



Medienmappe

zum virtuellen Mediengespräch:

Autozwang und Flächenfraß – Die Stellplatzverordnung

23. Februar 2023, 10.00 Uhr

Verkehr und Flächenverbrauch sind zwei der drängendsten Probleme in Österreich. Und sie hängen auch stark miteinander zusammen. Wertvolle Ackerböden werden für Straßen und Parkplätze geopfert. Der 1-stöckige Supermarkt mit dem doppelt so großen Parkplatz ist Sinnbild für diese verfehlte Verkehrs- und Raumordnungspolitik. In den Städten wiederum dominiert nach wie vor der Asphalt von Autofahrbahn und Parkplätzen die meisten Straßen. Das hat auch mit gesetzlichen Vorgaben zu tun, die Bauherren die Errichtung von Parkplätzen vorschreibt, ob sie wollen oder nicht: Die Stellplatzverordnung.

Worum es sich dabei handelt, wie die rechtliche Situation in den einzelnen Ländern aussieht und wie sie sich auf unser Verkehrsverhalten, unseren Bodenverbrauch und unsere Stadtplanung auswirkt, erklären unsere Expert:innen.

Inputs:

[Dr. Birgit Hollaus](#) (WU Wien, ARGE KlimaSchutzRecht): Bundesländer können Gemeinden klimafreundliches Parkraummanagement ermöglichen

[Dr. Harald Frey](#) (TU-Wien): Einfluss der Stellplatzverpflichtung auf die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrssystem

[Priv.Doz. Dr. Johannes Tintner-Olifiers](#) (BOKU): Boden ist eine Ressource, die nicht vermehrbar ist, von der wir als Gesellschaft aber zunehmend mehr wollen.

[Dr. Christian Peer](#) (S4F, TU-Wien): Nachhaltige Entwicklung benötigt mehr soziale Innovationen: Das Teilen von Ressourcen und der öffentliche Raum rücken dabei in den Fokus des sozialen Miteinanders

Moderation: Mag.^a Sofia Palzer-Khomenko (Scientists4Future Österreich)

Birgit Hollaus: Bundesländer können Gemeinden klimafreundliches Parkraummanagement ermöglichen

Stellplatzverpflichtungen werden in den Landesgesetzen grundgelegt.^[1] Sie verpflichten Bauwerber:innen dazu, die Errichtung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (KfZ) als Bedingung für die Baubewilligung nachzuweisen^[2] oder sehen sie als in der Baubewilligung zu berücksichtigende Auflage vor.^[3] Die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze wird oft aber nur für spezielle Bauvorhaben, wie etwa Einkaufszentrum,^[4] direkt in den Landesgesetzen festgelegt.^[5] Üblicher ist es, dass die jeweilige Landesregierung zur Festlegung einer Mindestanzahl von Stellplätzen ermächtigt wird^[6] – so erklärt sich auch die oft übliche Bezeichnung „Stellplatzverordnung“.^[7]

Die Landesregierungen legen in ihren Verordnung die Anzahl an zu errichtenden Stellplätzen nach der Zahl der Wohneinheiten oder – für Handel und Gewerbe – nach der Quadratmeteranzahl bundeslandweit einheitlich fest.^[8] Gemeinden werden aber regelmäßig dazu ermächtigt, von diesen Vorgaben abzuweichen. Die dafür vorgesehenen Bedingungen und damit die Spielräume der Gemeinden variieren stark.^[9] Insbesondere Klimaschutz erwägungen spielen dabei keine explizite Rolle.^[10] Wo aber Spielräume bestehen, können sie zumindest auch indirekt für den Klimaschutz genutzt werden. Aktuell ist das jedoch noch nicht gängige Praxis.

