



BESSER WOHNEN MIT WENIGER VERKEHR

Arbeitspapier im Rahmen des Projekts
RAVE – „Nachhaltige Raum- und Verkehrsplanung“

von ANKA DERICHS

Inhalt

1	AUSGANGSSITUATION	1
2	DIE BANDBREITE AN STRATEGIEN FÜR BESSERES WOHNEN MIT WENIGER VERKEHR	1
2.1	Strukturell-kollektive Ansätze	2
2.1.1	Wohnen im Bestand.....	2
2.1.2	Neubau im Zuge der Nachverdichtung	2
2.2	Individuelle Ansätze	3
2.2.1	Verkehrsreduzierende Vermietungs- und Finanzierungskonzepte.....	3
2.2.2	Mobilitätsbezogene Dienstleistungen der Wohnungswirtschaft	4
3	INNOVATIVE KOOPERATIONEN ALS VORAUSSETZUNG	4
4	FRAGESTELLUNGEN UND ARBEITSINHALTE DES PROJEKTS	4
5	LITERATUR	4

Dipl.-Geogr. Anka Derichs
Universität Dortmund
Fakultät Raumplanung
Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung
D-44221 Dortmund
Tel 0231/755-6032
Fax 0231/755-2269
derichs@rp.uni-dortmund.de

1 Ausgangssituation

Der Trend der Stadt-Umlandwanderung ist ungebrochen. Viele Menschen wünschen sich finanzierbares Wohneigentum und ziehen aus den Kernstädten in die Umlandgemeinden, in denen Wohneigentum zu deutlich günstigeren Konditionen geboten wird. Die zusätzlich entstehenden Mobilitätskosten werden dabei in der Regel nicht einkalkuliert. Das führt dazu, dass der Bevölkerungsanteil in der Mehrzahl der Kernstädte abnimmt, während der Bevölkerungsanteil in den Umlandkreisen in gleichem Maße wächst. Die Stadt Brüssel mit einer Million Einwohnern und Einwohnerinnen hat, vergleichbar mit anderen europäischen Städten, seit 1987 11 % ihrer Bevölkerung an die Außenbezirke in der Region verloren. In der Folge pendeln täglich 350.000 Beschäftigte aus den „Suburbs“ in das Zentrum (Wouters 2002). Deutschland bildet keine Ausnahme im europäischen Trend. Dies wird auch erkennbar an der in Städten kaum nachgefragten Eigentumsförderung. Der Großteil der Eigenheimförderung floss ungeachtet der bekannten negativen Auswirkungen in die Klein- und Mittelstädte im Umland großer Städte (MSWKS 2001).

Diese Stadt-Umlandwanderung belastet öffentliche Haushalte und verschlechtert die Umweltbedingungen insbesondere durch Flächenzerschneidung und wachsende Verkehrsströme. Die Zuwachsgemeinden müssen erhebliche öffentliche Folgeinvestitionen finanzieren, wie den Bau von Kindergärten und Schulen, Kanalisation und Kläranlagen, Friedhöfen sowie Sportanlagen. Gleichzeitig ist dieses Infrastrukturangebot in den Kernstädten nicht ausgelastet, muss aber unterhalten werden. In den Kernstädten bleiben innerstädtische Flächen ungenutzt, obwohl diese für eine Wohnnutzung geeignet sind und teilweise bereits erschlossen sind. Neue Pendlerströme (MIV) entstehen, weil der neue Wohnstandort aufgrund der günstigeren Baukosten¹ ohne Rücksicht auf einen Anschluss an den ÖPNV gewählt wird. In den Kernstädten droht die Gefahr einer sozialen Segregation, weil meist mobile, relativ finanzkräftige Haushalte in das Umland abwandern und in der Regel finanzschwächere Haushalte in den Kernstädten wohnen bleiben.

