

Klimaverträglich mobil in Zeiten des demographischen Wandels – Wie wohnen Mobilität bestimmt

Mechtild Stiewe, Doris Bäumer

(Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Brüderweg 22-24, 44135 Dortmund, Germany, mechtild.stiewe@ils-forschung.de)

(Dipl.-Ing. Doris Bäumer, Netzwerk verkehrssicheres NRW, Koordinierungsstelle im Regierungsbezirk Münster, Provinzial-Allee 1, 48159 Münster, Germany, doris.baeumer@brms.nrw.de)

1 ABSTRACT

Die Bundesrepublik Deutschland will bis zum Jahr 2020 den Ausstoß von Treibhausgasen¹ um 40 % im Vergleich zum Jahr 1990 verringern. Langfristig wird sogar eine Reduzierung von mindestens 80 % angestrebt. Im Vergleich zum Basis-Niveau 1990 sind die Treibhausgasemissionen – trotz eines leichten Anstiegs in Höhe von 2,7 % im Jahr 2010 gegenüber 2009 – um fast 25 % zurückgegangen. Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen ist der Ausstoß von CO₂. Um eine nachhaltige Klimaschutzpolitik umzusetzen und die gesteckten Ziele auch wirklich zu erreichen, sind vielfältige Maßnahmen notwendig; Deutschland ist immer noch einer der größten Emittenten der Industriestaaten (Umweltbundesamt 2012). Die Klimaerwärmung und globale Umweltprobleme sind zu einem wesentlichen Teil auch auf den Verkehrssektor zurückzuführen; ist er doch mit ca. 28 % der größte Energieendverbraucher und für knapp 20 % der CO₂-Emissionen verantwortlich (BMVBS 2011). Während der CO₂-Ausstoß seit dem Jahr 1990 bundesweit insgesamt um ca. 20 % gesunken ist, beträgt der Rückgang im Verkehrssektor aufgrund steigender Verkehrsleistungen jedoch nur knapp 6,5 % (dena 2010).

Zum Anstieg der Verkehrsleistung trägt auch der demografische Wandel in nicht unerheblichem Maße bei: So stieg die Führerscheinquote in Deutschland seit dem Jahr 2000 bei den über 60-Jährigen von gut 63 % Prozent auf ca. 80 % an (BMVBS 2010). Und auch die Autonutzung steigt in der Altersgruppe stetig. Mobilität bedeutet – nicht für ältere Menschen – Selbstständigkeit, Freiheit und ein hohes Maß an Lebensqualität. Aufgrund der aktuellen Führerscheinquote der heute 40-Jährigen von mehr als 95 % können die künftig Älteren potentiell häufiger einen Pkw führen. Dies kann sich auf der einen Seite negativ auf den Klimaschutz auswirken und hat auf der anderen Seite auch Folgen für jeden einzelnen: sich auf komplexe Straßenverkehrssituationen und neue Strecken einzustellen, wird mit zunehmendem Alter nicht leichter. Selbst für viele routinierte Autofahrerinnen und Autofahrer kommt irgendwann der Zeitpunkt, da sie sich hinter dem Steuer nicht mehr sicher fühlen. Auch die Entwicklung der Mobilitätskosten spielt eine zentrale Rolle bei der Sicherung einer eigenständigen Mobilität, hängt doch die Pkw-Ausstattung eines Haushaltes direkt mit der Höhe des Haushaltseinkommens zusammen. Je größer der Haushalt und je höher das Haushaltseinkommen ist, desto höher ist i.d.R. auch die Anzahl der Pkw im Haushalt. Alternative Mobilitätsangebote tragen nicht nur zu einer Teilhabe bei, sie können insbesondere bei älteren Menschen Fitness und Selbstvertrauen stärken und die Selbstständigkeit sichern und erhalten.

Das Thema Wohnen und Klimaschutz wird bislang vor allem unter dem Aspekt der energetischen Sanierung behandelt, Mobilität findet in diesem Zusammenhang bislang hingegen kaum Berücksichtigung. Das ist auf den ersten Blick auch nicht verwunderlich, werden doch ca. 35 % der Endenergie zur Beheizung, Warmwasserversorgung und Beleuchtung von Gebäuden benötigt. Andererseits starten oder enden aber mehr als 80 % aller täglichen Wege an der Wohnung; der Wohnstandort ist damit der zentrale Ausgangs- und Endpunkt fast aller Alltagsaktivitäten (BMVBS 2010). Hier werden jeden Tag aufs Neue Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl zur Bewältigung vielfältiger (Alltags)Wege getroffen. Schon bei der Wahl des Wohnstandortes spielt die Verkehrsanbindung eine entscheidende Rolle. Insbesondere für ältere Menschen, aber auch für Familien mit älteren Kindern und Jugendlichen ist dabei die Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel von besonderer Bedeutung. Der Standort und die verkehrliche Erschließung einer Wohnsiedlung bilden die „harten“ Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten ihrer Bewohnerinnen und Bewohner. So ist der Verkehr ein nicht unerheblicher Belastungsfaktor für ein gesundes und sicheres Wohnumfeld, aber gleichzeitig auch ein Motiv für das „Häuschen im Grünen“: eine Spirale der Verkehrserzeugung. Durch eine stärkere Verknüpfung der Themenfelder Wohnen und Mobilität sowohl im Hinblick auf die „Hardware“ wie wohnstandortnahe Verkehrsinfrastruktur (und das meint nicht nur eine gute Erschließung für den MIV) als auch auf weiche Maßnahmen wie wohnstandortbezogene

¹ Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Fluorchlorkohlenwasserstoffe (FCKW), Distickstoffmonoxid (N₂O) und Schwefelhexafluorid (SF₆)

Mobilitätsdienstleistungen (z. B. ÖPNV-Ticketing, Car-Sharing oder Car-Pooling, Mobilitätsinformation, Verleih von E-Bikes, Reparaturdienste, Zustellservice) kann der Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln am Wohnstandort verbessert werden. Wohnungsunternehmen, Verkehrsunternehmen und weitere Mobilitätsdienstleister können durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote, einen Beitrag leisten, die Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort zu sichern. Die Förderung einer umweltfreundlicher Mobilität am Wohnstandort bietet neben den positiven Effekten für das Klima auch signifikante Vorteile für alle Bewohnerinnen und Bewohner und insbesondere ältere Menschen und finanzschwache Haushalte.

