

zt:



■ Verantwortung.  
■ Unabhängigkeit.  
■ Qualität.

Seminarreihe  
QUARTIERSENTWICKLUNG KLIMAFIT GESTALTEN

Kammer der Ziviltechniker:innen  
für Steiermark und Kärnten

Konzepte und Beispiele zur

# Mobilität

## IMPRESSUM

## EIGENTÜMERIN, HERAUSGEBERIN, VERLEGERIN

Kammer der Ziviltechniker:innen  
für Steiermark und Kärnten  
8010 Graz, Schönaugasse 7  
Tel: +43 (0)316 82 63 44  
www.ztkammer.at  
office@ztkammer.at

## REDAKTIONSTEAM

Arch. Dipl.-Ing. Gernot Kupfer  
Arch. Dipl.-Ing. Klaus Richter  
Arch. Dipl.-Ing. Ernst Rainer  
Dipl.-Ing. Dr. Markus Frewein  
Mag. Christine Schwabegger  
Mag. Jutta Frick

## REDAKTIONSTEAM THEMA MOBILITÄT

Markus Frewein, Jürgen Sorger, verkehrplus GmbH

## GRAFIK

BUERO41A

## DRUCK

Medienfabrik, 8020 Graz

APRIL 2022

## ABBILDUNGEN

S. 10 Karin Bergmann / S. 14 Foto Freisinger /  
S. 17 Foto Freisinger / S. 18 Sven Brauers /  
S. 21 W. Schenk, pieschen-aktuell.de / S. 22 Sybille  
Dremmel / S. 25 UrbanMoVe, Abb. 8, Seite 15, TU  
Graz, Institut für Städtebau und Verkehrsplanung /  
S. 26 Harry Schiffer / S. 29, 33 verkehrplus 2022 /  
S. 30 Foto Furgler / S. 34 Foto Jörgler / S. 37 Regional-  
management Steirischer Zentralraum / S. 38 Paul  
Bauer 2017 / S. 41 MO.Point 2020

## 5 Statements

DIPL.-ING. GUSTAV SPENER  
ARCH. DIPL.-ING.  
BURKHARD  
SCHELISCHANSKY

## 6 Kammerstatement

THEMA #1

10 Quartiere und ihre  
Verkehrsanbindung

DIPL.-ING. DR.  
PETER STURM

THEMA #2

14 Mobilitätsheraus-  
forderungen für  
ländliche Gemeinden

ERICH BIBERICH

THEMA #3

## 18 Stadt(Um)Land Verkehr

RAOUL  
SCHMIDT-LAMONTAIN

THEMA #4

22 Mobilitätsverträge als  
Instrumente zur Ver-  
ankerung von Mobili-  
tätsmanagement

DDIPL.-ING.  
KURT WENINGER

THEMA #5

26 Mobilitätsverträge  
und ihre Umsetzung  
am Beispiel Graz-Rei-  
ninghaus

DIPL.-ING.  
BARBARA URBAN  
UNIV.-PROF. DR.  
GEORG EISENBERGER

THEMA #6

30 »Stolperfallen« und  
»Sprungtechniken« -  
Mobilitätsplanung  
für Quartiere

DIPL.-ING. DR. TECHN.  
MARKUS FREWEIN

THEMA #7

34 REGIOtim – multimodal  
mobil im Steirischen  
Zentralraum

ANNA REICHENBERGER,  
MSC

THEMA #8

38 MO.Point – ergänzende  
Mobilitätslösungen  
für Immobilien und  
Quartiere

DIPL.-ING. STEFAN MELZER

## 42 Ausblick

DIPL.-ING. DR. TECHN.  
MARKUS FREWEIN

Der Klimawandel stellt nicht nur nachfolgende Generationen, sondern auch uns schon heute vor zahlreiche ökologische, wirtschaftliche und soziale Herausforderungen.

Der Bausektor gilt als einer der Hauptverursacher von Treibhausgasen und Ressourcenverbrauch, gleichzeitig bietet er aber eine Vielzahl an Handlungsmöglichkeiten, die zur Erfüllung von Klimazielen beitragen und helfen, auf bereits stattfindende klimatische Veränderungen zu reagieren. Die Komplexität, klimagerechte Maßnahmen umzusetzen, zeigt sich vor allem auf der Ebene der Quartiere, den kleinsten, sinnvollen, räumlichen Einheiten in der Raumentwicklung.

Als Ziviltechniker:innen tragen wir große Verantwortung für die Gestaltung unseres Lebensraumes. In komplexen Querschnittsmaterien wie Quartiersentwicklung, Raumplanung oder Umweltschutz sind wir als Expert:innen unterschiedlichster Fachrichtungen stets bestrebt, interdisziplinär und unabhängig qualitätsvolle Lösungen zu finden. Die Herausforderungen durch die Klimaerwärmung werden wir jedoch nur alle gemeinschaftlich, als Gesellschaft, bewältigen können. Mit der Herausgabe dieses Booklets, möchten wir Wege aufzeigen, urbane und ländliche Quartiere klimafit zu gestalten.

Als Ziviltechniker:innen tragen wir im speziellen Maße Verantwortung und Sorge für das Wohl der Allgemeinheit.

Die vernetzte Betrachtung von baulicher Struktur, Infrastruktur, Mobilität, Grünraum, etc. ist fester Bestandteil unserer Arbeit. Durch diese integrale Betrachtungsweise können wir bestehende, aber auch neue Quartiere lebenswert und klimafit gestalten und erhalten. Doch auch Gesetzgebung und Verwaltung müssen auf die Klimaveränderung und die damit einhergehende Veränderung unserer Umwelt reagieren. Durch die Präsentation und Diskussion von nationalen Good-Practice Beispielen kann evaluiert werden, welche Werkzeuge schon jetzt funktionieren und gut eingesetzt werden. Internationale Beispiele zeigen auf, in welchen Bereichen noch Potential zur Verbesserung steckt.

Die Fortbildungsreihe »Quartiersentwicklung klimafit gestalten« und die erstellten Booklets zeigen einerseits überaus fundiert den Stand der Technik und weisen andererseits den Weg in eine lebenswerte Zukunft.



Dipl.-Ing. Gustav Spener  
Präsident der Ziviltechnikerkammer  
für Steiermark und Kärnten



Arch. Dipl.-Ing. Burkhard Schelischansky  
Vorsitzender Sektion  
Architekt:innen

Im Rahmen einer vierteiligen Fortbildungsreihe, initiiert von der Kammer der Ziviltechniker:innen für Steiermark und Kärnten und gemeinsam mit dem ZT-Forum durchgeführt, wurde durch nationale Good-Practice Beispiele gezeigt, wie die vorhandenen Planungswerkzeuge der Raumplanung angewandt werden und durch internationale Beispiele verdeutlicht, welche Instrumente auch in Österreich noch notwendig wären.

