

CHRISTIAN PICHLER: WOHNEN UND VERKEHR – RAHMENBEDINGUNGEN UND HERAUSFORDERUNGEN

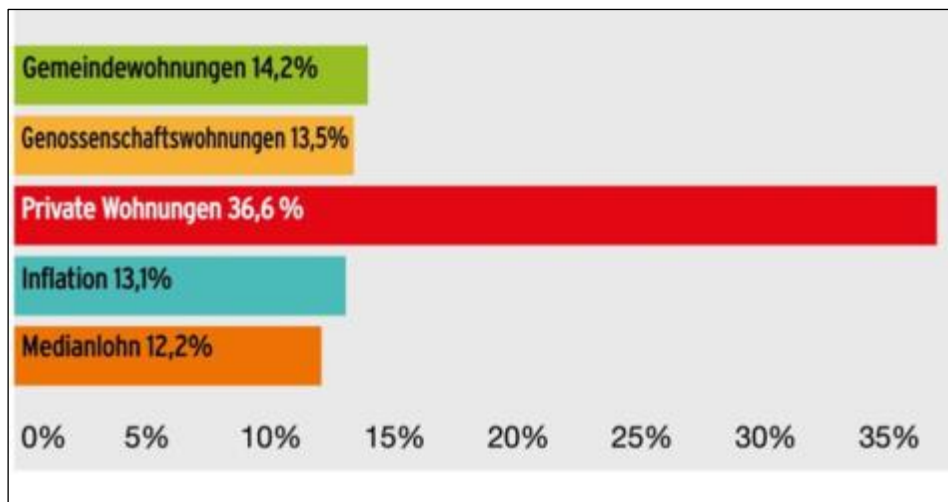


Christian Pichler ist Mitarbeiter der Abteilung Kommunalpolitik der AK-Wien und Experte für Raumplanung

Zur wichtigsten Komponente des Bevölkerungswachstums in Wien hat sich seit der Jahrtausendwende ein starker Anstieg der Wanderungsbilanz mit dem Ausland herausgebildet. Kombiniert mit einem nach wie vor intakten Trend zu Einpersonenhaushalten, wenngleich auch in Wien in etwas abgeschwächter Form, und fortschreitender Individualisierung, sind die Herausforderungen denen sich Wien stellen muss klar: Wien muss wachsen, muss mit der Vorsorge von neuen Wohnungen, neuen Arbeitsplätzen, neuer sozialer und technischer Infrastruktur auf die steigende Nachfrage reagieren.

Spürbar ist diese dynamische Bevölkerungsentwicklung im zunehmenden Maße auch am Wohnungsmarkt. Eine schwierigere Wohnungssuche und gestiegene Wohnungspreise, insbesondere im privaten Wohnungsangebot, sind ein deutliches Indiz. So sind die privaten Mieten von 2005 bis 2012 mehr als doppelt so stark gestiegen wie Einkommen und Inflation.

Mietpreisentwicklung 2005-2011



Quelle: AK, eigene Berechnungen

Es liegt die Vermutung nahe, dass seit ungefähr diesem Zeitpunkt ein Nachfrageüberhang besteht, dh die Bauleistung nicht mehr dem regen Zuzug entspricht.

Schätzungen gehen davon aus, dass in Wien mindestens 8000 geförderte Wohnungen pro Jahr errichtet werden müssen, um der Nachfrage zu entsprechen. Bei einer derzeitigen Neubauleistung von rund 6400 geförderten Wohnungen pro Jahr wird die Notwendigkeit einer Erhöhung der Neubauleistung deutlich. Nicht zuletzt auch deshalb da der geförderte Wohnbau ein Garant für Preisstabilität ist und im Unterschied zum privaten Wohnungsmarkt eine moderate Preisentwicklung aufweist.

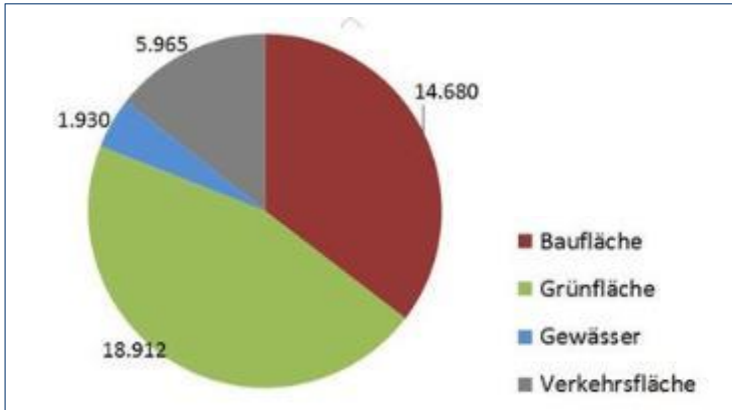
Mehr Wohnbau bedingt aber auch die Schaffung und Vorsorge von bebaubaren Flächen und verstärkte Anforderungen an die Baulandmobilisierung, die die Basis für eine dynamische Entwicklung schaffen muss. Konnten Baulandreserven in den letzten Jahrzehnten sehr rasch abgerufen werden, wird sich das in den nächsten Jahren schwieriger gestalten. Viele großflächige Hoffungsgebiete, so z. B. ehemalige Bahnhofsareale, wurden bereits umgewidmet, bzw werden bereits bebaut.

