

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus

Programm des Klima- und Energiefonds
Nachhaltige Mobilität in der Praxis

Wien, am 31.12.2021
GZ 21670

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus (MMWplus)

GZ 21670

Auftraggeber

Nachhaltige Mobilität in der Praxis – Ein Programm des Klima- und Energiefonds

Klima- und Energiefonds
Leopold-Unger-Platz 2/1/142
1190 Wien

Auftragnehmer

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11
1050 Wien

UIV Urban Innovation Vienna GmbH
Operngasse 17-21
1040 Wien

Subunternehmerin
Elisabeth Oberzaucher
Kollburggasse 5
1110 Wien

Autor*innen

Jonas Krombach, Dipl.-Ing.
Andrea Weninger, Dipl.-Ing.ⁱⁿ
Gerald Franz, Mag.
Christoph Singelmann, Dipl.-Ing.
Elisabeth Oberzaucher, Mag.^a Dr.ⁱⁿ rer. nat.

Wien, am 31.12.2021

Datei: 21670_MMWplus_Bericht
Quelle Bild Titelseite Rosinak & Partner

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| 1. Zusammenfassung | 7 |
| 2. Einleitung..... | 8 |
| 2.1. Aufgaben und Untersuchungsgegenstand | 8 |
| 2.2. Partner und LOIs | 10 |
| 2.3. Dissemination | 11 |
| 3. Übersicht Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau | 12 |
| 3.1. Definition und Kategorisierung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau | 12 |
| 3.2. Mobilitätsmaßnahmen auf dem Bauplatz (Mikroebene)..... | 14 |
| 3.2.1. Fußverkehr..... | 14 |
| 3.2.2. Radverkehr | 16 |
| 3.2.3. Öffentlicher Verkehr | 19 |
| 3.2.4. Motorisierter Verkehr | 19 |
| 3.2.5. Verkehrsmittelübergreifend..... | 22 |
| 3.3. Mobilitätsmaßnahmen auf Quartiersebene und in der Umgebung (Makroebene)..... | 24 |
| 3.3.1. Fußverkehr..... | 24 |
| 3.3.2. Radverkehr | 24 |
| 3.3.3. Öffentlicher Verkehr | 24 |
| 3.3.4. Motorisierter Individualverkehr..... | 25 |
| 3.3.5. Verkehrsträgerübergreifend..... | 25 |
| 4. Integrative Analyse der Herausforderungen von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau aus Sicht der unterschiedlichen AkteurlInnen | 26 |
| 4.1. Methode | 26 |
| 4.2. Ergebnisse der mentimeter-Expert*innen-Befragung | 27 |
| 4.2.1. Zusammenhang Wohnbau und Mobilität..... | 27 |
| 4.2.2. Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau | 28 |
| 4.2.3. Relevanz von quartiersbezogenen Mobilitätsangeboten..... | 28 |
| 4.2.4. Die eigene Wohnsituation..... | 29 |
| 4.3. Expert*inneninterviews | 29 |
| 4.3.1. Bauträgervertreter*innen | 29 |
| 4.3.2. Mobilitätsdienstleister | 31 |
| 4.3.3. Intermediäre / Prozessbegleiter*innen | 32 |
| 4.3.4. Wissenschaft und Verwaltung | 33 |
| 4.4. Zusammenfassung der Expert*inneninterviews | 34 |
| 5. Fallstudien – Auswahl geeigneter Wohnbauprojekte | 35 |
| 5.1. Wohnanlage ERnteLAA..... | 37 |
| 5.2. Wohnanlage Bruno-Marek-Allee | 42 |
| 5.3. Wohnanlage Biotope City | 47 |
| 5.4. Beurteilung der vorhandenen Angebote der Fallstudien..... | 52 |
| 6. Befragung der Bewohner*innen..... | 54 |
| 6.1. Qualitative Interviews | 54 |
| 6.1.1. Methode | 54 |
| 6.1.2. Ergebnisse | 55 |
| 6.2. Quantitative Befragung..... | 57 |

| | |
|--|------------|
| 6.2.1. Organisation der Befragung..... | 58 |
| 6.2.2. Datenaufbereitung | 58 |
| 6.2.3. Ergebnisse | 59 |
| 6.3. Diskussion der Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Befragung | 85 |
| 6.4. Methodenkritik | 87 |
| 7. Handlungsempfehlungen..... | 88 |
| 7.1. Bessere Sichtbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Visibility)..... | 90 |
| 7.1.1. S 1 – Einheitliches Design wählen | 90 |
| 7.1.2. S 2 – Angebot einsehbar und prominent situieren | 90 |
| 7.1.3. S 3 – Wohnanlage und Mobilitätsstation sauber halten und pflegen | 91 |
| 7.2. Mehr Benutzerfreundlichkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Usability) | 92 |
| 7.2.1. U 1 – Handling vereinfachen | 92 |
| 7.2.2. U 2 – Attraktive und einheitliche Tarifmodelle forcieren | 93 |
| 7.2.3. U 3 – Ansprechpartner*innen vor Ort haben | 94 |
| 7.2.4. U 4 – Mobilitätsangebot in Hausverwaltungs-App aufnehmen..... | 94 |
| 7.3. Barrierefreiheit bei Mobilitätsmaßnahmen..... | 94 |
| 7.3.1. B 1 – Barrierefreie, attraktive Fuß- und Radinfrastruktur im Quartier anbieten..... | 94 |
| 7.3.2. B 2 – Zugänglichkeit für Alle herstellen | 95 |
| 7.3.3. B 3 – Vertrauen schaffen | 95 |
| 7.4. Zielgerichtete Information über Mobilitätsmaßnahmen | 96 |
| 7.4.1. I 1 – Mobilität in Wohnungssuche und -vergabe einbeziehen..... | 96 |
| 7.4.2. I 2 – Mobilität als Teil der Identität der Wohnanlage nach außen kommunizieren.. | 96 |
| 7.4.3. I 3 – Automatisch beim Einzug anmelden | 96 |
| 7.4.4. I 4 – Regelmäßig diverse Informationskanäle bedienen | 97 |
| 7.5. Mehr Angebot und bessere Verfügbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen | 98 |
| 7.5.1. V 1 – Standortübergreifende Services über Großanbieter anbieten | 98 |
| 7.5.2. V 2 – Stellplatzregulative verpflichtend einfordern | 99 |
| 7.5.3. V 3 – Vielfältiges und bedarfsgerechtes Angebot schaffen..... | 100 |
| 7.5.4. V 4 – Echtzeitnutzung des Angebotes kommunizieren | 100 |
| 8. Handlungsempfehlungen am Beispiel der untersuchten Wohnanlagen | 101 |
| 8.1. Empfehlung für die Wohnhausanlage ERnteLAA | 102 |
| 8.2. Empfehlung für die Wohnhausanlagen in der Bruno-Marek-Allee | 106 |
| 8.3. Empfehlung für die Wohnhausanlage Biotope City..... | 112 |
| 9. Handlungsempfehlungen für andere Städte (Übertragbarkeit) | 116 |
| 10. Abschätzung der klimarelevanten Wirkungen der Maßnahmen | 118 |
| Zu den Autorinnen und Autoren | 119 |
| Literaturverzeichnis | 120 |
| Anhang | 123 |
| Anhang A – Leitfaden für Expert*inneninterviews | 123 |
| Anhang B – Leitfaden für qualitative Interviews mit Bewohner*innen | 124 |
| Anhang C – Einladungsschreiben zur Teilnahme an der Befragung / Bewohner*innen..... | 126 |
| Anhang D – Fragebogen Bewohner*innenbefragung..... | 127 |

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1: Aufbau des Berichts..... | 10 |
| Abbildung 2: Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau abgeändert nach Krombach (Krombach, 2020) | 12 |
| Abbildung 3: Liste Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau | 13 |
| Abbildung 4: Fußwege innerhalb der Wohnanlage (Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 14 |
| Abbildung 5: Aufenthaltsflächen innerhalb der Wohnanlage (Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 15 |
| Abbildung 6: Fuß- und Radwege innerhalb der Wohnanlage (Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 16 |
| Abbildung 7: Überdachte Radabstellanlage mit Anlehnbügel (links) und Fahrradraum mit Hängesystem (rechts) (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 17 |
| Abbildung 8: Bikesharing-Angebote innerhalb von Wohnlagen (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 18 |
| Abbildung 9: Unterschiedliche Carsharing-Angebote (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 21 |
| Abbildung 10: Paketboxen der Österreichischen Post AG (links) und anbieteroffene Paketbox (rechts) (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 22 |
| Abbildung 11: Lage der untersuchten Wohnanlagen in Wien (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadtplan Wien, Stadt Wien) | 36 |
| Abbildung 12: Untersuchte Wohnanlagen in Wien (Daten: Wohnbauträger, google maps) | 36 |
| Abbildung 13: Luftbild Wohnanlage ERnteLAA (Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan Wien) | 37 |
| Abbildung 14: Wohnanlage ERnteLAA in Wien (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 38 |
| Abbildung 15: Meischlgasse Gehsteig / Tor zum Innenhof Erlaaer Str. (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 39 |
| Abbildung 16: Zugang zum Bike-Sharing / Radabstellanlagen im Innenhof (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 39 |
| Abbildung 17: U-Bahn U6 auf der gegenüberliegenden Straßenseite (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 40 |
| Abbildung 18: Carsharing in der Tiefgarage, E-Bike-Sharing im Erdgeschoß (Fotos: UMM, 2020) | 41 |
| Abbildung 19: Luftbild Wohnanlage Bruno-Marek-Allee (Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan Wien) | 42 |
| Abbildung 20: Wohnanlage Bruno-Marek-Allee (Innenhöfe) in Wien (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021) | 43 |
| Abbildung 21: Durchwegungen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 43 |
| Abbildung 22: Radfahranlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 44 |
| Abbildung 23: Tiefgarageneinfahrt, Radweg zum Quartier (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 45 |
| Abbildung 24: Luftbild Wohnanlage Biotope City (Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan Wien) | 47 |
| Abbildung 25: Innenhöfe Biotope City (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 48 |
| Abbildung 26: Autofreie Erschließung, Übersichtsplan beim Zugang im Norden (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 48 |
| Abbildung 27: Radabstellanlagen im halböffentlichen Raum, unbeliebte Hängesysteme in privaten Raum (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 49 |
| Abbildung 28: Querung zur Straßenbahnhaltestelle 1 mit Druckknopfampel, Zugang Fußweg zur Wohnanlage im Norden (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 49 |
| Abbildung 29: Tiefgarageneinfahrten im Süden der Wohnanlagen / E-Tankstelle (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 50 |
| Abbildung 30: Mobility Point / Zugang zum Carsharing (Fotos: Rosinak & Partner, 2021) | 51 |
| Abbildung 31: Mobilitätsmaßnahmen in den untersuchten Wohnanlagen und deren Beurteilung..... | 52 |
| Abbildung 32: Anzahl der Sharing-Angebote in den Wohnhausanlagen | 53 |
| Abbildung 33: Rücklauf der Fragebögen | 59 |
| Abbildung 34: Rücklauf der Fragebögen nach Wohnanlage | 60 |
| Abbildung 35: Teilnehmende nach Geschlecht und Alter..... | 61 |
| Abbildung 36: Teilnehmende nach höchstem Bildungsabschluss | 61 |

| | |
|---|----|
| Abbildung 37: Beschäftigungsstand der Teilnehmenden | 62 |
| Abbildung 38: Arbeitsort der Teilnehmenden..... | 62 |
| Abbildung 39: Anzahl der Personen im Haushalt der Teilnehmenden | 63 |
| Abbildung 40: Anzahl der Personen in einem Haushalt in Wien-Liesing, Wien-Leopoldstadt, Wien-Favoriten (Stadt Wien, MA23, 2020)..... | 63 |
| Abbildung 41: Pkw-Besitz der Befragten | 64 |
| Abbildung 42: Elektro- bzw. Hybrid-Pkw-Besitz der Befragten..... | 64 |
| Abbildung 43: Fahrrad-Besitz der Befragten..... | 65 |
| Abbildung 44: Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz der Befragten | 65 |
| Abbildung 45: Verkehrsmittelwahl zu Fuß werktags | 66 |
| Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl Fahrrad werktags | 66 |
| Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl Bahn und Bus werktags | 67 |
| Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl U-Bahn/S-Bahn werktags..... | 67 |
| Abbildung 49: Verkehrsmittelwahl Pkw (lenkend) werktags | 67 |
| Abbildung 50: Verkehrsmittelwahl Pkw (mitfahrend) werktags..... | 68 |
| Abbildung 51: Verkehrsmittelwahl der Befragten ohne eigenen Pkw am Wochenende..... | 68 |
| Abbildung 52: Kenntnis der Mobilitätsangebote in der Wohnanlage (links), wenn ja, war die Kenntnis bereits vor dem Einzug vorhanden (rechts)..... | 69 |
| Abbildung 53: Kanäle, über die die Bewohner*innen von den Mobilitätsangeboten erfahren haben (Bewohner*innen kannten das Mobilitätsangebot bereits vor Einzug)..... | 70 |
| Abbildung 54: Kanäle, über die die Bewohner*innen von den Mobilitätsangeboten erfahren haben (Bewohner*innen kannten das Mobilitätsangebot nicht vor Einzug)..... | 71 |
| Abbildung 55: Wahrnehmung von Carsharing- und Bikesharing-Angeboten sowie Gegenüberstellung der Nutzung..... | 72 |
| Abbildung 56: Wahrnehmung zur Qualität der Fahrradabstellanlagen | 73 |
| Abbildung 57: Wahrnehmung zu E-Ladestationen und deren Nutzung..... | 74 |
| Abbildung 58: Wahrnehmung zu Paketboxen und deren Nutzung..... | 74 |
| Abbildung 59: Wahrnehmung zu kostenlosen ÖV-Mietertickets und deren Nutzung..... | 75 |
| Abbildung 60: Wahrnehmung zu Fahrradservicestationen und anderen Leihgeräten und deren Nutzung..... | 75 |
| Abbildung 61: Einstellung der Befragten zu Mobilitätsangeboten im Wohnbau | 76 |
| Abbildung 62: E-Carsharing – Nutzungsabsichten der Befragten | 77 |
| Abbildung 63: Lastenräder – Nutzungsabsichten der Befragten | 78 |
| Abbildung 64: (E-)Fahrradverleih – Nutzungsabsichten der Befragten..... | 79 |
| Abbildung 65: ÖV-Mietertickets – Nutzungsabsichten der Befragten | 80 |
| Abbildung 66: Den eigenen Pkw aufgeben – Begründungen der Befragten..... | 81 |
| Abbildung 67: Demographie und Nutzungsdaten der Sharing-Nutzer*innen | 83 |
| Abbildung 68: Demographie und Nutzungsdaten der Nicht-Sharing-Nutzer*innen, die eine Nutzung in Erwägung ziehen würden | 84 |
| Abbildung 69: Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau..... | 89 |
| Abbildung 70: Tarifmodell des Mobilitätsdienstleisters MO.Point (2021) | 93 |
| Abbildung 71: Mobilitätsverhalten vor- und Nach dem Umzug ins Quartier Riedenburg Salzburg (Krombach, 2020)..... | 97 |
| Abbildung 72: Strategische Ansätze zur Sharing-Mobilität – Die Perspektive der Stadtverwaltung (Stratil-Sauer, 2019) | 99 |

1. Zusammenfassung

Kommunen verfolgen seit vielen Jahren Ziele zur Verkehrsmittelwahl, zum Klimaschutz, zur Flächen- und Energieeffizienz. Da aufgrund begrenzter Flächen vor allem in Städten der Kostendruck im Wohnbau steigt, ist das Thema leistbares Wohnen immer bedeutender. Daher setzen Kommunen auf die Kombination von Mobilitätsmaßnahmen und Wohnbau (zumal der Leerstand in Wohngaragen oftmals beträchtlich ist), das betrifft insbesondere reduzierte Pkw-Stellplätze auf den Bauplätzen / in den Quartieren und besondere Mobilitätsangebote wie Mobilitätsstationen mit (E-)Carsharing, (E-)Lastenrädern, (E-)Bikesharing, besondere Radabstellplätze oder auch integrierte Paketabholssysteme.

Mit dem vorliegenden Projekt wurde anhand von drei ausgewählten Wohnanlagen in Wien (ERnteLAA, Bruno-Marek-Allee, Biotope City), welche Mobilitätsmaßnahmen aufweisen und jüngst besiedelt wurden, untersucht, wie die Treffsicherheit der Maßnahmen eingeschätzt werden kann und wie die Mobilitätsangebote, die mittels Anschubfinanzierung errichtet und zur Verfügung gestellt wurden, langfristig gesichert werden können.

Dieser Frage wurde mittels Expert*innen-Interviews (Wohnbauträger, Verwalter, Mobilitätsdienstleister, Intermediäre & Prozessbegleiter*innen, Stadtverwaltung und Wissenschaft) sowie mittels zweier Bewohner*innen-Befragung nachgegangen.

Mit diesen Analysen wurden zum einen die Sicht der Expert*innen eingeholt, zum anderen aber auch vertieft untersucht, in welcher Weise die Mobilitätsangebote tatsächlich genutzt werden. Die Nutzung ist differenziert zu betrachten: In den untersuchten Wohnanlagen nutzen 20 bis 30 % der Befragten die Mobilitätsangebote zumindest ein paar Mal im Jahr – andererseits wird ersichtlich, dass die Angebote „optisch“ und „inhaltlich“ oft nicht wahrgenommen werden. Die Bewohner*innen wissen zwar, dass es Sharing-Mobilitätsangebote gibt, das konkrete Angebot bleibt aber unbekannt. Auch wird von Seiten der Wohnbauträger, vor allem aber der Mobilitätsdienstleister das Potenzial an Nutzenden nicht ausreichend ausgeschöpft – so sagen zahlreiche befragte Personen, sie hätten bereits in Erwägung gezogen, die Sharing-Angebote auszuprobieren, es aber tatsächlich noch nicht getan. Die Analyse der Daten zeigt auch, dass Mobilitätsangebote nur dann wahrgenommen und genutzt werden, wenn sie sichtbar im öffentlichen Raum und nicht in den Tiefgaragen angesiedelt werden.

Auf Basis dieser Untersuchungen wurden Maßnahmen zur besseren Treffsicherheit für Mobilitätsangebote im Wohnbau ausgearbeitet, einerseits für die drei Wohnanlagen in Wien, andererseits für alle weiteren Planungen und Bestandsverbesserungen – für Städte, Wohnbauträger und Projektentwickler. Es wurde herausgearbeitet, welche Maßnahmen sich auch im Bestand noch verbessern lassen und welche Maßnahmen in den Planungsprozessen stärker berücksichtigt werden müssen. Folgende fünf Handlungsempfehlungen wurden ausgearbeitet und mit Maßnahmen für eine höhere Treffsicherheit hinterlegt:

- » Bessere Sichtbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Visibility)
- » Mehr Benutzerfreundlichkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Usability)
- » Barrierefreiheit bei Mobilitätsmaßnahmen
- » Zielgerichtete Information über Mobilitätsmaßnahmen
- » Mehr Angebot und bessere Verfügbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen

2. Einleitung

2.1. Aufgaben und Untersuchungsgegenstand

Das Thema leistbarer Wohnraum gewinnt in vielen Städten aufgrund begrenzter Verfügbarkeit von Flächen und gleichzeitig steigendem Kostendruck immer mehr an Bedeutung. Vor dem Hintergrund der angestrebten Ziele zu Verkehrsmittelwahl, Klimaschutz, Flächen- und Energieeffizienz setzen Städte seit einigen Jahren auf die Kombination von Mobilitätsmaßnahmen und Wohnbau. Schließlich beginnen und enden 80 % aller Wege zu Hause (VCÖ, 2020). Die Entwicklung von neuen Siedlungsgebieten und städtischen Quartieren bietet daher die Chance, bei der Quelle der Wege anzusetzen und den Umstieg der Bewohner*innen auf umwelt- und klimaschonende Verkehrsmittel zu fördern. Dies hat zum einen direkte Auswirkungen auf den Ausstoß von CO₂ und zum anderen auch Auswirkungen auf die Schaffung von leistbarem Wohnraum. Kann der Bedarf nach privaten Pkw-Stellplätzen reduziert werden, trägt dies zur Senkung der Bau- und Errichtungskosten bei und hat Rückwirkungen auf die Mietpreise, die in fast allen Städten Europas seit einigen Jahren kontinuierlich steigen. So setzen Politik, kommunale Stadtplanungsabteilungen auf Stadterweiterung mit teilweise reduzierten Pkw-Stellplätzen (in Wien mit dem Instrument Stellplatzregulativ) und besonderen Mobilitätsangeboten wie Mobilitätsstationen als gebündelte Mobilitätslösungen mit (E-)Carsharing, (E-)Lastenrädern, (E-)Bike-sharing, besonderen Radabstellplätzen oder auch integrierten Paketabholssystemen uvm. Oftmals werden nicht nur weniger Pkw-Stellplätze über eine reduzierte Stellplatzverpflichtung errichtet, sondern die verbleibenden Stellplätze werden in Hochgaragen untergebracht, die nicht nur kostengünstiger als Tiefgaragen sind, sondern später voraussichtlich auch städtebaulich nachgenutzt bzw. hybrid genutzt werden könnten. In diesen Sammelgaragen können verschiedene Fahrrad- und Pkw-Leihsysteme untergebracht werden, die den Bewohner*innen zur Verfügung stehen. Ergänzend werden in manchen Fällen auch Zeitkarten für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs an neue Bewohner*innen beim Einzug vergeben.

Nach nunmehr zahlreichen umgesetzten Projekten in Österreich (z.B. Perfektastraße, Oleandergasse, Sonnwendviertel Ost, Seestadt Aspern in Wien, Quartier Riedenburg in Salzburg, Brauquartier Graz Puntigam, Wohnhausanlage am Bahnhof Lauterach,) und in Planung befindlichen weiteren Quartieren (z.B. Neues Landgut oder Berresgasse, Eurogate 2, Sophienspital u.v.m. in Wien, Reininghaus in Graz, Post City Linz,) stellt sich die Frage, wie die Mobilitätsangebote, die mittels Anschubfinanzierung errichtet und zur Verfügung gestellt werden, nachhaltig gesichert werden können. Verschiedene Untersuchungen und Gespräche mit Wohnbauträgern und Mobilitätsanbietern haben bisher gezeigt, dass die Nutzung der Angebote nicht den Erwartungen entspricht und die Gefahr besteht, dass sich Anbieter aus dem Markt zurückziehen oder die Bereitschaft zur Umsetzung sinkt. Dies betrifft zum einen die erwartete Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen (und damit auch Wirkungen auf den CO₂-Ausstoß) und zum anderen die Nutzungsintensität der vielfältigen Mobilitätsangebote (E-Carsharing, Lastenräder, E-Bikes, Trolleys, E-Scooter, etc.).

Ziel dieses Projektes war es daher, mittels einer verstärkten Analyse und Integration der Nutzer*innenperspektive, Erkenntnissen aus der Verhaltensbiologie und Ansätzen der Verhaltensökonomie die Treffsicherheit von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau zu erhöhen. Betrachtet wurden bestehende Wohnhausanlagen mit Mobilitätsmaßnahmen, die auch Rückschlüsse auf in Planung befindlichen Wohngebieten zulassen, um zeitgerecht entsprechende Veränderungen vornehmen zu können. Damit

soll zukünftig das Potenzial von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau besser ausgeschöpft werden, wodurch messbare Klima- und Umweltwirkungen erzielt werden können.

Das vorliegende Projekt orientiert sich an ausgewählten Wohnhausanlagen in Wien. Es wurden möglichst unterschiedliche Wohnbauprojekte hinsichtlich der Lage in der Stadt (zentral, Stadtrand), geförderter/freifinanzierter Wohnbau, zugewiesene Wohnung, mit oder ohne reduzierte Pkw-Stellplätze, ausgewählt (vgl. Kapitel 5).

Die vorhandenen Mobilitätsangebote im Wohnbau wurden damit differenziert und aus unterschiedlichen Perspektiven analysiert. Das Ergebnis zeigt auf, welche Faktoren in einer Nutzung bzw. Nicht-Nutzung Angebote resultieren. Daraus wurden Maßnahmen zur besseren Treffsicherheit für Mobilitätskonzepte im Wohnbau für die konkreten Wohnhausanlagen beispielhaft für Städte, Gemeinden, Wohnbauträger und Projektentwickler abgeleitet.

Die Nutzer*innenbefragungen wurden mittels qualitativer und quantitativer Methoden (Triangulation) durchgeführt (vgl. Kapitel 6.1 und 6.2). Die Fragen konzentrierten sich auf die Motive des Verhaltens und auf Hintergründe der Bewohner*innen zur Nutzung oder Nicht-Nutzung (Motive der Wohnungswahl, Kenntnisse über Mobilitätsangebote, Wahrnehmung von Verfügbarkeit der Mobilitätsmaßnahmen, Wahrnehmungen und Einschätzungen zu den Kosten der Mobilitätsangebote, weitere Biases,...). Auch Nachahmungseffekte wurden untersucht, da das Verhalten der Nachbarn und anderer Hausbewohner*innen relevant ist. Ergänzend wurden tatsächliche Mobilitätsbedürfnisse und etwaige Änderungswünsche untersucht und welche konkreten Maßnahmen die Änderungen unterstützen könnten.

Schließlich wurden Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzungsintensität von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau erarbeitet und hinsichtlich des erwartenden Nutzens beurteilt (vgl. Kapitel 7). Aspekte der Wahrnehmungspsychologie dienten als Grundlage für die Entwicklung von Nudges, die die Aufmerksamkeit steuern und Nutzende zu nachhaltiger Mobilität motivieren. Anreize für die Nutzung des Angebots von Mobilitätsangeboten im Wohnbau wurden kombiniert mit der Verringerung der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (z.B. Stellplatzverfügbarkeit und Stellplatznähe), um so den Umstieg auf nachhaltigere Mobilitätsformen zu erleichtern. Die Ergebnisse wurden auch hinsichtlich ihrer klimarelevanten Wirkungen über Fahrleistungsberechnungen abgeschätzt (vgl. Kapitel 10).

Die Erkenntnisse flossen in spezifisches Feedback für die Wohnbauprojekte sowie in einen Empfehlungskatalog für alle Wohnbauträger, kommunale Verwaltungen und andere Stakeholder (Planer*innen, Architekt*innen, MaaS-Anbieter, Verkehrsverbünde/Verkehrsanbieter, (Sammel-)Garagenbetreiber, ...) ein (vgl. Kapitel 7 und 9). Die Ergebnisse können so direkt in die Praxis übergeleitet werden, sodass eine langfristige Etablierung der vorgeschlagenen Maßnahmen in den bestehenden und geplanten Betreibermodellen von Mobilitätsmaßnahmen möglich ist.

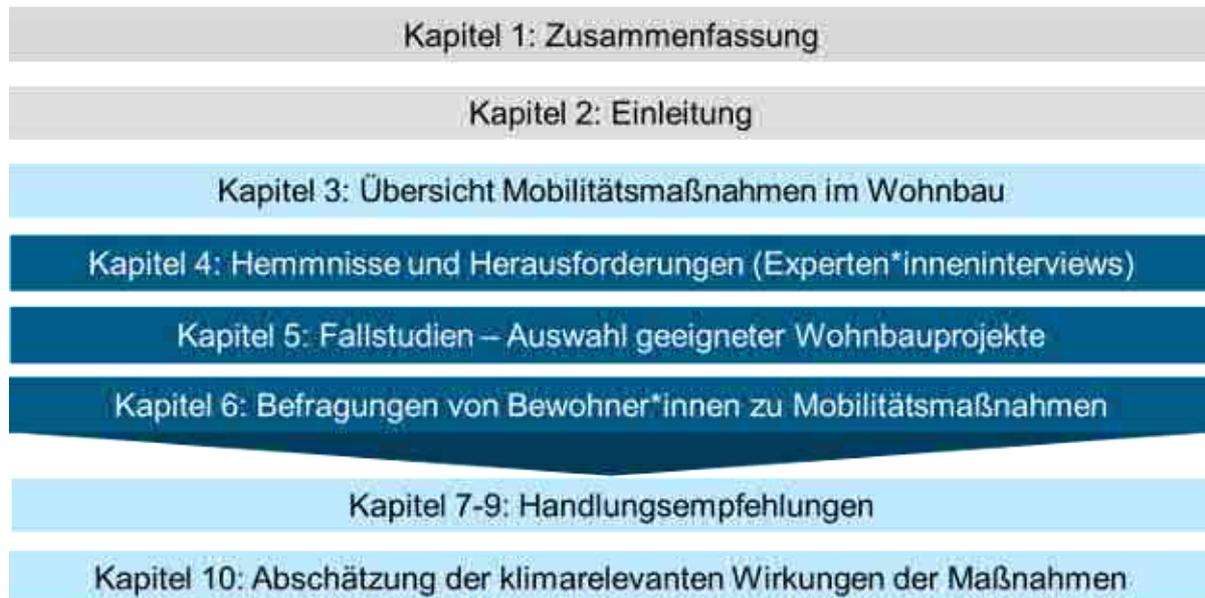


Abbildung 1: Aufbau des Berichts

2.2. Partner und LOIs

Folgende Wohnbauträger haben sich im Vorfeld des Projektes bereit erklärt, das Projekt MMWplus zu unterstützen – einerseits durch Fachexpertise und Experteninterviews, andererseits durch die direkte Kooperation bei der Befragung der Bewohner*innen in den Wohnhausanlagen.

- » ÖSW Österreichisches Siedlungswerk - Gemeinnützige Wohnungsaktiengesellschaft
- » Neues Leben - Gemeinnützige Bau-, Wohn- und Siedlungsgenossenschaft
- » ARWAG Holding-Aktiengesellschaft

Weiters hat MO.Point – Mobilitätsservices GmbH, ein Mobilitätsdienstleister, das Projekt mit einem Letter of Intent unterstützt und stand ebenso wie die UMM (Urbane Mobilitäts Management GmbH) für Experteninterviews und den Ergebnisdiskurs mit Fachwissen zur Verfügung. MO.Point und UMM haben zudem jenen Bewohner*innen, die an der Befragung (vgl. Kapitel 6.2) teilgenommen haben, reduzierte Preise für die Nutzung der Mobilitätsangebote gewährt. Ebenso wurde die Befragung von der Caritas Stadtteilarbeit unterstützt, und zwar durch Kommunikation über die Website bzw. Rundmails und auch mündlich durch persönlichen Kontakt zu den Bewohner*innen.

Ergänzend zu den oben genannten Wohnbauträgern haben folgende Wohnbauträger bzw. Wohnungsgesellschaften die Befragung in den Wohnhausanlagen unterstützt, indem sie den Zugang zu den Bewohner-Postkästen für die Verteilung der Fragebögen bzw. Informationsblätter an den Eingängen der Wohnhäuser gesorgt haben.

- BUWOG Group GmbH
- EHL Immobilien GmbH
- EGW Erste gemeinnützige Wohnungsgesellschaft mbH

- GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bau AG
- KIBB Immobilien GmbH
- Mischek Bauträger Service GmbH
- ÖVW Österreichisches Volkswohnungswerk Gemeinnützige Ges.m.b.H.
- SOZIALBAU gemeinnützige Wohnungsaktiengesellschaft
- WE Gemeinnützige Bauvereinigung "Wohnungseigentum" GmbH
- Gemeinnützige Bau- und Wohnungsgenossenschaft "Wien Süd" eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftung

Die Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, unterstützte das Projekt ebenfalls mit einem Letter of Intent und stand für ein Experten*innen-Interview zur Verfügung.

Wir bedanken uns bei den Unterstützenden dieses Projektes herzlichst.

2.3. Dissemination

Das Projekt MMWplus wurde im Zuge der Projektlaufzeit den o.g. Bauträgern, Hausverwaltungen und Mobilitätsdienstleistern im Rahmen von Veranstaltungen präsentiert, Zwischenergebnisse wurden hinsichtlich ihrer Plausibilität mit den Teilnehmenden diskutiert und die Ergebnisse wurden in Form von Fact Sheets an die Beteiligten übermittelt. Eine weitere Präsentation für Kommunen soll noch im Jänner 2022 erfolgen, weiters wird eine online-Veranstaltung für Bauträger und Architekt*innen (österreichweit) stattfinden.

| | |
|---------------------|---|
| November 2021 | Veranstaltung: Bauträger |
| November 2021 | Veranstaltung Mobilitätsdienstleister |
| Dezember 2021 | Maßnahmen-Workshop Bauträger, Verwalter, Mobilitätsdienstleister, Kommunen |
| Jänner 2022 geplant | online-Veranstaltung für übrige Bauträger und Architekt*innen, die nicht an MMWplus beteiligt waren, österreichweit |
| Jänner 2022 geplant | Online-Veranstaltung für Kommunen, die Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau umsetzen (wollen) |
| Jänner–März 2022 | Ergebnisse: Verbreitung Social Media |

3. Übersicht Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

3.1. Definition und Kategorisierung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

Mit Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau werden Maßnahmen unterschiedlicher Art („harte“ infrastrukturelle und „softe“ bewusstseinsbildende Maßnahmen) bezeichnet, die innerhalb der Wohnanlage, im Quartier oder in der Umgebung einer Wohnanlage situiert sein können. Ziel ist es, mit Maßnahmen die Bewohner*innen dahingegen zu motivieren, dass sie ihre täglichen Wege möglichst umweltfreundlich – sprich zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den Öffentlichen Verkehrsmitteln – zurückzulegen.

In der Fachliteratur findet man ein breites Spektrum an Mobilitätsmaßnahmen für den Wohnbau. Maßnahmen werden dabei je Verfasser*in unterschiedlich kategorisiert. Im Rahmen der Schweizer *MIPA-Handbücher* (De Tommasi, et al., 2014) wird beispielsweise eine Einteilung nach Maßnahmenart (Baulich, Anreiz, Information, Service und Aktion) gewählt. Im „*Maßnahmenkatalog Multimodalität*“ der Stadt Salzburg (Reithofer & Arbeitshuber, 2020) wurde sich für eine Untergliederung von Mobilitätsmaßnahmen nach dem Prinzip Pull- und Push-Faktoren entschieden. In der Publikation „*Intelligent mobil im Wohnquartier*“ (Köfler, et al., 2019) des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) werden Maßnahmen nach drei Klassen (Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter) zusammengefasst. Eine ähnliche Einteilung wird im Rahmen des *Forschungsprojektes Urban MoVe* (Berger, et al., 2021) sowie in einer *Diplomarbeit* zum Thema Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau (Krombach, 2020) gewählt. Im Rahmen von MMWplus sollen eine neue Gliederung eingeführt werden und Mobilitätsmaßnahmen hinsichtlich Mikro- (Bauplatz) und Makroebene (Quartier und Umgebung) eingeordnet werden.

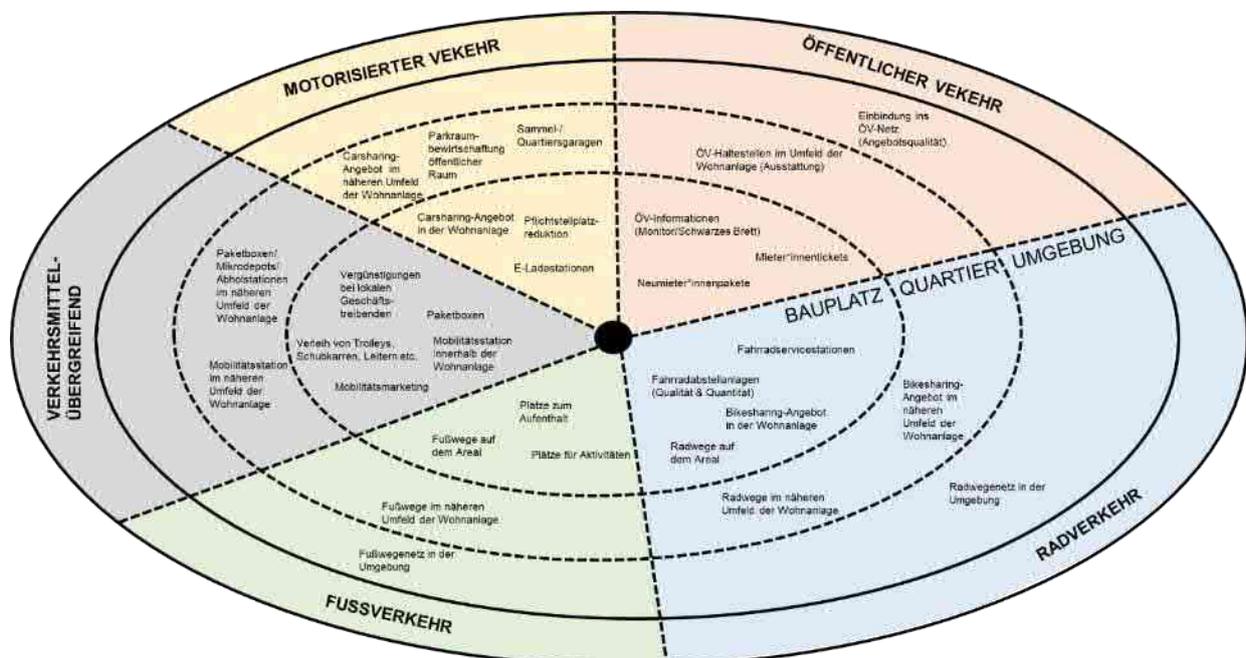


Abbildung 2: Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau abgeändert nach Krombach (Krombach, 2020)

| Verkehrsmittel | Mobilitätsmaßnahme | Mikro-ebene | Makro-ebene | |
|---------------------------------|--|---------------|---------------|---------------|
| | | Bau- platz | Quar- tier | Umge- bung |
| Fußverkehr | Fußläufige Erreichbarkeiten innerhalb der Wohnanlage | X | | |
| | Plätze für Aufenthalt und für Aktivitäten | X | | |
| | Fußwegequalität im näheren Umfeld der Wohnanlage | | X | |
| | Fußwegenetz in der Umgebung | | | X |
| Radverkehr | Radwege innerhalb der Wohnanlage | X | | |
| | Fahrradabstellanlagen (privat und öffentlich) | X | | |
| | Bikesharing-Angebot in der Wohnanlage | X | | |
| | Fahrradservicestation | X | | |
| | Radwege im näheren Umfeld der Wohnanlage | | X | |
| | Bikesharing-Angebot im näheren Umfeld der Wohnanlage | | X | |
| | Radwegenetz in der Umgebung | | | X |
| Öffentlicher Verkehr | Neumieter*innenpakete | X | | |
| | Mieter*innentickets | X | | |
| | ÖV-Informationen (Monitor/Schwarzes Brett) | X | | |
| | ÖV-Haltestellen i. Umfeld d. Wohnanlage (Ausstattung, Anbindung) | | X | |
| | Einbindung ins ÖV-Netz (Angebotsqualität) | | | X |
| Motorisierter Individualverkehr | Pflichtstellplatzreduktion | X | | |
| | E-Ladestationen | X | | |
| | Carsharing-Angebot in der Wohnanlage | X | | |
| | Sammel-/Quartiersgaragen | | X | |
| | Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum | | X | |
| | Carsharing-Angebot im näheren Umfeld der Wohnanlage | | X | |
| Verkehrsmittelübergreifend | Paketboxen innerhalb der Wohnanlage | X | | |
| | Verleihservice von Trolleys, Schubkarren u.Ä. | X | | |
| | Mobilitätsmarketing | X | | |
| | Mobilitätsstation* innerhalb der Wohnanlage | X | | |
| | Vergünstigungen bei lokalen Geschäftstreibenden im Quartier | X | | |
| | Paketbox/Mikrodepot/Abholstationen im Umfeld der Wohnanlage | | X | |
| | Mobilitätsstation* im näheren Umfeld der Wohnanlage | | X | |

Legende

* Eine Mobilitätsstation vereint jegliche Sharing-Angebote an einem Standort.

Abbildung 3: Liste Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

3.2. Mobilitätsmaßnahmen auf dem Bauplatz (Mikroebene)

3.2.1. Fußverkehr

Fußläufige Erreichbarkeit innerhalb der Wohnanlage

Ein fußverkehrsfreundliches Wegenetz innerhalb der Wohnanlage schafft die Grundlage für alle täglichen Wege von und zur Wohnungstür. Fußverkehrsfreundlich bedeutet in diesem Zusammenhang, dass das Wegenetz in der Wohnanlage folgende Qualitätskriterien aufweisen sollte (Braun & Reiter, 2016); (FSV, 2015); (Köfler, et al., 2019); (Gehl, 2016):

- » Direktheit (geringe Maschenweite – ca. 100m)
- » Hohe verkehrliche Sicherheit (ausreichende Breiten, gute Oberflächenbeschaffenheit, keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden) und hohe soziale Sicherheit (gute Beleuchtung)
- » Barrierefrei (Niveaufreie Gestaltung, taktile Leitelemente)
- » Attraktivität (Design und Materialität) und
- » Gute Ausstattung (Witterungsschutz, Orientierungshilfen, wegbegleitendes Spiel...)