Zu den vier Themen »Quartiersentwicklung im urbanen und ländlichen Raum«, »Grüne und Blaue Infrastrukturen«, »Mobilität«, »Energieraumplanung« wurde jeweils ein Booklet gestaltet.

Wir möchten uns an dieser Stelle auch bei den Vortragenden dafür bedanken, dass sie ihre Unterlagen und ihr Wissen zur Verfügung gestellt haben. Das vorliegende Booklet beschäftigt sich mit dem Thema »Mobilität«.

# Mobilität

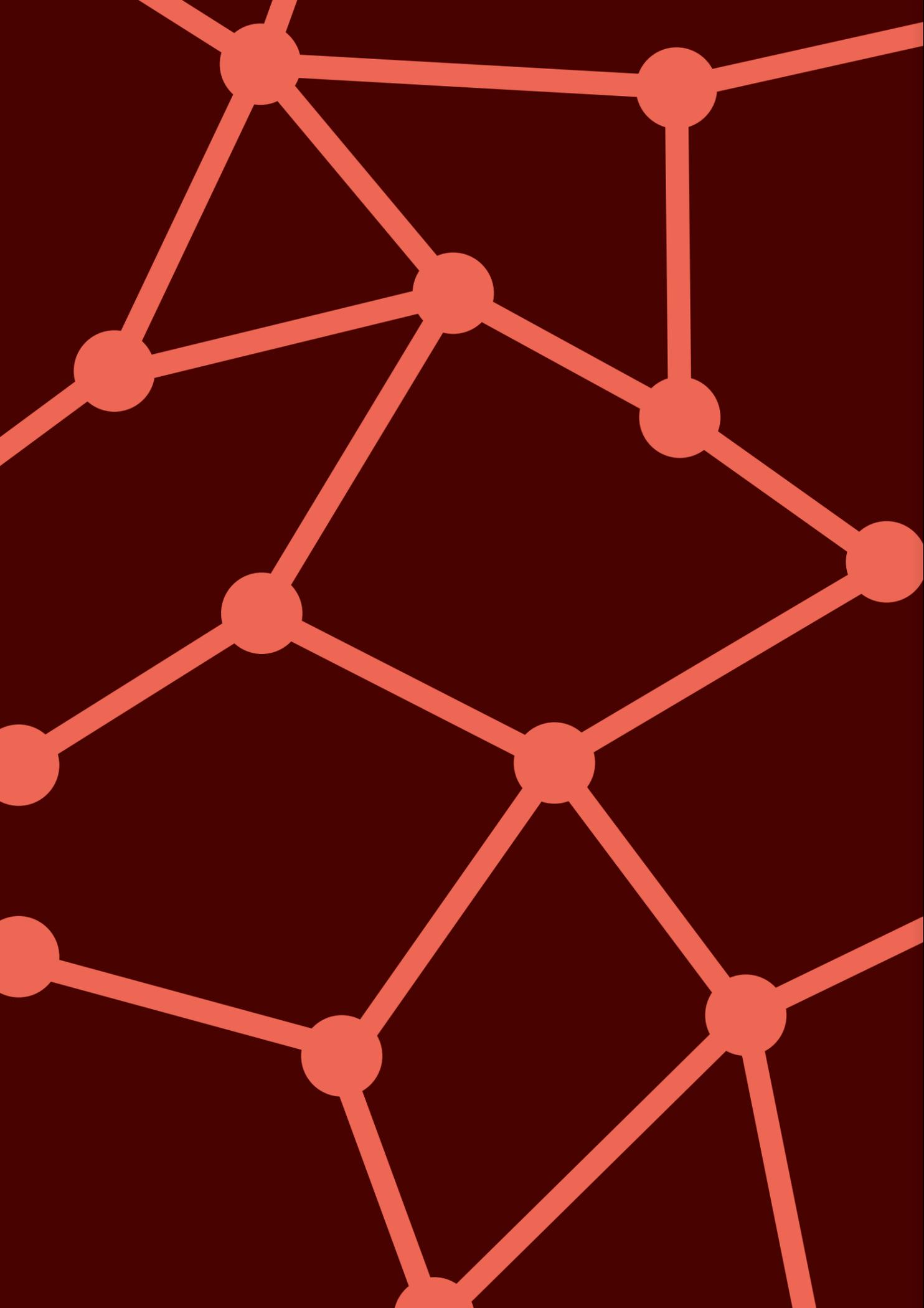
Als Folge des Klimaschutzabkommens von Paris hat sich Österreich verpflichtet, seine CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr bis 2030 um 36 Prozent zu senken. Doch der Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, im ländlichen Raum, ergänzt durch kleinräumige, bedarfsorientierte, flexible Verkehrsangebote (Mikro-ÖV-Systeme), ist allein eine zu geringe Option für attraktive Quartiere.

Die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen (multimodale Mobilität) und Investitionen in öffentliche Räume fördern ein Miteinander in lebendigen Quartieren.

Weniger Auto-Durchgangsverkehr in Wohnvierteln, mehr Straßenraum für Fuß- und Radverkehr und Plätze für Begegnungen sowie Grünflächen sollen helfen, die Luftqualität, die Aufenthaltsqualität und das Kleinklima im Quartier zu verbessern. Dies führt neben einer Neuausrichtung bestehender Verkehrsprioritäten auch zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf nachhaltige Mobilitätsformen sowie zur Umgestaltung des Straßenraumes hin zu gemeinsam nutzbaren öffentlichen Räumen.

Neben nationalen und internationalen Beispielen wurden im Rahmen dieses Hybrid-Seminars folgende Themen / Fragestellungen behandelt:

- > Wie können Stadtentwicklung und Verkehrsplanung auf Quartiersebene verknüpft werden, sodass spürbare Effekte zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität entstehen?
- > Wie können öffentliche Verkehrsräume (um-)gestaltet werden, um eine aktive Mobilität zu fördern?
- > Welche Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr muss entwickelt oder optimiert werden?
- > Wie ist eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität in Quartieren zu erreichen?
- > Mobilitäts- und Anschließungskostenverträge / Umsetzung am Fallbeispiel Graz-Reininghaus
- > Planwerkzeuge / Instrumente aus der Praxis



Themenfelder

# Mobilität

Dipl.-Ing. Dr. Peter STURM

# Quartiere und ihre Verkehrsanbindung

Strategie des Landes Steiermark



DIPL.-ING. DR.  
PETER STURM

Die Jahrhundertprojekte der Koralmbahn und des Semmeringbasistunnels sind derzeit in Bau. Seit 2008, dem Jahr der Einführung der S-Bahn, wird das öffentliche Fern- und Nahverkehrsangebot (Bahn, Regionalbus und Mikro-ÖV) ständig erweitert, bis 2025 ist z.B. geplant, die Landeshauptstadt aus allen Himmelsrichtungen in den Hauptverkehrszeiten jede halbe Stunde erreichen zu können.