1. BAULANDRESERVEN

Mit den derzeit definierten Stadtentwicklungsflächen kann – nach Schätzungen der Stadt Wien - bei vollständiger Realisierung und Entwicklung bis 2025 der Bedarf abgedeckt werden. Spätestens ab diesem Zeitpunkt scheint es aber notwendig auf neue Flächen zuzugreifen und darüber hinaus gehende Stadtentwicklungsgebiete zu definieren und zu mobilisieren.

Wien verfügt historisch bedingt über ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Bauland und Grünland- bzw Wasserflächen. Wiederholte Bekenntnisse der Stadt zur Beibehaltung der 50%-50% Verteilung machen eines sehr deutlich: Die baulichen Entwicklungsmöglichkeiten beschränken sich auf die Hälfte des Stadtgebietes.

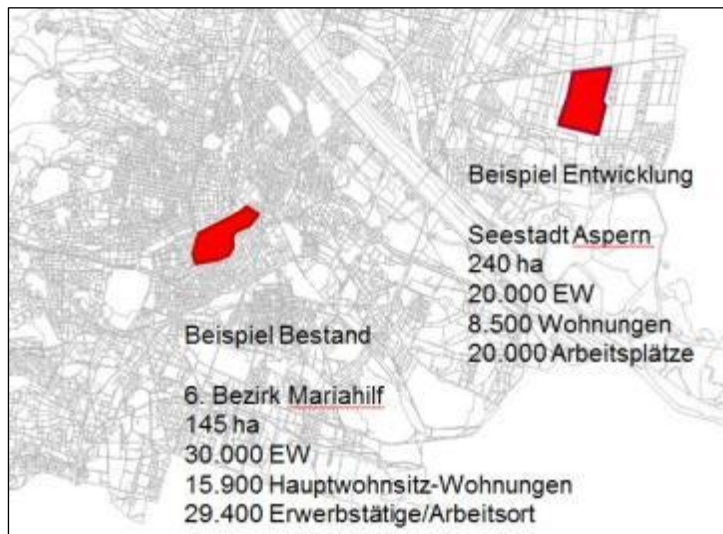
Nutzungsverteilung



Quelle: Stadt Wien Realnutzungskartierung 2009

Vor welcher ambitionierter Aufgabe Wien steht, zeigt sich aber auch bei Betrachtung der Flächenerfordernis für die zusätzliche Wohnbevölkerung. Die Seestadt Aspern, das derzeit größte Stadtentwicklungsgebiet Wiens mit etwa 240ha Entwicklungsfläche, soll nach Fertigstellung rund 20.000 EinwohnerInnen Wohnraum und ebenso Vielen Arbeitsplätze bieten. Allein die Abdeckung des Wohnbedarfs der neuen Bevölkerung bis zum Erreichen der 2 Mio Einwohnermarke wird ein Vielfaches des Flugfeldes Aspern erfordern und bedarf auch Maßnahmen im Bereich der inneren Stadtentwicklung und Stadtverdichtung.

Vergleich Bilanz



Quelle: Statistik Austria, Registerzählung 2011, Stadt Wien Realnutzungskartierung 2009, Wien 3420, Wohnungsmarktbericht

Aber selbst für die Realisierung der bis 2025 benötigten Wohneinheiten auf den bereits definierten Stadtentwicklungsgebieten wird es erforderlich sein entsprechende Instrumente und Vorgehensweisen (gemeinsames Zielgebiets- und Entwicklungsmanagement) zur Verfügung zu haben und die notwendige Finanzierung der Infrastruktur (soziale Infrastruktur) zu gewährleisten.

BAULANDMOBILISIERUNG

Der Verwertung großer zusammenhängender Flächen steht nicht zuletzt auch ein Baulandmobilisierungsproblem entgegen. Geeignete rechtliche Werkzeuge dafür müssen erst in die Bauordnung übernommen werden. Die Novellierung der Wiener Bauordnung bot dazu eine erste Gelegenheit.

