

# Innovative Wohn- und Mobilitätsformen in Gebieten mit hohem Siedlungsdruck

WohnMOBIL

Anhang 3 - Bausatz Handbuch

T. Prinz, F. Schöpflin, G. Gruber,  
S. Erber, D. Madlener, P. Schweizer,  
C. Bleckmann, M. Embacher,  
I. Steinacher, M. Moors

Berichte aus Energie- und Umweltforschung

**6c/2022**

Liste sowie Downloadmöglichkeit aller Berichte dieser Reihe  
unter <http://www.nachhaltigwirtschaften.at>

### **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Verantwortung und Koordination:  
Abteilung für Energie- und Umwelttechnologien  
Interimistischer Leiter: DI Theodor Zillner

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet. Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Republik Österreich und der Autorin/des Autors ausgeschlossen ist. Nutzungsbestimmungen:  
<https://nachhaltigwirtschaften.at/de/impressum/>

# Innovative Wohn- und Mobilitätsformen in Gebieten mit hohem Siedlungsdruck

WohnMOBIL

Anhang 3 - Bausatz Handbuch

Dr. Thomas Prinz, Florian Schöpflin MSc, Günter Gruber MSc  
RSA FG Research Studio iSPACE

DI Sabine Erber, DI David Madlener  
Energieinstitut Vorarlberg

Arch. DI Paul Schweizer, DI Christian Bleckmann, Ing. Martin Embacher  
Architekt Schweizer

Mag. Irene Steinacher  
Herry Consult

Marije Moors, MSc  
Ortsmarketing St. Johann in Tirol

Salzburg, Februar 2021

Ein Projektbericht im Rahmen des Programms



des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)



## **Vorbemerkung**

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse eines Projekts aus dem Forschungs- und Technologieprogramm Stadt der Zukunft des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Dieses Programm baut auf dem langjährigen Programm Haus der Zukunft auf und hat die Intention Konzepte, Technologien und Lösungen für zukünftige Städte und Stadtquartiere zu entwickeln und bei der Umsetzung zu unterstützen. Damit soll eine Entwicklung in Richtung energieeffiziente und klimaverträgliche Stadt unterstützt werden, die auch dazu beiträgt, die Lebensqualität und die wirtschaftliche Standortattraktivität zu erhöhen. Eine integrierte Planung wie auch die Berücksichtigung von allen betroffenen Bereichen wie Energieerzeugung und -verteilung, gebaute Infrastruktur, Mobilität und Kommunikation sind dabei Voraussetzung.

Um die Wirkung des Programms zu erhöhen sind die Sichtbarkeit und leichte Verfügbarkeit der innovativen Ergebnisse ein wichtiges Anliegen. Daher werden nach dem Open Access Prinzip möglichst alle Projektergebnisse des Programms in der Schriftenreihe des BMK publiziert und elektronisch über die Plattform [www.NachhaltigWirtschaften.at](http://www.NachhaltigWirtschaften.at) zugänglich gemacht. In diesem Sinne wünschen wir allen Interessierten und AnwenderInnen eine interessante Lektüre.

DI Theodor Zillner

Interimistischer Leiter der Abt. Energie- und Umwelttechnologien  
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

## Inhaltsverzeichnis

04 Über das WohnMOBIL Handbuch –  
Entwicklung und Anwendung

06 Szenarien

10 Siedlungstypen

18 Zielgruppen

### Maßnahmen Wohnen

22 **A Wohnungstyp**

46 **B Zusatzangebote**

### Maßnahmen Mobilität

66 **C Infrastruktur**

82 **D Angebote**

98 Anwendungsbeispiele

112 Literaturverweise und gute Beispiele

114 Projektpartner

116 Impressum

## WohnMOBIL Handbuch

Durch den steigenden Siedlungsdruck und begrenzte Baulandverfügbarkeit kommt es in vielen suburban-ländlichen Gemeinden zu steigenden Preisen für das Wohnen. Der daraus resultierende Verdrängungsprozess der Bevölkerung ins Umland der Gemeinden hinein hat eine Verschärfung der Pendler- und Verkehrsproblematik zur Folge. Darüber hinaus kommt es zu neuen gesellschaftlichen Herausforderungen durch Veränderungen beispielsweise in der Arbeitswelt die eine zunehmende Flexibilität der Wohn- und Mobilitätsformen verlangt.

