

# Nachhaltige Mobilität in der Praxis

## Endbericht

**Programmsteuerung:**

Klima- und Energiefonds

**Programmabwicklung:**

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

## 1 Projektdaten

<b>Projekttitle</b>	MMWplus <u>Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus</u>	
<b>Projektnummer</b>	KR20NM0K18000	
<b>Programm</b>	Nachhaltige Mobilität in der Praxis Ausschreibung 2020	
<b>Beauftragter</b>	<b>Rosinak &amp; Partner ZT GmbH</b> Schloßgasse 11, 1050 Wien Projektleitung: Dipl.-Ing. <sup>m</sup> <b>Andrea Weninger</b>	
<b>Projektpartner</b>	<b>UIV Urban Innovation Vienna</b> Operngasse 17-21, 1040 Wien Mag. <b>Gerald Franz</b> , MA	
<b>Subauftragnehmer*in</b>	Dr. <b>Elisabeth Oberzaucher</b> , Kollburggasse 5, 1160 Wien	
<b>Projektstart und Dauer</b>	Projektstart: 01.03.2021	Dauer: 10 Monate

**Synopsis:**

MMWplus erhöht mittels einer verstärkten Analyse und Integration der Nutzer\*innenperspektive, Erkenntnissen aus der Verhaltensbiologie und Ansätzen der Verhaltensökonomie die Treffsicherheit von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau.

## 2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

### 2.1 Kurzfassung

Da aufgrund begrenzter Flächen der Kostendruck im Wohnbau steigt, ist das Thema leistbares Wohnen immer bedeutender. Kommunen setzen daher auf die Kombination von Mobilitätsmaßnahmen und Wohnbau (zumal der Leerstand in Wohngaragen oftmals beträchtlich ist), das betrifft reduzierte Pkw-Stellplätze in den Quartieren und Mobilitätsangebote wie Mobilitätsstationen mit (E-)Car-sharing, (E-)Bikesharing, besondere Radabstellplätze etc.

Im Projekt **Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau – plus** (MMWplus) wurden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau anhand von drei ausgewählten Wohnanlagen in Wien (ERnteLAA, Bruno-Marek-Allee, Biotope City) untersucht. Ziel war es, konkrete Maßnahmen – insbesondere aus der Nutzer\*innenperspektive – zu entwickeln, die die Treffsicherheit der Mobilitätsmaßnahmen erhöhen und die dazu führen, dass die Mobilitätsangebote, die mittels Anschubfinanzierung errichtet wurden, auch langfristig gesichert werden können.

Den Fragstellungen des Projektes wurde mittels Expert\*inneninterviews sowie mittels zweier Bewohner\*innen-Befragungen nachgegangen. Mit diesen Analysen wurde vertieft untersucht, in welcher Weise die Mobilitätsangebote tatsächlich genutzt werden. Die Nutzung ist differenziert zu betrachten: In den 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 den Wohnbauträgern, vor allem aber von Mobilitätsdienstleistern das Potenzial an Nutzenden nicht 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 genutzt werden, wenn sie sichtbar im öffentlichen Raum und nicht in den Tiefgaragen angesiedelt werden.

Im Rahmen von MMWplus 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 erarbeitet, welche Maßnahmen sich auch im Bestand verbessern lassen und welche in den Planungsprozessen mehr berücksichtigt werden müssen. Folgende fünf Handlungsempfehlungen wurden konkretisiert:

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

## 2.2 Projektinhalte und Resultate

### 2.2.1 Ausgangssituation / Motivation

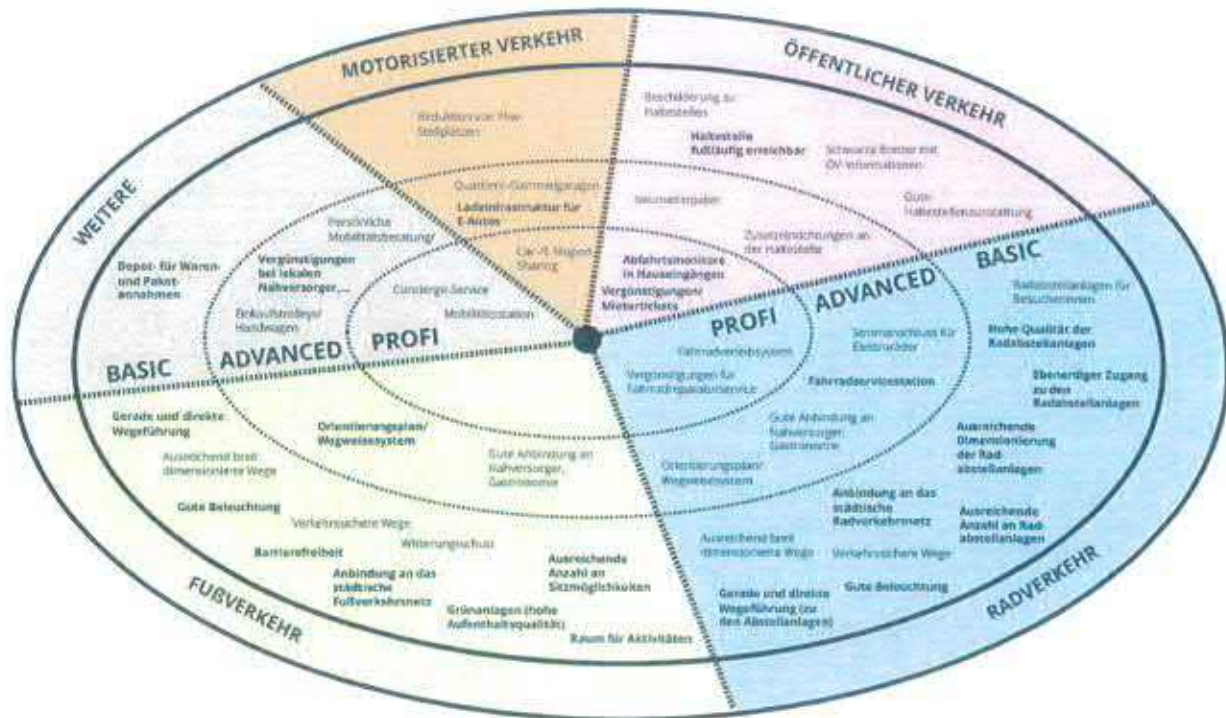
Das Mobilitätsangebot im direkten Wohnumfeld spielt bei der Verkehrsmittelwahl eine entscheidende Rolle, schließlich beginnen und enden 80 % aller Wege zu Hause<sup>1</sup>. Der Wohnstandort und die Versorgung des direkten Wohnumfeldes mit (umweltfreundlichen) Mobilitätsangeboten haben großes Potenzial, dass Wege klimaschonend zurückgelegt werden.

In der Praxis werden - insbesondere in Städten - bei städtebaulichen Vorhaben und der Errichtung von größeren Wohnhausanlagen immer öfter Mobilitätskonzepte von der Politik und Verwaltung gefordert. Über die jeweiligen Instrumente (z.B. Flächenwidmungs- und Bebauungspläne) werden teilweise reduzierte Stellplatzverpflichtungen in Form von Stellplatzregulativen festgelegt, vor allem dann, wenn sich der Standort in einer guten Lage zum öffentlichen Verkehr befindet. Seit einigen Jahren werden außerdem im Zuge der Stadtentwicklungsplanung und Quartiersentwicklung neue Wohngebiete mit speziellen Mobilitätslösungen konzipiert und umgesetzt. Die Palette an Maßnahmen ist dabei vielfältig, befindet sich in einer konstanten Veränderung und Erweiterung und reicht - wie in einer aktuellen Forschungsarbeit zusammengefasst - von Basic-Maßnahmen über Profi- bis hin zu spezialisierten Advanced-Maßnahmen<sup>2,3</sup>. **Basic-Maßnahmen** erfordern bei der Planung und Realisierung einen geringen Aufwand, wie beispielsweise die Reduktion von Stellplätzen durch Stellplatzregulative (der Aufwand fällt im Vorfeld im Zuge raumplanerischer Festlegungen an), ausreichende Dimensionierung von Radabstellanlagen, etc. **Advanced-Maßnahmen** sind fortgeschrittene Maßnahmen, deren Einsatz von den jeweiligen Rahmenbedingungen, zum Beispiel der Lage der Wohnhausanlage oder der Bewohnerstruktur abhängen kann. Diese Maßnahmen sind beispielsweise eine Fahrradservicestation, E-Ladeinfrastruktur, Quartiers- und Sammelgaragen etc. **Profi-Maßnahmen** sind sehr spezielle und komplexe Maßnahmen, vor allem was die Umsetzung und deren Hindernisse betrifft, wie Vergünstigungen von Mieter-ÖV-Zeitkarten, Carsharing in der Wohnhausanlage oder eine Mobilitätsstation im Wohnumfeld (vgl. Abbildung 1).

<sup>1</sup> Vgl. (VCÖ, 2020)

<sup>2</sup> Vgl. (Krombach, 2020)

<sup>3</sup> In der Literatur gibt es unterschiedliche Einteilungen von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau, auch nach Akteur\*innen



Quelle: Krombach (2020), angelehnt an (Köfler, et al., 2019)

Abbildung 1: Übersicht - Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

Bei den Akteur\*innen ist das Wissen aber auch die **Bereitschaft für die Umsetzung von Pionierprojekten für die hier abgebildeten Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau in den letzten Jahren gestiegen**. Stadtverwaltungen (z.B. Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Magistratsabteilung 21 A/B – Stadtteilplanung und Flächennutzung; Stadt Salzburg, Amt für Stadtplanung und Verkehr,...) haben Leitfäden für Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau<sup>4</sup> entwickelt. Im Zuge der Stadtteilentwicklung (Masterpläne, Wettbewerbe, ...) und der darauf aufbauenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung werden die Anforderungen, die in den Leitfäden formuliert sind, so weit wie möglich integriert und umgesetzt.