In Niederösterreich ermächtigt beispielsweise die NÖ Bauordnung die Landesregierung dazu, die Mindestanzahl von Stellplätzen mittels Verordnung festzulegen.^[11] Gemeinden haben aber das Recht, mittels eigener Verordnung von diesen Vorgaben abzuweichen, wenn es „der örtliche Bedarf“ erfordert.^[12] Gemeint ist damit jedoch nur eine Abweichung nach oben, also eine Erhöhung der von der Landesregierung vorgesehenen Stellplatzzahl.^[13] Anders verhält es sich in Wien. Dort ist landesgesetzlich ein sogenanntes Stellplatzregulativ verankert.^[14] Dabei wird der Gemeinderat dazu ermächtigt, für begrenzte Bereiche des Stadtgebiets den Umfang der Stellplatzverpflichtung um bis zu 90% zu verringern; es können auch Anordnungen über die Zulässigkeit von Garagen- bzw. Freiraumstellplätzen getroffen werden. Umweltpolitische Zielsetzungen, wozu wohl auch der Klimaschutz gehört, sind vom Gemeinderat explizit zu berücksichtigen, wenn er sich dem Stellplatzregulativ bedient.^[15] Das Salzburger Bautechnikgesetz ermächtigt die Gemeinden zwar auf ähnliche Weise, im Hinblick auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse die Stellplätze zu reduzieren. Die Interessen beziehen sich aber lediglich auf Verkehrs- und stadtplanerische Aspekte.¹ In Oberösterreich ist die Situation anders. Auch dort haben Gemeinden die Möglichkeit, in ihren Bebauungsplänen sowohl eine größere als auch eine kleinere Anzahl von Stellplätzen vorzusehen, als sie von der Landesregierung in ihrer Stellplatzverordnung vorgegeben wird.^[16] Einschränkende Gründe für die Abweichung nach unten sind landesgesetzlich nicht vorgesehen. Den oberösterreichischen Gemeinden steht es also grundsätzlich offen, auch aus Klimaschutz erwägungen weniger Stellplätze vorzusehen.^[17] Den vergleichsweise größten Spielraum hätten Gemeinden in Kärnten - die Kärntner Bauordnung verpflichtet sie dazu, als Baubehörde Stellplätze im Rahmen der Baubewilligung vorzuschreiben. Was sie dabei berücksichtigen müssen, ist Art, Lage, Größe und Verwendung der baulichen Anlage,² nicht aber beispielsweise den Klimaschutz.

Dass die Spielräume der Gemeinden variieren, zeigt sich auch im Zusammenhang mit der sogenannten Ausgleichsabgabe. Kann die benötigte Anzahl an Stellplätzen

¹ § 38 Abs 3 Sbg Bautechnikgesetz.

² § 18 Abs 2 Ktn Baugesetz.

nämlich nicht nachgewiesen werden, werden Bauwerber:innen regelmäßig landesgesetzlich dazu verpflichtet, eine solche Ausgleichsabgabe zu entrichten.^[18] Die Höhe der Abgabe ist oft erst durch die Gemeinden festzulegen.^[19] Die Ausgleichsabgabe gilt als ausschließliche Gemeindeabgabe, wird aber durch die Landesgesetze zweckgewidmet, dh. die Erträge dürfen nur für die näher bestimmten Zwecke verwendet werden.^[20] Üblich ist eine Zweckwidmung zur ersatzweisen Errichtung der fehlenden Stellplätze. In der niederösterreichischen Bauordnung ist aber auch vorgesehen, dass mit der Ausgleichsabgabe ein Beitrag zu den Betriebskosten des öffentlichen Personennahverkehrs geleistet werden kann.^[21] In Wien ist dezidiert der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs verankert.^[22] Auf diese Weise *kann* die Ausgleichsabgabe zu einer Ökologisierung des lokalen Verkehrs beitragen. So kann dann auch die Stellplatzverordnung klimawirksam werden – im positiven Sinn.

^[1] zB § 43 OÖ Bauordnung; § 18 NÖ Raumordnungsgesetz 2014; § 48 iVm § 50 Wiener Garagengesetz.

^[2] § 8 Abs 1 Tiroler Bauordnung.

^[3] § 18 Abs 5 Kärntner Bauordnung.

^[4] zB § 37 Burgenländisches Raumplanungsgesetz 2019.

^[5] Ausnahme zB Steiermark, § 89 Abs 2 Stmk Baugesetz.

^[6] Tirol geht einen anderen Weg, dort wird die Landesregierung zur Festlegung von Höchstzahlen ermächtigt, § 8 Abs 5 Tiroler Bauordnung. werden Höchstzahlen mittels Verordnung der Landesregierung festgelegt, Tiroler Stellplatzhöchstzahlenverordnung 2015.

