



PROJEKTDOKUMENTATION

WOHNSTANDORTBEZOGENES MOBILITÄTSMANAGEMENT

PROJEKTDOKUMENTATION DES EU-PROJEKTES ADD HOME



ADD HOME: MOBILITY MANAGE-
MENT FOR HOUSING AREAS - FROM
CAR-DEPENDENCY TO FREE CHOICE

INHALTSVERZEICHNIS

– PROJEKTDOKUMENTATION ADD HOME

■ 1.	Allgemeine Einführung	2
■ 2.	ADD HOME Demonstrationsvorhaben	4
	2.1 Einführung	
	2.2 Demonstrationsvorhaben in Österreich	
	2.2.1 Maronihof (Bregenz)	
	2.2.2 Sandgrubenweg (Bregenz)	
	2.3 Demonstrationsvorhaben in Bulgarien (Varna)	
	2.4 Demonstrationsvorhaben in Deutschland (Bielefeld)	
	2.5 Demonstrationsvorhaben in Italien (Genua)	
■ 3.	Ergebnisse und Empfehlungen	24
■ 4.	ADD HOME Produkte und Publikationen	28
■ 5.	Annex, Impressum und Kontakte	32

1. EINFÜHRUNG

DAS PROJEKT ADD HOME

Mit der Bearbeitung des EU-Projektes „ADD HOME. Mobility management and housing - from car-dependency to free choice“ (12/2006 – 11/2009) wurde das Thema „Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement“ erstmals im breiteren europäischen Kontext¹ bearbeitet.

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

Der Begriff Wohnstandort bezeichnet hier (städtische) Teilräume mit ausschließlicher oder überwiegender Wohnfunktion – von einzelnen Gebäuden bis hin zu Quartieren bzw. in sich geschlossenen Siedlungseinheiten. Er umfasst sowohl punktuelle Ausprägungen (einzelne Gebäude/Gebäudegruppen) als auch größere Siedlungseinheiten².

ADD HOME beschäftigte sich im Projektzeitraum mit der Verknüpfung der Themenfelder „Wohnen“

und „Mobilität“ unter der Prämisse, den Zugang zu energieeffizienten Verkehrsmitteln am Wohnort zu erleichtern und durch die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote, Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl am Wohnstandort zu fördern.

Die Arbeit der sechs Partner³ aus Bulgarien, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien beinhaltete im Wesentlichen folgende Schwerpunkte:

1. Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen und Instrumente für die Implementierung unterschiedlicher Mobilitätsoptionen am Wohnstandort
2. Dokumentation erfolgreicher Praxisansätze
3. Initiierung von Demonstrationsprojekten
4. Wissenstransfer und Qualifizierung von Akteuren und Multiplikatoren aus den Bereichen Wohnen und Mobilität.

Neben der o.g. übergeordneten Zielsetzung ging es im Projekt ADD HOME, wie insgesamt im Themenfeld „Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement“ aber auch darum, bei den Akteuren der Wohnungswirtschaft ein Bewusstsein dafür zu schaffen, dass sie hinsichtlich der Mobilitätsbelange ihrer Kundinnen und Kunden im eigenen Interesse eine aktive

DIESE BROSCHÜRE BEINHALTET DIE HINTERGRÜNDE, ZIELSETZUNGEN UND MASSNAHMEN DER ADD HOME-DEMONSTRATIONSVORHABEN IN BULGARIEN, DEUTSCHLAND, ITALIEN UND ÖSTERREICH



Rolle übernehmen können. Durch die wohnstandortnahe Bereitstellung eines vielfältigen Verkehrsangebotes (ÖV-Anbindung/Bedienung, Infrastruktur für den Rad und Fußverkehr) in Verbindung mit flankierenden wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen wie Mietertickets, wohnstandortnahes CarSharing, Transporthilfen oder umfassende Information über das Angebot am Wohnort, kann die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele unabhängig vom Besitz eines Autos bzw. der Verfügbarkeit über ein solches erleichtert werden. Davon können alle Bewohner und insbesondere ältere und finanzschwache Haushalte profitieren.

Darüberhinaus stellt ein entsprechendes Engagement einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz dar, der über die Verbesserung der Energieeffizienz bei der Gebäudeplanung und -sanierung hinausgeht. Mobilitätsrelevante Kriterien wie eine gute Anbindung

von Wohnstandorten an den öffentlichen Personennahverkehr, die Nähe zu Versorgungseinrichtungen, eine Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr, eine sparsame Verkehrserschließung und integrierte Lage könnten den Katalog von Energiesparmaßnahmen im Sinne nachhaltiger Entwicklung sinnvoll ergänzen.

Trotz vieler guter Argumente finden die skizzierten Maßnahmen in der Praxis bisher jedoch nur selten Eingang in Servicestrategien oder Energieeffizienzkonzepte.

Dabei kann berechtigterweise vermutet werden, dass ein solches Engagement durchaus zu einem Benefit für Wohnungsunternehmen im Sinne von Imagegewinn und Kundenbindung beiträgt. Dies haben sowohl die analysierten Beispiele als auch die nachfolgend dokumentierten Demonstrationsvorhaben gezeigt.

ADD HOME BESCHÄFTIGTE SICH IM PROJEKTZEITRAUM MIT DER VERKNÜPFUNG DER THEMENFELDER „WOHNEN“ UND „MOBILITÄT“ UNTER DER PRÄMISSE, DEN ZUGANG ZU ENERGIEEFFIZIENTEN VERKEHRSMITTELN AM WOHNORT ZU ERLEICHTERN

2. DEMONSTRATIONSVORHABEN

DIE ADDHOME DEMONSTRATIONSVORHABEN

2.1 Einführung

Der Philosophie der EACI folgend, gehörten die Initiierung und Umsetzung von Demonstrationsvorhaben und die Erarbeitung praxisbezogener Anwendungshinweise zu den Schwerpunkten von ADD HOME. Die Vorhaben der fünf Partner AMI (Italien), BSRAEM (Bulgarien), ILS (Deutschland), Rhomberg und FGM (Österreich), wurden bei weitestgehend identischer Zielgruppe (Bewohner und Bewohnerinnen bestimmter Stadtquartiere) mit unterschiedlichen Schwerpunkten zielgruppenbezogen umgesetzt.

Allen gemeinsam war das Ziel, am Wohnstandort einen Beitrag zur Förderung einer an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientierten Mobilität zu leisten. Zentral war deshalb das Anliegen, die Erreichbarkeit der ausgewählten Wohngebiete mittels umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verbessern und die Bewohner zu motivieren, von den Angeboten Gebrauch zu machen. Bestenfalls sollte in den Beispielquartieren Wahlfreiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels ermöglicht werden, um die Mobilitätsoptionen für die Bewohner zu erhöhen und somit auch einen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität der Bewohner zu leisten.

Vielfältige Mobilitätsangebote wie wohnstandortbezogenes CarSharing und CarPooling, radverkehrsbezogene Dienstleistungen und Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, Verbesserung der Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, Mietertickets, mieterbezogene Mobilitätsinformationen und themenbezogene Aktionstage sollten die Bewohner motivieren, über Alternativen zum eigenen Pkw nachzudenken und in Zukunft häufiger auf Alternativen zum eigenen Pkw zurückzugreifen. Im Einzelnen wurden folgende Mobilitätsangebote von den genannten Projektpartnern realisiert:

CarSharing and CarPooling

In Genua (Pegli), Bregenz und Bielefeld wurden spezifische CarSharing-Angebote für Bewohner bestimmter Quartiere entwickelt. In Zusammenarbeit mit den vor Ort tätigen CarSharing-Organisationen „Genova CarSharing“ (Genua), cambio CarSharing (Bielefeld) und Denzelmobility (Österreich) konnten neue, wohnstandortbezogene CarSharing-Stationen realisiert werden. Rhomberg richtete an einem Standort zusätzlich ein nachbarschaftlich organisiertes CarSharing-Modell ein: Bewohner, die ein Auto besitzen, teilen dieses mit anderen Bewohnern, die kein Auto besitzen. Ein Zeitplan zeigt an, zu welchen Zeiten das Auto vom Besitzer nicht genutzt wird. In diesem Zeitraum steht das Fahrzeug mithilfe einer zentralen Schlüsselbox allen Bewohnern der Siedlung zur Verfügung.

AMI installierte darüberhinaus ein CarPooling-Internetportal für den Stadtteil Pegli, um gemeinsame Fahrten mit dem privaten Pkw zu bewerben.

Radverkehrsbezogene Dienstleistungen und Infrastruktur für den Radverkehr

Fahrradfahren gehört zu den wichtigsten Bausteinen eines an den Prinzipien der Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätskonzeptes. Die Anbindung von Wohngebieten an das lokale Radwegenetz und die interne Ausstattung von Wohnquartieren mit sicherer Verkehrsinfrastruktur und sicheren, trockenen und bequem zugänglichen Abstellanlagen können zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrades beitragen. BSRAEM und Rhomberg setzten deshalb einen Schwerpunkt ihrer Aktivitäten auf fahrradbezogene Mobilitätsangebote.

BSREAM verbesserte die Erreichbarkeit von Wohngebieten in Varna durch die Initiierung und den Bau von Radwegen, die die innenstadtnahen Wohngebiete mit

dem Zentrum verbinden. Darüber hinaus analysierte BSRAEM die Verkehrsmittelwahl auf den Schulwegen von Kindern eines bestimmten Wohngebietes. Damit verbunden war eine Werbekampagne, die die Kinder zum Gebrauch des Fahrrades motivieren sollte.

Rhomberg richtete Fahrradservice-Stationen, einen Fahrradreparaturservice, sowie in einem Wohngebiet einen Fahrradverleih für die Bewohner ein. Des Weiteren wurden wohnungsnah, wettergeschützte, ebenerdige und leicht zugängliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder installiert.

Öffentlicher Personennahverkehr

In Bielefeld führte das ILS in Kooperation mit der „Bielefelder Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft mbH – BGW“ und dem Mobilitätsdienstleister moBiel das bereits bestehende Angebot „Mieterticket“ in Bielefeld-Ummeln ein. Für den gesamten Wohnungsbestand der BGW wurde das Mieterticket (erneut) beworben. Beim Erwerb des Mietertickets fungiert das Wohnungsunternehmen BGW als Großkunde und gibt die Kostenersparnis aus der Kooperation mit moBiel an seine Mieter weiter. Die dazu durchgeführte Mailingaktion beinhaltete zusätzlich Informationsmaterial über die Kooperation von cambio CarSharing und BGW, die allen BGW-Kunden die kostengünstige Teilnahme am CarSharing-Angebot ermöglicht. Als weitere ÖPNV-bezogene Maßnahme wurde die Erreichbarkeit einer für die Bewohner der BGW-Wohnungen bedeutsamen ÖPNV-Haltestelle im Bielefelder Stadtteil Ummeln verbessert.

Mobilitätsinformationen

In den ADD HOME Demonstrationsvorhaben wurden vielfältige Informationsmedien eingesetzt, um die Bewohner der ausgewählten Wohngebiete mit Mobilitätsinformationen zu versorgen.

In Pegli wurde von AMI eine stadtteilbezogene Mobilitätsinformationswebsite eingerichtet, die auf der stadtweiten 'InfoMobility' Website basiert. Die stadtteilbezogene Website beinhaltet statische und dynamische (Echtzeit-) Informationen über den öffentlichen Personennahverkehr, Staus, Baustellen, CarSharing, CarPooling sowie über die

Verfügbarkeit von Parkplätzen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (www.mobilitypoint.it/pegli).

Rhomberg produzierte für die Bewohner der beiden Demonstrationsquartiere eine Reihe von gedruckten und elektronischen Informationsflyern. Diese zeigen unter anderem Versorgungsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum Wohnstandort und stellen dabei auch die Entfernung und den kürzesten Fußweg zur nächsten ÖPNV-Haltestelle dar. Die Dienstleistungen CarSharing und Lieferservice wurden ebenfalls mit eigenen Informationsmaterialien beworben.

FGM-AMOR erarbeitete zusammen mit der Stadt Graz einen mobilitätsbezogenen Leitfaden für Bauvorhaben. Dieser beinhaltet Ratschläge für Bauträger, was sie bei ihren Bauprojekten berücksichtigen und umsetzen können, um eine nachhaltige Mobilität der Bewohner zu unterstützen (z.B. direkte Wegeverbindungen).

Alle vor Ort tätigen Partner führten Informationsveranstaltungen für ihre Zielgruppen durch, um über die jeweiligen Produkte und Konditionen zu informieren und für die Nutzung der eingeführten Mobilitätsoptionen zu werben.

Weitere mobilitätsbezogene Dienstleistungen

Neben Maßnahmen zur Verlagerung von Fahrten auf energieeffiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel, gehören auch Maßnahmen, die dazu beitragen, Wege zu ersetzen, ins Portfolio wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte.

In Zusammenarbeit mit lokalen Einzelhändlern richtete Rhomberg einen Lieferservice für Lebensmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs ein. Die Bewohner geben ihre Bestellung beim Einzelhändler auf. Dieser bringt die Ware in ein abschließbares Fach im Wohngebiet, das nur für den jeweiligen Haushalt zugänglich ist. Das gleiche System wurde für einen Wäscheservice übernommen. Die Möglichkeit eines vor Ort-Verkaufs von Lebensmitteln wurde von Rhomberg in einem Wohngebiet realisiert. Die Bewohner können so Lebensmittel direkt in ihren Höfen kaufen, lange Wege entfallen.