Der wohnfonds\_wien gibt in seinen ausgelobten Bauträgerwettbewerben auch Anforderungen und Qualitäten für Mobilitätsmaßnahmen mit vor. Freifinanzierte Wohnbauträger und auch Wohnbaugenossenschaften bemühen sich um geeignete projektspezifische Lösungen und setzen in neuen Quartieren Mobilitätsmaßnahmen nach Vorgaben der Stadtplanungsämter um. Diese Entwicklungen sind in größeren Städten Österreichs (z.B. Wien, Salzburg, Graz, Linz) aber auch in kleineren Städten und Gemeinden (Lauterach, Leonding, Hörsching,...) zu beobachten.

<sup>4</sup> z.B. (Franz, 2019)

Zwischenzeitlich wurden bereits mehrere Wohnbauprojekte, in welchen Mobilitätsmaßnahmen integriert wurden, untersucht und evaluiert<sup>5</sup>. Dabei wurde die Frage beantwortet, welche – in von Verwaltungen vor bau- oder gewerberechtl. Genehmigung geforderten – Mobilitätsmaßnahmen von privaten Bauträgern umgesetzt wurden. Weiters wurden die Wirkungen (Änderung der Verkehrsmittelwahl) untersucht. Ein wichtiger Punkt in diesen Evaluierungen sind auch Lösungsansätze, wie die Ansprüche einer ressourcenschonenden Mobilität mit anderen Nutzungsansprüchen der Bauwerber, der Kommunen, der Hausverwaltungen in Einklang gebracht werden könnten. Bei diesen Evaluierungen konnte bislang festgestellt werden, dass die **tatsächlichen Wirkungen** von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau den **Zielen und Erwartungen der Politik, der Verwaltung, der Planer\*innen (im Sinne einer Angebotsplanung), allen voran aber der Wohnbauträger und Mobilitätsanbieter nicht entsprechen**. Dies betrifft zum einen die **Verkehrsmittelwahl der Bewohner\*innen** und zum anderen die **Nutzungsintensität der vielfältigen Mobilitätsangebote** (E-Carsharing, Lastenräder, E-Bikes, die Aufgabe des Zweit-Pkw, ...). So zeigt beispielsweise die Evaluierung von Krombach (2020), welche von Rosinak & Partner begleitet wurde, ....

- dass Bewohner\*innen über das besondere Mobilitätsangebot in ihrem Grätzl oder ihrer Wohnhausanlage (zu) wenig oder gar nicht Bescheid wissen,
- dass sich die Verkehrsmittelwahl der Bewohner\*innen vor und nach Umzug nur geringfügig verändert,
- und dies weniger vom Mobilitätsangebot in der Wohnhausanlage, sondern vielmehr vom Standort (Stadtrand, zentrumsnah / ÖV-Anbindung) oder von der Bewohnerstruktur (z.B. "Baugruppen" versus "gemischte Bewohnerstruktur", "Eigentum" versus "geförderter Wohnbau") abhängig ist,
- dass Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau für Wohnbauträger aufwendig zu organisieren, kostenintensiv im Betrieb und oftmals auch aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen konfliktbeladen sind, sodass eine geringe Nutzungsintensität durch Bewohner\*innen zu einer geringen Bereitschaft zur weiteren Umsetzung bis hin zum Abbau des Angebots von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau führen kann,
- dass die Motive der Bewohner\*innen für die Nutzung und insbesondere der Nicht-Nutzung von Mobilitätsangeboten im Quartier / in der Wohnhausanlage z.T. gänzlich unbekannt sind.

Diese Erfahrungen bedeuten daher auch, dass die **Klima- und Umweltwirkungen von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau aktuell noch weit hinter dem tatsächlichen Potenzial liegen**. Dazu kommt, dass Maßnahmen mit erheblichem Aufwand umgesetzt werden, die ohne finanzielle Unterstützung durch Wohnbauträger und deren Bereitschaft zur Pionierarbeit langfristig nicht tragfähig sein könnten. Bei den bisher umgesetzten Projekten in Wien (Perfektastraße, Oleandergasse, Sonnwendviertel Ost, Marina Tower, Nordbahnhof, u.a.) oder in Salzburg (Quartier Riedenburg) zeigt sich, dass die Nutzungsintensität jedenfalls steigen müsste, damit die angebotenen Betriebsmodelle auch langfristig finanziell tragfähig sind und auch einem Bewohner\*innenwechsel standhalten. Jedenfalls gibt es aber Unterschiede in der Nutzung, die unter anderem von der Lage in der Stadt, dem Anteil

<sup>5</sup> u.a. (Krombach, 2020); Klimafonds-Projekt DIDIS Dirmhirngasse District Sharing

von Baugruppen-Bewohner\*innen, der Stellplatzverfügbarkeit und der Nutzung durch angrenzende Betriebe abhängig sind. Das sind Faktoren, die bislang allerdings kaum in die Planung von Mobilitätsangeboten im Wohnbau einbezogen wurden.

Die bisherigen Studien und Untersuchungen bestehender Projekte zeigen, dass bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau jene Maßnahmen im Vordergrund stehen, die entweder baulicher, infrastruktureller und verkehrsmittelspezifischer Natur sind oder auf normativen Vorgaben beruhen (Zahl der Carsharing-Plätze, die Zahl der E-Pkw, die Verortung der E-Ladestationen, die Art der Lastenräder, die Situierung der Radabstellanlagen im Erdgeschoß, Reduktion der Stellplätze durch ein Stellplatzregulativ, etc.). Diese Maßnahmen sind (nur) zum Teil mittels Wohnbauförderungen mitfinanzierbar und können tw. über die Baukosten von den Wohnbauträgern abgerechnet werden. Damit werden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau über eine Anschubfinanzierung bezahlt und umgesetzt. Das **tatsächliche Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen** ist allerdings nicht nur vom Verkehrsangebot vor Ort oder vom Standort der Wohnhausanlage abhängig, sondern ist in erster Linie stark **gewohnheitsgetrieben**. Habitualisierte bzw. automatisierte Abläufe (so auch die Wahl des Verkehrsmittels) sparen dem Menschen Energie, die andernfalls für alternative Entscheidungen aufgebracht werden müsste. Das Mobilitätsverhalten wird ergänzend auch durch soziale Normen und individuelle Präferenzen getrieben. Dabei geht es um Wegeketten (Arbeit, Sport, Kinder abholen) oder um Komfortansprüche (ist überhaupt ein Carsharing-Pkw verfügbar und was, wenn nicht?). Auch Werte spielen eine Rolle, ob jemand beispielsweise mit dem Auto pendelt oder mit dem Bus (Unabhängigkeit, Umweltschutz), ebenso ist die Zeit- und Kostenwahrnehmung relevant. Bei den Kosten der Mobilität handelt es sich jedenfalls nie um objektive Entscheidungskriterien, die Kosten werden in der Regel falsch eingeschätzt.<sup>6,7</sup> In der **Verhaltensökonomie** werden diese verzerrten subjektiven Wahrnehmungen auch "Biases" genannt.<sup>8</sup>

Aufgrund dieser genannten vielschichtigen Treiber des Mobilitätsverhaltens der potenziellen Nutzer\*innen ist der **Handlungsspielraum von Wohnbauträgern selbst stark eingeschränkt**, da sich individuelle Werte oder Gewohnheiten nicht mit einfachen Maßnahmen (wie dem "Lastenrad zum Ausborgen" oder Preisreduktionen) ändern lassen. Die Nutzer\*innenperspektive wurde bei den bisher umgesetzten Projekten großteils außer Acht gelassen. Es besteht die Gefahr, dass Projektentwickler und Wohnbauträger künftig nicht mehr bereit sein werden, Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau zu unterstützen, sofern die Wirkungen und der Nutzen für sie nicht darstellbar sind. Das würde auch bedeuten, dass keine Anschubfinanzierungen mehr gewährt werden.

Motivation dieses Projektes ist 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**. Diese soll bei be-

<sup>6</sup> Vgl. (Fehr, 2015)

<sup>7</sup> Vgl. (Fehr Advice, 2016)

<sup>8</sup> Vgl. (Kahneman, 2014)

reits bestehenden Anlagen aber auch bei sich in Planung befindlichen Wohngebieten / Wohnhausanlagen ansetzen, um zeitgerecht Veränderungen vornehmen zu können. Damit soll zukünftig das **gesamte Potenzial von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau besser ausgeschöpft** werden, wodurch **messbare Klima- und Umweltwirkungen** erzielt werden können.

### 2.2.2 Projektziele

Das Hauptziel des vorliegenden Projektes ist eine **größere Treffsicherheit von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau und der Quartiersentwicklung**, die mit einer deutlichen **Erhöhung der klimarelevanten Wirkungen wohnstandortspezifischer Mobilitätsmaßnahmen** einhergeht. Dabei wird speziell auf die **Motive der Nutzung und der Nicht-Nutzung** von Mobilitätsmaßnahmen durch die Bewohner\*innen eingegangen - es werden **übertragbare Lösungen** entwickelt, die die Treffsicherheit der Maßnahmen unter Berücksichtigung der Nutzer\*innen- und Betreiberperspektive steigern können.

- Das Projekt **baut daher auf bestehendem Know-how zu Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau** sowie auf Erkenntnissen aus bereits umgesetzten Projekten auf (u.a. DIDIS Dirmhirngasse District Sharing, OptiMaaS - Mobility as a Service in der urbanen Peripherie, TraRa im Energiebezirk (Mühlviertel), Forschungsarbeit Krombach<sup>9</sup> zu Perfektastraße Wien und Quartier Riedenburg Salzburg).
- Das Projekt trägt dazu bei, aktuelle **Transformationsprozesse zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität ausgehend vom Wohnstandort zielgerichtet zu verbessern**.
- Bekannte Probleme und Hürden (wie z.B. geringe Nutzung von Mobilitätsangeboten im Wohnbau oder geringer Bekanntheitsgrad von Angeboten) werden vertieft untersucht, die **Nutzer\*innenperspektive** wird verstärkt eingebracht. Bestehende Wohnbauprojekte mit Mobilitätsmaßnahmen werden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit aus Nutzer\*innenperspektive untersucht. Ziel ist es, Erkenntnisse über Nutzer\*innen zu gewinnen und Klarheit über die Nicht-Nutzung von Mobilitätsmaßnahmen zu gewinnen. Diese Erkenntnisse können dann auf weitere Projekte mit **Mobilitätslösungen im Wohnbau in österreichischen Städten übertragen** werden.
- Damit werden Motive der Nutzung und Nicht-Nutzung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau sichtbar gemacht, fördernde und hemmende Faktoren der Nutzung ausgearbeitet. Dabei geht es darum, **Muster** zu erkennen, **Gewohnheiten** zu verändern und **Nudges**<sup>10</sup> und andere Maßnahmen zu entwickeln, die auf der **Verhaltensebene** der Bewohner\*innen wirken und nicht auf der Angebotsebene der Wohnquartiere.
- Ziel ist es, die **Marktperspektive** der Mobilitätsanbieter und Projektentwickler / Wohnbauträger hinsichtlich Mobilitätsmaßnahmen zu verbessern und einen langfristigen und finanziell tragfähigen Betrieb zu gewährleisten. Durch die langfristige Perspektive der Erhaltung und

<sup>9</sup> Vgl. (Krombach, 2020)

<sup>10</sup> Ein Nudge ist ein „Stupser“, ein Verhaltensstoß, eine Information mit einer bestimmten Lenkungsabsicht



Verbesserung dieser Maßnahmen entsteht ein deutlich höherer Beitrag zu den Klima- und Umweltzielen als bisher.

