymposium hat sich wieder durch spannende Diskussionen mit unterschiedlichen Perspektiven ausgezeichnet!

Andrea Klambauer
Landesrätin

INHALT

Einleitende Worte 3

Mobilität der Zukunft: Harald Frey 4
Zahlen, Daten & Fakten: Lina Mooshammer 6

MOBILITÄTSLÖSUNGEN IM STÄDTISCHEN RAUM
Mobilitätsverträge in der Stadt Graz: Barbara Urban & Eva Maria Schalk 8
Hausprojekt „Bikes and Rails" Wien: Manuel Hanke 10

MOBILITÄTSLÖSUNGEN IM LÄNDLICHEN RAUM
Leistbarkeit & Kosten der Mobilität: Inge Strassl 12
Erfahrungen mit stellplatzreduzierten Siedlungen: Silvia Lenz 14
Innovative Mobilitätslösungen aus der Bewohner:innenperspektive: Rosemarie Fuchshofer 18

MOBILITÄTSLÖSUNGEN IN DER UMSETZUNG
Wohnen ohne Auto – Baugemeinschaft Team³: Gernot Vallentin 20

Wohnbauexkursion nach München 2022 – Rückblick 22

Kurzstatements 27

IMPRESSUM:
Nachlese zum Wohnbausymposium „Wohnen und Mobilität" vom 6. Oktober 2022.
HERAUSGEBER: SIR – Salzburger Institut für Raumordnung und Wohnen GmbH
mit Wirtschaftskammer Salzburg, Initiative Architektur, Ziviltechnikerkammer Salzburg, Salzburger Gemeindeverband
Die Verfasser sind jeweils für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich.
REDAKTIONELLE BEARBEITUNG: Ursula Empl, Bernhard Gugg, Daniela Katschthaler-Jahrmann, Inge Strassl (SIR)
LAYOUT: Graphik-Design Ingrid Imser DRUCK: druck.at

Februar 2023





Bilder: © SIR

Wohnbausymposium Salzburg 2022

WOHNEN UND MOBILITÄT

Das Salzburger Wohnbausymposium fand im Oktober 2022 im großen Saal des WIFI in Salzburg statt. Thema dieses Jahres war „Wohnen und Mobilität".

- Wie kann der Wohnbau die Mobilitätswende unterstützen?
- Welche Probleme, Lösungen und Beispiele gibt es?
- Wie kann Mobilität im städtischen & ländlichen Raum aussehen?

Das diesjährige Wohnbausymposium konnte wieder im gewohnten Format aus live Impulsen und Diskussionen stattfinden. Partner der Veranstaltung waren die Wirtschaftskammer Salzburg, die Initiative Architektur, die Ziviltechnikerkammer Salzburg und der Salzburger Gemeindeverband.
Inhaltlich präsentierten Fachleute und Experten aus verschiedenen Bereichen Vorträge zu Mobilität der Zukunft, sowie Mobilitätslösungen im städtischen und ländlichen Raum mit konkreten und umgesetzten Beispielen. Als Auftakt wurden dem Publikum Fragen bzgl. Mobilität gestellt und mittels Mentimeter ausgewertet.
Im Anschluss wurde das Thema noch mit Vertretern der Politik und Expert:innen aus dem Bereich Verkehrsplanung, Bauverwaltung, Bauträger und Architektur am Podium diskutiert.
Die Beiträge in dieser Nachlese wurden von den Vortragenden und dem Redaktionsteam im SIR verfasst. Die Durchführung der Veranstaltung wäre ohne Hilfe von Birgit Danninger, Sarah Weber und Ursula Empl nicht in dieser Qualität gelungen. Durch das Programm führten Harald Frey und Inge Strassl. Harald Frey moderierte die anschließende Podiumsdiskussion mit der Wohnbaulandesrätin und Experten.

Das Redaktionsteam
Ursula Empl, Bernhard Gugg, Daniela Katschthaler-Jahrmann, Inge Strassl



MOBILITÄT DER ZUKUNFT





VORTRAG:
Harald Frey (Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften)

ZUSAMMENFASSUNG:
Daniela Katschthaler-Jahrmann (SIR)

Der Fokus der Verkehrsplanung richtet sich auf den Fließverkehr, dessen Probleme im Stau ersichtlich werden. Der Stau ist jedoch nur das Symptom dieser Probleme und kann schwer langfristig gelöst werden, denn die Ursache liegt woanders.
Die Mobilität ist Ausdruck und Ergebnis eines Mangels an einem Ort.



Enormer Bodenverbrauch für KFZ-Stellplätze



Mit dem Fahrrad bequem bis zur Wohnungstür, kann motivieren das Auto stehen zu lassen.





Hochwertige Freiräume als Naherholungsraum und sozialer Begegnungsraum

Hintergründe und Entwicklung
Früher fand das Leben vermehrt im öffentlichem Raum statt. Das längerfristige Abstellen von Fahrzeugen auf der Straße ist historisch gesehen nicht üblich. Heute ist der Nutzungsdruck auf Flächen enorm gestiegen. Vor allem durch den ruhenden Verkehr entsteht eine Enge im öffentlichen Raum. Die Qualitäten im öffentlichen Raum spiegeln sich in der Anzahl der sozialen Beziehungen wider. Je höher das Verkehrsaufkommen vor dem Wohnumfeld ist, desto mehr beschränkt sich dieses.

Voraussetzung für eine Mobilitätsvielfalt
Die Verkehrsmittelwahl wird durch gewisse Voraussetzungen am Ausgangs- und Zielort bestimmt. Der Schlüssel für die Beeinflussung liegt in der Stellplatzorganisation und Bauordnung. Kurze Wege haben eine höhere Akzeptanz für neue Mobilität, als längere Wege. Ebenso bestimmt die Umgebung der öffentlichen Haltstelle die „Nutzbarkeit". Ist das Umfeld attraktiv und autofrei oder handelt es sich um eine autoorientierte Umgebung.

Siedlungs- und Wohnstrukturen bestimmen maßgeblich unser Mobilitätsverhalten. Daher ist es sinnvoll KFZ-Abstellplätze von Wohnungen zu entkoppeln. Eine mögliche Maßnahme dafür, können zentrale KFZ-Abstellmöglichkeiten sein, sogenannte Quartiersgaragen.

Die Entfernung zum Parkplatz beeinflusst die Verkehrsmittelwahl und kann zu einer Mobilitätsänderung führen.

Bilder: © SIR

Bilder: © SIR

Werden KFZ-Stellplätze von den Wohnungen baulich, finanziell und organisatorisch getrennt, ergeben sich niedrigere Infrastrukturkosten im Neubau und Chancen der Mobilitätsänderungen.

Grundprinzipien der Flexibilisierung der KFZ-Stellplatznachfrage:

- Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz → klare Trennung der Kosten
- Stellplätze nicht als Eigentum definieren
- Betrachtung der Stellplätze als kostendeckende Mieten
- Abkehr von „zugeteilten" Stellplätzen

Durch definierte Baufelder eigens für Mobilität, vereint mit ruhendem Verkehr, können hochwertige Freiräume entstehen, die einen Naherholungs- und sozialen Begegnungsraum ermöglichen. Mobilitätsvielfalt braucht ein Potpourri an attraktiven Angeboten. Es benötigt neben einer Stellplatzreduktion, vor allem attraktive Angebote im Radverkehr, öffentlichen Verkehr und Sharing Angebote. In verschiedenen Städten gibt es unterschiedliche Auseinandersetzungen mit dem Thema Mobilität. Der aktuelle Stand in der Stadt Salzburg ist der sogenannte Maßnahmenkatalog Mobility Points.

Auch eine Abhängigkeit der Höhe des Stellplatzschlüssels zur Erschließungsqualität an den ÖV, wie am Beispiel St. Pölten, führt zu einer Stellplatzreduktion.
In der Schweiz werden solche Reduktionspläne seit langem umgesetzt. Bei gut erschlossenen Bauplätzen müssen dort Stellplatzobergrenzen definiert werden.
Einen weiteren Lösungsansatz bieten die sogenannten Superblocks in Barcelona oder das „Supergrätzel" in Wien Favoriten. Sie definieren sich durch verkehrsberuhigte bis autofreie Zonen im Raster von ca. 400 m. In diesen Zonen sind die Straßen überwiegend dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Mittels temporären Maßnahmen wird eine Attraktivierung der Plätze erzielt.
Für die Zukunft ist es wichtig die Stadt zeitgemäß weiterzubauen und eine Mobilitätsvielfalt zu ermöglichen.
Die Verleitung das bequemste Mobilitätsmittel zu nehmen ist sehr groß, und dieses sollte in Zukunft der Öffentliche Verkehr und das Rad sein! ■

In Österreich ist besonders der Verkehr weit von den Klimazielen entfernt. Trotz pandemiebedingtem Rückgang der Gesamtemissionen war der Verkehrssektor, was den Ausstoß von CO_2 betrifft, auf einem höheren Niveau als 1990, wodurch Erfolge in anderen Bereichen, etwa im Gebäudesektor, relativiert oder gar zunichtegemacht werden. Dabei werden in die Klimabilanz gar nicht alle Treibhausgas-Emissionen aufgenommen, die indirekt vom Verkehr erzeugt werden, etwa durch den Straßenbau oder durch die Fahrzeugherstellung. Rechnet man alle Verkehrsflächen in Österreich zusammen, ergibt das eine Fläche doppelt so groß wie Vorarlberg. Aber was hat das Wohnen mit den Problemen im Verkehr zu tun?