In den folgenden Kapiteln erhalten sie detaillierte Informationen über die Demonstrationsvorhaben in Österreich, Bulgarien, Deutschland und Italien.

2.2 Demonstrationsvorhaben in Bregenz, Österreich

2.2.1 Maronihof in Bregenz

Der Maronihof ist eine kleine Wohnanlage in der malerischen Nachbarschaft von Bregenz, Österreich. Das Planungsteam, das den Maronihof entwickelte, legte besonderen Wert auf hochwertige Architektur, Energieeffizienz und nachhaltige Mobilität.

Aus diesem Grund wurden verschiedene Maßnahmen, die nachhaltige Mobilität fördern, umgesetzt. Erklärtes Ziel des Planungsteams war dabei u.a., herauszufinden, wie die Rahmenbedingungen bei der Werbung für nachhaltige Mobilität verbessert werden können.

Die Wohnanlage wurde im Sommer 2007 fertiggestellt. Ein Teil der Maßnahmen wurde bereits während des Planungsprozesses berücksichtigt. Die meisten wurden aber zusammen mit den Bewohnern während der letzten beiden Jahre entwickelt.

Maßnahmen und angebotene Dienstleistungen

City map



Bild 1: Anschlagbrett mit Stadtplan; Bushaltestellen und Fußweg zum Bahnhof sind hervorgehoben

Wie in jeder Gemeinschaftswohnanlage gibt es auch im Maronihof ein Anschlagbrett für dessen Bewohner. Im Maronihof wurde dieses Anschlagbrett an einem zentralen Standort direkt bei den Fahrradabstellanlagen installiert.

Das Anschlagbrett hat zwei Funktionen. Zum einen dient es als Stadtplan und zum anderen können Mitteilungen bekannt gemacht werden. Die Wohnanlage, nahegelegene Bushaltestellen und Fußwegeverbindungen zum Bahnhof sind im Stadtplan hervorgehoben. Der Stadtplan ist besonders für Gäste sinnvoll, die sich in einer neuen Umgebung orientieren müssen.

Verkehrsberuhigung

Der Maronihof befindet sich in einer Tempo 30-Zone. Der Besucherparkplatz (4 Stellplätze) darf von den Bewohnern nicht für das dauerhafte und regelmäßige Abstellen von Fahrzeugen genutzt werden. Dieser Passus wurde sogar in der Gemeinschaftsordnung aufgenommen. Deshalb sind die Stellplätze oft frei. Der Platz wird stattdessen von den Kindern gerne als Spielfläche, insbesondere für Ballspiele (Basketball, Fußball, Völkerball) genutzt.



Foto 2 + 3: Kinder spielen Völkerball auf dem Besucherparkplatz (oben); Valentin rennt einem Ball hinterher ohne auf den Straßenverkehr zu achten (unten)



Gerade bei Ballspielen kann es jedoch gefährlich sein, dass die Kinder ohne auf den Verkehr zu achten, dem Ball nachspringen (siehe Foto 3). Außerdem dürfen Eltern die Kinder hier nicht unbeaufsichtigt spielen lassen. Um die Sicherheit der Kinder zu erhöhen wurde von den Bewohnern bei der Stadt Bregenz um die Einrichtung einer Wohnstraße angesucht. Das Ansuchen wurde von allen Nachbarn mit Kindern in der Umgebung unterstützt.

Lieferservice

Der Lieferservice eines Bio-Bauernhofs hilft in mehrfacher Weise Verkehr zu sparen. Die Produkte werden (größtenteils) regional produziert. Obst, Gemüse, Getränke etc. werden bis zur Haustür geliefert. Dazu braucht man weder ein Auto noch muss jemand schwere Taschen schleppen. Im Maronihof steht eine Übergabemöglichkeit zur Verfügung, wo die Lebensmittel vor Sonne und Tieren geschützt übergeben und aufbewahrt werden können, sollten die Bewohner bei der Lieferung gerade nicht zuhause sein.

Fahrradservicestation

Für kleinere Reparaturen sowie zum Nachfüllen von Druckluft wurde eine kleine Fahrradservicestation ein-



gerichtet. Die Werkzeuge und der Kompressor haben sich als sehr nützlich erwiesen und werden von den Bewohnern auch für andere Zwecke verwendet.

Fahrradreparatur-Service vor Ort

Im Maronihof besteht auch die Möglichkeit, Fahrradreparaturen von einem Fahrradmechaniker durchführen zu lassen. Bei Bedarf werden die Fahrräder von einem Mechaniker abgeholt und nach der Reparatur zurückgebracht, einfach und ohne Aufwand.

Nachbarschaftsauto

Nachbarschaftlich organisiertes CarSharing wurde im Maronihof Schritt für Schritt eingeführt. Zuerst wurde herausgearbeitet, wie man sich die vorhandenen Fahrzeuge am besten teilen kann. Die folgenden Maßnahmen wurden beschlossen, um Vermietungen einfacher zu gestalten:

Ein Mustervertrag regelt Kosten und Verwendung der Autos. Ein Schlüsselkasten wurde installiert um den Schlüsselaustausch zu vereinfachen. Die Reservierung wird anhand einer Liste durchgeführt, die im Schlüsselkasten deponiert ist. Eine Verbesserung (Nutzung von Internet und Smartphones) ist in der Realisierung. Die Buchhaltung ist ebenfalls organisiert.

**DAS PLANUNGSTEAM, DAS DEN MARONIHOF
ENTWICKELTE, LEGTE BESONDEREN WERT
AUF HOCHWERTIGE ARCHITEKTUR, ENER-
GIEEFFIZIENZ UND NACHHALTIGE MOBILITÄT.**

Von mehreren Haltern wurde der Wunsch nach mehr Sicherheit für den Fall eines Unfalles durch den Nutzer angesprochen (Vollkaskoversicherung bei Nutzung durch Dritte). Hier wird noch nach einer zufriedenstellenden Lösung gesucht.

Die Bewohner können eine breite Palette an Fahrzeugen (2-7-Sitzer) nutzen: vom Micro Car bis zum Kompakt-Van. Zwei Haushalte haben ihr Auto im Sommer 2009 abgeschafft. Stattdessen steht nun ein CarSharing-Fahrzeug zur Verfügung.

Energiebericht

Die Mieter erhalten einen jährlichen Energiebericht, der die Verbrauchsdaten von Elektrizität, Pellets (Heizung, Warmwasser), Wasser und Gas auflistet.

Zusätzlich soll künftig der Energieverbrauch für Mobilität ins Bewusstsein gerückt werden. Es soll aufgezeigt werden wie im Bereich Mobilität Energie eingespart werden kann.

Gästefahrrad

Besuch ist im Maronihof herzlich willkommen. Damit auch Gäste, die mit dem Zug oder Auto anreisen vor Ort mit dem Fahrrad mobil sein können, gibt es ein



Bild 4: Das Pedelec wird für den Transport von Bienen verwendet



Bild 5: Clara und ihr Vater Mario fahren zum Kindergarten

Maronihof-Gästefahrrad. Das Fahrrad kann einfach und unbürokratisch ausgeliehen werden. Der Schlüssel ist im Schlüsselkasten beim Fahrradkeller deponiert. Wenn das Rad nicht reserviert ist, kann es auch spontan ausgeliehen werden.

Pedelec

Ein zweites Gästefahrrad, das aber primär für die Bewohner selbst gedacht ist, fährt elektrisch unterstützt und kann somit dann verwendet werden, wenn weite Strecken oder größere Höhenunterschiede zu überwinden sind. Mit dem gemeinsamen Pedelec können die Bewohner und Gäste Erfahrungen mit der neuen Tech-



Bild 6: Elias transportiert einen Partytisch mit dem Fahrradanhänger



nologie sammeln und unverbindlich testen, wie es sich als Ersatz für das eigene Auto eignet.

Fahrradanhänger, Einkaufsanhänger & Trailerbike

Im Maronihof zogen mit den Familien vier Fahrradanhänger für Kinder mit ein. Doch schnell werden die Kinder größer und brauchen neue Fahrzeuge. So werden Fahrradanhänger, Trailerbikes und Kinderräder einfach weitergegeben.

Einkaufstrolley

Für Einkäufe zu Fuß oder mit dem Fahrrad wird ein gemeinsamer Einkaufstrolley zur Verfügung gestellt. Mit dem intelligenten Schweizer Produkt lassen sich die Funktionen Gehen, Einkaufen und Fahren verbinden, sodass eine multimodale Wegeketten beim Einkaufen problemlos möglich ist.

Taxibons

Multimodale Mobilität im Maronihof umfasst auch das Taxi. Damit auch diese Alternative ins Bewusstsein gerückt wird, erhält jeder Haushalt mit der Betriebskostenabrechnung 2008 nicht nur eine Information über das Abend- und Nachttaxi in Bregenz, sondern auch zwei Taxibons zum Ausprobieren.

Fazit

Rechtliche Rahmenbedingungen

Es ist schwer, eine dauerhafte Finanzierung für wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen zu finden, da es nicht erlaubt ist, die Kosten zusammen mit den anderen laufenden Kosten auf die Mieter umzulegen.

Die Einrichtung und praktische Umsetzung dieser Dienstleistungen werden durch verschiedene Fragen zum Handelsrecht/Gewerberecht erschwert.

Erfolgsfaktoren

Die verschiedenen Maßnahmen werden von den Mietern sehr geschätzt. Der Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ist positiv, ungefähr 60% der Haushalte leben autofrei.

Nicht alle Maßnahmen können von den Wohnungsunternehmen alleine organisiert werden, ein Engagement der Mieter trägt zum Erfolg bei. Die Angebote werden regelmäßig an die Bedürfnisse der Bewohner angepasst, dies geschieht durch eine enge Zusammenarbeit mit den Mietern. Der notwendige Lernprozess sollte nicht unterschätzt werden.

DIE ZAHLREICHEN MASSNAHMEN WURDEN VON DEN MIETERN SEHR GUT ANGENOMMEN UND HATTEN POSITIVEN EINFLUSS AUF IHR MOBILITÄTSVERHALTEN. UMGEFÄHR 60% DER HAUSHALTE LEBEN HEUTE AUTOFREI.

2.2.2 Wohnpark Sandgrubenweg

Die Firma Rhomberg Bau ist ein Bauträger, der sich an den Kriterien der Nachhaltigkeit orientiert. Die ganzheitliche Betrachtung von Gebäuden – von der Entwicklung und Nutzung bis zur Umnutzung – eröffnet aus Sicht des Unternehmens neue Perspektiven und macht Investitionen nachhaltiger. Diese Philosophie war auch Ausgangspunkt für den Wohnpark Sandgrubenweg.

Im Entwicklungsprozess wurde deutlich, dass die sich laufend verändernden sozialpsychologischen und demographischen Rahmenbedingungen und Notwendigkeiten eine neue Positionierung des Wohnbaus erfordern. Es geht mehr und mehr um die Integration ökonomischer, ökologischer und vor allem sozialer Komponenten sowie individuell gesundheitlicher Aspekte in das Thema Wohnen. Zu den Schlüsselementen zukünftigen Wohnens gehört aus Sicht des Unternehmens kombinierte Mobilität. Wohnkonzepte der Zukunft sollten einen bunten Mix aus verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten anbieten. Im Rahmen des Projektes wurde ein ganzheitliches Konzept für nachhaltiges Wohnen und Mobilität entwickelt und im Alltag überprüft.

Das Grundstück

Der Wohnpark Sandgrubenweg wurde auf einer Industriebrache mit einer Fläche von rund 10.000 m² errichtet. Es liegt in einer ruhigen Umgebung neben einem Friedhof und einem kleinen Wald. Das Areal wurde als Gewerbepark unter dem Motto „Wohnen und Arbeiten“ entwickelt. Das Stadtzentrum von Bregenz (ca. 28.000 Einwohner) ist knapp 2km entfernt.

Eine attraktive Fahrradroute führt am Grundstück vorbei. Die Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist zwar nicht ideal, aber dennoch attraktiv. Der Wohnpark ist gut an das übergeordnete Straßennetz und die Autobahn angeschlossen.

Das Mobilitätskonzept

Die Idee hinter dem Mobilitätskonzept ist, die flexible Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln zu erleichtern, und damit die Abhängigkeit vom eigenen Auto zu reduzieren und umweltfreundliches Verkehrsverhalten zu unterstützen.

CarSharing

Auf dem Grundstück des Wohnparks wurde ein CarSharing-Standplatz eingerichtet. Für CarSharing sind drei Stellplätze reserviert; vorläufig wird jedoch nur einer



Bild 7: Sandgrubenweg (erstes Haus) mit CarSharing-Standplatz rechts © Copyright : Bruno Klomfar

genutzt. Der Standplatz befindet sich direkt neben der Tiefgarageneinfahrt und ist somit für die Bewohner sehr gut zu erreichen. Im Projektverlauf stellte sich jedoch heraus, dass der Parkplatz im Freien, wo das Auto weder vor Frost noch Verschmutzung geschützt ist, nicht ideal platziert ist. Eine Überdachung (Carport) könnte hierfür eine Lösung sein.