- In diesem Projekt sollen keine neuen oder noch mehr nachhaltige Mobilitätsangebote entwickelt bzw. Betreibermodelle diskutiert werden. Der Fokus liegt vielmehr auf verhaltensökonomischen Maßnahmen, die übertragbar sind, um die **Marktdurchdringung** von Mobilitätslösungen im Wohnbau in Österreich zu erhöhen und die **Klima- und Umweltwirkungen dieser Projekte auch tatsächlich "zu konsumieren"**.

### 2.2.3 Tätigkeiten im Rahmen des Projektes inklusive methodischem Zugang

Nachfolgend werden die Inhalte sowie die Umsetzung mithilfe der jeweiligen methodischen Zugänge der einzelnen Arbeitspakete kurz beschrieben. Die Beschreibungen entsprechen denen der Projekteinreichung und konnten demzufolge erfolgreich wie geplant umgesetzt werden, ohne dass abgewichen werden musste.

#### **Arbeitspaket 1: Übersicht Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau**

Darstellung und Definition von Mobilitätsmaßnahmen in der Quartiersentwicklung / im Wohnbau: Aufbauend auf den in Kapitel 2.2.1 erwähnten Vorstudien, Leitfäden und weiteren Publikationen werden bestehende Mobilitätskonzepte im Wohnbau auf umgesetzte bzw. geplante Mobilitätsmaßnahmen durchleuchtet. Ergebnis ist eine Übersicht zu den aktuellen, unterschiedlichen Herangehensweisen bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau sowie eine Auflistung gängiger Mobilitätsmaßnahmen in unterschiedlichen Wohnhausanlagen. Die Palette an Basic-, Advanced- und Profi-Maßnahmen (siehe Abbildung 1) wird ergänzt und abgerundet. Auf lage- und stadtspezifische Unterschiede wird bereits ein Fokus gesetzt. Die Ergebnisse des Arbeitspaketes fließen in die AP 4 und 5 ein.

#### **Arbeitspaket 2: Integrative Analyse der Herausforderungen von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau aus Sicht der unterschiedlichen Akteure**

Methodische Herangehensweise ist die Durchführung von Expert\*inneninterviews mit Bauträgern und Mobilitätsdienstleistern sowie eine begleitende Literaturanalyse zu bestehenden Herausforderungen bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Ergebnis des Arbeitspaketes ist eine verdichtete Zusammenstellung von Hemmnissen und Herausforderungen bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen, abgeleitet aus dem Erfahrungswissen von Wohnbauträgern, Hausverwaltungen und Mobilitätsdienstleistern.

## Arbeitspaket 3: Fallstudien - Auswahl geeigneter Wohnbauprojekte

Die Fallstudien werden anhand von drei auszuwählenden Wohnbauprojekten / Quartieren durchgeführt. Die Auswahl begrenzt sich auf umgesetzte Wohnbauprojekte in Wien mit unterschiedlicher Größenordnung und Zentralität, um die Übertragbarkeit auf andere Städte zu sichern. In Wien wurden bisher zahlreiche Wohnbauprojekte mit Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt, die sich mitunter stark unterscheiden. Die Mobilitätsmaßnahmen werden anhand eines Kriterienrasters, der im Zuge dieses Arbeitspakets erstellt wird, bewertet. Als Methode eignet sich dafür eine Wirkungsanalyse, eine Form der Nutzen-Kosten-Untersuchung, bei welcher eine Bewertung der Effizienz und Effektivität von Maßnahmen erfolgt. Wichtig ist, dass eine möglichst breite Mischung an Elementen in Wohnbauprojekten erfasst werden (zentrale und periphere Lage, reduziertes Stellplatzregulativ und volle Stellplatzanzahl, Eigentum und vorwiegend geförderter Wohnbau, Baugruppe und "zugewiesene Mieter" etc.)<sup>11</sup> und diese hinsichtlich der Zielerfüllung (ausgehend von den Leitfäden der Stadtverwaltungen, in denen Ziele von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau definiert sind) beurteilt werden. Damit werden nicht nur die Mobilitätsangebote selbst beurteilt, sondern in Relation zu verschiedenen Faktoren gesetzt, die zum Beispiel in einer unterschiedlichen Nutzungsintensität der Mobilitätsangebote resultieren. Die Mobilitätsangebote können damit erstmals differenzierter und aus unterschiedlichen Perspektiven analysiert werden. Das Ergebnis des Arbeitspaketes zeigt auf, welche Faktoren (Lage, Baugruppen, Stellplatzregulative...), und welche Angebote in welcher Nutzung resultieren. Daraus können Maßnahmen zur besseren Treffsicherheit für Mobilitätskonzepte im Wohnbau für Städte, Gemeinden, Wohnbauträger und Projektentwickler abgeleitet werden (AP 5).

## Arbeitspaket 4: Befragungen der Bewohner\*innen

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

Der Fragebogen stützt sich vor allem auf das Verhalten der Nutzer\*innen (wann war der Einzug, welches Verkehrsverhalten, wie häufig Nutzung der Mobilitätsangebote, Fahrzeug- und Zeitkartenbesitz,...), 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,...). Auch Nachahmungseffekte sollen untersucht werden, da das Verhalten anderer (z.B. der Nachbarn) ansteckend ist. Ergänzend sollen Mobilitätsbedürfnisse und etwaige Änderungswünsche untersucht werden und welche konkreten Maßnahmen die Änderungen unterstützen könnten. Dazu kommen Fragen zu den Treibern der Mobilität - auch im Hinblick auf kontextualisier-

---

<sup>11</sup> In einem Quartier können unterschiedliche Formen (z.B. freifinanziert, gefördert, reduzierte oder volle Stellplatzzahl vorkommen...).

tes Verhalten und kognitiver Verzerrungen<sup>12</sup>. Das bedeutet, dass aufgrund von kognitiven Verzerrungen nicht die Nutzungszahlen für den Erfolg oder Misserfolg einer Mobilitätsmaßnahme herangezogen werden dürfen. Die Ergebnisse aus den Interviews fließen in die Gestaltung der quantitativen Fragebögen ein, die eine breitere Datenbasis liefern. So kann eine Einschätzung ermöglicht werden, in welchen Bereichen die größte Notwendigkeit für Interventionen zur Änderung des Nutzer\*innenverhaltens besteht. Ein tieferes Verständnis des Mobilitätsverhaltens der Nutzer\*innen und der Biases ist die Grundvoraussetzung, um wirksame Interventionen (Nudges, das zur Verfügung stellen von Informationen im Entscheidungszeitpunkt, die bessere Sichtbarkeit; ...) zu entwickeln. Ergebnis dieses Arbeitspaketes ist eine umfassende Analyse der Nutzer\*innen, derer Motive zur Nutzung / Nicht-Nutzung von Mobilitätsangeboten.

### **Arbeitspaket 5: Auswertung der Ergebnisse und Ableitung von Empfehlungen**

Bei der Erarbeitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Nutzungsintensität von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau wird das in den Arbeitspaketen 1-4 gewonnene Wissen integriert und hinsichtlich des zu erwartenden Nutzens (erwartete Auswirkung auf Nutzungshäufigkeit, Verkehrsmittelwahl und Verringerung des ökologischen Fußabdruckes) gewichtet. Neben institutionellen Maßnahmen werden auch Methoden identifiziert, die die Disruption durch die Veränderung der Wohnsituation im Rahmen des Umzugs instrumentalisieren, um Gewohnheiten zu durchbrechen. Aspekte der Wahrnehmungspsychologie dienen als Grundlage für die Entwicklung von Nudges, die die Aufmerksamkeit steuern und Nutzer\*innen zu nachhaltiger Mobilität motivieren. Anreize für die Nutzung der Mobilitätsangebote werden kombiniert mit der Verringerung der Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs (z.B. Stellplatzverfügbarkeit), um so den Umstieg auf nachhaltigere Mobilitätsformen zu erleichtern. Die Ergebnisse werden auch hinsichtlich ihrer klimarelevanten Wirkungen über Fahrleistungsberechnungen abgeschätzt.

Die Erkenntnisse aus diesem AP fließen als konkrete Maßnahmen sowie als spezifisches Feedback für die Wohnbauprojekte der Fallstudien sowie in einen Empfehlungskatalog für alle Wohnbauträger, Stadt-Verwaltungen und andere Stakeholder (Planer\*innen, Architekt\*innen, MaaS-Anbieter, Verkehrsverbünde/Verkehrsanbieter, (Sammel)Garagenbetreiber,...) ein.