Das steirische Straßennetz, bestehend aus rund 1.300 km Autobahnen und Schnellstraßen und knapp 5.000 km Landesstraßen, ist sehr umfangreich. Es gilt, das bestehende Landesstraßennetz entsprechend zu erhalten und an sich ändernde Bedürfnisse anzupassen. Schließlich fordert der Megatrend der Urbanisierung das Land, vor allem in der Hauptstadt Graz heraus. Der Raum zur Abwicklung von zusätzlichem Verkehr ist endlich, in den Städten noch dazu viel zu wertvoll, um diesen ausschließlich für breite Auto-Straßen zur Verfügung zu stellen. Öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder und das Zu-Fuß-Gehen sind besonders effizient. Die Straßenbahn wird nur vom/von der Fußgänger:in geschlagen, ein Muskelfahrrad ist mehr als 10-mal so effizient wie ein PKW, selbst ein E-Bike oder ein Cargobike schlägt den PKW noch um Längen.

Die zentrale Frage lautet nun, wie laden wir Menschen dazu ein, das Verkehrsverhalten zu verändern? Es braucht jedenfalls

entsprechende Angebote! Eindrucksvoll zeigt das z.B. die S-Bahn Steiermark mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen innerhalb von 10 Jahren. Seitens des Landes bilden regionale Mobilitätspläne die strategische Grundlage dafür. Strategien des Landes zur aktiven Mobilität fokussieren eben auf die Ballungsräume, wo gezielt Infrastrukturen für das Alltagsradfahren und Zu-Fuß-Gehen geschaffen werden.

In Orts-, Stadt(teil)zentren und Quartieren gilt es, flächeneffizient und möglichst integrativ zu planen. Hier ist, häufig aus Platzengpässen oder zur Förderung der »Torwirkung«, eine Mischnutzung mit niedrigeren Geschwindigkeiten und Rücksichtnahme durch Blickkontakt zu ermöglichen. Diesen Räumen kommt eine große Aufenthaltsfunktion zu. Ein besonderes Augenmerk liegt daher in der Attraktivität (Qualität durch Gestaltung, Bepflanzungen, Möblierung ...) der öffentlichen Räume.

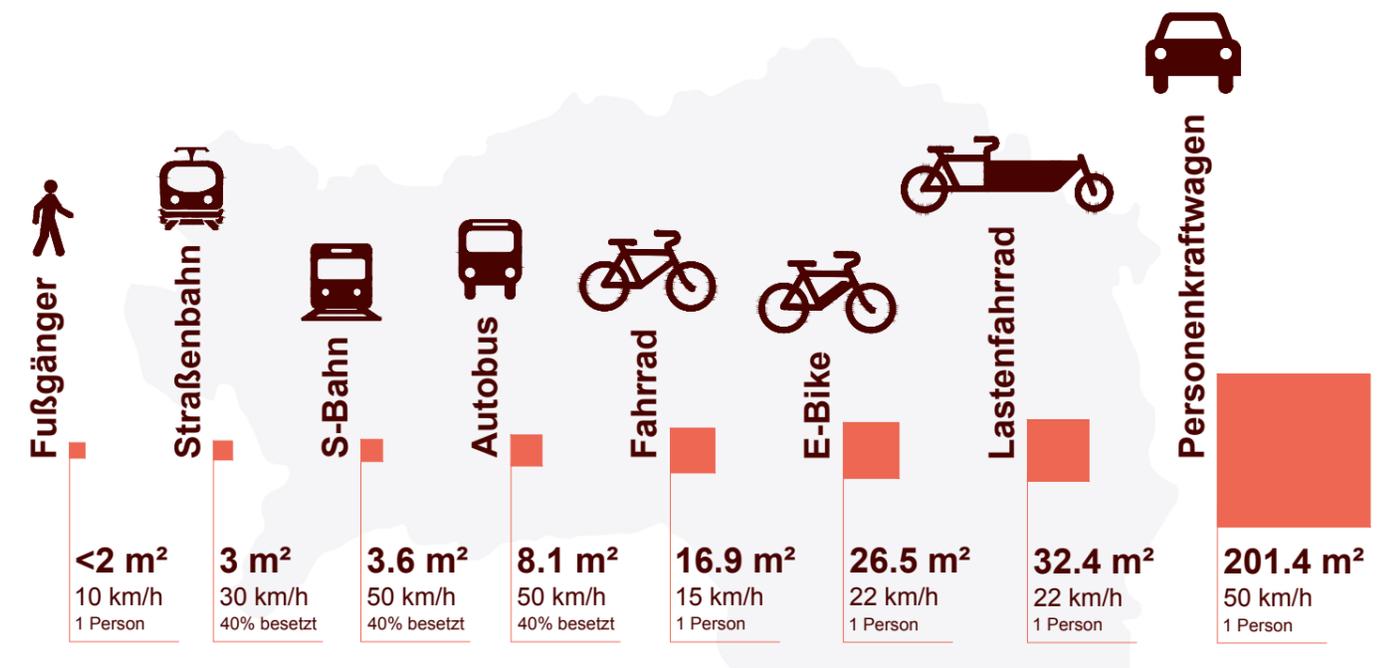
Auch hier ist die Steiermark Vorreiterin und hat das Prinzip der Begegnungszone bereits auf Landesstraßen innerhalb von Ortszentren, wie in Feldkirchen bei Graz, Laßnitzhöhe und Stainz, umgesetzt. Zukünftig sind Konzepte gefragt, die kurze Wege für die sanfte Mobilität (Fuß, Rad, ÖV), das menschliche Miteinander und eine hohe Aufenthaltsqualität fördern.

*Damit die Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern, müssen wir Alternativen zum Autoverkehr schaffen!*

Dipl.-Ing. Dr. Peter STURM, A 16 – Verkehr und Landeshochbau  
des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Graz

## Steiermark

Platzbedarf von Verkehrsmitteln in Bewegung in Quadratmetern



Erich BIBERICH

# Mobilitätsherausforderungen für ländliche Gemeinden



ERICH BIBERICH

Trofaiach war bis 2012 eine kleine überschaubare Stadt, durch die Zusammenlegung mit Gai und Hafning bei Trofaiach wurde es quasi über Nacht eine weitläufige, ja ländliche Stadt und wuchs von 5 auf rund 144 km<sup>2</sup>. Plötzlich war man mit beiderlei Herausforderungen konfrontiert, einer zunehmend leeren Innenstadt und einer mehr oder minder dünn besiedelten ländlichen Dorfstruktur. Zur Entwicklung der alten Hauptstraße, die bereits in den frühen 1970er Jahren mittels der B115 eine Umfahrung bekommen hat, wurde sehr bald nach der Fusion eine Begegnungszone verordnet, trotz aller anfänglichen Skepsis ein voller Erfolg. Die durchschnittliche Kfz-Geschwindigkeit hat von 37 auf 28 km/h abgenommen, die Anzahl der Kfz konnte von 5.500 auf 4.500 reduziert werden, und die Anzahl der Fußgänger wurde verfünffacht. Hier konnte die Gemeinde durch die Situierung der Musikschule im Zentrum wesentliche Akzente setzen und auch Frequenzen generieren. Auch wenn Begegnungszonen vielfach kritisch diskutiert werden, letztlich muss die Politik zu Beginn dem Druck standhalten, die Probleme sind vielmehr emotionaler Natur als physischer. Die Abhängigkeiten sind mannigfaltig, weshalb

Um unsere Stadt zukunftsfit zu machen, braucht es einen langen Atem, den Mut zur Veränderung und vor allem Menschen mit hohem Engagement.