Jedem Haushalt wurde eine gratis-Mitgliedschaft sowie ein Fahrtguthaben im Wert von 150€ geschenkt, um das Angebot unverbindlich testen zu können. Zusätzlich bekamen Interessierte eine persönliche Einführung zur Nutzung des CarSharing-Autos.



Bild 8: Fahrradkeller mit der Fahrradservicestation © Copyright : Bruno Klomfar

Fahrradservicestation

Eine Fahrradservicestation wurde im Fahrradraum der Tiefgarage eingerichtet. Sie kann von allen Bewohnern selbstständig genutzt werden. Die Station enthält

Werkzeuge für kleinere Wartungsarbeiten oder Reparaturen sowie Druckluft zum Nachfüllen der Reifen.

Die Fahrradservicestation wird von den Fahrradfahrern im Wohngebiet sehr geschätzt, da am Fahrrad öfter kleine Reparaturen durchgeführt und die Reifen regelmäßig aufgepumpt werden müssen.

Reparatur-Gutschein und lokaler Fahrradreparatur- und Wartungsservice

Nicht alle Bewohner können oder wollen Wartungs- und Reparaturarbeiten selber durchführen. Deshalb erhielt jeder Mieter einen Gutschein einer lokalen Reparaturwerkstatt für eine Reparatur. Zusätzlich wurde ein vor Ort-Fahrradservice-Tag organisiert. Die Mieter hatten die Möglichkeit, ihre Fahrräder von Mechanikern reparieren zu lassen. Dieser Service war für die Bewohner kostenlos.



Bild 9: Fahrradtag im Wohngebiet „Sandgrubenweg“

Die Mieter, die den Fahrradservice-Tag nutzten, waren mit dem Service sehr zufrieden. Der Tag bot darüber hinaus eine gute Möglichkeit, mit den Nachbarn ins Gespräch zu kommen.

Lieferservice

Eine für die Bewohner komfortable Möglichkeit, den eigenen Autoverkehr zu reduzieren, ist die Nutzung eines Lieferservices. Die Dienstleistung ist außerdem eine große Hilfe für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und kann dazu beitragen, vom Kauf eines eigenen Autos abzusehen.

Einen Lieferservice für Lebensmittel zu organisieren, kann mitunter kompliziert sein. Manche Lebensmittel müssen kühl gelagert werden. Die Lieferung sollte auch zu Zeiten möglich sein, an denen die Mieter nicht zuhause sind. Im Wohnpark Sandgrubenweg wurden dazu

Lieferboxen eingerichtet, mit der Möglichkeit dort auch einen Kühlschrank zu installieren. Der Lieferant kann die Waren somit jederzeit anliefern und die Bewohner können die Lieferung unabhängig davon abholen.

Obwohl die Voraussetzungen für den Lieferservice sehr gut waren, stellte sich der Erfolg im ersten Anlauf nicht ein. Der Lieferant, der die Lebensmittel in den ersten Monaten zustellte, ging in Konkurs. Ein Biobauernhof mit Bauernladen liefert nun auf Wunsch Obst, Gemüse und andere Lebensmittel. Da mehrere Parteien gleichzeitig bestellen, wird motorisierter Verkehr vermieden. Außerdem entfällt auch die Liefergebühr.

Mobilitätsberatung und Information

Wer in ein neues Haus einzieht muss seine Alltagsmobilität neu organisieren. Der Um- bzw. Einzug ist also ein günstiger Moment, um über maßgeschneiderte Informationen das Mobilitätsverhalten der neuen Bewohner positiv zu beeinflussen. Die Erfahrung hat jedoch gezeigt, dass es nicht einfach ist, mit den Bewohnern persönlichen Kontakt aufzunehmen, um sie über die Mobilitätsangebote zu informieren.

Rhomberg Bau hat für die Bewohner einen eigenen Umgebungsplan erstellt, in dem die wichtigsten Infrastruktureinrichtungen und Verkehrswege eingerichtet sind. Auf dem Plan wird gezeigt, was alles zu Fuß oder mit dem Fahrrad in nur wenigen Minuten erreicht werden kann. Elektro-Mobilität ist ein neues und faszinierendes Thema, mit dem sich Rhomberg Bau seit einiger Zeit beschäftigt. Für die Bewohner wurde eigens ein Informationstag zu diesem Thema organisiert, an dem Elektro-Auto, E-Roller und Pedelecs (E-Fahrräder) gratis getestet werden konnten.

Fazit

Mobilitätsdienstleistungen sind für Rhomberg Bau ein neues Thema. Die Dienstleistungen im Wohnpark Sandgrubenweg wurden sorgfältig vorbereitet, hatten jedoch weniger Zuspruch als erwartet bzw. erhofft. Es hat sich jedoch gezeigt, dass einige Angebote etwas Zeit brauchen, um von den Bewohnern geschätzt zu werden. In diesem Projekt konnte der Bauträger wertvolle Informationen für zukünftige Projekte sammeln.

2.3 Demonstrationsvorhaben in Varna, Bulgarien

Hintergrund

Die "Black Sea Regional Agency for Energy Management" (BSRAEM) initiierte mehrere Demonstrationsvorhaben in der Stadt Varna am Schwarzen Meer. Varna ist die drittgrößte Stadt Bulgariens und gehört somit zu den bevölkerungsreichsten Städten des Landes. Fast 80% der Bevölkerung von Varna (insgesamt fast 350.000 Einwohner) lebt in der Kernstadt. Die Flächennutzung von Varna ist folglich stark von Wohngebieten hoher Dichte geprägt.

Das Verkehrsgeschehen in Varna wird stark bestimmt durch einen hohen Anteil von Arbeitswegen in Richtung Stadtzentrum, die überwiegend durch motorisierten Individualverkehr abgewickelt werden. Die Nutzung des privaten Pkws ist in den letzten fünf Jahren in Varna extrem gestiegen. Aktuell werden jeden Tag über 100 Pkw registriert. Folglich hat sich das Problem des ruhenden Verkehrs im Stadtkern aufgrund unzureichender Parkmöglichkeiten extrem zugespitzt. Hinzu kommen die Belastungen durch Waren- und Güterverkehre, die ebenfalls deutlich zugenommen haben. Als eine Folge des Verkehrszuwachses werden insbesondere die innenstadtnahen Wohngebiete komplett von Pendlern und Anwohnern zugeparkt. Dabei decken die vorhandenen Parkplätze derzeit nur noch in etwa die Hälfte der Nachfrage.

Die Nutzung energieeffizienter und umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel (insbesondere des Fahrrads) spielt eine untergeordnete Rolle. Und obwohl ein gut ausgebauten Busnetz existiert, wurden bisher so gut wie keine Initiativen ergriffen, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren oder zu begrenzen und den Gebrauch energieeffizienter, umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu fördern.

Ziele der Demonstrationsvorhaben von ADD HOME in Varna

Für die Demonstrationsvorhaben im Rahmen des Projekts ADD HOME definierten die Mitarbeiterinnen von BSRAEM vor dem genannten Hintergrund ehrgeizige Ziele. An oberster Stelle stand die übergeordnete Zielsetzung, ein Beratungssystem zu etablieren, welches den Bewoh-

nern von Varna umfassende und fundierte Unterstützung bei der Bewältigung von Alltagswegen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität anbietet.

Im Einzelnen wurden folgende Ziele und Aufgaben festgeschrieben:

- Identifizierung der Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner und deren Einstellungen in punkto Umwelt und Verkehr,
- Etablierung lokaler Initiativen, die die Interessen der Bewohner in punkto Mobilität vertreten,
- Entwicklung einer interaktiven Internetplattform, die auf individuelle Bedürfnisse zugeschnittene Mobilitätsinformationen anbietet,
- Weiterentwicklung des Verkehrsmanagementsystems und der entsprechenden rechtlichen Rahmenbedingungen,
- Stärkung der Zusammenarbeit mit den öffentlichen Medien, um über entsprechende Öffentlichkeitsarbeit das Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilität zu stärken.

Um diese Ziele zu erreichen, wurde vor dem genannten Hintergrund eine Vorgehensweise diskutiert und definiert, die im Wesentlichen Maßnahmen im Bereich Mobilitätsberatung via Internet, interaktive Kommunikation und Mobilitätserziehung umfasst.

In zwei konkreten Vorhaben wurde ein Teil der genannten Ziele und Maßnahmen umgesetzt.

Initiierung und Etablierung eines Arbeitskreises für städtische Mobilität in Varna

Im Sommer 2008 wurde der Arbeitskreis für städtische Mobilität in Varna gegründet. BSRAEM gehörte zu den Hauptinitiatoren dieses Gremiums, welches sich auch unter aktiver und freiwilliger Mitarbeit von Bewohnern formierte. Dem Arbeitskreis gehören die Kommunalverwaltung, die regionale Vereinigung der Städte und Gemeinden der Schwarzmeerregion, verschiedene auf lokaler Ebene aktive Nicht-Regierungsorganisationen, die Technische und die Freie Universität Varna, die Vereinigung der Schifffahrtsexperten, Politiker und Fremdenverkehrsorganisationen an.

Der Arbeitskreis wurde in der Absicht etabliert, als Beratungsgremium für alle Themen mit Bezug zu an Nachhaltigkeitsprinzipien orientierter Mobilität und zu Fragen der Energieeffizienz zu fungieren. Er versteht sich als lösungsorientierter Ideen- und Impulsgeber für

die städtischen Verkehrsprobleme.

Für die Laufzeit des Projektes ADD HOME wurde vereinbart, den Schwerpunkt der Aktivitäten auf wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement zu setzen. Die Aktivitäten werden im Folgenden im Detail beschrieben.

Arbeitsweise des Arbeitskreises: interaktive Kommunikation

Um zwischen den Mitgliedern des Arbeitskreises den intensiven Erfahrungs- und Ideenaustausch über Probleme und Handlungsansätze zu fördern, wurde ein interaktives, webbasiertes E-Forum initiiert und implementiert. Sowohl das E-Forum als auch die regelmäßigen Arbeitskreistreffen stehen allen Interessierten für eine offene Diskussion und Interaktion zur Verfügung. Auf diese Art und Weise soll eine breite Öffentlichkeit in den Diskussionsprozess um die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Varna einbezogen und ein breites Bewusstsein für die Notwendigkeit nachhaltiger Mobilitätskonzepte entwickelt werden.

Befragung zu den Mobilitätseinstellungen der Bewohner

Als eine der ersten Aktivitäten veranlasste der Arbeitskreis eine Befragung von Bewohnern der Stadt Varna, um sich einen aktuellen Überblick über Einstellungen und Nutzungsbereitschaft von alternativen Verkehrsmitteln zu verschaffen. Die Ergebnisse sollten als Grundlage für die Erarbeitung angepasster Lösungen und innovativer (auf einer breiten Basis) erfolgversprechender Ideen dienen. Adressaten der Befragung waren überwiegend junge Menschen und die Mitglieder des Arbeitskreises von den Universitäten. Auf Basis der Auswertung wurden erste Lösungsvorschläge für die zukunftsfähige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Varna erarbeitet.

Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie

Aufbauend auf den Ergebnissen der Diskussion der erarbeiteten Vorschläge entwarf der Kern des Arbeitskreises eine generelle Strategie für Mobilitätsmanagement in Varna und im Speziellen eine Vorgehensweise für wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement. Die Strategie wurde allen Entscheidungsträgern vorgestellt mit der Absicht, dass die darin beschriebenen Maßnahmen verabschiedet und umgesetzt werden.

Ein wesentlicher Baustein der Strategie war der Entwurf eines Mobilitätskonzeptes, welches die Neuorganisation des Verkehrs in Varna und die Integration von energieeffizienten Verkehrsmitteln vorsieht. Dieser umfasst auch die dafür notwendige Anpassung bei den rechtlichen Instrumenten. Das Strategiepapier wird derzeit in den politischen Entscheidungsgremien der Stadt Varna diskutiert. Es findet auch Eingang in die Diskussion um die Überarbeitung und Weiterentwicklung des lokalen Entwicklungsplans für Verkehr und Transport. Grundsätzlich stößt das Strategiepapier auf positive Resonanz.

Der Arbeitskreis priorisiert in seiner Strategie die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes und als wesentlichen Baustein die Implementierung eines städtischen Radwegenetzes. Damit soll die Basis für eine deutliche stärkere Akzeptanz und Nutzung des Fahrrades geschaffen werden. Als konzeptionelles Vorbild dient Varnas Partnerstadt Barcelona.

Informationstage zur Verbesserung der Zusammenarbeit und des Wissenstransfers

Zusätzlich zu den regelmäßig stattfindenden Arbeitskreistreffen initiierte der Arbeitskreis im Projektzeitraum drei Treffen mit Schlüsselpersonen aus den Bereichen Mobilität und Transport.

- Oktober 2008 – "Aktionstag Mobilität und Verkehr" zu dem sowohl Bewohner als auch mobilitätsrelevante Akteure eingeladen wurden, um die Probleme insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs mit Vertretern der Stadt zu diskutieren,
- März 2009 – Treffen mit dem stellvertretendem Leiter für Verkehrs- und Transportbelange in Sofia; Austausch von Erfahrungen und Ideen im Themenfeld (wohnstandortbezogenes) Mobilitätsmanagement,
- August 2009 – Treffen mit Experten von „Balkan Ltd.“, auf dem das notwendige Equipment für ein stadtweites Fahrradverleihsystem vorgestellt wurde.