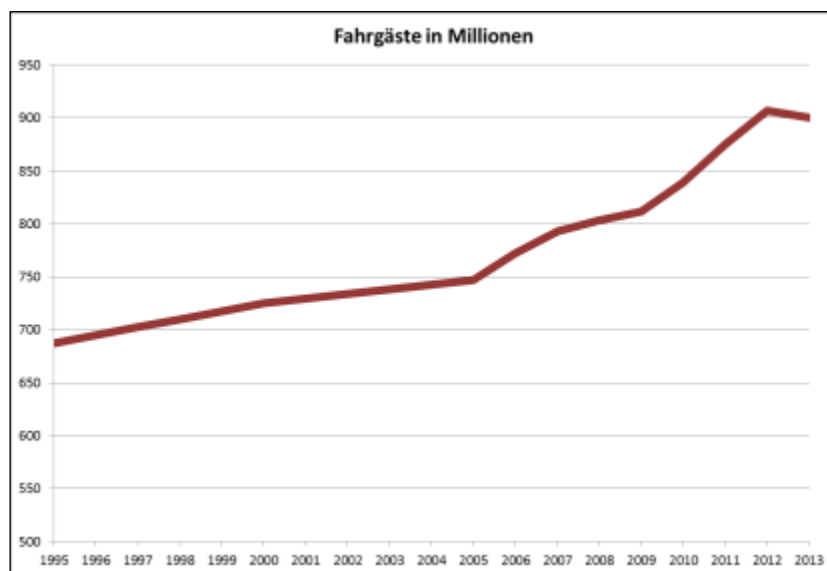
Die in der Novelle vorgeschlagenen Kriterien einer neuen Widmungskategorie „geförderter Wohnbau“ betreffen allerdings nur die Einhaltung technischer Standards wie sie für den geförderten Wohnbau gelten (Wohnungsgröße, energietechnische Standards). Die zentrale Frage der Grundstückskosten, der tatsächlichen Verfügbarkeit für den geförderten Wohnbau und die damit verbundene Erzielung leistbaren Wohnraums bleibt jedoch unberücksichtigt. Festlegungen in anderen österreichischen Bundesländern wie zB „die Vorbehaltsflächen für geförderten Wohnbau“ in Tirol, die ein verpflichtendes Verkaufsangebot an die öffentliche Hand bzw Bauträger für geförderten Wohnbau vorsehen, könnten auch für Wien eine Basis für eine wirkungsvolle Regelung darstellen. Zur Schaffung eines funktionsfähigen Werkzeugs muss jedenfalls sicherstellt werden dass städtische Entwicklungsflächen auch in guter innerstädtischer Lage für den geförderten Wohnbau zur Verfügung stehen. Nur so kann soziale Durchmischung erreicht und die Basis für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung geschaffen werden. Ergänzt mit weiteren Aspekten der Vertragsraumordnung, wie zB städtebaulichen Verträgen, hat es die Stadt selbst in der Hand wichtige Weichenstellungen hinsichtlich der künftigen Baulandverfügbarkeit und den Finanzierungserfordernissen vornehmen.

Insbesondere die Flächenverfügbarkeit zeigt aber auch Eines ganz deutlich: Die Herausforderungen lassen sich nicht unabhängig vom Umland, das im Übrigen mit vergleichbaren Wachstumsprognosen konfrontiert ist, lösen. Sie sind regional zu denken.

VERKEHR

Ein Umstand der besonders bei Betrachtung des Verkehrs in der Ostregion deutlich wird. Die Verkehrsverflechtungen nehmen nach wie vor stark zu. Über 250.000 EinpendlerInnen und fast schon 100.000 AuspendlerInnen überqueren tagtäglich die Wiener Stadtgrenze. Die Region ist vernetzt.