WOHNEN UND MOBILITÄT IN ZAHLEN

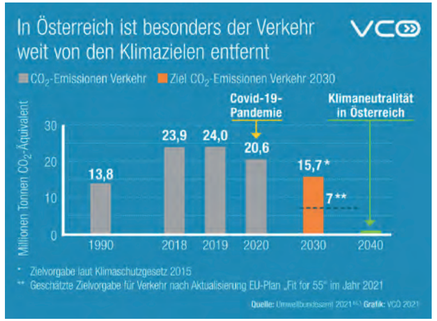




VORTRAG:
Lina Mosshammer (VCÖ – Mobilität mit Zukunft)

ZUSAMMENFASSUNG:
Bernhard Gugg (SIR)

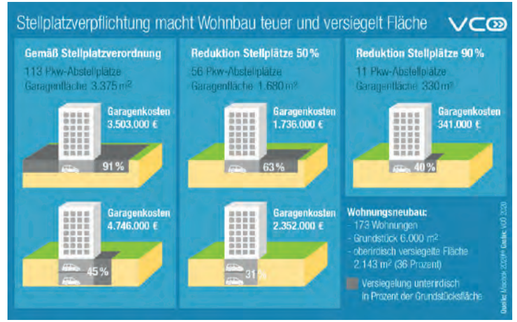
Wie hängen Verkehr und Wohnbau zusammen?
Am jährlichen Bodenverbrauch in Österreich lässt sich bereits erkennen, dass Österreich ein zersiedeltes Land ist. Im Jahr 2019 betrug der jährliche Bodenverbrauch für Bauflächen 26,1 km², Jener von Straßen 5,2 km². Bis 2030 sollen diese auf den Zielwert von 5,3 km² (Baufläche) und 1,1 km² (Straße) sinken. Beide Teilsegmente der Versiegelung korrelieren stark, je mehr Zersiedelung desto mehr Erschließungsnotwendigkeit durch Straßen. Zudem führt Zersiedelung dazu, dass mehr Kilometer für Alltagswege zurückgelegt werden müssen. Da die meisten von diesen Wegen zu Hause beginnen oder enden, wird mehr Verkehr erzeugt.
Eine geringere Nutzung des Autoverkehrs in kompakter geplanten Dauersiedlungsgebieten lässt sich durch den Motorisierungsgrad belegen. Dieser beträgt in Gebieten mit unter 250 Einwohner:innen pro m² über 650 Pkw pro 1000 Personen. Bei Siedlungsräumen mit über 2000 Einwohner:innen dagegen weniger als 500 Pkw pro 1000 Personen. Auch der öffentliche Nahverkehr hat bessere Bedingungen in kompakten Gebieten. Bei suboptimaler Raumplanung mit Widmungen außerhalb der genannten ÖPNV-Güteklassen hat der öffentliche Nahverkehr kaum Chancen.



Aktive Mobilität am Wohnort fördern, aber wie?
Der Begriff Verkehr umfasst nicht die vielfältigen Wechselwirkungen der Mobilität, die am Wohnort ausgehen, oder am Wohnort stattfinden. In den letzten Jahren wurde der Mobilitätsbegriff, der nicht nur Verkehrsplanung miteinbezieht, immer öfter auch im Wohnbau verwendet, etwa bei der Installation von Mobilitätspunkten oder bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten für Siedlungen und Quartiere. Folgende Aspekte gehören u.a. dazu:

- Hochwertige (überdachte) Fahrradabstell-Infrastruktur ist näher als der nächste Stellplatz für Autos, etwa durch den Bau von Fahrrad- statt Autogaragen
- Re-Organisation des ruhenden Verkehrs, also der öffentlichen und privaten Stellflächen, etwa durch Reduktion und Verschieben an Siedlungsränder
- Option mit dem Fahrrad leicht bis zur Wohnungstür zu gelangen, zum Be- und Entladen
- (Öffentliche) Sharing-Angebote direkt vor der Haustüre, etwa E-Lastenräder

Wichtig ist die Einbettung der Mobilitätsplanung am Wohnstandort in übergeordnete Planungen. Das beginnt auf Quartiersebene, wo z.B. übergreifende Quartiersgaragen errichtet werden können, damit Freiräume in den Siedlungsbereichen frei bleiben können. Auf Stadtteilebene werden immer öfter „Superblocks" oder „Supergrätzel" geplant und umgesetzt. Dabei werden bestehende Straßen umorganisiert, und der Autoverkehr bzw. ein Großteil der Stellplätze an den Rand eines definierten Gebietes gelegt. Nur Lieferverkehr, soziale Dienste und mobilitätseingeschränkte Personen sowie Notdienste können zufahren. Die Vorteile liegen auf der Hand. Durch die Einführung von Superblocks in Barcelona konnte in diesen Gebieten der Flächenanteil zum Gehen um 80% gesteigert werden. Von einem verkehrsberuhigten Umfeld profitieren vor allem Kinder, die dadurch viel selbstständiger aufwachsen. Die durchschnittliche Anzahl von Freundinnen und Freunde steigt von 2,4 auf 8,8 und die Wege von Kindern ohne Begleitung von 30% auf 70%.





BEISPIEL: **HYGGE WOHNEN (Wels)**
- *Mit dem Fahrrad bis zur Wohnungstür*
- *Breite Gänge und Lifte*
- *E-Bikes und E-Lastenräder zum Ausleihen*
- *Öffentliches Car-Sharing vor der Tür*

© Josef Fischer
https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/

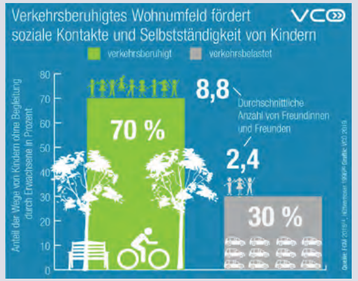


BEISPIEL: **MO.Point Mobility Hubs Mobilitätshubs direkt vor der Haustüre**
- *E-Bikes, E-Lastenräder, E-Autos zum Ausleihen*
- *Ergänzende Services wie z.B.: Lieferboxen*
- *Kombination mit öffentlichen Mobilitätshubs möglich*

© MO.Point Mobilitätsservices GmbH
https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/

Abbildung: © VCÖ

Abbildungen: © VCÖ



Dem Wohnstandort kommt eine besondere Rolle bei klimaverträglicher Mobilität zu, da acht von zehn Alltagswegen zu Hause beginnen oder enden.

- **Ortskerne stärken, Zersiedelung stoppen:** Nachverdichtung, bestehende Grundstücks- und Gebäudereserven nutzen
- **Wohnbauförderung reformieren:** Aufnahme von Mobilitätskriterien in Wohnbauförderung. Anreize für kompaktes Bauen und für das Bauen nahe öffentlicher Verkehrsinfrastrukturen setzen.
- **Statt der Pkw-Stellplatzverpflichtung eine Mobilitätsgarantie verankern:** Gebäude, die heute errichtet werden, werden viele Jahrzehnte genutzt. Die Verpflichtung, Pkw-Stellplätze zu errichten, steht im Widerspruch zum Ziel der Klimaneutralität und ist nicht mehr zeitgemäß.
- **Mobilität neu denken:** Innovative und flexible Angebote von Car-Sharing bis Lastenrad-Sharing können bei der Umsetzung von Angeboten im Alltag unterstützen.
- **Starker Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes auch in den Regionen:** Auch in den peripheren Regionen ist die Anzahl kurzer Alltagswege hoch. Der Ausbau der Radinfrastruktur ermöglicht den verstärkten Umstieg auf Fahrrad, Elektro-Fahrrad oder E-Scooter. ■



MOBILITÄTSVERTRÄGE IN DER STADT GRAZ

Privatrechtliche Verträge als Steuerungsinstrumente für die Mobilitätswende im Wohnbau





VORTRAG:
Barbara Urban (Stadt Graz, Abt. Verkehrsplanung)
& Eva Schalk (Stadt Graz, Stadtbaudirektion)

ZUSAMMENFASSUNG: Ursula Empl (SIR)

Die Stadtentwicklung in Graz ist seit längerem überwiegend geprägt von einer Nachverdichtung nach innen sowie der Verwertung von Brachflächen und ehemaligen Gewerbegebieten mit keiner oder kaum vorhandener Infrastruktur. Insbesondere bei größeren Projekten wurde dabei das Thema Verkehr zusehends zum Problem.



Um den Herausforderungen gerecht zu werden, wurden neue Trends in der urbanen Mobilität aufgezeigt und eine Mobilitätsstrategie erarbeitet. Die Notwendigkeit neuer Lösungen ist unumstritten. Ein wesentlicher Part dieser Strategie sind die sogenannten Mobilitätsverträge, in denen im Rahmen der Bebauungsplanung eine Verringerung der KFZ-Stellplätze gepaart mit einem Angebot für die umweltfreundlichen Verkehrsarten zwischen der Stadt und den Grundstückeigentümern festgeschrieben werden.