^[7] In Kärnten ermächtigt das Kärntner BauG die Gemeinden als Baubehörde dazu, Stellplätze als Auflage zur Baubewilligung vorzuschreiben. Dabei haben die Gemeinden die örtlichen Erfordernisse zu berücksichtigen, § 18 Abs 5 Kärntner Bauordnung.

^[8] zB § 40 Burgenländische Bauverordnung 2008.

^[9] Vgl Bundesministerium für Land- und Forstwirtschafts, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg), Umweltfreundliches Parkraummanagement: Leitfaden für Länder, Städte, Gemeinden, Betriebe und Bauträger (2015) 18.

^[10] Vgl *Schulev-Steindl/Romirer/Liebenberger*, Mobilitätswende: Klimaschutz im Verkehr auf dem rechtlichen Prüfstand (Teil I), RdU 2021, 237 (241).

^[11] § 63 Abs 1 Nö Bauordnung.

^[12] § 63 Abs 2 Nö Bauordnung.

^[13] Motivenbericht zu GZ Ltg.-477/B-23/2-2014, 39. Der Gemeinderat der Stadt Pönten hat beispielsweise eine solche Verordnung mit Stellplatzschlüssel erlassen. Entsprechend dieser Verordnung wird außerhalb der Zone 1, die Stellplatzvorgabe der Nö BautechnikV erhöht: Gemeinderat der Landeshauptstadt St. Pönten, Stellplatzschlüssel v 29.4.2019, abrufbar unter <https://www.st-poelten.at/stp-konkret-at-archiv/9728-verordnung-stellplatzschluessel-pkw-st-poelten-neufestsetzung-4574>.

^[14] § 48 Abs 2 Wr Garagengesetz.

^[15] § 48 Abs 3 Wr Garagengesetz.

^[16] § 86 Abs 1 lit a OÖ Bautechnikgesetz.

^[17] Ähnlich in der Stmk § 89 Abs 4 Stmk Baugesetz.

^[18] zB § 89 Stmk Baugesetz.

^[19] § 51 Abs 2 Sbg Bautechnikgesetz.

^[20] In der Stmk bestimmt das Landesgesetz beispielsweise keine Zweckwidmung.

^[21] § 41 Abs 6 Nö Bauordnung.

^[22] § 53 Abs 2 Wr GaragenG. Ähnlich § 13 Abs 3 VlbG Baugesetz; § 51 Ab 4 Slbg Bautechnikgesetz.

Harald Frey: Einfluss der Stellplatzverpflichtung auf die Verkehrsmittelwahl und das Verkehrssystem

Die Bedeutung der Bereitstellung von Stellplatzkapazitäten und deren Organisation im Verkehrssystem wird derzeit ungenügend im Hinblick auf das Steuerungspotenzial für eine Ökologisierung im Verkehrssystem und die notwendige Verhaltensänderung diskutiert.

Die Verkehrsmittelwahl wird durch die Rahmenbedingungen am Ausgangs- und Zielort eines Weges bestimmt.^[1] Die Verfügbarkeit und leichte Erreichbarkeit eines Stellplatzes führt zur Benutzung des Pkw auch entlang gut ausgebauter Strecken des öffentlichen Verkehrs.^[2] Derzeit bestehende gesetzliche Rahmenbedingungen, wie die in den Bauordnungen festgelegten Stellplatzverpflichtungen, fördern somit den Zwang zum Autofahren.

Kritik an der Stellplatzverpflichtung

- sie schafft autoorientierte Strukturen und fördert das Autofahren
- eine einheitliche gesetzliche Verpflichtung kann auf den realen Bedarf nicht eingehen
- Umverteilung von Kosten zulasten von Nicht-Autobesitzer:innen
- sie trägt zu unattraktiven Erdgeschoßzonen infolge von Dachgeschoßausbauten bei (z.B. Wien)
- sie ist – ohne wirksamen Begleitmaßnahmen – wirkungslos in Bezug auf das Ziel, das Parken wieder auf Privatgrund zurückzuverlagern
- sie verteuert den (sozialen) Wohnbau

Empirische Untersuchungen zeigen, dass die Anzahl der Autonutzer:innen mit wachsender Distanz zum Parkplatz abnimmt.^[3] Die Entfernung zum Parkplatz sowohl bei Anfangspunkt als auch bei Endpunkt eines Weges bestimmt die Verkehrsmittelwahl. Obwohl die Bauordnungen entsprechende maximale Entfernungen zum Stellplatz des Pkw berücksichtigen^[4] und damit die Chancen in den Zugängen zum öffentlichen Verkehrsmittel (Haltestelle) wesentlich verbessert werden könnten, werden diese überwiegend nicht angewendet. Autoabstellplätze sind deshalb von den Nutzungen grundsätzlich zu trennen – baulich, finanziell und organisatorisch.