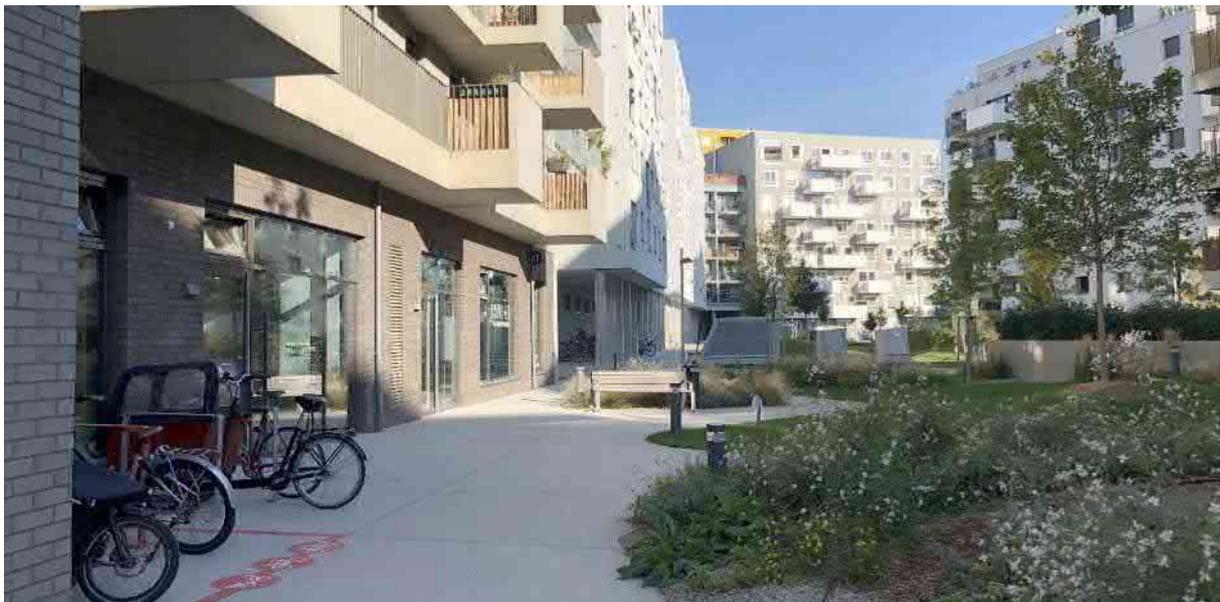


Abbildung 4: Fußwege innerhalb der Wohnanlage (Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Plätze für Aufenthalt und für Aktivitäten

Neben dem Wegenetz innerhalb der Wohnanlage kommt auch der Gestaltung der Freiräume eine zentrale Rolle zu. Um eine hohe Aufenthaltsqualität in der Wohnanlage zu erzielen, gilt es folgende Punkte abzuwägen (Gehl, 2016); (Bai, et al., 2018); (MA19, 2019):

- » Ausgewogenes Verhältnis zwischen Aktionsräumen (Räume für Spiel) und Verweilzonen (Räume zum Entspannen und zur Kommunikation)
- » Klare Trennung zum Verkehrsraum (autofreie Räume, lärmgeschützt, gute Luftqualität)
- » Minimierung von versiegelter Fläche (Prinzip Schwammstadt)
- » Begrünung und Schattenspender (Fassadenbegrünung, Bäume, Rasenflächen ...)
- » Qualitätsvolle Sitzgelegenheiten (für alle Nutzer*innengruppen) zur Entspannung und zur Kommunikation mit interessanten Ausblicken und freien Sichtachsen
- » Integration von multifunktionaler Möblierung (Spielgeräte, Trampoline...)
- » Integration von Wasserelementen (Trinkbrunnen, Wasserspiele ...)
- » Witterungsschutz (Bereiche mit Sonnenschutz und Regenschutz)



Abbildung 5: Aufenthaltsflächen innerhalb der Wohnanlage (Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

3.2.2. Radverkehr

Radwege innerhalb der Wohnanlage

Der Radverkehr wird innerhalb von Wohnanlagen in den überwiegenden Fällen zusammen mit dem Fußverkehr auf gemeinsamen Wegen geführt. Entsprechend gelten ähnliche Qualitätskriterien wie bei Fußwegen zu beachten (FSV, 2014):

- » Direktheit (direkte Anbindung von Fahrradabstellanlagen)
- » Hohe verkehrliche (ausreichende Breiten, gute Oberflächenbeschaffenheit, keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden) und soziale Sicherheit (gute Beleuchtung)
- » Barrierefrei (Niveaufreie Gestaltung) und
- » Attraktivität (Design und Materialität)



Abbildung 6: Fuß- und Radwege innerhalb der Wohnanlage (Foto: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Fahrradabstellanlagen für Bewohner*innen und Besucher*innen

Fahrradabstellanlagen in Wohnanlagen sollten zum einen qualitativ hochwertig und zum anderen bedarfsgerecht geplant sein, d.h. eine auf die Bewohnerschaft sowie deren Besucher*innen zugeschnittene Anzahl an Abstellmöglichkeiten aufweisen.

In Österreich gibt es derzeit keine einheitlichen Qualitätsstandards zu Radabstellanlagen. Die Wiener Bauordnung gibt beispielsweise nur bedingt Aussagen zur Qualität vor. Zahlreiche Leitfäden und Ratgeber zum Thema Fahrradparken empfehlen folgende Qualitätskriterien zu beachten (Zientek, et al., 2018) (Zientek, et al., 2013) (Energieinstitut Vorarlberg, 2020):

- » Sicheres Absperrmöglichkeit des Rahmens sowie des Vorder-/Hinterrades
- » Hohe Stabilität des Radständermodells
- » Einfache Nutzung der Anlage (mit wenig Kraftaufwand)
- » Ausreichend große Stellflächen für Räder
- » Gute Erreichbarkeit der Anlage (ohne Umwege, nah an Hauseingängen)
- » Barrierefreier Zugang (ohne Stufen, mit sicher zu befahrender Rampe oder Aufzug)
- » Vor Witterung geschützt (im Gebäude oder außerhalb des Gebäudes überdacht)
- » Regelmäßig gewartet und gepflegt
- » Gut beleuchtet sein (Vermeidung von Angsträumen)
- » Zusatzeinrichtungen haben (Steckdosen über E-Fahrräder, Luftpumpe...)

Bei den Fahrradabstellanlagen haben sich einige Modelle bewährt, darunter fallen Anlehnbügel, Einstellbügel, Doppelstockparker sowie Fahrradboxen und -pavillons. Hängesysteme und Felgenklemmen sind zu vermeiden (Franz, 2019), (Köfler, et al., 2019). Auf entsprechend breite Fahrgassen ist zu achten (Beyer & Weninger, 2020).

In Bezug auf die Anzahl von zu errichtender Pflichtstellplätze gelten die landesspezifischen Bauordnungen. Die Wiener Bauordnung schreibt beispielsweise die Errichtung von einem Fahrradabstellplatz je 30 m² Wohnnutzfläche vor. In Bezug auf Besucherstellplätze wird in (Köfler, et al., 2019) mit dem Richtwert von ca. 10 % der Mieter*innenstellplätze gerechnet.



Abbildung 7: Überdachte Radabstellanlage mit Anlehnbügel (links) und Fahrradraum mit Hängesystem (rechts)
(Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Fahrradservicestationen

In vielen Wohnanlagen werden zunehmend Fahrradservicestationen errichtet, um beispielsweise die Anzahl an „Fahrradleichen“ zu verringern. Der Umfang und die Ausstattung der Station orientiert sich dabei an der Größe der Wohnanlage und variiert von kleinen Werkzeugkoffern mit Luftpumpe in Fahrradräumen bis hin zu kompletten Fahrradwerkstätten innerhalb von Wohnsiedlungen. (Köfler, et al., 2019) (Franz, 2019).

Bikesharing-Angebot in der Wohnanlage

Bikesharing ermöglicht den Bewohner*innen einer Wohnanlage bei Bedarf passende Fahrräder auszuleihen. Grundsätzlich unterscheidet man bei Fahrradverleihsystemen zwischen:

- » Free-Floating Systemen (Ausleih- und Rückgabe der Fahrräder im öffentlichen Raum und nicht an festen Stationen des Verleihservice)
- » Stationsbasierten Systemen (Ausleih- und Rückgabevorgänge nur an bestimmten Stationen des Verleihservice möglich)

Bei mittelgroßen bis größere Quartiere in Innenstadt Nähe sollte die Einbindung an städtische Verleihsysteme (free-floating oder stationsbasiert) geprüft werden. Bei kleineren bis mittelgroßen Wohnanlagen ist es hingegen sinnvoll, ein eigenes Verleihsystem in der Wohnanlage (stationsbasiert) aufzubauen. Die Betreuung des Verleihservice findet i.d.R. nicht durch das Wohnbauunternehmen statt, sondern wird durch einen externen Mobilitätsdienstleister betrieben. Der Ausleihvorgang findet in der Praxis meist über das Smartphone oder eine Chipkarte statt. (Franz, 2019)

Bikesharing ist für verschiedene Personengruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen relevant. Entsprechend sollte das Angebot an Leihrädern auch auf die individuelle Bewohnerschaft der Wohnanlage zugeschnitten sein. So hat sich beispielsweise die Verwendung von Lastenrädern besonders bei jungen Menschen etabliert. Pedelecs dahingehend werden besonders mit zunehmendem Alter relevanter. (Köfler, et al., 2019)

Damit das Bikesharing-Angebot von Bewohner*innen wahrgenommen wird, gilt es die Räder prominent in der Wohnanlage zu platzieren, z.B. integriert in einer Mobilitätsstation. (Köfler, et al., 2019)

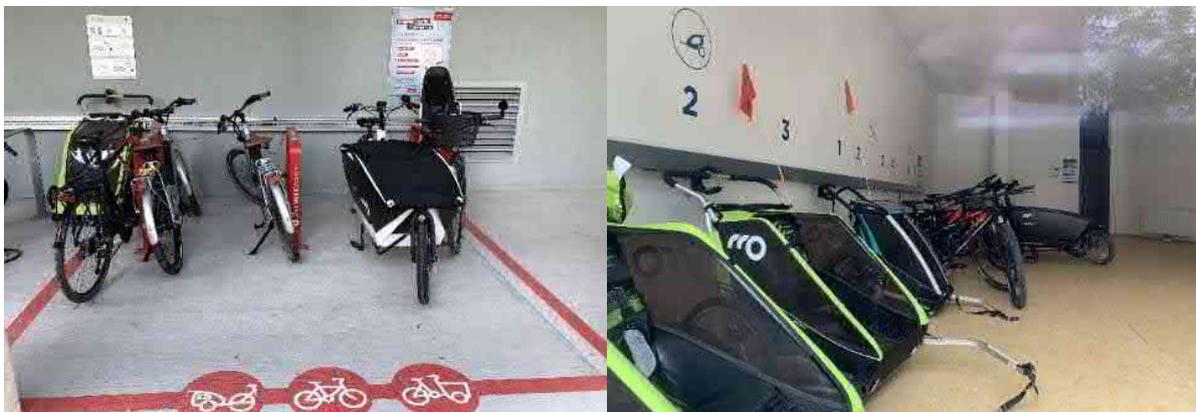


Abbildung 8: Bikesharing-Angebote innerhalb von Wohnlagen (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

3.2.3. Öffentlicher Verkehr

Beim Umzug in eine neue Wohnumgebung werden gefestigte Gewohnheiten und Routinen aufgebrochen (z.B. neue Arbeits-, Einkaufs- oder Freizeitwege). Es gilt diese Phase der Neuorientierung zu nutzen und den neuen Bewohner*innen entsprechende Information zum Öffentlichen Verkehr zukommen zu lassen. Der Öffentliche Verkehr am neuen Wohnstandort soll für die Bewohner*innen eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw darstellen.

Bekannt sind die sogenannten **Neumieter*innenpakete**, welche für gewöhnlich bei der Schlüsselübergabe überreicht werden und Informationen zu ÖV-Haltestellen in der Umgebung der Wohnanlage, ein Liniennetzplan sowie Informationen zu Tickets und Tarifen u.Ä. bereit hält. Ebenfalls können auch Informationen zum Rad- und Fußverkehr sowie zu etwaigen Angeboten der Shared Mobility enthalten sein. Ein Neumieter*innenpaket kann auch mit kostenlosen **Schnuppertickets** oder **Mieter*innentickets** aufgewertet werden (Köfler, et al., 2019):

Eine weitere Möglichkeit den Öffentlichen Verkehr in der Wohnumgebung präserter zu machen, ist **ÖV-Abfahrtsmonitoren** in den Hauseingangsbereichen oder an zentralen Stellen in der Wohnsiedlung. Die Monitore informieren in Echtzeit über Abfahrtsmöglichkeiten der nächsten ÖV-Haltestelle. Eine kostengünstigere Variante stellen **Fahrplanaushänge an den Schwarzen Brettern** der Wohnhausanlage dar.

3.2.4. Motorisierter Verkehr

Reduktion von Pkw-Stellplätzen

Im Zuge der Umsetzung von Wohnbauprojekten ist einer Pkw-Stellplatzverpflichtung nachzukommen und eine entsprechend der landesspezifischen Gesetze festgelegten Anzahl an Stellplätzen zu errichten. In Wien beträgt beispielsweise die Stellplatzverpflichtung laut § 48(1) des *Wiener Garagengesetzes* ein Pkw-Stellplatz pro 100 m² Wohnnutzfläche. Unter gewissen Voraussetzungen (s.u.) ist durch ein Stellplatzregulativ eine gewisse Flexibilität bei den zu errichtenden Pflichtstellplätzen (Reduktion der Stellplätze um bis zu 90 %) möglich.

Bei der Festsetzung des Regulativs sind beispielsweise laut § 48(3) des *Wiener Garagengesetzes* folgende Punkte abzuwägen:

- » ÖV-Erreichbarkeit der Wohnhausanlage
- » Anpassung des Angebots von Stellplätzen an verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen
- » Berücksichtigung bereits vorhandener Abstellmöglichkeiten für Kfz
- » Herbeiführung, Erreichung bzw. Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen insbesondere für soziale, stadtökologische und gesundheitliche Zwecke
- » Herbeiführung, Erreichung bzw. Erhaltung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und den Öffentlichen Nahverkehr
- » Erhaltung bzw. Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten
- » Berücksichtigung naturräumlicher Gegebenheiten

Nicht in allen Bundesländern ist eine Reduktion der Pflichtstellplätze möglich. Eine Reduktion von Kfz-Pflichtstellplätzen ermöglicht den Baurägern eine Kostenersparnis, denn allein die Baukosten für einen Tiefgaragenstellplatz betragen gegenwärtig rund 25.000 Euro. Dieses Geld kann gleichzeitig in ergänzende Mobilitätsmaßnahmen investiert werden. Um eine weitgehende Autofreiheit in einer Wohnanlage bzw. Wohnquartier zu erreichen, sind Pkw-Stellplätze vorrangig in Garagen, optimalerweise in sogenannten Sammelgaragen bzw. Quartiersgaragen unterzubringen. (Franz, 2019) (Köfler, et al., 2019)

E-Ladestationen für Kfz

In Österreich nimmt die Anzahl an elektrisch betriebenen Kraftfahrzeugen stetig zu (Statistik Austria, 2020). Das Thema Elektroladestationen ist besonders im Wohnbau relevant, da die Mehrheit aller Ladevorgänge am Wohnstandort stattfinden. Laut dem *Wiener Garagengesetz §6, Abs. 3* sind beim Neubau von Garagen stets Leerverrohrungen und Platzreserven für die Installation von Elektroladestationen vorzusehen. Der Ladevorgang von Elektrofahrzeugen findet i.d.R. über eine am Stellplatz befindliche Wallbox mit Ladekabel statt. Vom Laden über Haushaltssteckdosen wird abgeraten (Franz, 2019).

Bei privater Ladeinfrastruktur im Wohnbau unterscheidet man zwei Varianten (Franz, 2019):

- » **Einzellösungen für Bewohner*innen mit fixer Stellplatzzuordnung**, bei der die einzelnen Wallboxen an die jeweiligen schon vorhandenen Wohnungszähler angeschlossen werden. Eine andere Möglichkeit (v.a. bei Neubau) ist, für jede Wallbox separate Stromzähler anzubringen.
- » **Technische Gesamtlösung**, bei der einzelne Ladestellplätze geschaffen werden. Der Aufbau und der Betrieb der Ladeinfrastruktur wird über einen Ladestellenbetreiber (z.B. Energieversorgungsunternehmen) übernommen.

Carsharing-Angebot in der Wohnanlage

Carsharing bezeichnet das gemeinschaftliche Teilen bzw. Ausborgen von Kraftfahrzeugen. Es besteht das Potenzial, dass dadurch Privatfahrzeuge, wie beispielsweise der Zweitwagen, ersetzt werden können. Wie auch beim Bikesharing gibt es beim Carsharing die Unterscheidung nach stationsbasierten und free-floating Systemen, wobei sich im Wohnbau das Erstere etabliert hat. (Köfler, et al., 2019), (Franz, 2019), (Reithofer & Arbeitshuber, 2020)

Stationsbasiertes Carsharing in Wohnanlagen kann (Franz, 2019):

- » (teils) selbstorganisiert, z.B. durch den Wohnbauträger oder die Bewohner*innen (z.B. Verein), sein oder
- » durch einen externen Mobilitätsdienstleister (rechtlich einfacherer Weg) abgewickelt werden.

Carsharing sollte nicht nur für Bewohner*innen einer Wohnanlage offenstehen, sondern auch den Anrainenden und umliegenden Geschäftstreibenden zur Verfügung stehen. Die Anzahl und Typen an Carsharing-Fahrzeugen sind je nach Wohnanlage bzw. den individuellen Bedürfnissen verschieden.

Das Angebot kann von klassischen Modellen bis zu kleinen Transportern und Lieferwägen reichen. Auch Elektrofahrzeuge setzen sich nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch wegen geringeren Betriebskosten immer mehr durch. Wichtig ist, das Angebot – idealerweise vor der Besiedelung – mit den zukünftigen Bewohner*innen zu entwickeln. Eine laufende Evaluation im Betrieb zum Anpassen des Angebotes trägt maßgeblich zum Erfolg von Carsharing bei. (Köfler, et al., 2019), (Franz, 2019), (Reithofer & Arbeithuber, 2020)

Carsharing-Fahrzeugen sollten feste Stellplätze in zentraler Lage zugewiesen werden, sodass sie für jeden gut sichtbar und leicht erreichbar sind. Eine Integration in eine Mobilitätsstation zusammen mit anderen Sharing-Angeboten, wie dem Bikesharing, ist nützlich. (Reithofer & Arbeithuber, 2020)



Abbildung 9: Unterschiedliche Carsharing-Angebote (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

3.2.5. Verkehrsmittelübergreifend

Paketboxen in der Wohnanlage

Der prosperierende Online-Handel führt zu einer steigenden Anzahl an Paketlieferungen. Aus diesem Grund bietet sich die Installation von Paketboxen in Wohnhausanlagen an. Idealerweise werden dabei Paketboxen gewählt, welche anbieteroffen sind und somit von allen Lieferanten bedient werden können. (Franz, 2019)



Abbildung 10: Paketboxen der Österreichischen Post AG (links) und anbieteroffene Paketbox (rechts) (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Verleihservice von Trolleys, Schubkarren u.Ä.

Neben den klassischen Sharing-Fahrzeugen wie Pkw und Fahrrädern kann es darüber hinaus auch praktisch sein, den Bewohner*innen einer Wohnhausanlage weitere nützliche Gebrauchsgegenstände des täglichen Bedarfs zum Verleihen bereitzustellen. Darunter fallen beispielsweise Einkaufstrolleys, Schubkarren, Leitern, Sackrodeln oder (Fahrrad-)Anhänger. (Reithofer & Arbeithuber, 2020)

Mobilitätsmarketing

Damit die vielfältigen Mobilitätsangebote in einer Wohnanlage auch angenommen werden, bedarf es entsprechender Kommunikationsmaßnahmen. Die Bandbreite reicht von niedrigschwelligen Angeboten, wie Informationstagen zum Mobilitätsangebot, persönlicher Mobilitätsberatung und Fahrtrainings mit besonderen Fahrzeugen (z.B. Lastenräder) bis hin zum Neumieter*innenpaket – eine Informationsmappe mit allen wichtigen Informationen zur Mobilität (vgl. Kapitel 3.2.3) – welche Erstbezieher*innen bei der Schlüsselübergabe überreicht bekommen. (Franz, 2019), (Köfler, et al., 2019)

Mobilitätsstation innerhalb der Wohnanlage

In einer Mobilitätsstationen werden die verschiedenen Mobilitätsangebote gebündelt. Die Ausstattung ist je nach Größe der Station variabel kann aus folgenden Angeboten bestehen (Zientek, et al., 2018a), (Franz, 2019):

- » Carsharing
- » Bikesharing
- » Fahrradabstellanlagen und -Servicestationen
- » Paketboxen
- » E-Ladeinfrastruktur
- » Informationsmöglichkeit und Buchungs- sowie Bezahlstelle für die Mobilitätsservices
- » ...

Mobilitätsstationen können sich im öffentlichen Raum befinden (vgl. Kapitel 3.3.5) oder innerhalb einer Wohnanlage. Mobilitätsstationen empfehlen sich für Wohnanlagen mit einer Größe ab 500 Wohneinheiten. Sie sollten an einer zentralen Stelle innerhalb der Wohnanlage positioniert sein. Es eignen sich Sammelgaragen, Erdgeschoßzonen oder Gebäudevorplätze. (Franz, 2019)

Vergünstigungen bei lokalen Geschäftstreibenden im Quartier

Damit Bewohner*innen ihre Einkäufe und Erledigungen im eigenen Quartier zurücklegen, bietet es sich an, dass Wohnbauunternehmen Kooperation zu lokalen Geschäftstreibenden (z.B. Lebensmittelgeschäften, Fahrradhandel, Restaurants...) aufbauen und den Bewohner*innen Vergünstigungen z.B. in Form von Gutscheinen zur Verfügung stellen. Auf diese Weise können unnötig kurze Pkw-Fahrten eingespart werden. (Krombach, 2020)

3.3. Mobilitätsmaßnahmen auf Quartiersebene und in der Umgebung (Makroebene)

Der Erfolg von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau ist stark von den verkehrlichen Rahmenbedingungen im Umfeld der Wohnanlage abhängig. Das heißt, dass die Mobilitätsangebote von Wohnanlagen übergeordnet (auf der Makroebene) entsprechend in ein Netz aus qualitativ hochwertiger verkehrlicher Infrastruktur eingebettet sein müssen. Da es sich hier um Maßnahmen im öffentlichen Raum handelt, ist die Stadt der maßgebende Akteur. (Krombach, 2020)

3.3.1. Fußverkehr

In Bezug auf den Fußverkehr heißt dies, dass die **Fußwege im Umfeld der Wohnanlagen** attraktiv sein müssen. Hier gelten die gleichen Qualitätskriterien, wie bereits in Kapitel 3.2.1 beschrieben. Darüber hinaus muss der Übergang von der Wohnanlage zum öffentlichen Straßenraum nahtlos sein. Mit dem Bezugsdatum der Wohnanlage sollten auch die Gehsteige im Nahbereich der Wohnanlage fertiggestellt sein.

3.3.2. Radverkehr

Analog zum Fußverkehr ist auch eine adäquate, **verkehrssichere Radweginfrastruktur** um die Wohnanlage und weiter übergeordnet auf Quartiersebene herzustellen. Diese Infrastruktur muss sich in das schon vorhandene **Radwegenetz der Stadt** einfügen. Radrouten sollten entsprechend beschildert werden, sodass wichtige Ziele in kurzer bis mittlerer Distanz sicher mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können.

Als Ergänzung zu den stationären Bikesharing in Wohnanlagen bietet es sich an, dass die Stadt weitere **free-floating Stationen des Bikesharings** im Quartier aufbaut. Im Unterschied zum stationären Angebot in Wohnanlagen, welches den Fokus auf Gelegenheitsfahren (z.B. Einkaufswege oder Freizeitwege von und zur Wohnanlage) hat, zielt das free-floating-Angebot zur Überbrückung der sogenannten letzten Meile (Weg von und zur nächsten ÖV-Haltestelle) ab.

3.3.3. Öffentlicher Verkehr

Damit Bewohner*innen den Umstieg vom Pkw auf den ÖV vollziehen, muss sich in unmittelbarer Nähe (300–500m) zur Wohnanlage ein **ÖV-Anschluss** befinden (Schnabel & Lohse, 1997). Die Haltestellen müssen gut in das schon existierende ÖV-Netz der Stadt eingebunden sein. Attraktive Verbindungen, d.h. mit dichten Intervallen, möglichst in alle Himmelsrichtungen und zu wichtigen Knotenpunkten, müssen von den Verkehrsbetrieben sichergestellt werden.

Neben der ÖV-Anbindung ist auch die unmittelbare **Haltestellenausstattung** ein wichtiges Kriterium. Dies umfasst Wetterschutzeinrichtungen, geeignete Sitzmöglichkeiten, eine ausreichende Beleuchtung, Fahrgastinformationen sowie andere Serviceeinrichtungen, wie beispielsweise Ticketautomaten, Fahrradabstellanlagen oder Postboxen. Bei ÖV-Knotenpunkten sind Mobilitätsstationen mit free-floating Bike- und Carsharing zu planen. (FSV, 2019)

3.3.4. Motorisierter Individualverkehr

Innerhalb von größeren Quartieren sind die Pkw-Stellplätze gebündelt in sogenannten **Quartiers- oder Sammelgaragen** unterzubringen. Hochgaragen haben den Vorteil von geringeren Errichtungskosten, könnten bei Bedarf leicht angepasst und ggf. – je nach Bauweise – auch zurückgebaut werden. Der Betrieb kann über eine Betreiberfirma abgewickelt werden kann. Darüber hinaus können Quartiersgaragen auch hybrid genutzt werden und weitere Nutzungen (z.B. Bespielung der Dachterrasse und Erdgeschoßbereiche mit Dienstleistungen, usw.) aufweisen, auch hier ist die Bauweise wieder entscheidend (Brandschutz). Auch die Integration einer Mobilitätsstation in einer Quartiersgarage ist sinnvoll. (Franz, 2019)

Quartiersgaragen sollten für Besucher*innen und Anrainer*innen geöffnet werden, denn so kann dem Parkdruck im öffentlichen Raum entgegengewirkt werden und gleichzeitig einem Leerstand der Garage vorgebäugt werden. Im Gegenzug sollten Parkflächen im öffentlichen Raum auf ein Minimum reduziert werden und flächendeckend **Parkraumbewirtschaftung** eingeführt werden. (Franz, 2019)

Analog dem Bikesharing (vgl. Kapitel 3.3.2) ist auch ein **free-floating Carsharing-Angebot** an zentralen Stellen innerhalb des Quartiers (z.B. ÖV-Haltestellen), vornehmlich integriert in Mobilitätsstationen, aufzubauen.

3.3.5. Verkehrsträgerübergreifend

Neben den Mobilitätsstationen in Wohnanlagen gibt es auch **Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum**. Diese befinden sich idealerweise an Orten mit hoher Frequenz (z.B. in Sammelgaragen oder ÖV-Haltestellen). Die Angebote stehen nicht nur der Bewohner*innen einer Wohnanlage zur Verfügung, sondern können bauplatzübergreifend von allen Stadtbewohner*innen benutzt werden. Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum werden von städtischen Akteur*innen errichtet. (Franz, 2019) Ein Beispiel in Wien sind Wien Mobil Stationen, in Graz und Linz t.i.m.-Mobilitätsstationen.

Auch **Paketboxen** können außerhalb der Wohnanlage an zentralen Stellen im Quartier (z.B. integriert in eine Mobilitätstation) angebracht werden. So können Lieferungen gebündelt an **Abholstationen** im Quartier ausgeliefert werden und Wege eingespart werden. Die reine Nutzung der Boxen zu Paketzwecken kann auch mit einem **Mikrodepot** für Privatpersonen und Firmen erweitert werden (vgl. aktuell WienBox). (Franz, 2019), (Wiener Stadtwerke, 2022)

4. Integrative Analyse der Herausforderungen von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau aus Sicht der unterschiedlichen AkteurInnen

Da absehbar ist, dass in dichter besiedelten Räumen weitere Preisanstiege beim Wohnen zu verzeichnen sein werden, gibt es die berechtigte Hoffnung, dass Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau einen wesentlichen Teil zur Kostenreduktion im Wohnbau beitragen können, wenn weniger Pkw-Stellplätze im Allgemeinen errichtet werden müssen, wenn weniger Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden und wenn statt Tiefgaragen Hochgaragen errichtet werden können, die später für andere Nutzungen zur Verfügung stehen können.

Da in fast allen europäischen Städten die Kosten und Preise im Wohnbau gestiegen sind, sind Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau von hoher Relevanz für viele Akteur*innen – allen voran den Kommunen, die leistbaren Wohnraum auf ihrer Agenda haben, sowie den Wohnbauträgern, die ein berechtigtes Interesse an einer erfolgreichen Weiterführung von Mobilitätsmaßnahmen haben und die bisher entstandenen Aufwendungen nicht als “stranded investment” sehen wollen.

Auf Grundlage von Expert*inneninterviews mit österreichweit tätigen Bauträgern, Mobilitätsdienstleistern sowie intermediär verorteten Akteur*innen (beispielsweise Prozessbegleitung) sollen daher im Zuge dieses Projektes die Hemmnisse und Herausforderungen bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen aus Sicht derer, die in die Planung und Umsetzung ebendieser Maßnahmen involviert sind, wiedergegeben werden.

4.1. Methode

Insgesamt wurden 14 leitfadengestützte Interviews durchgeführt. Nach Akteursgruppen zugeordnet wurden interviewt:

- » fünf Vertreter*innen von Bauträgern
- » vier Vertreter von Mobilitätsdienstleistern (insbesondere Betreiber von Sharing-Angeboten)
- » drei Prozessbegleiter*innen (externe Unterstützung für Bauträger bei der Projektentwicklung, Besiedlungsbegleitung, Begleitung bei der Umsetzung von (Mobilitäts-)Konzepten nach der Besiedelung)
- » eine Wissenschaftlerin mit Schwerpunkt u.a. sozialräumliche Integration von Menschen mit Migrationshintergrund
- » eine Vertreterin der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung (Mobilitätsreferat).

Die Interviews dauerten jeweils etwa eine Stunde, wurden zur nachträglichen qualitativen Inhaltsanalyse aufgezeichnet und teilweise transkribiert. Der Interviewleitfaden (vgl. Anhang A – Leitfaden für Expert*inneninterviews) beinhaltet zehn Fragen, die auf

- » das jeweilige Verständnis von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau,
- » das Wirken der Angebote (für wen hat die Maßnahme welchen Nutzen?),
- » Hürden bei der Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen,
- » Hemmnisse bei den Nutzergruppen und
- » Verbesserungsvorschläge oder Maßnahmenempfehlungen

abzielen.

Als Einstieg in das jeweilige Interview wurde eine kurze standardisierte Befragung mithilfe des online-Tools mentimeter¹ vorgenommen. Vier Fragen wurden von den Interviewpartner*innen entweder mit der Nennung kurzer Begriffe oder mit der Auswahl von Werten auf einer Skala beantwortet. Die Antworten auf die Fragen können einen ersten Einblick in die Sichtweisen und Werthaltungen der interviewten Personen geben und verschaffen einen kompakten Überblick, bevor die zusammengefassten, aber dennoch ausführlichen und differenzierten Ergebnisse und Erkenntnisse aus den Interviews wiedergegeben werden.

4.2. Ergebnisse der mentimeter-Expert*innen-Befragung

Im Folgenden sind die Ergebnisse der einzelnen Befragungsrunden zusammengefasst:

4.2.1. Zusammenhang Wohnbau und Mobilität

Wie sehr hängen aus Ihrer Sicht die Bereiche Wohnbau und Mobilität zusammen?



Auf einer Skala mit 20 Punkten konnte zwischen 1 = *gar nicht* und 20 = *sehr* der Zusammenhang zwischen den beiden Bereichen angegeben werden. Der Mittelwert der angegebenen Werte beträgt 17. Die Verknüpfung von Mobilitätsmaßnahmen mit dem Wohnbau wird also von der Mehrheit der Befragten als stark gesehen. Die wenigsten der befragten Personen negierten diesen Zusammenhang bzw. sahen hier wenig Berührungspunkte.

¹ mentimeter ist ein Online-Tool, das Echtzeit-Befragungen ermöglicht. Es können mehrere Fragen sowie verschiedene Antwortmöglichkeiten (Skalen, Multiple Choice, freies Antworten etc.) vorbereitet werden. Die befragte Person erhält mittels Link Zugriff auf das Fragenset und kann die Antworten auf dem Handy oder im Browser eingeben.

4.2.2. Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

Gefragt wurde “Wenn Sie an Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau denken – was kommt Ihnen dabei in den Sinn?”

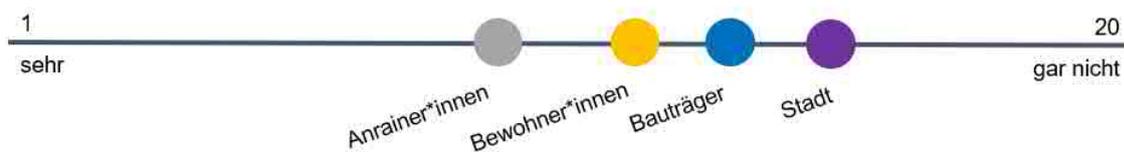
Diese Frage konnte mit maximal drei Begriffen offen beantwortet werden. In den Antworten findet man die gesamte Bandbreite an Themen wieder, die in Verbindung mit dem in der Frage angesprochenen Überthema “Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau” stehen:

- » von der Nennung konkreter Maßnahmen wie etwa das Installieren von Paketboxen,
- » dem Errichten von E-Ladeinfrastruktur für E-Bikes oder
- » dem Anbieten von Sharing-Fahrzeugen
- » bis hin zu Verweisen auf allgemeingültige Themen wie etwa dem Umgang mit dem Klimawandel, der Gleichwertigkeit von Mobilitätsangeboten und auch der Leistbarkeit von Mobilität im Allgemeinen.

Mehrfach genannt wurde nur der Begriff “Sharing-Fahrzeuge” (oder vergleichbar). Die von den Interviewpartner*innen hier genannten Begriffe und Schlagworte wurden im Interviewteil wieder aufgegriffen und erläutert (vgl. Kapitel 4.3).

4.2.3. Relevanz von quartiersbezogenen Mobilitätsangeboten

Welche Relevanz bei der Planung und Umsetzung von quartiersbezogenen Mobilitätsangeboten haben Bewohner*innen, Anrainer*innen, Bauträger, die Stadt/Kommune?



Die Bewohner*innen wurden von den Befragten im Durchschnitt als eher relevant (Mittelwert 12,2) insbesondere bei der Umsetzung von Mobilitätsangeboten gesehen. AnrainerInnen, so war aus mehreren Kommentaren zu der Frage zu entnehmen, haben derzeit aber können auch in Zukunft nur eine untergeordnete Rolle bei der Planung und Umsetzung spielen. Mit einem Mittelwert von 8,9 werden die Anrainer*innen hier als eher nicht relevant gesehen. Bauträger werden mit Abstand als am relevantesten bei der Planung und Umsetzung von Angeboten gesehen (Mittelwert 15,8). Die Stadt/Kommune als auf mehreren Ebenen und in mehreren Thematiken rahmengebende Institutionen werden mit einem Mittelwert von 13,9 ebenfalls als relevant eingestuft.

4.2.4. Die eigene Wohnsituation

Gefragt wurde: "Welche Maßnahme / welches Angebot wünschen Sie sich für Ihre Wohnsituation am meisten?"

Gleich häufig (acht Mal) wurde die Errichtung oder der Ausbau von Bike- oder Carsharing-Angeboten genannt. Sechsmal genannt wurden Maßnahmen, die das Abstellen von Fahrrädern in oder am Haus ermöglichen oder erleichtern. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität allgemein (beispielsweise mehr Ruhe durch Autoreduktion, mehr Sitzmöbel), der Ausbau und die Verbesserung der Radwegeinfrastruktur oder die Errichtung von Anbieter-offenen Paketboxen wurden mehrfach genannt.

4.3. Expert*inneninterviews

4.3.1. Bauträgervertreter*innen

Die Bauträger stellen den Großteil der interviewten Expert*innen. Letztlich wird ihnen (siehe auch Ergebnisse der mentimeter-Abfrage (vgl. Kapitel 4.2.3)) eine sehr wichtige Rolle bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen bei Wohnbauvorhaben beigemessen. Zum einen sind die Angebote oftmals am Bauplatz verortet und werden von den Bauträgern im Invest und teilweise auch als "Betriebskostenschub" mitfinanziert.

An dieser Stelle werden die wichtigsten Aussagen der Vertreter*innen der Bauwirtschaft zusammengefasst. Drei der befragten Bauträger errichten geförderten bzw. leistbaren Wohnraum, die anderen beiden sind freifinanziert.

- » Da eine Fülle an qualitativen Vorgaben im Wohnbau zu erfüllen sind, ist Hauptsorge der Bauträger die Baukosten selbst, vor allem im Bereich des leistbaren Wohnens. Das Thema Mobilität steht daher bei den Bauträgern nicht an zentraler Stelle.
- » Das führt unweigerlich zum nächsten wichtigen Punkt, der verpflichtenden Errichtung von Stellplätzen. Die Stellplatzverpflichtung kann als Kostentreiber betrachtet werden, ein Stellplatzregulativ wird oftmals (seitens der Stadt/der Kommune) nicht gewährt. Gleichzeitig stehen Stellplätze vor allem in Wien teilweise leer bzw. vereiteln die verstärkte Nutzung von Mobilitätsmaßnahmen wie z.B. Sharing-Angeboten. In der Gewährung von großzügigeren Stellplatzregulativen würden die Bauträger eine Chance für nachhaltige Mobilität insgesamt sehen (sofern fachlich rechtfertigbar).
- » Sehr häufig kam der Vorschlag, dass Mobilitätsangebote bauplatzübergreifend organisiert sein sollten. Wenn Maßnahmen nur auf einen Bauplatz begrenzt umgesetzt werden, ist die Nutzung oftmals gering. Der Bauträger selbst versteht sich auch nicht als Mobilitätsdienstleister, sondern möchte auf funktionierende bauplatzübergreifende Angebote zurückgreifen können, die auch langfristig Bestand haben. Insellösungen funktionieren nicht, der "Netzcharakter" der Angebote sollte gegeben sein.
- » Laut Bauträgern ist es wichtig, das Thema in frühen Planungsphasen mitzudenken und entsprechende Vorgaben in z.B. Bauträgerwettbewerben zu machen. Die Bauträger selbst bauen zwar Kompetenz im Thema auf, „*abarbeiten muss es aber jemand anderer*“. Hier wird auf spezialisierte

Mobility as a Service-Anbieter verwiesen, z.B. die Wiener Linien oder private Unternehmen wie MO.Point. Dabei sollen die Angebote zwar projektspezifisch gestaltet werden, dann aber wieder auf einen größeren Verbund zurückgreifen (z.B. Netz an Wien Mobil Stationen). Gleichzeitig sollten die Ziele nicht allzu hochgesteckt werden, sondern eine realistische Nutzung angenommen werden. Dazu bräuchte es bessere Daten zu den Bedürfnissen der Bewohner*innen.

- » Insgesamt herrscht die einhellige Haltung vor, dass sich unser Mobilitätssystem verändert und auch unser Mobilitätsverhalten. Viele Wohnungen beispielweise in Wien sind sogenannte "Smart Wohnungen", also günstige Kleinwohnungen, und zahlreiche der Bewohner*innen besitzen kein eigenes Auto. Deshalb sollten Angebote geschaffen werden und Mobilität positiv konnotiert werden. Das Angebot sollte möglichst flexibel und auf die Nutzer*innenbedürfnisse abgestimmt sein. Der Weg zum Ziel wäre kein Auto-"Bashing" zu betreiben, sondern alternative Mobilität soll promoviert werden. Der ideale Zeitpunkt dafür wäre der Umzug. Noch besser wäre es, wenn standortspezifische Angebote durch die Einbindung der Bewohner*innen konzipiert / reviewed werden könnten.
- » Als mögliche Maßnahmen wurden Sharing-Fahrzeuge, z.B. E-Autos, E-Bikes und entsprechende Mobilitäts-Apps genannt. Weitere Maßnahmen wäre die Zurverfügungstellung von E-Ladeinfrastruktur und ausreichend viele, hochwertige Fahrradabstellplätze. Weiters wurde darauf aufmerksam gemacht, dass das Angebot für neue Mobilitätsformen kurzlebig ist und sich rasch weiterentwickelt.
- » Darüber hinaus wurden mehrere Hemmnisse aus Planungs- und Umsetzungsperspektive genannt: zum einen müsste ein geeigneter Ort für die Angebote vorgehalten werden, der meist in Nutzungskonkurrenz zu anderen potenziellen Nutzungen steht (die Garage ist wenig geeignet aufgrund zu geringer Sichtbarkeit von Mobilitätsangeboten). Zum anderen müssten die Angebote über die Baukosten vorfinanziert werden. Gerade die längerfristige Abdeckung von Betriebskosten sei herausfordernd (und bei Genossenschaften nur über Einmalzahlungen über die Baukosten darstellbar), was zu einer geringen Treffsicherheit bei der Finanzierungsunterstützung führt.
- » Aus Nutzer*innen-Sicht ist das Tarifmodell von Sharing-Angeboten von hoher Bedeutung. Ein ungeeignetes Modell kann ein Hemmnis sein. Manche der Bauträger denken, das Zweitauto könne ersetzt werden, das Erstauto eher nicht (Grund: mangelndes Vertrauen in die Angebote).

4.3.2. Mobilitätsdienstleister

Die befragten Vertreter der Mobilitätsdienstleister haben eine ähnliche Haltung wie die Bauträger, jedoch mit etwas anderem Fokus bzw. Schwerpunkten.

- » Das Thema Stellplatzregulativ wird auch von den Mobilitätsdienstleistern unterstützt, vor allem wenn das zweite Tiefgeschoß eingespart werden kann. Gleichzeitig würden die Mobilitätsdienstleister eine erleichterte / kostengünstigere Nutzung der Pkw-Stellplätze für Sharing-Fahrzeuge begrüßen.
- » Weiters beklagen die Mobilitätsdienstleister, dass sie oftmals zu spät in die Planungsprozesse eingebunden werden. Dies führt dazu, dass entsprechende Budgets für Mobilitätsdienstleistungen nicht in den Wettbewerben / städtebaulichen Verträgen berücksichtigt werden. Zudem ist man oftmals zu spät, um entsprechende technische Ausstattung für Sharing-Maßnahmen in die baulichen Ausführungen zu integrieren. Dazu gehört z.B. der optimale Fahrradraum, E-Ladeinfrastruktur, Paketboxen oder Zutrittssysteme und GSM Module für Sharing-Angebote.
- » Ähnlich wie bei den Interviews mit den Bauträgern wird betont, dass Angebote besser Grätzelbezogen und nicht am Bauplatz verankert werden müssten. Dazu braucht es auch die entsprechenden Örtlichkeiten (ggf. auch im öffentlichen Gut). Kritisiert wird an dieser Stelle auch die bestehende auto-orientierte Verkehrsplanung der Kommunen.
- » Die Bedürfnisse der Bewohner*innen haben sich weiterentwickelt und das bestehende Angebot kann entscheidend für die Wohnortwahl sein. Somit sollte im Bauwesen auch auf sich ändernde Gesellschaftsbilder Rücksicht genommen werden und klimaresiliente Städte und Gemeinden durch entsprechende Angebote verstärkt umgesetzt werden. Dabei steht die Leistbarkeit der Angebote im Fokus (vgl. Kapitel 4.3.1 Boom von „Smarten Wohnungen“). Diese müssen maßgeschneidert entwickelt werden – dazu braucht es bessere Mobilitätsforschung (z.B. Use Case für Personas, Sinus-Milieus, etc.). Für 90 % der Alltagswege sollte es ein Angebot geben.
- » Über Mobilitäts-Apps sollte auch ein gewissen Status Symbol geschaffen werden. Nutzer*innen wollen ihre Individualität über die Nutzung der Angebote nach außen tragen. Über die Angebote muss bereits bei der Einzugsbegleitung informiert werden – idealerweise gibt es eine Besiedlungsbegleitung.
- » Was die Angebote betrifft, so werden in Wien bzw. in größeren Städten die (Wien) Mobil Stationen als Umsteigepunkte der Zukunft gesehen. Stadtweite Reihladsysteme (in Wien: Citybike) werden auf neue Beine gestellt, die Stationsdichten erhöht und (in Wien) mit einem neuen Tarifsystem versehen. Das Fahrrad wird insgesamt als ideales Verkehrsmittel für die Stadt gesehen, insbesondere mit der Erweiterung des Elektroantriebs. Darüber hinaus muss es Angebote für Lastentransporte geben. Insgesamt wird als Lösungsvorschlag eine Mobilitätszertifizierung ähnlich einer Gebäudezertifizierung genannt.
- » Als Herausforderung wurden planungs- und umsetzungsseitig die Sicherung von entsprechenden Abstellflächen für Sharing-Angebote sowie die fortlaufende Betriebskostenunterstützung durch die Bauträger genannt.

- » Die Nutzer*innenansprache durch Bewusstseinsbildung ist ebenfalls herausfordernd. Laut Mobilitätsdienstleistern darf man sich *“auch keine Wunder betreffend Akzeptanz erwarten”*.