Über die Informationstage konnten weitere Aktive für die Mitarbeit im Arbeitskreis gewonnen werden. Insgesamt bis zu 400 Mitglieder, die lokale Institutionen und Akteure repräsentieren oder als interessierte Einzelpersonen auftreten, nehmen an regelmäßigen Sitzungen teil.

Förderung des Radverkehrs in Wohngebieten von Varna

Dem übergeordneten Ziel von ADD HOME verpflichtet, lag ein Hauptaugenmerk der Demonstrationsvorhaben auf der Verbesserung der Informationsbereitstellung über alternative Verkehrsmittel, deren Bewerbung und Visualisierung.

Die konkrete Umsetzung fokussierte im ersten Schritt auf die stärkere Bekanntmachung und Nutzungsförderung der neuen Radwegeverbindungen, die die innenstadtnahen Wohngebiete mit dem Stadtzentrum verbinden. Zehn Kilometer der Hauptradwegestrecke sind derzeit bereits realisiert; ein weiterer Ausbau ist geplant. Über ansprechendes Kartenmaterial wurden die neuen Radwegeverbindungen im öffentlichen Raum bekannt gemacht (siehe Fotos).

Befragung zum Thema Radverkehr an weiterführenden Schulen

Das Anliegen, die Nutzung des Fahrrades als gesundheitsförderndes und umweltfreundliches Verkehrsmittel im Allgemeinen und die Benutzung der neuen Radwegeverbindungen im Speziellen zu fördern, richtete sich in erster Linie an Kinder und Jugendliche. BSRAEM arbeitete in diesem Punkt eng mit den weiterführenden Schulen von Varna zusammen: gut 1.000 Schülerinnen und Schüler nahmen 2008 an einer Befragung teil, die Aufschluss über die Gründe für die Nichtnutzung, aber auch über positive Aspekte des Radfahrens aus Sicht der jungen Leute geben sollte.

Die Befragung wurde im Jahr 2009 erneut in Form von Interviews mit ausgewählten Schülerinnen und Schülern durchgeführt. Die zweite Befragung sollte u.a. Auf-

schluss über die Wirksamkeit der Öffentlichkeitsarbeit geben (s.u./Fazit). Ausgewählt wurden Schüler, die in einer für die Fahrradnutzung verträglichen Distanz zum Stadtzentrum wohnten.

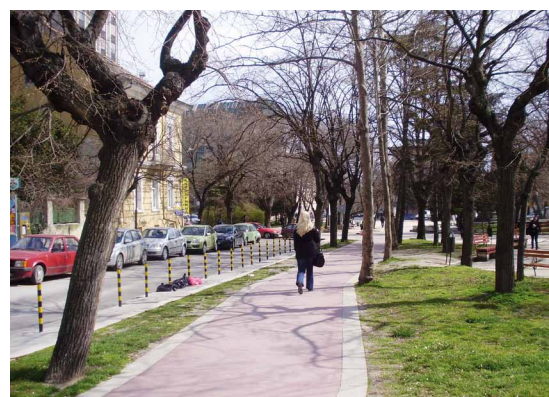
Als Ergebnisse der Untersuchungen können folgende Hauptbeweggründe für die Nichtbenutzung des Fahrrades genannt werden:

- Die Angst vor anderen, stärkeren Verkehrsteilnehmern,
- Der Mangel an sicherer Infrastruktur und sicheren Abstellanlagen,
- Mangel an Wissen über die Vorteile der Fahrradnutzung
- Angst vor Diebstahl,
- Befürchtungen, dass Fahrradfahren von anderen als „uncool“ eingestuft wird.

Aktionstag

Als Konsequenz aus diesen Ergebnissen veranstalteten BSRAEM und der Arbeitskreis für Mobilität und Verkehr Aktionstage, die helfen sollten, die Einstellungen der jungen Leute bezüglich des Fahrradfahrens positiv zu beeinflussen und das Image vom Fahrradfahren zu verbessern.

Im Rahmen der Umweltwochen 2008 und 2009 (jeweils im April) und des „Car Free Day 2008“ initiierte BSRAEM in Zusammenarbeit mit Vertretern der Stadt Workshops für die Schülervertretungen, die Lehrer und engagierte Eltern. Zusätzlich wurden im Oktober 2008 und September 2009 öffentliche Fahrraddemonstrationen organisiert. Unter den Teilnehmern wurde Informationsmaterial über nachhaltige Mobilität verteilt. Außerdem wurden Seminare zu Verkehrssicherheit und alternativen Mobilitätsangeboten konzipiert und durchgeführt. Alle Aktivitäten wurden auch im Rahmen der Messe



„Tourismus und nachhaltige Entwicklung“ in Varna im April 2009 vorgestellt.

Fazit

BSRAEM hat es im Rahmen von ADD HOME erreicht, in der Stadt Varna den Dialog über nachhaltige Mobilität und (wohnstandortbezogenes) Mobilitätsmanagement zu initiieren und innovative Zukunftsperspektiven aufzuzeigen. Die Demonstrationsvorhaben haben dazu beigetragen, dass die genannten Themen handlungsleitend in die Diskussion um die zukünftige Verkehrsentwicklung der Stadt eingeflossen sind.

Es wurden Strukturen etabliert, die einer breiten Öffentlichkeit eine regelmäßige und offene Kommunikation über die genannten Themenfelder ermöglichen. Konkrete Vorschläge für die Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes wurden entwickelt und teils bereits realisiert. Durch die Demonstrationsvorhaben von ADD HOME konnte im Sinne der Zielsetzung des Projektes auf die Einstellungen junger Menschen zum Thema nachhaltige Mobilität Einfluss genommen werden:

1. Die Anzahl junger Leute, die das Fahrrad für den Schulweg nutzen, ist um 17% gestiegen; auch für andere Wegezwecke wird es häufiger genommen (3% Zunahme).
2. In der Befragung im Jahr 2008 gaben 84% der befragten Schülerinnen und Schüler an, dass mit dem Bau der geplanten Radwegeverbindungen die Verkehrsprobleme in Varna nicht zu lösen seien. In 2009 hingegen bezeichneten 56% der Befragten die neuen Trassen als Verbesserung des lokalen Mobilitätsangebotes. Die Ergebnisse sprechen dafür, dass die Angebote und die begleitende Öffentlichkeitsarbeit zu einer Imageverbesserung des Fahrradfahrens beigetragen haben.
3. Die Anzahl derjenigen, die bekundeten, die Trassen künftig zu nutzen, stieg um 5% in Bezug auf den Schulweg und um 9 % für freizeitorientierte Tätigkeiten.
4. Schätzungsweise 10% der Radfahrer haben sich aus gesundheitlichen Gründen für das Radfahren entschieden. Darüber hinaus lassen sich aus Sicht von BSRAEM folgende Ergebnisse und Schlussfolgerungen benennen:
 - Der Arbeitskreis Mobilität und Verkehr trug durch die Integration von über 400 Personen aus Kommune, Verkehrsbetrieben und allgemeiner Öffentlichkeit wesent-

lich zu einer stärkeren Wahrnehmung des Themas bei.

- Erfolgreiche Förderung positiver Einstellungen zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln; mehr als 50 Befragte waren über die geplante Einführung eines Fahrradverleihsystems (city bicycle system) informiert und äußerten sich positiv zu der Maßnahme.
- Positive Wahrnehmung des Transportmittels Fahrrad
- über 2.000 Bewohner sind sich der Vorteile des Fahrradfahrens bewusst und beurteilen das Transportmittel Fahrrad positiv. Außerdem gaben über 1.000 Bewohner an, das Fahrrad auf Alltagswegen künftig öfter zu benutzen, wenn entsprechende Infrastruktur für den Radverkehr zur Verfügung gestellt würde.
- Erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit bei lokalen Entscheidungsträgern – über 200 Personen aus der öffentlichen Verwaltung wurde die Bedeutung eines an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientierten Mobilitätskonzeptes für die Entwicklung des Verkehrsgeschehens in Varna nahegebracht.

Auch nach Abschluss von ADD HOME wird sich BSRAEM aktiv in den Diskussionsprozess um die künftige Verkehrsentwicklung in Varna einbringen – z.B. bei einer jüngst in Auftrag gegebenen Studie über nachhaltige Mobilitätsmodelle für Varna oder beim Masterplan Verkehr und Transport. Darüber hinaus erklärte sich BSRAEM bereit, eine Vereinbarung der Bürgermeister der Region zu unterstützen, die Anstrengungen in punkto Energieeffizienz im Themenfeld Verkehr und Transport zu verstärken. Für BSRAEM gehört es zu den wesentlichen Erkenntnissen aus dem ADD HOME-Projekt, dass es für ein gemeinsames und zugleich ambitioniertes Ziel und Konzept eines gemeinsamen Verständnisses der an dem Prozess beteiligten Akteure bedarf. Dieses Verständnis musste in Varna erst einmal entwickelt werden. Deshalb lag die dringlichste und zugleich zwingende Aufgabe darin, entsprechende Strukturen aufzubauen und zu etablieren. Der mit dem Arbeitskreis eingeschlagene Weg garantiert die regelmäßige Beteiligung wichtiger Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung. Auch wenn das Gremium als solches keine rechtlichen Entscheidungsbefugnisse besitzt, so trägt er in vorbereitender Weise entscheidend zur Weiterentwicklung von nachhaltigen Mobilitätskonzepten, wie in ADD HOME initiiert, bei.

2.4 Demonstrationsvorhaben In Bielefeld, Deutschland

Hintergrund

In Deutschland initiierte das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) zwei Demonstrationsprojekte in Bielefeld. Die Einführung dieser Projekte wurde in Kooperation mit der „Bielefelder Gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft mbH (BGW)“, die Eigentümer von ca. 12.000 Wohnungen im Raum Bielefeld ist und den Mobilitätsdienstleistern „moBiel GmbH“, Bielefelds größtem Verkehrsanbieter und „cambio Car-Sharing“, einem der größten CarSharing-Unternehmen in Deutschland, durchgeführt.

Ein wichtiger Grund für diese Kooperation war die bereits bestehende Zusammenarbeit von BGW und moBiel. Im Mai 2003 führte moBiel ein Mieterticket für Mieter der BGW ein, das in allen Bussen und Bahnen in Bielefeld und im Gemeinschaftstarifverbund „Der Sechser“ gültig ist.

Im Kontext des EU Projektes ADD HOME wurden BGW und moBiel durch das ILS motiviert, ihre Zusammenarbeit zu vertiefen und ihre Mobilitätsdienstleistungen zu erweitern. Mit cambio CarSharing in Bielefeld wurde ein weiterer bedeutender Mobilitätsdienstleister gefunden, um die Mobilitätsangebote für die Mieter zu verbessern.

Ziele der ADD HOME Demonstrationsvorhaben in Bielefeld

Neben einer Imageverbesserung verband die BGW mit den Demonstrationsvorhaben die Hoffnung und das Ziel, die Wohnzufriedenheit ihrer Mieter insbesondere in Gebieten mit unzureichendem Mobilitätsangebot zu erhöhen. Darüberhinaus wollte die BGW mit der Aufwertung des Produkts „Wohnen“ durch zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen (einhergehend mit anderen sozialen Diensten) insbesondere in Bielefeld-Ummeln der hohen Fluktuation entgegenwirken. Die beiden Mobilitätsdienstleister versprachen sich von der Zusammenarbeit die Gewinnung neuer Kunden und einen Beitrag zur Kundenbindung. Das ILS als Initiator der Demonstrationsvorhaben war in erster Linie daran interessiert, für die Mieter der BGW wohnstandortnah verschiedene Mobilitätsoptionen zu

implementieren, die einen Umstieg vom privaten Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsträger ermöglichen können. Die Zielsetzung wurde von allen Kooperationspartnern geteilt.

Für die Einführung der neuen Mobilitätsdienstleistungen konzentrierten sich die Kooperationspartner auf zwei verschiedene Zielgruppen:

1. Verbesserung und Einrichtung (neuer) Mobilitätsdienstleistungen für alle Mieter der BGW,
2. Standortspezifische Aktivitäten für die Mieter der 380 BGW-Wohnungen im Stadtteil Ummeln im Südwesten Bielefelds.

Folgende Aspekte wurden erörtert und in Einzelmaßnahmen überführt:

- Ausweitung der Kooperation mit dem Mobilitätsanbieter moBiel GmbH aufgrund des Erfolgs des bereits bestehenden Mietertickets. Daraus folgend sollte der Verkauf von preisreduzierten ÖPNV-Mietertickets deutlich gesteigert werden.
- Sonderkonditionen für Mieter der BGW bei dem Car-Sharing-Anbieter cambio. Die Zahl der CarSharing-Nutzer soll so deutlich erhöht werden.
- Verbesserung der Information über Mobilitätsangebote durch Starterpakete für neue Mieter, die die Mobilitätsangebote der BGW bewerben. Des Weiteren sollen die Serviceteams bezüglich der Mobilitätsangebote geschult werden um diese Informationen an die Mieter weitergeben zu können.

Für den Wohnstandort Bielefeld-Ummeln wurden zusätzliche standortbezogene Ziele definiert:

- Verbesserung von Takt und Angebot im Busverkehr,
- Einrichtung einer neuen CarSharing-Station in Bielefeld-Ummeln sowie spezielle Konditionen für BGW Mieter in Ummeln.