2 UNTERSCHIEDLICHE VORAUSSETZUNGEN IN STADT UND UMLAND

Dass der Pkw-Besitz und die Siedlungsstruktur eng miteinander verknüpft sind, ist nicht weiter verwunderlich. So ist der Motorisierungsgrad in ländlichen Regionen am höchsten; die Bewohnerinnen und Bewohner sind aber genauso viel (oder wenig) unterwegs wie Menschen in verdichteten Kreisen und den Kernstädten. Sie sind insgesamt weniger lange unterwegs, legen aber weitere Wege zurück. Dass städtische Dichte verbunden mit einem guten Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln zu einer reduzierten Nutzung des Pkw beiträgt, zeigen auch die Ergebnisse der deutschen Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD).² Mit abnehmender Bevölkerungsdichte – verbunden auch mit einem schlechter werdenden Angebot des Öffentlichen Verkehrs – steigt auch die Anzahl der Pkw im Haushalt. Aber auch zwischen Stadt, Stadtrand und direktem Umland zeigen sich deutliche Unterschiede.

Dicht bebaute Gebiete weisen i.d.R. deutlich bessere Bedingungen für die Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel auf; dispers verteilte Einfamilienhausgebiete und am Stadtrand liegende Einzelhandelszentren oder Gewerbegebiete können oftmals nur mit dem MIV effizient erschlossen werden. Das Verkehrssystem hat umgekehrt aber auch einen hohen Einfluss auf die Ausprägung der Raum- und Siedlungsstruktur. (BMVBS 2010)

So zeigen beispielsweise die Kernstädte Frankfurt am Main und Offenbach die Potenziale einer umweltfreundlicheren Mobilität im Vergleich zum Umland deutlich (Endemann 2013): In der Region Rhein Main besitzen insgesamt 19 % der Haushalte keinen Pkw: in den Kernstädten Frankfurt am Main und Offenbach sind es 31 % , im Umland dagegen verfügen nur 12 % der Haushalte nicht über einen Pkw.

Zwei und mehr Pkw im Haushalt besitzen in den Kernstädten nur 17 % der Haushalte, im Umland hingegen sind es mehr als ein Drittel aller Haushalte. Ein Grund dafür ist sicherlich auch, dass in den Kernstädten deutlich mehr 1-Personen-Haushalte zu finden sind. Steht dem Haushalt allerdings ein Pkw zur Verfügung, dann werden Öffentliche Verkehrsmittel deutlich weniger genutzt (BMVBS 2010).

Kein Auto zu besitzen, kann aber auch bedeuten, dass man keinen eigenen Pkw haben möchte; so verzichten ca. 20 % der Haushalte ohne Pkw aus Einstellungsgründen oder weil sie „einen Pkw einfach nicht brauchen“ auf ein eigenes Auto. Diese Haushalte sind allerdings aus guten Gründen eher in den Kernstädten zu finden und zu einem sehr großen Anteil 1-Personen-Haushalte (BMVBS 2010).

Bei guten Mobilitätsoptionen werden Öffentliche Verkehrsmittel auch häufiger genutzt, dies zeigen die Auswertungen der MiD beispielsweise in der Region Rhein-Main ganz deutlich. So besitzen dort 33 % der Personen (ab 14 Jahre) in den Kernstädten eine Zeitkarte für den ÖPNV; im Umland sind es nur 16 %; allerdings können auch zwei Drittel der befragten Stadtbewohner einen Schienenhaltpunkt im Umkreis von maximal einem Kilometer erreichen; bei den Menschen aus dem Umland sind es nur gut 40 % (Endemann 2013).

Im Hinblick auf die täglichen CO₂-Emissionen pro Person, den sogenannten CO₂-Fußabdruck aus dem Verkehr, lässt sich feststellen, dass dieser in ländlichen Kreisen um fast ein Viertel höher liegt als in den Kernstädten. Dies ist insbesondere auf den deutlich höheren Anteil des motorisierten Individualverkehrs zurückzuführen – weniger auf die etwas längeren Wege.

² Mobilität in Deutschland (MID) ist die bundesweite Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Hierbei werden die außerhäuslichen Aktivitäten und Wege aller im Haushalt lebenden Personen von ausgewählten Stichprobenhaushalten in einem bestimmten Stichtag mittels eines standardisierten Fragebogens erfasst. Im Rahmen der letzten Erhebung im Jahr 2008 erfolgt eine Stichtagserhebung über 12 Monate in ca. 25.000 Haushalten mit mehr als 62.000 Personen.

Insgesamt lässt sich sagen, dass in den weniger dicht besiedelten Gebieten der motorisierte Individualverkehr zunimmt, bei einem gleichzeitigen Bedeutungsverlust des ÖPNV.

3 BEDEUTUNG DER ÖV-ANBINDUNG DES WOHNSTANDORTES UND MOBILITÄTSVORAUSSETZUNGEN

Dass die Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel bei der Wohnstandortwahl eine hohe Bedeutung hat, zeigen u.a. die Ergebnisse des Forschungsprojektes „Demographischer Wandel und Wanderungen in der Stadtregion“ deutlich. Im Rahmen dieses Vorhabens wurden unter Beteiligung des ILS Zu- bzw. Umzügler zu den Anlässen ihres Umzugs und zur Bedeutung verschiedener Kriterien für die Wahl ihres neuen Wohnstandortes gefragt. Für elf verschiedene Kriterien wurde dabei um eine Bewertung gebeten. Wie nicht anders zu erwarten, haben die Wohnkosten eine besondere Bedeutung und werden von ca. 60 % als „sehr wichtig“ eingestuft, für knapp 40 % ist das „Wohnen im Grünen“ sehr wichtig und an dritter Stelle steht schon das Kriterium „Anbindung an Busse und Bahnen“; für 33 % der Befragten ist dieser Aspekt sehr wichtig und 40 % von ihnen bewerten die Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel immer noch als wichtig.

Betrachtet man die Gewichtung der verschiedenen Kriterien nach Lebensphasen, so zeigen sich interessante Unterschiede (vgl. Abb. 1). Bei den jungen Haushalten, unabhängig davon, ob Single- oder Paar-Haushalt sind die Wohnkosten von zentraler Bedeutung. Andere Kriterien spielen in dieser Altersgruppe kaum eine Rolle. Dass die Kosten für die Mobilität bei dieser Betrachtung mit einbezogen werden, darf bezweifelt werden, wie auch verschiedene Untersuchungen belegen.