4.3.3. Intermediäre / Prozessbegleiter*innen

Prozessbegleiter*innen unterstützen die Bauträger bei der Planung / Umsetzung ihrer Vorhaben insbesondere auch bei der Erfüllung geforderter städtebaulicher Qualitäten und sind so auch mit Mobilitätsfragen vertraut. Sie bringen meist einen distanzierteren Blickwinkel als die Bauträger und Mobilitätsdienstleister mit:

- » Laut Aussage der interviewten Personen werden Mobilitätskonzepte mittlerweile in den meisten Bauträgerwettbewerben verlangt. Dabei sollte die Alltagstauglichkeit für die Bewohner*innen im Fokus stehen, denn das Mobilitätsbedürfnis beginnt an der Wohnungstüre. Sinnvoll wäre ein Offenlassen der Maßnahmen soweit wie möglich, um die Bewohner*innen dann später mit in die Umsetzung einzubeziehen. Etwa ein Jahr vor Einzug lernt man im geförderten Wohnbau die Bewohner*innen kennen und sollte sie dann über einen längeren Zeitraum begleiten können (endet meist nach 2 bis 3 Jahren). Auf der anderen Seite ist eine möglichst frühe Berücksichtigung der Themen zentral – nachträglich ist eine Umsetzung kaum machbar.
- » Auch bei den Intermediären und Prozessbegleiter*innen wird die Stellplatzverpflichtung als schwierig angesehen, weil sie v.a. aufgrund des Baus von “Smarten Wohnungen” nicht mehr treffsicher ist. Für die Bauträger ist ein Stellplatzregulativ in 95 % der Fälle erstrebenswert, allerdings wird dies oftmals von den Kommunen nicht ermöglicht bzw. in Wien von den Bezirksvorstehungen beinsprucht.
- » Die Nutzung der Angebote funktioniert dort, wo die Bewohner*innen vernetzt sind und die Angebote kennen, meist besser. Die zukünftigen Bewohner*innen sollten auf das Angebot eingestimmt werden und Informationen vor Bezug erhalten. Sinnvoll ist es zudem Veranstaltungen vor Bezug durchzuführen. Darüber hinaus ist Vermittlungsarbeit über Externe nötig. Jedoch würden sich die Intermediären bei den Hausverwaltungen ähnlich viel Ambition wünschen wie bei den Projektentwicklern / Bauträgern. Gerade am Stadtrand genießt der private Pkw immer noch einen hohen Status.
- » Bei der Planung und Umsetzung sollten Mobilitätsmaßnahmen immer integraler Bestandteil sein. Wichtig dabei ist, dass Mobilitätsangebote je nach Standort viel stärker differenziert werden müssten. Außerdem bräuchte es bessere Informationen zu den einzelnen Nutzer*innengruppen, um entsprechende Tarifmodelle entwickeln zu können. Als Beispiel wird genannt: In der Hauffgasse (Wien) hat sich das Herausbilden von lokalen Kümmerern (Aktivgruppe) bewährt. Komplexe Wegekette (Alltagswege) sind mit Carsharing-Angeboten nur schwer abbildbar, aber das Zweitauto könnte in jedem Fall ersetzt werden.
- » Bei der Planung der Angebote stellt sich auch laut Prozessbegleitern die Frage der optimalen Örtlichkeit. Wenn Sharing-Angebote gut angenommen werden sollen, dann ist die sichtbare Positionierung der Angebote sehr wichtig. Problematisch sind immer wieder minderwertige Fahrradbügel.
- » Was die Umsetzungshürden betrifft, decken sich die Beobachtungen der Interviewten mit denen der Bauträger / Mobilitätsdienstleister: eine laufende Abrechnung der Betriebskosten ist rechtlich

nicht möglich und es muss daher ein Zuschuss über die Baukosten erfolgen. Rechtlich und kaufmännisch ist die Finanzierung / der Erhalt für eine begrenzte Phase gelöst – Schwierigkeiten gibt es noch immer, wenn es um das „Darüberhinaus“ geht.

- » Zudem benötigen die Bauträger das Budget für die von der Stadt gewünschten und objektiv sinnvollen Mobilitätsmaßnahmen, müssen es allerdings im Garagenbau verwenden.

4.3.4. Wissenschaft und Verwaltung

Die beiden Interviews aus Verwaltung und Wissenschaft werden hier zusammengefasst, da zwei einzelne Personen interviewt wurden:

- » Beklagt wurde in den Interviews, dass die Vernetzung von Baublöcken / Quartieren nicht vorhanden sei und die Kooperation an der Grundstücksgrenze endet.
- » Ebenfalls angesprochen wurde das Thema Stellplatzverpflichtung und Stellplatzregulativ angesprochen. Können Stellplätze eingespart werden, bleiben den Bauträgern mehr Ressourcen für Mobilitätsmaßnahmen. Früher hatten Bauträger kein Know-How bei der Mobilitätsplanung – das hat sich mittlerweile geändert. Weiters musste erst ein Markt mit Mobilitätsdienstleistern entstehen. Zudem folgt der Entscheid über ein Stellplatzregulativ oftmals dem Prinzip *“Trial and Error”*.
- » Im Wohnbau spielt das Quartiersmanagement (die Gebietsbetreuung) eine zentrale Rolle – z.B. Radfahrkurse. Mit dem Auto fahren eher Männer, die es sich leisten können, Frauen sind in ihrem Mobilitätsverhalten schwerer zu unterstützen (multiple Wegeketten). Daher gilt es Angebote zu schaffen und *“Kümmerer”* auszubilden. Gruppen, die nicht aktiv im Sharing-Bereich sind, sollten durch aufsuchende Aktivierung erreicht werden (z.B. bestimmte Lebensabschnitte, Migrationshintergrund etc.). Das eigene Auto ist immer noch Statussymbol; Sharing-Mobilität sollte zum Statussymbol gemacht werden. Außerdem sei ein spielerischer Zugang ist wichtig, also etwas ausprobieren lassen, ggf. auch im Rahmen von *„etwas Größerem“* wie der Mobilitätswoche.
- » Man muss zudem Angebote bewerben, z.B. Schnuppertage für Mobilitätsangebote. Bespielt werden muss auch dort, wo es kein Stadtteilmanagement gibt, d.h. auch im Privaten (*„Hilfe zur Selbsthilfe“*).

4.4. Zusammenfassung der Expert*inneninterviews

- » Das Mobilitätsverhalten von Städter*innen ändern sich, auch der Wohnungsmarkt hat sich in den letzten Jahren verändert – kleinere Wohnungen werden errichtet, viele Menschen in Städten haben keinen eigenen Pkw mehr.
- » Wohnbauträger sind keine Mobilitätsdienstleister – sie konzentrieren sich auf ihr Kerngeschäft, kooperieren aber mit Mobilitätsdienstleistern. Wohnbauträger haben die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse insbesondere in Städten erkannt.
- » Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau bedingen eine Reduktion der Pflichtstellplätze. Die Herstellung von Stellplätzen (insbesondere in Städten: Tiefgaragenstellplätze) ist ein Kostentreiber im geförderten Wohnbau – bereits heute stehen Tiefgaragenstellplätze vor allem in Wien leer.
- » Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau sollten zukünftig bauplatzübergreifend organisiert sein. Dazu braucht es entsprechende Flächen, auch im öffentlichen Gut.
- » Mobilitätsmaßnahmen müssen sichtbar sein und prominent platziert werden.
- » Mobilitätsmaßnahmen werden über die Baukosten vorfinanziert werden – eine laufende Abrechnung der Betriebskosten ist rechtlich nicht möglich und es muss ein Zuschuss über die Baukosten erfolgen. Die längerfristige Abdeckung der Betriebskosten über die Startphase hinaus ist daher eine Herausforderung und somit kritisch.
- » Mobilitätsdienstleister müssen früher in die Planungsprozesse eingebunden werden – das betrifft die Planung aber auch die späteren Kosten.
- » Es werden noch nicht alle Möglichkeiten der Nutzer*innen-Ansprache ausgeschöpft, z.B. aufsuchende Aktivierung, zielgruppenspezifische Bewerbung, Schnuppertage,

5. Fallstudien – Auswahl geeigneter Wohnbauprojekte

In Vorbereitung auf die Auswahl von drei Wohnhausanlagen bzw. Quartieren wurde eine umfassende Liste von Projekten erstellt, in denen Mobilitätsmaßnahmen in Wien umgesetzt wurden. Das Vorhandensein eines Sharing-Angebots (Pkw, Fahrrad, sonstige geteilte Mobilitätsformen wie etwa Lastenräder) war eine Voraussetzung für die Vorauswahl.

Relevante Projekte konnten durch die langjährige Erfahrung des Konsortiums in der Begleitung von Mobilitätskonzepten bzw. im Mobilitätsmanagement in Stadtentwicklungsgebieten einfach identifiziert werden. Zumeist handelt es sich bei den Projekten um größere Vorhaben, die in Wiener Stadtentwicklungsgebieten umgesetzt wurden. Ergänzt werden diese durch "kleinere" Projekte außerhalb der großen Entwicklungsvorhaben. Hier sind vor allem Sharing-Angebote in einzelnen Wohnhausanlagen zu nennen, die durch den Ökostromfonds² der Stadt Wien seit Anfang 2020 gefördert werden. Die Projekte sollen im Sinne von nachhaltigen Lösungen über die Förderdauer von zwei bis drei Jahren weiterbestehen. Die Unterstützungsphase bietet den Betreibern jedoch auch die Möglichkeit des Testens und Ausprobierens von Betriebsmodellen oder technischen Lösungen etc. So ist beispielsweise das Bikesharing-Angebot derzeit für die Nutzer*innen kostenfrei.

Recherchiert und vorausgewählt wurden zehn Wohnhausanlagen oder Quartiere in Wien:

- » Perfektastraße 58, 1230 Wien
- » Waldmühle Rodaun, Kaltenleutgebner Straße 24, 1230 Wien
- » ERnteLAA, Meischlgasse 15, 1230 Wien
- » Home 21, Siemensstraße 142, 1210 Wien
- » Blumenwege (Oleandergasse 17 und 21 sowie Pelargonienweg 25 und 27), 1220 Wien
- » Biotop City, 1100 Wien
- » smarter together, Hauffgasse 37-47, 1110 Wien
- » Wohnprojekt Wien, Krakauer Straße 19/45, 1020 Wien
- » Bruno-Marek-Allee, 1020 Wien
- » Sonnwendviertel Ost, 1100 Wien

Neben allgemeinen Informationen zu Baualter, Bauträger, Lage in der Stadt wurde bereits hier das Vorhandensein, die Art und Qualität von mehr als 30 verschiedenen Mobilitätsmaßnahmen grob erfasst. Aus diesen Projekten wurden schlussendlich drei Wohnhausanlagen als Fallstudien ausgewählt, und zwar aufgrund

- » der Lage innerhalb der Stadt,
- » unterschiedliche Anbindung an den Öffentlichen Verkehr,

² Mit einer Gesamtsumme von 1,8 Millionen Euro werden seit Februar 2020 innovative, energie- effiziente Mobilitätsangebote im Wohnbau gefördert. Antragsberechtigt sind sowohl Unternehmen als auch Vereine (beispielsweise Baugruppen). Gefördert werden ausschließlich elektrisch betriebene Fahrzeuge - mind. ein E-Pkw sowie zwei einspurige E-Fahrzeuge müssen angeschafft werden

- » geförderter und freifinanzierter Wohnbau,
- » eine Vielzahl an umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen und
- » das Jahr der Errichtung (da Nutzer*innen sich an Wohnungswahl und Entscheidungsgründe erinnern).

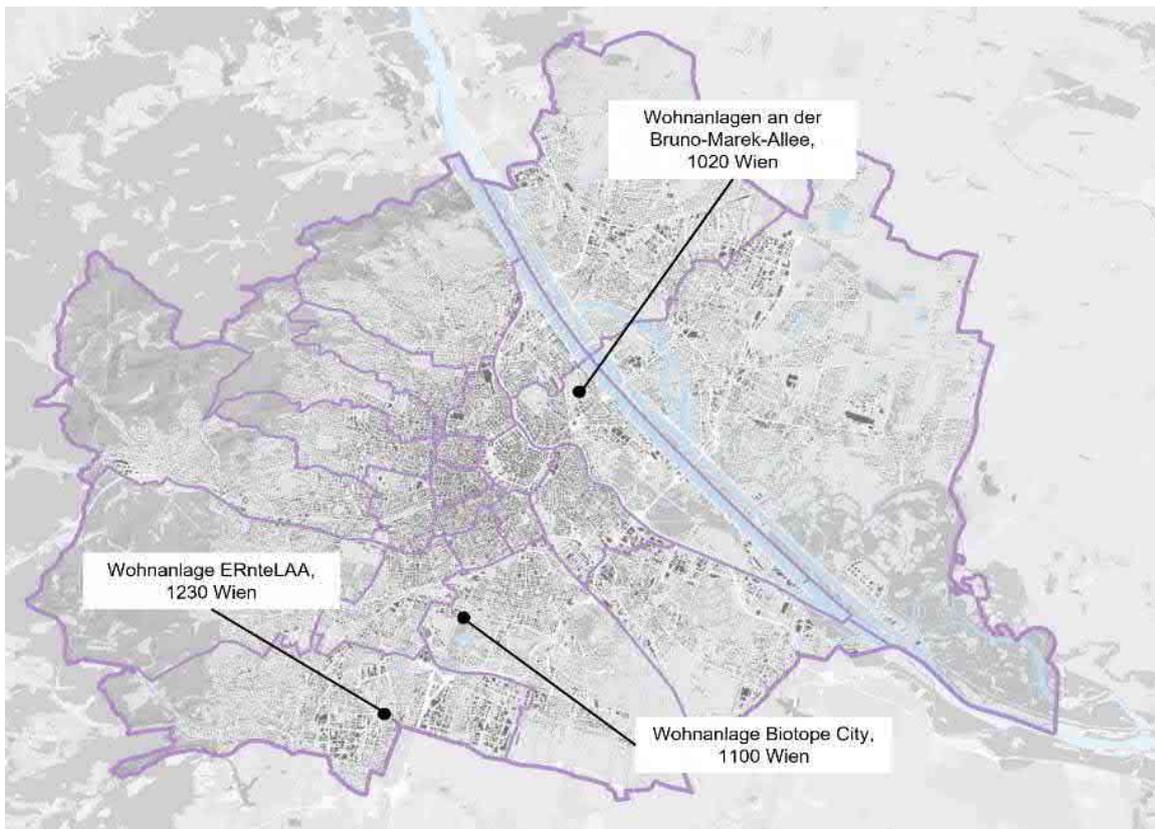


Abbildung 11: Lage der untersuchten Wohnanlagen in Wien (eigene Darstellung, Kartengrundlage: Stadtplan Wien, Stadt Wien)

| Wohnanlage | ERnteLAA | Bruno-Marek-Allee | Biotope City |
|--|-------------------|---------------------------------|---|
| Lage | suburban | urban | suburban |
| ÖV-Anbindung | U-Bahn U6 (100 m) | Straßenbahn O (20 m) | Straßenbahn 1 (350m) Bus (250 m) |
| Grundfläche | ca. 0,7 ha | ca. 1,7 ha | ca. 5,4 ha |
| Anzahl an Wohnungen | 191 | 406 | 1.041 |
| Bauträger/Verwalter | BUWOG | EGW, ÖVW, KIBB, Sozialbau AG | GESIBA, ÖSW, WE, Wien Süd, ARWAG, Mischek/KIBB, BU- WOG/EHL |
| Eröffnung/Besiedelung geförderter/ frei finan- zierter Wohnbau | ab 2020 beides | ab 2019 beides | ab 2019 beides |

Abbildung 12: Untersuchte Wohnanlagen in Wien (Daten: Wohnbauträger, google maps)

Die Wohnanlagen und die Mobilitätsangebote wurden in mehreren Lokalaugenscheinen im Juni, Oktober und November 2021 untersucht.

5.1. Wohnanlage ERnteLAA



Abbildung 13: Luftbild Wohnanlage ERnteLAA (Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan Wien)

Die Wohnhausanlage ERnteLAA liegt im 23. Wiener Gemeindebezirk Liesing. In dem mitunter nur mäßig mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln versorgten Flächenbezirk im Wiener Süden kann das direkt neben der U-Bahn-Station gelegene Wohnprojekt hingegen mit einer sehr guten Anbindung aufwarten.

Das von der BUWOG errichtete Gebäude verfügt über 191 Mietwohnungen (161 gefördert, 30 freifinanziert) und wurde 2020 fertiggestellt (BUWOG, 2021). Der Name des Projekts bzw. ein Teil des Titels ERnteLAA³ weist bereits auf das Motto hin, welches in der Wohnhausanlage mit großzügigen Gartenflächen in der Erdgeschoßzone als auch Beeten und Gewächshäusern auf dem Dach aufgegriffen wird. Diese können von den Bewohner*innen zum Gärtnern genutzt werden.

Mit der Konzeption und der Bewerbung des Projekts wird der Fokus auf (ökologische) Nachhaltigkeit gelegt. So werden beispielsweise die Möglichkeit des Urban Gardenings, die Verwendung ökologischer Baumaterialien und auch das Angebot Sharing-Fahrzeugen auf der Projekt-Homepage in dieser Rubrik beworben (BUWOG, 2021).

³ Der zweite Teil des Projektnamens – ERnteLAA – ist der Name des Stadtteils.



Abbildung 14: Wohnanlage ERntelLAA in Wien (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Fußverkehr

Die Wohnhausanlage ist für Zu-Fuß-Gehende barrierefrei gestaltet. Eingeschränkt wird das barrierefreie Fortbewegen lediglich durch schwere und damit schwer zu öffnende Türen in den Innenhof. Sowohl die Dachgärten als auch der Garten samt Spielplatz im Innenhof können zum Gehen und Verweilen genutzt werden.

Wegweiser sind in der Wohnhausanlage nicht vorhanden. Aufgrund der vergleichsweise geringen Größe der Anlage ist aber auch kein ausführliches Wegweisersystem notwendig. Beschilderungen, die den Weg zu den Standorten der Sharing-Angebote weisen (Tiefgarage und Fahrradraum im Eingangsbereich von Stiege 1), sind nicht vorhanden.



Abbildung 15: Meischlgasse Gehsteig / Tor zum Innenhof Erlaaer Str. (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Radverkehr

Die Erschließung des Gebäudes mit Radwegen (oder auch Mehrzweckstreifen) ist nicht gegeben. Es muss direkt auf der Fahrbahn der Meischlgasse und der Erlaaer Straße gefahren werden oder bis zum Radweg, der sich entlang der U6-Trasse befindet, geschoben werden.

Das Haus verfügt über insgesamt 400 Fahrradabstellplätze (Urban Innovation Vienna, 2021), die sich sowohl draußen im Innenhof als auch in einem Fahrradraum befinden. Die Abstellplätze im Innenhof sind nicht witterungsgeschützt. Der Fahrradraum kann über den Hof erreicht werden. Bei den Fahrradabstellanlagen handelt es sich um sogenannte Felgenhalter mit einem jeweils seitlich angebrachten Bügel, an dem das Rad angelehnt und/oder abgesperrt werden kann. Einige wenige Fahrradständer befinden sich draußen im Eingangsbereich zu den Stiegenhäusern.

Das Bikesharing-Angebot ist in einem separaten Raum untergebracht, der durch eine eigene Tür vor dem Eingang zu Stiege 1 zu betreten ist. Dem Raum fehlt eine Wegweisung bzw. Information, was sich hinter der Türe verbirgt (lediglich der Name des Mobilitätsdienstleisters ist vorhanden).



Abbildung 16: Zugang zum Bike-Sharing / Radabstellanlagen im Innenhof (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Öffentlicher Verkehr

Die U-Bahn-Station Erlaaer Straße befindet sich direkt gegenüber dem Gebäude, dazwischen liegt eine lichtsignalgeregelt Kreuzung. Mit der Linie U6 lassen innerhalb von 15–20 Minuten die Innenstadtbezirke erreichen, innerhalb von etwa 10 Minuten der Anschluss an Regional- und Fernzüge am Bahnhof Wien Meidling.

Die Erstbezieher*innen erhielten eine Jahresnetzkarte der Wiener Linien zur Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel in der gesamten Stadt im Wert von 365 € (Urban Innovation Vienna, 2021).



Abbildung 17: U-Bahn U6 auf der gegenüberliegenden Straßenseite (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Motorisierter Individualverkehr

Der Bezirk Liesing weist im Jahr 2020 mit 494 Pkw je 1.000 Einwohner*innen die zweithöchste Pkw-Besitzquote in Wien auf (Stadt Wien, MA23, 2020; Stadt Wien, MA23, 2020). Im Bezirk gibt es derzeit keine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, d.h. der Pkw kann kostenfrei auf Stellplätzen im öffentlichen Raum abgestellt werden.

In der sich unter dem Haus befindlichen eingeschößigen Tiefgarage, die über eine Ein- und Ausfahrt in der Meischlgasse erschlossen ist, befinden sich 108 Stellplätze. Mit der Festlegung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes kam ein Stellplatzregulativ gemäß §5 Abs. 4 lit. b Bauordnung für Wien zur Anwendung, das eine Reduktion der Anzahl der zu schaffenden Pflichtstellplätze um 20 % ermöglicht, ausgehend von der Festlegung, dass im Wohnbau laut Wiener Garagengesetz je 100 m² Wohnnutzfläche ein Stellplatz geschaffen werden muss (Stadt Wien, MA21 (a), 2014). Zwei Stellplätze sind mit einer Lademöglichkeit versehen.

Sharing-Angebote

Seit dem 1. September 2020 gibt es in der Wohnanlage ein Carsharing-Angebot, das einen E-Pkw umfasst, der in der Tiefgarage auf einem fixen Stellplatz mit E-Lademöglichkeit (22 kW Ladeleistung) abgestellt wird (Urban Innovation Vienna, 2021). Ergänzend stehen seit 2020 den Bewohner*innen acht E-Bikes zum Ausleihen zur Verfügung. Durch die Förderung des Ökostromfonds ist das Ausborgen der E-Bikes für die Förderdauer kostenfrei.



Abbildung 18: Carsharing in der Tiefgarage, E-Bike-Sharing im Erdgeschoß (Fotos: UMM, 2020)

Betreiberin der Angebote die UMM Urbane Mobilitäts Management GmbH, das Carsharing wird über Caruso Carsharing abgewickelt. Für den Betrieb der Fahrzeuge sowie für die Errichtung der Infrastruktur erhält das Projekt finanzielle Unterstützungsleistungen aus dem Ökostromfonds Wien.

Weitere Mobilitätsmaßnahmen

In allen Stiegenhäusern sind nicht-anbieteroffene Paketstationen der Österreichischen Post AG vorhanden.

5.2. Wohnanlage Bruno-Marek-Allee



Abbildung 19: Luftbild Wohnanlage Bruno-Marek-Allee (Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan Wien)

Die Bruno-Marek-Allee ist Teil des etwa 85 ha großen Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof im 2. Wiener Gemeindebezirk. Seit Anfang der 2000er Jahre wird das Gebiet, das zuletzt als Güterbahnhof genutzt wurde, in mehreren Phasen bebaut. 2026 sollen die Entwicklungen abgeschlossen sein. Die Wohnhausanlagen, die ostseitig der etwa 500 Meter langen Bruno-Marek-Allee liegen, wurden seit 2019 sukzessive fertiggestellt und besiedelt. Die Gebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden sich derzeit im Bau und werden bis 2022 fertiggestellt und besiedelt sein. (Urban Innovation Vienna, 2021).

Entlang des Boulevards, der einen breiten Querschnitt aufweist, sollen vor allem die „sanfte“ Mobilität, insbesondere das Zu-Fuß-Gehen im Vordergrund stehen.

Betrachtet wurden vier Wohnhausanlagen, die bereits fertiggestellt und bezogen sind und auf der östlichen Seite der Straße liegen.

- » Bruno-Marek-Allee 9 mit insgesamt 46 gefördert errichtet Mietwohnungen des Bauträgers Sozialbau AG
- » Bruno-Marek-Allee 11 mit 161 freifinanziert errichteten Wohnungen des Bauträgers EGW
- » Bruno-Marek-Allee 13-17 mit insgesamt 102 freifinanziert errichteten Mietwohnungen des Bauträgers KIBB
- » Bruno-Marek-Allee 19-23 mit 97 Mietwohnungen, errichtet durch den Bauträger ÖVW



Abbildung 20: Wohnanlage Bruno-Marek-Allee (Innenhöfe) in Wien (Fotos: Rosinak & Partner ZT GmbH, 2021)

Fußverkehr

Breite Gehsteige, abgesenkte Bordsteine sowie eine Vielzahl an Sitzmöbeln laden zum Fortbewegen zu Fuß bzw. Flanieren und Verweilen ein. Die Erdgeschoßzone vieler Gebäude in der Straße hat Ladenlokale zur Bruno-Marek-Allee hin. Die gewerblichen Nutzungen richten sich mit ihren Angeboten überwiegend an die täglichen Bedürfnisse der Bewohner*innen des Viertels (beispielsweise Bäckerei, Trafik, Fahrradgeschäft).

Die halböffentlichen autofreien Innenhöfe der Wohnhausanlagen, die über mehrere Durchgänge von der Straße aus (auch mit dem Fahrrad) erreichbar sind, wurden gärtnerisch bzw. landschaftsplanerisch so gestaltet, dass sich hier grüne, parkähnliche Erholungsflächen bilden, mit direkten oder indirekte (zum Spazieren) geführten Gehwegen. Spielplätze sowie Spiel- und Sportgeräte für Erwachsene sind hier und vor dem sich am Ende der Bruno-Marek-Allee befindlichen Schulcampus, der an die Wohngebäude anschließt, vorzufinden.



Abbildung 21: Durchwegungen für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Radverkehr

Die Radinfrastruktur in der Bruno-Marek-Allee aber auch im gesamten Nordbahnviertel kann als sehr gut bezeichnet werden. Radfahrende auf der Bruno-Marek-Allee können einen breiten Radfahrstreifen nutzen. Durch das derzeit geringe Kfz-Aufkommen ist das Radfahren attraktiv, es gibt keine Konfliktpunkte. Eine Absenkung aller Kanten im Straßenraum ermöglicht das "Abfahren" der Radfahrenden, um beispielsweise das Fahrrad an einer der mehreren öffentlichen Fahrradständer abzustellen.

Die Wohnhausanlagen bieten eine Vielzahl an unterschiedlichen Radabstellmöglichkeiten. Es gibt sowohl Fahrradräume in den Erdgeschoßen als auch Fahrradbügel unter den sich auf den "Rückseiten" der Gebäude befindlichen Arkaden. Die Qualität und Praktikabilität der unterschiedlichen Systeme sind gut anhand der sichtbaren zum Teil sehr hohen Auslastung zu bewerten. So sind beispielsweise die überdachten hofseitigen Radbügel gut genutzt – im Gegensatz zu einem Hängesystem (das Rad muss über Kopfhöhe angehoben werden, um es mit dem Vorderrad in eine "Metallschleufe" an der Wand zu hängen), das sich in einem Durchgang zum Hof befindet.

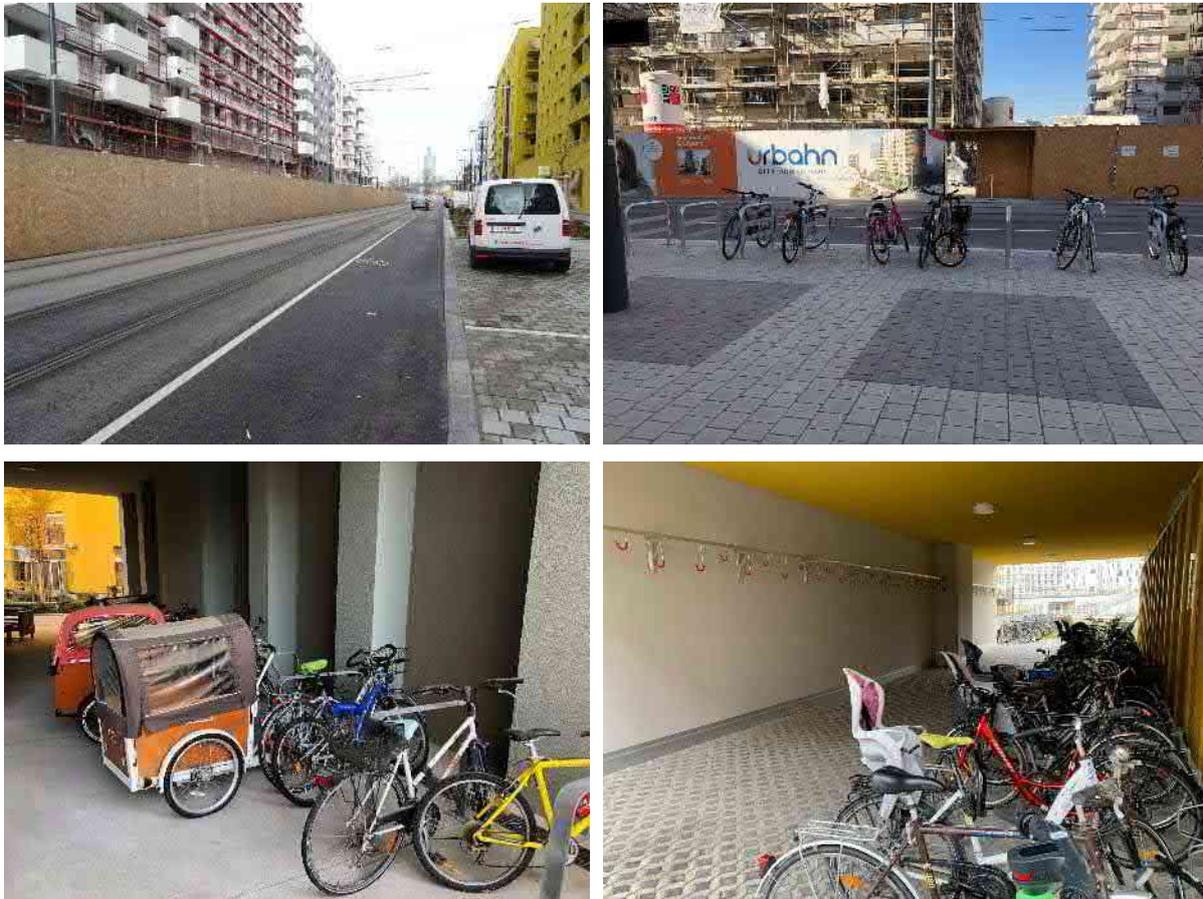


Abbildung 22: Radfahranlagen im öffentlichen und halböffentlichen Raum (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Öffentlicher Verkehr

Im Oktober 2020 wurde die Verlängerung der Straßenbahnlinie O mit zwei Haltepunkten an der Bruno-Marek-Allee in Betrieb genommen (Stationen Krakauer Straße und Bruno-Marek-Allee).

Innerhalb einer Fahrzeit von etwa 4–5 Minuten kann so der Bahnhof Praterstern erreicht werden, von dem aus mehrere U-Bahn-Verbindungen (U1, U2), S-Bahn- und Regionalzüge zu erreichen sind. Fußläufig ist der Bahnhof Praterstern, d.h. auch die nächstgelegenen U-Bahnstationen etwa 10 Minuten entfernt. Die Anbindung an den hochrangigen Öffentlichen Verkehr ist somit als gut zu bewerten.

Motorisierter Individualverkehr

Der planerische Ansatz, den (schnellen) Durchzugs-Kfz-Verkehr vom Nordbahnviertel fernzuhalten oder allgemein den motorisierten Individualverkehr im Viertel zu reduzieren, wird auch in der Bruno-Marek-Allee verfolgt. Direkt an der Straße liegende Pkw-Stellplätze sind rar und sind im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung kostenpflichtig. Eine E-Ladesäule der Wien Energie befindet sich ebenfalls an der Straße. Einer von zwei Ladepunkten ist für ein E-Sharing-Fahrzeug reserviert, das dort einen fixen Stellplatz hat (siehe unten Sharing-Angebote).

Die Zufahrten zu den unter den Gebäuden liegenden Tiefgaragen sind über Parallel- bzw. Seitenstraßen erreichbar. Etwa 200 Tiefgaragenstellplätze stehen zur Verfügung (Urban Innovation Vienna, 2021). Für die Grundstücke entlang der Bruno-Marek-Allee wurde im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ein Stellplatzregulativ nach §5 Abs. 4 lit. b Bauordnung für Wien festgelegt (Stadt Wien, MA21(b), 2015). Mindestens 50 % müssen und maximal 60 % der Pflichtstellplätze dürfen errichtet werden (ausgehend von der Verpflichtung zur Schaffung eines Stellplatzes je 100 m² Wohnnutzfläche).



Abbildung 23: Tiefgarageneinfahrt, Radweg zum Quartier (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Sharing-Angebote

Sharing-Angebote an der Bruno-Marek-Allee werden als Angebot einer WienMobil-Station, dem Mobilitätsstationen-Netzwerk der Wiener Linien beworben und einheitlich gebrandet. Betreiberin der Fahrzeuge ist die MO.Point – Mobilitätsservices GmbH in Kooperation mit den Wiener Linien. Die Fahrzeuge – ein E-Pkw, ein Kombi sowie ein Kleintransporter mit konventionellem Antrieb, E-Bikes, E-Lastenräder und Fahrrad-Multifunktionsanhänger – sind nah beieinander, jedoch an verschiedenen Standorten abgestellt. Die Pkw stehen im öffentlichen Raum direkt in der Bruno-Marek-Allee auf drei hintereinander liegenden Längsstellplätzen. Der Stellplatz für den E-Pkw verfügt über eine Ladesäule der Wien Energie. Eine etwa drei Meter hohe Stele im (vorwiegend roten) WienMobil-Stationen-Branding weist auf den Standort hin. Auch die Stellplätze selbst sind mit dem Logo der Wien Mobil-Station markiert und grün-weiß umrandet.

An der Stele erhält man eine Information über das Sharing-Angebot und den Verweis auf den Registrier- und Ausleihprozess. Ebenfalls wird dort, an diesem auch für Nicht-Anrainer*innen gut als Mobilitätsstationen erkennbaren Ort mittels einer Übersichtskarte auf die weiteren Fahrzeuge hingewiesen. Die Fahrräder sowie die Multifunktionsanhänger, die an jedes Rad angehängt werden können, befinden sich im Innenhof hinter den Gebäuden. Erreichbar sind die Fahrzeuge über den Durchgang zwischen den Gebäuden mit den Hausnummern 17 und 19 (KIBB und ÖVW) und dort neben den regulären Fahrradabstellanlagen an besonders markierten Stellplätzen – im gleichen Design – unter den Arkaden aufzufinden.

Weitere Mobilitätsmaßnahmen

In den Stiegenhäusern aller hier betrachteten Wohnhausanlagen befinden sich Paketboxen der Österreichischen Post AG. In der Anlage der ÖVW steht den Bewohner*innen eine anbieteroffene Paketstation zur Verfügung.

5.3. Wohnanlage Biotope City



Abbildung 24: Luftbild Wohnanlage Biotope City (Eigene Darstellung. Kartengrundlage: Stadtplan Wien)

Die Biotope City liegt im 10. Wiener Gemeindebezirk und grenzt an das 123 ha große Naherholungsgebiet Wienerberg. Seit 2010 befindet sich das ehemalige Werksgelände der sogenannten Coca-Cola-Gründe in der Transformation hin zu einem neuen Stadtteil. Auf etwa 5,4 ha Fläche sind seitdem mehrere Wohngebäude verschiedener Bauträger mit insgesamt 1.041 Wohneinheiten entstanden. Mit etwa 600 Einheiten stellen geförderte Mietwohnungen den Großteil des Wohnungsangebots dar. Im Herbst 2019 wurden die ersten Wohnungen fertiggestellt und bezogen.

Das Konzept des Stadtteils zielt auf die „Renaturierung der Stadt“ ab – mit dem dicht bebauten Stadtteil und einem gleichzeitig hohen Anteil an grüner Infrastruktur soll die Klimawandelanpassung gelingen. Teil des Konzepts, das sich in Maßnahmen und Kriterien in einem ausführlichen Qualitätskatalog wiederfinden lässt, ist ebenfalls die Förderung eines ökologisch nachhaltigen, umwelt- und stadtverträglichen Mobilitätsverhaltens.

In der sogenannte Mikrozone, die sich entlang der Gödelgasse erstreckt, stehen den Bewohner*innen bauplatzübergreifende Angebote wie etwa Gemeinschaftsräume, der Mobility Point (siehe Sharing-Angebote) sowie Geschäfte zur Verfügung.

Die Schnittstelle, die das Zusammenleben in der Biotope City fördern sowie über die Angebote informieren soll, ist das Quartiersmanagement der Caritas Stadtteilarbeit.



Abbildung 25: Innenhöfe Biotope City (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Fußverkehr

Das gesamte Quartier ist autofrei und auf den Fuß- und Radverkehr ausgelegt, die Erschließung innerhalb des Quartiers ist barrierefrei. Orientierung wird durch an mehreren Stellen angebrachte Übersichtspläne gegeben, auf welchen ebenfalls für die Bewohner*innen interessante Punkte (Spielplätze, Mobility Point etc.) verortet sind. Zudem existieren Wegweiser zu bestimmten Orten. Eine Vielzahl an Sitzmöglichkeiten bieten sich zum Verweilen an.



Abbildung 26: Autofreie Erschließung, Übersichtsplan beim Zugang im Norden (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Radverkehr

Direkte durchgehende Radwegverbindungen in die Innenbezirke Wiens existieren nicht. Die stark befahrene Triester Straße bietet sich als direkte Verbindung an, weist jedoch eine Lücke von etwa einem halben Kilometer auf, auf denen keinerlei Radweginfrastruktur existiert.

In der Biotope City ist selbst das Radfahren möglich. Im Außenraum befinden an mehreren Stellen nicht überdachte Anlehnbügel. Fahrradräume mit unterschiedlichen Abstellsystemen befinden sich in

den Erd- oder Untergeschoßen aller Wohnhausanlagen (wenn in Untergeschoßen über Rampen fahrend erreichbar).



Abbildung 27: Radabstellanlagen im halböffentlichen Raum, unbeliebte Hängesysteme in privaten Raum (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Öffentlicher Verkehr

Die Straßenbahnlinie 1 (Station Stefan-Fadinger-Platz) ist in 5–10 Gehminuten erreichbar; dabei ist die Raxstraße an einer lichtsignalgeregelten Ampel zu überqueren (Druckknopfampel („Bettelampel“), Wartezeit in der Morgenspitze: 1 Minute). In einer Fahrzeit von 20 Minuten kann die Wiener Innenstadt erreicht werden (Oper, Karlsplatz). Buslinien (15A, 65A) sind in ähnlicher Gehdistanz zu erreichen und ermöglichen beispielsweise den Anschluss an den Bahnhof Meidling. Die Anbindung durch den öffentlichen Verkehr kann als gut bezeichnet werden, U- oder S-Bahn-Verbindungen derzeit nur nach Umstieg genutzt werden können.



Abbildung 28: Querung zur Straßenbahnhaltestelle 1 mit Druckknopfampel, Zugang Fußweg zur Wohnanlage im Norden (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Motorisierter Individualverkehr

Das gesamte Quartier ist autofrei. Die Tiefgaragen sind teilweise bauplatzübergreifend errichtet und können nur von den Quartiersrändern befahren werden. An diesen Rändern ist die Ausstattung mit Gehsteigen und Radwegen mangelhaft. Die Anzahl der Pflichtstellplätze wurde nicht reduziert und somit sind in den Tiefgaragen mehr als 1.000 Stellplätze vorzufinden (Urban Innovation Vienna, 2021).

E-Ladestationen (Wien Energie) sind im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Die Biotope City befindet sich an einer der großen Zufahrten nach Wien. Die Autobahn A2 (und A21) sowie letztlich auch die A23 liegen nahe dem Quartier.



Abbildung 29: Tiefgarageneinfahrten im Süden der Wohnanlagen / E-Tankstelle (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Sharing-Angebote

Im Oktober 2020 wurde ein Mobility Point in der Biotope City eröffnet. Im Zentrum des Quartiers (Gödelgasse 9) stehen in einem Ladenlokal den Bewohner*innen der Biotope City mehrere Sharing-Fahrzeuge zum Ausleihen zur Verfügung: zwei E-Lastenräder, vier E-Mountainbikes sowie drei Fahrrad-Multifunktionsanhänger. Die Räder (und Radanhänger) können für 2 Euro je Stunde (Stand 12/2021) über die App der Betreiberin MO.Point Mobilitätsservices GmbH entliehen werden. In der Kategorie „Urban Sharing Items“ werden weitere Gegenstände zum kostenlosen Ausleihen angeboten und sind ebenfalls im Erdgeschoßlokal auffindbar. Darunter etwa Leitern, Handwagen oder Transportboxen, die auf dem Autodach angebracht werden können.

Ein E-Pkw befindet sich in der unter den Wohnhäusern liegenden Tiefgarage und kann ebenfalls über die App gebucht und geöffnet werden. Der Zugang zur Garage befindet sich in der Gödelgasse 4, schräg gegenüber des Mobility Point.



Abbildung 30: Mobility Point / Zugang zum Carsharing (Fotos: Rosinak & Partner, 2021)

Weitere Angebote

In den Stiegenhäusern der Wohnhausanlagen befinden sich Paketboxen. Eine anbieteroffene Paketstation befindet sich im zentral gelegenen Mobility Point.

5.4. Beurteilung der vorhandenen Angebote der Fallstudien

Die drei ausgewählten Fallbeispiele zeigen die aktuellen Standards und auch die Bandbreite von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau auf. Auch hinsichtlich der Qualität der Mobilitätsmaßnahmen scheint die These von Krombach (Krombach, 2020) zuzutreffen, dass die Stadt oder die Kommune die zentrale Akteurin ist. Der Qualität von Mobilitätsmaßnahmen hängt einerseits davon ab, welche verkehrlichen Rahmenbedingungen im Umfeld einer Wohnanlage vorhanden sind, in welchem Maße die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung und die gesetzlichen Vorgaben durch Bauordnungen udgl. „eingreifen“ (Stellplatzregulative, Durchwegungen mit Fuß- und Radwegen, Qualität der Radabstellanlagen,...) und andererseits, zu welchem Zeitpunkt Mobilitätsdienstleister in die Planung von Mobilitätsmaßnahmen eingebunden werden.

| Verkehrsmittel | Mobilitätsmaßnahme | Wohnanlage | | |
|---------------------------------|--|------------|-------------------|--------------|
| | | ERnte-LAA | Bruno-Marek-Allee | Biotope City |
| Fußverkehr | Fußläufige Erreichbarkeiten innerhalb der Wohnanlage | O | + | + |
| | Plätze für Aufenthalt und für Aktivitäten | + | + | + |
| | Fußwegequalität im näheren Umfeld der Wohnanlage | - | + | O |
| | Fußwegenetz in der Umgebung | O | + | O |
| Radverkehr | Radwege innerhalb der Wohnanlage | n.e. | + | + |
| | Fahrradabstellanlagen (privat und öffentlich) | O | + | O |
| | Bikesharing-Angebot in der Wohnanlage | O | + | + |
| | Fahrradservicestation | n.v. | n.v. | n.v. |
| | Radwege im näheren Umfeld der Wohnanlage | O | + | - |
| | Bikesharing-Angebot im näheren Umfeld der Wohnanlage | n.v. | n.v. | n.v. |
| | Radwegenetz in der Umgebung | O | + | O |
| Öffentlicher Verkehr | Neumieter*innenpakete | O | O | O |
| | Mieter*innentickets | + | n.v. | n.v. |
| | ÖV-Informationen (Monitor/Schwarzes Brett) | n.v. | n.v. | n.v. |
| | ÖV-Haltestellen im Umfeld der Wohnanlage (Ausstattung und Anbindung) | + | + | O |
| | Einbindung ins ÖV-Netz (Angebotsqualität) | ++ | + | + |
| Motorisierter Individualverkehr | Pflichtstellplatzreduktion | ja | ja | nein |
| | E-Ladestationen | + | + | + |
| | Carsharing-Angebot in der Wohnanlage | + | + | + |
| | Sammel-/Quartiersgaragen | n.e. | ja | ja |
| | Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum | nein | ja | ja |
| | Carsharing-Angebot im näheren Umfeld der Wohnanlage | n.v. | n.v. | n.v. |
| Verkehrsmittel-übergreifend | Paketboxen innerhalb der Wohnanlage | O | + | + |
| | Verleihservice von Trolleys, Schubkarren u.Ä. | n.v. | O | + |
| | Mobilitätsmarketing | O | O | O |
| | Mobilitätsstation* innerhalb der Wohnanlage | O | O | + |
| | Vergünstigungen bei lokalen Geschäftstreibenden im Quartier | n.v. | n.v. | n.v. |
| | Paketbox/Mikrodepot/Abholstationen im Umfeld der Wohnanlage | n.v. | n.v. | n.v. |
| | Mobilitätsstation* im näheren Umfeld der Wohnanlage | + | n.v. | n.v. |

- Legende**
- +** den Anforderungen entsprechende Qualität (lt. Kapitel 3)
 - O** den Anforderungen teilweise entsprechend
 - den Anforderungen nicht /unzureichend entsprechend
 - n.e.** nicht erforderlich
 - n.v.** nicht vorhanden
 - *** Eine Mobilitätsstation vereint jegliche Sharing-Angebote an einem Standort.