Bielefeld-Ummeln liegt ca. 10km von der Bielefelder Innenstadt entfernt und hat ca. 5.000 Einwohner. Das Wohngebiet ist durch drei Buslinien (Linie 28, 87 und 128) an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden. Über diese Buslinien besteht eine frequenzmäßig eher schlechte Verbindung zur Haltestelle „Jahnplatz“, einem der Hauptumsteigepunkte in Bielefeld. Von dort

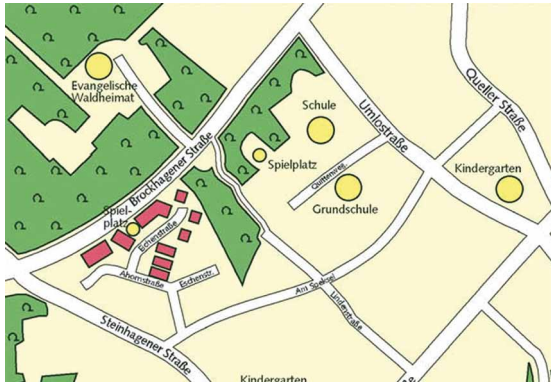


Abb. 1: BGW Wohnbestand in Bielefeld-Ummeln (rot markierte Gebäude, Quelle: Website BGW Bielefeld)

ist der Hauptbahnhof mit zahlreichen überregionalen Verbindungen, in wenigen Minuten zu erreichen.

Das ILS unterstützte alle genannten Vorhaben u. a. mittels einer gezielten Mieterbefragung in Ummeln und weiteren ausgewählten Stadtteilen. Kriterium für die Auswahl war das Vorhandensein einer CarSharing-Station.

Implementierung von Mobilitätsdienstleistungen

Die folgenden Maßnahmen wurden für alle Mieter der BGW konzipiert und wurden bisher ganz oder teilweise realisiert:

1. Preisreduzierte ÖPNV-Tickets (realisiert)

Durch die Garantie einer Mindestabnahme an Tickets konnte die BGW mit moBiel spezielle Konditionen aushandeln, die an die Mieter weitergegeben werden:

- Einen Preisnachlass von 10% auf Abonnements: abhängig von Ticket und Reichweite sind Einsparungen von 40,80€ bis 156,00€ möglich.
- Zusätzliche Vorteile:

Übertragbarkeit, Fahrradmitnahme, Mitnahme anderer Personen zu bestimmten Tageszeiten, 30% auf Fahrten außerhalb der Ticketreichweite, Einsparung der Anmeldegebühr bei cambio CarSharing und 20% Preisnachlass bei der 'Radstation moBiel' am Bielefelder Hauptbahnhof.

2. Preisreduziertes CarSharing (realisiert)

Mieter der BGW, die Mitglied von cambio CarSharing werden, können alle 49 Fahrzeuge in Bielefeld zu speziellen Konditionen nutzen. Die Anmeldegebühr von 30€ entfällt für Mieter der BGW.

3. Mobilitätsinformationen/Starterpaket (geplant)

Ein Starterpaket für neue Mieter der BGW war bereits zu Beginn des Projektes vorgesehen. Andere Maßnahmen waren für die BGW jedoch von höherer Priorität. Deshalb wurde das Starterpaket nicht in der ADD HOME-Laufzeit realisiert. Eine zeitnahe Umsetzung ist bei Bedarf aber möglich. Das Starterpaket soll Informationen über Mobilitätsangebote enthalten und entweder als eigenständiges Produkt oder in Kombination mit anderen Mieterinformationen entwickelt werden.

Zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen in Bielefeld-Ummeln

Zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen wurden in Ummeln spezifische Maßnahmen implementiert: eine neue CarSharing-Station mit speziellen Konditionen für BGW Mieter, ein neuer Haltepunkt für die Buslinien in direkter Nähe zu den BGW-Wohnungen und ein Mobilitätstag. Darüber hinaus wurden weitere Ideen zusammengetragen und diskutiert, die aber im Projektverlauf noch nicht realisiert wurden.

1. CarSharing

In Bielefeld-Ummeln wurde im Mai 2009 eine zusätzliche CarSharing-Station eingerichtet. Die Station liegt im Herzen der BGW-Wohnungsbestände. In direkter Nähe zur BGW-Infotafel platziert, ist die Station gut zugänglich und für alle Bewohner sichtbar.

Kunden der BGW, die Mitglied von cambio sind, erhalten standortbezogene Nutzerkonditionen:

- Cambio erlässt allen Mietern der BGW die Aufnahmegebühr von 30€ (gilt für den gesamten BGW Wohnungsbestand).
- Die BGW übernimmt anteilig (1,50€) die monatliche Grundgebühr für ihre Mieter in Ummeln.
- 30% der ersten drei Fahrten (max. 20€ pro Fahrt) werden von der BGW übernommen.

Zur Finanzierung des Angebotes gewährt die BGW außerdem für ein Jahr eine Umsatzgarantie von 550€ Bruttoumsatz (ohne Grundgebühr). Die geschätzten jährlichen Kosten für die BGW belaufen sich auf 9.720€ (mit geschätzten 40 Neukunden).

2. Optimierung eines Haltepunktes (in Umsetzung)

MoBiel veranlasste im Zuge des Demonstrationsvorhabens die Planung für die Verlagerung eines für die BGW-Wohnungsbestände wichtigen Haltepunktes. Mit der Verlagerung soll künftig der Zugang zur Haltestelle erleichtert und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV verbessert werden.

Das Vorhaben befindet sich noch in der Planungsphase, ist planungsrechtlich aber bereits gesichert.

3. Mobilitätstag (realisiert)

Am 22. August 2009 wurde von den Kooperationspartnern ein Aktionstag organisiert, um die Mobilitätsangebote für die Mieter in Ummeln bekanntzumachen. Gut 40 Mieter nutzten die Möglichkeit einer individuellen Mobilitätsberatung.

4. Weitere Mobilitätsangebote (in Planung)

- Die BGW erwägt die Einrichtung eines Einkaufs-Shuttlebusses, der regelmäßig von Ummeln in die Innenstadt fährt.
- MoBiel denkt darüber hinaus an die Konzipierung eines Tickets, was die kostenlose Mitnahme einer Begleitperson ermöglicht (Zielgruppe: Ältere und Hilfsbedürftige). In Ummeln könnte ein Testlauf stattfinden.
- Die BGW will außerdem eine Fahrradservicestation für Kinder und Jugendliche in Ummeln eröffnen.

Alle realisierten Maßnahmen (allgemein und standortbezogen) wurden im Mai 2009 nach einer ca. fünfmonatigen Planungsphase gestartet.



Abb. 2: ADD HOME Poster



Bild 10: Informationsstand von cambio CarSharing & moBiel

Marketing und Finanzierung

Um möglichst viele Kunden der BGW zu erreichen, wurde ein persönliches Anschreiben an alle BGW-Mieter verfasst, in dem die neuen Mobilitätsdienstleistungen und Konditionen beworben wurden. Die standortspezifischen Konditionen für Bielefeld-Ummeln wurden in einem gesonderten Anschreiben beworben. Jede Sendung enthielt einen Fragebogen des ILS, der unter anderem Fragen zum Mobilitätsverhalten, Wahl der Verkehrsmittel und der Wichtigkeit von Dienstleistungen beinhaltete.

Des Weiteren wurden die Serviceteams der unterschiedlichen Stadtbezirke von der BGW geschult, um Informationen über die neuen Mobilitätsdienstleistungen an die Mieter weitergeben zu können.

Die Aktivitäten wurden größtenteils durch die BGW finanziert. Spezielle Flyer über das Mieterticket und die CarSharing-Konditionen wurden von moBiel und cambio gedruckt.

Ergebnisse

Als „harte“ Ergebnisse können die Kooperationspartner folgende Aspekte und Veränderungen im Zeitraum von Mai 2009 bis November 2009 (Umsetzungsphase) nennen:

- Ca. 800 Haushalte haben durch ein persönliches Anschreiben Informationen über die Mobilitätsangebote der BGW erhalten.
- Die Anzahl der seit Juni 2009 verkauften Mietertickets beträgt fast 100. Verglichen mit den momentanen Ticketverkaufszahlen in Bielefeld ist dies ein sehr gutes Ergebnis. Aufgrund der Finanzkrise gibt es eine allgemeine Stagnation der Anzahl von Jahresabos vermutet moBiel.

- Die Anzahl der CarSharing Mitglieder war zum Ende der ADD HOME Laufzeit sehr gering. Nur sieben neue Mitglieder konnten gewonnen werden.
- Die lokale Presse reagierte sehr interessiert auf das Projekt. Bei einer Presseveranstaltung vor Ort trafen Journalisten der lokalen Zeitungen auf die Kooperationspartner. Die Lokalzeitungen berichteten über Details des Projektes.

Erfahrungen

Obwohl 31% der Befragten der vom ILS im April 2009 durchgeführten Umfrage (36 von 117 Haushalten) angaben keinen eigenen Pkw zu haben, waren nur sieben Personen (davon drei in Ummeln) bereit CarSharing-Mitglied zu werden. Ein Grund könnte sein, dass die Mieter der BGW, besonders in Ummeln, nicht zu den 'typischen CarSharing-Nutzern (gebildet, hohes Einkommen) gehören. Dies ist aus den Antworten auf die Frage nach der Kenntnis von CarSharing abzuleiten. 45% der Befragten gaben an CarSharing nicht zu kennen, in Bielefeld-Ummeln waren es sogar 47,5%. Auch wenn die Werbung für das Mieterticket die gleiche war, war dieses viel erfolgreicher. Dies mag damit zusammenhängen, dass das Produkt Mieterticket nicht neu, sondern ein bekanntes Mobilitätsangebot war. Ein anderer Grund könnte sein, dass viele Mieter es gewohnt sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Fast 80% der 198 befragten Personen nutzen den öffentlichen Personennahverkehr, 60% von ihnen täglich oder mehrmals in der Woche.

Um ein neues und nicht bekanntes Produkt noch dazu bei einer eher „schwierigen Klientel“ zu platzieren, scheint ein intensives Marketing von Bedeutung zu sein. Besonders in Bielefeld-Ummeln, wo eine neue CarSharing-Station eingerichtet wurde, war die Werbung offenbar nicht intensiv genug um potenzielle Nutzer zu erreichen. „Nur“ ein Anschreiben, einige Artikel in der lokalen Presse und ein Mobilitätstag führten nicht zum Erfolg.

Eine andere Erkenntnis kann hinsichtlich der Akteurs-Konstellation und der Steuerungsmöglichkeiten von Demonstrationsvorhaben „durch Dritte“ (in diesem Falle das ILS) formuliert werden. Auch wenn sich wie im Falle der BGW ein aufgeschlossenes Wohnungsun-

ternehmen für die Mobilitätsbelange seiner Kunden engagiert, kann nicht erwartet werden, dass das idealtypisch formulierte Gesamtpaket eins zu eins adaptiert wird. Die Auswahl von Maßnahmen basiert vor allem auf Abschätzungen der Kosten-Nutzen-Relation. Auch die kontinuierliche Bewerbung neuer Dienstleistungen und die intensive Einbeziehung der Kundenberater kann von außen nur schwer beeinflusst werden.

Fazit und Ausblick

Eine naheliegende Schlussfolgerung bezieht sich auf die Bedeutung von akzeptanz erhöhenden Werbemaßnahmen. Intensive Bewerbung und regelmäßige Marketingmaßnahmen für neue, unbekannte Dienstleistungen oder schwierige Zielgruppen könnten die Akzeptanz erhöhen. Um mehr potentielle Kunden zu erreichen wäre es eventuell sinnvoll, den persönlichen Hintergrund der Zielgruppe zu untersuchen. In Bielefeld leben z. B. viele Menschen mit Migrationshintergrund; Informationen in unterschiedlichen Sprachen würden möglicherweise zu größerem Erfolg führen.

Eine dauerhafte Verankerung von Mobilitätsdienstleistungen in der Servicestrategie eines Wohnungsunternehmens, verbunden mit der Bereitstellung entsprechender Personalkapazitäten, könnte ebenfalls zur Akzeptanz der Angebote und entsprechender Nachfrage beitragen.

Im Falle des Mietertickets kann eine erfolgreiche Weiterverbreitung konstatiert werden. Als Erfolgsfaktoren sind der attraktive Preis, der hohe Zusatznutzen und die gute Werbung erwähnenswert.

Das Demonstrationsprojekt in Bielefeld wird über den Zeitraum von ADD HOME hinaus fortgesetzt. Das Mieterticket bleibt in jedem Fall ein dauerhaftes Angebot. Das CarSharing-Angebot in Ummeln ist zunächst auf ein Jahr begrenzt. Wenn die Nachfrage nach Ablauf dieses Zeitraumes nicht eindeutig gestiegen ist, behält die BGW es sich vor, ihr Engagement für CarSharing in Ummeln zu überdenken. Die Sonderkonditionen für alle Mieter der BGW (cambio Mitgliedschaft ohne Aufnahmegebühr) werden weiterhin gewährt.

