

Press release**Deutsches Institut für Urbanistik****Sybille Wenke-Thiem**

05/30/2024

<http://idw-online.de/en/news834436>Research results, Transfer of Science or Research
Environment / ecology, Politics, Social studies, Traffic / transport
transregional, national**ÖPNV-Anschluss wichtiger für Wohnstandortwahl als verfügbarer Pkw-Stellplatz****Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) untersuchte gemeinsam mit der TU Dortmund in einer Studie für das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) wie das Mobilitätsangebot am Wohnort die Alltagsmobilität beeinflusst und welche Kriterien die Wahl des Wohnstandorts bestimmen.**

Berlin. Welchen Einfluss haben Mobilitätsangebote und Siedlungsstruktur auf die Alltagsmobilität der Bewohnerschaft? Und wie wirken sich Mobilitätsbedarf und Mobilitätsanforderungen der Menschen auf die Wahl ihres Wohnstandortes aus? Diesen und weiteren Fragen ging das Difu gemeinsam mit der TU Dortmund in einer Studie für das BMBF nach, deren Ergebnisse nun veröffentlicht vorliegen.

Die Studienergebnisse zeigen, dass – anders als vielfach vermutet – ein guter Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel bei der Wohnstandortwahl eine größere Rolle spielt, als die Verfügbarkeit eines Pkw-Stellplatzes. Dem ÖPNV kommt damit eine Schlüsselrolle in der Siedlungsentwicklung zu.

Viele Haushalte möchten nachhaltig mobil sein, sehen jedoch ein gutes ÖPNV-Angebot als unabdingbare Voraussetzung dafür an. Oft finden jedoch Haushalte mit Präferenzen für den Umweltverbund keine Wohnangebote, die diesen Mobilitätswünschen entsprechen. Für diese Nachfrage nach gut angebundenen, autoreduzierten Neubauvierteln könnte sich ein Umsteuern bei Kommunen und in der Wohnungswirtschaft also lohnen.

Das Homeoffice führt zum Einsparen von Wegen, aber auch zu längeren Pendeldistanzen

Für Haushalte, die bereits für den Umzug ins (weitere) Umland offen sind, ist das Homeoffice ein zusätzliches Argument, die Wohnungssuche in eine größere Entfernung zum Arbeitsort auszudehnen. Für Haushalte, die das urbane Leben bevorzugen, jedoch auch im Homeoffice arbeiten wollen, ist die nicht ausreichende Wohnungsgröße – mangelndes Arbeitszimmer – ein zunehmendes Problem.

Insgesamt gesehen können durch das vermehrte Arbeiten im Homeoffice auf dem Land daher zwar Wege eingespart werden, da die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes als Standortkriterium an Bedeutung verliert. Gleichzeitig führt dies nach dem Umzug jedoch zu einer Zunahme des Pendelverkehrs bzw. der insgesamt zurückgelegten Distanzen. Zudem führt der Wunsch nach mehr Homeoffice innerhalb der Städte zu einem steigenden Flächenbedarf in Privatwohnungen.

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

Dies sind einige der Untersuchungsergebnisse des Forschungsteams. Weitere sind in der Studie dargestellt. Das Projektteam leitet aus der Untersuchungsergebnissen unter anderem folgende Empfehlungen ab:

Künftig sollten Siedlungsplanungen konsequenter als bisher in Lagen mit guter Nahversorgung, entlang leistungsfähiger ÖPNV-Achsen und kombiniert mit gut funktionierenden Mobilitätskonzepten zum verpflichtenden Standard im Neubau werden. Anderenfalls verändern sich die Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten nicht, was langfristig unerwünschte Entwicklungen (wie steigender Pendelverkehr) nach sich zieht und im Nachhinein schwer zu korrigieren ist.

Da sich Änderungen im persönlichen Mobilitätsverhalten nur sehr langsam durchsetzen, werden attraktive Mobilitätsangebote allein nicht ausreichen, um das Mobilitätsverhalten zu ändern. Nur durch eine Anpassung von Rahmenbedingungen – wie beispielsweise eine Entkopplung der Kosten für Wohnung und Stellplätze, die Bepreisung des Parkens und die Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbands – sind wirksame Änderungen zu erwarten. Daher sollten solche Push-Maßnahmen von den Kommunen genutzt werden.

Die bestehende Stellplatzbaupflicht setzt entscheidende Fehlanreize und sollte durch landesspezifische Mobilitätssatzungen abgelöst werden, die die Erschließung von Gebäuden verkehrsmittelübergreifend regeln. Eckpunkte wären nach Lage und ÖPNV-Erschließung gestaffelte Höchstwerte für Pkw-Stellplätze, verpflichtende Mobilitätskonzepte und Vorgaben zu Fahrradabstellanlagen.

Der Text ist selbstverständlich frei zur Weiternutzung. Über einen Veröffentlichungshinweis an presse@difu.de würden wir uns sehr freuen.

Kurzinfo: Deutsches Institut für Urbanistik

Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) ist als größtes Stadtforschungsinstitut im deutschsprachigen Raum die Forschungs-, Fortbildungs- und Informationseinrichtung für Städte, Kommunalverbände und Planungsgemeinschaften. Ob Stadt- und Regionalentwicklung, kommunale Wirtschaft, Städtebau, soziale Themen, Umwelt, Verkehr, Kultur, Recht, Verwaltungsthemen oder Kommunal финанzen: Das 1973 gegründete unabhängige Berliner Institut – mit einem weiteren Standort in Köln (Bereich Umwelt) – bearbeitet ein umfangreiches Themenspektrum und beschäftigt sich auf wissenschaftlicher Ebene praxisnah mit allen Aufgaben, die Kommunen heute und in Zukunft zu bewältigen haben. Der Verein für Kommunalwissenschaften e.V. ist alleiniger Gesellschafter des in der Form einer gemeinnützigen GmbH geführten Forschungsinstituts.

contact for scientific information:

Dipl.-Geogr. Uta Bauer
+49 30 39001-151
bauer@difu.de

Dipl.-Ing. Jannik Lohaus
+49 30 39001-132
bauer@difu.de

URL for press release: <https://difu.de/18478> weitere Informationen auf der Difu-Website