

Forschungsforum Mobilität für Alle 2010

Mobilität und Wohnen

Eine Veranstaltung der Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien (III/I4) des
Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Mittwoch, 13. 10. 2010

The Imperial Riding School Vienna, A Renaissance Hotel, Ungargasse 60, 1030 Wien

Kurzfassungen der Referentenbeiträge

Eine Veranstaltung des



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien
Renngasse 5, 1010 Wien

Mitfachlicher Unterstützung der



Forschungsgesellschaft Mobilität
Schönaugasse 8a
A-8010 Graz

Verantwortlich für das Programm: Mag^a Hildegard Weiss, Tel: +43 1 71162 65 2903, E-Mail: hildegard.weiss@bmvit.gv.at

Unterstützt durch



Informationen zum Forschungsforum Mobilität für Alle finden Sie unter:

www.forschungsforum-mobilitaet.at

Kontakt:

Mag. Hildegard Weiss

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology

Abt. III/I4 Mobilitäts- und Verkehrstechnologien

Unit III/I4 Mobility and Transport Technologies

Renngasse 5, 1010 Wien, Austria

fon: +43(01)71162-652903

e-mail: hildegard.weiss@bmvit.gv.at

Die Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien (III/I4) des Österreichischen Bundesministeriums für Innovation, Verkehr und Technologie (bmvit) lädt am 13. Oktober 2010 zum 6. Mal zum Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ein.

Das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ist heuer dem Thema „Mobilität und Wohnen“ gewidmet. Ziel dieser Veranstaltung ist es den Zusammenhang von Wohnstandort bzw. Wohnform und Mobilitätsverhalten bewusst zu machen und aufzuzeigen, wie innovative Lösungsansätze in diesem Bereich zu einer Stärkung der nachhaltigen Mobilität für Alle beitragen können.

Auch heuer konnten wieder hochkarätige Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland als Vortragende für das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ gewonnen werden.

Das abwechslungsreiche Programm des Forschungsforums 2010 wird durch Vorträge, Diskussionen und Vorstellung beispielhafter Projekte und Innovationen zeigen,

- wie der Wohnstandort und das Wohnumfeld unser (Mobilitäts)verhalten beeinflussen
- wie der Mobilitätsaspekt bereits bei der Planung und Entwicklung von Siedlungen und Wohnanlagen berücksichtigt werden kann
- wie die Verkehrsmittelwahlentscheidung „an der Haustür“ zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen beeinflusst werden kann
- wie die Folgekosten der Wohnstandortwahl bewusst gemacht werden können

Im Folgenden finden Sie die Kurzfassungen der Referentenbeiträge:

Wohnen und Mobilität – Quo vadis?.....	4
Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung	7
Mobilität und Wohnen – ein Ausblick in die nahe Zukunft?	11
Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Bewohner	15
Autoreduziertes Wohnen im Stadtteil Freiburg – Vauban	18
Mobilität in Aspern – der Seestadt Wiens.....	20
Wohn- und Mobilitätskostenrechner – Eine Idee wird Schritt für Schritt praxistauglicher	22
Der Niederösterreichische Energieausweis für Siedlungen.....	24
MAI – Mobilitätsausweis für Immobilien.....	25

Wohnen und Mobilität – Quo vadis?

Im Einführungsvortrag werden Frau Prof. Gerlind Weber und Herr Prof. Klaus Beckmann die Thematik aus Raumplanungs- bzw. Gesellschafts- und Verkehrsforschungs-Perspektive beleuchten. Einerseits werden Frau Prof. Weber und Herr Prof. Beckmann Daten und Fakten zur gegenwärtigen Situation im Zusammenspiel von Wohnen und Mobilität in Österreich und in Europa aufzeigen, andererseits werden sie aber auch Trends, Zukunftsperspektiven und Ziele skizzieren.

Faktensplitter zu Wohnen und Mobilität (Prof. Weber):

SICHER WISSEN SIE, DASS

- „Mobilität“ „Beweglichkeit“ und NICHT „Autofahren“ heißt;
- es ein Lebensziel sein soll, „im Kopf“, also geistig-mental und körperlich möglichst lange beweglich zu bleiben, was NICHT mit hoher Automobilität gleichzusetzen ist!

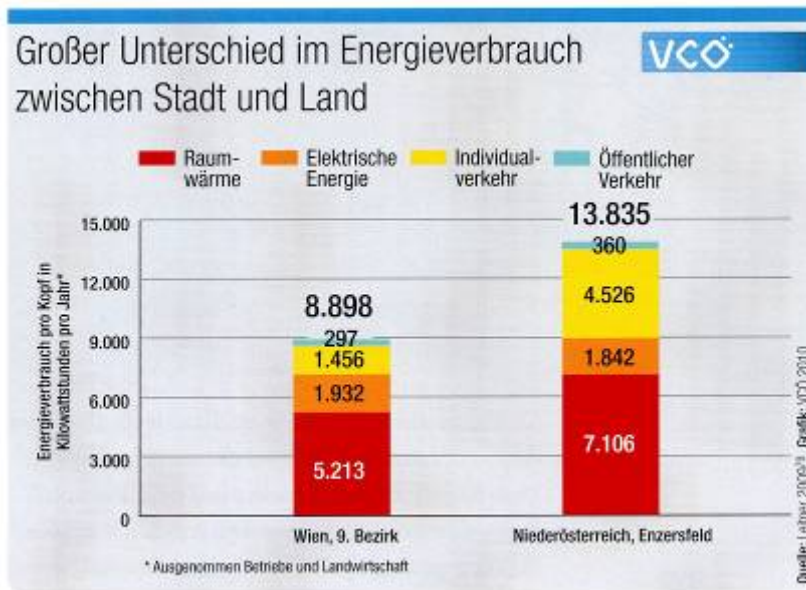
Dennoch denken wir beim Stichwort „Mobilität“ fast immer an „Automobilität“...

WUSSTEN SIE, DASS

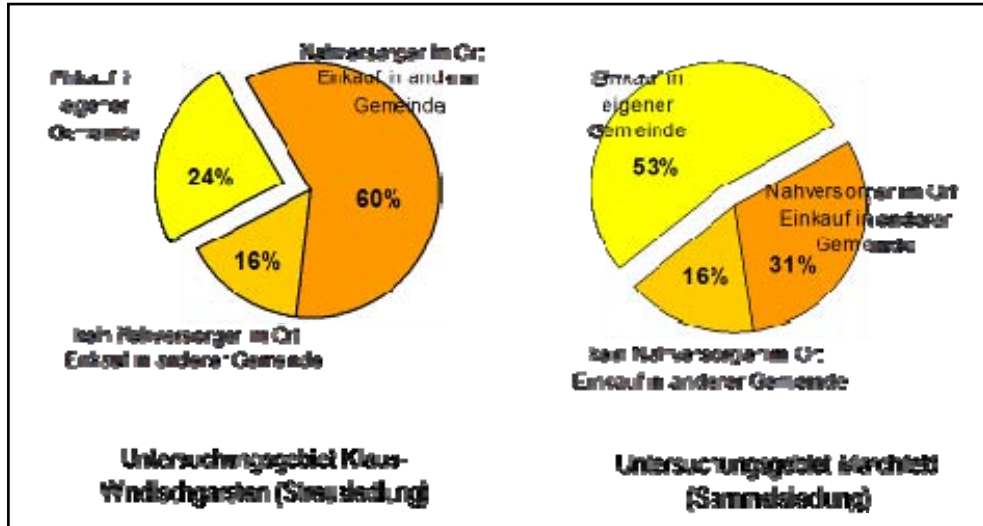
- man viel Gesprächsstoff liefert, wenn man am Land etwa 2 km zu Fuß zu einer Einladung geht?
- dass der Durchbruch in der Mobilitätsfrage gelungen erscheint, wenn sich in Hinkunft diejenigen rechtfertigen müssen, die zu einer Einladung 500 m mit dem Auto fahren!
- die Deutschen in einer jüngst durchgeführten repräsentativen Umfrage auf die Frage „Wo würden Sie am liebsten wohnen?“ am häufigsten (35%) antworten: „Im Dorf, wo man das Wichtigste bekommt“ (Süddeutsche Zeitung vom 27.9.2010). Das tatsächliche Einkaufsverhalten aber gerade diese Art des Wohnens zusehends aushöhlt;



- beim Energiesparen die Standortfrage entscheidender ist, als die Bautechnik (VCÖ, o.J.);