Um diesen Trends entgegenzuwirken und den gesellschaftlichen Aufgaben gerecht zu werden wurde im Rahmen des Projektes „WohnMOBIL – Innovative Wohn- und Mobilitätsformen in Gebieten mit hohem Siedlungsdruck“ ein systematisierter Lösungsansatz entwickelt. Dieser integriert innovative Wohn- und Mobilitätsformen um eine vorrauschauende und nachhaltige Siedlungsentwicklung zu ermöglichen. Dabei wird besonders transitorisches Wohnen in den Mittelpunkt gerückt, eine Wohnform die vor allem Zielgruppen welche auf der Suche nach einer Wohnung für einen bestimmten Zeitraum, anspricht. Hinsichtlich der Mobilitätsangebote wird auf multimodale, nachhaltige sowie verkehrssparende Angebote geachtet, die durch deren Empfehlung für unterschiedliche Siedlungstypen, den Bewohner\*innen wohnformangepasste Möglichkeiten der Fortbewegung bieten. Hierbei spielen besonders innovative Sharing-Angebote sowie die E-Mobilität eine große Rolle.

### Entwicklung des WohnMOBIL Bausatz

Dieser systematisierte Lösungsansatz und die integrative Betrachtung von Wohnen und Mobilität wird mit Hilfe des WohnMOBIL-Bausatzes vermittelt. Mit dessen Hilfe bekommen Gemeinden und Bauträger durch konkrete Handlungsempfehlungen auf unterschiedlichen Interventionsstufen (z.B. Entwicklungskonzept, Flächenwidmungsplan, Bebauungsplan oder Mobilitätsverträge) dabei Unterstützung, geeignete Maßnahmen hin zu einer integrierten und innovativen Wohn- und Mobilitätsentwicklung zu setzen. Im Zusammenwirken der Projektpartner (RSA FG iSPACE, Energieinstitut Vorarlberg, Herry Consult, Architekt Schweizer und Ortsmarketing St. Johann) konnten hierfür, unter Berücksichtigung der Anforderungen und Wünsche der Zielgruppen, die beiden Bausteine die das Grundgerüst des Bausatzes bilden, entwickelt werden. Hierbei handelt es sich zum einen um Quartiers- und Siedlungstypen und zum anderen um Mobilitätsverhaltensszenarien. Dieser Baustein beinhaltet

flächensparende Grundrisse für verschiedene Wohnformen sowie indikatoren-basierte Siedlungstypen, die sich anhand ihrer Struktur und räumlichen Lage unterscheiden.

Aufbauend darauf wurde der zweite Baustein, der die Mobilitätsverhaltensszenarien beinhaltet, abgeleitet. Die Szenarien dienen zur Ableitung von wohnformangepassten und bedarfsgerechten innovativen Mobilitätsangeboten und –infrastrukturen. Durch die Einbindung der Zielgruppen und Siedlungstypen wird eine Verknüpfung der Inhalte im Bausatz geschaffen, die es ermöglicht, die verkehrssparenden und nachhaltigen Mobilitätsformen und innovativen Wohnformen bedarfsgerecht miteinander zu verbinden.

Durch die Testung des Bausatzes in den Pilotgemeinden St. Johann in Tirol und Feldkirch/Göfis in Vorarlberg konnte die Praxistauglichkeit verbessert und der Bausatz somit optimiert werden. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die österreichweite Übertragbarkeit dieses Bausatzes, aufgrund der Testläufe in den beiden unterschiedlichen Gebieten.

### Anwendung Bausatz

Der WohnMOBIL-Bausatz besteht zum einen aus dem hier vorliegenden Handbuch und Karteikarten mit den einzelnen Maßnahmen zu Wohnen, Wohnzusatzangeboten, Mobilitätsangeboten sowie Mobilitätsinfrastrukturen. Gemeindemitarbeiter\*innen, Bauträger oder Interessensvertreter\*innen können in Gruppen entweder auf Basis eines bekannten Baugrundstückes eine Wohnanlage mit Hilfe der Karten skizzenhaft anlegen oder aber allgemein Maßnahmen und Inspirationen für ein innovatives Wohnbauprojekt sammeln. Sollten bei der Gestaltung noch eigene Ideen aufkommen die in das Projekt mit einfließen sollen, so können die Leerkarten befüllt und ergänzt werden. Auf diese Weise können im Team unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Expertisen und in einer durch die visuelle Darstellung der Karten gestützten Diskussion, verschiedene Planungsszenarien durchgespielt werden. In einem späteren Schritt kann die geplante Anlage zusätzlich künftigen Bewohner\*innen oder Zielgruppen präsentiert werden und somit Feedback gesammelt werden. Darauf aufbauend können weitere Veränderungen an der geplanten Anlage vorgenommen werden. Mögliche Verwendungen des WohnMOBIL-Bausatzes können im Kapitel Anwendungsbeispiele nachgeschlagen werden.