Wesentliche rechtliche Voraussetzungen der Grazer Verträge, welche im Zuge der Erarbeitung von Bebauungsplänen entstehen, sind entweder die Behebung von KFZ-Leistungsfähigkeitsmängeln im motorisierten Individualverkehr (mIV), eine gewünschte KFZ-Stellplatzreduktion, oder das Aufschließungserfordernis „Sanfte Mobilität". Zusätzlich können die Verträge auch weitere Themen wie die Erforderlichkeit von Grundabtretungen oder die Errichtung von Infrastruktur beinhalten. Für eine sinnvolle Wirkungsentfaltung werden in Graz nur Baugebiete / Projekte ab einer Bruttogeschoßfläche von mindestens 10.000 m², welche eine jederzeitige städtische ÖV-Bedienqualität (vorhanden oder realistisch herstellbar) aufweisen, einbezogen. Weiters müssen durch die Maßnahmen mehr als 75% der betroffenen Grundstücke mit dem Vertrag erfassbar sein (Sicherstellung einer gleichzeitigen Umsetzung und Wirkung). Um solche Verträge rechtlich und zeitlich korrekt abzuwickeln, muss die Verpflichtung zur Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen aufschiebend bedingt mit der Rechtskraft des jeweiligen Bebauungsplans eingegangen werden.

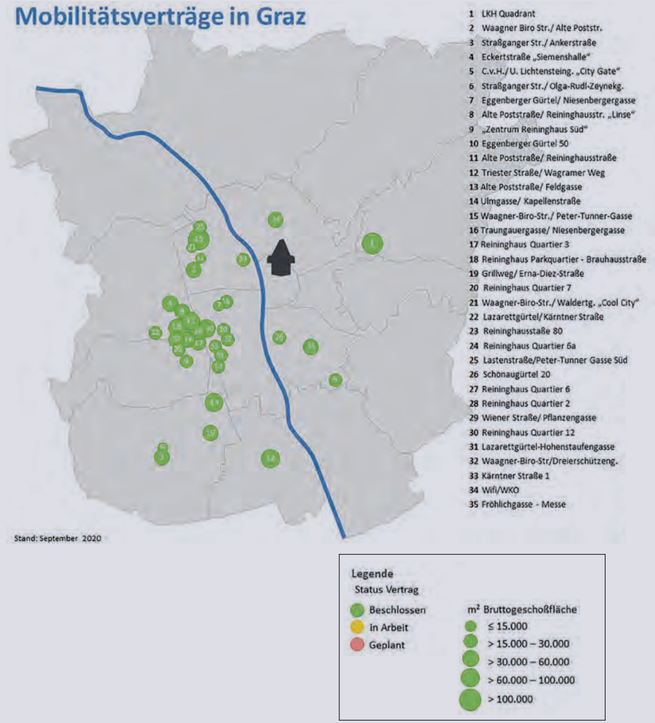
Neben der niedrigeren KFZ-Stellplatzobergrenze enthalten die Grazer Mobilitätsverträge verschiedene Maßnahmenpakete. Diese umfassen den Fuß- und Radverkehr (Durchwegungen, Radabstellplätze, etc.) genauso wie den PKW-Verkehr (z.B. Sammelgaragen, E-Ladeinfrastruktur) und den Öffentlichen Verkehr (z.B. im Haushaltsgefüge übertragbare ÖV-Jahreskarten je Wohneinheit), sowie das Car-Sharing oder Mobilitätsmanagement. Ob und wie all diese Maßnahmen greifen, wird ein Jahr nach Erstbezug evaluiert.

Abschließend ist jedoch festzuhalten: es gibt keine Musterverträge, die für alle Städte und Projekte anwendbar sind; im Sinne des Gleichheitssatzes wird stadtintern aber eine Vorlage verwendet, die auf jedes Projekt individuell angepasst wird. So unterschiedlich die Herausforderungen jedes einzelnen Projektes, so individuell sind die Verträge. Allen gemeinsam sind jedoch eine Reihe von Punkten, die nicht vergessen werden sollten: Pönalen bei Verzug (entbindet nicht von der Maßnahmenerfüllung), Überbindung der Vereinbarungen auf den/die Rechtsnachfolger, Gleichbehandlungsgrundsatz, konkrete Angaben (keine Floskeln), Abklärung der Übernahme von laufenden Kosten (für Paketboxen, Car-Sharing, etc.) u.a.

Nach rund 10 Jahren Erfahrung spricht die Stadt Graz von einer win-win-win-Situation, bei der sowohl die Stadt als auch die jeweiligen Grundbesitzer / Bauträger und Bewohner:innen profitieren. Das Zusammenspiel aller Akteure ist dabei der Schlüssel zum Erfolg! ■

Bilder: © Graz Tourismus – Werner Krug; Stadt Graz Verkehrsplanung; SIR

Karte: © Stadt Graz Verkehrsplanung





HAUSPROJEKT „BIKES AND RAILS“ WIEN





VORTRAG:
Manuel Hanke (wohnbund:consult)

ZUSAMMENFASSUNG:
Bernhard Gugg (SIR)

Die Entwickler:innen von Bikes and Rails beschreiben das Hausprojekt als ökologisch, solidarisch und unverkäuflich. Wie der Name schon sagt besteht ein starker Fokus auf nachhaltiger Mobilität. Doch das Projekt auf einen Aspekt zu reduzierten greift zu kurz, da es unter anderem gemeinschaftliches Wohnen, ein modernes Nutzungskonzept, neue Mobilität und bodenpolitische Überlegungen kombiniert.

Das Besondere an Bikes and Rails ist außerdem, dass diese Aspekte nicht als Solitär auf einer entlegenen Brachfläche entwickelt wurden, sondern in die Quartiersentwicklung im Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel-Ost eingebunden waren. Im Jahr 2015 wurde das Projekt vom Verein United in Cycling gemeinsam mit dem Architekturbüro Reinberg und wohnbund:consult gestartet. Im Rahmen einer Ausschreibung von Konzeptvergaben für Baugruppen



wurde ein Konzept abgegeben, das den Zuschlag für das Baufeld bekam. Im Frühjahr 2020 war das Haus nach 4,5 Jahren schließlich bezugsfertig.

Welche Ziele werden mit „Bikes and Rails“ verfolgt?
Im Sinne eines modernen Wohnbauverständnisses wollten die Entwickler:innen von Bikes and Rails ökologische, soziale und ökonomische Aspekte kombinieren:

- **ÖKOLOGISCH:** Das Haus wurde als Passivhaus in Holzriegel-Bauweise mit Photovoltaik-Anlage am Dach errichtet. Nachhaltige Mobilität wurde von Beginn an in den Planungen forciert, was durch die zentrale Lage unterstützt wurde.
- **SOLIDARISCH:** Von Anfang an als Treffpunkt für alte und neue Nachbarschaften geplant, versteht sich Bikes and Rails als solidarisches Hausprojekt. Das Projekt öffnet sich nach innen für Bewohner:innen, die zu Beginn keine Eigenmittel einbringen können. Nach außen ist Bikes and Rails ein solidarischer Dreh- und Angelpunkt im neuen Quartier.
- **UNVERKÄUFLICH:** Das Konzept beruht auf einem erprobten Finanzierungs- und Organisationsmodell, bei dem Direktkredite von Privatpersonen zur Finanzierung beitragen und der Wohnbau langfristig dem Immobilienmarkt entzogen wird.







Hochwertige Fahrradinfrastruktur – Fahrradabstellmöglichkeiten vor der Tür, Radgeschäft mit Werkstatt

Bilder: © Hannah Mayer, Bikes and Rails

Bilder: © Hannah Mayer, Bikes and Rails





Wie funktioniert das Leben im „Bikes and Rails“?
Das Hausprojekt besteht aus insgesamt 18 Wohnungen, einer Gemeinschafts-Dachterrasse, Wohngemeinschaften für Geflüchtete und Studierende sowie Wohnungen für Gäste. Die Gemeinschaftsflächen umfassen eine Werkstatt, eine Küche, einen Veranstaltungs- und Proberaum, der auch für externe Nutzer:innen buchbar ist, hochwertiger Fahrrad-Infrastruktur, einem Radgeschäft inkl. Werkstatt und einer Erdgeschoßfläche für die Nutzung als Grätzl-Café. Architektonisch wurde das Haus zudem so gestaltet, dass vor den Eingangsbereichen der Wohnungen auf jedem Stockwerk großzügige Gemeinschaftsbereiche nutzbar sind, etwa für das Abstellen von Fahrrädern vor der Türe. Das innovative Konzept bringt auch dichte Organisationsformen im Wohnalltag mit sich, die aus jährlichen Klausuren, monatliche Plenen und regelmäßigen Arbeitskreisen bestehen.

Was ist „habiTAT – Mietshäusersyndikat Österreich“?
Das habiTAT-Modell in Österreich ist ein Kollektiv, dass „sich zur Aufgabe macht, selbstorganisierte und sozialgebundene“ Wohnungsprojekte in Österreich aufzubauen und zu unterstützen. Das Modell basiert auf dem Ansatz des deutschen Mietshäusersyndikats. Diese Kleinkredite von privaten Personen stellen das Kernstück des Modells dar. Kurz umrissen werden dabei Gelder für den jeweiligen Grundstückskauf bzw. für den Bau oder die Sanierung von Wohnraum zusammengetragen. Oft werden mehrere Finanzierungsbausteine kombiniert. Bei Bikes and Rails waren es 50% Bankdarlehen, 20% städtisches Wohnbaudarlehen und 30% Direktkredite. Die Kredite von Privatpersonen können zinsfrei vergeben werden oder bis zu 1,5% p.a. verzinst werden, jedoch wird kein Zinseszins bezahlt. Die Kredite sind jederzeit kündbar. Bei Bikes and Rails wurden mehr als 1,5 Millionen Euro an solchen Direktkrediten gesammelt. Neben der Finanzierung besteht bei habiTAT-Projekten ein besonderes Organisationsmodell. Die Eigentümer:innen bestimmen als Verein über 51% einer GmbH. Die restlichen 49% liegen beim Solidarverbund des habiTAT bzw. des Mietshäusersyndikat-Netzwerkes, das ein Vetorecht gegen einen etwaigen (gewinnbringenden) Verkauf der Immobilie besitzt. Bei Bikes and Rails konnte auch das Grundstück gekauft werden.

