

# Monolithische Strukturen verhindern

**Raumplanung.** „Quartiersentwicklungen in die Hand eines Developers oder eines Architekturbüros zu legen, hat eine große Chance schief zu gehen“, kritisiert Robert Yen.

Das Gespräch führte: Michael Neubauer

## Gibt es eigentlich in Österreich eine gescheite Raumplanung?

**Robert Yen:** Wenn ich den Teilbereich nachhaltige Mobilität betrachte, muss ich leider mit „Nein“ antworten.

## Ein hartes Urteil.

Wir gehen in der Planung noch immer von einem wachsenden motorisierten Individualverkehr aus. Ein Dogma, das noch immer an der Universität – nachhaltig – gelehrt wird. Wir orientieren uns am Wirtschaftswachstum. Auf Basis des prognostizierten Wirtschaftswachstums treffe ich Annahmen für den Zuzug und die benötigte Infrastruktur sowie den motorisierten Individualverkehr.

Jetzt wissen wir aber, dass uns aktuell noch zehn Jahre bleiben, um im Verkehr radikal umzuschwenken. Der Verkehr ist – zumindest in Deutschland – der einzige Sektor, wo der CO<sub>2</sub>-Ausstoß gleichbleibt – aber nicht sinkt.

## Aber ist dies nicht angesichts steigenden Verkehrs zumindest ein Teilerfolg?

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken je Fahrzeug – das ist richtig. Aber es gibt einen Rebound-Effekt. Jede Effizienz, die im Bereich Motorisierung gewonnen wurde, wird gleich wieder ausgegeben. Im Sinne von, ich habe größere Motoren gebaut oder ich habe mehr Autos



„Jede Effizienzsteigerung wurde sofort wieder verschenkt. Verschenkt im Sinne von Profitsteigerung.“

Robert Yen

verkauft. Es ist ein Irrtum zu glauben, „die Technologie wird es lösen“. Unsere Erfahrung zeigt: Jede Effizienzsteigerung wurde sofort wieder verschenkt. Verschenkt im Sinne von Profitsteigerung. Wir müssen andere Wege gehen.

## Leicht gesagt. Wie könnte ein solcher aussehen?

Ich war vergangene Woche in Paris. Paris hatte in einigen Stadtteilen kleine Gassen, ganz schmale Fußwege – aber viel Platz für den fließenden – besser gesagt Stauverkehr mit links und rechts parkenden Autos. Zu Stoßzeiten ein Hupkonzert, weil alles gestanden ist und niemand weitergekommen ist.

Heute: Breite Gehwege. Keine parkenden Autos. Platz zum Gehen. Die Franzosen haben ebenfalls keine Planungsgrundlagen, aber die Kommune von Paris hat es sich einfach erlaubt, ein neues Konzept zu verfolgen. Wie man sieht mit Erfolg. Motto: Wir probieren es einmal einfach aus – und es zeigt sich, dass der Verkehr sich reduziert.

## Was haben sie konkret ausprobiert?

Sie haben die verfügbare Fläche für den motorisierten Individualverkehr reduziert. Das Ergebnis ist, dass sie dadurch weniger Verkehr produzieren. Sie haben das Prinzip:

Wenn du eine Straße baust, hast du ebenfalls mehr Verkehr – einfach umgedreht.

Die große Chance liegt aber in der Schaffung von städtischen Grätzeln. Besser gesagt in der Wiederbelebung der Grätzeln. Wir sehen seit den 1980er Jahren eine massive gesellschaftliche Individualisierung. Man schaut nicht mehr aufeinander. Unserer Gesellschaft fehlt Solidarität, mehr miteinander machen. Aber das hat etwas mit Distanz zu tun. Wenn ich wieder Orte schaffe, wo ich mich aufhalten kann, schaffe ich auch wieder Nähe.

Das ist einfacher als gedacht: Plätze am Weg und Bänke, wo die Leute sich zusammensetzen können und ein bisschen plaudern können. Dann veränderst du das Miteinander. Das führt dazu, dass sich die Bewohner wieder mehr im Grätzeln aufhalten und keine großen Distanzen zurücklegen. Das schafft eine Chance für Gewerbebetriebe. Optimal wäre eine Mischfunktion im Grätzeln. Gleichzeitig müssen wir den Flächenbedarf eindämmen.