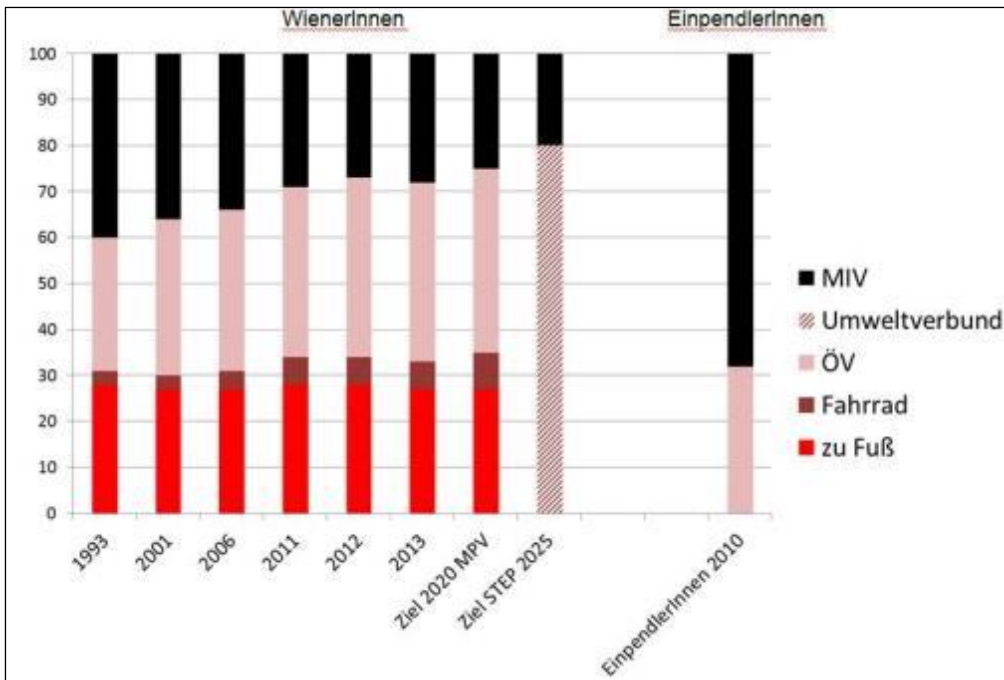
Fahrgastzahlen Wiener Linien



Quelle: Wiener Linien

Wenngleich die Verkehrsmittelverteilung der WienerInnen eine Vorzeigeentwicklung darstellt und mit einem Anteil der Fahrten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes von knapp über 70% auch international sehr gut liegt, zeigt die Situation an der Stadtgrenze ein gänzlich anderes Bild. Knapp 70% der EinpendlerInnen kommen mit dem Pkw zur Arbeit nach Wien.

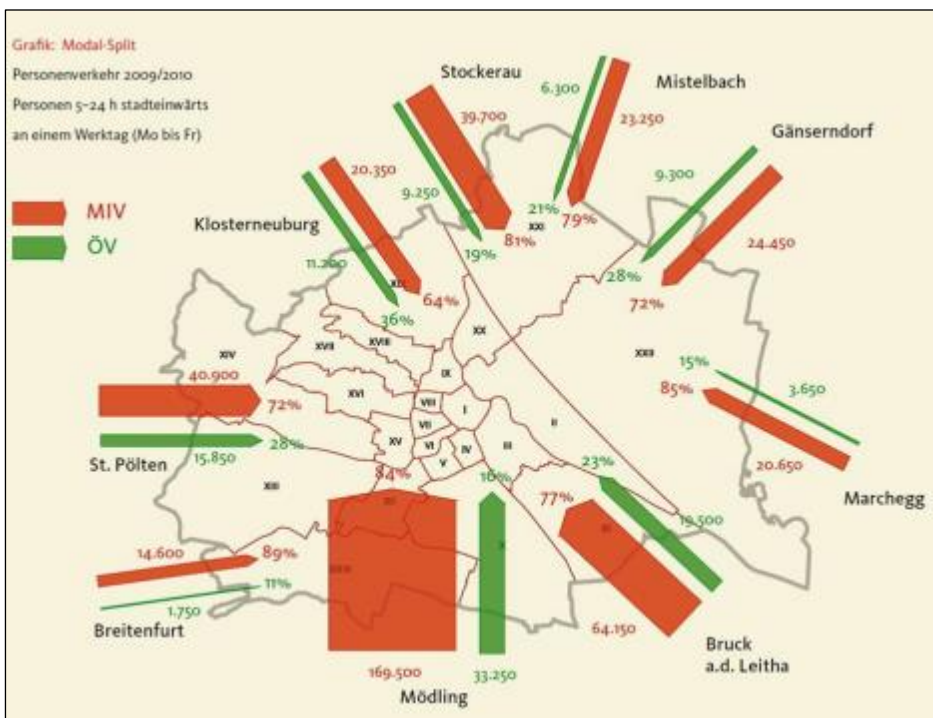
Modal Split



MPV Masterplan Verkehr, MIV motorisierter Individualverkehr, STEP Stadtentwicklungsplan, ÖV öffentlicher Verkehr

Quelle: Kordonenerhebung PGO 2010, MPV Stadt Wien, STEP Stadt Wien

Modal-Split Stadtgrenze



Quelle: Kordonenerhebung 2010 PGO, Stadt Wien

Stadtgrenzen überschreitender Verkehr nach Wien Szenarien (6 – 9 Uhr) an Werktagen (in 1.000 Personen)

- Szenario Modal split wie 2010 (68,2% MIV, 31,8 % ÖV)
- Szenario Modal split gemäß Ziel des MPV 2003 / 2008 (55 % MIV, 45 % ÖV).

