

STAWAL

Stadtstruktur, Wohnstandortwahl
und Alltagsmobilität



STADTSTRUKTUR, WOHNSTANDORTWAHL UND ALLTAGSMOBILITÄT

Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrsentwicklung



Projektteam STAWAL

Uta Bauer, Susanne Frank, Verena Gerwinat,
Oliver Huber, Jannik Lohaus, Joachim Scheiner,
Katja Schimohr, Thomas Stein, Annika Wismer

Zitierempfehlung

Projektteam STAWAL (2024): Stadtstruktur,
Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität.
Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrs-
entwicklung. Berlin und Dortmund.

Berlin und Dortmund, April 2024

INHALT

1. Das Projekt STAWAL	5
2. Die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst	7
3. Methodisches Vorgehen	11
3.1 Panelbefragung von Haushalten vor und nach dem Umzug	11
3.2 Querschnitterhebungen in Quartieren mit und ohne Mobilitätskonzept	13
3.3 Handlungsempfehlungen	13
4. Ergebnisse der Panelbefragungen	15
4.1 Wohnstandortwünsche und die Rolle von Mobilität und Erreichbarkeit	15
4.2 Auswirkungen der Raumstruktur auf das Mobilitätsverhalten	20
4.3 Mobilitätseinstellungen und Wohnstandortentscheidung	24
4.4 Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten	26
4.5 Lebensstil und Lebenslage	27
4.6 Fazit	31
5. Querschnitterhebung in den Untersuchungsgebieten mit Mobilitätskonzept	33
5.1 Mein Falkenberg (Berlin)	34
5.2 kupa-Quartier Kuvertfabrik Pasing (München)	35
5.3 Flüssesiedlung (Bochum)	36
5.4 Relevanz des Mobilitätskonzepts für die Wohnstandortentscheidung	37
5.5 Fazit	37
6. Was getan werden kann – Handlungsempfehlungen	39
6.1 Unterschiedliche Ausgangslagen in den Untersuchungsregionen	40
6.2 Handlungsempfehlungen für Bestand und Neubau	41
6.3 Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten	44
6.4 Fazit	47
7. Ausblick	49
Quellen	50
Danksagung	53
Impressum	54

1



DAS PROJEKT STAWAL

Die Raum- und Siedlungsstruktur von Stadtregionen und die Alltagsmobilität ihrer Bevölkerung sind auf vielfältige Weise miteinander verknüpft. Im Zentrum dieses Beziehungsgeflechts stehen die Wohnstandorte der Haushalte: Sie sind in aller Regel Ausgangs- und Endpunkt alltäglicher Aktivitäten. Die Entwicklung des Verkehrs in einer Stadtregion ist deshalb eng mit den Entscheidungen ihrer Bevölkerung für Wohnstandorte in bestimmten räumlichen Lagen verknüpft.

Wie sich diese Zusammenhänge gestalten (lassen), hat wiederum großen Einfluss auf eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung: auf die Realisierung der erforderlichen Verkehrswende, eine flächensparende Siedlungs- und Wohnungspolitik, klimarelevante Emissionen etc. In unserem Projekt „STAWAL – Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität“ haben wir daher die Wechsel-

wirkungen von Alltagsmobilität und Wohnstandortwahl mit Blick auf die jeweiligen raumstrukturellen Gegebenheiten untersucht (vgl. zu den Grundlagen Bauer et al. 2022). Die Untersuchungsregionen waren München, Berlin und das Ruhrgebiet.

STAWAL Projektlogo



Die zentralen Fragen lauteten:

- Welche Rolle spielt die Alltagsmobilität bei der Wohnstandortwahl? Welche Mobilitätsanforderungen und -wünsche prägen Wohnstandortentscheidungen? Welche Bedeutung haben dabei konventionelle und alternative Mobilitätsangebote?
- Wie wirkt sich eine Veränderung der Raumstruktur durch den Umzug (urban ⇌ weniger urban ⇌ nicht urban) auf das Mobilitätsverhalten aus? Wie verändern sich Verkehrsmittelwahl und -besitz?
- Welchen Einfluss haben subjektive Mobilitätseinstellungen auf die Wohnstandortentscheidung? Passen sich die Einstellungen den Gegebenheiten am neuen Wohnort an?
- Welchen Einfluss haben Mobilitätseinstellungen auf das Mobilitätsverhalten? Welchen Einfluss hat andererseits das Mobilitätsverhalten auf die Mobilitätseinstellungen?
- Welchen Einfluss haben Lebensstil und Lebenslage auf die Alltagsmobilität und die Wohnstandortentscheidung?

Übergeordnetes Ziel des Projekts war es, praxisrelevante Handlungsempfehlungen für die unterschiedlichen Stakeholder der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu erarbeiten. Hierzu zählen maßgeblich die Gesetzgeber in Bund und Ländern, kommunale Akteure in Politik und Verwaltung, die Wohnungswirtschaft und Mobilitätsanbieter.

2



DIE WICHTIGSTEN ERGEBNISSE ZUSAMMENGEFASST

Bei der Wohnungssuche spielt der ÖPNV eine überraschend wichtige Rolle

Auch wenn bei der Wohnungssuche wohnungsbezogene Kriterien dominieren, achten Haushalte auf die Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele. Anders als vielfach vermutet, spielt ein guter Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel eine größere Rolle als der Pkw-Stellplatz. Dem ÖPNV kommt damit eine Schlüsselrolle in der Siedlungsentwicklung zu. Sharing-Angebote können eine wichtige ergänzende Rolle für die Mobilität spielen, haben aber nur einen marginalen Einfluss bei der Wohnungssuche.

Die schwierige Wohnungssuche in Berlin und München zwingt Haushalte dazu, jede verfügbare Wohnung auch in schlecht mit Bus und Bahn erschlossenen Gebieten zu akzeptieren. Die größten Abstriche müssen diejenigen Haushalte machen, die nach urbanen, verdichteten Lagen mit hervorragender ÖPNV-Erschließung suchen – also gerade diejenigen, die aus der Perspektive einer nachhaltigen Raumentwicklung wünschenswerte Präferenzen haben. Für autoreduzierte Siedlungsplanungen gibt es deutlich mehr Nachfrage als Angebote.

Die Raumstruktur hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl

Verkehrsmittelbesitz und -wahl ändern sich nach Umzügen zwischen urbanen und weniger urbanen Lagen. Die Raumstruktur hat also einen beobachtbaren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, und zwar auf die erwartete Weise: Umzüge vom weniger urbanen in den urbanen

Raum führen zur Abnahme der Pkw-Nutzung und einer steigenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Umzüge vom urbanen in den weniger urbanen Raum haben insbesondere einen sinkenden Anteil des Fuß- und Radverkehrs zur Folge.

Individuelle Mobilitätseinstellungen prägen die Mobilität noch stärker

Noch mehr als die Raumstruktur prägen individuelle Mobilitätseinstellungen die Verkehrsmittelwahl. Überzeugte Rad-/Pkw-Nutzende bleiben ungeachtet der Wegedistanzen ihrem Lieblingsverkehrsmittel treu. Vor allem Fahrrad-Affine „hängen“ an ihrem Verkehrsmittel und wechseln allenfalls zum ÖPNV, wenn alltägliche Wege zu weit zum Radfahren geworden sind. Am ehesten ändern Personen ihr Mobilitätsverhalten, die entweder schon vor dem Umzug multimodal unterwegs waren oder keine eindeutige Affinität zu einem Verkehrsmittel haben.

Diese Befunde verdeutlichen die tiefe Verankerung der individuellen Verhaltensweisen in den Mobilitätseinstellungen. Wird ein Wohnstandort gefunden, der den persönlichen Mobilitätseinstellungen entspricht, unterstützt dies also die mobilitätsbezogene residenzielle Selbstselektion. Mobilitätseinstellungen sind auch regional geprägt. Im Ruhrgebiet sind sie deutlich autoorientierter, während in München und Berlin der Pkw kritischer und der ÖPNV sowie der Fußverkehr positiver gesehen werden.

Das Homeoffice führt zum Einsparen von Wegen – und zu längeren Pendeldistanzen

Die Möglichkeit des Homeoffice führt zur Stärkung vorhandener urbaner oder suburbaner Präferenzen bei der Wohnungssuche: Für suburban orientierte Haushalte ist das Homeoffice ein zusätzlicher Anlass, die Wohnungssuche auf den suburbanen und teilweise sogar ländlichen Raum auszuweiten und Wohnangebote in weiter(er) Entfernung zum Arbeitsort in Betracht zu ziehen.

Für urban orientierte Haushalte spielt das Homeoffice hingegen bei den Lagekriterien weniger eine Rolle, dafür umso mehr hinsichtlich der Wohnungsgröße (Arbeitszimmer). Insgesamt können durch das Arbeiten im Homeoffice zwar Wege eingespart werden, es führt aber gleichzeitig zu einer Verlängerung der Pendeldistanzen nach dem Umzug, da die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als Standortkriterium an Bedeutung verliert.

Die empirischen Ergebnisse zeigen: Umsteuern lohnt sich für Kommunen und Wohnungswirtschaft

Für das Ziel, den Verkehr zukünftig leistungsfähig und nachhaltig zu gestalten, können aus den empirischen Befunden folgende Handlungsempfehlungen abgeleitet werden:

- Ein qualitativ hochwertiges Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass umziehende Haushalte überhaupt nachhaltig mobil sein können.
- Haushalte mit Präferenzen für den Umweltverbund finden besonders in angespannten Wohnungsmärkten häufig keine Wohnangebote, die ihren Mobilitätswünschen entsprechen. Autoreduzierte Neubauviertel bedienen eine wichtige Nachfragegruppe.
- Siedlungsplanungen in integrierten Lagen, entlang leistungsfähiger ÖPNV-Achsen und kombiniert mit anspruchsvollen Mobilitätskonzepten sollten zum verpflichtenden Standard im Neubau werden, da anderenfalls die Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten langfristig in unerwünschte Richtungen gelenkt werden, die im Nachhinein schwer zu korrigieren sind.
- Da sich persönliche Mobilitätseinstellungen sehr hartnäckig halten, werden allein attraktive Mobilitätsangebote nicht ausreichen, das Mobilitätsverhalten zu ändern. Sanfter Druck, wie beispielsweise eine Entkopplung der Kosten für Wohnung und Stellplätze, die Bepreisung des Parkens und die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds wären wirksame Push-Strategien.
- Die Stellplatzbaupflicht setzt noch immer entscheidende Fehlanreize und sollte durch landesspezifische Mobilitätssatzungen abgelöst werden, die die Erschließung von Gebäuden verkehrsmittelübergreifend regeln. Eckpunkte wären nach Lage und ÖPNV-Erschließung gestaffelte Höchstwerte für Pkw-Stellplätze, verpflichtende Mobilitätskonzepte und Vorgaben zu Fahrradabstellanlagen.



- Mobilitätskonzepte im Wohnungsneubau sind ein bewährtes Instrument, Mobilität bereits ab der Wohnung nachhaltig zu steuern. Gleichwohl bestehen bei der praktischen Umsetzung noch offene Fragen und Nachbesserungsbedarf. Dies bezieht sich vor allem auf fehlende Qualitätsstandards für Mobilitätskonzepte, die Anpassungsfähigkeit der in Mobilitätskonzepten vereinbarten Maßnahmen bei gleichzeitig dauerhafter Absicherung sowie übertragbare Finanzierungs- und Betreiberkonzepte.
- Als Treiber für die Wohnungswirtschaft, sich mit nachhaltiger Mobilität zu beschäftigen, erweist sich aktuell die EU-Taxonomie-Verordnung. In diesem Kontext ist der Kapitalmarkt verstärkt auf der Suche nach nachhaltigen Investments. Zertifizierungen für Gebäude oder ganze Quartiere könnten den Mobilitätskonzepten weitere Dynamik verleihen. Neben der Zertifizierung wäre die Einführung eines „Mobilitätsausweises“ analog zum Energieausweis denkbar. Grenzen der Mobilitätskonzepte liegen für die Wohnungswirtschaft in einer für sie ungewohnten zusätzlichen Aufgabe sowie in dem Regelungs- und Prüfaufwand für kommunale Verwaltungen. Für beide Aspekte sollten automatisierte Prozesse entwickelt werden. Dafür sind Wirkungsanalysen umgesetzter Maßnahmen notwendig.
- Kommunen sollten sich weiterhin für einen Innovationschub in der Verkehrspolitik des Bundes einsetzen. Hierzu gehört die marktgerechte Bepreisung – einschließlich externer Kosten – des fließenden Pkw-Verkehrs und des Parkens sowie eine Reform des Straßenverkehrsrechts mit Blick auf die drängenden Ziele des Klima- und Umweltschutzes sowie lebenswerter Städte und Dörfer.



3



METHODISCHES VORGEHEN

Für unsere Untersuchung haben wir drei Metropolregionen mit sehr unterschiedlichen räumlichen und soziodemografischen Charakteristika und auch unterschiedlich angespannten Wohnungsmärkten ausgewählt: Berlin, München und das Ruhrgebiet.

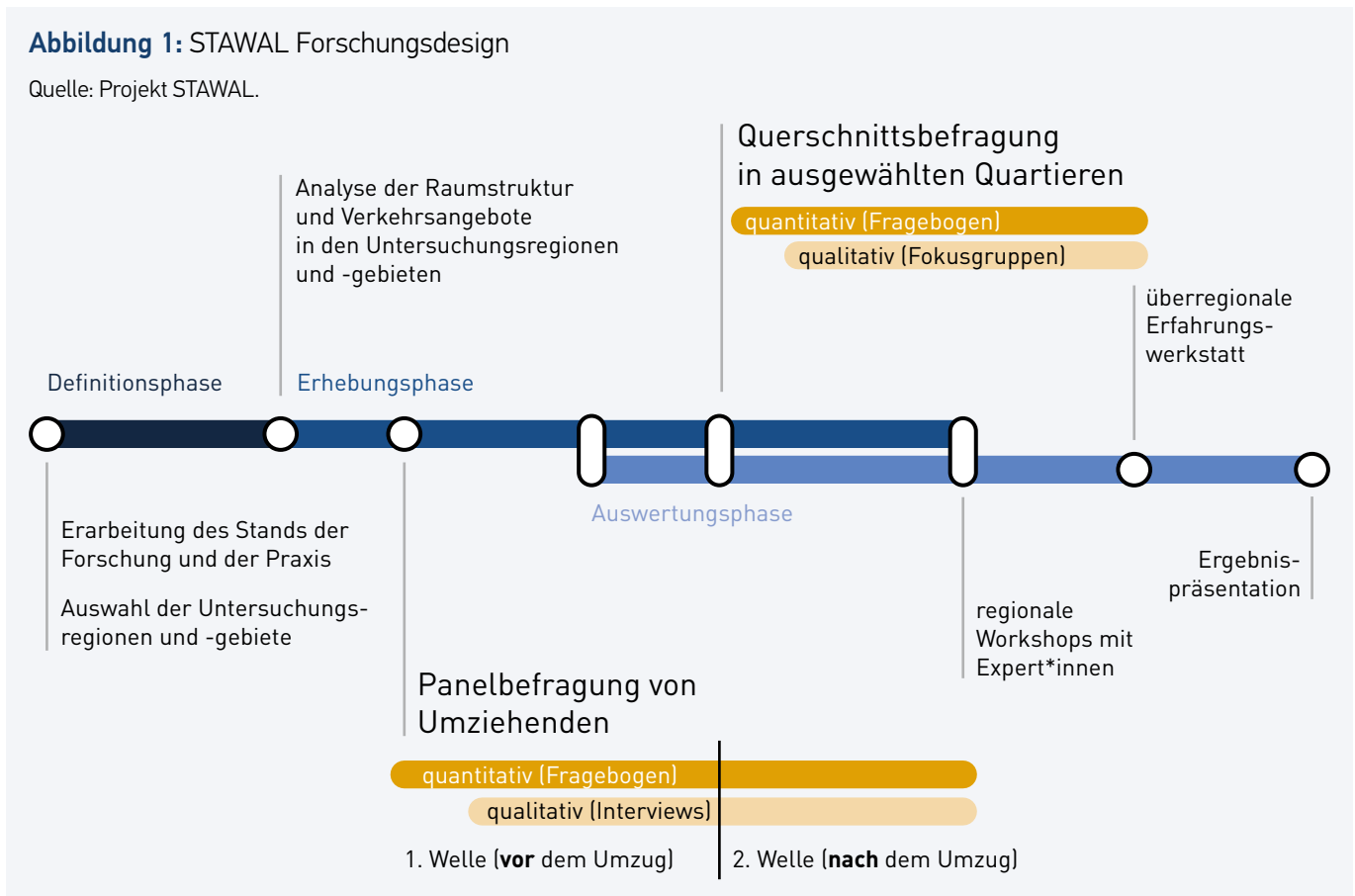
3.1 Panelbefragung von Haushalten vor und nach dem Umzug

Das Besondere des Forschungsprojekts STAWAL liegt in der Erprobung eines neuen methodischen Ansatzes zur Ermittlung der Zusammenhänge und Wechselwirkungen von Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Der Stand der bisherigen Forschung legt nahe, dass die Untersuchung der Mobilität vor und nach einer Veränderung des Wohnstandortes einen hervorragenden Zugangspunkt für die Analyse dieses Themenkomplexes bietet. Wir setzen dabei am methodisch wunden Punkt bisheriger Untersuchungen an, dass nämlich Befragungen von Haushalten zu ihren Entscheidungen bisher stets retrospektiv

erfolgten. Dabei rekonstruieren die Befragten ihre Motive und Kriterien sowie die Veränderungen ihrer Alltagsmobilität nach dem erfolgten Umzug. Im Unterschied dazu führen wir eine Panelbefragung mit Haushalten durch, und zwar vor und nach dem Umzug. Auf diese Weise vermeiden wir eine rückblickende Verfälschung der wohnstandorts- und mobilitätsbezogenen Erwägungen und Aushandlungsprozesse und können Wünsche und Wirklichkeiten, antizipiertes und tatsächliches Verhalten vergleichen. Die Panelbefragungen erfolgen quantitativ und qualitativ im Zeitraum Juni 2021 bis April 2024 (Abb. 1).¹

Abbildung 1: STAWAL Forschungsdesign

Quelle: Projekt STAWAL.



¹ Die besonderen Herausforderungen, mit denen sich dieses Methodenkonzept konfrontiert sah, beschreiben wir ausführlich in Scheiner et al. (2023).

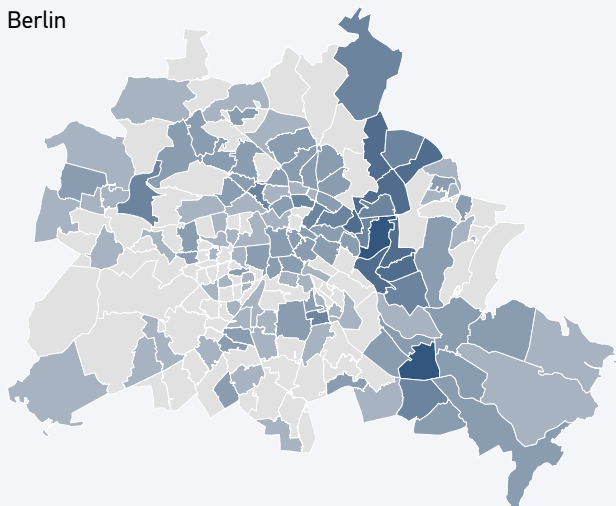
Zum Zeitpunkt dieses Berichts haben an der Befragung $n = 4.369$ Personen vor dem Umzug und $n = 627$ Personen nach dem Umzug teilgenommen (Abb. 2). Der Datensatz der Nachherbefragung wächst kontinuierlich weiter, wird aber immer deutlich kleiner bleiben als der der Vorherbefragung, weil viele Befragte die Wohnungssuche abbrechen und nicht alle Befragten der ersten Welle ein zweites Mal

teilnehmen. Die meisten Befragten waren zum Zeitpunkt der ersten Befragung noch auf Wohnungssuche, wussten also noch nicht, wohin sie ziehen würden. Qualitative Interviews wurden mit insgesamt 91 Haushalten, die vor einem Umzug standen oder auf Wohnungssuche waren, geführt. Von diesen konnten 50 nach ihrem Umzug erneut interviewt werden.