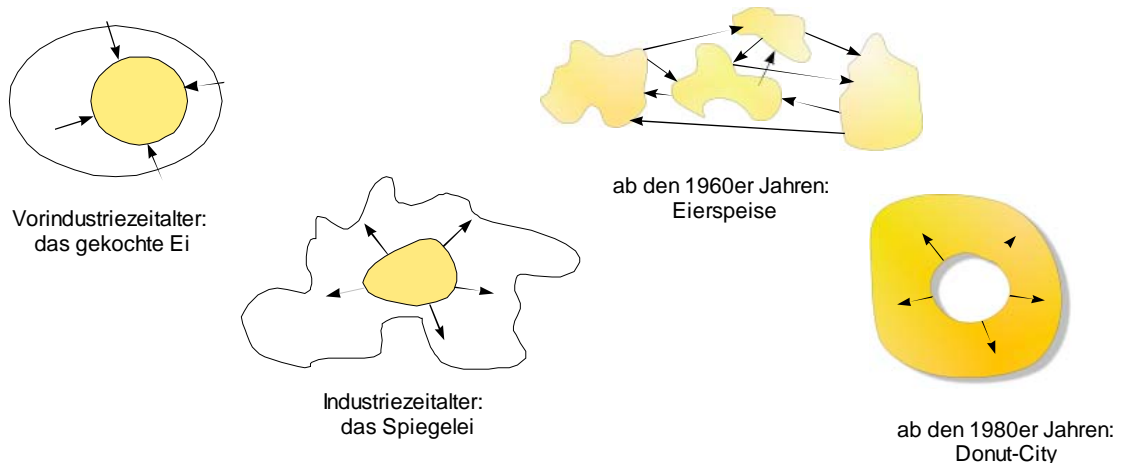


- fast die Hälfte der Autofahrten kürzer als 5 km sind (VCÖ, o.J.);
- die Wohnstandortsfrage sehr stark die Verfügbarkeit über ein Auto bestimmt. So haben in den dicht bebauten Kernstädten 40% der Haushalte kein Auto, während dies nur bei 18% der Stadtumlandgemeinden der Fall ist (Scheiner, 2008);
- es in kompakten Siedlungsstrukturen gelingt, die Kaufkraft doppelt so stark vor Ort zu binden, als in Streusiedlungen



- die täglich zurückgelegten Weglängen mit der Gemeindegröße korrelieren? Je kleiner die Gemeinde, desto länger sind die täglichen Wege
- ein Zweipersonenhaushalt im „Speckgürtel“ bis zu 480 € pro Monat mehr für Mobilität ausgibt als ein Haushalt in der Kernstadt? (Scheiner, 2008);
- bei Streusiedlungen die Aufrechterhaltung sozialer Dienstleistungen (wie z.B. Essen auf Rädern, Heimhilfebesuche, Schülertransporte) etwa 20 Mal so teuer sind wie in verdichteten Wohngebieten (Doubek, 2002);
- die Anschließungskosten (z.B. für Straße, Wasser und Energie) in Streusiedlungsgebieten, pro Neubau rund vier Mal so hoch sind wie in verdichteten Siedlungsgebieten? (VCÖ, o.J.);

- die Gemeinden nur zu 16% die Aufschließungskosten eines Bebauungsgebietes zahlen, obwohl sie über die Widmung entscheiden (Schachinger, 1992);
- durch die Wirtschaftskrise der Radius für die Toplagen bei Immobilien von 25 km auf 10 km rund um die Kernstadt geschrumpft sind (Der Standard, im Februar 2010) ;
- durch die Wirtschaftskrise und demographischen Wandel die Wohnungen in der Kernstadt mehr nachgefragt werden als das Haus im Grünen?
- Kunstworte den siedlungsstrukturellen Wandel zwischen Kernstadt und Umland beschreiben sollen: Sie lauten Suburbanisierung, Periurbanisierung, Rurbanisierung und Re-Urbanisierung;
- Der „Siedlungsbrei“ auf eine lange Siedlungsgeschichte verweisen kann:



Informationen zu den Vortragenden

Prof. Gerlind Weber

Professorin für Raumforschung und Raumordnung auf der BOKU Wien, Vorstand des Instituts für Raumplanung und Ländliche Neuordnung, Präsidentin des Ökosozialen Forums Wien, Vizepräsidentin des Forums Österreichische Wissenschaftler für Umweltschutz

Arbeitsschwerpunkte: Raumplanungspolitik, Rechtsfragen der Raumplanung, Bodenpolitik, Siedlungswesen, Nachhaltige Raumentwicklung, Nachhaltige Entwicklung ländlicher Räume, Ethik und Raumplanung

Themenrelevante Publikation: z.B. Verbaute Zukunft. Plädoyer für mehr quantitativen Bodenschutz (2009) – Beitrag für den Club of Vienna

Prof. Klaus Beckmann

Wissenschaftlicher Direktor und Geschäftsführer des Deutschen Instituts für Urbanistik, Berlin

Er ist seit 1998 Mitglied und seit 2000 Vorsitzender des Beirates für Raumordnung des Deutschen Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie seit 1997 Mitglied des Wissenschaftlichen Beirates für Verkehr des gleichen Ministeriums. Von 1996 bis 2006 leitete er das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen.

Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung

Das Projekt „ADD HOME“ (Laufzeit 2006-2009) beschäftigte sich im Rahmen des „Intelligent Energy Europe“ Programms der EACI als eines der ersten Projekte mit dem Themenfeld „Mobilität und Wohnen“. Ziel des Projekts war es,

- auf europäischer Ebene einen Beitrag zur stärkeren Verknüpfung der Themenfelder “Wohnen” und “Mobilität” zu leisten,
- die Verkehrsmittelwahlfreiheit am Wohnstandort zu exemplarisch erleichtern mit dem Ziel, MIV durch umwelt- und sozialverträglichere Formen von Mobilität zu ersetzen und
- den Einsatz von sog. weichen Maßnahmen als Kernelement von Mobilitätsmanagement in den Mittelpunkt der Projektaktivitäten zu stellen

Gründe und Hintergründe, sich mit dem Thema „Mobilität trifft Wohnen“ zu beschäftigen, gibt es aus wissenschaftlicher Sicht genügend:

1. Der Wohnstandort ist der Dreh- und Angelpunkt personenbezogener Mobilität



Abbildung 1: Stadt Graz – Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung 03/04

Der Wohnstandort steht im Mittelpunkt des Mobilitätsverhaltens. Er ist Quelle und Senke für die drei wichtigsten täglichen Reiseverbindungen und steht ist zu ca. 75 % an allen täglichen Wegen beteiligt.

2. Ein Wohnortwechsel erfordert eine Neuorganisation der kompletten Alltagsmobilität

Jeglicher Wohnortwechsel innerorts oder zwischen verschiedenen Orten erfordert ein Umdenken des kompletten Mobilitätsverhaltens, abgesehen von Wechseln innerhalb einer Nachbarschaft. Der Wohnortwechsel unterscheidet sich mobilitätsbezogen in seiner Bedeutung und in der Möglichkeit zur Einflussnahme deutlich von anderen Veränderung der Lebenssituation wie einem Wechsel des Arbeitsplatz, der Geburt eines Kindes oder der Pensionierung.

3. Bei der Wohnstandortwahl ist die Anbindung an Busse und Bahnen von großer Bedeutung

Das Forschungsprojekt „Demografischer Wandel und Wanderungen in der Stadtregion - Untersuchungsraum Bergisches Land“, veröffentlicht in ILS - trends 2/08, zeigt die Wichtigkeit des Faktors „Anbindung an Busse und Bahnen“ bei der Wohnstandortwahl bezogen auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Das benannte Projekt zeigt, dass das Kriterium „Anbindung an Busse und Bahnen“ deutlich vor dem „Pkw-Stellplätze“ liegt.

4. Mobilitätsbezogene Interventionen am Wohnstandort können Teilhabemöglichkeiten unabhängig vom Besitz eines Pkw (insb. für Ältere und einkommensschwache HH) sichern

Das Beispiel Nord-Reinwestfalen weist einen stark steigenden Anteil der über 65jährigen bis 2025 in allen Kreisen des Landes auf. Korreliert mit dem heutigen Mobilitätsverhalten der über 65jährigen (Anmerkung: dieses kann sich durchaus mit den Jahren ändern), welches einen deutlich geringeren MIV-Anteil als die Gruppe der 18-64jährigen aufweist, ergibt sich ein erhöhtes Potenzial für Mobilitätsangebote, die keinen privaten Pkw erfordern.