Abbildung 31: Mobilitätsmaßnahmen in den untersuchten Wohnanlagen und deren Beurteilung

Die Mobilitätsangebote in den Fallbeispielen unterscheiden sich vor allem durch folgende Punkte:

- » Fußwegequalität im Umfeld, Anbindung an das Radwegenetz, Qualität der ÖV-Anbindung und der
- » Qualität der Fahrradabstellanlagen in der Wohnhausanlage und in den Wohngebäuden (Hängesysteme – Bügel, ...)
- » Stellplatzregulativ verordnet – nicht verordnet und damit Anzahl der errichteten Pkw-Stellplätze
- » Carsharing an der Oberfläche / im öffentlichen Raum – in der Tiefgarage
- » Bike-Sharing leicht zugänglich und sichtbar – hinter verschlossenen Türen
- » Lage der Mobilitätsstation / des Mobility Points: im privaten Raum – im öffentlichen Raum
- » Wegweisung vorhanden – nicht vorhanden
- » Beschriftung und Erkennbarkeit vorhanden – nicht vorhanden
- » Anzahl der Sharing-Angebote je Einwohner*in (vgl. Abbildung 32)

| Wohnanlage | ERnteLAA | Bruno-Marek-Allee | Biotope City |
|---|----------|-------------------|--------------|
| Anzahl an Wohnungen | 191 | 406 | 1.041 |
| Anzahl an Einwohner*innen geschätzt ¹⁾ | 410 | 810 | 2.230 |
| Anzahl Sharing-Pkw | 1 | 3 | 1 |
| Sharing-Pkw je Einwohner*in | 0,002 | 0,004 | 0,0004 |
| Anzahl der eigenen Pkw geschätzt ²⁾ | 200 | 250 | 780 |
| Anzahl der errichteten Tiefgaragen-Stellplätze | 108 | ca. 200 | >1.000 |
| Anzahl Sharing-E-Bikes | 8 | 3 | 4 |
| Anzahl Sharing-Lastenräder | - | 2 | 2 |
| Anzahl Fahrradanhänger | - | 2 | 3 |
| Fahrrad-Sharing je Einwohner*in | 0,02 | 0,01 | 0,004 |

Legende

¹⁾ Belagszahlen: Wien-Leopoldstadt 1,99; Wien-Favoriten 2,14; Wien-Liesing 2,14 (Stadt Wien, MA23, 2020)

²⁾ Motorisierungsgrad: Wien-Leopoldstadt 31 Pkw/100 Personen, Wien-Favoriten 35 Pkw/100 Personen, Wien-Liesing 49 Pkw/100 Personen (Stadt Wien, MA23, 2020)

Abbildung 32: Anzahl der Sharing-Angebote in den Wohnhausanlagen

6. Befragung der Bewohner*innen

Die Befragung der Bewohner*innen erfolgte mittels verschiedener qualitativer und quantitativer Methoden (Triangulation): Qualitative Interviews und Fragebogen.

Der Fragebogen stützte sich vor allem auf das Verhalten der Nutzer*innen (wann war der Einzug, welches Verkehrsverhalten haben die Bewohner*innen, wie häufig ist die Nutzung der Mobilitätsangebote, welche Fahrzeuge werden besessen,...), die qualitativen Interviews gehen auf Motive des Verhaltens und auf Hintergründe ein (Motive der Wohnungswahl, Kenntnisse über Mobilitätsangebote, Wahrnehmung von Verfügbarkeit der Mobilitätsmaßnahmen, Wahrnehmungen und Einschätzungen zu den Kosten der Mobilitätsangebote, weitere Biases,...).

Ergänzend wurden die Mobilitätsbedürfnisse und etwaige Änderungswünsche untersucht und welche konkreten Maßnahmen die Änderungen unterstützen könnten. Dazu kommen Fragen zu den Treibern der Mobilität – auch im Hinblick auf kontextualisiertes Verhalten und kognitiver Verzerrungen. Das bedeutet, dass aufgrund von kognitiven Verzerrungen nicht die Nutzungszahlen für den Erfolg oder Misserfolg einer Mobilitätsmaßnahme herangezogen werden dürfen.

Die Ergebnisse aus den qualitativen Interviews flossen in die Gestaltung der quantitativen Fragebögen ein.

6.1. Qualitative Interviews

Ziel der qualitativen Interviews war es insbesondere, auf die Motive des Verhaltens und auf Hintergründe der Nutzung der Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau einzugehen, dazu gehören unter anderem Kenntnisse über Mobilitätsangebote, Wahrnehmung von Verfügbarkeit der Mobilitätsmaßnahmen, Wahrnehmungen und Einschätzungen zu den Kosten der Mobilitätsangebote, weitere Biases, ...).

Ziel dieses Arbeitsschrittes war zunächst

- Ursachen für die Nutzung bzw. Nicht-Nutzung der angebotenen Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau und
- Vor- und Nachteile bei der Nutzung von vorhandenen Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau unter Berücksichtigung einzelner Lebenswelten zu identifizieren,
- herauszufinden, für welche Wege die angebotenen Verkehrsmittel genutzt werden.,
- sowie Verstärkern und Hemmnissen bei der (potenziellen) Nutzung der Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau nachzugehen.

Die Analyse der qualitativen Daten wurde mit Fokus auf die Steigerung der Nutzungsfrequenz des Mobilitätsangebotes durchgeführt.

6.1.1. Methode

Im Rahmen dieses Arbeitsschrittes wurden 16 qualitativen Interviews durchgeführt. Jeweils vier Bewohner*innen aus vier ausgewählten Wohnbauprojekten wurden von zwei trainierten Verhaltensforscherinnen angesprochen und interviewt. Die Bewohner*innen wurden in ihrem direkten Wohnumfeld

angesprochen. Bei den ausgewählten Wiener Wohnanlagen handelte es sich um die in Kapitel 5 untersuchten Fallstudien sowie ergänzend die Wohnanlagen im Sonnwendviertel.

- » die Wohnanlage ERnteLAA, 1230 Wien
- » die Wohnanlagen in der Bruno-Marek-Allee, 1020 Wien
- » die Biotope City, 1100 Wien
- » und die Wohnanlagen im Sonnwendviertel, 1100 Wien

Die Bewohner*innen wurden zu ihren Lebensumwelten, ihrer Alltagsmobilität, sowie zur Nutzung der Mobilitätsangebote in der unmittelbaren Umgebung bzw. der Wohnhausanlage befragt. Zusätzlich sollten die Ursachen (Verstärker und Hemmnisse) für die Nutzung bzw. die Nicht-Nutzung der Mobilitätsangebote erhoben werden. Ein Interview dauerte etwa 15 bis 20 Minuten. Die Interviews fanden im September 2021 statt. Als Dank für die Teilnahme erhielten die Bewohner*innen nach den Interviews einen Gutschein von der nächstgelegenen Bäckerei.

Der Leitfaden zu den qualitativen Interviews findet sich im Anhang B – Leitfaden für qualitative Interviews mit Bewohner*innen.

6.1.2. Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der qualitativen Befragung stichpunktartig aufgeführt.

ERnteLAA

- » Interviewt wurden zwei Frauen und zwei Männer
- » Alter: 28 bis 36 Jahre
- » Haushaltsgrößen: 1–2 Erwachsene, 2 Haushalte mit Kindern
- » 50 % der Befragten wussten nichts von der Carsharing-Möglichkeit in der Wohnhauslage ERnteLAA
- » 50 % gaben an, von E-Bike-Sharing-Optionen in der Anlage zu wissen
- » Keiner der Befragten nutzt das vorhandene Sharing-Angebot – es besteht kein Bedarf. Begründet wird dies mit der guten Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel und der fußläufigen Erreichbarkeit der meisten Einkaufsmöglichkeiten. Dazu kommt, dass die Bedienung der Sharing-Angebote nicht richtig klar ist.

Als Kritikpunkte werden genannt:

- » Es fehlt ein Lastenrad-Sharing.
- » Der Zugang zu den Verleih-Räumlichkeiten ist nicht möglich oder nicht bekannt.
- » Es fehlen Informationen zum Prozedere.

Bruno-Marek-Allee

- » Interviewt wurden zwei Frauen und zwei Männer
- » Alter: 20 bis 79 Jahre
- » Haushaltsgrößen: 2–9 Erwachsene, 2 Haushalte mit Kindern
- » 75 % der Befragten wussten von der Carsharing-Möglichkeit in den Wohnanlagen der Bruno-Marek-Allee, 25 % wussten nichts davon
- » 50 % gaben an, von Bike-/E-Bike-/Lastenrad-Sharing Optionen in der Anlage zu wissen
- » Keiner der Befragten nutzt das vorhandene Sharing-Angebot – es besteht kein Bedarf. Begründet wird dies mit der guten Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, die meisten Einkaufsmöglichkeiten sind fußläufig erreichbar und die befragten Personen besitzen ein eigenes Fahrrad und/oder Auto.

Als Kritikpunkte werden von den Befragten genannt:

- » Bike Sharing ist – sobald man ein eigenes Fahrrad hat – nicht notwendig
- » Für die Anmeldung ist eine Kreditkarte notwendig

Biotop City

- » Interviewt wurden zwei Frauen und zwei Männer
- » Alter: 27 bis 58 Jahre
- » Haushaltsgrößen: 1–2 Erwachsene, 1 Haushalt mit Kind
- » 25 % der Befragten wussten von der Carsharing-Möglichkeit in der Biotop City
- » 75 % gaben an, von E-Bike-Sharing Optionen in der Anlage zu wissen
- » Keiner der Befragten nutzt die vorhandenen Sharing-Angebote – es besteht kein Bedarf. Begründet wird dies mit der guten Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel, die fußläufig erreichbaren Einkaufsmöglichkeiten und damit, dass die Bedienung der Sharing-Angebote nicht klar ist.

Als Kritikpunkte werden von den Befragten genannt:

- » Bedienung der Sharing-Angebote ist nicht klar,
- » auch beim Einzug gab es keine Informationen dazu,
- » es besteht eine Sprachbarriere, es sollten mehr Sprachen angeboten werden,
- » die Angebote sind zu teuer für weitere Strecken (Carsharing),
- » es fehlt ein E-Scooter-Verleih.

Sonnwendviertel

- » Interviewt wurden zwei Frauen und zwei Männer
- » Alter: 27 bis 38 Jahre alt
- » Haushaltsgrößen: 1–3 Erwachsene, 2 Haushalte mit Kindern
- » 50 % wussten nichts von der Carsharing-Möglichkeit
- » 75 % gaben an von Bike/E-Bike/Lastenrad-Sharing-Optionen in der Anlage zu wissen
- » Keiner der Befragten nutzt das vorhandene Sharing-Angebot, da kein Bedarf besteht. Die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel ist gut, die meisten Einkaufsmöglichkeiten sind fußläufig erreichbar und ein eigenes Fahrrad ist meist vorhanden.

Als Kritikpunkte werden genannt:

- » Carsharing ist zu teuer
- » Sharing-Angebote sind zu wenig bekannt

6.2. Quantitative Befragung

Im Oktober 2021 fand die quantitative Befragung in Form einer Online-Bewohner*innenbefragung in den drei ausgewählten Wohnquartieren (ERnteLAA, Bruno-Marek-Allee und Biotope City) statt. Bei der Befragung handelte es sich um eine versuchte Vollerhebung aller volljährigen Bewohner*innen der Wohnanlagen. Mit dem verwendeten Online-Fragebogen (vgl. Anhang D – Fragebogen Bewohner*innenbefragung) wurden folgende Merkmale erhoben:

- » **Personenmerkmale:** Alter, Geschlecht, Bildungsabschluss, Beschäftigung, Arbeitsort, Staatsangehörigkeit
- » **Haushaltsmerkmale:** Wohnanlage, Wohnbauunternehmen, Wohndauer in der Wohnanlage, Haushaltsgröße und Anzahl an Kindern unter 10 Jahren
- » **Mobilitätsmerkmale:** Fahrzeugverfügbarkeit (Pkw, Fahrrad, ...), Führerscheinbesitz, ÖV-Zeitkartenbesitz, Kenntnis von Klimaticket, Nutzung von einzelnen Verkehrsmitteln (werktags und am Wochenende)
- » **Mobilitätsmaßnahmen:** Wissen über Mobilitätsangebote (inkl. Zeitpunkt der vor und nach Einzug), Informationskanal, Wahrnehmung des Mobilitätsangebotes in der Wohnanlage, Nutzung von der Mobilitätsangebote in der Wohnanlage, Persönliche Meinung zu Mobilitätsangebot, Motive der individuellen Nutzung von Mobilitätsangeboten

Zur Methodenkritik und den unterschiedlichen Ergebnissen der qualitativen Interviews und des Fragebogens vgl. auch Kapitel 6.4.

6.2.1. Organisation der Befragung

Im Vorfeld der Befragung wurden alle Wohnbauunternehmen der drei Wohnanlagen kontaktiert und um Erlaubnis zur Durchführung der Befragung gebeten. In Absprache mit den Wohnbauunternehmen bzw. Verwaltern wurden Einladungsschreiben (vgl. Anhang C – Einladungsschreiben zur Teilnahme an der Befragung / Bewohner*innen) entwickelt. Dieses Schreiben sollte die Bewohner*innen auf die Online-Befragung hinweisen und wurde per Postwurf an alle Haushalte persönlich zugestellt. Über einen QR-Code auf dem Schreiben gelangten die Befragten direkt zum Fragebogen. Zur Erhöhung der Teilnahme wurden Incentives (in Form von Gratis-Fahrtguthaben bzw. Vergünstigungen bei der Anmeldung beim Sharing-Anbieter der Wohnhausanlage) eingesetzt.

Die Online-Befragung⁴ startete am 1. Oktober 2021 und stand 22 Tage für die Bewohner*innen offen. In regelmäßigen Abständen wurde über unterschiedliche Medien (Rundmails und Website der Wohnanlagen) an die Befragung erinnert. Während der Befragungsdauer stand eine Support-Hotline sowie eine Support-E-Mail-Adresse zur Verfügung.

6.2.2. Datenaufbereitung

Im Zuge der Online-Befragung haben 257 Personen den Fragebogen ausgefüllt. Nach dem Ende der Erhebungszeit wurden alle ausgefüllten Fragebögen einer Plausibilisierungsprüfung unterzogen. Vier Fragebögen haben diese Prüfung nicht bestanden, sodass der finale Datensatz aus 253 Fragebögen besteht. In Bezug auf alle adressierten Haushalte (ca. 1.600 Haushalte) wurde mit der Befragung eine Rücklaufquote von etwa 16 % erreicht.

⁴ Die Online-Befragung war freiwillig und anonym. Bei den erhobenen Daten wurden jene Angaben unwiderruflich gelöscht, die Befragte identifizieren könnten (Anonymisierung). Alle Teilnehmenden wurden vor Beginn der Befragung auf die Datenschutzerklärung hingewiesen.

6.2.3. Ergebnisse

6.2.3.1. Merkmale der Stichprobe

Die Abbildung 33 zeigt den Rücklauf der Fragebögen über die Zeit – aufgeteilt nach den drei ausgewählten Wohnsiedlungen. Ein Einfluss in Form einer Steigerung des Rücklaufes durch die bereits erwähnten Maßnahmen (Einladungsschreiben, Rundmails und Website der Wohnanlagen) ist deutlich sichtbar.

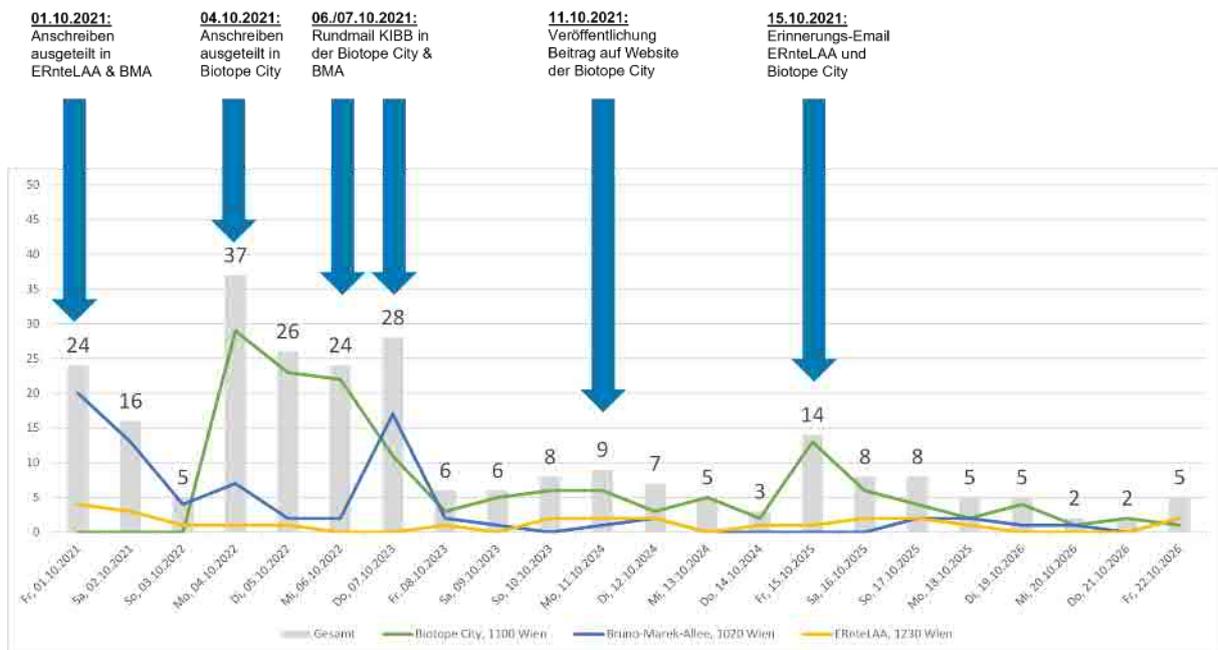
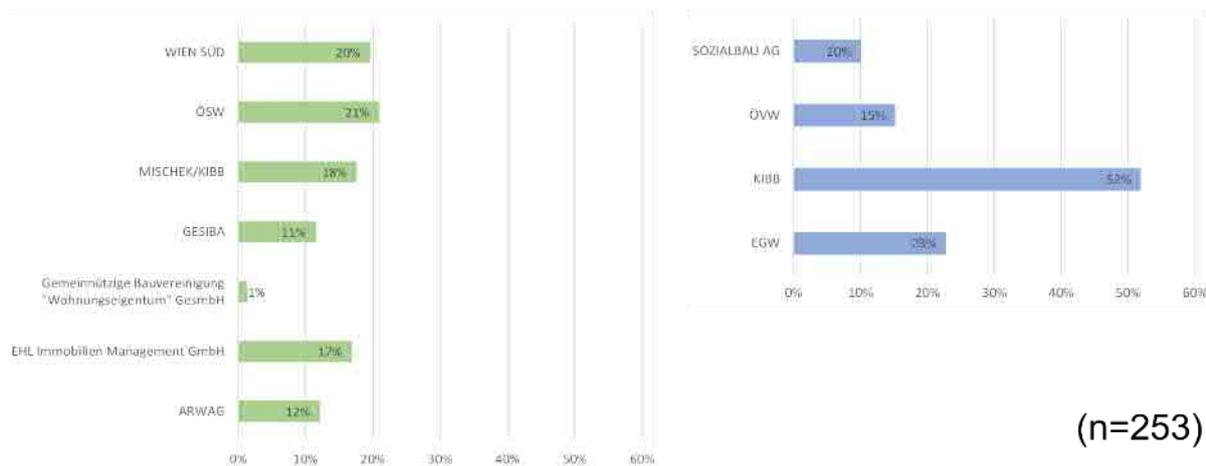
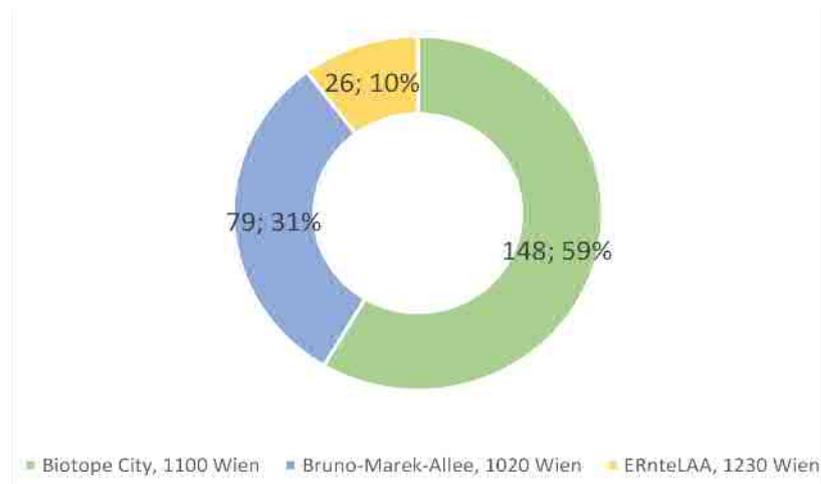


Abbildung 33: Rücklauf der Fragebögen

Die 253 Teilnehmer*innen der Befragung kommen zu rund 60 % aus der Wohnanlage Biotope City, zu ca. 30 % aus der Bruno-Marek-Allee und zu 10 % aus der Wohnanlage ERnteLAA (vgl. Abbildung 34).



(n=253)

Abbildung 34: Rücklauf der Fragebögen nach Wohnanlage

Das Durchschnittsalter der Befragten liegt im Bereich zwischen 35-38 Jahre. Das Verhältnis zwischen Männern und Frauen ist allen Wohnanlagen in etwa ausgeglichen.

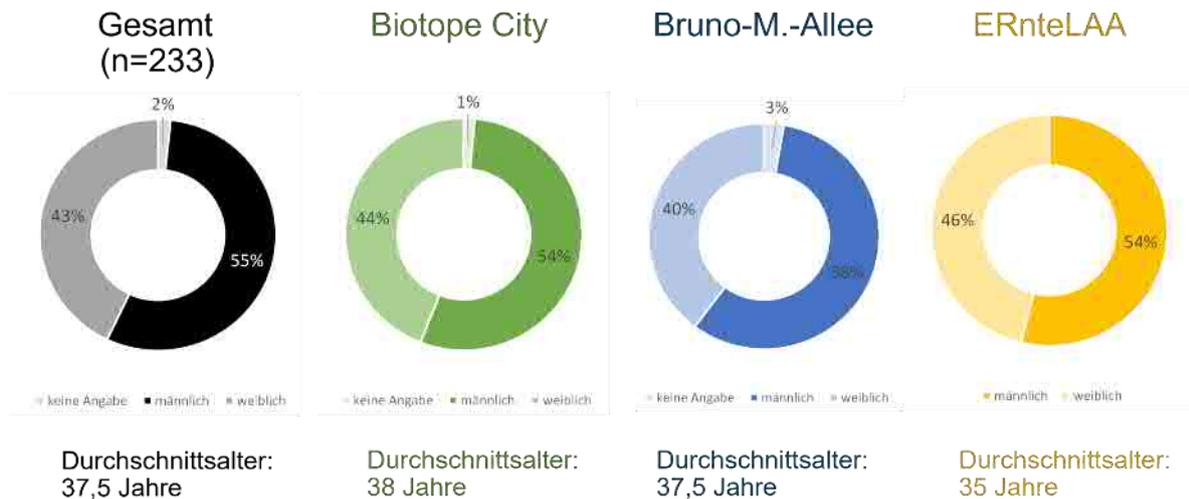


Abbildung 35: Teilnehmende nach Geschlecht und Alter

In Bezug auf den Bildungsabschluss zeigt sich ein sogenannter "Bildungsbias": die Stichprobe weist einen zu hohen Anteil an Akademiker*innen auf (vgl. Kapitel 6.4). Zum Vergleich lag in Wien im Jahr 2019 der Anteil an Personen mit Hochschulabschluss bei rund 27 %. (Statistik Austria, 2019)

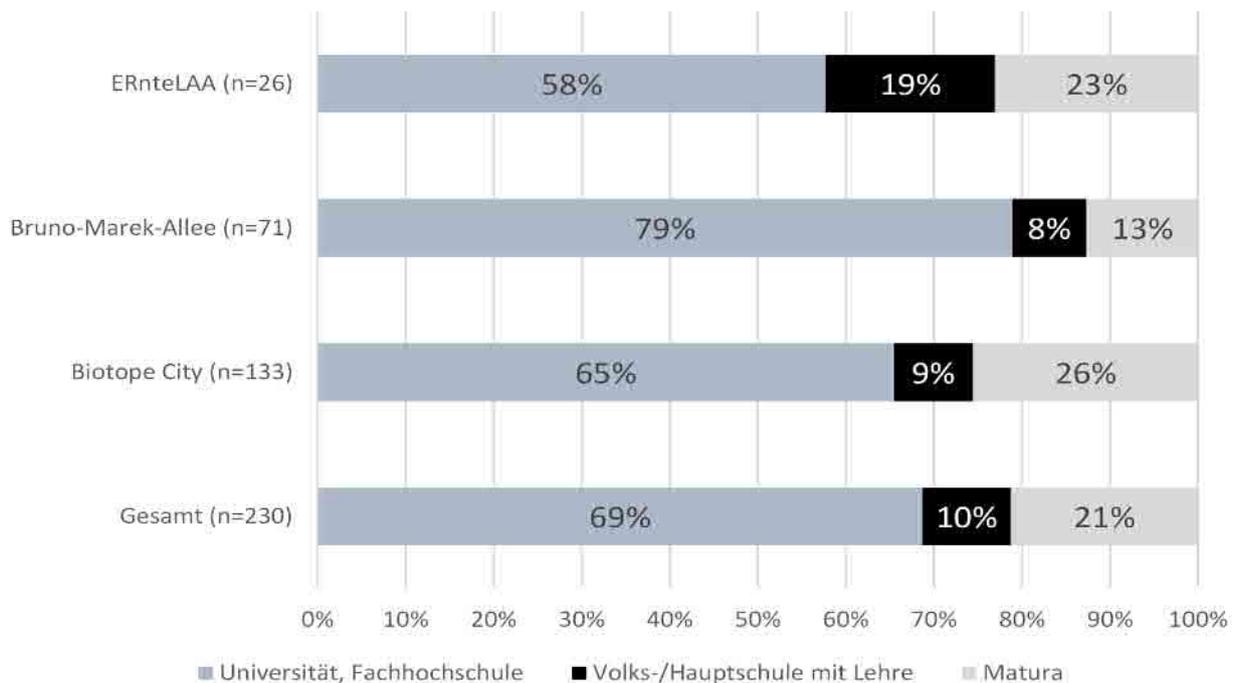


Abbildung 36: Teilnehmende nach höchstem Bildungsabschluss

Rund zwei Drittel aller Teilnehmenden sind Vollzeit beschäftigt. Etwa 20 % gehen einer Teilzeitbeschäftigung nach und rund 3 % sind Studierende. In der Wohnanlage Biotop City sticht ein höherer Anteil an Pensionist*innen (7 %) heraus.

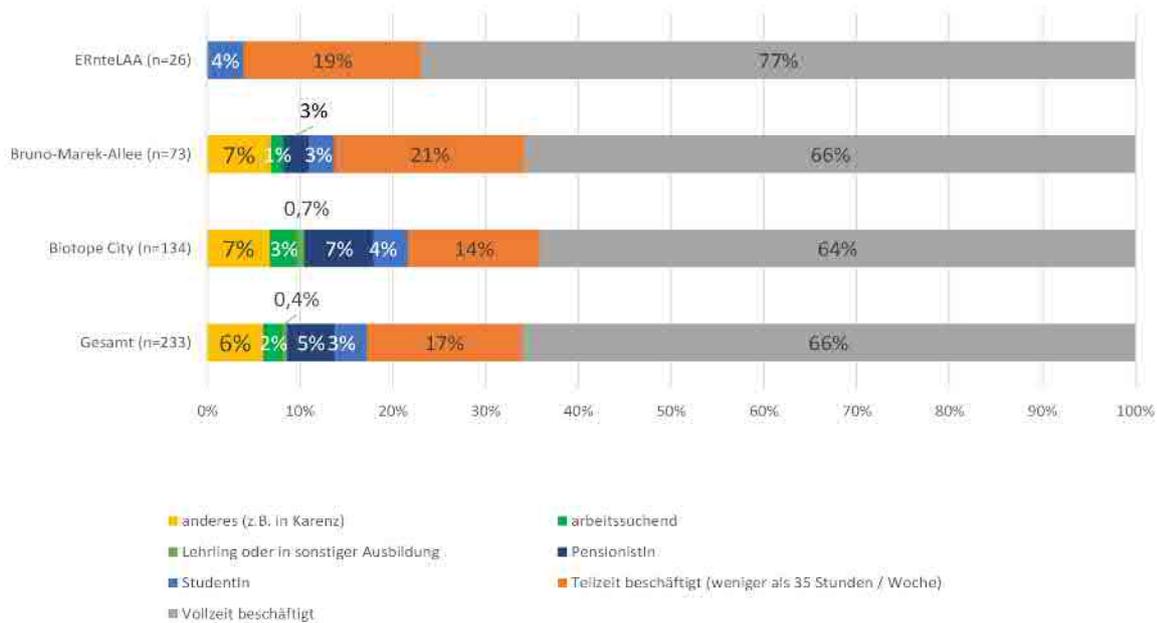


Abbildung 37: Beschäftigungsstand der Teilnehmenden

Der Großteil der Befragten hat ihren Arbeitsort in Wien. 12 % der Teilnehmenden aus der Wohnanlage ERnteLAA arbeiten in Niederösterreich – dies kann durch die räumliche Nähe zu Niederösterreich begründet werden (allerding mit Hinweis auf die kleine Stichprobe).

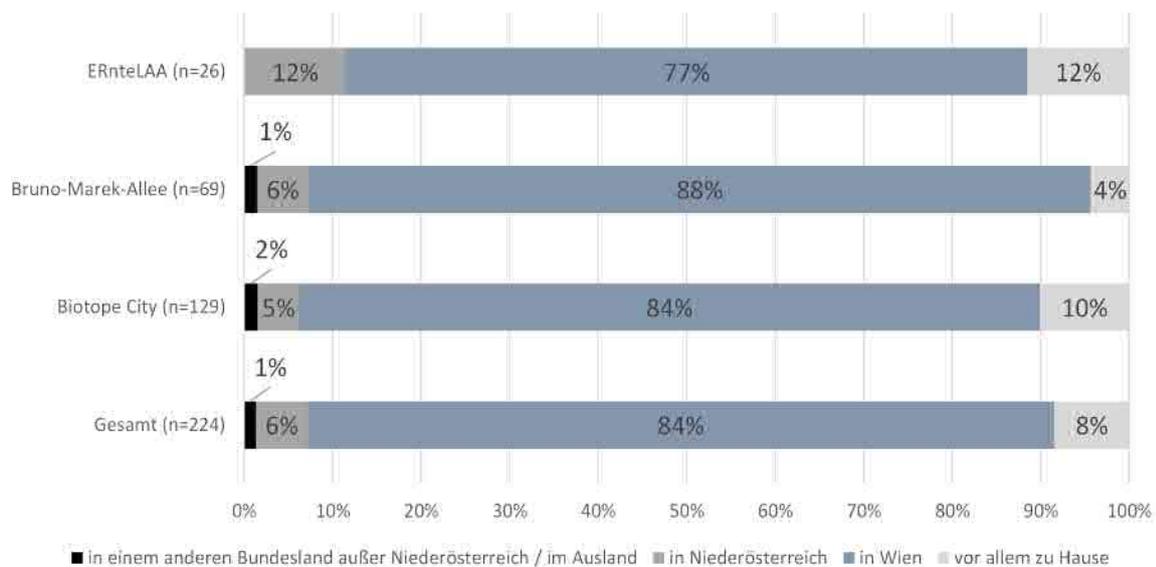


Abbildung 38: Arbeitsort der Teilnehmenden

Zwei Drittel der Befragten leben in einem 1- oder 2-Personen-Haushalt. In der Stichprobe der Bruno-Marek-Allee zeigt sich ein größerer Anteil an 4-Personen-Haushalten (18 %).

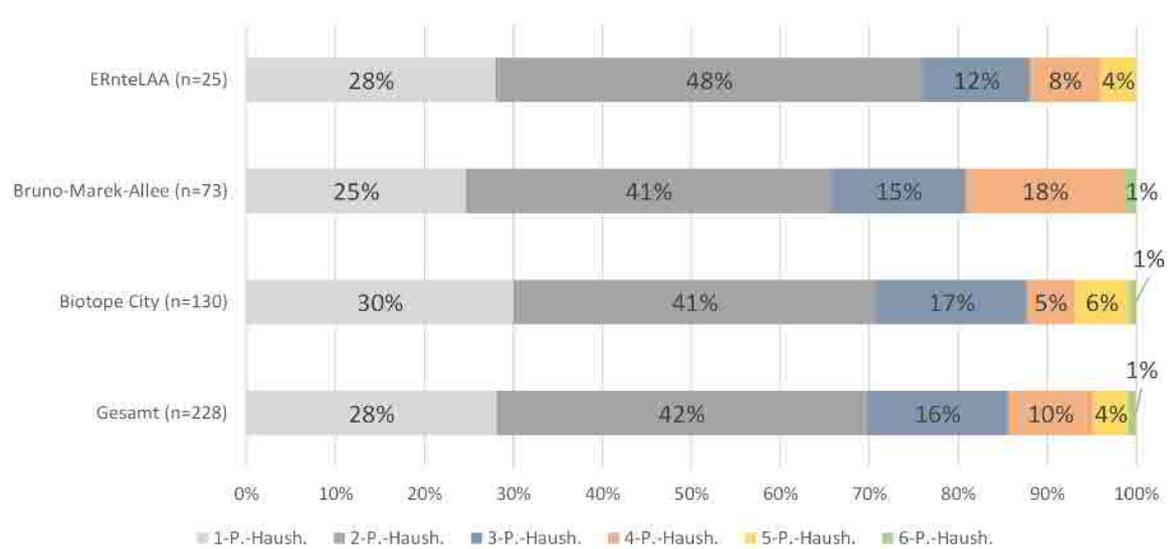


Abbildung 39: Anzahl der Personen im Haushalt der Teilnehmenden

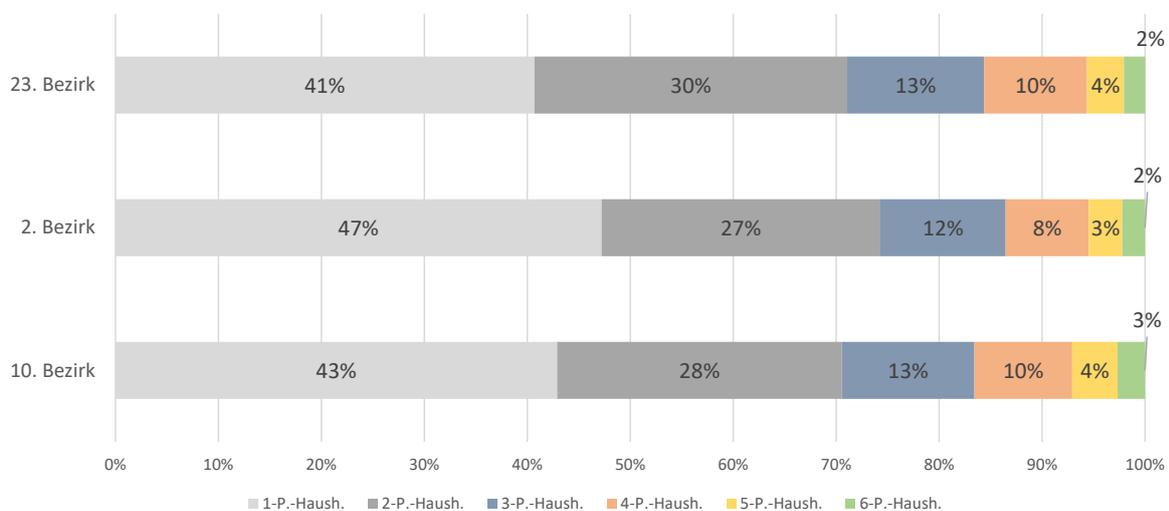


Abbildung 40: Anzahl der Personen in einem Haushalt in Wien-Liesing, Wien-Leopoldstadt, Wien-Favoriten (Stadt Wien, MA23, 2020)

Vergleicht man die Stichproben mit der Haushaltsgößen-Aufteilung der Bezirke (Stadt Wien, MA23, 2020) so fällt auf, dass vor allem in den Stichproben der 1-Personen-Haushalte leicht unterrepräsentiert und die 2-Personen-Haushalte leicht überrepräsentiert sind. Auch hier kann es sich allerdings um ein Ergebnis der Erhebungsmethode handeln – so könnten mehr Personen aus 2-Personen-Haushalten teilnehmen, da diese einander motivieren, den Fragebogen auszufüllen.

Im Schnitt besitzen rund die Hälfte aller Befragten einen Pkw im Haushalt, etwa 40 % besitzen keinen Pkw. Betrachtet man die Stichproben aufgeteilt nach Wohnanlagen, so fällt auf, dass in der Bruno-Marek-Allee der Anteil derer, die keinen Pkw im Haushalt haben, am höchsten ist (56 %). In der Wohnanlage ERnteLAA gibt es die meisten Pkw pro Haushalt. Der Anteil an Haushalten mit Zweitwagen beträgt 19 %.

Zum Vergleich: Der Anteil an Personen ohne Pkw liegt im 10. Bezirk bei 65 %, im 2. Bezirk bei 69 % und im 23. Bezirk bei 51 %. (Stadt Wien, MA23, 2020)

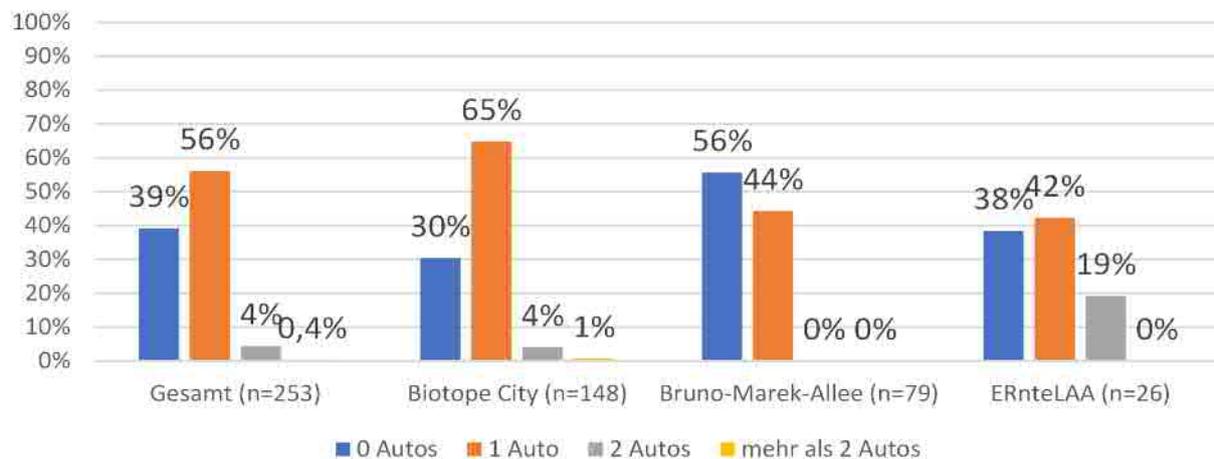


Abbildung 41: Pkw-Besitz der Befragten

In Wien sind rund 3,7 % aller Pkw elektrisch oder hybrid betreiben (Statistik Austria, 2020). Diese Zahlen spiegeln sich auch in der Stichprobe der quantitativen Befragung wider (vgl. Abbildung 41).

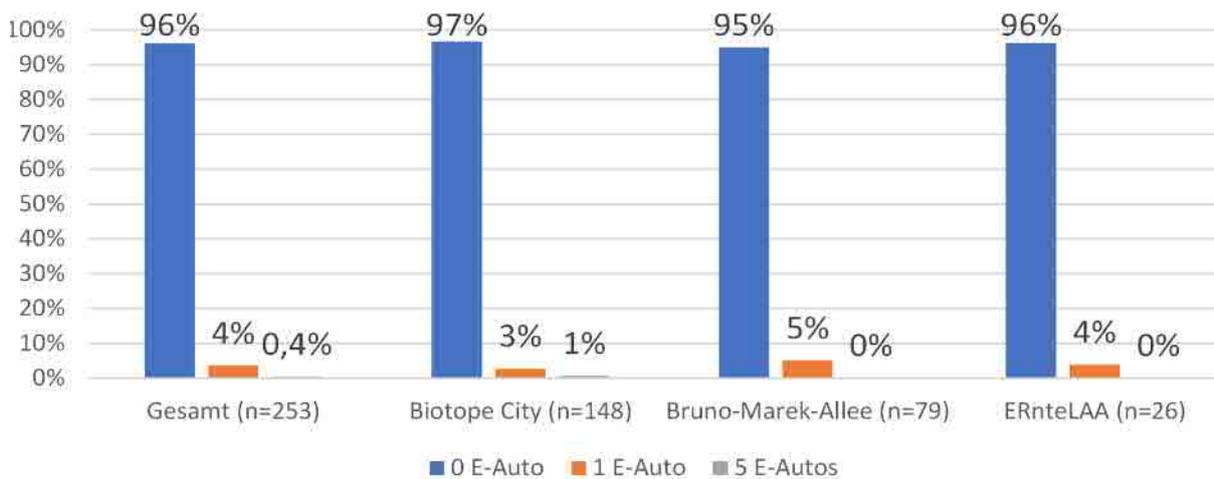


Abbildung 42: Elektro- bzw. Hybrid-Pkw-Besitz der Befragten

In Bezug auf den Fahrradbesitz fällt auf, dass in der Wohnanlage ERnteLAA rund ein Drittel aller Befragten kein Fahrrad im Haushalt besitzen. Dies steht im Kontrast zur Bruno-Marek-Allee, wo nur rund 11 % aller Befragten kein Fahrrad im Haushalt haben. Der Anteil an Elektrofahrrädern liegt bei allen drei Wohnsiedlungen im Bereich von 4 bis 5 %. Lastenräder stellen über die gesamte Stichprobe eine Seltenheit dar.