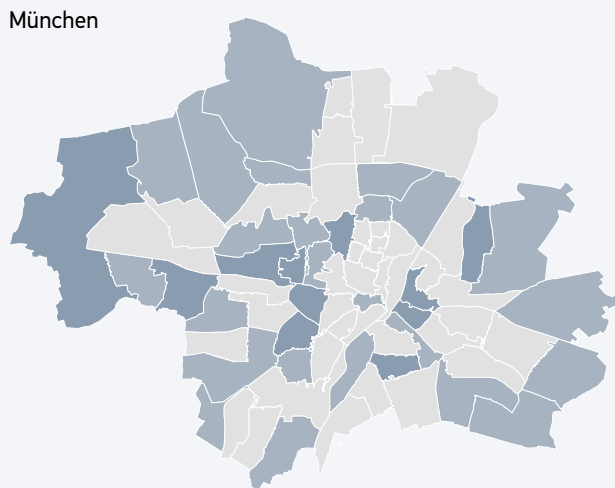
Abbildung 2: Räumliche Verteilung der Wohnorte der Befragten in der Panelbefragung (2. Welle, nach dem Umzug) in den Untersuchungsregionen

Quellen: Projekt STAWAL, OpenStreetMap und Mitwirkende (ODbL).

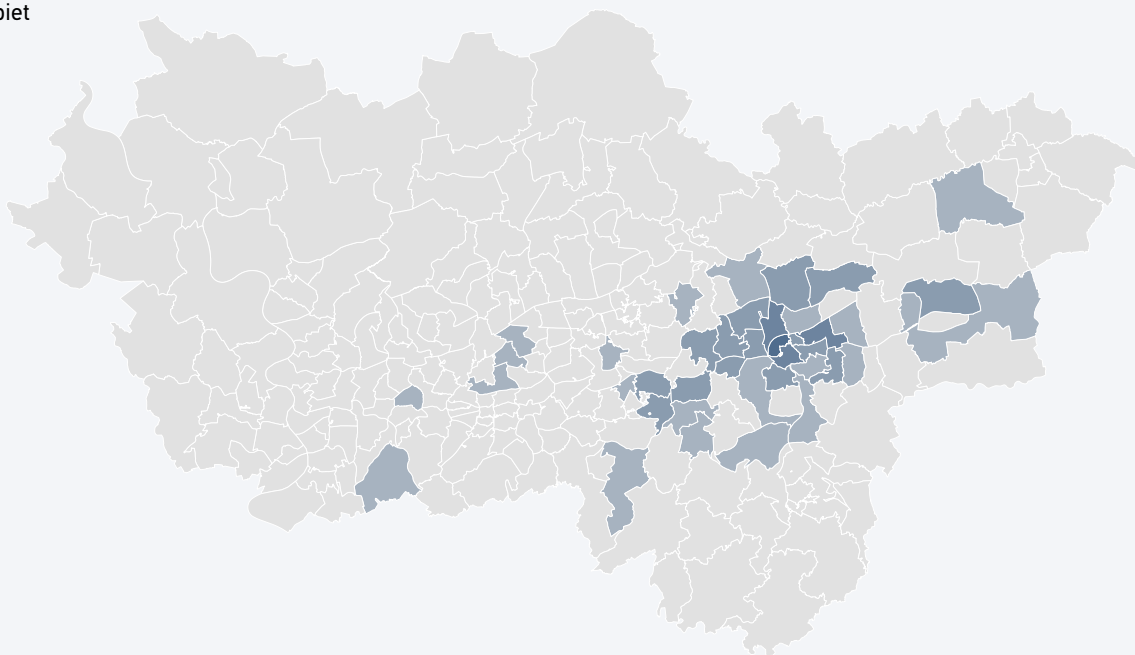
Berlin



München



Ruhrgebiet



3.2 Querschnittserhebungen in Quartieren mit und ohne Mobilitätskonzept

In den drei Untersuchungsregionen haben wir außerdem in sechs Quartieren Querschnittserhebungen durchgeführt. Hierzu wurden jeweils drei Quartiere mit Mobilitätskonzept und drei Quartiere ohne Mobilitätskonzept ausgewählt. Auch hier haben wir quantitative und qualitative Instrumente kombiniert: Standardisierte Befragungen der Quartiersbevölkerung wurden um Fokusgruppensitzungen mit Bewohner*innen ergänzt. Methodisch hat sich die Vorgehensweise bewährt: Die Fokusgruppenteilnehmer*innen konnten wertvolle Hinweise sowohl zu den empirischen Befunden als auch zu den Mobilitätskonzepten geben.

Unser ursprüngliches Vorhaben, in jeder Region ein Modellquartier mit ambitioniertem Mobilitätskonzept und ein Kontrollquartier ohne Mobilitätskonzept auszuwählen und auf diese Weise die Wirkungen der Mobilitätskonzepte zu evaluieren, hat sich allerdings nicht realisieren lassen. Zum einen war es – außer in München – schwierig, Quar-

tiere mit expliziten Mobilitätskonzepten zu finden. Zum anderen haben wir zu den dann pragmatisch ausgewählten Quartieren mit „Mobilitätskonzept“ keine passenden, also ausreichend ähnlichen, Vergleichsquartiere gefunden. Somit können wir, anders als geplant, zu den Wirkungen von Mobilitätskonzepten – also z. B. zur Frage, ob sie als Pull-Faktoren für den Zuzug von Personen wirken oder ob sie das Mobilitätsverhalten ansässiger oder zugezogener Personen beeinflussen können – leider keine belastbaren Aussagen machen.

Nichtsdestoweniger geben die in den sechs Untersuchungsquartieren durchgeführten Querschnittserhebungen wichtige Einblicke in Themenkomplexe wie Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten und deren regionale Unterschiede. Unsere Schlussfolgerungen diskutierten wir im Rahmen einer Erfahrungswerkstatt mit Expert*innen aus Wissenschaft und Praxis.

3.3 Handlungsempfehlungen

Um die Handlungsoptionen mit Praxispartnern aus der Wohnungswirtschaft, Verwaltung und Mobilitätsdienstleistern zu eruiieren, wurden zwischen Juli und Oktober 2022 Praxisworkshops in den Untersuchungsregionen Berlin, München und Ruhrgebiet durchgeführt. Die erarbeiteten Handlungsempfehlungen wurden in einer Erfahrungswerkstatt am 10. November 2023 in Berlin mit Wissenschaft und Praxis reflektiert.

Weiterhin basieren die Handlungsempfehlungen auf den Erkenntnissen aus dem vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) bearbeiteten Projekt „Mobilitätskonzepte in Wohngebieten“ (StMB 2022) sowie auf Diskussionen, die im AK 1.1.14 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FSGV) „Hinweise zu verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen in der Stadtplanung“ geführt wurden (Blees et al. 2023).

4



ERGEBNISSE DER PANELBEFRAGUNGEN

Zur Auswertung der im Rahmen des Panels erhobenen Daten nutzen wir zwei zentrale Analysekategorien. Die **räumlichen Gegebenheiten** unterteilen wir in die zwei Kategorien *urban* und *weniger urban*. Dazu wurden die Postleitzahlgebiete, in denen die Befragten leben, anhand der Indikatoren „Nähe zum Stadtzentrum“, „Dichte an Geschäften und Dienstleistungsangeboten“ und „Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)“ als urban oder weniger urban charakterisiert. Große Teile unserer großstädtischen Untersuchungsräume sind dementsprechend urban, während sich die weniger urbanen Stadtteile meist am Rand befinden. Nicht urbane, also ländlich geprägte, Räume treten in der Befragung nur selten auf und werden daher im Weiteren mit den weniger urbanen Räumen zusammengefasst.

Diesen räumlichen Kategorien entsprechend haben wir außerdem die **räumliche Orientierung** der Befragten kategorisiert. Basierend auf den Präferenzen, Werthaltungen und Einstellungen gegenüber Wohnorten und Verkehrsmitteln, die die Befragten in der quantitativen und der qualitativen Befragung angegeben bzw. formuliert haben, konnten wir auf der einen Seite stärker urban orientierte und auf der anderen Seite eher weniger urban orientierte Personen bestimmen. Diese einstellungsbezogenen Kategorien sind weniger eindeutig definiert als die räumlichen, bieten aber ebenfalls eine hilfreiche Grundlage bei der Datenauswertung und -interpretation.

4.1 Wohnstandortwünsche und die Rolle von Mobilität und Erreichbarkeit

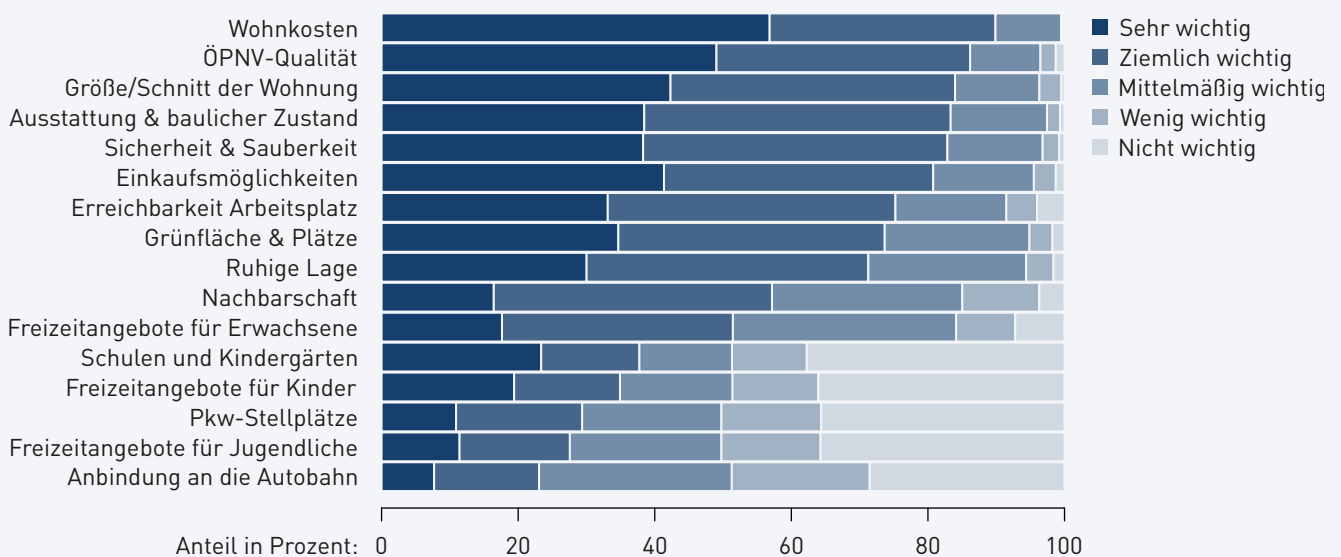
Wohnung und Lagekriterien

Grundsätzlich stellen die wohnungsbezogenen Aspekte (Wohnkosten, Größe/Schnitt der Wohnung, Ausstattung/ baulicher Zustand) bei den Befragten die wichtigsten Kriterien bei der Suche nach einer neuen Wohnung dar (Abb. 3). Diese Erkenntnisse bestätigen den allgemeinen

Forschungsstand zu den Kriterien der Wohnstandortwahl (Fuchte 2006; Schirmer et al. 2014). In den Interviews werden insbesondere die Größe der Wohnung und der Wunsch nach einem Balkon als privatem Freiraum hervorgehoben.

Abbildung 3: Wichtigkeit von Kriterien bei der Wohnungssuche unter den befragten Haushalten

Quelle: Projekt STAWAL.



Auch quartiersbezogene Qualitäten (Sicherheit und Sauberkeit, Grünflächen und Plätze, ruhige Lage) nehmen bei der Wohnungssuche einen hohen Stellenwert ein, insbesondere bei weniger urban orientierten Haushalten. Urban orientierte Haushalte wünschen sich meist eine zentrale

Wohnlage, die nichtsdestoweniger ruhig und grün ist, etwa in Seitenstraßen. Zudem suchen sie oftmals in bestimmten, häufig beliebten Innenstadtvierteln. Die individuelle Bewertung von Eigenschaften des Wohnviertels ist dabei auch von der Lebenslage abhängig (siehe Kap. 4.5).

Mobilitätsbezogene Kriterien

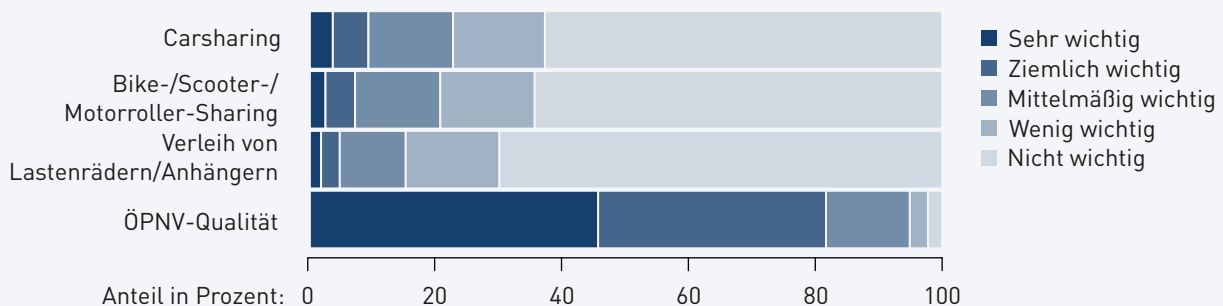
Die Qualität des ÖPNV stellt das wichtigste mobilitätsbezogene Kriterium für die Befragten dar. In gewissem Maß ist dieses Ergebnis sicherlich auch auf die urban geprägte Stichprobe mit Schwerpunkt in Berlin zurückzuführen. Dennoch wird die hohe Bedeutung dieses Lagekriteriums über alle Regionen und Umzugsrichtungen hinweg deutlich. Insbesondere Umziehende im urbanen Raum äußern hierzu sehr konkrete Vorstellungen. Befragte orientieren sich etwa an bestimmten U-Bahn-Linien oder schließen nur über den Bus angebundene Lagen komplett aus. Ebenfalls stellt die Erreichbarkeit von Zielorten des alltäglichen Lebens (Einkaufsmöglichkeiten, Arbeits-/Ausbildungsplatz) ein wichtiges Lagekriterium dar. Urban orientierte Haushalte haben oftmals weitere Ansprüche, wie die Nähe zu gastronomischen Angeboten, während die Bedeutung von Erreichbarkeiten unter Haushalten, die in den weniger urbanen Raum ziehen, häufig hinter wohnungsbezogenen Kriterien zurücksteht.

Die Pkw-Infrastruktur (Angebot an Stellplätzen, Anbindung an die Autobahn) ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung. Diese Beobachtung wurde auch in anderen Studien, etwa in Hamburg, gemacht (Bruns und Matthes 2019). Lediglich Haushalte, die innerhalb des weniger urbanen Raums umziehen, legen einen gesteigerten Wert auf diese Kriterien. Ein gewisses Angebot an Pkw-Infrastruktur wird jedoch vermutlich von vielen, unabhängig vom Viertel, als gegeben vorausgesetzt (für eine weiterführende Auswertung der Kriterien bei der Wohnungssuche vgl. Schimohr et al. 2023).

Die Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten im Wohnviertel ist für die meisten Befragten bei der Wohnungssuche eher unerheblich – gerade im Vergleich zum ÖPNV (Abb. 4). Dennoch ist eine gewisse Wirkung des Sharing-Angebots zu beobachten: Ein Umzug von einem Viertel ohne in ein Viertel mit Sharing-Angebot fördert die Nutzung der entsprechenden Sharing-Option – wenn auch nur in geringem Maße.

Abbildung 4: Wichtigkeit von Sharing-Angeboten/der Qualität des ÖPNV bei der Wohnungssuche

Quelle: Projekt STAWAL.





Auswirkungen des Homeoffice

Die seit der Corona-Pandemie vermehrt bestehende Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, führt zur Stärkung der Rolle von urbanen oder suburbanen Orientierungen für die Wohnstandortwahl: Für weniger urban orientierte Haushalte ist das Homeoffice eine Gelegenheit, den Wegzug aus der Stadt zu erwägen und die Wohnungssuche auf den suburbanen und teilweise sogar ländlichen Raum auszuweiten, meist weil sie sich dort ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis von Wohnraum versprechen. Dabei eröffnet die Arbeit im Homeoffice die Möglichkeit, auch Wohnangebote in weiter Entfernungen zum Arbeitsort in Betracht zu ziehen.

Für urban orientierte Haushalte spielt das Homeoffice hingegen bei den Lagekriterien kaum eine Rolle, dafür umso mehr hinsichtlich der Wohnungsgröße, da sie sich häufig ein Arbeitszimmer wünschen. Insgesamt können durch die Möglichkeit des Arbeitens im Homeoffice zwar Wege eingespart werden; die Entkopplung von Wohnort und Arbeitsplatz führt aber gleichzeitig zu einer Verlängerung der Pendeldistanzen nach dem Umzug (zur Vertiefung der Bedeutung des Homeoffice vgl. Gerwinat und Wismer 2023, Scheiner et al. 2023b).

(Mobilitätsbezogene) Restriktionen bei der Wohnstandortwahl

Die zentralen Restriktionen bei der Wohnstandortwahl ergeben sich aus den angespannten Wohnungsmärkten in München, Berlin und dem Ruhrgebiet. Münchener und Berliner Haushalte, insbesondere einkommenschwä-

chere, sind hierbei besonders betroffen und schränken ihre Bedarfe und Wünsche bei der Wahl eines neuen Wohnstandortes schon zu Beginn der Suche ein:

Wir haben nicht so viele Ansprüche, weil der Wohnungsmarkt in Berlin das überhaupt nicht zulässt. Also, man muss halt einfach gucken, dass man überhaupt eine Wohnung findet.

B-IP 27², berufstätig, alleinerziehend, sucht mit ihrem Sohn eine neue Wohnung in einer urbanen Lage in Berlin

Haushalte berichten von langen Wohnungssuchen, während im Ruhrgebiet die Suche in der Regel innerhalb von ein bis drei Monaten erfolgreich abgeschlossen wird. Ein Viertel der befragten Haushalte im qualitativen Panel kann im Befragungszeitraum keinen Wohnortwechsel vornehmen und ist weiterhin auf der Suche oder hat aufgegeben. Dies betrifft besonders Haushalte, die barrierefreien Wohnraum suchen, sowie Migrant*innen, Alleinerziehende und Einkommensschwächere. Bei dringendem Wohnraumbedarf, wie z.B. bei Platzmangel durch Familienzuwachs, Wohnungskündigung oder Jobwechsel, wird der Devise „Hauptsache irgendwas“ gefolgt, wodurch viele Ansprüche hintangestellt werden, was in der Folge zu Einschränkungen im Alltag und sogar zu psychischen Belastungen führen kann. Personen, die in urbane Gebiete ziehen, die jedoch außerhalb des vorher präferierten Radius liegen, akzeptieren längere Wege zu ihren Alltagszielen.

Urban lebende Haushalte, die ursprünglich in der Nähe ihres aktuellen Bezirks bleiben wollten, sich durch den angespannten Wohnungsmarkt aber gezwungen sahen, in weniger urbane Gebiete zu ziehen, müssen die größten Abstriche machen. Dies führt zu einer deutlichen Verschlechterung der Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit alltäglicher Ziele.

Einige Haushalte akzeptieren für die Realisierung ihrer wohnungsbezogenen Kriterien einen längeren Arbeitsweg und suchen gezielt nach Standorten mit guter öffentlicher Verkehrsanbindung. Die Sorge, den Job aufgrund der Entfernung vom neuen Wohnort aufgeben zu müssen, wird ebenfalls thematisiert. Im Umgang mit nicht erfüllten mobilitätsbezogenen Standortkriterien nach dem Umzug werden vor allem bei Freizeitwegen Einschränkungen gemacht, auch die Arbeit im Homeoffice nimmt zu.