### **Arbeitspaket 6: Projektmanagement und Dissemination der Ergebnisse**

Das Arbeitspaket 6 setzt sich zusammen aus dem allgemeinen Projektmanagement sowie aus der Verbreitung/Dissemination der Projektergebnisse. Dabei sind folgende Aufgaben und Aktivitäten vorgesehen:

---

<sup>12</sup> Hypothese: Gibt es einen Car-Sharing-Pkw in der Wohnhausanlage, wird von potenziellen Nutzer\*innen angenommen, dass dieser nicht verfügbar ist, wenn er benötigt wird. Bsp. Die Stadt Kufstein hat Bewohnerinnen einen Sharing-Pkw zur Verfügung gestellt, der von der Bevölkerung allerdings kaum genutzt wurde. Die spezifische Nutzung stieg rasch, als die Stadt drei Pkw angeboten hat. Die vermutete Verfügbarkeit des Fahrzeuges zum gewünschten Zeitpunkt ist also von der Zahl der Pkw abhängig, die Nutzungsintensität steigt überproportional.

## Projektmanagement:

- Kommunikation mit Klima- und Energiefonds sowie mit Projektpartnern, Wohnbauträgern, Hausverwaltungen
- Laufende Projektbesprechungen (Kick-Off-Meeting, mind. 1 Konsortialtreffen Online pro Arbeitspaket), Projektabschlussmeeting
- Überwachung Budget und Zeitrahmen sowie inhaltliche Vorgaben

## Verbreitung / Dissemination:

- Erstes Info-Dossier sowie Info-Dossier am Ende zu den wichtigsten Ergebnissen
- Maßnahmen-Empfehlungskatalog für alle Wohnbauträger, Verwaltungen und andere Stakeholder
- eigene online/hybrid Veranstaltungen: zum einen für Kommunen, zum anderen für Bauträger, Mobilitätsdienstleister und Planer\*innen
- 1-2 Vorträge bei Fachveranstaltungen
- Verbreitung über verfügbare Social Media Kanäle / digital

## 2.2.4 Beschreibung der Resultate und Meilensteine (vgl. Arbeitspakete der Einreichung)

### Arbeitspaket 1: Übersicht 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 dahingehend zu motivieren, 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<sup>13</sup> wird beispielsweise eine Einteilung nach Maßnahmenart (Baulich, Anreiz, Information, Service und Aktion) gewählt. Im „Maßnahmenkatalog Multimodalität“ der Stadt Salzburg<sup>14</sup> wurde sich für eine Untergliederung von Mobilitätsmaßnahmen nach dem Prinzip Pull- und Push-Faktoren entschieden. In der Publikation „Intelligent mobil im Wohnquartier“<sup>15</sup> des Verkehrsclubs Deutschlands (VCD) werden Maßnahmen nach drei Klassen (Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter) zusammengefasst. Eine ähnliche Einteilung wird im Rahmen des Forschungsprojektes Urban MoVe<sup>16</sup> sowie in einer Diplomarbeit zum Thema Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau<sup>17</sup> gewählt. Im Rahmen von MMWplus soll eine neue Gliederung eingeführt werden und Mobilitätsmaßnahmen hinsichtlich Mikro- (Bauplatz) und Makroebene (Quartier und Umgebung) eingeordnet werden (vgl. Abbildung 2)

<sup>13</sup> Vgl. (De Tommasi, Oetterli, Schneider, & Hirzel, 2014)

<sup>14</sup> Vgl. (Reithofer & Arbeitshuber, 2020)

<sup>15</sup> Vgl. (Köffer, et al., 2019)

<sup>16</sup> Vgl. (Berger, et al., 2021)

<sup>17</sup> Vgl. (Krombach, 2020)

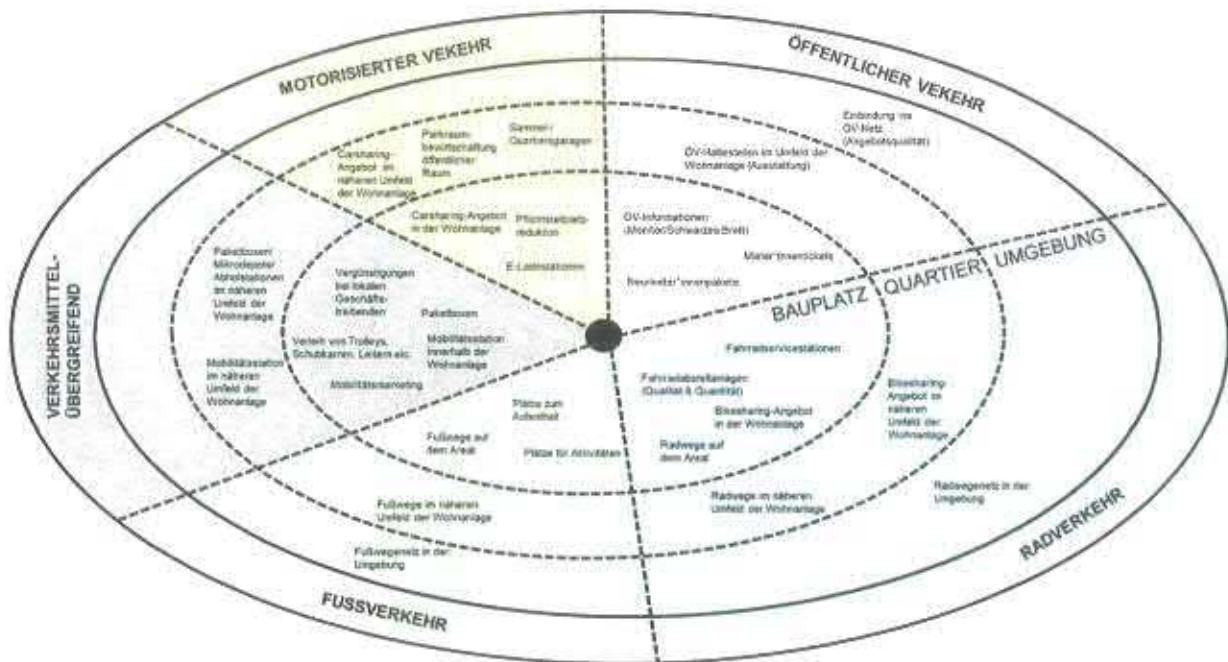


Abbildung 2: Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau abgeändert nach (Krombach, 2020)

Verkehrsmittel	Mobilitätsmaßnahme	Mikroebene Bau- platz	Makro- ebene	
			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		
	Fahradabstellanlagen (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	
Öffentlicher Verkehr	Radwegenetz in der Umgebung			X
	Neumieter*innenpakete	X		
	Mieter*innentickets	X		
	ÖV-Informationen (Monitor/Schwarzes Brett)	X		
	ÖV-Haltestellen i. Umfeld d. Wohnanlage (Ausstattung, Anbindung) Einbindung ins ÖV-Netz (Angebotsqualität)		X	
Motorisierter Individualverkehr				X
	Pflichtstellplatzreduktion	X		
	E-Ladestationen	X		
	Carsharing-Angebot in der Wohnanlage	X		
	Sammel-/Quartiersgaragen		X	
Verkehrsmittelübergreifend	Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum		X	
	Carsharing-Angebot im näheren Umfeld der Wohnanlage		X	
	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

### Arbeitspaket 2: Integrative Analyse der Herausforderungen von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau aus Sicht der unterschiedlichen Akteure

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 das Bereitstellen von leistbarem 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.

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 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 Nutzer\*innengruppen und
- Verbesserungsvorschläge oder Maßnahmenempfehlungen

abzielen.

Die folgenden zentralen Statements aus den Expert\*inneninterviews geben einen Einblick über **Hemmnisse und Herausforderungen bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen**:

- Das Mobilitätsverhalten von Städter\*innen ändert 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, ....

## Arbeitspaket 3: 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 Ökostromfonds<sup>18</sup> 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.

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
- Biotope 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

<sup>18</sup> 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



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

Bei den ausgewählten Wohnanlagen handelte es sich um die **Wohnanlage ErnteLAA (1230 Wien)**, den **Wohnanlagen an der Bruno-Marek-Allee (1020 Wien)** und der **Wohnanlage Biotope City (1100 Wien)**. Die folgende Abbildung zeigt eine Charakterisierung der Wohnhausanlagen.

Wohnanlage	ERnteLAA (23. Bezirk)	Bruno-Marek-Allee (2. Bezirk)	Biotope City (10. Bezirk)
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	ab 2020	ab 2019	ab 2019
geförderter/ frei finanziert Wohnbau	beides	beides	beides

Abbildung 4: Untersuchte Wohnanlagen in Wien (Daten: Wohnbauträger, google maps)

Im Rahmen einer Wirkungsanalyse (vgl. Abbildung 5) wurden die vorhandenen Mobilitätsmaßnahmen der drei ausgewählten Wohnanlagen bewertet.

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.
Öffentlicher Verkehr	Radwegenetz in der Umgebung	O	+	O
	Neumieter*innenpakete	O	O	O
	Mieter*innentickets	+	n.v.	n.v.
	ÖV-Informationen (Monitor/Schwarzes Brett)	n.v.	n.v.	n.v.
	ÖV-Haltstellen 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.

<b>Legende</b>	+	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 5: 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 6)

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
<hr/>			
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 6: Anzahl der Sharing-Angebote in den Wohnhausanlagen

## Arbeitspaket 4: Befragungen 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.

### 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.

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 drei schon erläuterten ausgewählten Wohnanlagen sowie ergänzend um 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.

Die Ergebnisse der qualitativen Interviews zeigten, dass...

- **keiner der befragten Personen** das vorhandene Sharing-Angebot **nutzte**
- von den Befragten **kein spezieller Bedarf an Sharing-Angeboten** gesehen wird, da die Anbindungen an öffentliche Verkehrsmittel gut sind, die meisten Einkaufsmöglichkeiten fußläufig erreichbar sind und i.d.R. ein eigenes Fahrrad vorhanden ist
- ein generelles **Informationsdefizit** in Bezug auf die vorhandenen Sharing-Angebote besteht
- die **Bedienbarkeit** bei den vorhandenen Sharing-Angeboten **nicht klar** ist
- **Barrierefreiheit** bei den Sharing-Angeboten **nicht gegeben** ist (z.B. Sprachbarrieren...)

## 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 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 Bewerbung 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

Im Vorfeld der Befragung wurden alle Bauträger der drei Wohnanlagen kontaktiert und um Erlaubnis zur Durchführung der Befragung gebeten. In Absprache mit den Wohnbauunternehmen bzw. Verwaltern wurden Einladungsschreiben 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-Befragung<sup>19</sup> 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.