Dabei belegen Zahlen, dass viele Haushalte unter bestimmten Umständen in der Stadt bleiben würden. Die Motive für die Abwanderung ins Umland sind in

Untersuchungen offengelegt worden (ILS 2001). Es sind die Vorteile, die überschaubare Kleinstädte mit vielen Freiraum- und Freizeitqualitäten für Familien mit Kindern haben. Viele Haushalte würden im Stadtgebiet bleiben bzw. in der Nähe zu ihrem Arbeitsplatz leben, wenn es eine ausreichende Anzahl an finanzierbaren Angeboten im Wohneigentum bzw. zur Vermietung in den Städten geben würde. Daher sind auch die Förderbedingungen für den Städtebau und die Eigentums- und Wohnungsbauförderung auf den Prüfstand zu stellen.

Die städtebaulichen Konzepte von Mischung und Dichte bilden den unverzichtbaren Rahmen für eine Stadt der kurzen Wege. Allerdings ist es ebenso von Bedeutung organisatorische, auf die individuellen Bedürfnisse zugeschnittene Konzepte anzubieten (für karriereorientierte Singles und Fernpendler, teilzeitarbeitende Familien, immobile Rentner etc.). So können die Langfristentscheidungen von Wohnen und Arbeiten durch Beratung und Unterstützung beeinflusst bzw. hierfür neue Handlungsoptionen angeboten werden.

Die Wohnungswirtschaft wurde als wichtiger Akteur für die Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung bisher kaum beachtet. Dabei haben insbesondere Wohnungsunternehmen, die in schrumpfenden Regionen agieren, aufgrund der Entwicklung hin zu einem Mieterwohnungsmarkt, ein Interesse an Konzepten für die Attraktivitätssteigerung und bessere Vermarktung ihrer Wohnungen.

2 Die Bandbreite an Strategien für besseres Wohnen mit weniger Verkehr

Die Strategien für ein „besseres Wohnen mit weniger Verkehr“ sind vielfältig. Sie reichen von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen (Bestandssanierung und Nachverdichtung) über mobilitätsbezogene Dienstleistungen bis hin zu neuen, verkehrsreduzierenden Finanzierungs- und Vermietungskonzepten.

Bei der Darstellung von Beispielen können strukturell-kollektive Ansätze von individualorientierten Ansätzen unterschieden werden.

¹ In keinem Land Europas sind die Kosten für den Bau eines Eigenheims so hoch wie in Deutschland. Es werden dreimal so viele Arbeitsstunden benötigt, um den Betrag für den Kauf/Bau zu verdienen als beispielsweise in Großbritannien (Power 1993). Demgegenüber ist in Deutschland die durchschnittliche Kaufkraft für den Erwerb eines Pkw im europäischen Vergleich sehr hoch (BMVBW 2001:262).

Tab. 1: Wohnungsbezogene Maßnahmen

Maßnahmen	Wirkungsweise	Akteure	Wirkung
Bestands-sanierung	kollektiv-strukturell	Wohnungs-wirtschaft, Stadtverwaltung, Förderministerien	Vermeidung Verlagerung
Nachver-dichtung	kollektiv-strukturell	Wohnungs-wirtschaft, Stadtverwaltung, Förderministerien	Vermeidung Verlagerung
Finanzie-rungs-konzepte	individuell	Wohnungswirt-schaft, Arbeitge-ber, Wirtschafts-unternehmen, Stadtverwaltung	Vermeidung Verlagerung
Vermie-tungs-konzepte	individuell	Wohnungs-wirtschaft, Stadtverwaltung, Arbeitgeber	Vermeidung Verlagerung
Mobilitäts-bezogene Dienst-leitungen	individuell	Wohnungs-wirtschaft, Stadtverwaltung, Arbeitgeber	Vermeidung Verlagerung

Quelle: eigene Zusammenstellung

2.1 Strukturell-kollektive Ansätze

Die gebaute und natürliche Umwelt bildet den Rahmen für menschliches Handeln und ist relativ stabil. Sie beeinflusst häufig nur indirekt das Verkehrsverhalten. Kompakte und gemischte Siedlungsstrukturen schaffen beispielsweise die Möglichkeit zu einem verkehrssparsamen Verhalten. Die individuellen Entscheidungen aber über den Wohnort, über den Arbeitsplatz und über die bevorzugten Geschäfte und Freizeitorte bestimmen innerhalb dieser Strukturen den Verkehrsaufwand und die Verkehrsmittelnutzung.