Es ist wichtig, die vielen positiven Veränderungen in unserer Stadt sichtbar zu machen, um die Motivation und die Qualität für die weiteren und notwendigen Entwicklungen aufrecht zu erhalten.



Multimodales Busterminal Trofaiach

Trofaiach rollierend Strukturen entwickelt. Für die Innenstadt wurden die Begegnung und der Aufenthalt grundlegend erarbeitet, Herzstück ist die Begegnungszone, welche mittlerweile fix dazu gehört, ebenso wie der Citybus und der GmeinBus. Während der Citybus als E-Bus stündlich die dicht besiedelte Stadt durchfährt, bietet der GmeinBus als Mikro-ÖV-Angebot in den Ortsteilen ein hochwertiges Mobilitätsangebot. Insgesamt investiert die Stadt jährlich 300.000 EUR in Mobilitätsangebote, billig ist es nicht, jedoch ein wesentlicher Baustein zur Mobilitätswende mit hohem sozialen Aspekt.

Das Masterpiece im Mobilitätsbereich ist das, mit dem VCÖ Mobilitätspreis ausgezeichnete, multimodale Terminal, wo seit 2018 faktisch alle Mobilitätsangebote verknüpft sind. Von hier kann man auch alle 15 Minuten mit dem Bus nach Leoben fahren. Ergänzt werden die Bemühungen zur klimafreundlich mobilen Stadt durch das Radverkehrskonzept, wo mit Unterstützung des Landes Steiermark das Radfahren im Alltag massiv gefördert wird. Ebenfalls in Ausarbeitung ist ein Fußgängerkonzept. In ländlichen Städten wie Trofaiach muss trotzdem gesagt werden, dass das Auto als unverzichtbar gesehen wird, und dennoch gilt es, ständig neue Konzepte zu denken und die Beteiligten immer wieder einzubinden. Nicht alle Veränderungen sind von Erfolg gekrönt, manchmal braucht es einen Zwischenschritt, um sich weiterentwickeln zu können, am schlimmsten ist es, nichts zu tun.

Raoul SCHMIDT-LAMONTAIN

# Stadt(Um)Land Verkehr

Mobilität zwischen Stadt und Umlandgemeinden  
am Beispiel Heidelberg



RAOUL  
SCHMIDT-LAMONTAIN

»Die Stadt, in denen Autos nicht willkommen sind« ,so zitiert die New York Times Heidelberg im Februar 2021. Täglich über 150.000 Einpendler:innen, davon rund zwei Drittel automotorisiert, und prognostizierter Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs erfordern das zielgerichtete und aktive Steuern der Mobilität in der süddeutschen Stadt.

Vermeiden – Verlagern – Verbessern: Die aus dem österreichischen Mobilitätsmasterplan 2030 bekannten Schlagwörter werden in Heidelberg zum roten Faden für die Implementierung von Push- und Pull-Maßnahmen der Verkehrswende. Während der Verkehrs-Vermeidungsansatz durch wohnungs- und raumordnungspolitische Instrumente verfolgt wird, liegt im kurzfristigen Zeithorizont vor allem der Fokus auf das Verlagern. Den Schwung des Radverkehrs mitnehmen – der Modal Share von 33% Radverkehr wird durch ein umfassendes Radverkehrskonzept weiter erhöht. Lückenlose und sichere Radverkehrsnetze, Radschnellwege in die Region, Multimodalität: Ein Baustein greift in den anderen. Eine erfolgsversprechende neue Entwicklung sind die »Verkehrsversuche«.

Mit der Novelle vom Feber 2020 der deutschen Straßenverkehrsordnung werden für Kommunen Verkehrsversuche vereinfacht, um verkehrsrechtliche Anordnungen »auszuprobieren«. So entstehen im Nullkommanichts Pop-Up-Bike-Lanes oder eine »Pilot-Radschnellverbindung« entlang der Bundesstraße 37 (hochrangige mehrstreifige Fernverkehrsverbindung). Letzterer Pilotversuch war deutschlandweit der erste seiner Art und zielt speziell auf die Pendler:innen-Verflechtungsproblematik zwischen Stadt und Umland ab. Günstige, flexible Baken, Poller und Betonleitwände ersetzen also langwierige Behördenverfahren, Bagger und teure Bauwerke.

# UNSER RADSCHUL- WEGPLAN WAR DER ERSTE IN DEUTSCH- LAND!

Raoul SCHMIDT-LAMONTAIN, Bürgermeister der Stadt Heidelberg,  
Dezernat für Klimaschutz, Umwelt und Mobilität

Das neue Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof – überdacht, beleuchtet und niveaugleich mit dem Bahnsteig – soll multimodale Pendler:innen von morgen einladen, das private Kfz stehen zu lassen. Zum Radverkehr komplettieren Sharing-Angebote, sowohl für Rad als auch Kfz, in der Stadt das Mobilitätsangebot für unterschiedlichste Wegezwecke. Aktuell wird zudem Gratis-ÖV an Samstagen getestet mit Aussicht auf Angebotsausweitung im

September 2022. Dann sollen auch werktags Schüler:innen, Student:innen, Auszubildende und Senior:innen gratis Bus und Bahn in Heidelberg nutzen.

Aktive Priorisierung des Radverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs sind kurzfristig der größte Hebel zur Verkehrsverlagerung und der Schlüssel zur Entwicklung zukunftsfähiger Mobilität in Heidelberg, und im Zweifel: ausprobieren!



»Man muss die Leute vom eigenen Auto weg bekommen« sagt der erste Klimabürgermeister von Heidelberg. Das Lastenrad ist in Städten das ideale Transportfahrzeug, schnell, wendig und mit E-Antrieb auch ganz easy im Business-Outfit zu nutzen.