Bei den anderen Haushaltstypen und mit zunehmendem Alter werden die Anforderungen an den Wohnstandort deutlich umfangreicher. Für Familien stehen die Belange der Kinder eindeutig im Vordergrund („kindgerechtes Wohnumfeld“, gerne im „Grünen“ und „Betreuungsangebote und Schulen“), andere Ansprüche an die Infrastruktur wie etwa „Einkaufsmöglichkeiten im Ort“ oder auch die „Anbindung an Busse und Bahnen“ werden zurückgestellt. Wahrscheinlich auch deshalb, weil bei einem begrenzten Budget nicht alle Wünsche gleichermaßen zu erfüllen sind. Die Folgen für die alltägliche Mobilität sind absehbar: die Kosten steigen, weite Wege zu Einkaufsmöglichkeiten benötigen einen hohen Zeitaufwand, Kinder werden zur Schule und zu Freizeiteinrichtungen gefahren, bei einem hohen Zeit- und Organisationsaufwand – insbesondere für die Mütter. Ältere Menschen hingegen beziehen deutlich mehr Aspekte in ihre Wohnstandortwahl ein; gleichermaßen bedeutsam sind für sie: kurze Wege zu Versorgungseinrichtungen und Grünanlagen, die Anbindung an Öffentliche Verkehrsmittel zur Gewährleistung ihrer persönlichen Mobilität auch unabhängig vom Pkw, aber auch der Erhalt persönlicher Bindungen („Freunde/Familie am Ort“) sowie die Wohnkosten spielen eine Rolle (Dittrich-Wesbuer, Osterhage 2008). In Verbindung mit der absehbaren demographischen Entwicklung bekommen diese Ergebnisse sicherlich noch einmal eine ganz andere Bedeutung.

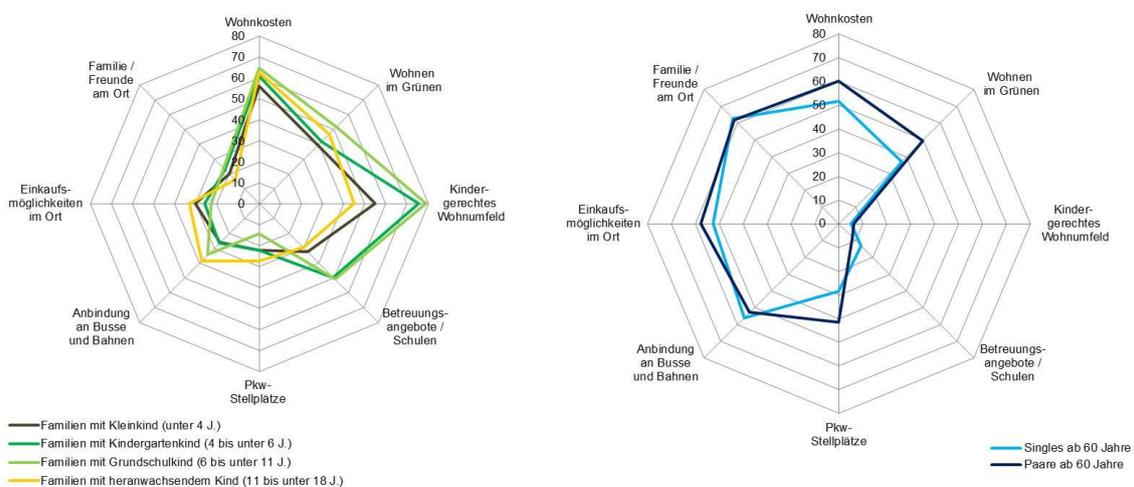


Abb. 1: Kriterien der Wohnstandortwahl nach Haushaltstypen im Bergischen Land; Quelle: ILS trends 2/2008

Betrachtet man die tatsächliche Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung so sind je nach Alter und Lebensphase deutliche Unterschiede zu erkennen. Verglichen mit Alleinerziehenden, Personen aus Familienhaushalten und Alleinlebenden unter 65 Jahren, bewegen sich Ältere Menschen ab 65 Jahren (bislang noch) häufig mit

Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (zu Fuß, mit dem Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmittel) fort. Während Männer in dieser Altersgruppe immerhin noch auf der Hälfte ihrer Wege den Pkw benutzen, sind es bei älteren Frauen nur 23 % (Abb. 2). Dafür sind diese aber auch überdurchschnittlich häufig als Mitfahrerinnen im Pkw und zu Fuß unterwegs.

Dass der ÖPNV älteren Menschen besonders wichtig ist, spiegelt sich in der Verkehrsmittelnutzung nicht direkt wider; werden doch nur 9 % der Wege mit Bus und Bahn zurückgelegt. Deutlich ist jedoch, dass die Verkehrsmittel des Umweltverbundes insgesamt im Alter an Bedeutung gewinnen, auch wenn der Pkw weiterhin das Verkehrsmittel ist, welches am häufigsten genutzt wird.

Das Geschlecht hat noch immer Einfluss auf das Mobilitätsverhalten – insgesamt legen Frauen deutlich kürzere Distanzen als Männer zurück, wobei ihre tägliche Unterwegszeit nur unwesentlich geringer ist. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Frauen in allen Altersgruppen und Lebensphasen häufiger zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Sie sind auch diejenigen, die eine Vielzahl von Begleit- und Versorgungswegen zurücklegen; sie sind es, die die Kinder zur Schule und zum Sport fahren und sich um die Versorgung ihrer älteren Angehörigen kümmern und dazu einen Großteil der Hausarbeit übernehmen.

Personen aus Familienhaushalten messen dem ÖPNV insgesamt keine große Bedeutung zu. Sie sind diejenige Gruppe, die am häufigsten – zumindest einen Pkw zur Verfügung hat und diesen dann auch entsprechend nutzen.