Die Veränderung der Zufriedenheit mit Eigenschaften der Wohnung und des Viertels kann zusätzliche Hinweise darauf geben, welche Kriterien bei der Wohnungssuche zurückstehen mussten, obwohl sie in der Wohnungssuche als wichtig bewertet wurden (Abb. 5 und 6): Bei Umzügen mit einem Wechsel der Raumstruktur ist bei Befragten, die in den urbanen Raum ziehen, oftmals eine Verbesserung der Zufriedenheit mit mobilitäts- und erreichbarkeitsbezogenen Eigenschaften der Wohnlage zu beobachten. Bei Befragten, die in ein weniger urbanes Viertel ziehen, verbessert sich die Zufriedenheit mit den Wohnungskriterien meist deutlich, während die Zufriedenheit mit der Mobilität und mit der Erreichbarkeit von alltäglichen Zielorten abnimmt. Somit scheint bei diesen Haushalten die Priorität bei der Wohnung als solcher zu liegen, während die Eigenschaften des Quartiers im Sinne einer Kompromisslösung zurückstehen. Das beobachtete Umzugsverhalten in diesen beiden Gruppen deckt sich mit Erkenntnissen aus anderen Studien (Wolday et al. 2019).

*Die Wege sind länger geworden zur Arbeit oder auch zur Kita.
Aber selbst Spazierengehen oder so was ist weniger geworden. [...]
Sich mit Freunden auf einen Spaziergang treffen oder eine Runde
laufen gehen, mit Freunden joggen gehen, das ist weggefallen.*

B-IP 29, berufstätig, ist mit seiner Familie von einer urbanen
in eine weniger urbane Lage in Berlin gezogen

Abbildung 5: Veränderung der Zufriedenheit mit wichtigen Kriterien bei der Wohnungssuche nach dem Umzug in ein **urbaneres Viertel**

Quelle: Projekt STAWAL.

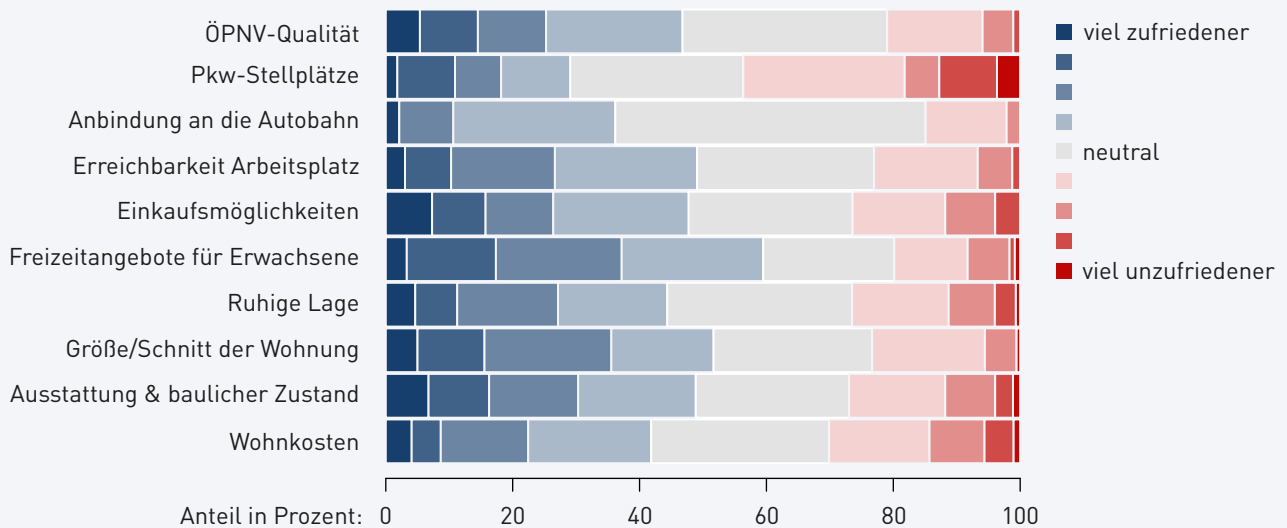
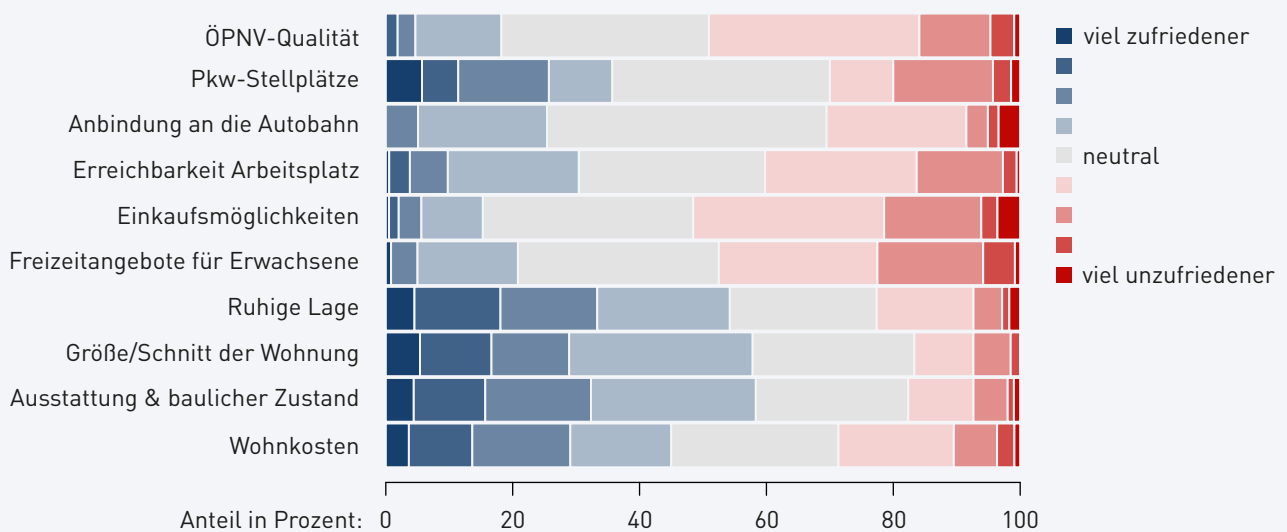


Abbildung 6: Veränderung der Zufriedenheit mit wichtigen Kriterien bei der Wohnungssuche nach dem Umzug in ein **weniger urbanes Viertel**

Quelle: Projekt STAWAL.



Zwischenfazit I: Die Wohnung steht im Zentrum, der ÖPNV ist das Rückgrat der Mobilitätsanforderungen

Bei der Wohnungssuche legen die Haushalte besonderen Wert auf wohnungs- und quartiersbezogene Kriterien. Nichtsdestoweniger gehen auch erreichbarkeits- und mobilitätsbezogene Kriterien wesentlich in die Suche ein, insbesondere die ÖPNV-Qualität. Haushalte, die es sich (finanziell) leisten können, orientieren sich bei der Suche im urbanen Raum stark an bestimmten Verkehrsmitteln oder Verkehrsknotenpunkten. Auch die Erreichbarkeit von alltäglichen Zielorten spielt eine große Rolle bei der Wohnungssuche (Arbeits- oder Ausbildungsplatz, Einkaufsmöglichkeiten). Dabei sind Unterschiede je nach Umzugsrichtung zu beobachten: Bei Umzügen in den weniger urbanen Raum werden Erreichbarkeiten als weniger wichtig erachtet, Pkw-Infrastrukturen jedoch als wichtiger. Sharing-Angebote haben nur einen marginalen Einfluss auf die Wohnungssuche.

Die Nutzung des Homeoffice geht mit höheren Pendeldistanzen einher, da die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als Standortkriterium an Bedeutung verliert. Der erweiterte Spielraum stärkt die Relevanz von urbanen und suburbanen Orientierungen bei der Wohnstandortwahl. Die unterschiedlichen Raumstrukturen in den Untersuchungsregionen haben einen Einfluss auf das Wohnungsangebot sowie die räumliche Verteilung alltäglicher Zielorte und somit auch auf die bei der Wohnungssuche angelegten Kriterien.

Die Wohnungsmärkte in München und Berlin sind sehr stark angespannt, was zu langen Suchzeiten führt, während im Ruhrgebiet die Suche zwar auch als schwierig wahrgenommen, in der Regel aber innerhalb weniger Monate abgeschlossen wird. Die Situation in Berlin und München zwingt Haushalte dazu, ihre mobilitätsbezogenen Kriterien einzuschränken, was bei dringendem Wohnraumbedarf zur Bereitschaft führt, jede verfügbare Wohnung zu nehmen. Die größten Abstriche müssen diejenigen Haushalte machen, die aus der Perspektive einer nachhaltigen Stadtentwicklung besonders wünschenswerte Wohn- und Mobilitätsvorstellungen haben: Haushalte, die nach urbanen, verdichteten Lagen mit hervorragender ÖPNV-Erschließung suchen, aber diese Lagen nicht finden und unfreiwillig in periphere Gebiete abwandern. Für Wohnungen, die sich in Lagen im Sinne einer autoreduzierten Stadtplanung befinden, gibt es deutlich mehr Nachfrage als Angebote.

Etwa ein Viertel der befragten Haushalte kann aufgrund verschiedener Restriktionen, darunter das Fehlen von barrierefreiem Wohnraum und zu hohe Mietpreise, keinen Wohnstandortwechsel vornehmen. Die nicht erfüllten Mobilitätskriterien zeigen sich in Einschränkungen bei Freizeitwegen und Besuchen von Familie und Freund*innen.

4.2 Auswirkungen der Raumstruktur auf das Mobilitätsverhalten

Schon vor dem Umzug zeigt sich ein starker Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelbesitz und Raumstruktur: So sind der Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte oder eine Carsharing-Mitgliedschaft klar dem Wohnen im Urbanen zuzuordnen – der Pkw dagegen dem weniger urbanen Raum. Entsprechend verhält es sich mit der Verkehrsmittelnutzung: Bewohner*innen des urbanen Raums nutzen überwiegend aktive Mobilitätsmodi (Fahrrad fahren, zu Fuß gehen) und den ÖPNV, Bewohner*innen des weniger urbanen Raums nutzen im Vergleich deutlich häufiger den Pkw.

Bei **Umzügen mit einem Wechsel der Raumstruktur vom weniger urbanen in den urbanen Raum** steigt erwartungsgemäß der ÖPNV-Anteil deutlich zu Lasten des Pkw (Abb. 7). Der Anteil aktiver Modi bleibt jedoch auf einem ähnlichen Niveau. Nach Umzügen von weniger urbanen in urbane Viertel verkürzen sich im Median die Pendel-, Einkaufs- sowie Freizeitwege. Auch in den qualitativen

Interviews betonen die betreffenden Personen die Vorteile der urbanen Struktur und Angebotsdichte. Sie berichten, dass sie deutlich Zeit bei der Alltagsmobilität einsparen, da die alltäglichen Ziele näher am Wohnort liegen, und dass sie häufiger zu Fuß unterwegs sind. Geschätzt wird auch die höhere Taktung des ÖPNV im Vergleich zum vorher weniger urbanen Wohnstandort, wodurch Haushalte flexibler bei der Gestaltung des Alltags sind. Vor allem Personen ohne eindeutige Pkw-Affinität nutzen den Pkw seltener und den ÖPNV und das Fahrrad häufiger. Durch die Verfügbarkeit von Sharing-Autos in der Stadt hat deren Nutzung für ausgewählte Zwecke zugenommen, allerdings spricht keiner der Interviewten von einer Nutzung für alltägliche Fahrten.

Bei **Umzügen mit einem Wechsel vom urbanen in den weniger urbanen Raum** verlängern sich meist die Distanzen zu alltäglichen (gleich gebliebenen) Zielen wie dem



Arbeitsplatz oder der Kita. Auch die Einkaufswege werden länger. Einige Befragte berichten, dass die Distanz zu alltäglichen Zielen sich so stark vergrößert, dass diese Ziele im Alltag nicht mehr aufgesucht werden (z.B. Fitnessstudio). Insgesamt sinkt bei den Personen dieser Gruppe insbesondere der Anteil aktiver Modi (Abb. 8). Auf den ersten Blick überraschend nimmt der Anteil des ÖPNV deutlich zu, während die Pkw-Nutzung auf einem vergleichbaren Niveau bleibt. Viele der Befragten besitzen zum Zeitpunkt der zweiten Welle keinen Pkw.

Da die Befragung meist kurz nach dem Umzug stattfand und die Anschaffung eines Pkw eine gewisse Zeit in Anspruch nimmt, besteht die Möglichkeit, dass der Pkw-Anteil unter den vom urbanen in den weniger urbanen

Raum Umgezogenen mit der Zeit noch ansteigt. In den qualitativen Interviews bestätigt sich, dass die Haushalte, die vorher kein Auto besessen haben und von einem urbanen in ein weniger urbanes Quartier ziehen, sich auch nicht sofort eines anschaffen. Rad- und ÖPNV-affine Haushalte erwägen eher die Anschaffung eines E-Bikes, eines Fahrradanhängers für Kinder oder eines Lastenrads. Hingegen nutzen Befragte, die bereits vor ihrem Umzug ein Auto besessen haben, dieses nun deutlich häufiger. Nichtsdestoweniger behalten viele Befragte die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes auch nach einem Umzug in den weniger urbanen Raum bei. Hier zeigt sich die große Bedeutung der persönlichen Werte für die Verkehrsmittelwahl nach dem Umzug.

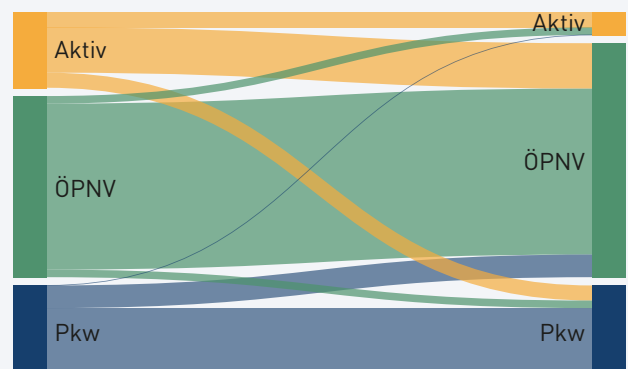
Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl bei Pendelwegen vor und nach dem Umzug bei Umzugsrichtung **weniger urban → urban**

Quelle: Projekt STAWAL.



Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl bei Pendelwegen vor und nach dem Umzug bei Umzugsrichtung **urban → weniger urban**

Quelle: Projekt STAWAL.



Überzeugte Fahrrad-Nutzer*innen bleiben ihrem Verkehrsmittel treu und haben kein Interesse daran, dies zu ändern. Bei anderen findet eine Verlagerung der Verkehrsmittelnutzung innerhalb des Umweltverbundes statt, besonders wenn der neue Wohnort in direkter Nähe zu einer S- oder U-Bahn-Haltestelle liegt. Nach Umzügen an den Stadtrand versuchen die Haushalte nun, bei Fahrten in die Stadt verschiedene Ziele auf ihren Routen zu verbinden, damit sich die Fahrt finanziell und zeitlich lohnt.

Durch die weitere Entfernung vom Einzelhandel und den damit verbundenen Mehraufwand für die Mobilität wird häufiger auf Einkäufe verzichtet, und die Haushalte lassen sich mit Lebensmitteln beliefern. Die Spontanität in der Gestaltung der Mobilität entfällt, sie muss zunehmend geplant werden, auch weil die Taktung des ÖPNV im weniger urbanen schlechter als im urbanen Raum ist. Die Entwicklung von Mobilitätsroutinen fällt den Haushalten nach einem Umzug in den weniger urbanen Raum schwerer und dauert länger.

Umzüge innerhalb eines Raumtyps führen seltener zu Verkehrsmittelwechseln als Umzüge zwischen den Raumtypen, insbesondere zwischen dem Pkw und dem Umweltverbund (Abb. 9). In urbanen Gebieten wechseln die meisten Umziehenden zwischen aktiven Modi und dem ÖPNV, während der Pkw-Anteil gering und der Carsharing-Nutzungsgrad vergleichsweise hoch bleiben. Bei Umzügen innerhalb weniger urbaner Gebiete sind der Pkw-Besitz hoch und die Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten sowie Carsharing gering. Sharing-Angebote werden vor allem genutzt, wenn sie wohnungsnah verfügbar sind. Bei einem Wegzug aus dem Geschäftsgebiet nimmt die Nutzung entsprechend ab.

In den Haushalten, die innerhalb des weniger urbanen Raums umziehen, ist die Pkw-Nutzung unter allen Umzügler*innen am höchsten. Nichtsdestotrotz ist unter den Haushalten, die innerhalb des weniger urbanen Raums umziehen, ein leicht sinkender Anteil an Wegen, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, zu beobachten.

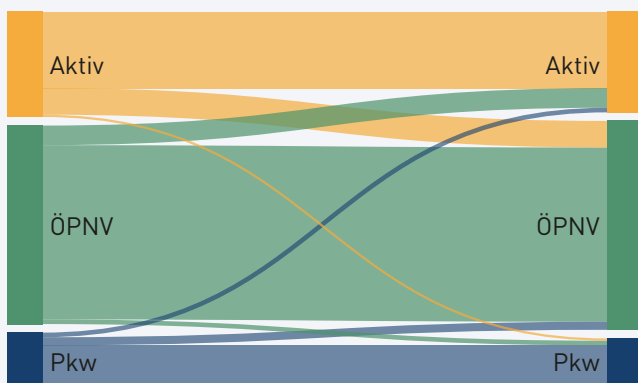
Also ich denke, an unserer Grundhaltung, dass wir weiter versuchen werden, möglichst sowohl energiesparend als auch CO₂-sparend unterwegs zu sein, wird sich jetzt nichts wesentlich ändern, sondern wir werden weiter darauf achten.

M-IP 7, berufstätig, Familie mit zwei Kindern, ziehen aus einem urbanen Quartier in München in ein Stadtrandquartier

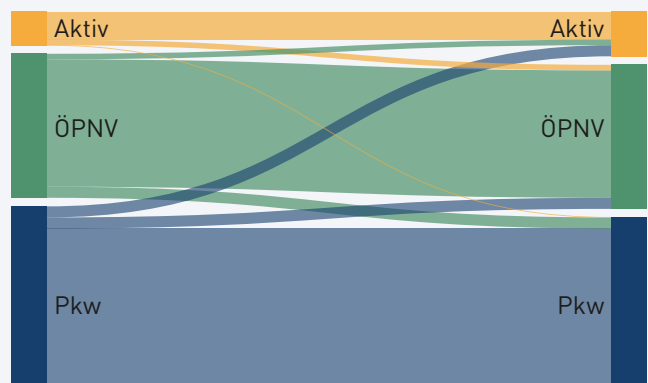
Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl bei Pendelwegen vor und nach dem Umzug

Quelle: Projekt STAWAL.

(a) bei Umzugsrichtung urban → urban



(b) bei Umzugsrichtung weniger urban → weniger urban



Gründe hierfür könnten einerseits darin liegen, dass nach dem Umzug einige Wege, für die vorher der Pkw genutzt wurde, nun komfortabler mit dem ÖPNV zurückgelegt werden können oder so kurz sind, dass aktive Modi gewählt werden. Wenn zum Zeitpunkt der Befragung noch kein Pkw im Haushalt vorhanden war, wurde möglicherweise so kurz nach dem Umzug noch keiner angeschafft.

Nicht vernachlässigt werden sollte aber auch die Raumstruktur an den alltäglichen Zielorten, vor allem dem Arbeitsort. Vor allem Beschäftigte in Sektoren wie der

Industrie und der Logistik müssen zu Arbeitsplätzen außerhalb oder am Rand der Stadt und arbeiten zusätzlich häufig im Schichtdienst. Daher sind sie auf das Auto als Verkehrsmittel angewiesen.

Ein weiterer Faktor für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens sind die Kosten für ein Verkehrsmittel. In den Zeitraum unserer Befragung fiel auch die Verfügbarkeit des 9-Euro-Tickets, sodass viele Befragte den ÖPNV in den Sommermonaten 2022 deutlich häufiger als zuvor (und danach) genutzt haben.

Zwischenfazit II: Raumstruktur ist wichtig!

Verkehrsmittelbesitz und -wahl ändern sich bei einem Umzug zwischen den Raumkategorien (weniger urbane → urbane) stärker als beim Umzug innerhalb einer Raumkategorie. Die Raumstruktur hat also einen beobachtbaren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten, und zwar auf die aufgrund der Ergebnisse zahlreicher anderer Untersuchungen erwartete Weise: Umzüge vom weniger urbanen in den urbanen Raum führen zur Abnahme der Pkw-Nutzung und zu einem steigenden Anteil der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Cao et al., 2007; Scheiner & Holz-Rau, 2007; Zhou & Kockelman, 2008; Ewing & Certero, 2010; Scheiner & Holz-Rau, 2013a; De Vos, 2015; Stevens, 2017; Næss et al., 2018).