2.1.1 Wohnen im Bestand

Aus volkswirtschaftlichen, sozialen, siedlungsstrukturellen und ökologischen Gründen ist ein Erhalt von Dichte oder auch Nachverdichtung in den Städten notwendig.

Vor allem in Regionen mit einer schrumpfenden Bevölkerung (z.B. neue Bundesländer, Ruhrgebiet) wird an innovativen Lösungen gearbeitet, um dem zunehmenden Wohnungsleerstand zu begegnen.

Die Bestände entsprechen in vielen Fällen nicht mehr den baulichen, energetischen und sozialen Standards. Angebot und Nachfrage stimmen sowohl quantitativ als auch qualitativ oft nicht überein. Zum Beispiel sind die Grundrisse für heutige Ansprüche zu klein und unflexibel. Die Ausstattung ist nicht

mehr zeitgemäß. Gleichzeitig verfügen aber gerade innenstadtnahe Wohnungsbestände über ein gutes Wohnumfeld in integrierter Lage.

Das Spektrum der qualitativen Verbesserung des Angebotes reicht dabei vom Ausbau von Dachgeschossen, der Neuaufteilung von Gebäuden bis hin zur Errichtung von An-, Neu- und Umbauten. In Gebieten hoher Dichte können Geschosse abgetragen und über weiterführende Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen neue Qualitäten geschaffen werden, die das Wohnen in diesen Quartieren attraktiver gestalten und Abwanderungen reduzieren helfen.

Besondere Erneuerungskonzepte erfordern die Siedlungen der 50er und 60er Jahre mit Defiziten in der Infrastruktur und im Wohnumfeld. Dortige, derzeit ungenutzte Freiflächen eignen sich gegebenenfalls für ergänzende Neubaumaßnahmen oder können für die wohnungsnaher Freizeitgestaltung „Im Grünen“ aufgewertet werden.

Für manche Mieter und Mieterinnen ist der Wunsch nach einem eigenen Garten ein Motiv zum Umzug ins Eigenheim. In zahlreichen Strukturen des Wohnungsbestands ist die Einrichtung von Mietergärten möglich. Dies kann zur Mieterbindung und gleichzeitig zur sozialen Sicherung der Außenräume beitragen.

Um die Bestandsentwicklung zu stärken ist es notwendig gegenwärtige Förderrichtlinien anzupassen. Dies geschah zum Beispiel in Sachsen. Wer in Sachsen seine selbst genutzte Altbauwohnung saniert oder eine solche Wohnung zur eigenen Nutzung erwirbt, kann zusätzlich zur Eigenheimzulage Geld aus dem „Zuschussprogramm zur Wohneigentumsbildung in innerstädtischen Altbauquartieren bekommen“ (Sächsische Zeitung 2002). Zusätzlich zu der Eigenheimzulage können damit Gelder in einer Höhe von bis zu 15.000 Euro ausbezahlt werden. Voraussetzungen sind u.a., dass das Gebäude in einem innerstädtischen Sanierungs-, Erhaltungs- oder Kerngebiet liegt und die Wohnfläche eine Größe zwischen 70 qm² und 120 qm² hat (ebd.). Mit letzterem soll insbesondere Familien ein Anreiz für das Wohnen in der Innenstadt gegeben werden.

Der Bestandsverbesserung sollte daher in der Förderpolitik grundsätzlich Vorrang vor dem Neubau gegeben werden. Die Sanierung von Gebäuden schafft nebenbei Arbeitsplätze und führt zu weniger Straßenneubauten und damit weniger Verkehr.