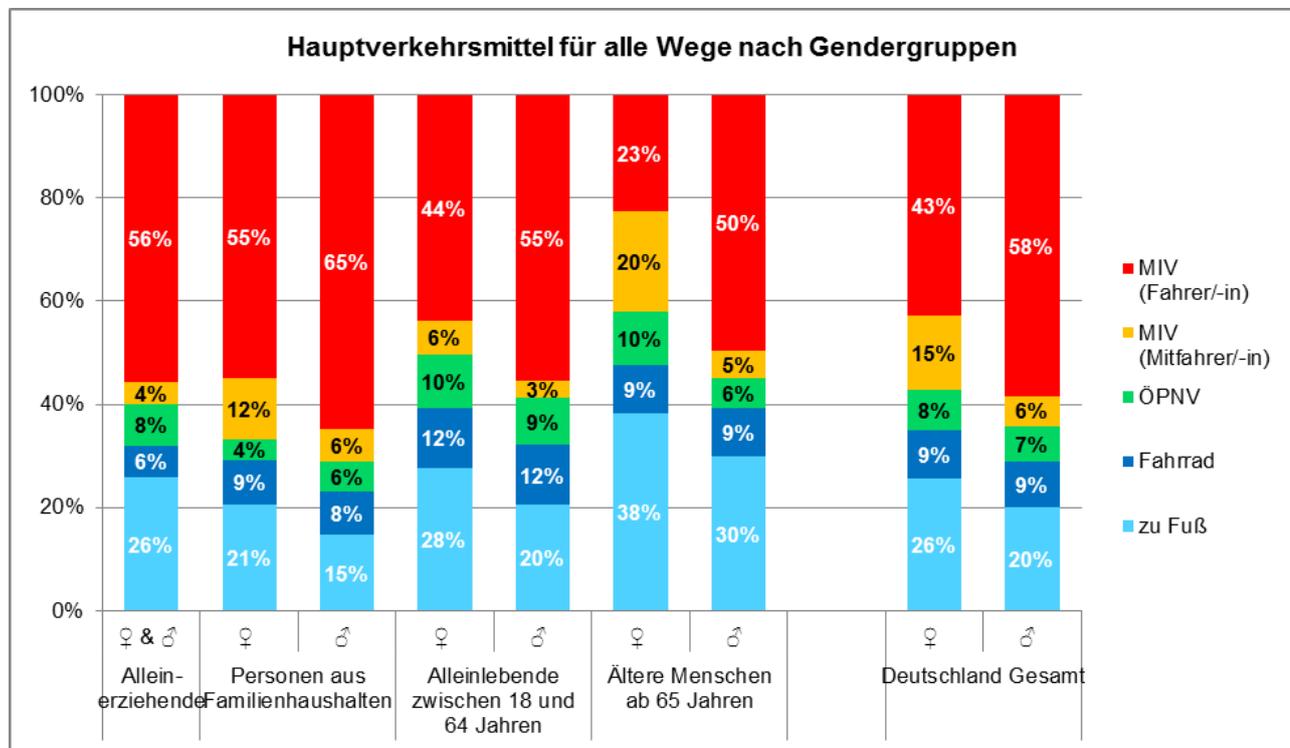


Abb. 2: Hauptverkehrsmittelnutzung nach Gendergruppen, Quelle: MiD 2008, eigene Berechnungen

Eine zentrale Mobilitätsvoraussetzung ist der Führerscheinbesitz; der Anteil der Personen, die einen Führerschein besitzen ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Insgesamt verfügen 93 % der Männer und 83 % der Frauen in Deutschland über einen Führerschein (BMVBS 2010). Dass der Führerscheinbesitz nicht automatisch mit der Pkw-Verfügbarkeit und damit auch der Pkw-Nutzung einhergehen muss, zeigt sich insbesondere in der Gruppe der jungen Erwachsenen. Besondere im urbanen Raum sind sie immer häufiger mit Öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad unterwegs (ebenda). Ob dies eine Trendwende bedeutet, wird sich den kommenden Jahren zeigen.

Die zukünftig älteren Menschen können zwar potentiell häufiger einen Pkw führen – das verdeutlicht die hohe Führerscheinquote, jedoch bestimmen im hohen Alter auch Faktoren wie gesundheitliche Einschränkungen, Beeinträchtigung des Bewegungsapparates etc., aber auch die finanziellen Ressourcen die Mobilitätsmöglichkeiten, weshalb zu vermuten ist, dass der Umweltverbund von großer Bedeutung bleibt.

Die Pkw-Ausstattung eines Haushaltes hängt auch mit der Höhe des Haushaltseinkommens zusammen. Es zeigt sich, dass mehr als die Hälfte aller Haushalte der unteren Einkommensklassen keinen Pkw besitzt. Je größer der Haushalt und je höher das Haushaltseinkommen ist, desto wahrscheinlicher ist der Pkw-Besitz und auch die Zahl der Pkw im Haushalt. Eine weitere wichtige Rolle spielen Faktoren wie die Raumstruktur oder ob Kinder im Haushalt leben.

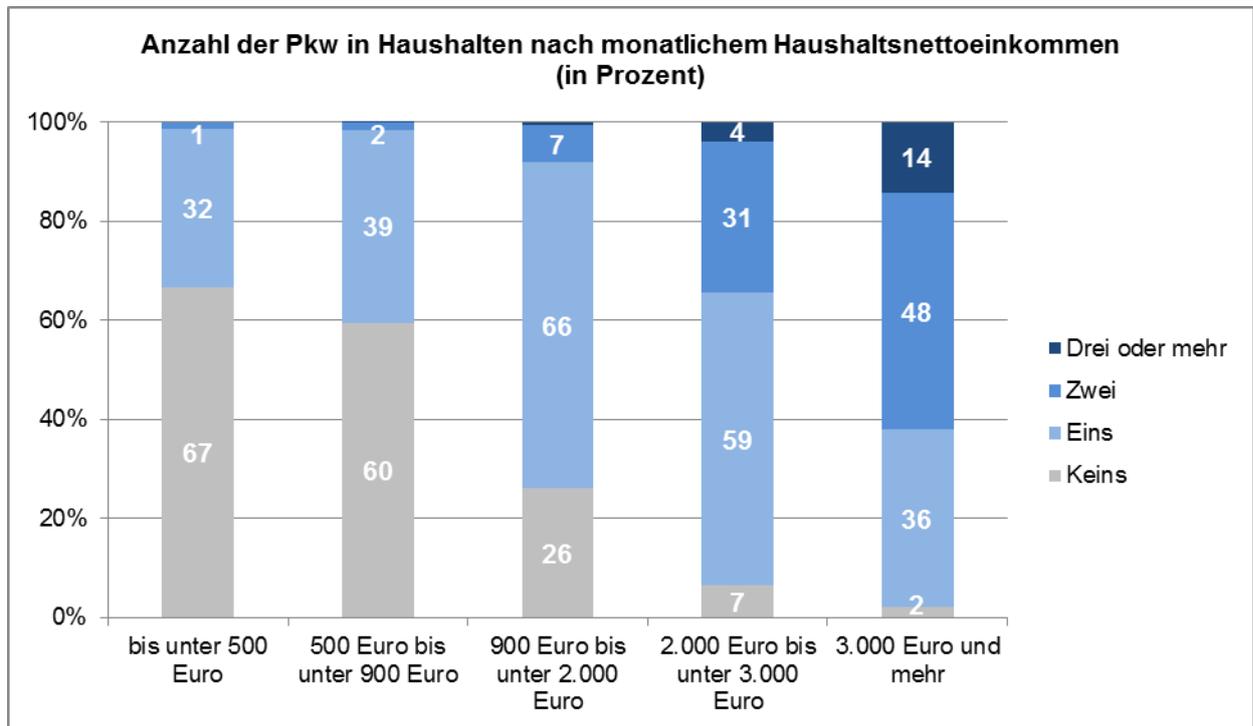


Abb. 3: Anzahl der Pkw in Haushalten nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen, Quelle: Eigene Darstellung nach BMVBS 2010