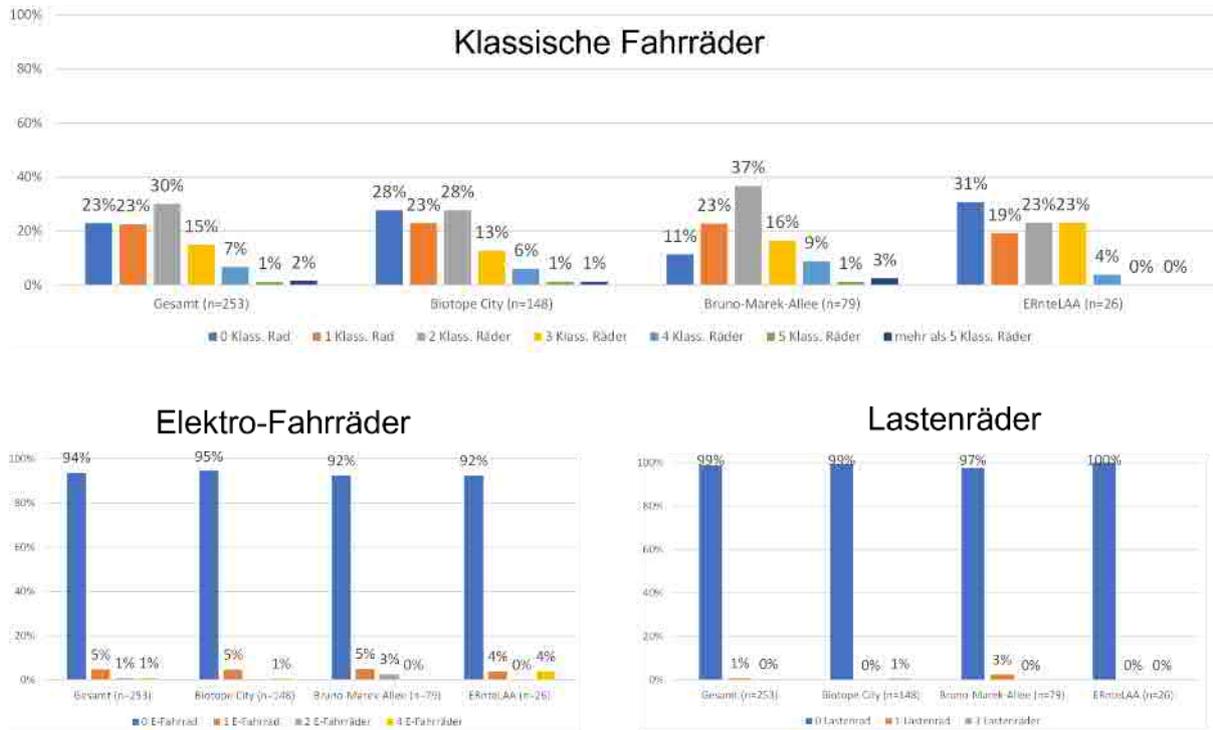


Abbildung 43: Fahrrad-Besitz der Befragten

Der Führerscheinbesitz unter den Befragten ist sehr hoch und liegt im Bereich von 88 bis 97 %. Darüber hinaus zeigt sich in Bezug auf den ÖV-Zeitkartenbesitz ein für Wien typisches Bild, welches sich in einer hohen Anzahl an Jahreskartenbesitzer*innen äußert. Den höchsten Jahreskartenbesitz haben die Befragten aus der Bruno-Marek-Allee (80 %).

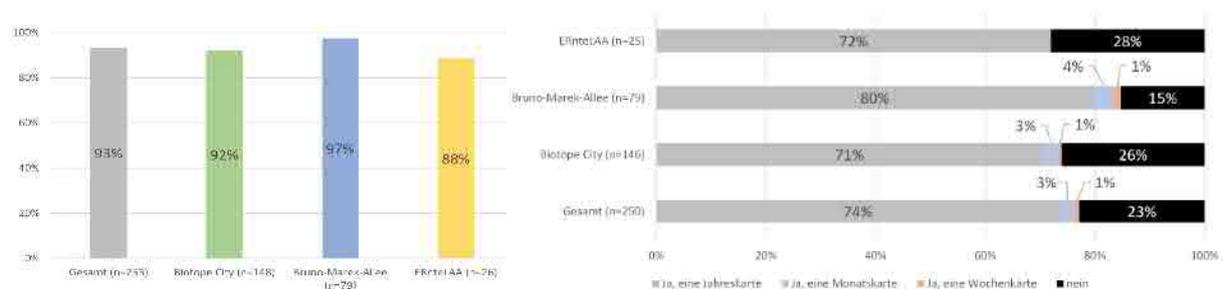


Abbildung 44: Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz der Befragten

6.2.3.2. Mobilitätsverhalten der Stichprobe

Im Zuge der Online-Befragung wurden die Bewohner*innen auch nach ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Es wurde u.a. gefragt, wie oft die Bewohner*innen spezifische Verkehrsmittel unter der Woche nutzen.

Die befragten Bewohner*innen aus der Bruno-Marek-Allee sind im Vergleich besonders oft zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Im Gegensatz dazu nutzen über zwei Drittel aller befragten Bewohner*innen aus der Wohnanlage ERnteLAA das Fahrrad selten bis gar nicht. Beide Ergebnisse werden auch bei den Lokalausganscheinungen bestätigt (vgl. Kapitel 5).



Abbildung 45: Verkehrsmittelwahl zu Fuß werktags

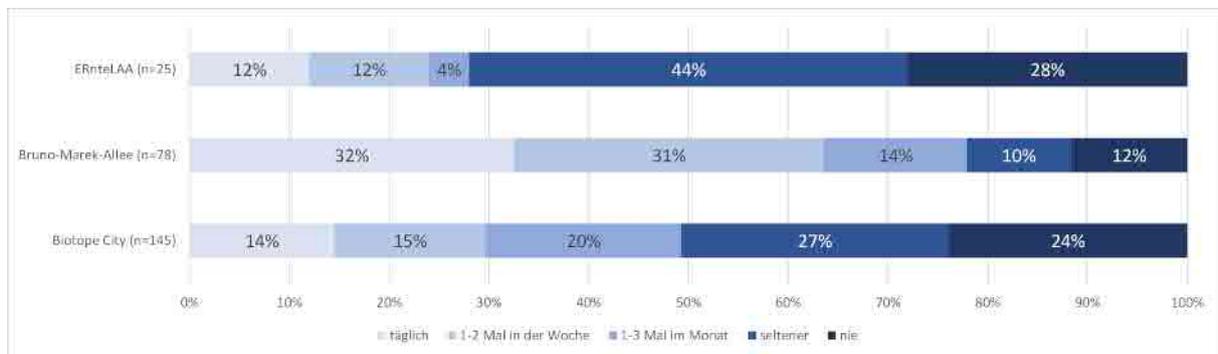


Abbildung 46: Verkehrsmittelwahl Fahrrad werktags

Der öffentliche Verkehr (Bus und Straßenbahn) wird von der überwiegenden Anzahl an Befragten sehr regelmäßig genutzt.

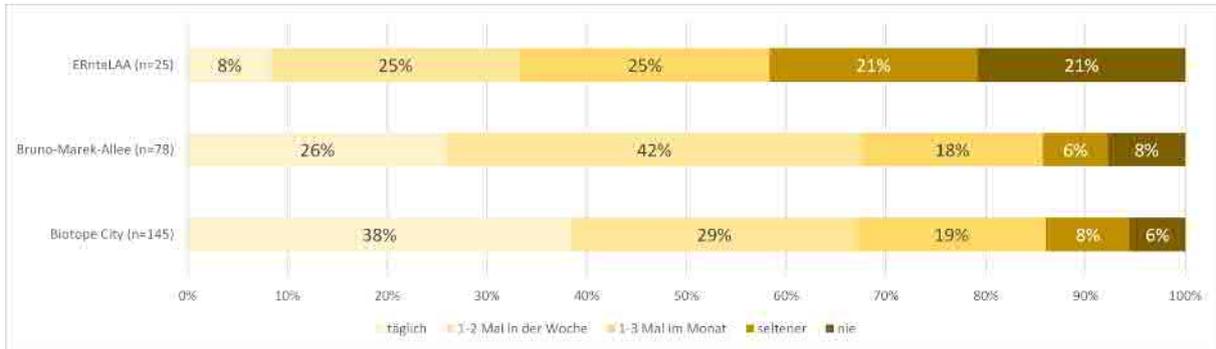


Abbildung 47: Verkehrsmittelwahl Bahn und Bus werktags

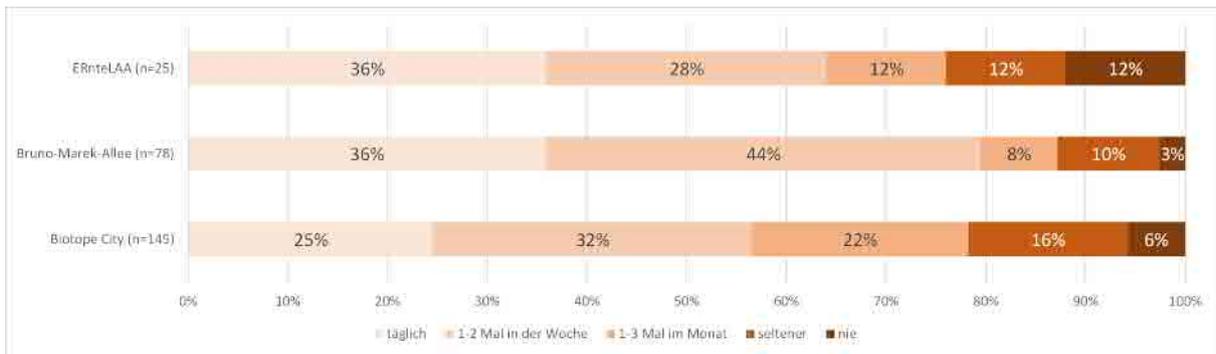


Abbildung 48: Verkehrsmittelwahl U-Bahn/S-Bahn werktags

In Bezug auf die Pkw-Nutzung zeigt sich, dass für die Bewohner*innen aus der Wohnanlage Biotope City und ERnteLAA der Pkw einen höheren Stellenwert hat als für Bewohner*innen in der Bruno-Marek-Allee. Über die Hälfte der Befragten aus der Bruno-Marek-Allee geben an, dass sie den Pkw als Lenker*in selten bis nie nutzen. Hier spielt die Lage der Wohnhausanlage vermutlich eine gewisse Rolle, wenngleich die Wohnhausanlage ERnteLAA direkt an einer U-Bahn-Station liegt.

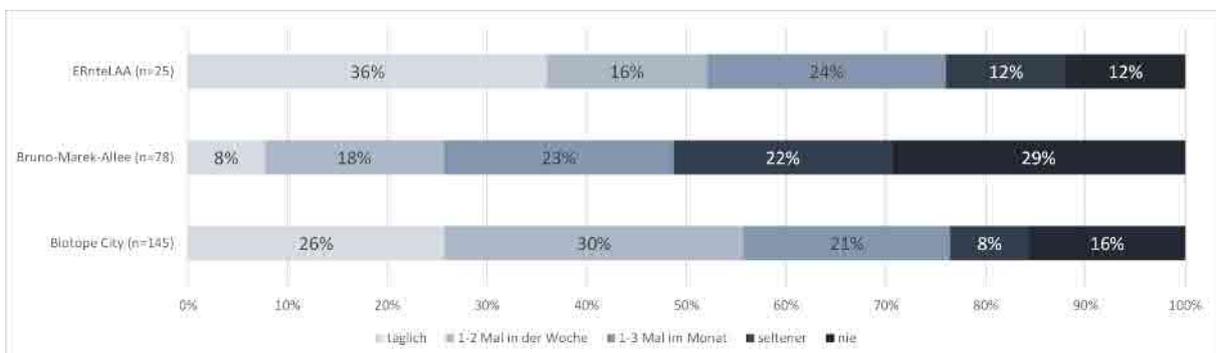


Abbildung 49: Verkehrsmittelwahl Pkw (lenkend) werktags

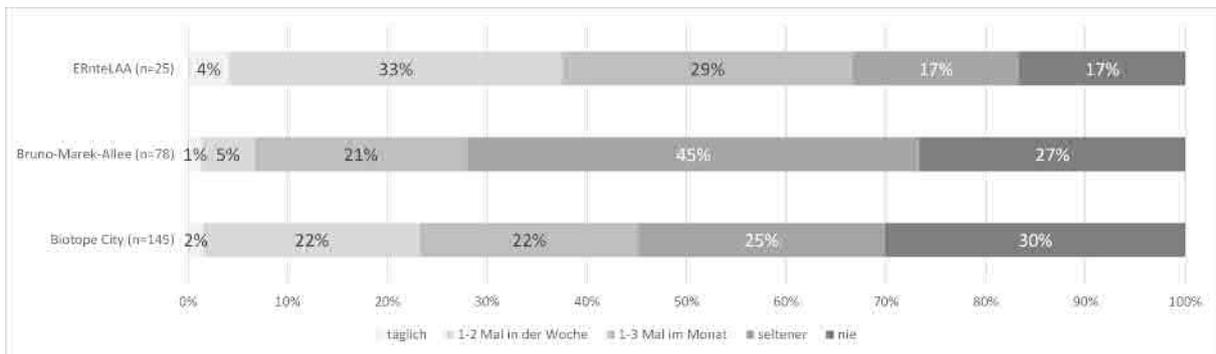


Abbildung 50: Verkehrsmittelwahl Pkw (mitfahrend) werktags

Betrachtet man nur jene Personen, die kein eigenes Auto besitzen und deren Mobilität am Wochenende, fällt auf, dass diese vorrangig zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, an dritter Stelle rangiert das Fahrrad. Die Autonutzung, als Lenkende oder Mitfahrende findet vorrangig ein paar Mal im Jahr oder nie statt (vgl. Abbildung 51).

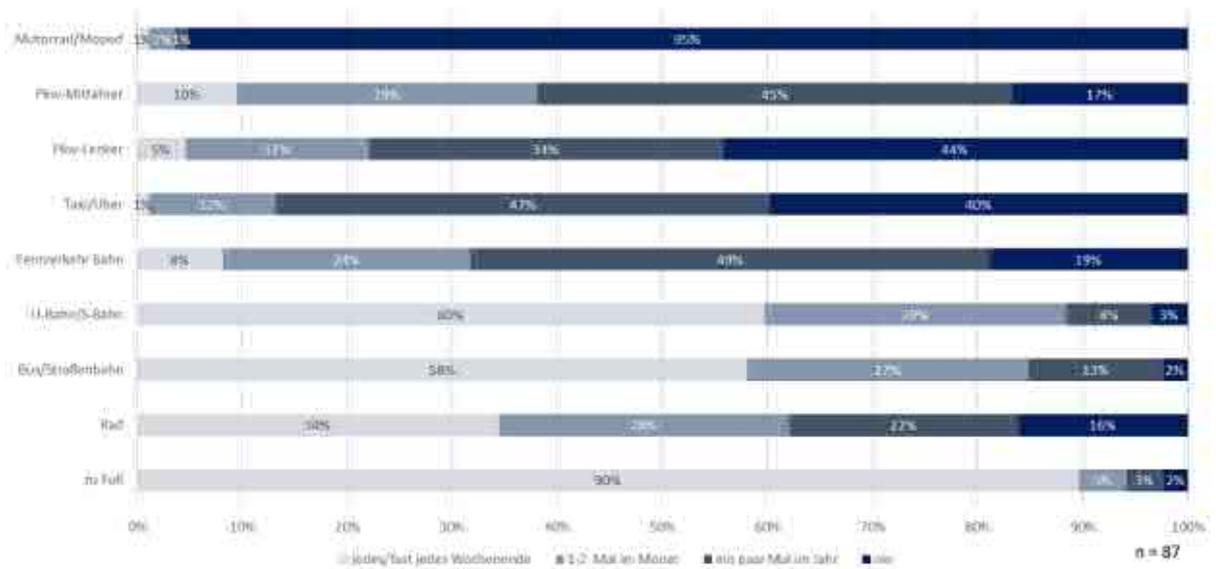


Abbildung 51: Verkehrsmittelwahl der Befragten ohne eigenen Pkw am Wochenende

6.2.3.3. Wahrnehmung und Nutzung von Mobilitätsangeboten

Zentraler Bestandteil der Online-Befragung bildeten Fragen zu den Mobilitätsangeboten in den Wohnsiedlungen. Fast alle Befragten haben Kenntnis darüber, dass ihre Wohnsiedlung ein besonderes Mobilitätsangebot besitzt – hier muss allerdings auf die Diskrepanz zwischen Fragebogen und qualitativen Interviews hingewiesen werden (vgl. Kapitel 6.4).

Bekanntheit des Mobilitätsangebotes vor Einzug

Für über die Hälfte der Befragten aus der Biotope City und der Wohnanlage ERnteLAA war das Mobilitätsangebot bereits vor ihrem Einzug bekannt. Im Gegensatz dazu kannten 84 % aller Befragten der Bruno-Marek-Allee das Mobilitätsangebot nicht vor dem Einzug. Dies liegt daran, dass der Mobility Point in der Bruno-Marek-Allee erst einige Zeit nach Fertigstellung der Wohnhäuser eröffnet wurde.

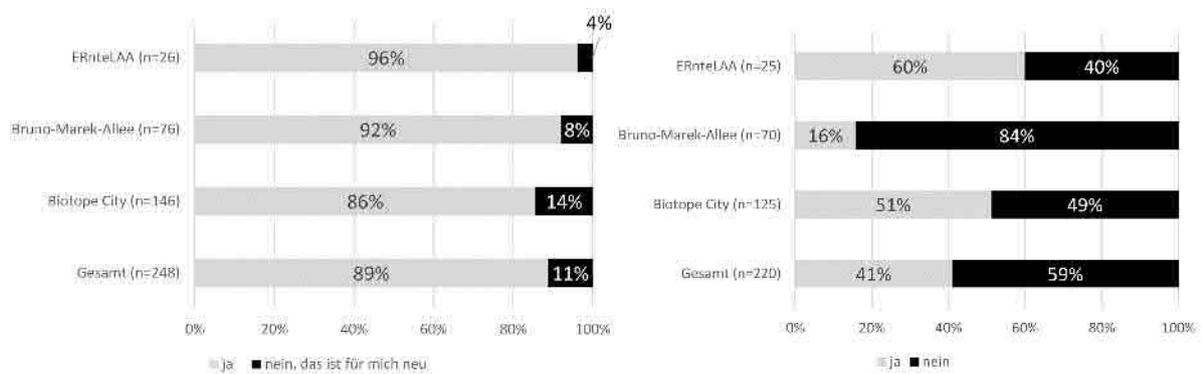


Abbildung 52: Kenntnis der Mobilitätsangebote in der Wohnanlage (links), wenn ja, war die Kenntnis bereits vor dem Einzug vorhanden (rechts)

Informationskanäle zum Mobilitätsangebotes vor und nach Einzug

In weiterer Folge wurden diejenigen Bewohner*innen gefragt, die bereits vor dem Einzug das Mobilitätsangebot ihrer zukünftigen Wohnanlage kannten, über welchen Informationskanal sie von diesem Angebot gehört haben. Die Ergebnisse aus Abbildung 53 zeigen, dass die Mehrheit der Befragten über eine Infomappe des Bauträgers bzw. Vermieters oder über Unterlagen bzw. über der Website des Vermieters bzw. Bauträgers auf das Mobilitätsangebot aufmerksam geworden sind.

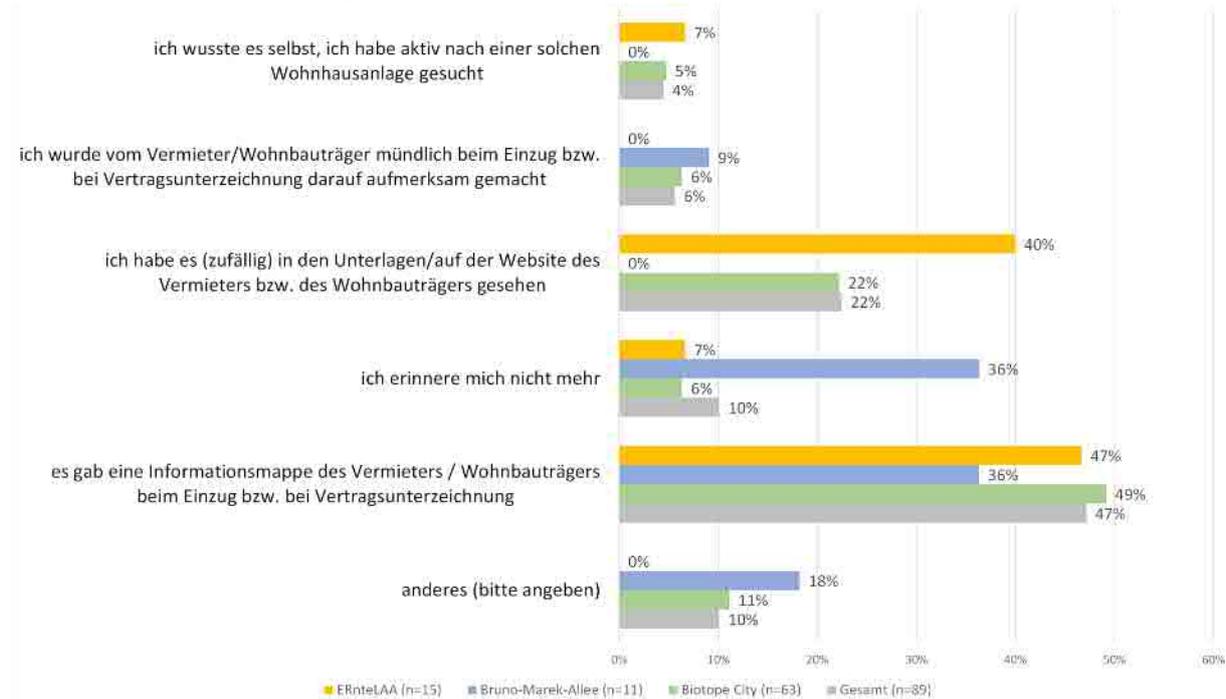


Abbildung 53: Kanäle, über die die Bewohner*innen von den Mobilitätsangeboten erfahren haben (Bewohner*innen kannten das Mobilitätsangebot bereits vor Einzug)

Jene Bewohner*innen, die erst nach dem Einzug in die Wohnanlage auf das Mobilitätsangebot aufmerksam geworden sind, haben zum Großteil das Angebot im Haus bzw. der Wohnhausanlage durch Zufall beim Vorbeigehen gesehen. Bewohner*innen der Wohnanlage ERnteLAA benannten auch, dass Sie über ein Schreiben nach dem Einzug informiert worden seien.

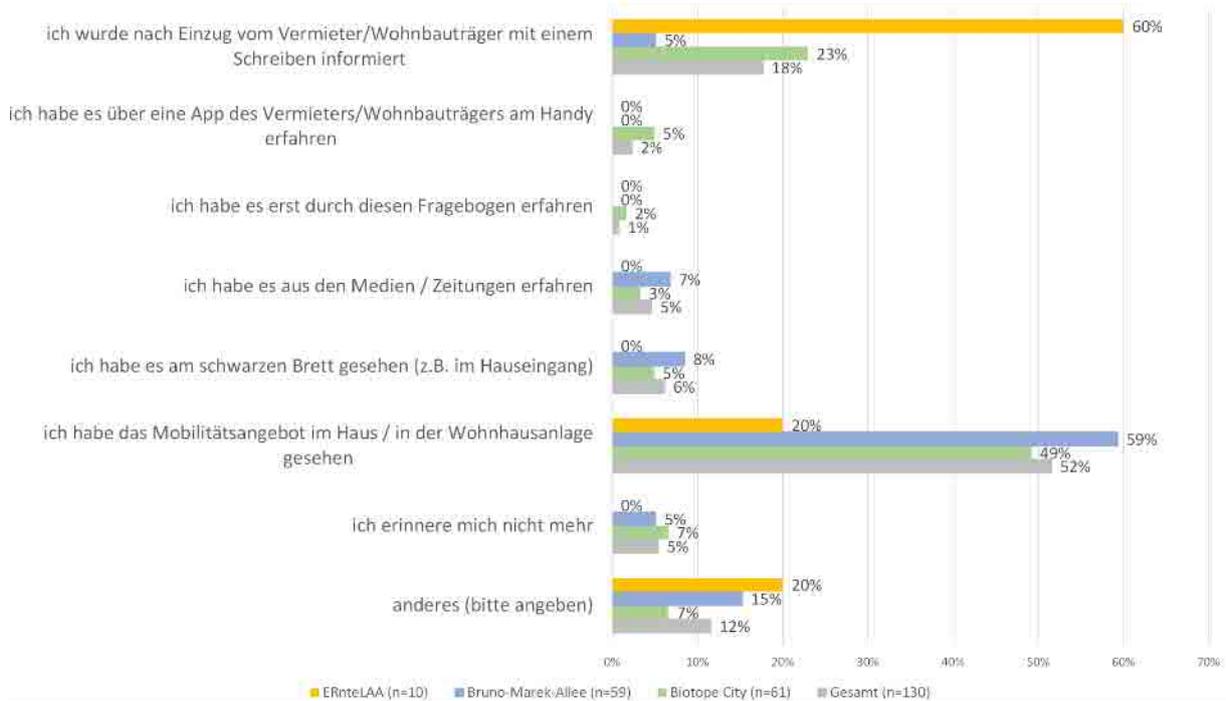


Abbildung 54: Kanäle, über die die Bewohner*innen von den Mobilitätsangeboten erfahren haben (Bewohner*innen kannten das Mobilitätsangebot nicht vor Einzug)

Wahrnehmung / Sichtbarkeit der Mobilitätsangebote

Ein weiterer Teil der Befragung befasste sich mit einer vertieften Analyse der Wahrnehmung ausgewählter Mobilitätsangebote und deren Nutzung durch die Bewohner*innen. Den folgenden Abbildungen können die wesentlichen Ergebnisse entnommen werden. Es wird jeweils die Wahrnehmung eines speziellen Mobilitätsangebotes der Nutzung dieses Angebotes gegenübergestellt.

Das Car- und Bikesharing-Angebot wird grundsätzlich in allen drei Wohnsiedlungen von den meisten Bewohner*innen wahrgenommen (vgl. Abbildung 55). Auffällig ist, dass sich über ein Viertel der Befragten aus der Biotope City nicht sicher ist, ob es ein Carsharing-Angebot in der Wohnanlage gibt. Dies könnte daran liegen, dass das Carsharing-Angebot dort nicht an der Oberfläche, sondern in der Tiefgarage situiert ist. Des Weiteren zeigt sich, dass rund ein Viertel der Befragten in der Bruno-Marek-Allee nicht wissen oder sich nicht sicher sind, ob es tatsächlich ein Bikesharing-Angebot in der Anlage gibt. In der Bruno-Marek-Allee befindet sich das Angebot hinter den Wohnhausanlagen unter Arkaden – wenngleich sehr gut sichtbar mit Wegweisung.

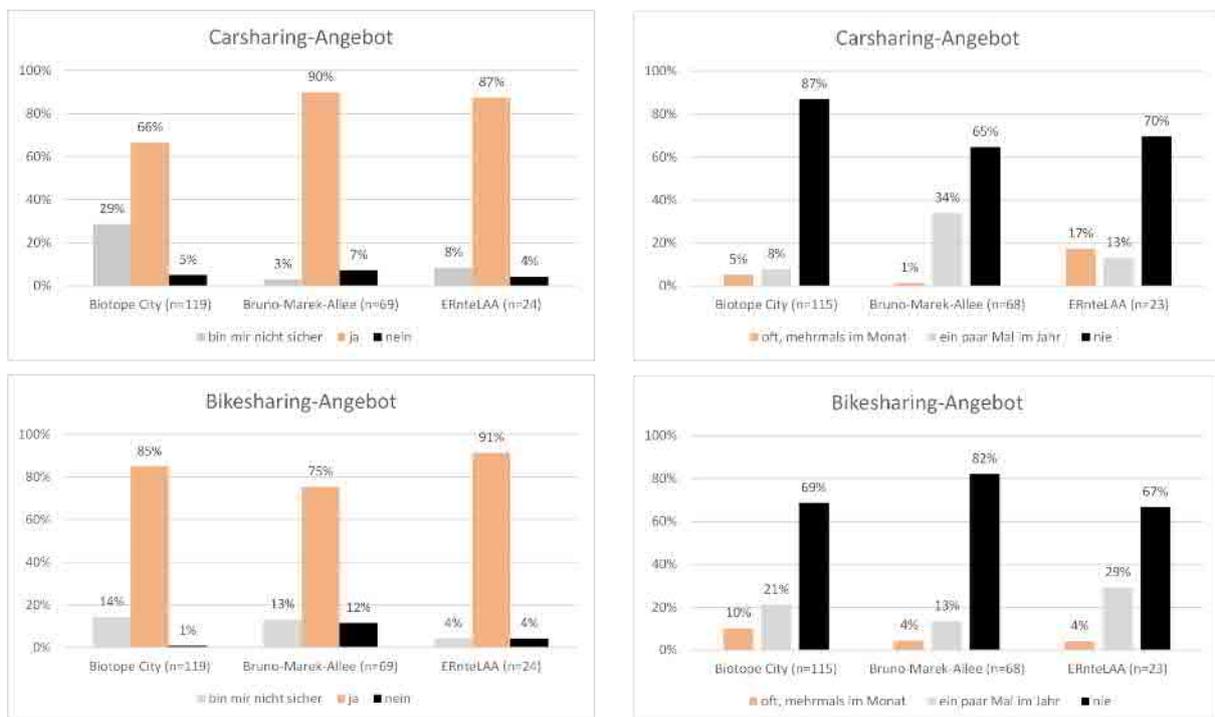


Abbildung 55: Wahrnehmung von Carsharing- und Bikesharing-Angeboten sowie Gegenüberstellung der Nutzung

In Bezug auf Fahrradabstellanlagen zeigt sich, dass in allen Wohnanlagen rund 80 % der Befragten sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen (z.B. Fahrradabstellräume) wahrnehmen (vgl. Abbildung 56). In der Biotope City sagen über 80 %, dass die Fahrradabstellanlagen leicht erreichbar sind. In der Wohnanlage ERnteLAA sowie in der Bruno-Marek-Allee gibt es die größten Anteile an Personen, die angegeben, dass die Fahrradabstellanlagen nicht leicht zu erreichen sind. Hinsichtlich der Nutzung der Abstellanlagen ist erkennbar, dass bis auf die Befragten in der Bruno-Marek-Allee die Fahrradabstellanlagen in Außenbereichen nur wenig Akzeptanz finden. Dies kann auch im Lokalausweis bestätigt werden (vgl. Kapitel 5.2). In der Biotope City und der Bruno-Marek-Allee nutzen über 60 % Fahrradabstellanlagen innerhalb der Wohnhäuser.

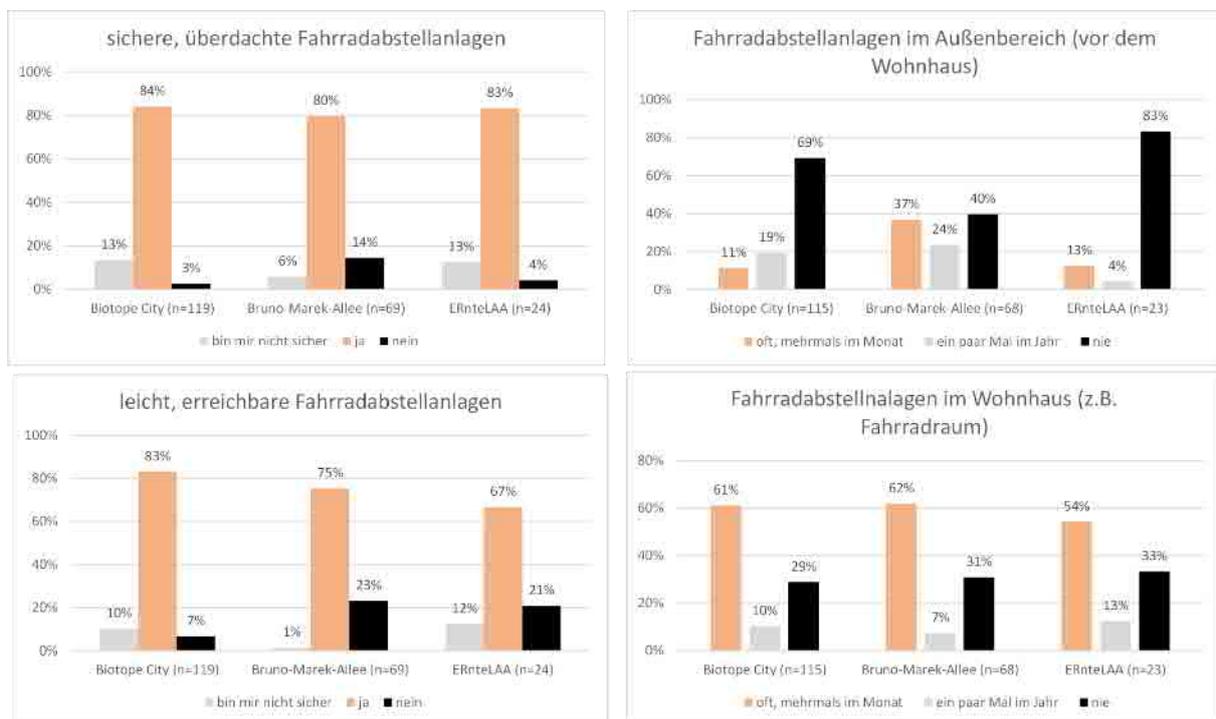


Abbildung 56: Wahrnehmung zur Qualität der Fahrradabstellanlagen

Ladestationen für E-Fahrräder werden zu einem Großteil von den Befragten der Wohnanlagen nicht wahrgenommen und auch nicht genutzt. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Ladestationen für Pkw. Von den meisten Befragten werden diese zumindest wahrgenommen. Die Nutzung jedoch fällt ebenfalls niedrig aus.



Abbildung 57: Wahrnehmung zu E-Ladestationen und deren Nutzung

Paketboxen werden mehrheitlich in den Wohnanlagen wahrgenommen. Besonders häufig werden Sie in der Wohnanlage ERnteLAA sowie der Bruno-Marek-Allee benutzt.

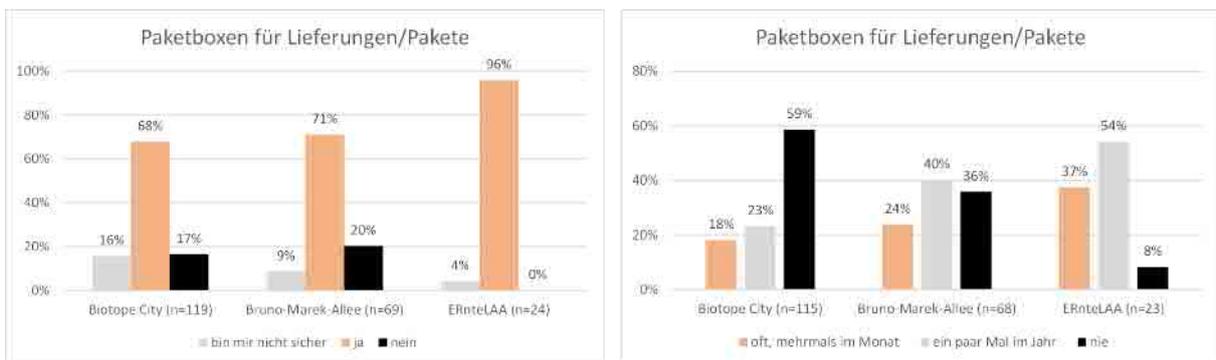


Abbildung 58: Wahrnehmung zu Paketboxen und deren Nutzung

In der Wohnanlage ERnteLAA gibt es für Erstbezieher*innen kostenlose Mieter*innentickets für den Öffentlichen Verkehr, was sich auch in den Befragungsergebnissen widerspiegelt. Rund ein Viertel der Befragten aus ERnteLAA nutzt dieses Angebot (vgl. Abbildung 59).

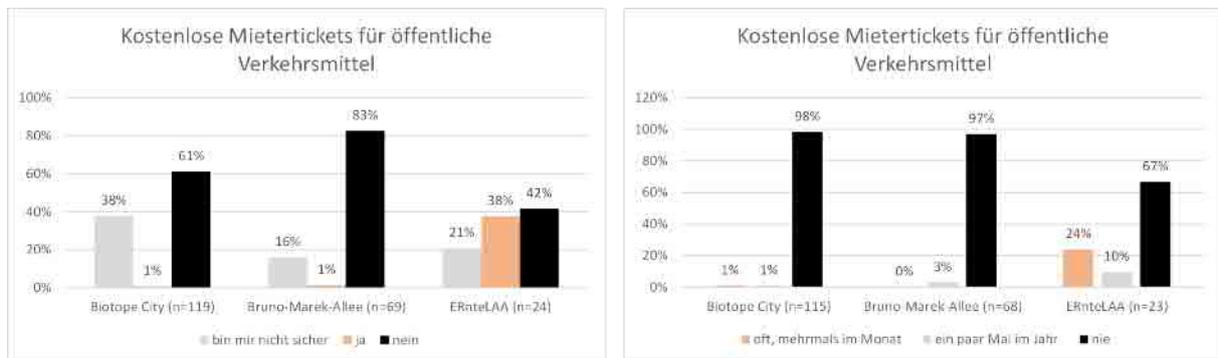


Abbildung 59: Wahrnehmung zu kostenlosen ÖV-Mietertickets und deren Nutzung

Zusatzangebote wie eine Fahrradservicestation oder der Verleih von weiteren Geräten, wie beispielsweise von (Einkaufs-)Trolleys, Leitern, Sackrodeln gibt es allerdings nur in der Wohnanlage Biotope City sowie zum kleinen Teil in der Bruno-Marek-Allee. Die Ergebnisse zeigen, dass diese Angebote nur von wenigen Befragten wahrgenommen bzw. genutzt werden.

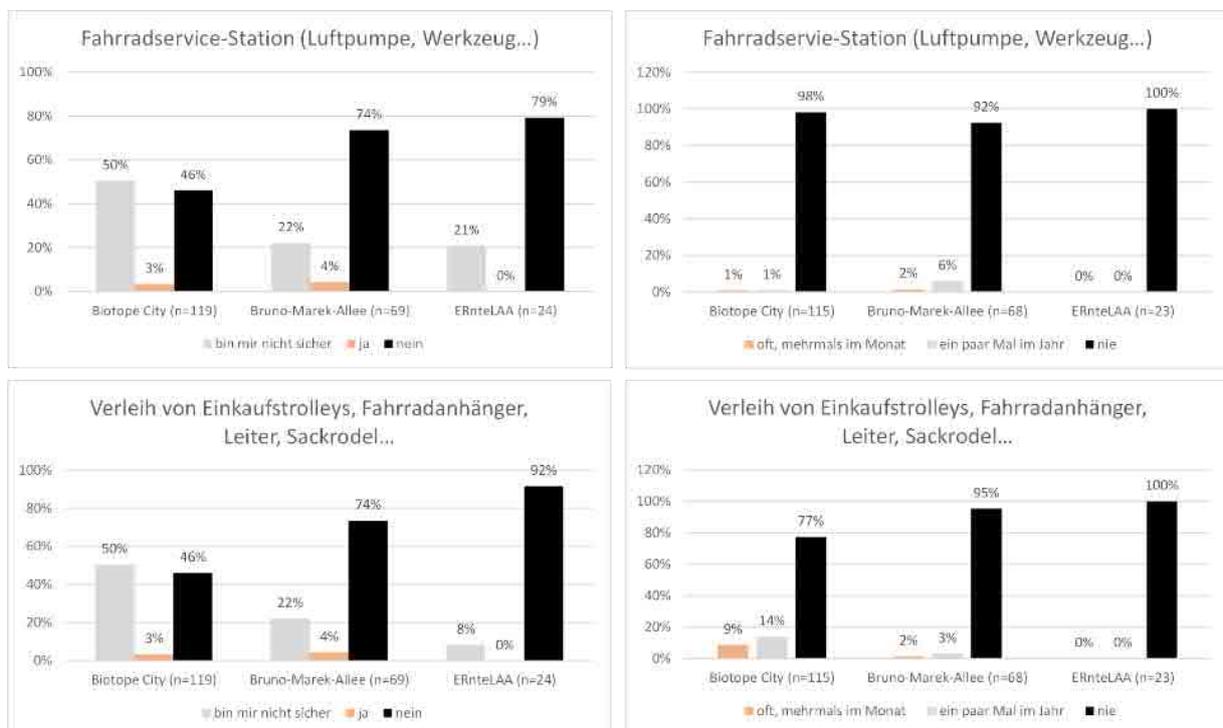


Abbildung 60: Wahrnehmung zu Fahrradservicestationen und anderen Leihgeräten und deren Nutzung

Zusammenfassend wurden die Befragten nach ihrer generellen Meinung zu den ergänzenden Mobilitätsangeboten gefragt. In allen drei Wohnsiedlungen fällt das Ergebnis positiv aus. Über 80 % der Befragten finden es gut, dass es ergänzende Mobilitätsangebote in der Siedlung gibt.

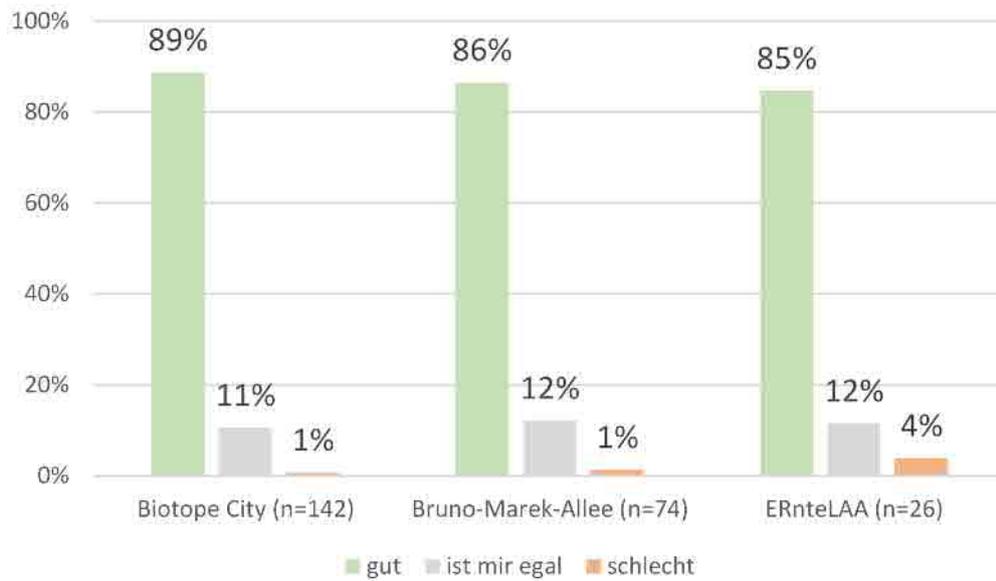


Abbildung 61: Einstellung der Befragten zu Mobilitätsangeboten im Wohnbau

6.2.3.4. Motive der Nutzung von Mobilitätsangeboten

Um mehr darüber herauszufinden, welche Beweggründe hinter der Nutzung bestimmter Mobilitätsangebote liegen, wurden am Ende der Befragung fünf Fragen speziell zu den Motiven der Nutzung gestellt.

