

Forschungsforum Mobilität für Alle 2010 – Mobilität und Wohnen

Das alltägliche Mobilitätsverhalten wird in hohem Maße vom Wohnstandort und von der Wohnumgebung beeinflusst.

Ungefähr drei Viertel der täglichen Wege starten oder enden zu Hause. – Wohnstandort-bezogene Mobilitätsmanagement-Maßnahmen setzen dort an, wo Alltagsmobilität entsteht.

Wenn die Gesamtheit der Bedingungen zu Beginn der Besiedlung (eines neuen Stadtteils) stimmt, das heißt wenn Wohnen und Mobilität integriert geplant werden, wird sich ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten einstellen.

Unterschiede in den Wohnkosten an verschiedenen Standorten werden durch Mobilitätskosten weitgehend kompensiert. Bei der Wohnstandortwahl werden die Mobilitäts-Folgekosten aber in die Standortentscheidung nur selten einbezogen.

Beim diesjährigen Forschungsforum Mobilität für Alle stand die Wechselwirkung bzw. Verknüpfung von Mobilität und Wohnen im Mittelpunkt.

Jährlich wechseln fast 900.000 Österreicher ihren Wohnstandort. Umzüge führen zu veränderten Aktionsräumen und Reisedistanzen: Umzüge an den Stadtrand und in das Stadtumland erhöhen die PKW-Nutzung, Umzüge in die Städte bzw. Innenstädte fördern die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und die Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsarten.

Obwohl im Wohnverhalten erste Anzeichen für eine Renaissance der Stadt erkennbar sind, geht der Trend derzeit noch in Richtung Stadtumland. Längerfristig werden Häuser in peripheren Lagen allerdings durch steigende Mobilitätskosten immer mehr zu „stranded investments“ und unverkäuflich.

Beim Autokauf ist es längst üblich, nicht nur den Kaufpreis, sondern auch die laufenden Verbrauchszahlen zu berücksichtigen. Aber bei der (Wohn)Standortwahl werden die Mobilitäts-Folgekosten in die Standortentscheidung nur selten einbezogen. - Ein vermeintlich kostengünstiger Wohnstandort in wenig zentraler Lage bedeutet für viele Haushalte eine infrastrukturell schlechtere Ausstattung, weitere Wege sowie gegebenenfalls die Anschaffung eines (zusätzlichen) Pkw in Kauf nehmen zu müssen. Zu diesen direkten Mobilitätskosten müssten außerdem auch noch mobilitätsbedingte Zeitkosten, Unfallfolgekosten und externe Umweltkosten hinzugerechnet werden.

Idealerweise sollten die Mobilitätsbedürfnisse der (zukünftigen) Bewohner bereits bei der Planung von Wohnsiedlungen berücksichtigt werden. In- und ausländische Beispiele zeigen, dass für die integrierte Planung von Wohnen und nachhaltiger Mobilität das Zusammenwirken vieler Akteure und ein „langer Atem“ notwendig sind. Gelingt die Umsetzung, so sind durch diesen integrierten Ansatz aber außerordentlich hohe städtebauliche Qualitäten erreichbar.

All diese Überlegungen waren Inhalt des diesjährigen Forschungsforums Mobilität für Alle:

O. Univ.-Prof. Dipl. Ing. Dr. Gerlind Weber, Leiterin des Instituts für Raumplanung und Ländliche Neuordnung an der BOKU in Wien, beleuchtete die Entwicklungstendenzen im Bereich Wohnen und Mobilität aus dem Blickwinkel der Raumplanung.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik in Berlin, sprach über gesellschaftliche Trends im Bereich Wohnen und Mobilität und analysierte die Entwicklungstendenzen aus der Sicht der Verkehrsforschung.

Dipl.-Ing. Doris Bäumer, vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund, stellte wohnstandort-bezogene Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsarten vor.

Dipl.-Ing. Claus Köllinger, von der Forschungsgesellschaft Mobilität in Graz, skizzierte wie innovative Konzepte und Technologien in Zukunft zu einer nachhaltigen Mobilität in Wohnsiedlungen und Wohngebieten beitragen können.