Handlungsfelder des wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagement

- **ÖPNV** → Ticketing, spezifische ÖPNV-Informationen, Initiierung von Angebotsoptimierung (Zugänglichkeit von Haltestellen, Linienanpassungen, Quartiersbusse, Bedarfsverkehre)
- **Auto** → CarSharing für bestimmte Quartiere oder den gesamten Wohnungsbestand eines WUs, Anzahl Pkw-Stellplätze / Parkraummanagement
- **Rad- und Fußgängerverkehr** → Wegenetze, Abstellanlagen, Transporthilfen, Reparaturdienste
- **Mobilitätsinformation und -beratung** → Starterpakete, Informationsmaterial (via Schwarzes Brett, Mieterzeitungen, Webportal); individualisiertes Marketing
- **Sonstige Dienstleistungen** → Zustellservice, Umzugsservice

Wohnstandortbezogenes MM - Nutzen und Vorteile für Akteur Wohnungsunternehmen

- Aufwertung des Kernproduktes "Wohnung" bei überschaubarem Mitteleinsatz
- sinnvolle Ergänzung bereits angewandter Servicestrategien
- ökologisch-innovatives Image
- Identifikation der Kunden mit dem Unternehmen lässt sich verbessern
- bestenfalls Mieterbindung
- ggf. sogar Kosteneinsparung (im Neubau) durch reduzierte Stellplatzpflicht in Verbindung mit tragfähigen Mobilitätsangeboten

Wohnstandortbezogenes MM – Nutzen und Vorteile für Mobilitätsdienstleister

- neue Absatzmärkte
- zielgruppengenaues Direktmarketing möglich
- Vertrauensvorschuss durch Kooperation mit einem dem Kunden vertrauten Unternehmen
- Kundenbindung durch preislich attraktive Angebote

Wohnstandortbezogenes MM – Nutzen für Kommune/öffentliche Hand

- Positive Beeinflussung des Modal Split
- Sicherung von Mobilitätsoptionen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen

- Eröffnung städtebaulicher Gestaltungsspielräume insbesondere im Neubau, aber auch im Bestand

ADD HOME Demonstrationsvorhaben in Bielefeld

Das ILS hat im Rahmen des IEE-Projekts ADD HOME Demonstrationsprojekte in Bielefeld durchführen können. Für die Umsetzungen konnten der Betreiber der öffentlichen Verkehrsmittel, „moBiel Bielefeld“, die Wohnbaugesellschaft „BGW Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH“ und der Car Sharing Anbieter „cambio CarSharing Bielefeld“ gewonnen werden.

Die Zielsetzung war die Verbesserung der Erreichbarkeit von Wohnungsbeständen der BGW Bielefeld und der Ausbau des Servicefeldes Mobilität für Mieterinnen und Mieter der BGW. Die Maßnahmen waren:

- Erhöhung des Absatzes und der Nutzung des Mietertickets
- Mobilitätsberatung für Mieter der BGW
- CarSharing für Mieter der BGW
- Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs
- Kommunikation/Marketing

Die Ergebnisse der Umsetzung wurden vom ILS evaluiert:

Es wurden Fragebögen an 800 Haushalte im Stadtteil Ummeln und anderen ausgewählten Stadtteilen verteilt. 117 Haushalte nahmen an der Befragung teil (Ummeln: 19 Haushalte, andere Stadtteile: 98 Haushalte) mit Antworten von 198 Personen (42 aus Ummeln, 156 aus anderen Bezirken).

Der Fragebogen enthielt Fragen zu:

- Verkehrsmittelnutzung,
- Wichtigkeit unterschiedlicher Dienstleistungen,
- Bewertung des Engagements der BGW in punkto Mobilität,
- Kenntnis und Nutzungsbereitschaft von CarSharing

Die Ergebnisse dieser Befragung waren:

- Das Mieterticket wird von 56% der Befragten für sehr wichtig oder wichtig gehalten obgleich unter den Befragten nur 19 Mieterticketnutzer waren.
- Das CarSharing-Angebot wird von nur 10% als sehr wichtig oder wichtig erachtet. Mehr als 60% finden es weniger wichtig oder unwichtig. Dies spiegelt sich im Interesse am CarSharing-Angebot wider: 77% äußerten kein Interesse zu haben, nur 15% gaben ein Interesse an. Eine Erklärung hierfür könnte der geringe Kenntnisstand sein, zum Zeitpunkt der Befragung gaben nur 52% an CarSharing zu kennen.
- Eine gesicherte Fahrradabstellanlage ist für 65% der Befragten ein sehr wichtiges oder wichtiges Angebot.
- Ein eigener Pkw-Stellplatz wird nur von 35% als sehr wichtig oder wichtig erachtet. Für 31% ist er sogar unwichtig. (Anteil autoloser Haushalte mit 31% vergleichsweise hoch)

Das Fazit aus den Demonstrationsvorhaben in Bielefeld

Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen

- müssen, um erfolgreich zu sein, den situativen Rahmenbedingungen gerecht werden;

- stellen wertvollen Beitrag zur Sicherung von Teilhabechancen dar;
- insbesondere weiche Maßnahmen sind relativ kostengünstig;
- ergänzen/erweitern Aktivitäten in Richtung Energieeffizienz; dienen auch dem ökologischen Image;
- können zu Imagegewinn und Kundenbindung für die Wohnungsunternehmen beitragen.

→ Win-Win für die beteiligten Akteure und Mieter/Bewohner

Informationen zur Vortragenden

Dipl. Ing. Doris Bäumer

Expertin für Mobilitätsmanagement am ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung in Dortmund, Deutschland

Arbeitsschwerpunkte: Mobilität und Wohnen, Mobilität von Kindern und Jugendlichen,
Demographischer Wandel und Mobilität

Kontakt: doris.baeumer@ils-forschung.de

Mobilität und Wohnen – ein Ausblick in die nahe Zukunft?

Der Vortrag verfolgt die Absicht aufzuzeigen, wie Mobilitätsservices und neue Ideen zu einer wesentlichen Veränderung der Verkehrs- und Gesamtsituation in Wohnsiedlungen und -gebieten beitragen können. Im Hintergrund steht die Fragestellung

„Wie können innovative Konzepte und Technologien zu einer nachhaltigen Mobilität in Wohnsiedlungen und -gebieten und daraus resultierend zu einer besseren Wohnqualität beitragen?“

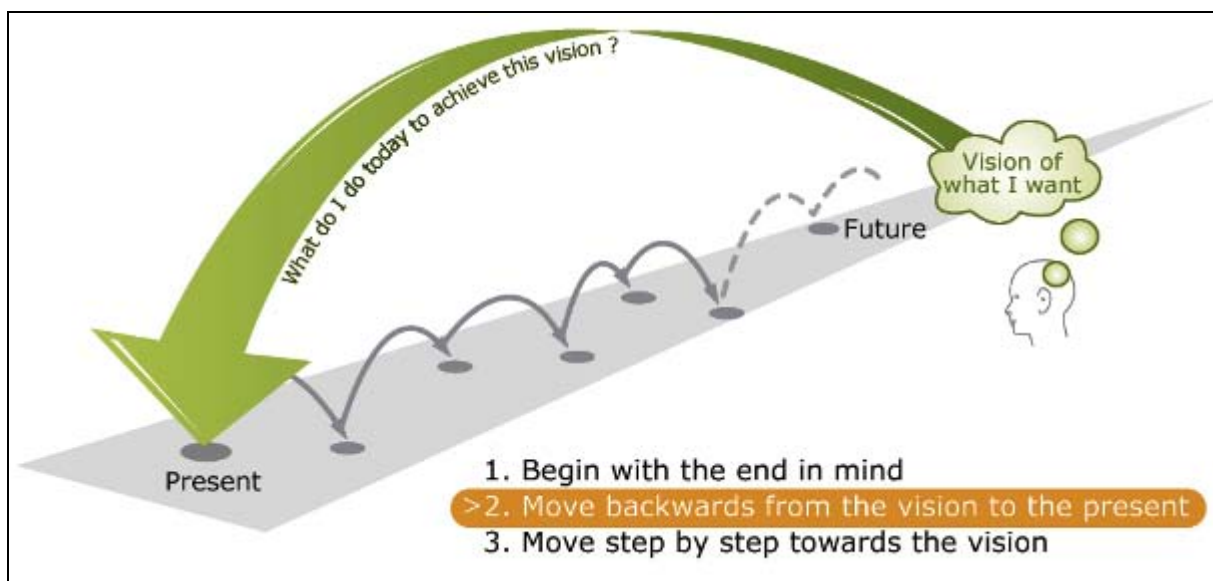
Die Methodik:

Zur Beantwortung der Frage wird die Idee des „Backcasting“ aufgegriffen und leicht adaptiert. Backcasting wird von Greeuw et al.¹ folgendermaßen definiert:

„Backcasting ist eine Szenariotechnik, bei der ausgehend von einem zukünftigen gewünschten Zustand, Strategien zur Zielerreichung entwickelt werden. Die European Environment Agency (EEA) beschreibt dies im Rahmen folgender Definition: „Backcasting scenarios reason from a desired future situation and offer a number of different strategies to reach this situation.“

Backcasting wurde im Rahmen des „Soft Energy Path“ von Amory Lovins als auch verwendet. Es ist ein Schlüsselement seines Konzepts zur Beantwortung der Frage der Energieentwicklung nach der Energiekrise in den USA 1973.

Die folgende Abbildung stellt die Funktionsweise von Backcasting dar:



Backcasting wird hier verwendet um aus einer Zukunftsvision zum Thema „Mobilität und Wohnen“ innovative Konzepten und Technologien zu definieren, die helfen die Vision zu verwirklichen. Die hier beschriebene Vision steht für eine nahe Zukunft in beispielsweise einem Jahrzehnt.

¹ Greeuw, S.C.H.; van Asselt, M.B.A.; Grosskurth, J. et al., 2000: *Cloudy Crystal Balls: An Assessment of Recent European and Global Scenario Studies and Models. Environmental Issues Series 17, European Environment Agency (EEA), Copenhagen*

Die Vision für Wohnsiedlungen und Wohngebiete:

- Straßen für den motorisierten Individualverkehr sind nicht länger die vorwiegende Nutzungsform für den öffentlichen Raum in Wohnsiedlungen und –gebieten;
- Sie weisen aufgrund des „freiwerdenden Raums“ eine gesteigerte Wohnqualität, beispielsweise hinsichtlich der Frei-, Grün- und Sozialräumen und der Lärm- und weiterer Emissionsbelastigung, auf;
- Jede Bewohnerin und jeder Bewohner ist in der Lage eine freie Wahl der Verkehrsmittel zu treffen, welche sogar die Angebote der nachhaltigen Mobilität bevorzugt.
- Wohnsiedlungen sind nach objektiven und subjektiven Gesichtspunkten stark mit den Funktionen des direkten Umfelds verknüpft.
- Wohngebiete selbst weisen eine funktionale Diversität auf.

Private Pkw spielen nicht mehr die zentrale Rolle für die Mobilität zu und von Wohnsiedlungen bzw. in Wohngebieten. In der oben knapp beschriebenen Vision ist die Anzahl der täglichen Wege deutlich geringer als heute und die Distanzen der verbleibenden Wege sind kürzer geworden als sie es heute sind. Zudem oder auch gerade deshalb werden die verbleibenden Wege vermehrt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bzw. Alternativen zur Privat-Pkw-Nutzung zurückgelegt.

Was ist notwendig, um die Vision zu erreichen?

Für das gewünschte Ziel müssen die heutigen Wege gebündelt bzw. substituiert werden. Die Lage der Wegeziele muss näher an die Quelle rücken und anstelle der dominanten „Quelle-Ziel-Quelle“ Verbindungen sollten intelligente Wegeketten treten. Die objektiven Bedingungen für die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel und die subjektive Wahrnehmung der Bewohnerinnen und Bewohner bedarf einer Ausgestaltung, welche den Umweltverbund favorisiert.

Was kann zur Erreichung der Vision beigetragen?

Als Hauptkern des Vortrags werden einige innovative Konzepte und Technologien vorgestellt, die bereits angedacht oder auch umgesetzt wurden und das Potenzial, um die Vision weiter Wirklichkeit werden zu lassen:

1) Intelligente Zuliefersysteme für Güter aller Art

Das „inHaus-Innovationszentrum“ der Fraunhofer Gesellschaft hat eine intelligente Service-Box vorgestellt, welche die Anlieferung von Gütern oder Objekten in Abwesenheit der Empfänger ermöglicht. Die Liefermeldung ergeht elektronisch (SMS, E-Mail) an den Empfänger. Durch die zugeordnete Benachrichtigung kann die Box für die Lieferungen mehrerer Personen genutzt werden. Die Spezifika der Box kann auch auf die Art der Lieferung angepasst werden, wie eine Kühlbox für verderbliche Lieferungen. Solche Boxen ermöglichen die Vereinbarung von Zulieferdiensten mit Lebensmittelläden, der Post/Paketdiensten selbst oder anderen Einzelhändlern.

2) ÖV-Langzeitticket

Die Kosten für die Öffentlichen Verkehrsmittel werden viel deutlicher wahrgenommen als die Kosten für den Pkw. Der Grund wird hauptsächlich in der Wahrnehmung der direkt anfallenden Kosten bei der Benutzung des Verkehrsmittels gesehen. Da für den Pkw ein Großteil der Kosten nur periodisch bezahlt werden (Versicherungskosten, Reparaturen, Anschaffungskosten, Steuern) und diese auch weniger ins Gewicht fallen, wenn es um die

Ökonomie der Verkehrsmittel direkt vor der Fahrt geht, wird dieses Prinzip bestmöglich auf die Öffentlichen Verkehrsmittel übertragen:

Es werden Langzeit-ÖV-Tickets (5 oder 10 Jahre) in das Wohnungsangebot soweit möglich integriert. Bei Haus- oder Wohnungskauf sind diese Bestandteil des Kaufpreises, bei Miethäusern oder –wohnungen sind diese periodisch zahlbare Kosten. Eine Integration in die Betriebskosten ist derzeit gesetzeshalber nicht möglich, würde aber die Optimale Lösung für Miethäuser und –wohnungen sein. In Folge dieser Integration werden die Öffentlichen Verkehrsmittel weniger oder gar nicht als Kostenfaktor bei der Verkehrsmittelwahl angesehen und nehmen eher den Status einer bereits bezahlten und daher „kostenfreien“ Leistung ein.

3) Das Fahrrad als Bestandteil der Wohnung

Das Prinzip der ÖV-Langzeitkarte lässt sich auf den Radverkehr übertragen. Der Kostenfaktor spielt zwar beim Radverkehr keine ähnlich große Rolle, die Integration in den Kaufpreis oder die Mietkosten stellt dennoch eine sinnvolle Maßnahme dar: das bloße Vorhandensein eines Fahrrads regt dessen Benutzung an. Die Idee ist, ein hochwertiges Fahrrad, welches alle 3 Jahre ersetzt wird, zur Verfügung zu stellen und es mit einem Reparatur- und Wartungsservice mittels eines entsprechenden Vertrags mit einem Radhändler zu versehen. Für Kaufobjekte kann wieder ein langfristiger Zeitraum wie 10 Jahre vorgesehen werden, für Mietobjekte eine monatliche Abrechnung. Wie beim ÖV-Ticket gilt für letztere wieder, dass eine Integration der Kosten in die Betriebskosten optimal, aber derzeit gesetzeshalber nicht möglich ist.

4) Pkw-Stellplätze – eine Frage der Entfernung und der Kosten

Es ist ein bekanntes Faktum das Pkw-Stellplätze mindestens gleich weit entfernt von der ÖV-Haltestelle und den Fahrradabstellanlagen liegen sollen, um eine Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl oder eine Beeinflussung zugunsten des Umweltverbunds erreicht werden kann. Die Schwierigkeit liegt in der Realisierung dieser Idee:

Tiefgaragen sind mit Erstellungskosten von €20.000 und mehr teuer und sind meistens schnell und komfortabel erreichbar. Die Alternative, Parkhäuser in Form von Sammelgaragen, kosten den Entwicklern neuer Immobilien wertvolle Fläche, die ansonsten für Wohnbauten verwendet werden könnten.