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**

<sup>19</sup> 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.

besteht. In Bezug auf alle adressierten Haushalte (ca. 1.600 Haushalte) wurde mit der Befragung eine **Rücklaufquote von etwa 16 %** erreicht.

Die Abbildung 7 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.

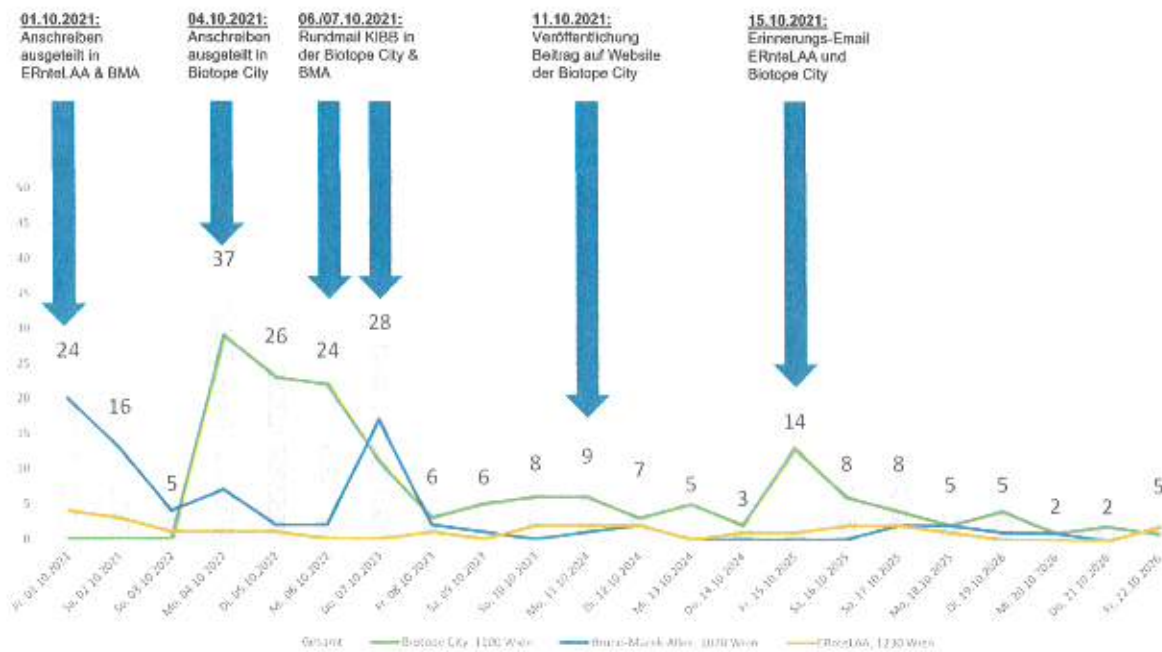


Abbildung 7: Rücklauf der Fragebögen

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 8).

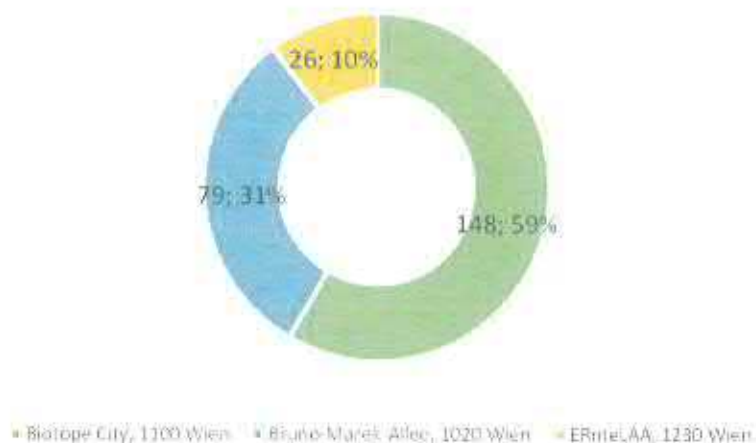


Abbildung 8: Rücklauf der Fragebögen nach Wohnanlage

Den zentralen 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.

### Bekanntheit des Mobilitätsangebotes vor Einzug

Über der 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.

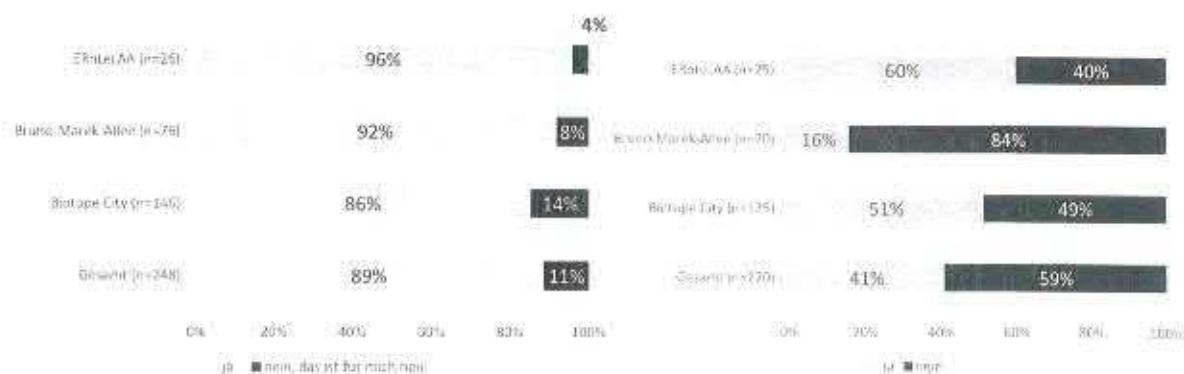


Abbildung 9: Kenntnis der Mobilitätsangebote in der Wohnanlage (links), wenn ja, war die Kenntnis bereits vor dem Einzug vorhanden (rechts)



In weiterer Folge wurden diejenigen Bewohner\*innen, die bereits vor dem Einzug das Mobilitätsangebot ihrer zukünftigen Wohnanlage kannten, gefragt, über welchen Informationskanal sie von diesem Angebot gehört haben. Die Ergebnisse aus Abbildung 10 zeigen, dass die Mehrheit der Befragten über eine Infomappe des Bauträgers bzw. Vermieters oder über Unterlagen bzw. über die Website des Vermieters bzw. Bauträgers auf das Mobilitätsangebot aufmerksam geworden sind.

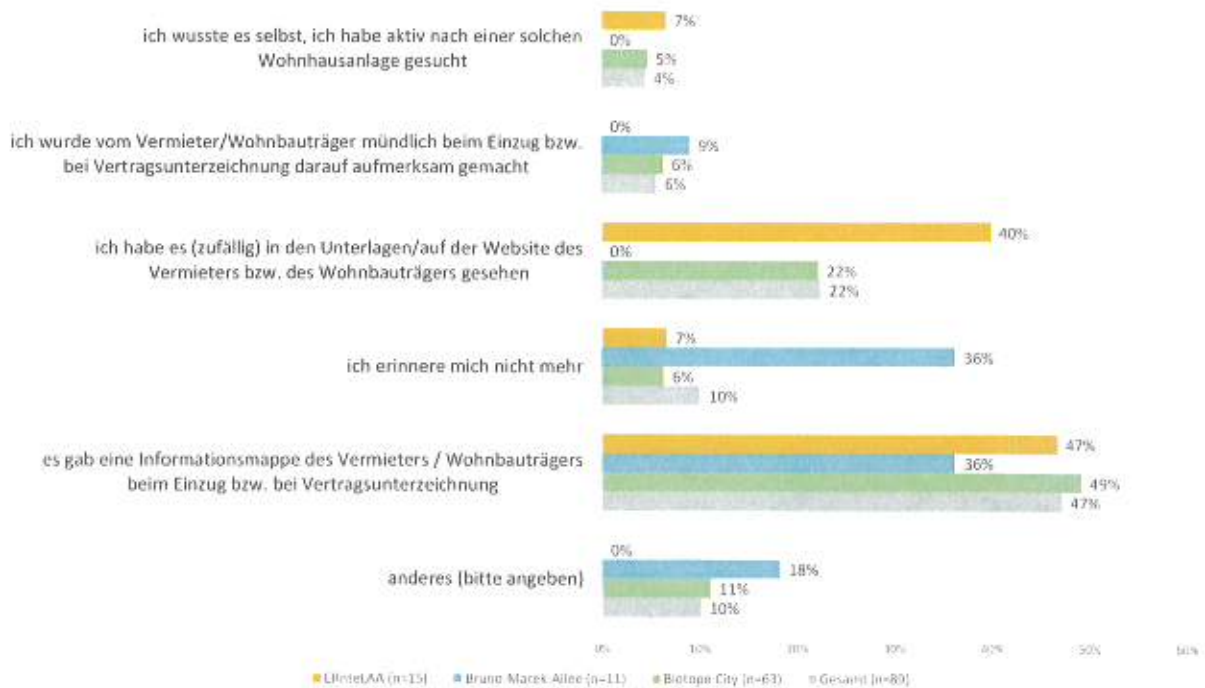


Abbildung 10: Kanäle, über die die Bewohner\*innen von den Mobilitätsangeboten erfahren haben (Bewohner\*innen kannten das Mobilitätsangebot bereits vor Einzug)

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

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 12). Auffällig ist, dass sich über ein Viertel der Befragten aus der Biotopo 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.