4 MOBILITÄTSSICHERUNG EINE AUFGABE AUCH FÜR WOHNUNGSUNTERNEHMEN

Seit einiger Zeit verfolgen bereits viele Wohnungsunternehmen die Strategie, ihr „Produkt Wohnung“ zum „Produkt Wohnen“ auszuweiten, um Kundinnen und Kunden zu gewinnen und an ihr Unternehmen zu binden. So bieten sie beispielsweise einen Umzugsservice, Notrufsysteme, aber auch vergünstigte Mitgliedschaften in Fitnessstudios oder Urlaubsreisen an. Angebote, die die Alltagsmobilität der Bewohnerinnen und Bewohner unterstützen finden sich bislang jedoch noch eher selten.

Durch eine stärkere Verknüpfung der beiden Themenfelder Wohnen und Mobilität sowohl in Bezug auf die wohnstandortnahe Verkehrsinfrastruktur als auch auf „weiche“ Maßnahmen wie ÖPNV-Ticketing, Car-Sharing, Mobilitätsinformation, Reparaturdienste, Zustellservice etc. kann der Zugang zu allen Verkehrsmitteln am Wohnstandort verbessert und so eine Wahlfreiheit ermöglicht werden.

Unter diesen Voraussetzungen können Bewohnerinnen und Bewohner immer wieder neu entscheiden, welches Verkehrsmittel sie für welchen Weg aktuell nutzen möchten – auch wenn kein eigenes Auto vorhanden ist oder aufgrund von altersbedingten Einschränkungen das Führen eines Pkw nicht (mehr) möglich ist. Dieser Ansatz ist nicht nur im Wohnungsneubau interessant, sondern kann auch im Bestand etabliert werden. Bei der Umsetzung entsprechender Maßnahmen sind neben der Kommune, die in Ausübung ihrer Planungshoheit Voraussetzungen für den Umweltverbund schafft, viele weitere Akteure gefragt.

Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen können die traditionellen Geschäftsfelder der Wohnungswirtschaft „rund ums Bauen und Wohnen“ ergänzen und die Wohnzufriedenheit der Mieterinnen und Mieter steigern. Insbesondere größere Wohnungsunternehmen können ihr Kernprodukt „Wohnung“ durch entsprechendes Engagement attraktiver gestalten.

Um den Bewohnerinnen und Bewohnern eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort zu erleichtern, können neben infrastrukturellen Maßnahmen eine Vielzahl bereits erprobter Mobilitätsdienstleistungen – auch oder gerade durch Wohnungsunternehmen – implementiert werden. Denn

schon bei der Wahl des Wohnstandortes (s.o.) spielen die Anbindung an die örtlichen Verkehrssysteme sowie Art und Umfang der Mobilitätsangebote eine entscheidende Rolle.

Für die Verkehrsunternehmen und andere Mobilitätsdienstleister ergeben sich durch neue Kooperationspartner wie Wohnungsunternehmen auch neue Vertriebswege. Über den „Großkunden Wohnungsunternehmen“ können neue Absatzmärkte erschlossen werden, Kundinnen und Kunden können über Direktmailing zielgruppengenau angesprochen werden. Zudem besteht durch einen Kooperationsvertrag mit dem solventen Partner „Wohnungsunternehmen als Großkunde“ eine gesicherte Finanzierung und hohe Planungssicherheit.

Auch für Kommunen als Aufgabenträger für die Stadt- und Verkehrsplanung sind wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen ein Beitrag zur umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs und damit eine Maßnahme zu einer nachhaltigeren Stadtentwicklung. Die wohnstandortnahe Bereitstellung aller Verkehrsmittel und eine umfassende Information über das Angebot vor Ort, ermöglichen die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele unabhängig vom Besitz eines eigenen Pkw. Davon profitieren alle Bewohnerinnen und Bewohner und insbesondere ältere Menschen und finanzschwache Haushalte.

Die Initiierung, Umsetzung und Finanzierung entsprechender Mobilitätsangebote, sollte vor diesem Hintergrund nicht länger nur eine Aufgabe der kommunalen Stadtentwicklung, Verkehrsplanung und der Verkehrsbetriebe sein, sondern in Kooperation mit Wohnungseigentümern und ggf. auch mit anderen Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen angepackt werden.

Definition Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement

Unter wohnstandortbezogenem Mobilitätsmanagement werden Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete verstanden, die für Bewohnerinnen und Bewohner bestimmter Quartiere oder Mieterinnen und Mieter bestimmter Wohnungsunternehmen in Kooperation von Wohnungsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern entwickelt werden und über die herkömmliche Dienstleistung hinaus einen spezifischen Nutzen für die Adressaten beinhalten.³

5 BEISPIELE WOHNSTANDORTBEZOGENER MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN

Zu Hause beginnen und enden die meisten aller Alltagswege(ketten); hier werden jeden Tag aufs Neue Entscheidungen über die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels zur Bewältigung dieser Wege getroffen. Dass wir inzwischen deutlich multimodaler unterwegs sind und festgefahrene, autoorientierte Verhaltensmuster – zumindest in Ansätzen (gerade bei der jüngeren Generation) aufgeweicht sind, zeigen inzwischen eine Reihe von Studien (z. B. ifmo 2011). Je nach Anlass und Ziel werden unterschiedliche Verkehrsmittel gewählt oder auch miteinander kombiniert. Damit dies auch funktioniert, muss ein entsprechendes Angebot vorhanden sein – hier gilt es entsprechende Voraussetzungen zu schaffen, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung und der Umweltproblematik, die die aktuellen Herausforderungen für die Städte darstellen.