2.5 Demonstrationsvorhaben in Genua (Pegli), Italien



Bild 11: Die Stadt Genua mit dem Stadtteil Pegli

Pegli gehört zu der Gemeinde Genua und liegt ca. 15km vom Stadtzentrum entfernt. Das Gebiet hat überwiegend den Charakter eines Wohngebiets; die Besiedelung reicht von der Küste bis in die Berge. Die Mobilitätssituation von Pegli ist durch die folgenden wesentlichen Punkte gekennzeichnet:

- Ein hoher Anteil privater Pkw-Nutzung.
- Während den Stoßzeiten ist Pegli der peripher gelegene Stadtteil, der das größte Pkw-Aufkommen erzeugt: jeden Morgen fahren mehr als 2.000 Einwohner mit ihrem Auto in Richtung Innenstadt.

Pegli wurde folgerichtig als geeignetes Gebiet für die folgenden ADD HOME-Demonstrationsvorhaben identifiziert: CarSharing, Bildung von Fahrgemeinschaften und Bereitstellung quartiersbezogener Mobilitätsinformationen über die Website 'Infomobility'. Diese

Dienstleistungen wurden als geeignete Maßnahmen definiert, um die Nutzung des privaten Pkws zu verringern und es den Bewohnern zu ermöglichen, zwischen verschiedenen energieeffizienten und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln am Wohnstandort zu wählen. Um einen möglichst erfolgreichen Verlauf der Vorhaben zu gewährleisten, wurden die wichtigsten lokalen Akteure von Beginn an in den Prozess einbezogen (Stadt Genua, Bewohner, CarSharing-Anbieter, Bezirksräte, Ratsausschuss, Vertreter für Wohngebiete, ÖPNV-Anbieter, Eigentümer von Infrastruktur, etc.).

CarSharing

In dem Vorhaben ging es zunächst darum, einen geeigneten, neuen Standort für das einzuführende CarSharing-Angebot zu finden und die neue Station zu

DAS HOHE, TÄGLICHE PKW-AUFKOMMEN VON 2000 FAHRZEUGEN IN RICHTUNG INNENSTADT, MACHTE PEGLI ZU EINEM GEEIGNETEN QUARTIER FÜR CARSHARING, CARPOOLING UND EINER MOBILITÄTSINFORMATIONSWEBBSITE.

reservieren und einzurichten.

Aus folgenden wurde nach eingehender Analyse der Stellplatzsituation in Pegli das „Quartiere Giardino“ ausgesucht:

- Obwohl sich das Angebot an CarSharing-Fahrzeugen in Genua kontinuierlich vom Zentrum in die Peripherie weiter ausbreitet, existiert in Pegli lediglich ein Standort in Küstennähe; ein neuer CarSharing-Standort im Inneren von Pegli würde die CarSharing-Präsenz in der Region verstärken und die Nutzerzahlen möglicherweise steigern.
- Die reservierten Busspuren von Pegli in die Innenstadt wurden kürzlich erweitert. Da auch CarSharing-Nutzer diese Spuren grundsätzlich befahren dürfen, könnte die Nutzung von CarSharing dadurch gefördert werden.

Die neue CarSharing-Station ist durch zahlreiche Hinweisschilder leicht zu finden. Ein Pfahl mit Informationen über ADD HOME ist direkt am Stellplatz platziert, um die CarSharing-Nutzung und die Parkvorschriften zu erklären.

Zielgruppenspezifische Informationen wurden vorbereitet, um potentielle Nutzer aus der näheren Wohnumgebung anzusprechen. Die Informationskampagne hatte zum Ziel, das CarSharing-Angebot und seine Funktionsweise bekannt zu machen und den Bewohnern die Vorteile zu erläutern.

CarPooling

Übergeordnetes Ziel dieses Demonstrationsvorhabens



Bild 12: Die neue CarSharing-Station im „Quartiere Giardino“ (Pegli)

war es, ein Fahrgemeinschaftssystem zu entwickeln, welches sich insbesondere an Bewohner stark belasteter Stadtquartiere wendet und über das Internet nutzbar ist.

Pegli bietet sich für dieses Vorhaben an, da:

- der aus Pegli kommende Verkehr hauptsächlich auf das Zentrum ausgerichtet ist und so die Wahrscheinlichkeit vieler, identischer Wegeziele besteht,
- die geographische Struktur - es gibt nur eine Verkehrsachse die den Westen mit der Innenstadt verbindet - die Planung gemeinsamer Fahrten ermöglicht, auch wenn die Fahrgäste unterschiedliche Ziele haben. Denn viele Ziele liegen auf der Strecke ins Zentrum.

Informationstechnische Grundlage ist eine Management-Software, die in der Lage ist, günstige Routen zu konzipieren und Menschen, die ihren Pkw für Fahrgemeinschaften anbieten möchten, zusammen zu bringen und Nachfrage und Angebot zu koordinieren.

Das gesamte System besteht aus einer Datenbank, der genannten Management-Software und einer Car-Pooling-Internetseite („ViaggiaInsieme“), die den Nutzern den direkten Zugriff auf diesen Dienst erlaubt.

Nutzer müssen sich zuerst registrieren und haben dann einen persönlichen, mit einem Passwort geschützten Zugang. Nach der Registrierung können Angebote oder Nachfragen inseriert werden. Zusätzlich muss die Angabe getroffen werden, ob man „Fahrer“

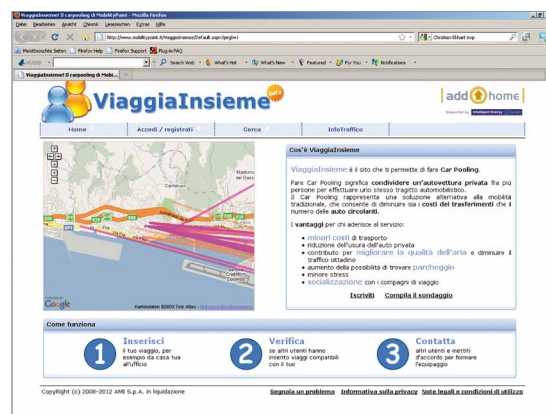


Bild 13: Webbasierte Fahrgemeinschaftsvermittlung für Pegli

oder „Mitfahrer“ ist. Die Website kann auch regelmäßige Angebote oder Nachfragen verwalten und so auch regelmäßige Fahrten optimal planen.

Jeder Nutzer hat eine Seite, auf der seine persönlichen Fahrten gespeichert sind. Von dieser Seite aus gelangt man ganz einfach zu gut korrespondierenden Angeboten oder Gesuchen.

Wenn der Nutzer sich für eine Fahrt entschieden hat, erhält er Informationen über den potentiellen Fahrer bzw. Mitfahrer (Foto, vergangene Fahrten, Bewertungen als Fahrer oder Mitfahrer). Wenn eine Fahrt möglich ist, kann der Nutzer eine E-mail an den Fahrer bzw. Mitfahrer senden. Wenn dieser das Angebot bestätigt, ist die Fahrt vereinbart.

Infomobility Website

Bei dem dritten ADD HOME-Vorhaben handelt es sich um eine Internetplattform mit Mobilitätsinformationen, die zunächst speziell für die Bewohner von Pegli eingerichtet wurde (www.mobilitypoint.it/pegli).

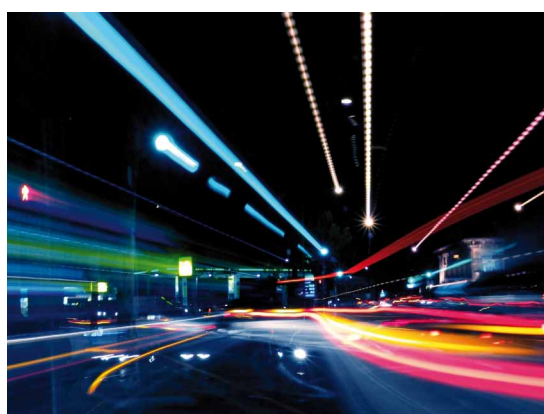
Da der Stadtteil Pegli von vielen verschiedenen (öffentlichen) Verkehrsmitteln (Zug, Bus, Schiff, Taxi, CarSharing oder Fahrgemeinschaft) bedient wird, bot er sich für die Einrichtung eines solchen Informati-

onsdienstes für die Bewohner an. Das Portal unterstützt die Bewohner durch Bereitstellung verschiedener mobilitätsbezogener Informationen dabei, für jeden Weg das geeignete Verkehrsmittel zu wählen.

Aktuelle Reise- und Verkehrsinformationen und hier insbesondere Echtzeit-Informationen wie aktuelle Staumeldungen, Verspätungen im ÖPNV oder aktuell buchbare CarSharing-Fahrzeuge, ermöglichen es den Bewohnern von Pegli, ihre Verkehrsmittelwahl je nach aktuellen Gegebenheiten zu planen und sich über die jeweiligen Alternativen zu informieren und somit eine Verkehrsverlagerung vom Auto auf energiesparendere Verkehrsträger zu fördern.

Die Infomobility Website gibt präzise Echtzeit-Informationen, wenn möglich in Einklang mit dem Monitoring-System der lokalen Träger:

- Verkehrswarnungen (für Straßen und Autobahnen),
- Nachrichten von veränderlichen Verkehrszeichen,
- Echtzeit-Informationen über die Verfügbarkeit von städtischen Schiffsverbindungen zwischen Pegli und der Innenstadt,



**DER CARPOOLING-INTERNETSERVICE ER-
MÖGLICHT DIE SUCHE ODER DAS ANBIETEN
VON MITFAHRGEGELENHEITEN FÜR REGELMÄ-
SSIGE WEGE ODER GELEGENHEITSAHRTEN**



Bild 14: Website Infomobility

- Echtzeit-Informationen über den Stand der Zugverbindungen (Verspätung oder Pünktlichkeit) durch Pegli Bahnhof,
- Bilder von Verkehrsüberwachungskameras.

Zusätzlich zu den Echtzeit-Informationen bietet die Website statistische Informationen über öffentliche Verkehrsmittel, Parkplätze für Personen mit eingeschränkter Mobilität, baustellenbedingte Störungen und vieles mehr.

Ein Großteil dieser Daten ist mit digitalen geographischen Informationen verknüpft (Google Maps).

Kunden können so z. B. die folgenden (graphischen) Informationen über die Website aufrufen:

- alle Haltestellen der städtischen, außerstädtischen und Bedarfsbusse (mit Informationen über Kundendienst, Abfahrzeiten, Kundenzentren und weitere Haltestellen des öffentlichen Verkehrs),
- alle CarSharing-Standorte mit Informationen über die verfügbaren Fahrzeuge,
- die Mitfahrzentrale von Pegli.

Die Website kommuniziert außerdem Neuigkeiten über Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel in Pegli.

**ZUSÄTZLICH ZU ECHTZEIT-INFORMATIONEN BIETET
DIE WEBSITE STATISCHE INFORMATIONEN ÜBER ÖF-
FENTLICHE VERKEHRSMITTEL, PARKPLÄTZE FÜR
PERSONEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT, BAU-
STELLENBEDINGTE STÖRUNGEN UND VIELES MEHR**

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND EMPFEHLUNGEN

Zusammenarbeit mit Wohnungsunternehmen

Bei der Gestaltung von Mobilitätsoptionen und der Implementierung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen am Wohnstandort zählen neben den Mobilitätsanbietern die Wohnungsunternehmen zu den wichtigsten Akteuren. Insbesondere als Entwickler bzw. Eigentümer größerer Siedlungsbestände können sie Einfluss auf Art und Umfang der Mobilitätsangebote, wie z. B. Pkw-Stellplätze und Fahrradstellplätze in ihren Siedlungsbeständen nehmen. Darüber hinaus vermögen sie, durch eigens initiierte und in Partnerschaft mit Mobilitätsanbietern implementierte Dienstleistungen wie Fahrradreparaturstationen, CarSharing oder Mietertickets selbst dazu beizutragen, dass den Bewohnern verschiedene Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen. Sie erleichtern damit den Bewohnern ihrer Siedlungsbestände die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, auch wenn sie nicht über einen privaten Pkw verfügen. Nach wie vor handelt es sich beim wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagement jedoch um ein neues, wenig verbreitetes Service- und Geschäftsfeld der Wohnungswirtschaft. Wohnungsunternehmen konzentrieren sich in ihrem Geschäft und dem Design ihrer Produkte grundsätzlich auf die (tatsächlichen, aber auch manchmal vermeintlichen) Wünsche ihrer Kunden. Viele Kunden und auch viele Wohnungsunternehmen denken beim Thema „Mobilität am Wohnstandort“ häufig zuerst an Automobilität. Deshalb beschränkt sich die Frage der Gestaltung von Mobilitätsoptionen bisher meistens auf

die Frage nach der Anzahl der Pkw-Stellplätze. Die Bereitschaft, die Anzahl von Pkw-Stellplätzen im Neubau von Anfang an zu minimieren oder im Bestand nachträglich zugunsten kollektiver, umweltfreundlicherer und energieeffizienterer Verkehrsmittel zu vermindern, ist nur vereinzelt anzutreffen.

Zudem bestimmt die Fürsorge um die Qualität des „Kernproduktes Wohnung“ das Tagesgeschäft von Wohnungsunternehmen, so dass Dienstleistungen und Aufgaben fern des Kernproduktes nachrangig behandelt werden, solange sie nicht erkennbar zur Vermarktbarkeit der Wohnungsbestände beitragen. Viele Wohnungsunternehmen setzen zwar im Zusammenhang mit der Veränderung auf den Wohnungsmärkten (Schlagwort demografischer Wandel, schrumpfende Quartiere) auf die Strategie, ihr „Produkt Wohnung“ zum „Produkt Wohnen“ auszuweiten, um Kunden zu binden und neu zu gewinnen. Serviceleistungen rund um die Erreichbarkeit von Quartieren und die Mobilität der Bewohner werden darin jedoch erst vereinzelt berücksichtigt.