#### Weiterführende Links

- > [WWW.NYTIMES.COM/2021/02/28/BUSINESS/HEIDELBERG-CARS-ENVIRONMENT.HTML](http://WWW.NYTIMES.COM/2021/02/28/BUSINESS/HEIDELBERG-CARS-ENVIRONMENT.HTML)
- > [WWW.HEIDELBERG24.DE/HEIDELBERG/APRIL-BUS-KOSTENLOS-TICKET-GRATIS-OEPNV-STADT-HEIDELBERG-SAMSTAG-BAHN-MAERZ-91352154.HTML](http://WWW.HEIDELBERG24.DE/HEIDELBERG/APRIL-BUS-KOSTENLOS-TICKET-GRATIS-OEPNV-STADT-HEIDELBERG-SAMSTAG-BAHN-MAERZ-91352154.HTML)
- > [WWW.BMK.GV.AT/THEMEN/MOBILITAET/MOBILITAETSMATERPLAN/MMP2030.HTML](http://WWW.BMK.GV.AT/THEMEN/MOBILITAET/MOBILITAETSMATERPLAN/MMP2030.HTML)
- > [NATIONALER-RADVERKEHRSPAN.DE/DE/AKTUELL/NACHRICHTEN/BUNDESRAT-STIMMT-STVO-NOVELLE-MIT-AENDERUNGEN-ZU](http://NATIONALER-RADVERKEHRSPAN.DE/DE/AKTUELL/NACHRICHTEN/BUNDESRAT-STIMMT-STVO-NOVELLE-MIT-AENDERUNGEN-ZU)

DDipl.-Ing. Kurt WENINGER

# Mobilitätsverträge als Instrumente zur Verankerung von Mobilitäts- management

81% aller täglichen Wege beginnen und enden zuhause. In Wien gibt es in 36% der Haushalte kein Auto, in den weiteren größeren Städten Österreichs beträgt der Anteil 25% und fast ein Drittel aller täglichen Wege ist kürzer als 2,5 km. Der Trend der Urbanisierung, wodurch immer mehr Menschen auf immer weniger Raum leben, erhöht den Druck für die Organisation der Mobilität sowie der Gestaltung der Freiräume und der Erreichbarkeit der Nutzungsstandorte. Trends, wie z. B. autofreie Haushalte, multimodale Mobilitätsangebote und neue Mobilitätsformen, bilden ausgezeichnete Chancen und Möglichkeiten für eine klimafreundliche Mobilität. Für Quartiere bedeutet dies, dass die Bewohner:innen von Beginn an mit entsprechenden multimodalen Mobilitätsangeboten versorgt werden müssen. Das Resultat ist ein Shift von autobasierter Mobilität hin zu klimafreundlichen Alternativen. Wie kann dies nun gelingen, sind die bestehenden Planungsinstrumente hinsichtlich Mobilität doch eher limitiert. Mittlerweile gewinnen privatrechtliche Instrumente an Stellenwert, um multimodale Mobilitätsangebote vor dem Hintergrund fehlender Budgets der öffentlichen Hand anzustoßen und zu finanzieren. Zur Anwendung kommen derzeit vor allem Mobilitätsverträge und Mobilitätsfonds, wobei es wenig Erfahrung mit

deren tatsächlicher Umsetzung und den daraus folgenden Wirkungen gibt.<sup>1</sup>

Herausforderungen in der klassischen Raumplanung sind, dass sich zwar ein Planungssystem etabliert hat, gleichzeitig jedoch eine Zunahme von Instrumenten mit spezifischen Inhalten zu beobachten ist. In der Praxis heißt das, dass Ordnungsplanung mit ihren klassischen Instrumenten – insbesondere in Ballungsräumen – an Grenzen stößt. Die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und externen Kosten stellt die öffentliche Hand vor große Herausforderungen. Immer öfters wird daher – insbesondere in Städten – auf das Instrument der Vertragsraumordnung (Städtebauliche Verträge) zurückgegriffen, in welche auch Mobilitätsverträge einzuordnen sind.

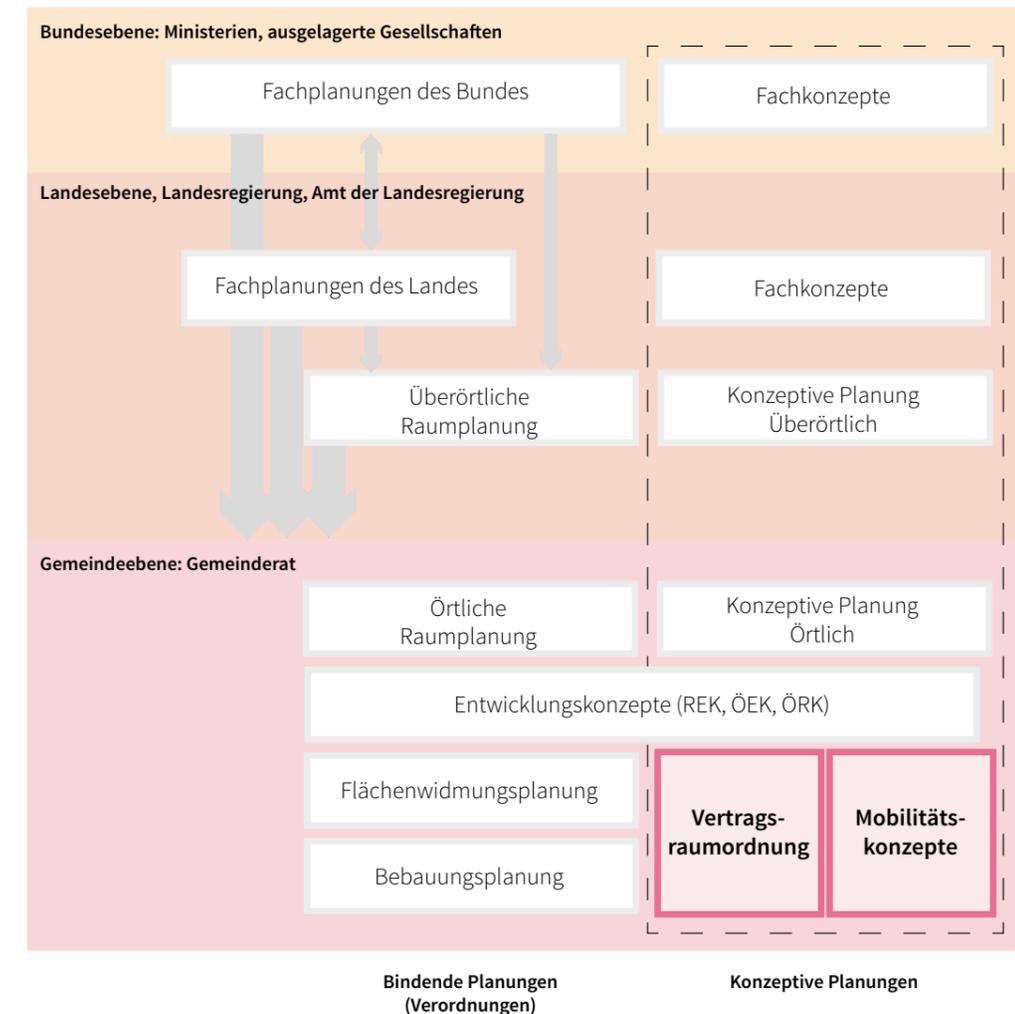
Sowohl die Rechtsform (zivilrechtliche Vereinbarungen), die inhaltliche Ausrichtung (Mobilitätssteuerung), der Detaillierungsgrad sowie der Umsetzungszeitraum (bis nach Projektrealisierung) weichen – teilweise – von der klassischen hoheitlichen Planungssystematik, aber auch der ursprünglichen Vertragsraumordnung, ab. Mobilitätsverträge sind in großen Städten mittlerweile etabliert, und viele wollen dieses Instrument auch nutzen, da die Vorteile überwiegen.



