



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN
Vienna | Austria

DIPLOMARBEIT

**Alternative Mobilität integrieren –
Sharing-Konzepte und weitere Lösungen im
Zeilenbau der 50er und 60er Jahre**

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin
unter der Leitung

Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Martin Berger

E280-05

Forschungsbereich Verkehrssystemplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Nina Simmel

00851702

Wien, am 25.11.2019

KURZFASSUNG

Eine stark wachsende Stadt wie Wien hat mit ihrer Ressource „Boden“ schonend umzugehen und die Erhaltung hochwertiger Lebensqualität zu fördern. Eine Gegenmaßnahme hierfür ist das Eindämmen des motorisierten Individualverkehrs auf Grund des Emissionsausstoßes des fließenden Verkehrs wie auch die intensive Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs. Eine besondere Stellung nimmt hierbei der Wohnstandort als Start- und Endpunkt mobiler Tätigkeiten ein.

Hinter diesem Aspekt wird die Notwendigkeit unterschiedlicher Maßnahmen zur Integration alternativer Mobilität in den Zeilenbau der 50er und 60er Jahre untersucht. Zentrale Aufgabenstellung ist das Aufzeigen von Bedürfnisse der BewohnerInnen an alternativer Mobilität und von benötigten Hilfestellungen und Maßnahmen, damit Peer-to-Peer Sharing-Konzepte, Lasten-/Fahrräder, Kleinstmobilität - vom E-Scooter bis hin zu Inline Skates, Einkaufstrolleys sowie Rollatoren als zunehmender Ersatz des motorisierten Individualverkehrs in Anspruch genommen werden. In diesem Zusammenhang wurde ebenso die Rolle nachbarschaftlicher Beziehungen beobachtet. Mittels BewohnerInnen-Befragung und der Durchführung einer Bestandsanalyse in den dafür ausgewählten Wohnhausanlagen der Zeilenbauweise, eine der 50er und eine der 60er Jahre, sowie Literaturrecherche wurden die notwendigen Antworten für die Erstellung eines Maßnahmenkataloges als Ergebnis dieser Arbeit zusammengetragen.

Dabei hat die Empirie, im Vergleich des Zeilenbaus der 50er und 60er Jahre, deutliche Unterschiede ergeben. Diese reichen von der baulich, räumlich funktionalen Hinsicht zu Differenzen in der soziodemographischen BewohnerInnenstruktur und dem Aspekt der Nachbarschaftsbeziehung. Im Bezug auf die Mobilität ähneln sich die beiden Zeilenbauweisen, zeigen jedoch verschiedene Bedürfnisse an Maßnahmen zur Integration alternativer Mobilität auf.

ABSTRACT

A rapidly growing city such as Vienna has to treat its resource "soil" with care and promote the preservation of a high quality of life. A countermeasure for this is the containment of motorised individual traffic due to the emissions of moving traffic as well as the intensive use of land for stationary traffic. In this case the residential location occupies a special position as the starting point and end point of mobile activities.

Behind this aspect the necessity of different measures for the integration of alternative mobility in the slab buildings of the 50s and 60s is examined. The central task is to point out the residents' needs for alternative mobility and the assistance and measures they need to make use of peer-to-peer sharing concepts, cargo-/bicycles, mini-mobility - from e-scooters to inline skates, shopping trolleys as well as wheeled walkers as an increasing replacement for motorised individual transport. The role of neighborly relations was also observed in this context. By means of a survey of residents and an analysis of the existing situation in the selected housing estates of slab buildings, one of the 1950s and one of the 1960s, as well as literature research, the necessary answers for the preparation of a catalogue of measures were compiled as a result of this work.

Empirical analysis has shown clear differences in the comparison of the slab buildings of the 50s and 60s. These range from the structural, spatially functional aspect to differences in the socio-demographic structure of residents and the aspect of neighborhood relations. In terms of mobility, the two slab construction methods are similar, but show different needs for measures to integrate alternative mobility.

Geschafft!!!

Eidesstattliche Erklärung

Ich, Nina Simmel, erkläre hiermit an Eides statt, dass die vorliegende Diplomarbeit selbständig angefertigt wurde. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde bisher weder im Inland noch im Ausland in gleicher noch in ähnlicher Form einer anderen Prüfbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Wien, am 25.11.2019

Unterschrift

„Alternative Mobilität integrieren – Sharing-Konzepte und weitere Lösungen im Zeilenbau der 50er und 60er Jahre“

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	- 1 -
1.1. Problemstellung	- 1 -
1.2. Abgrenzung.....	- 5 -
1.3. Forschungsfrage und Forschungsdesign	- 6 -
1.4. Aufbau der Arbeit.....	- 9 -

I Forschungsstand und theoretische Einblicke

2. Konzepte zur alternativen wohnstandortsbezogenen Mobilität.....	- 11 -
2.1. Mobilität im Wandel der Zeit	- 11 -
2.2. Formen alternativer Mobilität.....	- 15 -
2.2.1. Sharing-Konzepte im Mobilitätssektor: Privates Sharing im Vormarsch	- 15 -
2.2.1.1. Organisatorische Aspekte der P2P Nutzung.....	- 18 -
2.2.2. Mobil auf zwei Rädern.....	- 24 -
2.2.3. Klein, praktisch und entlastend – Kleinstmobilität	- 25 -
2.3. Qualitative Umsetzung von Verkehrssystemen und deren Ausgestaltungsformen im Wohnbau	- 27 -
2.3.1. Nicht-motorisierter Individualverkehr (NIV)	- 27 -
2.3.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	- 36 -
2.3.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)	- 37 -
2.4. Beispiele für Mobilität und Wohnen: im Fokus Wien	- 38 -
3. Zeile der 50er und 60er Jahre	- 46 -
3.1. Der Weg zur Zeile	- 46 -
3.2. Die Zeile	- 53 -
3.2.1. Die Zeile der 50er Jahre	- 53 -
3.2.2. Die Zeile der 60er Jahre	- 56 -
3.3. Wissen über Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Strukturanalysen	- 58 -
3.3.1. Sozialstruktur	- 58 -
3.3.2. Lebens- und Wohnqualität	- 62 -
3.4. Stärken und Schwächen der Zeile aus heutiger Sicht	- 63 -
4. Alternative Mobilität trifft Zeile	- 66 -
4.1. Potentiale und Herausforderungen	- 67 -

4.2.	Vorteile für die NutzerInnen von alternativer Mobilität	- 69 -
4.3.	Auswirkungen auf die Nachbarschaftsbeziehung.....	- 69 -
4.4.	Vergleich.....	- 69 -

II Empirie zur alternativen Mobilität in der Zeile

5.	Untersuchungsmethodik Fallbeispiele	- 71 -
5.1.	Bewertungsverfahren	- 72 -
5.1.1.	Ablauf.....	- 72 -
5.1.2.	Auswahl der Fallbeispiele.....	- 73 -
5.1.2.1.	Fallbeispiel 50er Jahre.....	- 74 -
5.1.2.2.	Fallbeispiel 60er Jahre.....	- 76 -
5.2.	Bestandsanalyse.....	- 77 -
5.2.1.	Vorbereitung zur Bestandsanalyse	- 77 -
5.2.2.	Ablauf der Bestandsanalyse	- 78 -
5.3.	BewohnerInnen-Befragung.....	- 78 -
5.3.1.	Vorbereitung zur Befragung.....	- 78 -
5.3.2.	Aufbau des Fragebogens.....	- 79 -
5.3.3.	Dauer der Befragungen	- 81 -
5.3.4.	Durchführung der Befragungen	- 81 -
5.3.5.	Ablauf der Befragungen	- 81 -
5.3.6.	Rahmenbedingungen der Befragungen	- 84 -
5.3.7.	Auswertung der Befragungen	- 85 -
6.	Fallbeispiel 50er Jahre – 1120 Wien, Am Schöpfwerk 56-64	- 87 -
6.1.	Bestandsanalyse.....	- 88 -
6.1.1.	Städtebauliches Konzept/ Bebauung.....	- 88 -
6.1.2.	Infrastruktur im Wohnumfeld.....	- 89 -
6.1.3.	Verkehrerschließung.....	- 91 -
6.1.4.	Frei- und Grünraum.....	- 95 -
6.2.	BewohnerInnen-Befragung.....	- 96 -
6.2.1.	Soziodemografische Daten.....	- 96 -
6.2.2.	Ausstattung der Haushalte.....	- 100 -
6.2.3.	Mobilitätsverhalten.....	- 104 -

6.2.4.	Kenntnisse und Nutzungserfahrungen	114 -
6.2.5.	Abstellmöglichkeiten	117 -
6.2.6.	Nachbarschaftsbeziehung	122 -
7.	Fallbeispiel 60er Jahre – 1220 Wien, Bernoullistraße 4-8	127 -
7.1.	Bestandsanalyse	128 -
7.1.1.	Städtebauliches Konzept / Bebauung	128 -
7.1.2.	Infrastruktur im Wohnumfeld	129 -
7.1.3.	Verkehrerschließung	131 -
7.1.4.	Frei- und Grünraum	136 -
7.2.	BewohnerInnen-Befragung	137 -
7.2.1.	Soziodemografische Daten	137 -
7.2.2.	Ausstattung der Haushalte	141 -
7.2.3.	Mobilitätsverhalten	145 -
7.2.4.	Kenntnisse und Nutzungserfahrungen	157 -
7.2.5.	Abstellmöglichkeiten	159 -
7.2.6.	Nachbarschaftsbeziehung	165 -
8.	Zwei Fallbeispiele – Ein Fazit	169 -
8.1.	Städtebauliche, architektonische und räumliche Merkmale	169 -
8.2.	Soziodemographische Merkmale	170 -
8.3.	Mobilitätsbezogene Merkmale	171 -
8.4.	Nachbarschaftliche Merkmale	173 -

III Konzeption zu Wohnen und Mobilität in der Zeile

9.	Handlungsfelder bilden den Maßnahmenkatalog	176 -
10.	Schlussfolgerung und Ausblick	192 -
11.	Quellenverzeichnis	197 -
11.1.	Literaturverzeichnis	197 -
11.2.	Abbildungsverzeichnis	205 -
11.3.	Tabellenverzeichnis	207 -
12.	Anhang	210 -

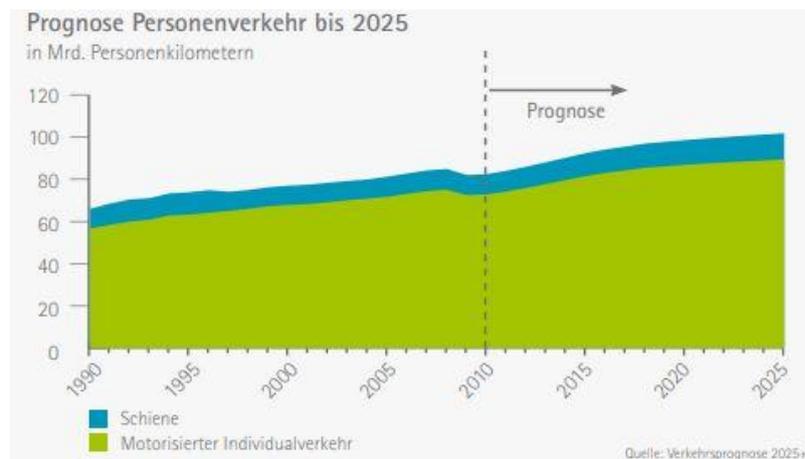
1. EINLEITUNG

1.1. Problemstellung

Österreich und weite Teile Europas sind im 21. Jahrhundert unter anderem von diversen ökologischen und demographischen Herausforderungen geprägt, auf welche zu reagieren ist, um die derzeitige Lebensqualität auch künftig aufrecht erhalten oder verbessern zu können. Statistik Austria prognostiziert ein starkes Bevölkerungswachstum bei gleichzeitiger Alterung der Bevölkerung in Österreich.¹ Für den Jahresbeginn 2018 wurde eine Bevölkerungszahl von 8,82 Mio. Einwohner ermittelt.² Bis zum Jahr 2050 wird ein Anstieg von + 9,64% auf etwa 9,67 Mio. Einwohner erwartet.³

Bei gleichbleibendem Mobilitätsverhalten würde dieser Zuwachs an Personen aus verkehrstechnischer Sicht zu einem enormen Anstieg an motorisierten Verkehrsmitteln auf Österreichs Straßen führen und in Folge eine weitere intensive Belastung der Umwelt bedeuten. Denn bei einer linearen Betrachtungsweise würde die Zahl der zugelassenen PKW in Österreich auf etwa 5,46 PKW im Jahr 2050, im Vergleich zu Dezember 2018, ansteigen.⁴ Laut dem Gesamtverkehrsplan für Österreich rechnet das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, für den motorisierten Individualverkehr, ohne dem Einsatz gezielter verkehrspolitischer und –technischer Maßnahmen, mit einem Anstieg des Personenverkehrsaufkommens von rd. 23% bis zum Jahr 2025.⁵

Abbildung 1: Prognose Personenverkehr bis 2025 in Mrd. Personenkilometern



Quelle: BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.): Gesamtverkehrsplan für Österreich. Wien: 2012, S. 38

¹ Vgl. Statistik Austria 2018_A

² Vgl. Statistik Austria 2018_B

³ Vgl. Statistik Austria 2018_C

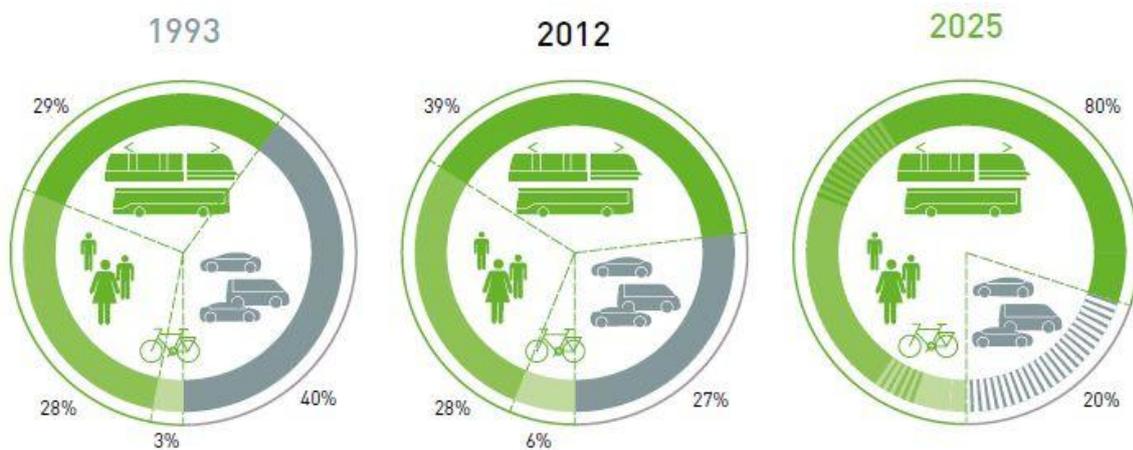
⁴ Vgl. Statistik Austria 2019_A

⁵ Vgl. BMVIT 2012, S. 38

Damit verbunden sind ebenso der Anstieg der ausgestoßenen Treibhausgase, von gesundheitlichen Problemen durch Luftverschmutzung und Feinstaub sowie der bereits voranschreitende Klimawandel. All die dafür verantwortlichen Emissionen werden zumeist im Sektor „Verkehr“ produziert.⁶ Nicht zu vergessen ist hierbei der flächenmäßige Bedarf zur Abstellung der Fahrzeuge. Ein Umdenken im Bezug auf das eigene persönliche Mobilitätsverhalten sowie auf Seiten der Entscheidungsträger ist daher zur Vermeidung von problematischen Begleiterscheinungen eines steigenden motorisierten Individualverkehrs unumgänglich.

Von Seiten der Stadt Wien wird unter anderem im Stadtentwicklungsplan „STEP2025“ sowie in der „Energierahmenstrategie 2030 für Wien“ eine Reduktion des eigenen Autos durch alternative Mobilität forciert^{7,8}, um die Lebensqualität in der Stadt aufrecht zu halten und in weiterer Folge zur Einhaltung nationaler und internationaler Vereinbarungen, wie etwa das Kyoto-Protokoll, zur Reduzierung der Treibhausgase um 40% bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 1999, beizutragen.⁹ In Wien setzt man sich hierfür das Erreichen eines Verkehrsaufkommens von 80-20 als Ziel für 2025.¹⁰

Abbildung 2: Modal Split für Wien



Quelle: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. Wien: 2014, S. 106

⁶ Vgl. Umweltbundesamt GmbH o. J.

⁷ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2014, S. 110

⁸ Vgl. Geschäftsgruppe - Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung; Geschäftsgruppe Umwelt und Wiener Stadtwerke (Hrsg.) 2017, S. 25

⁹ Vgl. Umweltbundesamt GmbH 2016, S. 194

¹⁰ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2014, S. 106

Im Fachkonzept Mobilität Wien werden Strategien zur Weiterentwicklung des Konzeptes „Nutzen statt Besitzen“, welche ebenso in den Bereich des Carsharings¹¹ gehen und zur Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes¹² aufgezeigt. Aus diesem Grund erscheint es von besonderer Bedeutung, der Bevölkerung Alternativen in der Mobilität zum konventionellen PKW aufzuzeigen und zu etablieren.

Hier schließt nun der Wohnbau an das Thema der alternativen Mobilität an. Denn der Wohnstandort ist der Start- und Endpunkt der täglichen Mobilität der Bürger, sodass hier am öftesten die Entscheidung über die Wahl des zu nutzenden Verkehrsmittels fällt. In dieser Arbeit repräsentiert die Bebauungstypologie „Zeile“ den Wohnbau und wird durch den geschichtlichen, baulichen, räumlich funktionalen sowie sozialen Aspekt definiert.

In geschichtlicher Hinsicht geht die Blütezeit der Zeile, den 50er und 60er Jahren des vorherigen Jahrhunderts, mit dem Beginn des motorisierten Individualverkehrs der breiten Masse einher.¹³

Auf Grund des zeitlichen Rahmens sind nun viele dieser Bauten in die Jahre gekommen und stehen vor dem Sanierungsbedarf.¹⁴

Die mit dem Bau der „Zeile“ einhergehende Veränderung der Bebauungsweise brachte neben verbesserten Lebensbedingungen durch einen höheren Hygienestandard, teils steigende Wohnungsgrößen und eine lockerere Bebauung auch eine Monofunktionalität der neu entstandenen Stadtteile mit sich.¹⁵ Bereits damals verbreitete sich Kritik und Widerspruch in Fachkreisen, da „[d]ie Trennung der Funktionen Arbeit und Wohnen [in weiterer Folge] [...] zur Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und damit zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt-, Lebens- und Wohnqualität [führe].“¹⁶ Auf Grund der dringlichen Wohnungsnot zu dieser Zeit und dem daraus folgenden Bauboom, existiert heutzutage noch eine hohe Anzahl an Wohnhausanlagen in Form von Zeilenbauten.¹⁷

Der durch die Bebauungstypologie geformte Freiraum sorgte ebenfalls für eine neue räumlich-funktionale Veränderung sowie für neue Optionen und Herausforderungen in

¹¹ Vgl. Magistratsabteilung 18– Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2015, S. 66f.

¹² Vgl. ebd., S. 32

¹³ Vgl. Knezevic, Mato et. al. o. J

¹⁴ Vgl. Leutner, Bernd. et. al. 2005, S. 2

¹⁵ Vgl. Seyfang, Volkmar 1980, S.61

¹⁶ Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 130

¹⁷ siehe Anhang Nr. I

der Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes. Ebenso bietet die Bauform „Zeile“ im sozialen Kontext eine interessante sowie ansprechende Darstellung. Denn Wohnhausanlagen in Zeilenbauweise wurden in hoher Zahl von gemeinnützigen Bauträgern errichtet, wodurch eine differenzierte Sozialstruktur der BewohnerInnen entstand.¹⁸

Diese vielseitigen und speziellen Eigenschaften der Zeile, kombiniert mit der weitreichenden Materie rund um die Mobilität, bieten eine ansprechende Aufgabenstellung. Denn auch der Forschungsstand in Bezug auf alternative Mobilität in Wohnhausanlagen weißt unterschiedliche Fortschritte auf. Im Gegensatz zu den durchaus regelmäßig erscheinenden Mobilitätskonzepten in Neubauprojekten, wie in dem Geschoßwohnbau in der Perfektastraße in Wien¹⁹ oder auf Quartiersebene, wie beispielsweise in der Seestadt Aspern²⁰ und dem DomagkPark in München²¹, wo das „Punkthaus“ als überwiegende Bebauungsform besteht, steht die Integrierung von alternativer Mobilität in bestehenden Wohnbauten in deren Anfängen. Aktuell wird mit dem EU-Forschungsprojekt „SMARTER TOGETHER-gemeinsam g’scheiter“²², welches von 2016-2021 in bestehenden Wohnbauten des Wiener Gemeindebezirk Simmering und parallel in einem Stadtteil in München und Lyon läuft, gemeinsam mit BewohnerInnen nachhaltige Stadtentwicklung im Bereich Klimaschutz, durch E-Mobilitätskonzepte, für einen positiven gesellschaftlichen Effekt implementiert. Ebenso fand das Bundesförderprojekt „e-Quartier Hamburg“²³ statt, welches unter anderem Testgebiete in Zeilenbauweise beinhaltete sowie das Sondierungsprojekt „SCIG-Smart City im Gemeindebau“²⁴ von DI Eva Favry, Rosinak & Partner ZT GmbH.

Als Resümee einer intensiven Rechercharbeit auf einschlägigen Plattformen nach Studien, Arbeiten, Projekten und Literatur, kann die Annahme getroffen werden, dass zur Integrierung alternativer Mobilität in Bestandswohnhausanlagen in Zeilenbauweise derzeit noch keine intensiven Aktivitäten stattfinden.

¹⁸ Vgl. GBV - Österreichischer Verband gemeinnütziger Bauvereinigungen 2018

¹⁹ Vgl. MO.Point- Mobilitätsservices GmbH 2019_A

²⁰ Vgl. Wien 3420 aspern Development AG o.J.

²¹ Vgl. DomagkPark Genossenschaft eG o.J.

²² Vgl. Magistratsabteilung 25 – technische Stadterneuerung o. J._B

²³ Vgl. Dickhaut, Wolfgang (Hrsg.) 2018, S. 16

²⁴ Vgl. Favry, Eva 2016

1.2. Abgrenzung

Die Abgrenzung des umfangreichen Themas dieser Arbeit erfolgt einerseits über die herangezogenen Formen alternativer Mobilität und andererseits über die Bebauungstypologie.

Der Begriff „alternative Mobilitätsform“, oft auch bekannt unter den Termini „neue/s Mobilitätsform/ -konzept“, „nachhaltige Mobilität“ oder „alternative Verkehrskonzepte“ folgt keiner eindeutig bindenden Begriffsbestimmung.²⁵ Im Gegenteil, er umfasst ein breites Spektrum an unterschiedlichen, modernen als auch alt bekannten und zukunftsorientierten Varianten der Fortbewegung.

Im Folgenden Ausschnitte zur Veranschaulichung der Vielseitigkeit aus einschlägiger Literatur:

„Zu diesen zählt das klassische stationsbasierte Carsharing ebenso wie die [...] stationsungebundenen (free-floating) Carsharing-Angebote und öffentliche Fahrradverleihsysteme. Daneben werden auch das private Carsharing (peer-to-peer Carsharing) und Car-Pooling-Angebote, also „moderne“ Fahrgemeinschaften darunter verstanden.“²⁶

„Wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität ist die breite Nutzung von Elektrofahrzeugen.“²⁷ sowie „[...] das Fahrrad- auch im Hinblick auf die aktuelle Klimaschutzdiskussion und die Notwendigkeit, den Verkehr vom [eigenen] Auto weg auf andere Verkehrsmittel zu verlagern.“²⁸

Ausgegangen wird bei vorliegender Abgrenzung von einem multimodalen Ansatz zur Darbietung von unterschiedlichen Mobilitätswerkzeugen für die Bewältigung der persönlichen Verkehrswege. Ein wesentlicher Bestandteil ist der Aspekt „Teilen statt Besitzen“, auf welchen in dieser Arbeit, als möglicherweise effektive Lösung der gegenständlichen Problemstellungen, das Hauptaugenmerk gelegt wird. Neben Sharing-Konzepten, vorwiegend dem Carsharing, wird auch der Einsatz nicht herkömmlich motorisierter Mobilitätswerkzeuge, für Multimodalität am Wohnstandort, untersucht.

²⁵ Vgl. BBSR - für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) 2014, S. 5

²⁶ BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) 2014, S. 5

²⁷ BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2017

²⁸ BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2017

Die unterschiedlichen Formen von Sharing-Konzepten beschränken sich im Laufe der Arbeit auf das sogenannte „Peer-to-Peer Sharing“ (siehe Kapitel 2), dem Teilen eines Objektes zwischen Privatpersonen. Dieses Konzept ist laut Botsman, im Gegensatz zu anderen Sharing-Angeboten, wie „B2C“ oder „B2B“ (siehe Kapitel 2), auf Grund der Möglichkeit zur Etablierung in Bereiche, zu denen kommerzielle Geschäftsstellen keinen Zugang haben, sowie Unabhängigkeit und Eigenständigkeit als aufstrebendes Angebot in der „Sharing Economy“ wahrzunehmen, bislang aber noch nicht weit verbreitet.²⁹ Da es sich um Bestandswohnbau handelt ist bereits von einer vorhanden Vielzahl an Fortbewegungsmittel, allem voran dem Auto, auszugehen, sodass diese, anstelle der Beanspruchung eines gewerblichen Trägers genutzt werden sollen.

In Bezug auf die Bebauungstypologie „Zeile“ liegt der Fokus auf mehrgeschossigen linearen Miethäusern, um eindeutige Vergleichsmöglichkeiten vorliegen zu haben. Dies ist vor allem deshalb von Bedeutung, da vermehrt, in Zeilenform angeordnete Reihenhäuser, zu finden sind, sowie eine variierende Anordnung der Baukörper - versetzt, gekrümmt, geknickt.³⁰ Vor allem durch die dazugehörigen Mietergärten würde sich eine andere Vergleichsbasis darbieten. Um die genannten alternativen Mobilitätsformen in Wohnhausanlagen der Zeilenbauweise zu etablieren, liegt der Schwerpunkt der Arbeit auf den Potenzialen dieser Bebauungstypologie, als auch verstärkt auf der NutzerInnenebene, im Bereich der Abstellmöglichkeiten, der Infrastruktur sowie der Nachbarschaftsbeziehungen.

1.3.Forschungsfrage und Forschungsdesign

Folgende Forschungsfragen und dazugehörige Hypothesen lassen sich zum Thema „Alternative Mobilität integrieren – Sharing-Konzepte und weitere Lösungen im Zeilenbau der 50er und 60er Jahre“ wie folgt formulieren:

F1_ Inwieweit unterscheidet sich der Zeilenbau der 50er und 60er Jahre in baulicher, soziodemographischer und mobilitätsbezogener Hinsicht voneinander?

F2_ Welche Bedürfnisse an alternativer Mobilität zeigen die BewohnerInnen in den ausgewählten Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre auf?

²⁹ Vgl. Botsman, Rachel 2013

³⁰ Vgl. Technische Universität Dresden o. J., S. 21

H1_ Die Zeile der 50er Jahre ist durch die Anbindung an ein höherrangiges öffentliches Verkehrsmittel besser in das Stadtgefüge eingliedert, weshalb die regelmäßige Nutzung herkömmlich motorisierter Fortbewegungsmittel der befragten Haushalte unter 15% liegt. Carsharing unter den BewohnerInnen ist somit eine gute Ergänzung.

_Beantwortung durch Bestandsanalyse und Befragung

H2_ Die Haushalte der Zeile der 60er Jahre sind vor allem an der gemeinsamen Anschaffung eines Lastenrads interessiert. Mehr als $\frac{1}{4}$ der befragten Haushalte können sich diese Anschaffung mit den NachbarInnen vorstellen.

_Beantwortung durch Befragung

H3_ Die Zeile der 50er Jahre zeigt im Gegensatz zur Zeile der 60er Jahre auf Grund einer jüngeren Bewohnerschaft eine höhere Affinität für Kleinstmobilität auf.

_Beantwortung durch Befragung

H4_ Die Affinität für Einkaufstrolleys ist in der Zeile der 60er Jahre mehr gegeben als in der Zeile der 50er Jahre.

_Beantwortung durch Befragung

F3_ Welche Nutzungserfahrungen haben die BewohnerInnen der ausgewählten Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre im Bereich alternativer Mobilität?

H5_ Die Mehrheit der Haushalte in Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre, die bereits einmal Sharing-Konzepte genutzt haben, bewerten ihre gemachten Erfahrungen zumindest mit einem „Gut“.

_Beantwortung durch Befragung

H6_ Der überwiegende Anteil an Haushalten der Zeile hat einen geringen Wissensstand über die Sharing-Konzepte, weshalb Maßnahmen in diesem Bereich zu setzen sind.

_Beantwortung durch Befragung

H7_ Das Lastenrad wurde bislang von weniger als 5% der Haushalte der Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre (5% von 132=6,6HH) genutzt, die gemachten Erfahrungen wurden überwiegend positiv (mind. „Gut“) bewertet.

_Beantwortung durch Befragung

H8_ Mehr als die Hälfte aller befragten Haushalte der Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre bewerten ihre gemachten Erfahrungen mit Kleinstmobilität zumindest mit einem „Gut“.

_Beantwortung durch Befragung

H9_ Die BewohnerInnen der Zeile der 60er Jahre bewerten die Nutzungserfahrung mit Einkaufstrolleys besser als die BewohnerInnen der Zeile der 50er Jahre.

_Beantwortung durch Befragung

F4_ Welche Bedeutung haben nachbarschaftliche Beziehungen bei der Integration alternativer Mobilität in den Zeilenbau der 50er und 60er Jahre?

H10_ Ein gutes Verhältnis unter den BewohnerInnen in den Zeilenbauten der 50er und 60er Jahren geht mit einer deutlich höheren Bereitschaft zur gemeinsamen Anschaffung und Nutzung von Fortbewegungsmitteln und Mobilitätsunterstützungen einher, als bei schlechten Verhältnissen.

_Beantwortung durch Befragung

F5_ Welche Handlungsfelder auf NutzerInnenebene weisen die Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre in Bezug auf alternative Mobilität auf?

H11_ Das größte Handlungsfeld stellt der Radverkehr dar.

_Beantwortung durch Bestandsanalyse und Befragung

H12_ Die von den affinen Zielgruppen vorrangig verwendeten Abstellmöglichkeiten werden in den Kategorien Kapazität, Zugänglichkeit sowie Diebstahl- und Vandalismusschutz überwiegend negativ bewertet.

_Beantwortung durch Befragung

F6_ Welche Maßnahmen sind für die Integration alternativer Mobilität in Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre zu setzen?

H13_ Maßnahmen im Bereich der Informationsverbreitung sind sowohl für das Zusammenführen von Sharing-Interessierten der Zeilen der 50er Jahre als auch für die Zeile der 60er Jahre.

_Beantwortung durch Bestandsanalyse und Befragung

H14_ Maßnahmen betreffend das Radwegenetz sind ausschließlich rund um die Wohnhausanlage der 60er Jahre zu setzen.

_Beantwortung durch Bestandsanalyse

Ziel dieser Arbeit ist es nun die Potenziale der „Zeile“, die Möglichkeiten der sowohl räumlich funktionalen, als auch der sozialen Integration von alternativen Mobilitätsformen in Wohnhausanlagen in Zeilenbauweise der 1950er und 1960er Jahre aufzuzeigen, um den Verzicht des privaten PKWs zu forcieren und den damit einhergehenden Problemstellungen (siehe Kapitel 1.1) entgegenzuwirken. Dabei sollen Wege für attraktive Abstellmöglichkeiten, Akzeptanz und Nutzungsoffenheit der BewohnerInnen als auch niedrige Zugangsbarrieren eruiert und verglichen werden, um sie abschließend in einem Maßnahmenkatalog für Zeilenbauten aufzubereiten.

Als Untersuchungsmethode wird für den Forschungsstand in fachkundiger Literatur sowie auf Internetseiten recherchiert, um die Hintergründe genauer zu verstehen. Eine Methodenkombination aus quantitativen Forschungsinstrumenten und einem Fallstudiendesign als Grundelement, bilden das Forschungsdesign der Empirie um eine aussagekräftige, realitätsnahe Abbildung, als Resultat der Arbeit mit innovationsfördernden Charakter, basierend auf einer breiten Datengrundlage, darlegen zu können. Mittels einer Bestandsanalyse des IST-Zustandes sowie einer BewohnerInnen-Befragung werden die zuvor ausgewählten Fallbeispiele analysiert und untersucht. Unterstützend hierfür werden weitere Erkenntnisse aus Internetrecherche und Datengrundlagen, speziell von dem der Stadt Wien zur Verfügung gestellten Stadtplan und aus dem Register der Gemeindebaubeschreibungen, herangezogen.

1.4.Aufbau der Arbeit

Die Arbeit gliedert sich in drei große Bausteine, wobei der erste Teil den Stand der Forschung behandelt, sowie die Themenfelder Mobilität als auch Zeilenbauweise und diese zusammenführt.

Im zweiten Baustein wird die Empirie durchgeführt. Es wird auf angewandte Forschungsmethoden eingegangen, die Datenerhebung beschrieben sowie die Analyseergebnisse der Fallstudie grafisch und textlich präsentiert.

Im letzten, dem konzeptionellen Baustein erfolgt die Zusammenstellung der zuvor erlangten Erkenntnisse, um alternative Mobilität in der Zeile erfolgreich und nachhaltig zu integrieren.

Abbildung 3: Aufbau der Arbeit



Quelle: eigene Darstellung

I Forschungsstand und theoretische Einblicke

2. KONZEPTE ZUR ALTERNATIVEN WOHNSTANDORTSBEZOGENEN MOBILITÄT

2.1. Mobilität im Wandel der Zeit

Der vielfältige Begriff „Mobilität“ leitet sich vom lateinischen Wort „mobilitas“ ab, welches „Beweglichkeit“³¹ bedeutet und steht für die individuelle Unabhängigkeit und Freiheit, ein Verlangen nachdem die Menschheit seit jeher strebt. Mobil sein zu können erzeugt in uns Menschen das Gefühl von hoher Lebensqualität.³²

Die ursprüngliche Verwendung des Wortes Mobilität war die Beweglichkeit im Raum, die sich aus der räumlichen und sozialen Mobilität zusammensetzte. Ein Änderung des Wohnsitzes ist dabei ebenso zu verstehen, wie sozialdemographische Veränderungen, beispielsweise der Wechsel eines Berufes oder die Veränderung der Position innerhalb der Gesellschaft.³³ Inzwischen hat sich der Begriff Mobilität erweitert und beinhaltet ebenso Angaben rund um das Verkehrsnetz, Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten der VerkehrsteilnehmerInnen sowie deren Ambitionen und Bedürfnisse in ihrer Beweglichkeit, sodass heutzutage das Wort Mobilität sehr stark mit dem Begriff Verkehr assoziiert und synonymisiert wird.³⁴

Der Beginn des Individualverkehrs und die damit anfängliche Veränderungen in der Mobilität war im Jahr 1886, als das vermeintlich 1. Auto mit Verbrennungsmotor, bekannt als das Motordreirad „Benz-Patent-Motorwagen Nr.1“ von dem deutschen Erfinder Carl Friedrich Benz vorgestellt und patentiert wurde. Spätestens jedoch mit dem wesentlich günstigeren, auf Fließband produzierten Ford-T-Modell, im Jahr 1913 von Henry Ford, stand die Mobilität vor einem einschneidenden Wandel.³⁵

³¹ Vgl. Bibliographisches Institut GmbH o.J.

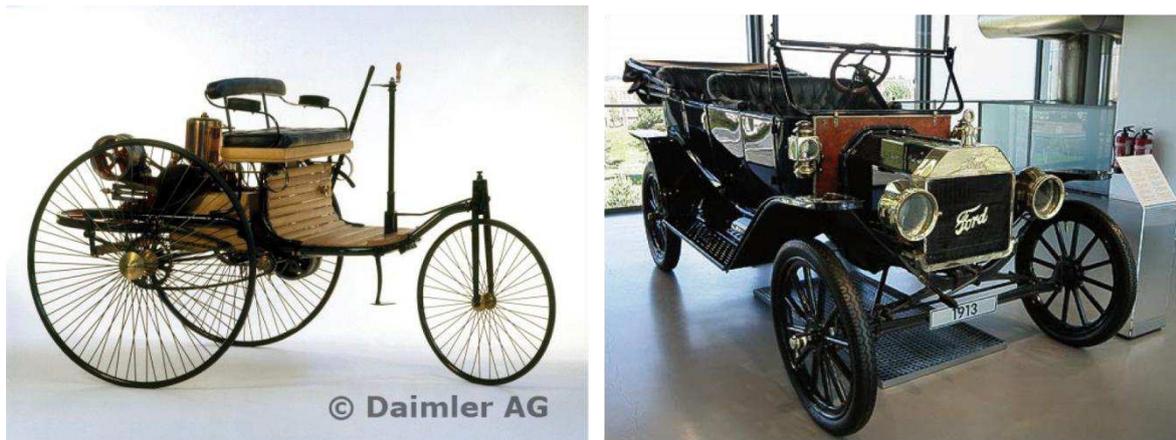
³² Vgl. Mollenkopf, Heidrun In: Glatzer, Wolfgang.; Habich, Roland.; Mayer, Karl. U. (Hrsg.) 2002, S. 256

³³ Vgl. Duden 1974. zit. In: Schopf, Josef M. 2001, S.4

³⁴ Vgl. Hiess, Helmut 2010, S 4

³⁵ Vgl. ZDF 2017

Abbildung 4: Benz Patent-Motorwagen Nr.1 und Ford-T-Modell



Quelle: [links]: Daimler AG (2018): Mercedes-Benz. Benz Patent-Motorwagen, 1886-1894. URL: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/de/instance/ko/Benz-Patent-Motorwagen-1886---1894.xhtml?oid=4373> – abgerufen am 05.07.2018.

[rechts]: Müller, Helmut (o.J.): Ford T Modell. URL: <http://www.edle-oldtimer.de/ford-t-modell> - abgerufen am 05.07.2018.

Die Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs wurde einerseits begrüßt und andererseits kritisch betrachtet.

„Meine täglichen Fahrten in den verschiedenen Stadtteilen, mit Ausnahme des ersten Bezirkes, dessen Befahren verboten war, erregten gewaltiges Aufsehen. Wo immer ich mit dem Automobil erschien und stehenblieb, war es sofort von einer Menschenmenge umringt, die nicht früher wich, bis der Wagen sich in Bewegung setzte.“³⁶

Es gab nicht nur Freude über die neue verkehrstechnische Entwicklung sondern durchaus Neid, welcher sich in Sachschäden widerspiegelte und Kritik über die bereits einhergehenden Nebenerscheinungen des Automobils wie Staub, Lärm und die Gefährdung anderer VerkehrsteilnehmerInnen.³⁷

Nach und nach reagierte die Politik auf das neue, moderne Fahrzeug und setzte Handlungen, wie Verkehrszeichen, Verkehrslichtsignalanlage sowie Fahrschulen zur Ordnung des Verkehrs.³⁸ Die Verkehrsmobilität und Motorisierung erlebte vor allem nach dem 2. Weltkrieg einen neuerlichen Durchbruch, zu einer Zeit, als Fahrräder und

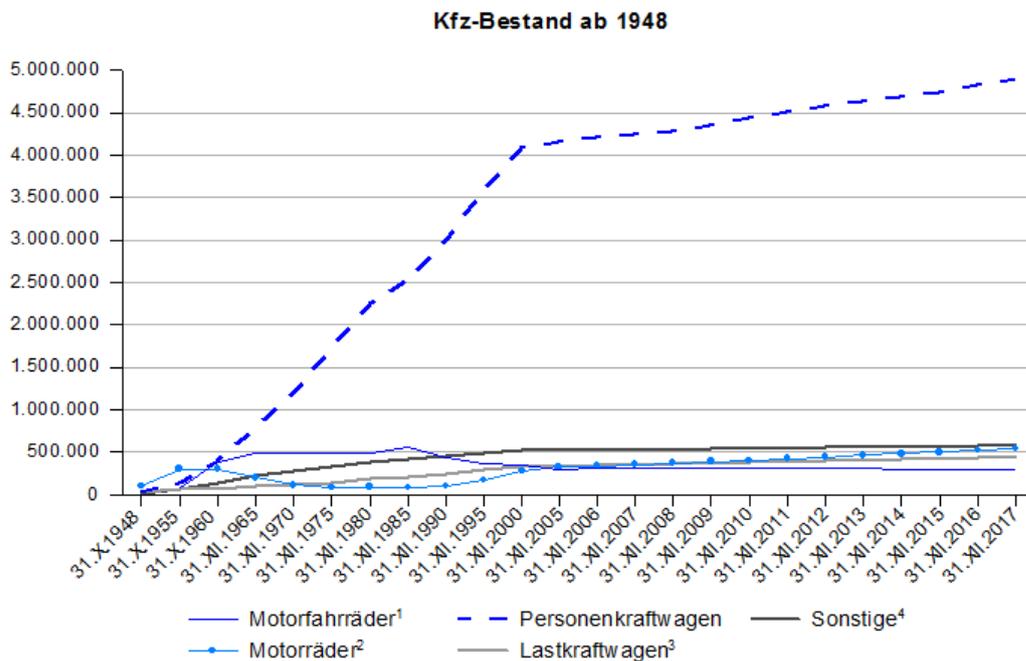
³⁶ Seper, Hans 1986, zit. In: Czabaun, Jutta 2008, S. 39

³⁷ Vgl. Czabaun, Jutta 2008, S. 40

³⁸ Vgl. Magistratsabteilung 8 - Wiener Stadt- und Landesarchiv; Magistratsabteilung 9 - Wienbibliothek im Rathaus 2018

Motorräder bzw. Mopeds die führenden Fahrzeuge auf den Straßen Österreichs waren. Einhergehend mit der aufstrebenden wirtschaftlichen Situation nach dem Krieg, gewann das Automobil weiter an Bedeutung und galt als das Unabhängigkeitssymbol der Menschheit. Denn durch die Fließbandproduktion und den massiven Absatz konnten die Kosten für ein Auto maßgeblich reduziert werden, sodass es für die breite Bevölkerung erschwinglich war³⁹.

Abbildung 5: Kfz-Bestand in Österreich ab 1948



Quelle: Statistik Austria (2017): Kraftfahrzeuge – Bestand. Kfz-Bestand 2017. URL: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_bestand/index.html - abgerufen am 09.07.2018

Diese plötzliche und rasche Motorisierung führte zu diversen Problemen im Straßenraum. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens mussten die für Fußgänger und Fahrzeuge gleichermaßen nutzbare Straße in zwei unterschiedliche voneinander abgegrenzte Bereiche geteilt werden, um Kollisionen zu vermeiden. Durch diesen Schritt wurde dem Auto bereits der Vorrang gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern auf den Straßen zugesprochen. Ein weiteres durch die rasche Motorisierung entstandenes Problem war die plötzliche Parkplatznot. Der Straßenraum war der Situation der hohen Anzahl an Fahrzeugen noch nicht gewachsen. Daraus folgten die Erbauung der ersten Tiefgaragen, die Parkraumbewirtschaftung sowie unterschiedliche Untersuchungen des Verkehrs. Eine

³⁹ Vgl. Kreuzwieser, Elisabeth 2005

weitere Folgeerscheinung des steigenden Individualverkehrs und des daraus entstandenen Platzmangels auf den Straßen war die Umgestaltung bzw. Auflösung des bis dato dichten Straßenbahnnetzes. Diese stellten Barrieren für einen fließenden Individualverkehr dar und wurden daher durch Autobusse ersetzt, durch Unterführungen gelegt oder gar aufgelassen. Mit dem späteren Bau der U-Bahn wurde jedoch auch eine hohe Anzahl dieser Buslinien wiederum ersetzt.⁴⁰

Der Anstieg alternativer Antriebsformen, die Anzahl der Hybrid und Elektro-Fahrzeuge stieg von 2016⁴¹ bis 2018⁴² um rd. 97%, sowie die Steigerung der Nachfrage von Rädern am heimischen Markt⁴³ als auch die kontinuierliche Zunahme an Carsharing-Angeboten⁴⁴ weisen auf eine andauernde Veränderung im Mobilitätsverhalten hin. Auch die Anzahl der PKWs ist in neun, vorwiegend innerstädtischen, Wiener Gemeindebezirken trotz Zuwachs der ansässigen Bevölkerung gesunken. Den niedrigsten Motorisierungsgrad weist Rudolfsheim-Fünfhaus (274) auf, gefolgt von Margareten (288) auf, gut integrierte Stadtteile mit überwiegender Blockrandstruktur. Den höchsten Wert zeigt Liesing (490) auf mit sehr differenzierten Bebauungstypologien am Stadtrand.⁴⁵ Eine Änderung bedarf es vor allem im Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und der höheren Frequenz von Fahrten in den Randbezirken.⁴⁶

Besonders großen Einfluss auf das Verkehrsverhalten hat die Kommunikations- und Informationstechnologie genommen, welche nicht nur Alltagsabläufe und den Handel beschleunigt, sondern durch innovative Ideen und ständig weiterentwickelte Technologien das Spektrum rund um die Mobilität und den Verkehr erweitert. Das Mobile Internet und GPS-Ortungsfunktionen ermöglichen eine digitale Abwicklung, die neue Wege der Fortbewegung eröffnet.⁴⁷ Dabei spielt vor allem ein multimodales Verkehrsverhalten für das Zurücklegen aller Wege durch alternative Mobilität eine bedeutende Rolle. Das Potential für ein multimodales Verkehrsverhalten lässt sich durch

⁴⁰ Vgl. Knezevic, Mato et. al. o. J

⁴¹ Vgl. Statistik Austria 2018_D

⁴² Vgl. Statistik Austria 2019_A

⁴³ Vgl. Verein Radlobby Österreich 2019

⁴⁴ Vgl. Magistratsabteilung 28 – Straßen Wien o. J.

⁴⁵ Vgl. VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2018_A

⁴⁶ Vgl. Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts 2013

⁴⁷ Vgl. Freese, Christian; Schönberg, Tobias A. 2014, S.3

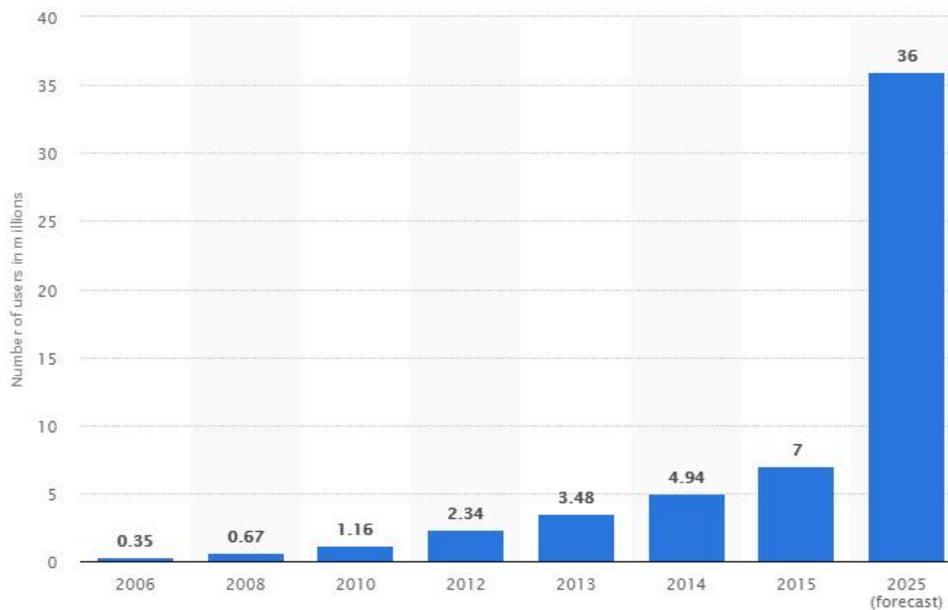
die verwendeten Verkehrsmittel für Alltagswege ableiten.⁴⁸ Für Österreich liegen dazu leider keine konkreten Daten vor.

2.2. Formen alternativer Mobilität

2.2.1. Sharing-Konzepte im Mobilitätssektor: Privates Sharing im Vormarsch

„Teilen statt besitzen“ ist ein innovativer, moderner Ansatz, dessen Community sich bereits in einer Vielzahl unterschiedlichster Bereiche des Alltags etabliert hat, egal ob es sich dabei um Fortbewegungsmittel, Dienstleistungen, Werkzeuge oder Übernachtungen handelt, Fuß gefasst hat. Mobilitätsbezogene Sharing-Konzepte sind ein aufstrebender Teil der gesamten „Sharing Economy“ und liegen im Trend.⁴⁹

Abbildung 6: Anzahl der weltweiten Carsharing-NutzerInnen von 2006 bis 2025 (in Millionen)



Quelle: Statista (2016): Number of car sharing users worldwide from 2006 to 2025 (in millions). 02.08.2016. URL: <https://www.statista.com/statistics/415636/car-sharing-number-of-users-worldwide/> - abgerufen am 19.11.2019.

⁴⁸ Vgl. Nobis, Claudia 2013, S. 150

⁴⁹ Vgl. Scholl, Gerd et. al. 2015; S. 22

Besonders die Nutzung von Carsharing nimmt weltweit rasant zu und wird auch in den kommenden Jahren weiter ansteigen und an Attraktivität und Nachfrage zunehmen. Für das Jahr 2030 wird bereits prognostiziert, dass „[...] mehr als jeder dritte gefahrene Kilometer auf einer der vielen Formen von „Sharing“ beruhen wird.“⁵⁰

Auch in Österreich, speziell in Wien, steigt die Nachfrage im mobilitätsbezogenen Sharing Bereich. Vor allem das stationsungebundene (free-floating) Carsharing entwickelt sich im europäischen Vergleich durchaus positiv. Car2Go verzeichnen gemeinsam mit Drive Now rund 223.000 NutzerInnen im Jahr 2017.⁵¹ Die einmalige Nutzung von Carsharing-Angeboten liegt österreichweit bei rund 16%.⁵²

In der „Sharing Economy“ werden unter Beteiligung unterschiedlicher Akteure, diverse Arten von Sharing-Konzepten angeboten.

Das Peer-to-Peer-Sharing-Prinzip ist eines von einer Vielzahl der Sharing-Organisationsstrukturen im Bereich der Mobilität.

Tabelle 1: Organisationsstrukturen von Sharing-Konzepten

Organisationsstruktur	Definition
Business-to-Consumer (B2C)	Ein Unternehmen bietet Privatpersonen (Mitgliedern) seine Fortbewegungsmittel gegen Bezahlung an.
Peer-to-Peer (P2P)/ Consumer-to-Consumer(C2C)	Das Teilen von Fortbewegungsmittel erfolgt zwischen zwei Privatpersonen, über eine gemeinnützige Organisation, Verein oder eine/n VermittlerIn bzw. eine Vermittlungsplattform
Business-to-Business (B2B)	Ein gewerblicher Betreiber stellt einer weiteren Firma und deren MitarbeiterInnen Fahrzeuge und Fahrtendienste zur gemeinsamen Nutzung zur Verfügung
Public-to-Consumer (P2C)	Städtische oder kommunale Unternehmen vermieten ihre Fahrzeugflotte durch eine monetäre Gegenleistung an Privatpersonen

Quelle: Vgl. Mosshammer, L.; Spiegel, N.: Sharing Mobility-Gemeinsam Mobil. Österreichs Sharing Community und die Potenziale für Städte und Gemeinden. In: AustriaTech-Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH (Hrsg.): Mobility Explored. Wien: 2019, S. 5.; eigene Darstellung

⁵⁰ APA-OTS Originaltext-Service GmbH 2018

⁵¹ Vgl. Bazalka, Christine 2017

⁵² Vgl. Drivy 2017

Das Peer-to-Peer Sharing kann grundsätzlich in zwei unterschiedliche Nutzungsformen gegliedert werden:

- Verlängerte Nutzung: Verschenken, Tauschen, Weiterverkaufen
- Intensivere Nutzung: Co-Using, Verleihen, Vermieten⁵³

In diesem Carsharing-Segment geben beispielsweise Plattformen wie „Drivy“ oder „carsahring24/7“ AutobesitzerInnen Raum ihren Wagen für einen bestimmten Zeitraum zur Verfügung stellen. Erst genannte verzeichnet innerhalb eines Jahres einen Anstieg an NutzerInnen um 100% auf 30.000.⁵⁴

Im Bereich des Ridesharings werden die Vereinbarungen für einzelne private Mitfahrgelegenheiten zumeist direkt über eine der vielen Online-Plattformen wie „fahrgemeinschaft.de“ oder „BesserMitfahren.de“, abgewickelt. Die Bilanz von „BlaBlaCar“, einer sehr bekannten und oft genutzten Plattform mit hohem Marktanteil für das Anbieten und Buchen von Mitfahrgelegenheiten vermerkt im Jahr 2017 in 22 Staaten 60 Mio. Mitglieder. Durch eine hohe Nachfrage wurden gesamt 598,4 Mio. km zurückgelegt.⁵⁵ Dabei ist explizit darauf hinzuweisen, dass die Hälfte der gebuchten Mitfahrgelegenheiten für Samstage und Sonntage nachgefragt werden.⁵⁶

Neben diesem klassischen Angebot an Ridesharing achten Plattformen wie „Flinn“ und „Greendrive“ bei der Vermittlung von Fahrten vermehrt darauf regelmäßige tägliche Fahrten anbieten zu können, um das Segment der Pendler für sich zu gewinnen.⁵⁷

In diesem Zusammenhang wird kurz das **Öffentliche Verkehrsmittel** als ausschlaggebender Bestandteil bei Multimodalität erwähnt. Dies ist zwar kein Sharing Konzept im eigentlichen Sinne, funktioniert jedoch wie ein Ridesharing-Prinzip durch die Mitnahme von VerkehrsteilnehmerInnen in einem Fortbewegungsmittel.

Möglichkeiten für P2P-Bikesharing bieten die Internetplattformen „Spinlister“⁵⁸ und „LISTNRIDE“⁵⁹. Eine Barriere stellt erst genannter Vermittler, da das Borgen ausschließlich nach Anbieten eines eigenen Fahrrades gestattet ist. Aus diesem Grund macht dieses

⁵³ Vgl. Scholl, Gerd et. al. 2015, S. 11f.

⁵⁴ Vgl. Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts 2019

⁵⁵ Vgl. Utopia GmbH o. J.

⁵⁶ Vgl. BlaBlaCar o.J.

⁵⁷ Vgl. Utopia GmbH o.J.

⁵⁸ Vgl. Spinlister o. J.

⁵⁹ Vgl. List and Ride GmbH 2019

System erst bei Gebrauch eines Fahrrades außerhalb der Reichweite des Eigenen Sinn.⁶⁰ Im Gegensatz zu Carsharing konnten für das P2P-Sharing-Konzept im Bikesharing-Segment keine Daten zu Angebot und Nachfrage in Österreich oder Wien eruiert werden.

2.2.1.1. Organisatorische Aspekte der P2P Nutzung

Betreiber

Ein „Geschäft“ nach dem Peer-to-Peer Sharing-Konzept, kann über unterschiedliche, nicht profitorientierte Wege, zustande kommen. Eine Möglichkeit besteht in der **Vermittlung** eines Fortbewegungsmittels auf einer einschlägigen **Internetplattform**, über die das eigene Fahrzeug, nach Registrierung, von einem Dritten an einen interessierten Nutzer vermittelt wird.⁶¹ Ebenso kann ein **eingetragener Verein** oder eine **eingetragene Genossenschaft** als Betreiber eines nicht kommerziellen Sharing Betriebes auftreten oder zwei Personen/ eine Personengruppe bilden/ bildet eine **informelle Organisationsstruktur**. Neben der fehlenden Absicht des gewinnorientierten Handelns, verfügen die Anbieter über keine Fahrzeugflotte, im Gegensatz zu kommerziellen Sharing-Konzepten.⁶²

Finanzierung

Die Vermittlungsplattformen finanzieren ihre Dienstleistungen hauptsächlich über Provisionen⁶³, KapitalanlegerInnen⁶⁴ sowie Werbeeinnahmen und Spenden.⁶⁵

Für eingetragene Vereine oder Genossenschaften besteht die Möglichkeit einen adäquaten Mitgliedsbeitrag einzufordern.⁶⁶

Privatpersonen, die ihre Fortbewegungsmittel anderen Personen informell zur Verfügung stellen, vereinbaren eine individuell festgelegte Aufwandsentschädigung.⁶⁷

⁶⁰ Vgl. Lake Kummerow Beratung und Beteiligung GmbH o.J.

⁶¹ Vgl. Carsharing News 2018

⁶² Vgl. Scholl, Gerd et. al. 2015, S. 13

⁶³ Vgl. Alphabet Austria Fuhrparkmanagement GmbH 2019

⁶⁴ Scholl, Gerd et. al. 2015, S. 30

⁶⁵ Vgl. ebd., S. 43

⁶⁶ Vgl. Elfride – Verein für nachhaltige Mobilität und Carsharing 2017

⁶⁷ Vgl. Scholl, Gerd et. al. 2015, S. 26

Positive Aspekte

Der wesentliche Aspekt für einen funktionierenden Einsatz ist das gegenseitige Vertrauen der beteiligten Akteure. Dieses kann durch eine schriftliche Absicherung, wie eine Versicherung oder auch durch positive Bewertungen und gute Beziehungen gegeben sein.⁶⁸

Die Gründe für die Bevorzugung des P2P Organisationsmodelles gegenüber anderen Sharing-Konzepten liegen vor allem in den damit einhergehenden positiven Nebeneffekten. Diese spiegeln sich im gemeinschaftlichen, sozialen Zusammenhalt wieder, der durch ein Zusammengehörigkeitsgefühl in einer Gruppe und den gemeinsamen Einsatz für eine Sache, wie etwa dem Umweltschutz, ein positives Befinden unter den Beteiligten hervorruft und beim Erreichen gemeinsamer Ziele weiterhin gestärkt wird.⁶⁹

Weitere Argumente für die Nutzung des P2P-Konzeptes sind Individualität statt kommerziellem Verhalten, sowohl in der MieterInnenwahl als auch der Abwicklung, die Unabhängigkeit in der freien Entscheidungswahl, des passenden Autotyps für das Vorhaben⁷⁰ sowie die Reduktion von Ressourceneinsätzen.⁷¹

Sharing-Konzepte sind vor allem eine besonders ökologische und wirtschaftliche Alternative um einen Zweitwagen im Haushalt zu ersetzen, wodurch die allgemeine Flächeninanspruchnahme verringert werden kann. Laut der Umweltberatung mit Verweis auf den VCÖ besitzen etwas mehr als ein Drittel der österreichischen Haushalte mehr als ein Auto mit welchem durchschnittlich 8.500 km/Jahr zurückgelegt werden. Bei einer Rentabilität von unter 12.000 km, ist ein alternatives Mobilitätsverhalten in diesem Fall kostengünstiger.⁷²

⁶⁸ Vgl. Scholl, Gerd et. al. 2015, S. 11

⁶⁹ Vgl. ebd., S 13

⁷⁰ Vgl. Caruso Carsharing e.Gen o. J.

⁷¹ Vgl. Behrendt, Siegfried; Henseling, Christine; Flic, Christian; Ludmann, Sabrina; Sholl Gerd 2017, S.13

⁷² Vgl. Die Umweltberatung o.J.

NutzerInnen

Eine Studie aus Deutschland aus dem Jahr 2018 gibt Aufschluss über die soziodemographischen Merkmale verschiedener Carsharing- Organisationsstrukturen. Der Altersdurchschnitt der P2P-Carsharing-NutzerInnen liegt bei 45 Jahren und deckt sich mit dem Altersdurchschnitt aller Carsharing-Organisationsstrukturen.⁷³ Des Weiteren wird P2P-Carsharing, im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung, zum überwiegenden Teil von Männern sowie Personen mit einem höheren Bildungsabschluss, wie Matura oder Universitätsabschluss, genutzt. Hier findet sich jedoch ein Unterschied der P2P-NutzerInnen zu den KundInnen anderer Carsharing-Konzepte. 43,2% der P2P-NutzerInnen haben einen Universitäts- bzw. Hochschulabschluss, bei allen anderen Carsharing-Organisationsstrukturen liegt der Anteil dieser Gruppe bei über 70%. Dagegen liegt der Anteil an Realabschlüssen (in Ö: Abschluss der Pflichtschuljahre) bei P2P-NutzerInnen rund 18% - 20% über dem der übrigen Carsharing-NutzerInnen. Ein starkes Abweichen der Soziodemographie existiert hinsichtlich des Beschäftigungsverhältnisses, hier weist das P2P-Segment den höchsten Anteil an „Selbständigen“ auf sowie im Einkommensvergleich, wo den NutzerInnen mit € 2.559 die geringsten monetären Mittel zur Verfügung stehen.⁷⁴

Zu den soziodemographischen Merkmalen der mobilitätsbezogenen P2P-Sharing-NutzerInnen in Österreich konnten keine Daten gefunden werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich das KundInnenprofil ähnelt.

⁷³ Vgl. Nehrke, Gunnar; Loose, Willi 2018, S. 13

⁷⁴ Vgl. Nehrke, G.; Loose, W. 2018, S. 15ff.

Tabelle 2: Vorzüge für die jeweiligen Akteure des P2P-Sharing-Konzepts

für AnbieterInnen	<ul style="list-style-type: none"> - Einsparungen durch häufigere Nutzung des Fortbewegungsmittels, etwa bei Parkgebühren - Verringerung der Nutzungskosten durch Vermietung (Versicherung, Garagengebühren, Reparatur) - Nachträgliche Reduzierung der Anschaffungskosten durch entgeltliche Nutzung
für NutzerInnen	<ul style="list-style-type: none"> - Verminderung eigener Organisations- und Verwaltungsaufwänden - Monetäre Einsparungen durch Kostenreduktion - Zeiteinsparung bei Ride-Sharing, bspw. bei gemeinsamen Schulwegen - Geringerer Kostenaufwand im Gegensatz zu kommerziellem Sharing (fehlende Einschreibegebühren)

Quelle: Vgl. Scholl, Gerd et. al.: Peer-to-Peer Sharing. Definition und Bestandsaufnahme, PeerSharing Arbeitsbericht 1. Berlin: 2015, S.32 ;
 vgl. Alphabet Austria Fuhrparkmanagement GmbH (2019): Peer-to-peer: Privates Carsharing auf der „Vorfahrt“. URL: <https://www.alphabet.com/de-at/blog/peer-peer-privates-carsharing-auf-der-vorfahrt> - abgerufen am 24.05.2019; eigene Darstellung

Bedarf

Aufgrund der Definition des Peer-to-Peer Sharing Konzepts und der folgenden Ungewissheit über die Anzahl der zum Teilen ihrer Fahrzeuge bereiterklärenden Personen, lässt sich keine genaue Aussage zur möglichen Kapazität an vorhandenen Fahrzeugen in einer Wohnhausanlage tätigen. Wird ein Benutzungskonzept angestrebt, bei dem das Fahrzeug ausschließlich für zeitintensivere Fahrten von mindestens vier Stunden ausgeborgt wird, lassen sich mit einem Fahrzeug etwa 12 BenutzerInnen abdecken, abhängig von der Häufigkeit der jeweiligen Nutzung.⁷⁵

Um über die benötigten Fahrzeuge im Verhältnis zur Wohnungsanzahl einen Richtwert darstellen zu können, kann eine Relation zu anderen stationsgebunden Sharing-Konzepten hergestellt werden. Bei dem Mobilitätspunkt in der Perfektastraße 58 stehen 115 Wohneinheiten sowie gewerblichen und privaten Anrainern der Umgebung⁷⁶ 2 E-Bikes, 1 E-Mountainbike, 1 E-Lastenfahrrad und 1 E-Auto (VW Golf) zur Verfügung.⁷⁷

⁷⁵ Vgl. VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2015

⁷⁶ Vgl. MO.Point- Mobilitätsservices GmbH 2019_A

⁷⁷ Vgl. MO.Point- Mobilitätsservices GmbH 2019_B

Bei einem reinen Carsharing-Angebot in Form von Mobilitätsstationen wird im Durchschnitt mit 3 Fahrzeugen pro 1000 EinwohnerInnen kalkuliert.⁷⁸

Kommunikationskanäle

Damit die BewohnerInnen der Wohnhausanlagen über die verfügbaren alternativen Mobilitätsformen Kenntnis besitzen und dadurch ein Erfolg in der Nutzung dieser erzielt werden kann, kommt es im Besonderen auf die zwischenmenschliche Kommunikation an. Die Technologie ist in den letzten Jahren in vielen Bereichen erheblich vorangeschritten. Ebenso in der Informations- und Kommunikationstechnologie, wo Handys schon lange nicht mehr nur zum Telefonieren da sind, sondern bereits wie kleine Computer genutzt werden können, unzählige Apps die zwischenmenschliche Kommunikation vereinfachen und beschleunigen und Digitale Medien als Nachrichtenübermittler fungieren. Das digitale Zeitalter soll nun auch in den Wohnbau mit aufgenommen werden. In einigen Neubauprojekten finden diese Informations- und Kommunikationstechnologien bereits Verwendung.⁷⁹

Analoge Kommunikationskanäle:

Schwarzes Brett: Das klassische „Schwarze Brett“ ist vor allem in den Stiegenhäusern älterer Wohnhäuser vorzufinden. Dies zeichnet sich im Gegensatz zu anderen analogen Kommunikationskanälen dadurch aus, dass es von den BewohnerInnen ebenso wie von der Hausverwaltung gleichermaßen genutzt werden kann. Aushänge, hilfreiche Adresse oder ein Lageplan über die verfügbaren Verkehrsmittel können einfach und direkt angebracht werden, Ebenso wie eine Anmelde-Liste für Sharing-Konzepte geführt werden kann. Die damit verbundenen Nachteile, dass auch jede/r Informationen abnehmen kann oder das Brett überladen wird, sind jedoch nicht zu vernachlässigen.

Um Informationen zu alternativen Mobilitätsformen in der näheren Umgebung, wie Fahrplanauskünfte der nahe gelegenen ÖPNV Haltestellen, Geh- und Fahrradwege mit Abstellmöglichkeiten sowie Sharing-Stationen auszuhängen würde sich ein zusätzliches Sichttafel-System als kostengünstige Ergänzung zum „Schwarzen Brett“ eignen.

⁷⁸ Vgl. Schick, Peter 2016

⁷⁹ Vgl. Hiess, Helmut 2010, S. 4

Eine weitere Möglichkeit die Informationen zu in der Umgebung angebotenen alternativen Mobilitätsformen zu verbreiten wäre ein Taschenfaltplan mit oben genannten relevanten Informationen, welcher im Willkommenspaket bei Neubezug bzw. Postwurf bei Veränderungen verteilt wird oder zur freien Entnahme in einem Prospekthänger in der Wohnhausanlage zu finden ist.

Digitale Kommunikationskanäle:

Digitaler Hausmeister: Der „Digitale Hausmeister“ stellt prinzipiell die moderne elektronische Form des zuvor erläuterten Schwarzen Brettes dar. Hier haben die Bauträger die Möglichkeit alle wichtigen Informationen oder Neuerungen betreffend der Wohnhausanlage sowie Informationen über verfügbare Mobilitätsangebote in der näheren Umgebung digital zur Verfügung zu stellen. Diese können direkt im Stiegenhaus von einem Bildschirm oder von einem Endgerät mit Internetanschluss von den BewohnerInnen abgelesen werden. Die BewohnerInnen können mit ihrem eigenen privaten Zugang in Gemeinschaftslisten wie die Waschküche eintragen, die Buchung von Gemeinschaftsräumen sowie Sharing-Angebote durchführen oder Nachbarschaftsveranstaltungen oder Kundmachungen zu kommunizieren. In der Wohnhausanlage „In der Wiesen Süd“ im 23. Wiener Gemeindebezirk gelangten solche Digitalen „Schwarzen Bretter“ bereits zur Umsetzung. Nähere Informationen dazu können dem Informationsflyer entnommen werden.⁸⁰

Internet Plattformen: Ähnlich wie der Digitale Hausmeister, jedoch ohne Zugang im Stiegenhaus, kann über wohnhauseigene Internetplattformen, welche meistens über die Hausverwaltung reguliert werden, kommuniziert werden als auch über die vom Sharing-Betreiber zur Verfügung gestellten Seiten.