Was ist das Besondere am „Bikes and Rails“-Mobilitätskonzept?
Die Hausgemeinschaft hat sich freiwillig einem niedrigen Stellplatzschlüssel verschrieben, was in der Praxis niedrigere Errichtungskosten durch Vermeidung von teurem Tiefbau für Autostellplätze ermöglichte. Die starre Stellplatzverpflichtung konnte durch die Ausgestaltung des Projekts als Wohnheim „umgangen“ werden. Ein einziger Stellplatz ist dem Projekt zugeordnet, befindet sich aber in einer naheliegenden Quartiersgarage. Der Umweltverbund aus Gehen, Radfahren und ÖPNV stellt somit das Rückgrat der Mobilität dar. Neben den hochwertigen Abstellinfrastrukturen für Fahrräder bildeten sich rasch Lebensweisen neuer Mobilität heraus, etwa durch das Teilen von Lastenrad-Flotten. Das Projekt strahlt dieses Engagement auch in die direkte Nachbarschaft aus, etwa durch Mobilitätsfeste. Das Baufeld profitiert auch vom Mobilitätskonzept auf Quartiers- bzw. Stadtteilebene (Mobilitätskonzept „Leben am Helmut Zilk Park“ vom Büro raum & kommunikation GmbH).

Kann „Bikes and Rails“ ein Vorbild für Salzburg sein?
Aktuell gibt es in der Stadt Salzburg ein einziges habiTAT-Projekt, das im Stadtteil Schallmoos von einer sehr engagierten Gruppe betrieben wird. In Zukunft könnte das Modell Mietshäusersyndikat ein Baustein im Rahmen einer kommunalen Wohnbaupolitik sein. Bikes and Rails ist so dimensioniert, dass es auch in einer Stadt wie Salzburg, aber auch in kleineren Gemeinden zur Anwendung kommen könnte. 18 Wohneinheiten würden in vielen Salzburger Gemeinden Platz finden. Grundlage für eine Einbindung von habiTAT-Projekten wäre eine aktive Wohnbaupolitik, bei den Gemeinden aktiv formulieren, was insbesondere auf eigenen Grundstücken passieren soll. Konzeptvergaben könnten den Rahmen bilden, damit nicht Höchstbieter:innen, sondern die besten Konzepte an ein Grundstück kommen. Kleinere Grundstücke könnten einzeln verkauft bzw. ein Baurecht dafür vergeben werden. Bei größeren Flächen könnten einzelne Bauparzellen ausgeschrieben werden, damit sich u.a. habiTAT-Gruppen bewerben können. Außerdem ist das habiTAT-Modell neben den bestehenden gemeinnützigen Bauvereinigungen ein Garant für die Entkoppelung des Grundbedürfnis Wohnen vom aggressiven Salzburger Investorenmarkt. ■



LEISTBARKEIT & KOSTEN DER MOBILITÄT



VORTRAG und ZUSAMMENFASSUNG:
Inge Strassl (SIR)

Die Mobilität ist für die Gemeinden, die Bauträger aber vor allem für die Bewohner ein entscheidender Kostenfaktor.

PKW-ANZAHL JE HAUSHALT IN GEFÖRDERTEN WOHNBAUTEN



Kostenfaktor – Art der Mobilität

Welche Form der Mobilität gewählt wird hängt ganz entscheidend von den Gegebenheiten und Angeboten vor Ort und in der näheren Umgebung ab.
Eine Analyse des Modal-Split in der Stadt Salzburg zeigt klar, dass in der Innenstadt der Anteil der Fußgänger wesentlich höher ist als in anderen Stadtteilen. Die PKW- Mobilität hängt von der Bebauungsdichte, dem Angebot des öffentlichen Verkehrs und der Dichte an Infrastruktur ab.
Die Höhe des Radverkehrs hängt stark von der Attraktivität der Radwege ab, so ist der Anteil der Radfahrer im Süden mit 25% deutlich höher als im Nordosten mit 16%.
Der Anteil der Radfahrer ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen und hat mit den neuen Rädern (Lastenrädern, E-Bikes und Kinderanhängern) noch Potential.

- Die Fahrradinfrastruktur attraktiver zu machen ist meist relativ kostengünstig möglich und bewirkt viel zur Änderung der Mobilität – soll aber über das einzelne Baugrundstück hinausgedacht werden
- Gemeinden sollten attraktive Fahrradstellplätze vorschreiben
- Gemeinden können per Beschluss für ebenerdige Fahrradräume einen Dichtebonus gewähren
- Es gibt sehr attraktive Förderungen des Landes für die Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen

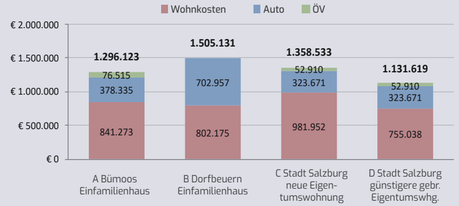
Im geförderten Wohnbau wurde bei Bewohnerbefragungen in 12 Siedlungen erhoben, wie viele PKW im Haushalt vorhanden sind.

Die Entkoppelung von Wohnung und Stellplatz wäre eine Chance, Mobilität im Wohnbau neu und besser zu organisieren, Qualitäten zu erhöhen und Kosten zu senken.
VORTEILE:

- **Leistbares Wohnen:**
  Haushalte ohne Auto müssen keine Querfinanzierung der Stellplätze mehr leisten
- **Qualitäten im Wohnbau:**
  Kommunikation im Quartier wird verbessert, Treffpunkte werden aufgewertet
- **Klimawandelanpassung:**
  Weniger versiegelte Fläche im Quartier, mehr naturnahe Flächen werden möglich
- **Stellplatzmanagement:**
  Ein flexibles Stellplatzmanagement wird durch Entkoppelung überhaupt erst möglich

Bild: © Atelier Wortmeyer

WOHN- UND MOBILITÄTSKOSTEN – SUMME NACH 40 JAHREN



Quelle: Simulation von künftigen Wohn- und Mobilitätskosten (moreco.at) (2014); Daten mit Verbraucherpreisindex hochgerechnet auf 2022

Kostenfaktor – Lage

Auch die Lage des Wohnortes wirkt sich kostenmäßig langfristig aus. In einem Projekt des SIR wurde eine Modellrechnung erstellt, bei der 4 Wohnsituationen verglichen wurden:

A Einfamilienhaus in Bürmoos (25 km von der Stadt Salzburg) mit guter ÖV-Anbindung und einem Auto
B Einfamilienhaus in Dorfbeuern (auch ca. 25 km entfernt), dezentrale Lage, zwei Autos bzw. fünf Jahre lang drei Autos
C neue (hochpreisige) Eigentumswohnung in der Stadt Salzburg und einem Auto
D günstigere gebrauchte Eigentumswohnung in der Stadt Salzburg und einem Auto

Unter Berücksichtigung der Wohn- und Mobilitätskosten mit den sich ändernden Anforderungen (Kleinkinder, Ausbildung, Kinder ausgezogen, Pension) ergeben sich Summen für die Kosten über 40 Jahren:

- *Die gebrauchte Stadtwohnung ist insgesamt am kostengünstigsten.*
- *Etwas teurer ist das Haus in Bürmoos mit guter ÖV-Anbindung und einem Auto.*
- *Auf Grund der hohen Kaufkosten ist die neue Stadtwohnung etwas teurer als das Haus in Bürmoos.*
- *Trotz der niedrigsten Wohnkosten ist das dezentral gelegene Haus in Dorfbeuern in Summe am teuersten. Im Vergleich zum Haus in Bürmoos mit guter ÖV Anbindung ist dies um ca. 210.000 € teurer. Ca. 310.000 € mehr, wenn man es mit der gebrauchten Stadtwohnung vergleicht. Die Mobilitätskosten – zwei Autos bzw. drei Autos – wirken sich hier langfristig massiv aus.*

Bilder: © SIR



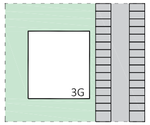
Wertvolle Lebensräume innerhalb der Wohnanlagen sollen PKW-verkehrfrei sein.

Kostenfaktor – Stellplatzschlüssel

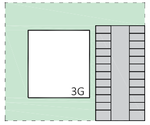
Ein wesentliches Kriterium für Kosten aber auch für die Freiraumqualität bei Wohnbauprojekten ist der Stellplatzschlüssel. Das Salzburger Bautechnikgesetz 2015 legt die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe bei baulichen Anlagen fest. Dabei wird ein Richtwert von 1 : 1,2 angeführt, es obliegt aber jeder Gemeinde per Gemeindebeschluss abweichende Regelungen zu treffen.

Bei einer Befragung aller Gemeinden des Landes Salzburg (2014) zeigte sich, dass nur ca. 1/4 der Gemeinden mit einem Stellplatzschlüssel von 1 : 1,2 arbeiten, der Großteil einen Schlüssel von 1 : 2 anwendet und ca. 10% auch höhere. 62% der Gemeinden unterschieden nicht zwischen Einfamilienhaus und Geschoßwohnbau.