DDIPL.-ING.  
KURT WENINGER

*Durch den Einsatz von Mobilitätsverträgen kann die Raumplanung nachhaltige Mobilitätsformen in der Quartiersentwicklung verankern und damit einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung klimafitter Quartiere leisten.*

DDipl.-Ing. Kurt WENINGER  
Vize-Studiendekan Raumplanung und  
Raumordnung, Institut für Raumplanung  
der TU Wien



1 Im Forschungsprojekt Urban MoVe - Privatrechtliche Verträge (z. B. Mobilitätsverträge, -fonds, städtebauliche Verträge) als innovative stadt- und

mobilitätsplanerische Planungs- und Steuerungsinstrumente, wurden vertieft untersucht.

aus Originalgrafik: Planungsinstrumente auf verschiedenen Planungsebenen (eigene Darstellung nach Schindelegger & Kanonier in Gruber et al. 2018:72)

Dipl.-Ing. Barbara URBAN

Univ.-Prof. Dr. Georg EISENBERGER

# Mobilitätsverträge und ihre Umsetzung

am Beispiel  
Graz-Reininghaus

Der Stadtteil Reininghaus war in vielen Aspekten ein gutes Beispiel zu lernen. Zu lernen was gut gemacht wurde und zu lernen was besser gemacht werden kann. Mobilitätsverträge, vor der Entwicklung des Stadtteil Reininghaus in Graz vereinzelt genutzt, sollten das Gestaltungsmoment für die Mobilität der neuen Bewohner auch ein Stückweit in die Hand der Bauträger und Grundstückseigentümer legen. Ein Problem dabei, der Abschluss von zivilrechtlichen Verträgen als Voraussetzung für die Umwidmung ist grundsätzlich unzulässig, trotzdem abgeschlossene Verträge sind nichtig. Die Vermischung von öffentlichem und zivilem Recht benötigt besonderes Vorgehen. Die Gemeinde darf sich vertraglich nicht zur Umwidmung verpflichten, der Grundeigentümer will jedoch keine Verpflichtungen eingehen, wenn er keine Umwidmung bekommt. Gelöst wird das so, dass die Verpflichtungen aufschiebend bedingt mit der Widmung eingegangen werden. Aus juristischer Sicht eine Gratwanderung an der Grenze der Nichtigkeit, hier ist stets darauf zu achten, dass die Begründungen in den öffentlich-rechtlichen Verträgen mit dem Gesetz nachvollziehbar sind.

In Graz werden im Zuge des Bebauungsplanes für Stadtentwicklungsprojekte diese Verträge erstellt, in enger Abstimmung mit der Stadtplanung. Der Vertrag dient zur Sicherstellung der Maßnahmen zur Aufhebung der Aufschließungserfordernisse nach ROG<sup>1</sup>. Als Anforderungen für solche vertraglichen Werke gilt in Graz als Richtwert die geplante Größe von 10.000M<sup>2</sup> BGF<sup>2</sup>, eine ÖV-Anbindung der Kategorie 3<sup>3</sup> und dass mehr als 75%<sup>4</sup> der Grundstücke erfassbar sein müssen.

Eine der wesentlichen Schlüsselgrößen bei der Errichtung von Wohnbauvorhaben, in den Gesetzen und den Köpfen der Beteiligten, ist die Anzahl der Kfz-Stellplätze und viele Bauträger sind froh, weniger davon errichten zu müssen. Wesentlich ist das Zusammenspiel aller Akteure, wie der Planungsämter, der Grundeigentümer:innen, der Entwickler:innen, der Behörden und der Politik. Letztlich verschaffen Mobilitätsverträge den Hauptakteuren Stadt, Bauträger:innen und Nutzer:innen große Chancen. Die Stadt kann große Bauvorhaben umsetzen und gleichzeitig eine Infrastruktur, die dem neuen urbanen Trend der multimodalen Mobilität, sowie dem Rückgang des Autobesitzes bei der jungen Bevölkerung, nachkommt, herstellen. Bauträger:innen ersparen sich eine Menge an Errichtungs- und Erhaltungskosten und den zukünftigen Stadtbewohner:innen steht ein multimodales Mobilitätsangebot zur Verfügung.

<sup>1</sup> Raumordnungsgesetz Steiermark

<sup>2</sup> Brutto Geschoß Fläche

<sup>3</sup> Kategorie 3 bedeutet städtische Bedienqualität: Bedienung auch am Wochenende und im Abendverkehr, Intervall max. 20 Min

<sup>4</sup> Zur Gewährleistung einer gesicherten Umsetzung und Wirksamkeit eines Gesamtkonzeptes



DIPL.-ING.  
BARBARA URBAN

MOBILITÄTS-  
 VERTRÄGE  
 SCHAFFEN EINE  
 »WIN-WIN-WIN-  
 SITUATION« FÜR  
 ALLE: ZUKÜNFTIGE  
 BEWOHNER:INNEN,  
 BAUTRÄGER:INNEN  
 UND STADT.

Dipl.-Ing. Barbara URBAN  
 Abteilung für Verkehrsplanung der Stadt Graz



Großzügige Anlage für aktive Mobilität und den Öffentlichen Verkehr. Marktplätze sind wie Hochhäuser Teil eines gut geplanten Stadtquartiers.

