

# MOBILITÄTSKONZEPT NORDWESTBAHNHOF

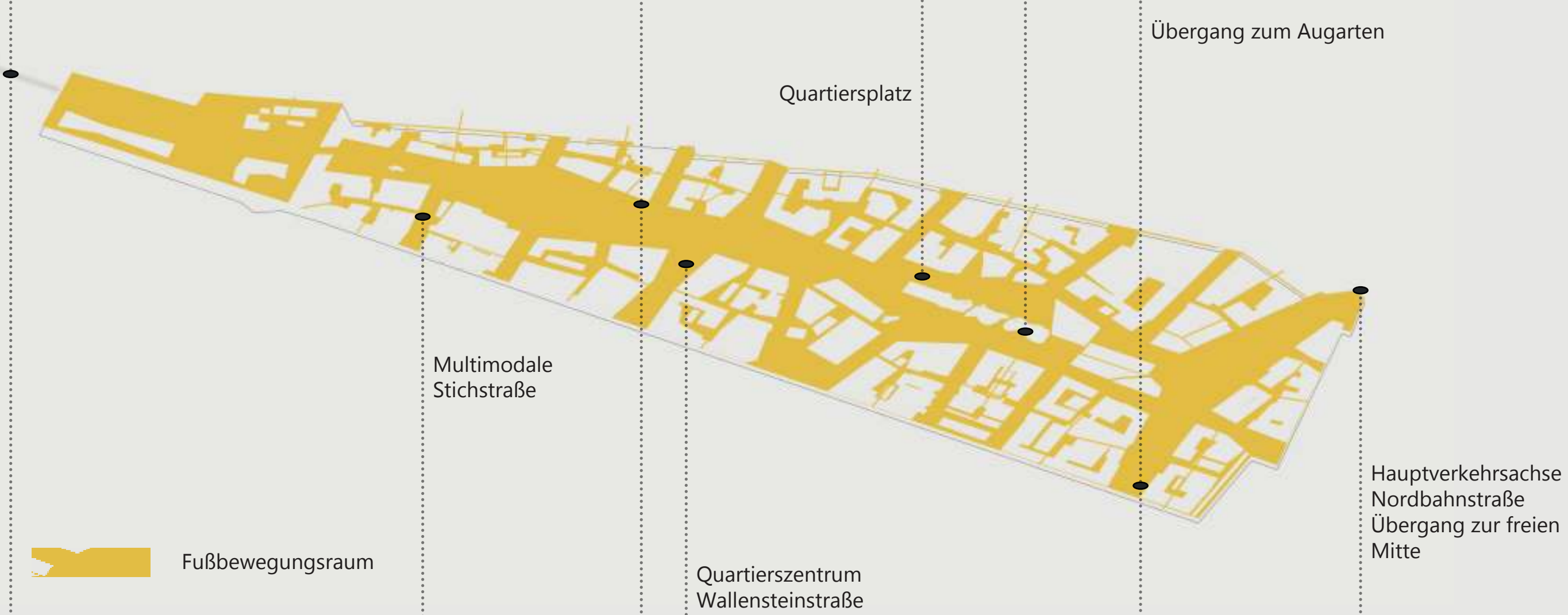


## ERSCHLIEßUNG

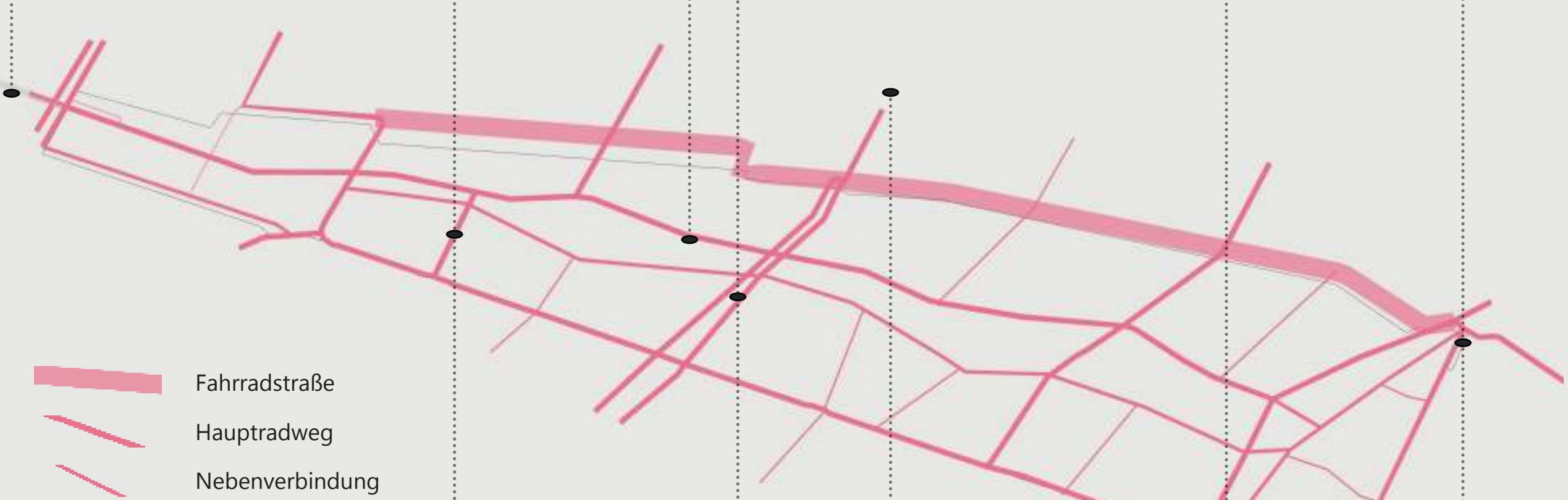
### Grünraumstruktur



### Fußgerechtes Quartier



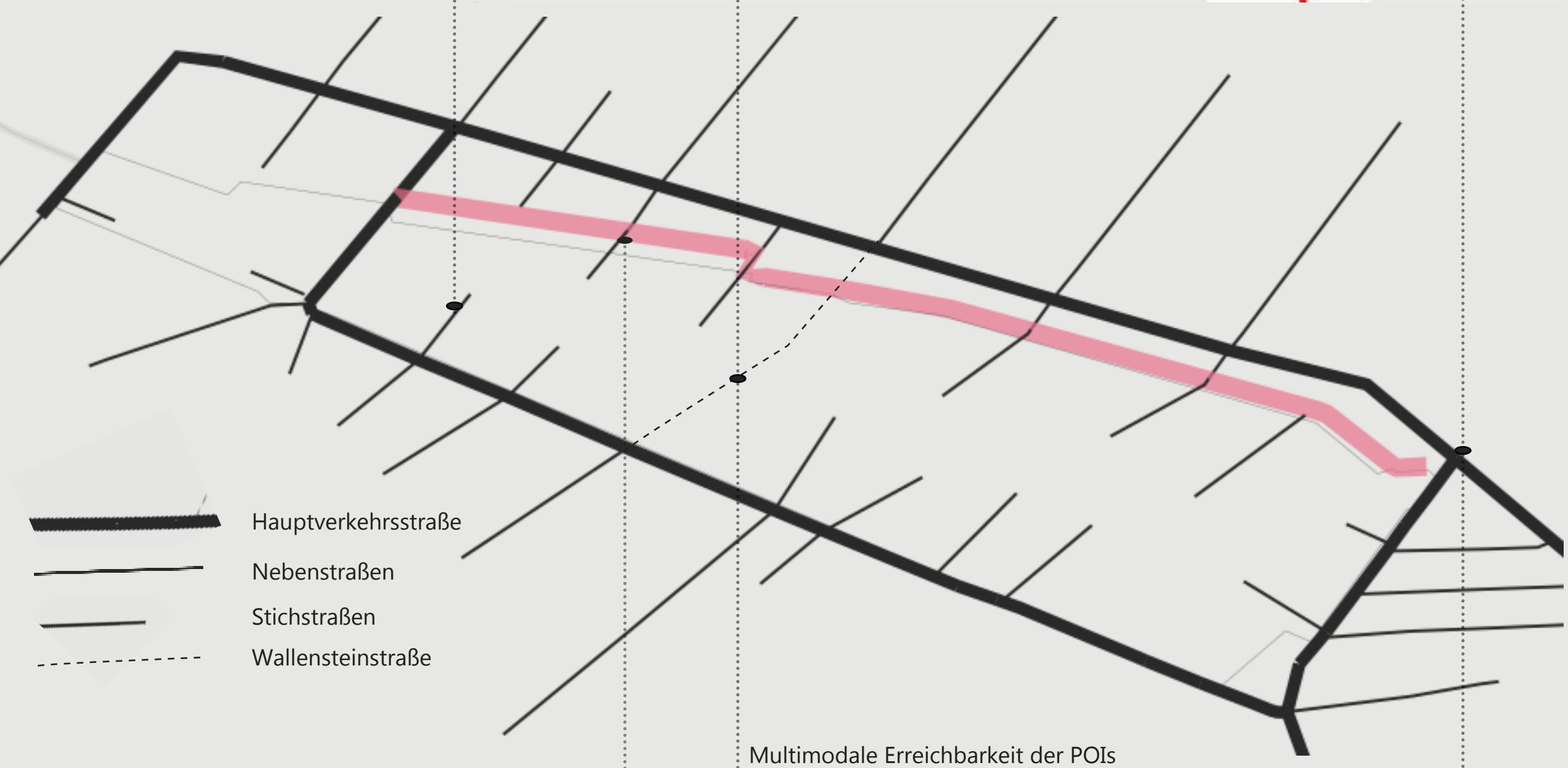
