

Mobilitätskonzept

Hauptbahnhof Wien - Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“



raum & kommunikation GmbH

Technisches Büro für Städtebau und Raumplanung

Lerchenfelder Gürtel 43 top 6/4, A-1160 Wien

Tel. 0043-(0)1-78 66 559 | Fax 0043-(0)1-78 66 559-33

office[at]raum-komm.at



Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	2
1.1. Aufgabenstellung	2
1.2. Ziel und Methodik	2
2. PROJEKTGEBIET	4
2.1. Stadtentwicklung rund um den Hauptbahnhof	4
2.2. Kooperativer Planungsprozess	5
3. MOBILITÄTSKONZEPT	7
3.1. Zielsetzungen	7
3.1.1. Zielsetzungen der Stadtentwicklung	7
3.1.2. Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts	8
3.2. Herangehensweise	11
3.3. Straßenräume	13
3.3.1. Straßenprofil Bahnuferstraße	13
3.3.2. Straßenprofil „slow-motion Promenade“	14
3.3.3. Straßenprofil „Kapillaren“	15
3.4. Mobilitätsinfrastruktur	16
3.4.1. Wegenetz für FußgängerInnen	16
3.4.2. Fahrradinfrastruktur	16
3.4.3. Öffentlicher Verkehr	21
3.4.4. Sammelgarage	22
3.4.5. Erschließung motorisierter Individualverkehr	27
3.4.6. Zusatz-Infrastruktur	30
3.5. Baufelder	31
3.5.1. Mindestanforderungen für Liegenschaftswerber	31
3.5.2. Fördermöglichkeiten	31
4. ORGANISATION	32
4.1. AkteurInnen	32
4.2. Aufgaben der Stadtteilagentur im Bereich Mobilität	33
4.3. Mobilitätsfonds	34
5. QUELLEN	37
6. ABBILDUNGSVERZEICHNIS	38

Auftraggeber:	MA18 Stadtplanung und Stadtentwicklung
Inhaltliche Bearbeitung:	raum & kommunikation GmbH
In enger Zusammenarbeit mit:	ÖBB Immobilienmanagement GmbH
Fassung vom 4.12.2014	

1. Einleitung

1.1. Aufgabenstellung

raum & kommunikation übernimmt im Auftrag der Stadt Wien, MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für das Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“, 1100 Wien. Mit dem derzeitigen Liegenschaftseigentümer und der Stadt Wien soll ein integriertes Mobilitätskonzept für den Standort erarbeitet werden. Die Mobilitätsangebote vor Ort sollen den zukünftigen BewohnerInnen den Zugang zu stadtverträglicher und kostengünstiger Mobilität erleichtern. Auf dem Weg zur Realisierung dieser Angebote gibt es noch offene Fragestellungen, die nun mit den relevanten Akteurinnen bzw. Akteuren bearbeitet wurden. Ziel ist, verschiedene Lösungswege aufzuzeigen und das Mobilitätskonzept dahingehend zu detaillieren, um für den nächsten Schritt (Liegenschaftsverkauf an BauwerberInnen) die relevanten Maßnahmen im Bereich Mobilität mit den LiegenschaftskäuferInnen vereinbaren zu können.

1.2. Ziel und Methodik

Ziel des Projektes ist die Erarbeitung eines beispielhaften Konzeptes für das Mobilitätsmanagement von neuen Stadtquartieren. Als Leitprojekt dazu dient das Planungsgebiet östlich des Helmut-Zilk-Parks in unmittelbarer Nähe des neuen Hauptbahnhofs. Im Rahmen eines kooperativen Verfahrens wurde der Masterplan für dieses Gebiet aktualisiert. Die für das vorliegende Mobilitätskonzept wichtigsten Grundlagen-Dokumente sind:

- Teammappe Kooperativer Masterplan - städtebauliches Leitbild (ARTEC, Denk, GasparinMeier, Lainer&Partner, maxRieder, Studio Vlay)
- Masterplan Version P auf Basis der Ergebnisse des kooperativen Verfahrens (ÖBB Immo)
- Akkordiertes Verwertungskonzept (ÖBB Immo, Stadt Wien)
- Übergeordnete Festlegungen (UVP Hauptbahnhof, Stadtentwicklungsplan 2025, u.a.)

Grundlage für die Vertiefung des Mobilitätskonzeptes waren gemeinsame Workshops und Abstimmungsgespräche mit der ÖBB Immobilienmanagement GmbH (als Vertreterin der Liegenschaftseigentümerin ÖBB Infrastruktur GmbH), MA18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung), MA21 (Stadtteilplanung und Flächennutzung), MA28 (Straßenverwaltung und Straßenbau), Wiener Umweltschutz und der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung im Zeitraum März – September 2014. Beratungsgespräche zu betrieblichen Fragestellungen wurden bilateral mit MobilitätsbetreiberInnen abgewickelt.

Gesamtprozess Mobilität in der Planung

Für die Errichtung eines Stadtteils, von Einzelobjekten und von Infrastrukturen gibt es einen klaren und etablierten Planungsprozess. Dieser reicht von der Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans (Phase 1), über die Konzeption und Planung der Einzelobjekte/Infrastrukturen (Phase 2) bis hin zur baulichen Fertigstellung und Nutzung (Phase 3). In diesem Prozess sind die Abläufe bzw. TeilnehmerInnen und Rollen unterschiedlicher AkteurInnen bzw. Akteure bereits etabliert. Die Herausforderung ist nun die vollständige Integration von Mobilitätsaspekten in alle Phasen des Planungsprozesses. Kernelement ist dabei das Mobilitätskonzept, das von der allgemeinen Zielsetzung auf Ebene der städtebaulichen Rahmenplanung bis zur konkreten Realisierung auf dem Bauplatz immer mehr Detaillierung erfährt.

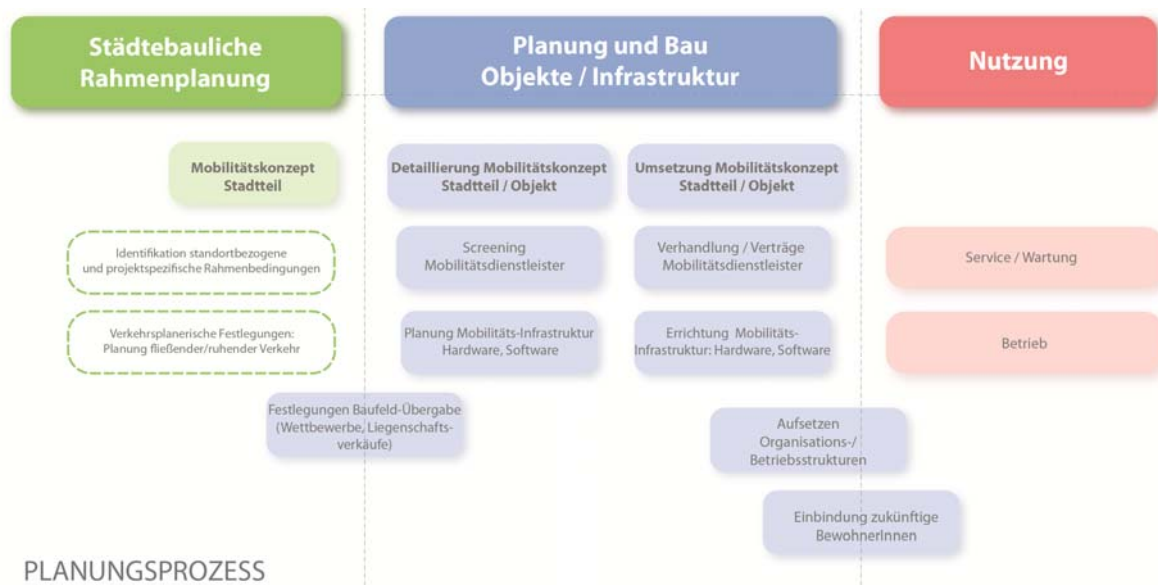


Abbildung 1 - Gesamtprozess Mobilität (Quelle: raum & kommunikation, 2014)

2. Projektgebiet

2.1. Stadtentwicklung rund um den Hauptbahnhof

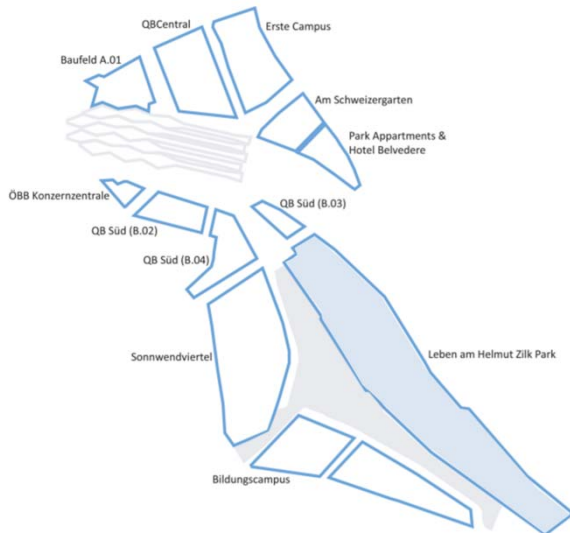


Abbildung 2- Stadtentwicklungsgebiet Hauptbahnhof (Quellen: li: raum & kommunikation; re: Stadt Wien; 2014)

Rund um den Hauptbahnhof entsteht ein neuer Stadtteil – bestehend aus dem Quartier Belvedere und dem Sonnwendviertel mit Bildungscampus. Das gegenständliche Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“ ist der östlich zugehörige Teil des Sonnwendviertels. Das Viertel ist zwischen dem Wiedner Gürtel, der Sonnwendgasse, der Gudrunstraße und der Arsenalstraße gelegen. Der geplante Nutzungsmix (Büros, Wohnungen, Handels-, Dienstleistungsbetriebe, Hotels, Bildungscampus, Kindergärten) soll dem neuen Stadtteil ein lebendiges und urbanes Erscheinungsbild verleihen.

Das Stadtviertel entsteht auf rund 59 ha Grundstücksfläche (davon 8ha Grünfläche). Insgesamt sollen auf dem gesamten Areal 20.000 Arbeitsplätze (auf 550.000 m² Bürofläche) und 5.000 Wohneinheiten für rund 13.000 Menschen entstehen. Das teils bereits fertiggestellte Sonnwendviertel bietet auf einer Fläche von 3,9 ha 1.200 Wohneinheiten und 900 PkV-Stellplätze. Seit 2012 werden freifinanzierte und geförderte Wohnungen direkt am Helmut-Zilk-Park errichtet. Der direkt in das Viertel integrierte Bildungscampus versorgt Kinder und Jugendliche mit einem Kindergarten, Ganztagsvolksschule und Kooperativer Mittelschule; das Quartier Belvedere befindet sich derzeit noch in Bau. Das neue Stadtviertel wird unter anderem durch das Bahnhofsgebäude mit ca. 100 Geschäften und Gastronomiebetrieben versorgt, die Eröffnung des Bahnhofes erfolgte im Oktober 2014. In unmittelbarer Umgebung bietet vor allem die Favoritenstraße zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten. Das vielfältige Angebot an Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen trägt - neben der hervorragenden Verkehrsanbindung - zu einer sehr hohen Standortqualität bei.

2.2. Kooperativer Planungsprozess

Durch einen integrierten Stadtentwicklungsprozess wurde für einen Teil des neuen Stadtquartiers Hauptbahnhof Wien ein städtebauliches Leitbild entwickelt. Im Mittelpunkt des kooperativen Verfahrens stand die Identitäts- und Charakterbildung. Durch einen öffentlichen Auswahlprozess wurde das Planungsteam aus folgenden Mitgliedern zusammengesetzt: Franz Denk, Artec Architekten, Rüdiger Lainer und Partner, Studio Vlay, Gasparin Meier Architekten und Max Rieder. Im Rahmen des kooperativen Expertinnen- bzw. Expertenverfahrens wurden die städtebaulichen Konzepte im Austausch mit den anderen PlanerInnen und der Jury entwickelt.

Das gegenständliche Planungsgebiet umfasst ca. 12 Hektar, ist räumlich ein Teil des teilweise fertiggestellten Sonnwendviertels und soll eine kleinteilige Parzellierung eine hohe Nutzungsvielfalt aufweisen. Teilweise sind nutzungsoffene Strukturen geplant, die für zukünftige, veränderte Ansprüche flexibel bleiben. Von höchster Bedeutung ist die Entstehung einer lebendigen Erdgeschoßzone. Die innerstädtische Lage erlaubt auch ein innovatives Mobilitätskonzept mit Anbindung an den öffentlichen Verkehr, attraktiver Fußrouten und hochwertiger Radinfrastruktur sowie zentralen Quartiersgaragen. Voraussichtlich ab 2016 werden auf dem Gebiet Wohnungen für rund 3.000 BewohnerInnen gebaut, sowie Flächen für Büro- und unterschiedliche Gewerbenutzungen zur Verfügung stehen.

Städtebauliche Eckpfeiler

- BGF ca. 210.000 m² auf einer Liegenschaftsfläche von rund 12 ha
- Ein urbanes Regelwerk mit BGF-Beschränkung, punktueller Höhenentwicklung, Festlegung von Baukanten- und Perforationen und einer Stadtsockelzone mit einer Geschosshöhe von 4 m wurde entwickelt und soll eine größtmögliche Flexibilität für den architektonischen Entwurf bieten.
- Gebäudehöhen durchwegs Bauklasse III und IV, in einzelnen Bereichen sind Gebäude der Bauklassen V bis VI (bis 35 m) zulässig
- weitgehend vom motorisierten Individualverkehr durchfahrtsfreies Viertel mit unterschiedlicher Ausprägung an den äußeren Kanten
- mittig ausgelegte „slow-motion Promenade“ in einem kleinteiligen Maßstab
- Gemeinsam mit dem Quartier Belvedere und den bereits errichteten und hauptsächlich geförderten Wohnbebauungen im Sonnwendviertel bildet das neue Gebiet ein baulich kompakt zusammenhängendes und verbindendes städtebauliches Gefüge.

Leitgrundsätze für die städtebauliche Entwicklung

- Die Straßenbahnführung bleibt in ihrer geplanten Bahnführung im Park und dient als verbindendes Element im neu errichteten Sonnwendviertel zur Gründerzeitstruktur
- Die Straßenführung der Erschließungsstraße wird als Bahnuferstraße ausgebildet. Entlang der Bahnuferstraße sind Gewerbe-Entwicklungsflächen vorgesehen.