	2010		2030					
	abs	%	Szenario Modal split wie 2010	Änderung		Szenario Modal split 55 MIV / 45 ÖV	Änderung	
				abs	%		abs	%
MIV	104,4	68,2	125,3	+ 20,9	+ 20	101,0	- 3,4	- 3,3
ÖV	48,7	31,8	58,4	+ 9,7	+ 20	82,7	+ 34,0	+ 69,8
Gesamt	153,1	100	183,7	+ 30,6	+ 20	183,7	+ 30,6	+ 20

Quelle: Rittler C. (2011): Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 – 2010 i. A. d. Planungsgemeinschaft Ost; MPV Stadt Wien, Rosinak&Partner

Will man die Verkehrsmittelverteilung an der Stadtgrenze verändern und den Anteil des öffentlichen Verkehrs steigern bedarf es massiver Investitionen in den regional wirksamen, Stadtgrenzen überschreitenden Schienenverkehr, die S-Bahn. Aber auch als innerstädtisches Verkehrsmittel, als hochwertige Ergänzung zum Netz der Wiener Linien bietet sich das Schnellbahn- und Schienennetz in der Stadt an. So weisen Investitionen in das Bestandsnetz sehr gute Kosten-Nutzen Verhältnisse auf und könnten bereits kurz- bis mittelfristig verkehrswirksam werden.

Ziel muss es jedenfalls sein den Gesamtverkehr in der Stadtregion, und nicht nur den Verkehr der WienerInnen und Wiener in Richtung Umweltverbund zu entwickeln. Dazu ist es nötig die Qualität und Kapazität des innerstädtischen ÖV-Netzes, auch unter deutlich steigendem Fahrgastaufkommen sicherzustellen und ein regional attraktives öffentliches Verkehrsnetz zu entwickeln, das ein attraktives Umsteigeangebot für PendlerInnen darstellt. Dies alles unter dem Schlagwort Finanzierbarkeit und zeitgerechter Wirksamkeit.

FAZIT

Nicht nur das Wiener Stadtgebiet, sondern die gesamte Ostregion, verfügt über ein starkes Bevölkerungswachstum. Einer eingeschränkten Baulandverfügbarkeit in Wien stehen große Baulandreserven im Umland gegenüber. Zur Abdeckung des Wohnbedarfs ist es notwendig die Wohnbauleistung auf mindestens 8000 geförderte Wohnungen pro Jahr zu erhöhen und zur Baulandmobilisierung bodenpolitische Instrumentarien zu nutzen und weiterzuentwickeln. Hierzu gehört nicht zuletzt die Einführung einer wirksamen Widmungskategorie „Geförderter Wohnbau“. Eine langfristige, vorausschauende Aktivierung von Flächenpotentialen zur Abdeckung des Baulandbedarfs muss diese Maßnahmen ergänzen.

Einer guten Modal Split Entwicklung in der Stadt steht eine nach wie vor deutliche MIV-Dominanz bei Ein- und Auspendlern gegenüber. Regionale Verflechtungen, insbesondere im Verkehrsbereich, nehmen nach wie vor in beide Richtungen zu. Um eine Änderung des Modal Split an der Stadtgrenze zu erreichen muss der Stadtgrenzen überschreitende S-Bahnverkehr optimiert und ausgebaut werden. Den - durch Fahrgastzuwächse im innerstädtischen Öffentlichen Verkehr – teilweise bemerkbaren Kapazitätsengpässen muss durch zeitgerechte Investitionen in das Bestandsnetz des ÖV entgegengewirkt werden. Insbesondere sind Netzergänzungen und Kapazitätserhöhungen im U-Bahn, Straßenbahn und Busnetz erforderlich. Als höchstrangige ÖV-Ergänzung zum U-Bahnnetz müssen die Möglichkeiten des innerstädtischen Schienennetzes für neue S-Bahnstrecken genutzt werden.

Was in der Vergangenheit gegolten hat, gilt jetzt umso mehr. Wien ist Teil der Ostregion. Die anstehenden Herausforderungen müssen nicht zuletzt regional angegangen werden.