Die erste Frage befasste sich mit **Carsharing**. Die meisten Befragten haben die Nutzung von Carsharing bereits in Erwägung gezogen, aber haben noch nicht den Schritt gemacht tatsächlich ein Fahrzeug auszuborgen. Auf der anderen Seite zeigt sich aber auch, dass für viele Befragte Carsharing nicht interessant ist, da sie ohnehin schon ein Auto besitzen. Das finanzielle Argument, dass Carsharing billiger ist, als ein eigenes Auto zu besitzen, wird durch die Befragung bestätigt, nicht aber durch die Nutzung.

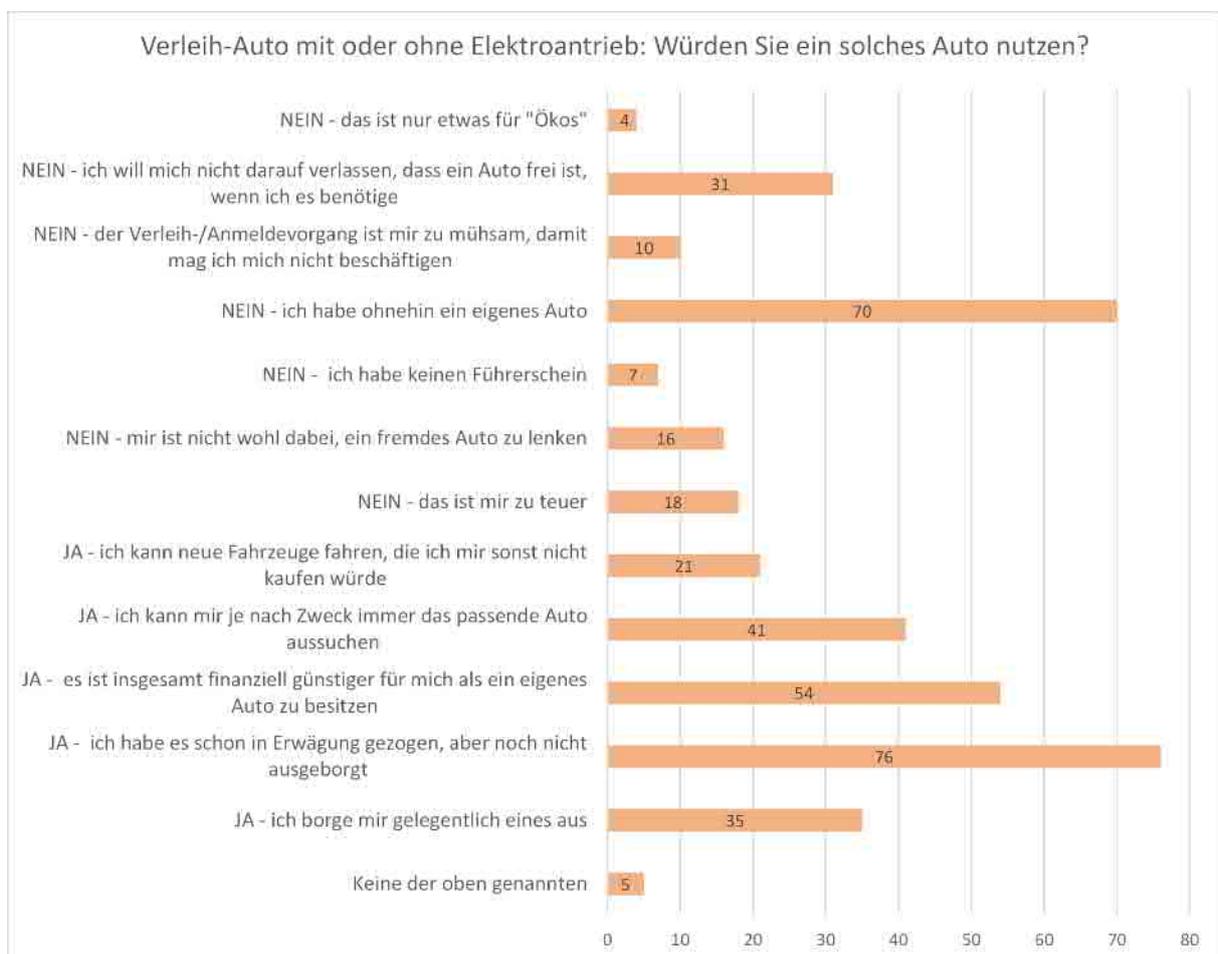


Abbildung 62: E-Carsharing – Nutzungsabsichten der Befragten

Die zweite Frage adressierte das Ausborgen von **Lastenrädern**. Für viele Befragten ist es klar, sich kein eigenes Lastenrad anzuschaffen, da dies viel kostengünstiger ist, ein solches Fahrrad bei Bedarf auszuleihen. Für viele ist es aber auch nicht vorstellbar, dass ein Lastenrad überhaupt eine Transportlösung darstellt. Die meisten Befragten lösen den Transport anders und nicht per Lastenrad (63 Antworten). Unter diesen Personen besitzen zwei Drittel einen eigenen Pkw.

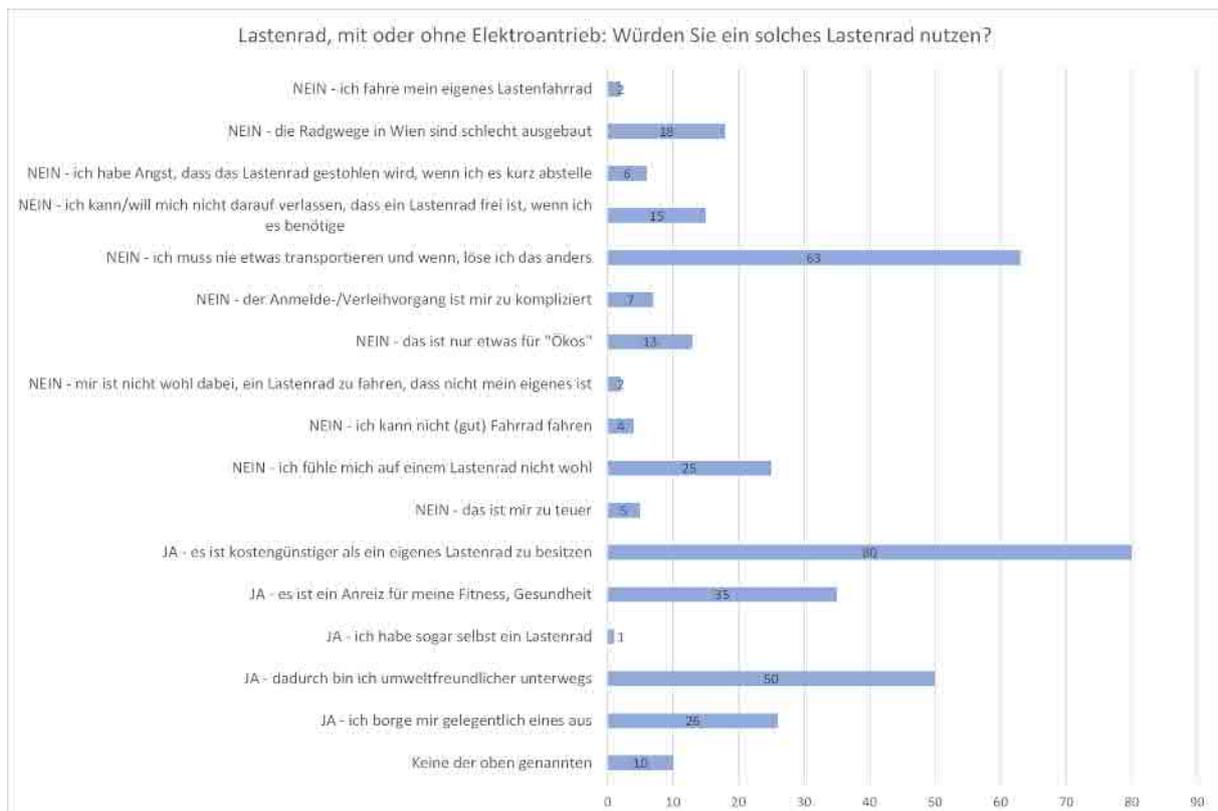


Abbildung 63: Lastenräder – Nutzungsabsichten der Befragten

Mit der dritten Frage wurde der **Verleih von klassischen Fahrrädern und E-Bikes** thematisiert. Ein Großteil (104 Antworten) würde es in Erwägung ziehen, Fahrräder auszuleihen. Für einige Befragte ergibt sich aber nicht die Notwendigkeit ein Fahrrad auszuleihen, da sie selbst schon ein (E-)Fahrrad besitzen.

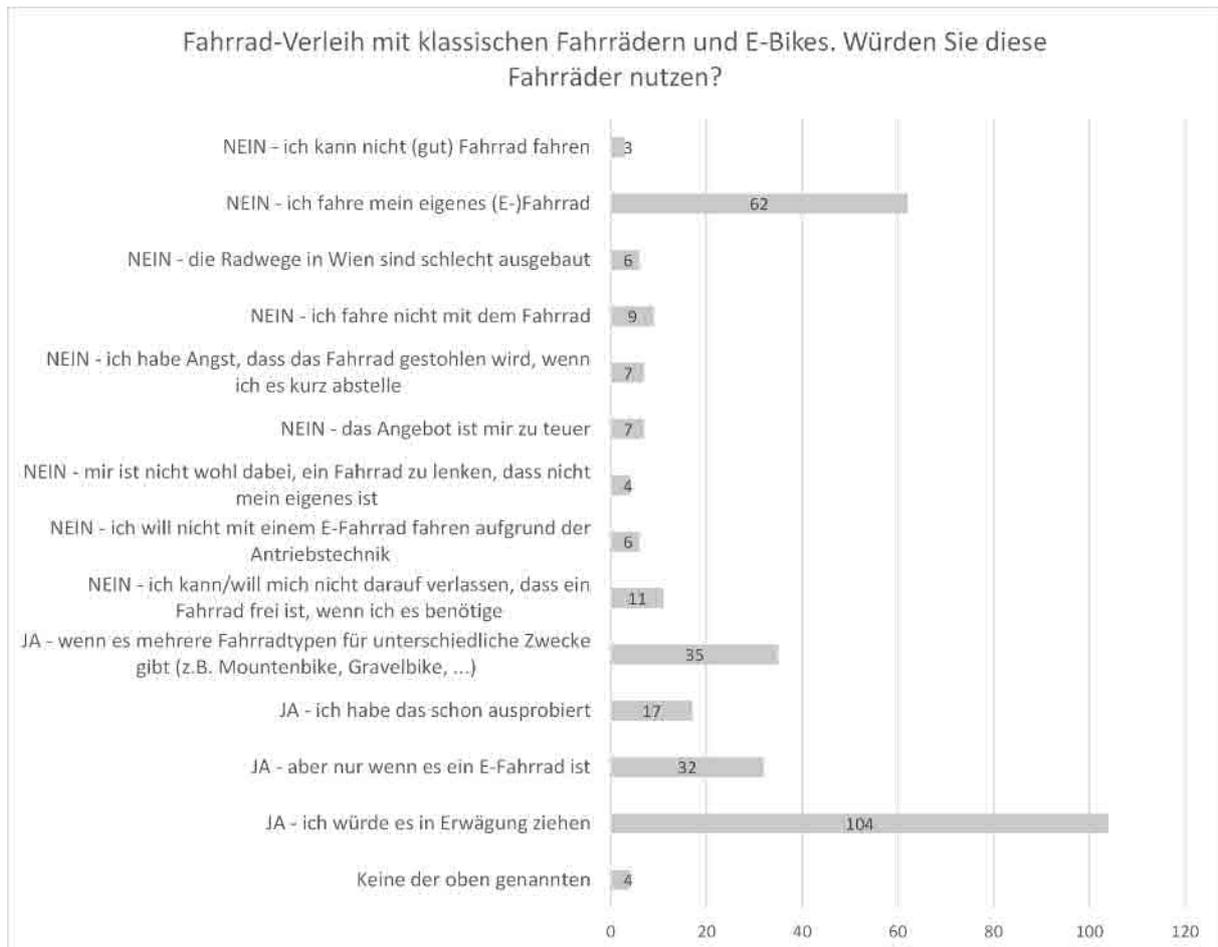


Abbildung 64: (E-)Fahrradverleih – Nutzungsabsichten der Befragten

Die vierte Frage befasste **Mieter*innentickets** für den Öffentlichen Verkehr. Für die Mehrheit der Befragten wurde ein Mieter*innenticket einen Anreiz darstellen, mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Viele Personen (88 Antworten) geben auch an, dass sie dadurch umweltfreundlicher unterwegs sein können.

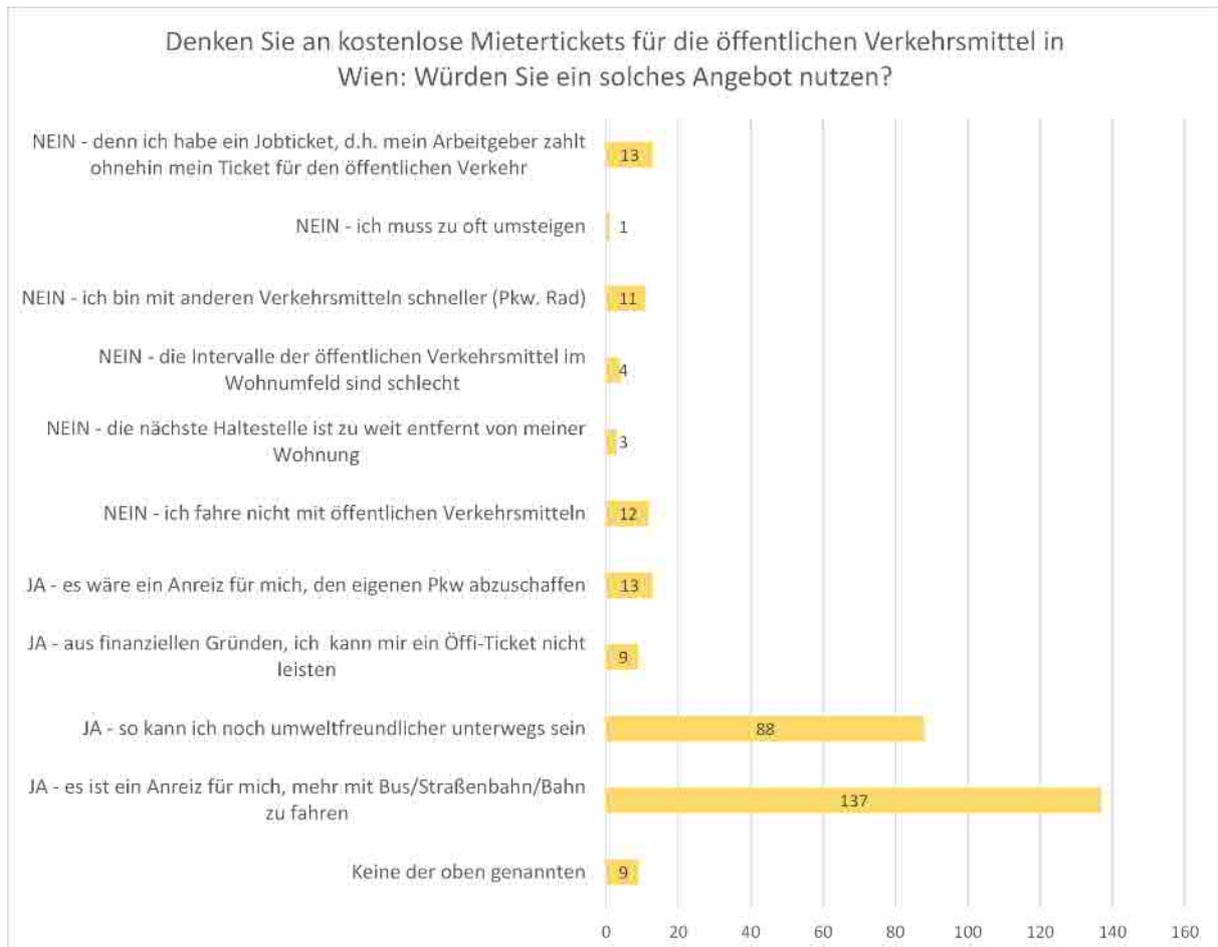


Abbildung 65: ÖV-Mietertickets – Nutzungsabsichten der Befragten

Die fünfte Frage thematisiert, was sich ändern müsste, damit die Befragten ihre **Wege weniger mit dem eigenen Auto zurücklegen, ihr eigenes Auto aufgeben** und stattdessen mehr Carsharing, öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad nutzen. Die meistgenannte Antwort war, dass das Angebot mindestens so komfortabel sein müsste wie mit dem eigenen Auto.

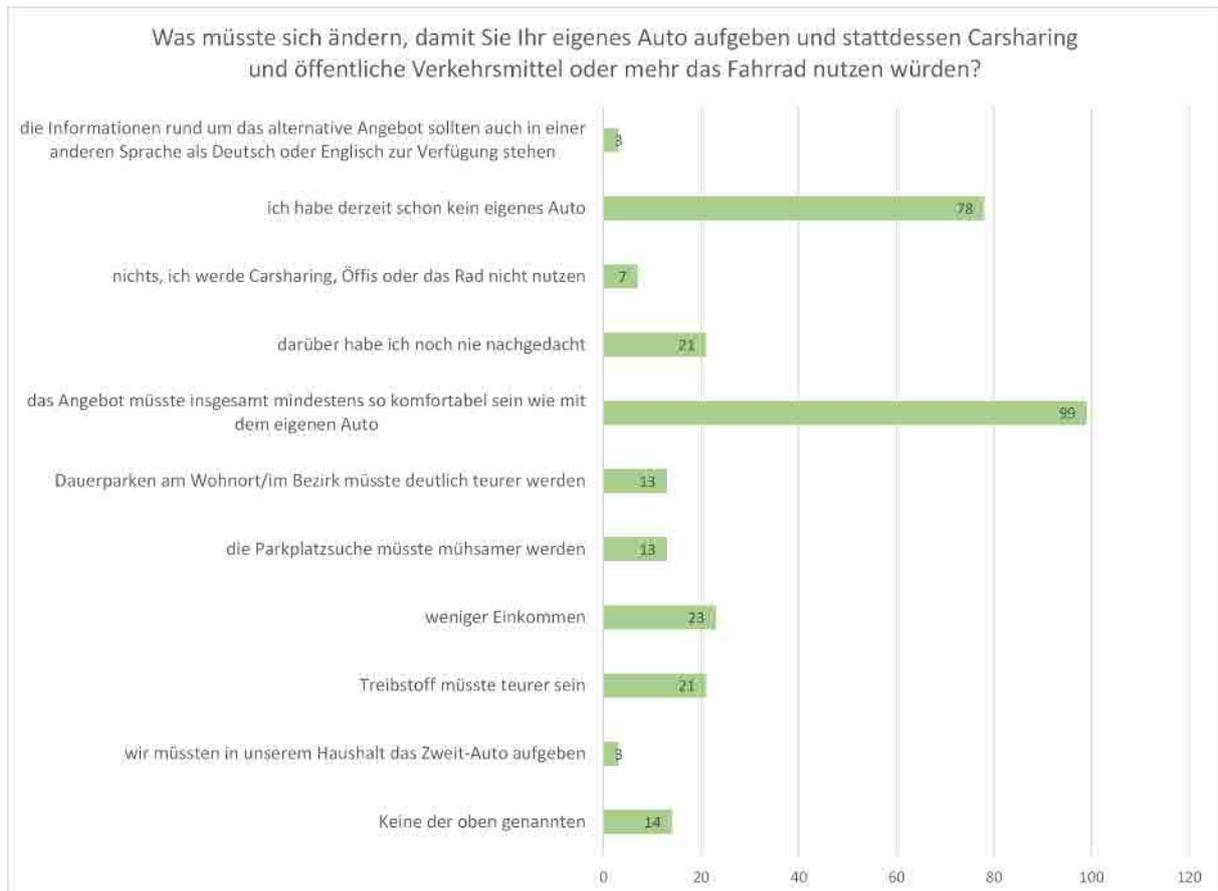


Abbildung 66: Den eigenen Pkw aufgeben – Begründungen der Befragten

6.2.3.5. Fokus Sharing-Nutzer*innen

Ergänzend wurden die demografischen Daten, die Angaben zur Mobilität sowie die Motive der Sharing-Nutzer*innen ausgewertet – aufgrund der Anzahl an Antworten nicht nach Wohnhausanlagen getrennt.

Car-Sharing-Nutzer*innen sind durchschnittlich eher Männer. Carsharing- und Bikesharing-Nutzer*innen leben zudem eher in Haushalten ohne Kinder unter 10 Jahren – daraus könnte abgeleitet werden, dass Personen mit kleineren Kindern eher einen eigenen Pkw benötigen als Personen ohne oder mit älteren Kindern.

Etwa 76 % der Carsharing-Nutzer*innen leihen sich ein Fahrzeug ein paar Mal im Jahr aus, der Rest (24 %) öfters – also mehrmals im Monat. Beim Bikesharing ist die Ausleihhäufigkeit ähnlich.

Zwei Drittel der Carsharing-Nutzer*innen haben kein eigenes Auto, ein Drittel besitzt ein Auto, Zweitautobesitzer*innen gibt es nicht. Dieses Ergebnis könnte auch die Aussagen der Expert*innen unterstützen, dass Carsharing ein den Besitz eines Zweitautos ersetzt oder nicht notwendig macht.

Bikesharing-Nutzende haben seltener eine ÖV-Jahreskarte. Dies weist darauf hin, dass Bike-Sharing-nutzende häufiger mit dem Rad unterwegs sind und eine Jahreskarte daher nicht so häufig benötigt wird.

| Insgesamt | Carsharing-Nutzer*innen | Bikesharing-Nutzer*innen |
|--|-----------------------------|--------------------------|
| | 253 befragte Bewohner*innen | |
| ...davon ... | 46 Nutzer*innen (18 %) | 57 Nutzer*innen (23 %) |
| Anzahl Car- als auch Bikesharing-Nutzer*innen | 26 Bewohner*innen | |
| Durchschnittsalter | 37,6 Jahre | 35,1 Jahre |
| Geschlecht | | |
| weiblich | 37 % | 42 % |
| männlich | 61 % | 51 % |
| keine Angabe | 2 % | 7 % |
| Haushaltsgröße | | |
| 1-Personen-Haushalt | 22 % | 17 % |
| 2-Personen-Haushalt | 40 % | 37 % |
| 3-Personen-Haushalt | 22 % | 24 % |
| 4-Personen-Haushalt | 13 % | 13 % |
| 5-Personen-Haushalt | 2 % | 9 % |
| Anzahl von Kindern unter 10 Jahre im Haushalt | | |
| 0 | 67 % | 58 % |
| 1 | 22 % | 21 % |
| 2 | 9 % | 16 % |
| 3 | 2 % | 5 % |
| Nutzungshäufigkeit | | |
| ein paar Mal im Jahr | 76 % | 72% |
| oft, mehrmals im Monat | 24 % | 28% |
| Autobesitz im Haushalt | | |
| 0 Autos | 67 % | 39 % |
| 1 Auto | 33 % | 60 % |
| mehr als 1 Auto | 0 % | 2 % |

| Insgesamt | Carsharing-Nutzer*innen | Bikesharing-Nutzer*innen |
|----------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| | 253 befragte Bewohner*innen | |
| ...davon ... | 46 Nutzer*innen (18 %) | 57 Nutzer*innen (23 %) |
| Fahrradbesitz im Haushalt | | |
| 0 Fahrräder | 9 % | 12 % |
| 1 Fahrrad | 13 % | 16 % |
| 2 Fahrräder | 46 % | 26 % |
| 3 Fahrräder | 13 % | 16 % |
| 4 Fahrräder | 20 % | 23 % |
| 5 Fahrräder | 0 % | 4 % |
| mehr als 5 Fahrräder | 0 % | 4 % |
| ÖV-Zeitkartenbesitz | | |
| Wochenkarte | 2 % | 2 % |
| Monatskarte | 0 % | 4 % |
| Jahreskarte | 80 % | 68 % |
| keine | 17 % | 26 % |

Legende

 Mögliches zielgruppenspezifisches Merkmal

Abbildung 67: Demographie und Nutzungsdaten der Sharing-Nutzer*innen

Weiters wurde gefragt, aus welchen Gründen Carsharing-Nutzer*innen Carsharing nutzen?⁵

- » finanziell günstiger als ein eigenes Auto zu besitzen (25 Nennungen)
- » man kann sich je nach Zweck das passende Auto aussuchen (17 Nennungen)
- » man kann neue Fahrzeuge fahren, die man sich sonst nicht kaufen würde (10 Nennungen)

Bikesharing-Nutzende wurden gefragt, aus welchen Gründen sie das Lastenrad ausleihen:⁶

- » kostengünstiger als Lastenrad selbst zu kaufen (30 Nennungen)
- » umweltfreundlich unterwegs (23 Nennungen)
- » Anreiz für die Fitness und Gesundheit (12 Nennungen)

6.2.3.6. Fokus Nicht-Sharing-Nutzer*innen, die eine Nutzung in Erwägung ziehen würden

Jene Bewohner*innen die, Sharing-Angebote in der Wohnhausanlage nicht nutzen und dies aber in Erwägung ziehen würden, haben ähnliche Eigenschaften wie Bewohner*innen, die heute schon Sharing-Angebote nutzen. Von den Nicht-Nutzer*innen haben bereits / oder würden etwa 25 % der Befragten eine Nutzung von Car- oder Bikesharing-Angeboten in Erwägung ziehen, zweit Drittel davon sind Männer. Etwa zwei Drittel dieser potenziellen Nutzer*innen haben keine Kinder unter 10 Jahren in ihrem Haushalt, der Großteil lebt in 2-Personen-Haushalten. 56 % haben derzeit ein eigenes Auto, knapp 40 % haben keinen eigenen Pkw.

⁵ Bei dieser Frage waren Mehrfachantworten möglich.

⁶ ebenso

| Insgesamt | Carsharing | Bikesharing |
|---|---|-------------|
| | 253 befragte Bewohner*innen | |
| Nicht-Nutzer*innen | 207 (82 %) | 196 (77 %) |
| ...würde die Nutzung in Erwägung ziehen | 62 (25 %) | 67 (26 %) |
| Durchschnittsalter | 35,0 Jahre | 36,4 Jahre |
| Geschlecht | | |
| weiblich | 45% | 42 % |
| männlich | 52% | 57 % |
| keine Angabe | 3% | 1 % |
| Haushaltsgröße | | |
| 1-Personen-Haushalt | 18 % | 27 % |
| 2-Personen-Haushalt | 43 % | 42 % |
| 3-Personen-Haushalt | 21 % | 16 % |
| 4-Personen-Haushalt | 13 % | 12 % |
| 5-Personen-Haushalt | 5 % | 0 % |
| 6-Personen-Haushalt | 0% | 3 % |
| Anzahl von Kindern unter 10 Jahre im Haushalt | | |
| 0 | 65 % | 70 % |
| 1 | 23 % | 19 % |
| 2 | 11 % | 9 % |
| 3 | 2 % | 1 % |
| Autobesitz im Haushalt | | |
| 0 Autos | 39 % | 36 % |
| 1 Auto | 56 % | 61 % |
| 2 Autos | 3 % | 3 % |
| mehr als 2 Autos | 2 % | 0 % |
| Fahrradbesitz im Haushalt | | |
| 0 Fahrräder | 11 % | 21 % |
| 1 Fahrrad | 21 % | 22 % |
| 2 Fahrräder | 35 % | 32 % |
| 3 Fahrräder | 21 % | 18 % |
| 4 Fahrräder | 10 % | 6 % |
| 5 Fahrräder | 0 % | 0 % |
| mehr als 5 Fahrräder | 2 % | 1 % |
| ÖV-Zeitkartenbesitz | | |
| Wochenkarte | 2 % | 1 % |
| Monatskarte | 2 % | 1 % |
| Jahreskarte | 79 % | 78 % |
| keine | 18 % | 19 % |
| Legende | | |
|  | mögliches zielgruppenspezifisches Merkmal | |

Abbildung 68: Demographie und Nutzungsdaten der Nicht-Sharing-Nutzer*innen, die eine Nutzung in Erwägung ziehen würden

6.3. Diskussion der Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Befragung

Qualitative Befragung (Bewohner*innen-Interviews)

Insgesamt wurden 16 Personen (8 Frauen und 8 Männer) an vier Standorten in Wiener Wohnhausanlagen mit Mobilitätsangeboten interviewt. Alle Befragten gaben an, die Sharing Angebote nicht zu nutzen. Eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und eine gute Nahversorgung lassen die Nutzung von Carsharing-Angeboten in der Stadt nicht notwendig oder überflüssig erscheinen. Außerdem sind aus Sicht der Befragten die meisten Angebote **zu wenig präsent oder unbekannt**.

Eine Person meinte, sie sei beim Einzug zwar über das Sharing-Angebot informiert worden, aber darauf verwiesen worden, „*sich selbst im Internet darüber zu informieren*“. Andere Personen, die laut eigener Aussage von den Mobilitätsangeboten vor Ort zu wissen, gaben an, dass sie „*nicht genau wissen, wie sie anfangen sollten*“. Und wieder andere sagten, dass sie, wenn sie das Mobilitätsangebot vor Ort nutzen wollen würden, nicht wüssten, wie sie sich anmelden sollten bzw. „*wie das mit dem Ausleihen funktioniert*“. Bei einem der Standorte wurde angemerkt, dass nicht ersichtlich wäre, dass die Sharing-Möglichkeit schon in Betrieb sei.

Die Ergebnisse der qualitativen Interviews zeigen, dass – möchte man die Nutzungsfrequenz von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau steigern –, man aus Sicht der Autor*innen die Leute „an der Hand nehmen“ und sie **an eine neue Gewohnheit heranführen** muss. Nur durch das Angebot im Wohnbau selbst ändert sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen nicht. Welche Maßnahmen die Nutzung der Mobilitätsangebote verbessern könnten, ist in Kapitel 7 beschrieben.

Quantitative Befragung (Fragebogen)

Insgesamt wurden 253 Personen (43 % Frauen, 55 % Männer, 2 % k.A.) in drei Wiener Wohnhausanlagen in unterschiedlicher räumlicher Lage mittels Online-Fragebogen befragt (ERnteLAA, Bruno-Marek-Allee, Biotope City).

Von den Befragten nutzen 18 % die Carsharing-Angebote und 23 % die Bikesharing-Angebote ein paar Mal im Jahr (ca. 74 %) bzw. mehrmals im Monat (ca. 26 %).

Ein Großteil der Befragten (89 %) gibt an, über die Mobilitätsangebote in der Wohnanlage generell Bescheid zu wissen, drei Viertel nutzen diese allerdings nie. Etwa zwei Drittel der Befragten wussten vor Einzug über die Mobilitätsangebote Bescheid – über die Informationsmappe oder Website des Bauträgers/des Vermieters. Ein Drittel hat dies erst nachher erfahren, durch ein Informationsschreiben oder zufällig, durch Vorbeigehen.

Bei näherer Analyse ist einem Großteil der Bewohner*innen allerdings nicht genau bewusst, welche Angebote es tatsächlich gibt. Dies lässt darauf schließen, dass es ein **Informationsdefizit bei Mobilitätsmaßnahmen gibt** (Bewohner*innen wissen zu wenig über die konkreten Angebote, Maßnahmen sind zu wenig sichtbar). Auffällig ist, dass sich über ein Viertel der Befragten aus der Biotope City nicht sicher ist, ob es ein Carsharing-Angebot in der Wohnanlage gibt. Dies könnte daran liegen, dass das Carsharing-Angebot dort nicht an der Oberfläche, sondern in der Tiefgarage situiert ist. Ein Viertel der Befragten in der Bruno-Marek-Allee weiß nicht wissen oder ist unsicher, ob es tatsächlich ein Bikesharing-Angebot in der Anlage gibt.

Carsharing- und Bikesharing-Nutzer*innen leben in **Haushalten ohne Kinder unter 10 Jahren** – daraus könnte abgeleitet werden, dass Personen mit kleineren Kindern eher einen eigenen Pkw benötigen als Personen ohne oder mit älteren Kindern. Zwei Drittel der Carsharing-Nutzer*innen haben **kein eigenes Auto, Zweitautobesitzer*innen gibt es nicht**. Carsharing ersetzt kann den Besitz eines Autos oder eines Zweitautos ersetzen oder nicht notwendig machen. Interessant könnte eine Kombination von Tickets für Bikesharing-Nutzende und ÖV-Nutzer*innen sein. Von jenen Personen, die Sharing schon in Erwägung gezogen haben, besitzen rund die Hälfte ein eigenes Auto – hier wäre also durchaus Potenzial gegeben, das eigene Auto durch gelegentliches Sharing zu ersetzen.

Im Schnitt besitzen rund die Hälfte aller Befragten einen Pkw im Haushalt, etwa 40 % besitzen keinen Pkw. In der Bruno-Marek-Allee ist der Anteil derer, die keinen Pkw im Haushalt haben, am höchsten (56 %). Insgesamt ist das Mobilitätsverhalten in der Bruno-Marek-Allee sehr umweltfreundlich. In der Wohnanlage ERnteLAA gibt es die meisten Pkw pro Haushalt, wobei hier die sehr kleine Stichprobe zu beachten ist. Der Anteil an Haushalten mit Zweitwagen in der Wohnanlage ERnteLAA beträgt 19 %, was mit einem hohen Anteil an Bewohner*innen zu tun haben könnte, die in Niederösterreich arbeiten.

Die Auswertung zu den Motiven zeigt auch, dass die Bewohner*innen kritisch gegenüber dem eigenen Mobilitätsverhalten (Umweltaspekte, finanzielle Aspekte) sind, allerdings **entscheidende Anreize zur Nutzung von Sharing Mobility fehlen**.

Wie auch schon andere Studien (Krombach, 2020) gezeigt haben, ist das Mobilitätsangebot im Umfeld einer Wohnhausanlage mit einem starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl verbunden. Das Angebot in der Wohnhausanlage selbst spielt dabei nur dann eine Rolle, wenn die **übrigen Rahmenbedingungen (Stellplatzregulativ, Parkraumbewirtschaftung, ÖV-Angebot, ...)** stimmig sind. Das alleinige Vorhandensein eines Carsharing-Fahrzeugs in der Tiefgarage einer Wohnanlage darf daher nicht überbewertet werden, oder wie es die Mobilitätsdienstleister in den Expert*innen-Interviews ausdrücken: „*man darf sich keine Wunder betreffend Akzeptanz erwarten*“. So zeigt auch die quantitative Befragung, dass, nur das Angebot im Wohnbau selbst sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen nicht ändert.

6.4. Methodenkritik

Methodisch wurde mit den qualitativen Interviews (vgl. Kapitel 6.1) in den Wohnbauprojekten selbst, ein Ansatz gewählt, der eine gewisse Zufälligkeit bei der Auswahl der Befragten zulässt. Im Gegensatz zur quantitativen Erhebung, die als Online-Fragebögen per Postwurf / per E-Mail ausgesendet wurden, ergibt sich hier eine geringere Vorselektion der Befragten. Beispielsweise wurden bei der quantitativen Befragung ca. 1.600 Haushalte angeschrieben und rund 16 % der kontaktierten Personen haben teilgenommen. Diese durch die Bereitschaft der angeschriebenen Personen geschehende Vorselektion der Antworten führt einerseits zu einem Bias, denn von diesen 16 % der kontaktierten Personen, wissen – ganz im Gegensatz zu den vor Ort interviewten Personen – fast 90 % von den Mobilitätsmaßnahmen in ihrer Wohnanlage. Dies weist darauf hin, dass die Rekrutierung per Postwurf eher Menschen anspricht, die dem Thema Mobilität interessiert gegenüberstehen und auch von sich aus die Bereitschaft mitbringen, sich mit dem Angebot auseinanderzusetzen. Dies zeigt auch der überdurchschnittlich hohe Anteil an Personen mit akademischem Schulabschluss bei den Befragten. Diese Verschiebung der Ergebnisse muss bei der Zusammenführung und der Interpretation der Ergebnisse der quantitativen und der qualitativen Herangehensweise berücksichtigt werden. Deshalb ist auf jeden Fall davon auszugehen, dass eine intensivere Informationsbereitstellung nicht nur zum Zeitpunkt des Einzuges, sondern darüber hinaus erforderlich ist, um auch jene Menschen zu erreichen, die nicht aktiv selbst nach diesen Informationen suchen.

7. Handlungsempfehlungen

Möchte man die Nutzungsfrequenz von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau steigern, muss man aus Sicht der Autor*innen die Leute „an der Hand nehmen“ und sie an eine neue Gewohnheit heranführen (vgl. Kapitel 6.1.2)

Bei der Planung und Einführung von Mobilitätsmaßnahmen generell, aber auch in Hinblick auf die Steigerung der Nutzungsfrequenz von vorhandenen Wohnanlagen sollte auf folgende Faktoren besonders geachtet werden:

- » Bessere Sichtbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Visibility)
- » Mehr Benutzerfreundlichkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Usability)
- » Barrierefreiheit bei Mobilitätsmaßnahmen
- » Zielgerichtete Information über Mobilitätsmaßnahmen
- » Mehr Angebot und bessere Verfügbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen

In der folgenden Tabelle sind die Handlungsempfehlungen und ihre Handlungsträger beschrieben. Die Wirksamkeit bezieht sich dabei auf das Potenzial der Handlungsempfehlungen, die Nutzungsintensität der Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau zu erhöhen.

Die drei Fallstudien befinden sich in Wien, dennoch gelten die Handlungsempfehlungen für anderen Städte und Kommunen ebenso.

| Beschreibung der Handlungsempfehlung | | Öffentl. Hand | Bauträger / Verwalter | Mobilitätsdienstleister | Wirksamkeit | |
|--------------------------------------|----|--|-----------------------|-------------------------|-------------|-----|
| Visibility | S1 | Einheitliches Design wählen | X | | X | ●●● |
| | S2 | Angebot einsehbar und prominent situieren | X | X | X | ●●● |
| | S3 | Wohnanlage und Mobilitätsstation sauber halten und pflegen | | X | X | ● |
| Usability | U1 | Handling vereinfachen | | | X | ● |
| | U2 | Attraktive und einheitliche Tarifmodelle forcieren | X | | X | ●● |
| | U3 | Ansprechpartner*innen vor Ort haben | | X | X | ● |
| | U4 | Mobilitätsangebot in Hausverwaltungs-App aufnehmen | | X | X | ● |
| Barrierefreiheit | B1 | Barrierefreie, attraktive Fuß- und Radinfrastruktur im Quartier anbieten | X | | | ●●● |
| | B2 | Zugänglichkeit für Alle herstellen | X | X | X | ● |
| | B3 | Vertrauen schaffen | X | X | X | ●● |
| Information | I1 | Mobilität in Wohnungssuche und -vergabe einbeziehen | X | | | ●● |
| | I2 | Mobilität als Teil der Identität der Wohnanlage nach außen kommunizieren | | X | X | ●●● |
| | I3 | Automatisch beim Einzug anmelden | | X | X | ●● |
| | I4 | Regelmäßig diverse Informationskanäle bedienen | X | X | X | ●● |
| Verfügbarkeit | V1 | Standortübergreifende Services über Großanbieter anbieten | X | | X | ●●● |
| | V2 | Stellplatzregulative verpflichtend einfordern | X | X | | ●●● |
| | V3 | Vielfältiges und bedarfsgerechtes Angebot schaffen | X | | X | ●●● |
| | V4 | Echtzeitnutzung des Angebotes kommunizieren | | X | X | ●● |

Legende

| | |
|--|--|
| | Relativ einfach nachrüstbar auch bei bestehenden Wohnanlagen / jedenfalls bei Planung berücksichtigen |
| | mit erheblichem Aufwand nachrüstbar bei bestehenden Wohnanlagen / jedenfalls bei Planung berücksichtigen |
| | immer bei der Planung berücksichtigen |

Abbildung 69: Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

7.1. Bessere Sichtbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Visibility)

Potenzielle Nutzer*innen müssen schnell und einfach über das Mobilitätsangebot in Kenntnis gesetzt werden, das heißt, die Bewohner*innen und Gäste, Vorbeikommende sollen sofort sehen, wo es welches Angebot gibt. Die Kommunikation des Angebotes kann dabei diverse Kanäle bedienen: Einerseits die direkte Ansprache der potenziellen Nutzer*innen (ebenfalls über verschiedene Kanäle, vgl. Kapitel 7.4), aber auch Kommunikation durch Sichtbarkeit des Angebotes an Ort und Stelle.

7.1.1. S 1 – Einheitliches Design wählen

MO.Point und die Wiener Linien machen es als Mobilitätsdienstleister in Wien und zahlreichen Städten und Gemeinden in den Bundesländern vor: das einheitliche Design zeigt, dass sich vor Ort ein besonderes (Mobilitäts-)Angebot befindet. Das betrifft

- » die visuelle Identität, professionell umgesetzt mit einem wiederkehrenden Corporate Design (Wiedererkennbarkeit)
- » die Wahl der Farbe, zum Beispiel das Rot der Wiener Linien, das Blaugrün von MO.Point (eine Farbe für alles)
- » der einheitliche Einsatz der Farben und Logos auf Druckwerken, auf den Fahrzeugen, am Leitsystem, auf der App und der Website sowie in der gesamten Kommunikation von Seiten der Wohnbauträger und anderer Akteur*innen

Das einheitliche Design ist ein Erfolgsfaktor für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Eine konsequente Nutzung und Einhaltung der Corporate Identity sorgt dafür, dass das Angebot nach außen wie aus einer Hand wirkt. Aus Sicht der öffentlichen Hand, die in ihren Mobilitätskonzepten und Stadtentwicklungsplänen Ziele zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs verfolgt, bedeutet dies mittelfristig auf eine gute Sichtbarkeit von Mobilitätsangeboten im Wohnumfeld bzw. im Wohnbau zu setzen. Für die künftigen Angebote der Mobilitätsanbieter könnte dies bedeuten, dass diese sich unter einer "Dachmarke" geführt werden müssten. Innerhalb dieser Dachmarke könnten bestehende Mobilitätsanbieter Leistungen – im einheitlichen Design und mit einheitlichen Qualitätskriterien – erbringen.