Überraschend ist allerdings, dass die durchschnittliche Pkw-Nutzung für Pendelwege und die Pkw-Verfügbarkeit bei allen Umzugsrichtungen, egal ob zwischen verschiedenen oder innerhalb der gleichen Raumstrukturen, abnimmt bzw. auf einem ähnlichen Niveau bleibt, während die ÖPNV-Nutzung eher zunimmt.

Wie wir im Folgenden noch ausführlicher darlegen werden, zeigt dies, dass persönliche Mobilitätseinstellungen, Haltungen und Werte häufig noch einflussreicher als die Raumstruktur sind. Dies bestätigt sich auch durch unsere qualitativen Interviews. Überzeugte Rad-/Pkw-Nutzer*innen bleiben normalerweise ungeachtet der Wegedistanzen ihrem Lieblingsverkehrsmittel treu oder wechseln zum ÖPNV, wenn alltägliche Wege zu weit zum Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren geworden sind.

Einen Wechsel zum oder weg vom Pkw konnten wir nur bei einer vergleichsweise kleinen Gruppe von Personen beobachten, die schon vor ihrem Umzug multimodal unterwegs waren oder keine eindeutigen Verkehrsmittelpräferenzen haben. Während sich das Mobilitätsverhalten bei Personen mit festen Mobilitätseinstellungen also recht stabil zeigt, ändern multimodale Personen bzw. solche, die weder eine eindeutige Affinität zum Pkw noch zum Umweltverbund haben, ihr Mobilitätsverhalten am ehesten und passen es dem Umfeld und seinen Mobilitätsangeboten an.



4.3 Mobilitätseinstellungen und Wohnstandortentscheidung

Einfluss von Mobilitätseinstellungen auf die Wohnstandortkriterien

Unseren Daten zufolge ist der Einfluss der Mobilitätseinstellungen auf die Kriterien bei der Wohnungssuche als groß einzuschätzen. Die lage- und mobilitätsbezogenen Kriterien bei der Wohnungssuche sind stark vom bevorzugten Verkehrsmittel abhängig.

In manchen Fällen nehmen die mobilitätsbezogenen Kriterien eine so wichtige Position ein, dass Standorte, die nicht in das Raster passen, direkt aus der Suche ausscheiden. Das bedeutet bei ÖPNV-affinen Personen, dass sie besonders viel Wert auf einen – meist urbanen – Standort mit hoher ÖPNV-Qualität legen und weniger Wert auf das Vorhandensein von Pkw-Infrastrukturen. Personen mit positiven Einstellungen zum Fußverkehr ist eine urbane Wohnlage mit kurzen Wegen wichtig. Fahrrad-affine Befragte achten auf überwindbare Entfernungen zu Alltagszielen mit dem Rad sowie auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Zusätzlich ist die Qualität von Grünflächen und Plätzen Befragten mit einer Präferenz für den Fuß- oder

Radverkehr wichtig. Hier wird deutlich, dass die Qualität der Umgebung einen Effekt auf die Attraktivität aktiver Modi hat (Yang et al. 2019).

Pkw-affine Befragte legen erwartungsgemäß mehr Wert auf Pkw-Infrastrukturen und weniger auf die Anbindung an den ÖPNV oder die Nähe zum Stadtzentrum. Dennoch ist der direkte Einfluss von Mobilitätseinstellungen auf die konkrete Entscheidung für einen Wohnstandort in angespannten Wohnungsmärkten nicht eindeutig zu ermitteln (siehe Kap. 4.1).

In den Fällen, in denen entsprechende Präferenzen bei der Wohnungssuche realisiert werden können, ist mobilitätsbezogene residenzielle Selbstselektion zu beobachten. In der Panelerhebung zeigt sich, dass Befragte, die vor dem Umzug eine negativere Einstellung zum ÖPNV und eine positivere zum Pkw aufweisen, tatsächlich eher von urbanen in weniger urbane Räume ziehen.

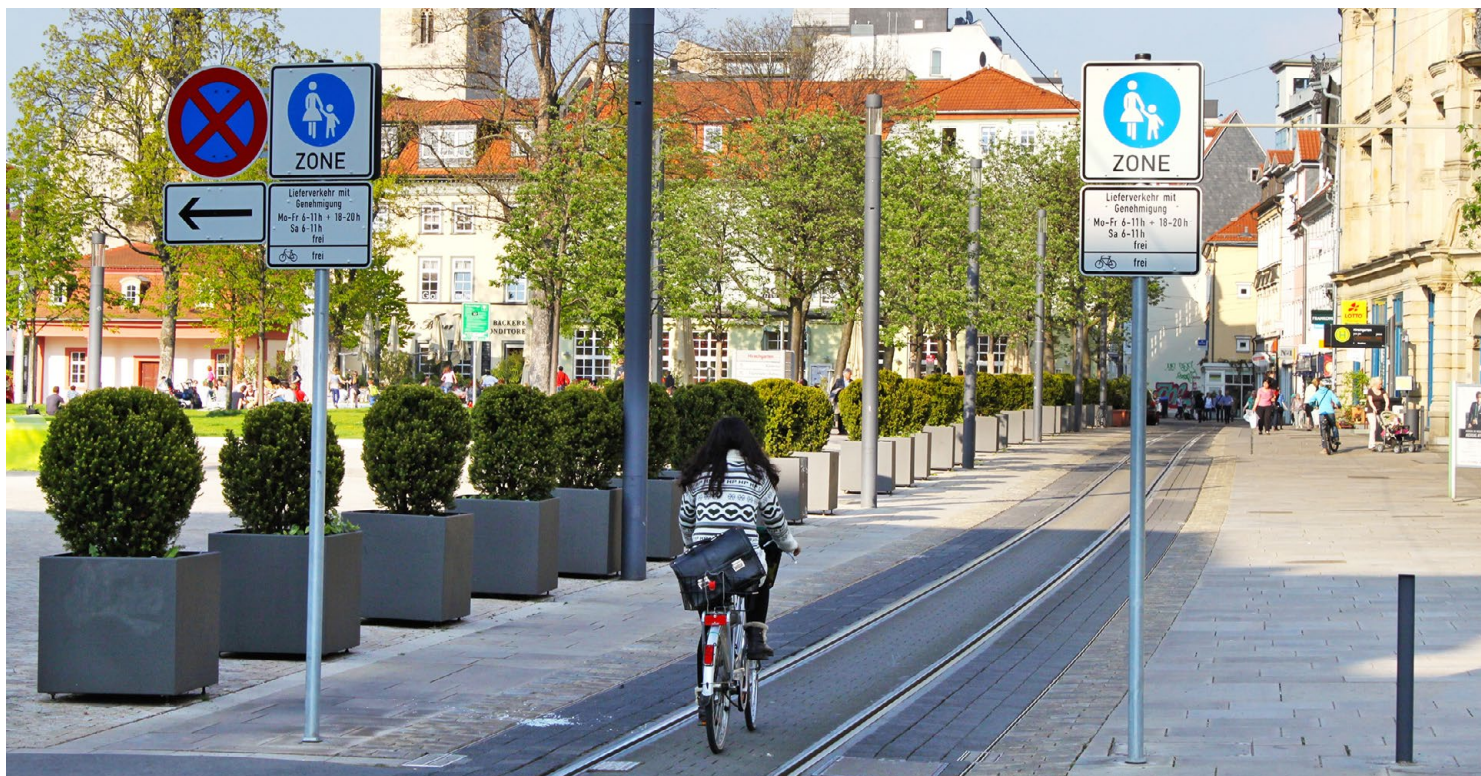
Ich gucke dann immer bei Google Maps: Wo ist die nächste S-Bahn-Haltestelle? Wie weit ist die weg? Weil wenn da bloß ein Bus fährt, dann bringt mir das nichts (...) Und dann würde ich lieber wahrscheinlich planen, dass ich mir so ein Klapprad hole oder ein altes Fahrrad und bis zum Bahnhof fahre, irgendwie so. Die [S-Bahn] muss schon in der Nähe sein.

B-IP 20, wohnt mit ihrer Familie zentral in Berlin

Mobilitätseinstellungen vor und nach dem Umzug

Die Einstellungen zu unterschiedlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Pkw, Fahrrad, Fußverkehr) sind in der Panelerhebung insgesamt auffallend stabil, auch im Vergleich zu bisherigen Untersuchungen, die sich mit Einstellungen im Kontext von Umzügen befassen (Ramezani et al. 2021; De Vos et al. 2021). Innerhalb des Zeitraums der Befragung verändern sich nur die Einstellungen gegenüber dem Fußverkehr unmittelbar als Reaktion auf Änderungen in der Raumstruktur durch einen Umzug: Urbanere Lagen führen im Durchschnitt zu einer Verbesserung der Einstellungen,

weniger urbane zu einer Verschlechterung. Die Einstellungen gegenüber anderen Verkehrsmitteln werden nur wenig durch einen Umzug in eine andere räumliche Lage beeinflusst. Es ist jedoch denkbar, dass Änderungen mit längerer Wohndauer auftreten. Die Ergebnisse sprechen somit dafür, dass nur die Einstellung zum Fußverkehr von der Wohnumgebung abhängt, während für die anderen Verkehrsmittel persönliche Haltungen eine langfristige Bedeutung haben.



Regionale Auffälligkeiten

In der Erhebung zeigen sich auch regionale Unterschiede in den Mobilitätseinstellungen. Berliner Haushalte bevorzugen tendenziell Verkehrsmittel des Umweltverbundes, wenige sind Pkw-affin und einige sind multimodal, haben also alle Verkehrsmittel zur Auswahl und nutzen diese nach Bedarf. Dieses Bild entspricht auch dem vorherrschenden Mobilitätsverhalten und den dominanten sozialen Milieus

in Berlin. Haushalte im Ruhrgebiet sind insbesondere dem ÖPNV und dem Fußverkehr gegenüber kritischer eingestellt als Bewohner*innen der anderen Untersuchungsregionen. Der Pkw wird in dieser Region vergleichsweise positiv bewertet. Befragte Haushalte in München sehen den ÖPNV und Fußverkehr positiver, den Pkw im Durchschnitt negativer als die Haushalte im Ruhrgebiet.

Zwischenfazit III: Mobilitätseinstellungen sind stabil und spielen eine zentrale Rolle

Mobilitätseinstellungen üben einen entscheidenden Einfluss auf die bei der Wohnungssuche angelegten Kriterien aus. In den Fällen, in denen ein Wohnstandort gefunden werden kann, der den Kriterien entspricht, führt dies zu mobilitätsbezogener residenzieller Selbstselektion. Es sind auch regionale Unterschiede in den Mobilitätseinstellungen zu beobachten: Im Ruhrgebiet zeigen die Befragten eine kritischere Einstellung zum ÖPNV, eine höhere Affinität zum Pkw und die negativste Einstellung zum Fußverkehr im Vergleich zu anderen Regionen.

Diese Erkenntnisse verdeutlichen, dass individuelle Mobilitätseinstellungen, die teils auch regional geprägt sind, maßgeblichen Einfluss auf die Kriterien bei der Wohnungssuche und damit auf den neuen Wohnstandort ausüben. Umgekehrt sind hingegen kaum Änderungen in den Mobilitätseinstellungen nach dem Umzug zu beobachten: Lediglich die Einstellung zum Fußverkehr wird bei Umzügen in urbanere Lagen positiver. Mobilitätseinstellungen scheinen demnach von langfristiger Bedeutung zu sein und sich (zumindest kurzfristig) nur wenig an das Umfeld anzupassen.

4.4 Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten

Die Verbindung zwischen der Nutzung von Verkehrsmitteln und den entsprechenden Einstellungen zeigt klare Muster. Zwei Wirkungsrichtungen lassen sich mit unseren Daten unterscheiden: Personen, die ein bestimmtes Verkehrsmittel hauptsächlich für ihre täglichen Wege (Arbeit/Ausbildung, Einkauf, Freizeit) nutzen, neigen dazu, positive Einstellungen dazu zu entwickeln. Umgekehrt zeigt sich auch, dass Personen, die sehr positive Einstellungen zu einem Verkehrsmittel haben, dieses im Durchschnitt häufiger nutzen. Die Zeit und Anstrengung bei der Nutzung des bevorzugten Verkehrsmittels wird von den Befragten als weniger lang und intensiv wahrgenommen.

Fahrrad-affine Personen fahren nicht nur häufiger Fahrrad, sondern sind auch bereit, längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen, selbst wenn nach einem Umzug Nähe zum ÖPNV besteht. Dabei wird betont, dass der Verlauf von Fahrradrouten durch Grünräume von den Befragten bevorzugt wird, selbst wenn dies eine Verlängerung der Strecke mit sich bringt. Sie sehen das Fahrrad oft als das schnellste, flexibelste und unabhängigste Verkehrsmittel an.

Die Nutzung des Pkw wird, insbesondere bei allgemein Pkw-affinen Personen, oft als Gewohnheit betrachtet und selten in Frage gestellt. Die Privatsphäre bei der Nutzung des Pkws wird geschätzt, und die Unterhaltskosten haben für die meisten Autobesitzer*innen wenig Gewicht, selbst wenn das Fahrzeug nur selten genutzt wird.

Multimodale Personen, die verschiedene Verkehrsmittel zur Auswahl haben, planen ihre täglichen Wege jeweils nach verschiedenen Faktoren neu, wie zum Beispiel Wetter, Fahrtzeit und Kosten-Nutzen-Verhältnis. Diese Flexibilität bleibt auch am neuen Wohnort erhalten, wodurch sich Gelegenheiten zur Änderung des Mobilitätsverhaltens ergeben, insbesondere bei Veränderungen in der Raumstruktur und im Mobilitätsangebot.

Paare mit unterschiedlichen Mobilitätseinstellungen müssen Kompromisse eingehen, insbesondere wenn eine Person den Pkw und die andere das Fahrrad bevorzugt. Solche Haushalte nehmen oft das Auto für gemeinsame Wege, auch wenn eine Person das Autofahren eigentlich ablehnt:

Ja, persönlich betrachtet würde ich das Auto am wenigsten nutzen. Aber dadurch, dass wir jetzt ja der Familienverbund sind, ist es natürlich schon so, dass wir darüber sprechen. Und dann nehmen wir manchmal die Öffis und manchmal das Auto und dann bin ich d'accord. Aber wenn ich jetzt auf etwas verzichten könnte, wäre es auf jeden Fall in der Stadt das Individualverkehrsfahrzeug.

M-IP 21, berufstätig, ist mit seiner Familie von einer urbanen in eine andere urbane Lage in München gezogen

Zwischenfazit IV: Enges Wechselverhältnis von Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten

Der Zusammenhang von Mobilitätseinstellungen und -verhalten erweist sich als besonders eng und stabil (vgl. Van de Coevering et al. 2018, Hunecke/Schweer 2006, S. 150 ff.). Nutzer*innen eines Verkehrsmittels stehen diesem im Allgemeinen positiv gegenüber; dies führt wiederum zu einer regelmäßigen/intensiveren Nutzung eines Verkehrsmittels.

Die Mobilitätseinstellungen bleiben über einen längeren Zeitraum bestehen und zeigen sich als resistent gegenüber kurzfristigen Veränderungen. Auch nach einem Umzug oder einer Modifikation im Mobilitätsverhalten bleiben sie stabil. Diese Ergebnisse verdeutlichen die tiefe Verankerung der Mobilitätseinstellungen in den individuellen Verhaltensweisen und ihre langfristige Bedeutung für das Mobilitätsverhalten.

4.5 Lebensstil und Lebenslage

Die **Lebenslage** hat einen großen Einfluss auf die Wohnstandortkriterien: Junge Erwachsene wünschen sich meist eine zentrale, gut an die alltäglichen Ziele angebundene Wohnlage, während Paare zwischen 30 und 64 sowie Senior*innen sich eher eine größere Wohnung in ruhiger Lage mit guter Pkw-Infrastruktur wünschen. Senior*innen bewerten auch das fußläufige Angebot an Einkaufsmöglichkeiten als besonders wichtig. Für Familien gewinnt erwartungsgemäß die Nähe zu Einrichtungen wie Kindergarten, Schule, Spielplätzen und Angeboten für Jugendliche an Bedeutung bei der Standortentscheidung.

Auch die Qualität der im Viertel gelegenen Schulen spielt eine wichtige Rolle. Bei älteren Kindern im Haushalt wird häufig in der Nähe des aktuellen Wohnortes gesucht, damit diese ihre sozialen Kontakte behalten können, bei jüngeren Kindern ist die Nähe zur erweiterten Familie wichtig.

Das soziale Umfeld spielt außerdem dahingehend eine große Rolle, dass sich Familien eine „gute Nachbarschaft“ wünschen – was darunter verstanden wird, variiert mitunter stark. Ausgeschlossen werden als „schwierig“ empfundene Gebiete, vor allem wenn eine Schulwahl ansteht:

Also, abgesehen davon gibt es auch Bezirke, die jetzt für mich auch so nicht in Frage kommen würden, so etwas wie Marzahn oder so. Einfach weil dort das Umfeld nicht das ist, wo ich möchte, dass mein Kind aufwächst.

B-IP 7, berufstätig, zieht von einer urbanen in eine urbane Lage in Berlin





Gleichzeitig (und in gewisser Spannung zum vorher Gesagten) geben viele Befragte an, dass ihnen ein sozial gemischter Stadtteil wichtig ist, ebenso die Nähe zu anderen Familien in der Nachbarschaft.

Einigen zuvor urban lebenden jungen Familien ist eine urbane Lage im Vergleich zu einer größeren Wohnung weniger wichtig, da Ausgehmöglichkeiten in dieser Lebensphase nicht mehr so häufig genutzt werden. Nach ihrem Umzug an einen weniger urbanen Standort kommt es jedoch vor, dass sie die Spaziergänge durch den Kiez und die fußläufige Gastronomie vermissen und angeben, dass sie bei einem nächsten Umzug gerne wieder in eine zentralere Lage ziehen würden.

Wenn Paare Eltern werden, ändert sich ihre Mobilität in Bezug auf Verkehrsmittel- und Routenwahl sowie Wegehäufigkeit. Jedoch bedeutet eine Familiengründung nicht per se eine Verlagerung der Alltagsmobilität zugunsten des Pkw. Familien, die bereits einen Pkw besitzen, ihn

im Alltag aber selten nutzen, nutzen diesen vor allem für Ausflüge und Familienbesuche. Alleinerziehende ohne Pkw, die am Stadtrand bzw. außerhalb der Stadt wohnen, wünschen sich einen solchen dagegen, um den Alltag mit Kindern zu erleichtern. Fahrrad-affine Eltern nutzen häufiger den ÖPNV, solange der Nachwuchs noch nicht auf dem Fahrrad transportiert werden kann. Die Anschaffung eines Pkw kommt für die meisten Familien mit grundsätzlicher Affinität zum Umweltverbund nicht in Frage. Insgesamt scheint damit der Einfluss der Mobilitätseinstellungen auf das Mobilitätsverhalten den Einfluss der Lebenslage zu überwiegen, nicht jedoch den Einfluss auf die Wohnstandortwahl.

Bei der Wahl ihres Wohnstandortes ist es für die meisten Haushalte außerdem explizit oder implizit wichtig, dass das neue Viertel zu ihrem **Lebensstil** und ihren persönlichen Einstellungen passt. So begründet der Lebensstil den Wunsch, in bestimmten, besonders angesagten Innenstadtkvartieren zu wohnen:

Es gibt natürlich auch die Positivkriterien. Also, für Stadtteile, dass ich sage, hey, da genieße ich, dass die eher progressiv ticken. [...] Also, wenn ich mit meiner Freundin zum Beispiel mal am Wochenende durch so kleine Läden tingel, dann gibt es da welche, die uns interessieren, mit nachhaltigen Produkten.

B-IP 10, berufstätig, wohnt mit seiner Partnerin in Berlin-Prenzlauer Berg und sucht im gleichen Viertel nach einer neuen Wohnung



Andere Haushalte wollen sich durch ihre Wohnstandortwahl „nach oben“ oder auch von der „Norm“ abgrenzen:

Ich habe tatsächlich auch nur im Norden eigentlich geschaut. [...] Irgendwie finde ich den Norden attraktiver, weil ich immer das Gefühl hab, [...] im Süden wohnen immer eher reichere Menschen und Kleinfamilien mit Auto und Kind, [...] und da sehe ich mich nicht so, deshalb.