Es gilt also, Handlungsspielräume zu erweitern sowie Mobilitätsalternativen und die dafür notwendige Infrastruktur am Wohnstandort bereitzustellen, um auch wirklich eine Wahlfreiheit zu erreichen. Diese setzt neben Infrastruktur und Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel auch den Zugang zu Informationen über die entsprechenden Verkehrsmittel voraus. Hier setzt das wohnstandortbezogene Mobilitätsmanagement an.

Im Folgenden werden verschiedene Servicefelder und einige bereits erprobte Maßnahmen kurz vorgestellt.

5.1 Angebote rund um den öffentlichen Verkehr

Im Fokus dieses Servicefeldes stehen zwei Dienstleistungen: preisreduzierte ÖPNV-Abonnements, so genannte „Mietertickets“ und wohnortbezogene Informationen zum öffentlichen Nahverkehr.

Beim Mieterticket garantiert ein Wohnungsunternehmen als Großkunde eine Mindestabnahme an Tickets und erhält so vom lokalen Verkehrsunternehmen einen Preisnachlass, den Großkundenrabatt. Die Wohnungsunternehmen geben diesen Preisnachlass an ihre Mieterinnen und Mieter weiter, die so in den Genuss preisreduzierter ÖPNV-Tickets kommen. Die speziellen Konditionen variieren nach lokalen und

³ Diese Definition wurde im Rahmen des EU-Projekts ADD HOME unter Mitwirkung des ILS entwickelt. http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=88&Itemid=55

regionalen Tarifen und werden zwischen Wohnungsunternehmen und Verkehrsunternehmen ausgehandelt. Erfolgreiche Umsetzungen finden sich in Deutschland beispielsweise in Bielefeld, Bochum oder Kassel.

Ort	Akteure	Merkmale
Bielefeld	moBiel – als lokales Verkehrsunternehmen; Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH; Baugenossenschaft Freie Scholle e. G.	10 %iger Preisnachlass auf herkömmliche Abotarife bei gleicher Leistung
Bochum	BOGESTRA – Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG; VBW Bauen und Wohnen GmbH	11,5 %iger Preisnachlass auf herkömmliche Abo-Tarife bei nahezu gleicher Leistung (Ticket jedoch nicht übertragbar), gilt für alle Haushaltsmitglieder
Kassel-Unterneustadt	Kasseler Verkehrsgesellschaft und Nordhessischer Verkehrsverbund; WOHNSTADT GmbH, Vereinigte Wohnstätten 1889 eG	für eine Person pro autofreiem Haushalt 75 % Preisnachlass auf herkömmlichen Abo-Tarif im ersten Jahr (durch finanzielle Beteiligung der Wohnungsunternehmen); 10 % in Folgejahren und für weitere Haushaltsmitglieder

Tabelle. 1: Beispiele erfolgreicher Mieterticket-Angebote, Quelle ILS 2011

Die Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln setzt Kenntnis über Tarife, Abfahrtszeiten, Liniennetz, Takt usw. voraus. Informationen am „Schwarzen Brett“ im Hauseingangsbereich oder elektronische Fahrplan-Terminals, die an zentralen Orten im Wohngebiet aufgestellt werden, können den Zugang zu Informationen erleichtern. Die Bochumer VBW Bauen und Wohnen hält beispielsweise ein Starterpaket für neue Mieterinnen und Mieter bereit, das u.a. Informationen zum ÖPNV, Gutscheine für Tagestickets und Informationen zum Mieterticket enthält.

In Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsunternehmen lässt sich oftmals auch die Bedienqualität der Öffentlichen Verkehrsmittel (durch Taktverdichtung, Quartiersbusse etc.), Erreichbarkeit und Ausstattungsqualität der Haltestellen in den Wohngebieten verbessern.

5.1.1 Beispiel: VBW Mieterticket

Bereits seit dem Jahr 2003 bietet die Bochumer Wohnungsbaugesellschaft Vereinigte Bauen und Wohnen GmbH (VBW) als Kooperationspartnerin des örtlichen Verkehrsunternehmens Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA) ihren Mieterinnen und Mietern ein vergünstigtes Ticket an. Beim VBW-Mieterticket handelt es sich um ein spezielles Großkundenabonnement des Wohnungsunternehmens; das Wohnungsunternehmen garantiert gegenüber dem Verkehrsunternehmen eine Mindestabnahme. Die Tickets werden (im Jahresabo) mit einem Preisnachlass von ca. 11,5 % angeboten. Dabei können die Mieterinnen und Mieter auf das gesamte Ticketsortiment des Verkehrsverbundes Rhein Ruhr zugreifen. Die Tickets können für alle Haushaltsmitglieder erworben werden, sind jedoch nicht übertragbar.

Die Verträge für die Tickets werden zwischen der BOGESTRA und den Mieterinnen und Mietern abgeschlossen; der Geldeinzug wird von der BOGESTRA übernommen.

Auch wenn der Preisvorteil bereits ein schlagkräftiges Angebot für den Bezug der Tickets ist, muss das Produkt intensiv kommuniziert und beworben werden. Die Produktion von Werbematerialien wird vom Verkehrsunternehmen übernommen und auch die Schulung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Wohnungsunternehmens übernimmt das Verkehrsunternehmen. Alle neuen Mieterinnen und Mieter erhalten mit Abschluss des Mietvertrages entsprechende Informationen zum Mieterticket. Regelmäßig wird auch in der Mieterzeitschrift über das Ticket informiert und über die Homepage der VBW beworben.

Dass sich die Anstrengungen für beide Seiten gelohnt haben, belegen die Zahlen. Derzeit nutzen mehr als 1.250 Mieterinnen und Mieter dieses Angebot, dabei halten sich Neukunden und Stammkunden die Waage. Der größte Anteil der Mietertickets – fast 50 % – aller Tickets entfallen auf die Seniorentickets, die sog. Bärenickets, die von Menschen ab 60 Jahren erworben werden können.

5.1.2 Mieterticket Bielefeld

Bei der Mobilitätsdienstleistung „moBiel-Mieterticket“ handelt es sich um ein vergünstigtes Ticketangebot für die Mieterinnen und Mieter der „Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft“ (BGW) und die Mitglieder der Freien Scholle eG. Durch die Garantie einer Mindestabnahme von 100 Tickets treten die Wohnungsunternehmen als Großkunden auf und handeln mit moBiel einen Großkundenrabatt von 10 % aus, der an die Mieterinnen und Mieter weitergegeben wird.

Der 10 % Preisnachlass gilt für das gesamte Ticketangebot im Abonnement und ist für alle Mitglieder des Haushaltes.