In Österreich gibt es bereits diverse Vermittlungsplattformen oder Vereine die sich mit Sharing im Privatbesitz beschäftigen.

⁸⁰ Vgl. Realitylab 2018

2.2.2. Mobil auf zwei Rädern

Alle Arten von Fahrrädern sind für ein nachhaltiges Fortbewegen von großer Bedeutung, denn Carsharing, Ridesharing und E-Autos schonen die Umwelt, bringen jedoch wenig Entlastung auf der Straße.⁸¹ Ausschlaggebend dabei ist es, die Vorteile des Gebrauchs eines Autos zu kompensieren. Vorrangig handelt es sich dabei um Bequemlichkeit, Zeitersparnis und Transportmöglichkeit (siehe Kapitel 6.2.3 und 7.2.3). Mit Hilfe einer verbesserten attraktiven Infrastruktur sollen die BewohnerInnen animiert werden ihre persönlichen, nicht motorisierten Fortbewegungsmittel, zu einem fixen Bestandteil ihres Alltags zu machen, egal ob als Teil von Multimodalität oder der kompletten Wegestrecke.

Das Potential für Fahrräder aller Art in Wien ist groß. Denn in der Bundeshauptstadt gibt es bereits mehr Fahrrad-Haushalte (61%) als Auto-Haushalte (58%).⁸² In Wien besitzen 550.000 Haushalte zu mindestens ein einsatzfähiges Fahrrad und 855.000 Personen über dem 15. Lebensjahr legen damit zeitweise ihre Wegestrecken zurück.⁸³ Außerdem sind „[...] rund elf Millionen [der täglichen Alltagswege] kürzer als fünf Kilometer“[, weshalb] [d]er VCÖ [...] einen rascheren Ausbau der Rad-Infrastruktur [...] [fordert].“⁸⁴ Hinzu kommt der Anstieg an verkauften E-Bikes von 22% des Marktanteils 2016 auf 33% im Jahr 2018.⁸⁵ Auch der Anteil an autofreien Haushalten in Wien stieg von 41% im Jahr 2013⁸⁶ auf 45% im Jahr 2017.⁸⁷

⁸¹ Vgl. Reche, Martin 2019

⁸² Vgl. Fahrrad Wien 2019

⁸³ Vgl. VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2018_B

⁸⁴ VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2018_C

⁸⁵ Vgl. Russmedia Digital GmbH (Hrsg.) 2019

⁸⁶ Vgl. Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts 2013

⁸⁷ Vgl. VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2017

Tabelle 3: Verschiedene Modelle von Rädern

<p>Fahrrad</p>	<p>Das klassische Fahrrad ist wohl das meistbesessene Fortbewegungsmittel auf zwei Rädern. Es ist umweltfreundlich, bereitet Freude und beschleunigt das Zurücklegen von Wegestrecken.</p>	
<p>Lastenrad/ Fahrrad</p>	<p>Die zeitliche Komponente sowie die Möglichkeit zum Transport von Gütern oder Kindern bilden die Vorteile dieses Fortbewegungsmittel und stellt vor allem für Jungfamilien und bewegungs-freudige Personen eine attraktive Alternative dar.</p>	
<p>E-Bike/Pedelec plus E-Ladestation</p>	<p>Für eine rasche Zurücklegung von Strecken und ohne viel Kraftaufwand bieten sich diese Fortbewegungsmittel an. Dabei werden Wegestrecken mit dem Rad zurückgelegt an die ohne elektrische Unterstützung nicht gedacht wurde und schafft neue Verhaltensweisen.</p>	

Quelle: eigene Aufnahmen und Darstellung

2.2.3. Klein, praktisch und entlastend – Kleinstmobilität

Neben den diversen Angeboten an Mobilitätswerkzeugen im Bereich des Sharings und der Fahrräder, gibt es noch die Kleinstmobilität im Privatbesitz. Diese kostengünstige und kompakte, platzsparende Alternative zu Fahrrädern, oftmals bereits in vielen Haushalten vorhanden, soll vor allem den Fußverkehr unterstützen. Einige dieser Fortbewegungsmittel, wie Scooter oder Skateboards gibt es bereits mit Elektroantrieb, sodass auch in diesem Segment der Mobilitätswerkzeuge weniger körperliche

Anstrengung und Zeit aufzuwenden ist.⁸⁸ Verhaltensregeln gelten dennoch dieselben wie für Fahrräder. Das Fahren ist auf Gehsteigen bzw. Gehwegen nicht gestattet und hat auf Fahrradwegen stattzufinden. Ebenso ist der Alkoholgrenzwert, die Rücksichtnahme auf Fußgänger sowie das Abstellen der Fortbewegungsmittel entsprechend den Gesetzen des Fahrrades einzuhalten.⁸⁹

Tabelle 4: Kleinstmobilität

<p>Einkaufstrolley</p>	<p>Diese Mobilitätsunterstützung bietet den BewohnerInnen die Möglichkeit auch größere Einkäufe ohne intensiver, körperlicher Anstrengung vom Supermarkt nach Hause zu transportieren. Eine oftmals vorhandene mechanische Funktion erleichtert das Ziehen über Stiegen.</p>	
<p>E-Scooter</p>	<p>Ein E-Scooter ist klein, kompakt und ermöglicht eine rasche Zurücklegung der Wegestrecke. Die Batterie kann bequem in den Wohnräumlichkeiten geladen werden.</p>	
<p>Skateboard/ Inline Skates/ Roller/ Scooter</p>	<p>Der Vorteil dieser Fortbewegungsmittel liegt vor allem in ihrer Kompaktheit. Das Verstauen und die Mitnahme in Geschäfte oder der U-Bahn stellt zu keinem Zeitpunkt ein Problem dar. Zusätzlich werden Freude an der Bewegung und eine verkürzte Wegezeit ermöglicht.</p>	

Quelle: eigene Aufnahmen und Darstellung

⁸⁸ Vgl. Reche, Martin 2019

⁸⁹ Vgl. Nexible GmbH 2019

2.3. Qualitative Umsetzung von Verkehrssystemen und deren Ausgestaltungsformen im Wohnbau

2.3.1. Nicht-motorisierter Individualverkehr (NIV)

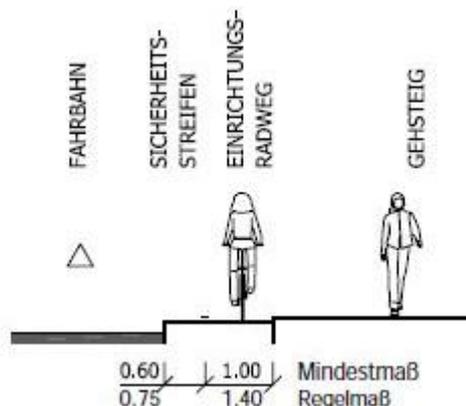
Der nicht-motorisierte Individualverkehr setzt sich aus dem Radverkehr und dem Fußverkehr sowie aus der Nutzung von Kleinstmobilität zusammen und ist die Bewegung einer Person zwischen zwei Standorten.⁹⁰

Radverkehr

Warum Fahrräder oder Kleinstmobilität oftmals nicht als attraktive umweltschonende Alternative zum weitverbreiteten kommerziellen motorisierten Verkehr wahrgenommen werden, liegt zumeist an der Qualität der vorhandenen Radfahrstreifen und Abstellmöglichkeiten am Wohnstandort. Diese sind in vielen Fällen schlecht ausgestaltet, von schlechtem Bodenbelag, nicht auf kurzem Wege erreichbar oder barrierefrei zugänglich sowie zu klein dimensioniert und daher oftmals überfüllt, weshalb die Verwendung des Fahrrades im Alltag oft als umständlich empfunden wird. Aus diesem Grund ergeben sich diverse Qualitätsanforderungen für eine komfortable Nutzung und eine gerechte Unterbringung.

In der Radverkehrsplanung kann zwischen Trenn- und Mischprinzip unterschieden werden.

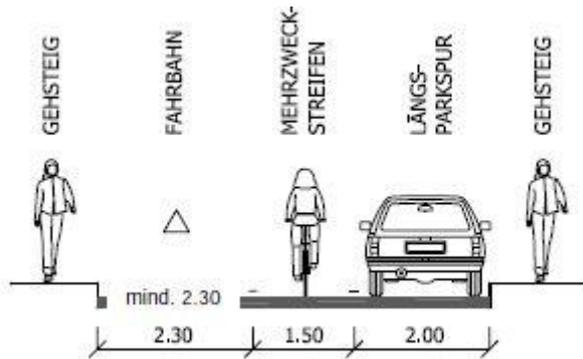
Abbildung 7: Trennprinzip_ Einrichtungsrادweg



Quelle: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) Projektierungs_Handbuch: Öffentlicher Raum. Wien: 2011_A, 3_Radverkehr. Blatt_5

Abbildung 8: Mischprinzip_Mehrzweckstreifen

⁹⁰ Vgl. Bertram, Mathias; Bongard, Stefan 2014, S. 7



Quelle: Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) Projektierungs_Handbuch: Öffentlicher Raum. Wien: 2011_A, 3_Radverkehr. Blatt_7

Tabelle 5: Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlage	Mindestbreite [m]	Empfohlene Breite [m]
Einrichtungsrادweg + Sicherheitsstreifen	1,60	2,15
Zweirichtungsrادweg + Sicherheitsstreifen	2,60	3,15
bei Schrägparkordnung		+ 0,25
Radfahrstreifen		1,20
Mehrzweckstreifen		1,20
Radfahren gegen Einbahn mit Markierung		1,25
Neben Längsparkstreifen		1,50
Neben Schrägparkstreifen		1,75

Quelle: MA 18 (Hrsg.): Projektierungs_Handbuch: Öffentlicher Raum: 3_Radverkehr. Blatt_5ff Wien: 2011, S. 61ff

Unterbringung

- **„Erreichbarkeit:** direkt am Quell- bzw. Zielort, [...] [barrierefrei und] fahrend erreichbar
- **Größe:** genügend Platz fürs Ein- und Ausparken, ausreichende Anzahl an Stellplätzen
- **Komfort:** stabile Fahrradständer, gute Beleuchtung, Witterungsschutz
- **Sicherheit:** Schutz vor Diebstahl und Vandalismus⁹¹

⁹¹ Stadt Graz, A10/8 – Verkehrsplanung (Hrsg.) 2016, S. 8

Ausgestaltungsformen

Die Gestaltung der Unterbringung kann verschieden ausfallen. Neben Berücksichtigung der Qualitätsmerkmale, sind die Abstellanlagen vorzugsweise überdacht. In einigen Wohnhausanlagen, wie in der „Bike-City“ in Wien⁹² oder dem „Fahrradloft“ in Berlin⁹³ hat das Fahrrad bereits einen ganz anderen Status. Hier wurden die Lifte in ihrer Dimensionierung extra für die Mitnahme von Fahrrädern konzipiert und eigene Fahrradbalkone für eine wohnungsnahе Unterbringung geschaffen.

Die im Wohnbau bereits umgesetzten Fahrradabstellräume spiegeln ein durchaus vielseitiges Angebot.

Tabelle 6: Abstellmöglichkeiten

Fahrradraum Erdgeschoß	
<ul style="list-style-type: none"> • Bequeme Erreichbarkeit, Nahe des Eingangsbereiches, ggf. direkt von außen begehbar • Barrierefrei begehbar • Witterungsbeständig • Für eine langfristige sichere Unterbringung <p>Bsp: Traviatagasse 10, 1230 Wien</p>	
Quelle: eigene Aufnahme	
Fahrradraum separates Gebäude	
<ul style="list-style-type: none"> • Komfortabler Zugang • Barrierefrei begehbar • Kurzer Weg ins Freie • Rasche Verwendung • Witterungsschutz • Für eine langfristige sichere Unterbringung <p>Bsp: Ignaz-Pleyel-Gasse 6, 1100 Wien</p>	
Quelle: eigene Aufnahme	

⁹² Vgl. Nextroom – Verein zur Förderung der kulturellen Auseinandersetzung mit Architektur 2008

⁹³ Vgl. Fahrradloft o. J.

Überdachung

- Gute Zugänglichkeit
- Barrierefrei begehbar
- Geringerer Witterungsschutz
- Geringer Vandalismus- und Diebstahlschutz
- Für eine kurzfristige Unterstellung



Quelle: eigene Aufnahme

Gangbereich

- Direkter Zugang
- Barrierefreiheit bis nach Draußen bei dimensions-gerechtem Lift
- Witterungsschutz
- Geringer Vandalismus- und Diebstahlschutz
- Gefährdung des Fluchtwegs
- Nicht nur für HausbewohnerInnen zugänglich



Bsp: Polgarstraße 30a, 1220 Wien

Quelle: eigene Aufnahme

Geschoßboxen

- Gute Erreichbarkeit
- Barrierefreiheit bis nach Draußen bei dimensionsgerechtem Lift
- Witterungsschutz
- Für eine längerfristige Unterstellung geeignet
- Geringer Vandalismus- und Diebstahlschutz



Bsp: Alfred-Adler-Straße 12, 1100 Wien

Quelle: eigene Aufnahme

Fahrradbalkon	
<ul style="list-style-type: none"> • Komfortabler Zugang, vom Lift auf den Balkon • Barrierefreiheit bis nach Draußen bei dimensions-gerechtem Lift • Witterungsschutz • Guter Vandalismus- und Diebstahlschutz, ausschließlicher Zugang für Eigentümer • Für eine längerfristige Unterstellung geeignet <p>Bsp: Vorgartenstraße 128</p>	
Quelle: eigene Aufnahme	

Quelle: eigene Darstellung

Auch die Arten der Abstellmöglichkeiten sind vielseitig. Grundsätzlich gilt, dass ein Versatz der einzelnen Abstellmöglichkeiten weniger Platz in Anspruch nimmt und den Komfort der Zugänglichkeit erhöht.

Tabelle 7: Ausgestaltungsform der Abstellanlagen

Anlehnbügel	
<ul style="list-style-type: none"> • Einfache Anwendungsform • Stabilität gegeben • Einfaches Absperren durch gute Erreichbarkeit der Befestigungsmöglichkeit • Verkeilen von mehreren Fahrrädern möglich - Erschwertes Ein- und Ausparken <p>Bsp: Adelheid-Popp-Gasse 5 „Oase 22“, 1220 Wien</p>	
Quelle: eigene Aufnahme	
Vorderradhalter	
<ul style="list-style-type: none"> • Einfache Anwendungsform • Stabilität unzureichend, da ausschließlicher Halt am Vorderrad • Erschwertes Absperren durch unzureichende Erreichbarkeit der Befestigungsmöglichkeit • Verkeilen von mehreren Fahrrädern möglich – Erschwertes Ein- und Ausparken <p>Bsp: Traviatagasse 10, 1230 Wien</p>	
Quelle: eigene Aufnahme	

Kombinierter Vorderrad- und Rahmenhalter

- Einfache Anwendungsform
- Stabilität gegeben
- Einfaches Absperren durch gegebene Erreichbarkeit der Befestigungsmöglichkeit



Quelle: eigene Aufnahme

Raddepot-Boxen

- Einfache, effiziente Anwendungsform
- Stabilität gegeben
- Schutz vor Diebstahl und Vandalismus
- Einfaches Absperren durch gegebene Erreichbarkeit der Befestigungsmöglichkeit
- Unterbringung mehrerer Utensilien möglich (Fahrradhelm, Einkaufstrolley)
- Zusätzliches Unterbringen von Fortbewegungsmittel der Kleinstmobilität
- Witterungsschutz
- Für eine langfristige Unterbringung geeignet
- Barrierefrei zugänglich
- Verkeilen von mehreren Fahrrädern nicht möglich - Problemloses Ein- und Ausparken



Quelle: eigene Aufnahme

Doppelstock-Fahrradparker

- Einfache Anwendungsform
- Stabilität gegeben
- Optimale Ausnutzung der Raumhöhe durch Parken auf zwei Ebenen
- Einfaches Absperren durch gegebene Erreichbarkeit der Befestigungsmöglichkeit
- Verkeilen von mehreren Fahrrädern nicht möglich - Problemloses Ein- und Ausparken



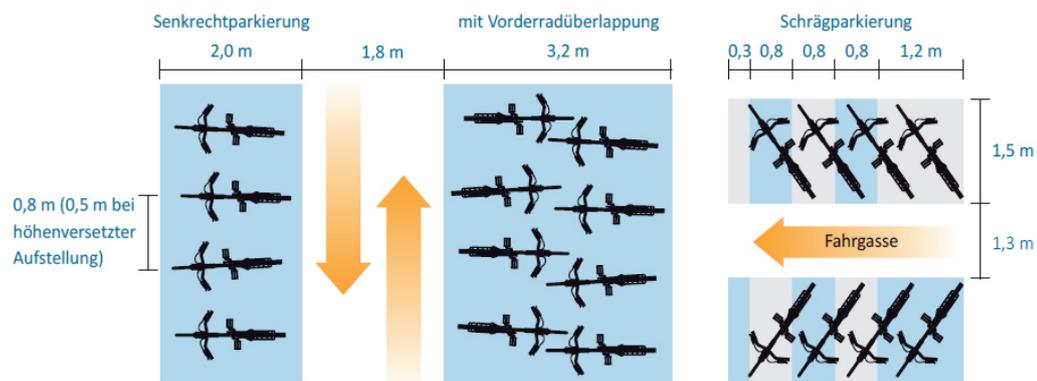
Quelle: eigene Aufnahme

Quelle: Land Salzburg: Leitfaden Fahrradparken. Planung und Realisierung von Radabstellanlagen in Salzburg, Salzburg: 2013.; eigene Darstellung

Zur Attraktivierung und Förderung des Bikesharing-Gedankens und der Nutzung privater nicht-motorisierter Verkehrsmittel spielt neben der Art der Abstellmöglichkeit die Dimensionierung der Abstellanlagen eine wichtige Rolle. Mit der richtigen Bemaßung der Abstellanlagen kann sowohl einer Verkeilung der Fahrräder und damit eine Beschädigung als Folgeerscheinung an den Rädern vorgebeugt werden.

Die Bemaßung für entsprechende Abstellanlagen ist in Österreich in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, kurz „RVS“, angegeben und sieht grundsätzlich, je nach Art der Abstellung eine Länge von mindestens 2,00 Meter und in der Breite, beim Abstellen auf einer Eben, mindestens 0,80 Meter bzw. bei einer Höhenversetzung 0,50 Meter vor.⁹⁴

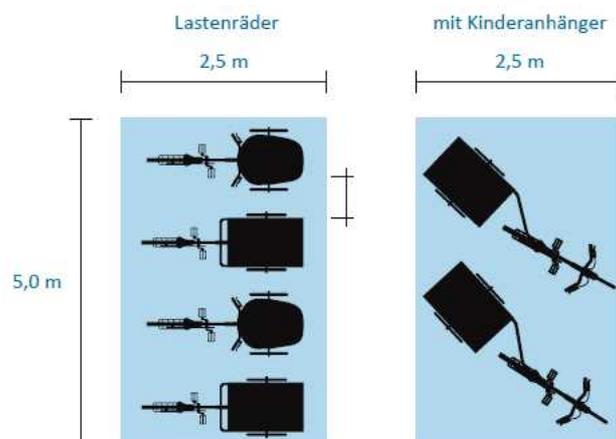
Abbildung 9: Stellflächenbedarf von Fahrrädern



Quelle: Stadt Graz, A10/8–Verkehrsplanung (Hrsg.): Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben. 2, Graz: 2016, S 8

Betreffend die in der Sharing-Economy wichtigen Lastenfahrräder werden eine Mindestlänge von 2,5 Meter und eine Mindestbreite von 1,25 Meter benötigt.⁹⁵

Abbildung 10: Stellflächenbedarf von Lastenfahrrädern und Fahrrädern mit Anhänger



Quelle: Stadt Graz, A10/8–Verkehrsplanung (Hrsg.): Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben. 2, Graz: 2016, S. 9

⁹⁴ Vgl. Stadt Graz, A10/8 – Verkehrsplanung 2016, S. 8

⁹⁵ Vgl. ebd., S. 9

Für die Berechnung des genauen Platzbedarfs wird vor allem zwischen dem Abstellen nebeneinander und gegenüber, also das Vorderrad überlappend, unterschieden. Bei der Berechnung von nebeneinander parkenden Fahrrädern muss dabei auf die Möglichkeit des hoch-tief-Versatzes geachtet werden.

Berechnung einseitige Abstellmöglichkeiten: $N(\text{Anzahl der Stellplätze})$ ist gleich die verfügbare Länge in cm minus 65cm dividiert durch den Abstand der Räder plus 1

Berechnung beidseitige Abstellmöglichkeiten: $N(\text{Anzahl der Stellplätze})$ ist gleich die verfügbare Länge in cm minus 80cm dividiert durch den Abstand der Räder plus 2⁹⁶

Für eine genaue Errechnung der Kapazitäten zeigt folgende Grafik die durchschnittlichen Bemaßungen unterschiedlicher Typen von Fahrrädern an.

Abbildung 11: Maße von Fahrrädern (alle Werte in Meter)

Maße von Fahrrädern (alle Werte in Meter)

	Lenkerbreite	Breite	Länge	Höhe
Normalfahrrad	0,70	0,25	2,00	1,00
Fahrrad mit Kindersitz oder Korb	0,70	0,25 – 0,45	2,00	1,50 (mit Sitz)
Fahrradanhänger		0,80 – 1,00	1,60	0,80
Einspuriges Lastenrad		0,45	2,50	1,00
Zweispuriges Lastenrad		0,80 – 0,90	1,80 – 2,20	0,80 – 1,10

(Meschik, M. (2008): *Planungshandbuch Radverkehr, Wien, ergänzt durch FGM.*

Quelle: Meschik, M. (2008): *Planungshandbuch Radverkehr*. zit. in.: Land Salzburg, Abt. 6: Landesbaudirektion, Ref 6/21: *Straßenbau und Verkehrsplanung* (Hrsg.): Leitfaden Fahrradparken. Planung und Realisierung von Fahrradabstellanlagen in Salzburg. Salzburg: 2013, S. 10

Um nun die Frage zu klären wie viele Fahrrad-Abstellplätze und welche Fläche für deren Errichtung nachträglich im Bestand benötigt wird, werden die Verordnungen von einer Auswahl an Bundesländern in Österreich näher betrachtet. Auf diese Weise soll ein Überblick über die rechtliche Verankerung sowie Situation der benötigten Anzahl an Stellplätzen für Fahrräder zum jetzigen Zeitpunkt gegeben werden.

⁹⁶ Vgl. Innovametall Stahl- und Metallbau GesmbH o. J

Tabelle 8: Rechtliche Bestimmungen für die Anzahl an Fahrradstellplätzen in Wohnhäusern

Bundesland	Maßeinheit	1 Fahrradabstellplatz (FSTPL)
Wien	WNFL	je 30m ² WNFL ⁹⁷
Niederösterreich	WE	je Wohnung ⁹⁸
Oberösterreich	NFL	je angefangener 60m ² NFL ⁹⁹
Vorarlberg	m ²	3,5m ² Fahrradabstellfläche je WE im Innenbereich und 0,5m ² je WE ebenerdig, beleuchtet und überdacht im Eingangsbereich ¹⁰⁰

Quelle: eigene Darstellung

Sofort auffallend ist die differenzierte und vielfältige Ausarbeitung der rechtlichen Verankerungen, welche extreme Unterschiede von de Maßeinheiten bis zur Dimensionierung aufweist. Zurückzuführen ist dies auf die komplexe Kompetenzverteilung in Österreich, welche die Verordnungen der einzelnen Bundesländer österreichweit in unterschiedlicher Stärke voneinander abweichen lässt.

Fußverkehr

„Im bestehenden Verkehrsnetz stellt das Automobil die größte Barriere für den Fußgeherverkehr dar.“¹⁰¹

Sowohl ruhender als auch fließender motorisierter Individualverkehr (MIV) stellen eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs dar und schüren Unbehagen durch Lärm und Abgase. Das größte Hindernis, die Attraktivität des NIV mit jener des MIV gleichzusetzen, besteht in der Entfernung von fußläufigen Maßstäben, den verlängerten Fußwegen durch die Verbreiterung des Straßenraumes.¹⁰²

⁹⁷ Vgl. Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch §119

⁹⁸ Vgl. NÖ Bautechnikverordnung 2014 § 14 Abs. 1 Z. 1

⁹⁹ Vgl. Verordnung der Oö. Landesregierung, mit der Durchführungsvorschriften zum Oö. Bautechnikgesetz 2013 sowie betreffend den Bauplan erlassen werden §16 Abs. 2 Z. 1.

¹⁰⁰ Vgl. Verordnung der Landesregierung über Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge §3 Abs. 2 Z. 1

¹⁰¹ Knoflacher, Hermann 1995, S. 168

¹⁰² Vgl. ebd., S. 168

Denn die Attraktivität des Fußwegenetzes ist stark abhängig von den Ansprüchen der BenutzerInnen und wird durch folgende Qualitätsmerkmale messen:

- **„Frequenz**
- **Gehgeschwindigkeit**
- **Gehsteigbreite:**
 - Mindestmaß 1,50 Meter, Regelmaß 2,00 Meter¹⁰³
- **Dichte des Fußverkehrs**¹⁰⁴
- **Ausgestaltung der Fußgeherbereiche**
 - Querungshilfen (Gehsteigabsenkung, Gehsteigvorziehung, Schutzweg, Aufstell-flächen vor Kreuzungen, Mittelinsel)
 - Qualität der Oberflächenbeläge¹⁰⁵
 - Gestaltung der Umgebung (Sitzgelegenheiten, Überdachung)¹⁰⁶

Das Verkehrsaufkommen im Wohnumfeld hängt besonders von dem infrastrukturellen Versorgungsangebot ab. Eine gute Erreichbarkeit von Waren des täglichen Bedarfs, Bildungseinrichtungen, Medizinische Grundversorgung sowie diverse Dienstleistungen reduziert grundsätzlich die motorisierte Alltagsmobilität. Innerhalb eines 300m Erreichbarkeitsradius wird zu Fuß gegangen, ab etwa 700m wird das Auto zur Zurücklegung der Wegestrecke benutzt.¹⁰⁷ In diesem Radius haben sich Einkaufsmöglichkeiten, Bildungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen, Spielplätze und weitere Einrichtungen zu befinden.¹⁰⁸

2.3.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Ebenso wie bei anderen Verkehrssystemen zeichnet sich die Attraktivität des ÖPNV durch unterschiedliche Qualitätsmerkmale aus:

- **Erreichbarkeit:** Entfernung, Barrierefreiheit, Querungshilfen, Straßenzustand, Anbindung an Fuß- und Radwegenetz
- **Ausgestaltung der Haltestellen:** geräumige Fahrgastaufstellfläche, Beleuchtung, Fahrgastinformationen, Wetterschutz, Sitzgelegenheit¹⁰⁹
- **Intervalle**¹¹⁰
- **Betriebsdauer**

¹⁰³ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2011_A, 1_Fußgänger_Blatt 11

¹⁰⁴ Vgl. ebd., 1_Fußgänger_Blatt 8

¹⁰⁵ Vgl. ebd., 1_Fußgänger_Blatt 13ff.

¹⁰⁶ Vgl. ebd., 7_Auf-/Einbauten_Blatt 1

¹⁰⁷ Vgl. Holz-Rau 1991 zit. In: Jessen, J. In: Steierwald, G.; Künne, H.D.; Vogt, W. (Hrsg.), S. 39

¹⁰⁸ Vgl. Fussverkehr Schweiz; VCS Verkehrs-Club der Schweiz (Hrsg.) 2014, S. 27fff.

¹⁰⁹ Vgl. Land Tirol 2009

¹¹⁰ Vgl. Hiess, Helmut 2017, S. 13ff.

Die Bewertung der ÖV-Haltestation erfolgt nach den ÖV-Güteklassen, ausgearbeitet in der ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“.¹¹¹

Auf die einzelnen Ausgestaltungsformen der Stationen wird nicht genauer eingegangen, da sich die Konzentration auf die NutzerInnen- und Nachfrageebene der BewohnerInnen innerhalb der Wohnhausanlage richtet.

2.3.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Für eine erfolgreiche regelmäßige Nutzung des wohnstandortgebundenen Carsharing-Angebotes ist vor allem der einfache Zugang zu den Fahrzeugen von großer Bedeutung. Denn sobald die problemlose Erreichbarkeit nicht gegeben ist und ein Mehraufwand im Vergleich zur Nutzung eines eigenen Kfz's entsteht, verliert das System des Carsharings an Attraktivität. Ein Stellplatz in der Wohnhausgarage, im Hof oder ein fix zugeordneter Stellplatz im öffentlichen Straßenraum in der Nähe des Hauseinganges ist daher für eine erfolgreiche Integration in das Alltagsleben der BewohnerInnen unabdinglich notwendig, ebenso wie ein klares und einfaches System zur Schlüsselausgabe, wie es „MO.Point“¹¹² oder die autofreie Siedlung Floridsdorf¹¹³ praktizieren.

Tabelle 9: Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr

Aufstellrichtung	Breite [m]	Tiefe [t]
Längsaufstellung	2,0	-
Schrägaufstellung	2,50	4,15 - 4,60
Senkrechtaufstellung	2,50	4,30

Quelle Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.: Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs. EAR 05. Köln: 2005.

¹¹¹ Vgl. Hiess, Helmut 2017, S. 13ff.

¹¹² Vgl. MO.Point- Mobilitätsservices GmbH 2019_C

¹¹³ Vgl. GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H. 2000, S. 14

2.4. Beispiele für Mobilität und Wohnen: im Fokus Wien

Heutzutage ist das Mitdenken von umfangreichen Mobilitätskonzepten zur Minderung der verkehrsbedingten Umweltprobleme in der Stadtentwicklung keine Seltenheit mehr. Die öffentliche Hand erarbeitet Strategien und Berichte mit mobilitätsbezogenen Zielen, wie das „Fachkonzept Mobilität“, „der Stadtentwicklungsplan 2025“ oder diverse Rahmenstrategien um die Stadtentwicklung darauf basierend zu lenken. Innovative Mobilitätskonzepte sind vor allem im Neubau immer gefragter und werden bereits in der Planungsphase von Wohnbauprojekten als Teil des Gesamtkonzeptes mitgedacht. Zur Umsetzung der erarbeiteten Konzepte werden begleitende Maßnahmen, wie das Besiedlungsmanagements festgelegt, um das Gemeinschaftsgefühl zu stärken und die Nutzung unterschiedlicher bauplatzbezogener Angebote, wie beispielsweise Sharing-Konzepte zu fördern.

Vereine und Non-Profit Organisationen für Sharing-Konzepte diverser Mobilitätswerkzeuge sind vor allem im urbanen Stadtgebiet tätig. Durch ihre Organisationsstrukturen lassen sie sich jedenfalls am Wohnstandort umsetzen und sind daher als Beispiele angeführt. Folgende, in die Praxis umgesetzte, Beispiele auf verschiedenen städtebaulichen Ebenen, geben einen Einblick in unterschiedliche Mobilitätskonzepte, sowohl im Bereich des Sharings, als auch des Radverkehrs.

Tabelle 10: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Elfride, 1070 Wien

Elfride, 1070 Wien	
Ebene	Großraum Stadt
Schwerpunkt	Automobil
Bebauungstypologie	-
Wohnungsanzahl	-
Tätigkeitsbereich	Vereinstätigkeit im P2P-Carsharing-Segment
Mobilitätsangebot	Kombi-Automobil
Kosten	
Mitgliedsbeitrag	€ 60,-- (Umwandlung in Fahrguthaben bei Besitz einer Wiener Linien Jahreskarte und ÖBB Halbp reis-oder Jahreskarte)

Tarif	Mo-Fr: € 1,40 / Stunde Sa-So: € 1,65 / Stunde € 30,-- Tagestarif bei min. 24 Stundenbuchung
Konzept	Stationsgebundenes Carsharing für etwa 12 Vereinsmitglieder mit fixen Standplatz in einer Tiefgarage im 7. Wiener Gemeindebezirk (24 Std. Zutrittsmöglichkeit) Buchung über Homepage oder Buchungsplattform Angedacht für Langstreckennutzungen (4 Std. +)
Erwähnenswertes	beschränkte Anzahl an Vereinsmitgliedern Siegerprojekt VCÖ-Verkehrsclub Österreich e.V. Mobilitätspreis 2015

Quelle Vgl. Elfride – Verein für nachhaltige Mobilität und Carsharing (2017): URL: <http://elfride.eu> - abgerufen am 25.06.2019; Eigene Darstellung

Tabelle 11: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Lastenradkollektiv, Wien

Lastenradkollektiv, Wien	
Ebene	Großraum Stadt
Schwerpunkt	Lastenrad
Bebauungstypologie	-
Wohnungsanzahl	-
Tätigkeitsbereich	Non-Profit Organisation im P2P-Bikesharing-Segment
Mobilitätsangebot	13 Lastenräder unterschiedlicher Modelle 5 Fahrradanhänger unterschiedlicher Modelle
Kosten	
Mitgliedsbeitrag	-
Tarif	€ 80,-- Kautions und freie Spende
Konzept	Die Lastenräder und Anhänger befinden sich an unterschiedlichen Standorten in Wien, zumeist im Nahbereich eines höherrangigen Verkehrsmittels. Buchung erfolgt über E-Mail (3 Tage vor Ausleihe) mit gewünschtem Modell, Entlehnungszeitraum und Kontaktdaten, zur Vereinbarung von Übergabeort und –zeit
Erwähnenswertes	Reparaturen an Mobilitätswerkzeugen erfolgt mittels Reparaturfonds NutzerInnen ist es ebenso gestattet entstandene Mängel

	während der Benutzung auf eigene Kosten reparieren zu lassen
--	--

Quelle Vgl. Lastenradkollektiv: URL: <https://www.lastenradkollektiv.at/fuhrpark/> - abgerufen am 19.10.2019.; Eigene Darstellung

Tabelle 12: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Einkaufstrolley-Verleih, 1020 Wien

Einkaufstrolley-Verleih, 1020 Wien	
Ebene	Großraum Stadt
Schwerpunkt	Einkaufstrolley
Bebauungstypologie	-
Wohnungsanzahl	-
Tätigkeitsbereich	Verleih von Einkaufstrolley
Mobilitätsangebot	Verschiedene Einkaufstrolleys
Kosten	
Mitgliedsbeitrag	-
Tarif	0-4 Std. €6,-- 4-24 Std. €10,-- Ein Wochenende €14,-- Wochenmiete €29,-- € 100,-- Kautions
Konzept	Der Einkaufstrolley kann direkt über die Homepage reserviert werden und zu den Öffnungszeiten des Geschäfts (Mo-Fr 10-18 Uhr, Sa+So 10-12 Uhr) abgeholt und zurückgebracht werden.
Erwähnenswertes	-

Quelle Vgl. Rudolf Dorn & Co e.U. (2019): Einkaufstrolley Paradies Verleih. Der erste Einkaufstrolley-Verleih in Wien. URL: <https://www.eisendorn.at/einkaufstrolley-verleih/trolley-verleih.html> - abgerufen am 25.10.2019.; Eigene Darstellung

Tabelle 13: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Seestadt Aspern, 1220 Wien

Seestadt Aspern, 1220 Wien	
Ebene	Quartier
Schwerpunkt	Nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel
Bebauungstypologie	Punkthäuser, L-förmige Baukörper
Wohnungsanzahl	10.500
Tätigkeitsbereich	Stationsgebundenes Sharing-Konzept (B2C)
Mobilitätsangebot	7 Mobilitätsstationen zum Verleih von: 56 (E-Bikes und 8-Gang-Räder) 4 E-Lastenfahrräder Mitwachsende Kinderfahrräder
Kosten	
Mitgliedsbeitrag	Gratis Nutzung für BewohnerInnen der Seestadt mittels SeestadtCard
Tarif	Erhalt der SeestadtCard durch einen € 10 Registrierungsbeitrag auch für Externe möglich Ersten 30 Min. gratis Jede angefangene Stunde € 1,-- Zurzeit besteht keine Verleihgebühr; In Kraft treten evtl. zu einem späteren Zeitpunkt
Konzept	Quartier mit eigenem Sharing-Pool an stationsgebundenen Mobilitätswerkzeugen Mietung mittels SeestadtCard an Kartenleser der jeweiligen Entlehnstation
Erwähnenswertes	

Quelle Wien 3420 aspern Development AG (2017_A): SeestadtFLOTTE News. URL: <https://www.aspern-seestadt.at/leben-arbeiten/mobilitaet/radverleihsystem-seestadtflotte> - abgerufen am 26.04.2018./ Wien 3420 aspern Development AG (2017_B): Mit dem Rad. Das Paradies für Fahrradfans. URL: https://www.aspern-seestadt.at/city-news/seestadtflotte_news - abgerufen am 26.04.2018; Eigene Darstellung

Tabelle 14: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Domagpark, München

Domagpark, München	
Ebene	Quartier
Schwerpunkt	Nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel
Bebauungstypologie	Punkthäuser, U-förmige Baukörper
Wohnungsanzahl	1.600
Tätigkeitsbereich	Kommerzielles Sharing-Konzept (B2C)
Mobilitätsangebot	2 Mobilitätsstationen zum Verleih von: 4 E-Pedelecs 3 E-Lastenfahrräder 2 E-Roller 2 E-PKW 5 PKW unterschiedlicher Größe von STATAUTO München 2 E-Ladestationen Angebote weiterer Sharing-Unternehmen
Kosten Mitgliedsbeitrag Tarif	Kosten entsprechen jenen der jeweiligen Anbieter
Konzept	Quartier stellt Platz für unterschiedliche Sharing-Anbieter zur Verfügung Abwicklung erfolgt über das jeweilige Buchungssysteme der Anbieter
Erwähnenswertes	Vom VCD-Verkehrsclub Deutschland e.V. als good practice Beispiel genannt

Quelle Vgl. STATAUTO München (o. J.): STATAUTO München – die günstige, bequeme und umweltschonende Alternative zum eigenen Auto. URL: <https://www.statauto-muenchen.de/domagpark/> - abgerufen am 01.02.2019./ Ruttloff, T.: Modellquartier für nachhaltige Mobilität – welche Mobilitätsbedürfnisse haben die zukünftigen Bewohner des Domagparks und welche Empfehlungen ergeben sich für ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept? München: 2014.; Eigene Darstellung

Tabelle 15: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Bike City, 1020 Wien

Bike City, 1020 Wien	
Ebene	Baufeld
Schwerpunkt	Fahrrad
Bebauungstypologie	2 Baukörper (L-förmig und rechteckig)
Wohnungsanzahl	99

Tätigkeitsbereich	Ausrichtung auf das Fahrrad als überwiegendes Fortbewegungsmittel
Mobilitätsangebot	Fahrradbalkone Fahrradräume im EG und auf Geschoßen Versperrbare Einzelfahrradboxen im Keller Insgesamt ca. 330 Fahrradabstellplätze Radwerkstatt mit Druckluft- und Wasseranschluss Carsharing-Angebot
Kosten Mitgliedsbeitrag Tarif	-
Konzept	Transportlifte ermöglichen die Mitnahme der Fahrräder auf die einzelnen Geschoße mit extra vorgesehenen Radabstellplätzen Stellplatzregulativ für Kfz von 50%_ schafft Mittel für „Rad und Wellness“
Erwähnenswertes	

Quelle Vgl. Nextroom – Verein zur Förderung der kulturellen Auseinandersetzung mit Architektur (2008): WHA Bike City / WHA time2live. URL: <https://www.nextroom.at/building.php?id=31188> – abgerufen am 03.03.2018.; Eigene Darstellung

Tabelle 16: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf, 1220 Wien

Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf, 1210 Wien	
Ebene	Baufeld
Schwerpunkt	Auto
Bebauungstypologie	4 L-förmige Baukörper
Wohnungsanzahl	244
Tätigkeitsbereich	Stationsgebundenes Sharing-Konzept (B2C)
Mobilitätsangebot	10 Fahrzeuge (Transporter, Kleinfahrzeug, Kombi) Fahrradkeller im UG, Fahrradwerkstatt
Kosten Mitgliedsbeitrag	Gratis Nutzung für BewohnerInnen der Seestadt mittels SeestadtCard Erhalt der SeestadtCard durch einen € 10 Registrierungsbeitrag auch für Externe möglich

Tarif	Ersten 30 Min. gratis Jede angefangene Stunde € 1,-- Zurzeit besteht keine Verleihgebühr; In Kraft treten evtl. zu einem späteren Zeitpunkt
Konzept	Funktioniert lt. Mieterin und Verkehrsplanerin DI ⁱⁿ Eva Favry sehr gut. Vor Bezug Unterschreibung einer „Verzichtserklärung“ für eigenes Auto Schlüsselübernahme erfolgt über Schlüsselkasten Finanzierung der Gemeinschaftsräume durch Verringerung der Pflichtstellplätze
Erwähnenswertes	Wohnhaus mit Vorreiterrolle Übernahme durch die Mieter 1999

Quelle Vgl. GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H.: Modellprojekt. Autofreie Mustersiedlung. Wien: 2000.; Eigene Darstellung

Im Gegensatz dazu, kommt Mobilitätsangeboten im Bestand, ebenso wie der P2P-Organisationsstruktur ausschließlich eine geringe Bedeutung zu. Auch im Zuge von Wohnhaussanierungen sind Änderungen sowie Ergänzungen im Bereich der Mobilität nicht üblich.¹¹⁴ Im Zuge einer intensiven Recherche konnten vereinzelt Sondierungs- bzw. Forschungsprojekte ausgemacht werden, in welchen die Integration alternativer Mobilität in den Bestand untersucht wird.

Die Initiative „Smarter together-gemeinsam g’scheiter“ entwickelt im Wiener Gemeindebezirk Simmering gemeinsam mit der ansässigen Bevölkerung und anderen Akteuren „smarte Lösungen“. Im Mobilitätssektor wird der Fokus speziell auf Elektrofahrzeuge gelegt, die auf unterschiedliche Art in die Modellregion integriert werden sollen. Im Geschoßwohnbau in der Hauffgasse 37-47 beispielsweise wird eine E-Ladeinfrastruktur für E-Carsharing sowie für E-Autos aus der Nachbarschaft errichtet.¹¹⁵

¹¹⁴ Vgl. wohnfonds_wien. Fonds für Umbau und Stadterneuerung. o.J.

¹¹⁵ Vgl. Magistratsabteilung 25 – technische Stadterneuerung o. J.

In einem anderen Projekt, dem „e-Quartier Hamburg“, welches ebenfalls die Einführung von Elektromobilität untersucht, bestehen vereinzelt Modellregion, wie zum Beispiel „Am Weißenberge“, überwiegend aus Zeilenbau- und Blockrandstrukturen.¹¹⁶

Eine ungefähre inhaltliche Übereinstimmung mit dem Thema dieser Arbeit konnte ausschließlich bei dem Projekt „SCIG- Smart City im Gemeindebau“ im Wiener Gemeindebau Döbling erkannt werden. Hier wird intensiver als bei den zuvor genannten Beispielen auf die Rolle der Bebauungstypologie eingegangen, auf unterschiedliche Mobilitätsangebote sowie die NutzerInnenebene betrachtet. Um eine Zeilenbauweise handelt es sich dennoch nicht.¹¹⁷

¹¹⁶ Vgl. Dickhaut, Wolfgang 2018, S. 16

¹¹⁷ Vgl. Favry, Eva 2016

3. ZEILE DER 50ER UND 60ER JAHRE

3.1. Der Weg zur Zeile

Der Ursprung der Bebauungstypologie „Zeile“ als städtebauliches Konzept reicht zurück in die 30er Jahre des vorherigen Jahrhunderts, als Le Corbusier sein Prinzip der modernen Stadt in der Charta von Athen veröffentlichte.¹¹⁸

Diese Prozesse des städtebaulichen Wandels waren die Antwort auf die damals vorherrschende Blockrandbebauung, welche speziell wohnliche und städtebauliche Aspekte in Kombination verkörpert.¹¹⁹

Abbildung 12: Typische Blockstrukturen



Quelle: Schnedler, H.; Schneider, R. L.: Typische Stadträume und Bauformen in Berlin. In Stadtidee und Stadtgestaltung: Beispiel Berlin (Hrsg.): im Auftrag des Senators für Bau- und Wohnungswesen. Berlin: 1976. zit. In. Mutschler, M: Umbau von Wohngebieten der Fünfziger Jahre. Dargestellt an Beispielen im Raum Stuttgart. Berlin: 1987, S.13.

Besonderes Augenmerk wurde auf den **öffentlichen Straßenraum** gelegt. Im Hobrecht-Plan für Berlin erhält die Straßenbreite im Durchschnitt die Höhe der umliegenden, meist fünfgeschossigen, Gebäude und auch in Paris wurde der Straßenraum übermäßig breit dimensioniert. Die Blockrandbebauung **vermischte Wohnen und Arbeit**. In der Erdgeschoßzone, sowie des Öfteren auch im Innenhof, befanden sich Geschäfte oder kleine gewerbliche Einrichtungen. Auf diese Art wurde der **private Freiraum in den öffentlichen Raum eingegliedert**.¹²⁰ Des Weiteren ergibt die Blockrandbebauung mit einer durchschnittlichen **Bebauungsdichte** von 85 Prozent, eine enorme Dichte und hohe Anzahl an Wohnungen, die wenig Lichteinfall durch die baulich schmalen Höfe erlangen¹²¹, sodass die Fenster der Wohnräume straßenseitig orientiert sind.¹²² Auch die

¹¹⁸ Vgl. Mutschler, Martin 1987, S. 40f.

¹¹⁹ Vgl. ebd., S. 13

¹²⁰ Vgl. ebd., S. 12f.

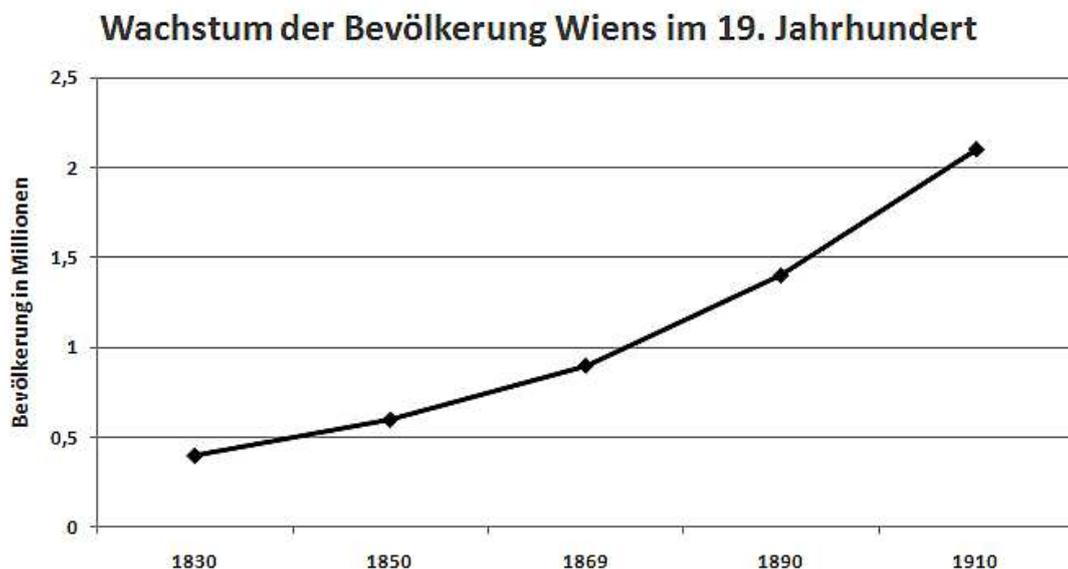
¹²¹ Vgl. Eigner, Peter et. al. o. J., S. 11

hygienischen Bedingungen waren sehr einfach, Fließwasser war in den Wohnungen nicht vorhanden, sodass Wasser von den Bassenas außerhalb der eigenen Wohnung auf den Etagen geholt werden musste, wo sich ebenso die geringe Zahl an Toiletten und Duschen für das gesamte Wohnhaus befanden.¹²³

Auf Grund der damals bestehenden suboptimalen Lebensbedingungen und der unzumutbaren hygienischen und sanitären Beschaffenheit wurde der Aufruf zu einer Änderung der Wohnbedingungen zunehmend stärker und PlanerInnen sowie ArchitektInnen begannen Alternativen zu entwickeln. Der Wunsch nach gelockertem Wohnraum, wozu es in der Zwischenkriegszeit kommen sollte, wurde immer intensiver.¹²⁴

Dieser Prozess, des städtebaulichen Wandels, geht gleichermaßen mit der steigenden Bevölkerungszahl in den größeren Städten Europas auf Grund des bereits im 19. Jahrhundert stattgefundenen Verstädterungsprozesses, durch die positive Geburtenbilanz und die einsetzende Landflucht, einher.¹²⁵

Abbildung 13: Bevölkerung Wiens im 19. Jahrhundert



Quelle: Linsboth, Ch. (o.J.): Mehr Menschen – Bevölkerungswachstum in der Monarchie.
URL:<http://www.habsburger.net/de/kapitel/mehr-menschen-bevoelkerungswachstum-der-monarchie-abgerufen> am 20.01.2018

¹²² Vgl. Mutschler, Martin 1987, S. 12f.

¹²³ Vgl. Eigner, Peter et. al. o. J., S. 11

¹²⁴ Vgl. Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 19

¹²⁵ Vgl. ebd., S. 18

Die Menschen zogen in die Städte mit dem Ausblick auf ein besseres Leben in Wohlstand in Folge der Ansiedelungen von Betrieben und der damit einhergehendem Anstieg an Arbeitsplätzen im Zuge der Industrialisierung und der Weiterentwicklung im Bereich des Personenverkehrs.¹²⁶

Im Gegensatz zu anderen europäischen Städten, die bereits in der Zwischenkriegszeit dem Zeilenbau folgten, wurde Wien in den 20er Jahren von den „Superblocks“ des Roten Wiens beherrscht. In seinen städtebaulichen und funktionalen Ansätzen ähnelt der Superblock der Blockrandbebauung, eine voluminöse, nach innen orientierte Verbauung mit Geschäften und gemeinschaftlichen Einrichtungen im Erdgeschoß und erweiterten begrünten Freiflächen, aus kleinsten Wohneinheiten.¹²⁷ Die Besonderheiten der Wohnhausanlagen waren erste sanitäre Einrichtungen, wie Fließwasserzugang und Waschtisch in den Wohnungen sowie die vorhandenen Gemeinschaftsräume bzw. –einrichtungen wie Waschküche, Kindergärten, Geschäftslokale, Ärzte und vieles mehr zur Zusammenführung der Gemeinschaft. Der einer Gartenstadt ähnelnde George-Washington-Hof im 10. Wiener Gemeindebezirk beherbergte einst beinahe 70 gemeinschaftliche Einrichtungen.¹²⁸

Abbildung 14: „Superblocks“ - Rabenhof und George-Washington-Hof



Quelle: google.com/maps

Neben den „Superblocks“ entwickelten sich zu dieser Zeit auch vermehrt Einfamilienreihenhaus-Siedlungen mit Mietergärten wie die „Lockerwiese“ oder die „Freihofsiedlung“. Durch diese neuen Wohnformen wurde der Wunsch der Bevölkerung

¹²⁶ Vgl. Mutschler, Martin 1987, S. 10

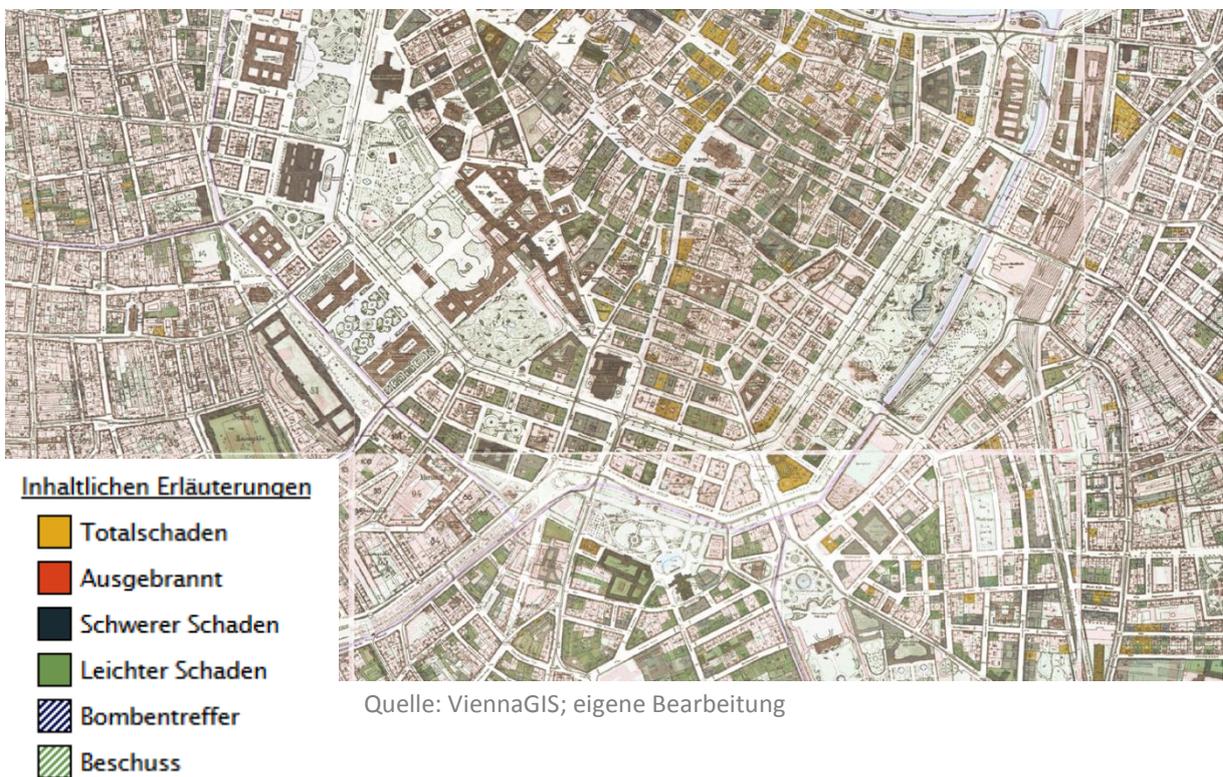
¹²⁷ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2005, S. 58

¹²⁸ Vgl. Stadt Wien – Wiener Wohnen o. J.

nach einem Haus im Grünen, abseits des städtischen Lebens ermöglicht.¹²⁹ Der Zweite Weltkrieg änderte die Situation des kommunalen Wohnbaus.

Mit Ende des zweiten Weltkrieges 1945 und der Befreiung Österreichs durch die Alliierten waren sowohl die wirtschaftlichen als auch politischen Konstitutionen des Landes in schlechtem Befinden. Der im Jahr 1946 erstellte „Kriegssachschädenplan“ des Wiener Stadtbauamtes gab eine erste Aufschlüsselung über die Gebäudesituation und Schadensstärke des Wiener Bestandes, deren Vollständigkeit jedoch nicht garantiert ist.¹³⁰

Abbildung 15: Ausschnitt Kriegssachschädenplan_1. Bezirk



Laut dieser Erhebung waren 41% des gesamten Bestandes Wiens, also rd. 46.000 Gebäude beschädigt. Neben historischen und kulturellen Gebäuden waren auch 86.875 Wohnungen, etwa 20 Prozent des einstigen Wohnungsbestandes, von Kriegsschäden betroffen, wovon mehr als ein Drittel komplett zunichte gemacht.¹³¹

Die Nachkriegszeit war vom Wiederaufbau der zerstörten Städte geprägt, um den Wohnungsnotstand zu mildern. Dabei wurde besonderes Augenmerk auf die

¹²⁹ Vgl. Stadt Wien - MA18 2005, S.58

¹³⁰ Vgl. Projektleitung Wien Kulturgut (Hrsg.)

¹³¹ Vgl. Stadt Wien - Wien Geschichte Wiki 2017

Wiederherstellung des Stadtgefüges gelegt, welche vor allem mit Unterstützung des Marshallplans gelang und so beinahe ausschließlich im kommunalen Wohnbau stattfand.¹³²

Der Wiederaufbau Wiens nach dem zweiten Weltkrieg wurde gänzlich vom 8-Punkte-Programm des sozialen Städtebaus bestimmt, welches 1952 vom damaligen Stadtrat Leopold Thaller dargebracht wurde und folgende Punkte beinhaltet:

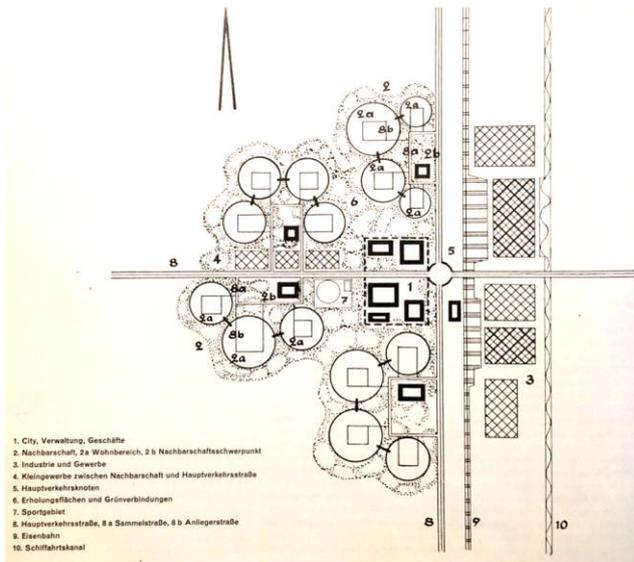
1. *„Die Wohnstruktur unserer Stadt ist falsch und muss von Grund auf geändert werden.*
2. *Die Arbeitsstätten unserer Bevölkerung müssen mehr und mehr an bestgeeignete Plätze im Stadtgebiet verlegt werden.*
3. *Die überdichte Verbauung in bestimmten Stadtvierteln muss verringert und die Stadt zielbewusst aufgelockert werden.*
4. *Unsere Stadt muss sich erweitern können: Sie braucht neue Tochterstädte.*
5. *Die Stadt muss eine aktive Bodenpolitik betreiben.*
6. *Der Wald- und Wiesengürtel ist unter allen Umständen zu erhalten.*
7. *Die Verkehrsprobleme unserer Stadt sind nach den neuesten Erkenntnissen der Verkehrswissenschaft zu lösen.*
8. *Den Gedanken der Landesplanung wollen wir durch geeignete Maßnahmen im Bereich unserer Stadt verwirklichen.“¹³³*

Ab dieser Zeit diente die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“, hervorgehend aus der Charta von Athen und der Gartenstadt, als städtebauliches Leitbild in Wien.

¹³² Vgl. Bobek, Hans; Lichtenberger, Elisabeth: Wien: bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. 2, Wien: Böhlau 1978.

¹³³ Magistrat der Stadt Wien, Stadtbaudirektion (Hrsg.) 1959, zit. In: Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 45

Abbildung 16: Schematische Skizze der gegliederten und aufgelockerten Stadt



Quelle: Göderitz, Johannes; Rainer, Roland; Hoffmann, Hubert: Die gegliederte und aufgelockerte Stadt. Tübingen: Ernst Wasmuth 1957, S. 26

Auf Grund der Dringlichkeit an neuem kostengünstigen Wohnraum und den steigenden Bodenpreisen der Stadt verlegte sich der Wohnbau rasch in die Außenbezirke, vor allem im Norden von Wien. Mit dem Wohnungsbau der Zwischenkriegszeit hatte die neue Bebauungstypologie kaum noch Ähnlichkeit. Einzig und allein der großzügige Grünraum blieb in anderer Form bestehen. Trotz des andauernden Anstieges der Wohnbauleistungen gab es Anfang der 50er Jahre 60.000 Wohneinheiten zu wenig.¹³⁴

So kam es, dass die Ära der Zeilenbauweise begann und bis heute 1.218 Zeilenbauobjekte in Wien errichtet sind¹³⁵ und rd. 24% aller Wohnhäuser in Wien aus der Zeit zwischen 1945 und 1970 stammen.¹³⁶ In den folgenden Jahren wurden vorrangig langgestreckte, rechteckige Nord-Süd orientierte Wohnhäuser errichtet, deren fußläufige Erschließung an der längsseitigen Nordseite des Baukörpers erfolgte. Auf diese Seite hin orientieren sich ebenfalls die Fenster der Nass- und Nebenräume. Hingegen die Haupträumlichkeiten sowie privaten Freiräume sind nach Süden ausgerichtet. Das Erdgeschoß wurde zu einem Parterre und der Keller darunter zu einem Souterrain, sodass deren Belichtung durch Oberlichter sichergestellt war. Das Erschließungssystem variierte zwischen Zwei- und Dreispännern, mit höchstens vier Wohnungen pro Geschoß. Die ehemals aufwendig gestalteten Fassaden wichen einer unauffälligen, schlichten Putzfassade.

¹³⁴ Vgl. Eigner, Peter et. al. o. J., S. 18f.

¹³⁵ Vgl. Fröschl, Markus 2018_siehe Anhang Nr.:II

¹³⁶ Vgl. Lebhart, Gustav 2015, S. 18

Dieser, in seinem Grundkonzept stets gleicher, Aufbau ermöglichte eine standardisierte, ortsunabhängige Errichtung. Dies kam vor allem der Wirtschaft zu Gute, die mit dem Wohnen einhergehenden Bedürfnisse wurden außen vor gelassen.¹³⁷ Der Freiraum zwischen den einzelnen Zeilenbaukörpern ist als Grünfläche ausgestaltet, die „[...] sich [zwangsläufig] aufgrund der baurechtlichen Abstandsregeln [...] [ergibt].¹³⁸

„[...] [D]ie Schlagworte Rationalisierung, Standardisierung und Serienproduktion [würden] nicht als Rationalisierung des Konsums, sondern als Rationalisierung der Produktion verstanden [...]. Daraus resultieren Vorteile ausschließlich für den Erzeuger, nicht jedoch für den Verbraucher.“¹³⁹

Mit voranschreitender Zeit machte sich immer häufiger Kritik unter ArchitektInnen und ExpertInnen über die neumoderne Bauweise breit. Kritisiert wurde vor allem der vorherrschende Funktionalismus in den Bauten der 50er und 60er Jahre, der die Trennung von Wohnen und Arbeit vorsah und in einer Steigerung des motorisierten Individualverkehrs resultierte.¹⁴⁰

Die Wiener Architekten Oskar und Peter Payer kritisierten das monotone Erscheinungsbild, die einfallslose Gestaltung der Wohnungsgrundrisse sowie die Anordnung der Baukörper inmitten des Grundstückes ohne Bezug zur Straße. Ihrer Meinung nach fehle Individualität und Varietät in den Wohnsiedlungen.¹⁴¹

Ein weiterer Kritikpunkt war der großzügig vorhandene Freiraum zwischen den Zeilenbaukörpern, welchem jedoch jede Qualität abgesprochen wurde. Als Abstandsgrün bezeichnet, fehle es ihm laut ExpertInnen an jeglicher Attraktivität, Funktionalität und Ausgestaltung. Die weitläufigen begrünten Flächen, welche häufig mit einem „Betreten Verboten“-Schild versehen wurden, konnten weder dem öffentlichen noch dem privaten Freiraum zugeordnet werden.¹⁴²

¹³⁷ Vgl. Wächter, Klaus 1971 zit. In: Seyfang, Volkmar 1980, S. 60

¹³⁸ Seyfang, Volkmar 1980, S. 61

¹³⁹ Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 131

¹⁴⁰ Vgl. Spitthöver, Maria: (Hrsg.) 2002, S. 60

¹⁴¹ Vgl. Payer, Oskar; Payer, Peter 1972 zit. In: Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 132

¹⁴² Vgl. Seyfang, Volkmar 1980, S. 60

3.2. Die Zeile

3.2.1. Die Zeile der 50er Jahre



Die Zeilenwohnbauten der 50er Jahre wurden in Wien überwiegend in den Bezirken Favoriten, Floridsdorf, Meidling und Döbling realisiert und sind gegenwärtig weitgehend in das Stadtgefüge eingegliedert.¹⁴³

Eine schlichte bauliche und substantielle Ausstattung sowohl des Wohnhauses als auch der einzelnen Wohnungen macht die Häuser hellhörig und die drei- bis fünf-geschossigen Baukörpern kleinmaßstäblich.¹⁴⁴ Hinzu kam der Giebel als gängige Dachform. In Wien wurden maximal viergeschossige Zeilen errichtet, weil die Gesetzgebung für diese Höhe die zwingende Errichtung eines Liftes nicht vorsah.¹⁴⁵ Barrierefreiheit für ältere Menschen oder Personen mit körperlicher Beeinträchtigung wurde zur Zeit der Planung nicht berücksichtigt. Abgesehen von den Wohnräumen befinden sich alle weiteren, dem Haus zugehörigen, Räumlichkeiten, wie Waschküche, Kellerabteile etc. im Untergeschoß des Baukörpers. Aufzüge zählen ebenfalls nicht zur baulichen Ausstattung.

Die Wohnungen sind für heutige Verhältnisse sehr klein konzipiert. Die durchschnittliche Wohnfläche je Wohnung liegt in der Zeile der 50er Jahre bei 48 Quadratmeter.¹⁴⁶ Die Zeilenbausiedlungen der 50er Jahre weisen außerdem lediglich eine Bebauungsdichte von 34-44% auf und weitläufige öffentliche Grünflächen zwischen den einzelnen Wohnhäusern wurden angelegt.¹⁴⁷ Diese sind größtenteils begrünt oder durch Aufenthaltsbereiche ausgestaltet. Im Gegensatz dazu wurden private Freiräume, wie Balkone oder Loggien nur sehr selten angedacht.¹⁴⁸

Abbildung 17: Zeilenbau der 50er Jahre



Quelle: eigene Aufnahmen

¹⁴³ Vgl. Eigner, Peter et. al. o. J., S. 19

¹⁴⁴ Vgl. Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin 2013, S. 22

¹⁴⁵ Vgl. Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 47

¹⁴⁶ Vgl. Simon-Philipp, Christina et. al. 2013, S. 26

¹⁴⁷ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung; Magistrat der Hauptstadt der SR Bratislava (Hrsg.) 2011., S. 53

¹⁴⁸ Vgl. Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin 2013, S. 26

In Bezug auf den Straßenraum ist zu erwähnen, dass Autos noch keine große Rolle spielten, weshalb die Verkehrsflächen relativ gering gehalten wurden. Vereinzelt wurden eingeschossige Garagenabteile errichtet. Im Zuge des Wachstums der Automobilbranche und dem Anstieg des Verkehrs wurden im Nachhinein Straßen einspurig und Gehsteige zur Parkfläche umfunktioniert.¹⁴⁹

Auf Grund des, aus heutiger Sicht, langen Bestehens der Wohnhausanlagen wurde der Generationenwechsel bereits vollzogen, sodass die Altersstruktur der BewohnerInnen durchmischt ist und nur mehr vereinzelt ErstbezieherInnen anzutreffen sind.¹⁵⁰

¹⁴⁹ Vgl. Leutner, Bernd. et. al. 2005, S. 13

¹⁵⁰ Vgl. ebd., S. 26

3.2.2. Die Zeile der 60er Jahre



Im Gegensatz zur Zeile der 50er Jahre, weist die Zeile der 60er Jahre zwar in ihrer bebauten Fläche nicht unweit mehr Prozent auf, die massivere Bebauung führte jedoch zu einer höheren Bruttogrundfläche. Sie bestand auf Grund des benötigten Wohnraumes und der günstigeren Erschließung zumeist aus mehr als fünf¹⁵¹, höchstens jedoch aus neun Geschossen, sodass sie unterhalb der Bauklasse für Hochhäuser blieben und damit einhergehende bauliche Vorkehrungen nicht getroffen werden müssen.¹⁵² Auf Grund der Flächenverfügbarkeit konzentrierte sich die Bauleistung am Stadtrand, überwiegend in den Bezirke Favoriten, Liesing, Floridsdorf und Donaustadt.¹⁵³

In den 60er Jahren erreichte die Stadtplanung ihren Zenit mit der Errichtung von mehr als 100.000 Wohneinheiten.¹⁵⁴ Dies gelang insbesondere durch die kommerziellere, industriellere und fortgeschrittenere bauliche und substantielle Beschaffenheit. So entstanden die Gebäude oft aus Fertigteilen und verfügten über verbesserten Wärme- und Schallschutz. Auch die Dachform änderte sich zu einem Flachdach. Einen enormen Beitrag zu dieser raschen Erweiterung trug die Plattenbauweise bei, dessen Anwendung mittels Kräne in der Zeilenbauweise durch den Gebäudeabstand von 14-23 Meter¹⁵⁵ möglich war und die Erbauungsphase um einige Zeit verkürzt werden konnte.¹⁵⁶

Die Grundrisse in den 60er Jahren wurden großzügiger. Einen ausschlaggebenden Beitrag dazu hat das 2. Wohnungsbaugesetz 1956 geleistet, auf Grund dessen die durchschnittliche Wohnungsgröße auf 70 Quadratmeter anstieg.¹⁵⁷ Ebenso gewannen die privaten Freiräume, wie Balkon oder Loggia an Bedeutung und die Gebäude verfügten über einen Aufzug.