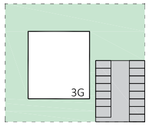
Einer der Gründe für sehr hohe Stellplatzvorschreibungen sind Probleme mit privaten Dauerparkern auf öffentlichen Straßen. Dieses Problem ist durch zu hohe Vorschreibungen in neuen Siedlungen nicht zu lösen. ■



1 : 2,5 (30 KFZ-Parkplätze)



1 : 2 (24 KFZ-Parkplätze)



1 : 1,2 (15 KFZ-Parkplätze)

12 Wohnungen (930 m² WNF)
3 Geschosse
GFZ 0,75
Vergleich Bodenverbrauch für Stellplätze zu Grünfläche – durch unterschiedlichen Stellplatzschlüssel



ERFAHRUNGEN MIT STELLPLATZREDUZIERTEN SIEDLUNGEN





VORTRAG
Silvia Lenz (Stadtgemeinde Zell am See – Leiterin der Bauverwaltung)

ZUSAMMENFASSUNG
Inge Strassl (SIR)





In intensiven Arbeitsgruppensitzungen wurde ein Mobilitätskonzept und ein Leitbild der Stadtgemeinde Zell am See für nachhaltiges und zukunftsweisendes Bauen beschlossen.

Die Stadtgemeinde Zell am See ist mit dem Thema Verkehr seit Jahren befasst. In der Mobilitätsstrategie des Landes Salzburg „salzburg.mobil 2025" ist eine wesentliche Zielsetzung die „Verlagerung von Autoverkehr zum öffentlichen Verkehr und zum Radverkehr". Für Zell am See soll es in Schüttdorf eine neue S-Bahn Haltestelle und eine Aufwertung der Pinzgaubahn geben.

Die Stadtgemeinde hat sich mit diesen Themen in Arbeitsgruppen 2017 – 2019 intensiv auseinandergesetzt und ein Leitbild beschlossen.

Wichtig ist es, eine Verhaltensänderung der Bewohner zu erreichen und dies muss in neuen Bauprojekten aktiv gefördert werden.

Das Wohnbauprojekt Sonnengarten Limberg im Ortsteil Bruckberg mit ca. 200 Wohnungen, einem Kindergarten und einem Nahversorger stellt für die Stadt Zell am See ein Schlüsselprojekt dar. Hier sollte die Umsetzung eines ganzheitlich nachhaltigen Konzeptes auf Siedlungsebene und Umlegung der „Smart City" Ansätze auf das Stadtgebiet Zell am See erfolgen.

Im Sonnengarten Limberg sollte nach dem Motto „wohnen – leben – wohlfühlen" qualitativ hochwertiger und leistbarer Wohnraum entstehen, ein Mehrwert für die Umgebung durch zusätzliche Infrastruktur geschaffen werden und eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden – große Ziele!

Dem Bereich Mobilität wurde hier ein wichtiger Stellenwert eingeräumt. Ein Mobilitätskonzept für das Areal wurde in enger Abstimmung mit der Mobilitätsstrategie der Stadtgemeinde entwickelt und mit dem Bebauungsplan verordnet.

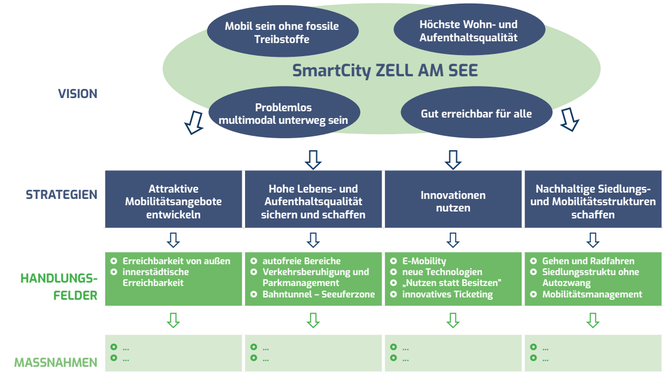




Hochwertige Fahrradabstellplätze direkt vor der Eingangstür



E-Car-Sharing



Bilder: © SIR

Bilder: © SIR

WESENTLICHE INHALTE:

- Stellplatzschlüssel Stadtgemeinde Zell am See
  - 1,5 PKW bei Wohnungen > 55 m² Wohnnutzfläche
  - 1,2 PKW bei Wohnungen < 55 m² Wohnnutzfläche
- Ziel: ein hoher Anteil an Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr
- Ziel: Reduzierung des Mobilitätsbedarfes zur Erfüllung der täglichen Bedürfnisse
- Reduktion des Stellplatzschlüssels auf Basis eines Mobilitätskonzeptes
  - Mobilitätskonzept wird mit dem Bebauungsplan verordnet = verbindlich
- Abstimmung des Mobilitätskonzeptes für das konkrete Bauvorhaben mit der Mobilitätsstrategie der Stadtgemeinde Zell am See

WICHTIGE UMSETZUNGSPUNKTE:

1) **Den Mobilitätsbedarf verringern durch die Integration eines Kindergartens, eines Nahversorgers und der Schaffung eines neuen sozialen Zentrums** – im Gemeinschaftsraum gibt es verschiedene Angebote von Yoga, Elternberatung, Volkshochschule und die Möglichkeit private Feste zu organisieren. Auch der Freiraum wurde attraktiv gestaltet mit verschiedenen Bereichen und Gemeinschaftsangebote für Freizeit (Musikraum, Werkstatt, Jugend Lounge) geschaffen.

2) **Rad- und Fußverkehr wird attraktiv gemacht.** Die Stadtgemeinde Zell am See hat im Zuge des Bauvorhabens eine Fuß- und Radunterführung errichtet, es gibt hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten mit Lademöglichkeiten für E-Bikes, sowie eine Fahrradwaschanlage.

3) **Der öffentliche Verkehr ist attraktiv:** Die Haltstellen sind barrierefrei erreichbar. Die Taktfrequenz der Pinzgaubahn wurde erhöht und in den Stiegenhäusern gibt es eine Echtzeitanzeige des ÖV. Als Anreiz erhält jede Familie einmalig einen Gutschein für den Nahversorger beim Kauf einer Zeitkarte für den ÖV. Weiters gibt es im Sonnengarten Limberg zwei E-Car-Sharing Autos.

Auch bei anderen Bauvorhaben soll der Stellplatzbedarf geprüft werden und der **STELLPLATZSCHLÜSSEL** aktiv für Lenkungszwecke genutzt werden:

- Stellplatzschlüssel auf Optimierungspotential prüfen
- Stellplatzschlüssel für Personal- und Mitarbeiterwohnhäuser?
- Reduktion auf Basis von Mobilitätskonzepten ermöglichen
- Ausgleichszahlungen zweckgebunden für Mobilitätsangebot verwenden
- Anmietung als Alternative zu Ausgleichszahlungen nicht mehr akzeptieren



Verringerung des Mobilitätsbedarf durch die Integration eines Kindergarten und eines Nahversorgers



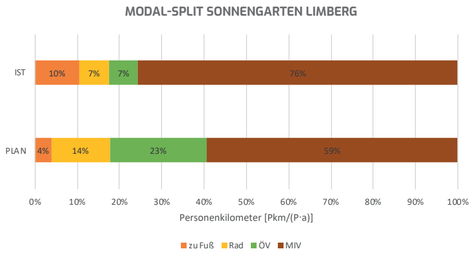
Fahrradabstellraum mit E-Lademöglichkeiten

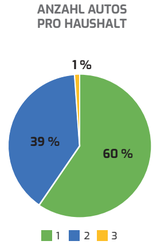


Nahversorger

Bilder: © SIR

Bild: © Hillebrand



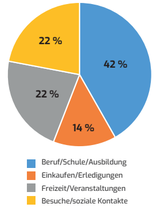


In Limberg hat die Erfahrung nun nach zwei Jahren Betrieb und Monitoring gezeigt, dass mit dem verringerten Stellplatzschlüssel das Auslangen gefunden wird. Die Besucherstellplätze sind nie komplett gefüllt und auch in der TG sind teils Plätze frei. Der Anteil der Fahrräder und Fahrradnutzer ist hier sehr hoch. Die hochwertigen Fahrradabstellanlagen werden von den Bewohnern sehr geschätzt, bzw. sind diese bei zwei Häusern sogar zu klein und sollten erweitert werden.

Das Car-Sharing wird zwar angenommen, aber erst langsam. Es ist nicht kostendeckend und wird durch den Bauträger (Limberggarten GmbH) zusätzlich finanziert. Diese Form der Mobilität ist noch nicht im Bewusstsein der Bewohner angekommen und muss weiter kommuniziert werden. Mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs sind die Bewohner sehr zufrieden, trotzdem nutzen 80% der Bewohner eher selten bis nie Bus, Bahn und / oder Car-Sharing. Die Stadtgemeinde eröffnet demnächst eine neue Haltestelle für den Bürgerbus in Limberg.