Die Verträge werden auch hier zwischen dem Verkehrsunternehmen und den Mieterinnen und Mietern direkt geschlossen, sie gelten zunächst für ein Jahr bei automatischer Verlängerung und sind monatlich kündbar. Die Zahl der verkauften Mietertickets hat sich seit der Einführung im Jahr 2005 um 320 % auf ca. 1.500 Tickets pro Monat gesteigert; die Tendenz ist weiter steigend (Kutziowski 2012).

5.2 Verkehrsmittelübergreifende Informationsdienstleistungen

Neben Informationen, die Verkehrsunternehmen bereitstellen, können verkehrsmittelübergreifende Informationen von den Wohnungsunternehmen selbst weitergegeben werden. Als Informationsmedien sind in erster Linie Kunden- bzw. Mieterzeitungen und Internetauftritte zu nennen.

Informationen speziell für Neukunden können auch über individuell zugeschnittene, persönliche Beratungen oder sog. Starterpakete platziert werden. Diese können beispielsweise Fußgänger- und Fahrradstadtpläne, Stadt-, Stadtteil- und Verbundfahrpläne, Infoflyer zum Car-Sharing, zur Radstation oder zum örtlichen Nahversorgungsangebot beinhalten. Darüber hinaus können den Starterpaketen Schnupper-Tickets für Bus & Bahn oder andere Mobilitätsdienstleistungen beiliegen. Die Entwicklungsgesellschaft Langenhagen hält beispielsweise in Kooperation mit dem GVH – Großraum-Verkehr-Hannover und Stadtmobil Hannover für Hauseigentümer ein Starterpaket bereit; enthalten sind u.a. Radwegekarten, ÖPNV-Fahrpläne, Informationen zum Car-Sharing und einen Gutschein für eine ermäßigte Car-Sharing Mitgliedschaft.

5.3 Wohnstandortbezogene Dienstleistungen rund um die Nahmobilität

Fahrräder brauchen eine diebstahlsichere, witterungsgeschützten und nach Möglichkeit ebenerdige Abstellmöglichkeit; dies gilt verstärkt für E-Bikes und Pedelecs. Was so banal klingt, ist leider immer noch nicht selbstverständlich. Fahrradboxen oder -häuser nahe den Hauseingängen bieten einen solch guten Service zur Fahrradunterbringung. Lassen sich aus Platzgründen – z. B. in Altbauquartieren – auf dem Grundstück keine Fahrradboxen unterbringen, ist dies unter bestimmten Voraussetzungen auch im öffentlichen Straßenraum möglich. Fahrradkeller können mit Hilfe von Rampen und Elektronik ebenfalls barrierefrei zugänglich sein. Fahrradbügel für Kurzzeitparker vor den Hauseingängen vereinfachen den Alltagsgebrauch.

Reparaturmöglichkeiten vor Ort oder gar ein entsprechendes Dienstleistungsangebot sorgen für rasche Instandsetzung und Instandhaltung von Fahrrädern. Weitere Serviceleistungen können beispielsweise Verleihangebote von Kinderanhängern und -trailern, Pedelecs, Lastenfahrrädern oder Tandems sein.

Verbesserungen für den Fußverkehr liegen hauptsächlich im baulich-gestalterischen Bereich des Wohnumfeldes – Begrünung und Bepflanzung, Möblierung und vor allem Fußwegeverbindungen in die Stadtteilzentren. Aber auch Transporthilfen können das Zufußgehen bequemer und einfacher machen. Einkaufstrolleys – durch ein Wohnungsunternehmen als Dankeschön bereitgestellt und mit dem Firmenlogo versehen – können darüber hinaus als Werbeträger eingesetzt werden.

5.4 Wohnstandortbezogene Serviceangebote rund um den Pkw

Hier steht vor allem der Wunsch nach einer hohen Pkw-Verfügbarkeit durch ein entsprechendes Car-Sharing-Angebot im Vordergrund. Meistens wird das Angebot in Kooperation mit einem örtlichen Car-Sharing-Unternehmen realisiert, welches entweder eine neue Car-Sharing-Station wohnortnah einrichtet oder bereits in Wohnortnähe vertreten ist. Die Parkplätze werden i. d. R. von den Wohnungsunternehmen oder Eigentümergemeinschaften zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeugbereitstellung sowie die Wartungs-, Buchungs- und Abrechnungsvorgänge übernimmt das Car-Sharing-Unternehmen.

Unterscheiden lassen sich offene und exklusive Angebote. Bei offenen Angeboten stehen die Fahrzeuge den Wohnkunden zu besonderen Konditionen zur Verfügung, sind aber auch offen für alle anderen Kunden des Car-Sharing-Unternehmens und kann so auch zu einer Verbesserung der Auslastung beitragen. Gleichzeitig können die Wohnkunden nicht nur die Fahrzeuge an "ihrer" Station nutzen, sondern sämtliche Fahrzeuge des Car-Sharing-Unternehmens und damit auf eine große Vielfalt an Fahrzeugtypen zugreifen.

Exklusive Angebote können hingegen ausschließlich die Wohnkunden nutzen. Damit ist der Nutzerkreis eher klein, dafür aber persönlich bekannt. Die Fahrzeuge werden vom Wohnungsunternehmen selbst

bereitgestellt. Besonders interessant für Wohnungsunternehmen wird ein Car-Sharing-Angebot, wenn die eigenen Dienstfahrten ebenfalls mit Car-Sharing-Fahrzeugen durchgeführt werden und so die Anzahl der Firmenfahrzeuge reduziert werden kann.

Ort	Akteure	Merkmale
Berlin	GSW Immobilien GmbH; Greenwheels	neue Stationen in unmittelbarer Nähe zu GSW-Wohnungsbeständen; offenes Car-Sharing; günstige Konditionen für Mieterinnen und Mieter (wie für ÖPNV-Abo-Kunden)
Bonn	Bewohner des autoarmen Stadtquartiers Bonn-Amaryllis	nachbarschaftlich organisiertes Car-Sharing
Köln	GAG Immobilien AG, cambio carsharing Köln	neue Stationen in unmittelbarer Nähe zu GAG-Wohnungsbeständen; vergünstigte Teilnahme an offenem Car-Sharing
Münster	Wohnungsgesellschaft Münsterland Stadtteilauto Münster	neue Station für autofreie Gartensiedlung Weißenburg; offenes Car-Sharing; vergünstigte Teilnahme für Mieterinnen und Mieter der Siedlung

Tabelle 2: Beispiele erfolgreicher Car-Sharing-Angebote, Quelle: ILS 2011

6 FAZIT

Eine Reihe von Pilotprojekten hat bereits gezeigt, dass mobilitätsbezogene Serviceangebote von Wohnungsunternehmen in Bestandsquartieren mit einkommensschwächeren Haushalten, mit älteren Bewohnerinnen und Bewohnern und mit vergleichsweise geringer Pkw-Quote auf messbare Nachfrage treffen. Gerade für diese Nutzergruppen werden Angebote geschaffen, die ihre Mobilität und damit Teilhabemöglichkeit sicherstellen.