- Eine innere Promenade dient als spannende Längsdurchwegung des Gebiets, welche durch mehrere platzartige Aufweitungen unterbrochen wird. Langsame Geschwindigkeiten der FußgängerInnen und RadfahrerInnen werden die räumliche Sequenz wesentlich prägen.
- Einige ausgeprägte Sichtkeile queren und vernetzen das gründerzeitliche Favoriten. Der öffentliche Raum der Platzsituationen ist im Schnittpunkt mit diesen Sichtkeilen angeordnet.
- Kapillare Querungen vernetzen den Parkrand mit der Promenade bis zur Bahnuferstraße.
- 14 Baufelder (34 Bauplätze) mit aufgelöster, poröser Blockrandbebauung und unterschiedlicher Körnung ermöglichen Kleinteiligkeit und urbane Vielfalt.
- Platzierung von drei nachhaltig nutzbaren Sammelgaragen entlang der Bahnuferstraße mit einer Mindest-Geschosshöhe im EG zur flexiblen gewerblichen Nutzung

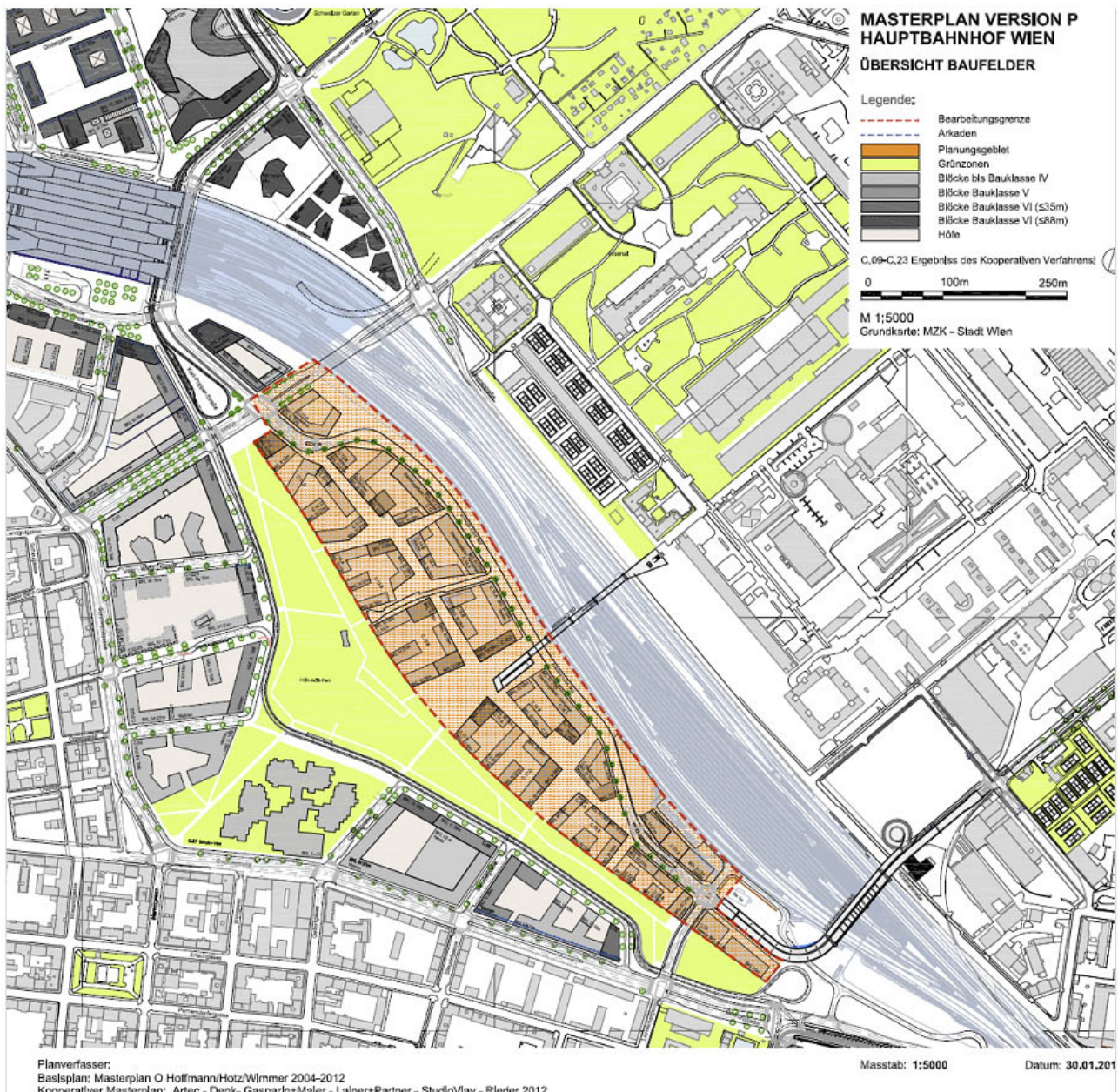


Abbildung 3 - Masterplan Version P auf Basis der Ergebnisse des kooperativen Verfahren (Quelle: ÖBB Immo, Stadt Wien, 2014)

3. Mobilitätskonzept

3.1. Zielsetzungen

3.1.1. Zielsetzungen der Stadtentwicklung¹

Im Mobilitätsverhalten der WienerInnen zeichnet sich ein Wandel ab. Während der Motorisierungsgrad sinkt, geht der Trend hin zum Radverkehr und öffentlichen Verkehrsangeboten. Der STEP 2025 spricht von einem „Trend zur Multimodalität“, da fast die Hälfte aller WienerInnen überwiegend zu Fuß, mit dem Rad und öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Ein Viertel nehmen alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖV, MIV) in Anspruch. Diese Entwicklung verlangt multimodale Angebote und vor allem werden die Schnittstellen zwischen den jeweiligen Verkehrsmitteln bedeutsamer. Für Wien soll der Anteil des Umweltverbunds im Modal Split bis 2025 bei 80% liegen. Durch geeignete Maßnahmen soll auch die Reduktion des Motorisierungsgrades der WienerInnen bewirkt werden, der derzeit für das gesamte Stadtgebiet bei 390 Pkw/1.000 EinwohnerInnen liegt.

Um den Trend zur Multimodalität zu stärken, ist eine Förderung des öffentlichen Verkehrs (Umweltverbund), des Fußverkehrs und des Radverkehrs unverzichtbar. Zwischen den genannten Verkehrsmitteln sollen Schnittstellen und Kooperationen ermöglicht bzw. gestärkt werden. Des Weiteren soll die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems des öffentlichen Verkehrs erhöht werden.

Eine neue Stellplatzstrategie für Wien soll - unter Einbeziehung wichtiger Akteurinnen und Akteure - prozessual herbeigeführt werden. Durch die Bauordnungsnovelle 2014 verändert sich bereits jetzt die Regelung zur Pkw-Stellplatzverpflichtung, wodurch Einsparungsmöglichkeiten bei Baukosten erreicht werden und sich dadurch Umsetzungsmöglichkeiten für wohnungsbezogene Mobilitätsservices ergeben.

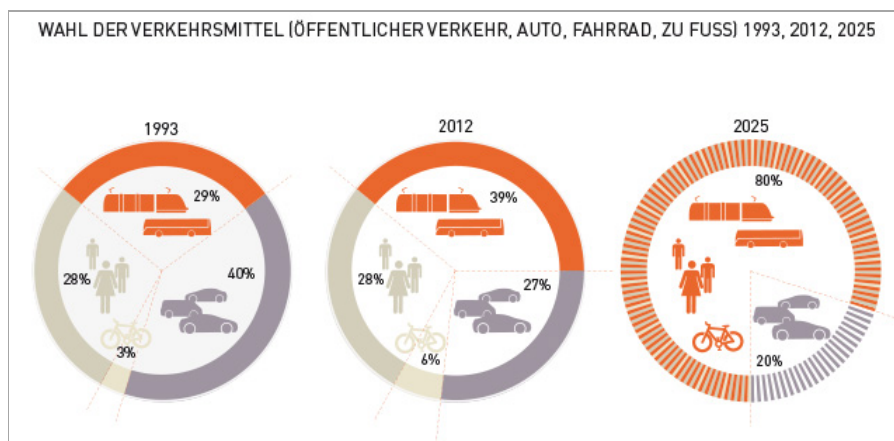


Abbildung 4 - Verkehrsmittelwahl Wien und Zielsetzungen STEP 2025 (Quelle: Stadt Wien, Wiener Linien, 2014)

Bei der Entwicklung neuer Stadtteile soll laut Stadtentwicklungsplan 2025 besonders auf innovative Mobilitätskonzepte und folglich auf ein Mobilitätsmanagement Wert gelegt werden. In Stadtentwicklungsgebieten besteht besonders hohes Potential neue Mobilitätslösungen zu implementieren. Sonderwohnprojekte mit integriertem Mobilitätsmanagement – wie autofreie Siedlungen – sollen erprobt und gefördert werden.

Das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ soll bei der Planung von Stadterweiterungsgebieten als fixer Bestandteil enthalten sein. Um Nahmobilität zu ermöglichen, sind verschiedene (räumlich) nebeneinander liegende Nutzungen sowie attraktiv nutzbare öffentliche Räume erforderlich.

Die Zielvorgaben und angestrebten Mobilitätsentwicklungen auf gesamtstädtischer Ebene sind grundlegende Vorgaben für das künftige Mobilitätsverhalten im Projektgebiet „Leben am Helmut Zilk Park“. Die Entwicklung hin zu einem reduzierten Motorisierungsgrad, 80-20-Formel im Modal Split (max. 20% bzw. max. 15% motorisierter Individualverkehr, vgl. Abb.5) und Multimodalität wird als Grundstein für ein beispielhaftes Mobilitätskonzept gesehen.

	STEP 2025: (2014)	MIV Anteil bis 2025: max. 20%
	Smart City Wien Strategie: (2014)	MIV Anteil bis 2030: max. 15%

Abbildung 5 – Zielsetzungen für MIV Anteil Stadtplanung Wien (Quelle: Stadt Wien, 2014)

3.1.2. Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts

Im kooperativen Planungsverfahren wurden die übergeordneten Planungs- und Gestaltungsentscheidungen für dieses Gebiet festgelegt. Das generelle Bekenntnis zu einem Stadtteil mit Orientierung an der sanften Mobilität, zu einer Attraktivierung des öffentlichen Raums und zur Schaffung der Möglichkeit einer freien Verkehrsmittelwahl soll für die Umsetzung auf den weiteren Maßstabebenen berücksichtigt werden. Ausgangspunkt für das Mobilitätskonzept waren fünf Zielsetzungen:

1. Planungsmaßstab ist der Mensch

- Prioritär ist die Infrastruktur für alle Formen der sanften Mobilität (Fuß + Rad)
- Entwicklung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur für den Radverkehr, „mit dem Fahrrad bis zur Wohnung“ (Referenzbeispiele „fahrradfreundliche“ Projekte wie z.B. Bike City, 2. Bezirk Wien) wird verfolgt
- Add-on Infrastruktur für Radverkehr (z.B. Lastenfahrräder) und alternative Mobilitätsformen in den Planungen berücksichtigen
- Prinzip der Äquidistanz für ÖV/Carsharing/privates KfZ bei Bauplätzen mit Sammelgaragen
- Öffentlicher Raum als Schwerpunkt: Nutzungsverdichtung um bestehende Mobilitätsknoten, bei gleichzeitiger Akzentuierung dieser Knoten

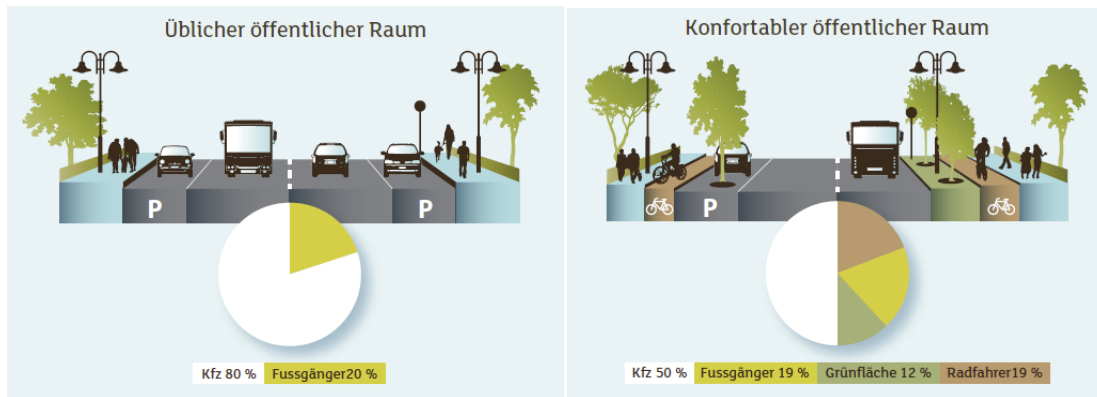


Abbildung 6 - Nutzungsverteilung im öffentlichen Raum (Quelle: Département de l'aménagement du territoire, Luxemburg, 2013)

2. Multimodalität ist einfach und intuitiv nutzbar

- Wohnort und die Mobilitätsangebote „vor der Haustüre“ haben Einfluss auf den persönlichen Mobilitätsstil - „neue urbane Mobilitätsservices“ sollen in der Projektentwicklung mitgedacht werden
- Gestaltung/Sichtbarkeit von Mobilitäts-Infrastrukturen im Straßenraum/öffentlichen Raum
- Bestehende Technologien und Infrastrukturen nutzen und fördern und den „missing link“ zwischen Wohnbau und Mobilität herstellen
- Intermodale Schnittstellen Hauptbahnhof berücksichtigen (insbesondere Bike & Ride Angebote)

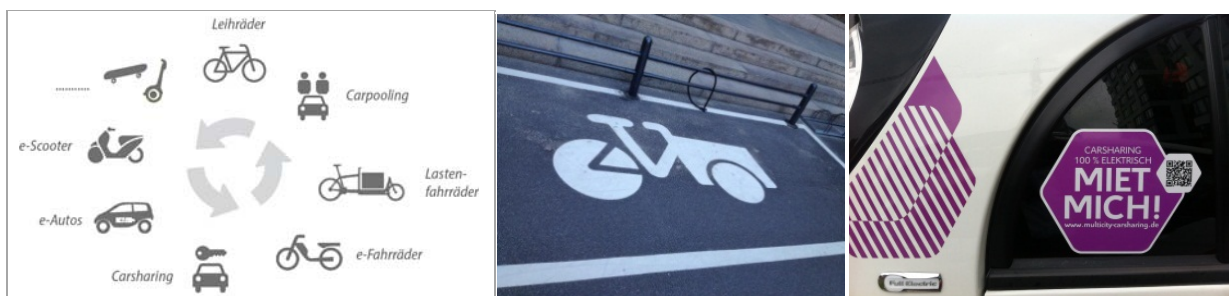


Abbildung 7 - v.l.n.r.: Multimodale Mobilität (Quelle: raum & kommunikation, 2014); Cargo-Bike Stellplatz (Quelle: LA21 Wien), E-Carsharing (raum & kommunikation, 2014)

3. Wirtschaftlichkeit für Akteurinnen und Akteure des Systems ist gewährleistet

- Ziel: Geringere Mobilitätskosten als in vergleichbaren Gebieten (bezogen auf die Lage) -> Leistbares Wohnen soll auch leistbare Mobilität bedeuten (z.B. durch attraktive Fahrrad-Infrastruktur)
- Kostengünstige Herstellung von Stellplätzen durch Hoch-/Sammelgaragen
- Gleichzeitig möglichst hohe Auslastung der Sammelgaragen auch durch alternative Nutzungen forcieren (Storage, alternative Mobilitätsservice, etc.)
- Schnittstellen für unterschiedlichste Mobilitätsservices (Carsharing, Liefersysteme, Lastenrad-Verleih, Elektromobilität, etc.) von Beginn an mitdenken, um Implementierung zu erleichtern