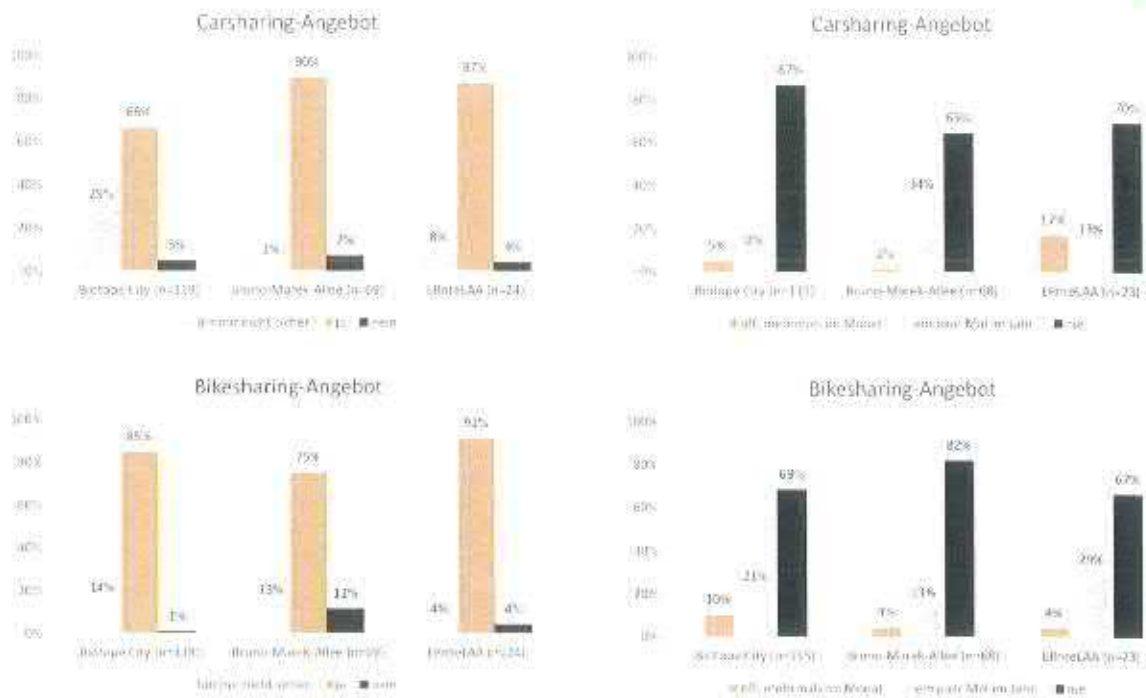


Abbildung 12: Wahrnehmung von Carsharing- und Bikesharing-Angeboten sowie Gegenüberstellung der Nutzung

## 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 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
<b>Geschlecht</b>		
weiblich	37 %	42 %
männlich	61 %	51 %
keine Angabe	2 %	7 %
<b>Haushaltsgröße</b>		
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 %
<b>Anzahl von Kindern unter 10 Jahre im Haushalt</b>		
0	67 %	58 %
1	22 %	21 %
2	9 %	16 %
3	2 %	5 %
<b>Nutzungshäufigkeit</b>		
ein paar Mal im Jahr	76 %	72 %
oft, mehrmals im Monat	24 %	28 %
<b>Autobesitz im Haushalt</b>		
0 Autos	67 %	39 %
1 Auto	33 %	60 %
mehr als 1 Auto	0 %	2 %
<b>Fahrradbesitz im Haushalt</b>		
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 %
<b>ÖV-Zeitkartenbesitz</b>		
Wochenkarte	2 %	2 %
Monatskarte	0 %	4 %
Jahreskarte	80 %	66 %
keine	17 %	28 %
<b>Legende</b>		
	Mögliches zielgruppenspezifisches Merkmal	

Abbildung 13: Demographie und Nutzungsdaten der Sharing-Nutzer\*innen

Weiters wurde gefragt, aus welchen Gründen Carsharing-Nutzer\*innen Carsharing nutzen?<sup>20</sup>

- 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.<sup>21</sup>

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

<sup>20</sup> Bei dieser Frage waren Mehrfachantworten möglich.

<sup>21</sup> ebenso.

## 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, zwei 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.

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
<b>Geschlecht</b>		
weiblich	45%	42 %
männlich	52%	57 %
keine Angabe	3%	1 %
<b>Haushaltsgröße</b>		
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 %
<b>Anzahl von Kindern unter 10 Jahre im Haushalt</b>		
0	65 %	70 %
1	23 %	19 %
2	11 %	9 %
3	2 %	1 %
<b>Autobesitz im Haushalt</b>		
0 Autos	39 %	36 %
1 Auto	56 %	61 %
2 Autos	3 %	3 %
mehr als 2 Autos	2 %	0 %
<b>Fahrradbesitz im Haushalt</b>		
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 %
<b>ÖV-Zeitkartenbesitz</b>		
Wochenkarte	2 %	1 %
Monatskarte	2 %	1 %
Jahreskarte	79 %	78 %
keine	18 %	19 %
<b>Legende</b>		
	mögliches zielgruppenspezifisches Merkmal	

Abbildung 14: Demographie und Nutzungsdaten der Nicht-Sharing-Nutzer\*innen, die eine Nutzung in Erwägung ziehen würden

## Diskussion der Ergebnisse aus den Befragungen

### 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 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 das Sharing-Angebot 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 AP 5 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 wird deutlich, dass einem Großteil der Bewohner\*innen allerdings nicht genau bewusst ist, 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 Tief-

garage situiert ist. Ein Viertel der Befragten in der Bruno-Marek-Allee weiß nicht oder ist sich 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 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<sup>22</sup> 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 nicht das Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen ändert.

---

<sup>22</sup> z.B. (Krombach, 2020)

### Methodenkritik: Qualitative Interviews vs. Quantitative Befragung

Methodisch wurde mit den qualitativen Interviews 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 Abschluss 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.

### Arbeitspaket 5: Auswertung der Ergebnisse und Ableitung von Empfehlungen

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 heranzuführen.

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 andere 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 15: Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau

## Empfehlungen für die ausgewählten Wohnhausanlagen



Abbildung 16: Empfehlungen, Beispiel ERnteLAA (1) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 17: Empfehlungen, Beispiel ERnteLAA (2) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 18: Empfehlungen, Beispiel ERnteLAA (3) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 19: Empfehlungen, Beispiel ERnteLAA (4) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 20: Empfehlungen, Beispiel ERnteLAA (5) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 21: Empfehlungen, Beispiel ERnteLAA (6) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 22: Empfehlungen, Beispiel ERnteLAA (7) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 23: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (1) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 24: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (2) – (Fotos: Rosinak & Partner)



Abbildung 25: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (3) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 26: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (4) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 27: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (5) – (Foto: Rosinak & Partner)

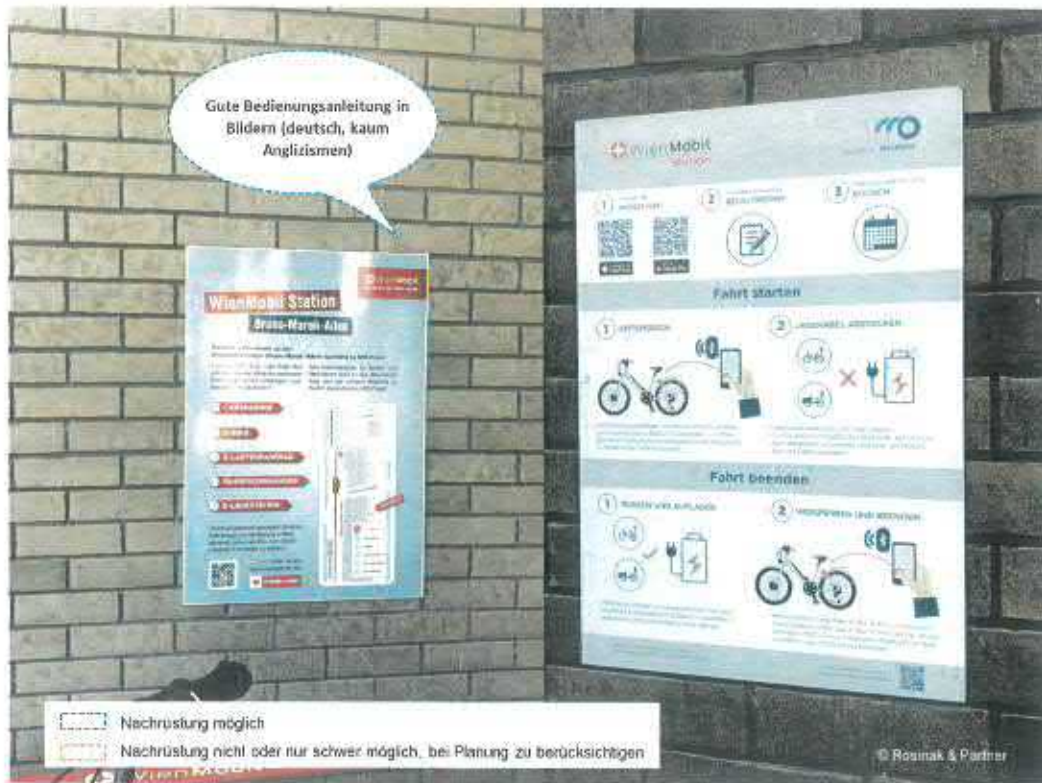


Abbildung 28: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (6) – (Fotos: Rosinak & Partner)



Abbildung 29: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (7) – (Foto: Rosinak & Partner)





Abbildung 30: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (8) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 31: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (9) – (Foto: Rosinak & Partner)