R-IP 23, berufstätig, Dortmund, zieht mit Partner aus der urbanen Nordstadt ins weniger urbane Lindenhorst, in ein gemeinsames Haus mit Freund*innen

Das Zusammenleben mit Nachbar*innen mit einem ähnlichen sozioökonomischen Hintergrund wünschen sich sowohl einkommensschwächere als auch -stärkere

Haushalte. Natürlich spielt dabei auch eine Rolle, welchen Wohnstandort sich Haushalte überhaupt finanziell leisten können.

Ich würde vielleicht nicht gerne in so einem Nobelviertel wohnen, ich bin Sozialarbeiterin von Beruf, und wo ich dann so ganz unten bin und alle anderen stehen so über mir und haben Villen und was weiß ich. [...] Ich möchte lieber in einem Viertel wie jetzt [wohnen], wo ich eher zu den Reichen gehöre. Man vergleicht sich ja schon eher mit seinen Nachbarn. Da muss ich schon zugeben, das fühlt sich schon besser an, sich mit armen Nachbarn zu vergleichen als mit reichen.”

R-IP 9, berufstätig, wohnt im Dortmunder Hafenviertel und möchte ins Unionviertel ziehen

Zwischenfazit V: Lebenslage und Lebensstil wirken sich stark auf die Wohnstandortwahl aus

Der Lebensstil bestimmt bei vielen Haushalten das Gebiet ihrer Wohnungssuche. Dabei suchen sie nach Quartieren mit einer sozialen Zusammensetzung und den entsprechenden Infrastrukturen, die zu ihrem eigenen Lebensstil passen. Hier sind die finanziellen Möglichkeiten eines Haushalts die größte Einschränkung (vgl. Van Acker et al. 2010, S.227; Rössel/Hoelscher 2012). Die Lebenslage hat, wie erwartet, einen großen Einfluss auf die Wohnstandortwahl (vgl. Beckmann et al. 2006, S.253; Scheiner & Holz-Rau 2013 b).

Die Familiengründung, die lange als klassischer Umzugsgrund in den suburbanen Raum galt, geht heute mit sehr individuellen Anforderungen einher, die für viele Befragte auch in der Stadt erfüllt werden können. Dass die Wohnstandortanforderungen von Familien differenzierter geworden sind, zeigen auch andere Studien (Tintemann 2015; Frank 2018; Werner 2022). Auf das Mobilitätsverhalten hat die Lebenslage dagegen weniger Einfluss als die individuellen Haltungen und Werte und die damit verbundenen Mobilitätseinstellungen.



4.6 Fazit

Unsere Panelerhebung verknüpft eine standardisierte Befragung mit qualitativen Interviews. Die dabei entstandenen Daten sind so reichhaltig, dass ein Resümee der Ergebnisse zwangsläufig oberflächlich ausfallen muss. Besonders wichtig erscheinen uns jedoch folgende Befunde, die in Abbildung 10 modellhaft dargestellt sind:

Mobilitätseinstellungen und Mobilitätsverhalten sind eng miteinander verknüpft. Gemeinsam prägen sie die Wohnstandortentscheidungen privater Haushalte. Entsprechende Präferenzen können jedoch, zumal auf angespannten Wohnungsmärkten, häufig nicht realisiert werden. Dies betrifft am stärksten Haushalte, die nach innerstädtischen, gut mit dem ÖPNV erschlossenen Lagen suchen. Wohlhabenden Haushalten ist die Realisierung dieser Mobilitätspräferenzen jedoch (mit Einschränkungen) möglich („residenzielle Selbstselektion“).

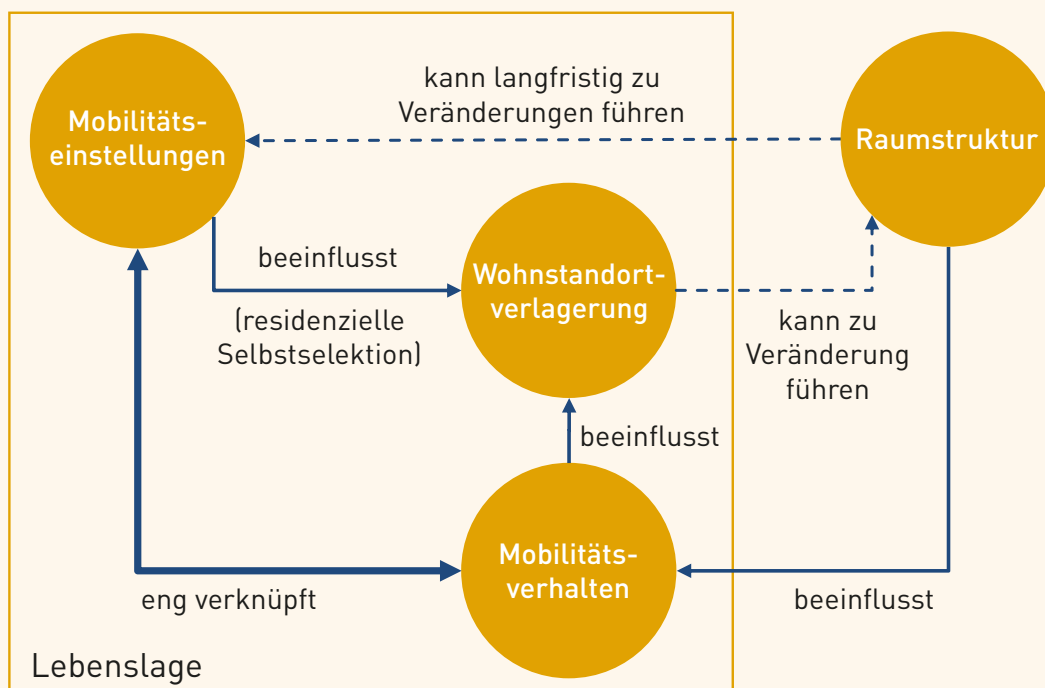
Die Wohnstandortverlagerung, sofern sie nicht im nahräumlichen Umfeld erfolgt, führt zu einer Veränderung des räumlichen Umfelds. Dies ermöglicht die Untersu-

chung von Veränderungen der Mobilitätseinstellungen und der realisierten Mobilität. Unsere Daten zeigen, dass eine veränderte Raumstruktur Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten hat. Tendenziell werden Wege bei Umzügen in urbanere Räume kürzer, die Nutzung aktiver Modi (zu Fuß, Fahrrad) und des ÖPNV nimmt zu. Bei Wegzügen aus urbanen Lagen werden die Wege länger; teilweise führt dies sogar zum Verzicht auf Aktivitäten. Änderungen der Mobilitätseinstellungen konnten wir – anders als frühere Studien – aber nicht nachweisen, im Gegenteil: Diese erweisen sich als persistent. Dies spricht dafür, dass sich Mobilitätseinstellungen allenfalls langfristig ändern. Eine entsprechende Untersuchung würde jedoch einen deutlich längeren Untersuchungszeitraum erfordern.

Die dargestellten Zusammenhänge sind eingebettet in die Lebenslage der Haushalte: Einkommen, Haushaltsstruktur und Erwerbstätigkeit stellen wichtige Rahmenbedingungen für Wohnstandortentscheidungen, Mobilitätsverhalten und Mobilitätseinstellungen gleichermaßen dar.

Abbildung 10: Zusammenhänge zwischen Raumstruktur, Wohnstandortwahl und Mobilität

Quelle: Projekt STAWAL.



5



QUERSCHNITTSERHEBUNG IN DEN UNTERSUCHUNGS- GEBIETEN MIT MOBILITÄTSKONZEPT

Wohngebietsbezogene Mobilitätskonzepte bieten einen Ansatz für eine nachhaltigere Mobilität, indem sie den Kfz-Stellplatzbedarf und die Verkehrsnachfrage reduzieren. Dies erfolgt durch restriktiven Umgang mit Stellplätzen und Kfz-Verkehrsflächen sowie die Steigerung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsmittel. In einigen Städten sind solche Konzepte bereits fester Bestandteil von Baugenehmigungen im Wohnungsbau, aber bisher liegen erst sehr wenige wissenschaftliche Evaluationen zu deren Effekten auf das Mobilitätsverhalten und die Attraktivität von Quartieren vor (Team Red 2020; Selzer 2021; Klein et al. 2021; Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat 2023).

Unsere Untersuchung fokussiert drei ausgewählte Quartiere in Berlin, München und dem Ruhrgebiet. Wir haben die Bewohner*innen standardisiert zu ihrem Mobilitätsverhalten, Mobilitätseinstellungen und ihrer Wohnzufriedenheit befragt und ihre Meinungen zu den Mobilitätskonzepten erhoben. Zusätzlich fanden Fokusgruppendifkussionen statt, die weitere Einblicke lieferten. Die Ergebnisse wurden in einer Erfahrungswerkstatt mit Fachleuten aus Wissenschaft und Praxis diskutiert. Qualitative Interviews aus der Panelbefragung mit Haushalten in Quartieren mit Mobilitätskonzepten, vorwiegend in München, ergänzen die Analyse.



5.1 Mein Falkenberg (Berlin)

Abbildung 11: Mein Falkenberg

Quelle: Kondor Wessels

Stadttrandlage, Bezirk Lichtenberg, Ortsteil Falkenberg

Neubauprojekt von GEWOBA, HOWOGE & GESOBAU, 1.240 Wohneinheiten in verschiedenen Bauabschnitten zur Miete, davon $\frac{2}{3}$ Mehrfamilienhäuser, $\frac{1}{3}$ Reihenhäuser

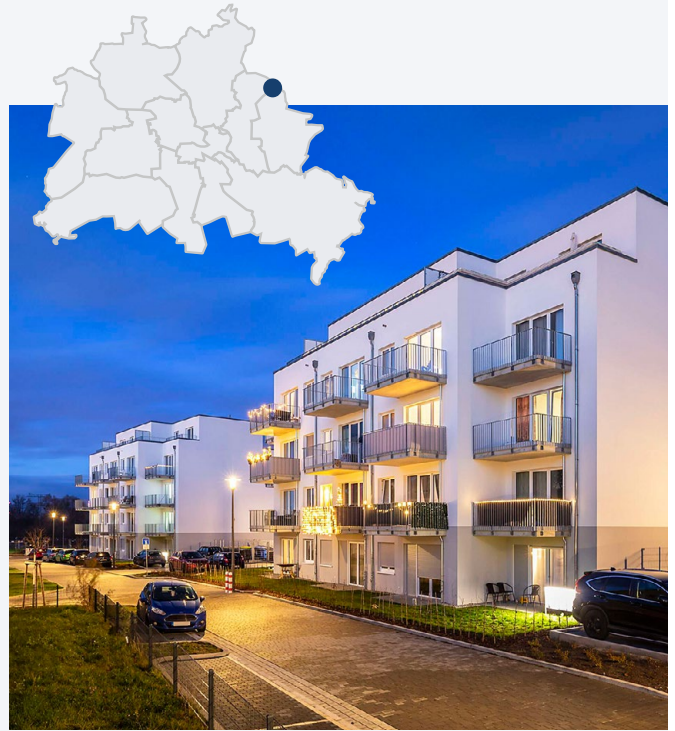
Offene Schmalblockbebauung, geschlossene Blockrandbebauung und Reihenhäuser

Mix aus Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen, Gastronomie und Arbeiten

Familien

Mobilitätskonzept

Reduzierter Stellplatzschlüssel ca. 0,7, Stationäres Carsharing (bisher 2 E-Kleinwagen)



In Mein Falkenberg wohnen überwiegend junge Familien und Paare. In der Fokusgruppe wird deutlich, dass insbesondere Berliner*innen, die aufgrund des angespannten Wohnungsmarktes keine Wohnung in einer zentraleren Lage gefunden haben, in das Quartier gezogen sind. In diesen Fällen war der gute/nahe ÖPNV-Anschluss ein wichtiges Auswahlkriterium. Einige der schriftlich Befragten zeigen jedoch auch eine auffallende Affinität zum Pkw und stehen dem ÖPNV vergleichsweise negativ gegenüber. In der Fokusgruppe wird aber deutlich, dass der Pkw oft nicht grundsätzlich bevorzugt wird, sondern aufgrund der Lage des Quartiers meist die komfortabelste und schnellste Option darstellt. Die überwiegende Mehrheit der Befragten besitzt, trotz Carsharing-Angebot, einen privaten Pkw und nutzt diesen häufig.

Obgleich die Mehrheit der Befragten mit der ÖPNV-Anbindung zufrieden ist, hat bei vielen Befragten nach dem Umzug in das Quartier eine Zunahme der Pkw-Nutzung stattgefunden. Das Carsharing-Angebot in Mein Falkenberg wird nur von wenigen befragten Bewohner*innen in Anspruch genommen. Als ein Grund dafür werden in der Fokusgruppe die hohen Nutzungskosten und insbesondere die zu zahlende Grundgebühr genannt. Von vielen Pkw-Besitzer*innen wird die Höhe der Stellplatzmiete beklagt. Da sich in der Umgebung von Mein Falkenberg unbewirtschaftete Stellplätze befinden, werden diese stark nachgefragt, während Stellplätze im Quartier überwiegend leer bleiben.

5.2 kupa-Quartier Kuvertfabrik Pasing (München)

Abbildung 12: kupa-Quartier Kuvertfabrik Pasing

Quelle: Bauwerk.de

Stadtrandlage, Bezirk Pasing-Obermenzing, Bezirksteil Am Westbad

Neubauprojekt der Bauwerk Capital GmbH, 167 Eigentumswohnungen

Ehemalige Brachfläche entlang der Schienen, halbgeschlossene Blockrandbebauung, polygonale Wohnhöfe mit Freiflächen

Mix aus Arbeiten und Wohnen

Paare, Singles, Familien

Mobilitätskonzept

Reduzierter Stellplatzschlüssel (0,8), E-Sharing-Angebote, Lastenräder-Sharing, Bike Storage, Fahrradwerkstatt, ÖPNV-Mieterticket (übertragbare MVG IsarCard)



Die befragten Bewohner*innen des kupa-Quartiers sind auffällig jung (unter 35 Jahren), darunter überwiegend Paare ohne Kinder sowie Single-Haushalte. Im Kontrast zu den anderen Quartieren scheint das Mobilitätskonzept mit seinen Angeboten für viele ein Grund gewesen zu sein, in das Viertel zu ziehen. Auch die Teilnehmer*innen der Fokusgruppe betonen dies. Die Befragten stehen dem Pkw auffallend negativ gegenüber und präferieren den ÖPNV, das Fahrrad oder den Fußverkehr. Dementsprechend ist auch die Pkw-Besitzquote unter den Bewohner*innen niedrig, die überwiegende Mehrheit besitzt hingegen eine ÖPNV-Zeitkarte und bewegt sich viel mit dem ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Fahrrad fort. Auch die im kupa-Quartier angebotenen Sharing-Angebote sind für einige Befragte ein wichtiger Bestandteil ihrer täglichen Mobilität: Insbesondere die E-Bikes wurden von der Hälfte der Befragten regelmäßig genutzt. Nichtsdestoweniger mussten diese aufgrund von Schwierigkeiten im Betrieb sowie hoher Betriebskosten bereits nach weniger als einem Jahr abgeschafft werden. Die Lastenräder sowie die Carsharing-Autos werden von einem kleineren Teil der Befragten genutzt, aber in den Fokusgruppen als beliebte Verkehrs-

mittel hervorgehoben. Allerdings gibt es auch hier Schwierigkeiten im Betrieb: Von den ursprünglich geplanten vier Carsharing-Autos wird ein Jahr nach Fertigstellung nur eines angeboten.

Damit ist die Nutzung laut der Bewohner*innen (noch) nicht so zuverlässig planbar, dass das Carsharing-Angebot den eigenen Pkw überflüssig machen könnte. Auch bei den E-Tretrollern gibt es technische Probleme. Ein zentrales organisatorisches Problem besteht darin, dass die Verantwortung für die Verwaltung der Sharing-Angebote sowie für die Anschaffung von Mietertickets nun der Eigentümergemeinschaft obliegt. Dies war jedoch vielen Haushalten beim Einzug nicht bewusst. Die Zuziehenden gingen davon aus, dass diese Aufgabe weiterhin und langfristig vom Bauträger übernommen wird. Insgesamt ermöglicht das Quartier den Befragten jedoch, insbesondere auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen: So ist bei vielen Befragten der Anteil der Wege, die zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder Sharing-Fahrzeugen zurückgelegt werden, nach dem Zuzug ins Quartier gestiegen, während sich die Pkw-Nutzung verringert hat.

5.3 Flüssesiedlung (Bochum)

Abbildung 13: Flüssesiedlung

Quelle: VBW Bochum

Stadtrandlage, Bezirk Bochum-Mitte, OT Grumme

Wohnungsunternehmen VBW Bochum, Bestandswohngelände sowie Neubau von 11 Einfamilienhäusern und 8 Mehrfamilienhäusern, 1.188 Wohneinheiten (Mix aus frei finanzierten und öffentlichen Mietwohnungen sowie Eigentum)

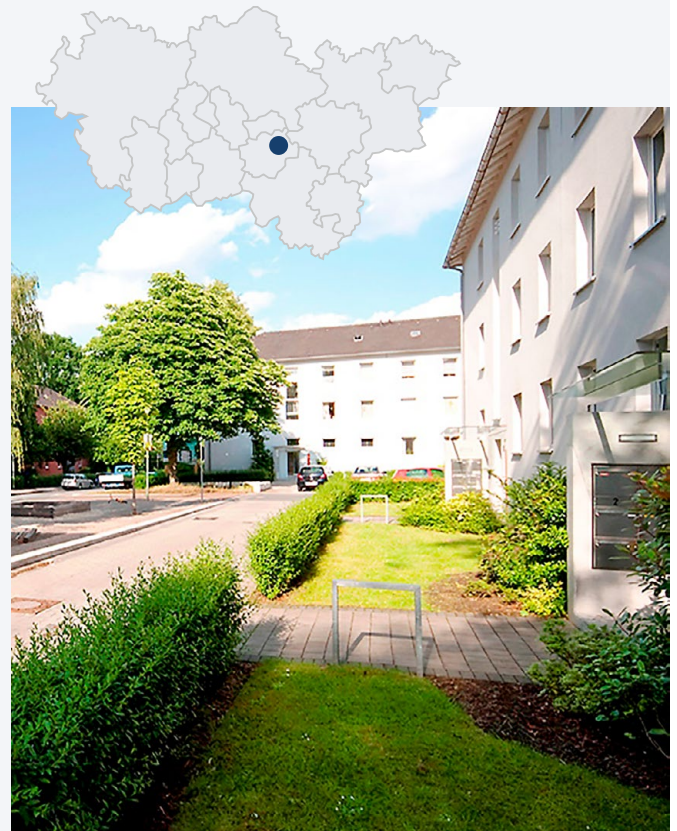
Offene und geschlossene Zeilenbebauung und Reihenhäuser

Überwiegend Wohnbebauung, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten fußläufig erreichbar

Bisherige Bevölkerung sowie Zuziehende aller Generationen

Mobilitätskonzept

E-Mobilitätsstation mit 2 E-Autos, 2 E-Bikes und 2 E-Lastenrädern seit Juli 2020



Die Altersstruktur der Befragten in der Flüssesiedlung ist heterogen und umfasst alle Altersgruppen. Paare ohne Kinder und Singlehaushalte machen die Mehrheit der Haushalte aus, doch auch Familien sind im Quartier vertreten. Im Unterschied zu den beiden anderen untersuchten Quartieren lebt ein großer Teil der Befragten bereits seit mehr als zehn Jahren in der Flüssesiedlung, ein geringer Teil ist kürzlich dorthin gezogen. Die überwiegende Mehrheit der Bewohner*innen des Viertels steht dem Pkw positiv gegenüber, während der ÖPNV mehrheitlich kritischer bewertet wird. Diese Pkw-Affinität gilt als typisch für das Ruhrgebiet, gerade im Vergleich mit den anderen beiden Untersuchungsgebieten. Die Pkw-Besitzquote ist denn auch die höchste unter allen Quartieren. Die Neigung zum Pkw ist ein wesentlicher Grund dafür, dass das Mobilitätskonzept keine Bevölkerungsgruppen anziehen konnte, welche sich ernsthaft für Alternativen zum Pkw interessieren.