2.1.2 Neubau im Zuge der Nachverdichtung

In fast allen Städten schaffte der wirtschaftliche Strukturwandel Flächen, die für den Wohnungsbau genutzt werden können. Im Interesse der Begrenzung des Netto-Boden-Verbrauchs ist der Innenentwicklung der Städte z.B. bei der Wiedernutzung von Konversionsflächen und dem Flächenrecycling ehemals

liger Betriebsstandorte sowie der Siedlungsentwicklung an der Schiene Vorrang einzuräumen.

Ein weiteres, in der Summe beachtliches Potenzial für die Schaffung neuer Wohnungen in der Stadt stellen die vorhandenen Baulücken dar. So hat zum Beispiel die Stadt Köln als Teil des Programms „Wohnungsbau 2000“ ein umfangreiches Baulückenprogramm aufgelegt. Das Programm umfasst etwa 4.700 bebaubare Baulücken und mindergenutzte Grundstücke mit einem Flächenpotential für 21.500 Wohnungen (MSWKS 2001:7). Der Vorteil eines systematischen Vorgehens zur Schließung von Baulücken liegt auf der Hand. Die Grundstücke sind i.d.R. erschlossen. Technische und soziale Infrastruktur sind vorhanden bzw. können effizienter bereitgestellt werden, so dass der Aufwand an Investitions- und Folgekosten gering ist.

Die Wiedernutzung von Hafenableen ist ebenso ein interessantes Thema. Wohnen und Arbeiten am Wasser bürgt für eine spezifische Standortqualität mit hoher Ausstrahlungskraft.

Für alle Beispiele gilt:

- ein ausreichender ÖPNV-Anschluss,
- eine gute Beratung über bestehende ÖV-Angebote sowie verkehrsrelevante Dienstleistungen,
- eine hohe nahräumliche Erreichbarkeit von Gütern bzw. Einrichtungen des täglichen Bedarfs
- sowie eine Mischung von Wohnen und Arbeiten

sind Voraussetzung für ein verkehrssparsames Wohnen.

2.2 Individuelle Ansätze

Die Verkehrs- und Siedlungsplanung darf sich nicht auf räumliche Strukturen beschränken. Für eine Verkehrsplanung im nachhaltigen Sinne stellt sich die Frage nach Konzepten,

- die wegen der geringen Änderungsraten der räumlichen Struktur im Bestand wirksam sind und
- die sich wegen der hohen individuellen Flexibilität der Verkehrsakteure möglichst direkt an den einzelnen Verkehrsteilnehmer wenden (Holz-Rau 2001:271).

Durch individualorientierte Konzepte kann in kleinen Schritten direkt auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsdistanzen eingewirkt werden. Sinnvollerweise sollten die kollektiven Rahmensetzungen mit individuellen Beratungen und Angeboten (z.B. Mobilitätsmanagement) verknüpft werden.

2.2.1 Verkehrsreduzierende Vermietungs- und Finanzierungskonzepte

Zu den hier angeführten verkehrsreduzierenden Konzepten zählen der Werkwohnungsbau, das Belegungsmanagement und die pendlerdistanzabhängige Vergabe von Bauland sowie die Subventionierung des Einzelhandels.

Der Werkwohnungsbau bietet den Beschäftigten die Möglichkeit, eine Wohnung in Arbeitsplatznähe zu bekommen. Firmen und mittelständische Unternehmen bieten ihren Mitarbeitenden die eigens gebauten bzw. durch erworbene Belegungsrechte verfügbare Wohnungen an. In Kooperation mit benachbarten Arbeitgebern lassen sich die Wohnungen mit dem zusätzlichen Vorteil kurzer Arbeitswege vermarkten. Für die Arbeitgeber bedeutet dies im übrigen höhere zeitliche Flexibilität und geringere Krankenstände.

Kommunen haben die Möglichkeit ihre Wohnungen vorzugsweise an wohnungssuchende Einpendler zu vermieten. Die dänische Gemeinde Albertslund hat hierfür ein Programm aufgelegt, in dem eine bestimmte Anzahl Wohnungen für diesen Zweck reserviert wurde.