Bei der Analyse des motorisierten Individualverkehrs in der Siedlung ergab sich folgendes Bild:

- 1 PKW
  - 60 % der Bewohner – Verzicht auf das Zweitauto ist möglich
- Modal Split
  - Plan 60% MIV
  - Ergebnis 76% der Personenkilometer / Jahr entfallen auf MIV
- Mobilitätszweck
  42% Beruf / Schule
  44% Freizeit
  14% Einkaufen
- Durchschnittliche Auslastung der PKW-Stellplätze in der Garage ca. 60%
- Relativ gute Auslastung der oberirdischen Stellplätze – Nutzung durch Baufirmen
- Abweichungen in der subjektiven Wahrnehmung – kein Stellplatz vor dem Haus





FOLGENDE ERKENNTNISSE
können aus dem Projekt Sonnengarten Limberg gewonnen werden:

- Zielformulierung – die wichtigsten Entscheidungen fallen zu Beginn
- Reduktion des Stellplatzschlüssels geht auch am Land
- Mobilitätskonzept muss bauplatzübergreifend gedacht werden – Kooperation mit Gemeinde
- Bewusstseinsbildung und Kommunikation bei den zukünftigen Bewohnern ist entscheidend – Erwartung beeinflusst die Zufriedenheit
- Hochwertige und großzügige Fahrradinfrastruktur und Abstellmöglichkeiten sind wichtig und werden gut angenommen
- Reduzierter Stellplatzschlüssel funktioniert – weniger Zweitautos – Verzicht aufs Auto im ländlichen Raum zurzeit noch schwer möglich
- Der Umstieg aufs ÖV und Car-Sharing müssen noch stärker forciert werden – Änderung der Gewohnheiten brauchen Zeit ■



INNOVATIVE MOBILITÄTSLÖSUNGEN AUS DER BEWOHNER:INNEN-PERSPEKTIVE



VORTRAG und ZUSAMMENFASSUNG:
Rosemarie Fuchshofer (Soziologin)

Wenn wir innovative, klimarelevante Lösungen im Bereich von Bauen & Wohnen in der Praxis breitenwirksam umsetzen wollen, führt an zwei Faktoren kein Weg vorbei: an den Verbrauchsmustern und am Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen.

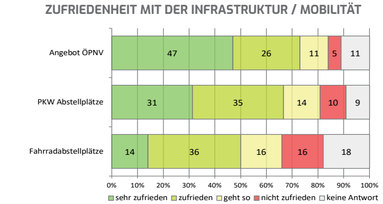
An die technischen Parameter, Baustoffe und Energiebereitstellung, sparsamen Umgang mit Ressourcen in der Planung und Errichtung wie auch im Betrieb von neuen Wohnanlagen werden schon seit Jahren hohe Anforderungen gestellt, die sich in den Richtlinien der Wohnbauförderung widerspiegeln. Vor allem der genossenschaftliche, soziale Wohnbau ist auf die Erreichung höchstmöglicher Punktezahlen bei der Wohnbauförderung angewiesen, um leistbaren Wohnraum zu schaffen. Der hohe Standard und die damit verbundene Wohnqualität wird von den Bewohner:innen gesehen und geschätzt, wie die vom SIR seit 2014 durchgeführten Wohnzufriedenheitsstudien[1] in mittlerweile 14 Wohnanlagen belegen.

SOZIALER WOHNBAU UND ALLTAGSMOBILITÄT

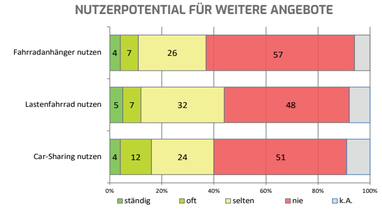
Einen geringen Standardisierungsgrad und eine eher anlassbezogene Lösungsorientierung weist hingegen der Bereich Mobilitätslösungen, Bereitstellung von Mobilitätsinfrastruktur und die Vernetzung von Akteur:innen, Anbieter:innen und Nutzer:innenebene auf. Zwar werden dort, wo ehemalige Gewerbebrachen bebaut oder innerstädtische Nachverdichtungspotentiale gehoben werden, in den Genehmigungsverfahren von Seiten der Stadt Salzburg mittlerweile Mobilitätskonzepte gefordert (verringerter Stellplatzschlüssel, Zahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen, Car-Sharing-Angebote). Diese fallen unterschiedlich ambitioniert aus und werden den Wohnbauträgern eher als Fleißaufgabe abgenötigt, als dass sie als zusätzliches Qualitätsmerkmal betrachtet und vermarktet werden.
Denn anders als in urbanen Neubauprojekten mit hohem Eigentümer:innenanteil, gebildeter Bewohner:innenschaft aus gehobenen Einkommenssektoren mit hoher Beteiligungsbereitschaft stoßen diese Mobilitätskonzepte bei den Mieter:innen genossenschaftlicher Wohnanlagen vielfach auf Skepsis. Wohnungswerber:innen aus den unteren Bildungs- und Einkommensschichten verfügen über wenig Entscheidungsspielraum in Wohnstandortfrage, Arbeitsplatzwahl und Arbeitszeitgestaltung. Sie haben oftmals rigide Arbeitszeiten, wenig Möglichkeit auf Homeoffice, leisten Wochenend- und Schichtdienst. Viele nützen Firmenfahrzeuge (Zusteller, Hausbetreuungsdienste, Fahrdienste). Das Arbeiten zu Tagesrandzeiten (Pflege, Reinigung, Handel) erschwert das Erreichen der Arbeitsstätten mit den Angeboten des ÖPNV. Eine gewisse Abhängigkeit vom eigenen Auto scheint zumindest individuell gerechtfertigt. Der eigene PKW und der Parkplatz vor dem Haus oder in der Tiefgarage haben subjektiv eine hohe Priorität. Wobei sich auch in den Wohnzufriedenheitserhebungen aktuell ein Umdenken hinsichtlich vermehrter Fahrradbenützung und eine höhere Bereitschaft Mobilitätsalternativen in Erwägung zu ziehen, bemerkbar macht.

MOBILITÄTSMUSTER

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt von der geographischen Lage, der Distanz und den unterschiedlichen Möglichkeiten, ans Ziel zu gelangen, ab. In zentral gelegenen, vom ÖPNV gut erschlossenen Wohnanlagen (Stadtwerk Lehen, Humboldstraße) bedarf es theoretisch einer geringeren Dichte von PKW pro Haushalt, als in peripheren Lagen (Stieglgründe, Knollerstraße, Rottweg, Walserfeldsiedlung). Zudem spielen Faktoren wie Wohnungsgrößen, Alter der Bewohner:innen (Erwerbsquote), Kinderzahl u.ä. in der Wahl der Verkehrsmittel und der Mobilitätsmuster eine Rolle. Die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (Erreichbarkeit, Taktung) ist durchwegs und z.T. aufgrund des eingeschränkt vorhandenen Angebotes überraschend hoch, die Gruppe der Nutzer:innen (eigene Angaben) allerdings überschaubar. Bedarf an zusätzlichen Angeboten wie Carsharing, Lastenfahrrädern oder Fahrradanhängern wird nur von wenigen artikuliert. Die Implementierung innovativer Mobilitätskonzepte im sozialen Wohnbau bedarf aus diesem Blickwinkel einer praxistauglichen und alltagsrelevanten, anwenderbezogenen Umsetzungsstrategie, um Erfolg zu versprechen.



© Fuchshofer, (Beispiel: Stadtwerk Lehen)



© Fuchshofer, (Beispiel: Stadtwerk Lehen) Akzeptanz Mobilitätsalternativen

Bild: © SIR

Bild: © SIR

BEISPIEL INHAUSERSTRASSE

Ein Musterbeispiel in vielerlei Hinsicht und auch in diesem Kontext stellt die Wohnanlage Friedrich-Inhauser-Straße in Aigen dar: Sanierung und Nachverdichtung von 74 auf 99 Wohneinheiten, keine zusätzlichen Stellplätze für Autos (Stellplatzschlüssel 0,8 statt 1,2) dafür drei Fahrradabstellplätze pro Wohnung von höchster Güte (Bequemlichkeit, Sicherheit, Witterungsschutz) und ein Mobility-Point mit Sharing-Angeboten vom E-Bike, Lastenrad, Kinder-Anhänger, Einkaufstrolley bis zum E-Auto. Gut beforscht (Klimafonds, ÖGUT) und mehrfach ausgezeichnet[2], ist es das Ergebnis eines langjährigen kooperativen Planungs- und Umsetzungsprozesses durch eine Vielzahl hochmotivierter Beteiligter.
Der dort eingerichtete Mobility-Point war (und ist noch immer) kein Selbstläufer. Es bedurfte einer enormen Kraftanstrengung in Form von Kommunikation, Beratungsangeboten, Interaktion, um die Vorteile des erweiterten Angebotes im Gegenzug zur Reduktion der Infrastruktur für den PKW in dieser Zielgruppe zu vermarkten. Es lagen wenig Erfahrungswerte und keine Standardabläufe für vergleichbare Settings vor, die der Orientierung dienen hätten können. Die beabsichtigt niederschwelligen Einstiegsangebote (Gratisnutzung, freier Zugang) führten zu hohen Frequenzen, aber leider auch zu Fehlnutzung und Vandalismus. Lehrgeld wurde bezahlt. Der betriebene Aufwand konnte durch die Forschungsförderungen und die Bereitschaft des Bauträgers, ein Modellprojekt zu schaffen, geleistet werden. Um daraus eine Standardlösung abzuleiten bedarf es aber angepasster Rahmenbedingungen und Strukturen.