## Szenarien

Um die Wünsche verschiedener Zielgruppen im Bausatz möglichst genau abbilden zu können, wurde im Rahmen eines Design-Workshops für die Zielgruppen Singles, Senior\*innen und Jungfamilien eine Wohnanlage mit geeigneter Wohnform/Grundrisse, Mobilitätsangebot sowie Community Aspekte gesammelt. Die Inhalte und die Auswahl basieren auf dem Vorwissen aus Zielgruppen Workshops in denen die Wünsche und Anforderungen verschiedener Personengruppen gesammelt wurden. Nachfolgend werden die entwickelten Wohnanlagen und das berücksichtigte Zusatzangebot sowie die Mobilität für jede Zielgruppe vorgestellt und der Transfer der Inhalte in den Bausatz gezeigt.

Für die Single Wohnanlage wurden Grundrisse mit einer Fläche von 27m<sup>2</sup> skizziert, die über eine kleine Teeküche, einen kleinen Balkon und über ein Badezimmer verfügen. Diese angestrebte Wohnform mit dieser Ausstattung findet sich nun auch im Bausatz unter „1-Zimmer Micro Wohnung (A1)“ wieder. Zusammen mit dem Zusatzangebot „eigener Freiraum (B5)“ kann ein Balkon oder eine Terrasse hinzugefügt werden.

Darüber hinaus bietet der Bausatz Zusatzangebote für die Anlage an, die der Wohn/Hausgemeinschaft dienen. Dabei wurde der Fokus auf Freizeit und Soziales, Sport, Technik und Grünraum gelegt. Hierunter fallen unter anderem ein Gemeinschaftsgarten, eine Waschküche, eine Werkstatt und BBQ-Abende. Auch diese Aspekte wurden bei der Entwicklung des Bausatzes berücksichtigt. In den Zusatzangeboten finden sich somit ein „Gemeinschaftsgarten (B13)“, eine „Waschküche (B8)“, ein „Freizeitraum (B10)“, der die Werkstatt beinhalten kann, sowie eine „Grillstelle (B11)“ für gemeinsame BBQ-Abende wieder.

Hinsichtlich der Mobilitätsangebote und Infrastruktur wurde Wert auf Sharing-Dienstleistungen, wie Carsharing und Bikesharing gelegt. Auch die Rolle des ÖPNVs wurde hervorgehoben, welcher genau so wie Radwege, eine gute Anbindung zu den Zentren haben sollen. Darüber hinaus soll die Anlage über eine reduzierte Anzahl an freien Parkplätzen und einen „smarten“ Fahrradraum (inkl. Lademöglichkeit für eKleinfahrzeuge) verfügen. Dies wurde im Bausatz durch die Maßnahmen „PKW-Stellplatz Reduktion (C1)“, „eCarsharing (D2)“ und „eBike-Pool (D6)“ berücksichtigt. Das ÖPNV Angebot findet sich in den Maßnahmen „Fahrplanauskunft (C8)“, „Mieter\*innenticket (D10)“ und „Mikro-ÖV (D12)“ wieder.

Um die Wünsche der Jungfamilien gerecht zu werden wurde im Rahmen des Design-Workshops auch für diese Zielgruppe eine Wohnanlage entworfen. Betreffend der Wohnform und des Grundrisses, ist auf eine effiziente und sparsame Gestaltung zu achten, wobei die Wohnung zumindest über drei Zimmer

und eine Küche verfügen soll. Des Weiteren ist auf einen gute angelegten Freiraum, der den Kindern das Spielen und den Bewohner\*innen das Grillen ermöglicht sowie auf ein kindgerechtes Wohnumfeld zu achten. Die Anlage soll darüber hinaus über einen niedrigen Stellplatzschlüssel und eine gut ausgestattete Radabstellanlage (mit einer Servicestation, e-Lademöglichkeit) verfügen.

Für den Bausatz wurden diese Anforderungen im Bereich Wohnen beispielsweise durch die „3-Zimmer kompakt inkl. Wohnküche (A4)“ und die „3-Zimmer inkl. Wohnküche (A5)“ dargelegt. Die Gestaltung des Außenbereichs spiegelt sich wie bei den Singles durch die „Grillstelle (B11)“ und im „gemeinsamen Außenbereich (B12)“ wider. Die Anforderungen an die Mobilität wurden durch die nachhaltigen Maßnahmen „smarter Fahrradraum (C3)“, den „Radboxen (C6)“ die „Radservicestation (C4)“ sowie „PKW-Stellplatz Reduktion (C1)“ und „kein Zweitauto (D1)“ berücksichtigt.