### Vernetzte Radinfrastruktur



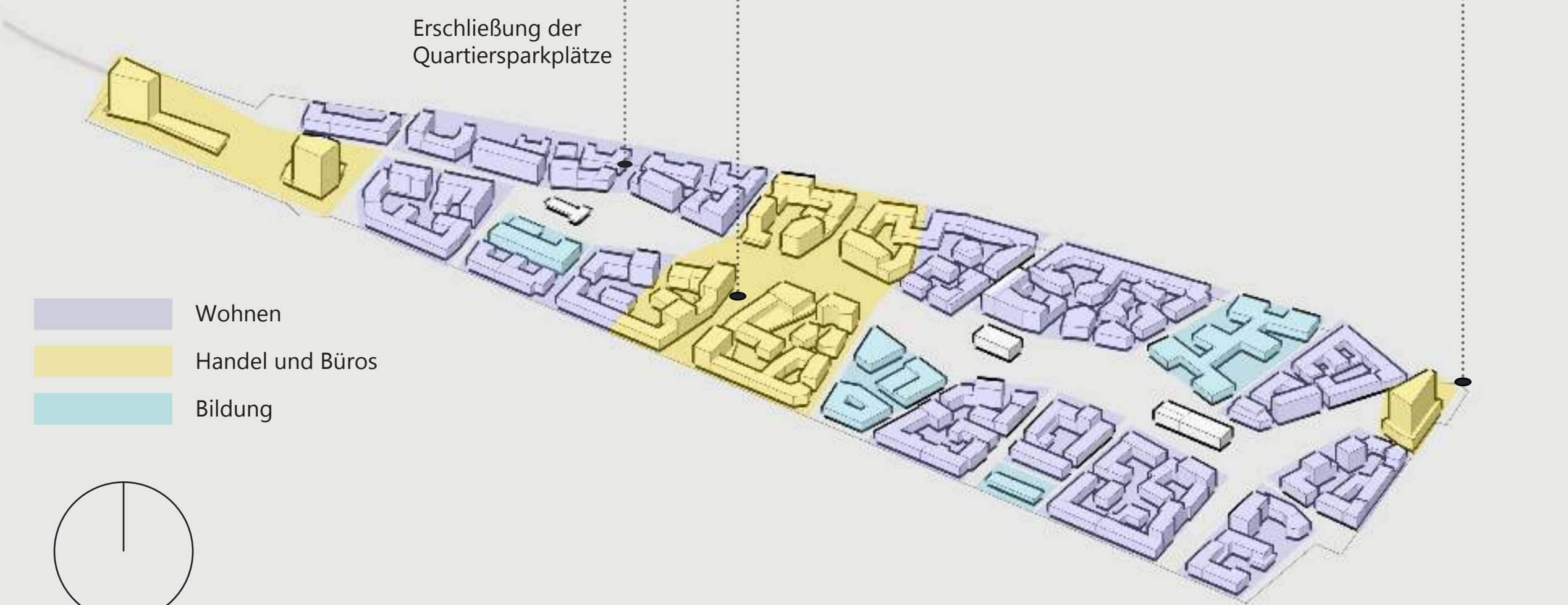
### Flächendeckende Güterklasse - A



### MIV Erschließung

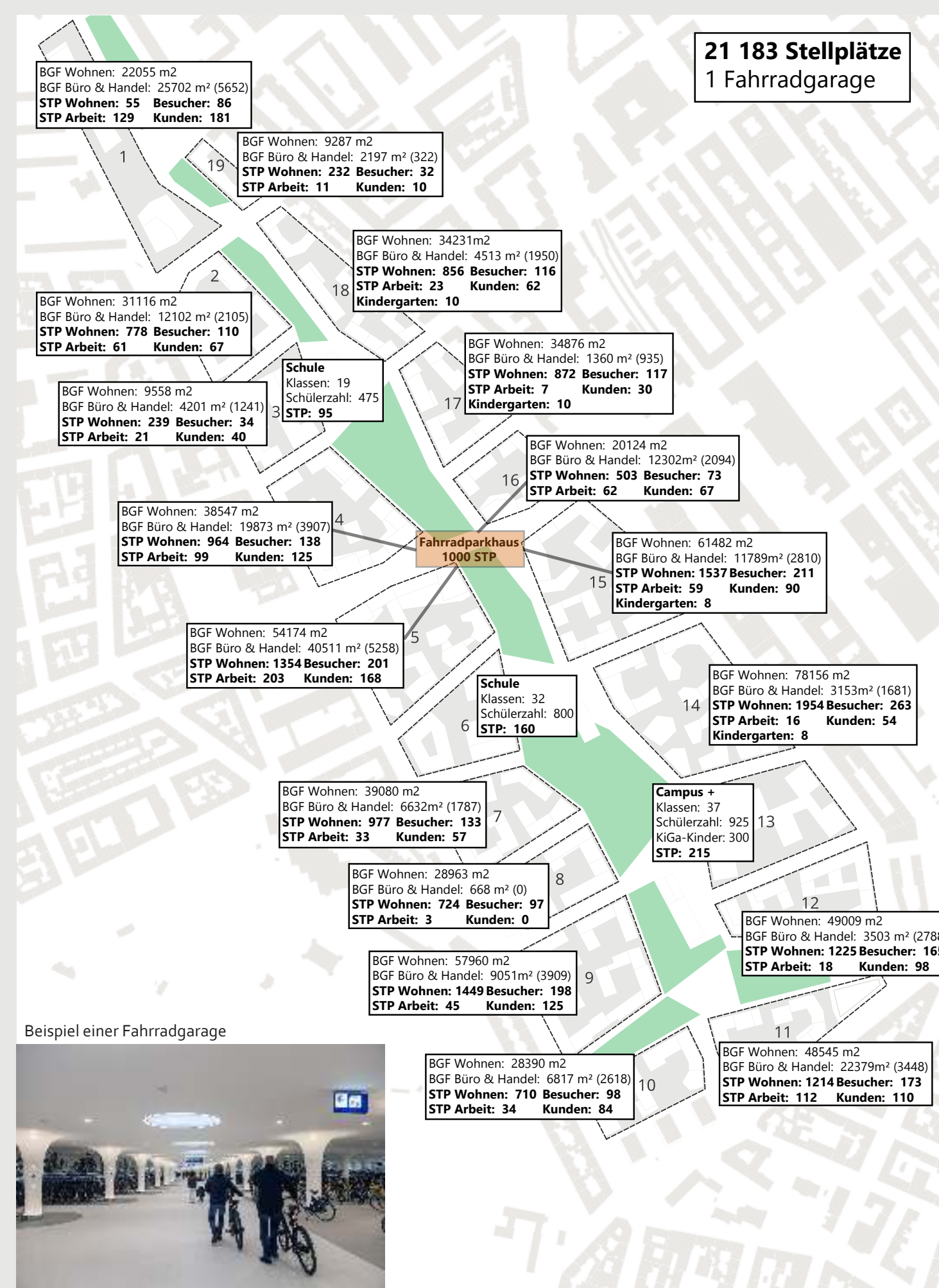