Des Weiteren herrschte zur Zeit der Errichtung dieser Wohnhaussiedlungen bereits eine starke Autologik. Das Auto gewann für die Menschen immer mehr an Bedeutung. Nicht nur durch die Möglichkeit der Bewegung und Unabhängigkeit die damit einher ging, sondern auch durch den sozialen Status, der den Besitz eines Autos mit sich brachte. In Folge dessen wurden auch die der Wohnhausanlage umliegenden Verkehrsflächen

¹⁵¹ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung; Magistrat der Hauptstadt der SR Bratislava 2011., S. 61

¹⁵² Vgl. Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 47

¹⁵³ Eigner, Peter et. al. 1999, S. 19

¹⁵⁴ Vgl. ebd., S. 19

¹⁵⁵ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2011., S. 61

¹⁵⁶ Vgl. Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, 24f.

¹⁵⁷ Vgl. Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin 2013, S. 26

großzügiger dimensioniert, sodass mehr Fläche für Stellplätze zur Verfügung stand. Ebenso wurden anmietbare Stellplätze am Baufeld der Wohnhausanlage geschaffen.

Wurde dem verbleibenden Freiraum eine Ausgestaltung zugeführt, geschah dies durch die Pflanzung von Bäumen und einfache Begrünung durch Rasenflächen.¹⁵⁸

Sehr spannend aus heutiger Sicht ist die soziale Durchmischung und Altersstruktur der BewohnerInnen. Denn auf Grund des Erbauungszeitraumes finden sich vermehrt letzte „ErstbewohnerInnen“ unter den MieterInnen, sowie nachkommende Jungfamilien, die diese Wohnhausanlagen bereits bezogen haben.¹⁵⁹

Abbildung 18: Zeilenbau der 60er Jahre



Quelle: eigene Aufnahmen

3.3. Wissen über Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und Strukturanalysen

3.3.1. Sozialstruktur

Mobilitätsbezogene Bedürfnisse und eine erfolgreiche Integration alternativer Mobilitätsformen sind neben vorhandenen verkehrstechnischen Gegebenheiten ebenso mit der Sozialstruktur der BewohnerInnen einer Wohnhausanlage verbunden.

Laut Literatur können die BewohnerInnen der Zeile der sogenannten Mittelschicht zugeordnet werden und reichen von den Generationen der Nachkriegszeit bis zu Jungfamilien und überwiegend gut integrierten Familien mit Migrationshintergrund.¹⁶⁰

¹⁵⁸ Mutschler, Martin 1987, S. 267

¹⁵⁹ Vgl. Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin 2013, S. 26

¹⁶⁰ Vgl. Geiling, Heiko 2006, S. 359

Da über die Sozialstruktur der BewohnerInnen in Zeilenbauten literarisch wenig niedergeschrieben ist, wurden zur Aufarbeitung nachfolgender vier Zählsprenkel Wiens mit einem nach eigenem Ermessen flächenmäßig hohen Anteil an Zeilenbauten auserwählt und anhand vorliegender Daten analysiert.

Wiener Zählbezirke mit hohem Anteil an Zeilenbauten:

ZB 1_ 91020_ Per-Albin-Hansson-Siedlung Ost

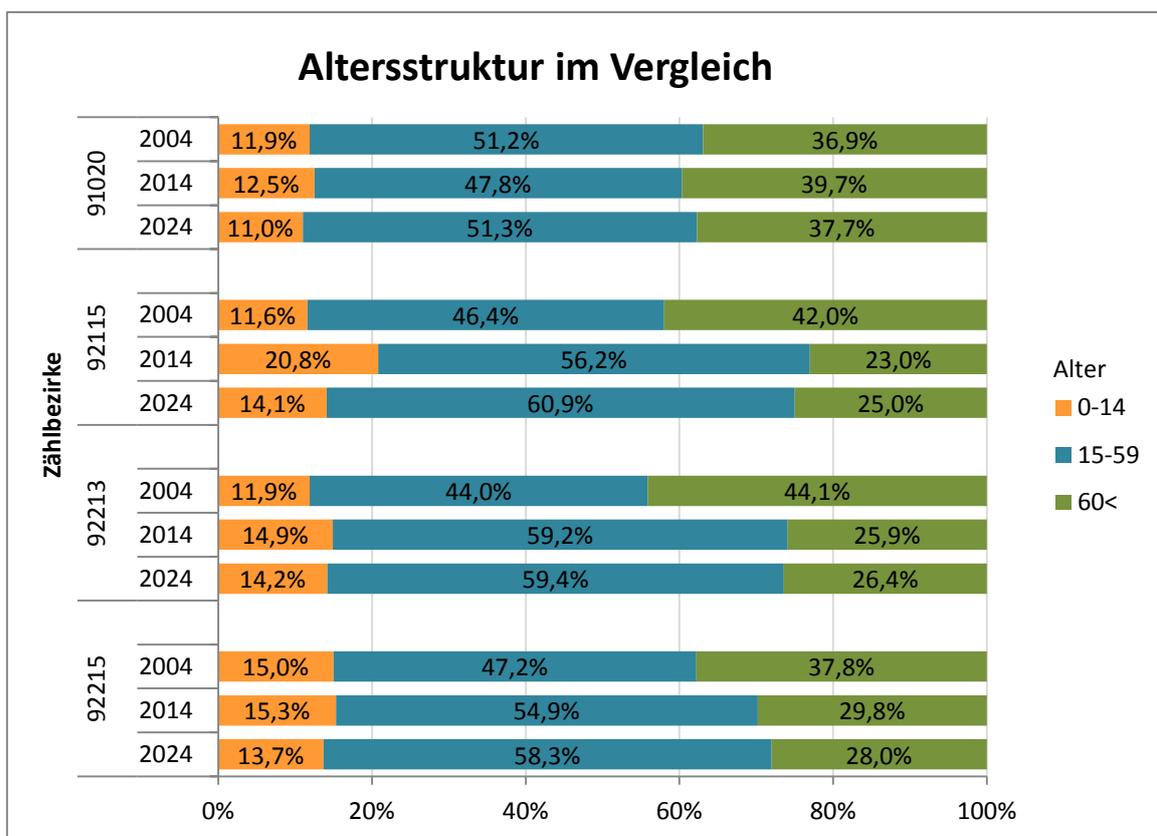
ZB 2_ 92115_ Autokaderstraße

ZB 3_ 92213_ Zentrum Kagran

ZB 4_ 92215_ Wohngebiet Neu-Kagran

Wie nachstehender Grafik zu entnehmen ist, wurde der Generationenwechsel von über 60 Jährigen hin zu Jungfamilien bereits vollzogen und hatte seinen Höhepunkt bereits erreicht. Nun zeigen die Prognosen einen langsamen Wandel wieder in Richtung Überalterung.

Abbildung 19: Altersstruktur der BewohnerInnen ausgewählter Zählbezirke

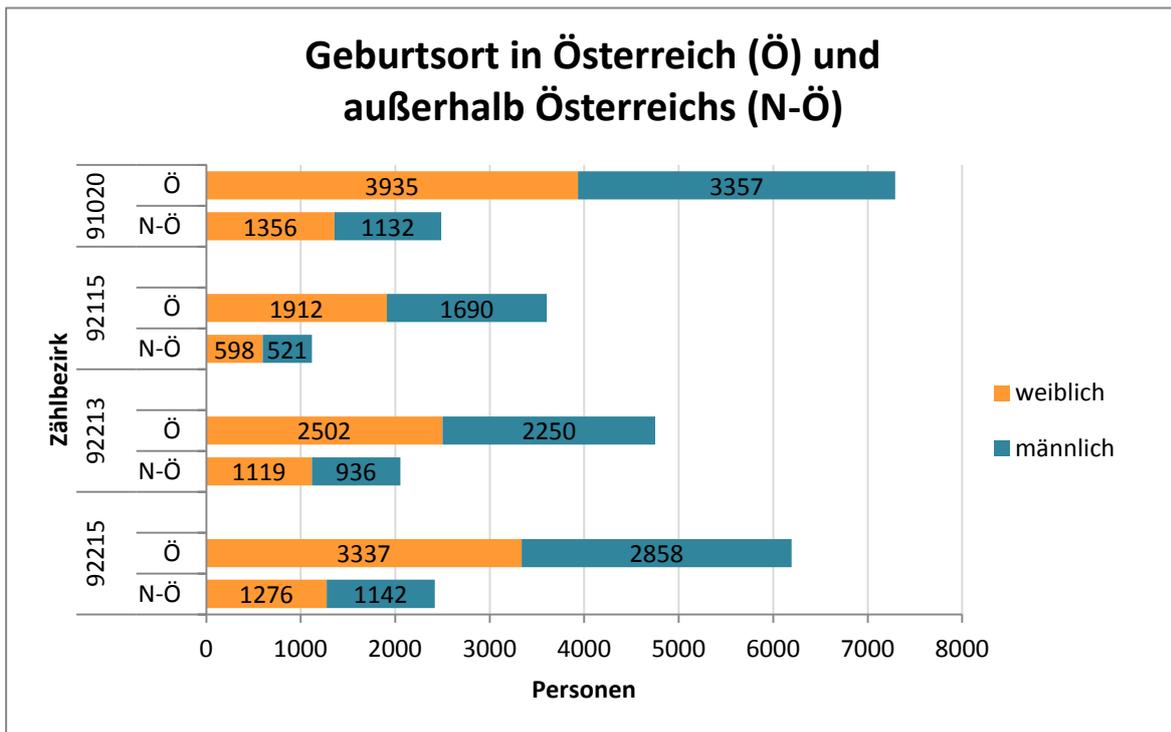


Quelle: [Werte 2004] Magistrat der Stadt Wien, MA66 (Hrsg.): Auswertung aus dem örtlichen Melderegister Wien. Stand 31.12.2004. Wien:2005. In: Mayer, Vera 2006, S. 171; [Werte 2014, 2024] Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (Hrsg.): Bevölkerungs-prognose 2014 bis 2024- Zählbezirke(1) Wien. URL:<https://www.data.gv.at/katalog/dataset/stadtwnienviebevkerungsprognose2014bis2024wienerzhlbezirke1> - abgerufen am 24.03.2019; eigene Darstellung

Wohngebiete des voluminösen, architektonisch und bautechnisch einfältigen kommunalen Massenwohnbaus aus der Zeit des Wiederaufbaus, zu diesem auch die Zeile zählt, werden überwiegend negativ, mit Vorurteilen behafteten, von der allgemeinen Bevölkerung wahrgenommen¹⁶¹. Vor allem durch die Vergabepolitik, die Einkommensgrenzen nach dem Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz und die Bereitstellung von Wohnungen für BewohnerInnen betreuter Einrichtungen oder für Betroffene der Obdachlosigkeit führen zur Steigerung sozialer Differenzen bzw. zu einem höheren Anteil an einkommensschwächerer Bevölkerung, sodass ein nach außen hin negatives Bild geschürt wird.¹⁶²

Im Bezug auf die Geschlechterverteilung ergeben die Daten der Stadt Wien einen eindeutig höheren Frauenanteil in den gewählten Zählbezirken, wie folgende Grafik zeigt.

Abbildung 20: Geburtsort der BewohnerInnen ausgewählter Zählbezirke



Quelle: Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2011): Bevölkerung nach Geburtsherkunft seit 2011 – Zählbezirke Wien. 04.06.2019. URL https://www.data.gv.at/katalog/dataset/stadt-wien_viebevölkerungnachgeburtsherkunftseit2011wienerzhlbezirke; Eigene Darstellung; Zahlen aus 2018

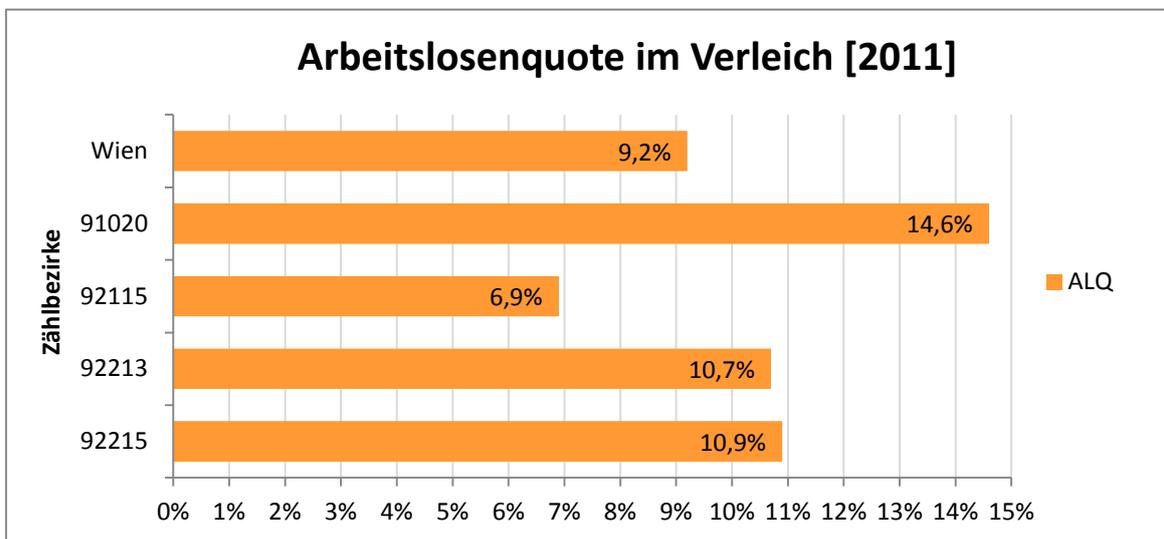
¹⁶¹ Vgl. Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 160

¹⁶² Vgl. Gesetz über die Förderung des Wohnungsneubaus und der Wohnhaussanierung und die Gewährung von Wohnbeihilfe §11

Neben der Geschlechterverteilung zeigt Abbildung Nr. 20, dass der Anteil der BewohnerInnen mit dem Geburtsort nicht in Österreich (N-Ö) nur rund ein Drittel (36%) der in Österreich geborenen BewohnerInnen darstellt.

Betreffend Arbeitslosenquote zeigt die Zählung aus dem Jahr 2011 sehr unterschiedliche Werte auf, liegt jedoch zumeist über dem Wiener Durchschnittswert. Dieser Aspekt bringt vermehrt soziale Herausforderungen mit sich, die durch das Fehlen von attraktiven Verweilmöglichkeiten und einer ausgeprägten Infrastruktur visuell besonders stark zur Geltung kommt.¹⁶³

Abbildung 21: Arbeitslosenquote ausgewählter Zählbezirke



Quelle: Vgl. Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (o. J.): Arbeitslosenquote in Wien nach nationaler und internationaler Definition seit 2000. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/tabellen/arbeitslosenquoten-zr.html>;
 Vgl. Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2011): Katalog Registerzählung 2011. – Zählbezirk (5) Wien. 04.06.2019. URL: https://www.data.gv.at/katalog/dataset/stadt-wien_vieregisterzhlung2011wienerzhlbezirke5 - abgerufen am 15.06.2019.

Zweifelsohne wird mit Alter, Geschlecht, Geburtsort und Arbeitslosenquote lediglich ein Bruchteil an Kennzahlen zur Abbildung der Sozialstruktur abgefragt. Auf Grund der fehlenden Verfügbarkeit von Daten kann zu tiefergehenden Bereichen keine Angaben getätigt werden.¹⁶⁴

Dennoch geben die aufbereiteten Darstellungen einen guten, wenn auch groben Einblick in die Sozialstruktur der Zeilenbau-BewohnerInnen.

¹⁶³ Vgl. Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 160

¹⁶⁴ Vgl. Universität Wien o. J.

3.3.2. Lebens- und Wohnqualität

Die Lebens- und Wohnqualität sowie die damit verbundene Zufriedenheit der BewohnerInnen einer Wohnhausanlage hängen von zwei unterschiedlichen Faktoren ab¹⁶⁵.

- Wohnsituation: Wohnraum, Wohngebiet, Sicherheit, Nachbarschaft, Lärm
- Infrastruktur: Öffentliche Verkehrsmittel, Einkaufsmöglichkeiten, Nähe zu Bildungseinrichtungen und Grünanlagen, Raum für Bewegung

Wie in diversen Studien, etwa des Mercer-Unternehmens, festgehalten, steht die Lebens- und Wohnqualität in Wien an weltweiter Spitze.¹⁶⁶ Auch den Wohnhausanlagen in Zeilenbebauung wird, entgegen diverser Einschätzungen, eine gute Qualität, mit zufriedenen BewohnerInnen, zugesprochen. Über ihre architektonische Gestaltung mögen sie Einfältigkeit und Unterprivilegiertheit vermitteln, ihre räumlich funktionalen Gegebenheiten – innerstädtische Lage, geringe Wohndichte und eine ruhige begrünte Wohnumgebung – empfinden die BewohnerInnen als ausschlaggebende Faktoren für eine höhere Lebens- und Wohnqualität.¹⁶⁷

Die im Wiener Durchschnitt gut abschneidenden Bezirksteile mit größeren Wohnhausanlagen in Zeilenbauweise unterstreichen diese Aussage.

Folgende vier Bezirksteile werden näher betrachtet, um einen Einblick in die Lebens- und Wohnqualität zu geben:

- 1004_Wienerberg
- 1005_Per-Albin-Hansson-Siedlung
- 1202_Altmannsdorf
- 2204_Kaisermühlen-Neukagran

Bei näherem Interesse kann die Studie „Lebensqualität in 91 Wiener Bezirksteilen.“ auf der Webseite der Stadt Wien abgerufen werden.¹⁶⁸

¹⁶⁵ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2016

¹⁶⁶ Vgl. Standard Verlagsgesellschaft m.b.H. 2019

¹⁶⁷ Vgl. Leutner, Bernd et. al. 2005, S. 13

¹⁶⁸ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2016

Die Zufriedenheit mit dem Leben im Wohngebiet spiegelt in allen vier, näher betrachteten Wiener Bezirksteilen unterschiedliche Empfindungen. Der Bezirk Meidling liegt zur Gänze unter dem Wiener Durchschnitt von 62%. In Donaustadt hingegen liegt die Zufriedenheit über das Wohngebiet im Bezirksdurchschnitt, dieser überragt jedoch im Wiener Vergleich. In der Per-Albin-Hansson-Siedlung sowie in Wienerfeld liegen die Werte deutlich über den anderen Bezirksteilen und dem von Wien.¹⁶⁹

Eine hohe Qualität an Lebens- und Wohnbedingungen durch gute nachbarschaftliche Verhältnisse zu bieten, war bereits zur Zeit der Planung und Errichtung von Zeilenbauten der zu erreichende Anspruch.¹⁷⁰ Dieses Ziel konnte erreicht werden, denn die Wohnsituation sowie Infrastruktur befinden sich jeweils im Bereich des Wiener Durchschnittes oder etwas darüber. Sogar der bereits hohe Wert von 79% der Wiener Zufriedenheit mit der Nachbarschaft kann in Zeilenbaugebieten übertroffen werden.¹⁷¹

In Bezug auf den Faktor Infrastruktur, vor allem die ÖV-Anbindung, ist die Zufriedenheit überdurchschnittlich hoch, unabhängig von einem Vorhandensein höherrangiger Verkehrsmittel (U1-Verlängerung noch nicht vorhanden!).

Im Allgemeinen sind die BewohnerInnen aus Gebieten der Bebauungstypologie Zeile zufriedener als umliegende Bezirksteile, mit dichteren Bebauungstypologien.

Auch in Punkto Sicherheitsgefühl der BewohnerInnen stehen den gewählten Gebiete mit Zeilenbausiedlungen anderen Stadtteilen Wiens um nichts nach.

3.4. Stärken und Schwächen der Zeile aus heutiger Sicht

Die Wohnquartiere der 50er und 60er Jahre haben im Laufe der letzten Jahrzehnte diverse Veränderungen durchlebt, welche zu einem überwiegenden Teil als Schwächen gewertet werden. Einige dieser entstanden auf Grund des Gebäudealters, andere auf Grund struktureller Veränderungen der Wohnhausanlage. Eine dieser Veränderungen ist das heutige Ansehen der Wohnquartiere der 50er und 60er Jahre in Zeilenbauweise durch die Bevölkerung, im Gegensatz zur Zeit ihrer Erbauung.¹⁷²

¹⁶⁹ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2016

¹⁷⁰ Vgl. Wendorf, Gabriele (Hrsg.) 2011, S. 12

¹⁷¹ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2016

¹⁷² Vgl. Mayer, Vera (Hrsg.) 2006, S. 160

Die „Zeile“ stand einst für den Beginn einer neuen Ära im Bereich des Wohnens nach Kriegsende. Eine aufgelockerte Bebauung, die Orientierung an den Himmelsrichtungen für mehr Licht, bessere Hygienestandards sowie die großzügig dimensionierten Grünflächen zeichneten das neuzeitliche Wohnen aus. Der Bau dieser Wohnquartiere versprach den Aufbruch in ein besseres Leben. Heutzutage weisen viele dieser Wohnhaussiedlungen Imageprobleme im Bereich der Sozialstruktur und Wohnqualität auf. Eine geringe Wohnfläche, günstige Bautechnik oder eine höherer Anzahl an BewohnerInnen mit Migrationshintergrund stehen für den Gemeindebau, Gegebenheiten, die nicht mehr dem modernen Wohnen entsprechen (siehe Kap. 3.1).

In diesem Zusammenhang ist nun zwischen drei Gruppen – ErstbezieherInnen, NachzieherInnen und Außenstehende zu unterscheiden.

ErstbezieherInnen sind mit gegenständlichen Wohnhausanlagen meist noch immer stark verwurzelt, können sich mit dieser identifizieren und schätzen sowohl das Wohnen selbst als auch die enge Nachbarschaftsbeziehung zwischen den BewohnerInnen, vor allem zwischen den ErstbewohnerInnen. Sie können dem Wohnbau sehr viel Positives abgewinnen, denn diese Wohnhausanlagen stehen für das, was die BewohnerInnen in einer schwierigen Zeit nach dem Weltkrieg geschafft haben aufzubauen.

Diesem Empfinden steht der Großteil der später hinzugezogenen BewohnerInnen entgegen. Für sie ist es schwieriger sich mit dem Wohnquartier zu identifizieren. Oft ruht dies daher, dass die Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre nicht mehr den heutigen bautechnischen sowie architektonischen Wohnstandards gerecht werden. Für diese Gruppe der BewohnerInnen zählen vor allem die Stärken dieser Wohnhausanlagen. Die im Wiener Vergleich günstigere Miete sowie die gute Eingliederung in das Stadtgefüge, wodurch Nahversorger rasch erreichbar sind und eine angemessene Erschließung durch die öffentlichen Verkehrsmittel gegeben ist als auch die begrünte Umgebung durch die vielen Freiflächen, welche ausreichend Raum für Bewegung bieten.

Ein anderes Bild der Zeilenbauten haben außenstehende Personen. Ihnen fehlt natürlich die direkte Verbindung und Erfahrung zum Leben in dieser Bebauungsform, weshalb tendenziell nur die negativen Aspekte der „Zeile“ gesehen werden, welche sich unter der Bevölkerung verbreiten.. Dazu zählen die höhere Anzahl an sozial schwächeren Schichten und BewohnerInnen mit Migrationshintergrund, Leerstand durch eine erhöhte

Fluktuation sowie der nicht mehr übliche Wohnstandard. Das meist karge und triste äußere Erscheinungsbild wird ebenfalls als negativer Aspekt wahrgenommen. Eine einfache Fassade und Spuren von Vandalismus, Vernachlässigung bei der Müllbeseitigung sowie veraltete Wohnstandards lassen die Wohnhausanlagen in Zeilenbauweise nicht besonders attraktiv und zeitgemäß erscheinen. Ebenso wird das sogenannte Abstandsgrün, bezeichnet auf Grund seiner fehlenden Aufenthaltsqualität, als Schwäche der Wohnhausanlage angesehen (siehe Kap. 3).

4. ALTERNATIVE MOBILITÄT TRIFFT ZEILE



4.1.Potentiale und Herausforderungen

Die in den vorangehenden Kapiteln erörterten Inhalte lassen gewisse Synergien zwischen der Zeilenbauweise und alternativer Mobilitätsformen erkennen.

Die Zeile, die den einstigen Neubeginn nach Kriegsende mit dem innovativen Wohnbaukonzept des kostengünstigen Wohnens, das für starke und bessere Zeiten stand, einläutete kann nun abermals für Innovation und Veränderung stehen, diesmal im Bereich der alternativen Mobilität.¹⁷³

Das größte Potential birgt die, auf Grund des gesetzlich einzuhaltenden Abstands zwischen zwei Baukörpern entstandene, wenig genutzte Freifläche. Die Ausgestaltung dieses Raumes beschränkt sich zumeist auf eine Begrünung, die gelegentlich mit Sitzmöglichkeiten versehen ist. Spielbereiche für Kleinkinder, Kinder oder Jugendliche fehlen größtenteils und auch eine Aneignung und Bespielung durch die BewohnerInnen findet nur sehr selten statt. Eine künftige Nutzung, würde der Freifläche mehr Qualität verschaffen und die Wohnhausanlage beleben.¹⁷⁴

Des Weiteren stellen die vermehrt Jungfamilien sowie BewohnerInnen mittleren Alters (siehe Kap. 3.3) Potential zum Einsatz von alternativen Mobilitätsformen dar. Diese sind offen für innovative Ideen, mit dem digitalen Zeitalter groß geworden und bilden die größte Nachfragegruppe an Angeboten der alternativen Mobilität.¹⁷⁵

Die in dieser Arbeit aufgenommene Faktor der Nachbarschaftsbeziehung, als positiver Einflussfaktor für eine erfolgreiche Integration von alternativer Mobilität in den Bestand, vor allem des P2P-Sharing-Konzeptes, erkennt Harloff in einer Voruntersuchung, dass im Besonderen Wohnhausanlagen in Zeilenbauweise dafür geeignet sind, gute nachbarschaftliche Beziehungen zu forcieren.¹⁷⁶

Neben den Potentialen alternative Mobilität in der Zeile zu integrieren, existieren ebenso gewisse Herausforderungen. Denn der Motorisierungsgrad in den typischen Stadtteilen für Zeilenbebauung zählt zu den höchsten von Wien, wie nachfolgende Abbildung zeigt.

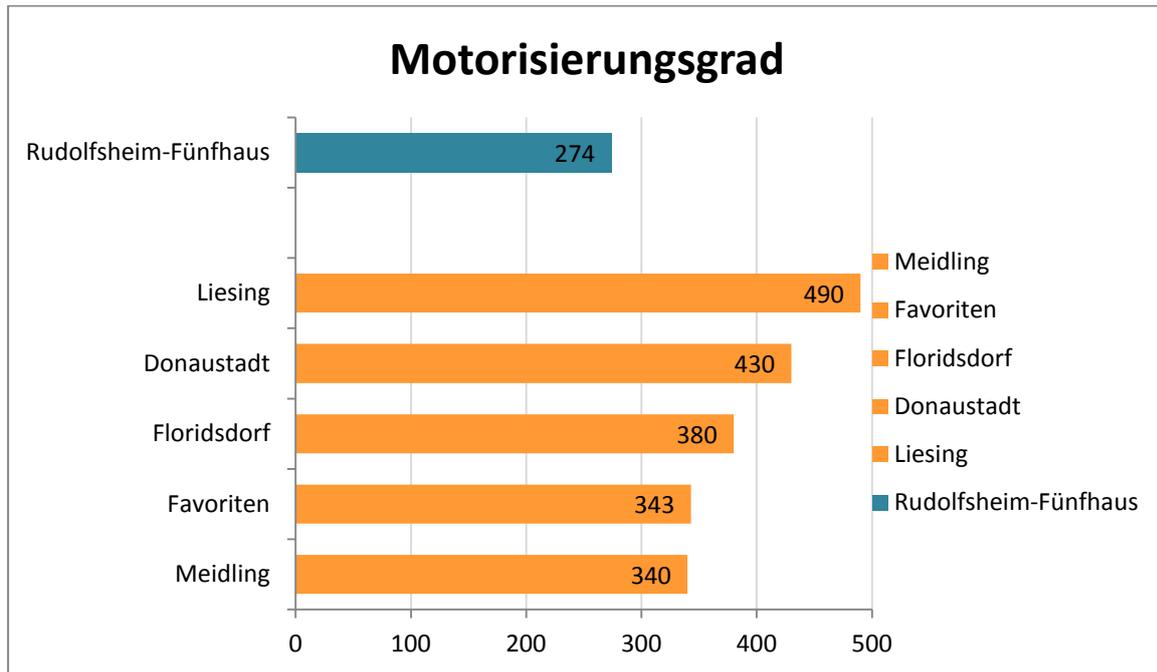
¹⁷³ Vgl. Knezevic, Mato et. al. o. J

¹⁷⁴ Vgl. Seyfang, Volkmar 1980, S. 61

¹⁷⁵ Vgl. Nehrke, Gunnar; Loose, Willi o. O. 2018, S. 13

¹⁷⁶ Vgl. Harloff et. al. 1999 zit. in.: Wendorf, Gabriele (Hrsg.) 2011, S. 12

Abbildung 22: Motorisierungsgrad in Wiener Bezirken mit vermehrtem Zeilenbauaufkommen im Vergleich zu dem Bezirk mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad



Quelle: VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2018_A): VCÖ – In neun Wiener Bezirken ist trotz Bevölkerungszuwachs Zahl der Autos seit 2005 gesunken. VCÖ: Rudolfshheim-Fünfhaus hat vor Margareten und Brigittenau niedrigsten. URL: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181109-pkw-bestand-wien> - abgerufen am 13.10.2019.; Eigene Darstellung

In einem ersten Schritt müssen die BewohnerInnen mit den neuen Mobilitätsmodellen bekannt gemacht werden. Grundsätzlich ist von einer Unbekanntheit des Begriffes „Sharing-Konzept“ nicht auszugehen, jedoch kann die realitätsnahe Annahme getroffen werden, dass der überwiegende Teil der BewohnerInnen noch nicht näher mit mobilitätsbezogenen Konzepten des Teilens in Kontakt stand und speziell der unterschiedlichen Organisationsstrukturen nicht firm ist.¹⁷⁷

Demzufolge ist es wichtig den BewohnerInnen die möglichen alternativen Mobilitätsformen näher zu bringen, indem neben der Erläuterung einzelner Konzepte, auch auf ihren persönlichen Vorteil hingewiesen sowie ihr Bewusstsein gegenüber eines umweltbewussten und nachhaltigen Umgang geschärft werden soll. Denn nur durch ausreichend Informationen können bestehende Bedenken gelindert werden. Gewisse Herausforderungen bestehen gewiss in dem Vertrauen, dass anderen Menschen gegenüber aufzubauen ist, wie etwa bei Mitfahrgelegenheiten. Darüber hinaus gilt es aus Auto als Statussymbol abzulösen.¹⁷⁸

¹⁷⁷ Vgl. Drivy 2017

¹⁷⁸ Vgl. Scholl, Gerd et. al. 2015, S. 11

4.2. Vorteile für die NutzerInnen von alternativer Mobilität

Sharing-Konzepte bieten den NutzerInnen Kostenvorteile, demzufolge können Einsparungen bei der Anschaffung des Fortbewegungsmittels, bei der Nutzung (Benzin), bei der Erhaltung (Reparatur) sowie beim Abstellen (kostenpflichtiger Parkplatz) eingespart werden. Vor allem Zweitwägen können durch die alternative Form der Fortbewegung reduziert werden. Aber auch einkommensschwache Personen können durch die gemeinsame Nutzung profitieren und so Wege zurücklegen und Fertigkeiten erlernen, die ihnen sonst verwehrt geblieben wären.

Auch Mühen der Parkplatzsuche und erzeugter Stress durch ein hohes Verkehrsaufkommen sowie Zeitverluste durch Staus bleiben aus und tragen zu einem besseren Wohlbefinden bei. Außerdem kann die beanspruchte Zeit als AutofahrerIn am Steuer bei Benützung der Öffentlichen Verkehrsmittel anderweitig genutzt werden. Etwa für das Lesen von Nachrichten oder einem Buch sowie das Kommunizieren mit Familie und Freunden. Dies ist in einer schnelllebigen Zeit wie heute von besonderer Bedeutung.

4.3. Auswirkungen auf die Nachbarschaftsbeziehung

Das gemeinsame Nutzen stärkt die Nachbarschaftsbeziehung und schafft so eine hohe Wohnzufriedenheit. Dabei kann der Mobilitätssektor maßgebend für weitere nachbarschaftliche Interaktionen sein wodurch das kulturell übergreifende Verständnis und die gegenseitige Akzeptanz der BewohnerInnen unterschiedlicher Herkunft (siehe Kapitel 3.3) gefördert wird.

Die erfolgreiche Integration alternativer Mobilitätsformen hat ebenso Auswirkungen auf Quartiersebene. Einerseits kann das Image der Wohnhausanlage durch die Nutzung innovativer Mobilität gestärkt und verbessert werden und andererseits das Interesse der umliegenden BewohnerInnen an alternativen Mobilitätsformen geweckt werden.¹⁷⁹

4.4. Vergleich

Abschließend folgt ein in Stärken und Schwächen untergliederter, direkter Vergleich der Zeile der 50er und 60er Jahre anhand der in Kapitel 3 eruierten Eigenschaften und der in Kapitel 4 entstandenen Synergien von Zeile und Mobilität. Die Unterteilung zeigt eine sehr geringe Ähnlichkeit der Zeilen aus unterschiedlichen Jahrzehnten.

¹⁷⁹ Vgl. Leutner, Bernd. et. al. 2005, S22

Tabelle 17: Stärken und Schwächen der Zeilen der 50er und 60er Jahre im Vergleich

	50er Jahre	60er Jahre
Stärken	Gute Eingliederung in das Stadtgefüge	-
	Nähe zu höherrangigem ÖV-Anschluss	-
	Räumlichkeiten für Geschäfte des täglichen Bedarfs	-
	-	Wohnhausanlagenbezogene Parkplatzflächen
	-	Kaum siedlungsquerende Verkehrsflächen
	-	Beständiges Miteinander der BewohnerInnen durch höheren Anteil an ErstbewohnerInnen
	-	Hoher Anteil an privatem Freiraum
	Umgebende Grünflächen	
	Aufweisung von Potentialen für mobilitätsbezogene Veränderungen (Generationenwechsel, Sozialstruktur)	
	Hohe Wohn- und Lebensqualität	
Schwächen	Sehr geringe Wohnfläche	
	Nicht barrierefrei; Aufzug nicht vorhanden	Nicht barrierefrei; Aufzug hält nur halbgeschoßig
	Wenig privater Freiraum	
	Verhältnismäßigkeit Straßenraum und heutiges Verkehrsaufkommen ungleich – Ruhender Verkehr dominierend, Umfunktionierung von Gehsteigen in Stellplatzfläche	
	Geringes nachbarschaftliches Miteinander durch vermehrte JungmieterInnen	
		Strikte Trennung von Wohnen und Arbeiten
		Oftmals fehlende Nähe zu höherrangigem ÖV
	Freiflächen mit oftmals geringer oder keiner Ausgestaltungsqualität	
	Anspruchslose architektonische Gestaltung	

Quelle: Eigene Darstellung

II Empirie zur alternativen Mobilität in der Zeile

5. UNTERSUCHUNGSMETHODIK FALLBEISPIELE

In folgendem Kapitel wird die Methodik zur Erlangung der Studienergebnisse näher erläutert. Die Wahl der Forschungsmethode ist vor allem von der Art der Forschungsfragen abhängig.¹⁸⁰ Bei den Forschungsfragen dieser Arbeit handelt es sich insbesondere um „Was“-Fragen, welche die Anwendung einer Umfrage vorsehen und um „Wie“-Fragen, welche die Beantwortung durch Fallstudien anstrebt.¹⁸¹ In diesem Fall kommt die eingebettete Mehrfallstudie zur Anwendung, welche sich mittig zwischen deduktivem und induktivem Vorgehen in den Methodenkontext¹⁸², hauptsächlich bestehend aus Bestandsanalyse und BewohnerInnen-Befragung, einbettet. Grundsätzlich wäre eine Mehrfallstudie aus 4-10 Fällen anzustreben.¹⁸³ Diese Anzahl würde jedoch auf Grund des umfangreichen Methodeneinsatzes, im Besonderen durch die BewohnerInnen-Befragung, den Umfang dieser Arbeit überschreiten.

Die Bestandsanalyse bedient sich unterschiedlicher Methoden zur Beantwortung der Forschungsfragen und Hypothesen. Eine Kombination aus Internet- und Literaturrecherche sowie eine Vor-Ort-Begehung dienen zur Erhebung der notwendigen Daten. Bei den Internetrecherchen wurden die Gemeindebaubeschreibungen überwiegend von der Homepage des „Wiener Wohnen“¹⁸⁴ herangezogen, sowie „google maps“ und der Stadtplan der Stadt Wien. Letztere dienen neben der Datengewinnung auch als grafische Grundlage.

Zur Unterstützung der digitalen Datenerhebung wurden im Zuge der Literaturrecherche Informationen zu Grundlagen des Verkehrs sowie Entfernungen gesammelt. Hierfür dienten vor allem das Projektierungshandbuch sowie das Strategische Entwicklungskonzept 2025 der Stadt Wien.

Durch die aktiven Vor-Ort-Begehungen konnten Informationen der örtlichen Gegebenheiten gesammelt werden und eine Dokumentation durch Photographien

¹⁸⁰ Vgl. Yin, Robert K., S. 4

¹⁸¹ Vgl. ebd., S. 10

¹⁸² Vgl. Göthlich, Stephan E., 2003, S. 5

¹⁸³ Vgl. Eisenhardt, Kathleen M. 1989, S. 545

¹⁸⁴ Vgl. Stadt Wien – Wiener Wohnen o. J._A

angefertigt werden. Weitere Informationen und Photographien wurden während der Befragungsdurchgänge zusammengetragen.

Bewertungsverfahren

Mit Hilfe des Bewertungsverfahrens wird pro Jahrzehnt jeweils ein Fallbeispiel anhand zuvor festgelegter Indikatoren und eines gewissen Bewertungsschemas aus je vier Wohnhausanlagen für die weitere Bearbeitung ausgewählt.

Bestandsanalyse

Zur Einführung in die Fallbeispiele wird eine Bestandsanalyse der Wohnhausanlagen in Hinblick auf den derzeitigen Zustand sowie mögliche Potentiale und bautechnische Anpassungen für eine erfolgreiche Integration alternativer Mobilität durchgeführt. Dabei werden die Gebäudetypologie, die Verkehrssituation, die Infrastruktur sowie der Frei- und Grünraum innerhalb der Wohnhausanlage und im Wohnumfeld erhoben. Ebenso werden Defizite und bereits vorhandene Qualitäten, Potentiale als auch Schwächen und Stärken hervorgehoben.

Befragung

Durch das Verteilen von einem überwiegend quantitativen Fragebogen und das Beobachten der BewohnerInnen in den Freiräumen Ihrer Wohnhausanlage kristallisieren sich verschiedene NutzerInnengruppen, diverse Mobilitätsverhalten und das Empfinden gegenüber alternativer Mobilität sowie deren Prioritäten bei Fortbewegungsmittel zur Nutzung einerseits und die Nutzung der vorhandenen Grünflächen andererseits heraus.

5.1. Bewertungverfahren

5.1.1. Ablauf

Ziel dieser Studie ist es, die Möglichkeiten zur Integration der zuvor diskutierten alternativen Mobilitätsformen sowie ihre Potenziale in der Zeile der 50er und 60er Jahre anhand von zwei Fallbeispielen praktisch zu veranschaulichen und Herausforderungen hervorzuheben. Die Empirie beinhaltet sowohl das Bewertungsverfahren zur Auswahl der Fallbeispiele, die Bestandsanalyse der ausgewählten Fallbeispiele, als auch eine BewohnerInnen-Befragung, um in Folge dessen einen Maßnahmenkatalog für eine erfolgreiche Integration alternativer Mobilität im Zeilenbau erstellen zu können.

5.1.2. Auswahl der Fallbeispiele

Sinn und Zweck dieses Auswahlverfahrens ist es, zwei Wohnhausanlagen, jeweils eine aus den 50er Jahren und eine aus den 60er Jahren, für die Fallbeispiele zu eruieren. Für eine bessere der beiden Jahrzehnte wurde auf die Evaluierung von Wohnhausanlagen desselben Bauträgers geachtet. Für die Auswahl der Wohnhausanlagen werden vorab nun gewisse Anforderungen und Kriterien festgelegt, anhand dieser potenziellen Wohnhausanlagen bewertet und ausgewählt werden.

Dabei handelt es sich einerseits um die klassischen baulichen Indikatoren einer Zeilenbebauung, wie in Kapitel 3 beschrieben und andererseits um die selbstgestellten Anforderungen an die Wohnhausanlage, um eine adäquate Befragung der BewohnerInnen mit entsprechender Rücklaufquote durchführen zu können. Dies trifft in erster Linie auf die Anzahl der Wohneinheiten zu. Eine höhere Anzahl zur Befragung stehender Wohnungen birgt die Chance auf eine absolut höhere Zahl an Beantwortungen, sodass sich im Endeffekt eine Rücklaufquote ergibt, aus dieser aussagekräftige Schlüsse gezogen werden können.

In einem ersten Schritt wurden folgende Indikatoren mit Bezug auf Kapitel 3 festgelegt:

- **Wohneinheiten**
- **Geschoßanzahl**
- **Dachform**
- **Eingliederung in das Stadtgefüge:** Hier wird die Entfernung zum nächstgelegenen höherrangigen öffentlichen Verkehrsmittel (U= U-Bahn, B= Bahn) angegeben.
- **Private Freiräume:** Dieser Indikator gibt an, wie viele Wohneinheiten (WE) ungefähr auf einen privaten Freiraum (Balkon, Loggia) kommen.
- **Autologik:** Verfügbarkeit von privaten Parkplätzen im Bereich der Wohnhausanlage

In einem zweiten Schritt wird eine Bewertungsmaske mit einem 3-stufigen Bewertungsschlüssel – „ideal“, „abweichend“, „stark abweichend“ - erstellt. Die Wertabstufungen wurden ebenfalls anhand der zuvor definierten Indikatoren und baulichen Erkennungskriterien durchgeführt. Auf Grund von Plausibilität und

Sinnhaftigkeit kann es vorkommen, dass die Wertabstufung „abweichend“ bei gewissen Indikatoren nicht zur Beurteilung herangezogen wird.

Mit Hilfe von google.maps und der Gemeindebaubeschreibungen der Stadt Wien wurden im nächsten Schritt vier potenzielle Wohnhausanlagen pro Jahrzehnt auserwählt und der Bewertung unterzogen.

5.1.2.1. Fallbeispiel 50er Jahre

Folgende Abbildung zeigt die Bewertungsmaske für die Evaluierung des Fallbeispiels der 50er Jahre.

Tabelle 18: Bewertungsmaske 50er Jahre Wohnhausanlage

Indikatoren/ Bewertung	ideal	abweichend	stark abweichend
Wohneinheiten	250 <	150 - 250	< 150
Geschoßanzahl	2 - 5	5 - 6	< 2; 6 <
Dachform	Giebedach	Flachdach	anders
Eingliederung in das Stadtgefüge (Entfernung höherrangiges Verkehrsmittel)	< 300m	300 – 600m	600m <
Private Freiräume	> 6	5 - 4	3 >
Autologik (Stellplätze)	nein	-	ja

Quelle: Vgl. Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin: Das Wohnbauerbe der 1950er bis 1970er Jahre. Perspektiven und Handlungsoptionen für Wohnquartiere. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung 2013., S. 26; eigenes Ermessen und eigene Darstellung

Anschließend wurden die Indikatoren der jeweiligen Wohnhausanlage in den farblichen Abstufungen der Bewertungsmaske evaluiert.

Tabelle 19: Bewertung der ausgewählten Wohnhausanlagen

Indikatoren/WHA	1020 Wien Engerthstraße 241 - 247	1020 Wien Rustenschacherallee 44 - 56	1100 Wien Laxenburger Straße 203 - 217	1120 Wien Am Schöpfwerk 56 - 64
Wohneinheiten				
Geschoßanzahl				
Dachform				
Eingliederung ins Stadtgefüge				
private Freiräume (WE pro Freiraum)				
Autologik (WHA bezogene Parkflächen)				

Quelle: google.maps, eigene Erhebung und Darstellung

Die Bewertung zeigt, dass vor allem die Entfernung der Wohnhausanlagen zu einem nächstgelegenen höherrangigen Verkehrsmittel in seinem Bestehen sehr variiert.

Die Wohnhausanlage „WHA Am Schöpfwerk“ im 12. Wiener Gemeindebezirk erfüllt die baulichen Kriterien aller Indikatoren als auch die wichtigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Befragung einer Wohnhausanlage der 50er Jahre in Zeilenbauweise.

5.1.2.2. Fallbeispiel 60er Jahre

Folgende Abbildung zeigt die Bewertungsmaske für die Evaluierung des Fallbeispiels der 60er Jahre.

Tabelle 20: Bewertungsmaske 60er Jahre Wohnhausanlage

Indikatoren/ Bewertung	ideal	abweichend	stark abweichend
Wohneinheiten	1000 <	500 - 1000	< 500
Geschoßanzahl	5 <	4	< 3
Dachform	Flachdach	Giebeldach	anders
Eingliederung in das Stadtgefüge (Entfernung höherrangiges Verkehrsmittel)	< 750m	750 – 1200m	1200m <
Private Freiräume	< 1,2	1,3 – 2,2	2,3 <
Autologik (Stellplätze)	ja	-	nein

Quelle: Vgl. Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin: Das Wohnbauerbe der 1950er bis 1970er Jahre. Perspektiven und Handlungsoptionen für Wohnquartiere. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung 2013., S. 26; eigenes Ermessen und eigene Darstellung

Anschließend wurden die Indikatoren der jeweiligen Wohnhausanlage in den farblichen Abstufungen der Bewertungsmaske evaluiert.

Tabelle 21: Bewertung der ausgewählten Wohnhausanlagen

Indikatoren/WHA	1210 Wien Autokaderstraße 3 - 7	1220 Bernoullistraße 4 - 8	1220 Wien Eipeldauer Straße 40	1220 Wien Siebenbürgerstraße 2 - 12
Wohneinheiten	abw.	ide.	ide.	abw.
Geschoßanzahl	abw.	ide.	abw.	abw.
Dachform	ide.	ide.	ide.	ide.
Eingliederung ins Stadtgefüge	ide.	ide.	ide.	ide.
private Freiräume (WE pro Freiraum)	ide.	ide.	ide.	ide.
Autologik (WHA bez. Parkflächen)	ide.	ide.	ide.	ide.

Quelle: google.maps, eigene Erhebung und Darstellung

Das Ergebnis der Auswahl der typischen Wohnhausanlage der 60er Jahre entscheidet sich vor allem in den Indikatoren „Wohneinheiten“ und „Geschoßanzahl“. Hier entspricht die Dimension der Wohnhausanlage nicht immer dem Kriterium einer voluminösen großflächigen Wohnhausanlage.

Die Auswahl fällt in diesem Fall auf die Wohnhausanlage in der Bernoullistraße im 22. Wiener Gemeindebezirk, welche als einzige der vier vorgeprüften Wohnhausanlagen alle Kriterien positiv abschließen konnte.

5.2. Bestandsanalyse

5.2.1. Vorbereitung zur Bestandsanalyse

In einem ersten Schritt werden die Themenbereiche ausgewählt, die für die Bestandsanalyse in gegebenem Fall interessant und zielführend sind. Die Bestandsanalyse in dieser Arbeit soll neben den klassischen Themenfeldern wie Städtebauliches Konzept, Verkehr und Infrastruktur im Bereich der Wohnhausanlage vor allem Aufschluss über die vorhandenen Abstellmöglichkeiten für (Lasten-)Fahrräder und Kleinstmobilität sowie mögliche Potentialflächen für weitere zeitgemäße Abstellrichtungen geben.

Demzufolge werden anschließend genannte Themenfelder analysiert:

- Städtebauliches Konzept/ Typologie/ Gebäudestruktur
- Verkehr
 - Öffentlicher Verkehr
 - Individualverkehr
 - Radverkehr
- Abstellmöglichkeiten
- Soziale Infrastruktur
- Frei- und Grünraum
- Nahversorger, Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen

Die Informationen für die Bestandsanalyse werden einerseits aus der Stadtkarte Wien auf der Internetseite wien.gv.at bezogen, andererseits durch eine Begehung der Wohnhausanlage erhoben. Bei letzterem Vorgehen werden neben Notizen auf vorbereiteten Lageplänen auch Fotos des IST-Zustandes zur Untermauerung gemacht.

5.2.2. Ablauf der Bestandsanalyse

Die beiden ausgewählten Wohnhausanlagen wurden im Zeitraum zwischen Oktober 2018 und April 2019 zur Sammlung umfangreicher Informationen vor Ort mehrmals begangen.

Tabelle 22: Zeiträume der Begehungen

Wohnhausanlage	Zeitraum
„Am Schöpfwerk“ 50er Jahre	Oktober 2018 & April 2019
„Bernoullistraße“ 60er Jahre	Jänner 2019 & April 2019

Quelle: eigene Darstellung

5.3. BewohnerInnen-Befragung

5.3.1. Vorbereitung zur Befragung

Die BewohnerInnen-Befragung wurde mittels des Online-Fragebogentools „survey gizmo“ als schriftliche Befragung konzipiert. Ein digitaler Online-Fragebogen ermöglicht neben einer raschen Erfassung der Antworten bei Tür zu Tür Befragungen auch die Option der Weitergabe des Links zur Befragung ohne persönlichen Kontakt. Hierfür wurde ein kleiner Informationsflyer mit einer Kurzbeschreibung des Inhaltes und des Grundes der Befragung, einem Short-Link sowie einem QR-Code zum Online Fragebogen erstellt.

Abbildung 23: Informationsflyer

IHRE UNTERSTÜTZUNG IST GEFRAGT !

Ich benötige für meine Diplomarbeit dringend Ihre Mitarbeit.

Bitte nehmen Sie sich ein paar Minuten Zeit und füllen Sie mir den Online-Fragebogen zum Thema Abstellmöglichkeiten und Nachbarschaftsbeziehung unter nachstehendem Link aus!

<http://t1p.de/Befragung1120>

Bezüglich Fragen können Sie mich unter bewohnerinnen-befragung@outlook.com erreichen.

*Vielen Dank für
Ihre Mithilfe,
Nina Simmel*



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN




Quelle: eigene Darstellung

Mit diesem Flyer entsteht ein weiterer Kommunikationskanal zur Erlangung von ausgefüllten Fragebögen.

5.3.2. Aufbau des Fragebogens

Bevor mit der Erstellung des Fragenbogens für die BewohnerInnen-Befragung begonnen wurde, fand eine Recherche über bestehende Fragebögen und standardisierte Fragestellungen zu diversen Themen wie Haushaltsdaten, Mobilitätsverhalten oder Abstellmöglichkeiten statt. Dabei wurden die Fragebögen unterschiedlicher Wissenschaftlicher Arbeiten und Publikationen, wie „Modellquartier für nachhaltige Mobilität am Beispiel Domagapark“ von Tobias Ruttloff, das Handbuch „MIWO-Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen“ von Fussverkehr Schweiz / VCS Verkehrsclub-Schweiz, Larashare der TU Wien als auch „Einstellung der europäischen Bürger zur Umwelt“ der Generaldirektion Umwelt näher betrachtet.

Der Fragebogen für diese Studie ist auf Grund der Themenbandbreite sehr umfangreich gestaltet und setzt sich insgesamt 9 Teilen zusammen.

Teil 1 des Fragebogens erfasst eine Reihe demographischer Daten des befragten Haushaltes:

- Geschlecht
- Geburtsjahr
- Anzahl von Personen im Haushalt unterteilt in Altersgruppen
- Schulbildung
- Berufsstatus
- Jahre der Wohnhaft in jeweiliger Wohnhausanlage

Teil 2 besteht aus den persönlichen Daten zur Mobilität der Befragten:

- Führerscheinbesitz
- Besitz von Ermäßigungskarten öffentlicher Verkehrsmittel
- Anzahl dauerhaft verfügbarer Fortbewegungsmittel und Mobilitätswerkzeuge

Teil 3 des Fragebogens beschäftigt sich mit den vorhandenen Abstellmöglichkeiten von Fortbewegungsmitteln in der jeweiligen Wohnhausanlage:

- Abstellbereich
- Kapazität
- Zugänglichkeit
- Diebstahl- und Vandalismusschutz

Teil 4 behandelt die Mobilitätssituation der befragten Haushalte:

- Häufigkeit der Ausführung bestimmter Wege
- Überwiegende Fortbewegungsart
- Alternative Art der Fortbewegung
- Gründe für Autonutzung

Teil 5 des Fragebogens erfasst die Einstellung der befragten BewohnerInnen zum Thema „Teilen statt besitzen“:

- Gemeinsames Anschaffen von Fortbewegungsmitteln
- Erkannter Nutzen des Teilens
- Gründe gegen das Teilen

Teil 6 befasst sich mit der Kommunikation auf NutzerInnenebene:

- Gebrauch neuer Kommunikationsmedien
- Einkauf über das Internet

Teil 7 fragt Nutzungserfahrungen der Befragten mit einzelnen Fortbewegungsmöglichkeiten im Bereich des Wohnstandortes verwendet werden, ab. Ebenso werden Kenntnisse und Einstellung zum Thema „Klimaschutz“ und „Umweltschutz“ abgefragt:

- Nutzungserfahrungen
- Gründe für Nicht-Nutzung alternativer Mobilitätsformen
- Aussagen zum Klimaschutz
- Aussagen zum Umweltschutz

Teil 8 des Fragebogens beschäftigt sich mit der Mobilität der Befragten im Wohnumfeld:

- Kenntnis über vorhandene öffentliche Verkehrsmittel
- Zufriedenheit mit Mobilitätsangebot und Mobilitätsinfrastruktur
- Wünsche an weiteren Angeboten

Teil 9 erfasst schlussendlich Daten zur Nachbarschaftsbeziehung und Gemeinschaftsgefühl der Befragten:

- Beschreibung der Nachbarschaftsbeziehung
- Wichtigkeit einer intakten Nachbarschaftsbeziehung
- Gemeinsame Nutzung von Räumlichkeiten und Gegenständen
- Empfinden der gemeinsamen Nutzung
- Nachbarschaftsfeste
- Gemeinschaftsgefühl

Abschließend wird den Befragten eine offene Frage zur Einschätzung zu Bedürfnissen und benötigten Maßnahmen zur Umsetzung von Teilen gestellt, welche freiwillig beantwortet werden kann. Andernfalls lässt sich alles eintragen, was Befragte zu dem Thema der alternativen Mobilität anzumerken haben oder noch vermerken möchten.

Ein Exemplar des Fragebogens findet sich im Anhang Nr. III.

5.3.3. Dauer der Befragungen

Die Online-Beantwortung des Fragebogens dauert etwa 10-20 Minuten, je nachdem wie umfangreich die Antworten zum Thema Verfügbarkeit von Fortbewegungsmitteln und Mobilitätswerkzeugen ist.

Bei den Tür zu Tür Befragungen musste für die einzelnen Befragungen ein etwas erweiterter Zeitraum von 15 bis 30 Minuten eingerechnet werden. Hier kam es neben der Frage zur dauerhaften Verfügbarkeit von Fortbewegungsmittel und Mobilitätswerkzeugen auch auf das Interesse und die Redseligkeit der befragten Person an.

5.3.4. Durchführung der Befragungen

Da es sich um einen online verfügbaren Fragebogen handelt, war es ursprünglich angedacht mittels andriod Tablet die Befragungen durchzuführen, um die Antworten direkt eintragen zu können. Dies war allerdings auf Grund von Problemen mit dem DNS-Server seitens des Tablets, auf Grund dessen die Internetseite des Fragebogens nicht geöffnet werden konnte, nicht möglich, sodass kurzer Hand umdisponiert werden musste. Es wurden Papierausdrucke des Fragebogens zur händischen Eintragung der Antworten, gemacht, welche anschließend über einen Laptop digital erfasst wurden.

5.3.5. Ablauf der Befragungen

Den Hauptteil der Studie stellt die BewohnerInnen-Befragung dar. Der erste Befragungsdurchgang wurde in der 50er Jahre Wohnhausanlage „WHA Am Schöpfwerk“ zwischen Dienstag, dem 11.12.2018 und Sonntag, dem 16.12.2018 sowie eine zweite Befragungsrunde in der ersten Jännerwoche des Jahres 2019 durchgeführt.

Hat einE BewohnerIn die Haustüre geöffnet, wurden nach einem kurzen Vorstellen meiner Person und dem Nennen von Grund und Inhalt der Befragung, der Reihe nach die einzelnen Fragestellungen und Antwortmöglichkeiten der zu befragenden Person vorgelesen und die Antworten angekreuzt bzw. eingetragen. Das ein oder andere Mal, je nach Interesse der Befragten, wurde der Fragebogen so positioniert, dass die Befragten mitlesen konnten.

In demselben Zeitraum wurden ebenso die zuvor bereits erwähnten Informationsflyer sowohl sporadisch in die Postkästen von BewohnerInnen die nicht anzutreffen waren

eingeworfen, als auch BewohnerInnen mit zeitlich beschränkten Ressourcen zum Zeitpunkt des Antreffens übergeben.

Der zeitliche Verlauf der BewohnerInnen-Befragung wird in folgender Tabelle im Detail dargestellt.

Tabelle 23: Übersicht über den Verlauf der BewohnerInnen-Befragung in der Wohnhausanlage der 50er Jahre

Übersicht des Befragungsverlaufes "Am Schöpfwerk"		
Datum	Antworten	Tageszeit
Di., 11.12.2018	3 Antworten	abends
Mi., 12.12.2018	3 Antworten	abends
Do., 13.12.2018	2 Antworten	abends
Fr., 14.12.2018	8 Antworten	nachmittags/ abends
Sa., 15.12.2018	12 Antworten	mittags/ nachmittags
So., 16.12.2018	11 Antworten	mittags/ nachmittags
Do., 03.01.2019	6 Antworten	nachmittags/ abends
Fr., 04.01.2019	5 Antworten	nachmittags

Summe: 50 Antworten

Quelle: eigene Darstellung

Durch die verteilten Informationsflyer konnten in dieser Wohnhausanlage jedoch keine Antworten gewonnen werden. Auf dem Weg der persönlichen Befragung konnten hingegen insgesamt 50 Haushalte erfolgreich befragt werden. Bei einer auszugehenden Grundgesamtheit von etwa 603 Haushalten (siehe Kap. 6.2.6) liegt die Rücklaufquote bei rd. 8,3 Prozent.

Die BewohnerInnen-Befragung im „Bundesländerhof“ wurde über einen längeren Zeitraum, an unterschiedlichen Wochentagen, meist jedoch am Wochenende, durchgeführt.

Tabelle 24: Übersicht über den Verlauf der BewohnerInnen-Befragung in der Wohnhausanlage der 60er Jahre

Übersicht des Befragungsverlaufes "Bundesländerhof"		
Datum	Antworten	Tageszeit
Mi., 02.01.2019	4 Antworten	abends
Do., 03.01.2019	7 Antworten	nachmittags
Sa., 05.01.2019	12 Antworten	ganztags
So., 06.01.2019	8 Antworten	nachmittags/ abends
Mo., 07.01.2019	1 Antwort	nachmittags
Mi., 09.01.2019	4 Antworten	nachmittags
Do., 10.01.2019	1 Antwort	abends
Sa., 12.01.2019	7 Antworten	nachmittags/ abends
Mi., 16.01.2019	3 Antworten	nachmittags
Sa., 19.01.2019	8 Antworten	nachmittags/abends
So., 20.01.2019	2 Antworten	nachmittags/abends
So., 03.02.2019	9 Antworten	nachmittags/abends
Fr., 15.02.2019	5 Antworten	nachmittags/ abends
So., 17.02.2019	8 Antworten	nachmittags/ abends
Sa., 02.03.2019	3 Antworten	nachmittags/ abends

Summe: 82 Antworten

Quelle: eigene Darstellung

Im Gegensatz zur Wohnhausanlage „WHA Am Schöpfwerk“ konnten durch die verteilten Informationsflyer in dieser Wohnhausanlage Bernoullistraße 4 Antworten gewonnen werden. Auf dem Weg der persönlichen Tür-zu-Tür-Befragung konnten 78 Antworten erzielt werden, wodurch sich eine Gesamtanzahl von 82 erfolgreich befragten Haushalten ergibt. Bei einer auszugehenen Grundgesamtheit von etwa 1087 Haushalten liegt die Rücklaufquote bei rd. 7,5 Prozent.

Die jeweils etwas geringere Beantwortungsquote dieser BewohnerInnen-Befragungen im Vergleich zu der empfohlenen Rücklaufquote von 10-15% der Online-Fragebogenplattform „Survey monkey“¹⁸⁵, ist auf verschiedene Faktoren zurückzuführen.

Die Ressourcen sowie die Möglichkeiten im Zuge dieser Arbeit BewohnerInnen zur Teilnahm an der Befragung zu bekommen, sind sehr beschränkt. Ebenso besteht kein Anreiz oder Benefit für die BewohnerInnen um ihnen eine Teilnahme als lohnend zu präsentieren. Des Weiteren bietet ein Wenden an die zuständige Hausverwaltung auf Grund der neuen Datenschutzgrundverordnung keine Erleichterung. Außerdem hat sich im Laufe von Gesprächen mit befragten BewohnerInnen herauskristallisiert, dass ein Großteil der BewohnerInnen, vor allem der kleinen Wohnungen, eher selten zu Hause aufhält.

5.3.6. Rahmenbedingungen der Befragungen

Während einer ersten Sanierung der Wohnhausanlage „Am Schöpfwerk“ in den Jahren 1991 bis 1996 wurde neben einer Sockelsanierung, Dach- und Fenstererneuerung auch eine Vielzahl der kleinen Duplex-Wohnungen zu größeren Wohneinheiten zusammengelegt. Dabei wurde die ursprüngliche Anzahl von 975 Wohneinheiten auf 868 Wohneinheiten reduziert.¹⁸⁶ Da es in dieser Arbeit gezielt um Zeilenbauten geht, sind das Blockhaus sowie das siebengeschossige Sternhaus, die insgesamt eine Anzahl von 62 Wohnungen beherbergen, abzuziehen. Ebenso wie die eingeschossigen Wohnbauten mit 35 Wohneinheiten. Des Weiteren stellte sich bei Gesprächen mit den BewohnerInnen, im Laufe der Befragungen, heraus, dass etliche Wohnungen bereits längere Zeit nicht bewohnt sind, da sie noch nicht wiedervermietet wurden, zusammengelegt wurden oder saniert werden.

Durch die gemachten Erfahrungen im Zuge der Befragungen sowie aus Gesprächen erfahren, kann die Annahme getroffen werden, dass im Durchschnitt pro Stiege eine Wohneinheit zur Zeit der Befragung leer steht oder bereits mit einer weiteren Wohnung zusammengelegt wurde. Aus diesen Gründen kann bei 84 Stiegen im Zeilenbau von einer weiteren Minderung um 168 Wohneinheiten an der der Gesamtwohnungsanzahl ausgegangen werden. Die vermeintlich bestehenden 868 Wohneinheiten minus der zu vermindernden Anzahl ergibt eine korrigierte Grundgesamtheit von 603 Wohneinheiten.

¹⁸⁵ Vgl. SurveyMonkey o. J.

¹⁸⁶ Vgl. Stadt Wien – Wiener Wohnen o. J._B

Die Rahmenbedingungen der BewohnerInnen-Befragung in der Wohnhausanlage „Bernoullistraße“ sind im Vergleich zu der Befragung „WHA Am Schöpfwerk“ eindeutig. Laut Wiener Wohnen zählt die Wohnhausanlage „Bundesländerhof“ 1087 Wohneinheiten und auch im Zuge der Tür-zu-Tür Befragungen konnten weder zusammengelegte noch leerstehende Wohnungen ausgemacht werden. Ausnahmen stellen lediglich vereinzelte Wohnungen dar, die als Arztpraxis in Verwendung sind.

5.3.7. Auswertung der Befragungen

Für die Auswertung der BewohnerInnen-Befragung wird eine Mischung aus Häufigkeits- und Kreuztabellenanalyse der deskriptiven Statistik angewandt. Zu Beginn wird ein Überblick über die personellen Ergebnisse der Befragungen, wie etwa Geschlecht, Alter, Haushaltsdaten, in Häufigkeitsdarstellungen veranschaulicht. Im Laufe der vertiefenden Ausarbeitung der Befragungsergebnisse wird auf die Kreuztabellenanalyse zurückgegriffen.

Auf Grund der geringen Stichproben und der geringen Erfahrungen der BewohnerInnen mit alternativer Mobilität wurden vier Zielgruppen anhand von affinen Indikatoren, zur verbesserten Auswertung und Darstellung, gebildet.