Auch die Fokusgruppe unterstreicht, dass das Mobilitätskonzept für die Teilnehmer*innen keine Rolle bei der Wohnstandortwahl gespielt hat. Die Flüssesiedlung hat unmittelbaren Anschluss an zwei Autobahnen, jedoch wird auch die Anbindung an den ÖPNV von den Befragten mehrheitlich als gut bewertet. Bei der Verkehrsmittelwahl kommen jedoch vor allem die Einstellungen der Befragten zum Tragen: Auf Alltagswegen wird deutlich überwiegend der private Pkw genutzt. Die im Quartier angebotenen Sharing-Optionen werden unter den Befragten kaum in Anspruch genommen. Hierbei könnte auch eine Rolle spielen, dass einige Bewohner*innen angeben, dass sie Schwierigkeiten haben, den Ausleihprozess der Sharing-Angebote nachzuvollziehen.

5.4 Relevanz des Mobilitätskonzepts für die Wohnstandortentscheidung

In der Panelbefragung zeigen sich weitere Gründe für den Umzug in Quartiere mit Mobilitätskonzepten, darunter barrierefreie Neubauwohnungen, Eigentumserwerb im Innen-

stadtbereich und der Wunsch nach gemeinschaftlichem Wohnen:

Es hatte schon eine ziemliche Bedeutung für uns, jetzt nicht in so einen anonymen Wohnblock zu ziehen, sondern da schon so ein Konzept zu haben, in dem eine Gemeinschaft schon vorgesehen ist.

M-IP 7, berufstätig, Familie mit zwei Kindern, ziehen aus einem urbanen Quartier in München in ein Stadtrandquartier

Das Mobilitätskonzept ist zwar ein Pluspunkt, jedoch kein ausschlaggebender Grund für einen Zuzug. In München, wo fast alle Neubauquartiere Mobilitätskonzepte haben, fungieren diese als zusätzlicher Anreiz für urban orientierte Haushalte mit Affinität zum Umweltverbund, die an den Stadtrand ziehen. Obwohl sie lieber in der Innenstadt wohnen würden, können sie sich dort keine Wohnung leisten. Dies ermöglicht, zumindest teilweise, das Halten dieser Gruppe innerhalb der Stadt.

Befragte Haushalte, die gezielt in Quartiere mit Mobilitätskonzepten ziehen, besitzen in der Regel keinen Pkw und legen Wert auf nachhaltige Mobilität. Haushalte, denen die Mobilitätskonzepte gleichgültig sind, ziehen in diese Quartiere, weil sie öffentlich geförderten Wohnraum bieten. Wenn solche Konzepte zum Standard würden, könnte die residenzielle Selbstselektion auf angespannten Wohnungsmärkten reduziert werden. Es ist jedoch entscheidend, Zuzugswillige und Zuziehende umfassend zu informieren und Mobilitätsangebote zugänglich zu gestalten.

5.5 Fazit

In den betrachteten Quartieren lassen sich unterschiedliche Grade der Ausgestaltung bzw. unterschiedliche Qualitäten der Mobilitätskonzepte erkennen. Der Fokus liegt dabei überall auf Sharing-Angeboten, die die vorhandene Anbindung an den ÖPNV ergänzen. In den Neubauquartieren wurden zudem reduzierte Stellplatzschlüssel und eine Parkraumbewirtschaftung umgesetzt. Weit mehr als die Angebote des Mobilitätskonzeptes spielt aber die Lage der Quartiere eine wichtige Rolle für die Verkehrsmittelwahl der Bewohner*innen.

Ein umfassendes Mobilitätskonzept, verbunden mit einer guten Lage, zieht, wie im kupa-Quartier, (wohlhabende) Personen an, die an alternativen Mobilitätsangeboten interessiert sind. Hier lassen sich Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl tatsächlich feststellen. Quartiere mit Mobilitätskonzept sind somit eine Möglichkeit, neuen Wohnraum zu schaffen, der urban orientierten Haus-

halten auf angespannten Wohnungsmärkten im innerstädtischen Bereich die Möglichkeit bietet, sich trotz weniger zentraler Lage weiterhin ohne Pkw fortbewegen zu können.

Unsere Untersuchung zeigt aber auch, dass im Detail häufig Verbesserungsbedarf besteht. So ist der langfristige Betrieb der Mobilitätsangebote nicht immer verbindlich geregelt und für Eigentümer*innen mit viel Aufwand verbunden. Außerdem müssen Sharing-Angebote bedarfsgerecht abgestimmt sein und die Ausleihprozesse verständlich kommuniziert werden. Von hoher Relevanz sind ebenfalls niedrigschwellige und umfassende Informationen zum Mobilitätskonzept, sodass die zukünftigen Bewohner*innen frühzeitig von dem Angebot erfahren und ihre Mobilität am neuen Wohnstandort entsprechend planen können.

6



WAS GETAN WERDEN KANN – HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Immer mehr Städten ist der enge Zusammenhang von Wohnstandorten und Mobilität der Bevölkerung sehr wohl bewusst. Um bei wachsendem Siedlungsdruck die Verkehrssysteme funktional zu sichern und Ziele des Klimaschutzes einzuhalten, werden bei einigen größeren Wohnungsbauvorhaben am Stadtrand oder auf innerstädtischen Konversionsflächen nachhaltige Mobilitätskonzepte erarbeitet und umgesetzt.

Im Kern geht es darum, die Stellplatzzahl deutlich zu reduzieren, die Stellplätze möglichst in Sammelgaragen und nicht im Wohngebäude zu organisieren und im Gegenzug die Rahmenbedingungen für die aktive und geteilte Mobilität zu verbessern. Dies funktioniert jedoch nur dort, wo wichtige Alltagsziele zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sind und ein hochwertiges Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist (Bauer et al. 2022; Gies/Bauer 2024; StMB 2022; BBSR 2021; VCD 2022; Bles et al. 2023). Zu dieser in den letzten Jahren dynamischen Entwicklung gehört jedoch auch der Befund, dass von 751 seit 1990 entstandenen größeren Stadtquartieren, die das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) analysiert hat, mindestens drei Viertel noch keinen deutlichen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätswende leisten (BBSR 2021: 75).

Im Folgenden präsentieren wir Empfehlungen zur Frage, wie Wohnen und Mobilität in Bestands- und Neubauquartieren in der kommunalen Praxis stärker nachhaltig und integriert gesteuert werden können. Der dabei erkennbare Schwerpunkt auf den Neubau lässt sich mit mehreren Argumenten begründen:

- Die Wahrscheinlichkeit, dass sich das individuelle Mobilitätsverhalten beeinflussen lässt, ist nachweislich bei einem Umzug besonders hoch (Busch-Geertsma et al. 2016).
- Der Handlungsspielraum für eine nachhaltige Gestaltung der Mobilität ist im Neubau größer als in Bestandsquartieren mit ihren vorhandenen, schon gebauten Restriktionen. Hier kommt erschwerend hinzu, dass vielerorts Proteste der Anlieger*innen eine konsequente Umsetzung unbequemer Maßnahmen verhindern.
- Mit Mobilitätskonzepten gebaute Neubauquartiere bieten die Chance, eine Vorbildfunktion für die kommunale Verkehrswende zu sein, da die positiven Wirkungen und Qualitäten nachhaltiger Mobilität sichtbar und erlebbar werden. Dazu gehören beispielsweise mehr Grünflächen, ein attraktives Wohnumfeld, weniger Lärm, bessere Luft, mehr nachbarschaftliche Kontakte und geringere Baukosten durch eingesparte Tiefgaragenstellplätze.



6.1 Unterschiedliche Ausgangslagen in den Untersuchungsregionen

Mobilitätskonzepte im Wohnungsneubau sind in allen untersuchten Regionen ein relevantes Thema, die jeweiligen Ausgangslagen jedoch sehr verschieden.

München übernimmt bei dem Thema bundesweit zusammen mit Bremen eine Vorreiterrolle (Landeshauptstadt München 2023; Freie Hansestadt Bremen 2021a). In der Landeshauptstadt wurde der starre Stellplatzschlüssel für Neubauvorhaben per Stadtratsbeschluss (2016) flexibilisiert. Mit Vorlage eines Mobilitätskonzeptes kann die Zahl der herzustellenden Stellplätze erheblich reduziert werden.

Hintergrund in München ist u.a. auch, dass der Bau von Stellplätzen in Tiefgaragen durch Flächenmangel, hohe Grundwasserspiegel und dadurch enorme Kosten für Tiefgaragen immer aufwändiger und enorm teuer wird und der Bau neuer Wohnungen somit an einer starren Stellplatzbaupflicht scheitern kann. Im Ruhrgebiet steht das Thema dagegen noch am Anfang, Stellplatzsitzungen mit integrierten Mobilitätskonzepten werden in den Städten Essen, Bochum und Dortmund aktuell erarbeitet und beschlossen. Praktische Erfahrungen gibt es bislang noch wenige. Gleichwohl haben Mietertickets im Wohnungsbestand, insbesondere in Bochum, eine jahrelange Tradition. Im Vergleich zu München und Berlin ist der Wohnungsmarkt weniger angespannt, das Einkommensniveau der Bevölkerung geringer.

Im Land Berlin wurde die Stellplatzbaupflicht in den 1990er-Jahren abgeschafft. Dies verschafft zwar großen Handlungsspielraum, hat aber auch den Nachteil, dass Vorhabenträger jedes Projekt neu aushandeln müssen; eine verbindliche Regelung fehlt. In der Verwaltungspraxis wird je nach Vorhaben und Dienststelle (Bezirke, Senat) unterschiedlich verfahren. Informell gibt es einen Richtwert von zwei Fahrradstellplätzen je Wohneinheit und einen Pkw-Stellplatzschlüssel von 0,4. Inoffiziell achten die Bezirke bei Neubauvorhaben auf „genügend“ Stellplätze, um Belastungen von Nachbarquartieren zu minimieren („Verschlechterungsverbot“). Vorhabenträger wünschen sich in Berlin verbindlichere Vorgaben und eine verlässliche stadtweite Steuerung.

Zu den unterschiedlichen Ausgangslagen gehören auch unterschiedliche Mobilitätskulturen und Qualitäten öffentlicher Nahverkehrsangebote in den jeweiligen Regionen. Das Ruhrgebiet kann als autoorientiert mit Angebotsdefiziten im ÖPNV im Allgemeinen und auf tangentialen Verbindungen im Besonderen beschrieben werden. München hat sehr hohe Einpendlerquoten, eine Infrastruktur (Straße und Schiene) mit deutlichen Belastungsgrenzen sowie eine hohe Dienstwagendichte. Berlin verfügt über ein gut ausgebauten System an öffentlichen Verkehrsmitteln und die bundesweit geringste Pkw-Dichte pro 1.000 EW.

6.2 Handlungsempfehlungen für Bestand und Neubau

Die folgenden Empfehlungen beruhen auf den Diskussionen der in 2022 durchgeführten regionalen Praxisworkshops und der überregionalen Erfahrungswerkstatt 2023. Weiterhin basieren die Ergebnisse auf den Erkenntnissen des vom Difu im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr bearbeiteten Projek-

tes „Mobilitätskonzepte in Wohngebieten“ (StMB 2022) sowie auf Diskussionen, die in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) im AK 1.1.14 unter dem Titel „Hinweise zu verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen in der Stadtplanung“ geführt wurden (Blees et al. 2023).

Der Wohnungsmarkt hat Einfluss auf die Bereitschaft, nachhaltige Mobilitätskonzepte umzusetzen (Kommunen, Wohnungswirtschaft)

Ist der Wohnungsmarkt angespannt, sind Kommunen wie auch Wohnungswirtschaft eher bereit, ins Risiko zu gehen und die Rahmenbedingungen für den privaten Pkw einzuschränken (München, Berlin versus Ruhrgebiet). Bei entspannten Wohnungsmärkten fürchten die Vorhabenträger eine erschwerte Vermarktung entsprechender

Angebote; Kommunen und Wohnungswirtschaft agieren deutlich zurückhaltender. Mehr Dynamik würde in diesen Wohnungsmärkten ein überregionales Handeln induzieren können, wenn einzelne Kommunen nicht die Konkurrenz der benachbarten Städte fürchten müssten.

Verkehrliche Erschließung in der verbindlichen Bauleitplanung neu definieren (Bund)

Mit der Entwicklung neuer Siedlungsstandorte, sei es bei Nachverdichtungen im Bestand oder bei größeren Vorhaben am Stadtrand, werden die Rahmenbedingungen der Mobilität für Jahrzehnte zementiert. Eine Siedlungsentwicklung in schlecht mit dem ÖV erschlossener Lage erzeugt dauerhaft Autoverkehr, der sich nur mit großem Aufwand im Nachhinein korrigieren lässt. Eine „Mobilitätsverträglichkeitsprüfung“ könnte diese negativen Effekte im Vorfeld transparent machen.

In diesem Zusammenhang gilt es auch, verpflichtende Verkehrsuntersuchungen, die im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung als Nachweis der verkehrlichen Erschließung zu erstellen sind, weiterzuentwickeln. Sie sind bislang stark auf den Kfz-Verkehr fokussiert (Heinrichs/Roth-

fuchs 2021). Auch Verkehrsnachfragemodelle zur Planung von Verkehrsinfrastruktur erweisen sich als weitgehend „blind“, wenn es darum geht, die Verkehrsnachfrage von attraktiv für den Fuß- und Radverkehr gestalteten Siedlungsgebieten abzuschätzen (Manz 2023). Zu empfehlen ist, den „Erschließungsbegriff“ im BauGB neu zu definieren. So sollten bei der Planung neuer Siedlungsgebiete die Anbindung an den ÖPNV und ein attraktives Fuß- und Radwegenetz Voraussetzung für die bauplanungsrechtlich definierte „gesicherte Erschließung“ sein (Apel et al. 1995; Gies/Bauer 2024). Bislang steht der Nachweis der Kfz-Leistungsfähigkeit im Vordergrund. Hierfür sind neue Nachweisverfahren zu entwickeln, die auch andere Kriterien und Mobilitätsmodi berücksichtigen (Heinrichs/Rothfuchs 2021).

Stellplatzsatzungen durch Mobilitätssatzungen ersetzen (Länder, Kommunen)

Der Umgang mit Stellplätzen fällt als Teil des Bauordnungsrechts in die Gesetzgebungskompetenz der Bundesländer. Den Rechtsrahmen regeln die Landesbauordnungen (LBO). In nahezu allen Bundesländern ermächtigen inzwischen die LBO die Kommunen, durch Satzung eigene Vorschriften zur Anzahl der notwendigen Stellplätze zu erlassen, und eröffnen so Spielraum für mehr Flexibilität. Auch wenn in unseren Untersuchungsregionen Stellplatzsatzungen ein zentrales Instrument zur Umsetzung von Mobilitätskonzepten sind, setzt eine Stellplatzbaupflicht immer noch entscheidende Fehlanreize (IW 2023).

Die Stellplatzbaupflicht könnte durch eine „Mobilitätssatzung“ abgelöst werden, die die Erschließung verkehrsmittelübergreifend regelt (VCD 2022; Gies/Bauer 2024). Hierzu müssten die Länder zunächst ihre LBO ändern. Als erstes Bundesland hat Bremen eine solche „Mobilitätssatzung“ im September 2022 beschlossen und auch ein verpflichtendes Mobilitätsmanagement/Mobilitätskonzepte für Neubau- und Umbaumaßnahmen eingeführt. Die Frage, ob Mobilitätskonzepte verpflichtend eingeführt werden sollten, ist von den Kommunen abzuwägen. Dafür spricht, dass alle Bauherren sich mit der Mobilität ihrer zukünftigen

Mieter*innen beschäftigen und entsprechende Flächen für Angebote einplanen sollten. Dagegen spricht, dass Mobilitätskonzepte den Verwaltungsaufwand sowohl bei den kommunalen Genehmigungsbehörden wie auch den Vorhabenträgern erhöhen.

Eckpunkte einer solchen Mobilitätssatzung der Länder wären nach Lage und ÖV-Erschließungsqualität gestaffelte Höchstwerte für Pkw-Stellplätze (Gies/Hertel 2021). Dabei sollte es auch möglich sein, den Stellplatznachweis über die Anmietung freier Stellplätze in Nachbargebäuden zu erbringen (Gies/Bauer 2024).

Dies würde eine Beschäftigung mit der Frage implizieren, wie viele private Stellplätze (ungenutzt) bereits vorhanden sind. Organisatorische Regelungen sind dann nötig, wenn (Tief-)Garagenplätze über einen definierten Zeitraum verteilt mehrfach genutzt werden sollen. Ein weiterer Eckpunkt der Mobilitätssatzung wären verbindliche Vorgaben zur Zahl, Lage, Qualität, Zugänglichkeit und dem Flächenbedarf der Fahrradabstellanlagen. Wichtig sind auch Qualitätsstandards der Abstellanlagen in Gebäuden, da diese bereits bei der Entwurfsplanung zu berücksichtigen sind.

Wohnung und Pkw-Stellplatz räumlich und kostenbezogen trennen (Kommune, Wohnungswirtschaft)

Die Entkoppelung der Kosten für den Wohnungsbau und den Bau von Kfz-Stellplätzen ist eine wichtige Voraussetzung zur Umsetzung anderer Mobilitätslösungen, aus mehreren Gründen:

- Nur bei entsprechender Kostentransparenz wird man sich über die realen Kosten des privaten Pkw bewusst (IW 2023).
- Es wird ein finanzieller Anreiz zum Verzicht auf einen nur selten genutzten Pkw gesetzt.
- Eine Trennung der Kosten ist sozial gerecht: Wer kein Auto besitzt, muss keinen Stellplatz mieten und spart Mietkosten.
- Die Herstellung von Stellplätzen stellt einen erheblichen Kostentreiber im Wohnungsbau dar (IW 2023).

Die Baukostensenkungskommission (2015) stellte fest, dass vor allem dort Einsparmöglichkeiten bestehen, wo eine verminderte Stellplatzzahl den Verzicht auf die Errichtung einer Tiefgarage ermöglicht.

Der Verzicht auf den Bau von Stellplätzen ist damit – neben anderen Stellschrauben – ein Ansatzpunkt, Kosten wirksam zu senken. Weiterhin sollten sich die realen Kosten für die Bereitstellung von Stellplätzen zukünftig individualisiert in den Wohnkosten (Kauf/Miete, Neubau und Bestand) wiederfinden, damit die tatsächlichen Kosten für die Nutzer transparent werden (IW 2023).

Neben den Kostenaspekten können auch organisatorische Aspekte mehr Gerechtigkeit bei der Wahl der Verkehrsmittel herstellen. Hier rücken Quartiersgaragen zunehmend in das Blickfeld, da sie flexibler zu nutzen und an einen veränderten Stellplatzbedarf anzupassen sind als Tiefgaragen. Des Weiteren führt die räumliche Trennung der Pkw-Stellplätze vom Wohngebäude dazu, dass der Komfortvorteil des privaten Pkw gegenüber dem ÖPNV mit seinem Weg von und zur Haltestelle geringer wird. Quartiersgaragen rechnen sich aber erst dann, wenn die Stellplätze täglich mehrfach genutzt werden, ein entsprechender Mietpreis gezahlt wird und die Stellplätze im öffentlichen Raum bewirtschaftet sind.

Die flexible Nutzung von Stellplätzen spart Flächen und reduziert die Mietpreise (Kommune, Wohnungswirtschaft)

Bisher war die feste Zuordnung von Wohnung und Stellplatz üblich, mit dem Ergebnis, dass Stellplätze häufig ungenutzt sind, weil Fahrzeuge im Tagesverlauf unterwegs oder Nutzer*innen im Urlaub sind. Die Mehrfachnutzung von Stellplätzen wird deshalb bei privaten und gewerblich genutzten Garagen immer häufiger praktiziert (Darmstadt-Lincoln, Freiburg-Dietenbach); einerseits um wertvolle Flächen in den Städten effizienter zu nutzen, andererseits um Stellplätze überhaupt wirtschaftlich betreiben zu können.

So können Parkhäuser, die tagsüber von Arbeitnehmer*innen oder Kund*innen frequentiert werden, abends von Anwohnenden genutzt werden. Die Steuerung übernehmen in solchen Fällen Dienstleister, die über entsprechende digitale Zugangs- und Abrechnungssysteme verfügen. Je nach Nutzungsmischung können eine um 10 bis 30 % höhere Auslastung erzielt werden oder die Zahl der Stellplätze entsprechend reduziert werden (LH München 2023).