### Nutzungsverteilung



## RUHENDER VERKEHR

### Fahrrad



Die Dimensionierung des Fahrradparkens erfolgt auf Basis der BO Wien und der RVS-Richtlinie 03.07.11 im Ausmaß für den, im Konzept angestrebten Fahrradanteil am Modal Split von 20%. Die angeführten Zahlen sind als Mindestanforderungen zu verstehen.

- Die Stellplätze für Bewohner\*innen und Arbeitsplätze sind in Fahrradräumen innerhalb der Gebäude der jeweiligen Baufelder unterzubringen.
- Stellplätze für Besucher\*innen und Kunden sind im öffentlichen Raum entlang der Baufeldkanten und in Baufeldinnerbereichen zur Verfügung zu stellen.

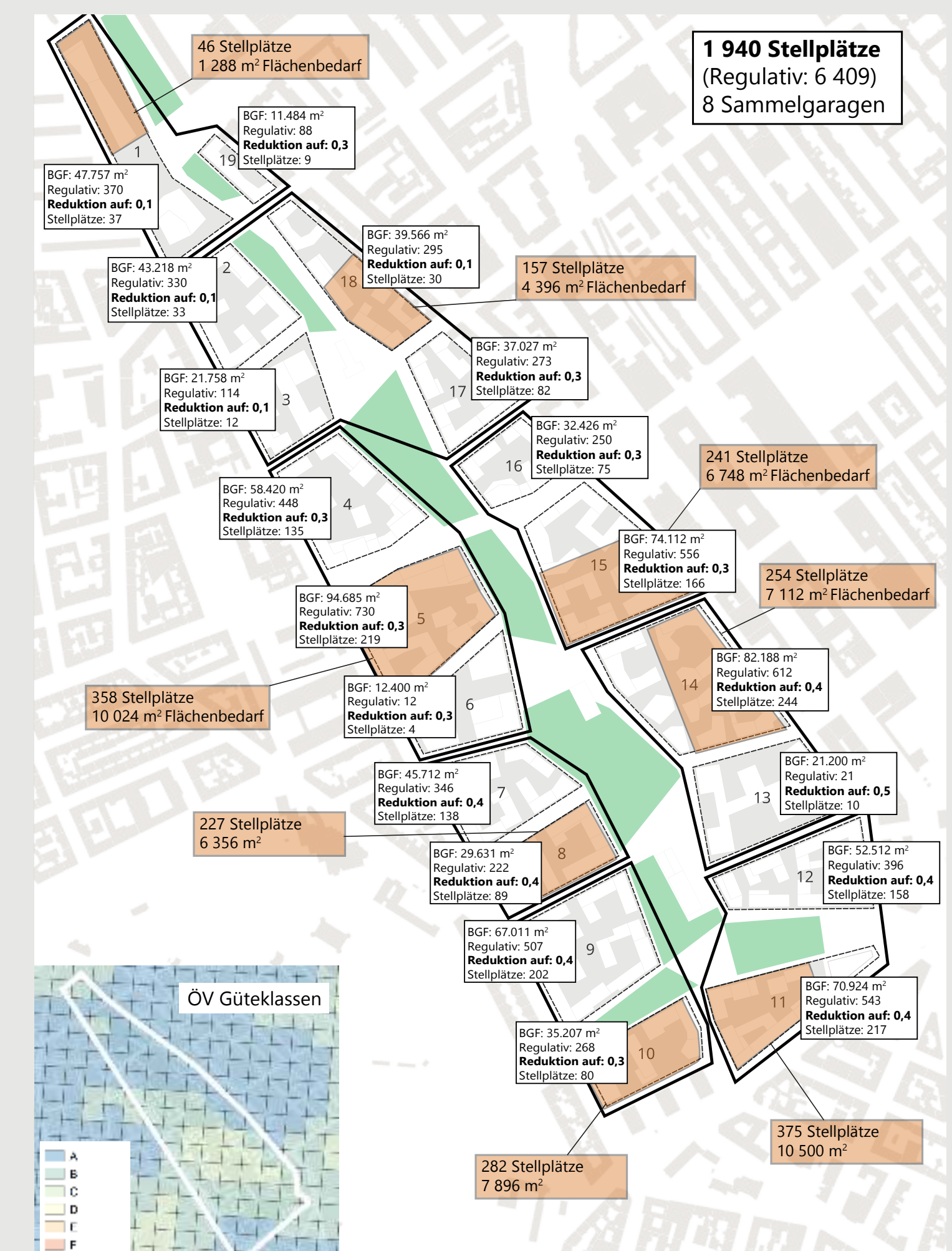
**Bewohnerparken und Stellplätze für Beschäftigte:**