5) Weniger Pkw-Stellplätze zugunsten eines Mobilitätsfonds

Die Forderung nach einem geringeren Stellplatzschlüssel bei gleichzeitiger Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen ist sicherlich keine neue Forderung. Die folgende Aufzählung ist als Anregungen und Vorstellungen zu den Möglichkeiten, die sich aus den Einsparungen ergeben würden, gedacht:

Für eine Wohnanlage von 500 WE sind mindestens 500 Stellplätze vorgesehen, die in Tiefgaragen untergebracht werden sollen. Die Erstellung eines Stellplatzes wird mit €20.000 angenommen und die Kosten für die Erhaltung mit €180 pro Jahr angenommen.

Kosten für die Stellplätze in der Tiefgarage:	€10.000.000
Einsparung bei einer Reduktion um 30 %:	€ 3.000.000
Verwendung von wiederum 30 % für einen Mobilitätsfond:	€ 900.000

Von den €900.000 könnte beispielsweise Folgendes finanziert werden:

- Der Betrieb eines Shuttlebusses für 180 Tage, um ggf. die Zeit bis zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu überbrücken
- Der Kauf von 170 Pedelecs, die von den Einwohnerinnen und Einwohnern ausgeliehen werden können
- Der Kauf von 10 Großdisplays für die Anzeige von Mobilitätsinformationen wie Echtzeit-Informationen für die Öffentlichen Verkehrsmittel
- Der Betrieb eines Mobilitätsbüros für 3 Jahre
- Weitere Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu €180 / EinwohnerIn

Von den eingesparten Erhaltungskosten kann Folgendes finanziert werden:

- Der Kauf von 20 weiteren Pedelecs pro Jahr oder die Reparatur der vorhandenen Pedelec-Flotte
- Jährliche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu €43 / EinwohnerIn

Informationen zum Vortragenden

Dipl. Ing. Claus Köllinger

Geschäftsführer der Forschungsgesellschaft Mobilität in Graz, Experte für Mobilitätsmanagement

Arbeitsschwerpunkte: Mobilität und Wohnen, Mobilität und Gesundheit, Mobilität und Raumplanung

Kontakt: koellinger@fgm.at, +43 316 810451 66

Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Bewohner

die Programmlinie

„inkl. wohnen“, ein Auftragsprojekt aus der Programmlinie „Haus der Zukunft“ im Rahmen des Impulsprogrammes „Nachhaltig Wirtschaften“ wurde im Jahre 1999 als mehrjähriges Forschungs- und Technologieprogramm vom BMVIT gestartet - mit dem Ziel, konkrete Wege für innovatives Bauen zu entwickeln und einzuleiten und die Ergebnisse öffentlich zugänglich zu machen.

das Forschungsprojekt

„inkl. wohnen“ nachhaltige Wohnungsangebote: individuellen und gemeinschaftlichen Mehrwert schaffen – innovativ und richtungsweisend. Soweit die thematische Projekt-Ausrichtung. Was dann - dank dem überdurchschnittlichen Engagement, der übergreifenden Kooperation der Auftragnehmer und dem aktiven Einsatz des begleitenden Schirmmanagements durch die Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik sowie der guten Kooperation mit der Österreichischen Förderungsgesellschaft bei der Projektabwicklung - entstand, lag weit über unseren ursprünglichen Erwartungen. Auf das Ergebnis, einerseits der Forschungsbericht, andererseits real umgesetzte Objekte in Bregenz, sind wir stolz (www.hausderzukunft.at).

die Methode

Expertenwissen aus unterschiedlichsten Fachdisziplinen wird vernetzt und in ein Konzept „Nachhaltige Wohnungsangebote“ integriert. Als Impuls für die Wissensvernetzung wurde auf Grundlage des Zielkataloges ein Planungs-Workshop in Form einer „Zukunftswerkstatt“ durchgeführt.

die Lösungspakete

Über 60 Fachexperten erforschten das Thema des gemeinschaftlichen Zusammenlebens unter dem Gesichtspunkt des möglichst gesamtheitlichen Nachhaltigkeitsbegriffs und schufen die Voraussetzung für die Umsetzung im Pilotprojekt Wohnpark Sandgrubenweg Bregenz.

Siedlungsentwicklung und Mobilitätsbedürfnisse

Eines der zentralen Themen war die Frage: „Wie gelingt es uns die Mobilität und das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Wohnungseigentümer und der Bewohner im Umfeld über die Quartiersplanung zu berücksichtigen und positiv zu beeinflussen, und welchen Beitrag kann das Wohnen von morgen zur Reduktion des Individualverkehrs leisten?“. Resultat dieser Forschung ist das Lösungspaket „kombinierte Mobilität“.

die Umsetzung der Forschungsergebnisse im Pilotprojekt Wohnpark Sandgrubenweg Bregenz

Flexibler Verkehrsmiteinsatz und -angebote in Kombination mit Dienstleistungen fördern individuelle und umweltschonende Mobilitätslösungen und führen zu einer Reduktion der Schadstoffemissionen.

Um die Bewohner für den bewussten Umgang mit dem Thema Mobilität zu sensibilisieren steht ein ganzes Paket an Dienstleistungen bereit:

- Car Sharing inkl. gratis Key-Card und Fahrguthaben von 200 € für die ersten 2 Jahre

- Einkaufsservice mit kostenloser Zustellung zu Ladenpreisen
- Wäscheservice mit kostenloser Zustellung und Abholung zu Listenpreisen
- Attraktive, großzügig dimensionierte und leicht zugängliche ebenerdige Fahrradabstellplätze
- Fahrradservicestation mit Pumpstation und Werkzeug
- Fahrradservice und -reparatur durch kompetentes Radfachgeschäft inkl. kostenloser Abholung und Zustellung
- Umgebungskarte "bewusst mobil" inkl. eingetragener "Nahversorger", Fußgängerminuten und attraktiver Radrouten
- Mobilitätsberatung inkl. Informationen zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, Nutzung der örtlichen Infrastruktur und Nahversorgungsmöglichkeiten, Erhebung des persönlichen Mobilitätsverhaltens, Vorschlag für ein persönliches optimiertes Mobilitätskonzept
- Testfahrten mit Elektroauto und Elektroroller

Das Mobilitätsangebot "kombinierte Mobilität" inkl. wohnen Projekt Wohnpark Sandgrubenweg Bregenz wurde im Rahmen der Aktion VCÖ-Mobilitätspreis 2006 in der Kategorie "Unternehmen" mit dem ersten Preis ausgezeichnet.



Der Wohnpark Sandgrubenweg ist seit Mai 2010 zur Gänze bezogen. Aktuell kann gesagt werden, dass die angebotenen Leistungen rund um das Thema „kombinierte Mobilität“ von den Bewohnern unterschiedlich angenommen werden und auf unterschiedliche Akzeptanz gestoßen sind. Als Haupt-Erfolgsfaktor kann angeführt werden, dass die Bewohner für den bewussten Umgang mit Mobilität sensibilisiert werden konnten.

Mobilitäts-Visionen

Durch oberirdische Parkplätze geht insbesondere in urbanen Räumen wertvoller Lebensraum verloren. Und das für ein Transportmittel, das vom Großteil der Besitzer nur für eine Stunde pro Tag genutzt wird – welche Szenarien einer zukünftigen positiven Entwicklung sind denkbar?

- Kommunen schreiben nicht die Mindestanzahl sondern die Obergrenze von Parkplätzen pro Wohneinheit vor (derzeit bis zu 2 Ein- und Abstellplätze pro Wohnung).
- Ausgearbeitete Mobilitätskonzepte als Teil des Genehmigungsprozesses jedes Bauträgerprojektes, nicht zuletzt mit dem Ziel der Attraktivierung der Infrastruktur für Fahrrad und Fußgänger.
- Frei werdende Mittel aus dem Entfall von Ein- und Abstellplätzen für PKW kommen direkt der Mobilitäts-Attraktivierung des Quartiers oder der jeweiligen Anlage zugute
- Der nichtmotorisierte Individualverkehr wird stärker gefördert (Fuß, Rad)
- Mobilitätsverhalten in (ferner?) Zukunft
- ÖPNV ist verdichtet und optimiert,
- Bei individuellen Mobilitätsbedürfnissen zeigt unser Handy wo das nächste maßgeschneiderte Angebot zu finden ist – das Bedürfnis nach Flexibilität, Sicherheit und Unabhängigkeit ist abgedeckt

- Das „Nutzen“-Denken wird stark zunehmen - ich muss kein Fahrzeug besitzen um mobil zu sein (Vom Besitz zur Mobilitätsdienstleistung).
- Auf Grund einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung wird es zunehmend interessanter auf Pool-Lösungen zuzugreifen.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement unterstützt und ergänzt die öffentlichen Lösungen.