Die Berücksichtigung der Lage des Arbeitsplatzes bei der Vergabe kommunaler Grundstücke erhöht die Chance in Arbeitsplatznähe bauen zu können. Hierfür entwickelt die Kommune ein Vergabesystem, nach dem z.B. neben anderen sozialen Kriterien die Fern- bzw. Einpendler Vorrang bei der Vergabe erhalten.

Ein wichtiges Finanzierungskonzept ist die Subventionierung des Einzelhandels. Durch ein entsprechendes Mietniveau und die gezielte Auswahl der Gewerbemieten lässt sich ein gebietsbezogener Branchenmix erhalten und so die wohnungsnah Grundversorgung stützen. Die Stadt Wien betreibt seit dem Jahr 1995 ein Nahversorgungsmanagement, mit dessen Hilfe die wohnungsnah Versorgung mit Einzelhandelseinrichtungen und haushaltsbezogenen Dienstleistungen verbessert werden soll. Förderungsgegenstand ist die Anmietung oder der Kauf von Geschäftsräumen in geförderten oder frei finanzierten neu errichteten Wohnbauprojekten in Stadterweiterungsgebieten. Die Förderung wird ausschließlich Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in genau definierten Branchen des kurzfristigen Bedarfs mit kleinem Einzugsbereich gewährt (Lebensmittelgeschäfte, Bäckerei, Konditorei, Drogerien, Schreibwaren, Friseur, Gastronomie, ...)(BBR 1999:98).

In Quartieren mit geringem Arbeitsplatzbesatz kann die Umnutzung von Wohnungen in Geschäftsräume zur „Nachmischung“ beitragen. Derartige Angebote sollten sich direkt an Freiberufler richten, die bereits im Quartier wohnen.

2.2.2 Mobilitätsbezogene Dienstleistungen der Wohnungswirtschaft

Mobilitätsmanagement verstanden als ein Ansatz, der zielgruppenspezifisch und verkehrsmittelübergreifend mit speziellen Dienstleistungen (Information, Beratung etc.) das Verhalten in Richtung einer nachhaltigen Mobilität lenken möchte, setzt bislang kaum am Wohnstandort an. Dabei erweist sich der Wohnort geradezu als Drehscheibe für die persönliche Mobilität. Rund 90 Prozent aller Wege beginnen oder enden dort (BMV 1989).

Durch Immobilien- oder Wohnungstauschbörsen und Umzugsmanagement können wohnungssuchende Haushalte für einen Bezug leerstehender oder mindergenutzter Häuser und Gebäude gewonnen werden. Insbesondere Älteren und Alleinstehenden können durch das Umzugsmanagement kleinere, günstigere Wohnungen angeboten werden. Es unterstützt die Mobilisierung von Flächenpotentialen im Wohnungsbestand. Gegebenenfalls ist hierzu der altengerechte Umbau ausgewählter Wohnungen oder - bei räumlicher Verfügbarkeit - die Nachverdichtung mit entsprechenden Gebäuden erforderlich.

Zu den mobilitätsbezogenen Dienstleistungen speziell in der Wohnungswirtschaft zählen Schnuppertickets bzw. Starterpakete für den ÖPNV, gezielte Beratungen der Haushalte, Mietertickets und Car-sharing-Angebote. Diese Dienstleistungen zielen auf eine alternative Verkehrsmittelwahl ab.

Nach Befragungsergebnissen aus Dresdener Stadtteilen haben die Mieter an Wohnstandorten der Südost WOBA Dresden ein beachtliches Interesse an einer wohnungsnahen Mobilitätsberatung. 50% der Mieter finden eine wohnungsnaher Mobilitätsberatung „sehr wichtig“ bzw. „wichtig“. Auf noch größeres Interesse stößt ein solches Angebot bei Haushalten mit Kindern (57%), was daraus schließen lässt, dass Haushalte mit mehreren Personen und verschiedenen, wechselnden Alltagswegen durchaus an einer persönlichen Beratung zum ÖPNV-Angebot, zu Sondertickets oder Car-sharing-Optionen interessiert sind (Intermobil 2002:11).