- Fahrräder befinden sich im Erdgeschoss mit direktem Ein- und Ausgang in den öffentlichen Raum, die Anlagen können dabei sowohl als Doppelstockanlage, als auch ebenerdig angelegt werden. Aufhängungslösungen sind zu vermeiden.
- Für Lasten- und Spezialräder (wie Anhänger) werden zusätzlich 10% der festgelegten Stellplatzzahl zur Verfügung gestellt.
- Für Elektroräder und Pedelecs werden ausreichend Lademöglichkeit angelegt

**Besucher- und Kundenparken:**

- Die Stellplätze im Gebiet werden als Anlehnbügel nach Wiener Modell ausgeführt, 80% davon mit Witterungsschutz
- Im Gebietszentrum der Wallensteinstraße wird aufgrund des hohen Stellplatzbedarfs ein unterirdisches Fahrradparkhaus mit 1000 Stellplätzen errichtet
- Die Abstellanlagen im Parkhaus sind zu 80% in Doppelstockform, der Rest ebenerdig
- In dem Fahrradparkhaus werden eine Bikesharing-Station, Reparaturservice und Selbsthilfeeinrichtungen zur Verfügung gestellt
- Ausführung unter hohen architektonischen Standards am Beispiel von Parkhäusern in den Niederlanden

### MIV



Die Stellplatzverpflichtung wird stark reduziert und beträgt im Quartier zwischen 10% und 50% des Wr GarG. Weiters wird im BFP festgehalten, dass max. 50% der nach dem Wr. GarG erforderlichen Stellplätze hergestellt werden. Die benötigten Parkplätze werden in unterirdischen Sammelgaragen errichtet, die zwischen zwei und vier Baufelder bedienen. Einflussfaktoren auf das Ausmaß der Verpflichtung (auf Baufeldebene) sind:

- ÖV- Güteklassen
- Angestrebter Modal Split (85:15) und Motorisierungsgrad (250) der Stadt Wien
- Bauphase, in welcher das Baufeld errichtet wird
- Berücksichtigung vorhandener Abstellmöglichkeiten in Reichweite

**Stellplatzvergabe**

- Zuständigkeit der Mobilitätszentrale
- Um ein privates Auto in der Tiefgarage abstellen zu können, bewerben sich Bewohner\*innen bei der Mobilitätszentrale
- Anstelle eines fixen Stellplatzes bekommt man die Berechtigung, ein Kfz in der Garage abzustellen
- Übersteigt die Anzahl der Bewerber\*innen die Anzahl der verfügbaren Stellplätze, erfolgt die Vergabe anhand vordefiniertes Stellplatzmanagement- Kriterien

**Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum**

- In den Stichstraßen gibt es ausgewiesene Zonen, in denen Besucher\*innen, Lieferdienste und Personen mit Behindertenausweisen parken dürfen
- Aufgrund der stark limitierten Anzahl von Parkmöglichkeiten in den Stichstraße, werden sie als Ladezonen bzw. eingeschränkten Kurzparkzonen geführt
- Zukünftig kann hier ein innovatives digitales Stellplatzmanagement pilotiert werden