Eine 400m entfernte Haltestelle des öffentlichen Verkehrsmittels weist im durchschnittlichen städtischen Umfeld nur mehr weniger als 20% Attraktivität im Vergleich zu einem Stellplatz in der (Tief-)Garage, im Haus oder vor dem Haus auf. Das heißt, die Chancen für die Gleichwertigkeit bei der Verkehrsmittelwahl sind heute nicht vorhanden und werden durch die Anwendungspraxis der Stellplatzverordnungen weiter verzerrt. Will man Chancengleichheit zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Auto herstellen, bedeutet dies in der Praxis, dass das Auto aus der Fläche verschwinden muss und die zentralen Garagen in gleicher Entfernung wie die Haltestellen der häufig verkehrenden Verkehrsmittel anzulegen sind.^{[5][6]}

^[1] KNOFLACHER, H. (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Böhlau Verlag, Wien.

^[2] PENDO – Wirkungen von innovativer Technologie auf die Pendlerinnen der Ostregion. Ein Projekt der Programmlinie ways2go – eine Initiative des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). Österreichisches Institut für

Raumplanung (ÖIR), FACTUM OHG, Institut für Verkehrswissenschaften – TU Wien. Wien, 2010.

[3] PARIKESIT, D., 1996, Interdependence between Accessibility of Transport Infrastructures and Location Choice and Its Effects on Energy Consumption. Doctoral Dissertation, Technische Universität, Wien.

[4] Die Verpflichtung nach einem erlassenen Stellplatzregulativ gilt auch dann als erfüllt, wenn Einstellplätze oder Garagen mit der erforderlichen Anzahl von Pflichtstellplätzen in entsprechendem Ausmaß außerhalb des Bauplatzes in einem Umkreis von zirka 500 m errichtet werden und die Einstellmöglichkeit vertraglich sichergestellt ist;

[5] KNOFLACHER, H. (1987): Verkehrsplanung für den Menschen. Band 1: Grundstrukturen. Verlag Orac, Wien.

Priv.Doz. Dr. Johannes Tintner-Olifiers: Boden ist eine Ressource, die nicht vermehrbar ist, von der wir als Gesellschaft aber zunehmend mehr wollen

Die Stellplatzverordnung gehört zu jenen rechtlichen Bindungen von Fläche, die in zunehmendem Maße überdacht werden müssen. Die Verordnung wollte verhindern, dass Autos ungeplant auf öffentlichem Grund parken. Damals war es selbstverständlich, dass Autos zu einer Wohnung dazugehören. Diese Grundlage ändert sich in zunehmendem Maße. Gleichzeitig gibt es andere Flächennutzungen, die wir dringend ausweiten oder zumindest sichern wollen. Da Fläche begrenzt ist, müssen alle Nutzungen auf den Prüfstand gestellt werden.

Die Klimakrise rückt drei Themen in den Vordergrund, die alle in der Fläche entschieden werden - **Klimaschutz**, **Klimaanpassung** und **Biodiversität**. Alle drei Themen brauchen eine Neubewertung im Sinne einer Aufwertung von Land- und Forstwirtschaft, aber auch der Bedeutung von naturschutzfachlich bedeutsamen Flächen. Hier brauchen wir eher mehr als weniger Fläche.

Klimaschutz zwingt uns zur Reduktion von Kohlenstoffverlusten durch Landnutzungsänderungen. Flächenversiegelung erzeugt genau das sowohl ober- wie auch unterirdisch, egal ob die Fläche vorher Wald, Grünland oder Ackerland war. Diese Kohlenstoffverluste sind in kurzer Zeit de facto irreversibel. Entsiegelung kann kurzfristig die Verluste durch Versiegelung nicht ausgleichen.