Tabelle 25: Indikatoren affiner Zielgruppen

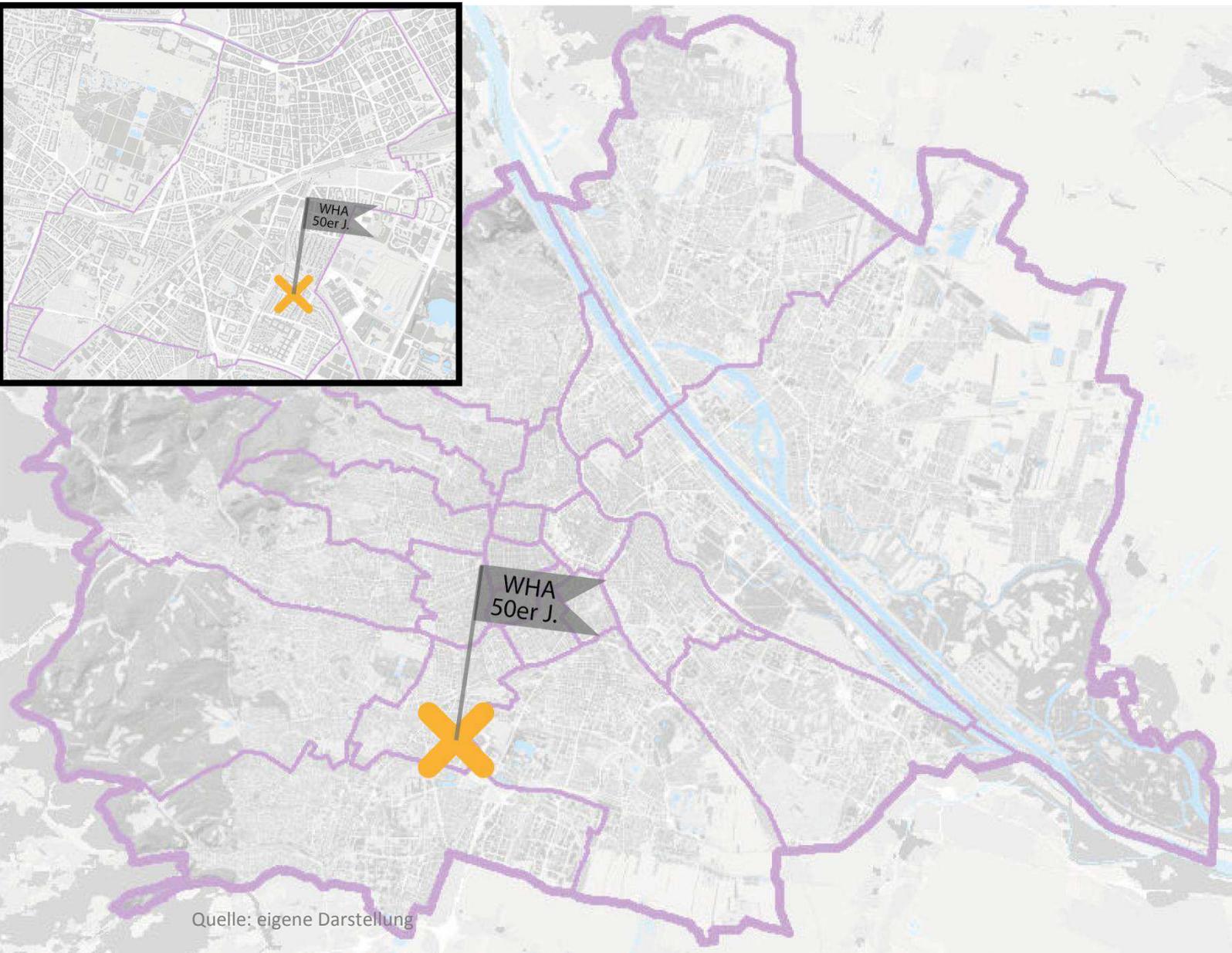
Zielgruppe	Indikatoren für Affinität
Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> • Führerscheinbesitz • Höhere Anzahl an FührerscheinbesitzerInnen als motorisierte Fortbewegungsmittel im Haushalt
Lastenrad	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 24 und 60 Jahren • Haushalte mit Kind • Besitz eines Fahrrades • Bildungsabschluss ab Fach-, Handelsschule
Kleinstmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 17 und 50 Jahren • Besitz einer ÖPNV-Jahreskarte • Bildungsabschluss ab Fach-, Handelsschule
Einkaufstrolley	<ul style="list-style-type: none"> • Ab 40 Jahren • Haushalte mit Kind • Kein Autobesitz

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Kleinere Zahlenmengen werden üblicherweise zur Vermeidung einer Ergebnisverzerrung in absoluten Werten aufbereitet, wie es auch in dieser Arbeit bei der Bewertung der Abstellmöglichkeiten (siehe Kap. 6.2.3 und 7.2.3) der Fall ist, da die Stichprobe noch

etwas kleiner ist. Die übrige Auswertung und Darstellung der Ergebnisse der BewohnerInnen-Befragung erfolgt in Prozent, um einen folgenden Vergleich der ausgewählten Wohnhausanlagen durchführen zu können.

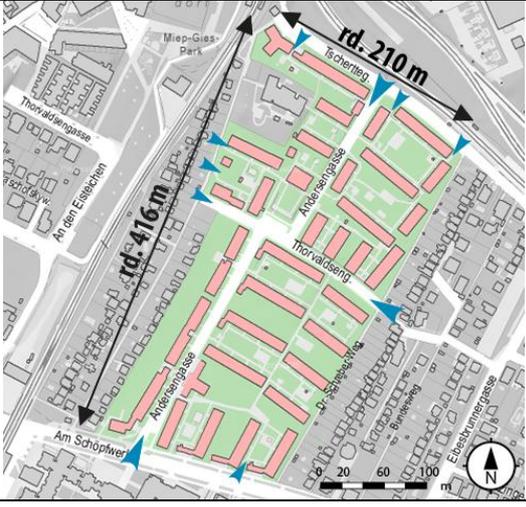
6. FALLBEISPIEL 50ER JAHRE – 1120 WIEN, AM SCHÖPFWERK 56-64



6.1. Bestandsanalyse

6.1.1. Städtebauliches Konzept/ Bebauung

Abbildung 24: Lageplan

Lageplan	Fakten						
	<table border="0"> <tr> <td>Baujahr:</td> <td>1951-1957</td> </tr> <tr> <td>Wohnungen:</td> <td>868</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze:</td> <td>0</td> </tr> </table>	Baujahr:	1951-1957	Wohnungen:	868	Stellplätze:	0
	Baujahr:	1951-1957					
Wohnungen:	868						
Stellplätze:	0						
<p>Legende</p> <p>➤ Zugangsmöglichkeit zur Wohnhausanlage</p>							

Quelle: Kartengrundlage: ViennaGIS; eigene Darstellung

Die Wohnhausanlage „WHA Am Schöpfwerk“ liegt in der Katastralgemeinde „Altmannsdorf“ des 12. Wiener Gemeindebezirkes, nicht unweit der Bezirksgrenze zum 10. Wiener Gemeindebezirk. Im Osten wird sie durch Kleingartenvereine, im Norden von der Tscherttegasse sowie der Bahntrassen der ÖBB, im Süden von der Straße „Am Schöpfwerk“ und der Wohnhausanlage „Neues Schöpfwerk“ sowie im Westen ebenfalls von Kleingartenhäusern und der Bahntrasse der Linie „U6“ begrenzt. Die primäre Erschließung der Wohnhausanlage erfolgt im Norden sowie im Süden über die Andersengasse. Weitere Zugänge werden unter anderem über die Kirschenallee sowie den Dr.-Schreber-Weg entlang der Kleingartensiedlungen ermöglicht. Die innere Erschließung erfolgt über ein großzügiges Wegenetz, welches die einzelnen Stiegen miteinander verbindet. In den 33 ein- bis viergeschossigen Zeilenbaukörpern sowie einem Blockhaus am Gemeinschaftsplatz und dem im Norden an der U-Bahnstation „Tscherttegasse“ situierten Sternhaus wurden einst durch das Schnellbauprogramm überwiegend Kleinstwohnungen nach dem Duplex-Prinzip mit natürlich belichteten Stiegenhäusern errichtet.¹⁸⁷ Die ursprüngliche Vierspanner-Erschließung verringerte sich auf Grund der Zusammenlegung von mehreren Wohnungen über die vergangenen

¹⁸⁷ Vgl. Stadt Wien–Wiener Wohnen o. J. _B

Jahren, zu einer Zwei- bzw. Dreispänner-Erschließung, sodass sich die Wohnungsanzahl auf 864 Wohneinheiten reduzierte.

6.1.2. Infrastruktur im Wohnumfeld

Abbildung 25: Infrastruktur mit Erreichbarkeitsradius 300m



Legende

- | | |
|----------------------------|---------------------------------|
| ● Kindergarten | ● Lebensmittelgeschäft |
| ● Volksschule | ● Restaurant / Kaffee / Imbiss |
| ● Medizinische Einrichtung | ● Einzelhandel / Dienstleistung |
| ● Freizeiteinrichtung | ● Geldinstitut / Post |
| ● Religiöse Einrichtung | ● Parkanlagen |
| ● Apotheke | ● - mit Spielplatz |



0 20 100 200
m

Quelle: Kartengrundlage ViennaGIS/ Geodatenviewer

Der Erreichbarkeitsradius von 300 Metern (siehe Kapitel 2.3.1) wurde auf Grund der länglichen Dimensionierung von drei verschiedenen Ausgangspunkten gemessen, sodass dieselben Bedingungen für jeden Wohnbereich gegeben sind. Hierfür wurde die Fläche gedrittelt und von jedem Mittelpunkt der Erreichbarkeitsradius gezogen.

Soziale sowie medizinische Einrichtungen im Nahebereich der Wohnhausanlage konzentrieren sich vor allem entlang der „WHA Am Schöpfwerk“ im Süden sowie im Bereich „Kabelwerk“ nord-westlich der U-Bahnstation „Tscherttegasse“.

Direkt in den Räumlichkeiten der Wohnhausanlage befinden sich eine Arztpraxis für Allgemeinmedizin, eine Psychotherapeutische Praxis sowie der Königssaal der Zeugen Jehovas.

Abbildung 26: Psychotherapeutische Praxis in einem der Flachbauten



Quelle: eigene Aufnahme

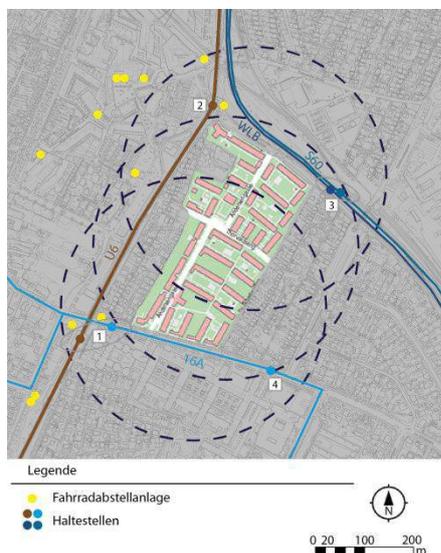
Angebote an Waren des täglichen Bedarfs und Dienstleistungsanbieter, wie eine Trafik, Friseur, Elektriker und ein Sozialmarkt sind bereits in der Andersengasse, in den kleinen Flachbauten der Wohnhausanlage vorzufinden, welche ursprünglich für Geschäftsläden, Werkstätten oder Ähnliches angedacht waren. Als Einkaufszentrum mit regionaler Bedeutung ist der Einkaufspark „Alt Erlaa“ in Entfernung einer bzw. zwei U-Bahnstationen zu nennen.

Die Wohnhausanlage ist von ein paar wenigen öffentlichen Parkanlagen umgeben. Der „Miep Gies Park“ westlich der U-Bahntrasse mit Spielplatzangebot ist die flächengrößte Frei-und Grünfläche in der Umgebung.

6.1.3. Verkehrserschließung

Öffentlicher Verkehr

Abbildung 27: ÖPNV- Infrastruktur



Das Areal rund um die „WHA Am Schöpfwerk“ ist von hochrangigen Verkehrsanbindungen geprägt. Die Erschließung der WHA erfolgt vorrangig durch die U-Bahnlinie U6 mit den Stationen „Am Schöpfwerk“ am süd-westlichen und „Tscherttegasse“ am nord-westlichen Rand der Wohnhausanlage. Beide Stationen sind barrierefrei über einen Aufzug zu erreichen. Wie in Abbildung ersichtlich, liegen beide Haltestellen etwa im 300 m Erreichbarkeitsbereich und sind barrierefrei erreichbar.

Quelle: Kartengrundlage: ViennaGIS/ Geodatenviewer, eigene Darstellung

Nachstehende Tabellen geben einen Überblick der Qualitätsmerkmale einzelner ÖV-Haltestationen im direkten Wohnumfeld (Tabelle Nr.: 26) sowie eine Bewertung dieser anhand von ÖV-Güteklassen (Tabelle Nr.: 27), wie in Kapitel 2.3.2 beschrieben.

Tabelle 26: Qualitätsmerkmale

Station	Querungshilfe		Haltestellenausgestaltung		
	Schutzweg	VLSA ¹⁸⁸	Wetterschutz	Sitzgelegenheit	Fahrgastinfo
1	ja	ja	ja	ja	ja
2	-*	-*	ja	ja	ja
3	nein	nein	ja	ja	ja
4	ja	nein	ja	ja	ja

Quelle: eigene Erhebung, * Station liegt innerhalb einer autofreien Zone

Tabelle 27: ÖV-Güteklasse der Haltestellen

Station	Ø Stationsintervall	Verkehrsmittel-kategorie	Haltestellen Güteklasse	Distanz zur Haltestelle
1	< 5 min	I (U-Bahn)	A	< 300 m
2	< 5 min	I (U-Bahn)	A	< 300 m
3	5 ≤ x ≤ 10 min	II (S-Bahn)	A	< 300 m
4	10 < x < 20 min	IV (Bus)	C	< 300 m

Quelle: eigene Erhebung

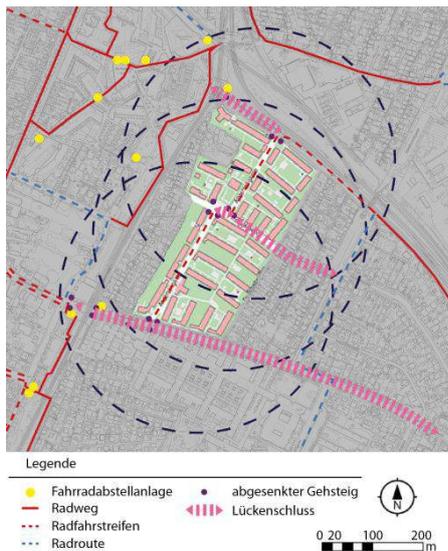
¹⁸⁸ VLSA=Verkehrssignallichtanlage

Ebenso erwähnenswert ist der etwa 2 km entfernt liegende Bahnhof Wien Meidling mit überregionaler Bedeutung, welcher direkt mit der Schnellbahn, Badner Bahn und U-Bahn erreichbar ist.

Nicht motorisierter Individualverkehr

Radverkehr und Fußverkehr

Abbildung 28: Radfahr-Infrastruktur und Lückenschluss



Eine markierte Anlage bietet eine Nord-Süd-Durchquerung der Wohnhausanlage und knüpft im Norden an weitere Fahrradwege an. Weitere Anschlüsse an das Radfahrnetz fehlen hingegen, obwohl dieses im Westen der U-Bahntrasse eine gute Infrastruktur aufzeigt. Als besonders günstig für den NIV sind jedoch die Gehsteigabsenkungen an den zentralen Wege-kreuzungen. Ebenso kann die Bodenbelagsqualität im Bereich der Wohnhausanlage als angemessen erachtet werden.

Quelle: Kartengrundlage: ViennaGIS/ Geodatenviewer; eigene Darstellung

Abstellanlagen

Öffentliche Fahrradabstellanlagen, in Form von Anlehnbügel, befinden sich im Umfeld der Wohnhausanlage ausschließlich an den zwei nahegelegenen U-Bahnstationen. Innerhalb der WHA finden sich keine Möglichkeiten nicht motorisierte Fortbewegungsmittel über einen ordnungsgemäß und sicher an dafür vorgesehenen Einrichtungen abzustellen. Aus diesem Grund finden sich Fahrräder an die Laternenmasten angebunden und Rollatoren sowie Kinderwägen stehen unpassend im Stiegenhaus.

Abbildung 29: Inoffizielle Abstellmöglichkeiten



Quelle: eigene Aufnahmen

Abbildung 30: Stiegenanlage zu den Räumlichkeiten im Kellergeschoß



Die Abstellmöglichkeiten in den Wohnhäusern sind ebenfalls nicht als optimal einzustufen. Vor allem die Zugänglichkeit zu angedachten Abstellräumen ist für einen häufigen Gebrauch unattraktiv. Beigefügte Abbildung zeigt die einzige, und typische Art für Zeilenbauten der 50er Jahre, Objekte aus den Räumlichkeiten im Untergeschoß, wie Kellerabteil und Fahrradraum, nach Draußen zu bringen.

Quelle: eigene Aufnahme

Tabelle 28: Qualitätsmerkmale der wichtigsten Straßen im Wohnumfeld

Straße im Wohnumfeld	Am Schöpfwerk	Tscherttegasse	Andersengasse	Thorvaldsengasse
Abbildung				
Fußverkehr				
Gehsteigbreite $\geq 2,00\text{m}$	X	X		
Beidseitiger Gehsteig	X		X	
Querungshilfe	X			
Guter Oberflächenbelag	X	X		X
Umgebungsgestaltung				
Radverkehr				
Radfahranlage			X	
Querungshilfe	X			
Guter Oberflächenbelag	X	X		X
Abstellmöglichkeiten	X	X		

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Motorisierter Individualverkehr

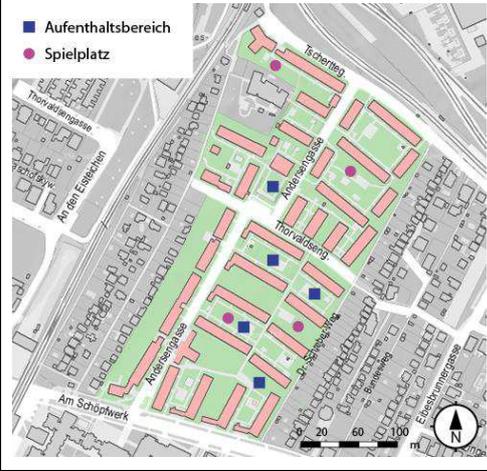
Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs stellen die Verkehrswege „Am Schöpfwerk“, Hetzendorfer Straße sowie „An den Eisteichen“ und Sagedergasse die primären Verkehrswege dar. Sie binden die Wohnhausanlage an die Altmannsdorfer Straße an, welche einerseits die Anbindung an die Stadtautobahn A23 („Süd-Ost-Tangente“) als höchstrangige Straße darbietet und stellt andererseits die Verbindung zum Stadtzentrum über den Grünen Berg sowie nach Niederösterreich her.

Die Wohnhausanlage selbst sowie die nähere Umgebung liegen in einer verkehrsberuhigenden Tempo 30-Zone, in welcher die Kurzparkzone, Montag – Freitag an Werktagen von 9-19 Uhr auf 3 Stunden beschränkt, gilt. Dennoch waren am Tag der Begehung die vorhandenen Parkmöglichkeiten auf der Straße besetzt.

In unmittelbarer Nähe der U-Bahnstation „Am Schöpfwerk“ ist ein Taxistandplatz situiert, Car-Sharing-Angebote durch „Stadtauto“ und Citybike-Standplätze sind in diesem Gebiet nicht zu verzeichnen.

6.1.4. Frei- und Grünraum

Tabelle 29: Frei- und Grünraum

	<p>Die gegenständliche Wohnhausanlage „Am Schöpfwerk“ verfügt über große, gut gepflegte Frei- aber vor allem Grünflächen, bepflanzt mit Sträuchern und diversen Baumarten.</p>
	<p>Großflächige, unterschiedlich bespielte Aufenthaltsbereiche mit Sitzbänken, Tischen oder selbstgefertigte Hochbeeten gestalten fünf Abstandsflächen zwischen den Zeilen aus. Die übrigen Freiräume sind begrünt und laden zum Verweilen ein.</p>
	<p>Die Wohnhausanlage beherbergt vier Kleinkinder- und Kinderspielplätze, wodurch die Erreichbarkeit innerhalb von 150 Metern gegeben ist (siehe Kap. 2.3.1) und bietet somit genügend Beschäftigung für Kinder im direkten Wohnumfeld. Das Angebot könnte lediglich durch einen Jugendbereich ergänzt werden.</p>
	<p>Ebenso erwähnenswert ist die lt. Stadtplan der Stadt Wien nicht als Parkanlage ausgewiesene und zur WHA gehörige Grünfläche zwischen der Wohnhausanlage und dem Kleingartenverein im Westen, welche als Abstandsgrün fungiert. Ein direkter Zugang ist ebenso gegeben.</p>

Quelle: eigene Aufnahmen

6.2. BewohnerInnen-Befragung

6.2.1. Soziodemografische Daten

In den folgenden Unterkapiteln wird einleitend das Profil der befragten Personen behandelt. Zu diesem Zwecke werden Geschlecht, Alter, Haushaltstruktur, Dauer der dortigen Wohnhaft sowie Bildungsgrad und Beschäftigungsstruktur erläutert.

Zu Beginn wird ein Überblick über die soziodemographischen Daten der Wohnhausanlage zum Wiener Vergleich gegeben.

Tabelle 30: Überblick und Vergleich soziodemografischer Daten

Kennzahl	BewohnerInnen-Befragung	Wien [2018]
Frauenanteil	64 %	51,3 % ¹⁸⁹
Männeranteil	36 %	48,7 % ¹⁹⁰
Altersdurchschnitt	44,5 Jahre	40,2 Jahre ¹⁹¹
Anteil unter 18 Jährigen	17,4 %	17,3 % ¹⁹²
Haushaltsgröße	1,84 Pers. / HH	2,04 Pers. / HH ¹⁹³
Akademikerquote	10 %	24,3 %* ¹⁹⁴
Durchschnittliche PKW / HH	0,58 PKW / HH	0,8 PKW / HH ¹⁹⁵

Quelle: eigene Darstellung; *Daten aus 2017

Altersstruktur und Geschlecht

Zur besseren Veranschaulichung der Altersstruktur der Befragten werden Altersgruppen auf Basis der Angaben zum Geburtsjahr gebildet und untersucht. Dabei zeigt sich eine überwiegend ausgeglichene Altersverteilung der an dieser Befragung teilnehmenden Personen. Lediglich die Altersgruppe der 18-24 Jährigen fällt deutlich geringer aus. Der Altersdurchschnitt der Befragten liegt bei 44,52 Jahren.

¹⁸⁹ Vgl. Statistik Austria 2019_D

¹⁹⁰ Vgl. Statistik Austria 2019_E

¹⁹¹ Vgl. Magistratsabteilung 53 – Presse und Informationsdienst 2018

¹⁹² Vgl. Statistik Austria 2019_C

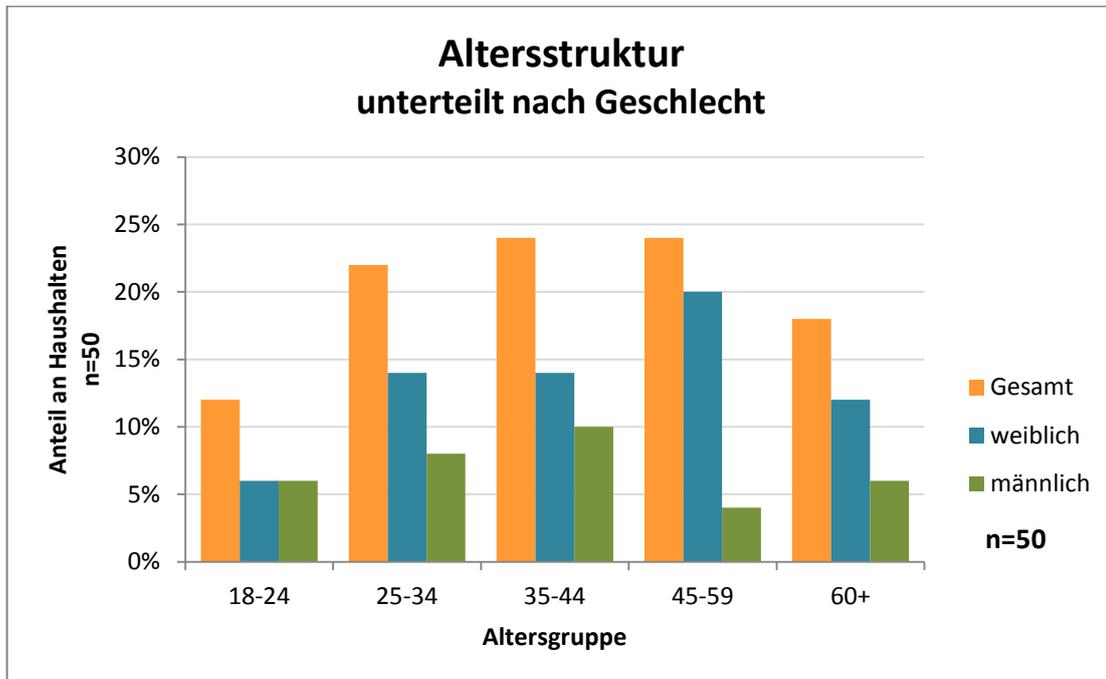
¹⁹³ Vgl. Statistik Austria 2019_F

¹⁹⁴ Vgl. Statistik Austria 2019_B

¹⁹⁵ Eigene Berechnung aus Statistik Austria 2019_A und Statistik Austria 2019_F

Der Fragebogen wurde zum überwiegenden Teil von Frauen beantwortet, 64 Prozent (32 HH), nur 36 Prozent (18 HH) der Stichprobe sind hingegen männlich. Der größte weibliche Anteil und zugleich die größte Differenz zwischen Frauen und Männern besteht in der Altersgruppe der 45-59 Jährigen.

Abbildung 31: Altersstruktur unterteilt nach Geschlecht



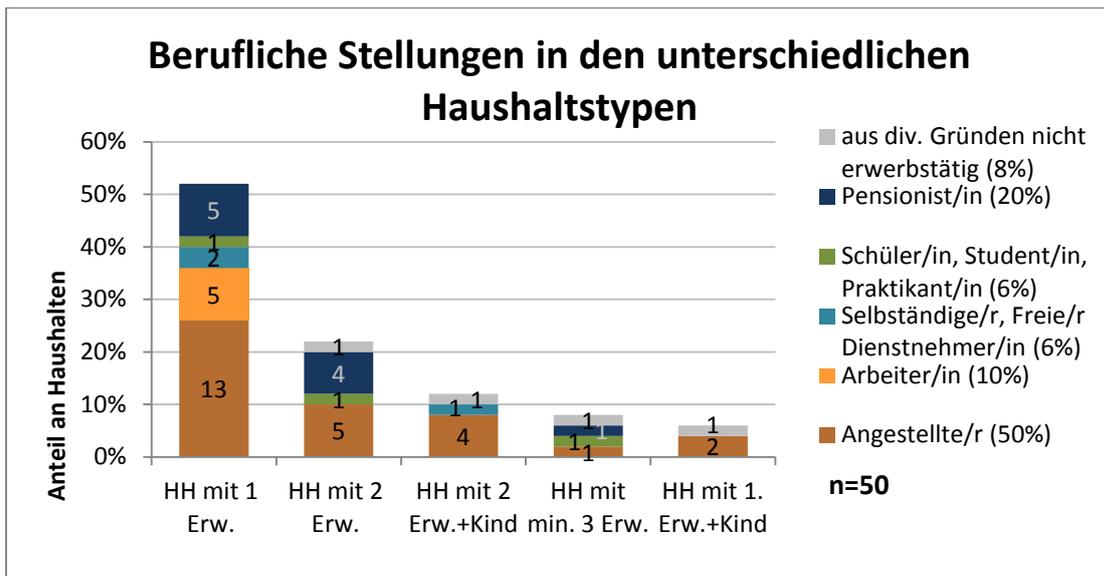
Quelle: eigene Darstellung

Insgesamt konnten in den befragten 50 Haushalten 92 Personen erfasst werden. Darunter 16 Personen unter 18 Jahren. Diese bestehen aus zwei Jugendlichen (14-17 Jahre), sowie jeweils sieben Kleinkinder (0-5 Jahre) und Kinder (6-13 Jahre).

Haushaltsstruktur

Die größte Gruppe der Haushaltstypen stellen die Angestellten in Einpersonenhaushalten. Pensionisten, die den zweitgrößten Anteil stellen, sind am häufigsten in Ein- und Zweipersonenhaushalten vertreten. In Bezug auf die Haushalte mit Kindern (9 HH) zeigt die Befragung, dass in 6 Haushalten mehrere Kinder leben. Ebenso ist die Anzahl an Alleinerziehenden Haushalten unter den Befragten sehr gering.

Abbildung 32: Berufliche Stellung in den unterschiedlichen Haushaltstypen

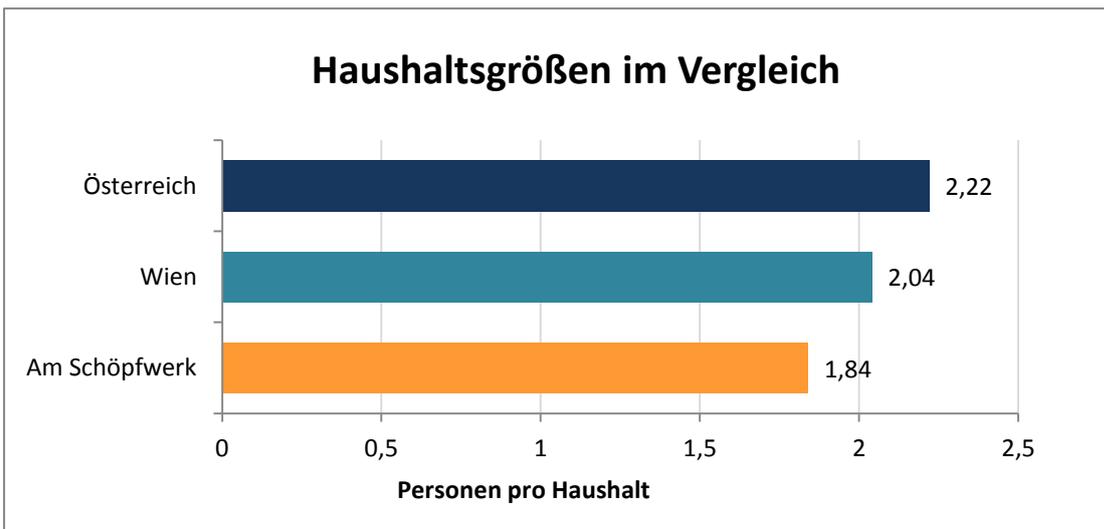


Quelle: eigene Darstellung

Im Vergleich zu Österreich und Wien liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße der befragten Haushalte weit unter den Durchschnittswerten der Bundesrepublik und der Bundeshauptstadt wie folgende Abbildung zeigt.¹⁹⁶

Ein Grund dafür kann die geringe Wohnfläche der Wohnungen „Am Schöpfwerk“, im Gegensatz zum ländlichen Raum mit einem höheren Anteil an Einfamilienhäusern sein, dessen Wohnform eine höhere Quadratmeterzahl an Wohnfläche aufweist.

Abbildung 33: Haushaltsgrößen im Vergleich



Quelle: Statistik Austria_A (2019): Privathaushalte nach Haushaltsgröße, Bundesländern und Alter der Haushaltsreferenzperson – Jahresdurchschnitt 2018.

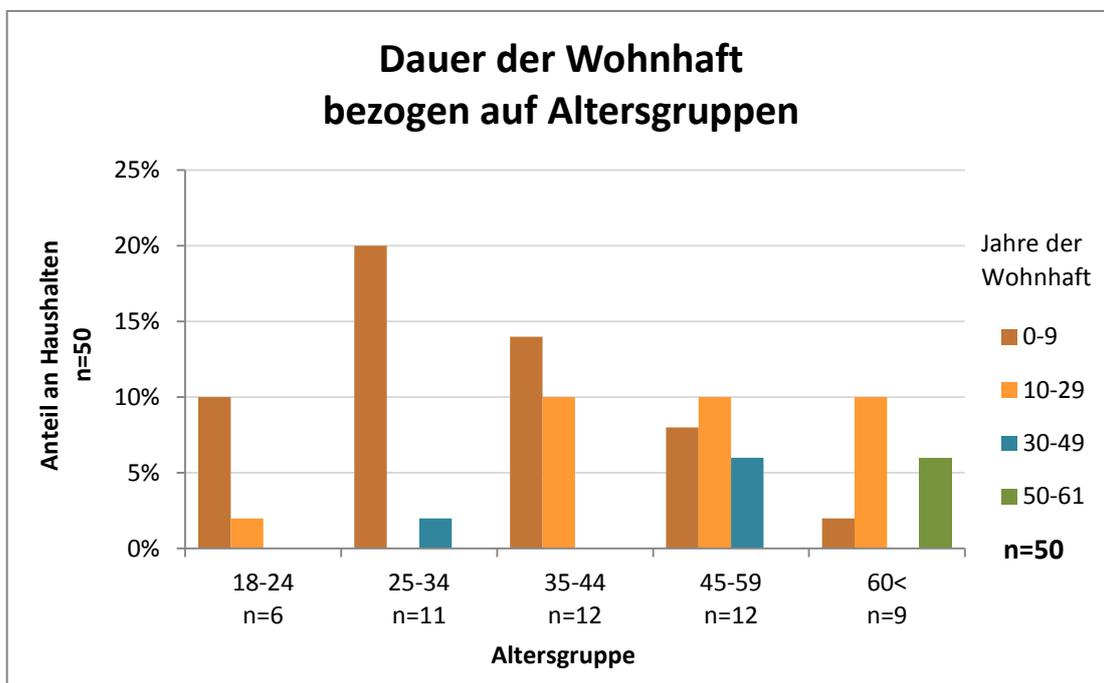
URL:file:///C:/Users/admin/Downloads/privathaushalte_nach_haushaltsgroesse_bundeslaendern_und_alter_der_haushalt%20(4).pdf – abgerufen am12.06.2019; Eigene Darstellung;

¹⁹⁶ Statistik Austria 2019_F

Dauer der Wohnhaft

Die Auswertung der Wohnhaft zeigt, dass der überwiegende Anteil der Befragten, im Vergleich zum 61-jährigen Bestehen der Wohnhausanlage und der Altersstruktur der Befragten, seit relativ kurzer Zeit an dieser Adresse zu Hause ist. Bei ausschließlich 6 Prozent (3 HH) kann von „ErstbewohnerInnen“ gesprochen werden, typisch für die Zeile der 50er Jahre (siehe Kap. 3.2.1). Im Vergleich, Altersstruktur und Dauer der Wohnhaft, kann ebenfalls angenommen werden, dass der überwiegende Teil der Befragten an dieser Adresse nicht ihren ersten eigenen Wohnsitz hat.

Abbildung 34: Dauer der Wohnhaft bezogen auf die Altersstruktur



Quelle: eigene Darstellung

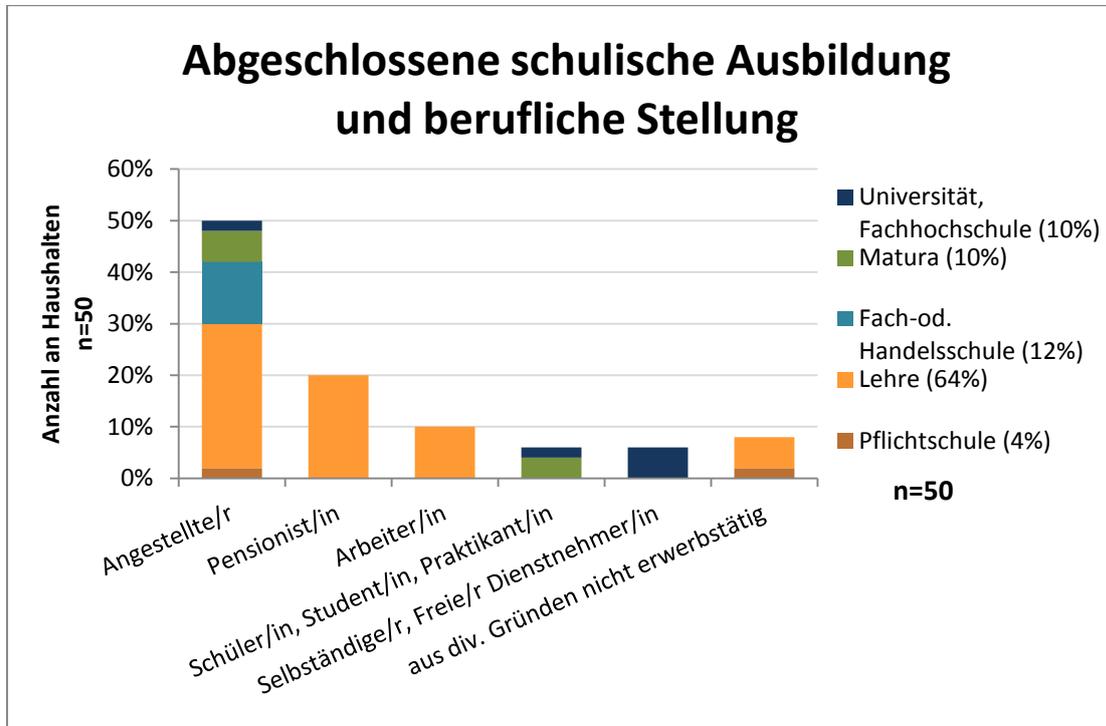
Die meisten befragten Haushalte (28 HH) leben seit maximal 9 Jahren am „Am Schöpfwerk“, gefolgt von den 16 Haushalten, welche seit 10 Jahren, maximal jedoch 29 Jahre an besagtem Standort leben. Die überwiegend kurze Dauer der Wohnhaft zeigt, dass der Generationenwechsel bereits vollzogen ist.

Beschäftigungsstruktur

Im Bereich der abgeschlossenen schulischen Ausbildung hat die eindeutige Mehrheit (32 HH) der BefragungsteilnehmerInnen einen Lehrabschluss, welche mehrheitlich als Angestellte/r oder Pensionist/in am Arbeitsmarkt geführt werden. Im Vergleich zu den

eben genannten Gruppen, fallen die Befragten in den Kategorien „Selbständige/r, Freie/r Dienstnehmer/in“ sowie „Schüler/in, Studentin/in, Praktikant/in“ deutlich geringer aus.

Abbildung 35: Schulische Ausbildung und berufliche Stellung



Quelle: eigene Darstellung

6.2.2. Ausstattung der Haushalte

In folgendem Kapitel werden die persönlichen Mobilitätswerkzeuge der BewohnerInnen sowie der Führerschein- und ÖPNV-Jahreskartenbesitz untersucht.

Besitz von Mobilitätswerkzeugen

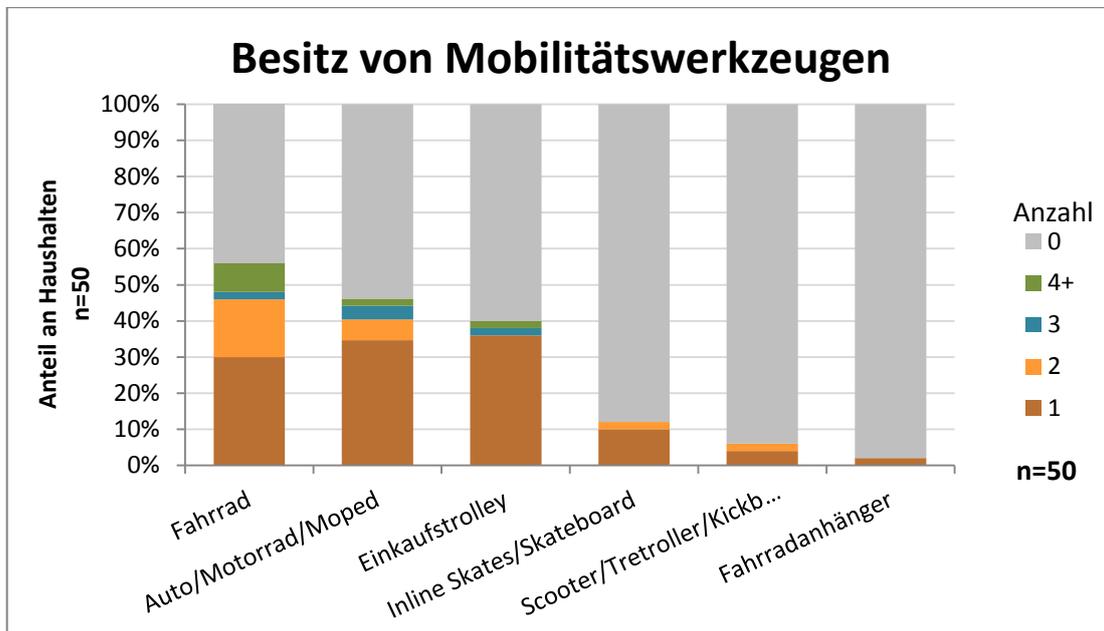
Folgendes Unterkapitel stellt die Anzahl der den Haushalten dauerhaft zur Verfügung stehenden Mobilitätswerkzeuge dar. Neben den in Abbildung Nr.: 36 angeführten Kategorien, standen den Befragten im Fragebogen ebenso folgende, jedoch nie ausgewählte Kategorien, zur Verfügung:

- Lastenfahrrad
- E-Bike/Pedelec/E-Scooter
- E-Auto/Hybrid
- Rollator

Ungeachtet dessen, dass niemand der befragten Personen einen Rollator besitzt, konnten während der Begehungen dennoch welche auf einzelnen Stiegen wahrgenommen

werden. Insgesamt konnte in den befragten Haushalten eine Gesamtanzahl von mindestens 116 Mobilitätswerkzeugen in 39 Haushalten erfasst werden.

Abbildung 36: Besitz von Mobilitätswerkzeugen



Quelle: eigene Darstellung

Auffallend ist der hohe Anteil autofreier Haushalte in dieser Wohnhausanlage, welcher mit 56% über dem Wienwert liegt (siehe Kap. 2.2.). Der Anteil an Fahrrad-Haushalten hingegen liegt mit 56% unter dem Wert von Wien (siehe Kap. 2.2.2). Der Besitz an Kleinstmobilität liegt in dieser Wohnhausanlage bei 48%, wobei der Großteil den Einkaufstrolley zuzurechnen ist.

Auf Grund der insgesamt 29 motorisierten Fortbewegungsmittel im Besitz der Befragten liegt der Durchschnittswert bei 0,58 Fahrzeugen pro Haushalt und somit deutlich unter dem österreichweiten Durchschnittswert von 1,2 Kraftfahrzeuge pro Haushalt.¹⁹⁷

Besitz von Führerscheinen und ÖPNV-Tickets

Selbstverständlich besteht in Österreich und einigen anderen europäischen Ländern die Möglichkeit bereits mit 17 Jahren ein motorisiertes Fahrzeug zu lenken, jedoch ist die exakte Anzahl an 17 Jährigen in dieser Befragung nicht auszuweisen, sodass von dem standardgemäßen Führerscheinbesitz ab 18 Jahren ausgegangen wird.

¹⁹⁷ Vgl. Standard Verlagsgesellschaft m.b.H. 2017

In Bezug auf einen Führerscheinbesitz der Klasse A und B befinden sich unter den erfassten Personen insgesamt 76 Personen mit dem entsprechenden Alter für einen Führerschein. Von diesen haben 43 Personen (57%) einen Führerschein der Klasse A und/oder B. Auf die Haushalte bezogen, verfügen 29 Haushalte über mindestens einen Führerschein der Klassen A und/oder B. Nur drei Haushalte verfügen neben einem Führerschein der Klasse B auch über einen Führerschein der Klasse A.

Grundsätzlich ist auffällig, dass die Anzahl der Dauerhaft zur Verfügung stehenden motorisierten Fortbewegungsmittel zu den Personen mit Führerschein in den Haushalten nicht linear ansteigt. In 13 Haushalten (26%) leben mehr FührerscheinbesitzerInnen als motorisierte Fortbewegungsmittel zur Verfügung stehen. Die Befragung ergab ausschließlich einen Haushalt im Besitz von mehr motorisierter Verkehrsmittel als HaushaltsbewohnerInnen.

Tabelle 31: Gegenüberstellung FührerscheinbesitzerInnen und motorisierte Fortbewegungsmittel

			Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln im Haushalt		
			nein	ja	Gesamt
FührerscheinbesitzerInnen (FS) im Haushalt (HH)	nein	Anzahl	21	0	21
		Erwartete Anzahl	11,8	9,2	21,0
		% innerhalb von FS im HH	100,0%	0,0%	100,0%
		% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	75,0%	0,0%	42,0%
	ja	Anzahl	7	22	29
		Erwartete Anzahl	16,2	12,8	29,0
		% innerhalb von FS im HH	24,1%	75,9%	100,0%
		% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	25,0%	100,0%	58,0%
Gesamt	Anzahl	28	22	50	
	Erwartete Anzahl	28,0	22,0	50,0	
	% innerhalb von FS im HH	56,0%	44,0%	100,0%	
	% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Der Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln und an FührerscheinbesitzerInnen im Haushalt unterscheidet sich statistisch signifikant (Chi-Quadrat (1) =28,448, $p=,000$, $n=50$) und stehen in einem starken Zusammenhang ($CC=,602$, $p=,000$; Phi. Cramer-V=,754, $p=,000$).¹⁹⁸ Die Nullhypothese kann verworfen werden.

Bei einer Annahme, dass der Besitzes eines motorisierten Fortbewegungsmittels sowie einer ÖPNV-Jahreskarte ein Indikator für Multimodalität ist, ergibt die BewohnerInnen-Befragung, dass, auf Grund eines Zutreffens von 14 Haushalten (28%), die BewohnerInnen wenig multimodal im Bereich ÖV/MIV unterwegs sind (siehe Kap. 6.2.3).

Tabelle 32: Gegenüberstellung ÖPNV-Jahreskarten und motorisierte Fortbewegungsmittel

Gegenüberstellung von ÖPNV-Jahreskarten und dem Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln im Haushalt

		Auto-Besitz		Gesamt	
		nein	ja		
ÖPNV_Jahreskarte im Haushalt	nein	Anzahl	7	7	14
		Erwartete Anzahl	7,8	6,2	14,0
		% innerhalb von ÖPNV_Jahreskarte	50,0%	50,0%	100,0%
		% innerhalb von Auto-Besitz	25,0%	31,8%	28,0%
	ja	Anzahl	21	15	36
		Erwartete Anzahl	20,2	15,8	36,0
		% innerhalb von ÖPNV_Jahreskarte	58,3%	41,7%	100,0%
		% innerhalb von Auto-Besitz	75,0%	68,2%	72,0%
Gesamt	Anzahl	28	22	50	
	Erwartete Anzahl	28,0	22,0	50,0	
	% innerhalb von ÖPNV_Jahreskarte	56,0%	44,0%	100,0%	
	% innerhalb von Auto-Besitz	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Der Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln und ÖPNV_Jahreskarten im Haushalt unterscheidet sich statistisch nicht signifikant (Chi-Quadrat (1) =,284, $p=,594$, $n=50$) und stehen in keinem Zusammenhang ($\Phi=-,075$, $p=,594$; CC, Cramer-V=,075, $p=,594$).¹⁹⁹

¹⁹⁸ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018/2018

¹⁹⁹ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

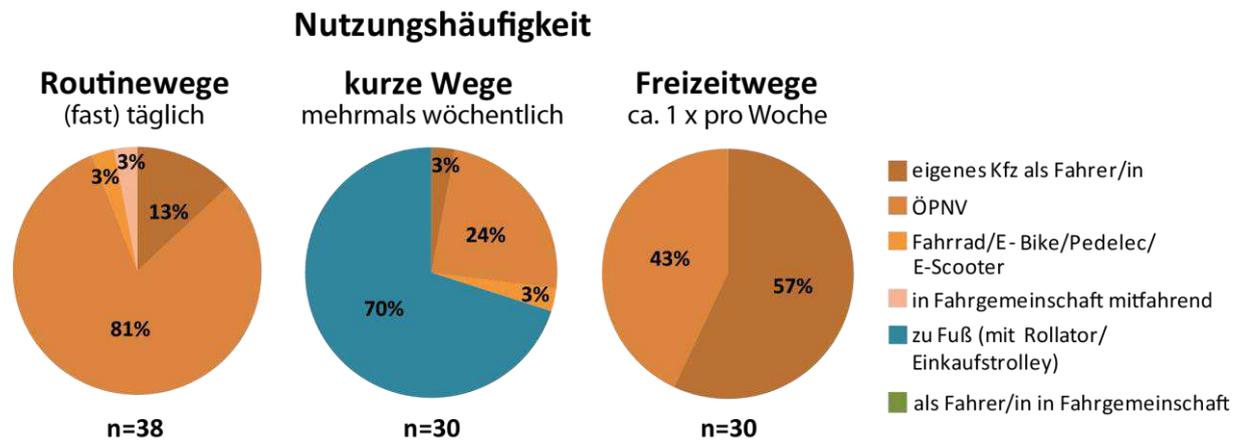
6.2.3. Mobilitätsverhalten

Nutzungshäufigkeit

Die Auswertung der BewohnerInnen-Befragung ergab, dass 57% aller erfassten Wege der befragten Haushalte überwiegend mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Etwa 21% zu Fuß gegebenenfalls mit dem Rollator oder dem Einkaufstrolley. Rund 19% mit dem eigenen Kfz und rund 2% der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, 1% in Mitfahrgelegenheiten.

Dabei lautet die häufigste Angabe der befragten BewohnerInnen, dass Routinewege (fast) täglich und zu 81% unter Verwendung des ÖPNV zurückzulegen sind. Bei kurzen Wegen wurde am häufigsten die Zeitangabe „mehrmals wöchentlich“ ausgewählt und zu 70% zu Fuß und gegebenenfalls mit Einkaufstrolley zurückgelegt. Den Angaben zu Folge werden Freizeitwege zu 57% mit dem Auto/Motorrad/Moped mindestens ein Mal pro Woche absolviert. Hier machen sie bereits 80% der mehrmals im Monat zurückgelegten Wege aus.

Abbildung 37: Nutzungshäufigkeit 3 unterschiedlicher Wege



Die regelmäßige Nutzung von Sharing-Angeboten hat in dieser Wohnhausanlage zur Zeit der BewohnerInnen-Befragung kaum eine Rolle gespielt. Lediglich ein Haushalt nutzt eine Mitfahrgelegenheit regelmäßig. Weitere wenige Haushalte nutzen Mitfahrgelegenheiten, ein Haushalt nutzt Carsharing als Alternative zum üblichen Fortbewegungsmittel. Das Fahrrad wird ebenfalls kaum als Verkehrsmittel genutzt.

Multimodalität

Für einen besseren Vergleich der geringen Stichprobenzahl wurden vier Zielgruppen und eine Vergleichskategorie (Multimodalität) gebildet, auf welche im weiteren Verlauf der Arbeit genaueres Augenmerk gelegt wird. Die Ergebnisse an affinen Haushalten wurden für beide Fallbeispiele für einen direkten Vergleich dargelegt. Die jeweils zu behandelnde Zeile ist farblich hinterlegt und in den Vordergrund gehoben.

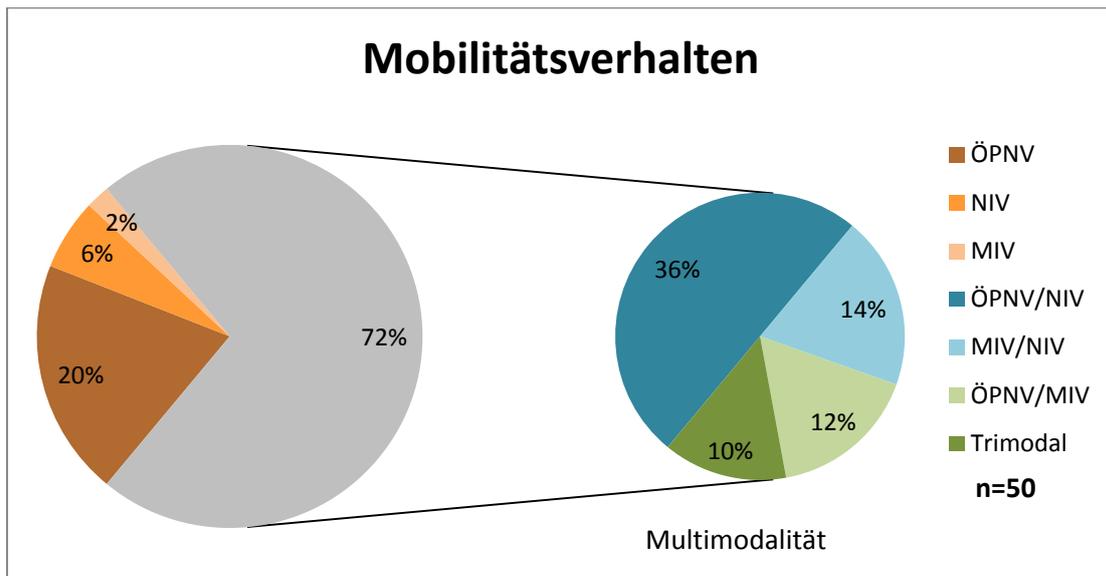
Tabelle 33: Indikatoren affiner Zielgruppen und Multimodalität

Zielgruppen	Indikatoren für Affinität	50er Zeile	60er Zeile
Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> • Führerscheinbesitz • Höhere Anzahl an FührerscheinbesitzerInnen als motorisierte Fortbewegungsmittel im Haushalt 	26%	38%
Lastenrad	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 24 und 60 Jahren • Haushalte mit Kind • Besitz eines Fahrrades • Bildungsabschluss ab Fach-, Handelsschule 	26%	26%
Kleinstmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 17 und 50 Jahren • Besitz einer ÖPNV-Jahreskarte • Bildungsabschluss ab Fach-, Handelsschule 	28%	18%
Einkaufstrolley	<ul style="list-style-type: none"> • Ab 40 Jahren • Haushalte mit Kind • Kein Autobesitz 	56%	71%
Vergleichskategorie	Indikatoren für Multimodalität		
Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> • Angabe von mindestens zwei unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln zur Zurücklegung der Wegekategorien 	72%	79%

Quelle: eigene Darstellung

Wie nachfolgende Abbildung zeigt, sind die BewohnerInnen dieser Wohnhausanlage bereits sehr multimodal unterwegs. Nicht nur der, im Vergleich zu anderen Möglichkeiten der Fortbewegung, hohe Anteil an reinen ÖPNV-NutzerInnen, sondern auch der hohe Anteil an der Nutzung nicht motorisierter Fortbewegungsmittel in der multimodalen Fortbewegung bietet eine gute Basis für den Aufbau intensiverer Nutzungen alternativer Mobilität.

Abbildung 38: Mobilitätsverhalten



Quelle: eigene Darstellung

Die reinen MIV-NutzerInnen weisen kein Potential für multimodales Verkehrsverhalten auf, da sie keine anderen Fortbewegungsmittel als Alternative zum Bestreiten ihrer Wege in Anspruch nehmen. Denn die Aufgeschlossenheit von VerkehrsteilnehmerInnen, die zu unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln greifen, kann als Potential gesehen werden, an welches angeknüpft werden kann.²⁰⁰

In nachstehender Abbildung Nr.: 34 wird überprüft ob multimodale VerkehrsteilnehmerInnen „Carsharing affin“ sind.

Nahezu 85% der als Carsharing affin eingestuften VerkehrsteilnehmerInnen sind multimodal unterwegs. Jedoch sind nur etwa 31% der multimodalen VerkehrsteilnehmerInnen Carsharing affin, sodass von keinem eindeutigen Zusammenhang der Variablen gesprochen werden kann.

²⁰⁰ Claudia Nobis ; S. 148

Tabelle 34: Gegenüberstellung Carsharing Affinität und Multimodalität

			Gegenüberstellung von Multimodalität und Carsharing Affinität		
			Carsharing affin		
			nein	ja	Gesamt
multimodal	nein	Anzahl	12	2	14
		Erwartete Anzahl	10,4	3,6	14,0
		% innerhalb von multimodal	85,7%	14,3%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	32,4%	15,4%	28,0%
	ja	Anzahl	25	11	36
		Erwartete Anzahl	26,6	9,4	36,0
		% innerhalb von multimodal	69,4%	30,6%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	67,6%	84,6%	72,0%
Gesamt	Anzahl	37	13	50	
	Erwartete Anzahl	37,0	13,0	50,0	
	% innerhalb von multimodal	74,0%	26,0%	100,0%	
	% innerhalb von Carsharing_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels dem Exakten Test nach Fischer mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Carsharing Affinität und die Multimodalität unterscheidet sich nicht signifikant (Exakter Test nach Fischer $p = ,303$, $n=50$) und stehen in einem schwachen Zusammenhang ($\Phi = ,167$, $p = ,239$).²⁰¹

Im Bezug auf die Multimodalität stellen die Carsharing und Lastenrad affine Zielgruppe die idente Stichprobe.

In der Gegenüberstellung von affinen KleinstmobilitätsnutzerInnen zeichnet sich ein ähnliches Bild ab. Auch hier ist der überwiegende Anteil Affiner multimodal unterwegs (86%), jedoch sind nur 67% der multimodalen VerkehrsteilnehmerInnen auch Kleinstmobilitätsaffin.

²⁰¹ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Tabelle 35: Gegenüberstellung Kleinstmobilität Affinität und Multimodalität

Gegenüberstellung von Multimodalität und Kleinstmobilität Affinität

Kleinstmobilität_affin

		Kleinstmobilität_affin		Gesamt	
		nein	ja		
multimodal	nein	Anzahl	12	2	14
		Erwartete Anzahl	10,1	3,9	14,0
		% innerhalb von multimodal	85,7%	14,3%	100,0%
		% innerhalb von Kleinstmobilität_affin	33,3%	14,3%	28,0%
	ja	Anzahl	24	12	36
		Erwartete Anzahl	25,9	10,1	36,0
		% innerhalb von multimodal	66,7%	33,3%	100,0%
		% innerhalb von Kleinstmobilität_affin	66,7%	85,7%	72,0%
Gesamt	Anzahl	36	14	50	
	Erwartete Anzahl	36,0	14,0	50,0	
	% innerhalb von multimodal	72,0%	28,0%	100,0%	
	% innerhalb von Kleinstmobilität_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels dem Exakten Test nach Fischer mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Carsharing Affinität und die Multimodalität unterscheidet sich nicht signifikant (Exakter Test nach Fischer $p=,295$, $n=50$) und stehen in einem schwachen Zusammenhang ($\Phi=,190$, $p=,178$).²⁰²

In der Gruppe der Einkaufstrolleyaffinen setzt sich die Kombination gleichermaßen zusammen. Die affine Personengruppe ist überwiegend Multimodal, wie bereits alle andern Affin Gruppen zuvor auch. Hier ist nur auch der überwiegende Anteil an multimodalen VerkehrsteilnehmerInnen Einkaufstrolleyaffin.

²⁰² Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Tabelle 36: Gegenüberstellung Einkaufstrolley Affinität und Multimodalität

			Einkaufstrolley_affin		
			nein	ja	Gesamt
multimodal	nein	Anzahl	6	8	14
		Erwartete Anzahl	6,2	7,8	14,0
		% innerhalb von multimodal	42,9%	57,1%	100,0%
		% innerhalb von Einkaufstrolley_affin	27,3%	28,6%	28,0%
	ja	Anzahl	16	20	36
		Erwartete Anzahl	15,8	20,2	36,0
		% innerhalb von multimodal	44,4%	55,6%	100,0%
		% innerhalb von Einkaufstrolley_affin	72,7%	71,4%	72,0%
Gesamt	Anzahl	22	28	50	
	Erwartete Anzahl	22,0	28,0	50,0	
	% innerhalb von multimodal	44,0%	56,0%	100,0%	
	% innerhalb von Einkaufstrolley_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels dem Exakten Test nach Fischer mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Carsharing Affinität und die Multimodalität unterscheidet sich nicht signifikant (Exakter Test nach Fischer $p= 1,000$, $n=50$) und stehen in einem keinem Zusammenhang ($\Phi=-,014$, $p=,921$).²⁰³

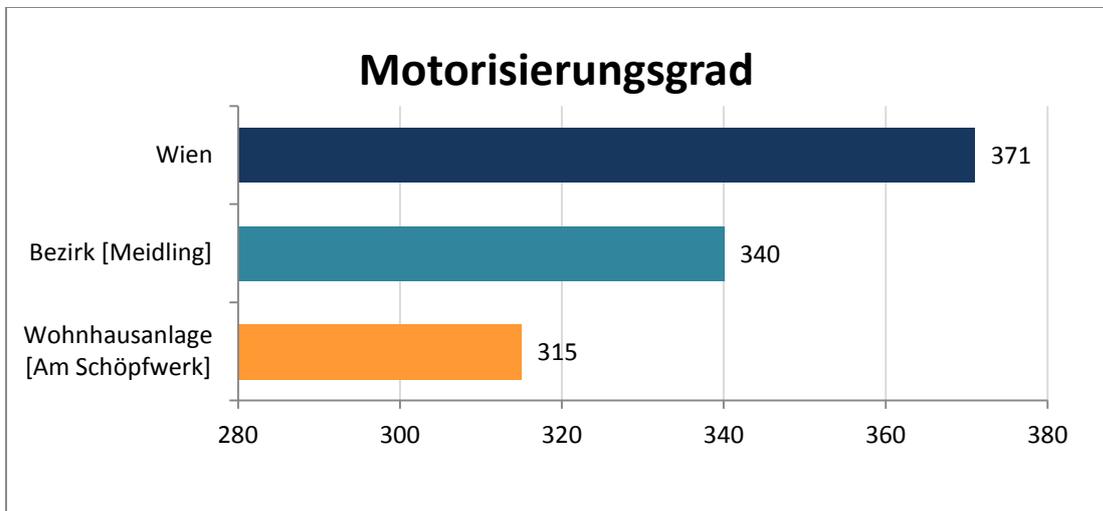
Das Rad ist zwar das häufigste besessene Fortbewegungsmittel jedoch wird es lediglich von 6 Prozent der Haushalt (3 HH) für das Bestreiten von Wegestrecken genutzt. Das NutzerInnenprofil ist jedoch eindeutig: Sie besitzen sowohl eine ÖPNV-Jahreskarte als auch ein motorisiertes Fortbewegungsmittel und haben überwiegend einen Universitätsabschluss. Das Alter kann jedoch nicht eingegrenzt werden.

²⁰³ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Nutzung herkömmlicher motorisierter Fortbewegungsmittel

Motorisierungsgrad

Abbildung 39: Motorisierungsgrad



Quelle: eigene Darstellung

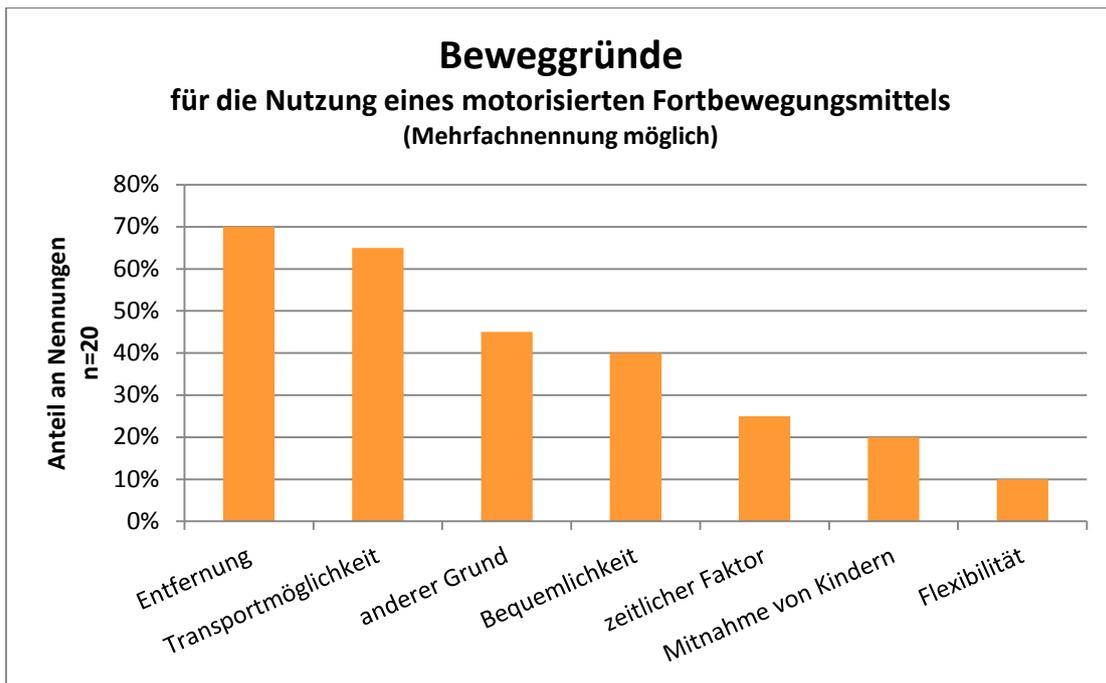
Der Motorisierungsgrad der Wohnhausanlage liegt mit 315 im Bereich des Bezirkswerts von 340, welcher im Wiener Vergleich im Mittelfeld liegt.²⁰⁴

Beweggründe der Nutzung motorisierter Fortbewegungsmittel

Die Frage an die AutonutzerInnen über ihre Beweggründe zur Nutzung der Kraftfahrzeuge lies eine Mehrfachnennung zu, bei welcher mit 26% die „Entfernung“ in Summe als häufigster Grund für die Benützung des Autos angegeben wurde. Beinahe ebenso bedeuten ist die „Transportmöglichkeit“. Für diese Fragestellung wurde bewusst nicht zwischen affin und nicht affin unterschieden, da die Ergebnisse aller affinen Gruppen beinahe ident sind. Werden alle affinen Gruppen zu einer Gruppe zusammen gefasst, ist die Gruppe der nicht-affinen minimal, weshalb keine Gegenüberstellung der beiden Gruppen gibt. Folgende Abbildung zeigt die Beweggründe aller affiner Personen der vier Zielgruppen.

²⁰⁴ Vgl. VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2018

Abbildung 40: Beweggründe für die Nutzung eines motorisierten Fortbewegungsmittels



Quelle: eigene Darstellung

Als nicht zur Auswahl stehende Gründe für den Besitz eines eigenen motorisierten Fortbewegungsmittels waren folgende von den BewohnerInnen in der Spalte „Sonstige“ genannt worden:

- Garten in Niederösterreich 2 x genannt
- Mobilitätseinschränkung eines Lebensgefährten 2 x genannt
- Verbindung mit weiteren Wegen 2 x genannt
- Mitnahme eines Hundes 1 x genannt
- Rücksichtslosigkeit in Öffentlichen Verkehrsmittel 1 x genannt
- Schlechte Verbindung zum Zielort 1 x genannt

Sharing

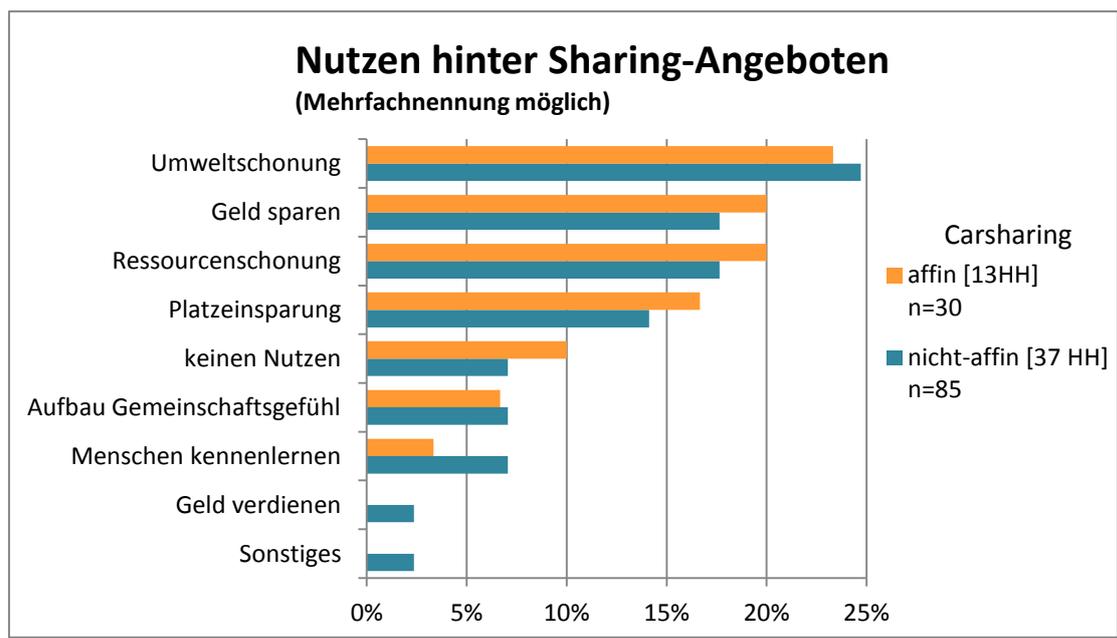
Folgende Abbildung fasst den von Carsharing affinen bzw. Carsharing nicht-affinen Personen ersichtlichen Nutzen für die Verwendung von Sharing-Angeboten zusammen. Die Beantwortung der Frage war durch eine Mehrfachnennung möglich, bei der insgesamt 115 Antworten abgegeben wurden.

In der Gruppe der Carsharing affinen liegt die Umweltschonung an der Spitze, gefolgt von dem Argument der Platzeinsparung sowie der monetären Einsparung.

In der Gruppe der Nicht-affinen wird im Gegenzug zur Gruppe der Affinen ebenso der Umweltgedanke durch die Auswahl von Umweltschonung und Ressourcenschonung am häufigsten ausgewählt. Gefolgt von monetärer Einsparung.

Den Nutzen den sowohl affine als auch nicht-affine Personen in Sharing-Angeboten sehen, gleicht sich sehr. Lediglich in sozialer Hinsicht besteht ein Unterschied, denn der Gedanke fremde Menschen kennenzulernen spielt eine bedeutende Rolle.