7.1.2. S 2 – Angebot einsehbar und prominent situieren

Zur guten Sichtbarkeit gehört nicht nur das Design, sondern auch die Sichtbarkeit und die Einsehbarkeit des Angebotes in der Wohnhausanlage und von außen. Der Positionierung des Angebotes kommt damit insbesondere bei der Planung eine entscheidende Rolle zu. Aber auch im Bestand kann durch Maßnahmen nachgerüstet werden. In der Planung und bei der Bestandsnachrüstung sind folgende Maßnahmen von Bedeutung:

- » eine entsprechende Beschilderung des Mobilitätsangebotes (vgl. Kapitel 7.1.1) im öffentlichen Raum und innerhalb der Wohnhausanlage, die kennzeichnet, welche Angebote genutzt werden können (Schilder im Außenraum, Beschilderung des "Geschäftslokals" bei Mobility Points, ...)
- » ein Leitsystem zu den Mobilitätsangeboten (Wegweiser, Stelen, Bodenmarkierungen, Wege-Leitsystem am Boden zu den Mobilitätsangeboten, auch zur Tiefgarage bei Carsharing-Angeboten in den Untergeschoßen)

- » ein helles und freundliches Erscheinungsbild (das Angebot soll „im Rampenlicht“ stehen), u.a. ein beleuchtetes Auslagenfenster (24/7), sofern die Mobilitätsstation in einem Gebäude ist
- » alles in allem: ein für alle potenziellen Nutzer*innen sichtbarer Fuhrpark, an der Oberfläche / im Erdgeschoß / im öffentlichen Raum

Die prominente Situierung ist entscheidend. Carsharing-Fahrzeuge in Tiefgaragen können nur Autofahrer sehen, die selbst ein Auto besitzen und kaum je einen Leihwagen benötigen. Im Zuge dieses Projektes zeigt sich – bestätigt durch die Befragungen (vgl. Kapitel 6.1 und 6.2) und Lokalaugenscheine (vgl. Kapitel 5) –, dass ein sichtbares Angebot auch eine höhere Nutzungswahrscheinlichkeit nach sich zieht. Das Bikesharing in der Biotope City wird gut angenommen – es befindet sich im Erdgeschoß im Mobility Point. Die Erkenntnis einer prominenten Positionierung kommt ebenfalls aus der Verhaltensökonomie. Man muss direkt auf das Angebot gestoßen werden. So zeigte sich in Untersuchungen, dass in Kantinen, wo frisches Obst auf Augenhöhe angeboten wurde, deutlich mehr Obst genommen wird.

In der Bruno-Marek-Allee nutzen 34 % Carsharing ein paar Mal im Jahr, verglichen mit den deutlich geringeren Nutzungszahlen in der Biotope City spricht das für die hohe Bedeutung der Sichtbarkeit der Angebote. In der Wohnhausanlage der Bruno-Marek-Allee befindet sich ein Teil des Mobilitätsangebotes im öffentlichen Straßenraum und ist damit für Bewohner*innen sofort sichtbar, auch für Passant*innen.

Dass die Stadt Wien bereits heute und künftig Mobilitätsangebote sichtbar und gebündelt durch Mobilitätsstationen anbieten möchte, wird durch diese Erkenntnisse bestätigt. Mobilitätsstationen bündeln Sharing-Angebote auf klar definierten Abstellflächen. Dies gilt schlussendlich auch für Stadtentwicklungsgebiete in anderen Städten: Mobilitätsangebote sollen vorrangig auf öffentlich zugänglichem Privatgrund angeboten werden, damit kommen auch städtebauliche Verträge ins Spiel. In Masterplänen kann die Lokalisation und die Erreichbarkeit der Angebote definiert werden (Stratil-Sauer, 2019). Im öffentlichen Straßenraum soll die öffentliche Hand die Angebotsbündelung z.B. durch Mobilitätsstationen der Anbieter der öffentlichen Verkehrsmittel, die sich zusehends als Mobilitätsdienstleister sehen, übernehmen. Im Sinne einer Vereinheitlichung des Designs (vgl. Kapitel 7.1.1) wäre allerdings auch hier ein Nutzen in der Etablierung einer Dachmarke ableitbar, die beispielsweise baublockweise oder im Quartier/Grätzl Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum, auch in Bestandsgebieten, anbietet. Damit wird Sharing öffentlich sichtbar, und zwar für alle, die im Quartier leben.

7.1.3. S 3 – Wohnanlage und Mobilitätsstation sauber halten und pflegen

Die Sauberkeit von Mobilitätsstationen ist für das Image von Mobilitätsangeboten und damit auch deren Nutzung von Bedeutung. Die Pflege der Wohnhausanlage und der Mobilitätsstation symbolisiert auch die Wohnqualität der Bewohner*innen. Für Wohnhausverwaltungen ist dies relevant; Ablagerungen von Sperrmüll oder andere Verschmutzungen kosten Geld und sind aufwendig zu entfernen. Für die Nutzung von Mobilitätsstationen und deren Fahrzeuge gilt das Gleiche:

- » ein sauberes Fahrzeug (gilt für Pkw und Fahrräder etc. gleichermaßen) stärkt die Nutzung
- » ein sauberes und gepflegtes Umfeld (keine Müllablagerungen bei der Mobilitätsstation/bei den Mobilitätsangeboten, keine „Fahrradleichen“, ...) ist wichtig, um das Mobilitätsangebot als attraktiv und wertvoll wahrzunehmen

Bei zwei der drei Fallbeispiele waren bei den Lokalausweisungen mehrere "Fahrradleihen" zu finden (Bruno-Marek-Allee und ERnteLAA). In der Bruno-Marek-Allee befanden sich in einer Mobilitätsstation beim Lokalausweisungen Ansammlungen von Müll. In der Biotope City ist die Ordnung im Innenraum sehr positiv und beispielgebend.

Für die Wohnhausverwalter bzw. die Mobilitätsdienstleister bedeutet dies allerdings einen gewissen Aufwand, der gut organisiert und institutionell geregelt und koordiniert werden muss.

7.2. Mehr Benutzerfreundlichkeit von Mobilitätsmaßnahmen (Usability)

Die Benutzerfreundlichkeit, aber auch die User Experience stellen ebenfalls Verstärker bei der Erhöhung der Nutzungsfrequenz von Mobilitätsangeboten dar. Eine simple und unkomplizierte Nutzung betrifft sowohl den Anmeldeprozess als auch den Reservierungs- und Ausleihprozess. Die Usability bezieht sich dabei nicht nur auf die Benutzerfreundlichkeit der digitalen Plattform, sondern auch auf den physischen Ausleihprozess selbst.

7.2.1. U 1 – Handling vereinfachen

Das Handling der Fahrzeuge selbst sowie die Registrierung muss so einfach und so unkompliziert wie möglich sein. Das bedeutet konkret:

- » Die Fahrzeuge, insbesondere die Fahrräder, müssen so aufgestellt werden, dass die Zugänglichkeit möglich ist. Fehlen entsprechend breite Fahrgassen zum Handling der Fahrräder, kann das Rad nicht oder nur mühevoll entnommen werden. Das gilt einerseits für Sharing-Fahrzeuge, vielmehr allerdings noch für Fahrradräume, wo private Fahrräder abgestellt werden (vgl. Kapitel 7.3.1).
- » Das Gewicht der E-Fahrräder spielt ebenso eine Rolle: die Mobilitätsstation sollte leichte und moderne Fahrzeuge anbieten.
- » Die Befragung hat gezeigt, dass die Registrierung sowohl analog als auch digital möglich sein soll, ebenso muss der Ausleihvorgang einfach zu bewerkstelligen sein. Beispielsweise ist die Website der Wiener Linien zur Mobilstation Bruno-Marek-Allee seit Verfassen dieses Berichtes nicht verfügbar – der QR-Code an der Stele verläuft zu einer nicht existenten Internetseite. Die Information zum Mobilitätsangebot verläuft somit ins Leere.
- » Wesentlich ist für die Beschreibung des Angebotes: nur so viel Text wie unbedingt notwendig, leicht verständliche, selbsterklärende Bilder und Piktogramme, hier sind MO.Point und die Wiener Linien bereits vorbildlich.
- » Besonders wichtig ist die kurzfristige Buchungsmöglichkeit (1 Stunde vorher, besser sofort). Dies bedingt allerdings auch, dass mehrere Leihfahrzeuge vorhanden sind.

7.2.2. U 2 – Attraktive und einheitliche Tarifmodelle forcieren

Tarife müssen einfach erfassbar sein, Alternativen bieten und im Idealfall stadtweit einheitlich sein. Die Anbieter in den untersuchten Wohnanlagen haben unterschiedliche Modelle, nicht nur für Mobilitätspakete (Carsharing, Bikesharing; Abrechnung je Fahrt oder monatlich oder Schnupper-Abo), sondern auch für Sondergebühren (Verlust des Schlüssels, Beschädigungen, verspätete Rückgaben, etc.). Für Erstnutzer*innen kann die Auflistung der konkreten Kosten auf den ersten Blick – beispielsweise im Vergleich zum eigenen Pkw – teuer erscheinen, da die tatsächlichen Kosten eines eigenen Pkw versteckt bleiben. Das bedeutet für künftige Mobilitätsstationen bzw. Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

- » einheitliche Tarife mit einer einfachen Tarifübersicht, wie dies beispielsweise MO-Point bietet,
- » die Kommunikation von Kostenvergleichen mit privaten Fahrzeugen, insbesondere eines Zweitautos (vgl. Kapitel 7.4.4).
- » Im Idealfall lassen sich zu bestehenden ÖV-Tickets Leistungen an allen Mobilitätsstationen in einer Stadt einfach zu einem monatlichen Standardpreis dazu buchen.

Tarifübersicht

Standardtarife für alle MO.Point Standorte

| MO.Pack Übersicht | MO.Pack Basic | MO.Pack E-Bike | MO.Pack E-Car | MO.Pack Large |
|---------------------------------------|--------------------------|--|---|--|
| Tarif Plan | Für Neugierige | Für Radler | Für ab und zu | Für Beständige |
| E-PKW | € 10,- /Std. | - | € 9,- /Std. | € 8,- /Std. |
| E-Moped | € 4,- /Std. | - | € 4,- /Std. | € 3,- /Std. |
| E-Bikes E-Cargobikes E-Scooter | € 2,- /Std. | Pro Buchung 2 Stunden kostenlos fahren. Danach € 1,5 /Std. | € 2,- /Std. | Pro Buchung 2-Stunden kostenlos fahren. Danach € 1,5 /Std. |
| Accessoires | Inkludiert | Inkludiert | Inkludiert | Inkludiert |
| Grundgebühr | € 0 pro Monat* | € 15 pro Monat* | € 19 pro Monat* | € 29 pro Monat* |
| Fahrtgebühren pro Monat inkludiert | | | € 25 Fahrtgebühren pro Monat inkludiert | € 35 Fahrtgebühren pro Monat inkludiert |

Abbildung 70: Tarifmodell des Mobilitätsdienstleisters MO.Point (2021)

Für die Bauträger spielt zudem eine wesentliche Rolle, dass die Angebote über die Baukosten vorfinanziert werden. Eine längerfristige Abdeckung der Betriebskosten über die ersten Jahre hinaus ist daher zukünftig besonders herausfordernd (und bei Genossenschaften nur über Einmalzahlungen über die Baukosten darstellbar), was zu einer geringen Treffsicherheit bei der Finanzierungsunterstützung führt. Da eine laufende Abrechnung über Betriebskosten rechtlich nicht möglich ist, muss derzeit dieser Zuschuss über die Baukosten erfolgen. Will man die bestehenden Mobilitätsangebote in den Wohnanlagen auch nachhaltig weiterführen, sind die rechtlichen Rahmenbedingungen in Richtung einer fortlaufende Betriebskostenunterstützung durch die Bauträger erforderlich. Andernfalls können diese womöglich seitens der Bauträger, Verwalter und Mobilitätsdienstleister nicht weitergeführt werden. Sharing-Angebote würden dann nicht mehr in Kombination mit dem Wohnbau, sondern nur noch im öffentlichen Raum Platz finden.

7.2.3. U 3 – Ansprechpartner*innen vor Ort haben

Eine einfache Nutzung bedeutet auch, dass Personen – im Idealfall vor Ort – ansprechbar sind. Wie funktioniert das Ausleihen, was passiert, wenn der Schlüssel zum Fahrradraum verloren geht?

- » Ansprechpartner*innen vor Ort kann in neuen Stadtteilen das Quartiersmanagement /die Stadtteilarbeit sein. Ist die Besiedelung der Wohnanlagen allerdings abgeschlossen, sind die Personen nicht mehr vor Ort.
- » Andernfalls können auch Geschäfte oder ortsansässige Unternehmen eingebunden werden. Ähnlich funktioniert das Grätzlrad als Service der Stadt Wien (Mobilitätsagentur Wien, 2021), bei welchem Unternehmen oder Organisationen im Grätzl die Buchungen und Ausleihvorgänge kostenfrei betreuen.

7.2.4. U 4 – Mobilitätsangebot in Hausverwaltungs-App aufnehmen

Einige Hausverwaltungen kommunizieren mit Bewohner*innen bereits über digitale Tools, wie zum Beispiel Apps aber auch digitale schwarze Bretter. Das Mobilitätsangebot könnte daher in diese Apps integriert werden, oder besondere Werbemaßnahmen und Aktionen können über die App kommuniziert werden. Optimal wäre es, wenn der Buchungsstand (“es ist ein Fahrzeug frei”) in der App oder am digitalen Schwarzen Brett angezeigt würde.

7.3. Barrierefreiheit bei Mobilitätsmaßnahmen

7.3.1. B 1 – Barrierefreie, attraktive Fuß- und Radinfrastruktur im Quartier anbieten

Neue Stadtteile werden heute in vielen Städten bereits autofrei geplant. Im Quartier werden durch die Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung und/oder durch Maßnahmen der Vertragsraumordnung Fuß- und Radwege vorgesehen. Die Ausgestaltung und Qualität können dabei verankert werden.

Besonders gut sichtbar ist dies im Fallbeispiel Bruno-Marek-Allee, wo innerhalb des Quartiers im Zuge der Flächenwidmung Durchwegungen (Krakauer Straße als Fußweg) geschaffen wurden. Die Barrierefreiheit wird durch abgeflachte Gehsteigkanten hergestellt und die Radabstellanlagen sowie die Mobilitätsstation sind barrierefrei erreichbar.

Kritisch hingegen bleiben Fahrradabstellanlagen in den Tiefgeschossen, weil meist über steile Rampen und zahlreiche schwere, nicht automatische Türen erreichbar, oder Hängesysteme für Fahrräder, die kaum genutzt werden (zu schwere Fahrräder, keine Absperrmöglichkeit). Diese Formen von Abstellanlagen sollten künftig in den Bauordnungen oder Bautechnikverordnungen nicht mehr gestattet werden. Zudem sollten Fahrradräume und Mobilitätsstationen mit Bewegungslichtmeldern ausgestattet sein. Als Handlungsempfehlung für die Bundesländer gilt daher, Fahrradstellplätze gleich wie Kfz-Stellplätze mit konkreten Abmessungen, Fahrgassen und Qualitätskriterien in die jeweiligen rechtlichen Vorgaben einzubetten (Beyer & Weninger, 2020).

7.3.2. B 2 – Zugänglichkeit für Alle herstellen

Ein besonderer Teil der Usability ist die barrierefreie Nutzbarkeit für alle Personengruppen, also auch von jenen, die nicht Englisch oder gut Deutsch sprechen, die körperliche Einschränkungen, wie Mobilitätseinschränkungen oder aber Einschränkungen Sprechen (Voice-Control) haben. Berücksichtigt werden müssen auch jene mit anderen besonderen Mobilitätsbedürfnissen (z.B. Kinderwagen, großes Gepäck, ...).

Dies betrifft wieder den gesamten Angebotsprozess – also die barrierefreie Nutzung der digitalen Plattform und den physischen Ausleihprozess. So ist auch die Zugänglichkeit hier ein wichtiger Faktor: Eine interviewte Person berichtete, sich für das Bike Sharing-Angebot zu interessieren und wollte sich „das mal anschauen“. Die Tür zum Fahrradraum konnte allerdings nicht geöffnet werden. Damit war der Versuch gescheitert und damit auch die weitere Auseinandersetzung mit dem Angebot. Der Zugang zu den Ausleihtools und den Geräten selbst muss für alle machbar sein. Das bedeutet konkret:

- » Zugänglichkeit von Räumlichkeiten und damit die Niederschwelligkeit des Angebotes einfach gestalten;
- » barrierefreie Angebote schaffen, zum Beispiel ist das Angebot auch für Personen ohne Smartphone nutzbar?
- » ein mehrsprachiges Angebot könnte je nach Standort hilfreich sein, jedenfalls wichtig sind Piktogramme, die die einfache Bedienung zeigen
- » generell sollten englische Begriffen und Abkürzungen nur wenn unbedingt notwendig eingesetzt werden (Beispiel: „Biotope City“, „Token“, „Urban Sharing Items“, „RFID“, ..)

7.3.3. B 3 – Vertrauen schaffen

Bei der quantitativen Befragung (vgl. Kapitel 6.2.3.4) antworteten gab es 17 Rückmeldungen, dass der Verleihvorgang von Carsharing oder Bikesharing zu kompliziert sei. 31 Personen meinten, dass sie nicht (gut) Fahrradfahren können, keine fremden Fahrräder fahren wollen oder sich generell auf einem Lastenrad nicht wohl fühlen würden. Dies deutet darauf hin, dass Ängste abgebaut und durch spezielle Maßnahmen Vertrauen aufgebaut werden sollte. Dies betrifft:

- » Community-Maßnahmen, wie man von anderen Nutzer*innen lernen kann („mein Nachbar fährt auch“), Bildung von Role-Models in der Nachbarschaft,
- » Community-Aktivitäten in der Besiedelungsphase aber auch nachher:
 - » zum Beispiel Lastenradtage oder Radkurse
 - » Einbeziehung der Innenhöfe für mehr Sichtbarkeit
 - » Trainings und Rundfahrten mit dem E-Carsharing-Auto,
 - » Kommunikation von entsprechenden Aktionen (Preisreduktion, etc.)
- » Besondere Ansprache von Zielgruppen (vgl. Kapitel 7.4.4).

Ergänzend wurde von den Mobilitätsdienstleistern rückgemeldet (vgl. Kapitel 4.3.2), dass ein „solides Branding“ wie zum Beispiel jenes der Wiener Linien mehr Vertrauen schaffen würde als dies bei einem „fremden“, privaten Unternehmen der Fall sei.

7.4. Zielgerichtete Information über Mobilitätsmaßnahmen

7.4.1. I 1 – Mobilität in Wohnungssuche und -vergabe einbeziehen

Auch wenn Wohnbauträger und -verwalter sich nicht zu Mobilitätsdienstleistern entwickeln wollen und sollen, kann das Thema Mobilität stärker in die Wohnungssuche und -vergabe einbezogen werden.

Da fast 50 % der Haushalte in Wien kein Auto mehr besitzen (Stadt Wien, MA23, 2020), könnten die Angebote genau für jene Haushalte und Personen ohne eigenes Auto interessant sein. Das zeigt auch die Auswertung aus der Befragung: 67 % der Carsharing-Nutzer*innen und 39 % der Bikesharing-Nutzer*innen in den drei Fallstudien haben keinen eigenen Pkw (vgl. Kapitel 6.2.3.5).

Bei der Wohnungssuche kann insbesondere auf diese besonderen Angebote hingewiesen werden, was derzeit nur in Ausnahmefällen der Fall ist. Auf der Website der Wohnbauträger (möglicher Erstkontakt von Mieter*innen oder Eigentümer*innen) können idR. diese Angebote nicht oder nicht sofort gefunden werden. Auch könnten die individuellen (Kosten)vorteile besser dargestellt werden.

7.4.2. I 2 – Mobilität als Teil der Identität der Wohnanlage nach außen kommunizieren

Wie im Kapitel 7.1.2 beschrieben, sind Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau oftmals nicht ideal positioniert. Dies liegt vor allem an der späten Einbeziehung von Mobilitätsexpert*innen und Mobilitätsdienstleistern bei der Planung/in den Architekturwettbewerben etc. Jedenfalls sollte das Thema Mobilität als besondere Identität der Wohnhausanlage kommuniziert werden – so gibt es bereits autofreie Siedlungen und die meisten neuen Stadtteile werden – zumindest in Teilbereichen (Innenerschließung) autofrei geplant.

7.4.3. I 3 – Automatisch beim Einzug anmelden

Derzeit muss sich jeder Sharing-Teilnehmer aktiv dazu entscheiden, eine Car- oder Bikesharing-Plattform des Mobilitätsanbieters aufzusuchen und sich selbst dort anmelden. Ein Nudge (=Anstoß, Begriff aus der Verhaltensökonomie) wäre zum Beispiel, dass man beim Einzug automatisch beim Sharing-Mobilitätsdienstleister angemeldet ist. Die Freiheit, sich wieder abzumelden, bleibt jederzeit bestehen.

7.4.4. I 4 – Regelmäßig diverse Informationskanäle bedienen

Etwa 30 bis 50 % unseres täglichen Handelns basieren auf Routinen, die Mobilität gehört auch dazu. Der Umzug und die Wohnungssuche sind die geeignetsten Zeitpunkte für die Kommunikation von Mobilitätsangeboten, schließlich verändern sich genau dann auch die täglichen Wege und möglicherweise auch die Verkehrsmittelwahl. In dieser Zeit werden Menschen eher aktiv und holen sich neue Informationen ein – Verhalten kann angepasst werden. So hat Krombach (Krombach, 2020) gezeigt, das im Quartier Riedenburg in Salzburg der Umzug in ein mit Mobilitätsmaßnahmen ausgestattetes Quartier auch Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl mit sich bringt.

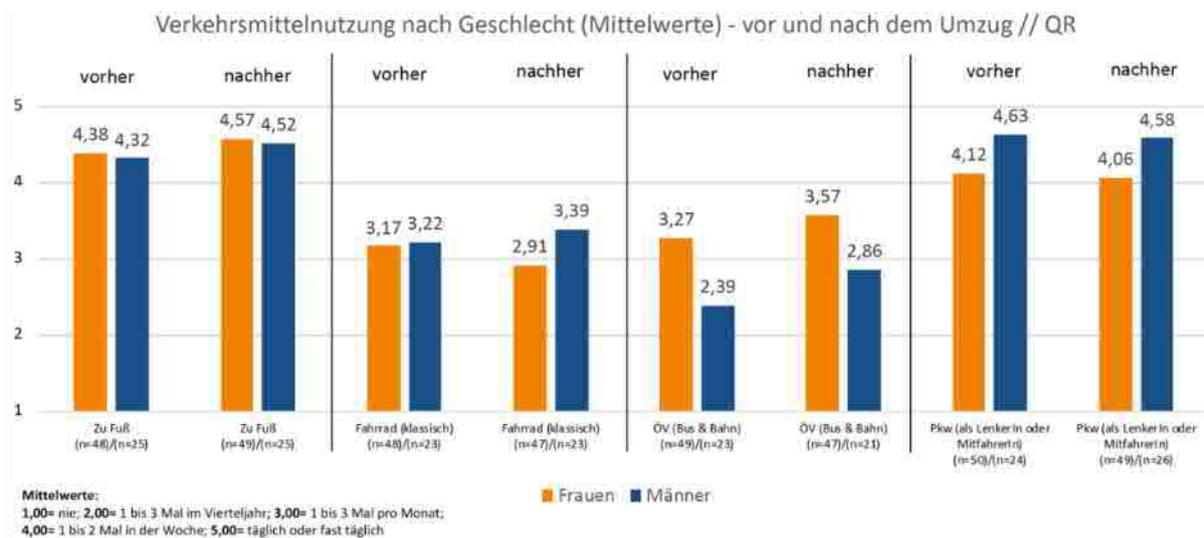


Abbildung 71: Mobilitätsverhalten vor- und Nach dem Umzug ins Quartier Riedenburg Salzburg (Krombach, 2020)

Ein Großteil der Befragten in den drei ausgewählten Wohnanlagen weiß entweder nicht, dass es Mobilitätsangebote gibt bzw. welche in welcher Qualität vorhanden sind. Das bedeutet, dass Wohnbauträger und Mobilitätsdienstleister einen großen Teil an potenziellen Nutzer*innen bereits verloren haben bzw. die Chance verpassen, eine mögliche Verkehrsmittelwahlveränderung in Haushalten einzuleiten. Dazu kommt, dass ein erheblicher Teil jener Personen, die Sharing noch nicht nutzen, es grundsätzlich schon in Erwägung gezogen haben.

Da die Angebote auch nicht immer auf den Websites der Bauträger vermittelt werden, ist der Erstkontakt des Mieters/der Eigentümer mit dem Angebot ausgeschlossen. Als Maßnahmen werden empfohlen:

- » zielgruppenorientiertes Marketing seitens der Mobilitätsdienstleister
 - » kinderlose Personen oder Haushalte mit Kindern älter als 10,
 - » Haushalte ohne Pkw, Haushalte ohne Zweitauto,
 - » Personen mit besonders umweltfreundlichem Verhalten,
 - » Personen, die besonders kostensensibel sind (z.B. Vergleichskostenrechner),
 - » Präsentation neuer Fahrzeuge für besonders technikaffine Personen.

Um die einzelnen Zielgruppen für Sharing zu begeistern, muss eine Geschichte erzählt werden, die das Angebot mit einer Aussage verbindet, die die angesprochene Person so attraktiv findet, dass sie mitmachen will.

- » diverse Informationskanäle nutzen, analog wie digital
 - » Aushänge in den Wohnanlagen/Stiegehäusern/Aufzügen/in den Tiefgaragen (diese konnten bei den Lokalausgaben nicht oder nur selten entdeckt werden)
 - » Postwurfsendungen und Info-Schreiben, wie häufig Angebote genutzt werden (Nutzer*innen und Bewohner*innen vorstellen, ...)
 - » Mobilitätslotterie veranstalten – vergünstigte Monatstarife von Sharing-Angeboten
 - » Nutzung von Gamification-Elementen
 - » Websites der Wohnbauträger
 - » Papierverträge, persönliche Schlüsselübergabe für „Traditionalisten“, persönlicher Schlüsselübergabe (vgl. Kapitel 7.3.2), Vermittlung von Anfragen aus der Nachbarschaft (vgl. Kapitel 7.3.3)
 - » Apps und andere digitale Tools (vgl. Kapitel 7.2.4)
 - » Probieraktionen etc. (vgl. Kapitel 7.3.3)

7.5. Mehr Angebot und bessere Verfügbarkeit von Mobilitätsmaßnahmen

7.5.1. V 1 – Standortübergreifende Services über Großanbieter anbieten

Mobilitätsangebote im Wohnbau sollen sich künftig nicht mehr auf eine einzige Wohnanlage beziehen, sondern Bewohner*innen und Betriebe im Umfeld miteinbeziehen. Dies wird letztlich nur dann funktionieren, wenn es standortübergreifende, offene Services von größeren Anbietern gibt. Diese Anbieter können wiederum Mobilitätsdienstleister beauftragen, die unter diesem gemeinsamen Dach Mobilitätsdienstleistungen anbieten, die alle Bewohner*innen, Gäste, Mitarbeiter*innen von Betrieben nutzen können. Dies entspricht auch im Wesentlichen den Leitsätzen und Grundsätzen der Wiener Stadtverwaltung (vgl. Kapitel 7.1 und Abbildung 72).

Das bedingt allerdings, dass Mobilitätsangebote größer ausgerollt werden müssten und sich ausgehend von Stadtentwicklungsgebieten flächendeckend über die Kommune verteilen. Ein guter Ausgangspunkt können Gemeindebauten sein, was besonders für die Stadt Wien ein und systematischer Ansatz wäre.

Leitlinien & Grundsätze

Überblick



Strategische Ansätze zur Sharing-Mobilität - Die Perspektive der Stadtverwaltung

Abbildung 72: Strategische Ansätze zur Sharing-Mobilität – Die Perspektive der Stadtverwaltung (Stratil-Sauer, 2019)

7.5.2. V 2 – Stellplatzregulative verpflichtend einfördern

Aus den Expert*innen-Interviews geht klar hervor, dass Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau zwingend mit einer Reduktion der Pkw-Stellplatzverpflichtung von Seiten der kommunalen Verwaltungen und der Politik einhergehen müssen. Leerstehende Garagenplätze sind einerseits ein Kostentreiber insbesondere im geförderten Wohnbau, andererseits könnten diese Flächen sinnvoller genutzt werden (Einlagerungsräume, Gemeinschaftsräume, qualitativ hochwertiger Fahrradabstellplätze, mehr Sharing-Angebote). Außerdem spiegelt die Stellplatzverpflichtung schon lange nicht mehr den tatsächlichen Stellplatzbedarf ab, fast 50 % der Haushalte zumindest in Wien haben keinen Pkw mehr (Stadt Wien, MA23, 2020). Das betrifft schlussendlich auch den freifinanzierten Wohnbau, bei dem der Käufer verpflichtet wird, einen Pkw-Stellplatz mit der Wohnung „mitzukaufen“, auch wenn er über keinen Pkw verfügt.

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau und die weitere Ausrollung von Mobilitätsstationen von Mobilitätsdienstleistern sind nur dann tatsächlich wirklich treffsicher, wenn die Zahl der privaten Pkw-Stellplätze reduziert wird. Dies zeigt sich auch bei der Befragung: In der Biotope City, der Wohnanlage ohne Stellplatzregulativ, ist die Kenntnis über die Carsharing-Angebote in der Wohnanlage am geringsten - und damit auch die Nutzung. In Bezug auf die Pkw-Nutzung zeigt sich dies ebenfalls: Für die Bewohner*innen aus der Wohnanlage Biotope City hat der Pkw einen höheren Stellenwert als für Bewohner*innen in der Bruno-Marek-Allee. Der höhere Stellenwert des Pkw in der Wohnanlage ERnteLAA kann mit dem höheren Anteil an Personen, die in Niederösterreich arbeiten begründet werden.

In Wien ist die Reduktion der Pflichtstellplätze in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung seit einigen Jahren etabliert, wenngleich es immer wieder neue Wohnanlagen oder Stadtentwicklungsgebiete gibt, die über kein Stellplatzregulativ verfügen. Hier spielen Haltungen in den einzelnen politischen Entscheidungsgremien eine größere Rolle als Fakten (geringer Autobesitz der Wiener Bevölkerung), dies wurde in den Expert*innen-Interviews auch bestätigt und spiegelt sich in den Versuchen einzelner Wohnbauträger wider, Pkw-Stellplätze zu reduzieren, um teurem Leerstand zu vermeiden.

In den Bundesländern gestaltet sich diese Frage derzeit je nach Standort und gesetzlicher Lage unterschiedlich – so kann in Niederösterreich eine Reduktion der Pflichtstellplätze nicht vorgenommen werden.

7.5.3. V 3 – Vielfältiges und bedarfsgerechtes Angebot schaffen

In Abbildung 32 wird die Anzahl der Sharing-Angebote in den drei untersuchten Wohnanlagen dargestellt. Im Wesentlichen gibt es bei diesen Projekten meist nur ein oder zwei Carsharing-Autos und einige Bikesharing-Fahrzeuge.

Zum Vergleich: Im künftigen Stadtteil Dietenbach in Freiburg (D) werden – bei einem deutlich reduzierten Pflichtstellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätze je Wohnung – auf 15.000 Einwohner*innen 12 Sammelhochgaragen und mehr als 100 Carsharing-Pkw kommen (Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2020). Da ein Carsharing-Pkw im Durchschnitt vier bis zehn private Pkw ersetzen kann (Umweltbundesamt Deutschland, 2021), ist eine deutlich größere Zahl an Sharing-Fahrzeugen bei einem restriktiveren Stellplatzregulativ – im gesamten Stadtteil und flächendeckend ausgerollt – jedenfalls zielführend.

7.5.4. V 4 – Echtzeitnutzung des Angebotes kommunizieren

Wie bereits im Kapitel 7.2.4 beschrieben, können digitale Tools genutzt werden, um das Angebot Sharing-Fahrzeugen zu kommunizieren. Gibt es nur ein Fahrzeug, muss der/die potenzielle Nutzende davon ausgehen, dass dieses nicht genau dann verfügbar ist, wenn er/sie es benötigt. Eine größere Anzahl an Fahrzeugen hat daher auch psychologische Wirkung. Eine digitale Echtzeit-Anzeige über die Auslastung – kommuniziert beispielsweise am digitalen schwarzen Brett – kann die Sichtbarkeit der Angebote erhöhen und die Nutzung erleichtern.

8. Handlungsempfehlungen am Beispiel der untersuchten Wohnanlagen

Für die drei betrachteten Wohnhausanlagen werden weiters konkrete Empfehlungen abgegeben, die sich insbesondere auf das Maßnahmenfeld der Visibility (Erhöhung der Sichtbarkeit, vgl. Kapitel 7.1) und Usability (Benutzerfreundlichkeit, vgl. Kapitel 7.2) beziehen. Die Maßnahmen sind auch auf andere Wohnhausanlagen übertragbar, zahlreiche Handlungsempfehlungen im Bestand zum Großteil auch ohne hohe Kosten umsetzbar.

8.1. Empfehlung für die Wohnhausanlage ERnteLAA





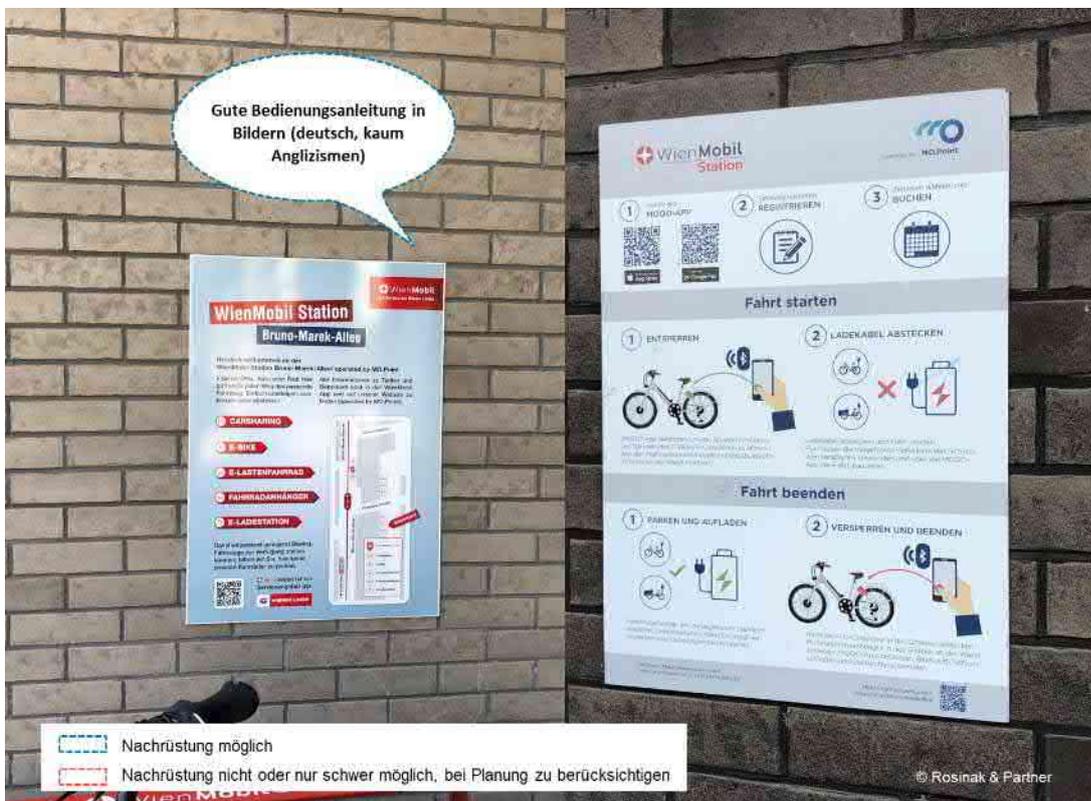
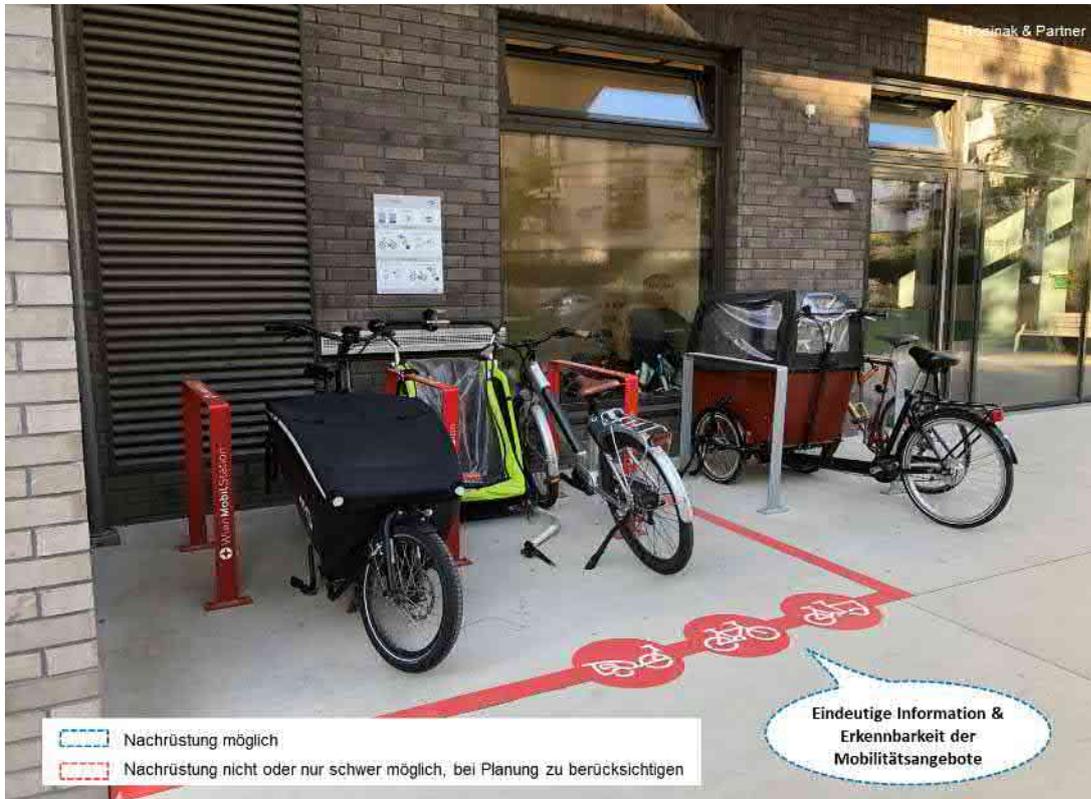




8.2. Empfehlung für die Wohnhausanlagen in der Bruno-Marek-Allee





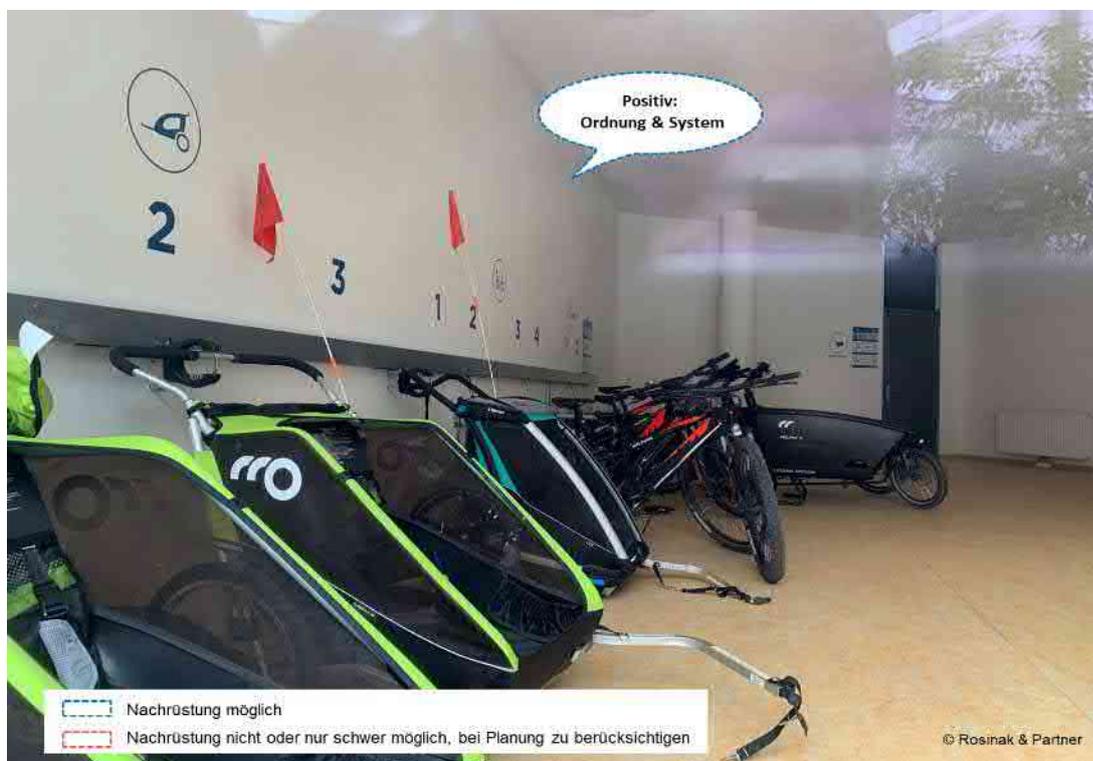
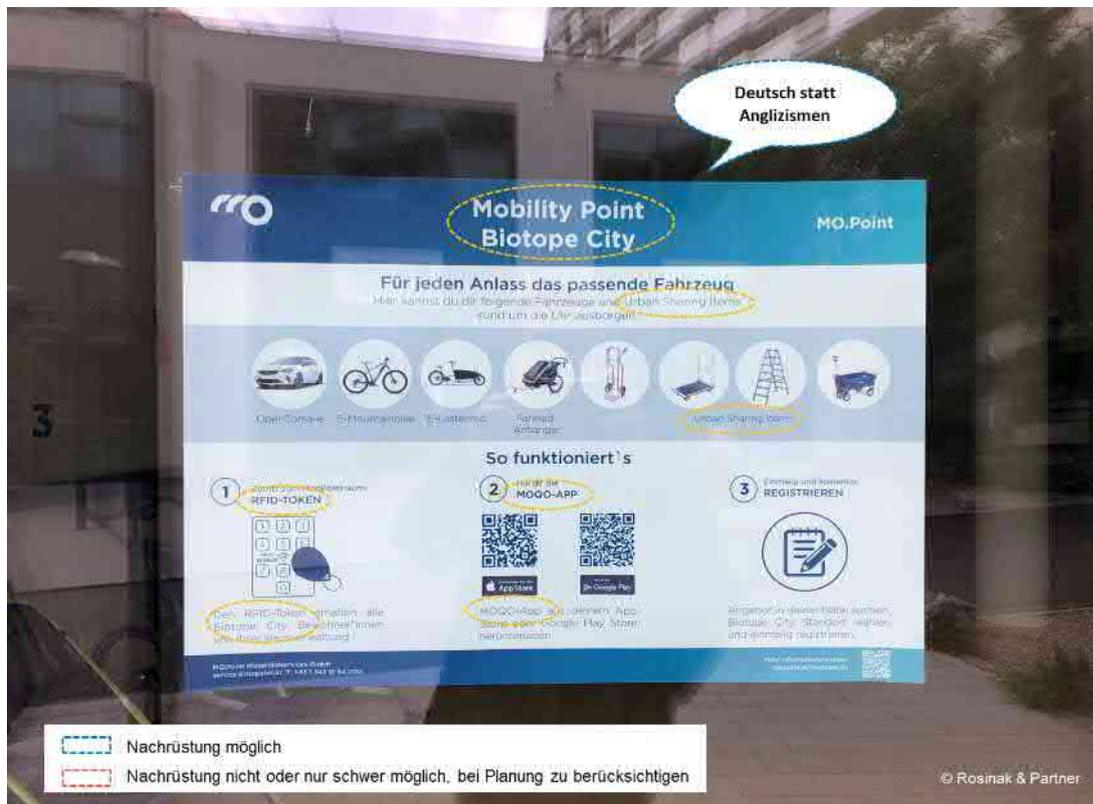