4. Möglichst hohe Flexibilität des Gesamtsystems im Hinblick auf wechselnde Mobilitätsbedürfnisse

- Flexibilität des Konzepts im Hinblick auf zukünftige „Nachfrageänderungen“ (z.B. Carsharing, privates Kfz) und andere/neue Mobilitätsformen
- Wechselwirkungen/Synergien mit benachbarten Stadtteilen (z.B. Nutzung oder zur Verfügung stellen von Stellplätzen von /für benachbarte Stadtteile/Siedlungen/Wohnungsanlagen, Verknüpfung zu anderen Teilgebieten/Mobilitätskonzepten/Infrastrukturangeboten)
- Entwicklungschance Sammelgarage als hybrider Gebäudetyp
- möglichst flexible, robuste Betreibermodelle, die auf Nachfrageänderungen reagieren können



Abbildung 8 - v.l.n.r.: Hochgaragenbauwerk Skopje (Quelle: PPAG Architekten); temporäre Garagennutzung (Quelle: Teammappe Kooperatives Verfahren „Leben am Helmut-Zilk-Park“)

5. Die Attraktivität des Mobilitätangebotes ist markenbildend für das Gebiet

- „Hypermobilität“ als einzigartiges Thema am Standort Hauptbahnhof - Standortvorteile durch höherrangiges ÖV-Angebot + Mobilitätsdienstleistungen vor Ort (Radgarage, Mietwagen-Anbieter, Fahrradleihsystem)
- Öffentlichkeitsarbeit/ „Marke“ in Verknüpfung mit ÖBB (als Mobilitätsdienstleister) bzw. Wiener Linien
- „Fahrzeug Nutzen statt Besitzen“ als Lebensstil soll in diesem Gebiet leicht möglich sein



Abbildung 9 - Branding/Logos Hauptbahnhof Wien (Quelle: www.hauptbahnhof-wien.at)

3.2 Herangehensweise

Das Mobilitätskonzept betrachtet drei räumliche Layer bei der Festlegung von gebietsspezifischen Anforderungen, die im Kapitel 4 näher beschrieben werden:

A. Straßenräume

Mit Ausnahme der Erschließungsstraße zwischen der Bahntrasse und der neuen Bebauung sind die Straßenräume im Projektgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“ großteils frei vom MIV. Bei der Gestaltung von Straßenräumen ist in erster Linie bedacht auf die zukünftigen NutzerInnen und deren Anforderungen zu nehmen. In diesem Kontext wurden die wesentlichen Anforderungen an die Straßenräume in Bezug auf Mobilitätsbedürfnisse zusammengefasst. Eine detaillierte Darstellung des öffentlichen Raumes ist dem Freiraumkonzept (YEWOLandscapes) zu entnehmen.

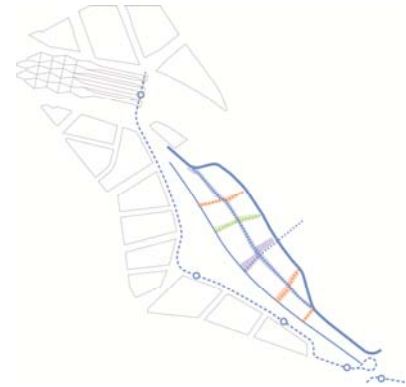


Abbildung 10 - Räumlicher Layer "Straßenräume"

B. Mobilitätsinfrastruktur

Zentral für die Nutzung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten sind der Aufbau einer Mobilitätsinfrastruktur und deren Schnittstellen. Als wesentliche Elemente der Mobilitätsinfrastruktur für dieses Planungsgebiet sind der Hauptbahnhof selbst, die Straßenbahn, die zentrale „slow-motion Promenade“, das erweiterte Erschließungsnetz für Fuß- und Radverkehr, der „Mobility Point“ und die Sammelgarage mit ihren spezifischen Ausstattungselementen zu sehen. Für diese Infrastrukturen wurden die zentralen Anforderungen und Dimensionierungen festgelegt.



Abbildung 11 - Räumlicher Layer "Mobilitätsinfrastruktur"

C. Baufelder

Schließlich ergeben sich auf Ebene der einzelnen Baufelder spezifische, konkrete Anforderungen für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für Planung, Errichtung und Betrieb. Für die Baufelder mit Sammelgarage wird das Anforderungsprofil dargestellt.

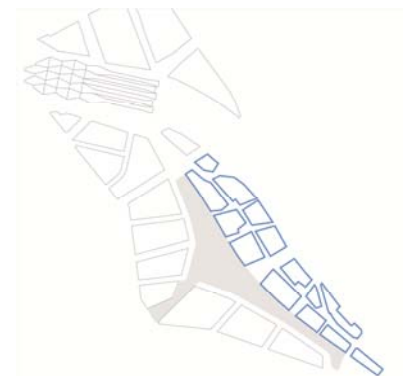


Abbildung 12 - Räumlicher Layer "Baufelder"

Aufbauend auf den Ergebnissen des kooperativen Verfahrens wurden im Rahmen des Widmungsprozesses bereits wesentliche Rahmenbedingungen für die Umsetzung eines attraktiven Mobilitätssystems festgelegt:

- Sicherstellung einer optimalen Erschließung, Durchwegung und fußläufigen Erreichbarkeit durch die Konfiguration der Baufelder
- Reduktion des Stellplatzregulativs auf 0,7 (entspricht ca. 0,5 Stellplätzen/Wohneinheit) inkl. einer maximalen Obergrenze für die Errichtung an Stellplätzen

Erschließungsprinzip

Den Ergebnissen des kooperativen Verfahrens folgend soll das Planungsgebiet überwiegend frei von motorisiertem Individualverkehr (MIV) sein. In der geplanten „slow-motion Promenade“ sollen Formen der sanften Mobilität Vorrang haben, die wichtigste Erschließung für den MIV ist die Bahnuferstraße. Eine auto- und barrierefreie Verbindung zwischen dem 3. und 10. Wiener Gemeindebezirk erfolgt künftig durch den sogenannten „Arsenalsteg“ (Fuß- und Radverkehrsbrücke) und seine in Planung befindlichen Stiegen- und Rampenanlagen. Am nord-östlichen Ende des Planungsgebietes wurde bereits die Ghegastraße durch eine Unterführung verlängert. Weitere Verbindungen im Bereich des Hauptbahnhofes sind die verlängerte Argentinierstraße und die Mommsengasse, welche unter der Bahntrasse verlängert wurde, und im Süd-Osten die Südbahnhofbrücke als Zubringer zum höherrangigen MIV-Netz. Durch diese Querungsmöglichkeiten sollen die Barrieren zwischen dem 3., 4. und 10. Bezirk aufgelöst werden.

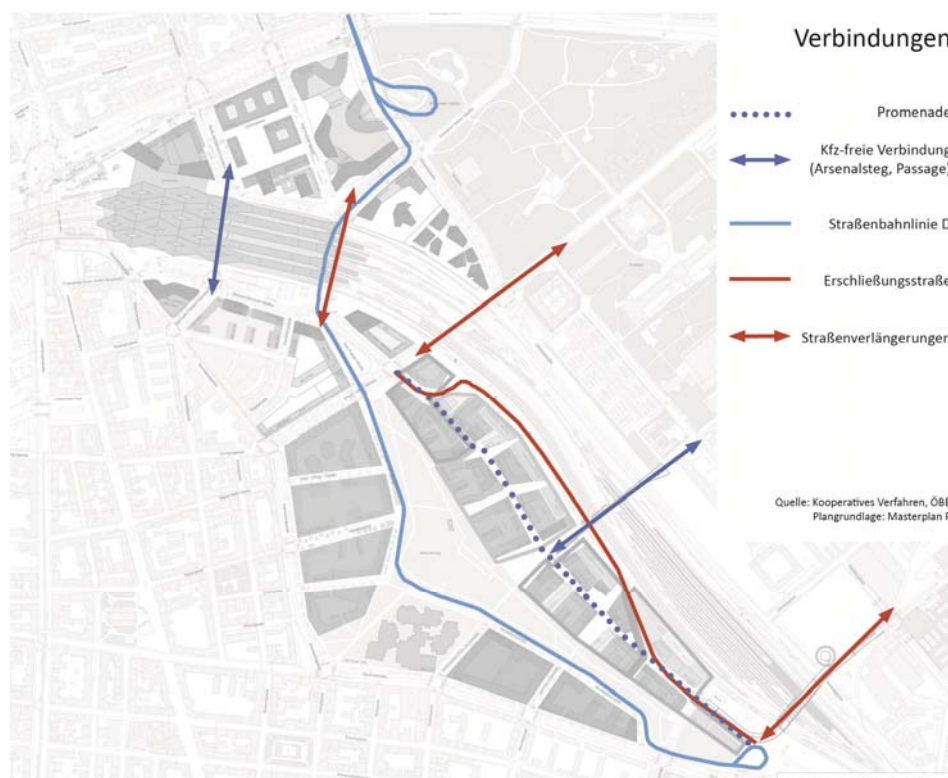


Abbildung 13 - Räumlicher Layer "Erschließungsprinzip/Verbindungen" (Quelle: raum & kommunikation, Datengrundlage: Masterplan Version P, 2014)

3.3 Straßenräume

Öffentlicher (Straßen-)Raum und Mobilität sind in der Planung und Entwicklung eines Stadtteils integriert zu betrachten. Vor allem für die Formen der sanften Mobilität, die in diesem Gebiet Vorrang haben sollen, ist die benutzerfreundliche Gestaltung der Straßenräume von besonderer Bedeutung. Das Ergebnis des kooperativen Verfahrens zeigt ein klares Bekenntnis zum öffentlichen Charakter von Außenräumen im Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“. Öffentlichkeit entsteht durch unterschiedliche Nutzungsformen im Erdgeschoss, anspruchsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums mit den Möglichkeiten zur flexiblen und temporären Nutzung, sowie durch attraktive Bedingungen für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und NutzerInnen anderer sanfter Mobilitätsformen. Das Leitbild stellt diese Anforderungen mit einem weitgehend MIV-durchfahrtsfreien Konzept mit unterschiedlichen Ausprägungen an den äußeren Kanten und mittig ausgelegter „slow-motion Promenade“ (innere Promenade) in einem kleinteiligen Maßstab. Für die einzelnen Straßenräume wurde ein Freiraumkonzept (YEWO LANDSCAPES) entwickelt, das auch auf die Anforderungen der sanften Mobilität (in Bezug auf Gestaltung, funktionale Anforderungen, Beleuchtung) Rücksicht nimmt.

3.3.1. Straßenprofil Bahnuferstraße

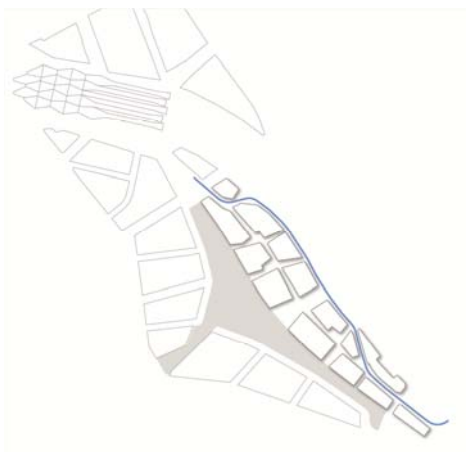


Abbildung 14 - Straßenprofil Bahnuferstraße (Quelle: raum & kommunikation 2014)

Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ übergeordnete Erschließungsstraße für das gesamte Gebiet und für den MIV Zubringer zum höherrangigen Straßennetz über die Sammelgarage ▪ Schnellverbindung für FahrradfahrerInnen
Charakter	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „schnell, dynamisch, laut, hell“
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entlang der Bahnuferstraße sind Gewerbe-Entwicklungsflächen im Erdgeschoß vorgesehen, die möglichst flexibel nutzbar sind (vgl. Gürtelbögen) ▪ Walk-In, Drive-In Funktionen v.a. für Gewerbenutzungen in den Sammelgaragen (z.B. Werkstätten, „Mobility Point“) ▪ richtungsgebundene Radfahranlagen, sowie ausreichend Stellplätze für Fahrräder (empfohlen werden min. 2 Bügel pro 50m Straßennetzlänge)

3.3.2. Straßenprofil „slow-motion Promenade“

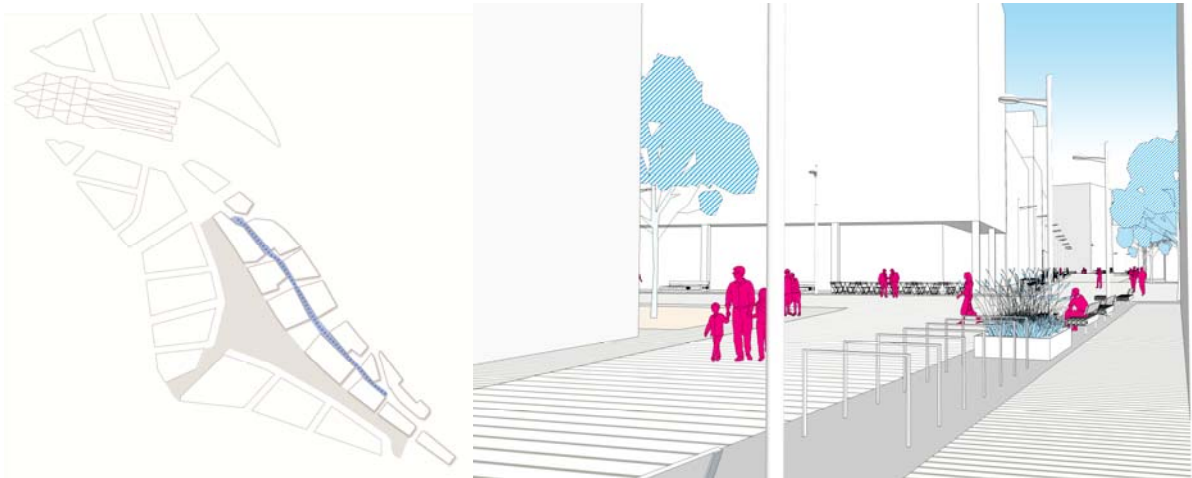


Abbildung 15 - Straßenprofil "slow-motion Promenade" (Quelle: li. raum & kommunikation 2014, re: YEWOLandscapes, 2014)

Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung zum Mobilitätsknoten Hauptbahnhof ▪ Mobilitätsband für sanfte Mobilität
Charakter	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Bewegen & Verweilen“, Präsenz von sanften Mobilitätsformen steht im Vordergrund, langsame Geschwindigkeiten
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestaltung als Fußgängerzone mit Benutzungsrecht für RadfahrerInnen ▪ Für RadfahrerInnen gilt in der Fußgängerzone: (1) Zu-Fuß-Gehende haben Vorrang (2) Schrittgeschwindigkeit (3) Nebeneinander Radfahren ist erlaubt ▪ Lieferverkehr zu bestimmten Zeiten möglich, jedoch keine Ausweisung von Ladezonen ▪ Ausnahmeregelungen für das Befahren mit KFZ gelten für Einsatz- und Müllfahrzeuge sowie für Begleitpersonen von Personen mit eingeschränkter Mobilität ▪ Die Promenade besitzt einen urbanen Charakter, zum Teil mit Arkaden in den Erdgeschosszonen, die Witterungsschutz bzw. Aufenthaltsqualität erhöhen (z.B. Einkaufen, Kleingastronomie, Cafés etc. in der Erdgeschoßzone) ▪ platzartige Aufweitungen der Promenade ▪ Die Gestaltung eignet sich sowohl für eine zielstrebige Durchwegung des Gebiets als auch für gemütliches Flanieren oder Aufenthalt. ▪ möglichst Vermeidung von Nebenräumen im Erdgeschoß an den zur Promenade gewandten Gebäuden ▪ Die Kundmachung von Behindertenstellplätzen ist in Fußgängerzonen nicht möglich. Diese können nur in den für den MIV bestimmten Straßen mit Parkspuren festgelegt werden. Für einzelne Baufelder sind bei Bedarf oberirdische Behindertenstellplätze auf Privatgrund herzustellen.