Dr. Peter Schick, von der Verkehrsplanungsabteilung der Stadt Freiburg, erläuterte die Erfolgsfaktoren und Stolpersteine für eine Stadtteilentwicklung mit ganzheitlicher Mobilitätsperspektive am Beispiel des Freiburger Stadtteils Vauban.

Ing. Markus Scherrer, von Rhomberg Bau in Bregenz, zeigte am Beispiel des Wohnparks „Sandgrubenweg“ in Bregenz, wie Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der (zukünftigen) Bewohner gelingen kann.

Dipl. Ing. Dr. Christoph Pollak, von der Aspern Development AG, präsentierte die Zusammenarbeit von Mobilitätsforschung und Stadtplanern zur Schaffung der Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität in der Seestadt Aspern, dem derzeit größten Wiener Stadtentwicklungsgebiet.

Dipl.-Ing. Martin Albrecht, von der Gertz Gutsche Rügenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR in Hamburg, erläuterte am Beispiel des „Wohn- und Mobilitätskostenrechners“ für Hamburg und München, wie empirische Forschungsergebnisse zur Wohnstandortberatung genutzt werden können und wo dabei die Schwierigkeiten liegen.

Dipl. Ing. Manfred Schrenk, von CEIT ALANOVA in Schwechat, präsentierte das ways2go-Projekt MAI in dem ein „Mobilitätsausweis für Immobilien“ entwickelt wird, der neben den direkten Mobilitätskosten auch Zeitaufwand und Unfallrisiko berücksichtigen wird.

Dipl. Ing. Hans Emrich, von Emrich Consulting ZT in Wien, stellte den „Niederösterreichischen Energieausweis für Siedlungen“ vor, mit dessen Hilfe Gemeinden verschiedene Baugebietsoptionen und Szenarien in Bezug auf deren Energieeffizienz vergleichen können, wobei neben den Erschließungskosten und der Art der Bebauung auch der Verkehr in die Berechnung der Energiekennzahl der Siedlung einfließt.

Dipl. Ing. Eva Kail (Stadtbaudirektion Wien), **Dipl. Ing. Martin Blum** (VCÖ), **Dipl. Ing. Stephan Fickl** (AEA) und **Dipl. Ing. Karl Reiter** (FGM), stellten in der abschließenden Podiumsdiskussion fest, dass gute nachbarschaftliche Beziehungen und die Aufenthaltsqualität in der Wohnumgebung entscheidenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner haben. Raumplanung, Architektur und technologische Hilfsmittel (z.B. Kommunikationstools) können daher einen großen Beitrag zur Verkehrsvermeidung und zur Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsformen in Wohngebieten leisten.

Resümee:

Der Wohnstandort und die Wohnumgebung haben bedeutenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner. Für die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsmuster ist daher eine

integrierte Entwicklung von Wohnen und Mobilität vorteilhaft. Dazu sind interdisziplinäre Kooperationen und das Zusammenspiel von vielen Akteuren gefragt. Innovative Lösungen zur Stärkung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens brauchen einen geeigneten Rahmen, der auch von der öffentlichen Hand gestaltet wird (z.B. Bauordnungen, Fördermodelle, etc.).

Gesellschaftliche Entwicklungen weisen teilweise bereits in Richtung einer Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen: beispielsweise sinkt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei den jüngeren Bevölkerungsschichten, im Wohnverhalten sind erste Anzeichen für eine Renaissance der Städte zu beobachten und die Bereitschaft sowie auch die Möglichkeiten zur multimodalen Mobilität steigen. Auf diese gesellschaftlichen Trends können Innovationen im Wohn- und Mobilitätsbereich aufsetzen um nachhaltige Mobilitätsformen weiter zu forcieren.

Ein entscheidendes Kriterium bei der Wohnstandortwahl ist üblicherweise die Kostenfrage. Hier ist es wichtig die Mobilitäts-Folgekosten in die Wohnkostenberechnung mit einzubeziehen. Innovative Tools, die bei der Berechnung der Standort-spezifischen Mobilitäts-Folgekosten behilflich sind, können nachhaltige Standortentscheidungen erleichtern. Der Bewusstseinsbildung in diesem Bereich ist in Zukunft verstärkt Bedeutung beizumessen.