## Also Verdichten ...

Ein gutes Beispiel ist die Manner-Fabrik in Wien Ottakring. Als sie erbaut wurde, war Flächenverbrauch kein Thema. Sie wurde horizontal statt vertikal gebaut. Das ist ein gigantischer Flächenverbrauch, den wir am Rand der Städte haben. Viele Fabriken – gleiches Modell: Horizontal, flach, riesig. Als man die Manner-Fabrik erweitern musste, blieb man in Ottakring und erweiterte vertikal. Das ist ein wirklich schönes Beispiel. Wir nutzen die Flächen nicht. Man könnte theoretisch ebenfalls Wohnraum über den Gewerbegebäuden bauen. Wir tun es noch nicht. Was wir brauchen ist aber, dass Arbeit, Leben, Freizeit und Einkaufen wieder zusammenkommen. Und das schöne Wort. Die Engländer nennen das immer Neighbourhood.

## Ist das nicht ein Wunschtraum: Am selben Ort, im selben Grätzeln wohnen und arbeiten?

In erster Linie geht es darum, monolithische Strukturen zu verhindern. Da Wohnen, dort

Office und an einem anderen Standort Shoppen. Leben entsteht immer aus der Diversität. Wo geht man denn hin, wenn wir jetzt in eine Stadt kommen, eine neue Stadt. Wir schauen uns die Altstadt an. Warum? Altstädte sind sehr divers, die Wege sind nicht praktisch. Sie haben aber Charme.

#### Was können Quartiersentwickler daraus lernen?

Es geht um das Schaffen von Heterogenität. Quartiersentwicklungen in die Hand eines Developers oder eines Architekturbüros zu legen, hat eine große Chance schief zu gehen. Hier muss die Stadt ordnend eingreifen – das Areal in Parzellen aufteilen und bereits bei der Vergabe der Parzellen Bebauungspläne fixieren. Damit verhindert man Konformität.

Bei aller Liberalität. Es muss doch sein dürfen, dass die Allgemeinheit Anforderungen an die Wirtschaft stellen darf. Ich habe zeitweise bereits das Gefühl, dass die Wirtschaft glaubt, die Allgemeinheit hat nur die Klappe zu halten. Gerade, wenn es um Immobilien geht. Es kann nicht sein, dass Wohnen vierzig, fünfzig Prozent des Einkommens verschlingt. Die Preise in Berlin explodieren gerade.

#### Immer mehr wollen am Land wohnen, wollen Freiraum ...

... und schaffen neue Probleme – Verkehr inklusive. Wohnen im Speckgürtel führt zu gigantischen Pendelbewegungen. Denn die Kleinstädte, Dörfer im Speckgürtel müssten um diesen Pendelbewegungen – in der Früh in die Stadt zum Arbeiten, Einkaufen zu Schule und am Abend zurück ins schmucke Heim – entgegenzuwirken, wieder belebt werden. Größere Bezirksstädte werden es halbwegs gebacken bekommen. Bei Dörfern sehe ich schwarz.

Der motorisierte Individualverkehr ist der, der die größten Emissionen verursacht. Es ist nicht der Lastkraftwagen. Wir schaffen Probleme, die elektrisch nicht lösbar sind. Zu glauben, ich tausche den Verbrenner gegen ein Elektroauto und dann bin ich nachhaltig, ist ein Trugschluss. Mobilität emittiert CO<sub>2</sub>.

Wir kommen aus dem Ganzen nicht heraus. Außerdem sind unsere Stromnetze dafür nicht ausgelegt.

Ich kann mich an eine Konferenz vor fünf Jahren erinnern. Da hat ein englischer Berater behauptet. „In fünf Jahren werden wir alle mit dem Elektroauto fahren und die Welt ist toll.“ Wie gesagt ein Trugschluss.

Wie soll das gehen? Ich nehme nicht an, dass die Stadt Wien jeden zweiten Parkplatz oder jeden dritten Parkplatz mit Ladestationen ausstattet. Das heißt, ich lasse ein Stromkabel übers Dach herunter und stecke mein Auto an? Ich muss den öffentlichen Verkehr so planen, dass ich den motorisierten Individualverkehr sublimieren kann. Anders wird es nicht funktionieren.

## „Bei aller Liberalität. Es muss doch sein dürfen, dass die Allgemeinheit Anforderungen an die Wirtschaft stellen darf.“

Robert Yen



#### Robert Yen

Robert Yen ist seit über 17 Jahren als Berater für verschiedene internationale Unternehmen tätig. Seit elf Jahren arbeitet er auf dem Feld der Intelligenten Verkehrssysteme. In dieser Zeit war er u.a. als technischer Projektleiter in Vergabeverfahren bzw. bei der Errichtung von landesweiten Mautsystemen in sieben Ländern tätig. Schwerpunkte seiner Arbeit sind die Entwicklung von Systemstrategien und -konzepten sowie das Design und die Implementierung von Mautsystemen und anderen ITS-Systemen.