Darüber hinaus tragen die Angebote zumindest bei den Nutzerinnen und Nutzern zum Imagegewinn, zur Kundenzufriedenheit und damit auch zur Kundenbindung sowohl für das Wohnungs- als auch das involvierte Verkehrsunternehmen bei. Das Engagement für die Mobilität der Mieter wird insgesamt positiv wahrgenommen und überwiegend als wichtig erachtet. Im Falle des Mietertickets ist zu vermuten, dass zumindest bei einem Teil der Neukundinnen und Neukunden, die als sogenannte Wahlfreie mehrere Verkehrsmittel zur Auswahl haben, mit dem Abonnement auch Veränderungen des Mobilitätsverhaltens einhergehen. Finanzschwache Haushalte profitieren monetär von dem kostengünstigen Ticket.

Mobilitätsdienstleister können über den Kooperationspartner Wohnungsunternehmen gegebenenfalls neue Absatzmärkte erreichen und ein zielgruppengenaues Marketing entwickeln, da die Zielgruppe i. d. R. bereits gut bekannt ist. Bei der Akquisition neuer Kunden kann der Mobilitätsdienstleister unter Umständen von dem Vertrauensverhältnis profitieren, das das Wohnungsunternehmen als vermittelnder Partner mit seinen Mieterinnen und Mietern pflegt. Wenn das Angebot über den vertrauten Partner kommuniziert wird, genießt dies eine höhere Akzeptanz. Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen können darüber hinaus die Kundenbindung von Mieterinnen und Mietern, die bereits Kunden des Mobilitätsdienstleisters sind, erhöhen.

Für die öffentliche Hand kann das verstärkte Engagement einer Verknüpfung der Bereiche Wohnen und Mobilität bedeuten, dass der kommunale Modal Split positiv zu Gunsten des Umweltverbundes beeinflusst wird. Es kann dazu beitragen, dass Mobilitätsoptionen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen gesichert werden. Vor allem bei der Setzung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen kommt der Kommune eine zentrale Bedeutung zu; aber auch in weiteren Handlungsfeldern haben Kommunen gute Voraussetzungen, Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement zu unterstützen und so, auch in ihrem eigenen Interesse, eine effizientere und umweltverträglichere Mobilität zu fördern.

Insgesamt lässt sich sagen, dass insbesondere sogenannte „weiche Maßnahmen“ kostengünstig realisierbar sind und relativ schnell umgesetzt werden können. Und es besteht in der Regel eine Win-Win-Situation für alle beteiligten Akteure und die Bewohnerinnen und Bewohner.

7 LITERATUR

BÄUMER, Doris; VELINI, Roberta; STEGER-VONMETZ, Christian; KÖLLINGER, Claus: Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement. Projektdokumentation des EU-Projektes ADD HOME. O.O., 2010.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn und Berlin, 2010.

- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS): Verkehr in Zahlen 2011/2012. Hamburg, 2011.
- DEUTSCHE ENERGIE AGENTUR (dena): effizient mobil. Das Aktionsprogramm für Mobilitätsmanagement. Projektdokumentation 2008 – 2010. Berlin, 2010.
- DITTRICH-WESBUER, Andrea; OSTERHAGE, Frank: Wohnstandortentscheidungen in der Stadtregion. Das Beispiel „Bergisches Land“. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG (ILS): ILS Trends 2/08. Dortmund, 2008.
- ENDEMANN, Peter: MiD in Stadt und Region. Mehr Nachfrage für Bus und Bahn. Ergebnisse der Mobilität in Deutschland für die Region Frankfurt/Rhein-Main. In: Der Nahverkehr 1-2, 2013, pp. 28 – 35.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG UND BAUWESEN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS NRW): Mieterticket und Co. Erfolgsfaktoren siedlungsbezogener Mobilitätsdienstleistungen. (=ILS-Schriften, Band 191). Dortmund, 2003.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG (ILS); LEG ARBEITSMARKT- UND STRUKTURENTWICKLUNG: Mobilität trifft Wohnen. Eine aussichtsreiche Begegnung. Dokumentation des 9. Fachgesprächs „Wohnungsunternehmen als Akteure in der integrierten Stadt(teil)entwicklung. Dortmund, 2009.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG (ILS): Mobilität trifft Wohnen – Eine Aussichtsreiche Begegnung. Unveröffentlichtes Arbeitspapier. Dortmund, 2011.
- INSTITUT FÜR MOBILITÄTSFORSCHUNG (ifmo): Mobilität junger Menschen im Wandel. Multimodaler und Weiblicher. München, 2011.
- INSTITUT FÜR MOBILITÄTSFORSCHUNG (ifmo): Mobilität 2025. Der Einfluss von Einkommen, Mobilitätskosten und Demographie. Berlin, 2008.
- KUTZIEWSKI, Gerhard: moBiel. Mobilitätsdienstleister in Bielefeld mit Ausstrahlung in die Region Ostwestfalen-Lippe. In: STIEWE, Mechthild; REUTTER, Ulrike: Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen, 2012.
- STIEWE, Mechthild: Mietertickets und mehr – Beispiele wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagements. Vortrag auf der Tagung „Wohnen und Mobilität: Mobilitätsplanung bei Wohnsiedlung – Ansätze für die 2000 Watt-Gesellschaft“ der HRS Hochschule für Technik Rapperswil, 04.10.2012, Rapperswil, Schweiz.
- STIEWE, Mechthild; REUTTER, Ulrike: Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis. Essen, 2012.
- VERKEHRSLUB ÖSTERREICH (VCÖ): Mobilität und Verkehr im demographischen Wandel. (=VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft 1/2007). Wien, 2007.
- VCÖ-FORSCHUNGSINSTITUT: Wie Wohnen Mobilität lenkt. (=VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 4/2010). Wien, 2010.
- www.mobilitaetsmanagement.nrw.de