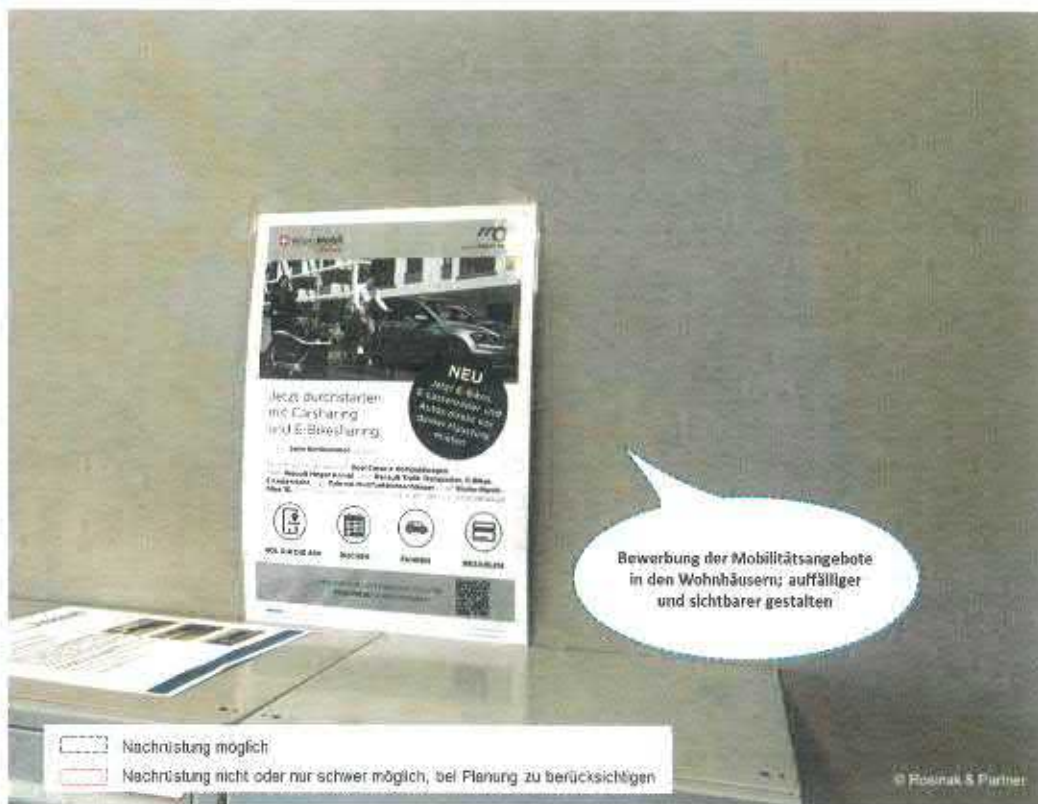


Abbildung 32: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (10) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 33: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (11) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 34: Empfehlungen, Beispiel Bruno-Marek-Allee (12) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 35: Empfehlungen, Beispiel Biotop City (1) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 36: Empfehlungen, Beispiel Biotope City (2) – (Foto: Rosinak & Partner)

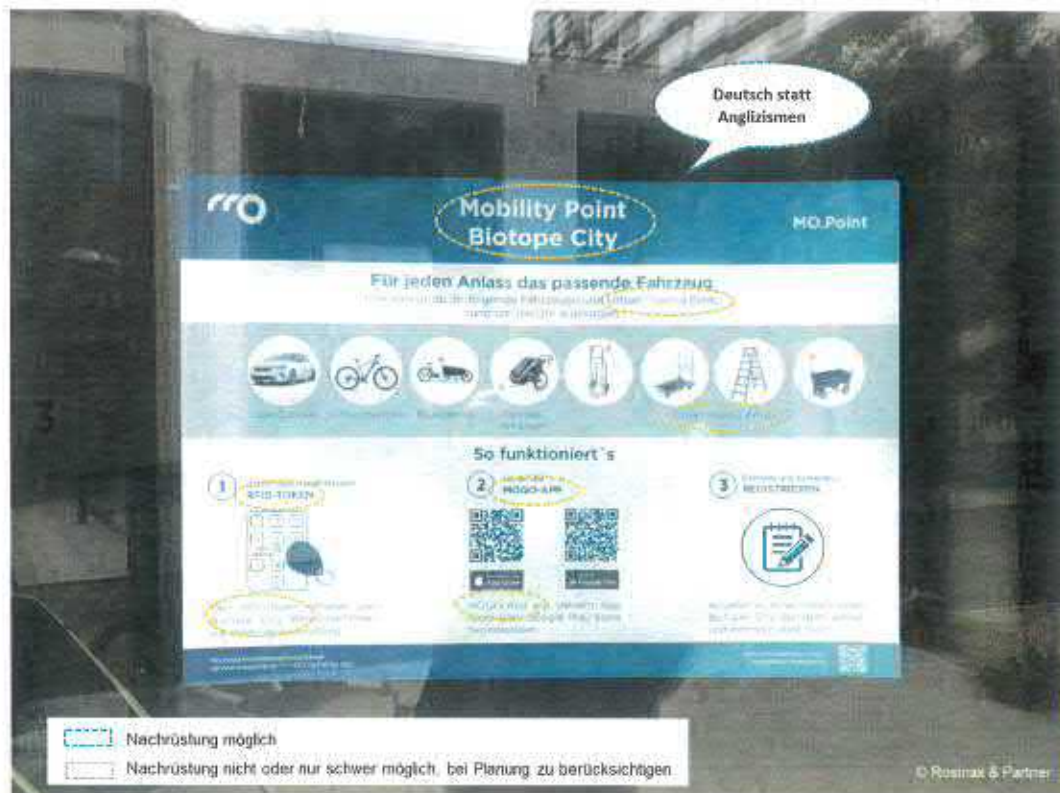


Abbildung 37: Empfehlungen, Beispiel Biotope City (3) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 38: Empfehlungen, Beispiel Biotopé City (4) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 39: Empfehlungen, Beispiel Biotopé City (5) – (Foto: Rosinak & Partner)

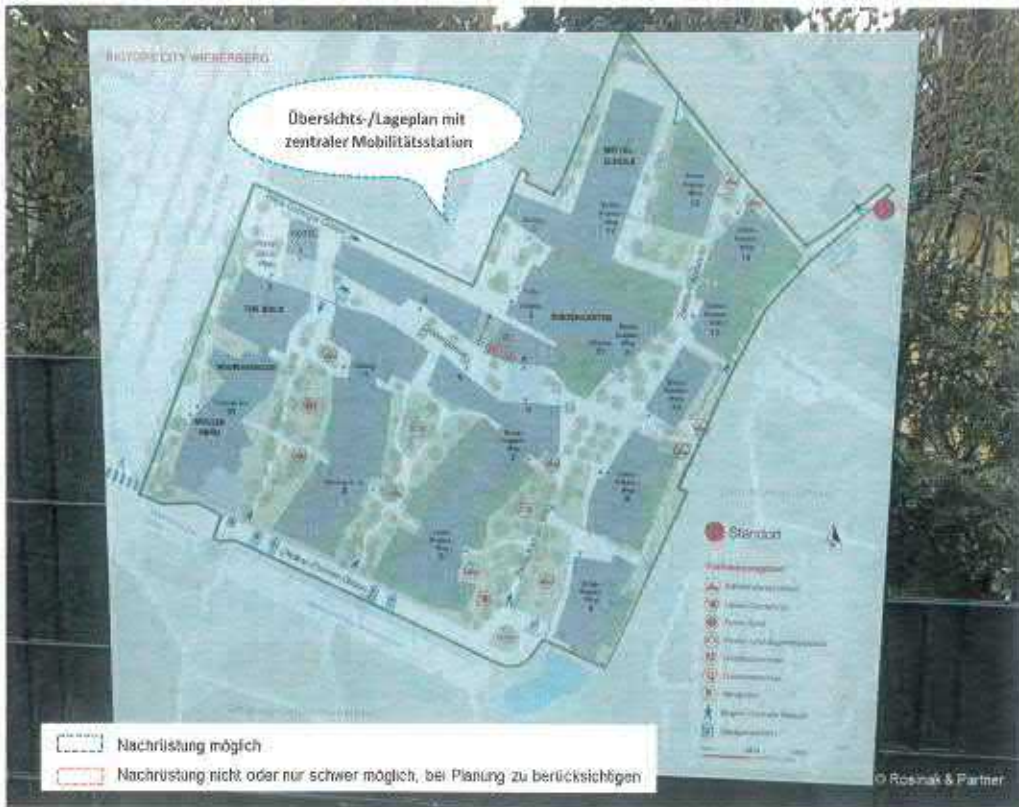


Abbildung 40: Empfehlungen, Beispiel Biotop City (6) – (Foto: Rosinak & Partner)



Abbildung 41: Empfehlungen, Beispiel Biotop City (7) – (Foto: Rosinak & Partner)

## Empfehlungskatalog

Die drei untersuchten Fallstudien befinden sich in Wien, dennoch gelten die **Handlungsempfehlungen für andere Städte und Kommunen** ebenfalls. 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 Qualitäten verankern.
- Will man die bestehenden Mobilitätsangebote in den Wohnanlagen auch nachhaltig weiterführen, sind die **rechtlichen Rahmenbedingungen in Richtung einer fortlaufenden 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, nur durch 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 Stellplatzregulativ** – im gesamten Stadtteil und flächendeckend ausgerollt

## Abschätzung klimarelevante Wirkungen

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 werktätlich zurückgelegt hätte (15 km x 250 Werkstage = 3.750 Personen-km = ca. 0,9 t CO<sub>2</sub>-Emission / Jahr mit konventionellem Benzinantrieb<sup>23</sup>), wäre dies

- bei einem E-Modell<sup>24</sup> mit der gleichen Kilometerleistung (0,4 t CO<sub>2</sub>-Emission / Jahr) eine **Einsparung von -0,5 t CO<sub>2</sub>** im Jahr pro Person;
- bei einem konventionellen Sharing-Antrieb<sup>25</sup> unter Annahme einer nur mehr wöchentlichen Nutzung (52 Wochen, 15 km x 52 Tage = 780 Personen-km = 0,2 t CO<sub>2</sub>), also eine **Einsparung von -0,7 t CO<sub>2</sub>** pro Person und Jahr
- bei einem E-Sharing-Modell<sup>26</sup> unter Annahme einer nur mehr wöchentlichen Nutzung (52 Wochen, 15 km x 52 Tage = 780 Personen-km = 0,08 t CO<sub>2</sub>), also eine **Einsparung von -0,8 t CO<sub>2</sub>** pro Person und Jahr

Überträgt man dies auf die etwa 10 in AP 3 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 **CO<sub>2</sub>-Einsparungen von etwa 30 bis 45 t CO<sub>2</sub> 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.

<sup>23</sup> ca. 260 g CO<sub>2</sub> je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)

<sup>24</sup> ca. 100 g CO<sub>2</sub> je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)

<sup>25</sup> ca. 260 g CO<sub>2</sub> je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)

<sup>26</sup> ca. 100 g CO<sub>2</sub> je Fzg-km inkl. Erzeugung, Wagenklasse II, Besetzungsgrad: 1 (Umweltbundesamt, 2021)



## Arbeitspaket 6: Projektmanagement und Dissemination der Ergebnisse

Das Projekt MMWplus wurde im Zuge der Projektlaufzeit den involvierten Bauträgern, Hausverwaltungen und Mobilitätsdienstleistern aus den drei Fallbeispielen 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 Veranstaltung, auf der die Ergebnisse des Projektes der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollen, wird im Februar 2022 erfolgen. Hierbei wird es sich um einen Online-Fachdialog der Urban Innovation Vienna handeln. Des Weiteren wurde ein publizierbarer und grafisch aufbereiteter Endbericht erarbeitet.