#### Wie soll das im ländlichen Raum funktionieren?

Keine Frage: Städte werden das leichter und besser leisten können als der ländliche Raum. Für den ländlichen Raum bedeutet es ein Umdenken. Und zu sagen, „Was heißt das eigentlich für uns?“ In Deutschland gibt es ganze Dörfer oder Kleinstädte, die haben ein Durchschnittsalter über 65 Jahren. Die haben eigentlich keine Zukunft, weil sie keine Kinder, keine Jugendlichen haben. Städte und Dörfer müssten Konzepte entwickeln, um künftig attraktiv sein für junge Leute?

Das heißt, eine Schule ist wieder ein Muss. Wir haben viel Geld in Infrastruktur und Technik gesteckt, aber uns nie uns gefragt, was brauchen die Menschen wirklich?

#### Klingt nach Fehlplanung?

Die Planung muss vom Menschen ausgehen und nicht von einem abstrakten Modell, wie die Stadt am besten wäre. Wir leiden immer noch. Unsere Städte waren durchaus früher anders. Wir haben in den 1960er-Jahren begonnen, die Städte aufs Auto zu optimieren. In Wien könnten sich die meisten Bezirke, jedenfalls die außerhalb des Gürtels, wunderbar wieder in kleine Dörfer oder Kleinstädte verwandeln, in denen wirklich ein attraktives Leben möglich ist. Schauen wir nach Paris: Diese Metropole wird gerade zur 15-Minuten-Stadt umgebaut. Die Pariser haben diesen Schritt gewählt, weil sie gesagt haben, „Ich halte den ... Verkehr nicht aus“. In einer 15-Minuten-Stadt kann man auch mit nur einem oder keinem Auto in der Familie überleben.

#### Das Klimaticket – ein Schritt in die richtige Richtung?

Dieses Klimaticket, das ist an sich eine tolle Einrichtung. Ich finde, es hat einen sensationellen Preis. Ich habe eine Bahncard hundert in Deutschland. Die kostet mich 4.000 Euro. Gut, Deutschland ist zehnmal so groß, aber ich muss es ebenfalls verfahren. Also fahre ich praktisch nur noch mit der Bahn. Ich fliege nicht mehr. Durchaus sehr bewusst. Das ist teilweise ein bisschen anstrengend. Aber es geht wunderbar. Im Zug arbeite ich oder schlafe ab und zu sehr gerne. Oder ich lese, was ebenfalls gut ist. Einmal Zeit haben, um Zeitung zu lesen und zu wissen, was eigentlich in der Welt läuft, entspannt mich. Und ich glaube, wir werden schrittweise verstehen lernen, dass Qualität etwas mit Zeit zu tun hat. In den vergangenen 20 Jahren haben sich die Fehltag aufgrund psychischer Erkrankungen verdoppelt.

#### Aber wer verzichtet schon gerne auf sein Auto?

Der Verzicht aufs Auto muss trendig werden. Er muss besser verkauft werden. Dafür darf man auch einmal unorthodoxe Wege beschreiben. Die Holländer haben es vor- und die Hamburger nachgemacht. Das Modell ist einfach zu kopieren. Das Projekt kurz zusammengefasst: Die Bewohner einer Straße verzichten drei Monate auf ihr Auto, die in diesem Zeitraum auf Garagen in der Stadt verteilt werden. Die von Autos freigeräumten Straßen werden nicht befahren – dafür Blumentröge und Sitzgruppen aufgestellt, den Bewohnern im Gegenzug E-Bikes und Transportfahräder zur Verfügung gestellt. Das Motto: Wir werden alles herrichten. Das Einzige: In dieser Zeit könnt ihr nicht mit dem Auto hereinfahren. Wenn ihr in der Stadt unterwegs seid, müsst ihr mit den zur Verfügung gestellten E-Bikes auskommen.

Das Ergebnis nach drei Monaten war beeindruckend: Der überwiegende Anteil hat bei einer Befragung angegeben, dass es Überlegungen gibt, auf das Auto zu verzichten. Der Gewinn an Lebensqualität hätte sie überzeugt. ■