Wohnanlage Friedrich-Inhauser-Straße

WAS GEMACHT GEHÖRT

In der Planung müssen die Bedürfnisse und die Alltagsrelevanz der Zielgruppe in Bezug auf ihre Mobilitätserfordernisse ausreichend Beachtung finden. Wir sollten nicht weiße Elefanten in Wohnanlagen und Siedlungen stellen. Die Angebote, deren Handhabe und Vorteile müssen erklärt werden. Es geht darum, es so einfach und attraktiv wie möglich machen, sie zu nutzen. Um Akzeptanz und Kostentoleranz zu fördern braucht es integrierte, standardisierte Mobilitätskonzepte für alle Wohnbauprojekte, keine Insel-Lösungen. Quartierslösungen sind wohnanlagenbezogenen Lösungen vorzuziehen. Expert:innen, Verkehrs-Profis und Anbieter sind in die Pflicht zu nehmen (Verkehrsbetriebe und Verkehrsverbünde, Sharing-Anbieter:innen, Verkehrsplaner:innen, öffentliche Stellen, Magistrat) um diese Herausforderung zu stemmen.
Alltagsmobilität ist eine Kernvariable zur Erreichung der Klimaziele. Das individuelle Mobilitätsverhalten, die Wahl der Fortbewegungsmittel zwischen Wohnort, Arbeitsplatz, Konsum und Freizeit hängt von vielen Faktoren ab und kann von außen schwer beeinflusst werden. Es ist nicht die Kernaufgabe von Bauträgern Mobilitätslösungen anzubieten, aber sie können durch die Infrastrukturbereitstellung einen substantiellen Beitrag dazu leisten. Dafür bedarf es fachlicher Expertise, personeller Unterstützung, gesetzlicher Anpassungen, zusätzlicher Förderungen und anderer Vorteile (z.B. Erhöhung von Baudichten), wenn sie sich dieser Aufgabe annehmen sollen. ■

1 Straßl, Fuchshofer: Wunsch und Wirklichkeit. In Kooperation mit den gemeinnützigen Wohnbaugesellschaften, Stadt und Land Salzburg. Seit 2016 laufend.
2 ZeCaRe II - Smartcities



WOHNEN OHNE AUTO





VORTRAG
Gernot Vallentin (Architekt)

ZUSAMMENFASSUNG
Daniela Katschthaler-Jahrmann (SIR)

Nachhaltigkeit bedeutet für den Architekt Gernot Vallentin klimagerecht zu bauen und einen kulturellen Zugewinn für die Nutzer zu erreichen. Anhand einiger bereits umgesetzten Projekte wurde dieses im Vortrag präsentiert.

BEISPIEL

BAUGEMEINSCHAFT TEAM³

Das Projekt wurde in Kooperation mit Johannes Kaufmann Architektur errichtet. Mit der Baugemeinschaft Team³ entstand in München ein Cluster in der ersten ökologische Mustersiedlung mit 500 Wohnungen für unterschiedliche Alters- und Bevölkerungsgruppen. Diese 500 Wohnungen wurden in Holz- und Holzhybridbauweise errichtet. Die ökologische Mustersiedlung ist Teil des Prinz Eugen Park Wohngebietes in München Oberföhring.



WESENTLICHE ZIELE DES PROJEKTES:

- Verwendung von möglichst vielen nachwachsenden Rohstoffen
- Passivhausstandard
- Mobilitätskonzept für ein autoreduziertes Wohnen
- flächensparende Bauweise
- naturnahe Gestaltung mittels Materialen, die altern dürfen und sollen

Die Wohnanlage besteht aus mehreren Wohnhäuser mit unterschiedlichen Gebäudetypen, die von einem Dorfplatz aus zugänglich sind. Die vielfältige Gebäudetypologie ermöglicht differenzierte Wohnformen für verschiedene Bewohnergruppen.

DAS MOBILITÄTSKONZEPT BASIERT AUF EINER REIHE VON MASSNAHMEN, WIE:

- 20% der Bewohner leben autofrei
- Car-Sharing Konzept, welches die Bewohner selbst organisieren
- KFZ-Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum
- hauptsächlich überdachte Fahrradabstellplätze
- Platz für Sonderfahrräder (z.B.: Lastenrad) und gute Erreichbarkeit der Fahrradabstellplätze
- Fahrradwerkstatt
- Paketstation

Bilder: © ArchitekturWerkstatt Vallentin



Bilder: © ArchitekturWerkstatt Vallentin

BEISPIEL

BAUGEMEINSCHAFT STADTNATUR

Das Projekt der Baugemeinschaft StadtNatur umfasst 35 Wohneinheiten mit Gemeinschaftsräumen und einem Gemeinschaftsgarten. Die Bewohner der Anlage sind gleichzeitig auch Besitzer der Wohnanlage.
Die grundsätzliche Vorgabe dieses Projektes, von Seiten der Baugruppe, war eine kostengünstige Umsetzung einer ökologischen Bauweise. Ebenso wichtig war ein autoreduziertes Wohnen mit Mobilitätskonzept und ein hoher Anteil an Gemeinschaftsräumen. Diese Gemeinschaftsräume umfassen einen Veranstaltungsraum, einen Gästeraum, eine Fahrradwerkstatt, eine Sauna sowie Flex- und Schalträume für flexible Wohnungsgrundrisse.
Die Wohnanlage ist als Passivhaus Plus zertifiziert. Das energiesparende Konzept beinhaltet eine große PV-Anlage auf dem extensiv begrünten Dach, eine Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung und eine thermische Gebäudehülle von hoher Qualität.
Durch die terrassierte Ausformulierung des Gebäudes entstehen unterschiedliche Wohnungsgrößen für die vielfältigen Bedürfnisse der Bewohner sowie geschützte, private Außenbereiche, die mittels Begrünung als Sichtschutz unterteilt werden.



BEISPIEL

GARTEN QUARTIER UNTERSCHLEIßHEIM

Auch bei diesem Beispiel wird das Zentrum des Quartiers autofrei geplant um dem gemeinschaftlichen Wohnen genügend Platz zu geben. Die Autos im Quartier werden reduziert und aus der „erlebbaren" Ebene weggenommen, um eine möglichst hohe Lebensqualität im öffentlichen Raum zu schaffen. ■



WOHNBAU-EXKURSION

NACH MÜNCHEN

Einmal jährlich organisiert das SIR eine interdisziplinäre Wohnbauexkursion mit Politiker:innen, Bauträger:innen, Architekt:innen, Soziolog:innen und Expert:innen aus der Wissenschaft, um aus unterschiedlichen Perspektiven herausragende Wohnbaubeispiele zu besichtigen und zu analysieren.



ZUSAMMENFASSUNG:
Bernhard Gugg (SIR)

ECKPUNKTE DES MÜNCHNER MODELLS DER WOHNUNGSPOLITIK

Den Rahmen der Münchner Wohnungspolitik setzt das „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm". Dabei handelt es sich einerseits um eine analytische Befassung mit dem Thema Wohnbau in München. Andererseits werden mit dem Programm auch Zielsetzungen, ein Budget und Schritte der Umsetzung festgelegt. Kürzlich wurde beschlossen, das „alte" wohnungspolitische Handlungsprogramm 2017-2021 fortzuschreiben. Das kommende Programm wird für 2023 bis 2028 gelten. Der Budgetrahmen wurde stark erhöht, einerseits um die steigende Inflation bzw. die hohen Baukosten abzudecken. Aber auch inflationsbereinigt gibt München bald mehr Geld für Wohnbau aus. Somit kann von einer Zeitenwende im deutschsprachigen Raum gesprochen werden. Das alte Paradigma der neoliberalen Wohnungspolitik (z.B. Privatisierungen von staatlichen Wohnungsunternehmen, Rückzug des Staates) weicht einer aktiveren Rolle von Staat, Ländern und Kommunen. Weitere Eckpunkte aktiver Wohnungspolitik sind:

- **Aktive Wohnbaupolitik durch kommunale Wohnbauförderung(en)**
  In Österreich basiert das Modell der Wohnbauförderung fast ausschließlich auf der Verwendung der Mittel aus der Wohnbauförderung auf Bundeslandebene. In Deutschland werden dagegen oft Förderungen auf Bundes-Landes- und kommunaler Ebene kombiniert. Die sogenannte Städtebauförderung zielt auf den planerischen Rahmen ab. Der Bund steuert hier in Deutschland tendenziell mehr Mittel in Richtung Regionen, wie dem Ruhrgebiet oder Berlin, um Ungleichheiten auszugleichen. Neben der Städtebauförderung gibt es die so genannte „Wohnraumförderung. Dazu kommt das kommunale Förderregime und zusätzliche Förderprogramme. Man kann also eine sehr aktive Förderpolitik der Gemeinde München erkennen.



Bild: © Tom Rottensteiner, gbxb

Ökologische Mustersiedlung im Prinz-Eugen-Park

Bilder: © SIR

- **Aktive Bodenpolitik durch „Sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN)"**
  SoBoN ist ein prominentes bodenpolitisches Instrument in München und hat eine lange Geschichte. Ziel der SoBoN ist es, die Begünstigten einer Planung, insbesondere private bzw. gewerbliche Bauträger und Investoren, an Herstellungskosten für städtische Infrastruktur zu beteiligen. Die SoBoN wird bei allen neuen Bebauungsplänen angewendet und bietet viele Möglichkeiten für die Stadt. Im Grundmodell müssen 80% aller Wohnungen als Mietwohnungen errichtet werden, mindestens 60% mit einer 40-jährigen Preisbindung. Durch ein transparentes Baukastensystem besteht Vergleichbarkeit und Planungssicherheit.
- **Innovative Mobilität durch Mobilitätsmaßnahmen in Quartieren**
  So genannte Mobilitätspunkte werden aktuell durch das städtische Wohnungsunternehmen GWG schrittweise in allen neuen Siedlungen und bei Sanierungen ausgerollt. Ein weiteres positives Beispiel waren reduzierte Stellplatzschlüssel, die im Quartier „Domagkpark" etwa bestimmten Bereichen nicht höher als 0,5 angesetzt wurden und maximal 1,0 betragen. Parallel wurden integrierte Mobilitätskonzepte geschaffen.