Klimaanpassung ist insbesondere im städtischen Umfeld von größter Bedeutung. Temperaturerhöhungen von bis zu 7 Grad und mehr sind innerstädtisch bereits kaum zu verhindern und teilweise beobachtbare Realität. Je geringer die Anstrengungen beim Klimaschutz ausfallen, desto dramatischer die Situation. Der Effekt der Hitzeinseln ist stark durch Versiegelung und geringe Vegetationsbedeckung verursacht. Parkplätze sind einer der Gründe für diese Versiegelung.

Die Bekämpfung der **Biodiversitätskrise** wurde erst kürzlich durch die Veröffentlichung der EU-Biodiversitätsstrategie für 2030 auf neue Beine gestellt. Verluste an Biodiversität sind an dieselben Landnutzungsänderungen gebunden, die auch zu Kohlenstoffverlusten führen. Damit sind Klimaschutz und Schutz von Biodiversität eng aneinandergelockt. Die Biodiversitätsstrategie verweist auch deutlich auf den Zusammenhang mit der Ernährungssicherheit.

Nicht zuletzt durch die Kriegshandlungen in der Ukraine und die dadurch bedingte Verknappung der Weizenproduktion wurde erkennbar, wie anfällig die Lebensmittelketten auf Störungen sind, die zu großflächigen Produktionsausfällen führen. Die

Klimakrise wird genau das aber bewirken. Wir sollten daraus erkennen, wie außerordentlich wertvoll hochwertige landwirtschaftliche Böden sind. Versiegelung für bebaute Nutzungen und Infrastruktur konzentriert sich in Österreich stark auf jene Gebiete mit den besten Böden des Landes.

Eine Neubewertung von Fläche ist daher dringend angesagt. Die Mobilität der Zukunft muss es schaffen, mit weniger Fläche und weniger Ressourceneinsatz zu funktionieren. Die Stellplatzverordnungen stehen in diesem Zusammenhang einer Umorientierung im Wege. Hitzetote und Ernährungssicherheit wiegen schwerer als die Verpflichtung Parkplätze für Autos zu schaffen, die in der Mobilität der Zukunft so weder gebracht noch vorhanden sein werden.

Dr. Christian Peer: Nachhaltige Entwicklung benötigt mehr soziale Innovationen: Das Teilen von Ressourcen und der öffentliche Raum rücken dabei in den Fokus des sozialen Miteinanders

Notwendigkeit einer fundamentalen Neuausrichtung der städtebaulichen Praxis

In den Raumwissenschaften wird im Zusammenhang mit räumlichen Nutzungen eine deutliche Diskrepanz zwischen Leitbildentwicklung und Operationalisierung von Nachhaltigkeitszielen festgestellt und von nicht weniger als der Notwendigkeit einer fundamentalen Neuausrichtung der städtebaulichen Praxis und deren Zeithorizonte gesprochen (Hofmeister 2018: 1598 f.). Aus der Perspektive zukünftiger Generationen betrachtet, sind aktuell geplante Nutzungen als „Vor-Nutzungen“ zu verstehen und die notwendigen ökologischen, sozialen und ökonomischen Bedingungen für künftige Nutzungsoptionen zu sichern und zu gestalten. Die urbane Flächennutzung ist auf internationaler Ebene ein Schwerpunktthema der „Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung“, zu deren Zielen es unter anderem zählt, „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähiger und nachhaltiger“ zu machen (UNGA 2015).

Soziale Innovationen als Schlüssel zu resilienten, handlungsfähigen und nachhaltigen Städten

In der Stadt- und Quartiersentwicklung spielen sozialen Innovationen eine maßgebliche Rolle für die nachhaltige Entwicklung. Soziale Innovationen können neue Organisationsformen, Produkte, Prozesse oder Praktiken sein, die sich mit Themen wie Wohnen, Mobilität, Ernährung, Bildung, Energie oder Grün befassen (Bernögger et al. 2022: 2). Soziale Innovationsprozesse erstrecken sich allerdings mitunter über lange Zeiträume und bisweilen über Jahrzehnte.