Das Auto als „Statussymbol“ wird sich zwar nicht so schnell substituieren lassen – dem Ziel der Sensibilisierung gegenüber den Themen Ressourcenschonung und Energieeffizienz sowie der Inanspruchnahme von Alternativen zum jetzigen Mobilitätsverhalten kommen wir aber näher.

Informationen zum Vortragenden

Dipl. Ing. Hubert Rhomberg

Geschäftsführer Rhomberg Bau GmbH, Bregenz;
Landesdelegationsleiter der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft
Vorarlberg

Rhomberg Bau ist eines der ersten Österreichischen Bauunternehmen /Bauträger, die einen umfassenden Ansatz nachhaltigen Bauens zur Unternehmensphilosophie erhoben haben.

Kontakt: info@rhomborgbau.at

Autoreduziertes Wohnen im Stadtteil Freiburg – Vauban

Die Stadt Freiburg ist bekannt für eine besonders umweltorientierte Verkehrspolitik, bei der man schon in den 1960er Jahren von der rein auto-orientierten Planung abgerückt ist. Seitdem wird die Stärkung des Umweltverbunds (also Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs) verfolgt.

Unter diesen günstigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen entstand im Jahr 1992 in Freiburg die Chance, auf dem frei werdenden ehemaligen Kasernengelände „Vauban“ der französischen Streitkräfte auf einer Fläche von 38 Hektar ein innenstadtnahes Wohnquartier zu entwickeln, mit besonderer Umweltzielsetzung. Diese Umweltziele umfassten Gebäude in Niedrigenergiebauweise, Einsatz von Solartechnik, grüne Freiflächen, Bauen in Baugemeinschaften, Bürgerbeteiligung und eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität im Quartier – diese sollte insbesondere durch eine Reduktion des Autoverkehrs erreicht werden.

Diese angestrebte Reduktion des Autoverkehrs war eines der grundlegenden Ziele bei der Quartiersentwicklung, und ist das Hauptmerkmal, dass dieses Quartier von anderen (auch von anderen umweltorientiert entwickelten) Quartieren unterscheidet. Ein Konzept zu entwickeln, das die Anzahl von Autos reduziert, ohne sie völlig zu verbannen (was als unrealistische Utopie erscheint), konnte nur in einem jahrelangen Planungs- und Abstimmungsprozess von Stadtverwaltung und verschiedenen Akteuren erreicht werden, die sich für das „Autofrei“-Konzept einsetzten.

Ziel des Autofrei-Konzepts ist es, durch einen vertraglich geregelten Verzicht auf eigenen Autobesitz den Autofrei-Bewohnern Vorteile zu schaffen. Diese Vorteile bestehen in der Einsparung von Kosten, die bei der Anlage von Stellplätzen anfallen. Diese Kosteneinsparung ist erheblich, da ein Stellplatz in einer Tiefgarage annähernd 20.00 Euro kostet. Da jedoch gemäß den meisten Bauordnungen in Deutschland mindestens 1 Stellplatz pro Wohneinheit angelegt werden muss, wurden komplexe juristische Regelungen erforderlich, damit ein Haushalt sich als autofrei deklarieren und auf einen Stellplatz verzichten kann.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Konzepts ist neben der „Autofreiheit“ auch die „Stellplatzfreiheit“ eines Teils des Gebiets. D.h. es ist durch den Bebauungsplan untersagt, auf den Wohngrundstücken Stellplätze unterzubringen. Alle privaten Stellplätze sind nur in zwei Quartiersgaragen am Rand des Gebiets erlaubt. Eine Zufahrt zu den Wohnungen mit dem Auto ist nur für Lieferzwecke erlaubt.

Unterstützende Maßnahmen für dieses besondere Verkehrskonzept sind eine komplette Verkehrsberuhigung im Quartier (Tempo 30 – Zone bzw. Spielstraßen), ein sehr gutes Rad- und Fußverkehrsnetz und eine Parkraumbewirtschaftung der wenigen Besucherparkplätze. Weiterhin ist das Quartier seit 2006 mit einer neuen Stadtbahnstrecke sehr gut an den ÖPNV angeschlossen.



Heute (2010) ist der Stadtteil weitgehend fertig gestellt, d.h. fast alle Wohngebäude sind gebaut. Der Stadtteil hat sich sehr positiv entwickelt – hohe Quadratmeterpreise für Wohnungen sowie kein Leerstand zeigen, dass der Stadtteil sehr attraktiv ist. Im Hinblick auf das Verkehrskonzept gab es Anfangsschwierigkeiten, die aus Spannungen zwischen „autofrei“ denkenden und weniger an dem autofrei-Konzept interessierten Bewohnern entstanden sind. Weiterhin gab es Kritik von Nachbar-Stadtteilen, die sich über „Fremdparker“ beklagten. Mittlerweile sind diese Probleme weitgehend abgeklungen, und allgemein gilt die Autoreduktion als ein Element für eine sehr hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und eine sehr hohe Kinderfreundlichkeit.



Unter anderem durch den Stadtteil Vauban ist Freiburg für umweltorientierte Verkehrs- und Stadtplanung inzwischen überregional bekannt. Auf der EXPO2010 in Shanghai wird das Konzept Vauban als „Urban-Best-Practise“ ausgestellt.

Trotz dieser Erfolge und Wertschätzung wurde bislang kein weiteres Quartier mit Elementen eines „Autofrei“-Konzepts in Freiburg umgesetzt. Der Hauptgrund dürfte sein, dass dieses Konzept aufwändiger organisatorischer Regelungen bedarf. Weiterhin ist eine breite Unterstützung bzw. eine aktive Förderung eines derartigen Konzepts notwendig, um den „langen Atem“ zu haben, dies umzusetzen. Gelingt dies, so sind außerordentlich hohe städtebauliche Qualitäten erreichbar.

Informationen zum Vortragenden

Dr. Ing. Peter Schick

Abteilung Verkehrsplanung, Garten- und Tiefbauamt, Stadt Freiburg

Fehrenbachallee 12, D-79106 Freiburg

peter.schick@stadt.freiburg.de

Tel.: +49-761-201-4681

Mobilität in Aspern – der Seestadt Wiens



Das Projekt „aspern Die Seestadt Wiens – nachhaltige Stadtentwicklung“ ist ein Leitprojekt, das vom bmvit im Rahmen der Programmlinie „Haus der Zukunft Plus“ gefördert wird.

aspern Die Seestadt Wiens ist die bedeutendste Stadterweiterungsmaßnahme, die in Wien - seit der Gründerzeit - je initiiert wurde und eines der größten Stadtentwicklungsprojekte Europas. Das Planungsgebiet umfasst 240 ha - so viel wie 340 Fußballfelder oder die gemeinsame Fläche des 7. und 8. Wiener Gemeindebezirks. Die Stadt soll in mehreren Bauphasen und über die Dauer von mindestens zwei Jahrzehnten errichtet werden. Insgesamt wird ein Stadtteil für 20.000 Einwohner und 20.000 Arbeitsplätze geschaffen.