3.3.3. Straßenprofil „Kapillaren“

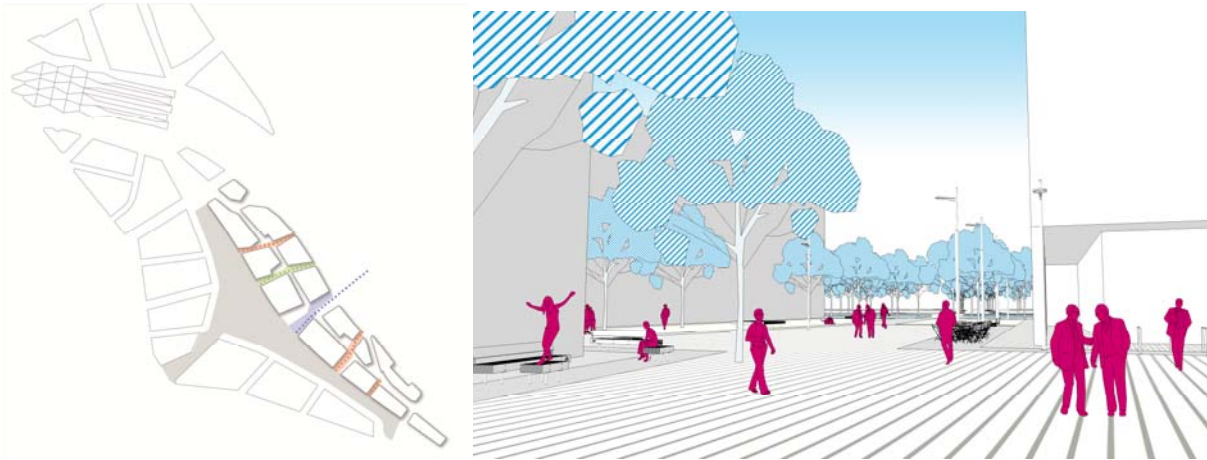


Abbildung 16 - Straßenprofil "Kapillaren" (Quelle: li. raum & kommunikation 2014, re: YEWOLandscapes, 2014)

Funktion	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multifunktional nutzbarer Straßenraum mit unterschiedlichen funktionellen Anforderungen je nach Lage (Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für Kinder, Erschließung für Tiefgaragen, übergeordnete Durchwegung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Bereich Arsenalsteg)
Charakter	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die kapillaren Querungen vernetzen den Parkrand mit der Promenade bis zur Bahnuferstraße. Einige ausgeprägte Sichtkeile queren und vernetzen das gründerzeitliche Favoriten. Der öffentliche Raum der Platzsituationen ist im Schnittpunkt mit diesen Sichtkeilen angeordnet.
Gestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Via Kapillaren erfolgen die Zugänge zu wichtigen Zielen wie Sammelgaragen, Park, Stationen des Öffentlichen Verkehrs und Bildungscampus: Durchlässigkeit Parkrand/Promenade/Bahnuferstraße ist in der Flächenwidmung berücksichtigt ▪ Fahrradabstellanlagen liegen u.a. auf sogenannten Funktionsbändern / Klammern (als Teil der Baufelder; siehe Freiraumkonzept) in den Kapillaren, aber auch in der Promenade ▪ In den Kapillaren, die zur Sammelgarage führen, weist ein Beleuchtungs- bzw. Leitsystem auf die Sammelgarage hin. ▪ In der Erschließungsstraße tritt der motorisierte Individualverkehr gestalterisch und funktionell in den Hintergrund und wird auf Tempo 30 beschränkt, entlang der Baulinie sind Gehsteige mit jeweils mindestens 2,5m Breite herzustellen ▪ Am Kreuzungspunkt Arsenalsteg muss eine für RadfahrerInnen und FußgängerInnen benutzerfreundliche und platzsparende Lösung erfolgen

3.4. Mobilitätsinfrastruktur

3.4.1. Wegenetz für FußgängerInnen

- Im inneren des Quartiers haben FußgängerInnen uneingeschränkten Vorrang. Dies wird durch die Ausbildung und Gestaltung der „slow-motion“ Promenade als Fußgängerzone gewährleistet, die auch die wichtigste Zugangsrouten zum Hauptbahnhof für FußgängerInnen darstellt.
- Ein möglichst engmaschiges Netz mit Durchwegungsmöglichkeiten zwischen den Baufeldern wird durch die städtebauliche Konfiguration und die Widmung von öffentlichen Durchgängen sichergestellt.
- Durchwegungsmöglichkeiten auf den Baufeldern sollen zwischen den LiegenschaftseigentümerInnen vereinbart werden.
- Die Querung der für den MIV zugänglichen Erschließungsstraße (zu den Baufeldern C.13 und C.15) muss an möglichst vielen Stellen leicht und verkehrssicher möglich sein.
- Eine hohe Verkehrssicherheit soll durch ein geringes Geschwindigkeitsniveau (30 km/h) auf der Erschließungsstraße, die in das Quartier hineinführt, gewährleistet werden.
- Bei der Wegeführung ist auf die Anschlüsse an das Wegenetz des Helmut-Zilk-Park Rücksicht zu nehmen, insbesondere auch, um die Zugänge zu den Straßenbahnhaltestellen der Linie D und dem Bildungscampus zu gewährleisten.
- Die Grundsätze der Barrierefreiheit müssen im gesamten Planungsgebiet berücksichtigt werden (vgl. Anforderungen Projektierungshandbuch: Öffentlicher Raum: 1_ Fußgänger, Blatt 16, Stadt Wien, 2011).

3.4.2. Fahrradinfrastruktur

Wegenetz

- Die engmaschige Durchwegung des Projektgebietes ist für alle Formen der sanften Mobilität geöffnet. Radfahren ist daher im gesamten Gebiet prinzipiell „auf der Fahrbahn“ ohne eigene Radverkehrsanlagen sicher möglich.
- Der Anschluss zum übergeordneten Radwegenetz wird durch die Südbahnhofbrücke und die Franz-Grill Straße sichergestellt
- Der Arsenalsteg ist eine attraktive autofreie Verbindung zwischen dem Arsenal, dem Bereich Gudrunstraße und dem neuen Stadtteil.
- Die „slow motion Promenade“ ist als Fußgängerzone für RadfahrerInnen im Schrittempo befahrbar, (voraussichtlich) richtungsgebundene Radwege gibt es an beiden Seiten der Bahnuferstraße



Abbildung 17 - Radinfrastruktur (Quelle: raum & kommunikation, 2014)

Fahrradabstellanlagen

Zur Errichtung der Fahrradabstellanlagen sind folgende Kennwerte zu berücksichtigen:

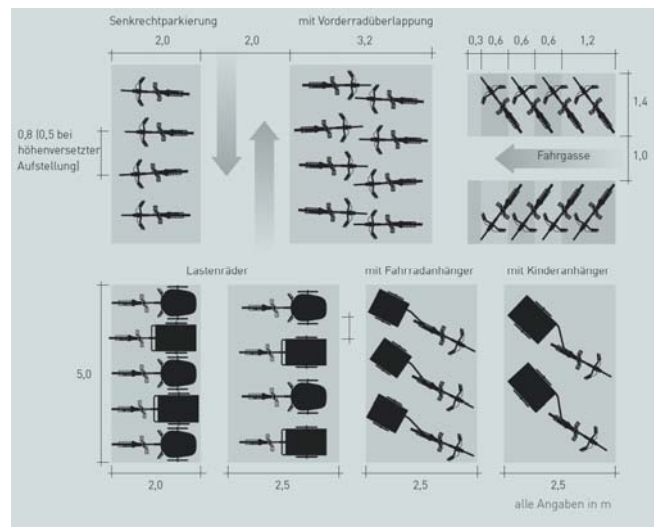
	Anforderungen	Flächenbedarf
Fahrrad-Infrastruktur	1 STP / 30m ² WNF	ca. 1,6m ² / STP
	0,3 STP/Arbeitsplatz	
	1 STP je 25-80m ² Verkaufsfläche	
+ 5-10 % der Pflichtstellplätze für Spezialräder		

Abbildung 18 - Kennwerte Fahrradabstellanlagen (Quelle: Stadt Wien, 2014)

(vgl. u.a. MA 46, <http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/mobil/abstellanlagen.html>)

Das Mengengerüst für Fahrradabstellplätze im Planungsgebiet stellt sich wie folgt dar:

	24.500	529	41	29
	24.500	330	45	19
	14.500	335	14	17
	15.000	126	29	8
	23.000	545	15	28
	18.500	299	80	19
	26.500	637	13	32
	20.000	181	28	10
	12.500	297	8	15
	6.500	132	15	7
	6.500	0	80	4
	11.500	246	21	13
	203.500	3657	388	202



Annahme durchschn. 1 Stellplatz/50m² Gewerbe
Nutzfläche, Anteil Spezialräder: 5%

Abbildung 19 - Stellflächenbedarf Fahrrad (Quelle: bmvit, „Bau auf's Rad“, 2012)

Mindestanforderungen Fahrradinfrastruktur für den Wohnbau

Das wichtigste Ziel bei der Errichtung der Fahrradinfrastruktur ist die leichte Erreichbarkeit des Fahrrades für AlltagsnutzerInnen sicherzustellen.

- Je 30m² Wohnnutzfläche ist ein Fahrradstellplatz zu errichten; ein Teil der Fahrradstellplätze (max. 15%) kann im öffentlichen Raum („Funktionsbänder“, siehe Freiraumkonzept) errichtet werden.
- Fahrradräume im Erdgeschoss müssen ebenerdig zugänglich sein.
- Einlagerungsräume müssen fahrradtauglich dimensioniert werden (z.B. als Abstellmöglichkeit für hochwertige Fahrräder).
- Nebenflächen in den Obergeschossen sind so zu dimensionieren, dass Fahrräder leicht abgestellt werden können.
- Installation von fahrradtauglichen Liften und leichtgängigen Türen in den Gebäuden.
- Für BesucherInnen müssen am Bauort ausreichend überdachte Abstellplätze zur Verfügung stehen.
- Darüber hinaus ist in den Abstellflächen genügend Platz für Spezialräder, andere Zweiräder und Zubehör (Roller, Scooter, Kinderanhänger) vorzusehen (5-10% des Platzbedarfes für Fahrräder).
- Ladestationen für E-Bikes sind in der Planung zu berücksichtigen.



Abbildung 20 - Fahrradabstellanlagen (Quelle: v.l.n.r. Szeiler (Rosinak&Partner) 2013; G.Ruland, 2012; raum & kommunikation, 2014)

Zur Planung von Fahrradabstellanlagen sind folgende Unterlagen zu empfehlen:

- „Bau aufs Rad!“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben – Ein Leitfaden für ArchitektInnen, Bauträger, Länder und Gemeinden, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2012
- „Der ideale Fahrrad-Abstellraum im Wohnbau“, IG Fahrrad, Wien 2009



Abbildung 21 - Bau aufs Rad!
(Quelle: bmvit, 2012)

Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum

- Ca. 400 Fahrrad-Stellplätze (10-15% der Fahrrad-Pflichtstellplätze für das Gebiet) für BesucherInnen, Kundinnen und Kunden, Touristinnen bzw. Touristen etc. sind an gut erreichbaren Standorten zu errichten (tw. Errichtung durch LiegenschaftseigentümerInnen auf den „Funktionsbändern“, s.o.).
- Erweiterungsmöglichkeiten der Fahrradparkierung sind vorzusehen, um bei steigender Nachfrage den Ausbau zu ermöglichen.
- Mindestens zwei öffentliche Zugänge zu Fahrradservices (Pump-, Reinigungsstation) im gesamten Planungsgebiet.
- Versorgung des Gebiets mit Citybike-/Leihrad Stationen (im Bereich des Arsenalstegs bzw. der „Mobility Points“, siehe „Fahrrad-Services“).
- Platzbedarf für Abstellmöglichkeiten von Lastenrädern berücksichtigen

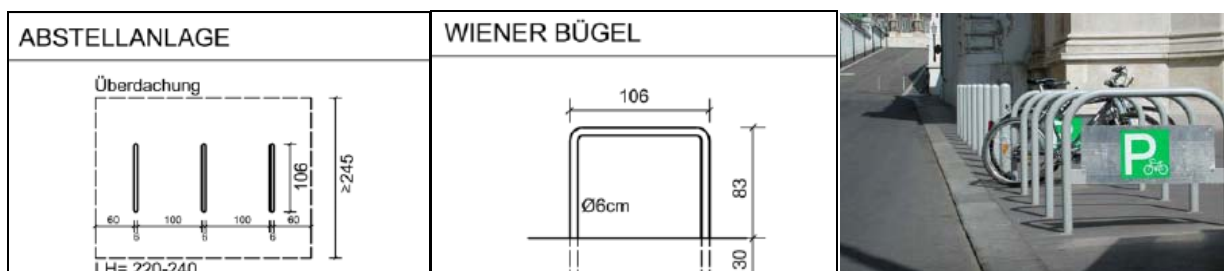


Abbildung 22 - Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum (Quelle: Handbuch öffentlicher Raum, Stadt Wien, 2011)

Bei der flächigen Aufstellung der Wiener Bügel ist von folgenden Randbedingungen auszugehen:

- pro Bügel können zwei Stellplätze realisiert werden
- Regelaufstellung ist orthogonal
- der lichte Abstand zwischen zwei Bügeln einer Reihe beträgt 1,00m
- der lichte Abstand zwischen zwei Reihen beträgt min. 1,5m, als Regelmaß anzustreben sind 2 m

Fahrrad-Services

Zur Positionierung als „fahrradfreundliches“ Gebiet sind öffentlich zugängliche Fahrradinfrastrukturen notwendig. Dies beinhaltet zumindest zwei Servicestationen für Fahrräder („Lufttankstelle“, optional auch Schnellreparatur-Stationen auf den Baufeldern) und eine Station für Bikesharing (z.B. Citybike Wien) mit ca. 30-40 Leihrädern im Bereich des Arsenalsteges. Zur optimalen Versorgung des Gebietes mit Bikesharing (z.B. Citybike Wien) sind zusätzliche Standorte im Südosten (im Bereich der Baublöcke C20.A/C.21.A) sowie im Bereich des Platzes zwischen den Baublöcken C.11D und C.14 B vorzusehen (vgl. Plan Seite 19). Jedenfalls sind die Stationen in unmittelbare Nähe zu den geplanten „Mobility Points“ zu errichten.