Verkehrsberuhigte Stadtteile müssen über soziale und technische Infrastrukturen verfügen, die eine hohe Lebensqualität in einer Stadt der kurzen Wege für alle Bewohnenden gewährleisten (Peer et al. 2022: 77). Dazu zählt auch eine ansprechende, alltagstaugliche und barrierefreie Gestaltung von Aufenthaltsflächen, Wege und Straßen. Ein attraktives und barrierefrei zugängliches Angebot an alternativen Verkehrsmitteln zum privaten PKW wird benötigt, wie auch eine gute öffentliche Anbindung an die Umgebung und das Stadtzentrum, eine umfassende und hochwertige Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr (breite Gehsteige und Radwege, etc.), verkehrsberuhigende Maßnahmen und Verkehrsregelungen. Eine zukunftsweisende Mobilitätsplanung stärkt den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr. Die Reduktion der

Pflichtstellplätze und die Stellplatzorganisation in Sammelgaragen kann einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung leisten.

Die Mobilitäts- und Mobilitäts-Sharing-Angebote sind aufeinander abzustimmen. Darüber hinaus müssen Informationen zum Mobilitätskonzept für die Bevölkerung verständlich aufbereitet und frühzeitig kommuniziert werden. Dabei gilt es den Zusammenhang von Stellplatzangeboten, verkehrsberuhigenden Maßnahmen und Verkehrsregelungen und die Verteilung des Straßenraumes zugunsten der Aufenthaltsqualität der Wohnbevölkerung im Kontext der nachhaltiger Stadt- und Quartiersentwicklung zu vermitteln.

Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum sind für unterschiedliche Altersgruppen zu schaffen und neue Anforderungen infolge der sich ändernden klimatischen Verhältnisse zu berücksichtigen. Öffentlich zugängliche Freiräume sollten bauplatzübergreifend umgesetzt und insbesondere größere Grünflächen bereits vor der Besiedelung fertiggestellt werden. Das Konzept der Freiraumvernetzung im Quartier sollte über das Quartier hinaus fortgeführt und dessen Qualitäten sichtbar gemacht werden. Die damit einhergehende Entschleunigung und Sicherheit im Wohnumfeld und damit vorhandene Orte des Erholens, Spielens etc. sind wichtige Ressourcen für den sozialen Zusammenhalt.

Der öffentliche Raum rückt immer mehr in den Fokus des sozialen Miteinanders

Auf stadtplanerischer Ebene gilt es, Räume offen und zugänglich zu gestalten sowie Verbindungen zwischen Teilräumen zu schaffen. Die Stadt wird dadurch nicht vorrangig als Ort des Konsums gedacht, sondern als demokratischer Ort des Zusammenlebens und der Interaktion. Die Kombination verschiedener Nutzungen bietet Kontakt- und Austauschmöglichkeiten im öffentlichen und privaten Raum.

Mut zur Veränderung

Der Wandel zu einer neuen Mobilitätskultur vollzieht sich aber nicht von heute auf morgen (Peer et al. 2022: 66). Es handelt sich ganz im Gegenteil um einen in der gesellschaftlichen Breite langen und komplizierten Weg, weil Mobilität unmittelbar mit Lebensgewohnheiten und alltäglichen Verhaltensweisen, mit Wünschen, Erwartungen und Bedürfnissen und vielem mehr verbunden ist. Zugleich benötigen Mobilitätsinfrastrukturen meist langfristige planerische Vorarbeiten und entsprechende politische Entscheidungen. Nicht nur auf politischer Ebene sondern auch im städtischen Alltag stoßen verschiedene Ansichten (und dahinterliegende Gewohnheiten und Anforderungen) aufeinander.

Die Umsetzung urbaner Qualitäten erfordert einen vielschichtigen und mutigen Zugang. Politische und regulative Vorgaben sind ein Schlüssel zur frühzeitigen Aktivierung räumlicher Möglichkeiten. Es gilt, die richtige Mischung aus strategischer Entwicklungssteuerung, ermächtigender Beteiligung und innovativen Impulsen zu finden. Die Politik muss von der Nachhaltigkeitsagenda nicht nur überzeugt sein, sie muss diese auch gegenüber einflussreichen Interessen werthaltig vertreten, der Bevölkerung niederschwellig vermitteln und in zügigen und zugleich sozial-integrativen Schritten umsetzen können.