Dipl.-Ing. Dr.techn. Markus FREWEIN

# »Stolperfallen« und »Sprungtechniken« - Mobilitätsplanung für Quartiere



DIPL.-ING. DR. TECHN.  
MARKUS FREWEIN

Sprungtechniken kennen wir vor allem aus der Welt des Sports. Die Beispiele des Hochspringens und des Schispringens zeigen, dass sich die ursprünglichen Techniken im Laufe der Zeit verändert, ja grundlegend revolutioniert haben. Manchmal führte der Zufall Regie, und plötzlich hat sich alles vom Bauch auf den Rücken gekehrt, wie beim Fosbury-Flop. Oder auch beim V-Stil, den Jan Boklöv zufällig im Training entdeckte. In der Mobilitätsplanung den Zufall Regie führen zu lassen, ist keine Option, vor allem bei Quartieren gilt es zu erkennen, dass die geschaffenen Strukturen 30 bis 50 Jahre wirken werden. Auch wenn viele Aktivitäten gesetzeskonform sind, basieren sie auf uralten Planungsansätzen. Viele Gemeinden erlassen Stellplatzverordnungen und fordern heute noch 2 und manchmal mehr Kfz-Stellplätze pro Wohnung. Damit wird jeder Funke zur Mobilitätswende im Keim erstickt. Dabei haben die Bürgermeister:innen das Zepter zur Mobilitätswende in der Hand. Durch eindimensionale Vorgaben wird die Verantwortung zum Mobilitätsverhalten privatisiert, das ist schade, bieten sich doch eine Menge von Möglichkeiten für ein multimodales Verkehrsverhalten an. Die Sprungtechniken für die Mobilitätsplanung in Quartieren sind:

*Die logische Evolutionsstufe der »30 km/h Zone« in Ortsgebieten und Stadt-Quartieren ist die Ausweisung von »Fahrradzonen«, wie das in Deutschland bereits üblich ist.*

Erläuterung: Auf Straßen in Fahrradzonen – die als Fahrradstraßen verordnet sind - dürfen Radfahrer:innen nebeneinander fahren, es gilt 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.



Fahrradzone

Begegnungszonen – Stadt- und Ortsräume, in denen alle Verkehrsteilnehmer:innen gleichberechtigt sind. Sogenannte Schulstraßen, also temporäre Kfz-Fahrverbote insbesondere vor Nutzungen mit Kindern. Quartiere der kurzen-aktiven-Wege, exklusive Fuß- und Radverbindungen sicherstellen und auch das Durchqueren ermöglichen. Fahrradstraßen und Fahrradzonen – wesentliche Grundlagen für die Steigerung des Radverkehrsanteils. Konsequente Zonierung der Parkplätze in Quartieren: Pkws außen sammeln und das Rad innen verteilen, und vor allem Lastenfahrradstellplätze vorsehen. Außerdem sollte ein multimodal variabler Stellplatzschlüssel zur Anwendung kommen, d. h. für alle Verkehrsmittel werden Vorgaben verordnet. Als Orientierungswert kann angenommen werden, zumindest dreimal bis viermal so viel Radabstellplätze wie Kfz-Stellplätze. Vor allem das Lastenrad und E-Bike sind mit erhöhter Aufmerksamkeit beim Radparken zu behandeln. Für die aktiven Planer:innen und Behörden gilt, wir müssen mehr, das mutiger und schneller umsetzen. Es ist notwendig in Bewegung zu bleiben, vor allem bei den Standards und den klimafitten Mobilitätsangeboten. Abschließend sei festgehalten, die größte Stolperfalle ist, das eigene Auto zum alleinigen Maßstab zu machen und die beste Sprungtechnik, multimodal unterwegs zu sein.

Anna REICHENBERGER, MSc

# REGIOtim – multimodal mobil

im Steirischen  
Zentralraum

tim steht für »täglich. intelligent. mobil.«, ist eine Marke der Holding Graz und versteht sich als multimodales Mobilitätsangebot. tim verringert die Abhängigkeit vom privaten (Zweit-)Pkw und bietet ressourcenschonende und leistbare Mobilitätsoptionen an. Im Jahr 2016 eröffnete der erste multimodale tim-Knoten in Graz. Seit 2018 koordiniert das Regionalmanagement das Ausrollprojekt »REGIOtim« im Steirischen Zentralraum. Heute gibt es tim auch in 11 Gemeinden der Bezirke Graz-Umgebung und Voitsberg.

Anhand räumlicher Potenzialanalysen sowie Bewertung der Platz- und Netzkapazitäten werden die Standorte für die tim-Knoten ausgewählt. Für die Zielgruppen, also Bewohner:innen der Gemeinden, werden an einem Standort bestehende Infrastruktur wie Bus und Bahn mit neuer Mobilität wie e-Carsharing und Mikro-ÖV für das niederschwellige Kombinieren geboten. Der Fahrradhelm kann in Spinden versperrt werden, für kleinere Reparaturen steht eine Fahrrad-Servicestation neben den überdachten Radbügeln zur Verfügung.

Zum Mieten der tim-Carsharingautos ist eine einmalige Registrierung notwendig, danach lässt sich das online gebuchte Fahrzeug mit der tim-Karte entsperren und starten. Für private Elektroautos stehen zusätzliche E-Tankstellen zur Verfügung.

Die nahe Zukunft bringt die Implementierung von Lastenrädern, die Kooperation mit Wohnbauträgern und Kombi-Angebote dem (Mikro-)ÖV. Die bisher gelernten Erfolgsfaktoren eines tim-Standortes sind neben dem Anschluss zum öffentlichen Verkehr, der Nähe zu dichten Siedlungsräumen auch eine aktive sowie bürger:innennahe Kommunikationsstrategie der Gemeinde.

tim im Steirischen Zentralraum zeigt, dass auch außerhalb urbaner Zentren die Mobilitätswende eingeläutet ist und der Verzicht auf den privaten Pkw im kleinstädtisch-ländlichen Raum ebenso gelebt und gefordert wird. Damit der öffentliche Verkehr, Sharingangebote, Sammeltaxis und Co. als echte Alternative ernst und wahr genommen werden, braucht es jedoch den kombinierten Ansatz von tim. Auch beim Gedanken der Vernetzung aller Mobilitätsangebote entlang des Konzeptes »Mobility as a Service (MaaS)« zieht die Region an einem Strang. So wurde 2020 eine eigene MaaS-Steuerungsgruppe, bestehend aus Stadt Graz, Region und Land Steiermark gebildet, die sich diesem Thema widmet. Denn integrierte Mobilitätsservices sind die Lösung, um eine Änderung des Mobilitätsverhaltens zu erzielen.



ANNA REICHENBERGER,  
MSc

Der Erfolg eines Carsharing-Standortes hängt von unterschiedlichen Einflüssen ab und kann je nach Zielbild einer Gemeinde auch aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet werden.



Dipl.-Ing. Stefan MELZER

# MO.Point – ergänzende Mobilitätslösungen für Immobilien und Quartiere

Wir haben in der Vergangenheit viel zu viele Garagen gebaut!