Für die Zielsetzung der Schaffung eines die sanfte Mobilität fördernden Umfeldes wurden in Aspern die folgenden Pakete identifiziert und die jeweils beschriebenen Maßnahmen eingeleitet:

PAKET 1: VERKNÜPFUNG MIT DEM UMFELD

- ⇒ Herstellung der bereits in Planung befindlichen schienengebundenen ÖV-Systeme:
U2-Station Seestadt und die Straßenbahnlinie 25 über den Ortskern Aspern
- ⇒ Einrichten einer effizienten Busverbindung zur U2-Station Aspernstraße ab der ersten Besiedelung
- ⇒ Hochwertige Fuß- und Radanbindungen an die umgebenden Gebiete, insbesondere an den Ortskern Aspern, an die U2-Station Aspernstraße und an das Naherholungsgebiet Lobau

PAKET 2: PARKEN

- ⇒ Großzügige Radabstellrichtungen bei den U2-Stationen
- ⇒ Verpflichtende Vorgaben für Radabstellrichtungen in den Gebäuden
- ⇒ Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum
- ⇒ Park&Ride-Angebote nicht im Gebiet der Etappe 1, nur an der U2-Station Aspern (Nord)
- ⇒ Unbewirtschaftete Puffer-Parkplätze im Randbereich, um ein Ausweichen von Parkplatzsuchenden auf Quartiere der Umgebung zu verhindern
- ⇒ Sammel-Tiefgarage für den Handel im Stadtteilzentrum
- ⇒ Für alle Baufelder und Nutzungsarten gilt eine Reduktion der Kfz-Pflichtstellplätze (Regulativ)

PAKET 3: MOBILITÄTSFONDS

- ⇒ Alle ErrichterInnen von Gebäuden leisten Beiträge zu einem Mobilitätsfonds. Der Beitrag basiert auf der Kostenersparnis, die durch die reduzierte Stellplatzpflicht erzielt wird.
- ⇒ Der Mobilitätsfonds finanziert ggf. in Verknüpfung mit dem Stadtteilmanagement gemeinschaftliche Mobilitätsmaßnahmen, etwa Informationssysteme, vergünstigte ÖV-Tarife, E-Fahrradsysteme

PAKET 4: INNOVATIVE VERKEHRSSYSTEME

- ⇒ City-Bike System (Wiener System), das auch die Ortskerne Aspern und Eßling sowie die neuen U2-Stationen umfasst
- ⇒ Carsharing als zusätzliches integriertes Mobilitätsangebot, möglichst mit alternativen Antriebssystemen

PAKET 5: ÖFFENTLICHER RAUM

- ⇒ Alle öffentlichen Verkehrsflächen werden nach dem Prinzip „fair teilen“, gestaltet, also der rücksichtsvollen gemeinsamen Nutzung von öffentlichen Flächen durch die unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen (Shared Space) - mit unterschiedlichen Ausstattungen in den jeweiligen Situationen

PAKET 6: KOMMUNIKATION

- ⇒ Umfassende Kommunikationsstrategie zum Thema Mobilität für diverse Zielgruppen – Bewohner, Gewerbe, Bauträger, Bildungseinrichtungen
- ⇒ Anstreben einer erhöhten Werbewirksamkeit des ÖV, z.B. durch Einsatz spezieller umweltfreundlicher Busse oder eines eigenen Fahrradwaggons auf der Linie U2
- ⇒ Vermittlung des Zusammenhanges zwischen Mobilität und Energieeffizienz. aspern = Ressourcenschonender Stadtteil analog zu den Richtlinien des klim:aktiv Katalogs

PAKET 7: MONITORING

- ⇒ Monitoring und Evaluierung der Entwicklung um Zielsetzungen kontrollieren und rechtzeitig steuernde Maßnahmen setzen zu können – als Unterstützung für das Stadtteilmanagement.

PAKET 8: INNOVATION

- ⇒ Beteiligung an laufenden Innovationsprojekten (z.B. ways2go), um kreativen, innovativen Lösungen eine Plattform zu geben, und damit das Interesse der verkehrsbewußten Zielgruppe zu erhöhen.

Informationen zum Vortragenden

Dr. Christoph Pollak

Leiter des Projektes „aspern Die Seestadt Wiens – nachhaltige Stadtentwicklung“ bei der
Wien 3420 Aspern Development AG

Kontakt: christoph.pollak@researchtub.at

Wohn- und Mobilitätskostenrechner – Eine Idee wird Schritt für Schritt praxistauglicher

Ein vermeintlich kostengünstiger Wohnstandort in wenig zentraler Lage bedeutet für viele Haushalte eine infrastrukturell schlechtere Ausstattung, weitere Wege sowie ggf. die Anschaffung eines (zusätzlichen) Pkw in Kauf nehmen zu müssen. Die Wohnkostenvorteile im Umland der Städte werden daher vielerorts durch Aufwendungen für die zusätzlich erforderliche Mobilität erheblich eingeschränkt oder sogar aufgezehrt. An Standorten mit niedrigen Immobilienkaufpreisen werden zudem in der Regel größere Wohnflächen realisiert, so dass die Summe aus Wohn- und Mobilitätskosten hier oftmals sogar noch über den Gesamtkosten in zentralen Lagen liegt.

Dies sind – sehr knapp zusammengefasst – die Ergebnisse unterschiedlicher Studien zum Themenfeld „Wohn- und Mobilitätskosten“, die wir für verschiedene Auftraggeber in den vergangenen Jahren erarbeitet haben.²

Je deutlicher sich diese Ergebnisse immer wieder herauschälten, desto mehr entstand die Frage, mit welchem Hilfsmittel diese grundsätzlichen Zusammenhänge kommuniziert und so weit individualisiert werden könnten, dass sie im Sinne einer Wohnstandortberatung genutzt werden können. Als ein vielversprechender Weg wurde dabei die Idee eines „Wohn- und Mobilitätskostenrechners“ im Internet geboren.

Interessierten Haushalten soll so die Möglichkeit gegeben werden, sich bereits im Vorfeld einer Umzugsentscheidung nicht nur über die am neuen Wohnstandort zu erwartenden Wohn-, sondern auch die vermutlich anfallenden Mobilitätskosten zu informieren. Die aus der Wohnstandortentscheidung resultierenden Folgekosten können so besser – so die Hoffnung – im Entscheidungsprozess über den neuen Wohnstandort berücksichtigt werden.

² Die angesprochenen Studien sind insbesondere:

Von der Außen- zur Innenentwicklung von Städten und Gemeinden - Erarbeitung von Handlungsvorschlägen sowie Analysen der ökologischen, ökonomischen und sozialen Wirkungen einer Neuorientierung der Siedlungspolitik. Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes (enthält eine empirische Untersuchung zu den Wohn- und Mobilitätskosten im Großraum Hamburg) (2004-2006). Wohn- und Mobilitätskostenrechner für die Region München. Konzeptentwicklung und Umsetzungsplanung für den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVG) (seit 2009)

Wohn-, Mobilitäts- und Infrastrukturkosten - Transparenz der Folgen der Standortwahl und Flächeninanspruchnahme am Beispiel der Metropolregion Hamburg, REFINA-Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (2006 bis 2008)

Siedlungsentwicklung und Mobilität (SuM) - Teilprojekt „Wohn- und Mobilitätskosten der Haushalte“ im Auftrag der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern / Regierung von Oberbayern, der Arbeitsgemeinschaft „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ und des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes GmbH (MVG) (2008 bis 2009)

Wohn- und Mobilitätskosten als Faktor für die Renaissance des städtischen Wohnens. Vorstudie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin.

Seit der Entwicklung dieser Idee sind etwa drei Jahre vergangen. Eine erste Generation des „Wohn- und Mobilitätskostenrechners“ steht für den Großraum Hamburg im Internet³, aktuell arbeiten wir mit dem Münchner Verkehrsverbund an einer Generation „2.0“.



Im Rahmen des Beitrages zum Forschungsforum Mobilität für Alle 2010 soll die Entwicklung von den Ergebnissen empirischer Untersuchungen über die erste Idee für einen Wohn- und Mobilitätskostenrechner bis zum aktuellen Stand der Umsetzung nachgezeichnet werden. Der Beitrag fokussiert dabei auf empirische Herausforderungen der Aussagegenauigkeit sowie vor allem auf konzeptionelle Überlegungen der Nutzerfreundlichkeit der entwickelten Anwendungen.⁴

Die Kernfrage des Beitrages lautet:

Wie können Ergebnisse empirischer Studien den Menschen so vermittelt werden, dass sich individuelle Verhaltensänderungen erwarten lassen?

Informationen zum Vortragenden

Dipl.-Ing. Martin Albrecht

studierte Stadtplanung an der Technische Universität Hamburg-Harburg.

Seit 2006 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter an der HafenCity Universität Hamburg (HCU), Department Stadtplanung.

Parallel ist er seit 2008 Mitarbeiter im Planungsbüro Gertz Gutsche Rümenapp – Stadtentwicklung und Mobilität, Hamburg.

Kontakt: albrecht@ggr-planung.de

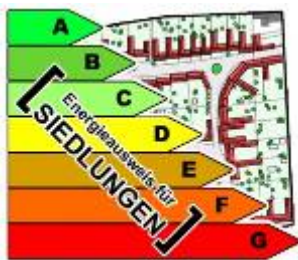
³ www.womo-rechner.de, <http://womo-rechner.hamburg.de>.