Literatur

Bernögger, Andreas; Kobras, Vanessa; Peer, Christian (2022): Soziale Innovationen – in der Krise? Was macht uns krisenfester? Nachlese zum Offenen Netzwerktreffen im März 2022. Wien: Technische Universität Wien. DOI 10.34726/2901. [online: <https://repositum.tuwien.at/cris/tuwseries/tuwseries15721>]

Hofmeister, Sabine (2018): Nachhaltigkeit, in: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover: Verlag der ARL, S. 1587–1602.

Peer, Christian (2020): Städte mutig, gemeinsam und konsequent nachhaltig transformieren. Innerstädtische Mischung aktivieren. In: Magazin Innenstadt, Thema Nutzungsänderungen, 02/2020, S. 4-7. [online: <https://www.innenstadt-nrw.de/service/veroeffentlichungen/netzwerk/magazin-innenstadt-01-2020-1>]

Peer, Christian; Augustin, Magdalena; Bauer, Tamara; Höpler, Ruth (2022): Werkstatt Neu Leopoldau. Gemeinsam das Quartier erforschen! In Reihe: IBA_Wien (Hrsg.): Beiträge zur IBA_Wien 2022, Band 41, Wien: Stadt Wien, MA 50. ISBN 978-3-903474-20-8 [online: <https://www.iba-wien.at/iba-wien/forschung/band-41>]

Peer, Christian; Forlati, Silvia (Hrsg.) (2023): Mischung: Possible! Experimentelle Quartiersentwicklung am Beispiel Nordbahnhof Wien. Basel: Birkhäuser. [online: <https://birkhauser.com/books/9783035625967>]

UNGA – United Nations General Assembly (2015): Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. Resolution Adopted by the General Assembly A/RES/70/1. New York: UNGA.

Über die Expert*innen

(in alphabetischer Reihenfolge)

[Dr. Birgit Hollaus](#) ist Expertin für Klimaschutzrecht an der WU Wien und Mitglied der AG KlimaSchutzRecht (AG KSR) des Klimaforschungsnetzwerks CCCA (Climate Change Centre Austria). [Birgit.Hollaus@wu.ac.at](mailto:birgit.hollaus@wu.ac.at)

[Dr. Harald Frey](#) ist Experte für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien. harald.frey@tuwien.ac.at

[Priv.Doz. Dr. Johannes Tintner-Olifiers](#) ist Scientist for Future und u. a. Experte für Bodenschutz und Bodenfruchtbarkeit. johannes.tintner@denkstatt.at

[Dr. Christian Peer](#) ist Scientist for Future und Experte für inter- und transdisziplinäre Stadt- und Quartiersentwicklung an der TU Wien. christian.peer@tuwien.ac.at

Kontakt für Rückfragen

Danyal Maneka, MA
Diskurs. Das Wissenschaftsnetz
maneka@diskurs-wissenschaftsnetz.at
+43 650 30 11 27 3

Eine Veranstaltung von [Scientists for Future Österreich](#) & [Diskurs. Das Wissenschaftsnetz](#)

Über *Diskurs*

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz engagierter Wissenschaftler*innen in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilungen informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem Presseverteiler an:

<https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>

Über *Scientists for Future*

Scientists for Future (S4F) sind ein Zusammenschluss von Wissenschaftler*innen, die sich für eine nachhaltige Zukunft stark machen. S4F ist unabhängig von Parteien. Ein wesentliches Ziel von S4F ist es, den aktuellen Stand wissenschaftlicher Forschung zum Thema Nachhaltigkeit und Klima in fundierter und gleichzeitig verständlicher Form zu vermitteln. Als Graswurzelbewegung sieht sich S4F in der Verantwortung, das Thema Nachhaltigkeit in der gesellschaftlichen Debatte zu verankern, z. B. mit Medianaussendungen, Stellungnahmen, Faktenchecks, Organisation von Podiumsdiskussionen, Impulsen für Lehrende und Lernende verschiedenster Studienrichtungen, Weiterbildungen und öffentlichen Aktionen zum Thema Umweltschutz.

Die Scientists for Future formierten sich im März 2019 mit einer [Charta](#) und [initialen Stellungnahme](#) um die Anliegen der Fridays For Future (FFF) zu unterstützen und mit zusätzlichen wissenschaftlichen Daten zu untermauern.

Aktuelles über die S4F Österreich finden Sie [hier](#).