Verkehr und Treibhausgasemissionen – ein zu enges Ursache-Wirkungsgefüge vor allem resultierend aus der individualisierten motorisierten Mobilität. Der größte Anteil an Wegen startet aus den eigenen vier Wänden und führt direkt oder über mehrere Etappen zum Ziel und wieder nach Hause. Die unmittelbare Wohnumgebung beeinflusst unser Mobilitätsverhalten direkt und unbewusst – Mobilitätsmanagement unterstützt bei der Verwendung nachhaltiger Verkehrsmittel und damit bei der Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die Mobilität der Menschen stellt sich zunehmend komplexer und dynamischer dar. Verkehrsmittel werden zunehmend je nach Anforderung flexibler eingesetzt – je nach Wegezweck, Altersgruppe, räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeiten oder finanziellen Kapazitäten werden die Anforderungen an die Mobilität vielfältiger und intensiver. Zusätzliche ressourcenschonende Mobilitätsangebote wie Carsharing oder Ladestationen stehen hoch im Kurs bei jungen Wohnungsinteressent:innen.

Die heutige Zeit kann als Transformationszeit beschrieben werden. Nach den Erkenntnissen zu den erforderlichen Verän-

derungen in energie- und verkehrsrelevanten Fragestellungen sehen sich Gemeinden und Wohnbauentwickler:innen oft mit der Frage konfrontiert, wie die konkrete Umsetzung dieser Transformation gelingen kann. Wie lassen sich Pkw-Stellplatzschlüssel ohne Wertverlust des Objekts reduzieren, wie betreibt man ein Carsharing und wie funktionieren Abrechnungen mit Energiebetreiber:innen für E-Ladestationen?

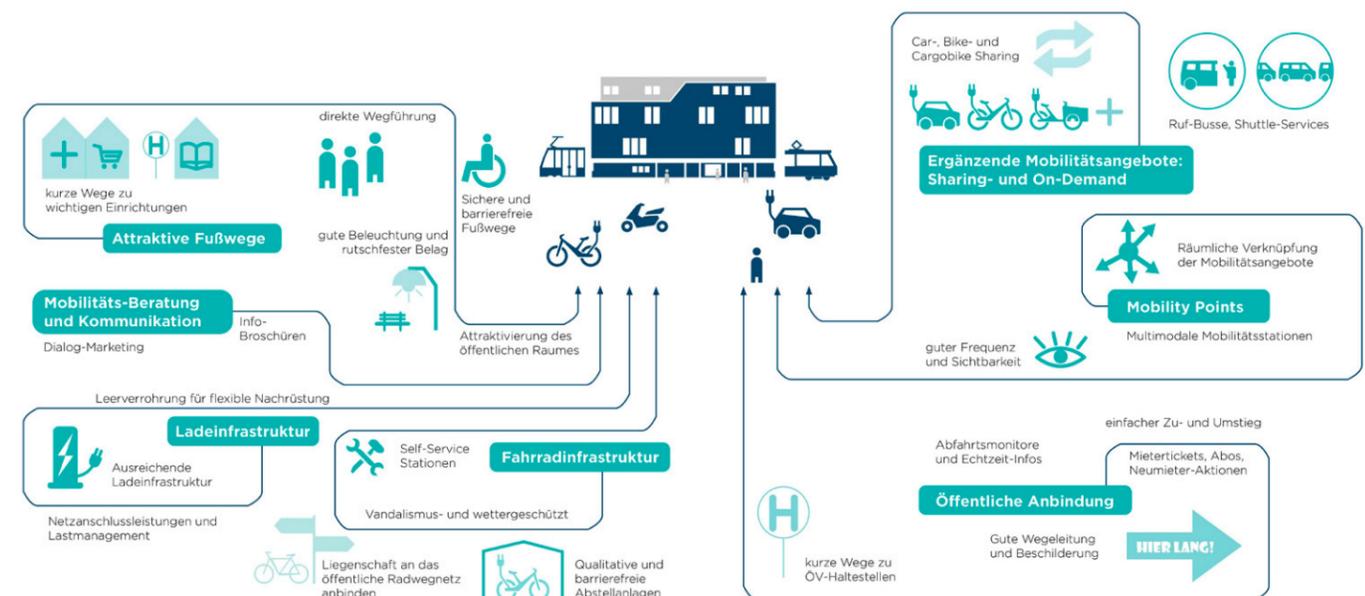
Den Anspruch, Mobilität ohne eigenen Pkw zu verwirklichen, unterstützt das Unternehmen MO.Point mit seinen entwickelten und eigens betriebenen multimodalen Mobilitätsknoten »Mobility Points« für Stadtquartiere oder Wohnobjekte. Von der Projektidee bis zur Realisation steht das Team Gemeinden oder Wohnbauentwickler:innen beratend zur Seite und unterstützt bei Konzeptionierung, Dimensionierung, Fahrzeugauswahl sowie beim Bau und dem Betreiben.

MO.Point beweist mit zahlreichen erfolgreich umgesetzten Projekten, Lösungen für Unternehmen und dem eigenen Betrieb der Stationen: Effizienzgesteuerte, smarte und wohnraumintegrierte Mobilität liegt den Menschen am Herzen und ist schon heute umsetzbar.



DIPL.-ING.  
STEFAN MELZER

Die unmittelbare Wohn-  
umgebung beeinflusst  
unser Mobilitätsverhalten  
direkt und unbewusst -  
Mobilitätsmanagement  
unterstützt bei der Ver-  
wendung nachhaltiger  
Verkehrsmittel und da-  
mit bei der Einsparung  
von CO<sub>2</sub>-Emissionen.



Dipl.-Ing. Dr.techn. Markus FREWEIN

# Mobilitätsverträge, Multimobilität, Klimaticket, ...

... Multiorganversagen der Autobranche, Lastenradboom, Fahrradstraße etc.– eine Vielzahl von Informationen zur Mobilität prasselt täglich auf uns ein. Wenn wir Techniker:innen eine Aufgabe im Themenfeld Mobilität haben, dann, die Welt von morgen strukturiert vorzubereiten und so ein zielorientiertes Handeln zu ermöglichen. Das Ziel bei der Quartiersentwicklung ist klar: Wo Menschen wohnen und arbeiten, ihre Freizeit verbringen etc., entsteht Mobilität. Diese gilt es klimafit zu organisieren und die Verantwortung dazu, zwischen den Akteur:innen in den Quartieren, nämlich den Gemeinden, den Bauträgern und den künftigen Nutzer:innen gut aufzuteilen.



DIPL.-ING. DR. TECHN.  
MARKUS FREWEIN

Kammer der Ziviltechniker:innen  
für Steiermark und Kärnten  
office@ztkammer.at  
www.ztkammer.at

ZT Kammer Graz  
8010 Graz  
Schönaugasse 7  
T +43 (0)316 82 63 44

zt:haus Kärnten  
9020 Klagenfurt  
Bahnhofstraße 24  
T +43 (0)463 51 12 05

Verantwortung.  
Unabhängigkeit.  
Qualität.

[www.ztkammer.at](http://www.ztkammer.at)