Abbildung 23 – v.l.n.r.: Fahrrad-Pump Station im öffentlichen Raum: Siebensternplatz Wien, 10 (Quelle: <http://www.uubs.at/>); Servicestation (optional auf Baufeldern): Fixit (Quelle: <http://www.ziegler-metall.de/servicestation-fixit>); Citybike Wien (Quelle: Citybike Wien)

Fahrradgarage

Neben dem Busbahnhof am Hauptbahnhof ist eine betreute Fahrradgarage in der Größe von rund 1600 m² mit eigenem Fahrradgeschäft, angeschlossener Werkstätte und ca. 1000 Fahrradabstellplätzen geplant. Zwei weitere kleinere überdachte Fahrradgaragen sollen bei der Haltestelle Hauptbahnhof Ost der Straßenbahnlinie D errichtet werden (300 Stellplätze). Beide Fahrradgaragen sind direkt an einen Fahrradweg angebunden.

Für den gesamten Stadtteil stellt die betreute Fahrradgarage eine wichtige Infrastruktur dar. Sie unterstreicht den Fokus der multimodalen Möglichkeiten („Bike & Ride“) am Standort und stellt für die FahrradfahrerInnen im Gebiet auch die notwendigen Zusatz-Infrastrukturen zur Verfügung. Gute Beispiele für Fahrradgaragen an Verkehrsknotenpunkten sind in Malmö (Hyllie) bzw. Amsterdam zu finden.



Abbildung 24 - Fahrradgarage (Quelle: Cylce Planning in Malmö, 2013)

3.4.3. Öffentlicher Verkehr

Das Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“ wird künftig direkt durch die Straßenbahnlinie D an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Die Linie wird in Zukunft bis „Gudrunstraße“ geführt (Verlängerung von 2km) und wird somit entlang des Helmut-Zilk-Parks verlaufen. Die Straßenbahnlinie 6 schließt direkt an die im Süden gelegene Station „Gudrunstraße“ an. Östlich des Gebietes - bereits im 3. Bezirk – verläuft die Buslinie 69A.

Die nächstgelegenen U-Bahn-Stationen sind die U1 Stationen „Keplerplatz“ (westlich des Planungsgebietes) und „Südtirolerplatz-Hauptbahnhof“ im Nord-Westen des Hauptbahnhofs. Nördlich des Hauptbahnhofs liegen die Stationen der Straßenbahnlinien 18 und O, sowie der Buslinie 13A.

Das Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“ profitiert - als Nachbar des Hauptbahnhofs - vor allem von der regionalen Anbindung. Neben dem regionalen Busbahnhof und dem Bahnangebot bieten vor allem die S-Bahn-Linien (S1, S2, S3, S5, S15, S60, S80) innerstädtische und regionale Verbindungen. Die S-Bahn-Stammstrecke zwischen Meidling und Floridsdorf stellt neben der U-Bahn-Linie U1 die zweite hochrangige Verkehrsanbindung des Hauptbahnhofs dar und ergänzt die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Linie U1. Mit Errichtung einer Gleisverbindung in Kledering werden in Zukunft von der West- und Südbahn kommende Fernverkehrszüge über den Hauptbahnhof zum Flughafen Wien Schwechat geführt.

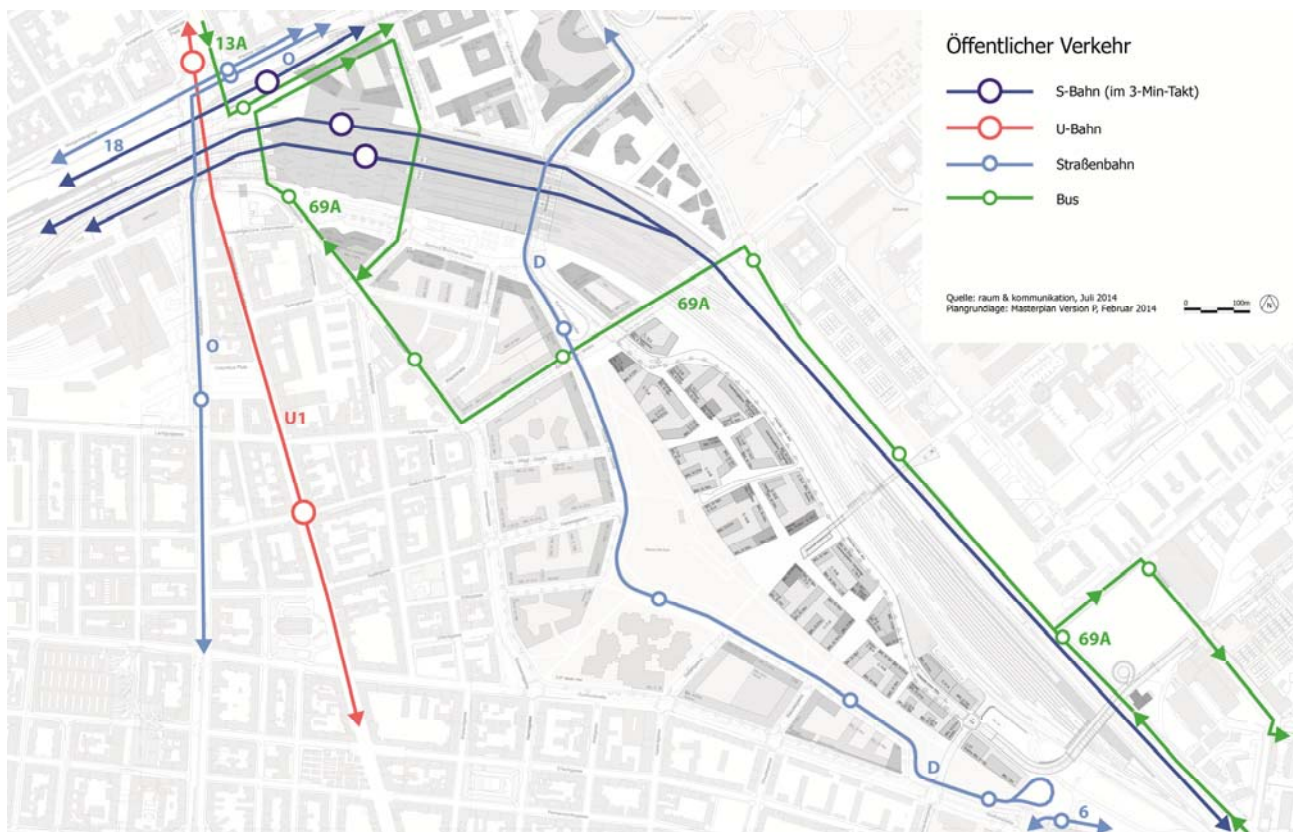


Abbildung 25 - Öffentliche Verkehrsanbindungen (Quelle: raum & kommunikation, 2014)

3.4.4. Sammelgarage

Dem Ergebnis des kooperativen Verfahrens folgend, soll es im Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“ deutlich weniger private PKW als in anderen, vergleichbaren Gebieten geben. Die als Fußgängerzone ausgeprägte „slow-motion Promenade“, qualitätsvolle Fahrradinfrastruktur und Verzicht auf PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum sollen FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen den Vorrang im Gebiet geben. Für definierte Baufelder soll die Erschließung für private PKWs mittels Sammelgaragen entlang der Bahnuferstraße erfolgen. Verwaltung und Betrieb dieser Sammelgaragen sind von den Wohnbauten entkoppelt. Die Errichtung der Sammelgaragen folgt grundsätzlich folgenden Überlegungen:

- Kostenersparnis bei der Errichtung von Hochgaragen im Vergleich zu Tiefgaragen
- Mehr Flexibilität im Parkraummanagement für das gesamte Planungsgebiet
- Möglichkeit der alternativen Nutzung der Sammelgaragen (Storage, Gewerbe, andere Nutzungen)

Bei einer (groben) Festlegung der Pflichtstellplätze müssen drei wesentliche Punkte berücksichtigt werden:

- Erstens die Novellierung des Wiener Garagengesetzes, die in den Bearbeitungszeitraum der Planungsgrundlagen fällt und eine Reduktion der bisherigen Stellplatz-Verpflichtung vorsieht.
- Zweites der sinkende Motorisierungsgrad in Wien (dzt. 390 PKW auf 1000 EinwohnerInnen) und die damit verbundenen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Wien gemäß Stadtentwicklungsplan 2025 (vgl. Kapitel 3.1).
- Drittens die Standortgunst des Planungsgebietes und die u.a. damit verbundenen Zielsetzungen in Bezug auf eine flexible Kombination von unterschiedlichen Verkehrsträgern.

Die Stellplatzverpflichtung beträgt demnach 0,7 der nach dem Wiener Garagengesetz erforderlichen Stellplätze, was für Wohnnutzungen ca. einem Wert von 0,5 Pflichtstellplätzen pro Haushalt entspricht. Auf einzelnen Baufeldern gibt es auch die Möglichkeit der Erschließung mit einer Tiefgarage. Eine im Flächenwidmungsplan definierte Obergrenze an maximal zu errichtenden Stellplätzen (1.400) erlaubt einen bedarfsgerechten (Aus-)bau der Sammelgaragen und eine Erschließung weiterer Baufelder im Gebiet.

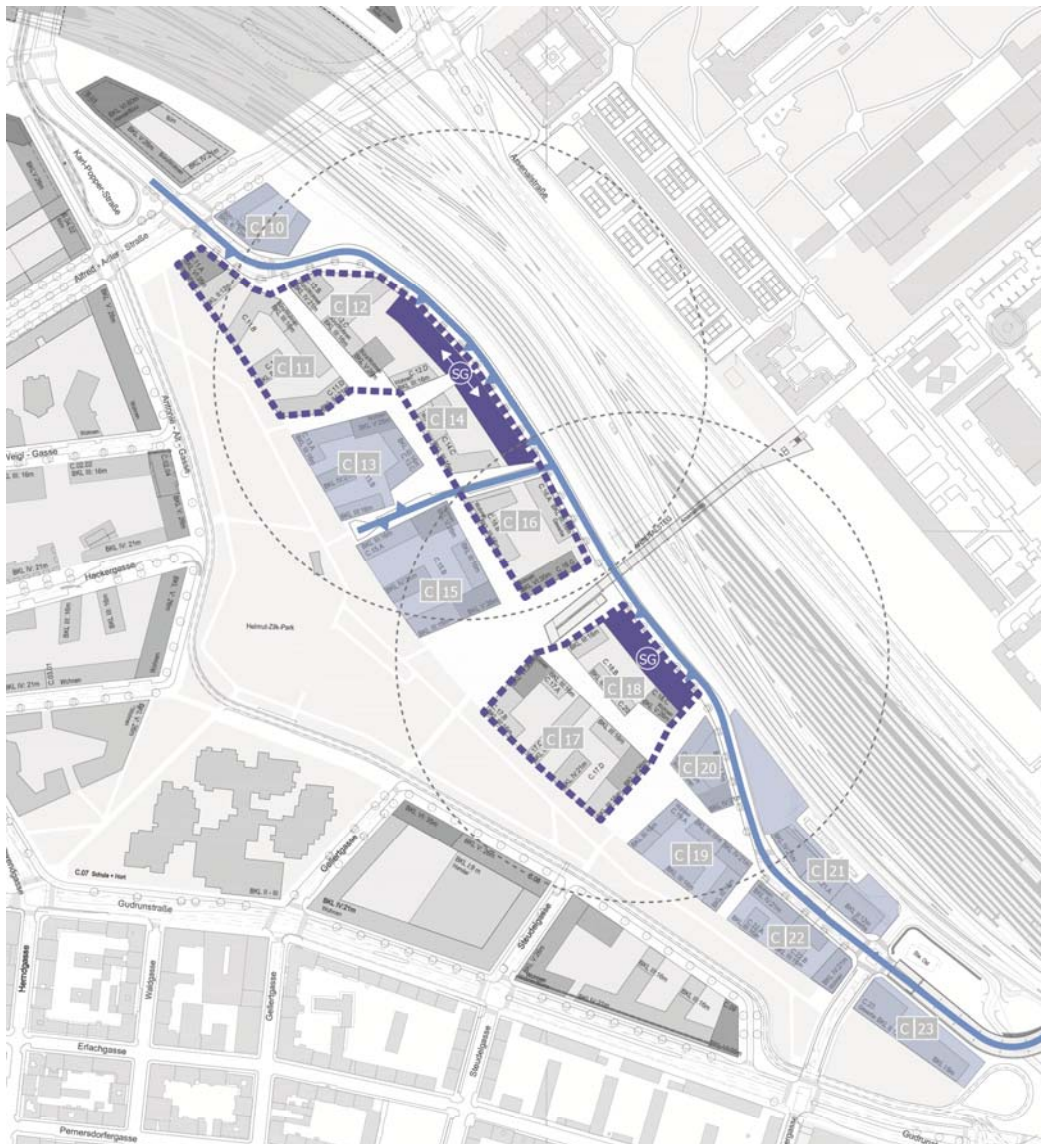


Abbildung 26 - Anzahl Stellplätze Kfz (Quelle, raum & kommunikation, 2014)

Eine genaue Definition zu den erforderlichen Stellplatzzahlen kann erst mit feststehendem Nutzungsmix und Ausnutzung der Baufelder getroffen werden. Die folgende Tabelle fasst eine erste Kalkulation der nachzuweisenden Pflichtstellplätze für die Baufelder mit Sammelgaragen (Annahmen: Umrechnungsfaktor BGF/WNF= 0,75; durchschn. Wohnungsgröße 75m²; Nutzungsmix gem. Masterplan ÖBB Immo; Anwendung der neuen Bauordnung für Wien: 1 Stellplatz pro 100m² Wohnnutzfläche) zusammen:

Übersicht Stellplätze Sammelgaragen

	zugehörige Baufelder	zugehörige BGF	davon Hochgarage (inkl. Gewerbe)	Pflicht Stellplätze
C12A	C11, C12, (C10)	49.000	8.500	222
C14A	C14, C16	33.500	8.500	129
C18A	C17, C18	46.500	11.500	186
Summe		129.000	28.500	538



Sammelgaragen

- Erschließung MIV
- - - (mögliche) Zufahrt Garage
- Parken am Eigengrund möglich
- SG Sammelgarage
- zugehörige Baufelder
- C 17 Baufeld-Code
- Einzugsbereich Sammelgaragen (200m)

Quelle: raum & kommunikation, Juli 2014
 Plangrundlage: Masterplan Version P, Februar 2014



Abbildung 27 - Sammelgaragen (Quelle: raum & kommunikation, 2014)

Zuordnung Bauplätze

- Die Sammelgaragen sind so angeordnet, dass sie für die zugehörigen Baufelder in einer Entfernung von max. 200 Meter (Luftlinie) leicht erreichbar sind.
- Die Zufahrten zur Sammelgarage erfolgen primär über die Bahnuferstraße.
- Die Sammelgarage C12A und C14 können oberirdisch miteinander zu einer gemeinsamen Großgarage verbunden werden.

Anforderungen Erdgeschoß

- Das Erdgeschoß ist den in den Flächenwidmungs- und Bebauungsbestimmungen festgelegten Nutzungen zuzuführen
- Im Erdgeschoß ist die Anordnung von Dauerparkplätzen, die an einzelne FahrzeughalterInnen vermietet werden, nicht zulässig. Auf einem Teil der Gewerbefläche können Stellplätze für Fahrzeuge des „Mobility Point“ errichtet werden.
- Die bzw. der Garagenbetreibende hat im Erdgeschoß Vorkehrungen für die Einrichtung eines „Mobility Point“ zu treffen und die diesem Zweck gewidmeten Flächen an interessierte MobilitätsdienstleisterInnen und FahrzeugverleiherInnen zu vermieten. Eine einheitliche Signaletik für unterschiedliche BetreiberInnen ist vorzusehen.