⁴ Bei der Diskussion dieser (und weiterer) Punkte wird der Beitrag auf die Konzeptionen, Überlegungen und Umsetzungen fokussieren, die in unserer Projektgruppe aus der HafenCity Universität Hamburg (HCU) und dem Planungsbüro Gertz Gutsche Rümenapp, Hamburg, entwickelt wurden – wissend, dass sich zeitgleich auch andere Projektgruppen (z.B. an der TU Dortmund im Rahmen des REFINA-Projekts „Wohnstandortberatung“) erfolgreich mit der Entwicklung und Umsetzung von Wohn- und Mobilitätskostenrechnern beschäftigt haben.

Der Niederösterreichische Energieausweis für Siedlungen

Vom Land Niederösterreich wurde ein Instrument für die Gemeinden initiiert, mit dem die Kosten- bzw. die CO₂-Relevanz unterschiedlicher Siedlungsvarianten berechnet werden können: der „Energieausweis für Siedlungen“. Das Berechnungsmodul ist keine Verpflichtung für die Gemeinden, ermöglicht es ihnen aber, selbst oder gemeinsam mit den Planern eine Abschätzung der Energie-relevanz von Siedlungsentwicklungen durchzuführen. Zentraler Baustein des von Emrich Consult entwickelten Energieausweises für Siedlungen ist ein Rechenmodell in vier Dimensionen:

- Erschließungskosten
- Freiraumqualität (wo gestalterische Maßnahmen (Begrünung etc.), Breite von Straßen, Lärmquellen oder Attraktivität des Fußgängeretzes miteinbezogen werden, denn diese Faktoren haben Einfluss auf die Wohnzufriedenheit und sichern damit auch die Wertbeständigkeit von Objekten.)
- CO₂ –Ausstoß (wo Distanzen zu wichtigen Einrichtungen, wie Arbeitsplätze, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sowie die Anbindung zum Öffentlichen Verkehr, berücksichtigt werden.)
- Lage und Ausrichtung der Gebäude



Jeder Siedlung wird ein Energielevel von A bis G zugeordnet. Damit ist ein Vergleich zwischen verschiedenen Standorten in der Gemeinde möglich.

Bereits 25 Gemeinden in Niederösterreich überprüfen mit dem Energieausweis die Gesamtenergieeffizienz (siehe www.energieausweis-siedlungen.at).

Das Projekt „Energieausweis für Siedlungen“ ist Gewinner des VCÖ-Mobilitätspreises 2010.

Informationen zum Vortragenden

Dipl. Ing. Hans Emrich

Raumplaner, Organisationsberater, Universitätslektor an der Universität für Bodenkultur, und Geschäftsführer von Emrich Consulting ZT-GmbH, Wien

Tätigkeitsbereiche: Stadterneuerung, Regional-, Stadt- und Gemeindeplanung, Standortberatung, Raum- und Umweltverträglichkeit, Projektmanagement, Vergabeberatung, BürgerInnen-Beteiligung, Lokale Agenda 21, Großgruppen, Kinder- und Jugendbeteiligung, Konfliktprävention, Wirtschafts- und Umweltmediation, Organisationsberatung, Strategieberatung, Coaching, Teamentwicklung

Kontakt: emrich@emrich.at

MAI – Mobilitätsausweis für Immobilien

Mit dem „MAI – Mobilitätsausweis für Immobilien“ wird die Möglichkeit eröffnet, mittel- bis langfristige Folgekosten der Wohnstandortwahl, für die Faktoren Geld, Zeit, CO₂-Ausstoß und Unfallrisiko abzuschätzen. Der MAI (als ein relativ einfach zu bedienendes und frei verfügbares „Online-Tool“) richtet sich sowohl an die Endkunden (Käufer oder Mieter) als auch an die Immobilienwirtschaft, welche durch den MAI ein erweitertes Service anbieten kann. Der MAI ist als Anreiz-Instrument für einen individuellen, den Lebens- und Mobilitätsbedürfnissen angepassten Wohnstandort zu sehen. Der MAI setzt dort an, wo Verkehr bzw. „Zwangsmobilität“ entsteht, nämlich bei der Wohn-Standortwahl und soll einen positiven Beitrag zu einem bewussten Mobilitätsverhalten von Personen und Haushalten leisten.



Seit Februar 2010 wird unter dem Forschungsprogramm "ways2go - Innovation & Technologie für den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse" von einem Konsortium an der Forschungsstudie „MAI - Mobilitätsausweis für Immobilien“, gearbeitet. Gefördert wird das Projekt durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - BMVIT.

Hintergrund:

Jährlich wechseln etwa 10% der in Österreich lebenden Personen ihren Hauptwohnsitz; 2008 waren das ca. 875.000 Personen/Haushalte. Standortentscheidungen sind meist wichtige, langfristig wirksame und mit hohem Kapitaleinsatz verbundene Entscheidungen. Die Wohn- oder Betriebsstandortwahl zählt zu den wichtigsten Entscheidungen im Leben von Menschen bzw. der Existenz von Betrieben – somit sollte diese Entscheidung mit ihren Konsequenzen wohl überlegt sein. (Wohn)Standortentscheidungen haben einen unmittelbaren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Personen und Haushalten über viele Jahre hinweg. Die weitreichenden mittel- und langfristigen Konsequenzen der Standortwahl sind für die meisten Menschen kaum abschätzbar. Allzu oft fällt die Wahl auf ein Objekt, das im Moment der Entscheidung hinsichtlich des Preises und der Wohn- bzw. Lagequalität attraktiv erscheint, ohne dass die Folgekosten durch lange Pendelzeiten bzw. eine „Zwangsmobilität“ im Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr richtig beurteilt werden können. Beim Autokauf ist es längst üblich, nicht nur den Kaufpreis, sondern auch die laufenden Verbrauchszahlen zu berücksichtigen. Und der „Energieausweis für Gebäude“ ist ein wichtiges Instrument zur Stärkung des Bewusstseins für längerfristige Heiz- und Abkühlungskosten und die Umweltauswirkungen einer mangelnden thermischen Bauqualität.

Der MAI berücksichtigt sowohl objektive (Lagegunst) als auch subjektive, vom Lebensstil und Lebensumfeld des Endkunden abhängige, Standortkomponenten.

Die Abschätzung der tatsächlichen Folgekosten ist höchst komplex und vor allem von der Lebenssituation abhängig (Haushaltsgröße, Alter und Lebensstil der Personen, etc.). Zudem ist davon auszugehen, dass sich die Mobilitätsmuster über die Nutzungsdauer einer Immobilie verändern. Valide Ansätze für die Modellierung dieser Muster zu finden, wird als inhaltlich größte Herausforderung des Projektes gesehen. Die transparente Darstellung der Folgekosten von Standortentscheidungen, wie

induzierte Mobilitätskosten, Umweltbelastungen, Zeitaufwand und Unfallrisiken im Rahmen eines „Online-Tools“, stellen den eigentlichen Output des „MAI - Mobilitätsausweises für Immobilien“ dar. Der MAI soll das Bewusstsein für die Gesamtkosten der (Wohn-)Standortwahl stärken. Mit dem Ansatz, schon bei der Standortwahl die Entscheidungsfindung zu unterstützen, wird dadurch an der Wurzel vieler aktueller Verkehrsprobleme angesetzt und die Häufigkeit, Dauer und Kosten von täglichen Wegen transparent gemacht.

MAI - Projektziele:

- Entwicklung eines für den Endanwender (Käufer oder Mieter, Immobilienwirtschaft) **frei verfügbaren „Online-Tools“**
- **Stärkere Integration des Themas „Mobilität“** in die Immobilien- und Liegenschaftsbewertung, und auch in deren Ausbildung
- **Orientierung für Mieter und Käufer** bei der Miet- bzw. Kaufentscheidung von Wohnungen und Eigenheimen
- Integration des „MAI - Mobilitätsausweises für Immobilien“ als **Marketing- und Service-instrument** für die Wohnungs- und Immobilienbewertung bzw. für die gesamte Immobilienwirtschaft (Makler, Bauträger, etc.)

Informationen zum Vortragenden

Dipl. Ing. Manfred Schrenk

Geschäftsführer der CEIT ALANOVA gemeinnützige GmbH, Schwechat

Arbeitsschwerpunkte: Stadtentwicklung international, räumliche Entwicklung in der Informations- und Wissensgesellschaft, GIS und Planungstechnologie

Kontakt: m.schrenk@ceit.at, +43 664 8544390