## FINANZIERUNG

### Vertragsraumordnung

Vor Festlegung der Flächenwidmung wird der Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zwischen Bauträger\*innen und der Stadtbaudirektion der Stadt Wien stark empfohlen. Leistungspflichten der Bauträger\*innen können u.a. folgendes enthalten:

- Errichtung von ausreichend Fahrradabstellanlagen
- Anschubfinanzierung (mind. 2-3 Jahre) für Mobilitätsdienstleistungsunternehmen
- Errichtung von Mobilitätsstationen
- Bereitstellung von ÖPNV- Zeitkarten für Bewohner\*innen
- Bereitstellung von ausreichend Lademöglichkeiten für E- Fahrzeuge
- Bereitstellung von öffentlichen Fuß- und Radwegquerungen des Baufeldes
- Finanzierung bzw. Bezuschussung der Mobilitätszentrale

### Anschubfinanzierung

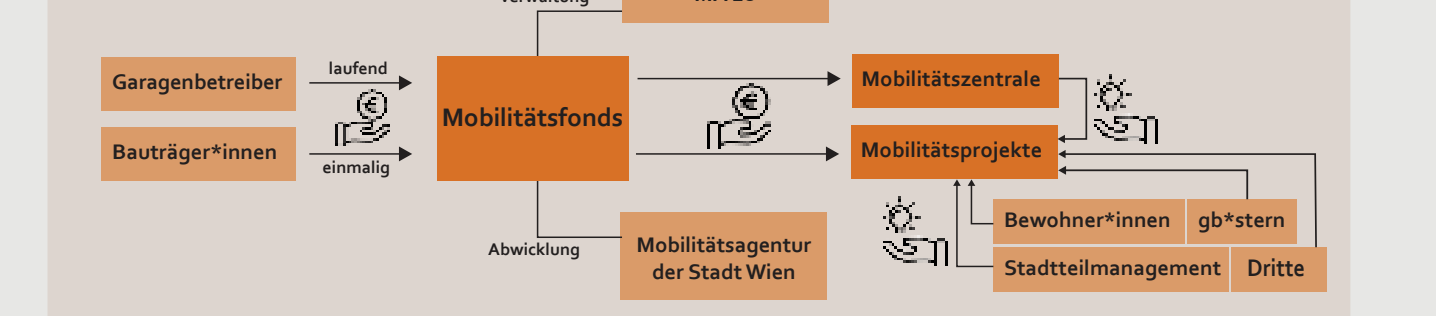
Bauträger\*innen können mit einer Anschubfinanzierung Mobilitätsdienstleistungsunternehmen (z.B. MO.Point) beauftragen, welche die Abwicklung von Mobilitätsmaßnahmen wie Car- Sharing, Bike- Sharing, Lastenrad- Sharing etc. im Wohnbau übernehmen.

- Mindestlaufzeit: 2 Jahre
- Empfohlene Laufzeit: 3 Jahre
- Deckt Investitionskosten und „Ausfallhaftung“ bzw. „Anlauffinanzierung“ (sollte keine Vollausslastung (ca. 40% pro 24h) des Fahrzeuges gegeben sein, übernimmt der/die Bauträger\*in die Kosten)

### Mobilitätsfonds

Für eine langfristige, großräumige und integrierte Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen wird im Nordwestbahnhof ein Mobilitätsfonds eingerichtet. So können baufeldübergreifend Projekte gefördert werden, die (kurzfristig) nicht wirtschaftlich umsetzbar wären und/oder hohe unternehmerische Risiken mit sich bringen.

### Trägerstruktur



### Speisung

- Einmalzahlungen der Bauträger\*innen (1 500 € pro dislozierten Stellplatz)
- Laufende Zahlungen der Garagenbetreiber\*innen (2% des Umsatzes)
- Wird im Zuge der Liegenschaftsverträge zwischen Bauträger\*innen und ÖBB Immo festgelegt
- Nachweis der Zahlungen erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens

### Schwerpunkte der förderbaren Projekte

- Radverkehr? Radverkehr!
- Umsetzung und Weiterentwicklung von Mobility Hubs
- Bürger\*innenbeteiligung und Achtsame Mobilität

## PROZESSDESIGN