Privates und öffentliches Parkraumangebot zusammen steuern (Kommune, Wohnungswirtschaft)

Maßnahmen wie ein reduziertes Parkraumangebot und kostenpflichtige Stellplätze beispielsweise in Quartiersgaragen verfehlen ihre Wirkung, wenn in der Nachbarschaft ein kostenfreies Parkraumangebot existiert. Die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum innerhalb und außerhalb des Planungsgebietes ist deshalb eine notwendige Voraussetzung, damit die Regeln im Planungsgebiet nicht „ausgehebelt“ werden. Damit wird einmal mehr die Notwendigkeit des koordinierten Handelns von Kommune und Wohnungswirtschaft deutlich.

Bislang sind den Kommunen bei der Einführung von Parkraumbewirtschaftungszonen jedoch noch enge Grenzen gesetzt. Der aktuelle Entwurf zur Novelle des StVG/StVO öffnet zwar den Handlungsspielraum, da zukünftig ein prognostizierter Parkdruck ausreichen soll, um Parkraumbewirtschaftung einzurichten. Allerdings ist dieser Entwurf Ende 2023 am Widerstand der Bundesländer im Bundesrat gescheitert.

Datengrundlage zu privatem und öffentlichem Stellplatzangebot verbessern (Länder, Kommune)

Eine zentrale Voraussetzung für die flächeneffiziente Steuerung von Stellplätzen ist einerseits ein abgesichertes Wissen darüber, wie viele Stellplätze abhängig von räumlicher Lage und soziodemografischer Zusammensetzung nachfragegerecht oder überdimensioniert sind. Aktuelle Studien liefern dazu differenziertere Hinweise (IW 2023, S. 15; Stiftung „Lebendige Stadt“ 2021). Wesentlich intransparenter stellt sich die Angebotsseite dar.

Die Kommunen können zwar die Zahl der Stellplätze im öffentlichen Raum erfassen, über das Angebot von Stellflächen auf privaten Grundstücken wissen sie jedoch kaum etwas, da diese Information mit der Baugenehmigung in den Bauakten verschwindet. Dieses Wissen wäre aber notwendig, um den Umfang und die preisliche Differenzierung des Angebots an öffentlichen und privaten Stellplätzen besser steuern zu können.



6.3 Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten

Aus den vorhandenen Praxiserfahrungen können folgende Eckpunkte für eine wirksame Implementierung der Mobili-

tätskonzepte abgeleitet werden. Viele Fragen zur konkreten Umsetzung sind dabei noch nicht beantwortet.

Maßgeschneiderte Mobilitätskonzepte erarbeiten (Wohnungswirtschaft, Kommune)

Mobilitätskonzepte sollten spezifisch auf das jeweilige Quartier, seine Lage, Infrastruktur, Topographie und Bewohnerschaft zugeschnitten sein. Ein One-Fits-All-Konzept wird es nicht geben können, das zeigen auch die Ergebnisse der empirischen Erhebungen. Ein Konzept in Bochum mit seinen polyzentrischen Verflechtungen in der Region wird andere Konzeptbausteine erfordern als ein Konzept in München mit seiner monozentralen Struktur.

Ein Standort im urbanen Raum sollte andere Angebote enthalten als ein Mobilitätskonzept am Stadtrand. Bei Letzterem ist insbesondere die Zubringerfunktion zum Bahnhof oder zur nächsten Haltestelle wichtig. In Stadtteilen mit starken topographischen Unterschieden kann Pedelec-Sharing eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Für Familien ist ein Lastenradverleih attraktiver als für ältere Menschen, die für ihre Fahrten eher ein Carsharing-Auto bevorzugen.

Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte brauchen Qualitätsstandards (Länder, Kommune)

Immer mehr Kommunen und Vorhabenträger nutzen die Option, Bauvorhaben in Kombination mit gebietsbezogenen Mobilitätskonzepten zu entwickeln. Allerdings definieren nur wenige Kommunen in ihren Stellplatzsätzen qualitative Standards für Mobilitätskonzepte. Die Landeshauptstadt München macht recht dezidierte Vorgaben (Landeshauptstadt München 2023), und auch die Musterstellplatzsatzung für das Land NRW formuliert Standards

für quartiersbezogene Mobilitätskonzepte. Vielfach fehlen jedoch einheitliche, prüffähige Kriterien zur Beurteilung der Konzepte. In der Praxis ist deshalb eine große Bandbreite an Vorgehensweisen festzustellen. Das Fehlen von Anforderungen verursacht nicht nur erheblichen Prüfaufwand bei den kommunalen Genehmigungsbehörden, es verursacht auch Unsicherheiten bei den Bauherren, was ein Mobilitätskonzept zu beinhalten hat.

Mobilitätskonzepte über alle Phasen koordinieren (Kommune)

Die Umsetzung von Mobilitätskonzepten ist eine wichtige Querschnittsaufgabe, die bereits in einer frühen Planungsphase zwischen Kommune und Bauherren koordiniert werden müsste. Bei größeren Projekten beginnt die Koordination bereits bei der Rahmenplanung, spätestens bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, wenn beispielsweise Flächen für Quartiersgaragen vorgesehen sind, Erschließungsgutachten erarbeitet werden oder über die Straßenraumaufteilung entschieden wird. Mögliche Flächengewinne können für die Gestaltung der öffentlichen Räume im Wohnquartier oder für zusätzlichen Wohnungsbau genutzt werden. Die Steuerung der Mobilität über das Bauordnungsrecht (Stellplatzsatzung) stößt bei größeren Vorhaben mit mehreren Bauherren an deutliche Grenzen. Immer mehr Kommunen gehen deshalb dazu über, Mobilitätskonzepte bereits über das Bauplanungsrecht in städtebaulichen Verträgen zu regeln.

Typische Brüche entstehen beim Übergang von der Planungsphase in die anschließende Betriebsphase. Sind in der Planungs- und Bauphase die Projektentwickler die zentralen Akteure, übernehmen nach Bezug der Wohnungen häufig die Hausverwaltungen den Betrieb. Auch bei Eigentumsprojekten kann dieser Wechsel der Verantwortlichkeit heikel sein, wenn am Ende die Eigentümergemeinschaft für den Betrieb zuständig ist. Bei den Hausverwaltungen wie auch bei den Eigentümergemeinschaften fehlen im Zweifel Motivation, Informationen und zeitliche Ressourcen, den Betrieb verschiedener Mobilitätsdienstleistungen zu managen. Für die wichtige Daueraufgabe, neu Zuziehende über das Mobilitätskonzept zu informieren, fühlt sich mitunter niemand verantwortlich.

Mobilitätskonzepte anpassungsfähig gestalten (Kommunen, Wohnungswirtschaft)

Mobilitätskonzepte werden auf Basis von gewissen Annahmen und Erfahrungen für eine Bewohnerschaft entwickelt, deren genaue Zusammensetzung im Planungsprozess noch nicht bekannt ist. So kommt es im Betrieb von Mobilitätsangeboten zu zahlreichen Veränderungen, sei es, weil sich auf der Seite des Angebotes der Markt der Mobilitätsdienstleistungen dynamisch entwickelt, sei es, weil sich auf der Seite der Nachfrage manche Angebote als unter- oder überdimensioniert erweisen. Anpassungen im Angebot

der Mobilitätsangebote wie beispielsweise der Zahl der Carsharing-Fahrzeuge sollten möglich sein, ohne dass die Baugenehmigung in Frage steht. Darüber hinaus ist zu entscheiden, wie die Stellplatznachfrage befriedigt werden soll, wenn Maßnahmen die prognostizierte MIV-reduzierende Wirkung nicht erzielen. Hier hat sich in der Praxis bewährt, Reserveflächen baurechtlich zu sichern. Sie werden wie im Fall Freiburg-Vauban als Grünflächen genutzt und mussten bislang nicht aktiviert werden.

Umsetzung von Maßnahmen dauerhaft sicherstellen (Kommunen)

Mobilitätskonzepte müssen zwar eine gewisse Anpassungsfähigkeit aufweisen, gleichzeitig aber auch ein verlässliches Angebot sicherstellen. In der Praxis werden unterschiedliche Verfahren erprobt; eine übertragbare Lösung ist noch nicht gefunden. Die Eintragung der Verpflichtung als Baulast findet bei Bauherren wenig Zustimmung. Die Verpflichtung zum Nachweis und zur Evaluation der Angebote in einem definierten Turnus durch die Vorhabenträger (siehe LH München) muss letztlich auch die Frage beantworten, mit welchen Instrumenten und Methoden seitens der Bauherren ein Wirkungsnachweis erbracht werden kann.

Hat sich das Instrument der Mobilitätskonzepte einmal etabliert, ist die Überprüfung der Einhaltung von Regeln oder Vereinbarungen darüber hinaus auf Seiten der Verwaltung personalintensiv. Mögliche Ansatzpunkte für Lösungen können das „Verzehrmodell“ der Stadt Bremen bieten, bei dem einem Bauprojekt ein fiktives Budget für Mobilitätsmaßnahmen zugewiesen wird, welches der Ablösesumme für eingesparte Stellplätze entspricht. Ein anderes Beispiel ist das Schweizer „Fahrtenmodell“, bei dem sich die Vereinbarung zwischen Kommune und Bauherr nicht auf konkrete Maßnahmen, sondern auf verkehrliche Größen bezieht (Stadt Zürich 2016). Allerdings wird dieses Modell bislang nur bei gewerblichen Immobilien genutzt.

Rolle der öffentlichen Verkehrsbetriebe weiterentwickeln (Kommunen, Länder)

Die empirischen Erhebungen des STAWAL-Projektes bestätigen die große Bedeutung des ÖPNV-Angebotes als Rückgrat der Verkehrswende und als Alternative zur Pkw-Nutzung. Eng verknüpft mit dem ÖPNV-Angebot sind an vielen Standorten Mobilitätsdienstleistungen für die „letzte Meile“. Um öffentliche und geteilte Verkehrsangebote besser aufeinander abstimmen zu können und dabei kleinräumige Insellösungen zu vermeiden, sollten Kommunen und kommunale Verkehrsbetriebe eine stärker koordinierende Rolle übernehmen. Die in Berlin von der BVG unter dem Label „Jelbi“ betriebenen stadtweiten Mobilitätsstationen sind ein beispielhafter Ansatz, einheitliche und nach außen gut sichtbare Angebote zu schaffen. Durch Kooperation mit der Wohnungswirtschaft haben sich Sharing-Angebote so auch in Berliner Stadtrandlagen etablieren können. In eine

ähnliche Richtung geht auch München mit seiner beschlossenen „Sharing-Strategie München“, wonach bis 2026 200 Mobilitätspunkte im Stadtgebiet auf öffentlichem Grund entstehen sollen. Dies hilft auch der Wohnungswirtschaft, die bestrebt ist, Mobilitätsangebote „aus einem Guss“ anzubieten und beispielsweise Carsharing, Bikesharing und weitere Angebote mit einem Vertragspartner regeln möchte. Andernfalls stehen Wohnungsunternehmen vor der Herausforderung, außerhalb ihres Kerngeschäfts unterschiedliche Dienstleistungen vertraglich zu sichern und koordinieren zu müssen (StMB 2022). Dies kann beispielsweise in Großstädten mit mehreren Carsharing-Anbietern zu einem Flickenteppich an Mobilitätslösungen in einer Nachbarschaft führen.

Übertragbare Finanzierungs- und Betreiberkonzepte entwickeln (Bund, Kommunen, Wohnungswirtschaft)

Während Wohnungsunternehmen die Kosten für errichtete Stellplätze für Pkw und Fahrräder über die Miete und die Betriebskosten refinanzieren, ist dies für wohnbezogene Mobilitätsdienste wie Sharing-Angebote und vergünstigte Mietertickets bisher nur sehr eingeschränkt möglich. Allein im frei finanzierten Wohnungsbau können Kosten für Mobilitätsangebote – auch in Form einer Mobilitätspauschale – in die Miete bei Erstbezug oder Neuvermietung integriert werden. Im öffentlich geförderten, mietpreisgebundenen Wohnungsbau ist dies ausgeschlossen. Auch eine Umlage der Kosten von wohnbezogenen Mobilitätsdiensten über die Betriebskosten ist nach geltendem Recht nicht möglich (StMB 2022). An den Bundesgesetzgeber ist deshalb die Empfehlung gerichtet, die Kosten von quartiersbezogenen Mobilitätsangeboten auf die Betriebskosten umlegen zu können. Adressiert ist hier die Betriebskostenverordnung (BetrKV).

Bei umfangreichen, mehrphasigen Entwicklungsvorhaben kann ein Mobilitätsfonds liegenschaftsübergreifende Finanzierungsinteressen regeln (z.B. die Flächenbereitstellung für eine Mobilitätsstation). Ein Mobilitätsfonds ist ein sinnvolles Instrument, Nutzen und Lasten auszugleichen, verschiedene Einnahmequellen zu bündeln und zweckgebunden zu verwenden. Die Mittel des Fonds sollten kommunal verwaltet werden (Beispiel Seestadt Aspern/Wien). Quartiersgaragen benötigen besondere Lösungen für Finanzierung und Betrieb, wenn öffentliche und private Bauherren gemeinsam in die Vertragsgestaltung einbezogen werden müssen. Quartiersgaragen sind für die meisten Parkhausbetreiber unattraktiv, so dass in der Regel kommunale Lösungen (z.B. stadteigene Parkhausgesellschaften, Stadtwerke oder P+R-Gesellschaften) zum Tragen kommen (z.B. Lagarde-Campus in Bamberg, geplant für Freiburg-Dietenbach).

Wohnstandortbezogene Konzepte evaluieren (Bund, Länder)

Zu den Wirkungen von umgesetzten Konzepten bzw. deren Einzelmaßnahmen gibt es bislang nur wenige übertragbare empirische Befunde (Freie Hansestadt Bremen 2021b; Klein et al. 2021). Dies hat beispielsweise zur Folge, dass es jenseits der Marktuntersuchungen der Carsharing-Anbieter kaum unabhängig erhobene Aussagen gibt, in welchen Größenordnungen z.B. Sharingangebote Pkw-Stellplätze ersetzen können. Unsere empirischen Ergebnisse lassen vermuten, dass die Wirkung von Carsharing mitunter überschätzt wird.

In diesem Zusammenhang muss auch festgehalten werden, dass die bislang festgesetzten Stellplatzschlüssel in den LBO und kommunalen Stellplatzsätzen ebenfalls einer

empirisch belegten Basis entbehren und nur Näherungswerte sind. Aktuelle Studien belegen die hohe Varianz der Stellplatzbedarfe von Privathaushalten abhängig von der Lage, dem Haushaltstyp und der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Nach den Analysen des IW im Auftrag des BPD besitzen „Junge Haushalte“ in Metropolen mit 0,50 Pkw unterdurchschnittlich wenige Pkw, „Familienhaushalte mit Kindern“ in ländlichen Regionen mit 1,98 überdurchschnittlich viele Pkw (IW 2023, S. 15; Stiftung „Lebendige Stadt“ 2021). Wichtig wären deshalb mehr methodisch übertragbare Evaluationen zu den Wirkungsbezügen umgesetzter Konzepte, um aus Erfahrungen zu lernen und Wissen weiterzutragen.

Mobilitätskonzepte kontinuierlich und zielgruppenspezifisch bewerben (Wohnungswirtschaft)

Angebote können nur dann genutzt werden, wenn sie auch bekannt sind. Wichtig ist deshalb eine kontinuierliche, ansprechende und verständliche Vermarktung von quartiersgebundenen Mobilitätsangeboten. Dazu gehört auch, die Angebote sichtbar und öffentlichkeitswirksam im Quartier zu platzieren. Bei jedem Mieter- bzw. Eigentümerwechsel ist der Informationsfluss sicherzustellen. Dazu eignen sich automatisierte Informationsprozesse (automatisierte E-Mails), ansonsten kann es passieren, dass das Thema verloren geht. Sowohl bei Mietobjekten wie

auch bei Eigentumsmaßnahmen müssen die Hausverwaltungen/Eigentümergeinschaften den laufenden Betrieb und die Vermarktung der Mobilitätsangebote übernehmen. Mitunter ist das den genannten Akteuren nicht bewusst. Eine weitere Aufgabe ist es, besonders ungeübte Nutzer*innen an Sharing-Angebote heranzuführen. Vor allem ältere Menschen sind auf Unterstützung angewiesen. Hier könnten regelmäßige „Aktionstage“, „Schnupperangebote“ und freiwillige „Paten“ aus der Nachbarschaft helfen, Nutzungsbarrieren abzubauen.

Mobilitätskonzepte für Gewerbegebiete (Länder, Kommunen)

Mobilitätskonzepte, die die Mobilitätsoptionen am Wohnort nachhaltig gestalten, bieten Lösungen an einem wichtigen Quellort des Verkehrs an. Für die realisierte Verkehrsmittelwahl ebenso wichtig ist die Erreichbarkeit der Ziele, an denen u.a. gearbeitet, eingekauft oder die Freizeit verbracht wird, mit den verschiedenen Verkehrsmitteln Auto,

Fahrrad und ÖPNV – oder auch zu Fuß (Gies/Bauer 2024). Bislang gibt es keine Mobilitätskonzepte für Gewerbegebiete, die reduzierte Stellplatzbaupflichten über die Vorlage von Mobilitätskonzepten regeln. Die wäre aber sehr wichtig.

6.4 Fazit

Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte können große Bedeutung im Wohnungsbau haben. Dies zeigt vor allem das Beispiel München. Im Ruhrgebiet tut man sich dagegen (noch) deutlich schwerer. Als Anreiz, sich mit Fragen nachhaltiger Mobilität zu beschäftigen, erweist sich aktuell die EU-Taxonomie-Verordnung. In diesem Kontext ist der Kapitalmarkt verstärkt auf der Suche nach nachhaltigen Investments – eine Entwicklung, die größere Wohnungsunternehmen und Investoren durchaus zum Handeln bewegt. Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen hat aktuell konkrete Kriterien zu nachhaltiger Mobilität ihrer entsprechenden Bewertungskataloge zur Zertifizierung einzelner Gebäude und ganzer Quartiere hinzugefügt (DGNB GmbH 2020). Neben der Zertifizierung wäre die Einführung eines „Mobilitätsausweises“ analog zum Energieausweis denkbar.

Mobilitätskonzepte werden sich dann als Erfolgsmodell dauerhaft etablieren, wenn sich sowohl die Interessen der Kommunen als auch der Wohnungswirtschaft und der Bewohnerschaft zu einer Win-Win-Situation fügen

(Bremer 2022). Für die Kommunen sind dabei eine wirksame Entlastung der Verkehrssysteme und ein überschaubarer Regelungs- und Prüfaufwand relevant, die Investoren messen ihren Erfolg an den wirtschaftlichen Erträgen und an den Vermarktungserfolgen, für die Bewohnerschaft sind die bezahlbare Wohnung, ein attraktives Wohnumfeld und eine verlässliche Mobilität entscheidend.

Grenzen zeigen sich vor allem darin, dass Mobilitätskonzepte in erster Linie dann funktionieren, wenn sie eine Bewohnerschaft erreichen, die bereit ist, auf das eigene Auto zu verzichten. Hierfür ist jedoch ein regionales ÖPNV-System von hoher Qualität erforderlich. Mobilitätsangebote können nicht kleinteilig oder inselhaft in einer Stadt oder Region funktionieren. Darüber hinaus benötigen sie verbindliche, dauerhaft verlässliche Qualitätsstandards, und sie müssen seitens der Kommune als Querschnittsaufgabe mit den Bauherren koordiniert werden. Die dauerhafte Finanzierung spielt dabei eine Schlüsselrolle.

7



AUSBLICK

Das Projekt STAWAL hat gezeigt, dass es erstens möglich und zweitens wissenschaftlich ertragreich ist, ein anspruchsvolles empirisches Konzept umzusetzen: die zweifache Befragung von Haushalten, die umziehen wollen – und zwar einmal vor und einmal nach dem Umzug. Dabei haben wir sowohl standardisierte Befragungen als auch qualitative Interviews durchgeführt. Die qualitativen Interviews lieferten vielfältige Einblicke in die Lebenswelt der Haushalte: in die Bedeutung alltäglicher Wege und Verkehrsmittel, deren Rolle bei der Suche nach Wohnraum und der Abwägung mit anderen wichtigen Kriterien der Wohnungssuche sowie in die Reflektion über die (Nicht-)Erfüllung von Wohnstandortkriterien nach dem Umzug.