Abbildung 41: Der Nutzen hinter Sharing-Angeboten

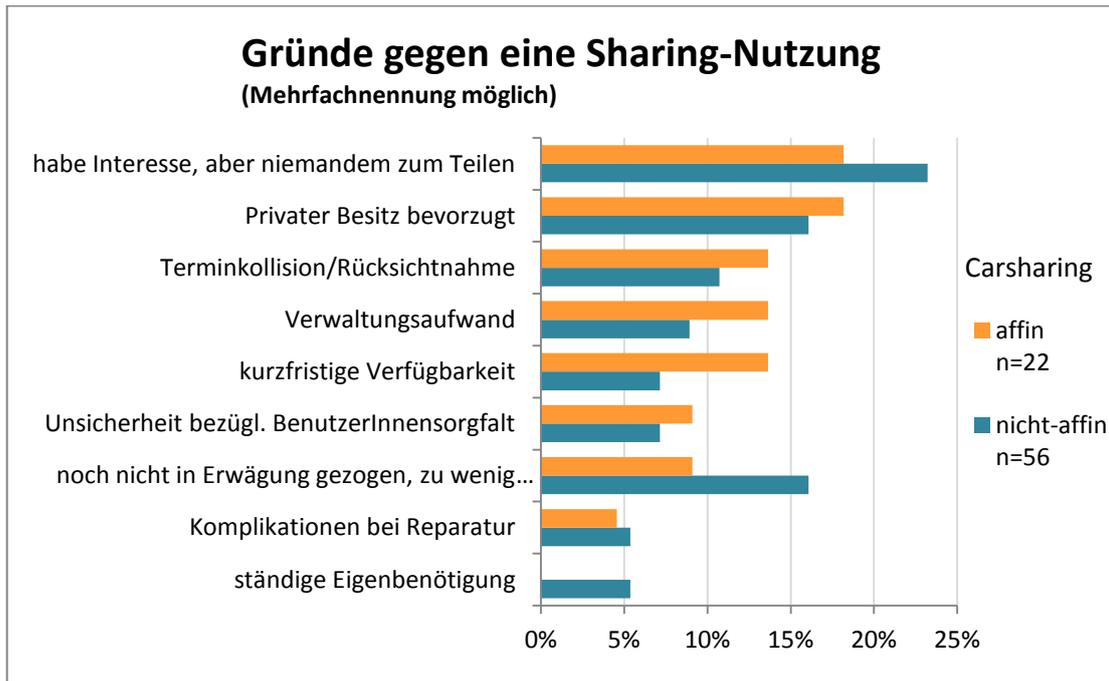


Quelle: eigene Darstellung

Ein gemeinsames Anschaffen von Mobilitätswerkzeugen ist bei weniger als der Hälfte der Haushalte eine Option die sie aus jetzigem Standpunkt in Betracht ziehen. Für ein gemeinsames Anschaffen haben 42% der befragten BewohnerInnen für „Ja“ gestimmt.

Die Gründe dafür liegen vor allem in der Bevorzugung privaten Besitzes und dem fehlenden Austausch innerhalb der BewohnerInnen, sodass Kontakt zwischen Gleichgesinnten entstehen kann.

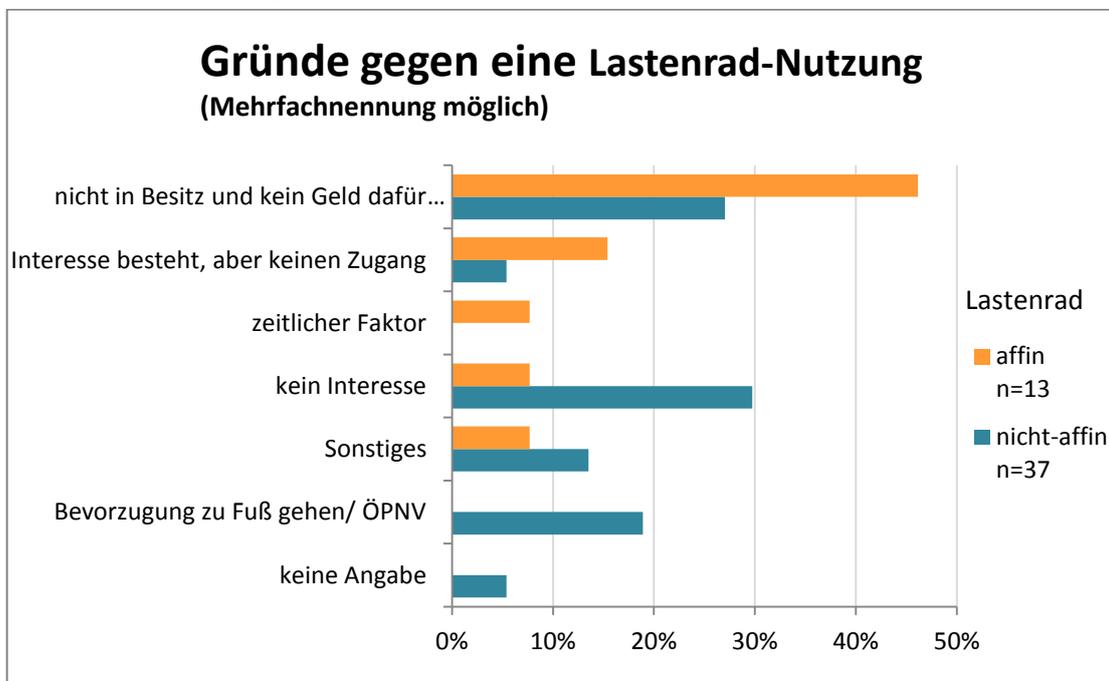
Abbildung 42: Gründe gegen eine Sharing-Nutzung



Quelle: eigene Darstellung

Begründungen für die Nicht-Nutzung nicht-motorisierter Mobilitätswerkzeuge

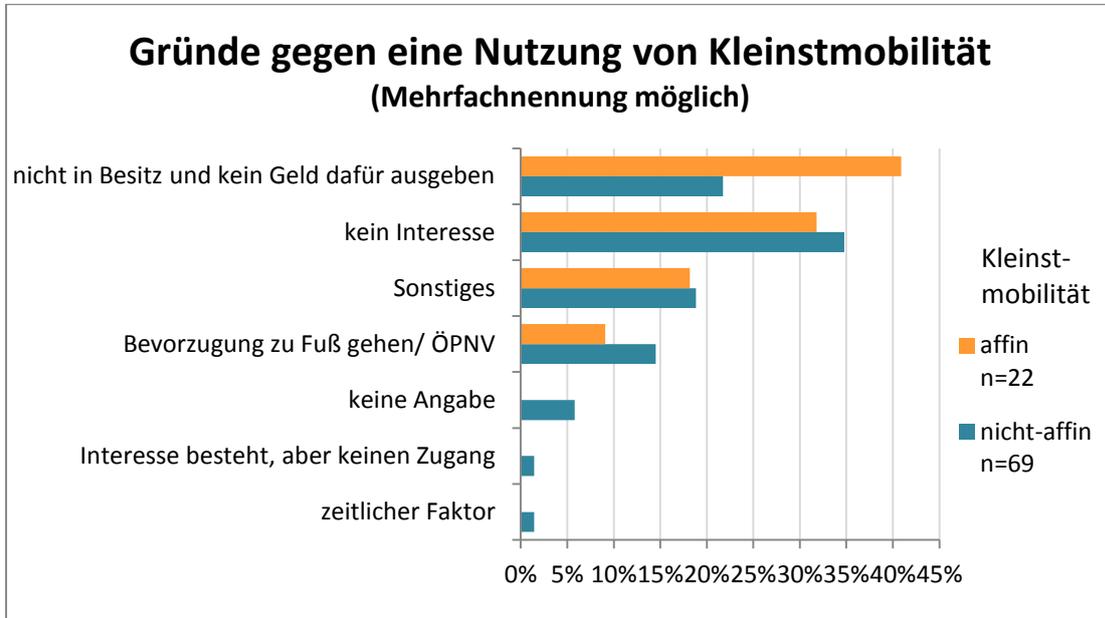
Abbildung 43: Gründe gegen eine Lastenrad-Nutzung



Quelle: eigene Darstellung

Gegen eine Lastenrad-Nutzung spricht vor allem das Argument kein Geld für die doch teurere Anschaffung auszugeben. Speziell wenn ein Fahrrad im Haushalt zur Verfügung steht.

Abbildung 44: Gründe gegen eine Nutzung von Kleinstmobilität



Quelle: eigene Darstellung

Für die Begründung der Kleinstmobilität trifft ähnliches zu wie auf das Lastenrad. Die BewohnerInnen sehen keine Notwendigkeit darin.

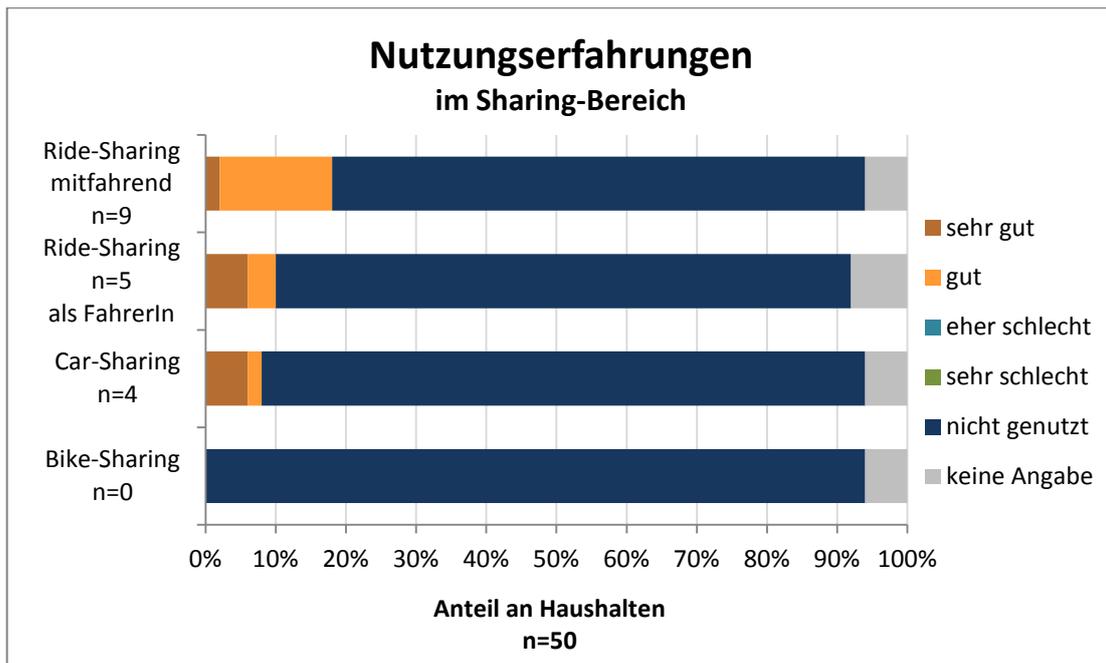
Die Auswertung von Gründen gegen eine Nutzung von Einkaufstrolleys ergibt kein aussagekräftiges Ergebnis, da die Stichprobe an BewohnerInnen, die den Einkaufstrolley NICHT nutzen, minimal ist, weshalb sie hier nicht angeführt wird.

6.2.4. Nutzungserfahrungen

Nutzungserfahrungen im Sharing-Bereich

Im Zuge der Befragungen konnten 13 Haushalten (26%) mit Nutzungserfahrungen im mobilitätsbezogenen P2P-Sharing-Bereich erreicht werden, welche ihre gemachten Erfahrungen ausschließlich positiv bewerteten.

Abbildung 45: Nutzungserfahrungen im P2P-Sharing-Bereich



Quelle: eigene Darstellung

Das Vertrauen unter den P2P-AkteurInnen ist ein wesentlicher Aspekt (siehe Kap. 2.2.1.1), weshalb eine Gegenüberstellung des Online Einkaufens und Carsharing Affinität durchgeführt wurde. Eine gewisse Basis des Vertrauens und die Einstellung zu neuer Technologie, sowohl die Sharing-Nutzung als auch den Online-Einkauf betreffend, ermöglicht gegebenenfalls das Ziehen von Rückschlüssen auf die Offenheit der BewohnerInnen gegenüber Sharing-Angeboten.

Tabelle 37: Gegenüberstellung Einkaufstrolley Affinität und Multimodalität

Gegenüberstellung von Online Einkauf und Carsharing Affinität

			Carsharing_affin		
			nein	ja	Gesamt
Online einkaufen	Ja	Anzahl	22	9	31
		Erwartete Anzahl	22,9	8,1	31,0
		% innerhalb von Online einkaufen	71,0%	29,0%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	59,5%	69,2%	62,0%
	Nein	Anzahl	15	4	19
		Erwartete Anzahl	14,1	4,9	19,0
		% innerhalb von Online einkaufen	78,9%	21,1%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	40,5%	30,8%	38,0%
Gesamt	Anzahl	37	13	50	
	Erwartete Anzahl	37,0	13,0	50,0	
	% innerhalb von Online einkaufen	74,0%	26,0%	100,0%	
	% innerhalb von Carsharing_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels dem Exakten Test nach Fischer mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Carsharing Affinität und die Multimodalität unterscheidet sich nicht signifikant (Exakter Test nach Fischer $p=,742$, $n=50$) und stehen in keinem Zusammenhang ($\Phi=-,088$, $p=,532$).²⁰⁵

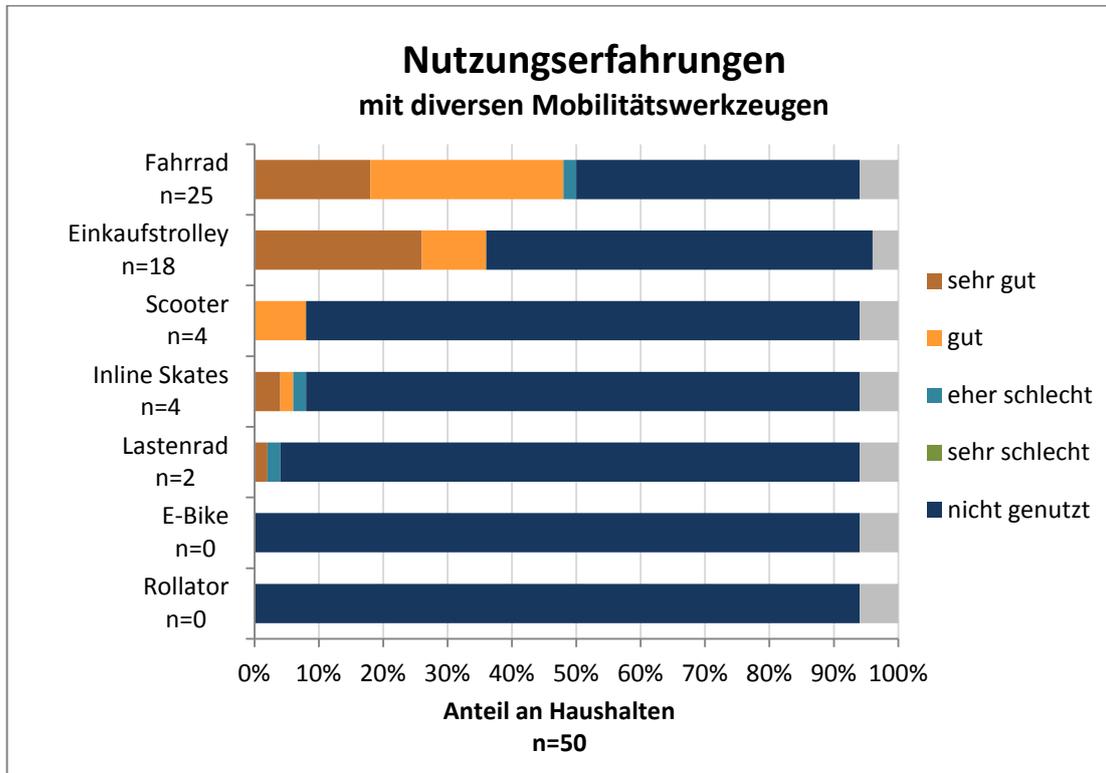
Kenntnisse und Nutzungserfahrungen mit Rädern und Kleinstmobilität

Grundsätzlich wird Kleinstmobilität von den BewohnerInnen in dieser Wohnhausanlage nicht sehr intensiv genutzt. Ausschließlich das Fahrrad wird von etwas mehr als 50% der befragten BewohnerInnen genutzt. Dabei wurden beinahe hauptsächlich „sehr gute“ oder „gute“ Erfahrungen gemacht. Auch die NutzerInnen des Einkaufstrolleys sowie des Scooters haben positive Erfahrungen in der Nutzung gemacht. Die Inanspruchnahme von

²⁰⁵ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Inline Skates als auch des Lastenrads im Bereich des Wohnumfeldes wurde teils schlechter bewertet.

Abbildung 46: Nutzungserfahrungen mit Rädern und Kleinstmobilität



Quelle: eigene Darstellung

6.2.5. Abstellmöglichkeiten

In folgendem Kapitel wird das Empfinden der BewohnerInnen über das Angebot an Abstellmöglichkeiten in der Wohnhausanlage eruiert. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Einschätzung der FahrradbesitzerInnen und der Zielgruppen gelegt.

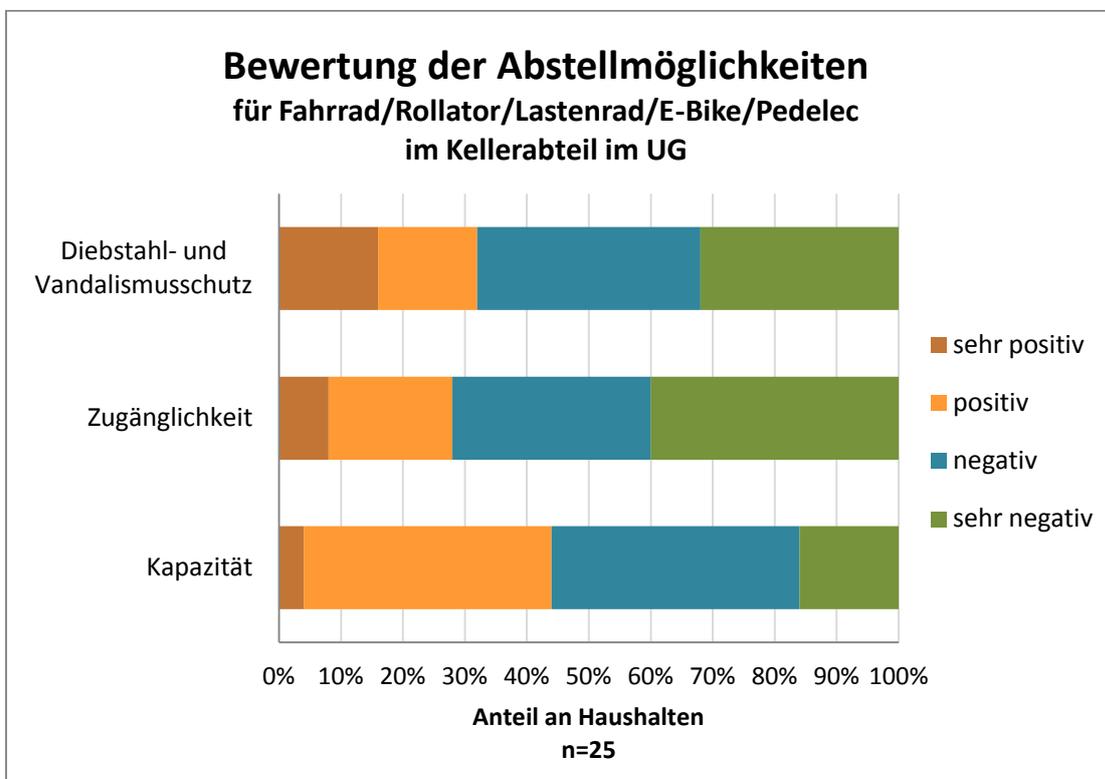
Hierfür konnten die Indikatoren Kapazität, Zugänglichkeit sowie Diebstahl- und Vandalismusschutz in einer 4-stufigen Skala, von „sehr positiv“, „positiv“, „negativ“ bis „sehr negativ“ für die Mobilitätswerkzeuge, von den Befragten bewertet werden.

Auf Grund der teils geringen Stichprobe werden wird die Auswertung der Abstellanlagen für die Zielgruppen in absoluten Zahlen und nicht wie bisher üblich in Prozent dargestellt. Das Fahrrad wird explizit vor ab ausgewertet, um durch eine höhere Stichprobe einen Gesamteindruck zu bekommen.

Bewertung der Abstellmöglichkeiten der Gruppe „Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/Pedelec“

Die Auswertung zeigt, dass nur knapp mehr als die Hälfte der Haushalte (56%) Inhaber von Fortbewegungsmitteln dieser Gruppe sind. So geben 89 Prozent das eigene Kellerabteil im UG des Hauses als Abstellort an. Der Grund, warum der ebenso wählbare Fahrradraum im UG nicht als primärer Abstellort angegeben wurde, liegt hauptsächlich am Nicht-Vorhandensein eines solchen Raumes auf jeder Stiege, der Überlastung oder den vermehrt vorkommenden Fällen von Diebstahl und Vandalismus.

Abbildung 47: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/Pedelec



Quelle: eigene Darstellung

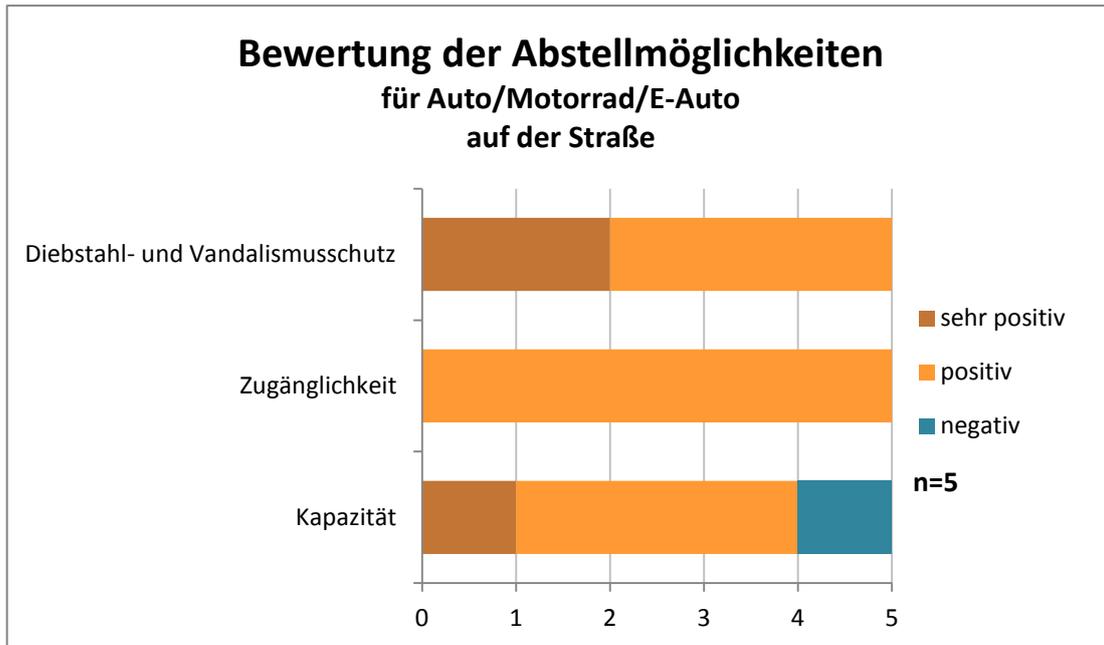
25 der 28 Fahrrad-Haushalte stellen ihre Fortbewegungsmittel im privaten Kellerabteil im UG ab, dessen Kapazität, jedoch besonders die Zugänglichkeit und der Diebstahl- und Vandalismusschutz durch die BewohnerInnen negativ bzw. sehr negativ bewertet wird.

Auf Grund dessen gibt es drei Haushalte, die ihre Fahrräder bei Freunden in nahegelegenen Wohnhausanlagen mit barrierefreiem Fahrradraum untergestellt haben, wo die Zugänglichkeit weniger herausfordernd ist und das Gesamtangebot insgesamt als sehr positiv bzw. positiv wahrgenommen wird.

Carsharing Affinität

Von den 13 affinen Haushalten, besitzen 7 HH kein Auto und haben daher an dieser Frage nicht teilgenommen. 5 der 6 übrigen Haushalte stellen ihr Auto auf der Straße ab und sind damit zufrieden. Ein Haushalt stellt seine motorisierten Fortbewegungsmittel auf einem gemieteten Parkplatz in der Umgebung ab.

Abbildung 48: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Auto/Motorrad/E-Auto durch Carsharingaffine



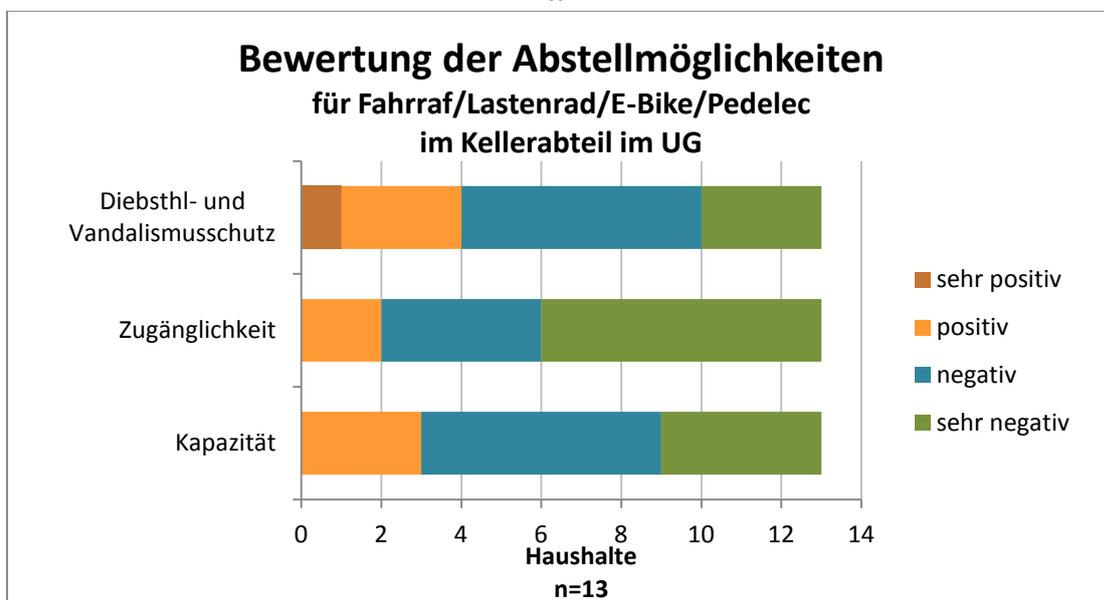
Quelle: eigene Darstellung

Affinität für Lastenrad

Bei der Bewertung der Abstellmöglichkeiten von Lastenradaffinen Haushalten konnten auf Grund der Indikatoren zur Affinität von jedem Haushalt eine Beurteilung herangezogen werden. Als Abstellort für Mobilitätswerkzeuge der Gruppe „Fahrrad/Lastenrad/E-Bike/Pedelec“ wird ausschließlich das private Kellerabteil im Untergeschoß der Zeile von den Haushalten in Anspruch genommen.

Besonders schlecht bewerten Lastenradaffine Haushalte die Zugänglichkeit des Kellerabteils sowie die Kapazität. Diese Auswertung gleicht sehr der Auswertung aller befragten Haushalte zum Abstellen von Fahrrad, Lastenrad und dergleichen.

Abbildung 49: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/Pedelec durch Lastenradaffine



Quelle: eigene Darstellung

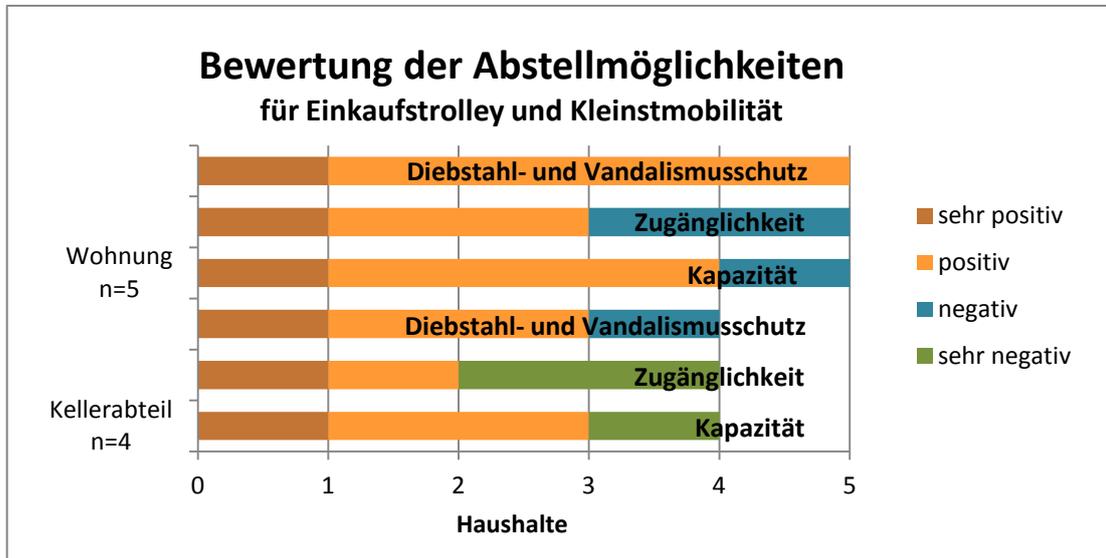
Affinität für Kleinstmobilität

Aus der Gruppe der affinen Haushalte für Kleinstmobilität besitzen lediglich 9 der 28 Haushalte Mobilitätswerkzeuge der Gruppe „Einkaufstrolley und Kleinstmobilität“, die zur Bewertung der Abstellmöglichkeiten befragt worden sind.

Die Mobilitätswerkzeuge werden in der Wohnung sowie im privaten Kellerabteil im Untergeschoß abgestellt. Die Wohnung als Abstellort wird deutlich besser bewertet, als das Kellergeschoß, die Bewertung der Zugänglichkeit spricht eigentlich ebenso wie die Kapazität für einen vorliegenden Platzmangel. Das Kellerabteil ist im Vergleich zu anderen

Gruppen von abzustellenden Mobilitätswerkzeugen in diesem Fall etwas besser bewertet und hängt höchstwahrscheinlich mit der Größe dieses Zusammen.

Abbildung 50: Bewertung der Abstellmöglichkeiten der Gruppe Einkaufstrolley/Inline Skates/ Skateboard/Scooter

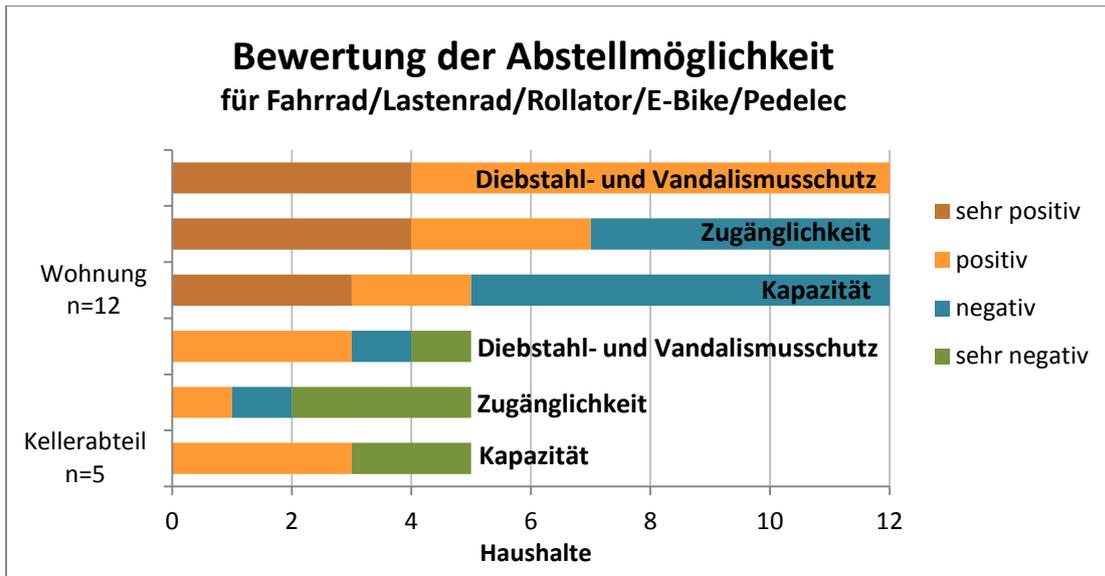


Quelle: eigene Darstellung

Einkaufstrolley Affinität

Das Abstellen der Fortbewegungsmittel dieser Gruppe erfolgt lediglich an zwei unterschiedlichen Standorten, in der Wohnung oder im eigenen Kellerabteil im Untergeschoß. Vor allem den Abstellmöglichkeiten in der Wohnung sind 60 Prozent der Haushalte positiv gegenüber gestimmt.

Abbildung 51: Bewertung der Abstellmöglichkeiten der Gruppe Einkaufstrolley/Inline Skates/ Skateboard/Scooter



Quelle: eigene Darstellung

Die Unzufriedenheit in allen drei Kategorien ist bei der Abstellung im Kellerabteil deutlich höher als in der Wohnung. Vor allem die Zugänglichkeit erfährt ein äußerst negatives Urteil.

6.2.6. Nachbarschaftsbeziehung

In diesem Kapitel wird das Verhältnis der BewohnerInnen untereinander, deren persönlichem Interesse an einer guten Nachbarschaftsbeziehung, das Teilen gemeinschaftlicher Einrichtungen sowie die Rolle der Nachbarschaftsbeziehung auf die Anschaffung von Mobilitätswerkzeugen und eine damit gegebenenfalls verbundene, funktionierende Integration von Sharing-Angeboten untersucht.

Einschätzung der persönlichen Beziehung zur Nachbarschaft

Die BewohnerInnen konnten in Bezug auf ihre Nachbarschaftsbeziehung aus folgenden Beschreibungen Ihrer Situation wählen:

Tabelle 38: Beschreibung des Beziehungsstatus zu den NachbarInnen

Sehr gut	„Wir sind mit einigen BewohnerInnen richtig befreundet.“
Gut	„Wir kennen einige BewohnerInnen besser, unterhalten uns mit Ihnen und helfen gelegentlich aus.“
Mittelmäßig	„Wir kennen einige BewohnerInnen näher und unterhalten uns mit Ihnen gelegentlich im Stiegenhaus oder Hof.“

Schlecht	„Wir haben mit den übrigen BewohnerInnen so gut wie keinen Kontakt. Man grüßt sich, wenn man sich sieht.“
Besteht nicht	-

Quelle: eigene Darstellung

Die Frage nach der Nachbarschaftsbeziehung ergibt, laut dem errechneten Mittelwert von 2,88, ausgehend von einer mittelmäßigen Beurteilung, eine Tendenz in Richtung gutes Verhältnis unter den BewohnerInnen. Eine Standardabweichung von 1,15 lässt sowohl Spielraum hin zu einer Verschlechterung als auch zu einer Verbesserung zu.

Im Bereich der Wohndauer wird davon ausgegangen, dass sich innerhalb der ersten 10 Jahre, Nachbarschaftsbeziehungen ergeben oder nicht. In dieser Wohnhausanlage der 50er Jahre fällt die Bewertung schlecht aus. Immerhin geben 3 Haushalte ein Nicht-Bestehen einer Nachbarschaftsbeziehung an. Der Grund dafür kann an einer erst kurzen Wohndauer der Befragten liegen.

Die Einstufung der persönlichen Wichtigkeit eines guten Kontaktes zur Nachbarschaft konnte von den Befragten von „sehr wichtig“ bis „gar nicht wichtig“, beurteilt werden. Für eine aussagekräftigere Auswertung wurden die Bewertung der Nachbarschaftsbeziehung sowie die Bestimmung der Wichtigkeit guten Kontaktes wie folgt zusammengefasst:

Tabelle 39: Zusammenschluss der Beurteilung des Nachbarschaftsverhältnisses

Bewertung durch die BewohnerInnen	Zuordnung in der Analyse
sehr gut / sehr wichtig	gutes Verhältnis Wichtigkeit besteht („wichtig“)
gut / wichtig	
mittelmäßig	schlechtes Verhältnis Wichtigkeit besteht nicht („unwichtig“)
schlecht / nicht wichtig	
besteht nicht / gar nicht wichtig	

Quelle: eigene Darstellung

Obwohl ein größerer Teil der Befragten zur Gruppierung „schlechtes Verhältnis“ zu zuordnen ist, ist ihnen ein guter Kontakt wichtig. Dies bezieht sich auf rd. 52% der Befragten. Dies bedeutet, dass bei einem hohen Anteil der Befragten die Vorstellungen und Wünsche über den nachbarschaftlichen Kontakt hinter dem tatsächlichen Zustand liegen und sich eine bessere Beziehung gewünscht wird.

Tabelle 40: Nachbarschaftsbeziehung korrelierend mit der Wichtigkeit eines guten Kontaktes

			Wichtigkeit guten Kontaktes		
			wichtig	unwichtig	Gesamt
Nachbarschafts- beziehung	gutes Verhältnis	Anzahl	18	1	19
		Erwartete Anzahl	12,9	6,1	19,0
		% innerhalb von Nachbarschaftsbeziehung	94,7%	5,3%	100,0%
		% innerhalb von Wichtigkeit guten Kontaktes	52,9%	6,3%	38,0%
	schlechtes Verhältnis	Anzahl	16	15	31
		Erwartete Anzahl	21,1	9,9	31,0
		% innerhalb von Nachbarschaftsbeziehung	51,6%	48,4%	100,0%
		% innerhalb von Wichtigkeit guten Kontaktes	47,1%	93,8%	62,0%
Gesamt	Anzahl	34	16	50	
	Erwartete Anzahl	34,0	16,0	50,0	
	% innerhalb von Nachbarschaftsbeziehung	68,0%	32,0%	100,0%	
	% innerhalb von Wichtigkeit guten Kontaktes	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Gegenüberstellung der Nachbarschaftsbeziehung mit der Wichtigkeit guten Kontaktes unterscheidet sich statistisch signifikant (Chi-Quadrat (1) =10,068, $p = ,002$, $n=50$) ,und stehen in einem stärkeren Zusammenhang ($CC = ,409$, $p = ,002$; $\Phi / \text{Cramer-V} = ,449$, $p = ,002$).²⁰⁶

Bezüglich des Besuches von Nachbarschaftsfesten sind die BewohnerInnen sehr aufgeschlossen. 71 Prozent der befragten Haushalte würden gerne ein solches Fest besuchen. Laut Angaben der Befragten finden solche Veranstaltungen zurzeit nicht mehr in der Wohnhausanlage statt. 1 Haushalt besucht bereits regelmäßig ein Nachbarschaftstreffen im „Neuen Schöpfwerk“.

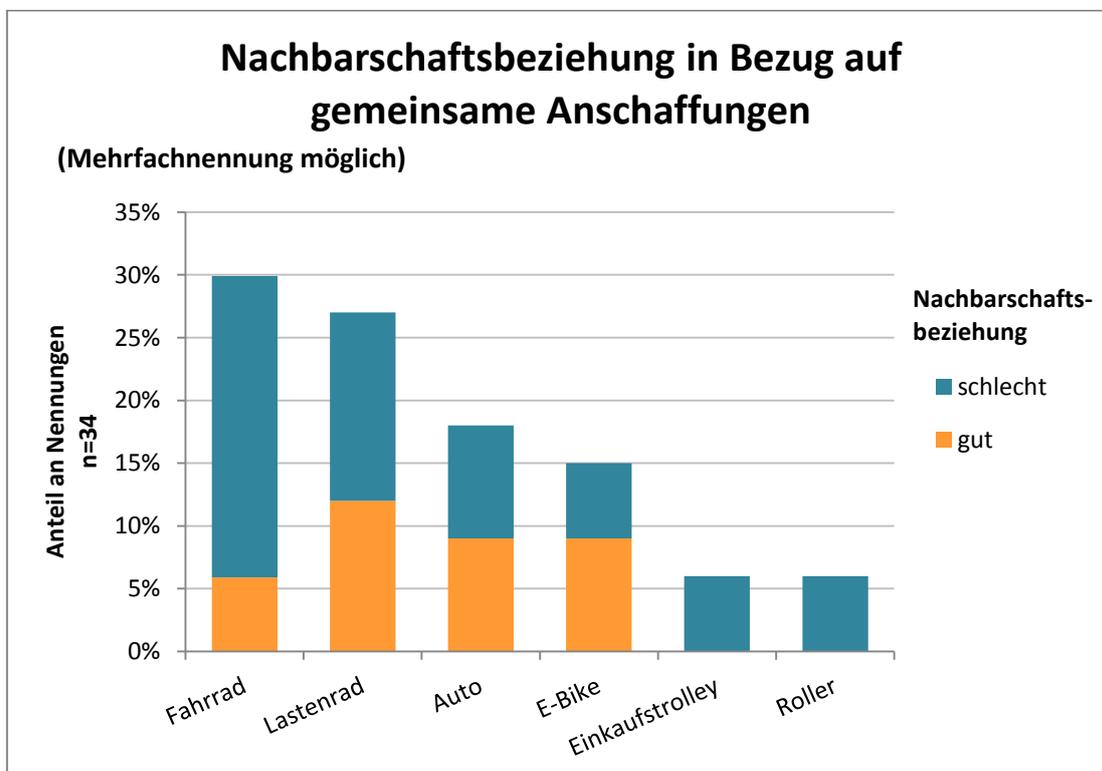
²⁰⁶ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Empfindung über gemeinsame Nutzung

Die Befragung nach dem Empfinden von der gemeinsamen Nutzung bestehender Gemeinschaftseinrichtungen wie Waschküche, Kinderwagenabstellraum, Fahrradraum sowie Hof und Kinderspielplatz wird durchgehend als problemlos oder gewöhnungsbedürftig, aber funktionierend eingestuft. Lediglich eine Ausnahme gibt es bei der Benutzung der Waschküche. Hier sehen 2 Haushalte die gemeinsame Nutzung als problematisch und kompliziert an. Eine gut organisierte gemeinschaftliche Nutzung sollte daher innerhalb der Nachbarschaftsgemeinschaft kein Problem darstellen.

In nachfolgender Analyse wird noch ein Schritt weiter gegangen und die Nachbarschaftsbeziehung in Hinblick auf eine gemeinsame Anschaffung von Mobilitätswerkzeuge überprüft. Bei den zur Auswahl stehenden Mobilitätswerkzeugen, mit Möglichkeit zur Mehrfachnennung, konnten sich 42 Prozent (21 HH) der befragten Haushalte eine gemeinsame Anschaffung vorstellen. Die meisten Haushalte würden ein Fahrrad oder Lastenrad gemeinsam anschaffen um es untereinander zu teilen. Dabei spielt auch das Nachbarschaftsverhältnis der BewohnerInnen nur eine geringe Rolle.

Abbildung 52: Nachbarschaftsbeziehung und gemeinsame Anschaffungen

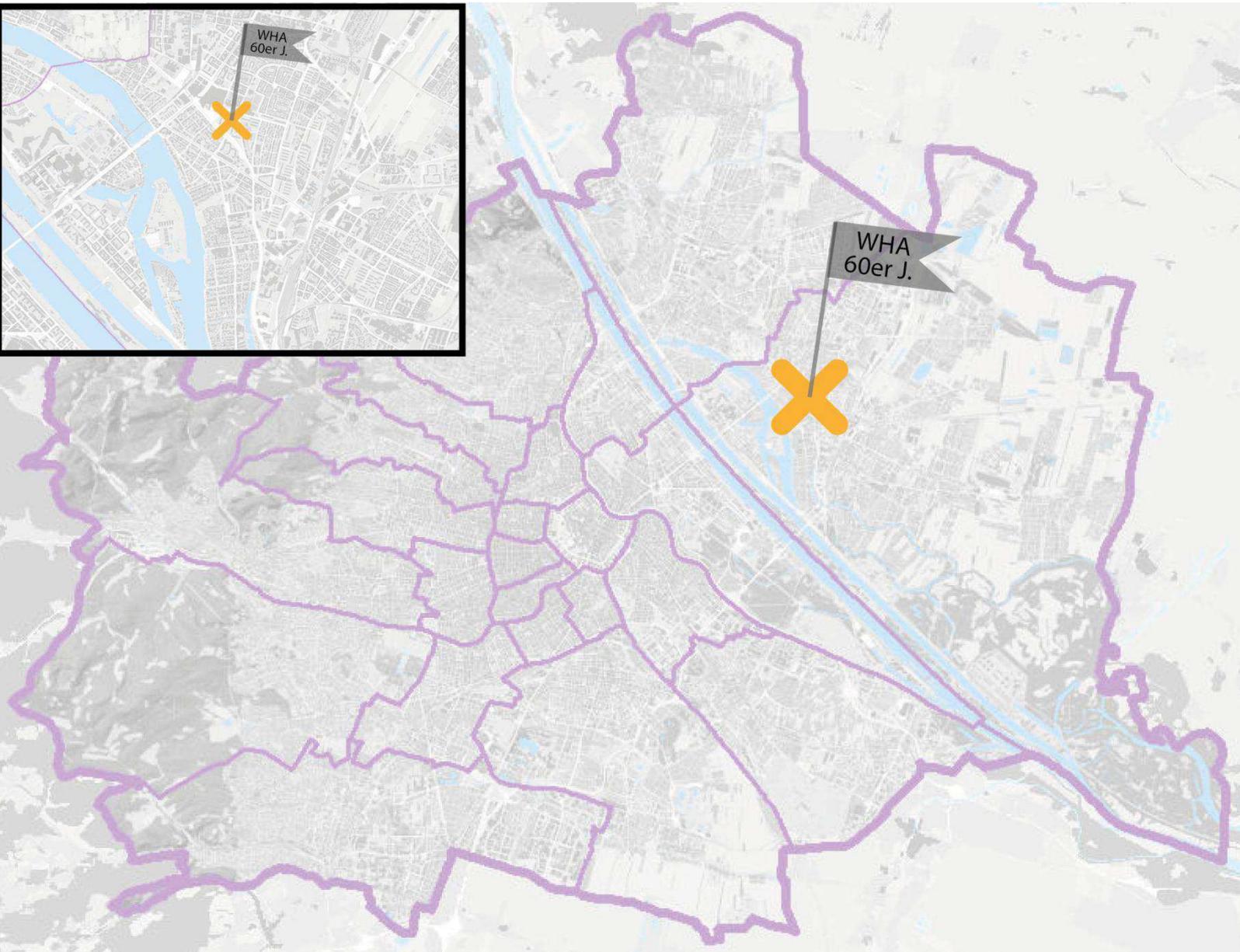


Quelle: eigene Darstellung

Der Weg zum Teilen nach Meinung der Befragten

Fragt man die BewohnerInnen jedoch nach ihrer Einschätzung betreffend des notwendigen Bedarfes, damit BewohnerInnen der Wohnhausanlage Fortbewegungsmittel miteinander teilen, wird eine bessere, vertrautere Beziehung zu den NachbarInnen häufig erwähnt. Ebenso wie ein Initiator und ausreichend Informationen.

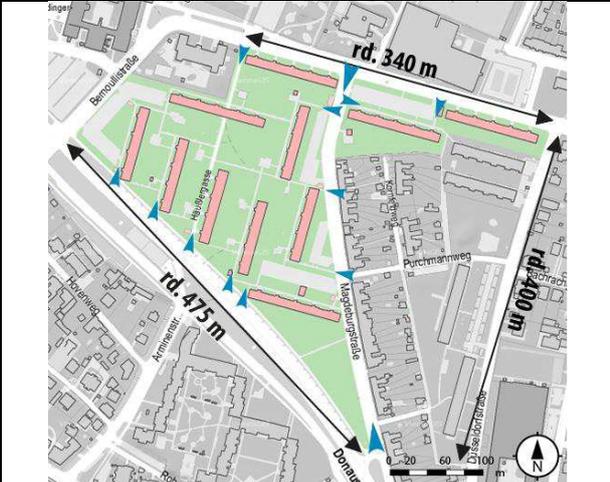
7. FALLBEISPIEL 60ER JAHRE – 1220 WIEN, BERNOULLISTRASSE 4-8



7.1. Bestandsanalyse

7.1.1. Städtebauliches Konzept / Bebauung

Abbildung 53: Lageplan

Lageplan	Fakten						
	<table border="1"> <tr> <td>Baujahr:</td> <td>19641-1966</td> </tr> <tr> <td>Wohnungen:</td> <td>1087</td> </tr> <tr> <td>Stellplätze:</td> <td>rd. 309</td> </tr> </table>	Baujahr:	19641-1966	Wohnungen:	1087	Stellplätze:	rd. 309
	Baujahr:	19641-1966					
Wohnungen:	1087						
Stellplätze:	rd. 309						
<p>Legende</p> <p>▶ Zugangsmöglichkeit zur Wohnhausanlage</p>							

Quelle: Kartengrundlage: ViennaGIS; eigene Darstellung

Die gegenständliche Wohnhausanlage trägt den Namen „Bundesländerhof“ und liegt im Stadtteil „Kagrán“ des 22. Wiener Gemeindebezirkes, nördlich der Donaustrasse. Im Westen wird sie vom Donauzentrum, im Norden vom Bernoulligymnasium und dem Sportplatz EDV 2000 Arena begrenzt. Östlich der Wohnhausanlage und südlich der Donaustrasse grenzen Einfamilienhäuser an, ebenso wie der südlich gelegene Alfred-Klinkan-Hof, ein mehrgeschossiger Wohnbau.

Die 11 neugeschossigen Zeilenbaukörper wurden auf rd. 7 ha mit zugehörigem privatem Freiraum in Form von Loggien errichtet und setzen sich aus 5 Nord-Süd orientierten Baukörpern mit einer 2-Spänner Erschließung und 6 West-Ost orientierten Zeilen mit einer 3-Spänner Erschließung zusammen. Die bereits im Zuge der Erbauung errichteten Aufzüge sind an der nördlichen bzw. westlichen Fassadenaußenseite angelagert. Die primären Zugänge zur Wohnhausanlage liegen an der Magdeburgstraße und führen über die Häußlgasse.²⁰⁷

Speziell in dieser Wohnhausanlage ist eine intensive Kommunikation sowohl unter den MieterInnen als auch zwischen MieterInnen und Hausverwaltung über Aushänge im Eingangsbereich der Stiegen zu verzeichnen.

²⁰⁷ Vgl. Stadt Wien – Wiener Wohnen o. J._C

7.1.2. Infrastruktur im Wohnumfeld

Abbildung 54: Infrastruktur mit Erreichbarkeitsradius 300m



Legende

- | | | |
|---|---|---|
| ● Kindergarten | ● Lebensmittelgeschäft | ● EKZ |
| ● Volksschule | ● Restaurant / Kaffee / Imbiss | |
| ● Medizinische Einrichtung | ● Einzelhandel / Dienstleistung | |
| ● Freizeiteinrichtung | ● Geldinstitut / Post | |
| ● Religiöse Einrichtung | ● Parkanlagen | |
| ● Apotheke | ● - mit Spielplatz | |



0 20 100 200
m

Quelle: Kartengrundlage: ViennaGIS; eigene Darstellung

Zur Darstellung der Erreichbarkeitsradien wurde die Wohnhausanlage durch eine Überlappung mit einem Raster in fünf Bereiche unterteilt, um die Einzugsbereiche aus verschiedenen Abschnitten der Wohnhausanlage darzustellen zu können und deren unterschiedlichen Gegebenheiten aufzuzeigen.

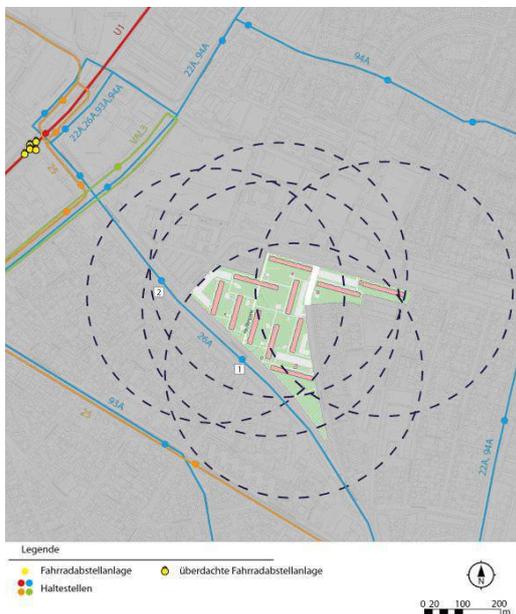
Im Nahbereich der gegenständlichen Wohnhausanlage konzentrieren sich Sozial- und Bildungseinrichtungen vor allem in den Bereichen rund um das Donauzentrum, in der Wohnhausanlage selbst und nördlich dieser. In den Räumlichkeiten der gegenständlichen Wohnhausanlage finden sich drei AllgemeinmedizinerInnen sowie ein/e Facharzt/-ärztin. Weitere Fachärzte sowie ein/e AllgemeinmedizinerIn und ein/e Zahnarzt/-ärztin als auch eine private Kinderbetreuungseinrichtung und zwei Apotheken sind im Donauzentrum situiert.

Direkt am Bauplatz der gegenständlichen Wohnhausanlage finden sich weder Nahversorger- noch Dienstleistungseinrichtungen. Jedoch profitieren die BewohnerInnen sehr von dem etwa 500 m entfernt liegendem, sich auf 13,3 ha erstreckendem Donauzentrum sowie Donauplexx mit einer Vielzahl unterschiedlicher Geschäfte, Lokale, Dienstleistungs-einrichtungen und einem Kino. Gleich am nächstgelegenen Eingang des Zentrums zur Wohnhausanlage befindet sich der Interspar als nächster Nahversorger. Ebenso ist ein Spar Gourmet am anderen Ende des Einkaufszentrums untergebracht, sodass ein sehr breites Angebot an unterschiedlichen Waren gegeben ist. An der Ecke Bernoullistraße/ Meitnergasse befindet sich im westlichen Bereich des Gebäudes eine Volksschule, eine Bücherei sowie das Magistratische Bezirksamt und ein Postbriefkasten. Auf der anderen Seite der Donaustadtstraße sind ein chinesisches Restaurant sowie das ARBÖ Prüfzentrum situiert. Nördlich der Wohnhausanlage sind ein Sportverein und ein Fitnesscenter angesiedelt. Auch das städtische Bad Donaustadt, ein Blumenladen und eine Kfz-Werkstätte liegen in unmittelbarer Nähe.

7.1.3. Verkehrserschließung

Öffentlicher Verkehr

Abbildung 55: ÖPNV-Infrastruktur



Die Erschließung des Gebietes durch den öffentlichen Verkehr erfolgt überwiegend durch den Knotenpunkt „Kagran/ Siebeckstraße“ im Nord-Westen der Wohnhausanlage in etwa 700 m (Luftlinie) Entfernung. Dieser ist über eine direkte Busverbindung, der Linie 26A, mit der nächstgelegenen Haltestelle „Häußlergasse“ an der Donaustadtstraße erreichbar. An der Haltestation „Kagran“ kann der Umstieg auf die U-Bahnlinie „U1“, die Buslinie „22A“. An der etwa 70 m entfernten Haltestelle an der „Siebeckstraße“, alten neben der Buslinie „26A“ ebenso die Linien „22A“, „93A“ und „94A“

Quelle: Kartengrundlage: ViennaGIS/ Geodatenviewer, eigene Darstellung

Des Weiteren kann auf den Regionalbus „VAL 3“ Richtung Flughafen Wien/ Schwechat umgestiegen werden.

Nachstehende Tabellen geben einen Überblick der Qualitätsmerkmale einzelner ÖV-Haltestationen im direkten Wohnumfeld (Tabelle Nr.: 40) sowie eine Bewertung dieser anhand von ÖV-Güteklassen (Tabelle Nr.: 41), wie in Kapitel 2.3.2 beschrieben.

Tabelle 41: Qualitätsmerkmale

Station	Querungshilfe		Haltestellenausgestaltung		
	Schutzweg	VLSA	Wetterschutz	Sitzgelegenheit	Fahrgastinfo
1	ja	ja	ja	ja	ja
2	nein	nein	ja	ja	ja

Quelle: eigene Erhebung

Tabelle 42: ÖV-Güteklasse der Haltestellen

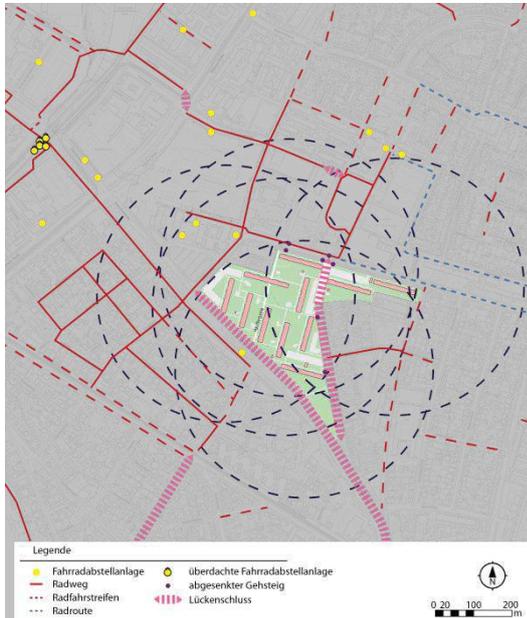
Station	Ø Stationsintervall	Verkehrsmittel-kategorie	Haltestellen Güteklasse	Distanz zur Haltestelle
1	$5 \leq x \leq 10$ min	III (Bus)	B	< 300 m
2	$10 < x < 20$ min	IV (Bus)	C	< 300 m

Quelle: eigene Erhebung

Nicht motorisierter Individualverkehr

Radverkehr und Fußverkehr

Abbildung 56: Radfahr-Infrastruktur und Lückenschluss



Eigenständig ausgeführte Radwege finden sich entlang der Bernoullistraße, auf dem Lampaweg und der Wintzingerodestraße rund um einen Bereich des Donauzentrums, der Donaustadtstraße Richtung U-Bahnstation „Kagran“ und der Siebeckstraße. Östlich und nordöstlich der Gegenständlichen Wohnhausanlage verlaufen Großteils Radwege, die als markierte Anlage geführt werden sowie Radrouten.

Quelle: Kartengrundlage: ViennaGIS/ Geodatenviewer, eigene Darstellung

Öffentliche Fahrradabstellanlagen, in Form von Anlehnbügel, befinden sich im Süden im Bereich der Donaustadtstraße sowie im Bereich des Ärztezentrum an der Bernoullistraße.

In unmittelbarer Nähe der U-Bahnstation „Kagran“ sind mehrere überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten situiert.

Für eine barrierefreie Mobilität sind die Gehsteige an der Bernoullistraße sowie im Kreuzungsbereich Bernoullistraße/ Donaustadtstraße überwiegend abgesenkt.

Tabelle 43: Qualitätsmerkmale der wichtigsten Straßen im Wohnumfeld

Straße im Wohnumfeld	Bernoullistraße	Donaustadtstraße (Nebenfahrbahn)	Magdeburgstraße
Abbildung			
Fußverkehr			
Gehsteigbreite $\geq 2,00\text{m}$	X	X	
Beidseitiger Gehsteig	X		X
Querungshilfe	X	X	
Guter Oberflächenbelag	X	X	X
Umgebungsgestaltung			
Radverkehr			
Radfahranlage			
Querungshilfe	X		
Guter Oberflächenbelag	X	X	
Abstellmöglichkeiten	X		

Quelle: eigene Erhebung und Darstellung

Abstellanlagen

Im Bereich der Zugänge zu den einzelnen Stiegen wurden an einigen Stellen in den wenig ausgestalteten Grünfläche färbige Gitter errichtet, um eine Möglichkeit zur Absperrung der nicht motorisierten Fortbewegungsmittel außerhalb der Wohngebäude zu bieten.

Abbildung 57: Angebot an kurzweiligen Abstellmöglichkeiten in der Wohnhausanlage



Quelle: eigene Aufnahme

Abbildung 58: Nachträglich aufgestellte Depotboxen im Freiraum

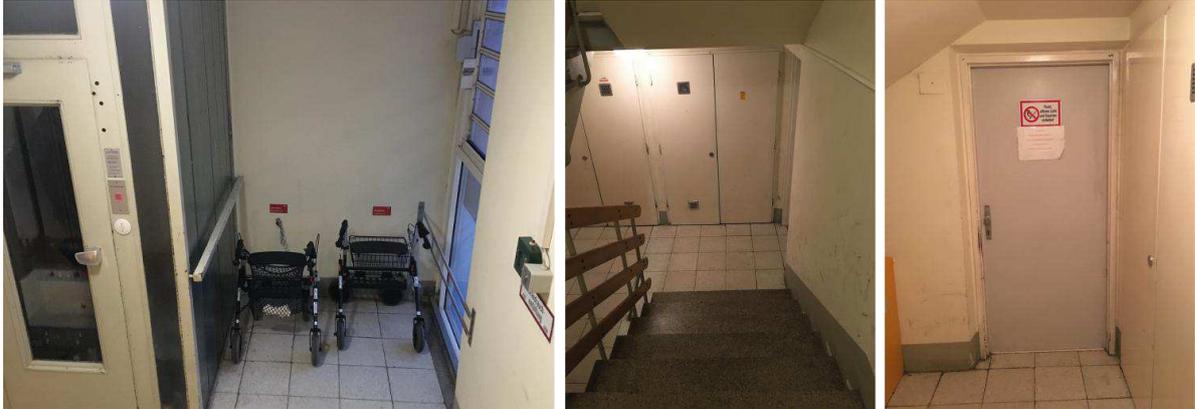


Quelle: eigene Aufnahme

Die Umnutzung einer befestigten Aufenthaltsfläche im Freiraum ermöglichte das Aufstellen von Depotboxen.

Auf Grund der in das Wohngebäude integrierten Liftschächte entstanden Nischen, welche für eine natürliche Belichtung der Stiegenhäuser sorgen und ebenfalls als Abstellmöglichkeit für, von der Stadt Wien, genehmigte Rollatoren dienen.

Abbildung 59: Abstellangebote für Rollatoren und Abgang zum Kellerbereich



Quelle: eigene Aufnahmen

Bild 2 und 3 der Abbildung 48 zeigen den halbgeschossigen Stiegenverlauf vom Erdgeschoß in das Kellergeschoß und die anschließend zu durchschreitende feuerfeste Türe zu Waschküche, Fahrrad- und Kinderwagenabstellraum sowie Kellerabteile.

Motorisierter Individualverkehr

Hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs stellt die Donaustadtstraße in beide Fahrtrichtungen den primären Verkehrsweg dar. Sie bindet das Areal einerseits an die „Erzherzog-Karl-Straße“ mit Anbindung an die Autobahn „A23- Südosttangente“ als höchstrangige Straße und stellt andererseits durch Einmündung in die „Wagramer Straße“ die Verbindung zum Stadtzentrum her. Die motorisierten Fortbewegungsmittel der Bewohner können kostenlos in der Bernoullistraße oder in der Nebenfahrbahn der Donaustadtstraße abgestellt werden. Durch entgeltliche Anmietung beim Wohnservice-Wien kann auf einer von fünf unüberdachten Parkflächen geparkt werden.

In der Siebeckstraße sowie der Wagramer Straße im Bereich des Donauzentrums sind mehrere Taxistände situiert. Car-Sharing-Angebote durch „Stadttauto“ und Citybike-Standplätze sind in diesem Gebiet nicht zu verzeichnen.

7.1.4. Frei- und Grünraum

Tabelle 44: Frei- und Grünraum

	<p>Die gegenständliche Wohnhausanlage in der Bernoullistraße verfügt über eine große Fläche an Frei- und Grünraum, bepflanzt mit Sträuchern und diversen Baumarten. Ein Spielplatz ist innerhalb der Wohnhausanlage nicht vorhanden und auch nicht innerhalb des 150 Meter Erreichbarkeitsradius (siehe Kap. 2.3.1) vorzufinden.</p>
	<p>Diese sind jedoch wenig genutzt, da die Ausgestaltung mit Bänken und Tischen sehr spärlich ist und in wenig einladender Form dargeboten wird.</p>
	<p>Ebenso sind ein Kleinkinder- oder Kinderspielfläche sowie Bereiche für Jugendliche nicht vorzufinden. Lediglich die ein oder anderen Sandkisten stehen den jungen BewohnerInnen zur Verfügung. Hier gibt es noch Potential um die freie Fläche sinnvoll zu nutzen und einer Funktion zuzuordnen.</p>

Quelle: eigene Aufnahmen

Die gegenständliche Wohnhausanlage ist von mehreren öffentlichen Frei- und Grünflächen sowie Spielplätzen umgeben.

Nördlich der Wohnhausanlage und in Nähe des Donauzentrums befinden sich mehrere Parkanlagen. Die Gartenanlage „Donaustadtstraße“ stellt die begrünte Insel der Donaustadtstraße dar auf welchem ebenfalls ein Jugendspielangebot in Form eines Käfigs zum Fußball und Basketball spielen zur Verfügung steht.

7.2. BewohnerInnen-Befragung

Auf Grund der im vorangegangenen Fallbeispiel umfangreichen Beschreibungen der Inhalte der Unterkapitel sowie der Aufbau der Ergebnisbearbeitung werden bei diesem Fallbeispiel ausschließlich die aufbereiteten Ergebnisse präsentiert und dargestellt.

7.2.1. Soziodemografische Daten

Tabelle 45: Übersicht und Vergleich demografischer Daten

Kennzahl	BewohnerInnen-Befragung	Wien [2018]
Frauenanteil	55 %	51,3 % ²⁰⁸
Männeranteil	45 %	48,7 % ²⁰⁹
Altersdurchschnitt	52,3 Jahre	40,2 Jahre ²¹⁰
Anteil unter 18 Jährigen	23,12 %	17,3 % ²¹¹
Haushaltsgröße	2,11 Pers. / HH	2,04 Pers. / HH ²¹²
Akademikerquote	5 %	24,3 %* ²¹³
Durchschnittliche PKW / HH	0,57 PKW / HH	0,8 PKW / HH ²¹⁴

Quelle: eigene Darstellung; *Daten aus 2017

Altersstruktur und Geschlecht

Die Geschlechterverteilung hält sich bei der Befragung im Bundesländerhof in etwa die Waage. Der weibliche Anteil überwiegt mit 45 Personen (55%) aller 82 teilnehmenden

²⁰⁸ Vgl. Statistik Austria_D 2019

²⁰⁹ Vgl. Statistik Austria_E 2019

²¹⁰ Vgl. Magistratsabteilung 53 – Presse und Informationsdienst 2018

²¹¹ Vgl. Statistik Austria_C 2019

²¹² Vgl. Statistik Austria_A 2019

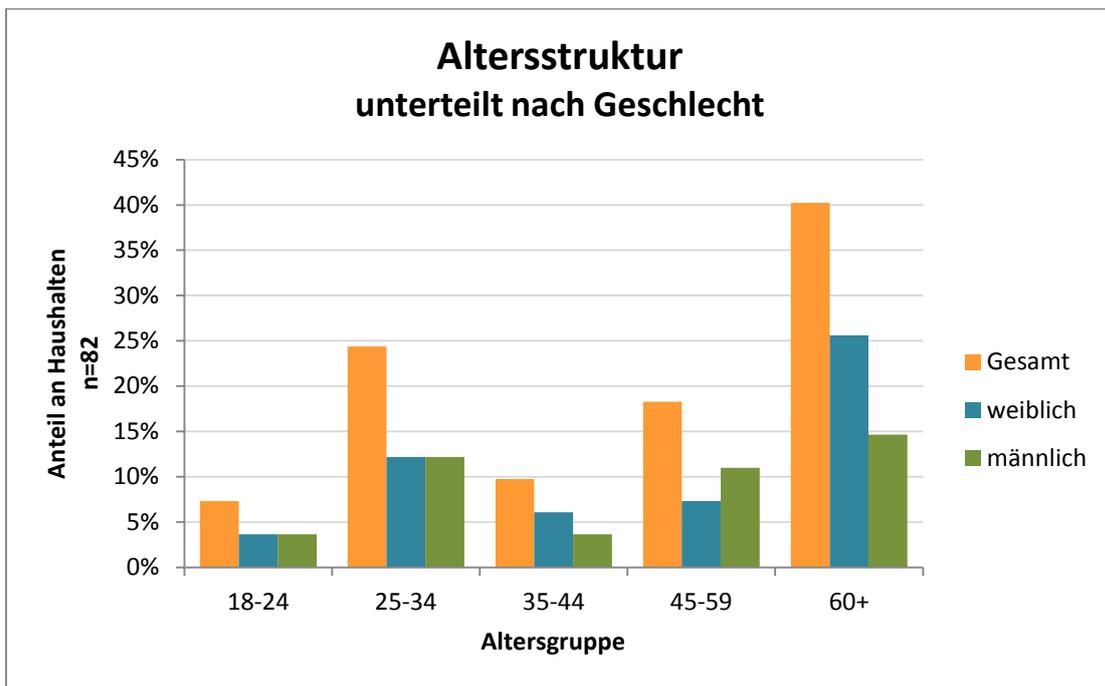
²¹³ Vgl. Statistik Austria_B 2019

²¹⁴ Eigene Berechnung aus Statistik Austria 2019_A und Statistik Austria 2019_F

Haushalte, um 8 Haushalte dem prozentuell männlichen Anteil von 45%. Der Altersdurchschnitt der Befragten liegt bei 52,28 Jahren.