Gerade ältere Menschen sind in ihren Aktionsräumen eingeschränkt. Hier können Wohnungsunternehmen Freizeitangebote organisieren (z. B. den gemeinsamen Theaterbesuch einschließlich Organisation der Anfahrt), über Mietercafés Kontakte fördern und Räume für Gemeinschaftsaktivitäten zur Verfügung stellen.

Aktionen wie „Mieter werben Mieter“, „Wohnen dicht bei Müttern“ oder die Einrichtung von Pflegewohnungen können zur Stärkung sozialer Netze und zur Reduzierung vor allem von „Pflegeverkehren“ beitragen, die in einer alternden Gesellschaft an Bedeutung gewinnen.

3 Innovative Kooperationen als Voraussetzung

Die aufgeführten Beispiele können nur in enger Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren verwirklicht werden. Meist können alle Beteiligten einen gewissen Vorteil aus der Zusammenarbeit ziehen:

- Die Wohnungswirtschaft gewinnt durch innovative Angebote wie Mobilitätsdienstleistungen Mieter. Dies gilt insbesondere in Gebieten in denen sich ein Mietermarkt entwickelt hat.
- Die Städte und Gemeinden sparen Kosten für die Infrastruktur und schaffen für ihre Bewohner und Bewohnerinnen eine höhere Lebensqualität, eine bessere Nahraumversorgung und mehr Sicherheit (durch weniger Verkehr). Die Attraktivität der Orte steigt.
- Die Verkehrsunternehmen gewinnen mit zusätzlichen und co-finanzierten Angeboten neue Fahrgäste und erzielen höhere Einnahmen.

4 Fragestellungen und Arbeitsinhalte des Projekts

Die folgenden Fragen zum Thema „Besser Wohnen mit weniger Verkehr“ werden im Laufe des Projekts vertieft.

- Welche Konzepte, Fördergebiete und Förderinstrumente gibt es, die das Wohnen mit weniger Verkehr unterstützen?
- Wie können Wohnungsanbieter, Unternehmen, Verwaltungen und Mobilitätsdienstleister zusammenarbeiten um flächen- und kostensparend die wachsende Mobilitätsnachfrage zu befriedigen?
- Wie kann die Lebenssituation von Haushalten und Personen ohne Auto verbessert werden (Verbesserung der nahräumlichen Erreichbarkeit)?
- Wie kann der Wohnungsbestand insbesondere für Familien in der Stadt attraktiviert werden?
- Welchen zusätzlichen Nutzen bieten die Projekte / Konzepte jeweils für die beteiligten Akteure?

5 Literatur

- BBR Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg., 1999): Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege. Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Werkstatt: Praxis. Bonn.
- BMVBW Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1989): KONTIV.

- BMVBW Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg., 2001): Verkehr in Zahlen 2001/2002. Hamburg.
- ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (2001): Mieterticket & Co. Erfolgsfaktoren siedlungsbezogener Mobilitätsdienstleistungen. Fachtagung am 7. November 2001 in Dortmund.
- INTERMOBIL (2002): Intermobil Region Dresden, Statusbericht vom 30.06.02, Büro für integrierte Planung Berlin.
- MSWKS Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport des Landes NRW (2001): Fachtagung „Wohneigentum in der Stadt“, Düsseldorf.
- POWER, ANNE (1993): Hovels to High Rise. State Housing in Europe since 1850. London.
- SÄCHSISCHE ZEITUNG (2002): Geldregen für Altbauten in der Innenstadt. 28.06.2002.
- WOUTERS, JEAN-PAUL (2002): Organisational, legal and fiscal solutions. Vortrag auf dem Transplus Workshop des ILS, 28. Mai 2002, Dortmund (unveröffentlicht).