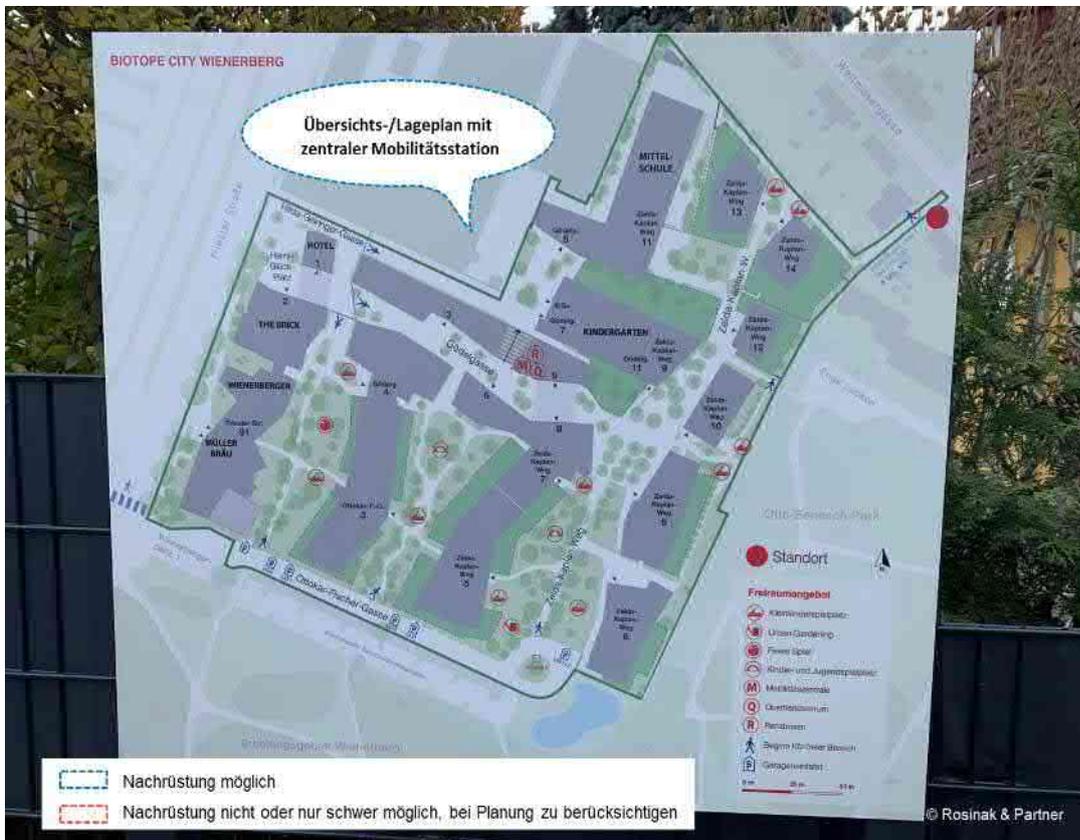




8.3. Empfehlung für die Wohnhausanlage Biotope City









9. Handlungsempfehlungen für andere Städte (Übertragbarkeit)

Die drei untersuchten Fallstudien befinden sich in Wien, dennoch gelten die **Handlungsempfehlungen für anderen Städte und Kommunen** auch. Es werden die wesentlichen Handlungsempfehlungen zusammengefasst:

- » Etablierung einer „Dachmarke“, innerhalb dieser bestehende Mobilitätsanbieter Leistungen – im einheitlichen Corporate Design und mit einheitlichen Qualitätskriterien – erbringen, im Idealfall sind dies die Anbieter öffentlicher Verkehrsdienstleistungen, die sich zunehmend als umfassende Mobilitätsdienstleister begreifen
- » Positionierung der Mobilitätsangebote **bei der Planung rechtzeitig festlegen**, Qualitäten im Zuge der rechtlichen Verfahren definieren
 - » Mobilitätsangebote im Wohnbau sollen sich künftig nicht mehr auf eine einzige Wohnanlage beziehen, sondern **Bewohner*innen und Betriebe im Umfeld miteinbeziehen**.
 - » Mobilitätsangebote auf **öffentlich zugänglichem Privatgrund** anbieten (Vertragsraumordnung) und **Lokalisierung von Mobilitätsmaßnahmen an der Oberfläche** (nicht Tiefgarage), um Sichtbarkeit zu erhöhen.
 - » Angebote **baublockweise** auch in Bestandsgebieten etablieren, Mobilitätsstationen / Sharing-Angebote auf klar definierten Abstellflächen im Quartier/Grätzel im öffentlichen Raum / bündeln
- » **Einfache und einheitliche Tarifstrukturen**, im Idealfall lassen sich zu bestehenden ÖV-Tickets Leistungen an allen Mobilitätsstationen in einer Stadt einfach zu einem monatlichen Standardpreis dazu buchen
- » Durch **Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung** und/oder durch Maßnahmen der Vertragsraumordnung: Fuß- und Radwege sichern, **Durchwegungen** schaffen, Ausgestaltung und Qualität verankern.
- » Will man die bestehenden Mobilitätsangebote in den Wohnanlagen auch nachhaltig weiterführen, sind die **rechtlichen Rahmenbedingungen in Richtung einer fortlaufende Betriebskostenunterstützung durch die Bauträger** erforderlich. Andernfalls können diese womöglich seitens der Bauträger, Verwalter und Mobilitätsdienstleister nicht weitergeführt werden. Sharing-Angebote würden dann nicht mehr in Kombination mit dem Wohnbau, sondern nur noch im öffentlichen Raum Platz finden.
- » **Keine Fahrradabstellanlagen in Tiefgeschoßen** (Rampen, schwere, nicht automatische Türen erreichbar), **keine Hängesysteme für Fahrräder** (zu schwere Fahrräder, keine Absperrmöglichkeit). Diese Formen von Abstellanlagen sollten künftig in den **Bauordnungen oder Bautechnikverordnungen** nicht mehr gestattet werden. Als Handlungsempfehlung für die Bundesländer gilt daher, Fahrradstellplätze gleich wie Kfz-Stellplätze mit konkreten Abmessungen, **Fahrgassen** und Qualitätskriterien in die jeweiligen rechtlichen Vorgaben einzubetten.
- » **Zeitgerechte Einbeziehung von Mobilitätsexpert*innen und Mobilitätsdienstleistern** bei der Planung/in den Architekturwettbewerben

- » **Reduktion der Pkw-Stellplatzverpflichtung** von Seiten der kommunalen Verwaltungen und der Politik, in den rechtlichen Vorgaben
- » Umsetzung deutlich **größerer Zahl an Sharing-Fahrzeugen bei einem restriktiveren Stellplatz-regulativ** – im gesamten Stadtteil und flächendeckend ausgerollt

10. Abschätzung der klimarelevanten Wirkungen der Maßnahmen

Die Abschätzung der klimarelevanten Wirkungen von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau ist schwierig, da keine Vorher-Nachher-Untersuchungen oder Wegetagebücher vorliegen. Daher muss die Abschätzung anhand von potenziell verlagerten Wegen anhand eines Beispiels erfolgen:

Für die Berechnungen wird angenommen, dass von jenen 46 Personen, welche in den untersuchten drei Wohnanlagen die Nutzung von Carsharing in Erwägung ziehen, 30 % ihr Zweitauto aufgeben würden. Das sind 14 Personen.

Nimmt man an, dass eine Person mit diesem Zweitauto eine durchschnittliche Tageswegelänge in Wien von 15 km werktäglich zurückgelegt hätte (15 km x 250 Werkstage = 3.750 Personen-km = ca. 0,9 t CO₂-Emission / Jahr mit konventionellem Benzinantrieb⁷), wäre dies

- bei einem E-Modell⁸ mit der gleichen Kilometerleistung (0,4 t CO₂-Emission / Jahr) eine **Einsparung von -0,5 t CO₂** im Jahr pro Person;
- bei einem konventionellen Sharing-Antrieb⁹ unter Annahme einer nur mehr wöchentlichen Nutzung (52 Wochen, 15 km x 52 Tage = 780 Personen-km = 0,2 t CO₂), also eine **Einsparung von -0,7 t CO₂** pro Person und Jahr
- bei einem E-Sharing-Modell¹⁰ unter Annahme einer nur mehr wöchentlichen Nutzung (52 Wochen, 15 km x 52 Tage = 780 Personen-km = 0,08 t CO₂), also eine **Einsparung von -0,8 t CO₂** pro Person und Jahr

Überträgt man dies auf die etwa 10 in Kapitel 5 untersuchten Wohnanlagen in Wien und eine durchschnittliche Zahl an Personen je Wohnanlage von etwa 5 (unabhängig davon, wie groß die Wohnhausanlage ist), die ihr Zweitauto aufgeben, sind dies **CO₂-Einsparungen von etwa 30 bis 45 t CO₂ pro Jahr**.

Es ist allerdings auch möglich, dass das Angebot von Carsharing in Wohnhausanlagen zu mehr Pkw-Fahrten führt, wenn Nicht-Autobesitzer*innen ÖV-Fahrten oder Radfahrten durch Pkw-Fahrten ersetzen.

⁷ ca. 260 g CO₂ je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)

⁸ ca. 100 g CO₂ je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)

⁹ ca. 260 g CO₂ je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)

¹⁰ ca. 100 g CO₂ je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)

Zu den Autorinnen und Autoren

Jonas Krombach, Rosinak & Partner ZT GmbH

Jonas Krombach ist Verkehrsingenieur der TU Dresden und hat vielfältige, fachübergreifende Arbeitsschwerpunkte: Mobilitätskonzepte im Wohnbau, Verkehrskonzepte für Stadtteile, Gemeinden und Regionen, Verkehrsanalysen sowie Fuß- und Radverkehrsprojekte.

Andrea Weninger, Rosinak & Partner ZT GmbH

Andrea Weninger ist Raumplanerin und Geschäftsführerin bei Rosinak & Partner. Sie unterrichtet an der Fachhochschule St. Pölten im Studiengang Bahntechnologie und Mobilität. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind Mobilitätskonzepte, räumliche Entwicklung, Machbarkeitsstudien und Analysen in der Verkehrs- und Umweltpolitik. Sie ist seit 2014 Mitglied des Fachbeirats für Stadtplanung und Stadtgestaltung in Wien.

Gerald Franz, Urban Innovation Vienna

Gerald Franz ist Ökonom und seit vielen Jahren im Bereich der nachhaltigen Mobilität tätig. Im Energy Center bei Urban Innovation Vienna beschäftigt er sich als Senior Expert mit dem Thema Mobilitätsmanagement in Stadtentwicklungsgebieten, berät Bauträger und die Stadt Wien in zu Mobilitätsfragen im Wohnbau.

Christoph Singelmann, Urban Innovation Vienna

Christoph Singelmann ist Raumplaner und hat umfangreiche Erfahrungen im breiten Themenfeld Wohnen und Wohnbau. Er ist für das Energy Center der Urban Innovation Vienna tätig und setzt sich dort mit der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen in Wiener Stadtentwicklungsgebieten (Beratung zu Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Auftrag der Flächenwidmungsplanung der Stadt Wien) sowie in Forschungsprojekten mit innovativen und stadt- und umweltverträglichen Mobilitätslösungen auseinander.

Elisabeth Oberzaucher

Elisabeth Oberzaucher lehrt an der Universität Wien, der Technischen Universität Wien und der Universität für Angewandte Kunst in Wien, ist wissenschaftliche Direktorin des Forschungsinstitutes Urban Human, Vizepräsidentin der International Society for Human Ethology und Mitglied der Science Busters. Sie studierte Zoologie an den Universitäten Wien und Würzburg, ihre Forschungsschwerpunkte sind Mensch-Umwelt-Interaktionen und nonverbale Kommunikation.

Literaturverzeichnis

Bai, C. et al., 2018. *Wohnumfeldqualität, Kriterien und Handlungsansätze für die Planung*. Aachen: HSR Hochschule für Technik Rapperswil - Kompetenzzentrum Wohnumfeld, Prof. Dr. Joachim Schöffel. ISBN 978-3-8440-5984-7.

Berger, M. et al., 2021. *Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität*. Graz/Wien: Forschungsprojekt Urban MoVe: yverkehrspannung GmbH, Technische Universität Wien, Technische Universität Graz, Grazer Energieagentur Ges.m.b.H., UIV Urban Innovation Vienna.

Beyer, F. & Weninger, A., 2020. *50 Shades of Fahrradparken im Wohnbau*. Wien: Präsentation Radkompetenz Tagung, Nov 2020.

Braun, M. & Reiter, K., 2016. *Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben*. Graz: Stadt Graz A10/8 - Verkehrsplanung, Kroißbrunner, M..

BUWOG, 2021. *Website der BUWOG*. s.l.:<https://erntelaa.buwog.com/>.

De Tommasi, R., Oetterli, D., Schneider, S. & Hirzel, D., 2014. *Einbettung des Mobilitätsmanagements - MIPA-Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen. Handbuch*. Zürich: Energieschweiz für Gemeinden.

Energieinstitut Vorarlberg, 2020. *Fahrradparkierung im verdichteten Wohnbau - Leitfaden für Planungsbüros, Bauträger und Gemeinden*. Bregenz: Amt der Vorarlberger Landesregierung, Energieinstitut Vorarlberg, Besch und Partner Verkehrsingenieur, kairos - Institut für Wirkungsforschung & Entwicklung.

Franz, G., 2019. *Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Übersicht und Planungsempfehlungen für Wohnbauvorhaben in Wien*. Wien: Stadt Wien - Stadtteilplanung und Flächenwidmung (MA 21), Werkstattbericht 184.

FSV, 2014. *RVS 03.02.13 Merkblatt, Radverkehr*. Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.

FSV, 2015. *RVS 03.02.12 Merkblatt, Fußgängerverkehr*. Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.

FSV, 2019. *RVS 02.03.11 Optimierung des ÖPNV - Freie Strecke und Haltestellen*. Wien: Österreichische Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr.

Gehl, J., 2016. *Städte für Menschen*. Berlin: Jovis, 3. Auflage, ISBN 978-3-86859-356-3.

Köfler, H. et al., 2019. *Intelligent im Wohnquartier - Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen*. Berlin: VCD e.V..

Krombach, J., 2020. *Integration und Einfluss von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau zur Förderung umweltverträglicher Mobilität (Diplomarbeit)*. Wien/Dresden: Technische Universität Dresden, Fakultät

Verkehrswissenschaften "Friedrich List", Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik (IVST) und Rosinak & Partner ZT GmbH.

MA19, 2019. *Spielfibel: Eine Beispielsammlung für Spiel- und Bewegungsangebote im öffentlichen Freiraum*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung.

Mobilitätsagentur Wien, 2021. *Website Grätzlrad* <https://www.graetzlrad.wien/>. s.l.:s.n.

Reithofer, J. & Arbeithuber, S., 2020. *Maßnahmenkatalog - Realisierung von multimodalen Mobilitätsangeboten (Mobility Points) in Wohnbauten und Stadtteilen*. Salzburg: Magistrat der Stadtgemeinde Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr, Schriftenreihe zur Salzbugrer Stadtplanung, Heft 46.

Schnabel, W. & Lohse, D., 1997. *Grundlagen der Strassenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Band 2*. Berlin: Verlag für Bauwesen GmbH. ISBN: 3-345-00567-7.

Stadt Freiburg, Garten- und Tiefbauamt, 2020. *Freiburg Dietenbach. Städtebaulicher Rahmenplan*. s.l.:s.n.

Stadt Wien, MA21 (a), 2014. *Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, Plandokument 7323E*. Wien: s.n.

Stadt Wien, MA21(b), 2015. *Flächenwidmungs- und Bebauungsplan Plandokument 8109*. Wien: s.n.

Stadt Wien, MA23, 2020. *Bewohnte Wohnungen nach Gemeindebezirken 2020*. Wien: s.n.

Stadt Wien, MA23, 2020. *Wien in Zahlen*. Wien: s.n.

Statistik Austria, 2019. *Bildungsstandregister: Bildungsstand der Bevölkerung im Alter von 25 bis 64 Jahren 2019 nach Fachrichtung und Bundesland*. Wien: s.n.

Statistik Austria, 2020. *Kfz-Bestand nach Bundesländern*. Wien: s.n.

Stratil-Sauer, G., 2019. *Strategische Ansätze zur Sharing-Mobilität. Die Perspektive der Stadtverwaltung*. VCÖ-Stakeholder Café, „Sharing in der Stadt“ | 25. November 2019: s.n.

Umweltbundesamt Deutschland, 2021. *CarSharing nutzen*: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/carsharing-nutzen#quellen>. s.l.:s.n.

Umweltbundesamt, 2021. *Die Ökobilanz von Personenkraftwagen. Bewertung alternativer Antriebskonzepte hinsichtlich CO₂-Reduktionspotential und Energieeinsparung*. Wien: s.n.

Urban Innovation Vienna, 2021. *Liste Wohnhausanlagen in Wien mit Mobilitätsmaßnahmen*. s.l.:s.n.

VCÖ, 2020. *Factsheet Mobilitätsfaktoren und Wohnsiedlungsentwicklung*. Wien: s.n.

Wiener Stadtwerke, 2022. *WienBox*. Wien: Wiener Stadtwerke GmbH.

Zientek, J. et al., 2018a. *Leitfaden Mobilitätsstationen - die Umsetzung von Mobilitätsstationen im Stadtentwicklungsgebieten am Beispiel Zielgebiet Donauefeld, Wien..* Wien: Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) und Stadtteilplanung und Flächennutzung (MA 21).

Zientek, J., Hemetsberger, U. & P., W., 2013. *Leitfaden Fahrradparken - Planung und Realisierung von Radabstellanlagen in Salzburg.* Salzburg: Land Salzburg. Abteilung 6: Landesbaudirektion, Ref. 6/21: Straßenbau und Verkehrsplanung.

Zientek, J. et al., 2018. *Radabstellanlagen bei Gebäuden - Empfehlungen und Informationen für BauträgerInnen und PlanerInnen.* Wien: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.

Gesetzestexte

- » Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien – BO für Wien), StF.: LGBl. Nr. 11/1930
- » Gesetz über das Einstellen von Kraftfahrzeugen, kraftbetriebenen Parkeinrichtungen und Tankstellen in Wien (Wiener Garagengesetz 2008 - WGarG 2008)

Anhang

Anhang A – Leitfaden für Expert*inneninterviews

- 1) Bitte um kurze Vorstellung Ihrer Tätigkeit und Erfahrungshintergrund?
- 2) Wie hängen aus Ihrer Sicht die Bereiche Wohnbau und Mobilität zusammen und halten Sie es für sinnvoll diese Aspekte integriert zu betrachten?
- 3) Wenn Sie an „Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau“ denken – was kommt Ihnen dabei in den Sinn?
- 4) Für wen haben die Maßnahmen Vorteile/ sind sinnvoll? --> Bauträger/ Bewohner*innen/ die Stadt...?
- 5) Welche Erfahrungen bringen Sie mit, wenn es um die Planung und Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen bei Wohnbauvorhaben geht?
- 6) Welche Maßnahmen und Angebote sind Ihnen bekannt / haben Sie selbst initiiert/begleitet/geplant zu errichten?
- 7) Was sind Ihrer Erfahrung nach die größten Hürden und Hemmnisse bei der Planung und Umsetzung?
- 8) Welche Rolle spielen die Bewohner*innen, wenn es um die Umsetzung und Planung Verankerung eines entsprechenden Angebots geht?
- 9) Was sind Ihre Erfahrungen mit Nutzer*innen - welche Kriterien bewegen zur Nutzung solcher Angebote und welche weniger? Welche Nutzer*innentypen gibt es aus Ihrer Sicht? Bzw. was wissen Sie über die Bedürfnisse der Nutzer*innen Ihrer Mobilitätsangebote (Mobilitätsdienstleister) / die Bedürfnisse Ihrer Bewohner*innen?
- 10) Welche Maßnahmen könnten ergriffen werden, damit mehr Angebote häufiger/intensiver genutzt werden?
- 11) Wo entwickelt sich das Thema in Ihrer Sicht hin? Wie wird Mobilität und Wohnbau in Zukunft (Zielbild 2030+) zusammenspielen? (Was würden Sie sich wünschen, wenn alles möglich wäre --> politisch, rechtl. möglich?)

Anhang B – Leitfaden für qualitative Interviews mit Bewohner*innen

1) Freundliche Ansprache

„Guten Tag! Ich bin von XXX und wir machen derzeit eine Befragung zur Nutzung des Mobilitätsangebots in dieser Umgebung.

Wohnen Sie in einem der Gebäude und wenn ja, dürfte ich Ihnen einige Fragen bezüglich Ihrer Mobilität stellen. Länger als 5 Minuten Ihrer Zeit wird es nicht in Anspruch nehmen und Sie würden dazu beitragen, das Mobilitätsangebot in Ihrer Umgebung zu verbessern.“

2) Fragenblock: Wohnsituation und Alltag (Lebenssituation)

- » Anzahl der Personen in Ihrem Haushalt (Kinder, Erwachsene, Tiere, ...)

Erwachsene: _____ Kinder: _____ andere (welche?): _____

- » Alltag: Beschreiben Sie kurz einen üblichen Tagesablauf (Arbeitssituation, Besorgungen/Einkäufe, Familie/Care, Freizeitaktivitäten) mit Fokus auf die Wege, die Sie zurücklegen.

3) Fragenblock: aktuelle Mobilität

- » Welche Mobilitätsformen sind Ihnen in der näheren Umgebung bekannt, welche nutzen Sie?

| Mobilitätsform | Habe ich/ Gibt es in der Anlage | nutze ich... (tgl, wntl, mntl) | ...für wel- che(n) Weg(e) | Aus welchem Grund (nicht) diese (und nicht eine der anderen MFs)? | Welcher An- bieter? |
|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|---|------------------------|
| eigenes Auto | | | | | |
| eigenes Fahrrad | | | | | |
| eigenes e-Bike | | | | | |
| eigenes Lasten- fahrrad | | | | | |
| eigener e-Scoo- ter | | | | | |
| Dauerkarte für Öffis | | | | | |
| Carsharing | | | | | |
| Bike Sharing | | | | | |
| E-Bike Sharing | | | | | |
| Lastenfahrrad Sharing | | | | | |
| E-Scooter Sha- ring | | | | | |
| Andere | | | | | |
| Wege zu Fuß er- ledigen | | | | | |

- » Nutzen Sie im Alltag noch andere Mobilitätsformen, die Sie bisher nicht genannt haben? Welche?
- » Wie ist das Mobilitätsangebot vor Ort? Was davon nutzen Sie? (Bei Bedarf, Platz für Notizen und freies Feedback)

4) Fragenblock: Vor- und Nachteile der Mobilitätsstationen

- » Was gefällt Ihnen an den Mobilitätsstationen generell gut? Was sind die Vorteile?
- » Was finden Sie an den Mobilitätsstationen schlecht? Was sind die Nachteile?
- » Gibt es weitere Mobilitätsangebote, welche Sie sich an diesem Standort wünschen würden?

5) Fragenblock: Verbesserungsvorschläge für die Unterstützung der eigenen Mobilitätsbedürfnisse

- » Nutzer*innen: Was hat Sie dazu bewegt das dargebotene Angebot der Mobilitätsstationen wahrzunehmen? Generell und was war der konkrete Auslöser?
- » Nutzer*innen- und Nicht-NutzerInnen: Wie müsste der Zugang zur dargebotenen Mobilität aussehen, damit Sie diese (noch) häufiger nutzen? Was hindert Sie an der (ausschließlichen) Nutzung?

6) Angaben zur Demografie

- » Geschlecht
- » Alter

Debriefing, Bedanken, e-Mail-Adresse für Ergebnisse etc; Gutscheine verteilen

Anhang C – Einladungsschreiben zur Teilnahme an der Befragung / Bewohner*innen



Teilnahmelink über QR-Code

Einladung zur Bewohnerbefragung zum Thema Mobilität

Sehr geehrte Bewohner*innen, sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen eines Projektes des Klima- und Energiefonds mit dem Titel „**Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus**“ (MMWplus) findet in Kooperation mit Ihrem Bauträger < Name Bauträger > und MO.Point – Mobilitätsservices GmbH im Oktober 2021 eine **freiwillige und anonyme Online-Bewohnerbefragung** zu den in/bei Ihrer Wohnanlage angebotenen Mobilitätsangeboten statt.

Mit der Teilnahme an der Online-Befragung helfen Sie uns herauszufinden, welche Mobilitätsangebote Sie als Bewohner*innen kennen und besonders ansprechen und welche nicht. Unterstützen Sie unser Projekt, denn Feedback hilft Mobilitätsangebote im Zusammenhang mit Wohnbauten künftig zu verbessern. Wollen Sie mehr zum Projekt wissen, dann besuchen Sie unsere Website: www.rosinak.at/project/befragung

Bitte füllen Sie den Fragebogen bis zum **Freitag, den 22.10.2021** aus, damit Ihre Erfahrungen berücksichtigt werden können. Als kleines **Dankeschön** für Ihre Teilnahme an der Befragung erhält jede/r Teilnehmer*in im Anschluss an die Befragung die Möglichkeit, **Fahrtguthaben** vom lokalen Mobilitätsanbieter MO.Point zu bekommen.

Die Teilnahme an der Online-Befragung ist selbstverständlich freiwillig und anonym. Mindestteilnahmealter: 18 Jahre

Um zum Fragebogen zu gelangen, scannen Sie bitte den oben rechts abgedruckten QR-Code ein oder besuchen Sie unsere Website unter: www.rosinak.at/project/befragung

Wir danken Ihnen herzlich für die Teilnahme an der Befragung!

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:
Herrn DI Jonas Krombach
E-Mail: krombach@rosinak.at
Tel.: 01544 07 07-42

Anhang D – Fragebogen Bewohner*innenbefragung

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

Sehr geehrte Bewohner*innen, sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des Projekts „*Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus*“ (MMWplus) findet in Kooperation mit Ihrem Bauträger sowie den lokalen Mobilitätsdienstleistern MO.Point GmbH bzw. Urbane Mobilitäts Management GmbH eine freiwillige Online-Bewohnerbefragung zu den in Ihrer Wohnanlage angebotenen Mobilitätsangeboten statt.

Mit der Teilnahme an der Online-Befragung helfen Sie uns herauszufinden, welche Mobilitätsangebote Sie als Bewohner*innen kennen und besonders ansprechen und welche nicht. Unterstützen Sie unser Projekt, denn Ihre Rückmeldung hilft Mobilitätsangebote im Zusammenhang mit Wohnbauten künftig zu verbessern.

Wir bedanken uns herzlich für das Ausfüllen des vorliegenden Fragebogens (Dauer ca. 10 Minuten) bis zum Freitag, den 22.10.2021. Mindestteilnahmealter: 18 Jahre

Selbstverständlich ist der Fragebogen anonym und unterliegt dem Datenschutz. Die Daten werden aggregiert ausgewertet, personenbezogene Daten werden gelöscht.

Als Dankeschön für Ihre Teilnahme an der Befragung erhält jede/r Teilnehmer*in nach dem Ausfüllen des Fragebogens die Möglichkeit, Fahrtguthaben bzw. eine Vergünstigung für die Anmeldung vom lokalen Mobilitätsanbieter zu erhalten.

Bei Fragen können Sie sich gerne an Herrn Jonas Krombach von Rosinak & Partner wenden:

Rosinak & Partner ZT GmbH
Schloßgasse 11, 1050 Wien
DI Jonas Krombach
E-Mail: krombach@rosinak.at
Tel.: 01/ 544 07 07 - 42

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

* 1. In welcher Wohnhausanlage bzw. Stadtentwicklungsgebiet wohnen Sie?

- ERnteLAA, 1230 Wien
- Biotope City, 1100 Wien
- Bruno-Marek-Allee, 1020 Wien

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

* 2. Biotope City: Von welchem Unternehmen wird Ihr Haus betreut/verwaltet?

- ÖSW
- GESIBA
- WIEN SÜD
- ARWAG
- MISCHEK/KIBB
- EHL Immobilien Management GmbH
- Gemeinnützige Bauvereinigung "Wohnungseigentum" GesmbH
- ich weiß es nicht

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

* 3. Bruno-Marek-Allee: Von welchem Unternehmen wird Ihr Haus betreut/verwaltet?

- KIBB
- ÖVW
- EGW
- SOZIALBAU AG
- ich weiß es nicht

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

4. Wie lange leben Sie schon in dieser Wohnhausanlage?

- 0 bis 6 Monate
- 6 bis 11 Monate
- 1 bis 2 Jahre
- länger als 2 Jahre

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

Fragen zu Fahrzeugen, Führerschein, ÖV-Zeitkarten

5. Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?

| | Anzahl |
|--------------------------------|----------------------|
| Auto (ohne Elektro) | <input type="text"/> |
| Elektroauto (inklusive Hybrid) | <input type="text"/> |
| klassisches Fahrrad | <input type="text"/> |
| E-Fahrrad | <input type="text"/> |
| Lastenrad | <input type="text"/> |
| Motorrad/Moped | <input type="text"/> |
| E-Motorrad/-Moped | <input type="text"/> |
| Scooter | <input type="text"/> |

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

6. Besitzen Sie einen Führerschein? [Mehrfachauswahl möglich]

- Pkw
- Motorrad
- Moped/Motorroller
- andere (z.B. Lkw...)
- nein

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

7. Besitzen Sie derzeit eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr (Bus/Straßenbahn, Bahn) In Wien?

- Ja, eine Jahreskarte
- Ja, eine Monatskarte
- Ja, eine Wochenkarte
- nein

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

8. Haben Sie schon vom Klimaticket für den Öffentlichen Verkehr gehört?

- Nein
- Ja, aber ich weiß nichts Konkretes darüber.
- Ja, aber ich benötige kein Klimaticket.
- Ja, das ist interessant und ich werde das Klimaticket voraussichtlich kaufen.

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

Verkehrsmittelwahl

9. Wie oft nutzen Sie an Werktagen (Montag-Freitag) die folgenden Verkehrsmittel im Durchschnitt?

| | täglich | 1-2 Mal in der Woche | 1-3 Mal im Monat | seltener | nie |
|------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| zu Fuß (reiner Fußweg) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrrad | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Scooter | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Bus/Straßenbahn | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| U-Bahn/S-Bahn | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Bahn (im Fernverkehr) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi/Uber,... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pkw als Lenker*in | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pkw als Mitfahrer*in | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Motorrad/Moped | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

10. Wie oft nutzen Sie an Wochenenden die folgenden Verkehrsmittel im Durchschnitt?

| | jedes/fast jedes Wochenende | 1-2 Mal im Monat | ein paar Mal im Jahr | nie |
|------------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| zu Fuß (reiner Fußweg) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrrad | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Scooter | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Bus/Straßenbahn | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| U-Bahn/S-Bahn | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Bahn (im Fernverkehr) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Taxi/Uber,... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pkw als Lenker*in | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Pkw als Mitfahrer*in | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Motorrad/Moped | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

Mobilitätsangebote in der Wohnhausanlage

* 11. In bzw. im direkten Umfeld Ihrer Wohnhausanlage gibt es besondere Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Fahrradverleih...). Wissen Sie davon?

- ja
- nein, das ist für mich neu

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

* 12. Wenn ja, wussten Sie von diesen Mobilitätsangeboten bereits vor Ihrem Einzug?

- ja
- nein

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

* 13. Wenn ja, wie haben Sie davon erfahren?

- es gab eine Informationsmappe des Vermieters / Wohnbauträgers beim Einzug bzw. bei Vertragsunterzeichnung
- ich wurde vom Vermieter/Wohnbauträger mündlich beim Einzug bzw. bei Vertragsunterzeichnung darauf aufmerksam gemacht
- ich habe es (zufällig) in den Unterlagen/auf der Webiste des Vermieters bzw. des Wohnbauträgers gesehen
- ich wusste es selbst, ich habe aktiv nach einer solchen Wohnhausanlage gesucht
- ich erinnere mich nicht mehr
- anderes (bitte angeben)

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

14. Wenn nein, wie haben Sie davon erfahren?

- ich habe es erst durch diesen Fragebogen erfahren
- ich habe das Mobilitätsangebot im Haus / in der Wohnhausanlage gesehen
- ich wurde nach Einzug vom Vermieter/Wohnbauträger mit einem Schreiben informiert
- ich habe es am schwarzen Brett gesehen (z.B. im Hauseingang)
- ich habe es über eine App des Vermieters/Wohnbauträgers am Handy erfahren
- ich habe es aus den Medien / Zeitungen erfahren
- ich erinnere mich nicht mehr
- anderes (bitte angeben)

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

15. Welche der folgenden Mobilitätsangebote haben Sie in Ihrer Wohnhausanlage bzw. am Wohnstandort?

| | ja | nein | bin mir nicht sicher |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Verleih von (E-)Autos (Carsharing) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Verleih von (E-)Fahrrädern (Bikesharing) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| leicht erreichbare Fahrradabstellanlagen (z.B. ebenerdig, keine schweren Türen,) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ladestationen für E- Fahrräder | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ladestationen für Elektroautos | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Paketboxen für Lieferungen / Pakete | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostenlose Mietertickets für öffentliche Verkehrsmittel | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrradservice-Station (Luftpumpe, Werkzeug,...) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Verleih von Einkaufstrolleys, Fahrradanhänger, Leiter, Sackrodel,.... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

16. Ich nutze folgende Mobilitätsangebote in meiner Wohnhausanlage ...

| | oft, mehrmals im Monat | ein paar Mal im Jahr | nie |
|--|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Verleih von (E-)Autos (Carsharing) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Verleih von (E-)Fahrrädern (Bikesharing) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrradabstellanlagen im Außenbereich (vor dem Wohnhaus) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrradabstellanlagen im Wohnhaus (z.B. Fahrradraum) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ladestationen für E- Fahrräder | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Ladestationen für Elektroautos | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Paketboxen für Lieferungen / Pakete | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Kostenlose Mietertickets für öffentliche Verkehrsmittel | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Fahrradservice-Station (Luftpumpe, Werkzeug,...) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Verleih von Einkaufstrolleys, Fahrradanhänger, Leiter, Sackrodel,.... | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

* 17. Dass es in meiner Wohnhausanlage ergänzende Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Fahrradverleih...) gibt, finde ich

- gut
- schlecht
- ist mir egal

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

18. Warum finden Sie es gut, dass es ergänzende Mobilitätsangebote in Ihrer Wohnhausanlage gibt?

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

19. Warum finden Sie es schlecht, dass es ergänzende Mobilitätsangebote in Ihrer Wohnhausanlage gibt?

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

20. Denken Sie an ein Verleih-Auto mit oder ohne Elektroantrieb, das man sich in Ihrer Wohnhausanlage ausborgen kann. Würden Sie ein solches Auto nutzen?

- JA** - ich borge mir gelegentlich eines aus
- JA** - ich habe es schon in Erwägung gezogen, aber noch nicht ausgeborgt
- JA** - es ist insgesamt finanziell günstiger für mich als ein eigenes Auto zu besitzen
- JA** - ich kann mir je nach Zweck immer das passende Auto aussuchen
- JA** - ich kann neue Fahrzeuge fahren, die ich mir sonst nicht kaufen würde
- NEIN** - das ist mir zu teuer
- NEIN** - mir ist nicht wohl dabei, ein fremdes Auto zu lenken
- NEIN** - ich habe keinen Führerschein
- NEIN** - ich habe ohnehin ein eigenes Auto
- NEIN** - der Verleih-/Anmeldevorgang ist mir zu mühsam, damit mag ich mich nicht beschäftigen
- NEIN** - ich will mich nicht darauf verlassen, dass ein Auto frei ist, wenn ich es benötige
- NEIN** - das ist nur etwas für "Ökos"
- anderes
- Keine der oben genannten

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

21. Denken Sie an ein Lastenfahrrad, mit oder ohne Elektroantrieb, das Sie sich in Ihrer Wohnhausanlage ausleihen könnten. Würden Sie ein solches Lastenrad nutzen?

- JA** - ich borge mir gelegentlich eines aus
- JA** - dadurch bin ich umweltfreundlicher unterwegs
- JA** - ich habe sogar selbst ein Lastenrad
- JA** - es ist ein Anreiz für meine Fitness, Gesundheit
- JA** - es ist kostengünstiger als ein eigenes Lastenrad zu besitzen
- NEIN** - das ist mir zu teuer
- NEIN** - ich fühle mich auf einem Lastenrad nicht wohl
- NEIN** - ich kann nicht (gut) Fahrrad fahren
- NEIN** - mir ist nicht wohl dabei, ein Lastenrad zu fahren, dass nicht mein eigenes ist
- NEIN** - das ist nur etwas für "Ökos"
- NEIN** - der Anmelde-/Verleihvorgang ist mir zu kompliziert
- NEIN** - ich muss nie etwas transportieren und wenn, löse ich das anders
- NEIN** - ich kann/will mich nicht darauf verlassen, dass ein Lastenrad frei ist, wenn ich es benötige
- NEIN** - ich habe Angst, dass das Lastenrad gestohlen wird, wenn ich es kurz abstelle
- NEIN** - die Radwege in Wien sind schlecht ausgebaut
- NEIN** - ich fahre mein eigenes Lastenfahrrad
- anderes
-
- Keine der oben genannten

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

22. Denken Sie an einen Fahrrad-Verleih in Ihrer Wohnhausanlage, klassische Fahrräder und E-Bikes.
Würden Sie diese Fahrräder nutzen?

- JA** - ich würde es in Erwägung ziehen
- JA** - aber nur wenn es ein E-Fahrrad ist
- JA** - ich habe das schon ausprobiert
- JA** - wenn es mehrere Fahrradtypen für unterschiedliche Zwecke gibt (z.B. Mountainbike, Gravelbike, ...)
- NEIN** - ich kann/will mich nicht darauf verlassen, dass ein Fahrrad frei ist, wenn ich es benötige
- NEIN** - ich will nicht mit einem E-Fahrrad fahren aufgrund der Antriebstechnik
- NEIN** - mir ist nicht wohl dabei, ein Fahrrad zu lenken, dass nicht mein eigenes ist
- NEIN** - das Angebot ist mir zu teuer
- NEIN** - ich habe Angst, dass das Fahrrad gestohlen wird, wenn ich es kurz abstelle
- NEIN** - ich fahre nicht mit dem Fahrrad
- NEIN** - die Radwege in Wien sind schlecht ausgebaut
- NEIN** - ich fahre mein eigenes (E-)Fahrrad
- NEIN** - ich kann nicht (gut) Fahrrad fahren
- anderes (bitte angeben)

- Keine der oben genannten

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

23. Denken Sie an kostenlose Mietertickets für die öffentlichen Verkehrsmittel in Wien. Würden Sie ein solches Angebot nutzen?

- JA** - es ist ein Anreiz für mich, mehr mit Bus/Straßenbahn/Bahn zu fahren
- JA** - so kann ich noch umweltfreundlicher unterwegs sein
- JA** - aus finanziellen Gründen, ich kann mir ein Öffi-Ticket nicht leisten
- JA** - es wäre ein Anreiz für mich, den eigenen Pkw abzuschaffen
- NEIN** - ich fahre nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- NEIN** - die nächste Haltestelle ist zu weit entfernt von meiner Wohnung
- NEIN** - die Intervalle der öffentlichen Verkehrsmittel im Wohnumfeld sind schlecht
- NEIN** - ich bin mit anderen Verkehrsmitteln schneller (Pkw. Rad)
- NEIN** - ich muss zu oft umsteigen
- NEIN** - denn ich habe ein Jobticket, d.h. mein Arbeitgeber zahlt ohnehin mein Ticket für den öffentlichen Verkehr
- anderes
- Keine der oben genannten

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

24. Was müsste sich ändern, damit Sie Ihr eigenes Auto aufgeben und stattdessen Carsharing und öffentliche Verkehrsmittel oder mehr das Fahrrad nutzen würden [Mehrfachauswahl möglich]?

- wir müssten in unserem Haushalt das Zweit-Auto aufgeben
- Treibstoff müsste teurer sein
- weniger Einkommen
- die Parkplatzsuche müsste mühsamer werden
- Dauerparken am Wohnort/im Bezirk müsste deutlich teurer werden
- das Angebot müsste insgesamt mindestens so komfortabel sein wie mit dem eigenen Auto
- darüber habe ich noch nie nachgedacht
- nichts, ich werde Carsharing, Öffis oder das Rad nicht nutzen
- ich habe derzeit schon kein eigenes Auto
- die Informationen rund um das alternative Angebot sollten auch in einer anderen Sprache als Deutsch oder Englisch zur Verfügung stehen
- anderes (bitte angeben)
- Keine der oben genannten

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

Und nun noch ein paar Angaben zu Ihrer Person ...

* 25. Ich bin ... Jahre alt

* 26. Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an

- weiblich
- männlich
- divers
- keine Angabe

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

27. Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

- (noch) kein Abschluss
- Volks-/Hauptschule ohne Lehre
- Volks-/Hauptschule mit Lehre
- Matura
- Universität, Fachhochschule

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

28. Welche Beschäftigung üben Sie derzeit aus?

- Vollzeit beschäftigt
- Teilzeit beschäftigt (weniger als 35 Stunden / Woche)
- StudentIn
- SchülerIn
- Lehrling oder in sonstiger Ausbildung
- PensionistIn
- arbeitssuchend
- anderes (z.B. in Karenz)

29. Wo arbeiten Sie?

- in Wien
- in Niederösterreich
- in einem anderen Bundesland außer Niederösterreich / im Ausland
- vor allem zu Hause

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

30. Welche Staatsbürgerschaft/en besitzen Sie?

- Österreichisch
- Deutsch
- Serbisch
- Türkisch
- Rumänisch
- Bosnisch
- Ungarisch
- Kroatisch
- Polnisch
- andere (nicht in Liste aufgeführte)
- keine Angabe

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

31. Wie viele Personen leben derzeit in Ihrem Haushalt (Sie selbst eingeschlossen)?

32. Wie viele Personen unter 10 Jahren leben derzeit in Ihrem Haushalt?

Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Bewohner*innenbefragung

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Als kleines Dankeschön, dass Sie an der Befragung teilgenommen haben, haben Sie nun abhängig von Ihrem Wohnstandort die Möglichkeit, entweder Fahrtguthaben oder eine Vergünstigung für eine Anmeldung von Ihrem lokalen Mobilitätsdienstleister zu bekommen.

- Bewohner*innen der Wohnanlage ERnteLAA bekommen bei einer Anmeldung bei 3sixty5 einen Nachlass von 50% auf die Anmeldegebühr. Die Anmeldegebühr beträgt normalerweise 20€. Die Nachlass-Aktion besteht nur bis zum 22.10.2021. Über folgenden Link gelangen sie zur Anmeldung von 3sixty5, der Nachlass geschieht automatisch, wenn sie sich erfolgreich angemeldet haben.: <https://www.3sixty5.at/tarife/>
- Bewohner*innen der Wohnanlagen in der Biotope City und der Bruno-Marek-Allee nutzen bitte den folgenden 10 Euro-Rabattcode MMW10PLUS von MO.Point. Dieser kann über die Website von MO.Point (<https://www.mopoint.at/fahren/>) bis zum 31.12.2021 eingelöst werden.

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme!

Mit freundlichen Grüßen

Das Projektteam von MMWplus

Jonas Krombach, krombach@rosinak.at