Die Altersverteilung ist hingegen sehr durchmischt. Im Rahmen der BewohnerInnen-Befragung konnten vor allem älter Menschen mit über 59 Jahren erreicht werden. Sie stellen mit 40 Prozent den größten Anteil, gefolgt von den 25-34 Jährigen mit einem Anteil von 24 Prozent an allen TeilnehmerInnen.

Abbildung 60: Altersstruktur unterteilt nach Geschlecht



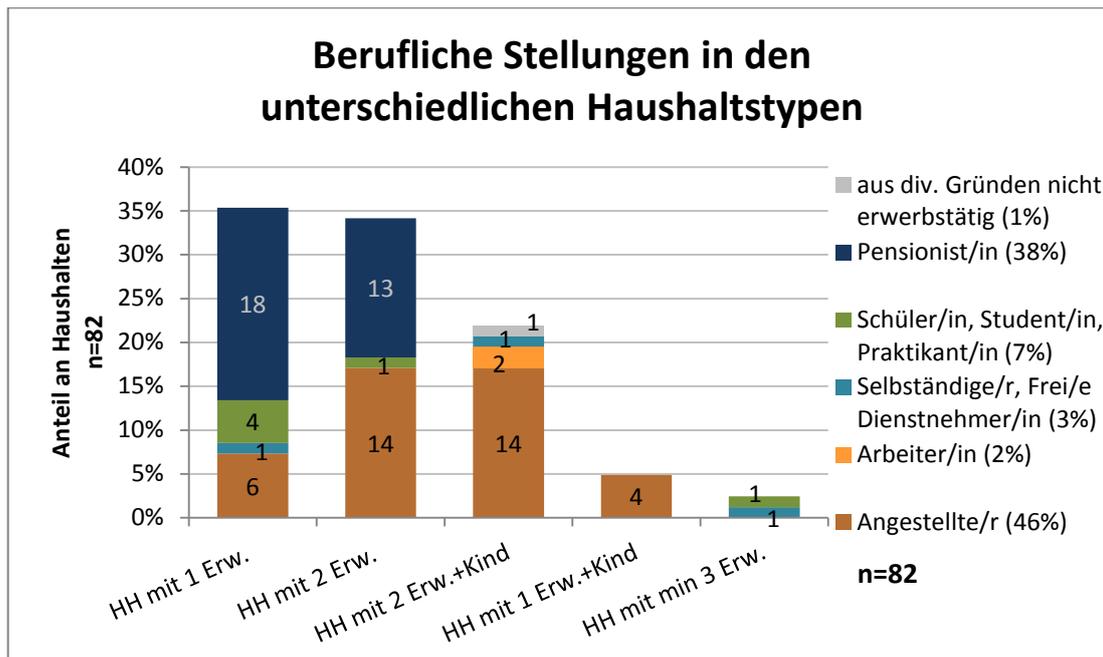
Quelle: eigene Darstellung

Von den insgesamt 173 erfassten Personen im Zuge der BewohnerInnen-Befragung sind 40 Personen im Alter von 0-17 Jahren. Das Ergebnis der Befragungen zeigt einen sehr hohen Anteil der Kleinkinder und Kinder im Vergleich zum Anteil der Jugendlichen unter den befragten Haushalten. Jeweils 16 Kinder fallen in die Altersgruppen 0-5 Jahre und 6-13 Jahre, nur die Hälfte, 8 Personen gehören der Gruppe der 14-17 Jährigen an.

Haushaltsstruktur

Die Ein-bzw. Zweipersonenhaushalte ohne Kinder bilden mit jeweils 29 Haushalten den Hauptanteil an Haushaltstypen, gefolgt von 19 Familienhaushalten mit Kindern. Der hohe prozentuelle Anteil bezogen auf Personen in diesem Haushaltstyp weist auf mindestens zwei Kinder pro Haushalte hin. Angestellte und PensionistInnen dominieren die kinderlosen Haushalte, erst genannte auch die Haushalte mit Kindern.

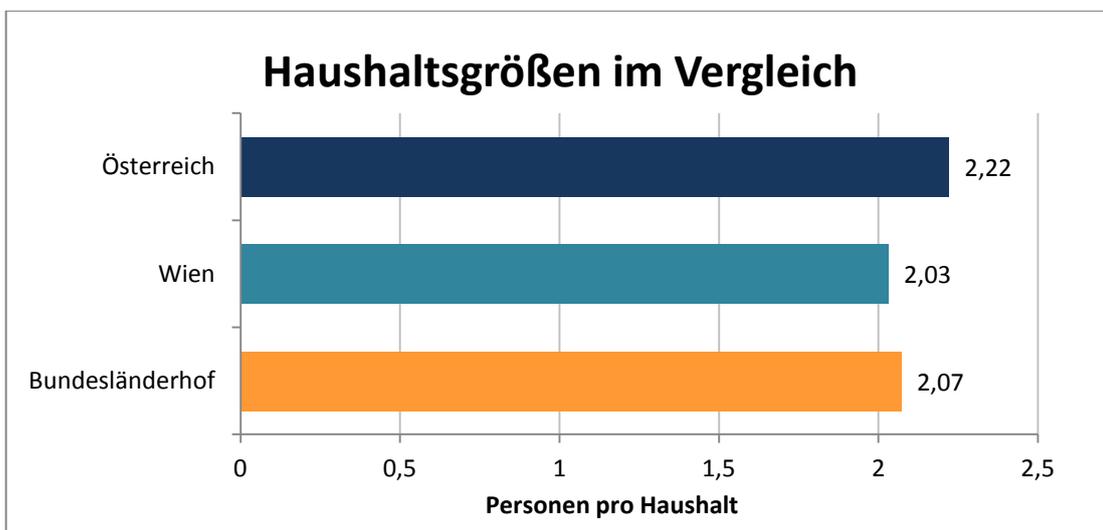
Abbildung 61: Berufliche Stellung in den unterschiedlichen Haushaltstypen



Quelle: eigene Darstellung

Im Vergleich zu Österreich und Wien liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße, der an der Befragung teilnehmenden Haushalte, im Bundesländerhof über dem Wiener Durchschnittswert, jedoch knapp unterhalb der durchschnittlichen Haushaltsgröße Österreichs, wie folgende Grafik zeigt.²¹⁵

Abbildung 62: Haushaltsgrößen im Vergleich



Quelle: Statistik Austria_A (2019): Privathaushalte nach Haushaltsgröße, Bundesländern und Alter der Haushaltsreferenzperson – Jahresdurchschnitt 2018.

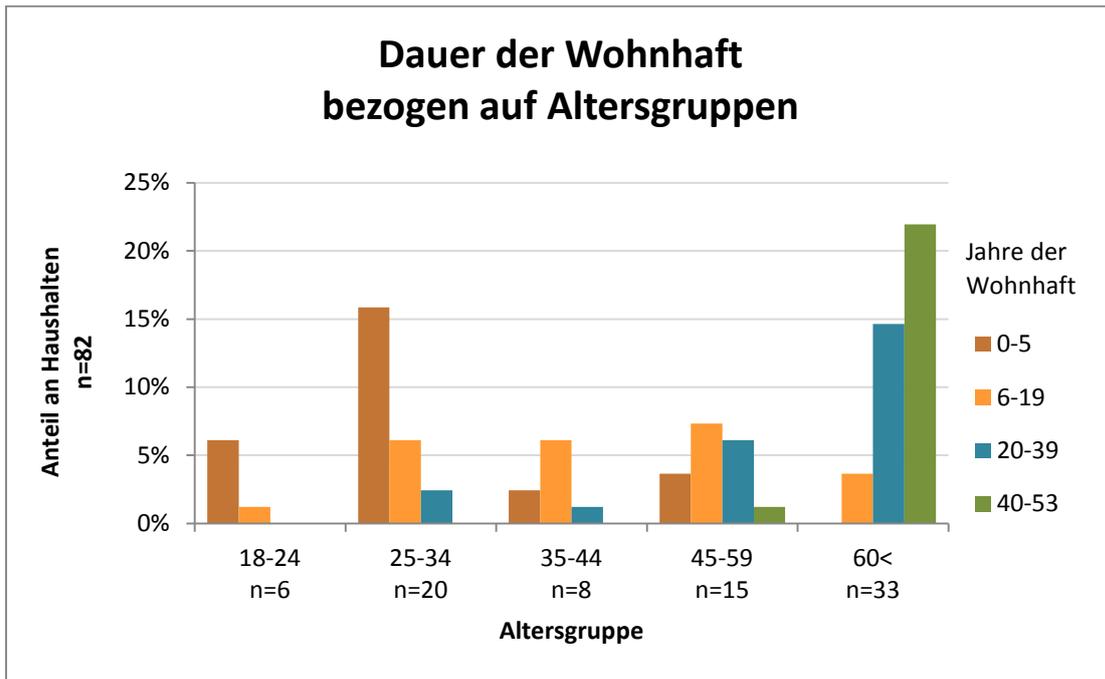
URL:file:///C:/Users/admin/Downloads/privathaushalte_nach_haushaltsgroesse_bundeslaendern_und_alter_der_haushal%20(4).pdf – abgerufen am 12.06.2019; Eigene Darstellung;

²¹⁵ Statistik Austria_F 2019

Dauer der Wohnhaft

Die Analyse der Daten zeigt durchaus Beständigkeit der BewohnerInnen am Wohnsitz und eine relativ gleichmäßige Verteilung in Bezug auf die Altersgruppen mit einem hohen Anteil an über 60-Jährigen mit einer Wohndauer von mehr als 20 Jahren. Dieses Ergebnis spiegelt den in Kapitel 3.2.2 festgehaltenen Stand der Forschung wieder.

Abbildung 63: Dauer der Wohnhaft bezogen auf die Altersstruktur

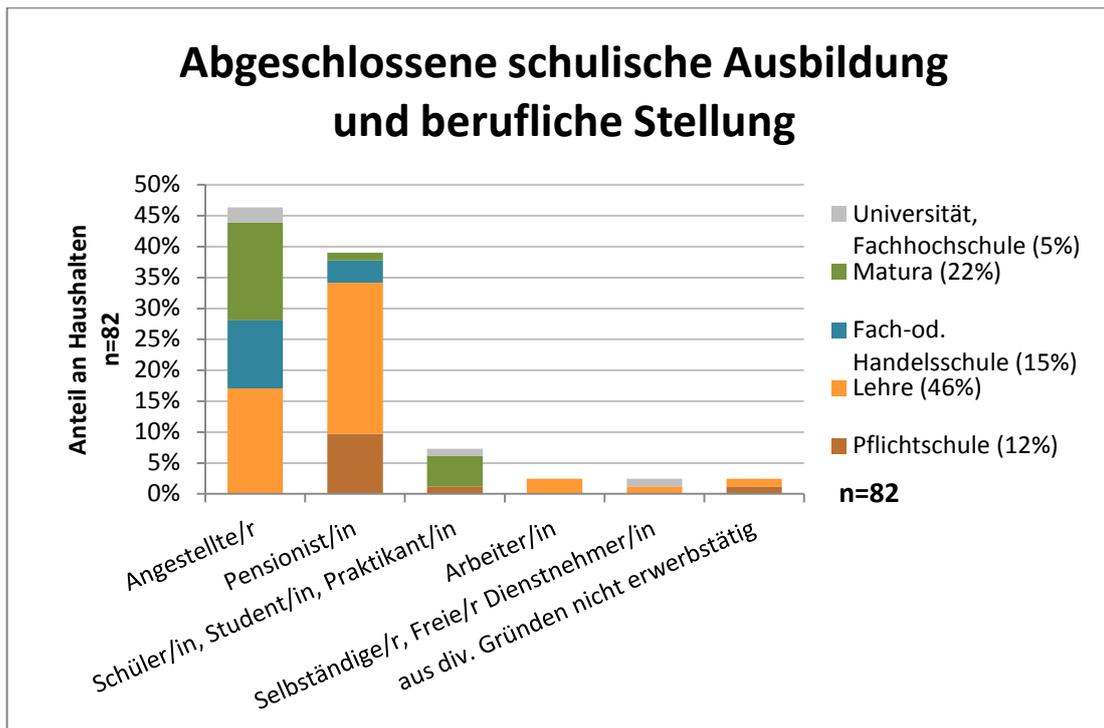


Quelle: eigene Darstellung

Beschäftigungsstruktur

Im Bereich der abgeschlossenen schulischen Ausbildung und beruflichen Stellung bildet die Auswertung eine durchaus gebildete Bevölkerungsgruppe ab. Die größte Berufsgruppe, die Angestellten, setzen sich aus 17 Prozent der Befragten mit Lehrabschluss, 11 Prozent mit Abschluss einer Fach- oder Handelsschule, 16% mit Maturaabschluss und 2 Prozent mit Universitäts- oder Fachhochschulabschluss zusammen.

Abbildung 64: Schulische Ausbildung und berufliche Stellung



Quelle: eigene Darstellung

7.2.2. Ausstattung der Haushalte

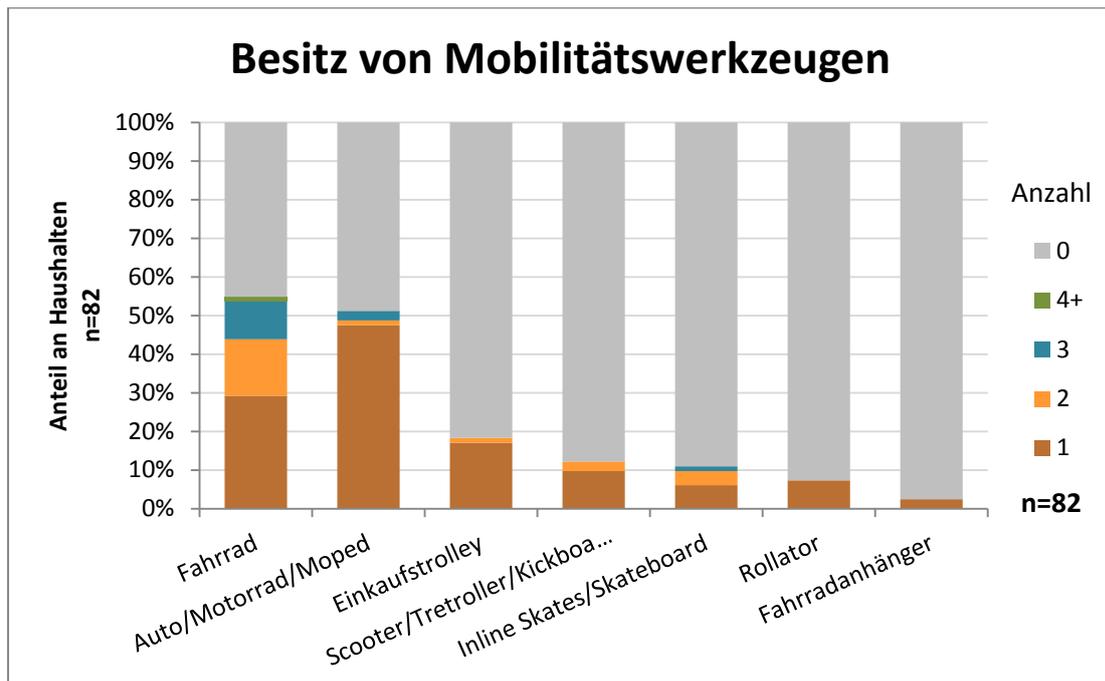
Besitz von Mobilitätswerkzeugen

In dieser Wohnhausanlage wurden folgende Mobilitätswerkzeuge von Niemand der Befragten ausgewählt:

- Lastenfahrrad
- E-Bike/Pedelec/E-Scooter
- E-Auto/Hybrid

Insgesamt konnte in den befragten Haushalten eine Gesamtanzahl von mindestens 173 Mobilitätswerkzeugen in 69 Haushalten erfasst werden.

Abbildung 65: Besitz von Mobilitätswerkzeugen



Quelle: eigene Darstellung

Das am häufigsten besessene Fortbewegungsmittel ist das Fahrrad mit 76 Nennungen in 45 Haushalten, gefolgt von der Gruppe „Auto/Motorrad/Moped“ mit 47 Nennungen in 42 Haushalten.

Der Anteil an autofreien Haushalten beträgt 49 Prozent und liegt damit über dem Wert von Wien aus dem Jahr 2017 (siehe Kap. 2.2.2). Hingegen liegt der Anteil an Fahrrad-Haushalten mit 55 Prozent unter dem Wert der Bundeshauptstadt (siehe Kap. 2.2.2). Der Anteil an Besitz von Kleinstmobilität ist gering und liegt bei rund 33 Prozent.

Auf Grund der insgesamt 47 motorisierten Fortbewegungsmittel im Besitz der Befragten liegt der Durchschnittswert bei 0,57 Fahrzeugen pro Haushalt und somit ebenfalls, wie „Am Schöpfwerk“ deutlich unter dem österreichweiten Durchschnittswert von 1,2 Kraftfahrzeugen pro Haushalt.²¹⁶

Besitz von Führerscheinen und ÖPNV-Tickets

Insgesamt wurden im Bundesländerhof 133 erwachsene Personen erfasst, welche theoretisch die Möglichkeit haben, einen Führerschein der Klasse A und B zu besitzen. Von diesen Personen besitzen mehr als die Hälfte (60%) einen Führerschein, die sich auf 63 Haushalte verteilen. In 23 Prozent der Haushalte (19HH) findet sich demnach kein/e

²¹⁶ vgl. Der Standard, 2017

FührerscheinbesitzerIn. Dies spricht für eine geringe Anzahl an Führerscheinen pro Haushalt. Die Auswertung zeigt hingegen, dass ebenfalls knappe 61 Prozent der Haushalte mit Führerschein auch mindestens ein entsprechendes Fortbewegungsmittel dauerhaft zur Verfügung haben. In nur einem Haushalt gibt es mehr motorisierte Fortbewegungsmittel als FührerscheinbesitzerInnen.

Tabelle 46: FührerscheininhaberInnen und motorisierte Verkehrsmittel

Gegenüberstellung von FührerscheinbesitzerInnen und dem Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln im Haushalt

		Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln			
		nein	ja	Gesamt	
FührerscheinbesitzerInnen (FS) im Haushalt (HH)	nein	Anzahl	19	0	19
		Erwartete Anzahl	9,3	9,7	19,0
		% innerhalb von FS im HH	100,0%	0,0%	100,0%
		% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	47,5%	0,0%	23,2%
	ja	Anzahl	21	42	63
		Erwartete Anzahl	30,7	32,3	63,0
		% innerhalb von FS im HH	33,3%	66,7%	100,0%
		% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	52,5%	100,0%	76,8%
Gesamt		Anzahl	40	42	82
		Erwartete Anzahl	40,0	42,0	82,0
		% innerhalb von FS im HH	48,8%	51,2%	100,0%
		% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	100,0%	100,0%	100,0%

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Anzahl an motorisierten Fortbewegungsmitteln und an FührerscheinbesitzerInnen pro Haushalt unterscheidet sich signifikant (Chi-Quadrat (1) =25,967, $p=,000$, $n=82$), und stehen in stärkerem Zusammenhang ($CC=,490$, $p=,000$; Cramer-V= $,563$, $p=,000$).²¹⁷ Die Nullhypothese kann verworfen werden.

²¹⁷ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Die Auswertung des ÖPNV-Jahreskarten-Besitzes und des Besitzes von motorisierten Fortbewegungsmitteln pro Haushalt als Indikator für Multimodalität ergibt, dass rund 15 Prozent der Haushalte gleichviele ÖPNV-Jahreskarten wie motorisierte Fortbewegungsmittel besitzen, wodurch ein multimodales Verkehrsverhalten im Bereich ÖPNV/MIV nicht stark ausgeprägt ist (siehe Kap. 7.2.3). Weiters zeigt sich, dass die Anzahl an motorisierten Fortbewegungsmitteln pro Haushalt nicht linear mit der Anzahl der ÖPNV-Jahreskarten steigt.

Tabelle 47: Gegenüberstellung ÖPNV-Jahreskarten und motorisierte Fortbewegungsmittel

Gegenüberstellung von ÖPNV-Jahreskarten und dem Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln im Haushalt

			Besitz von motorisierten Fortbewegungsmitteln		Gesamt
			nein	ja	
Haushalt	nein	Anzahl	14	19	33
		Erwartete Anzahl	16,1	16,9	33,0
		% innerhalb von ÖPNV-Jahreskarte	42,4%	57,6%	100,0%
		% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	35,0%	45,2%	40,2%
	ja	Anzahl	26	23	49
		Erwartete Anzahl	23,9	25,1	49,0
		% innerhalb von ÖPNV-Jahreskarte	53,1%	46,9%	100,0%
		% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	65,0%	54,8%	59,8%
Gesamt	Anzahl	40	42	82	
	Erwartete Anzahl	40,0	42,0	82,0	
	% innerhalb von ÖPNV-Jahreskarte	48,8%	51,2%	100,0%	
	% innerhalb von Fortbewegungsmitteln	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Anzahl an motorisierten Fortbewegungsmitteln und an ÖPNV_Jahreskarten pro Haushalt unterscheidet sich nicht signifikant (Chi-Quadrat (1) = ,893, p= ,345, n=82) ,und stehen in keinem Zusammenhang (Phi= -,104, p=,345; CC, Cramer-V=,104, p=,345).²¹⁸

²¹⁸ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

7.2.3. Mobilitätsverhalten

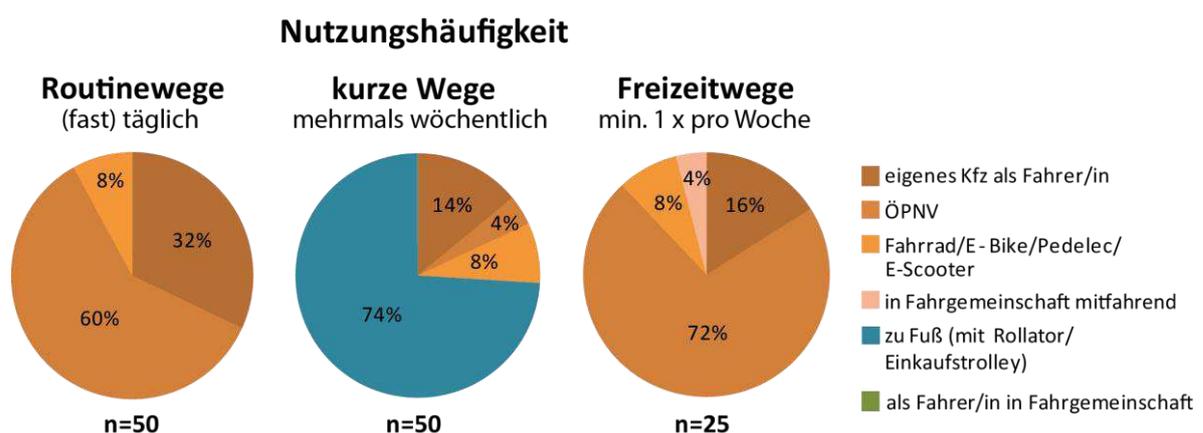
Nutzungshäufigkeit

Die Auswertung der BewohnerInnen-Befragung ergab, dass rd. 35 Prozent aller erfassten Wege der befragten Haushalte mit dem ÖPNV zurückgelegt werden. Die Verteilung auf die nachfolgenden Fortbewegungsmittel ist sehr ähnlich. So werden rd. 29 Prozent zu Fuß gegebenenfalls mit dem Rollator oder dem Einkaufstrolley sowie 27 Prozent mit dem eigenen Kfz zurückgelegt. 12 Prozent der Wege werden mit dem Fahrrad bestritten, 6 Prozent bedienen sich Fahrgemeinschaften.

Dabei lautet die häufigste Angabe der befragten BewohnerInnen, dass das meist genutzte Fortbewegungsmittel für (fast) tägliche Routinewege der Öffentliche Personennahverkehr ist. Etwa 60 Prozent der befragten BewohnerInnen legen auf diese Weise ihren Weg zurück.

Motorisierte Fortbewegungsmittel erreichen erst bei Miteinbindung der mehrmals monatlichen Freizeitwege einen 35-prozentigen Anteil, wodurch sich ein sehr hoher Anteil an Haushalten ergibt, welche ihre Freizeitwege mit dem ÖPNV zurücklegen. Kurze Wege hingegen werden von 74 Prozent der Haushalte zu Fuß gegangen, eventuell mit Einkaufstrolley oder Rollator. Diese Wege werden zumeist mehrmals wöchentlich durchgeführt.

Abbildung 66: Nutzungshäufigkeit auf verschiedenen Wegearten



Quelle: eigene Darstellung

Die regelmäßige Nutzung von Sharing-Angeboten in dieser Wohnhausanlage zur Zeit der BewohnerInnen-Befragung hat nur eine geringe Rolle gespielt. Ausschließlich in 6 Haushalten werden Sharing-Angebote, im Speziellen Mitfahrgelegenheiten, überwiegend für das Zurücklegen von Wegen genutzt. In weiteren 11 Haushalten werden Sharing-

Angebote als Alternative zur üblichen Nutzung verwendet, darunter ein Mal im Car-Sharing. Immerhin 5 Haushalte verwenden das Fahrrad zur Bestreitung ihrer Wege, weitere 9 Haushalte nutzen das Fahrrad, davon einmal ein Lastenrad, als Alternative zum üblichen Verkehrsmittel. Ebenso gibt es Haushalte mit der Nutzung von Kleinstmobilität als Verkehrsmittel.

Multimodalität

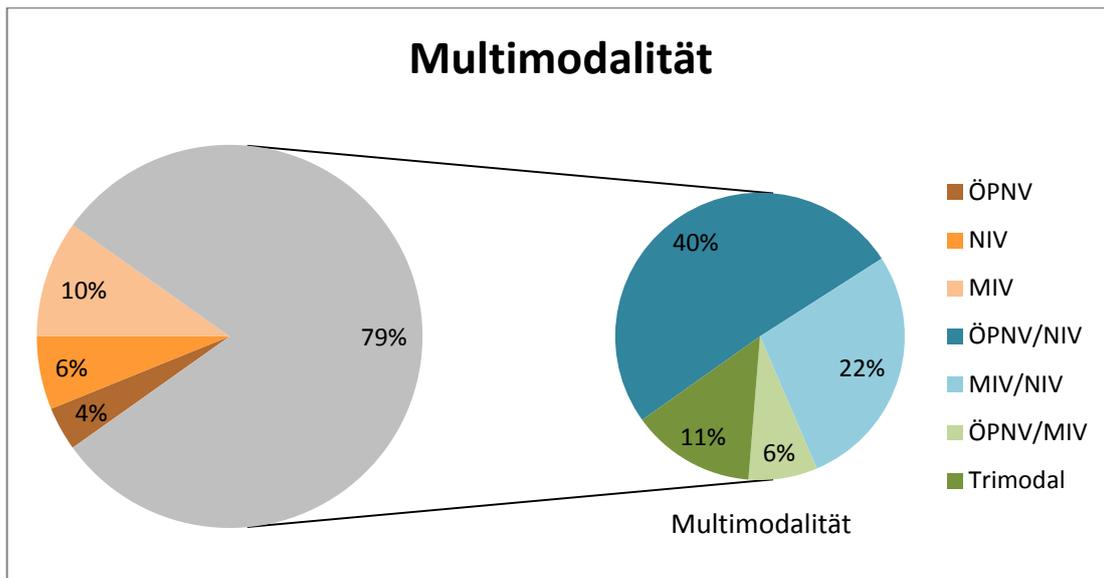
Tabelle 48: Indikatoren affiner Zielgruppen und Multimodalität

Zielgruppen	Indikatoren für Affinität	50er Zeile	60er Zeile
Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> • Führerscheinbesitz • Höhere Anzahl an FührerscheinbesitzerInnen als motorisierte Fortbewegungsmittel im Haushalt 	26%	38%
Lastenrad	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 24 und 60 Jahren • Haushalte mit Kind • Besitz eines Fahrrades • Bildungsabschluss ab Fach-, Handelsschule 	26%	26%
Kleinstmobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Zwischen 17 und 50 Jahren • Besitz einer ÖPNV-Jahreskarte • Bildungsabschluss ab Fach-, Handelsschule 	28%	18%
Einkaufstrolley	<ul style="list-style-type: none"> • Ab 40 Jahren • Haushalte mit Kind • Kein Autobesitz 	56%	71%
Vergleichskategorie	Indikatoren für Multimodalität		
Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> • Angabe von mindestens zwei unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln zur Zurücklegung der Wegekategorien 	72%	79%

Quelle: eigene Darstellung

Der Anteil an multimodalen VerkehrsteilnehmerInnen in dieser Wohnhausanlage ist grundsätzlich hoch. Obwohl beinahe die Hälfte dieser, eine Kombination aus ÖPNV und NIV nutzt ist der Anteil an reinen MIV-NutzerInnen das meiste genutzte monomodale Fortbewegungsmittel.

Abbildung 67: Mobilitätsverhalten



Quelle: eigene Darstellung

63 Prozent der reinen MIV-NutzerInnen weisen, überwiegend durch die Nutzung des ÖPNV als Alternative, Potential für ein multimodales Verkehrsverhalten auf. Der verbliebene Prozentsatz weist kein Potential für ein multimodales Verkehrsverhalten und die Nutzung alternativer Mobilität auf.

In nachstehender Tabelle Nr.: 48 wird überprüft ob multimodale VerkehrsteilnehmerInnen „Carsharingaffin“ sind.

Nahezu 84 Prozent der Gruppe der „Carsharing Affinität“ sind multimodale VerkehrsteilnehmerInnen, jedoch sind nur rund 39 Prozent der multimodalen Verkehrsteilnehmer auch Carsharingaffin.

Tabelle 49: Gegenüberstellung Carsharing Affinität und Multimodalität

Gegenüberstellung von Multimodalität und Carsharing Affinität

Carsharing affin

			nein	ja	Gesamt
multimodal	nein	Anzahl	11	5	16
		Erwartete Anzahl	10,0	6,0	16,0
		% innerhalb von multimodal	68,8%	31,3%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	21,6%	16,1%	19,5%
	ja	Anzahl	40	26	66
		Erwartete Anzahl	41,0	25,0	66,0
		% innerhalb von multimodal	60,6%	39,4%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	78,4%	83,9%	80,5%
Gesamt	Anzahl	51	31	82	
	Erwartete Anzahl	51,0	31,0	82,0	
	% innerhalb von multimodal	62,2%	37,8%	100,0%	
	% innerhalb von Carsharing_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Anzahl an motorisierten Fortbewegungsmitteln und an ÖPNV_Jahreskarten pro Haushalt unterscheidet sich nicht statistisch signifikant (Chi-Quadrat (1) =,363 p= ,547, n=82) ,und stehen in keinem Zusammenhang (Phi/ Cramer-V=,067, p=,547).²¹⁹

²¹⁹ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Tabelle 50: Gegenüberstellung Lastenrad Affinität und Multimodalität

Gegenüberstellung von Multimodalität und Lastenrad Affinität

		Lastenfahrrad_affin		Gesamt	
		nein	ja		
Multimodal	nein	Anzahl	12	4	16
		Erwartete Anzahl	11,9	4,1	16,0
		% innerhalb von multimodal	75,0%	25,0%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	19,7%	19,0%	19,5%
	ja	Anzahl	49	17	66
		Erwartete Anzahl	49,1	16,9	66,0
		% innerhalb von multimodal	74,2%	25,8%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	80,3%	81,0%	80,5%
Gesamt	Anzahl	61	21	82	
	Erwartete Anzahl	61,0	21,0	82,0	
	% innerhalb von multimodal	74,4%	25,6%	100,0%	
	% innerhalb von Carsharing_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels dem Exakten Test nach Fischer mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Lastenrad Affinität und die Multimodalität unterscheidet sich statistisch nicht signifikant (Exakter Test nach Fischer $p=1,000$, $n=82$) und stehen in keinem Zusammenhang ($\Phi=,007$, $p=,950$).²²⁰

²²⁰Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Tabelle 51: Gegenüberstellung Kleinstmobilität Affinität und Multimodalität

Gegenüberstellung von Multimodalität und Kleinstmobilität Affinität

Kleinstmobilität_affin

				nein	ja	Gesamt
multimodal	nein	Anzahl		13	3	16
		Erwartete Anzahl		13,1	2,9	16,0
		% innerhalb von multimodal		81,3%	18,8%	100,0%
		% innerhalb von Kleinstmobilität_affin		19,4%	20,0%	19,5%
	ja	Anzahl		54	12	66
		Erwartete Anzahl		53,9	12,1	66,0
		% innerhalb von multimodal		81,8%	18,2%	100,0%
		% innerhalb von Kleinstmobilität_affin		80,6%	80,0%	80,5%
Gesamt	Anzahl		67	15	82	
	Erwartete Anzahl		67,0	15,0	82,0	
	% innerhalb von multimodal		81,7%	18,3%	100,0%	
	% innerhalb von Kleinstmobilität_affin		100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels dem Exakten Test nach Fischer mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Carsharing Affinität und die Multimodalität unterscheidet sich nicht signifikant (Exakter Test nach Fischer $p= 1,000$, $n=82$) und stehen in keinem Zusammenhang ($\Phi=-,006$, $p=,958$).²²¹ Die Nullhypothese wird angenommen.

²²¹ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Tabelle 52: Gegenüberstellung Einkaufstrolley Affinität und Multimodalität

Gegenüberstellung von Multimodalität und Einkaufstrolley Affinität

Einkaufstrolley_affin

			nein	ja	Gesamt
multimodal	nein	Anzahl	10	6	16
		Erwartete Anzahl	4,7	11,3	16,0
		% innerhalb von multimodal	62,5%	37,5%	100,0%
		% innerhalb von Einkaufstrolley_affin	41,7%	10,3%	19,5%
	ja	Anzahl	14	52	66
		Erwartete Anzahl	19,3	46,7	66,0
		% innerhalb von multimodal	21,2%	78,8%	100,0%
		% innerhalb von Einkaufstrolley_affin	58,3%	89,7%	80,5%
Gesamt	Anzahl	24	58	82	
	Erwartete Anzahl	24,0	58,0	82,0	
	% innerhalb von multimodal	29,3%	70,7%	100,0%	
	% innerhalb von Einkaufstrolley_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Anzahl an motorisierten Fortbewegungsmitteln und an ÖPNV_Jahreskarten pro Haushalt unterscheidet sich statistisch signifikant (Chi-Quadrat (1) =10,604, $p=,001$, $n=82$), und stehen in einem engeren Zusammenhang ($CC=,360$, $p=,001$; Phi/ Cramer-V= $,360$, $p=,001$).²²² Die Nullhypothese wird verworfen.

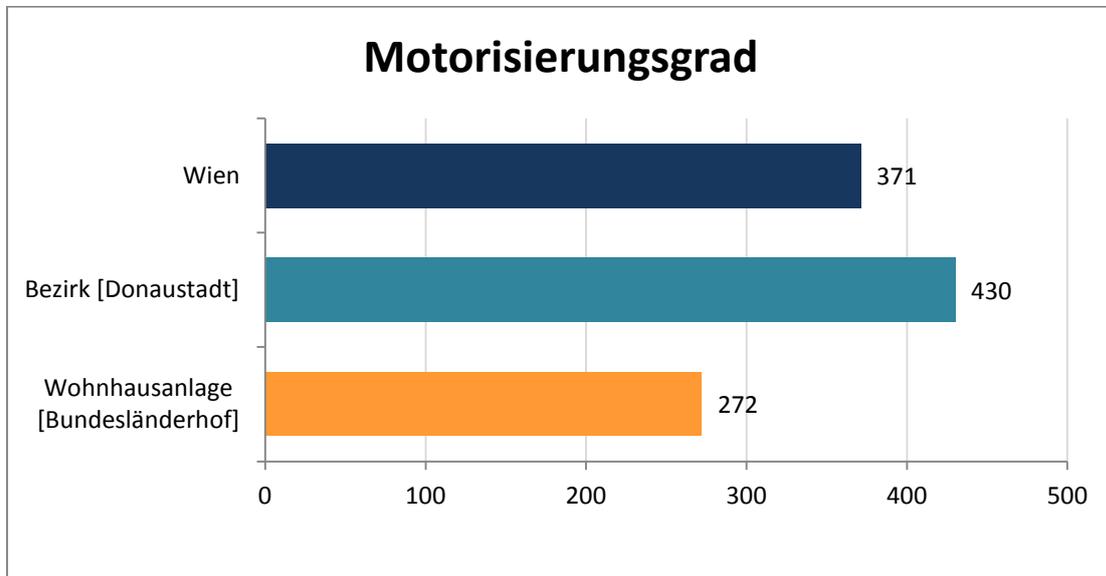
Etwa 18 Prozent der befragten BewohnerInnen nutzen das Fahrrad zum Bestreiten gewisser Wegestrecken. Am Häufigsten werden Freizeitwege zurückgelegt. Nur rund 27 Prozent dieser besitzen sowohl eine ÖPNV-Jahreskarte als auch ein motorisiertes Fortbewegungsmittel und 40 Prozent verfügen ausschließlich über erst genanntes. Das Durchschnittsalter der FahrradnutzerInnen liegt bei 45 Jahren, der Median bei 47 Jahren.

²²² Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Nutzung herkömmlicher motorisierter Fortbewegungsmittel

Motorisierungsgrad

Abbildung 68: Motorisierungsgrad



Quelle: eigene Darstellung

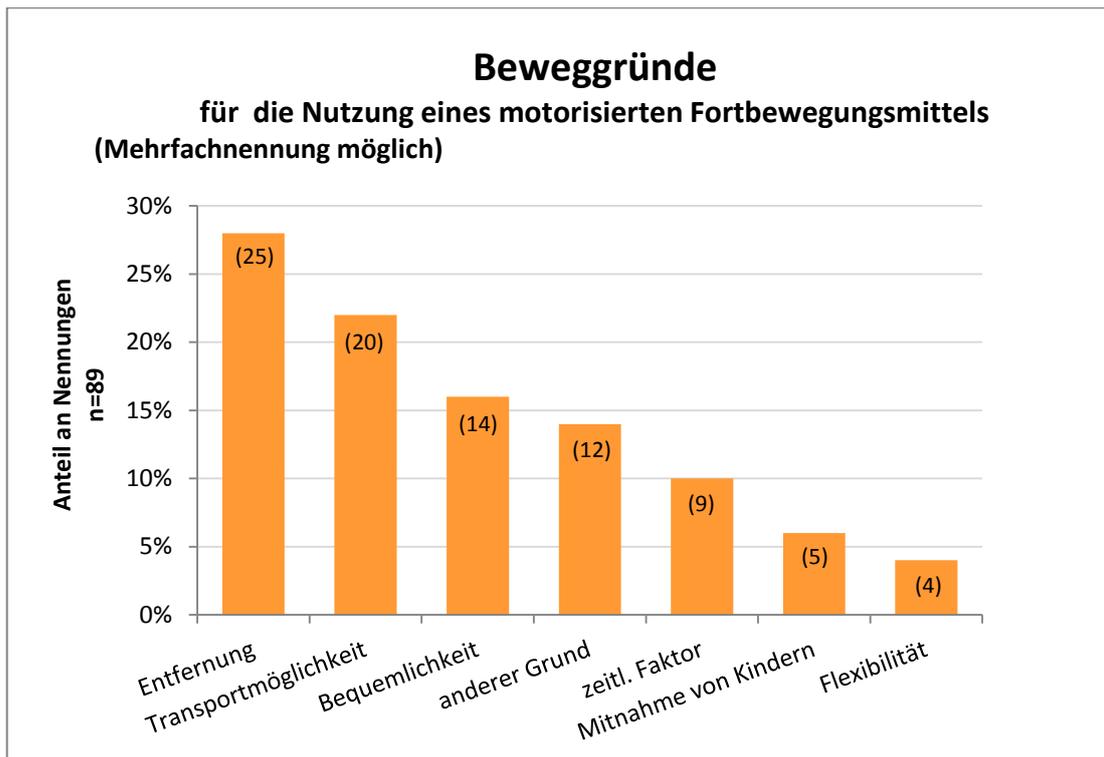
Der Motorisierungsgrad der Wohnhausanlage liegt bei 272 und somit deutlich unter dem Bezirkswert von 430, welcher im Wiener Vergleich den zweithöchsten Wert aufweist.²²³

Beweggründe der Nutzung motorisierter Fortbewegungsmittel

Die Frage an die AutonutzerInnen über ihre Beweggründe zur Nutzung der Kraftfahrzeuge lies eine Mehrfachnennung zu, bei welcher mit 28 Prozent die „Entfernung“ in Summe als häufigster Grund für die Benützung des Autos angegeben wurde. Knapp gefolgt von der „Transportmöglichkeit“ mit 20 Prozent aller Nennungen.

²²³ VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2018_A

Abbildung 69: Beweggründe für die Nutzung eines motorisierten Fortbewegungsmittels



Quelle: eigene Darstellung

Als „anderer Grund“ zur Verwendung eines eigenen motorisierten Fahrzeuges wurden folgende Angaben von Seiten der Befragten gemacht:

- Eingeschränkte Mobilität (des Partners) 4 x genannt
- Aus beruflichen Gründen 2 x genannt
- Schlechtes Wetter 1 x genannt
- Unsicherheit am Abend oder Nachts auf den Straßen 1 x genannt
- ÖPNV noch nicht in Betrieb 1 x genannt
- Überlastung und Unruhe des ÖPNV 1 x genannt
- Tätigkeit im Vereinswesen 1 x genannt
- Wochenendhaus 1 x genannt

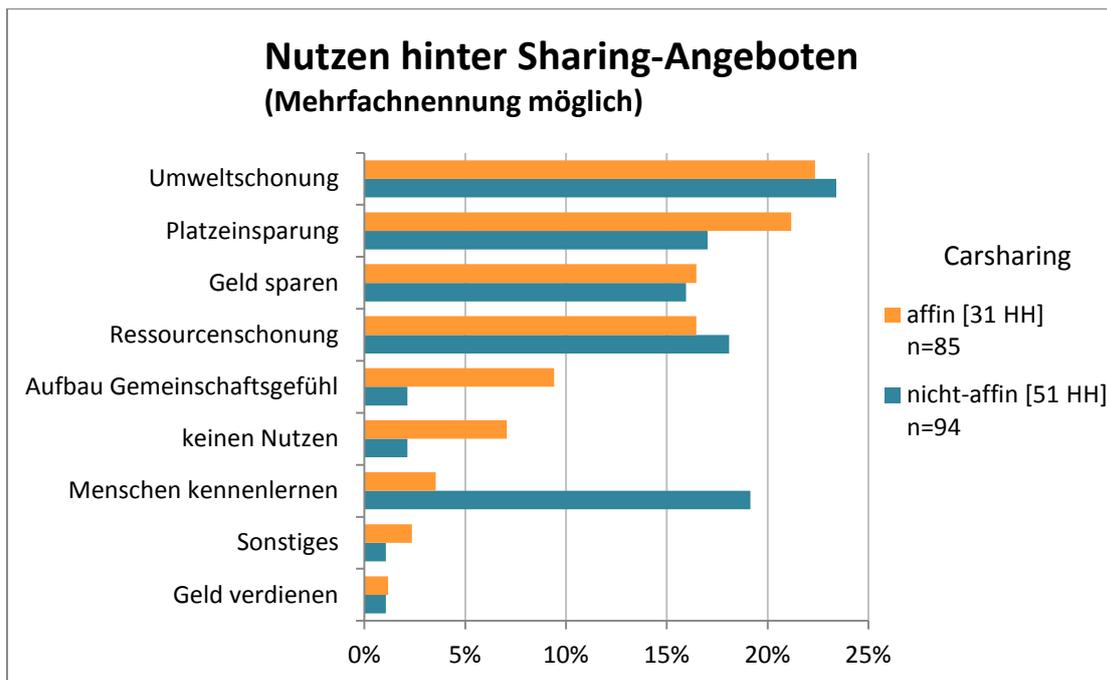
Beweggründe für Sharing-Nutzung

Die folgende Abbildung fasst den von Carsharingaffinen bzw. Carsharing nicht-affinen Personen ersichtlichen Nutzen für die Verwendung von Sharing-Angeboten zusammen.

Die Analyse der Befragung ergab den Umweltgedanken der Affinen eindeutig als Hauptantrieb zur Nutzung von Sharing-Angeboten, gefolgt von Platzeinsparung und monetäre Einsparungen.

Den Nutzen den sowohl affine als auch nicht-affine Personen in Sharing-Angeboten sehen, gleicht sich sehr. Lediglich in sozialer Hinsicht besteht ein Unterschied, denn der Gedanke neue Menschen kennenzulernen spielt bei nicht-affinen Personen eine besonders große Rolle.

Abbildung 70: Nutzen von Sharing-Angeboten

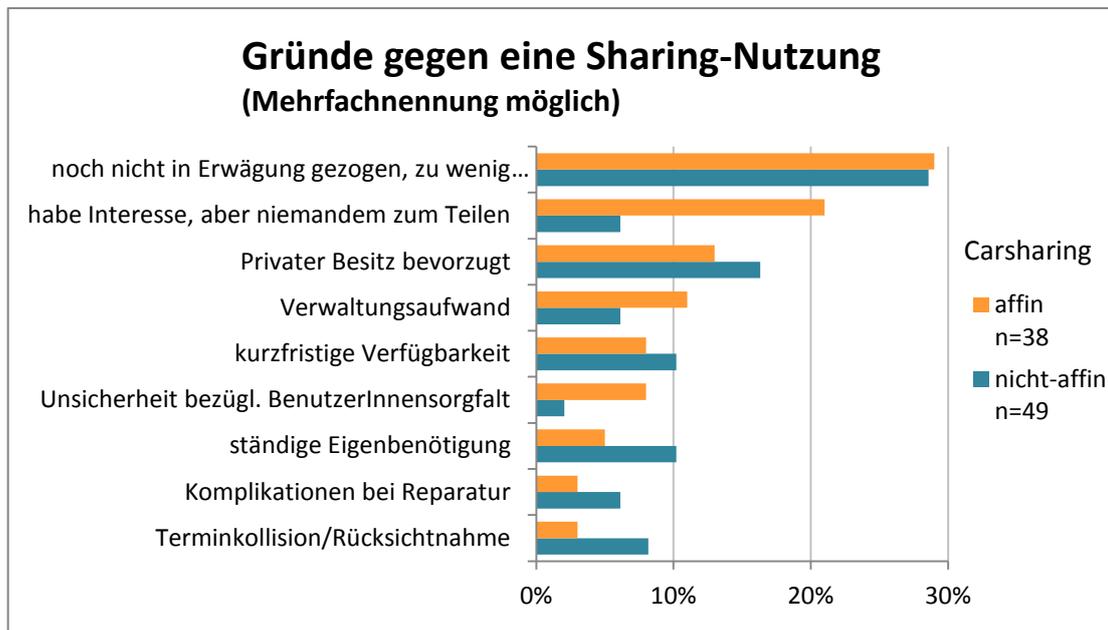


Quelle: eigene Darstellung

Gemeinsames Anschaffen von Mobilitätswerkzeugen ist für den Großteil der BewohnerInnen keine Option die sie aus jetzigem Standpunkt in Betracht ziehen. Für ein gemeinsames Anschaffen haben lediglich 22% der befragten BewohnerInnen für „Ja“ gestimmt.

Gründe gegen eine Sharing-Nutzung

Abbildung 71: Gründe gegen eine Sharing-Nutzung

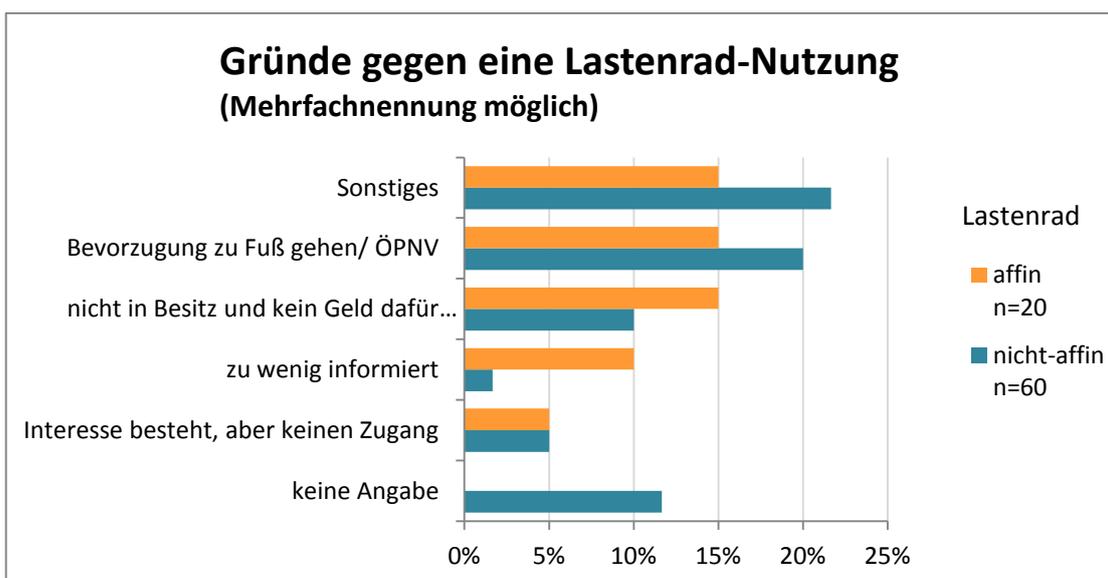


Quelle: eigene Darstellung

Um Sharing unter die breite Masse zu bringen, müssen die Beweggründe des Nicht-Nutzens analysiert werden, um geeignete Maßnahmen setzen zu können. Großes Potential liegt hierbei in der Informationsverbreitung und dem Zusammenführen interessierter BewohnerInnen.

Begründungen für die Nicht-Nutzung nicht-motorisierter Mobilitätswerkzeuge

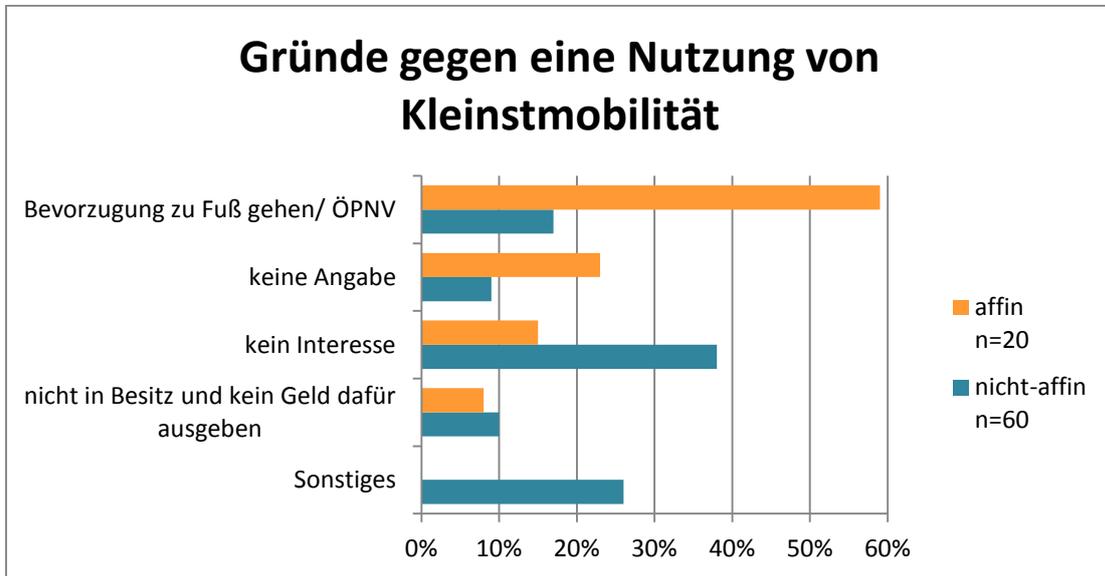
Abbildung 72: Gründe gegen eine Lastenrad-Nutzung



Quelle: eigene Darstellung

Das Lastenrad wird von affinen wie nicht affinen Haushalten aus denselben Gründen nicht genutzt. In diesem Fall ist es schwierig eine Aussage zu Maßnahmen für eine mögliche Verhaltensänderung zu tätigen.

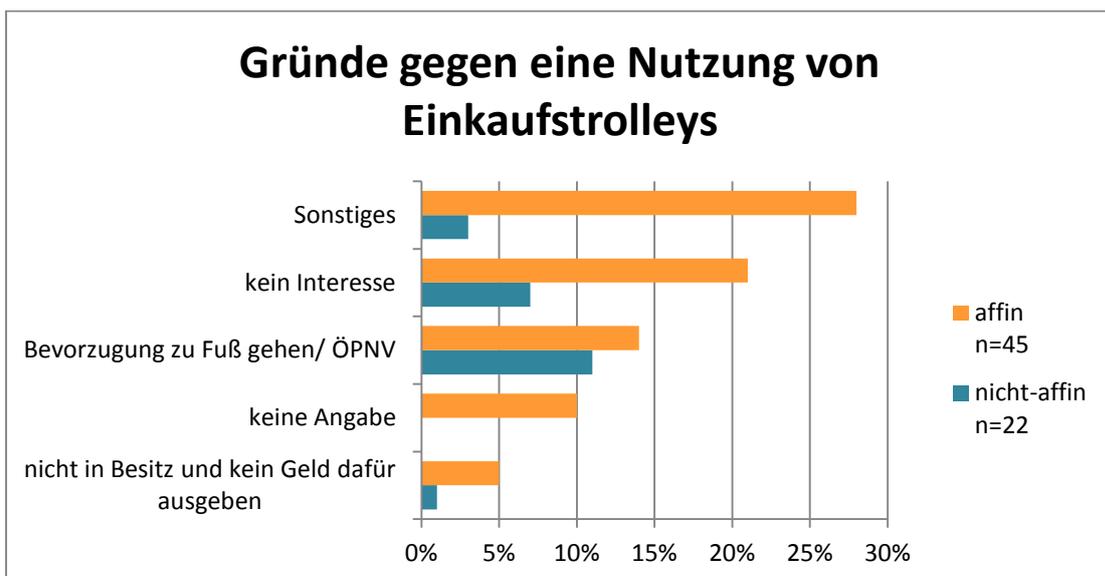
Abbildung 73: Gründe gegen eine Nutzung von Kleinstmobilität



Quelle: eigene Darstellung

Die Auswertung von Gründen gegen eine Nutzung von Kleinstmobilität spiegelt das prozentuell geringe Ergebnis der affinen Gruppe wieder und ist auf das Alter der BewohnerInnen zurückzuführen.

Abbildung 74: Gründe gegen eine Nutzung von Einkaufstrolleys



Quelle: eigene Darstellung

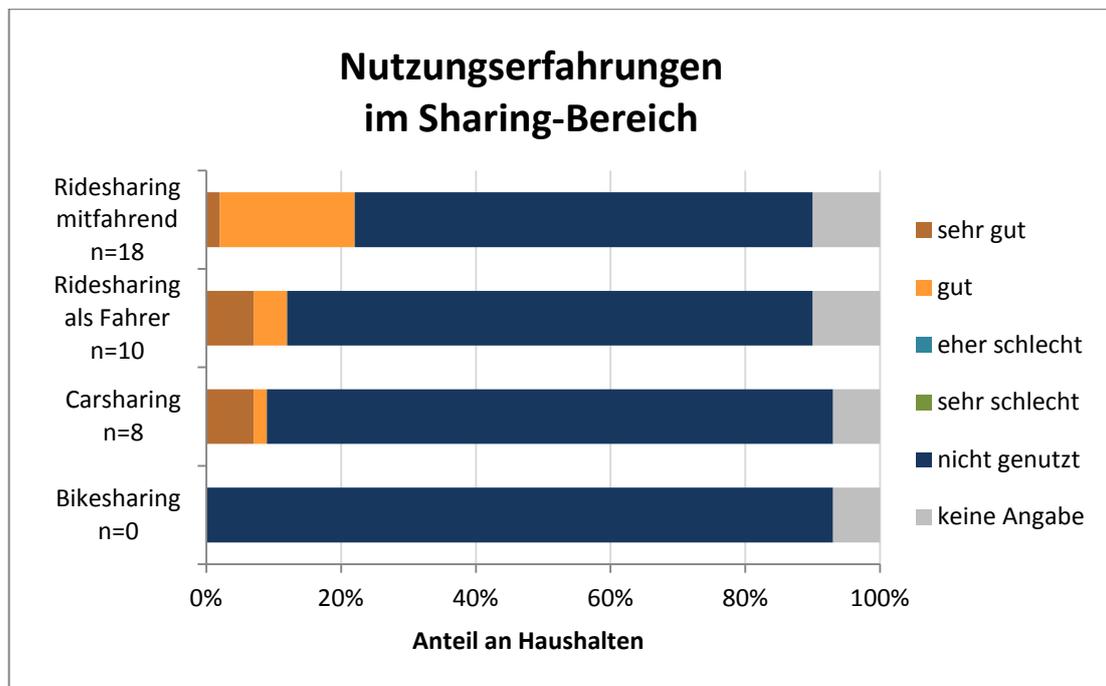
Die Auswertung der Gründe gegen eine Nutzung von Einkaufstrolleys hat ergeben, dass von 58 Einkaufstrolleyaffinen Haushalten lediglich 13 Haushalte einen Einkaufstrolley nutzen. Die Zielgruppe ist somit noch nicht zur Gänze ausgeschöpft und die Nutzung des Einkaufstrolleys kann zunehmen. Eine Besonderheit, weshalb die Einkaufstrolleys nicht von mehreren affinen Haushalten benutzt wird, ist anhand dieser Fragestellung nicht zu erkennen.

7.2.4. Kenntnisse und Nutzungserfahrungen

Kenntnisse und Nutzungserfahrungen im Sharing-Bereich

Zur Zeit der BewohnerInnen-Befragung haben 19% der teilgenommenen Haushalte (16 HH) bereits Erfahrungen mit unterschiedlichen P2P-Sharing-Angeboten im Mobilitätssektor gemacht gehabt. 68 Prozent der Nutzungserfahrungen wurden beim Ride-Sharing als MitfahrendeR gemacht. Ride-Sharing als FahrerIn sowie Car-Sharing haben jeweils 16 Prozent der befragten Haushalte angegeben bereits genutzt zu haben. Die Auswertung der Daten ergab weiterhin, dass die gemachten Erfahrungen mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet wurden und somit gute Voraussetzungen für eine Wiederholung geschaffen wurden.

Abbildung 75: Nutzungserfahrungen im P2P-Sharing-Bereich



Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 53: Gegenüberstellung Online Einkauf und Carsharing Affinität

			Carsharing_affin		Gesamt
			nein	ja	
Online einkaufen	Ja	Anzahl	31	24	55
		Erwartete Anzahl	34,2	20,8	55,0
		% innerhalb von Online einkaufen	56,4%	43,6%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	60,8%	77,4%	67,1%
	Nein	Anzahl	20	7	27
		Erwartete Anzahl	16,8	10,2	27,0
		% innerhalb von Online einkaufen	74,1%	25,9%	100,0%
		% innerhalb von Carsharing_affin	39,2%	22,6%	32,9%
Gesamt	Anzahl	51	31	82	
	Erwartete Anzahl	51,0	31,0	82,0	
	% innerhalb von Online einkaufen	62,2%	37,8%	100,0%	
	% innerhalb von Carsharing_affin	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

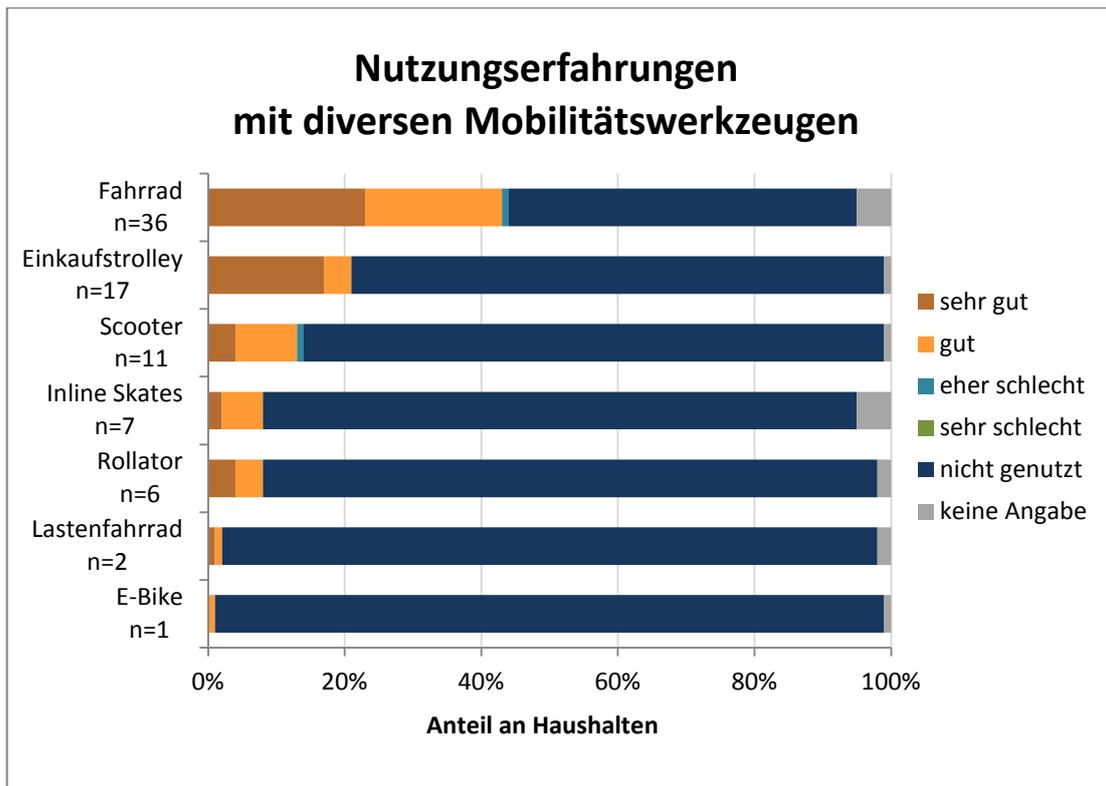
Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels dem Exakten Test nach Fischer mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Carsharing Affinität und die Multimodalität unterscheidet sich nicht signifikant (Exakter Test nach Fischer $p = ,150$, $n=82$) und stehen in keinem Zusammenhang ($\Phi = -,172$, $p = ,120$).²²⁴ Die Nullhypothese wird nicht verworfen.

Kenntnisse und Nutzungserfahrungen mit Rädern und Kleinstmobilität

Obwohl ausschließlich mit einem Fortbewegungsmittel, dem Fahrrad, annähernd die Hälfte aller Haushalte Nutzungserfahrungen gemacht hat, wurden die übrigen Mobilitätsunterstützungen sowie verschiedenste Arten von „Kleinstmobilität“ als „sehr gut“ oder „gut“ beurteilt. Dies zeigt vom Vorhandensein einer grundlegenden Basis und Gegebenheiten im Bereich der Wohnhausanlage, um die Nutzung dieser Fortbewegungsmöglichkeiten zu intensivieren.

²²⁴ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Abbildung 76: Nutzungserfahrungen mit Kleinstmobilität



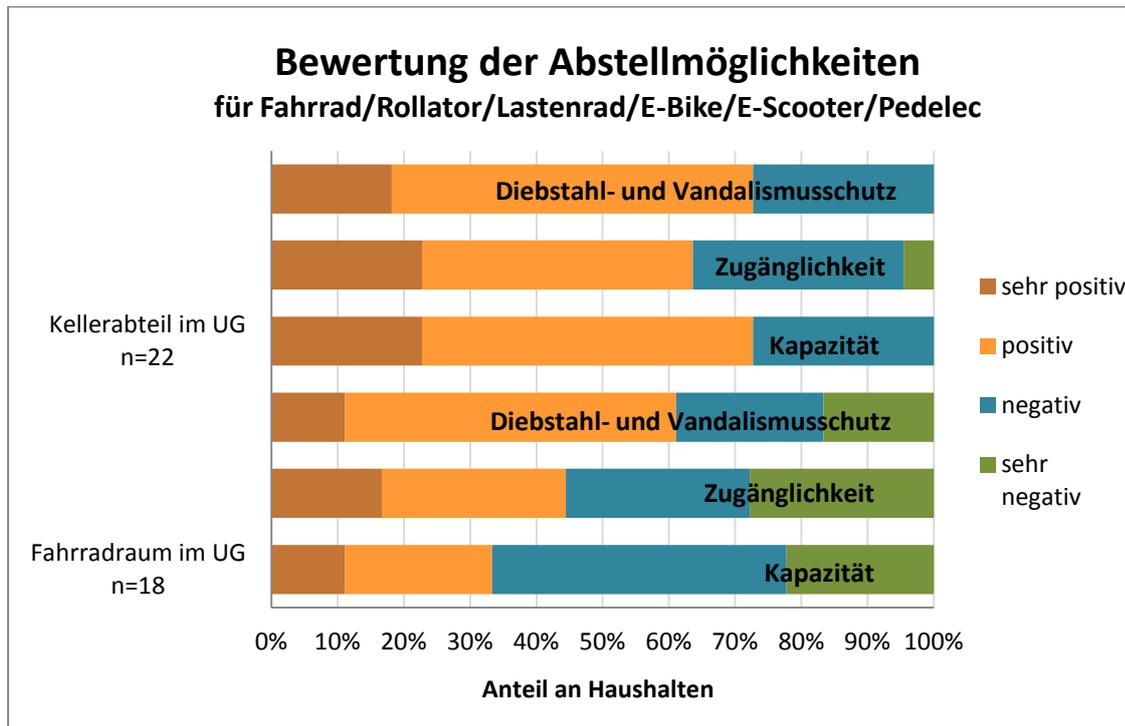
Quelle: eigene Darstellung

7.2.5. Abstellmöglichkeiten

Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/Pedelec

Die Auswertung zeigt, dass 64 Prozent der Haushalte (53 HH) Inhaber von Fortbewegungsmitteln dieser Gruppe sind. Auch in dieser Wohnhausanlage ist das private Kellerabteil im UG mit 41 Prozent der primär gewählte Abstellort. Knapp gefolgt von den 34 Prozent, die ihre Fortbewegungsmittel im Fahrradraum im UG unterbringen.