Finden mobilitätsbezogene Dienstleistungen Eingang in die Servicestrategie eines Wohnungsunternehmens, so handelt es sich bislang nur um einzelne und kurzfristig Erfolg bringende Maßnahmen. Dies ist eine Erkenntnis, die das ADD HOME Konsortium weniger in den eigenen Pilotprojekten, als vielmehr aufgrund der Analyse bisher realisierter Projekte gewonnen hat. Nur vereinzelt werden, wie in Bielefeld oder Bregenz, ganze Dienstleistungspakete geschnürt.

**BAU- UND WOHNUNGSUNTERNEHMEN SIND
SCHLÜSSELAKTEURE FÜR ERFOLGREICHES
MOBILITÄTSMANAGEMENT IN WOHNGEBIETEN**



ADD HOME hat gezeigt, dass Wohnungsunternehmen hinsichtlich der Mobilitätsbelange ihrer Kundinnen und Kunden im eigenen Interesse eine aktive Rolle übernehmen können. Sofern sie sich engagieren wollen, sind Experimentierfreude und ein gewisses Durchhaltevermögen gefragt. Der kurzfristige ökonomische Erfolg sollte bei diesem neuen Servicefeld nicht allein ausschlaggebend sein. Wie am Beispiel Bielefeld deutlich wurde, wird das Engagement der BGW in punkto Mobilität von den Bewohnern überaus positiv bewertet, die Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote, insbesondere Mieterticket und Fahrradabstellanlagen, wird als sehr wichtig erachtet und trägt zur Kundenbindung bei. Wie das Beispiel Maronihof zeigt, lassen sich nicht nur Einzelmaßnahmen, sondern auch ein umfassendes Gesamtpaket erfolgreich schnüren und vermarkten.

Intensive Öffentlichkeitsarbeit und passgenaue Angebote

Aus Sicht des ADD HOME Konsortiums wird von den Wohnungsunternehmen die Bedeutung der Bewerbung der Angebote und einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit für die Akzeptanz der Produkte unterschätzt. Der Projektpartner RHOMBERG konnte beispielsweise aus dem Projekt Sandgrubenweg lernen, dass die reine Bereitstellung hochwertiger Mobilitätsangebote und Dienstleistungen nicht eine ausreichende Nutzung garantiert. Auch bei den Bewohnern weitgehend unbekanntes Produkte wie z. B. CarSharing bedürfen intensiver und kontinuierlicher Informations- und Werbemaßnahmen.

Fundiertes Wissen über den Kenntnisstand, die Einstellungen und Verhaltensweisen sowie die Bedürfnisse der eigenen Zielgruppe kann helfen, diese erfolgreich anzusprechen. Fahrradspezifische Mobilitätsdienstleistungen beispielsweise sind leichter zu vermarkten, wenn ein entsprechender Erfahrungshintergrund vorliegt. Die Bereitstellung von Informationen und Erklärungen in verschiedenen Landessprachen kann dazu beitragen, Bewohner mit Migrationshintergrund erfolgreicher anzusprechen. Das Wissen um die Pkw-Verfügbarkeit und das Einkommens- und Bildungsniveau der Bewohner kann helfen, die Erfolgsaussichten bestimmter Dienstleistungen, insbesondere von CarSharing, realistisch einzuschätzen und angepasste Werbestrategien zu entwickeln.

Die Erfahrungen in den ADD HOME Pilotprojekten zeigen, dass beispielsweise die Möglichkeit, neue Produkte kostenfrei oder kostenreduziert ausprobieren zu können, deren Akzeptanz erhöhen kann. Darüber hinaus sollte die direkte personelle Ansprache über Aktionstage, face-to-face-Kontakte oder Bewohnertreffen die rein informatorische Bewerbung ergänzen. Der Versand von Broschüren und E-Mails allein reicht häufig nicht aus, um dem Konzept zu einer erfolgreichen Umsetzung zu verhelfen.

Für eine erfolgreiche Umsetzung von wohnstandortbezogenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sollte auch die Ausgangssituation in Wohnquartieren mit berücksichtigt werden. Gebiete mit explizit bekannten Problemlagen wie hohem Parkdruck im öffentlichen Raum

oder hohen Staubelastungen versprechen eine höhere Akzeptanz als Gebiete, in denen die Bewohner keinen Problemdruck verspüren und folglich keinen Anlass sehen, sich neu zu organisieren. Dies wird z. B. anhand des Beispiels in Genua deutlich. Der Projektpartner AMI führte vor der Implementierung seiner Pilotprojekte eine intensive Analyse der Problemlagen in unterschiedlichen Stadtquartieren durch und wählte einen Stadtteil mit hohen Verkehrsbelastungen aus. Insbesondere die Infomobility-Website erfreut sich dort großer Beliebtheit und wird inzwischen aus anderen Stadtteilen angefragt.

Bewohner einbeziehen

Die passgenaue Gestaltung von Mobilitätsdienstleistungen schließt die Einbeziehung der Bewohner in die Gestaltung oder bei der Umsetzung der Produkte ein. Als gutes Beispiel kann hier der Maronihof in Bregenz angeführt werden. Die Maßnahmen, die mit allen Bewohnern entwickelt wurden, genießen überwiegend eine hohe Akzeptanz. Die Erfahrungen im Maronihof decken sich mit Erfahrungen aus anderen Projekten, insbesondere im Kontext zum autofreien Wohnen. In diesen Projekten steht die Bewohnerbeteiligung oft an erster Stelle und trägt zu einer Akzeptanz der Grundidee und flankierender Mobilitätsangebote entscheidend bei. Erst durch eine Beteiligung der Nutzer kann eine an den Bedürfnissen der Zielgruppe ausgerichtete Produktgestaltung erfolgen. Art und Umfang der Beteiligung kann dabei durchaus variieren. In Bielefeld haben eine Befragung und ein Mobilitäts-Aktionstag hilfreiche Erkenntnisse geliefert. In Genua/Pegli wurden diverse Foren unter Einbeziehung der Öffentlichkeit durchgeführt. In Bregenz/Maronihof wurden die Mobilitätsdienstleistungen gar kollektiv entwickelt.

Die richtigen Partner finden

Ein Schlüssel zur erfolgreichen Umsetzung wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte und Maßnahmen sind starke Kooperationen und engagierte Partner. Von besonderer Bedeutung ist die Motivation der Wohnungsunternehmen, die den direkten Zugang zu den Bewohnern ihrer Siedlungsbestände herstellen können. Wie die Erfahrung beispielsweise in Deutschland, aber auch in Österreich zeigte, steht und fällt ein Vorhaben häufig mit dem Engagement einzelner Personen im Unternehmen. Fallen diese Personen für eine Kooperation in Sachen Mobilität aus, scheitert das gesamte Vorhaben.

Ein weiterer wichtiger Partner wurde insbesondere bei den Pilotvorhaben in Genua und Varna einbezogen. Dort unterstützte die Bezirksvertretung bzw. der Stadtrat die Projekte in punkto Öffentlichkeitsarbeit und erleichterte die für einzelne Umsetzungen notwendige Herbeiführung von Beschlüssen. Für künftige Vorhaben empfiehlt sich also die Kontaktaufnahme mit den politischen Entscheidungsträgern vor Ort.

Finanzierung und rechtliche Rahmenbedingungen

Die Sicherstellung einer dauerhaften, über den Pilotzeitraum hinausgehenden Finanzierung wohnstandortbezogener Mobilitätsangebote, stellt eine große Herausforderung dar – dies zeigen vor allem die in der Best-Practice-Analyse dokumentierten Beispiele. Naheliegend scheint die mindestens anteilige Kostenübernahme durch die Nutznießer der Angebote – die Kunden der Wohnungsunternehmen oder Bewohner bestimmter Siedlungsbestände. Dies wurde in vielen Projekten bereits in der Pilotphase entsprechend gehandhabt und erfolgreich fortgesetzt.

Problematisch wird es dann, wenn wie bei einigen Car-

**MOBILITÄTSMANAGEMENT FÜR WOHNGBIETE
KANN WIRKSAM DAZU BEITRAGEN, ENERGIEINTENSIVEN
MOBILITÄTSSTRUKTUREN ZU BEGEGNEN UND
NACHHALTIGE MOBILITÄTSOPTIONEN ZU FÖRDERN**



Sharing-Angeboten aufgetreten, die absolute Anzahl der Nutzer nicht ausreicht, um das Angebot dauerhaft ökonomisch tragfähig anbieten zu können. In diesem Falle muss sich insbesondere das Wohnungsunternehmen die Frage stellen, was ihm das Angebot vor Ort Wert ist. Bei der Entscheidung, wie viel ein Wohnungsunternehmen in wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen investieren will, können unterschiedliche Aspekte ausschlaggebend sein. In Gebieten mit hoher Fluktuation, Vermietungsproblemen und drohenden Wohnungsleerständen wird ein Wohnungsunternehmen möglicherweise nur einen kleineren Teil der Kosten auf die Nutzer umlegen, als in Gebieten ohne entsprechende Probleme. Oder es kann wie im Falle von CarSharing mittels einer Umsatzgarantie die Einnahmeausfälle des CarSharing-Anbieters auffangen, solange das Angebot seinem Unternehmensziel dienlich ist.

Manch rechtliche Rahmenbedingungen oder Bestimmungen können allerdings auch einfache Finanzierungskonzepte einschränken. So ist es beispielsweise in Österreich nicht möglich, einen privaten Pkw mit den Nachbarn zu teilen und die Kosten entsprechend umzulegen, ohne ein Gewerbe anzumelden. Weitere Schwierigkeiten liegen darin, eine Versicherung zu finden, die ein solches Nachbarschaftsauto versichert. Eine Vereinfachung oder Aufhebung solcher Hindernisse ebenso wie die Entwicklung unkonventioneller Finanzierungsmodelle sollte auf der Agenda zukünftiger Pilotvorhaben stehen.

Abschließende Betrachtung

Um energieintensiven und Pkw-orientierten Mobilitätsmodernen und -strukturen entgegenzuwirken, sind viel-

seitige Anstrengungen notwendig. Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement kann dabei ein wichtiges Element sein. Da der Ansatz bei Wohnungsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern und kommunalen Entscheidungsträgern noch wenig bekannt ist, ist das noch ausschöpfbare Potential entsprechend hoch.

Selbst bei den bisher bekannten Beispielen, in denen häufig nur einzelne Maßnahmen implementiert wurden, bestehen noch Potenziale, bestehende Mobilitätsangebote zu optimieren oder die Angebotspalette auszuweiten und zu einer umfassenden Mobilitätsservicestrategie weiterzuentwickeln. Nur so lassen sich langfristig sowohl Aussagen über die Wirkungen einzelner Maßnahmen als auch über deren Wechselwirkungen machen.

Sowohl die Pilotvorhaben, die im Rahmen von ADD HOME umgesetzt wurden, als auch die Beispiele, die im Rahmen der Best-Practice-Analyse dokumentiert wurden, machen deutlich, dass bei den relevanten Akteuren hierfür grundsätzlich große Offenheit und großes Interesse besteht. Um aus dem Stadium der zarten Pflanze herauszukommen, bedarf es allerdings weiterer Anstrengungen.

Ein großer Bedarf liegt nach den hier skizzierten Erfahrungen darin, das Thema bei den potenziellen Akteuren und hier insbesondere bei den Wohnungsunternehmen insgesamt stärker bekannt zu machen. Und zwar aus gutem Grund: alles in allem kann aufgrund der bisherigen Erfahrungen trotz relativ geringer Fallzahlen festgehalten werden, dass alle beteiligten Akteure – Mobilitätsdienstleister, Wohnungsunternehmen und Mieter bzw. Bewohner – einen Nutzen aus bedarfsgerechten, wohnstandortbezogenen Angeboten ziehen.

Ein EU-weites Trainingsprogramm für Entscheidungsträger von Wohnungsunternehmen könnte helfen, die bestehenden Defizite in der Wahrnehmung des Themenfeldes zu verringern und weitere Pilotvorhaben zu initiieren.

Durch eine Initialzündung „von oben“, wie in Deutschland und Österreich derzeit mit Aktionsprogrammen in den Handlungsfeldern betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement, könnte ebenfalls zu einer weiteren Verbreitung des Themas beitragen.

4. ADD HOME PRODUKTE UND PUBLIKATIONEN

Während der Laufzeit von ADD HOME wurden zusätzlich zu der hier vorliegenden Abschlussdokumentation sieben Veröffentlichungen produziert, um die Erfahrungen und Ergebnisse des Projektes mit allen, die an wohnstandortbezogenem Mobilitätsmanagement interessiert sind, zu teilen. Die Produkte spiegeln die Arbeitsschwerpunkte von ADD HOME wieder und bieten Informationen und Ideen für einen eigenen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung von Mobilität in Wohngebieten.