Anforderungsprofil für die Sammelgaragen

A. ANFORDERUNGSPROFIL STELLPLÄTZE

- Die bzw. der Garagenbetreibende hat die Pflichtstellplätze für Wohnen und Gewerbe zumindest für die Baufelder C11, C12, C14, C16, C17 und C18 dauerhaft bereitzustellen. Die Bereitstellung erfolgt in Form eines Mietangebotes an die BauträgerInnen des jeweiligen Baufeldes. Für die Bereitstellungsverpflichtung haben die BauträgerInnen bei Antragstellung um Baubewilligung einen Errichtungskostenbeitrag in der Höhe von EUR 9.000 je Pflichtstellplatz (beinhaltet Beitrag an den Mobilitätsfonds) an die bzw. den Garagenbetreibenden zu entrichten (Preisbasis 01/2014; der Baukostenbeitrag ist nach dem Baukostenindex wertgesichert).
- Die von der bzw. dem Garagenbetreibenden errichteten Pflichtstellplätze werden bis 6 Monate nach Erstbezug für die WohnungsnutzerInnen exklusiv reserviert. Danach kann die bzw. der Garagenbetreibende sie frei nutzen. Bei späterer Antragstellung auf einen Pflichtstellplatz kann er bzw. sie innerhalb von 3 Monaten diesen zur Verfügung stellen, d.h. innerhalb des Pflichtstellplatzkontingents nicht als Pflichtstellplätze vermietete Dauerparkplätze sind mit entsprechender Kündigungsfrist befristet zu vermieten.
- Die Installation einer Etagenzählung mit Zählschleife und kundenfreundlichen Anzeige-Displays sind vorzusehen, um langwierige Parkplatzsuche zu vermeiden.
- Erforderliche Behindertenstellplätze können auch im Erdgeschoß situiert werden.

- Die bzw. der Garagenbetreibende hat die notwendigen Pflichtstellplätze lt. Wiener Garagengesetz für die Gewerbenutzung im Erdgeschoß zu errichten. Für Einzelhandels-Betriebe können im Erdgeschoß max. 10 Stellplätze errichtet werden.
- Es steht der bzw. dem Garagenbetreibenden frei, über die Pflichtstellplätze hinausgehende Stellplätze bis zur Obergrenze der im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festgeschriebenen Anzahl zu errichten.
- Die höchstzulässige Gesamtmiete (inkl. Betriebskosten und Umsatzsteuer) für Pflichtstellplätze/ Dauerparkplätze darf € 90,-/Stellplatz und Monat nicht überschreiten (Preisbasis 01/2014; die Miete ist nach dem Mietpreisindex und nach dem Verbraucherpreisindex wertgesichert).
- Zusätzlich zu den Pflichtstellplätzen haben die Garagenbetreibenden mindestens 45 BesucherInnenstellplätze (entspricht 3 STP/100 Wohneinheiten für das Gebiet) zur temporären Nutzung zur Verfügung zu stellen. Die zeitliche Anwesenheit von BewohnerInnen, Beschäftigten, KundInnen und BesucherInnen ist im Tagesverlauf unterschiedlich. BesucherInnenstellplätze müssen daher nicht in Form ausgewiesener Stellplätze angeboten werden, es ist vielmehr ein ausreichender Kapazitätsnachweis für temporäres Parken zu erbringen (Mischnutzung bzw. „Überbuchung“ der Pflichtstellplätze ist gestattet). Die bzw. der Garagenbetreibende hat Buchungsstatistiken zu führen, aus denen die dauerhaft ausreichende Verfügbarkeit von BesucherInnenstellplätzen (äquivalent der geforderten 45 Stellplätze) hervorgeht. Die Tarifgestaltung für die BesucherInnenstellplätze ist der bzw. dem Garagenbetreibenden freigestellt. Als Obergrenze für diese Art der Stellplätze sind die Vorgaben des UVP-Gesetzes zu beachten (maximal 187 Stellplätze).
- Alle sonstigen Nutzungen der Stellplätze (Kurzparkplätze, Dauerparkplätze für AnrainerInnen im weiteren Umkreis etc.) sind der bzw. dem Garagenbetreibenden freigestellt.
- allenfalls leerstehende Stellplatzkapazitäten können einer temporären oder dauerhaften, alternativen Nutzung zugeführt werden(Lagerflächen o.ä.).
- Die bzw. der Garagenbetreibende hat für eine ausreichende Anzahl an Zweiradstellplätzen Vorsorge zu treffen (Richtwert: mind. 5% der Pflichtstellplätze für PKW). Die Tarifgestaltung für Zweiradstellplätze ist der bzw. dem Garagenbetreibenden freigestellt.
- Die bzw. der Garagenbetreibende hat dafür Vorsorge zu treffen, dass alle Pflichtstellplätze mit elektrischen Ladestellen für Normalladung aus-/nachgerüstet werden können, sofern eine Fahrzeughalterin bzw. ein Fahrzeughalter eine Versorgung mit einer E-Ladestelle wünscht und ein entsprechendes Fahrzeug nachweisen kann. Zum Leistungsumfang seitens der bzw. des Garagenbetreibenden gehören die Zurverfügungstellung der elektrischen Anschlussleistung und die Verkabelung zur Ladestelle. Die Ladestelle selbst ist durch die FahrzeughalterInnen oder einen Dritten herzustellen (mindestens 3-phasige Anspeisung, Ladestrom 16A).

B. ARCHITEKTUR & STÄDTEBAU

- Durch den Liegenschaftseigentümer sind die architektonischen und funktionellen Qualitäten durch ein geeignetes Qualitätssicherungs- und Auswahlverfahren sicherzustellen ist (im Kaufvertrag festgelegt). Insbesondere sicherzustellende Qualitätsaspekte sind: Gestaltung der Straßenfassaden als architektonisch ansprechende, dem angrenzenden Wohngebiet ästhetisch gleichwertige Fassaden, Gestaltung der zur Wohnbebauung zugewandten Gebäudefassaden (unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten des Lärm- und Lichtschutzes und der Gebäudebegrünung), räumliche Bezugnahme und gestalterische Schnittstellen zum städtebaulichen Umfeld, ästhetisch ansprechende und Beeinträchtigungen minimierende Schnittstellen und Übergänge zum angrenzenden öffentlichen Raum und den angrenzenden Freiflächen und Höfen.
- Konzeptionelle Darstellung der langfristigen konstruktiven und infrastrukturellen Flexibilität der Gebäudesubstanz gegenüber Umbau/Rückbau/Ausbau („temporäres Gebäude“: Anforderungen Nutzlasten für Lagerflächen, leichte Demontierbarkeit des Bauwerks, innere Gebäudeflexibilität, Veränderlichkeit der Decken, Möglichkeit der nachträglichen Fassadenanbringung vorsehen, mögliche Bauweise: Montagebauweise, etc.).
- Im Erdgeschoß (Gewerbezone) sind nutzungsneutrale Räume mit einer Raumhöhe von 4,5m zu errichten. Die prinzipielle Eignung für Betriebe, Werkstätten etc. ist nachzuweisen (z.B. hinsichtlich Brandschutz, Nachrüstbarkeit mit technischer Gebäudeausrüstung, arbeitsrechtlicher Bestimmungen).
- Sämtliche für Hochgaragen im Wohngebiet geltende Technische Normen und Richtwerte (z.B. hinsichtlich Lärm- und Lichtemissionen) sind einzuhalten.
- Darstellung der äußeren und inneren Erschließung des Hochgaragenbauwerks und der gewerblichen bzw. alternativen Nutzungen des Bauwerks. Angestrebt werden sollen möglichst einfache und sichere Zugänge sowie kurze Wege für die GaragennutzerInnen im Planungsgebiet, insbesondere kurze und gut markierte Zugänge für die GaragennutzerInnen von Bauplätzen ohne eigene Garage. Darzustellen ist auch die Zugänglichkeit (Eintrittskontrollen etc.) für NutzerInnen des „Mobility Point“ und von Sharing-Mobilitätsservices (z.B. Carsharing, Bikesharing). Besonders Augenmerk ist dabei auf Sicherheits- und Beleuchtungsaspekte, Leit- und Kennzeichnungssysteme sowie einheitliche Gestaltung zu legen.
- Generell sind folgende Aspekte bei der Gestaltung der Garage zu beachten: Beleuchtung, Sauberkeit, Beschriftung, Beschilderung, ausreichende Anzahl von Behinderten- und Frauenparkplätzen, Sicherheit, Geräumigkeit der Zu- und Ausfahrten, Fahrbahnbreite, Stellplatzbreite, ausreichend große Rangierflächen, OIB Richtlinie, Anforderungen der MA37 (Brandschutz).
- Reduktion der Ein- und Ausfahrten auf das verkehrsorganisatorische Minimum, die Notwendigkeit einer VLSA ist zu prüfen, Berücksichtigung der Verkehrs- und Umwelttechnischen Richtlinien für Garagenprojekte (MD-BD, Geschäftsbereich Bauten und Technik).

C. ORGANISATION UND MARKETING

- Entwicklung einer gemeinsamen Marketingstrategie für die Garagen und die Mobilitätsangebote/-dienstleistungen.
- Nach Möglichkeit Schaffung eines vereinheitlichten Zugangs zur Sammelgarage und zu den in den „Mobility Point“ integrierten Mobilitätsdienstleistungen, etwa in Form einer Chipkarte oder einer Web-Applikation; mögliche Zusatzfunktion: Nutzung von E-Ladestellen, Zugang zu Lieferboxen etc.
- Gemeinsame Bewerbung und Vermarktung: bei Vermarktung der Wohnungen/Gewerbeflächen an NutzerInnen soll auf das geplante Mobilitätsangebot aufmerksam gemacht werden; Sonderaktionen für Neukundinnen und -kunden (Fahrtguthaben bei Bezug, Testwoche, Vergünstigte Tarife, Integration in Mobilitätskarte, etc.); Kooperation mit ÖV Betreiber ist wünschenswert.
- Enge Zusammenarbeit mit der Stadtteilagentur

3.4.5. Erschließung motorisierter Individualverkehr

Baufeldfamilie	BGF (in m ²)	WHG Anzahl	Gewerbefläche (in m ²)	Pflichtstellplätze
C.10*	4.500	0	3.600	10
C.11	24.500	212	2.674	126
C.12	24.500	132	2.948	86
C.13	14.500	134	890	75
C.14	15.000	50	1.891	37
C.15	23.000	218	951	120
C.16	18.500	120	5.224	92
C.17	26.500	255	823	138
C.18	20.000	72	1.815	48
C.19	12.500	119	488	65
C.20	6.500	53	977	33
C.21	6.500	-	5.200	29
C.22	11.500	98	1.338	59
Summe	208.000	1.463	28.821	919

* Nutzung als Sozialzentrum, Pflichtstellplätze können bedarfsorientiert z.B. in Sammelgarage C12 abgedeckt werden (Annahmen: Umrechnungsfaktor BGF/WNF= 0,75; durchschn. Wohnungsgröße 75m²; Nutzungsmix gem. Masterplan ÖBB Immo)

Für die Erschließung der Bauplätze sind folgende Regelungen vorgesehen:

- Im Straßenraum ist das Parken – ausgenommen für Zustell-, Abhol- und Bringservice – nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich.
- Für Begleitpersonen von Personen mit eingeschränkter Mobilität, den Lieferverkehr sowie Einsatzfahrzeuge ist das Zufahren zu jeder Adresse zum Zweck des Ein- und Aussteigens bzw. zur Ladetätigkeit möglich.
- Bei seltenen Transporten von sperrigen Gütern (z.B. Kühlschrank) oder Umzug ist eine Zufahrt zu den Gebäuden mit einer Sondergenehmigung möglich.

Mobility Point

Der „Mobility Point“ ist in der Sammelgarage angeordnet und soll unkomplizierten und raschen Zugang zu Angeboten emissionsarmer Mobilität rund um die Uhr gewährleisten. Im Planungsgebiet soll jeweils ein Mobility Point in den beiden Sammelgaragen realisiert werden. Als Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs stehen Sharing-Fahrzeuge (Carsharing, Bikesharing), sowie optional Angebote zur City-Logistik zur Verfügung. Über den „Mobility Point“ können Fahrzeuge unterschiedlichster Art und für unterschiedliche Nutzungen nach Bedarf gebucht und genutzt werden.

In Stadtteilen mit einem guten Angebot an Carsharing Fahrzeugen verringert sich der Druck, einen eigenen PKW besitzen zu müssen. Ein Carsharing Fahrzeug kann in etwa vier bis acht private PKWs im urbanen Gebiet ersetzen. Die gute und leichte Erreichbarkeit von Sharing Fahrzeugen muss daher in einem neuen Stadtteil gegeben sein, um das Potenzial voll ausschöpfen zu können.

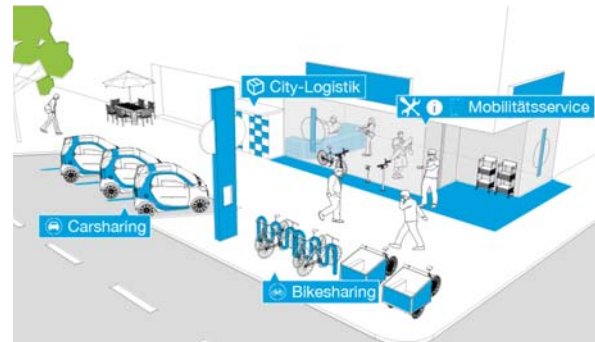


Abbildung 28 – „MobilityPoint“ (ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg 2014)

Beim Carsharing unterscheidet man grundsätzlich zwischen klassischem, stationsgebundenen Carsharing und Freefloating Systemen. Freefloating Carsharing eignet sich besonders für kürzere One-way Distanzen (spontane Buchung) innerhalb der Stadt, während sich klassisches Carsharing besser für Wochenendausflüge bzw. größere Transporte/Einkäufe oder Termine außerhalb der Stadt (Buchung tendenziell länger im Voraus) bzw. im suburbanen Raum eignet. Eine Sonderform ist das private Carsharing - das Autoteilen unter Privatpersonen - das durch neue Web-Plattformen bzw. Leistungspakete (Versicherungsangebote, Tarifsystem) erleichtert wird.

Das Angebot eines „Mobility Point“ kann in Umfang und Ausrichtung sehr unterschiedlich sein. Angebotsbreite und -umfang sind an die Ressourcen der bzw. des Betreibenden gebunden. Je nach Betreibenden sind auch unterschiedliche Synergiepotenziale vorhanden (z.B. in Verknüpfung mit Business-Carsharing). Eine genaue Abschätzung der Angebotspalette kann erst im Rahmen einer Abfrage der Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen BewohnerInnen erfolgen. Zudem muss berücksichtigt werden, dass voraussichtlich mehrere Autovermietungs-Firmen am neuen Hauptbahnhof präsent sein werden, was die Angebotspalette für das Gebiet verbreitern wird.