Abbildung 77: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/Pedelec

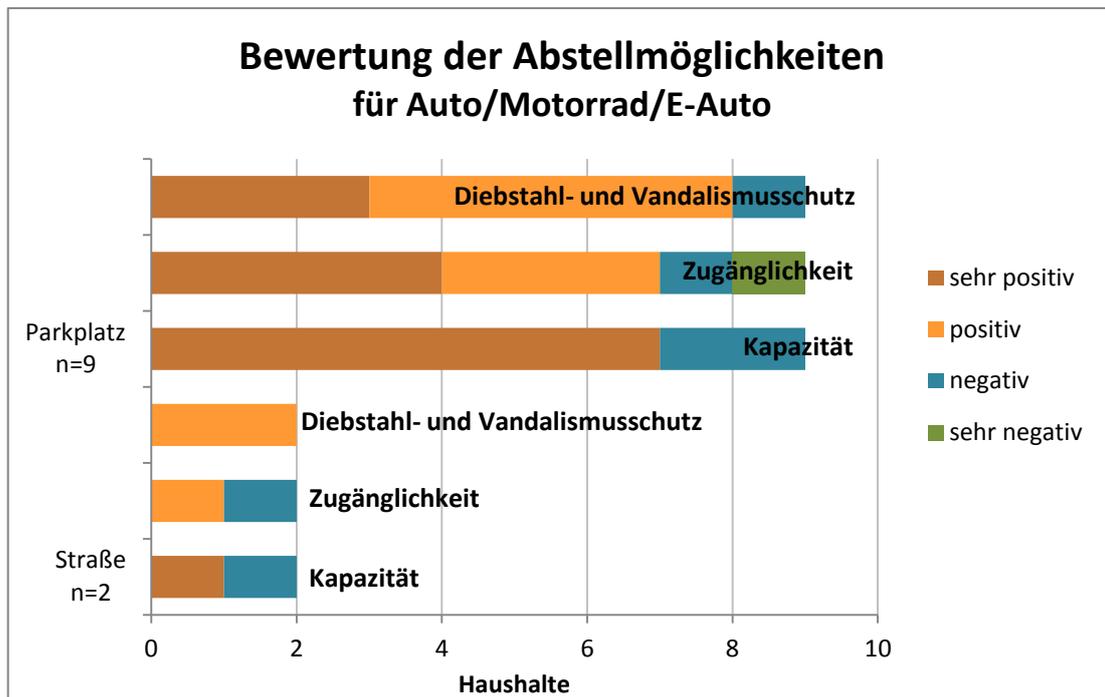


Quelle: eigene Darstellung

Die Darstellung zeigt ebenso, dass der überwiegende Anteil der Haushalte die Abstellmöglichkeit im eigenen Kellerabteil, im Gegensatz zum Fahrradraum im UG als zufriedenstellend empfindet, wo vor allem die Kapazität, aber auch die Zugänglichkeit überwiegend als negativ bewertet werden. Hier besteht deutlicher Handlungsbedarf. Ebenfalls zu erwähnen sind die 6 abgestellten Fortbewegungsmittel im Gangbereich. Hierbei handelt es sich ausschließlich um Rollatoren, welche mit einer entsprechenden Genehmigung in einer Nische neben dem Lift abgestellt werden dürfen.

Affinität für Carsharing

Abbildung 78: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Auto/Motorrad/E-Auto

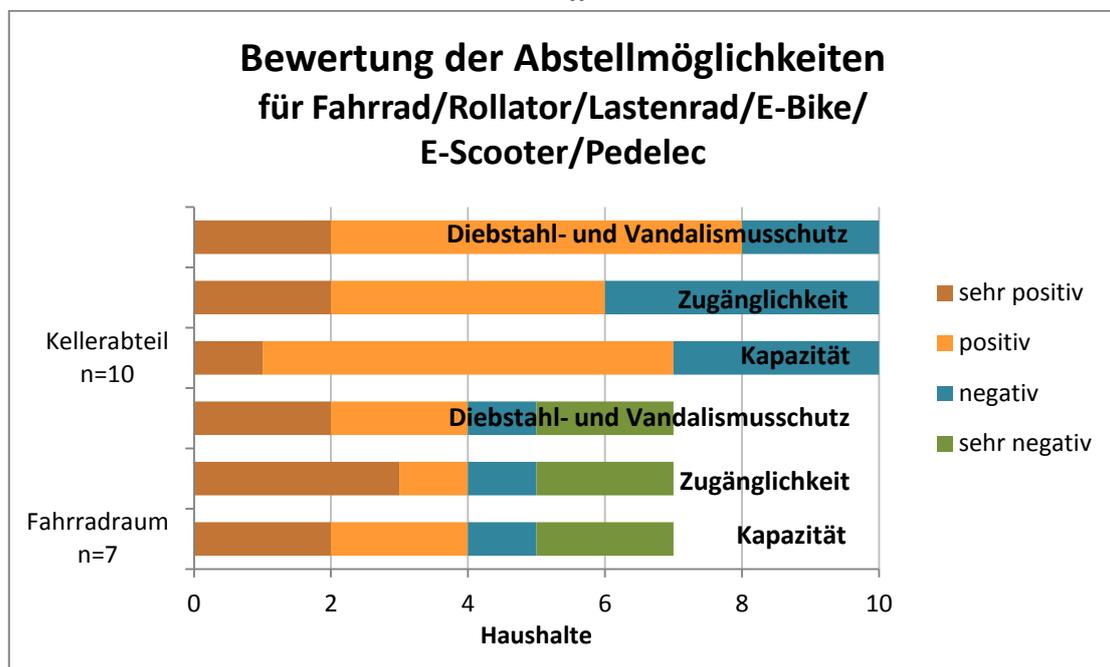


Quelle: eigene Darstellung

Die Auswertung zeigt deutlich, dass die Zielgruppe „Carsharing“ mit den vorhandenen Abstellmöglichkeiten für motorisierte Fortbewegungsmittel zufrieden ist. Die anmietbaren Parkplätze finden sich in unmittelbarer Nähe zu den Stiegen. Die negativen Bewertungen können auf Grund der wenigen schmalen Zugangswege entstanden sein.

Affinität für Lastenrad

Abbildung 79: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/
E-Scooter/Pedelec durch Lastenrad affine



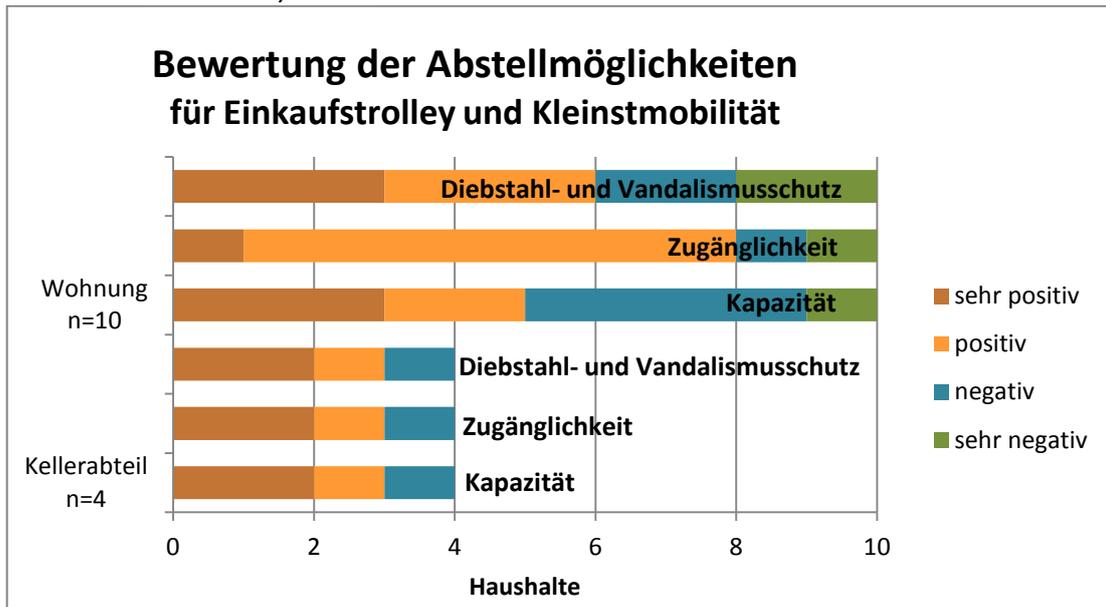
Quelle: eigene Darstellung

Haushalte mit Lastenrad Affinität bewerten den Fahrradraum deutlich schlechter, als das Kellerabteil. Grund hierfür könnte die fehlende Ordnung in den Räumlichkeiten sein. Dieser Punkt wurde im Zuge der Befragung öfters erwähnt. Obwohl in obiger Abbildung nicht aufgelistet, da die Stichprobe zu gering ist, stellen vier Lastenradaffine Haushalte ihre Fortbewegungsmittel nicht in einem dieser Räume zur Verfügung. Zusätzlich bringen jeweils zwei Haushalte ihre nicht-motorisierten Fortbewegungsmittel in einem externen Fahrradraum außerhalb der Wohnhausanlage oder der Wohnung unter und spricht generell für eine sehr negative Einstellung der vorhandenen Abstellmöglichkeiten.

Affinität für Einkaufstrolleys

Die Auswertung hat ergeben, dass ausschließlich 14 Haushalte der Einkaufstrolleyaffinen Zielgruppe BesitzerInnen von Einkaufstrolley oder Kleinstmobilität sind und daher eine Bewertung abgeben können. Die Wohnung als Abstellort schneidet vor allem in der Zugänglichkeit wesentlich besser ab, als das Kellerabteil. Interessant ist, dass entgegen der teils „negativen“ Bewertungen in den Kategorien „Kapazität“ und „Vandalismus- und Diebstahlschutz“ ist.

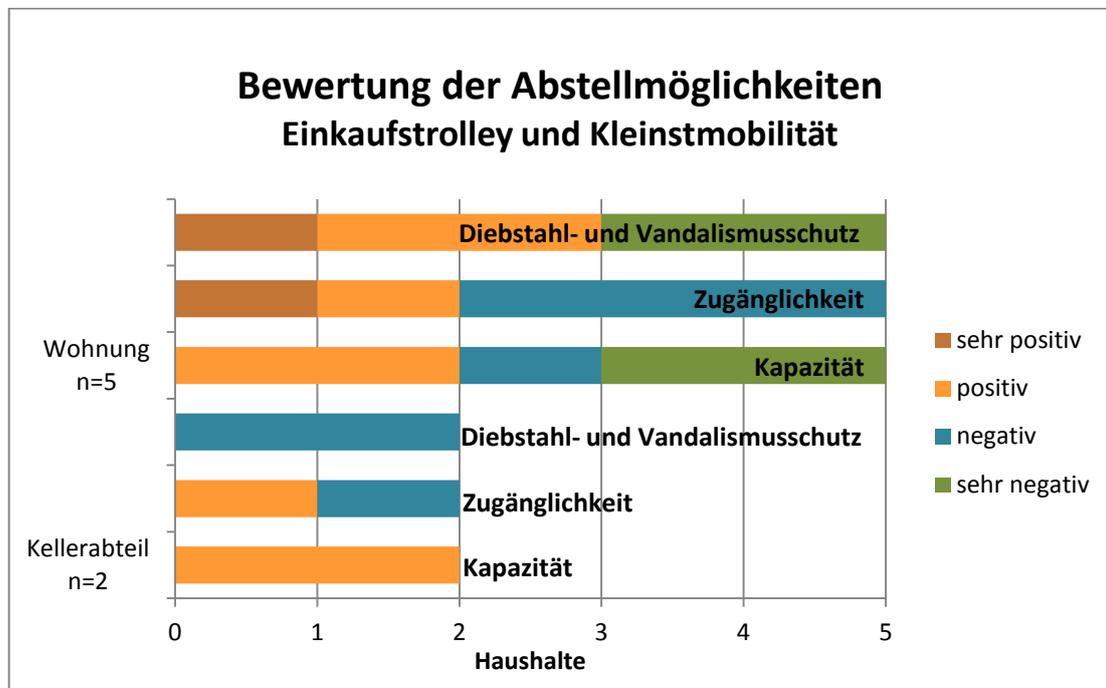
Abbildung 80: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Einkaufstrolley/Inline Skates/
Skateboard/Scooter



Quelle: eigene Darstellung

Affinität für Kleinstmobilität

Abbildung 81: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Einkaufstrolley/Inline Skates/
Skateboard/Scooter



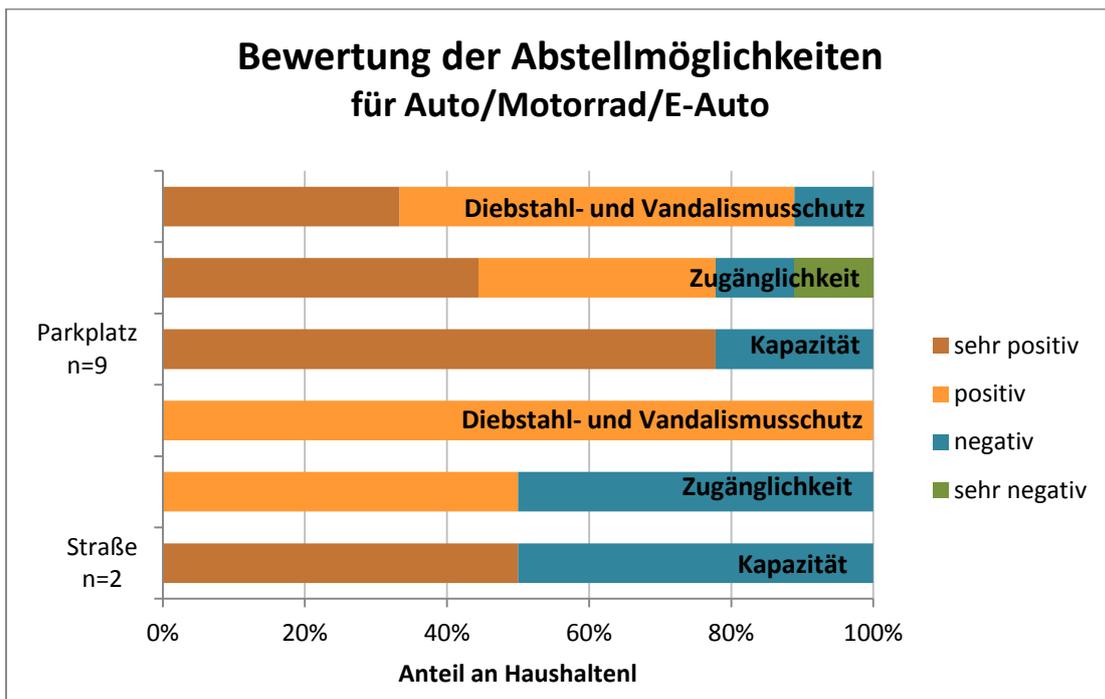
Quelle: eigene Darstellung

Werden die Ergebnisse der Bewertung der Abstellanlagen der Einkaufstrolleyaffinen mit den affinen Haushalten für Kleinstmobilität, welche beide vorrangig die Wohnung als den primären Abstellort nutzen verglichen, ist der große Unterschied in der Bewertung der Wohnung besonders auffällig. Diese wird von der Zielgruppe „Kleinstmobilität“ deutlich schlechter, vor allem bei der zuvor gut abgeschnittenen Zugänglichkeit, bewertet.

Affinität für Carsharing

Wie bereits in einem vorangegangenen Kapitel erwähnt, besitzen 51 Prozent der Haushalte (42 HH) Autos bzw. Motorräder. 16% gehören der Carsharing affinen Personengruppe an, wovon 9 HH ihre Fortbewegungsmittel auf einem von der Hausverwaltung anmietbaren Parkplatz ab.

Abbildung 82: Bewertung der Abstellmöglichkeiten _Auto/Motorrad/E-Auto



Quelle: eigene Darstellung

Diese Abstellmöglichkeit wird durchwegs als positiv betrachtet. Aus Gesprächen mit den Befragten bezüglich einer sehr negativen Bewertung der Zugänglichkeit wurde bekannt, dass größere Steine als Barriere auf die bereits schmalen Fußwegen hin zu einzelnen Parkplatzanlagen platziert wurden, um ein Durchrasen mit dem Fahrrad von Kindern zu

verhindern. Sehr zum Ärger der BewohnerInnen, da der Durchgang mit einem Koffer oder Gepäck erschwert wurde.

Das Abstellen der Fortbewegungsmittel auf der Straße wird ebenso als größtenteils positiv bewertet. Hier resultiert die sehr negative Bewertung von BewohnerInnen die im Bereich des Donauzentrums wohnen und öfters über fehlende Parkplätze auf den Straßen durch Besucher des Einkaufszentrums klagen.

7.2.6. Nachbarschaftsbeziehung

Einschätzung der persönlichen Beziehung zur Nachbarschaft

Die BewohnerInnen konnten in Bezug auf ihre Nachbarschaftsbeziehung aus folgenden Beschreibungen Ihrer Situation wählen:

Tabelle 54: Beschreibung des Beziehungsstatus zu den NachbarInnen

Sehr gut	„Wir sind mit einigen BewohnerInnen richtig befreundet.“
Gut	„Wir kennen einige BewohnerInnen besser, unterhalten uns mit Ihnen und helfen gelegentlich aus.“
Mittelmäßig	„Wir kennen einige BewohnerInnen näher und unterhalten uns mit Ihnen gelegentlich im Stiegenhaus oder Hof.“
Schlecht	„Wir haben mit den übrigen BewohnerInnen so gut wie keinen Kontakt. Man grüßt sich, wenn man sich sieht.“
Besteht nicht	-

Quelle: eigene Darstellung

Die Frage nach der Nachbarschaftsbeziehung ergibt, laut dem errechneten Mittelwert von 2,61, ausgehend von einer mittelmäßigen Beurteilung, eine Tendenz in Richtung gutes Verhältnis unter den BewohnerInnen. Eine Standardabweichung von 1,14 lässt sowohl Spielraum hin zu einer Verschlechterung als auch zu einer Verbesserung zu.

Die Dauer der Wohnhaft hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Nachbarschaftsbeziehungen. Sowohl als „gut“ als auch als „schlecht“ eingestufte Nachbarschaftsbeziehungen finden sich in allen Gruppierungen der Wohnhaftdauer

wieder. Einzig und allein die über 39 Jahre in dieser Wohnhausanlage lebenden BewohnerInnen stufen ihre Nachbarschaftsbeziehungen zumindest „mittelmäßig“ ein.

Um das Potential für eine Intensivierung der Nachbarschaftsbeziehungen analysieren zu können, wurde die Bewertung der Nachbarschaftsbeziehung in Verbindung mit der Wichtigkeit eines guten nachbarschaftlichen Kontaktes gesetzt. Dabei kam es zu dem Ergebnis, dass Haushalte mit einer bereits sehr guten oder guten Einschätzung ihrer Nachbarschaftsbeziehungen, ebenso die Wichtigkeit dieses Kontaktes überwiegend sehr gut oder gut bewertet haben. Es lässt sich aber ebenso daraus schließen, dass vor allem für Haushalte, mit der Bewertung ihrer Nachbarschaftsbeziehung als „mittelmäßig“, aber auch „schlecht“, ein guter nachbarschaftlicher Kontakt durchaus als wichtig erweist.

Tabelle 55: Nachbarschaftsbeziehung korrelierend mit der Wichtigkeit eines guten Kontaktes

			Wichtigkeit guten Kontaktes		
			wichtig	unwichtig	Gesamt
Nachbarschafts- beziehung	gutes Verhältnis	Anzahl	40	1	41
		Erwartete Anzahl	28,5	12,5	41,0
		% innerhalb von Nachbarschaftsbeziehung	97,6%	2,4%	100,0%
		% innerhalb von Wichtigkeit guten Kontaktes	70,2%	4,0%	50,0%
	schlechtes Verhältnis	Anzahl	17	24	41
		Erwartete Anzahl	28,5	12,5	41,0
		% innerhalb von Nachbarschaftsbeziehung	41,5%	58,5%	100,0%
		% innerhalb von Wichtigkeit guten Kontaktes	29,8%	96,0%	50,0%
Gesamt	Anzahl	57	25	82	
	Erwartete Anzahl	57,0	25,0	82,0	
	% innerhalb von Nachbarschaftsbeziehung	69,5%	30,5%	100,0%	
	% innerhalb von Wichtigkeit guten Kontaktes	100,0%	100,0%	100,0%	

Quelle: eigene Darstellung

Die Ermittlung der Signifikanz dieser Annahme erfolgt mittels Chi-Quadrat-Test mit einem Signifikanzniveau von 5%. Die Gegenüberstellung der Nachbarschaftsbeziehung mit der Wichtigkeit guten Kontaktes unterscheidet sich statistisch signifikant (Chi-Quadrat (1) =30,441, $p = ,000$, $n=82$) , und stehen in einem sehr starken Zusammenhang ($CC=,520$, $p=,000$; Phi/ Cramer-V= $,609$, $p=,000$).²²⁵ Die Nullhypothese wird verworfen.

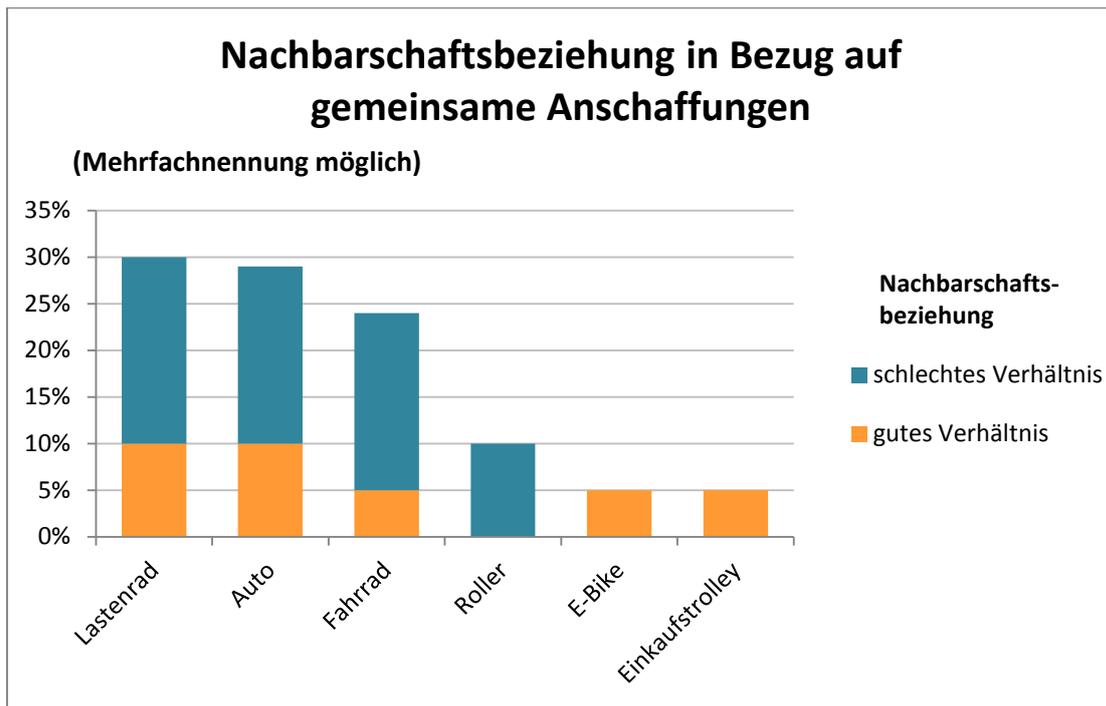
Die Befragung nach dem Empfinden von der gemeinsamen Nutzung bestehender Gemeinschaftseinrichtungen wie Waschküche, Fahrrad- und Kinderwagenabstellraum sowie Hof und Kinderspielplatz wird zum größten Teil als problemlos, ab und zu als gewöhnungsbedürftig, jedoch funktionierend eingestuft. Eine gut organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Fortbewegungsmitteln und Mobilitätsunterstützungen sollte aus diesem Grund innerhalb der Wohnhausanlage möglich sein.

In nachfolgender Analyse wird noch ein Schritt weiter gegangen und die Nachbarschaftsbeziehung in Hinblick auf eine gemeinsame Anschaffung von Fortbewegungsmitteln und Mobilitätsunterstützungen überprüft.

Eine gemeinsame Anschaffung von unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln können sich 78% der teilgenommenen Haushalte nicht vorstellen. Von den übrigen 22% werden am Häufigsten die Fortbewegungsmittel Lastenfahrrad, Auto, Fahrrad zur gemeinsamen Anschaffung ausgewählt. Besonders hervorzuheben ist dabei die Bedeutung der Nachbarschaftsbeziehung, welche nicht ausschlaggebend ist, jedoch eher noch eine Rolle, insbesondere in der Bereitschaft zur gemeinsamen Anschaffung von kostenintensiveren Anschaffungen, wie dem Auto spielt.

²²⁵ Vgl. Schwarz, Jürg et. al. 2018

Abbildung 83: Nachbarschaftsbeziehung und gemeinsame Anschaffungen



Quelle: eigene Darstellung

Der Weg zum Teilen nach Meinung der Befragten

Fragt man die BewohnerInnen nach ihrer Einschätzung betreffend des notwendigen Bedarfes, damit BewohnerInnen der Wohnhausanlage Fortbewegungsmittel miteinander teilen, wird eine bessere, vertrautere Beziehung zu den NachbarInnen häufig erwähnt. Ebenso wie ein Initiator und ausreichend Informationen.

8. ZWEI FALLBEISPIELE – EIN FAZIT

8.1. Städtebauliche, architektonische und räumliche Merkmale

Baukörper

Aus architektonischer Sicht ist die Zeile der 60er Jahre, mit 4- 5 Stiegen pro Baukörper und 9 Stockwerken deutlich massiver und großvolumiger als die Zeile der 50er Jahre, welche zwischen 2-4 Stiegen pro Baukörper variiert und über höchstens drei Geschosse verfügt. Auch die Barrierefreiheit ist in der Zeile der 60er Jahre deutlich besser ausgearbeitet als in der Zeile der 50er Jahre, was der weitaus geringeren Bedeutung an dem Erscheinungsbildes und der Errichtung durch standardisierte Fertigbauteile zu Schulden kommt. Die Wohnhausanlage und die Stiegen sind ebenerdig zugänglich, die Stockwerke sind immerhin halbgeschossig über den Aufzug erreichbar. Des Weiteren weist die Zeile der 50er Jahre im Vergleich deutlich kleinere Wohnungen auf, auch wenn bereits eine Zusammenführung der Duplex-Wohnungen auf manchen Stiegen stattgefunden hat, um größeren Haushalten zu beherbergen und eine Durchmischung der BewohnerInnenstrukturen zu ermöglichen, herrscht ein Vierspänner Erschließungssystem vor, welches sich in den Haushaltsgrößen der einzelnen Wohnhausanlagen widerspiegelt. Die Zeile der 60er Jahre setzt sich aus Zwei- oder Dreispännern zusammen bietet dadurch eine größere Wohnfläche mit je einem privaten Freiraum, in Form einer Loggia, pro Wohneinheit. Die Zugänge zu den witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten innerhalb des Baukörpers befinden sich in beiden Jahrzehnten im UG hinter einer Feuerschutztüre, welche über einen halbgeschossigen Stiegenabgang erreichbar ist.

Abstellmöglichkeiten

Grundsätzlich weisen beide Zeilen eine hohe Unzufriedenheit im Bereich der verfügbaren Abstellmöglichkeiten auf. Die für nicht-motorisierte Mobilitätswerkzeuge vorgesehenen Abstellbereiche sind in der Zeile das eigene Kellerabteil sowie der Fahrradraum im Untergeschoß. Ebenso vergeben die BewohnerInnen der 50er Zeile eine deutlich schlechtere Bewertung aller drei Kategorien im Gegensatz zur Zeile der 60er Jahre. Ein Grund dafür könnte das Vorhandensein eines Fahrradraumes auf jeder Stiege sein, da mehr Raum zu geringerer Überlastung führt. Außerdem wurde in der Zeilenbebauung der 60er Jahre bereits an kurzfristigen sowie langfristige (in einem sehr geringen Ausmaß) ebenerdigen Abstellmöglichkeiten nachgerüstet.

Die Beurteilung durch die Carsharing affine Personengruppe der 60er Jahre fällt deutlich besser aus als die der 50er Jahre, wobei in erstgenannter Zeile die Möglichkeit des Parkens auf der Straße besser bewertet als auf den angemieteten Parkplätzen.

Das Abstellen eines Lastenrades gestaltet sich auf Grund seines Gewichts und seiner Größe in der Zeilenbebauung wegen des Fehlens ebenerdiger Abstellmöglichkeiten sehr schwierig. Hierfür bieten sich die nachgerüsteten Radboxen in der Zeile der 60er Jahre ebenso wenig an.

Bezüglich Einkaufstrolley und Kleinstmobilität empfindet die affine Personengruppe das Kellerabteil und die Wohnung als genannte Abstellmöglichkeiten gegensätzlich. In der Zeile der 50er Jahre wird das Kellerabteil ein weiteres Mal negativ bewertet, in der Zeile der 60er Jahre erhält die Wohnung die schlechtere Beurteilung.

Freiraum

Einen weiteren deutlichen Unterschied der beiden Zeilen lässt die Ausgestaltung des umschließenden Freiraumes erkennen. In diesem Fall ist die Zeile der 50er Jahre hingegen des nachgesagten langweiligen und ungenutzten Abstandsgrüns, welches auf die Zeile der 60er Jahre zutrifft, beträchtlich hochwertig ausgestaltet und schafft dadurch eine individuelle Identität. Spielplätze in unterschiedlicher Ausführung, vereinzelte raumbildende Elemente und gärtnerische Ausgestaltungen sowie von BewohnerInnen geschaffene Hochbeete zieren den Freiraum.

Infrastruktur

In Bezug auf die umliegend vorhandene Infrastruktur ist die Zeile der 60er Jahre, hingegen der Annahme einer strikten Trennung von Wohnen und Arbeiten, nicht minderwertiger in das Stadtgefüge integriert als die Zeile der 50er Jahre, was vor allem auf das nahegelegene Einkaufszentrum zurückzuführen ist. In Betrachtung der Erschließung durch den ÖPNV, ist die Zeile der 60er Jahre, mit einer Bushaltestelle deutlich schlechter bedient als die Zeile der 50er Jahre, welche direkt an drei höherrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln liegt.

8.2. Soziodemographische Merkmale

Bei den BewohnerInnen der Zeile aus den 50er Jahren gehen Fachleute davon aus, dass der Generationenwechsel bereits vollzogen wurde und eine jüngere BewohnerInnenstruktur nachrückt. Diese Annahme spiegelt sich in dem Ergebnis der

BewohnerInnen-Befragung wieder. Mit einem Durchschnittsalter von 44,5 Jahren und einem Anteil von 12% an 18-24 Jährigen beträgt der Anteil beinahe das Doppelte im Vergleich zur Zeile der 60er Jahre und unterliegt dem Alter um 7,8 Jahre. Bei der Bildung überwiegt in beiden Zeilen der Anteil an BewohnerInnen mit einem Lehrabschluss als höchste Ausbildung und gleicht sich sodann mit den Kenntnis aus dem Stand der Forschung, wobei in der Zeile der 50er Jahre 20% über eine Matura oder einen Studienabschluss verfügen, in der Zeile der 60er Jahre sind es immerhin 27%.

Eine Gemeinsamkeit der beiden Zeilen und anderen Zählbezirken mit einem hohen Anteil an Zeilenbauten ist die Geschlechterverteilung, da der Frauenanteil prozentuell über dem Anteil der Männer liegt.

Ein weiterer Unterschied zeigt sich jedoch in der Haushaltsstruktur. In der Zeile der 50er Jahre ist der Anteil an Einpersonenhaushalten deutlich größer als in der Zeile der 60er Jahre, wo sich die Haushaltstypen beinahe gleichmäßig verteilen. Der Grund dafür liegt überwiegend in der Größe der Wohnnutzfläche

8.3.Mobilitätsbezogene Merkmale

Carsharing Affinität

Die Zeile der 60er Jahre beherbergt nach den Kriterien für Carsharing Affinität um 12% mehr Carsharingaffine Haushalte als die Zeile der 50er Jahre. Dabei hat Letztgenannte mit 56% um 7% mehr autofreie Haushalte. Hinzu kommt der weitaus höhere Anteil an monomodalen MIV-TeilnehmerInnen in der Zeile der 60er Jahre, weshalb ein Großteil der Autos regelmäßig in Verwendung ist. Der Motorisierungsgrad liegt in beiden Zeilen sowohl unter dem Durchschnitt der Bundeshauptstadt als auch des Bezirkes. Der Unterschied zwischen Bezirk und Wohnhausanlage ist in der Zeile der 60er Jahre besonders hoch. Dies kann an der guten Lage der Zeile, im Nahbereich eines höherrangigen Verkehrsmittels sowie an der guten infrastrukturellen Versorgung, im Gegensatz zu anderen Teilen des weitläufigen Außenbezirkes, liegen. Um die Rolle des Vertrauens (siehe Kap. 2.2.1.1) zu bewerten wurde die Zielgruppe der Carsharing Affinen der Bereitschaft zum Online Einkauf gegenüber gestellt. In beiden Zeilen zeigt sich sowohl für affine sowie nicht-affine Personen ein vermehrtes „Ja“ zum Online-Einkauf, wobei der Unterschied innerhalb der Carsharingaffinen Personengruppe deutlich höher ist. Die Durchführung eines Chi-Quadrat-Tests ergibt statistisch gesehen jedoch keinen Zusammenhang der beiden Variablen.

Als positiven Effekt von Carsharing-Angeboten nannten beide Jahrzehnte, Carsharingaffinen sowie nicht-affinen Personen mit großem Abstand zu den übrigen Auswahlmöglichkeiten - Umweltschonung, Ressourcenschonung, Geld sparen und Platzeinsparung. Sehr hervorstechend in der Zeile der 60er ist die häufige Nennung der Möglichkeit Menschen kennen zu lernen seitens der nicht-affinen Personengruppe, woraus auf Potential für eine Verbesserung der Nachbarschaftsbeziehungen schließen lässt. Warum Carsharing bis dato noch nicht genutzt wird, wird von Seiten der Carsharing Affinen mit fehlenden Informationen und Partnern zum Teilen beantwortet. Die BewohnerInnen der Zeile der 60er Jahre können sich jedenfalls eine gemeinsame Anschaffung eines Autos vorstellen.

Lastenrad Affinität

In Bezug auf die Affinität für Lastenräder weisen die Zeilen ein prozentuell niedriges Ergebnis auf. Auch der Erfahrungswert mit Lastenrädern ist für affine wie nicht-affine NutzerInnen minimal und gemischt bewertet. Ebenso besitzt niemand der Befragten ein solches Fortbewegungsmittel und möchte auch keine Kosten für diese auf sich nehmen. Ein Verleih dieser wäre möglicherweise die richtige Alternative, da vor allem in der Zeile der 50er Jahre Interesse an einem Lastenrad besteht, der notwendige Zugang jedoch fehlt. Besonders hervorzuheben ist die häufige Nennung des Lastenrads als mögliches Fortbewegungsmittel zur gemeinsamen Anschaffung sowohl in der Zeile der 50er (noch stärkeres Interesse) als auch der 60er Jahre.

Sowohl in der Zeile der 50er als auch der 60er Jahre ist das Fahrrad das meistbesessene Mobilitätswerkzeug. Die Nutzungserfahrungen sind beinahe gänzlich mit „Gut“ bzw. „Sehr gut“ bewertet und dient in etwa 6-7 Prozent als Fortbewegungsmittel für regelmäßige Wegstrecken.

Affinität für Kleinstmobilität

Obwohl die BewohnerInnenstruktur in der Zeile der 50er Jahre grundsätzlich für eine Affinität an Kleinstmobilität spricht, weist sie nur einen geringen Anteil an affinen Personen auf. Dies ist womöglich auf den Indikator „Bildungssand“. Der Anteil an affinen Personen in der Zeile der 60er Jahre spiegelt hingegen die dortige BewohnerInnenstruktur. Hier wird Kleinstmobilität zeitweise sogar als Verkehrsmittel im

Alltag verwendet und die Nutzungserfahrungen sind durchaus positiv. Im Gegenteil zur Zeile der 50er Jahre, in welcher Kleinstmobilität im Alltag keine Rolle spielt und auch die gemachten Erfahrungen gemischt bewertet wurden. Interesse Kleinstmobilität gemeinsam anzuschaffen besteht jedoch nicht.

Einkaufstrolley Affinität

Die anteilmäßig größte Zielgruppe stellen die Einkaufstrolley affinen Haushalte dar. Für beide Jahrzehnte liegt der Wert über der Hälfte, bei der Zeile der 60er Jahre sogar bei 71%. Dieses Ergebnis kann auf das höhere Alter der BewohnerInnen zurückgeführt werden und lässt sich gut mit dem hohen Anteil an zu Fuß zurückgelegten Wegestrecken der BewohnerInnen der Zeile kombinieren.

Multimodalität

Der Anteil an multimodalen VerkehrsteilnehmerInnen ist in der Zeile der 60er Jahre minimal höher, diese weist jedoch einen deutlich höheren Wert des monomodalen MIV auf. Die Beweggründe für die Nutzung des Autos sind dieselben, vor allem Entfernung und Erreichbarkeit wurden sehr oft genannt. Flexibilität und die Mitnahme von Kindern, kann auch an dem eher geringen Anteil an Haushalten mit Kinder liegen, kaum.

8.4. Nachbarschaftliche Merkmale

Die Nachbarschaftsbeziehung wird in beiden Zeilen als „mittelmäßig“ beurteilt. Statistische Berechnungen ergeben jedoch eine Neigung zur Verbesserung. Denn die Gegenüberstellung der Nachbarschaftsbeziehung und der Wichtigkeit guten Kontaktes ist auch statistisch signifikant.

Folgend werden in Tabelle Nr. 85 die Unterschiede zwischen dem Zeilenbau der 50er und der 60er Jahre hervorgehoben. Dabei gibt die Stärke der Farbe die Gemeinsamkeiten wieder:

ähnlich	unähnlich	verschieden
---------	-----------	-------------

Tabelle 56: Aufzeigen von Unterschieden und Gemeinsamkeiten der Zeile der 50er und 60er Jahre

Städtebauliche, architektonische und räumliche Merkmale		
Baukörper		
Volumen / Stiegen / Geschosse	kleinvolumig / 2-4 Stiegen / 2-3 Geschosse	großvolumig / 4-5 Stiegen / 9 Geschosse
Barrierefreiheit	nicht gegeben	teilweise gegeben durch Aufzug
Wohnungsgröße	ursprüngl. ausschließlich kleine Wohnungen, mittlerweile tlw. zusammengelegt	Bereits bei Errichtung größere WFL konzipiert
Privater Freiraum	Vereinzelte Wohnungen	Alle Wohnungen
Abstellmöglichkeiten		
Abstellmöglichkeiten innerhalb	Im UG, nicht barrierefrei erreichbar	
Abstellmöglichkeiten außerhalb	nicht vorhanden	Abstellzäune für Kurzparker und Abstellboxen
Bewertung der Abstellmöglichkeiten	Sehr negativ bewertet	Negativ bewertet
Wohnhausanlagenbezogene Stellplätze	Nicht vorhanden	Stellplätze anmietbar
Freiraum		
Ausgestaltung	Spielplätze, Sitzgruppen, Aneignung durch MieterInnen	Einzelne Sandkisten, kleine betonierte Flächen tlw. mit Sitzbank
Infrastruktur		
Eingliederung ins Stadtgefüge	von einer Vielzahl unterschiedlicher Einrichtungen umgeben	
ÖPNV-Anschluss	Drei höherrangige ÖV-Haltestellen unterschiedlicher Linien und von allen Bereichen der WHA gut erreichbar	Ausschließlich durch eine Bus-Haltestelle an das ÖV-Netz angeschlossen und daher nicht von allen Punkten der WHA gut erreichbar
Soziodemographische Merkmale		
Geschlecht	Überwiegend weiblich	
Alter	Hoher Anteil junger BewohnerInnen	Hoher Anteil älterer BewohnerInnen
Bildungsstand	Überwiegend Lehrabschluss	
Haushaltsgrößen	Überwiegend 1-Pers.Haushalte	Gleichmäßige Verteilung

Mobilitätsbezogene Merkmale		
Carsharing Affinität und MIV		
Anteil autofreier Haushalte	56 Prozent	49 Prozent
Monomodale MIV-NutzerInnen	Niedrig	Mittel
Motorisierungsgrad	Niedrig	
Carsharingaffine BewohnerInnen	26%	38%
Nutzungserfahrungen	Positiv bewete	
Interesse am Teilen	Ist gegeben	Ist stark gegeben
Lastenrad Affinität und Fahrradnutzung		
Affine BewohnerInnen	Anteil knapp unter 30%	
Lastenradbesitz	Nicht gegeben	
Nutzungserfahrungen	Gemischt bewertet	
Interesse am Teilen	Ja	Nein
Fahrradbesitz	Meist besessenstes Mobilitätswerkzeug	
Affinität für Kleinstmobilität		
Affine BewohnerInnen	Deutlich höher mit 28%	keine 20%
Nutzungserfahrungen	Gemischt bewertet	Positiv bewertet
Einkaufstrolley Affinität		
Affine BewohnerInnen	Über 50 Prozent	Über 70%
Nutzungserfahrungen	Positiv bewertet	
Multimodalität		
Anteil multimodaler VerkehrsteilnehmerInnen	Über 70 Prozent	
Potenzial zur Steigerung	kaum vorhanden	gegeben
Merkmale der Nachbarschaftsbeziehung		
Beurteilung	Mittelmäßig	
Wichtigkeit guten Kontaktes	Wichtig; auch Haushalten mit aktuell schlechtem Verhältnis	Wichtig für Haushalte mit gutem Verhältnis, bei schlechtem Verhältnis unwichtig
Spielt eine Rolle beim Teilen	Teilweise	Nein

Quelle: eigene Darstellung

III Konzeption zu Wohnen und Mobilität in der Zeile

9. HANDLUNGSFELDER BILDEN DEN MAßNAHMENKALATOG

In Ausarbeitung der Bestandsanalyse sowie der BewohnerInnen-Befragung haben sich folgende Handlungsfelder herauskristallisiert, die als Basis für die Zusammenstellung des Maßnahmenkataloges dienen.

- **Radverkehr:** Attraktivität des Radverkehrs durch die Schaffung von verbesserten Voraussetzungen erzeugen. Das Vorfinden von geeigneten Bedingungen für die Nutzung von Kleinstmobilität, sowohl innerhalb der Wohnhausanlage als auch im Wohnumfeld, soll die Inanspruchnahme dieser durch die BewohnerInnen stärken und zusätzlich Benutzerfreundlichkeit mit sich bringen.
- **Fußverkehr:** Die qualitativere Ausgestaltung des Fußwegenetzes verstärkt das Sicherheitsgefühl sowie das Wohlbefinden im Straßenraum, insbesondere von älteren Personen und Familien mit Kindern.
- **Nachbarschaftsbeziehung:** Eine Erleichterung zur Integration von Sharing-Angeboten ist ein gestärktes Gemeinschaftsgefühl als auch eine gute Nachbarschaftsbeziehung, die den bedeutungsvollen Faktor des Vertrauens bündelt.
- **Informationsverbreitung:** Informationen über diverse Mobilitätsangebote, wie Sharing- und ÖPNV-Vorkommnisse am Wohnstandort sowie Auskünfte über das nicht motorisierte Wegenetz ersparen den BewohnerInnen das Einholen von Informationen und umgeht so mögliche Hemmnisse und bricht gegebenenfalls die Barriere zur Nutzung.
- **Schaffung von Anreizen:** Durch die Schaffung von Anreizen für die BewohnerInnen, soll der Sprung von der positiven Einstellung gegenüber alternativer Mobilität, wegen Gründen der Umweltschonung, der Kosteneinsparung oder des Klimawandels, zur tatsächlichen Nutzung schaffen.

Aus den nun aufgezeigten Handlungsfeldern werden „allgemeine Maßnahmen“, die Zeilentypologie grundsätzlich betrifft, und „spezifische Maßnahmen“, jene die auf das Baujahr der Zeile abgestimmt sind, definiert und zu Maßnahmenbündeln (MB) konzipiert.

Die Zuordnung der Errichtungskosten für die entsprechende Maßnahme orientiert sich überwiegend an dem Handbuch „MIWO-Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen“²²⁶

Allgemeine Maßnahmen

Tabelle 56: Maßnahmenkatalog_Ausstattung der vorhandenen Fahrradräume

Radverkehr	
MB1: Schaffung adäquater Abstellmöglichkeiten	
1 Ausstattung der vorhandenen Fahrradräume	
Ziel	Eine qualitative Ausstattung der Fahrradräume mit vorteilhaften Radabstellanlagen schafft Ordnung sowie Sicherheit in den Räumlichkeiten und eine Erleichterung im Zugang zu den einzelnen Mobilitätswerkzeugen, sodass ein Beschädigen bei Entnahme durch Überfüllung verhindert werden kann. Außerdem sollen adäquate Absperrvorrichtungen den BewohnerInnen ein sicheres Gefühl bei Hinterlassung der Mobilitätswerkzeuge geben.
Umsetzung	Hierfür eignen sich kombinierte Vorderrad- und Rahmenhalter, die durch hohe Stabilität ausgezeichnet werden und Anlehnbügel zur Abschließung weitere Mobilitätswerkzeuge, vorzugsweise Scooter oder Einkaufstrolley. Diese können bei mittig gelegentlichem Eingang an den Breitseiten in 45° Parkierung errichtet werden.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung
Dimensionierung	8 Abstellanlagen bei rd. 25m ² Abstellraum ²²⁷
Errichtungskosten	hoch (ab € 50.000)
Realisierungszeitraum	mittelfristig (2-5 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

²²⁶ Vgl. Fussverkehr Schweiz; VCS Verkehrs-Club der Schweiz (Hrsg.) 2014

²²⁷ Vgl. Kapitel 2.3.1

Tabelle 578: Maßnahmenkatalog_ Externer Zugang zum Kellergeschoß

Radverkehr	
MB3: Bauliche Umgestaltungen	
2 Externer Zugang zum Kellergeschoß	
Ziel	Durch die nachträgliche Errichtung eines barrierefreien externen Zugangs zu dem Kellergeschoß besteht Spielraum in der Dimensionierung von Durchgangsbreiten und Aufstiegsformen. Dadurch soll das Transportieren von vor allem unhandlichen Fortbewegungsmitteln wie das Fahrrad, das Lastenrad oder E-Bikes in das Kellergeschoß erleichtert werden.
Umsetzung	Die Schaffung eines externen Zugangs über eine Kombination aus Stiegen und Rampe auf der Giebelseite der Zeile ermöglicht das bequeme Verlassen des Kellergeschoßes mit Fortbewegungsmittel. Durch die Verbundenheit der einzelnen Stiegen im Kellergeschoß kann diese Maßnahme das ganze Haus erreichen. Zur Umsetzung kann die Maßnahme allerdings ausschließlich an Zeilenbauten mit genügend Freiraum an angedachter Seite erfolgen.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung
Dimensionierung	1,2m für Lastenrad; 0,7m Stiege
Errichtungskosten	hoch (ab € 50.000) ²²⁸
Realisierungszeitraum	langfristig (über 5 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

²²⁸ Vgl. MyHammer AG o. J.

Tabelle 59: Maßnahmenkatalog_Errichtung einer Internetplattform

Informationsverbreitung	
MB6: Informations- und Kommunikationskanäle	
3 Einrichtung einer Internetplattform	
Ziel	Für einen unkomplizierten, wohnhausanlagen-internen Austausch über allgemein anstehende Themen, wie Nachbarschaftsfeste und Wartungsarbeiten, soll es vor allem dem Bereich Mobilität dienen, ÖPNV-Fahrpläne anzeigen, Sharing-Angebote listen und die Buchung dieser ermöglichen. Die Fortgeschrittene Variante wäre das Digitale Schwarze Brett, welches jedoch mit einem deutlichen Mehraufwand (Installation) verbunden wäre, sodass die Integration eventuell im Zuge einer Komplettsanierung stattfände.
Umsetzung	Einrichtung einer freizugänglichen Homepage mit oben angeführten Informationen und der Möglichkeit zur Registrierung für speziellere Themenfelder wie Sharing etc.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Initiatoren Seitens der BewohnerInnen und Hausverwaltung
Errichtungskosten	gering (bis € 10.000) ²²⁹
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

Spezifischen Maßnahmen

Maßnahmen für die Zeile der 50er Jahre

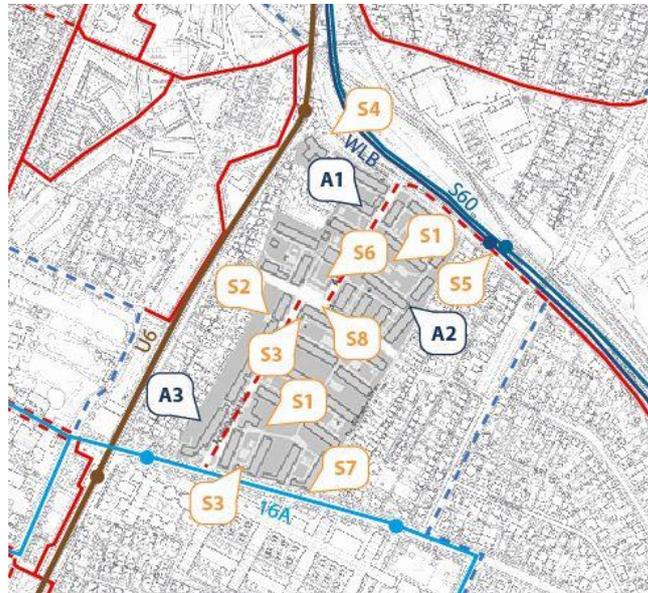
Die Schwerpunkte an Maßnahmen zur Zeilenbebauung der 50er Jahre konzentrieren sich sehr stark auf das 2-Radangebot. Dabei liegen sie vor allem in der Schaffung adäquater Abstellmöglichkeiten für Mobilitätswerkzeuge. Diese sind nur in einem geringen Maße vorhanden, nicht barrierefrei erreichbar, schlecht ausgestattet und überfüllt. Kurzfristige Abstellmöglichkeiten, unter anderem für BesucherInnen, sind nicht vorhanden. Im Bezug auf Sharing-Angebote ist insbesondere das Zusammenführen Gleichgesinnter zu forcieren. Da Interesse besteht, lediglich der Sharing-Partner fehlt und auch hier gilt, dass das Rad, sei es Fahrrad oder Lastenrad eher bevorzugt wird. Ein weiteres Thema zur Integration von alternativer Mobilität ist das Arbeiten mit der Nachbarschaft. Das

²²⁹ Vgl. Pinggera, Armin 2019

Nachbarschaftsverhältnis wurde im Durchschnitt mittelmäßig mit positiver Tendenz bewertet, was auf die Wohndauer und den dadurch kurzen Zeitraum zum Kennenlernen zurückzuführen ist. Denn laut Befragung ist auch die BewohnerInnen mit einer zurzeit mittelmäßig bis schlechten Nachbarschaftsbeziehung ein gutes Verhältnis wichtig. Dies spiegelt sich am Interesse an Nachbarschaftsfesten wieder, welche im Gegensatz zu den BewohnerInnen der Zeile der 60er Jahre, bei Stattfinden gerne besucht werden.

Die Verortung der Maßnahmen lässt sich auf folgender Karte nachvollziehen. Maßnahmen die räumlich nicht zugeordnet werden können sind plakativ im Gebiet der Wohnhausanlage platziert.

Abbildung 84: Verortung der Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 60: Maßnahmenkatalog_Kurzfristige Radabstellmöglichkeiten im Freien

Radverkehr	
MB1: Schaffung adäquater Abstellmöglichkeiten	
<u>1 Kurzfristige Radabstellmöglichkeiten im Freien</u>	
Ziel	Kurzfristige Abstellmöglichkeiten, in Form von Abstellzäunen oder Radanlehnbügel, bieten ebenso BesucherInnen von BewohnerInnen oder Geschäften die Möglichkeit den NIV in Anspruch zu nehmen und gewähren ein sicheres Abstellen. Zusätzlich wird das Blockieren von Wegen durch das Abstellen an ungeeigneten Plätzen verhindert.
Umsetzung	Für die Errichtung zweier Standorte, einmal im nördlichen und einmal im südlichen Bereich der Wohnhausanlage eignen sich die Grünflächen entlang der Erschließungswege.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung
Dimensionierung	1 Besucherstellplatz pro 200 m ² WNFL ²³⁰ (Empfehlung)
Errichtungskosten	gering (bis € 10.000)
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 61: Maßnahmenkatalog_Langfristige Abstellmöglichkeiten im Freien

Radverkehr	
MB1: Schaffung adäquater Abstellmöglichkeiten	
<u>2 Langfristige Abstellanlagen im Freien</u>	
Ziel	Abstellanlagen für eine längerfristige Unterstellung werden benötigt um einen komfortablen, ebenerdigen Zugang zu den Mobilitätswerkzeugen zu gewährleisten und die Kapazitäten zu erweitern. Besonders wichtig wären diese im Bereich der Stiegenzugänge für Rollatoren.
Umsetzung	Längerfristige Abstellmöglichkeiten, wie Raddepotboxen, sollen dem Engpass an Abstellräumen, vor allem in den Zeilen der 50er Jahre entgegenwirken und die privaten Kellerabteile entlasten, indem eine sichere Alternative geschaffen wird. Sie sollen barrierefrei zugänglich sein und Platz für Lastenräder und Doppelstockparker bieten. Der Freiraum bietet sich auf Grund

²³⁰ Vgl. Reis, Martin o. J., S. 17

	des Platzangebotes und einer Umsetzung mit geringem Aufwand an. Die Errichtung dieser bietet sich vor allem auf den bereits betonierten Flächen zwischen den Zeilen an. In der Wohnhausanlage der 50er Jahre befinden sich bereits betonierte Flächen überwiegend am westlichen Rande.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung und BewohnerInnen
Dimensionierung	etwa 5m*2,75m*6,5 ²³¹
Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 582: Maßnahmenkatalog_Nutzungszuführung

Radverkehr	
MB3: Bauliche Umgestaltung	
<u>3 Nutzungszuführung</u>	
Ziel	Die Zuführung der teils leerstehenden Flachbauten einer Nutzung als Abstellräume bringt zwei positive Folgen mit sich. Einerseits werden ebenerdige Abstellräume speziell für Räder aller Art geschaffen, andererseits werden ungenutzte Räumlichkeiten wiederbelebt. Speziell für die Unterbringung von Lastenrädern sind diese zu dimensionieren.
Umsetzung	Die Umnutzung der Flachbauten bringt sogleich eine bauliche Veränderung bzw. Anpassung mit sich. Um neben Lastenrädern eine möglichst hohe Anzahl an Fahrrädern unterbringen zu können ist die Errichtung von Doppelstockparkern sehr gut geeignet. Hierfür ist jedoch eine lichte Höhe von 2,75 Meter zu geben.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung und BewohnerInnen
Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

²³¹ Vgl. Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.) 2018, S. 11

Tabelle 63: Maßnahmenkatalog_Herbeiführung des Lückenschlusses

Radverkehr	
MB2: Optimierung des Radwegenetzes	
<u>4 Herbeiführung des Lückenschlusses</u>	
Ziel	Ein gut verknüpftes Netz an Radfahranlagen hebt die Qualität und steigert die Attraktivität des NIV. Radwege bieten Sicherheit, die vor allem Kindern das freie Bewegen und die Nutzung nicht-motorisierter Fortbewegungsmittel erleichtert. Die Erschließung der Wohnhausanlage durch das Radwegenetz aus allen Himmelsrichtungen ist besonders bei flächenmäßig größeren Zeilenstrukturen wichtig, um in Punkto Wegzeit anderen Fortbewegungsmöglichkeiten um nichts nachzustehen.
Umsetzung	Dafür benötigt es eine Radfahranlage entlang „Am Schöpfwerk“, zur Herstellung einer West-Ost-Verbindung im Süden der Wohnhausanlage zu den beginnenden Radfahranlagen im Bereich der U6-Station „Am Schöpfwerk“. Ebenso ist die Verlängerung des Radstreifens im Verlauf der „Tscherttegasse“ von der „Andersengasse“ bis zur U6-Haltestelle „Tscherttegasse“
Umsetzungsbereich	Quartiersebene
Zuständigkeit	Stadt Wien
Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 59: Maßnahmenkatalog_Verbesserte Ausgestaltung des Fußweges zu ÖV-Stationen

Fußverkehr	
MB4: Sicherheit hat Vorrang	
<u>5 Verbesserte Ausgestaltung des Fußweges zu ÖV-Stationen</u>	
Ziel	Eine qualitativ hochwertige Ausgestaltung des Fußwegenetzes lädt zum Verweilen ein, nimmt beängstigende Gefühle und lässt Sicheres Fortbewegen zu.
Umsetzung	Die Errichtung eines Schutzweges zur Kreuzung der „Tscherttegasse“ auf Höhe der S-Bahn- und WLB-Haltestelle vermitteln den Fußgängern ein sicheres Gefühl und erhöht die

	Qualität des Fußweges. Zusätzlich bringt das Freihalten einer gewissen Fläche des Gehsteiges von Autos auf Seiten der ÖV – Haltestellen bessere Einsicht die Fahrbahn.
Umsetzungsbereich	Quartiersebene
Zuständigkeit	Stadt Wien
Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000) ²³²
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 65: Maßnahmenkatalog_Initiierung von Nachbarschaftsfesten

Nachbarschaftsbeziehung	
MB5: Forcierung gegenseitiger Unterstützung	
6 Initiierung von Nachbarschaftsfesten	
Ziel	Eine Veranstaltung zum besseren Kennenlernen der Nachbarschaft und zum Verbringen eines schönen Nachmittages bereits sich kennender Personen hilft dabei BewohnerInnen mit demselben Interessenschwerpunkt zusammenzubringen. Viele der BewohnerInnen mit aufzeigender Affinität für alternative Mobilität haben grundlegendes Interesse an dem Thema. Ihnen fehlt jedoch die Gemeinschaft mit der diese Unternehmung geteilt werden kann.
Umsetzung	Aushänge verkünden Ort, Datum und Uhrzeit an dem das Fest stattfindet. Beteiligte Initiatoren, bevorzugt in der Nachbarschaft gut vernetzte BewohnerInnen, sprechen andere MieterInnen gezielt darauf an. Von Seiten der Hausverwaltung werden Getränke, Snacks und ein Zelt mit Sitzgelegenheiten zur Verfügung gestellt.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung und Initiatoren Seitens der BewohnerInnen
Errichtungskosten	gering (bis € 10.000)
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

²³² Vgl. BMVIT_Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) 2014., S. 61

Tabelle 66: Maßnahmenkatalog_Veranstaltung von Testtagen und Organisation der Bereitstellung

Informationsverbreitung	
MB7: Informieren und Sensibilisieren	
7 Veranstaltung zu Testtagen von Lastenrädern und Organisation der Bereitstellung	
Ziel	<p>Durch die Veranstaltung von Testtagen können sich die interessierten Personen untereinander kennenlernen, Erfahrungen mit dem Lastenrad sammeln und Gleichgesinnte für die gemeinsame Anschaffung und Nutzung zu finden.</p> <p>Als Folgemaßnahme kann zwischen dem Anschaffen und Verwalten durch die BewohnerInnen selbst oder dem Bereitstellen durch die Hausverwaltung gemeinsam mit einem Anbieter entschieden werden. Dabei sollen die InteressentInnen bei der Entscheidungsfindung mit einbezogen werde um das passende Angebot zu finden.</p>
Umsetzung	Die Testtage werden mittels Aushang angekündigt, bei dem Treffpunkt und Uhrzeit bekannt gegeben werden. Neben der Möglichkeit zur Ausleihe für einen bestimmten Zeitraum wird Wissenswertes zum P2P-Sharing präsentiert.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung in Kooperation mit Anbietern von Lastenrädern
Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 67: Maßnahmenkatalog_Bereitstellung eines Stellplatzes für Carsharing-NutzerInnen

Schaffung von Anreizen	
MB8: Unterstützung durch Boni	
8 Bereitstellung eines Stellplatzes für Carsharing-NutzerInnen	
Ziel	Das unentgeltliche zur Verfügungstellen eines zentral gelegenen Stellplatzes bzw. eines markierten Straßenbereichs soll den BewohnerInnen Anreiz bieten ihr privates Auto gegen das gemeinschaftliche Teilen zu tauschen. Dadurch können weitere Kosten eingespart werden und Zeit durch das Ersparen der Parkplatzsuche gewonnen werden.

Umsetzung	Der Stadt ist es möglich gewisse Straßenabschnitte des ruhenden Verkehrs bestimmten Kennzeichen zuzuführen. BesitzerInnen von Autos die einer Carsharing-Organisation nachgewiesen dienen können ihr Auto für einen solchen Stellplatz anmelden. Eine eingehende Prüfung und regelmäßige Nachweise haben zu folgen.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung in Kooperation mit Carsharing-NutzerInnen
Errichtungskosten	gering (bis € 10.000)
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Maßnahmen für die Zeile der 60er Jahre

Schwerpunkte

Im Gegensatz zur Zeile der 50er Jahre ist hier das Fortbewegungsmittel auf vier Rädern als Sharing-Angebot bedeutungsvoll, da die BewohnerInnen sich die gemeinsame Anschaffung deutlich öfters vorstellen können und auch das Interesse gegeben ist. Partnerschaften für das gemeinsame Teilen bestehen dennoch nicht, weshalb es hier vor allem auf die Verbreitung von Informationen und die Aufklärung der BewohnerInnen ankommt. Ebenso ist die Rolle der Nachbarschaftsbeziehung, anders als in der Zeile der 50er Jahre von geringer Bedeutung, sodass auch NachbarInnen mit einem schlechten Verhältnis an Sharing interessiert sind. In weiterer Folge können Maßnahmen zur gegenseitigen Findung von Interessenten, wie beispielsweise über die Plattform Caruso, initiiert werden. Ein weiterer Schwerpunkt zur Maßnahmensetzung besteht im Bereich der Nutzungsforcierung von Kleinstmobilität im Gegensatz zur Zeile der 50er Jahre. Auf Grund des teils längeren Weges zur nächstgelegenen ÖV-Haltestelle und der älteren Bevölkerung würden sich E-Bike oder E-Scooter positiv auf eine nicht-motorisierte Fortbewegung im herkömmlichen Sinne auswirken.

Abbildung 8584: Verortung der Maßnahmen



Quelle: eigene Darstellung

Tabelle 68: Maßnahmenkatalog_ Sichere Abstellanlagen für E-Bikes oder E-Scooter [WHA]

Radverkehr	
MB1: Schaffung adäquater Abstellmöglichkeiten	
<u>1 Sichere Abstellanlagen für E-Bikes oder E-Scooter [WHA]</u>	
Ziel	Abstellanlagen für eine sichere Unterstellung inklusive E-Ladestation werden benötigt, um primär den überwiegend älteren BewohnerInnen die teils längeren Wege zur nächsten ÖV-Haltestelle mit alternativer Mobilität zu ermöglichen.
Umsetzung	Die Errichtung eines externen, ebenerdigen Fahrradraumes mit E-Ladestation ist im nord-östlichen Bereich der Wohnhausanlage vorzusehen und kann ebenso Abstellanlagen für Lastenräder und andere Mobilitätswerkzeuge enthalten. Neben der Möglichkeit zur Abstellung privater Fortbewegungsmittel, wäre die Bereitstellung von E-Bikes oder E-Scootern durch einen eingetragenen Verein oder Genossenschaft ebenso denkbar, da lediglich eine geringe Anzahl an BewohnerInnen für eine gemeinsame Anschaffung ausprechen, jedoch grundlegendes Interesse zeigen.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung, BewohnerInnen als BetreuerIn, eingetragener Verein oder eingetragene Genossenschaft
Dimensionierung	2 Ladestationen mit Möglichkeit zur Nachrüstung

Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 69: Maßnahmenkatalog_ Sichere Abstellanlagen für E-Bikes oder E-Scooter [ÖV-Haltestelle]

Radverkehr	
MB1: Schaffung adäquater Abstellmöglichkeiten	
<u>2 Sichere Abstellanlagen für E-Bikes oder E-Scooter [ÖV-Haltestelle]</u>	
Ziel	Abstellanlagen für eine sichere längerfristige Unterstellung von E-Bikes, E-Scootern oder anderen Fortbewegungsmitteln werden im Bereich der ÖV-Haltestelle benötigt, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Ein schnelleres Erreichen der ÖV-Haltestelle sowie die Möglichkeit am Heimweg weitere Wegestrecken zu verbinden, z.B. Einkauf.
Umsetzung	Die Errichtung von Fahrradboxen dient vorrangig den E-Fortbewegungsmitteln. Hinzu kommen Anlehnbügel zum Absperren weiterer Mobilitätswerkzeuge.
Umsetzungsebene	Quartiersebene
Zuständigkeit	Stadt Wien
Dimensionierung	2 Stück Fahrradboxen und Anlehnbügel
Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 7060: Maßnahmenkatalog_ Herbeiführung des Lückenschlusses

Radverkehr	
MB2: Optimierung des Radwegenetzes	
<u>3 Herbeiführung des Lückenschlusses</u>	
Ziel	Ein gut verknüpftes Netz an Radfahranlagen hebt die Qualität und steigert die Attraktivität des NIV. Radwege bieten Sicherheit, die vor allem Kindern das freie Bewegen und die Nutzung nicht-motorisierter Fortbewegungsmittel erleichtert.
Umsetzung	Der aus Norden an der „Bernoullistraße“ endende Radweg auf Höhe der „Magdeburgstraße“ soll durch diese bis zur „Donaustadtstraße“ für eine Nord-Süd-Verbindung im Bereich der Wohnhausanlage verlängert werden. Die Erschließung der

	<p>Wohnhausanlage durch das Radwegenetz aus allen Himmelsrichtungen ist besonders bei flächenmäßig größeren Baufeldern wichtig, um in Punkto Wegzeit anderen Fortbewegungsmöglichkeiten um nichts nachzustehen.</p> <p>Des Weiteren schafft die Errichtung eines Radfahrstreifens im Verlauf der Nebenfahrbahn der Donaustadtstraße, einer bereits verkehrsberuhigten Tempo 30 Zone, die einzige südliche Radverbindung im Bereich der Wohnhausanlage.</p>
Umsetzungsbereich	Quartiersebene, Baufeld
Zuständigkeit	Stadt Wien
Errichtungskosten	mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 71: Maßnahmenkatalog_ Beleuchtung des Schutzweges

Fußverkehr	
MB4: Sicherheit hat Vorrang	
<u>4 Beleuchtung des Schutzweges</u>	
Ziel	Eine verstärkte Schutzwegbeleuchtung bietet bei Dunkelheit verbesserten Schutz der Fußgänger und ein Früherkennen dieser durch Autofahrer bei Straßenquerung.
Umsetzung	Vor allem Schutzwege die zur Wegestrecke eines Schulweges gehören müssen ausreichend markiert und erleuchtet werden, um Unfälle vorzubeugen, wie die Querung der „Bernoullistraße“ im Kreuzungsbereich „Magdeburgstraße“. Diese Maßnahme bietet Kindern, sowie auch Eltern, Sicherheit beim bestreiten des Schulweges und ermöglichen so das Stehen lassen des Autos für diese Strecke, wodurch der Gebrauch des Autos für kurze Wege verringert wird.
Umsetzungsbereich	Quartiersebene
Zuständigkeit	Stadt Wien
Errichtungskosten	gering (bis € 10.000)
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 61: Maßnahmenkatalog_ Informationsfolder

Informationsverbreitung	
MB7: Informieren und Sensibilisieren	
<u>5 Informationsfolder</u>	
Ziel	Als kleine Lektüre für zu Hause, zum Nachlesen wie mobilitätsbezogenes P2P-Sharing funktioniert, worauf geachtet werden muss damit der Ablauf eines reibungslosen Teilen gewährleistet ist. So können Interessierte mit geringem Hintergrundwissen erste Fragen für sich klären.
Umsetzung	Die notwendigen Informationen werden von Seiten der Hausverwaltung zusammengetragen, in einem ansprechenden Informationsfolder aufbereitet und als Flugpost in den Briefkästen verteilt. Zusätzlich kann an zentralen Punkten wie den ÖV-Haltestellen und Schwarzen Brettern jeweils eine Ausgabe angebracht werden.
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung
Errichtungskosten	gering (bis € 10.000)
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 62: Maßnahmenkatalog_ Beratung zum passenden Carsharing-Angebot

Informationsverbreitung	
MB7: Informieren und Sensibilisieren	
<u>6 Beratung zum passenden Carsharing-Angebot</u>	
Ziel	Zielgruppen und Interessierte werden zu Beratungsveranstaltungen eingeladen um die verschiedenen Möglichkeiten des mobilitätsbezogenes P2P-Sharings näher kennen zu lernen, zu erfahren worauf geachtet werden muss damit der Ablauf eines reibungslosen Teilen gewährleistet ist. So können Interessierte mit geringem Hintergrundwissen erste Fragen für sich klären.
Umsetzung	Die notwendigen Informationen werden von Seiten der Hausverwaltung zusammengetragen, in einem ansprechenden Informationsfolder aufbereitet und als Flugpost in den Briefkästen verteilt. Zusätzlich kann an zentralen Punkten wie den ÖV-Haltestellen und Schwarzen Brettern jeweils eine

	<p>Ausgabe angebracht werden.</p> <p>Für die Umsetzung des Carsharings ist das informelle Teilen bereits vorhandener Fahrzeuge im Besitz der BewohnerInnen zu bevorzugen.</p>
Umsetzungsebene	Baufeld
Zuständigkeit	Hausverwaltung
Dimensionierung	rd. 3 Kfz/1.000 EW ²³³
Errichtungskosten	gering (bis € 10.000) /mittel (€ 10.000 bis € 50.000)
Realisierungszeitraum	kurzfristig (bis 2 Jahre) / mittelfristig (2 bis 5 Jahre)

Quelle: Eigene Darstellung

²³³ Vgl. Schick, Peter 2016, S.18

10. SCHLUSSFOLGERUNG UND AUSBLICK

Die Empirie hat eine Vielzahl an aufschlussreicher und interessanter Ergebnisse hervorgebracht, welche nun in Kombination mit dem Wissen aus Literatur und Forschung, die anfangs ausformulierten Forschungsfragen und Hypothesen abschließend beantworten.