### 2.2.5 Beschreibung von Schwierigkeiten (wenn aufgetreten) bei der Zielerreichung

Die anhaltende Corona-Pandemie hatte auch Einfluss auf das Projekt MMWplus. Ein Beispiel hierfür war, dass es während der gesamten Projektdauer nicht möglich war, einen persönlichen Austausch mit den beteiligten Akteur\*innen im Wohnbauwesen zu organisieren. Der Austausch musste gänzlich digital – via (Video-)telefonie – stattfinden. Dies betraf wichtige Befragungsformate wie beispielsweise die Expert\*inneninterviews. Auch die Veranstaltungen mit den beteiligten Bauträgern, Verwaltern und Mobilitätsdienstleistern mussten digital abgehalten werden.

Eine weitere große Herausforderung stellte die Rekrutierung einer ausreichend großen und repräsentativen Stichprobe bei der quantitativen Befragung dar. Mit Incentives (Vergünstigungen beim Mobilitätsdienstleister) und speziellen Werbemaßnahmen (z.B. Rundmails, Websitebeiträge...) wurde versucht eine möglichst breite Bewohner\*innenschaft anzusprechen. Trotz aller Aufwände war die Teilnahmebereitschaft bei der Online-Befragung mit nur 16 % aller Haushalte eher gering. Darüber hinaus zeigte sich bei einer näheren Analyse der Stichprobe, dass ein sog. Bildungsbias (sehr hohe Akademikerquote) vorlag, was zu Verzerrungen bei den Ergebnissen führte.

### 2.2.6 Beschreibung von Projekt-„Highlights“

Ein eindeutiges Highlight im Projekt MMWplus war die Unterstützung und das Entgegenkommen aller beteiligten Akteur\*innen während der gesamten Projektlaufzeit. Im besonderen Maße richtet sich der Dank an die Wohnbauträger und Verwalter sowie die Mobilitätsdienstleister. Sie ermöglichten zum einen die Befragungen in den drei ausgewählten Wohnanlagen, darüber hinaus gaben Sie aber auch im Rahmen der Expert\*inneninterviews und der folgenden Austauschtermine wichtige Inputs zum Thema. Dies ermöglichte die Betrachtung des Themas aus vielerlei Blickwinkel und half dabei, zielführende Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für alle Beteiligten abzuleiten.

## 2.2.7 Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Im Rahmen des Projektes MMWplus wurden die Arbeitspakete sukzessive und im vorgesehenen Zeitrahmen abgearbeitet. Die im Antrag definierten Meilensteine wurden erreicht und entsprechende Ergebnisse durch die Deliverables (Bericht) geliefert.

## 2.3 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

### Welche Schlussfolgerungen kann das Projektteam ziehen?

Durch die Auswertungen von MMWplus wurde einmal mehr deutlich, dass die Treffsicherheit von Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau derzeit noch weit hinter den Erwartungen aller beteiligten Akteur\*innen (Stadt/Kommune, Wohnbauträger, Mobilitätsdienstleister...) liegt. Die Analysen von MMWplus haben gezeigt, dass das Mobilitätsangebot in den drei untersuchten Wohnanlagen nur mäßig von den Bewohner\*innen genutzt wird – 20 bis 30 % der Befragten nutzen die Mobilitätsangebote zumindest ein paar Mal im Jahr. Weiters wurde 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 den Wohnbauträgern, vor allem aber von Mobilitätsdienstleistern das Potenzial an Nutzenden nicht 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 genutzt werden, wenn sie sichtbar im öffentlichen Raum und nicht in den Tiefgaragen angesiedelt werden.

Im Zuge des Projektes MMWplus wurden fünf Handlungsfelder zur Erhöhung der Treffsicherheit von Mobilitätsmaßnahmen identifiziert und mit konkreten Maßnahmenempfehlungen (vgl. AP 5) unteretzt:

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

### Welche weiteren Schritte werden durch das Projektteam anhand der Resultate gesetzt?

Das Projektteam hat sich das Ziel gesetzt, die Resultate des Projektes MMWplus möglichst weit zu streuen und bekannt zu machen. Dies soll sowohl über das persönliche Netzwerk geschehen als auch über öffentliche Bühnen wie beispielsweise Vorträge auf Fachtagungen u.Ä..

## **Welche anderen Zielgruppen können relevante und interessante Schlussfolgerungen aus den Projektergebnissen ziehen und wer kann auf die Projektergebnisse aufbauend weiterarbeiten?**

Die Projektergebnisse und insbesondere die Handlungsempfehlungen aus MMWplus sind für alle beteiligten Akteur\*innen, die bei der Planung und Umsetzungen von Wohnsiedlungen und -quartieren involviert sind, von bedeutender Relevanz. Dies sind in erster Linie die Stadt bzw. die Kommune, Wohnbauträger und Verwalter sowie Mobilitätsdienstleister. Darüber hinaus sollen aber auch jene Planer\*innen angesprochen werden, die sich mit dem Thema Mobilität und Wohnbau explizit im Arbeitsalltag auseinandersetzen. Die Erkenntnisse des Projektes sollen bei ihren Ausarbeitungen genutzt werden und in die Praxis überführt werden (z.B. beim Erstellen von Mobilitätskonzepten). Weiters soll die Wissenschaft adressiert werden und mit den Erkenntnissen des Projektes angeregt werden, sich weiter mit dem Thema Mobilitätsmaßnahmen und deren Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten von Bewohner\*innen zu beschäftigen.

## **2.4 Ausblick**

Wie bereits mehrfach beschrieben, besteht großes Potential durch geeignete Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau das Mobilitätsverhalten von Bewohner\*innen aktiv zu beeinflussen. Der Wohnstandort ist deshalb so bedeutsam, da die Mehrheit der täglichen Wege am Wohnstandort beginnen und enden. Im Rahmen von MMWplus wurden konkrete Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der Treffsicherheit von Mobilitätsmaßnahmen abgeleitet. Es wurde deutlich, dass mittelfristig die Treffsicherheit nur erhöht werden kann, wenn alle beteiligten Akteure\*innen stärker zusammenarbeiten und sich gleichzeitig auch die rechtlichen Rahmenbedingungen verbessern (z.B. Einführung eines verpflichtenden Stellplatzregulativs in allen Bundesländern, Abrechnung von Sharing-Maßnahmen über die Mieter\*innenschaft...).

Langfristig muss Mobilität und Wohnbau jedoch noch viel stärker im Stadtkontext zusammengedacht werden. Der Blick muss angehoben werden – weg von einzelnen Wohnanlagen mit Mobilitätsmaßnahmen („Leuchtturmprojekte“) hin zu stadtweiten Lösungen (flächendeckende Abdeckung von Mobilitätsstationen im Quartier bzw. in der Stadt). Nur so können sich langfristig positive Effekte zugunsten einer klimafreundlicheren Mobilität einstellen.

## 3 Auswertung

Neben dem hier vorliegenden Bericht wurden im Zuge des Projektes MMWplus weitere Publikationen erstellt:

- **Ausführlicher Endbericht:** 158-seitiger Bericht mit detaillierten Ausführungen zum Projekt inkl. Anhang
- **Ergebnispräsentation der qualitativen Interviews und quantitativen Befragung (Fact Sheets):** Zusammenstellung der zentralen Erhebungsergebnisse für die beteiligten Akteur\*innen
- **Offizielle Projektpräsentation:** Präsentationsfolien für Fachveranstaltungen (*derzeit in Ausarbeitung*)

Weitere hilfreiche Dokumente:

- Leitfaden Expert\*inneninterviews
- Leitfaden qualitative Interviews mit Bewohner\*innen
- Einladungsschreiben zur Online-Befragung
- Online-Fragebogen (quantitative Befragung der Bewohner\*innen)

## 4 Literaturverzeichnis

- Berger, M., Selz, E., Platzer, M., Kammerhofer, A., Kanonier, A., Weninger, K., . . . Franz, G. (2021). *Spannungsfeld privatrechtlicher und öffentlicher Instrumente zur Steuerung der wohnstandortbezogenen Mobilität*. Graz/Wien: Forschungsprojekt Urban MoVe: yverkehrsplanung GmbH, Technische Universität Wien, Technische Universität Graz, Grazer Energieagentur Ges.m.b.H., UIV Urban Innovation Vienna.
- 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.
- Fehr Advice. (2016). *Gemeinsame Hebel und Wege zur Optimierung der Auslastung im öffentlichen Verkehr*.
- Fehr, G. (2015). *The Good, the Bad and the Irrational: Verhaltensweise im Alltag*.
- Franz, G. (2019). *Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau - Übersicht und Planungsempfehlungen für Wohnbauvorhaben in Wien*. Wien: Stadt Wien - Stadtteilplanung und Flächenwidmung (MA 21), Werkstattbericht 184.
- Kahneman, D. (2014). *Schnelles Denken, langsames Denken*. Pantheon. ISBN: 978-3-570-55215-5.
- Köfler, H., Lotze, B., Gröger, L., Henkel, S., Seitz, P., Waßmer, R., . . . Gailhofer, P. (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.
- Reithofer, J., & Arbehüber, 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 Salzbuger Stadtplanung, Heft 46.
- Stadt Wien, MA23. (2020). *Bewohnte Wohnungen nach Gemeindebezirken 2020*. Wien.
- Stadt Wien, MA23. (2020). *Wien in Zahlen*. Wien.
- Umweltbundesamt. (2021). *Die Ökobilanz von Personenkraftwagen. Bewertung alternativer Antriebskonzepte hinsichtlich CO<sub>2</sub>-Reduktionspotential und Energieeinsparung*. Wien.
- VCÖ. (2020). *Factsheet Mobilitätsfaktoren und Wohnsiedlungsentwicklung*. Wien.

## 5 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Wien, 26.1.2022

Ort, Datum



Unterschrift und Stempel des Beauftragten