Für den „Mobility Point“ sind zunächst die wichtigsten Voraussetzung für die Implementierung aller Carsharing-Systeme zu schaffen. Zudem soll sich das Sharing nicht nur auf zweispurige Fahrzeuge beschränken, sondern im Angebot auch einspurige (z.B. E-Scooter, Motorräder) bzw. nicht-motorisierte Verkehrsmittel (Lastenräder, E-Bikes) beinhalten. Ein E-Mobility-Shop mit einem Leihangebot für unterschiedliche E-Fahrzeuge könnte an diesem Standort realisiert werden.

Anforderungsprofil

An beiden Sammelgaragen-Standorten ist im Erdgeschoß jeweils ein „Mobility Point“ vorzusehen, in unmittelbarer Nähe der geplanten Citybike-Standorte. Mögliche Bestandteile sind:

1. Freefloating Carsharing

Referenzbeispiel: car2go mit reservierten Stellplätzen (z.B. Business Park Vienna)

Infrastrukturelle Mindestanforderungen sind:

- Reservierte und gekennzeichnete Stellplätze für Fahrzeuge eines Freefloating-Betreibers
- GSM-Verbindung zu einem Mobilfunknetz in ausreichender Stärke (zur Buchung, Fernwartung, Lokalisierung der Fahrzeuge, etc.)
- Automatische Kennzeichen-Erkennung als Zugangssystem

2. Stationsgebundenes (klassisches) Car- bzw. Zweirad-Sharing

Referenzbeispiele: flinkster, zipcar oder Cargo-Bike Sharing

Infrastrukturelle Mindestanforderungen sind:

- Reservierte und gekennzeichnete Stellplätze für Sharing-Fahrzeuge, Infrastruktur für E-Fahrzeuge
- Automatische Kennzeichen-Erkennung als Zugangssystem, „Intelligente“ Schrankenanlage mit Aus- und Einfahrtserfassung geliehener Fahrzeuge
- Platz zum Abstellen von Anhängern, Sonderfahrrädern (Lastenfahrräder etc.)

3. Privates Carsharing

Referenzbeispiele: carsharing 24/7, caruso

Infrastrukturelle Mindestanforderungen sind:

- Reservierte und gekennzeichnete Stellplätze für private Sharing-Fahrzeuge (auch in den Obergeschossen möglich) an leicht zu erreichenden Stellplätzen
- Strom- und Internetanschluss für intelligenten Schlüsselkasten, Repeater für GSM Signal, Aufbewahrungsbox für Zubehör

4. Infrastrukturen für Lieferservices

Infrastrukturelle Mindestanforderungen sind:

- Boxen/ Schließfächer für die Zwischenlagerung
- Kühlboxen für die Lagerung verderblicher Waren und Lebensmittel
- IT-Infrastruktur (Terminal o.ä.) für die Schließfachzuordnung, Lieferbestätigungen etc.

5. Optional: Reparatur- und Servicewerkstätten für Kfz und Zweiräder

Infrastrukturelle Mindestanforderungen sind:

- Eignung der Baukonstruktion zur Ausrüstung mit Hebezeugen, Hebebühnen, Montagebühnen etc.
- Möglichkeit der Ausrüstung mit Öl- und Fettabscheidern
- Möglichkeit der Ausrüstung mit Lüftungsanlagen
- Möglichkeit der Ausrüstung mit Lackiereinrichtungen

Allgemeine bauliche Voraussetzungen eines „Mobility Point“ sind:

- Gewährleistung der Zugänglichkeit der Garage für anonyme NutzerInnen, vorzugsweise mittels 24h Betreuung durch eine Angestellte bzw. einen Angestellten der bzw. des Garagenbetreibernden
- Gute Kennzeichnung, Beleuchtung und Leitsystem für die oben angeführten Einrichtungen und Angebote, von außen wie im Inneren der Garage
- Anspeisung der E-Ladestellen ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen

Allgemeine organisatorische Voraussetzungen eines „Mobility Point“ sind:

- Vereinbarungen für den Betrieb des „Mobility Point“ mit geeigneten Mobilitäts-Partnerbetrieben
- Beschreibung der im „Mobility Point“ geplanten Mobilitätsangebote und ihrer Betriebsweisen (vgl. o.)
- Angaben über die Anzahl und Art der im „Mobility Point“ zur Verfügung gestellten Fahrzeuge (Einspurige, Mehrspurige, Sonderfahrzeuge, E-Fahrzeuge) in mehrjähriger Entwicklungsperspektive
- Nachweis der Stromaufbringung für die Fahrzeugbetankung aus erneuerbaren Energiequellen

3.4.6. Zusatz-Infrastruktur

Derzeit gibt es eine dynamische Entwicklung im Bereich der neuen urbanen Mobilität. Neben unterschiedlichen Sharing Modellen gibt es auch im Bereich der sanften Mobilität neue Fahrzeugkonzepte und Infrastrukturen. Vor allem in Verbindung mit den geplanten Sammelgaragen ist die Einrichtung eines **komfortablen und flexiblen Transportsystems für Waren von der Garage zur Wohnung** von Interesse. Ein Beispiel dazu ist der multifunktionale Fahrradanhänger und Einkaufswagen „LOTTE“, der für Warentransporte und Einkäufe von FußgängerInnen und RadfahrerInnen verwendet werden kann. Das System soll in aspern die Seestadt Wiens erstmals auf Stadtteilebene erprobt werden. Im gegenständlichen Projekt könnten beispielsweise in den Sammelgaragen und auf den einzelnen Baufeldern Abstellplätze für diesen mobilen Einkaufswagen vorgesehen werden. Eine Quantifizierung der notwendigen Einkaufswagen kann durch einen Erfahrungsaustausch mit dem geplanten Projekt in der Seestadt erfolgen.



Abbildung 29 - Bsp. Transportsystem (Quelle: <http://cycling.departure.at/wp-content/uploads/2013/04/lotte-Visualisierung.pdf>)

3.5. Baufelder

3.5.1. Mindestanforderungen für Liegenschaftswerber

- Errichtung Radabstellplätze in Fahrradräumen in den Gebäuden (1 Fahrradstellplatz/30m² WNF) bzw. auf den Funktionsbändern inkl. erforderlichem Platzbedarf für Spezialräder
- Erfüllung des Anforderungskatalogs für Radinfrastruktur gem. Pkt. 3.4.2
- Baufelder die einer Sammelgarage zugeordnet sind (C.11, C.12, C.14, C.16, C.17, C.18), müssen die erforderlichen PKW-Pflichtstellplätze in den dafür vorgesehenen Sammelgaragen nachweisen
- Grundsätzlich ist anzustreben, Behindertenstellplätze gem. Bauordnung in den Sammelgaragen bzw. Tiefgaragen auszuweisen. Auf den Baufeldern C.11 und C.17 können Behindertenstellplätzen aufgrund der größeren Entfernung zu den Sammelgaragen bei Bedarf oberirdisch auch auf den Bauplätzen errichtet werden.
- PKW-Pflichtstellplätze sind gemäß Wr. Garagengesetz im Verhältnis zur Wohnnutzfläche herzustellen. Die Anzahl der Stellplätze, die darüber hinaus bis zur festgelegten Obergrenze (gem. Flächenwidmungs- und Bebauungsplan) errichtet werden können, ist im Kaufvertrag verankert.
- Empfehlung: ausreichende Durchwegungsmöglichkeiten für Fußverkehr innerhalb der Baufelder
- Zukünftige BewohnerInnen sollen frühzeitig (bei Vergabe) über Mobilitätsangebote im Stadtteil informiert werden (in Verkaufs- und Verwertungsunterlagen, Homepage); der Nachfragebedarf an Stellplätzen für Kfz, Fahrräder und andere Verkehrsmittel soll vorab abgefragt werden, um die erforderlichen Kapazitäten zu optimieren.
- Bereitstellung eines Informationspaketes für die BewohnerInnen: Informationen zu verschiedenen Mobilitätsangeboten inkl. Starterpaket (z.B. Gutscheine für Carsharing) (Abstimmung mit lokalem Management) vor und bei Bezug.
- optional: Nachweis von Vorkehrungen zur Abwicklung von Lieferservices/E-Commerce: versperrbare Boxen mit/ohne Kühlung, entsprechendem Zugangscode zur Lieferung von Lebensmitteln oder auch Deponierung von Waren zur Abholung. Bereitstellung von ausreichend großen Empfangsboxen im EG, die z.B. in Kooperation mit lokalen Unternehmen zustellerübergreifend beliefert werden können.

3.5.2. Fördermöglichkeiten

Folgende Fördermöglichkeiten gibt es in Wien bzw. Österreich zur Unterstützung bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen für Bauträger (Stand Juli 2014):

- Bund: **klimaaktiv mobil** – Mobilitätsmanagement für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber > <http://www.mobilitaetsmanagement.at/>
- Stadt Wien: Förderung zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen auf nicht öffentlichem Grund



4. Organisation

4.1. AkteurInnen

Zur koordinierten Umsetzung der ambitionierten Ziele für das gesamte Planungsgebiet ist die Einrichtung einer **Stadtteilagentur** notwendig. Diese Einheit ist unter anderem auch zuständig für qualitätssichernde Maßnahmen im Bereich Mobilität und übernimmt in diesem Themenfeld koordinative und kommunikative Aufgaben.

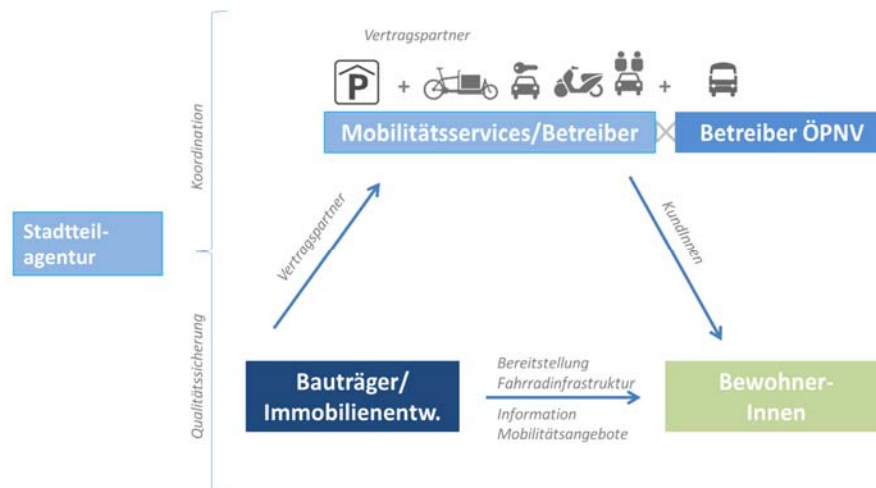


Abbildung 30 – Organisation „Stadtteilagentur“ im Aufgabenfeld Mobilität (Quelle: raum & kommunikation, 2014)

- **Stadtteilagentur:** Koordination des gesamten Stadtentwicklungsprojektes **und im Bereich Mobilität** zuständig für **Koordination** der Stakeholder, sowie **Kommunikation** des (multimodalen) Mobilitätsangebotes.
- **BauträgerIn/ImmobilienentwicklerIn:** auf den zugeordneten Baufeldern VertragspartnerIn der bzw. des Sammelgaragen-Betreibenden, sowie ErrichterIn der Fahrradinfrastruktur
- **Mobilitätsservices/BetreiberIn:** Dazu gehören die bzw. der Betreibende der Sammelgarage sowie alle weiteren MobilitätsdienstleisterInnen, die auch VertragspartnerInnen mit Sammelgaragenbetreibenden („Mobility-Point) sind.
- **Betreiber ÖPNV:** möglicher Partner bei der Entwicklung von Mobilitätsservices mit unterschiedlichen Betreibern, Cross-Marketing

4.2. Aufgaben der Stadtteilagentur im Bereich Mobilität

Koordinationsmaßnahmen

- **Gesamtkoordination** für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts im Stadtentwicklungsprojekt (Aufbau/Betrieb)
- **Koordination der Realisierung der Mobilitätsinfrastrukturen** im öffentlichen Raum und auf den Bauplätzen (Themen u.a. Ausgewogenheit der Fahrradinfrastrukturen auf Baufeldern und im öffentlichen Raum, Standorte von Leihradsystemen etc.)
- **Supervision der Errichtung der baufeldübergreifenden Mobilitätsinfrastrukturen und -maßnahmen**, insbesondere betreffend Sammelgaragen und „Mobility Points“. Clearingstelle für Mobilitätsinfrastrukturbetreiber und Verkehrsdienstleister (Sammelgaragenbetreiber, Leihsystemanbieter, Wiener Linien etc.), städtische Dienststellen und Betriebe, LiegenschaftseigentümerInnen und BauführerInnen, PlanerInnen auf den Liegenschaften, BewohnerInnen, lokale Unternehmen etc.
- **Schnittstelle zur Verwaltungseinheit des Mobilitätsfonds**, bei der Prüfung von Projekten, Vergabe der Mittel und Monitoring der aus dem Mobilitätsfonds geförderten Projekte und Maßnahmen
- optional: Überwachung des Verteilungsschlüssels der Kfz-Stellplätze auf den einzelnen Bauplätzen (Aufteilung der Stellplatzsummen je Baufeld auf die unterschiedlichen Bauführer)
- optional: Auslastungsmonitoring der Mobilitätsinfrastrukturen (Kfz-Stellplätze, Fahrradabstellplätze etc.), basierend auf einem obligatorischen Reporting-System der Akteure (Vermieter, Hausverwaltungen, Sammelgaragenbetreiber, Mobilitätsdienstleister)

Kommunikationsmaßnahmen

- **Vor Bezug: Erstellung von Informationsmaterialien** für die BewohnerInnen und angesiedelten lokalen Unternehmen, in Abstimmung mit Mobilitätsdienstleistenden, BauträgerInnen und ÖPNV Betreiber; Kommunikation der Mobilitätsangebote über unterschiedliche Kommunikationskanäle (z.B. Homepages der Bauträger, Social Media, lokale Medien) in Zusammenarbeit mit Akteurinnen und Akteuren im Bereich Multimodale Mobilität. (z.B. Integration von „SMILE-einfach mobil“ in einer Stadtteil-Website)
- **Bei Bezug: Erstellung von „Willkommens-Paketen“** für alle neuen BewohnerInnen und Unternehmen; Informationen zu ÖV-Angebot, regionale Radwegenetze, Car-Sharing, Citybike, „Mobility Point“, Mobilitäts-Apps, Mietwagen Angebote
- **Nach Bezug: Organisation von Veranstaltungen** bspw. Test-Tage für Lastenräder und/oder Sharing-Fahrzeuge, Organisation Fahrrad-Werkstatt; Workshop für privates Carsharing, Aktionen im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche, Stärkung der Mobilitätskompetenz für Kinder in Bezug auf sanfte Mobilität, etc.



