

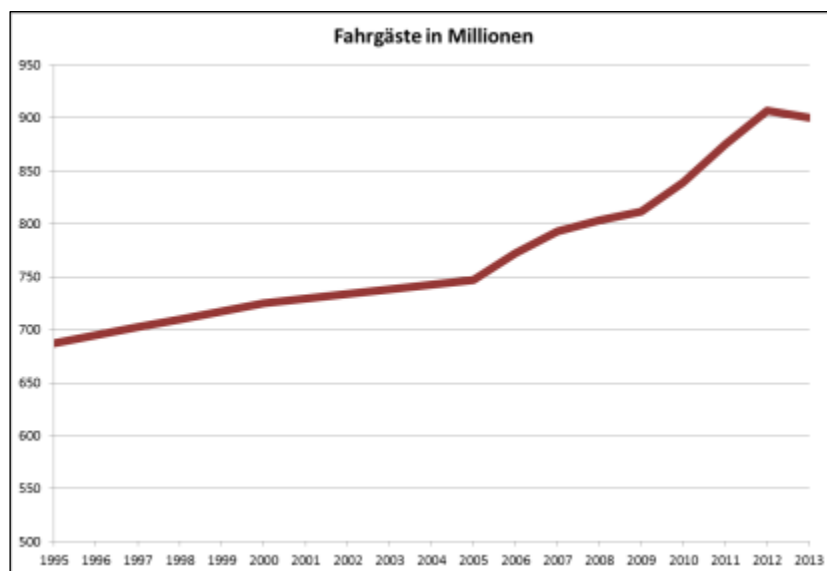
Die in der Novelle vorgeschlagenen Kriterien einer neuen Widmungskategorie „geförderter Wohnbau“ betreffen allerdings nur die Einhaltung technischer Standards wie sie für den geförderten Wohnbau gelten (Wohnungsgröße, energietechnische Standards). Die zentrale Frage der Grundstückskosten, der tatsächlichen 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.

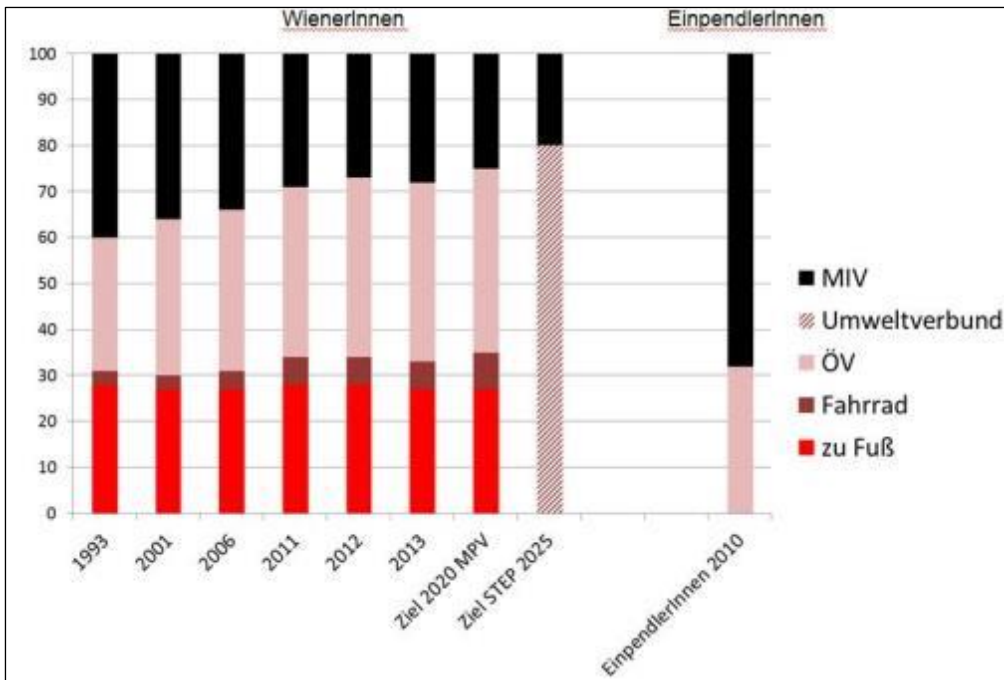
### Fahrgastzahlen Wiener Linien



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.

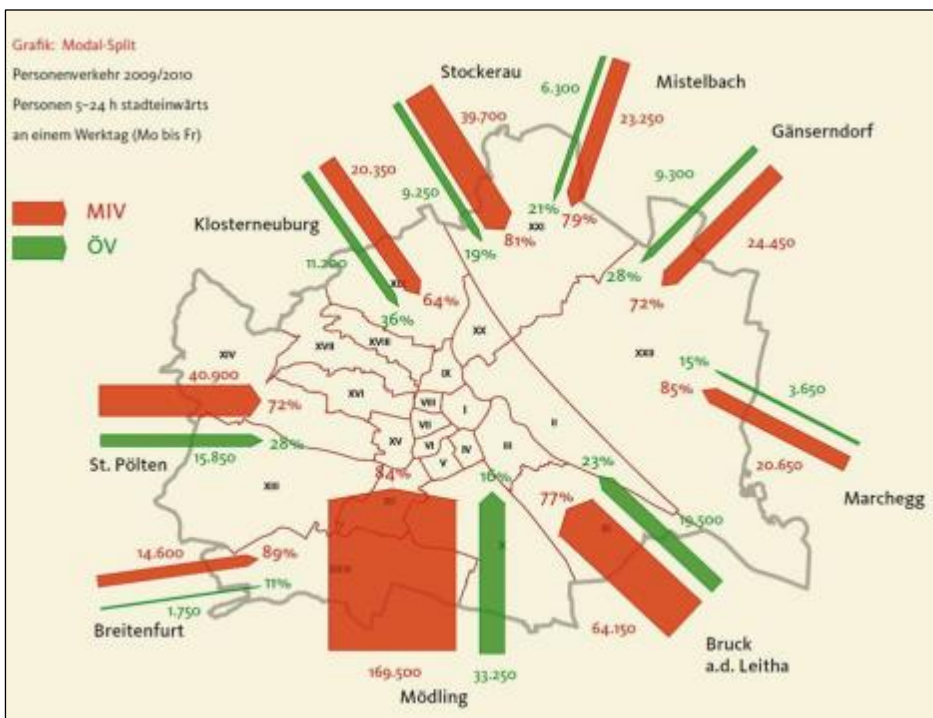
Modal Split



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.