Wohnbebauung Prinz-Eugen-Park

EXKURSIONSZIELE IN DER STADT MÜNCHEN

PlanTreff München
Der PlanTreff beschreibt sich selbst als Plattform zur Stadtentwicklung und „… lädt alle ein, mitzudenken, mitzureden und mitzuplanen." Auch als Exkursionsgruppe konnten wir auf das Angebot des PlanTreff zurückgreifen. Mehrere Expert:innen der Münchner Verwaltung zeichneten zu Beginn der Exkursion ein umfangreiches Bild der Wohnungspolitik in München. Neben einer fachlichen Einführung wurden auch das Holzbauprogramm und seine Anwendung im Prinz-Eugen-Park gezeigt.

Quartier Domagkpark
Durch das Quartier Domagkpark führte ein Vertreter der DomagkPark Genossenschaft eG. Das ehemalige Kasernengelände wurde 1992 als städtebauliches Erweiterungsgebiet definiert. Im Quartier entstanden vielfältige Nutzungen wie die DomagkAteliers, ein Mobilitätskonzept sowie gemeinschaftliche Bauprojekte. Das Quartier wurde bis 2020 von der DomagkPark Genossenschaft begleitet, um Bewohner:innen, lokale Initiativen & Vereine zu vernetzen.

Quartier Prinz-Eugen-Park
Im Prinz-Eugen-Park entstehen 1.800 Wohnungen für ca. 4.000 zukünftige Bewohner:innen unterschiedlicher Alters- und Bevölkerungsgruppen. Die Wohnungen werden von Baugemeinschaften, Genossenschaften, städtischen und freien Bauträgern errichtet. Der Prinz-Eugen-Park umfasst vielfältige Konzepte und trägt den Titel einer ökologischen Mustersiedlung, u.a. durch vermehrten Holzbau. Der Programmpunkt bei der Exkursion bestand aus der Besichtigung des Quartiers und einem Vortrag beim Quartiersmanagement GeQo eG, die als eingetragene Genossenschaft operiert.

Des Weiteren wurden die **Olympiastadt München** und die **Maikäfersiedlung in Ramersdorf** besucht.



Niederschwellig nutzbarer Mobilitätspunkt im Domagkpark



Konzeptwohnbau im Domagkpark mit genossenschaftlichen Frauenwohnen



Wohnbebauung im Domagkpark





Wohnraum für Studierende im historischen olympischen Dorf; Studierenden-Bugalows als flächensparender verdichteter Flachbau

Bilder: © SIR: Tom Rottensteiner, gswb

Bilder: © SIR: Tom Rottensteiner, gswb



Führung durch den Olympiapark München

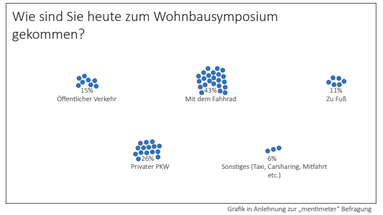
EMPFEHLUNGEN UND LERNEFFEKTE FÜR STADT UND LAND SALZBURG

Die nachfolgende Aufzählung entspricht einer Momentaufnahme des SIR und versteht sich nicht als Ergebnis einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung. Der Inhalt ist ohne Anspruch auf Vollständigkeit und dient als Diskussionsgrundlage für die weitere Auseinandersetzung mit kommunalen Wohnbaustrategien in Abstimmung mit der Wohnbaupolitik des Landes.

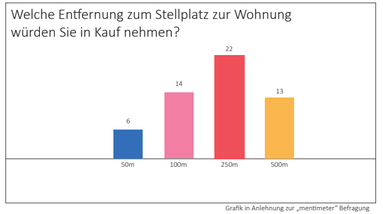
- in den Wohnbau muss regulierend eingegriffen werden um Preise zu stabilisieren und qualitativ hochwertige Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung zu steuern
- die (fehlenden) Strukturen des sozialen Wohnbaus (z.B. Anteil gemeinnütziger Bauträger) in Deutschland fordern die Kommunen stärker als in Österreich
- in Österreich basiert die Wohnbaupolitik in erster Linie auf der Wohnbauförderung als wichtigstes Instrument, kommunale Strategien fehlen zum Teil gänzlich
- günstiger Wohnraum kann nur geschaffen werden, wenn der Bodenpreis gebremst ist, dies erfordert eine aktive kommunale Bodenpolitik
- entscheidend dafür sind der politische Wille und eine entsprechend organisierte Verwaltung, z.B. Wohnungspolitisches Handlungsprogramm München
- die Stadt München zeigt, dass die Stadtpolitik/-verwaltung sehr aktiv gestalten kann, auch wenn die Rahmenbedingungen schwierig und die Wohnpreise hoch sind
- die Stadt München hat ein etabliertes Modell der sozial gerechten Bodennutzung, durch das Investor:innen an den Kosten von Infrastrukturen beteiligt werden
- die Stadt München wendet ähnlich wie Tübingen (SIR-Exkursion 2019) bei größeren Entwicklungen Konzeptvergaben an, bei denen Baufelder nicht nach Höchstpreis, sondern nach bestem Nutzungskonzept vergeben werden ■



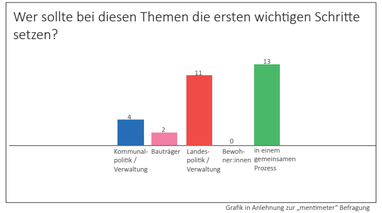
Mittels Mentimeter wurden dem Publikum Fragen bzgl. der Mobilität gestellt und anschließend mit Vertretern der Politik und Expert:innen aus dem Bereich Verkehrsplanung, Bauverwaltung, Bauträger und Architektur am Podium diskutiert.



Grafik in Anlehnung zur „mentimeter" Befragung



Grafik in Anlehnung zur „mentimeter" Befragung



Grafik in Anlehnung zur „mentimeter" Befragung

Bild: © SIR



ROMAN HÖLLBACHER
Initiative Architektur
© Lisa Kranabetter

Verkehr ist der Ausdruck eines Defizits vor Ort. Dort, wo man wohnt, arbeitet man zumeist nicht und nur die wenigsten verbringen ihren Urlaub freiwillig in Balkonien. Ganz allgemein produziert aber jede Tätigkeit, die man nur schlecht oder gar nicht in den eigenen vier Wänden befriedigen kann, sei es nun der Besuch eines Museums, eines Fußballspiels im Stadion oder der Kauf von Waren und Lebensmitteln, Verkehr. Nicht einmal die Digitalisierung, die Lieferdienste und das seit der Pandemie zum Standard gewordene Homeoffice reduzieren das Verkehrsaufkommen. Es verlagert sich zum Teil in andere Zeiträume, sieht neue Akteure, wie die Fahrradkuriere, aber weniger wurde es auch dank öffentlicher Förderungen, Stichwort Umwelt- und 9-Euro-Ticket nicht.
Das Wohnbausymposium 2022 hat sich dem Verhältnis von Wohnen und Verkehr gewidmet und gezeigt, dass abseits innovativer Ansätze im Verkehrsmanagement, Mobilität ein menschliches Bedürfnis und ein Grundrecht ist. Daher können wir negative Begleiterscheinungen des Verkehrs nicht einfach mit Verboten und Einschränkungen des Bewegungsdrangs bekämpfen. Um konkrete Lösungen aufzuzeigen braucht es Raum für fachliche Debatten, wie sie beim Wohnbausymposium geführt wurden, damit die Politik in dieser heiklen Gemengelage sachlich begründete Entscheidungen treffen kann.



GÜNTHER LEITGÖB
Berufsgruppensprecher der Gewerblichen Bauträger in Salzburg und Fachgruppenobmannstellvertreter der Immobilien- und Vermögenstreuhänder in Salzburg

Es freut uns sehr, dass dem wichtigen und spannenden Symposium in den Räumlichkeiten der Salzburger Wirtschaftskammer der passende Rahmen gegeben wurde. Wohnbau ist nicht nur für die Fachgruppe Immobilien- und Vermögenstreuhänder, sondern auch für die gesamte Bauwirtschaft ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor.



MICHAEL STROBL
Vorsitzender der Sektion Architekt:innen
© Wolfram Heidenberger

Wohnen und Mobilität – ein kreativer Kraftakt
Das Wohnbausymposium hat deutlich gezeigt, dass es in Zukunft nur noch gemeinsam geht. Wir sprachen von interdisziplinärem Arbeiten, Bündeln von Kräften, kollektivem Entwickeln von neuen Lösungen.
Wir Architekt:innen haben dabei eine Schlüsselrolle– als kreative Generalisten ist es unsere Aufgabe, die Richtung vorzugeben und Spezialisten zusammenzuführen. Ganz nach Kenneth Rexroth: *„Gegen den Untergang der Welt gibt es nur eine Verteidigung: **den kreativen Akt**".*



MARTIN HUBER
Direktor Salzburger Gemeindeverband

Die Beispiele aus unterschiedlichen Gemeinden und unterschiedlichen Blickwinkeln haben gezeigt, dass es sich bei der Thematik Wohnen und Mobilität nicht um den gordischen Knoten sondern um eine politisch und fachlich extrem spannende Materie handelt. Es geht aber, wie das Symposion gezeigt hat, nicht nur um die Finanzierung, den Rechtsrahmen und die Instrumente vor allem um das persönliche Engagement einzelner Politiker:innen und Mitarbeiter:innen, denen dieses Thema ein echtes Herzensanliegen ist.

Wohnbau-Symposium 2022

Zusammenfassung und Ergebnisse