4.1. Zusammenfassung der Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen

Die erste Aufgabe von ADD HOME bestand darin, die rechtlichen Rahmenbedingungen für nachhaltige Mobilität am Wohnstandort zu analysieren. Die Analyse wurde in jedem ADD HOME Partnerland durchgeführt. Sie beinhaltete Gesetze und Verordnungen mit Bezug zur räumlichen Planung, zum Bauen, zur Wohnraumförderung und zur Mobilität. Die Zusammenfassung der Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen vergleicht die Ergebnisse der nationalen Untersuchungen miteinander. Die wichtigsten nationalen Vorschriften und die wichtigsten Lektionen, die die Partnerländer voneinander lernen können, werden genannt. Darüber hinaus werden in nationalen Zusammenfassungen die rechtlichen Grundlagen der einzelnen Länder behandelt:

- Öffentlicher Personennahverkehr in Wohngebieten
- Fahrradparken, Fahrradfahren und zu Fuß gehen in

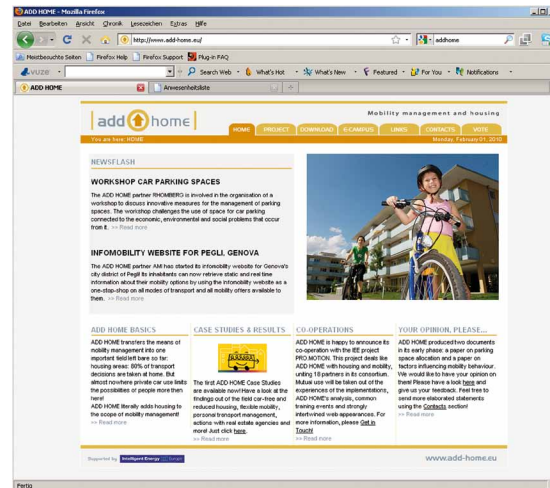


Bild 15: Die AddHome-Webseite

Wohngebieten

- Pkw-Nutzung in Wohngebieten
- Mobilitätsdienstleistungen für Mieter und Bewohner
- Mobilität im Kontext der Wohnungsbauförderung

Die Zusammenfassung endet mit Empfehlungen für den jeweiligen nationalen Kontext. Die Zusammenfassung der Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen und die länderspezifischen Gesamtbetrachtungen können von der ADD HOME Homepage heruntergeladen werden.

4.2 ADD HOME Code of Practise

Dieses Produkt stellt in praxistauglicher Kurzform die Ergebnisse der Analyse von Best-Practise-Beispielen

DIE ADD HOME PRODUKTE BEINHALTEN INFORMATIONEN, IDEEN UND LÖSUNGEN FÜR DIE VERKNÜPFUNG VON MOBILITÄT UND WOHNEN IM SINNE EINER NACHHALTIGEN ENTWICKLUNG VON WOHNGBEIETEN

dar. Über 60 besonders gelungene Beispiele aus Österreich, Bulgarien, Frankreich, Deutschland, den Niederlanden, Slowenien und Großbritannien werden darin aufgegriffen. Hinter jeder Projektbeschreibung in Kurzform ist ein ausführlicher Projektsteckbrief hinterlegt, der Informationen über den Hintergrund, die Ziele, die implementierten Maßnahmen, die Ergebnisse und die beteiligten Akteure enthält.

Das Dokument thematisiert darüber hinaus den Nutzen, den Wohnungsunternehmen aus einem Engagement im Themenfeld Wohnen und Mobilität ziehen können.

Der Code of Practice ist ein Online-Tool. Alle Best Practice Beispiele sind auf der ADD HOME Homepage verfügbar und nach folgenden Kriterien strukturiert:

- Öffentlicher Personennahverkehr in Wohngebieten
- Fahrradfahren und zu Fuß gehen in Wohngebieten
- PKW-bezogene Dienstleistungen und Maßnahmen in Wohngebieten
- Mobilitätsinformation, Organisation und Koordination
- Mobilitätsbelange im Kontext von autofreien, autoreduzierten oder ökologischen Wohngebieten
- Weitere Beispiele

Sowohl der Code of Practice als Ganzes als auch jedes einzelne Beispiel kann als PDF-Datei heruntergeladen werden.

4.3. Broschüre „Mobilität trifft Wohnen – eine aussichtsreiche Begegnung“

Die Broschüre fasst die wichtigsten Ergebnisse der Analyse rechtlicher Rahmenbedingungen und der Untersuchung guter Beispiele kurz und knapp zusammen. Die Broschüre erschien in allen Landessprachen. Jedes Partnerland definierte seine eigenen inhaltlichen Schwerpunkte und berücksichtigte insbesondere den eigenen nationalen Kontext. Sie richtet sich somit an die jeweiligen Akteure in den Partnerländern.

Die Broschüre informiert über Möglichkeiten und Grenzen innerhalb der nationalen, regionalen und lokalen Rechtsvorschriften für die Gestaltung verschiedener wohnstandortbezogener Mobilitäts Optionen. Zusätzlich wird in jeder Broschüre eine Auswahl jeweils geeigneter Beispiele hervorgehoben. Alle Broschüren enden mit einer englischen Zusammenfassung der Ergebnisse der rechtlichen Analysen.

Auf der ADD HOME Homepage stehen die jeweiligen Broschüren in der Landessprache zur Verfügung.

4.4 Dokumentation der Demonstrationsvorhaben

Die im Rahmen von ADD HOME initiierten Demonstrationsvorhaben wurden in einem Online-Dokument ausführlich beschrieben, um zur Nachahmung anzuregen und aufgrund der dokumentierten Erfahrungen und Er-



Bild 16: Die AddHome-Broschüre



Bild 17: Eines von diversen AddHome-Postern

kenntnisse eine Adaption zu erleichtern. Die Dokumentation enthält detaillierte Informationen über Rahmenbedingungen, Maßnahmen und Schwierigkeiten bei der Umsetzung. Im Einzelnen werden jeweils folgende Aspekte beleuchtet:

- Hintergrund
- Ziele
- Räumlicher Kontext
- Beteiligte Akteure und Partner
- Zielgruppen
- Maßnahmen
- Rechtsrahmen
- Hindernissen und Probleme

- Ergebnisse und Erfahrungen
- Erfolgsfaktoren
- Zukunftsaussichten und das Potenzial für eine Adaption

Die Dokumentation kann von der ADD HOME Homepage heruntergeladen werden.

4.5. Maßnahmenspezifische Leitfäden für Nachahmer

Die maßnahmenspezifischen Leitfäden für Nachahmer enthalten kurze, kompakte und maßnahmenspezifische Informationen über die im Rahmen von ADD HOME analysierten oder implementierten Maßnahmen. Sie wurden für eine größere Nutzergruppe als die detaillierten Beschreibungen der ADD HOME Demonstrationsprojekte entwickelt. Ihr Ziel ist es, kurze aber präzise Informationen über das schrittweise Vorgehen im Falle einer geplanten Umsetzung zu geben. Die Leitfäden richten sich vornehmlich an verantwortliche Mitarbeiter von Mobilitätsdienstleistern, Wohnungsunternehmen oder Kommunen. Folgende Themenbereiche werden abgedeckt:

- Radwegenetze für Wohngebiete
- Fahrradservice-Stationen
- CarSharing für Wohngebiete
- CarPooling-Systeme
- Infomobility – Internetportal mit verkehrsrelevanten Informationen
- Wohnstandortbezogene Mobilitätspläne – Informationen über Mobilität und Versorgung in der direkten Umgebung
- Wohnstandortbezogene Internetseiten – spezifische Mobilitätsinformationen für Wohngebiete

**IN DEN LEITFÄDEN FÜR POTENZIELLE NACHAHMER
FINDEN SIE KURZE, PRAGMATISCHE INFORMATI-
ONEN ÜBER DIE NOTWENDIGEN SCHRITTE BEI DER
IMPLEMENTIERUNGEN KONKRETER MASSNAHMEN**

- Mietertickets
- Verkehrsberuhigung in Siedlungen und Wohngebieten
- Willkommens-Pakete – Informationen über Mobilität und lokale Versorgungsangebote für neue Mieter und Bewohner
- Site development and multiple garages
- Städtische Mobilitätsausschüsse
- Mobilitätserziehung

Die Leitfäden für Nachfolger werden auf der ADD HOME Homepage online zur Verfügung gestellt.

4.6. Leitfaden für Fortbildungsveranstaltungen zum Themenfeld „Wohnen und Mobilität“

Im Rahmen von ADD HOME wurden in allen Partnerländern mehrere Fortbildungsveranstaltungen durchgeführt. Zielgruppen waren, Bauunternehmen, Wohnungsgesellschaften, Entscheidungsträger auf lokaler Ebene, Universitäten, Schulen, Planer, Architekten und Energieagenturen. Der Leitfaden fasst die vermittelten Inhalte zusammen, nennt die verwendeten Methoden und gibt einen Überblick über die Rückmeldungen der Teilnehmer. Institutionen, die eigene Schulungsveranstaltungen über den Themenkomplex „Wohnen und Mobilität“

durchführen möchten, können von dem Leitfaden im Schwerpunkt inhaltlich profitieren. Sie können aber auch Hinweise über die Erfolgsfaktoren und Hindernisse solcher Veranstaltungen erhalten. Der Leitfaden für Fortbildungsveranstaltungen ist auf der ADD HOME Homepage verfügbar.

4.7 Leitfaden Know-how-Transfer

Neben Fortbildungsveranstaltungen wurden von den ADD HOME Partnern diverse weitere Gelegenheiten für die Vermittlung des erarbeiteten Fachwissens wahrgenommen (z.B. Konferenzen, Workshops). Auch diese Erfahrungen wurden in einem Leitfaden dokumentiert. Der Leitfaden für Know-how-Transfer ist in gleicher Weise wie der Leitfaden für Fortbildungsveranstaltungen strukturiert und kann ebenfalls von der ADD HOME Homepage heruntergeladen werden.

Neben den genannten Produkten informierten die projekteigenen Internetseiten und ein Newsletter mit insgesamt 5 Ausgaben über laufende Aktivitäten und Ergebnisse des Projektes. Die Internetseiten werden auch nach Beendigung des Projektes für einen Zeitraum von zwei Jahren fortbestehen.



Bild 18: Die AddHome Guidelines

5. ANNEX, IMPRESSUM UND KONTAKTE

Fußnoten von Seite 2:

¹ Auftrag im Rahmen des Programm „Intelligent Energy Europe“ (IEE) unter Federführung der „Executive Agency for Competitiveness & Innovation“ (EACI)

² Um häufige Wiederholungen zu vermeiden, wird synonym der Begriff Wohnort benutzt.

³ Österreich: Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) & Rhomberg Bau GmbH (Rhomberg);

Bulgarien: Black Sea Regional Agency for Energy Management (BSRAEM);

Deutschland: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH;

Italien: Azienda Mobilità e Infrastrutture S.p.A. (AMI);

Slowenien: Universität Maribor

Autoren und Autorinnen der vorliegenden Publikation:

Kapitel 1:	Doris Bäumer (ILS), Claus Köllinger (FGM)
Kapitel 2.1:	Roberta Velini (AMI, englische Fassung), deutsche Bearbeitung Doris Bäumer (ILS)
Kapitel 2.2:	Christian Steger-Vonmetz (Rhomberg)
Kapitel 2.3:	Claus Köllinger (FGM, englische Fassung), deutsche Bearbeitung Doris Bäumer (ILS)
Kapitel 2.4:	Doris Bäumer (ILS)
Kapitel 2.5:	Robert Velini (AMI, englische Fassung), deutsche Bearbeitung Doris Bäumer (ILS)
Kapitel 3:	Doris Bäumer (ILS), Claus Köllinger (FGM)
Kapitel 4:	Claus Köllinger (FGM, englische Fassung), deutsche Bearbeitung Doris Bäumer (ILS)

Foto- und Abbildungsnachweise:

Kapitel 2.1:	Christian Steger-Vonmetz (alle Fotos und Abbildungen)
Kapitel 2.2:	Bruno Klomfar (Foto 1,2,4); Christian Steger-Vonmetz (Foto 3)
Kapitel 2.3:	BSRAEM
Kapitel 2.4:	BGW (Abb. 1); ILS (Abb. 2, Foto 1)
Kapitel 2.5:	AMI (alle Fotos und Abbildungen)
	Bilder v. Stockxpert: Cover, Umschlag Innenseite, S.3, 20, 22(2), 23, 25
	Restliche Bilder: Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM

Konzeption, Design und Layout:

Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM

Kontakte:



Forschungsgesellschaft Mobilität Austrian Mobility Research
FGM-AMOR gem. GmbH (AT)
Kontakt: koellinger@fgm.at



ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH (DE)
Kontakt: doris.baeumer@ils-forschung.de



Rhomburg Bau GmbH (AT)
Kontakt: steger-vonmetz@aon.at



AMI - Azienda Mobilità e Infrastrutture
di Genova S.p.A (IT)
Kontakt: giampiero.fabbri@ami.genova.it



Black Sea Regional Agency for
Energy Management (BG)
Kontakt: office@ubbsla.org



University of Maribor, Faculty of Civil Engineering (SI)
Kontakt: sebastian.toplak@uni-mb.si

Supported by **Intelligent Energy**  Europe

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Publikation liegt bei den AutorInnen. Sie gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Gemeinschaften wieder. Die Europäische Kommission übernimmt keine Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

The sole responsibility for the content of this [webpage, publication etc. lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.



MOBILITY MANAGEMENT FOR HOUSING AREAS - FROM CAR-DEPENDENCY TO FREE CHOICE

WWW.ADD-HOME.EU