Inwieweit unterscheiden sich der Zeilenbau der 50er und der 60er Jahre in baulicher, soziodemographischer, mobilitätsbezogener und nachbarschaftlicher Hinsicht von einander?

Die Zeilenbebauung der 50er und 60er Jahre unterscheidet sich in vielerlei Hinsicht von einander. Obwohl es sich um dieselbe Bebauungstypologie handelt, ähneln sie sich hauptsächlich in der Form des Baukörpers. In Dimension, Erschließung, Ausgestaltung und Freiraumbezug finden sich Unterschiede. Die bereits bei Planung angedachten Fahrradabstellmöglichkeiten sind ident, nachträgliche Änderungen sind nicht in gleichen Maßen erfolgt. Die überwiegend homogene soziodemographischer Struktur variiert in Alter und Haushaltsgröße, teils auf Grund der architektonischen Differenzen. In Bezug auf die Mobilität überwiegen die Gemeinsamkeiten, Differenzen lassen sich vor allem am Interesse alternativer Mobilitätswerkzeug festhalten sowie am regelmäßigen Gebrauch des privaten Kfz. Ebenso wird die Nachbarschaftsbeziehung grundlegend gleich bewertet, der Zugang zu Wichtigkeit und kombiniert mit dem gemeinschaftlichen Anschaffen ist ein anderer. Detaillierte Angaben sind Kapitel 8 zu entnehmen.

Welche Bedürfnisse an alternativer Mobilität zeigen die BewohnerInnen in den ausgewählten Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre auf?

Da die Lage der Wohnhausanlagen sehr gut ist, diese in das Stadtgefüge integriert sind, sowohl durch den höherrangigen ÖPNV erschlossen bzw. dieser rasch erreichbar ist, als auch von einem vielschichtigen Infrastrukturangebot umgeben sind, bietet sich den BewohnerInnen vor allem die Verwendung von nicht-motorisierten Fortbewegungsmittel, um sowohl Schulwege wie Arztbesuche oder Lebensmitteleinkäufe zu tätigen. Favorisiert wird von Seiten der BewohnerInnen das Fahrrad, jedoch würde die Nutzung von Lastenrädern ebenfalls eine Bereicherung für die BewohnerInnen darstellen, auf der Qualität des Bodenbelages problemlos funktionieren und die „Transportmöglichkeit“, als

oft genannte Begründung für das Auto, entkräften. Hinzu kommt die häufige Nennung bei der Frage zur gemeinsamen Anschaffung von Mobilitätswerkzeugen [H2_verifiziert]. Die jüngere BewohnerInnenstruktur findet sich in der Zeile der 50er Jahre wieder und wird zugleich mit einer höheren Affinität für Kleinstmobilität im Gegenzug zur Zeile der 60er Jahre bestärkt [H3_verifiziert]. Für weniger mobile Personen auf Grund ihrer körperlichen Verfassung bieten sich Einkaufstrolleys an, welche vor allem in der Wohnhausanlage der 60er Jahre hohe Affinität erfahren [H4_verifiziert]. Sollte dies ebenfalls keine Möglichkeit sein, kann sich auf Grund der grundsätzlich guten Nachbarschaftsverhältnisse gegenseitig ausgeholfen werden. Elektrisch betriebene Mobilität war von Seiten der BewohnerInnen kein Thema, würde jedoch in der Zeile der 60er Jahre den Fußweg zur nächsten ÖV-Haltestelle erleichtern. Den motorisierten Individualverkehr betreffend ist die regelmäßige Teilnahme insbesondere in der Zeile der 50er Jahre sehr gering und liegt bei unter 15% der Haushalte mit (fast) täglicher Nutzung [H1_verifiziert].

Welche Kenntnisse und Nutzungserfahrungen haben die BewohnerInnen in den ausgewählten Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre im Bereich alternativer Mobilität?

Wie bereits erwartet sind die Nutzungserfahrungen der BewohnerInnen im Sharing Bereich gering, ausschließlich 31 Haushalte von 132 Haushalten haben Erfahrungen im P2P Bereich. Die gemachten Erfahrungen mit Sharing, zumeist im Ridesharing als MitfahrendeR wurden ausschließlich positiv bewertet [H5_verifiziert]. Einige BewohnerInnen haben durch ihre Angaben Interesse an Sharing-Konzepten kund getan. Allgemein fehlt es den BewohnerInnen an Informationen [H6_verifiziert] über rechtliche und versicherungstechnische Rahmenbedingungen sowie an der festen Überzeugung den letzte Schritt in Richtung „Teilen statt Besitzen“ zu gehen. Im Bereich der nicht-motorisierten Fortbewegungsmittel wurden, abgesehen vom Fahrrad mit den meisten Wertungen, mehr gemachte Erfahrungen mit Kleinstmobilität (Scooter: n=15 und Inline Skates: n=11) als mit dem Lastenrad (n= 4) angegeben. Die Urteile fielen, bis auf vereinzelte Ausnahmen, ebenso wie bei der Benutzung des Einkaufstrolley positiv aus [H7 und H8_verifiziert]. Dieser kommt trotz fehlendem Aufzug in den Zeilenbauten der 50er Jahre um 15% häufiger zum Einsatz als in denen der 60er Jahre [H9_falsifiziert].

Welche Bedeutung haben nachbarschaftliche Beziehungen bei der Integration alternativer Mobilität in den Zeilenbau der 50er und 60er Jahre?

Grundsätzlich sind die BewohnerInnen der Zeilenbauten an guten nachbarschaftlichen Beziehungen interessiert und räumen diesen eine gewisse Wichtigkeit ein. Eine außergewöhnliche Rolle kommt der Nachbarschaftsbeziehung im Bezug auf das Sharing-Konzept im Allgemeinen nicht zu. Die Annahme, ein gutes Nachbarschaftsverhältnis forciert das Anschaffen und Teilen von Fortbewegungsmitteln und Mobilitätswerkzeugen trifft auf die BewohnerInnen von Zeilenbauten nicht zu [H10_falsifiziert]. Bei kostenintensiveren Fortbewegungsmitteln weist die Intensität der Nachbarschaftsbeziehung einen etwas höheren Stellenwert auf als im erschwinglicheren Preissegment. Ein blindes Vertrauen in die Nachbarschaft gibt es also nicht.

Welche Handlungsfelder auf NutzerInnenebene weisen die Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre in Bezug auf alternative Mobilität auf?

Das größte Handlungsfeld stellt der Radverkehr auf Grund der unzureichenden und unattraktiven Abstellmöglichkeiten, welche die Bebauungstypologie Zeile mit sich bringt [H11_verifiziert]. Die Schaffung moderner, der Nachfrage angepasster, Anlagen wäre eine Bereicherung für die Zeile und die BewohnerInnen, die viele ihrer Wege zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurück legen. Adäquate Abstellanlagen würden demnach die Multimodalität fördern. Die zusätzlich zu schaffenden Abstellanlagen sollen nicht nur ein Raum zur Unterstellung der Fortbewegungsmittel sein, sondern mit vorteilhaften Anlagen ausgestattet werden. Im Besonderen über einen ebenerdigen Zugang verfügen und ein sicheres Absperren erlauben. Bei der Schaffung dieser, darf jedoch nicht nur an das klassische Fahrrad gedacht werden. Interessant ist das teils deutlich besser Abschneiden derselben Räumlichkeiten in der Wohnhausanlage der 60er Jahre [H12_falsifiziert]. Woran es genau liegt, kann im Ausmaß dieser Arbeit nicht beantwortet werden.

Welche Maßnahmen sind für die Integration alternativer Mobilität in Zeilenbauten der 50er und 60er Jahre zu setzen?

Im Zeilenbau sind besonders Maßnahmen auf NutzerInnenebene sowie im Bereich der Informationsaufbereitung und -verbreitung zu setzen [H13_verifiziert]. Ebenso wie in der Verbesserung der Abstellanlagen. Das Thema Sharing war zur Zeit der Befragung in den

untersuchten Wohnhausanlagen nicht sehr präsent, ein Interesse an der gemeinsamen Nutzung wurde dennoch vermehrt in der Zeile der 60er Jahre Kund getan. Neben bauplatzbezogenen Maßnahmen wurden auch quartiersbezogene Maßnahmen in den Katalog aufgenommen. Mit Durchführung der Bestandsanalyse hat sich für beide Wohnhausanlagen ebenso Handlungsbedarf im Radwegenetz aufgetan [H14_falsifiziert]. Weiter Bereiche deren Veränderung, die Integrierung alternativer Mobilität in die Zeile ermöglichen sind Kapitel 9 zu entnehmen.

Die Auseinandersetzung mit der Integration alternativer Mobilität in den Bestand, insbesondere der Zeilenbebauung, dringt in ein bis dato wenig behandeltes Forschungsgebiet ein. Rückblickend betrachtet ist das bewusste Abgrenzen von Sharing-Konzepten auf eine Peer-to-Peer-Nutzung vor allem auf Grund der informellen Abwicklung das passende Angebot für die BewohnerInnen der Zeilenbauweise, da ein hoher Anteil an nicht täglich genutzten motorisierten Fortbewegungsmitteln besteht. Die Durchführung der BewohnerInnen-Befragung stellte eine gewisse Herausforderung dar, wobei ein offizielles Auftreten über die Hausverwaltung eventuell von Vorteil gewesen wäre. Denn speziell das Antreffen von bereitwilligen BewohnerInnen zur Beantwortung des Fragebogens stellte sich als besonders schwierig heraus. Die geringe Stichprobe erschwerte folglich die Aufbereitung und Gegenüberstellung der Daten. Eine höhere Anzahl an Fallbeispielen würde per se bei gleichbleibender Auswertung keine Abhilfe schaffen, könnte jedoch, indem die einzelnen Wohnhausanlagen abgeglichen werden und Übereinstimmungen sowie Unterscheidungen herausgearbeitet werden, aufschlussreiche Erkenntnisse in der Generalisierung von Maßnahmen für die „Zeile“ der 50er und 60er Jahre hervorbringen. Für die Bildung der Zielgruppen bringt eine umfangreiche Stichprobe jedenfalls Vorteile in einer präziseren Festlegung der Indikatoren für Affinität, anhand des Wissensstandes zu NutzerInnenprofilen, zur Lieferung eines exakteren Ergebnisses.

Vor allem in den Bereichen mit bis dato geringen NutzerInnenerfahrungen, wie Sharing-Angeboten und Lastenrädern bringen mehrere Meinungen ein aussagekräftigeres Gesamtbild. In einer Erweiterung des Arbeitsrahmens können neben der Ausweitung der Studie auf mehrere Fallbeispiele auch Potentiale, wie die viel diskutierte und oftmals als funktionslos geltende Grünfläche zwischen den Zeilen, untersucht werden. Trotz o.a. Herausforderungen konnten aufschlussreiche Ergebnisse und aussagekräftige Argumente

für die Erstellung des Maßnahmenkataloges erarbeitet werden. Abzuwarten bleibt jedenfalls die Entwicklung über den künftigen Umgang mit dem Thema Mobilität im Bestand.

11. QUELLENVERZEICHNIS

11.1. Literaturverzeichnis

Alphabet Austria Fuhrparkmanagement GmbH (2019): Peer-to-peer: Privates Carsharing auf der „Vorfahrt“. URL: <https://www.alphabet.com/de-at/blog/peer-peer-privates-carsharing-auf-der-vorfahrt> - abgerufen am 24.05.2019.

APA-OTS Originaltext-Service GmbH (2018): PwC Studie: 2030 wird mehr als jeder dritte Kilometer mit „Shared Driving“ zurückgelegt. URL: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180116_OTS0071/pwc-studie-2030-wird-mehr-als-jeder-dritte-kilometer-mit-shared-driving-zurueckgelegt-anhaenge - abgerufen am 05.07.2018.

Bazalka, Christine (2017): Immer mehr Carsharing-Nutzer und mehr Angebot in Wien. URL: https://www.meinbezirk.at/wien/c-lokales/immer-mehr-carsharing-nutzer-und-mehr-angebot-in-wien_a2325608 - abgerufen am 12.05.2018.

BBSR - Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt. ExWoSt 45/1. Bonn: 2014.

Behrendt, Siegfried; Henseling, Christine; Flic, Christian; Ludmann, Sabrina; Sholl Gerd: Zukunft des Peer-to-Peer Sharing. Diskurse, Schlüsselfaktoren und Szenarien. PeerSharing Arbeitsbericht 5. Berlin: 2017.

Bertram, Mathias; Bongard, Stefan: Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr: Grundlagen, Einflussfaktoren und Wirtschaftlichkeitsvergleich. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden 2014.

Bibliographisches Institut GmbH (o.J.): Mobilität. Dudenverlag. Berlin. URL: <https://www.duden.de/rechtschreibung/Mobilitaet> - abgerufen am 23.05.2018.

BlaBlaCar (o.J.): Mensch, was für ein Jahr! Ein Rückblick auf das Mitfahr-Jahr 2017. URL: <https://prod8bbl8de.wpengine.com/blablalife/unsere-community/mensch-was-fuer-ein-jahr> - abgerufen am 21.02.2018.

BMU - Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2017): Nachhaltige Mobilität: Alternativen zum Auto. URL: <https://www.umwelt-im-unterricht.de/hintergrund/nachhaltige-mobilitaet-alternativen-zum-auto/> - abgerufen am 21.05.2018.

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.): Gesamtverkehrsplan für Österreich. Wien: 2012.

BMVIT_Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.): Pilotprojekt Schutzweginitiative Wien:2014.

Bobek, Hans; Lichtenberger, Elisabeth: Wien: bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. 2, Wien: Böhlau 1978.

Botsman, Rachel (2013): The Sharing Economy Lacks a Shared Definition. URL: <https://www.fastcompany.com/3022028/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition> - abgerufen am 10.05.2019.

Carsharing News (2018): Privates Carsharing. URL: <https://www.carsharing-news.de/privates-carsharing/> - abgerufen am 26.06.2019

Caruso Carsharing eGen (o. J.): URL:<https://www.carusocarsharing.com/> - abgerufen am 20.11.2019.

Czabaun, Jutta: Die Reaktion der Bevölkerung auf den frühen Automobilmus in Österreich. Wien: 2008.

Dickhaut, Wolfgang (Hrsg.): Wirksamkeitsuntersuchung des Projektes „e-Quartier Hamburg“: Mobilitätverhalten, Akzeptanz und Verhaltensänderung. Teilbericht E der Wissenschaftlichen Begleitforschung im Bundesförderprojekt „e-Quartier Hamburg“. Hamburg: 2018.

Die Umweltberatung (o.J.): Carsharing und Mitfahrbörsen in Österreich. Die Umweltberatung gibt einen Überblick über Carsharing Anbieter und Mitfahrbörsen in Österreich. URL: <https://www.umweltberatung.at/carsharing-mitfahrboersen> - abgerufen am 12.08.2019.

DomagkPark Genossenschaft eG (o.J.): Mobilität der Zukunft – ausprobieren und mitmachen. URL: <https://www.domagkpark.de/mobilitaet-informationen.html> - abgerufen am 11.11.2018.

Drivy (2017): Von Carsharing bis ÖPNV: So bewegt sich Österreich. Mobilität in Österreich. URL: <https://www.drivy.at/press/mobilitaet-in-oesterreich> - abgerufen am 05.11.2017.

Duden: Band 5. Dudenverlag. Wien: 1974. zit. In: Schopf, J. M.: Mobilität und Verkehr – Begriffe im Wandel. In: Wissenschaft & Umwelt INTERDISZIPLINÄR 3 (Hrsg.): Verkehr und Mobilität. Wien: 2001, S. 3-11.

Eigner, Peter; Matis, Herbert; Resch, Andreas (o. J.): Sozialer Wohnbau in Wien. Eine historische Bestandsaufnahme. URL: http://www.demokratiezentrum.org/fileadmin/media/pdf/matis_wohnbau.pdf - abgerufen am 19.01.2018.

Eisenhardt, Kathleen M. (1989): Building Theories from Case Study Research in: Academy of Management Review, Vol. 14, No. 4, S. 532-550.

Eisenhardt, Kathleen M. (1989): Building Theories from Case Study Research in: Academy of Management Review, Vol. 14, No. 4, S. 532-550.

Elfride – Verein für nachhaltige Mobilität und Carsharing (2017): Bezahlen. URL: <http://elfride.eu/buchen/bezahlen/> - abgerufen am 25.06.2019.

Fahrrad Wien (2019): In Wien gibt es mehr Fahrrad- als Auto-Haushalte. URL: <https://www.fahrradwien.at/news/in-wien-gibt-es-mehr-fahrrad-als-auto-haushalte/> - abgerufen am 20.10.2019.

Fahrradloft (o. J.): Die Idee des Fahrradlofts. URL: <http://www.fahrradloft.de/index.php/konzept-haus> - abgerufen am 04.07.2018.

Favry, Eva (2016): Modernisierung im sozialen Wohnbau – wie dabei Smart Mobility unterstützt wird. In: Real Corp 2016. Smart me up! Tagungsband 22-24 June 2016, S. 481-490.

Freese, Christian; Schönberg, Tobias A.: Think act. Shared Mobility. How new Businesses are rewriting the rules of the private transportation game. München: 2014.

Fröschl, Markus (2018): Zeilenbauweise_Anhang Nr. I.

Fussverkehr Schweiz; VCS Verkehrs-Club der Schweiz (Hrsg.): MIWO-Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen. Handbuch zur Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität. Zürich und Bern: 2014.

GBV - Österreichischer Verband gemeinnütziger Bauvereinigungen (2018): Miete im gemeinnützigen Wohnbau. URL: <https://www.gbv.at/Page/View/4566> - abgerufen am 25.05.2018.

Geiling, H.: Milieu und Stadt. Zur Theorie und Methode einer politischen Soziologie der Stadt. In: Bremer, H.; Lange-Vester, A.: Soziale Milieus und Wandel der Sozialstruktur. Die gesellschaftlichen Herausforderungen und die Strategien der sozialen Gruppen. Wiesbaden: VS-Verlag für Sozialwissenschaften 2006, S. 335-359.

Geschäftsgruppe - Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung; Geschäftsgruppe Umwelt und Wiener Stadtwerke (Hrsg.): Energierahmenstrategie 2030 für Wien. Wien: 2017.

Gesetz über die Förderung des Wohnungsneubaus und der Wohnhaussanierung und die Gewährung von Wohnbeihilfe §11.

GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau Ges.m.b.H.: Modellprojekt. Autofreie Mustersiedlung. Wien: 2000.

Göthlich, Stephan E.: Fallstudien als Forschungsmethode: Plädoyer für einen Methodenpluralismus in der deutschen betriebswirtschaftlichen Forschung, Manuskripte aus den Instituten für Betriebswirtschaftslehre der Universität Kiel, No. 578, Universität Kiel, Institut für Betriebswirtschaftslehre, Kiel: 2003.

Hiess, Helmut: ÖREK-Partnerschaft „Plattform Raumordnung & Verkehr“. Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen. Abschlussbericht. Wien: 2017.

Hiess, Helmut: Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung. Entwicklungen, Politiken, Anforderungen, Zielkonflikte, Lösungen. Bericht der Arbeitsgruppe Verkehr und Mobilität. Wien: 2010.

Holz-Rau (1991): Wechselwirkung zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr. Verkehrsverhalten beim Einkauf. In: Internationales Verkehrswesen Heft 7-8. zit. In: Jessen, J.: Zukunft des Stadtverkehrs. Städtebauliche Leitbilder – Entwicklungstendenzen. In: Steierwald, G.; Künne, H.D.; Vogt, W. (Hrsg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. Berlin: Springer-Verlag Berlin Heidelberg 2005, S. 29-48.

Innovametal Stahl- und Metallbau GesmbH (o. J.): Raum für Innovationen. Fahrradabstellanlagen. URL: https://www.innovametal.at/fileadmin/user_upload/redakteure/downloads/Fahrradabstellanlagen_Gesamt.pdf - abgerufen am 20.11.2019.

Knezevic, Mato; Günel, Nahir; Wagner, Stefanie (o. J.): Verkehr der 50er/60er Jahre. URL: <https://docplayer.org/49224277-Verkehr-der-50er-60er-jahre-mato-knezevic-nahir-guenel-stefanie-wagner.html> - abgerufen am 14.03.2018.

Knoflacher, Hermann.: Fußgeher- und Fahrradverkehr. Planungsprinzipien. Wien: Böhlau Verlag 1995.

Kreuzwieser, Elisabeth (2005): Motorisierung. URL: <http://www.oogeschichte.at/epochen/1945-2005/das-wirtschaftswunder/leben-und-konsum/motorisierung/> - abgerufen am 04.07.2018.

Lake Kummerow Beratung und Beteiligung GmbH (o.J.): Neues Bikesharing-Geschäftsmodell aus den USA. P2P Bikesharing: Wie funktioniert es? URL: <http://www.mobilaro.de/bikesharing/4597-p2p-bikesharing-wie-funktioniert-es> - abgerufen am 17.07.2019.

Land Tirol: Leitfaden für die Anlage von Bushaltestellen. LF/Haltestelle/V02. Tirol: 2009.

Lebhart, Gustav: Wien im Querschnitt der Zeit. Ergebnisse aus der Registerzählung 2011. Teil 1: Gebäude- und Wohnungszählung. In: Statistik Journal Wien: 2/2015.

Leutner, B.; Famira, A. M.; Reimann, V.: Bedarfsgerechte Modernisierung von Wohnsiedlungen der 1950er- und 1960er- Jahre. Stuttgart: Frauenhofer IRB Verlag 2005.

List and Ride GmbH (2019): URL: <https://www.listnride.com/how-it-works> - abgerufen am 01.06.2019.

Magistrat der Stadt Wien, Stadtbaudirektion (Hrsg.): Kurzinformation über Wien. Information Nr. 4. Die Probleme der Planung und des Bauens in Wien. Wien: 1959, zit. In: Mayer, V. (Hrsg.): Plattenbausiedlungen in Wien und Bratislava zwischen Vision, Alltag und Innovation. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 2006.

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. Wien: 2014.

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): Projektierungs_Handbuch: Öffentlicher Raum. Wien: 2011

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.):STEP05. Stadtentwicklung Wien 2005.Wien: 2005.

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): Lebensqualität in 91 Wiener Bezirksteilen. Bezirksprofile der Zufriedenheit mit der Wohnumgebung. Werkstattbericht 157. Wien: 2016.

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung(Hrsg.): STEP 2025. Fachkonzept Mobilität. Werkstattbericht 145. Wien: 2015.

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung; Magistrat der Hauptstadt der SR Bratislava (Hrsg.): Siedlungsformen für die Stadterweiterung. Werkstattbericht 115. (deutsche Ausgabe).Wien: 2011.

Magistratsabteilung 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (o. J.): Arbeitslosenquote in Wien nach nationaler und internationaler Definition seit 2000. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/tabellen/arbeitslosenquoten-zr.html>.

Magistratsabteilung 25 – technische Stadterneuerung (o. J._A): Start E-Carsharing in der Hauffgasse. Ein innovatives Angebot, das Schule machen soll. URL: <https://www.smartertogether.at/start-e-carsharing-in-der-hauffgasse/> - abgerufen am 17.05.2019.

Magistratsabteilung 25 – technische Stadterneuerung (o. J._B): Über Smarter Together. URL: <https://www.smartertogether.at/ueber-smarter-together/> - abgerufen am 12.10.2018.

Magistratsabteilung 8 - Wiener Stadt- und Landesarchiv; Magistratsabteilung 9 - Wienbibliothek im Rathaus (2018): Automobil. 03.09.2018. URL: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Automobil> - abgerufen am 06.07.2018.

Mayer, V. (Hrsg.): Plattenbausiedlungen in Wien und Bratislava zwischen Vision, Alltag und Innovation. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 2006, S. 130.

MO.Point- Mobilitätsservices GmbH (2019_A): Perfektastraße. URL: <https://www.mopoint.at/perfektastrasse/> - abgerufen am 23.01.2019.

MO.Point- Mobilitätsservices GmbH (2019_B): Standorte. URL: <https://www.mopoint.at/> - abgerufen am 04.04.2019.

MO.Point- Mobilitätsservices GmbH (2019_C): Details zur Nutzung. URL:<https://www.mopoint.at/fahren/> - abgerufen am 15.10.2019.

Mollenkopf, Heidrun: Mobilität und Lebensqualität im Alter-Objektive Voraussetzungen und subjektive Bedeutung in der mobilen Gesellschaft. In: Glatzer, Wolfgang; Habich, Roland; Mayer, Karl Ulrich (Hrsg.): Sozialer Wandel und gesellschaftliche Dauerbeobachtung. Opladen: Leske+Budrich 2002, S. 255-271.

Mutschler, Martin: Umbau von Wohngebieten der Fünfziger Jahre. Dargestellt an Beispielen im Raum Stuttgart. Berlin: 1987.

MyHammer AG (o. J.): Was kostet ein Wanddurchbruch?. URL: <https://www.my-hammer.de/preisradar/was-kostet-wanddurchbruch/> -abgerufen am 15.11.2019.

Nehrke, Gunnar; Loose, Willi: Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten. o. O.: 2018.

Nexible GmbH (2019): E-Scooter: Geltendes Gesetz in Österreich, Vorteile und Nachteile. URL: https://www.nexible.at/blog/2019/08/22/e-scooter-oesterreich/?gclid=EAlalQobChMI4u_ft-Ot5QIVRs-y – abgerufen am 12.10.2019.

Nextroom – Verein zur Förderung der kulturellen Auseinandersetzung mit Architektur (2008): WHA Bike City / WHA time2live. URL: <https://www.nextroom.at/building.php?id=31188> – abgerufen am 03.03.2018.

NÖ Bautechnikverordnung 2014 § 14 Abs. 1 Z. 1.

Nobis, Claudia: Multimodale Vielfalt. Quantitative Analyse multimodalen Verkehrshandelns. Berlin: 2013.

Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts (2013): 350.000 Wiener Haushalte sind autofrei. URL: <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2604741/> - abgerufen am 15.10.2019.

Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts (2019): Privates Carsharing wächst stark. URL: <https://wien.orf.at/m/v2/news/stories/2969812/> - abgerufen am 18.10.2019.

Payer, Oskar; Payer, Peter: Die neuen elementierten Montagebauwohnungen bringen variable Wohnungsformen, variable Gebäudeformen, variable Bebauungsformen. Wien: 1972 zit. In: Mayer, Vera (Hrsg.): Plattenbausiedlungen in Wien und Bratislava zwischen Vision, Alltag und Innovation. Wien: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften 2006.

Pinggera, Armin (2019): Wie viel kostet eine Website? Wir sehen uns 6 verschiedene Homepage-typen an. URL: <https://www.websitetooldtester.com/blog/homepage-kosten/> - abgerufen am 15.11.2019.

Projektleitung Wien Kulturgut (Hrsg.): Wien Kulturgut: Kriegssachschädenplan, um 1946. URL: <https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/kriegssachschaden.html> - abgerufen am 20.11.2019.

Realitylab (2018): In der Wiesen Süd. Ihre Nachbarschaft kann mehr! URL: https://www.idws.at/info/wp-content/uploads/2018/06/180509_Infobrosch%C3%BCre.pdf – abgerufen am 20.09.2019

Reche, Martin (2019): E-Scooter, Pedelec & Co: Elektrische Alternative für Pendler. URL: www.heise.de/amp/meldung/E-Scooter-Pedelec-Co-Mit-Elektrokleinstfahrzeugen-zur-Arbeit-4314415.html - abgerufen am 19.10.2019.

Reis, Martin (o. J.): Qualitätskriterien für Radabstellanlagen. (Basis RVS 03.02.13 und 03.07.11). URL: file:///C:/Users/admin/Downloads/Reis_Qualit%C3%A4tskriterien%20f%C3%BCr%20Radabstellanlagen.pdf – abgerufen am 15.11.2019.

Russmedia Digital GmbH (Hrsg.) (2019): E-Bikes sind in Österreich weiter auf dem Vormarsch. URL: - abgerufen am 15.10.2019

Schick, Peter: Flächenhaftes Carsharing-Stellplatzkonzept in Freiburg. Freiburg: 2016.

Scholl, Gerd; Behrendt, Siegfried.; Flick, Christian; Gossen, Maïke; Henseling, Christine; Richter, Lydia: Peer-to-Peer Sharing. Definition und Bestandsaufnahme, PeerSharing Arbeitsbericht 1. Berlin: 2015.

Schwarz, Jürg; Bruderer Enzler, Heidi (Hrsg.)(2018): Pearson Chi-Quadrat-Test (Kontingenzanalyse). URL: https://www.methodenberatung.uzh.ch/de/datenanalyse_spss/zusammenhaenge/pearsonzush.html - abgerufen am 20.10.2019.

Seper, Hans: Österreichische Automobilgeschichte 1815 bis heute. o. O.: Orac 1986. zit. In: Czabaun, Jutta: Die Reaktion der Bevölkerung auf den frühen Automobilismus in Österreich. Wien 2008.

Seyfang, Volkmar: Freiraumnutzung im Geschoswohnungsbau. Theoretische Überlegungen und empirische Grundlagen zu einer nutzerorientierten Planung und Gestaltung der Freiräume im Geschoswohnungsbau. München: Minerva Publikation Saur GmbH 1980.

Seyfang, Volkmar: Freiraumnutzung im Geschoswohnungsbau. Theoretische Überlegungen und empirische Grundlagen zu einer nutzerorientierten Planung und Gestaltung der Freiräume im Geschoswohnungsbau. München: Minerva Publikation Saur GmbH 1980.

Simon-Philipp, Christina; Hopfner, Karin: Das Wohnbauerbe der 1950er bis 1970er Jahre. Perspektiven und Handlungsoptionen für Wohnquartiere. Ludwigsburg: Wüstenrot Stiftung 2013.

Spinlister (o. J.): Rent a bike anywhere in the world, Save money, meet awesome people and consume less. URL: <https://www.spinlister.com/> - abgerufen am 20.09.2019.

Spitthöver, Maria: (Hrsg.): Freiraumqualität statt Abstandsgrün. Band 1. Geschichte der Freiräume im Mietgeschosswohnungsbau. Kassel: 2002.

Stadt Graz, A10/8 – Verkehrsplanung (Hrsg.): Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben. 2, Graz: 2016.

Stadt Wien – MA53 (2018): So leben die WienerInnen. URL: <https://club.wien.at/magazin/wien-in-zahlen-3-bevoelkerung/> - abgerufen am 15.06.2019.

Stadt Wien - Wien Geschichte Wiki (2017): Kriegsschädenplan (um 1946). URL: [https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Kriegssch%C3%A4denplan_\(um_1946\)](https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Kriegssch%C3%A4denplan_(um_1946)) – abgerufen am 20.11.2017.

Stadt Wien – Wiener Wohnen (o. J.): George-Washington-Hof. URL: <https://www.wienerwohnen.at/hof/128/George-Washington-Hof.html> - abgerufen am 12.03.2018.

Stadt Wien – Wiener Wohnen (o. J._A): Gemeindebaubeschreibung. URL: <https://www.wienerwohnen.at/wienergemeindegemeindebau/gemeindebaubeschreibungen.html?gbSearchDistrict=&gbSearchStreet=&gbSearchYear=&gbSearchArchitect=&gbSearchRestoration=&gbSearchFlatCount=&page=1&rows=5&sorting=1,asc,0> – abgerufen am 12.10.2017.

Stadt Wien – Wiener Wohnen (o. J._B): Wohnhausanlage Am Schöpfwerk. URL: <https://www.wienerwohnen.at/hof/161/Wohnhausanlage-Am-Schoepfwerk.html> - abgerufen am 28.10.2018

Stadt Wien–Wiener Wohnen (o. J._C): Bundesländerhof. URL: <https://www.wienerwohnen.at/hof/47/Bundeslaenderhof.html> - abgerufen am 28.10.2018.

Standard Verlagsgesellschaft m.b.H. (2017): Österreichs Haushalte besitzen im Schnitt 1,2 Autos. Gefahrene Kilometer pro Jahr kaum gestiegen. URL: <https://www.derstandard.at/story/2000054206326/oesterreichs-haushalte-besitzen-jeweils-durchschnittlich-1-2-autos> - abgerufen am 19.11.2019.

Standard Verlagsgesellschaft m.b.H. (2019): Wien ist zum zehnten Mal in Folge lebenswerteste Stadt der Welt. URL: <https://www.derstandard.at/story/2000099451558/wien-ist-zum-zehnten-mal-die-lebenswerteste-stadt-der-welt> - abgerufen am 23.04.2019.

Statistik Austria (2018_A): Bevölkerungsprognosen. Ergebnisse der Bevölkerungsprognose 2017. Letzte Aktualisierung: 28.02.2018. URL: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html - abgerufen am 20.05.2018.

Statistik Austria (2018_B): Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2018 nach Politischen Bezirken. URL: file:///C:/Users/admin/Downloads/bevoelkerung_zu_jahresbeginn_2002-2018_nach_politischen_bezirken_gebietsst.pdf - abgerufen am 20.05.2018.

Statistik Austria (2018_C): Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Österreich 2017-2100 laut Hauptszenario. URL: file:///C:/Users/admin/Downloads/vorausberechnete_bevoelkerungsstruktur_fuer_oesterreich_2017-2100_laut_hau.pdf - abgerufen am 16.11.2019.

Statistik Austria (2018_D): Tabelle1: Fahrzeug-Bestand am 31.12.2017 nach Fahrzeugarten. Absolut, Anteile und Veränderungen zum Vorjahr. URL: [file:///C:/Users/admin/Downloads/kfz-bestand_2017_revidiert%20\(5\).pdf](file:///C:/Users/admin/Downloads/kfz-bestand_2017_revidiert%20(5).pdf) - abgerufen am 15.03.2019.

Statistik Austria (2019_A): Tabelle1: Fahrzeug-Bestand am 31.12.2018 nach Fahrzeugarten. Absolut, Anteile und Veränderungen zum Vorjahr. URL: file:///C:/Users/admin/Downloads/kfz-bestand_2018_.pdf - abgerufen am 15.03.2019.

Statistik Austria (2019_B): Bildungsstand der Bevölkerung im Alter von 26-64 Jahren 2017 nach Bundesland und Geschlecht.

URL:file:///C:/Users/admin/Downloads/bildungsstand_der_bevoelkerung_im_alter_von_25_bis_64_jahren_2017_nach_bun.pdf - abgerufen am 12.06.2019.

Statistik Austria (2019_C): Jahresdurchschnittsbevölkerung 2018 nach Alter und Bundesland – Insgesamt.

URL:file:///C:/Users/admin/Downloads/jahresdurchschnittsbevoelkerung_2018_nach_alter_und_bundesland_-_insgesamt%20(1).pdf –abgerufen am 12.06.2019.

Statistik Austria (2019_D): Jahresdurchschnittsbevölkerung 2018 nach Alter und Bundesland –

Frauen.URL:file:///C:/Users/admin/Downloads/jahresdurchschnittsbevoelkerung_2018_nach_alter_und_bundesland_-_frauen.pdf - abgerufen am 12.06.2019.

Statistik Austria (2019_E): Jahresdurchschnittsbevölkerung 2018 nach Alter und Bundesland – Männer.

URL:file:///C:/Users/admin/Downloads/jahresdurchschnittsbevoelkerung_2018_nach_alter_und_bundesland_-_maenner.pdf - abgerufen am 12.06.2019.

Statistik Austria (2019_F): Privathaushalte nach Haushaltsgröße, Bundesländern und Alter der Haushaltsreferenzperson – Jahresdurchschnitt 2018. URL:

file:///C:/Users/admin/Downloads/privathaushalte_nach_haushaltsgroesse_bundeslaendern_und_alter_der_haushal%20(4).pdf – abgerufen am 12.06.2019.

SurveyMonkey (o. J.): Stichprobengröße für Ihre Umfrage. An wie viele Personen soll ich meine Umfrage eigentlich senden?. URL: <https://www.surveymonkey.de/mp/sample-size/> - abgerufen am 20.11.2019.

Technische Universität Dresden (o.J.): Grundlagen Städtebau. URL: https://tu-dresden.de/bu/architektur/istb/stbe/ressourcen/dateien/studium/VL_Grundlagen-Staedtebau_Skript.pdf?lang=de – angerufen am 23.11.2017.

Umweltbundesamt GmbH (o. J.): Treibhausgase. THG-Emissionstrend und Stand Zielerreichung. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/treibhausgase/> - abgerufen am 07.06.2018.

Umweltbundesamt GmbH: Elfter Umweltkontrollbericht. Umweltsituation in Österreich. Wien:2016.

Utopia GmbH (o. J.): URL: <https://utopia.de/produkt/blablacar/>- abgerufen am 27.03.2019.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2015): Elfride – Verein für nachhaltige Mobilität und Carsharing.URL:

<https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/elfride-verein-fuer-nachhaltige-mobilitaet-und-carsharing-> abgerufen am 19.12.2018.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2017): VCÖ: Österreichs Haushalte haben bereits mehr als 1,3 Millionen

Zweitautos. VCÖ: Zweitautos fahren im Schnitt weniger als eine halbe Stunde am Tag. URL: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-haushalte-haben-bereits-mehr-als-13-millionen-zweitautos> - abgerufen am 15.10.2019.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2018_A): VCÖ – In neun Wiener Bezirken ist trotz Bevölkerungszuwachs Zahl

der Autos seit 2005 gesunken. VCÖ: Rudolfsheim-Fünfhaus hat vor Margareten und Brigittenau niedrigsten. URL: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181109-pkw-bestand-wien> abgerufen am 13.10.2019.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2018_B): VCÖ: In Österreich drei Millionen Fahrrad-Haushalte- Rund fünf

Millionen Österreicherinnen und Österreicher nutzen Fahrrad als Verkehrsmittel. VCÖ: Rund fünf Millionen Österreicher nutzen Fahrrad als Verkehrsmittel. URL:

<https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-in-oesterreich-drei-millionen-fahrrad-haushalte-rund-fuenf-millionen-oesterreicherinnen-und-oesterreicher-nutzen-fahrrad-a> - abgerufen am 20.11.2019.

VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2018_C): Österreicher fahren täglich mehr als 1,7 Millionen Strecken mit dem Fahrrad. VCÖ: Elf Millionen Alltagswege kürzer als fünf Kilometer. URL: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/fahrrad-fahrten-2018> - abgerufen am 15.10.2019.

Verein Radlobby Österreich (2019): Rekord: Höchste Fahrradverkaufszahlen seit 2009!. URL: <https://www.radlobby.at/oesterreich/rekord-hoechste-fahrradverkaufszahlen-seit-2009> - abgerufen am 12.11.2019.

Magistratsabteilung 28 – Straßen Wien (o.J.): Carsharing in Wien: Nutzung nimmt zu. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/kfz/carsharing/evaluierung.html> - abgerufen am 25.10.2019.

Verordnung der Landesregierung über Stellplätze für Fahrräder und Kraftfahrzeuge §3 Abs. 2 Z. 1.

Verordnung der Oö. Landesregierung, mit der Durchführungsvorschriften zum Oö. Bautechnikgesetz 2013 sowie betreffend den Bauplan erlassen werden §16 Abs. 2 Z. 1.

Universität Wien (o. J.): Sozialstruktur und soziale Integration. URL: <https://soziologie.univie.ac.at/ma/ma-s/forschungsspezialisierung/sozialstruktur-und-soziale-integration/> -abgerufen am 12.10.2019.

Wächter, Klaus: Wohnen in der städtischen Agglomeration des zwanzigsten Jahrhunderts. Stuttgart: 1971 zit. In: Seyfang, Volkmar: Freiraumnutzung im Geschoßwohnungsbau. Theoretische Überlegungen und empirische Grundlagen zu einer nutzerorientierten Planung und Gestaltung der Freiräume im Geschoßwohnungsbau. München: Minerva Publikation Saur GmbH 1980.

Wendorf, G.: Wohnsiedlungen im Umbruch. Impulse inter- und transdisziplinärer Forschung zur Gestaltung von Nachkriegssiedlungen. München: Oekom Verlag 2011.

Wien 3420 aspern Development AG (o.J.): Mobilität. Als „Stadt der kurzen Wege“ positioniert sich die Seestadt als Vorreiterin in Sachen Mobilität. URL: https://www.asperneseestadt.at/wirtschaftsstandort/planung__wirklichkeit/mobilitaet - abgerufen am 11.11.2018.

Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch §119.

wohnfonds_wien. Fonds für Umbau und Stadterneuerung. (o.J.): Sanierungsarten. URL: <https://www.wohnfonds.wien.at/article/nav/115> - abgerufen am 29.05.2019.

Yin, Robert K.: Case study research: design and methods. 5, Los Angeles: Sage Publications 2014. URL: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/1742025/mod_resource/content/1/How%20to%20know%20when%20and%20when%20to%20use%20the%20case%20study%20as%20a%20research%20method.pdf – abgerufen am 12.10.2019.

ZDF (2017): Die Geschichte des Automobils. 21.06.2017. URL: <https://www.zdf.de/kinder/logo/geschichte-automobil-100.html> - abgerufen am 06.07.2018.

11.2. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prognose Personenverkehr bis 2025 in Mrd. Personenkilometern	- 1 -
Abbildung 2: Modal Split für Wien	- 2 -
Abbildung 3: Aufbau der Arbeit	- 10 -
Abbildung 4: Benz Patent-Motorwagen Nr.1 und Ford-T-Modell.....	- 12 -
Abbildung 5: KFZ-Bestand in Österreich ab 1948	- 13 -
Abbildung 6: Anzahl der weltweiten Carsharing-NutzerInnen von 2006 bis 2025 (in Millionen)	- 15 -
Abbildung 7: Trennprinzip_ Einrichtungsrادweg	- 27 -
Abbildung 8: Mischprinzip_Mehrzweckstreifen.....	- 27 -
Abbildung 9: Stellflächenbedarf von Fahrrädern.....	- 33 -
Abbildung 10: Stellflächenbedarf von Lastenfahrrädern und Fahrrädern mit Anhänger	- 33 -
Abbildung 11: Maße von Fahrrädern (alle Werte in Meter).....	- 34 -
Abbildung 12: Typische Blockstrukturen.....	- 46 -
Abbildung 13: Bevölkerung Wiens im 19. Jahrhundert.....	- 47 -
Abbildung 14: „Superblocks“- Rabenhof und George-Washington-Hof	- 48 -
Abbildung 15: Ausschnitt Kriegssachschädenplan_1. Bezirk	- 49 -
Abbildung 16: Schematische Skizze der gegliederten und aufgelockerten Stadt	- 51 -
Abbildung 17: Zeilenbau der 50er Jahre	- 54 -
Abbildung 18: Zeilenbau der 60er Jahre	- 58 -
Abbildung 19: Altersstruktur der BewohnerInnen ausgewählter Zählbezirke	- 59 -
Abbildung 20: Geburtsort der BewohnerInnen ausgewählter Zählbezirke.....	- 60 -
Abbildung 21: Arbeitslosenquote ausgewählter Zählbezirke	- 61 -
Abbildung 22: Motorisierungsgrad in Wiener Bezirken mit vermehrtem Zeilenbauaufkommen im Vergleich zu demBezirk mit dem niedrigsten Motorisierungsgrad	- 68 -
Abbildung 23: Informationsflyer.....	- 78 -
Abbildung 24: Lageplan.....	- 88 -
Abbildung 25: Infrastruktur mit Erreichbarkeitsradius 300m.....	- 89 -
Abbildung 26: Psychotherapeutische Praxis in einem der Flachbauten	- 90 -
Abbildung 27: ÖPNV- Infrastruktur.....	- 91 -
Abbildung 28: Radfahr-Infrastruktur und Lückenschluss.....	- 92 -
Abbildung 29: Inoffizielle Abstellmöglichkeiten.....	- 93 -
Abbildung 30: Stiegenanlage zu den Räumlichkeiten im Kellergeschoß	- 93 -
Abbildung 31: Altersstruktur unterteilt nach Geschlecht	- 97 -
Abbildung 32: Berufliche Stellung in den unterschiedlichen Haushaltstypen	- 98 -
Abbildung 33: Haushaltsgrößen im Vergleich	- 98 -
Abbildung 34: Dauer der Wohnhaft bezogen auf die Altersstruktur	- 99 -
Abbildung 35: Schulische Ausbildung und berufliche Stellung.....	- 100 -
Abbildung 36: Besitz von Mobilitätswerkzeugen.....	- 101 -
Abbildung 37: Nutzungshäufigkeit 3 unterschiedlicher Wege.....	- 104 -

Abbildung 38: Mobilitätsverhalten	- 106 -
Abbildung 39: Motorisierungsgrad	- 110 -
Abbildung 40: Beweggründe für die Nutzung eines motorisierten Fortbewegungsmittels	- 111 -
Abbildung 41: Der Nutzen hinter Sharing-Angeboten.....	- 112 -
Abbildung 42: Gründe gegen eine Sharing-Nutzung.....	- 113 -
Abbildung 43: Gründe gegen eine Lastenrad-Nutzung	- 113 -
Abbildung 44: Gründe gegen eine Nutzung von Kleinstmobilität	- 114 -
Abbildung 45: Nutzungserfahrungen im P2P-Sharing-Bereich.....	- 115 -
Abbildung 46: Nutzungserfahrungen mit Rädern und Kleinstmobilität	- 117 -
Abbildung 47: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/.....	- 118 -
Abbildung 48: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Auto/Motorrad/E-Auto durch Carsharingaffine	- 119 -
Abbildung 49: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/Pedelec durch Lastenradaffine.....	- 120 -
Abbildung 50: Bewertung der Abstellmöglichkeiten der Gruppe Einkaufstrolley/Inline Skates/	- 121 -
Abbildung 51: Bewertung der Abstellmöglichkeiten der Gruppe Einkaufstrolley/Inline Skates/	- 121 -
Abbildung 52: Nachbarschaftsbeziehung und gemeinsame Anschaffungen	- 125 -
Abbildung 53: Lageplan	- 128 -
Abbildung 54: Infrastruktur mit Erreichbarkeitsradius 300m	- 129 -
Abbildung 56: ÖPNV-Infrastruktur	- 131 -
Abbildung 56: Radfahr-Infrastruktur und Lückenschluss	- 132 -
Abbildung 58: Angebot an kurzweiligen Abstellmöglichkeiten in der Wohnhausanlage.....	- 134 -
Abbildung 59:Nachträglich aufgestellte Depotboxen im Freiraum.....	- 134 -
Abbildung 59: Abstellangebote für Rollatoren und Abgang zum Kellerbereich	- 135 -
Abbildung 60: Altersstruktur unterteilt nach Geschlecht	- 138 -
Abbildung 61: Berufliche Stellung in den unterschiedlichen Haushaltstypen	- 139 -
Abbildung 62: Haushaltsgrößen im Vergleich	- 139 -
Abbildung 63: Dauer der Wohnhaft bezogen auf die Altersstruktur.....	- 140 -
Abbildung 64: Schulische Ausbildung und berufliche Stellung	- 141 -
Abbildung 65: Besitz von Mobilitätswerkzeugen	- 142 -
Abbildung 66: Nutzungshäufigkeit auf verschiedenen Wegearten	- 145 -
Abbildung 67: Mobilitätsverhalten	- 147 -
Abbildung 69: Motorisierungsgrad	- 152 -
Abbildung 69: Beweggründe für die Nutzung eines motorisierten Fortbewegungsmittels	- 153 -
Abbildung 70: Nutzen von Sharing-Angeboten	- 154 -
Abbildung 71: Gründe gegen eine Sharing-Nutzung.....	- 155 -
Abbildung 72: Gründe gegen eine Lastenrad-Nutzung	- 155 -
Abbildung 73: Gründe gegen eine Nutzung von Kleinstmobilität	- 156 -
Abbildung 74: Gründe gegen eine Nutzung von Einkaufstrolleys	- 156 -
Abbildung 75: Nutzungserfahrungen im P2P-Sharing-Bereich.....	- 157 -

Abbildung 77: Nutzungserfahrungen mit Kleinstmobilität.....	- 159 -
Abbildung 77: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/E-Scooter/.....	- 160 -
Abbildung 78: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Auto/Motorrad/E-Auto	- 161 -
Abbildung 79: Bewertung der Abstellmöglichkeiten Fahrrad/Rollator/Lastenrad/E-Bike/.....	- 162 -
Abbildung 80: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Einkaufstrolley/Inline Skates/	- 163 -
Abbildung 81: Bewertung der Abstellmöglichkeiten_Einkaufstrolley/Inline Skates/	- 163 -
Abbildung 82: Bewertung der Abstellmöglichkeiten _Auto/Motorrad/E-Auto	- 164 -
Abbildung 83: Nachbarschaftsbeziehung und gemeinsame Anschaffungen	- 168 -
Abbildung 84: Verortung der Maßnahmen	- 180 -
Abbildung 85: Verortung der Maßnahmen	- 187 -

11.3. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Organisationsstrukturen von Sharing-Konzepten.....	- 16 -
Tabelle 2: Vorzüge für die jeweiligen Akteure des P2P-Sharing-Konzepts.....	- 21 -
Tabelle 3: Verschiedene Modelle von Rädern.....	- 25 -
Tabelle 4: Kleinstmobilität.....	- 26 -
Tabelle 5: Dimensionierung von Radverkehrsanlagen	- 28 -
Tabelle 6: Abstellmöglichkeiten.....	- 29 -
Tabelle 7: Ausgestaltungsform der Abstellanlagen.....	- 31 -
Tabelle 8: Rechtliche Bestimmungen für die Anzahl an Fahrradstellplätzen in Wohnhäusern	- 35 -
Tabelle 9: Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr	- 37 -
Tabelle 10: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Elfride, 1070 Wien	- 38 -
Tabelle 11: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Lastenradkollektiv, Wien	- 39 -
Tabelle 12: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Einkaufstrolley-Verleih, 1020 Wien	- 40 -
Tabelle 13: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Seestadt Aspern, 1220 Wien	- 41 -
Tabelle 14: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Domagkpark, München.....	- 42 -
Tabelle 15: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Bike City, 1020 Wien.....	- 42 -
Tabelle 16: Mobilitätsbezogenes Sharing-Konzept_Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf, 1220 Wien	- 43 -
Tabelle 17: Stärken und Schwächen der Zeilen der 50er und 60er Jahre im Vergleich.....	- 70 -
Tabelle 18: Bewertungsmaske 50er Jahre Wohnhausanlage.....	- 74 -
Tabelle 19: Bewertung der ausgewählten Wohnhausanlagen.....	- 75 -
Tabelle 20: Bewertungsmaske 60er Jahre Wohnhausanlage.....	- 76 -
Tabelle 21: Bewertung der ausgewählten Wohnhausanlagen.....	- 76 -
Tabelle 22: Zeiträume der Begehungen.....	- 78 -
Tabelle 23: Übersicht über den Verlauf der BewohnerInnen-Befragung in der Wohnhausanlage der 50er Jahre	- 82 -
Tabelle 24: Übersicht über den Verlauf der BewohnerInnen-Befragung in der Wohnhausanlage der 60er Jahre	- 83 -

Tabelle 25: Indikatoren affiner Zielgruppen	- 85 -
Tabelle 26: Qualitätsmerkmale	- 91 -
Tabelle 27: ÖV-Güteklasse der Haltestellen	- 91 -
Tabelle 28: Qualitätsmerkmale der wichtigsten Straßen im Wohnumfeld	- 94 -
Tabelle 29: Frei- und Grünraum	- 95 -
Tabelle 30: Überblick und Vergleich soziodemografischer Daten	- 96 -
Tabelle 31: Gegenüberstellung FührerscheinbesitzerInnen und motorisierte Fortbewegungsmittel	- 102 -
Tabelle 32: Gegenüberstellung ÖPNV-Jahreskarten und motorisierte Fortbewegungsmittel	- 103 -
Tabelle 33: Indikatoren affiner Zielgruppen und Multimodalität.....	- 105 -
Tabelle 34: Gegenüberstellung Carsharing Affinität und Multimodalität.....	- 107 -
Tabelle 35: Gegenüberstellung Kleinstmobilität Affinität und Multimodalität	- 108 -
Tabelle 36: Gegenüberstellung Einkaufstrolley Affinität und Multimodalität	- 109 -
Tabelle 37: Gegenüberstellung Einkaufstrolley Affinität und Multimodalität	- 116 -
Tabelle 38: Beschreibung des Beziehungsstatus zu den NachbarInnen	- 122 -
Tabelle 40: Nachbarschaftsbeziehung korrelierend mit der Wichtigkeit eines guten Kontaktes.....	- 124 -
Tabelle 41: Qualitätsmerkmale.....	- 131 -
Tabelle 42: ÖV-Güteklasse der Haltestellen	- 131 -
Tabelle 43: Qualitätsmerkmale der wichtigsten Straßen im Wohnumfeld	- 133 -
Tabelle 44: Frei- und Grünraum	- 136 -
Tabelle 45: Übersicht und Vergleich demografischer Daten	- 137 -
Tabelle 46: FührerscheininhaberInnen und motorisierte Verkehrsmittel.....	- 143 -
Tabelle 47: Gegenüberstellung ÖPNV-Jahreskarten und motorisierte Fortbewegungsmittel	- 144 -
Tabelle 48: Indikatoren affiner Zielgruppen und Multimodalität.....	- 146 -
Tabelle 49: Gegenüberstellung Carsharing Affinität und Multimodalität.....	- 148 -
Tabelle 50: Gegenüberstellung Lastenrad Affinität und Multimodalität	- 149 -
Tabelle 51: Gegenüberstellung Kleinstmobilität Affinität und Multimodalität	- 150 -
Tabelle 52: Gegenüberstellung Einkaufstrolley Affinität und Multimodalität	- 151 -
Tabelle 53: Gegenüberstellung Online Einkauf und Carsharing Affinität.....	- 158 -
Tabelle 54: Beschreibung des Beziehungsstatus zu den NachbarInnen	- 165 -
Tabelle 55: Nachbarschaftsbeziehung korrelierend mit der Wichtigkeit eines guten Kontaktes.....	- 166 -
Tabelle 86: Aufzeigen von Unterschieden und Gemeinsamkeiten der Zeile der 50er und 60er Jahre.....	- 174 -
Tabelle 56: Maßnahmenkatalog_Ausstattung der vorhandenen Fahrradräume	- 177 -
Tabelle 57: Maßnahmenkatalog_ Externer Zugang zum Kellergeschoß.....	- 178 -
Tabelle 58: Maßnahmenkatalog_Errichtung einer Internetplattform	- 179 -
Tabelle 59: Maßnahmenkatalog_Kurzfristige Radabstellmöglichkeiten im Freien.....	- 181 -
Tabelle 60: Maßnahmenkatalog_Langfristige Abstellmöglichkeiten im Freien	- 181 -
Tabelle 61: Maßnahmenkatalog_Nutzungszuführung	- 182 -
Tabelle 62: Maßnahmenkatalog_Herbeiführung des Lückenschlusses.....	- 183 -
Tabelle 63: Maßnahmenkatalog_Verbesserte Ausgestaltung des Fußweges zu ÖV-Stationen.....	- 183 -

<i>Tabelle 64: Maßnahmenkatalog_ Initiierung von Nachbarschaftsfesten</i>	<i>- 184 -</i>
<i>Tabelle 65: Maßnahmenkatalog_ Veranstaltung von Testtagen und Organisation der Bereitstellung</i>	<i>- 185 -</i>
<i>Tabelle 66: Maßnahmenkatalog_ Bereitstellung eines Stellplatzes für Carsharing-NutzerInnen</i>	<i>- 185 -</i>
<i>Tabelle 67: Maßnahmenkatalog_ Sichere Abstellanlagen für E-Bikes oder E-Scooter [WHA]</i>	<i>- 187 -</i>
<i>Tabelle 69: Maßnahmenkatalog_ Herbeiführung des Lückenschlusses</i>	<i>- 188 -</i>
<i>Tabelle 70: Maßnahmenkatalog_ Beleuchtung des Schutzweges.....</i>	<i>- 189 -</i>
<i>Tabelle 71: Maßnahmenkatalog_ Informationsfolder</i>	<i>- 190 -</i>
<i>Tabelle 72: Maßnahmenkatalog_ Beratung zum passenden Carsharing-Angebot.....</i>	<i>- 190 -</i>

12. ANHANG

Nr.: I

Fröschl, Markus. Magistratsabteilung 19: Zeilenbauweise, E-Mail: 25.05.2018

„Also, insgesamt befinden sich 1218 Objekte in Zeilenbauweise in Wien.

Davon sind 90 Objekte in Schutzzonen.

Generell befinden sich 16472 Objekte in Schutzzonen, also in Zeilenbauweise und andere.“

Nr.: II

Wohnhausanlage	Stationsnummer	Linie	Beobachtungszeitraum [Min]	Anzahl der Fahrten	Richtungsfaktor	Ø Intervall [Min]	Ø Intervall auf Station [Min]
WHA Am Schöpfwerk	1	U6	840	476	0,5	3,53	2,66
WHA Am Schöpfwerk	1	16A	840	156	0,5	10,77	
WHA Am Schöpfwerk	2	U6	840	476	0,5	3,53	3,53
WHA Am Schöpfwerk	3	S60	840	77	0,5	21,82	6,27
WHA Am Schöpfwerk	3	WLB	840	191	0,5	8,80	
WHA Am Schöpfwerk	4	16A	840	156	0,5	10,77	10,77
Bundesländerhof	1	26A	840	296	0,5	5,68	5,68
Bundesländerhof	2	26A	840	251	0,5	6,69	6,69

4. Was ist Ihre höchste erfolgreich abgeschlossene Schulbildung?

Bitte wählen Sie die für Sie passendste Antwortmöglichkeit.

- Pflichtschule
- Ausbildung/Lehre mit Berufsschule
- Fach-oder Handelsschule
- Matura
- Abschluss an einer Universität, Fachhochschule
- anderer Abschluss nach Matura:

5. Welche berufliche Stellung haben Sie?

- Angestellte/r
- Arbeiter/in
- Freie/r Dienstnehmer/in
- Selbständige/r
- Schüler/in, Studierende/r oder Praktikant/in
- Lehrling
- Pensionist/in
- nicht erwerbstätig
- in Karenz oder Mutterschutz
- Hausfrau/ Hausmann oder mit anderen Betreuungsaufgaben betraut
- aus anderen Gründen nicht erwerbstätig
- keine Angabe

6. Wie viele Jahre sind Sie in der Wohnhausanlage bereits wohnhaft?

Bei weniger als einem Jahr tragen sie bitte "0" ein.

 Jahr(e)

11. Müssen Sie, um Ihre Fortbewegungsmittel und Mobilitätsunterstützungen abzustellen, Barrieren überwinden? (Stufen, Engstellen etc.)

- ja
- geringfügig
- nein
- keine Angabe

12. Das Angebot an Abstellmöglichkeiten in Ihrer Wohnhausanlage ist ausreichend.

	sehr zutreffend	zutreffend	weniger zutreffend	gar nicht zutreffend
Fahrrad/Rollator/Lastenfahrrad/E-Bike/E-Scooter etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufstrolley/Inline Skates/Skateboard/Scooter etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto/Motorrad/Moped/E-Auto etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

13. Wie empfinden Sie die Zugänglichkeit zur Abstellmöglichkeit Ihrer Fortbewegungsmittel und Mobilitätsunterstützungen?

	sehr angenehm	angenehm	unangenehm	sehr unangenehm
Fahrrad/Rollator/Lastenfahrrad/E-Bike/E-Scooter etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufstrolley/Inline Skates/Skateboard/Scooter etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto/Motorrad/Moped/E-Auto etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

14. Wie zufrieden sind Sie mit dem Diebstahl- und Vandalismuschutz Ihrer Abstellmöglichkeit?

	sehr zufrieden	zufrieden	wenig zufrieden	gar nicht zufrieden
Fahrrad/Rollator/Lastenfahrrad/E-Bike/E-Scooter etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Einkaufstrolley/Inline Skates/Skateboard/Scooter etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Auto/Motorrad/Moped/E-Auto etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18. Welche Verkehrsmittel benutzen Sie alternativ (seltener) für ...

	eigenes Kfz als Fahrer/in	als Fahrer/in in Fahrgemeinschaft	in Fahrgemeinschaft mitfahrend	selbstorganisiertes Car-Sharing zw. Privatpersonen, Vereinen (Auto/Motorrad/ E-Auto)	selbstorganisiertes Bike-Sharing zw. Privatpersonen, Vereinen (Lasten-)Fahrrad/ E-Scooter/Roller)	Öffentliche Verkehrsmittel	Fahrrad/ E-Bike/ Pedelec/ E-Scooter	Lastenfahrrad/ Fahrradanhänger	Inline Skates/ Skateboard/ Scooter/ Tretroller/ Kickboard	zu Fuß (mit Rollator/Einkaufstrolley)	Sonstige	keine Alternativen
.. Routinewege z.B. zur Arbeits-/Ausbildungsstätte, zur Kinderbetreuung, für regelmäßige Aktivitäten etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. kurze Wege z.B. zu Post, Arzt, Lebensmitteleinkauf etc. (nahe Wohnort möglich)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. Freizeitwege z.B. Ausflug, Restaurant-/Barbesuch etc. (evtl. entferntere Wege)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Aus welchem Grund fahren Sie mit dem Auto?

(Mehrfachantwort möglich)

- Transportmöglichkeit
- Entfernung
- zeitlicher Faktor
- Bequemlichkeit
- Flexibilität
- Mitnahme von Kindern
- anderer Grund:

TEILEN statt besitzen

20. Welche Fortbewegungsmöglichkeiten und Transportmöglichkeiten würden Sie mit NachbarInnen zur gemeinsamen Nutzung anschaffen?

(Mehrfachantwort möglich)

- Auto
- Motorrad/ Moped
- Fahrrad
- E-Bike/ Pedelec/ E-Scooter
- Lastenfahrrad oder Fahrradanhänger
- Roller/ Scooter
- Inline Skates/ Skateboard
- Einkaufstrolley
- Sonstige:
- keine

21. Welchen Nutzen sehen Sie im Teilen?

(Mehrfachantwort möglich)

- Möglichkeit Geld zu sparen
- Möglichkeit Geld zu verdienen
- Umweltschonung
- Ressourcenschonung
- Aufbau eines Gemeinschafts-/Zusammengehörigkeitsgefühl
- Möglichkeit neue Menschen kennen zu lernen
- Platzeinsparung
- keinen Nutzen
- Sonstigen:

22. Warum teilen Sie Fortbewegungsmittel und Mobilitätsunterstützungen nicht?
(Mehrfachantworten möglich)

- Besitze lieber meine eigenes Eigentum
- Terminkollision/Rücksichtnahme
- Kenne niemanden dafür
- ständige Eigenbenötigung
- Unsicherheit bezüglich BenutzerInnen Sorgfalt
- Komplikationen bei Reparatur
- Verwaltungsaufwand
- kurzfristige Verfügbarkeit
- habe mich noch nicht damit beschäftigt
- Sonstiges:

Kommunikation

23. Wie gut kennen Sie sich mit den neuen Kommunikationsmedien (Facebook, Whatsapp etc.) aus?

sehr gut

gut

weniger gut

gar nicht

weiß nicht

24. Kaufen Sie öfters auf diversen Plattformen über das Internet ein? Z.B. Willhaben

Ja

Nein

weiß nicht

25. Warum kaufen Sie über das Internet nicht ein?

- aus Unsicherheit
- kein Vertrauen
- kenne mich nicht aus
- wünsche persönlichen Kontakt und Beratung
- Sonstiger Grund

29. Folgende Aufzählungen können BürgerInnen in Ihrem Alltag tun, um die Umwelt zu schützen.

Bitte geben Sie an, welche Priorität folgende Punkte zum Thema Umweltschutz für Sie haben: (1) hohe Priorität - (6) keine Priorität

	1	2	3	4	5	6
So oft wie möglich andere Mobilitätsformen (Sharing, Fahrrad, Lastenrad) anstelle des eigenen Autos nutzen	<input type="radio"/>					
Mehr Fortbewegungsmittel teilen, anstatt sie zu besitzen	<input type="radio"/>					
Eine umweltfreundliche Art des Reisens wählen (mit dem Zug, Mitfahrgelegenheiten, Bus etc.)	<input type="radio"/>					
Mehr Produkte aus der Gegend kaufen und Produkte meiden, die von weit her kommen	<input type="radio"/>					

Mobilität im Wohnumfeld

30. Welche Angebote an Fortbewegungsmittel kennen Sie in Ihrem Wohnumfeld?

- U-Bahn
- Straßenbahn
- Bus
- S-Bahn
- Mitfahrgelegenheit
- Verleihstation für Fahrräder, Lastenräder und Anhänger
- Car-Sharing Angebote
- Sonstige:

31. Wie zufrieden sind Sie mit dem Mobilitätsangebot und der -Infrastruktur (Öffis, Sharing, Radwegenetz etc.) in Ihrem Wohnumfeld?

sehr zufrieden

zufrieden

wenig zufrieden

unzufrieden

36. Gibt es Räume/ Dinge die Sie gemeinschaftlich mit Ihren NachbarInnen nutzen können?

a) Welche der folgenden Einrichtungen/ Gegenstände zum Teilen gibt es in Ihrer Wohnhausanlage?

b) Was davon nutzen Sie bzw. jemand aus Ihrem Haushalt?

	a) gibt es	b) wird von uns genutzt	c) gibt es nicht
Waschküche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderwagenabstellraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrradraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Organisation von Mitfahrgelegenheiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gemeinschaftsküche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gemeinschaftsraum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hof/Kinderspielplatz in der Wohnhausanlage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werkzeug	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fortbewegungsmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="text" value="Enter another option"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

37. Wie empfinden Sie die gemeinsame Nutzung?

- problemlos
- gewöhnungsbedürftig, aber funktioniert
- kompliziert/problematisch
- unmöglich

38. Gibt es bei Ihnen Nachbarschaftsfeste?

- Ja
- Nein
- Weiß nicht

39. Besuchen Sie diese Nachbarschaftsfeste?

- Ja
- Nein, weil:

40. Würden Sie Nachbarschaftsfeste besuchen, wenn es welche gäbe?

Ja

Nein, weil:

41. Wie schätzen Sie das Gemeinschaftsgefühl in Ihrer Wohnhausanlage ein?

sehr gut



gut



genügsam



schlecht



nicht vorhanden



42. Wonach bedarf es Ihrer Meinung nach, damit BewohnerInnen der Wohnhausanlage Fortbewegungsmöglichkeiten miteinander teilen?

Sie haben es geschafft!

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Es ist mir bewusst, dass die Zeit oft knapp ist und viel zu tun ist. Umso mehr möchte ich mich für Ihr Mitmachen bedanken!

Beste Grüße
Nina Simmel