Abbildung 31 – (Mobilitäts)-Infos bei Bezug (v.l.n.r.: Seestadt Aspern Willkommenspaket, NiO Nahverkehr in Offenbach, Fahrrad Wien - Mobilitätsagentur)

4.3. Mobilitätsfonds

Der Mobilitätsfonds fördert Umsetzungsprojekte und investive Maßnahmen im Bereich umweltfreundlicher, leistbarer und nachhaltiger Mobilität, mit Schwerpunkt auf der Förderung von Mobilitätsdienstleistungen und Fahrzeug-Teilen- und -Leihsystemen. Er fördert Projekte und Maßnahmen, die nachweislich kurzfristig nicht wirtschaftlich realisierbar wären und/oder hohe unternehmerische Risiken in sich tragen. Er fördert nur Projekte und Maßnahmen, die nach einer Einführungsphase mittel- bis langfristig wirtschaftlich tragfähig werden, die nachhaltig wirksam sind, und/oder die hohen sozialen, kommunalen oder volkswirtschaftlichen Nutzen aufweisen.

Die Verwaltung der Geldmittel könnte beispielsweise durch die Kommunalkredit Public Consulting GmbH abgewickelt werden, der zu favorisierende Rechtsträger ist die Stadt Wien oder ein Unternehmen der Stadt Wien. Eine Verknüpfung der Förderungen mit dem bestehenden **klimaaktiv mobil** Programm (vgl. Kapitel 3.5.2) ist erwünscht. Seitens einer Verwaltungseinheit soll die gesamte Fördereinreichung, Einhaltung der Förderrichtlinien, Evaluierung durch die Stadtteilagentur, sowie Auszahlung der Fördermittel abgewickelt werden. Die endgültige Festlegung der Maßnahmen erfolgt nach interner Abstimmung/Zustimmung der Stadt Wien mit der Stadtteilagentur.

Gespeist wird der Fonds aus einer Einmalzahlung der EigentümerInnen bzw. BauführerInnen der Liegenschaften, die je **Pflichtstellplatz** (ca. 910 für das gegenständliche Gebiet) geleistet wird, wobei die Zahlung bei den Wohnsammelgaragen durch die bzw. den Garagenerrichtenden abgeführt wird. Der Beitrag beträgt EUR 1.000,- netto je Pflichtstellplatz. der Nachweis der Zahlung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens. Die Auszahlung der Mittel an Projekte und Maßnahmen erfolgt in einem Zeitraum bis 7 Jahre ab Einhebung.

Die Zuschussmodalitäten sind noch festzusetzen. Dies betrifft u.a. Vergabekriterien, Höchstbetrag und Höchstprozentsatz des Zuschusses je Projekt/ Maßnahme etc. Es empfiehlt sich, die Förderungskriterien in Anlehnung an bestehende Instrumente, wie zum Beispiel das Programm **klimaaktiv mobil**, zu gestalten, eventuell sogar auf Basis von dessen Förderungsrichtlinien.

Umsetzungsmaßnahmen

Nachfolgend sind jene vier Schwerpunkte mit möglichen Umsetzungsmaßnahmen skizziert, die aus dem Mobilitätsfonds unterstützt werden sollen. Die Voraussetzungen im Gebiet sind aufgrund der gegebenen Lage im Stadtgebiet und der ÖV Anbindung bereits sehr günstig. In der Planung sind zudem attraktive Infrastrukturen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen vorgesehen.

Die günstigen Planungsvoraussetzungen rechtfertigen auch eine reduzierte Stellplatzverpflichtung, die ihrerseits die Projektkosten für die BauwerberInnen und BauträgerInnen deutlich verringert. Um eine hohe Mobilität für die BewohnerInnen zu gewährleisten, sollen komplementäre Mobilitätsangebote mit Unterstützung durch den Mobilitätsfonds gefördert werden. Insbesondere sollen zusätzliche pilothafte Maßnahmen im Themenfeld „neue urbane Mobilität“, wie etwa die im Mobilitätskonzept beschriebenen „Mobility Points“, initiiert und gefördert werden.

Der Mobilitätsfonds ist daher vorrangig für Maßnahmen nach Bezug/Fertigstellung vorgesehen. Erst zu diesem Zeitpunkt kennt man die Mobilitätsbedürfnisse der lokalen Bevölkerung. Zielgruppen sind also vorrangig die BewohnerInnen und Unternehmen im Gebiet selbst, um ihre Projekte im Sinne umweltfreundlicher, leistbarer und nachhaltiger Mobilität im Gebiet umsetzen zu können. Für die Umsetzungsmaßnahmen gilt jedenfalls auch, dass sie möglichst offen zugänglich sind und in weiterer Folge für den gesamten Stadtteil „Sonnwendviertel“ zur Verfügung stehen.

Schwerpunkt 1: „Mobility Point“

Der in den Anforderungen zur Sammelgarage beschriebene „Mobility Point“ ist eine neue Art der Mobilitätsinfrastruktur, die im Planungsgebiet realisiert werden soll. Ziel ist, ein möglichst unkomplizierter und rascher Zugang zu Sharing-Fahrzeugen. Zur Unterstützung eines Pilotbetriebes können aus dem Mobilitätsfonds finanzielle Mittel u.a. für folgende Umsetzungsschritte bereitgestellt werden:

- **Aufbau Carsharing mit E-Fahrzeugen:** mittelfristiges Ziel ist es, das Sharing-Konzept mit Elektromobilität und Erneuerbaren Energien zu verbinden. Aus dem Mobilitätsfonds werden Mittel zum Aufbau eines Pilotbetriebes und notwendiger Infrastrukturen zur Verfügung gestellt
- **Sharing Modelle für E-Leichtfahrzeuge und E-Zweiräder:** Für den Einsatz im urbanen Bereich sind Leichtfahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben besonders geeignet. Der Mobilitätsfonds unterstützt den Aufbau und Testbetrieb eines Sharing Pools mit derartigen Fahrzeugen für den Personen- und Lastentransport.

Schwerpunkt 2: Services mit Lastenrädern und emissionsarme City-Logistik

Im Bereich des innerstädtischen Gütertransports ist das Einsatzpotenzial für Lastenräder besonders hoch. Für einen zentral gelegenen Stadtteil, der auf sanfte Mobilität setzt, erhöht die Verfügbarkeit von Lasten- und Spezialrädern die Wahlmöglichkeit der Verkehrsmittel für BewohnerInnen und Unternehmen. Der Mobilitätsfonds unterstützt dabei Umsetzungsprojekte vor allem in folgenden Bereichen:

- **(E-) Lastenräder als Sharing-System** im „Mobility Point“ etablieren, Schaffung notwendiger Infrastrukturen, Ausdehnung auch auf Ausleihe von Spezialrädern und Anhänger (z.B. mit Familien als wichtige Zielgruppe)
- **Lieferservices mit (E-)Lastenrädern** z.B. durch ein im Gebiet ansässiges Unternehmen (z.B. Referenzprojekte: Interspar Lieferbox Salzburg-Lehen, Merkur Service am Hohen Markt)
- **Emissionsarme Logistik im Wirtschaftsverkehr** durch lokale Gewerbebetriebe mit Lastenrädern.

Schwerpunkt 3: Projekte auf Basis der Vorschläge von BewohnerInnen und lokalen Unternehmen,

Die Einbeziehung der BewohnerInnen bei der Umsetzung neuer Mobilitätsangebote ist von hoher Bedeutung, um die passenden Lösungen für den Standort zu finden. Der Mobilitätsfonds soll die Möglichkeit bieten, Umsetzungsprojekte und Ideen der BewohnerInnen zum Thema leistbare und nachhaltige Mobilität zu realisieren bzw. auch bestehende Infrastrukturen zu verbessern. Unterstützt werden vorrangig bauplatzübergreifende Maßnahmen wie zum Beispiel

- **Zusatz-Infrastrukturen für den Transport**, die aus Sicht der BewohnerInnen notwendig sind, insbesondere zur Stärkung der intermodalen Schnittstellen (z.B. multifunktionaler Einkaufswagen für den Transport von Waren von der Sammelgarage zur Wohnung)
- **Nachrüstung der öffentlich zugänglichen Fahrradinfrastrukturen** (Fahrradboxen, überdachte Stellplätze, Servicestationen, zusätzlich erforderliche Bikesharing-Stationen)
- **Projekte zur Verbesserung der geplanten Mobilitätsinfrastrukturen für benachteiligte NutzerInnengruppen** (Verbesserung Zugänglichkeit, Information- und Beratungsangebote für multimodale Angebote)
- **Integration kommerzieller und nicht-kommerzieller Mobilitätsservices** (z.B. Schnittstellen private und gewerbliche Sharing Modelle oder Schnittstellen Business-Carsharing und BewohnerInnen Carsharing)

Schwerpunkt 4: Information und Marketing

Im Zuge eines Wohnstandortwechsels ändert sich auch das persönliche Mobilitätsverhalten. BewohnerInnen und Unternehmen sollen daher möglichst bald über die zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote und geplanten Umsetzungsprojekte informiert werden, um ihre Mobilität möglichst gut organisieren zu können. Der Mobilitätsfonds unterstützt dabei vorrangig jene Kommunikationsmaßnahmen, die in Kapitel 4.2 („Aufgaben der Stadtteilagentur im Bereich Mobilität“) beschrieben sind.

5. Quellen

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18: Entwurf Stadtentwicklungsplan 2025, Vorabzug (Stand 29.1.2014); Wien 2014

Projektteam „Carsharing für Wien“: Carsharing – Förderstrategie der Stadt Wien und der Wiener Linien; Wien 2012

Rosinak & Partner, Herry Consult: Fahrradfreundliche Wohnbauten Forschungsbericht, im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien, MA 50 Referat Wohnbauforschung und internationale Beziehungen; Wien 2012

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Bau auf's Rad! Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs bei Hochbauvorhaben – Ein Leitfaden für ArchitektInnen, Bauträger, Länder und Gemeinden, 1. Auflage; Wien 2012

ÖBB Immo, Stadt Wien: Masterplan Version P Hauptbahnhof Wien (Stand 25.02.2014); Wien 2014

ÖBB Immo, Projektbeschreibung „Leben am Helmut Zilk Park“. Kooperatives Verfahren - Zusammenfassung. Auf Grundlage von: ARTEC, Denk, Gasparin Meier, Lainer&P, Max Rieder, Studio Vlay (2012): Kooperativer Masterplan. Städtebauliches Leitbild – „Park Bahn Viertel“. Wien: ÖBB, Stadt Wien; Wien 2013

ÖBB, web (2013): <http://www.hauptbahnhof-wien.at/de/index.jsp> (Zuletzt eingesehen: März 2014)

ÖBB Immo, „Teammappe Kooperatives Verfahren“: ARTEC, Denk, Gasparin Meier, Lainer&Partner, Max Rieder, Studio Vlay (2012): Kooperativer Masterplan. Städtebauliches Leitbild – „Park Bahn Viertel“; Wien 2012

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18: Projektierungshandbuch öffentlicher Raum; Wien 2011

YEWO LANDSCAPES: Freiraumkonzept - Leben am Helmut-Zilk-Park, im Auftrag der ÖBB Immo; Wien 2014

6. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Gesamtprozess Mobilität (Quelle: raum & kommunikation, 2014)	3
Abbildung 2- Stadtentwicklungsgebiet Hauptbahnhof (Quellen: li: raum & kommunikation; re: Stadt Wien; 2014)	4
Abbildung 3 - Masterplan Version P auf Basis der Ergebnisse des kooperativen Verfahren (Quelle: ÖBB Immo, Stadt Wien, 2014).....	6
Abbildung 4 - Verkehrsmittelwahl Wien und Zielsetzungen STEP 2025 (Quelle: Stadt Wien, Wiener Linien, 2014)	7
Abbildung 5 – Zielsetzungen für MIV Anteil Stadtplanung Wien (Quelle: Stadt Wien, 2014)	8
Abbildung 6 - Nutzungsverteilung im öffentlichen Raum (Quelle: Département de l'aménagement du territoire, Luxemburg, 2013).....	9
Abbildung 7 - v.l.n.r.: Multimodale Mobilität (Quelle: raum & kommunikation, 2014); Cargo-Bike Stellplatz (Quelle: LA21 Wien), E-Carsharing (raum & kommunikation, 2014)	9
Abbildung 8 - v.l.n.r.: Hochgaragenbauwerk Skopje (Quelle: PPAG Architekten); temporäre Garagennutzung (Quelle: Teammappe Kooperatives Verfahren „Leben am Helmut-Zilk-Park“)	10
Abbildung 9 - Branding/Logos Hauptbahnhof Wien (Quelle: www.hauptbahnhof-wien.at)	10
Abbildung 10 - Räumlicher Layer "Straßenräume"	11
Abbildung 11 - Räumlicher Layer "Mobilitätsinfrastruktur"	11
Abbildung 12 - Räumlicher Layer "Baufelder".....	11
Abbildung 13 - Räumlicher Layer "Erschließungsprinzip/Verbindungen" (Quelle: raum & kommunikation, Datengrundlage: Masterplan Version P, 2014)	12
Abbildung 14 - Straßenprofil Bahnuferstraße (Quelle: raum & kommunikation 2014)	13
Abbildung 15 - Straßenprofil "slow-motion Promenade" (Quelle: li. raum & kommunikation 2014, re: YEWOLandscapes, 2014).....	14
Abbildung 16 - Straßenprofil "Kapillaren" (Quelle: li. raum & kommunikation 2014, re: YEWOLandscapes, 2014)	15
Abbildung 17 - Radinfrastruktur (Quelle: raum & kommunikation, 2014).....	17
Abbildung 18 - Kennwerte Fahrradabstellanlagen (Quelle: Stadt Wien, 20	17
Abbildung 19 - Stellflächenbedarf Fahrrad (Quelle: bmvit, „Bau auf's Rad“, 2012).....	18
Abbildung 20 – Fahrradabstellanlagen (Quelle: v.l.n.r. Szeiler (Rosinak&Partner) 2013; G.Ruland, 2012; raum & kommunikation, 2014).....	18
Abbildung 21 - Bau aufs Rad! (Quelle: bmvit, 2012)	19
Abbildung 22 - Fahrradstellplätze im öffentlichen Raum (Quelle: Handbuch öffentlicher Raum, Stadt Wien, 2011)	19
Abbildung 23 – v.l.n.r.: Fahrrad-Pump Station im öffentlichen Raum: Siebensternplatz Wien, 10 (Quelle: http://www.uubs.at/); Servicestation (optional auf Baufeldern): Fixit (Quelle: http://www.ziegler-metall.de/servicestation-fixit); Citybike Wien (Quelle: Citybike Wien).....	20
Abbildung 24 - Fahrradgarage (Quelle: Cylce Planning in Malmö, 2013)	20
Abbildung 25 - Öffentliche Verkehrsanbindungen (Quelle: raum & kommunikation, 2014)	21
Abbildung 26 - Anzahl Stellplätze Kfz (Quelle, raum & kommunikation, 2014)	22
Abbildung 27 - Sammelgaragen (Quelle: raum & kommunikation, 2014).....	23
Abbildung 28 – „MobilityPoint“ (ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Hamburg 2014).....	28
Abbildung 29 - Bsp. Transportsystem (Quelle: http://cycling.departure.at/wp-content/uploads/2013/04/lotte-Visualisierung.pdf).....	30
Abbildung 30 – Organisation „Stadtteilagentur“ im Aufgabenfeld Mobilität (Quelle: raum & kommunikation, 2014)	32
Abbildung 31 – (Mobilitäts)-Infos bei Bezug (v.l.n.r.: Seestadt Aspern Willkommenspaket, NiO Nahverkehr in Offenbach, Fahrrad Wien - Mobilitätsagentur).....	34