Dies alles konnten wir in unterschiedlichen Regionen mit unterschiedlich angespannten Wohnungsmärkten und unterschiedlichen sozioökonomischen und -kulturellen Prägungen untersuchen. Die standardisierten Befragungen halfen uns, entsprechende Strukturen und Zusammenhänge zu quantifizieren.

Ein wesentliches Ziel des Projekts war die Untersuchung von Zusammenhängen zwischen Wohnstandortwahl und alltäglicher Mobilität. Ebenso wichtig war der Versuch, die Perspektive der privaten Haushalte zusammenzubringen mit der Perspektive der Anbieter in den Sektoren Wohnen und Mobilität und der Steuerung der Nachfrage seitens der Kommunen und der Gesetzgeber. Die Arbeit mit unterschiedlichen Stakeholdergruppen hat sich dabei als aufwändig, aber sehr fruchtbar erwiesen. Die Ergebnisse unserer regionalen Fokusgruppendifkussionen und Praxisworkshops sowie der überregionalen Erfahrungswerkstatt zeigen unterschiedliche Interessen der Stake-

holdergruppen, aber durchaus auch einen breiten Konsens über die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung. Dem stehen häufig ungünstige gesetzliche, teils auch gesellschaftliche Rahmenbedingungen gegenüber.

Für die künftige Forschung können wir empfehlen, längsschnittorientierte Mixed-Methods-Designs zu erproben und weiterzuentwickeln. Sie helfen dabei, die mit unterschiedlichen Methoden erzielten Ergebnisse gegenüberzustellen und dabei auch eventuelle Widersprüche zu erkennen und zu diskutieren. Sie helfen außerdem, Forschende unterschiedlicher Disziplinen und mit unterschiedlichen Schwerpunkten zusammenzubringen. Ihr Längsschnittcharakter stärkt das Wissen über die Prozesshaftigkeit von Mobilitäts- und Siedlungsentwicklungen. Mobilitätsentscheidungen sind nicht losgelöst von langfristigen Entscheidungen über Wohnstandorte (und Arbeitsplatzstandorte) zu verstehen. Wir konnten umgekehrt aber auch zeigen, dass Wohnstandortentscheidungen nicht losgelöst von Mobilitätspräferenzen und den mobilitätsbezogenen Gegebenheiten des Alltags zu verstehen sind.

Darüber hinaus glauben wir, dass es für die Forschung in unserem Themenfeld wichtig ist, nicht nur mit Stakeholdern aus der Praxis zusammenzuarbeiten, sondern auch forschend deren Handeln und Einstellungen zu reflektieren. Die Entwicklung von Siedlungs- und Verkehrssystemen wird maßgeblich von den Vorstellungen, Erwartungen und Prognosen von Fachleuten aus Stadt- und Verkehrsplanung, Wohnungswirtschaft und Mobilitätsdienstleistungen geprägt (Handy 2024). Darüber scheint uns deutlich weniger bekannt zu sein als über die Mobilität und Wohnwünsche der privaten Haushalte.

QUELLEN

- Apel, Dieter; Henckel, Dietrich; Bunzel, Arno; Floeting, Holger; Kühn, Gerd; Lehmbrock, Michael; Sander, Robert (1995):** Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Band 16. Berlin.
- Bauer, Uta; Frank, Susanne; Gerwinat, Verena; Huber, Oliver; Scheiner, Joachim; Schimohr, Katja; Stein, Thomas; Wismer, Annika (2022):** Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Arbeitspapier im Rahmen des STAWAL-Projekts. Difu Sonderveröffentlichung. Berlin.
- Baukostensenkungskommission (2015):** Bericht der Baukostensenkungskommission im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen. Endbericht. Berlin.
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2021):** Neue Stadtquartiere. Konzepte und gebaute Realität. BBSR-Online-Publikation 04/2021. Bonn.
- Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hrsg.) (2006):** StadtLeben. Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. 1. Aufl. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden.
- Blees, Volker; Gertz, Carsten; Bauer, Uta; Ohm, Dirk; Weis-Hiller, Christine (2023):** Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte. Status und Thesen zur weiteren Entwicklung. In: Straßenverkehrstechnik 66 (12), S. 851–856.
- Bremer, Stefanie (2022):** Zur Synthese bringen – Mobilitätskonzepte als Erfolgsmodell für Alles? In: polisMobility 2022, S. 62–63.
- Bruns, André; Matthes, Gesa (2019):** Moving into and within cities – Interactions of residential change and the travel behavior and implications for integrated land use and transport planning strategies. In: Travel Behaviour and Society 17, S. 46–61. DOI: 10.1016/j.tbs.2019.06.002.
- Cao, Xinyu; Mokhtarian, Patricia L.; Handy, Susan L. (2007):** Do changes in neighborhood characteristics lead to changes in travel behavior? A structural equations modeling approach. In: Transportation 34 (5), S. 535–556. DOI: 10.1007/s11116-007-9132-x.
- De Vos, Jonas (2015):** The influence of land use and mobility policy on travel behavior: A comparative case study of Flanders and the Netherlands. In: Journal of Transport and Land Use 8 (1), S. 171–190. DOI: 10.5198/jtlu.2015.709.
- De Vos, Jonas; Cheng, Long; Witlox, Frank (2021):** Do changes in the residential location lead to changes in travel attitudes? A structural equation modeling approach. In: Transportation 48 (4), S. 2011–2034. DOI: 10.1007/s11116-020-10119-7.
- DGNB GmbH (Hrsg.) (2020):** DGNB System – Kriterienkatalog Quartiere. Version 2020. Stuttgart
- Ewing, Reid; Cervero, Robert (2010):** Travel and the Built Environment. In: Journal of the American Planning Association 76 (3), S. 265–294. DOI: 10.1080/01944361003766766.
- Frank, Susanne (2018):** Inner-City Suburbanization – no Contradiction in Terms. Middle-Class Family Enclaves are Spreading in the Cities. In: Raumforschung und Raumordnung 76 (2), S. 123–132. DOI: 10.1007/s13147-016-0444-1.
- Freie Hansestadt Bremen (Hrsg.) (2021 a):** Mobilitätsmanagement statt Kfz-Stellplätze. Mobilitätskonzepte nach Mobilitäts-Bau-Orts-gesetz der Stadtgemeinde Bremen. Berlin.
- Freie Hansestadt Bremen (Hrsg.) (2021b):** Wirksamkeit Mobilitätskonzepte. Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes. Bearbeitet von team red Deutschland GmbH. Berlin.
- Fuchte, Karsten (2006):** Verkehr und Erreichbarkeit als Kriterien der Wohnstandortwahl. Informationskreis für Raumplanung, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung Verkehr, 5. Dortmund.
- Gerwinat, Verena; Wismer, Annika (2023):** Homeoffice und Wohnstandortwahl in Großstädten: Neue Perspektiven. In: vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung 15 (6), S. 320–324.
- Gies, J. & Bauer, U. (2024):** Nachhaltige Mobilität beginnt an der Wohnung – was Wohnungswirtschaft und Kommunen gemeinsam tun können. In T. Becker, J. Deuster, A. Francke, O. Mietzsch, C. Nobis, K. Saary & O. Schwedes (Hrsg.), Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung: Stand 3/2024 (98. Ergänzungslieferung). Wichmann.

- Gies, Jürgen; Hertel, Martina (2021):** Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument in der Stadt- und Mobilitätsplanung. Europäische Erfahrungen und Praxis.
- Handy, Susan (2024):** Reflections on the Role of Researchers in Shaping the Ideas that Shape Transportation. In: Transportation Research Record. DOI: 10.1177/03611981231222861 (im Erscheinen).
- Heinrichs, Eckhart; Rothfuchs, Konrad (2021):** Ein zukunftsorientierter Mobilitätsnachweis muss kurzfristig die heutigen Verkehrsuntersuchungen in der verbindlichen Bauleitplanung ablösen. In: Straßenverkehrstechnik (7), S. 522–532.
- Hunecke, Marcel; Schweer, Indra R. (2006):** Einflussfaktoren der Alltagsmobilität – Das Zusammenwirken von Raum, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstil und Mobilitätseinstellung. In: Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christian; Hunecke, Marcel (Hrsg.): StadtLeben. Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. 1. Aufl. VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 148–166. Wiesbaden.
- IW – Institut der deutschen Wirtschaft Köln e.V. (Hrsg.) (2023):** Stellplätze im Wohnungsbau – Bedarfe und Preise. Gutachten im Auftrag des BPD Immobilienentwicklung GmbH. Köln.
- Klein, Marcus; Klinger, Thomas; Lanzendorf, Martin (2021):** Nachhaltige Mobilität in Lincoln: Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25. Frankfurt am Main.
- Landeshauptstadt München Mobilitätsreferat (Hrsg.) (2023):** Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau. Von notwendigen Stellplätzen und alternativen Mobilitätsbausteinen. München.
- Manz, Wilko (2023):** Standards für eine zukunftsfähige Nachfragemodellierung. In: Straßenverkehrstechnik (8), S. 515–522.
- Næss, Petter; Peters, Sebastian; Stefansdottir, Harpa; Strand, Arvid (2018):** Causality, not just correlation: Residential location, transport rationales and travel behavior across metropolitan contexts. In: Journal of Transport Geography, S. 181–195. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2018.04.003.
- Ramezani, Samira; Hasanzadeh, Kamyar; Rinne, Tiina; Kajosaari, Anna; Kyttä, Marketta (2021):** Residential relocation and travel behavior change: Investigating the effects of changes in the built environment, activity space dispersion, car and bike ownership, and travel attitudes. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 147, S. 28–48. DOI: 10.1016/j.tra.2021.02.016.
- Rössel, Jörg; Hoelscher, Michael (2012):** Lebensstile und Wohnstandortwahl. In: KzFSS Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie 64 (2), S. 303–327. DOI: 10.1007/s11577-012-0166-5.
- Scheiner, Joachim; Frank, Susanne; Gerwinat, Verena; Huber, Oliver; Næss, Petter; Schimohr, Katja; van Acker, Veronique; Wismer, Annika (2023a):** In search of causality in the relationship between the built environment and travel behaviour. On the challenges of planning and realising an ambitious mixed-methods panel travel survey among relocating households in Germany. In: Progress in Planning, S. 100820. DOI: 10.1016/j.progress.2023.100820.
- Scheiner, Joachim; Frank, Susanne; Gerwinat, Verena; Schimohr, Katja; Wismer, Annika (2023b):** Homeoffice als Chance für den Wohnungsmarkt – und als Rolle rückwärts für die Verkehrswende. Qualitative und quantitative Befunde. In: vhw Forum Wohnen und Stadtentwicklung 15 (3), S. 156–162.
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (2007):** Travel mode choice: affected by objective or subjective determinants? In: Transportation 34 (4), S. 487–511. DOI: 10.1007/s11116-007-9112-1.
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (2013b):** A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on changes in travel mode use. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 47, S. 167–181. DOI: 10.1016/j.tra.2012.10.019.
- Scheiner, Joachim; Holz-Rau, Christian (2013a):** Changes in travel mode use after residential relocation: a contribution to mobility biographies. In: Transportation 40 (2), S. 431–458. DOI: 10.1007/s11116-012-9417-6.
- Schimohr, Katja; Heinen, Eva; Scheiner, Joachim (2023):** Travel-based residential dissonance as a motivation for relocation: An analysis of movers in Germany. In: Travel Behaviour and Society 33, S. 100639. DOI: 10.1016/j.tbs.2023.100639.

- Schirmer, Patrick M.; van Eggermond, Michael A.B.; Axhausen, Kay W. (2014):** The role of location in residential location choice models. A review of literature. In: *Journal of Transport and Land Use* 7 (2), S. 3–21. DOI: 10.5198/jtlu.v7i2.740.
- Selzer, Sina (2021):** Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies. In: *Journal of Transport Geography* 96, S. 103126. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2021.103126.
- Stadt Bamberg (Hrsg.) (2020):** Qualitätshandbuch Lagarde-Campus. Unter Mitarbeit von Pesch Partner architekten stadtplaner GmbH. Stand 20. Dezember 2017. Überarbeitung 30. November 2020. Bamberg.
- Stadt Freiburg im Breisgau (2023):** Neuer Stadtteil Dietenbach: <https://www.freiburg.de/pb/495838.html>
- Stevens, Mark R. (2017):** Does Compact Development Make People Drive Less? In: *Journal of the American Planning Association* 83 (1), S. 7–18. DOI: 10.1080/01944363.2016.1240044.
- Stiftung „Lebendige Stadt“ (Hrsg.) (2021):** Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüsse. Hamburg.
- StMB – Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hrsg.) (2022):** Endbericht. Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren. Mobilität sichern, Flächen und Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen. Bearbeitung: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH: Bauer, Uta; Gies, Jürgen; Schneider, Stefan; Bunzel, Arno; Walter, Jan. München.
- Tiefbauamt der Stadt Zürich; Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (2016):** Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe.
- Tintemann, Inken (2015):** City oder Suburb – Wohnoptionen für Familien im gesellschaftlichen Wandel. Untersucht in Düsseldorf-Innenstadt und Neuss-Allerheiligen. Dissertation. RWTH Aachen, Lehrstuhl für Planungstheorie und Stadtentwicklung. Aachen.
- Van Acker, Veronique; Van Wee, Bert; Witlox, Frank (2010):** When Transport Geography Meets Social Psychology: Toward a Conceptual Model of Travel Behaviour. In: *Transport Reviews* 30 (2), S. 219–240. DOI: 10.1080/01441640902943453.
- Van de Coevering, Paul; Maat, Kees; Van Wee, Bert (2018):** Residential self-selection, reverse causality and residential dissonance. A latent class transition model of interactions between the built environment, travel attitudes and travel behavior. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 118, S. 466–479. DOI: 10.1016/j.tra.2018.08.035.
- VCD – Verkehrsclub Deutschland e.V (2023):** Mobilitätslösungen: <https://intelligentmobil.de/mobilitaetsloesungen> (06.08.2023).
- Werner, Sören M. (2022):** Wo zieht es die Familien hin? Haushaltsbewegungen und Wohnsegmente von Familien in Freiburg 2010–2020. In: *Stadtforschung und Statistik* 35 (1), S. 60–66.
- Wolday, Fitwi; Næss, Petter; Cao, Xinyu (2019):** Travel-based residential self-selection: A qualitatively improved understanding from Norway. In: *Cities* 87, S. 87–102. DOI: 10.1016/j.cities.2018.12.029.
- Yang, Yiyang; Wu, Xueying; Zhou, Peiling; Gou, Zhonghua; Lu, Yi (2019):** Towards a cycling-friendly city: An updated review of the associations between built environment and cycling behaviors (2007–2017). In: *Journal of Transport & Health* 14, S. 100613. DOI: 10.1016/j.jth.2019.100613.
- Zhou, Bin; Kockelman, Kara M. (2008):** Self-Selection in Home Choice. Use of Treatment Effects in Evaluating the Relationship Between the Built Environment and Travel Behaviour. In: *Transportation Research Record* 2077 (1), S. 54–61. DOI: 10.3141/2077-08.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.) (2023):** Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. 3. Auflage, Köln.

DANKSAGUNG

Das gesamte Projektteam bedankt sich von Herzen bei allen, die das Projekt unterstützt haben!

Immobilienwirtschaft – überregional

- GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V.
- Immobilienscout24

Immobilienwirtschaft – Berlin/Brandenburg

- BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V.
- Gewobag Wohnungsbau-Aktiengesellschaft Berlin
- HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH
- Wohnungsbaugenossenschaft Humboldt-Universität eG
- Wohnungsbaugenossenschaft Neues Berlin eG

Immobilienwirtschaft – Ruhrgebiet/Nordrhein-Westfalen

- Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen e.V. (VdW-RW)
- Spar- und Bauverein eG, Dortmund
- GEWOBAU Wohnungsgenossenschaft Essen
- SWB-Service- Wohnungsvermietungs- und -baugesellschaft mbH, Mülheim an der Ruhr
- VBW Bauen und Wohnen GmbH, Bochum

Immobilienwirtschaft – München/Bayern

- Verband bayerischer Wohnungsunternehmen (VdW Bayern)
- Vereinigung Münchener Wohnungsunternehmen
- Gewofag, München mbH (heute Münchner Wohnen GmbH)
- GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH (heute Münchner Wohnen GmbH)
- stattbau münchen GmbH, München
- Bauwerk Capital GmbH & Co. KG, München
- Anders Wohnen GmbH

Städte

- Bundeshauptstadt Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, ehem. Referat für Stadtplanung und Bauordnung
- Stadt Dortmund, Stadtplanungs- und Bauordnungsamt
- Stadt Essen, Amt für Stadtplanung und Bauordnung
- Stadt Lünen, Abteilung Stadtplanung

Wissenschaftlicher Beirat

- Mario Hilgenfeld (BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V.)
- Dr. Thomas Klinger (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH, Dortmund)
- Dr. Stefan Klug (Landeshauptstadt München)
- Prof. Dr. Petter Næss (Norwegian University of Life Sciences, Oslo)
- Dr. Sonja Rube (Freiberufliche Beraterin, München)
- Winfried Sagolla (ehem. Stadt Dortmund)
- Prof. Dr. Véronique van Acker (LISER, Luxembourg)

Wir danken ebenso herzlich allen Teilnehmenden unserer regionalen und überregionalen Workshops sowie den Menschen, die uns ihre Zeit für Befragungen und Interviews zur Verfügung gestellt haben.

Nicht zuletzt danken wir dem Bundesministerium für Bildung und Forschung, vertreten durch den Projektträger DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), für die Förderung eines Forschungsprojekts, das nicht ohne Risiken war.

IMPRESSUM

Herausgebende Institution

Projekt STAWAL

Autorinnen und Autoren

Uta Bauer (Teilprojektleitung)⁴

Susanne Frank (Teilprojektleitung)²

Verena Gerwinat²

Oliver Huber³

Jannik Lohaus⁴

Joachim Scheiner (Gesamtprojektleitung)¹

Katja Schimohr¹

Thomas Stein⁴

Annika Wismer²

Redaktion

Patrick Diekelmann (Difu)

Gestaltung

Dreidreizehn Werbeagentur GmbH, Berlin

Bildnachweise

S. 1	querbeet – istockphoto.com
S. 4	Denis Feldmann – stock.adobe.com
S. 6	franz12 – istockphoto.com
S. 8, 21, 25, 27, 28, 30, 33, 38, 40, 43	qimby.net https://creativecommons.org/ publicdomain/zero/1.0/deed.de
S. 10	AleksandarGeorgiev – istockphoto.com
S. 14	photoschmidt – istockphoto.com
S. 17	GDM photo and video – stock.adobe.com
S. 23	gradt – stock.adobe.com
S. 29	Lucas Kaufmann https://commons.wikimedia.org/wiki/ File:Unionviertel_Dortmund.jpg , https://creativecommons.org/licenses/ by-sa/4.0/legalcode
S. 32	AndreyPopov – istockphoto.com
S. 34	Kondor Wessels
S. 35	Bauwerk.de
S. 36	VBW Bochum
S. 48	fottoo – stock.adobe.com

Gefördert im Rahmen der Forschungsagenda Nachhaltige urbane Mobilität, Fördermaßnahme „MobilitätsZukunftsLabor 2050“, durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung

Förderkennzeichen

FKZ 01UV2082A

DOI

10.34744/v8jz-yv89

Berlin und Dortmund 2024



Der Text dieser Publikation, bis auf Zitate, sowie selbst erstellte Abbildungen und Tabellen, wird unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung 4.0 International (CC BY 4.0) veröffentlicht. Den vollständigen Lizenztext finden Sie unter: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

- 1 Prof. Dr. Joachim Scheiner, MSc Katja Schimohr
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadtentwicklung
44227 Dortmund
- 2 Prof. Dr. Susanne Frank, MSc Verena Gerwinat, MSc Annika Wismer
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Stadt- und Regionalsoziologie
44227 Dortmund
- 3 MSc Oliver Huber
Technische Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung, Fachgebiet Verkehrswesen
und Verkehrsplanung, 44227 Dortmund
- 4 Dipl.-Geogr. Uta Bauer, MA Thomas Stein, Dipl.-Ing Jannik Lohaus
Deutsches Institut für Urbanistik
Zimmerstraße 13–15
10969 Berlin