Senior\*innen haben gesonderte Ansprüche und Anforderungen an eine Wohnanlage, die bei der Skizzierung des Entwurf mitberücksichtigt wurden. Als geeignete Wohnform wurde eine kleine und drei Zimmer Wohnung, die über eine kleine Küche verfügt und variabel erweitert werden kann, definiert. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Barrierefreiheit in der Wohnanlage. Darüber hinaus sollte die Wohnanlage über ein Gästezimmer, eine Gemeinschaftsküche sowie eine Werkstatt verfügen. Aufgewertet wird die Anlage noch durch eine Waschküche mit einem Trockenraum. Um den Komfort der Anlage zu erhöhen wurde außerdem an einen entweder gemeinschaftlich oder privat genutzten Gartenlaube gedacht. Der Komfort der Anlage zeigt sich auch in den Mobilitätsangeboten und Infrastruktur. So wurde ein Golfmobil und ein eBike-Raum berücksichtigt. Um Einkaufswege einzusparen wurde zudem eine Lieferbox angedacht.

Bei den Wohnformen sollen Lösungen mit mehreren Zimmern dominieren: „3-Zimmer kompakt inkl. Wohnküche (A4)“, „3-Zimmer inkl. Wohnküche (A5)“ und „3er WG (A6)“. Diese können mit der „Raumerweiterung (B1)“ und „Barrierefreiheit extra (B2)“ kombiniert werden, um den Ansprüchen der Senior\*innen gerecht zu werden. Die Zusatzausstattung der Wohnanlage wurde durch die „Gemeinschaftsküche (B6)“, die „Waschküche (B8)“, den „Freizeitraum (B10)“ und dem „Gästezimmer (B14)“ berücksichtigt. Hinsichtlich der Mobilität finden sich die bedürfnisgerechten Angebote in den Maßnahmen „eGolfmobil (D3)“, „smarter Fahrradraum (C3)“, den „Lieferboxen (C9)“ und der „eBike-Ladestation (C5)“ wieder.

Um den Anwender\*innen des WohnMOBIL-Bausatzes zu veranschaulichen wie sich die einzelnen Bausteine ineinandergreifen und anzuwenden sind, werden drei unterschiedliche Szenarien von drei Zielgruppen vorgestellt und bearbeitet. Hierbei werden drei fiktive Wohnungssuchende und ihre Anliegen beschrieben:

#### Szenario 1: **Single** (Claudia, 22 Jahre)

Ich bin 22 Jahre und gerade fertig mit meinem berufsbegleitenden Bachelorstudium BWL und möchte nun meinen Master berufsbegleitend machen. Ich arbeite 9 Monate im Jahr in der Gastronomie und verdiene 1100€ netto plus Trinkgeld. Leider muss ich dazu mit dem Auto in den Nachbarort pendeln. Zur FH fahre ich zwei Mal in der Woche mit dem Zug. Aktuell wohne ich in einer heruntergekommenen Wohnung im Ort. Lange geht das nicht mehr. Leider finde ich nichts Passendes in meiner Preisklasse.

Ich mag weiterhin in meinem gewohnten sozialen Umfeld bleiben, wie z.B. Bei der Tanzgruppe bei der ich schon recht lange dabei bin. Ich koche zwar nicht so gerne, aber auf ein Glas Lillet hock ich gern mit meinen Mädels bei guter Musik zusammen.

*„Ich als berufstätige junge Person aus dem Ort, bin genervt von den vielen Investorenprojekten, die gerade die Preise für Kleinwohnungen in die Höhe treiben und ich dadurch einfach keine schöne leistbare Wohnung finde, die einigermaßen gut erschlossen ist.“*

#### Szenario 2: **Jungfamilie** (Anna, Matthias und Luise Lessnig)

Ich, Anna bin 29 Jahre und wohne mit meinem Mann Matthias seit knapp 6 Jahren im Ort. Mit Luise ist unsere aktuelle Wohnung etwas zu klein. Da wir mittlerweile Anschluss gefunden haben, würden wir gerne im Ort wohnen bleiben. Mittags hole ich die Kinder von der Spielgruppe/Kindergarten ab. Am Nachmittag treffen wir öfters andere Mamas/Familien. Donnerstags gehe ich am Abend mit meiner Freundin zum Step Aerobic Kurs ins Fitnessstudio in die Stadt. Am Wochenende grillen wir gerne oder unternehmen Ausflüge mit Luise.

Ich arbeite vormittags im 8km entfernten Supermarkt und Matthias arbeitet als Trockenbauer bei einer 10km entfernten Firma. Gemeinsam verdienen wir 2200€.

*„Wir als noch dreiköpfige Familie, beide Elternteile berufstätig und zugezogen, sehen auf Grund der teuren Baupreise langfristig keine Möglichkeit, uns den Traum vom Eigenheim zu verwirklichen.“*

#### Szenario 3: **Senior\*in** (Elisabeth Strele, 73 Jahre)

Ich bin 73 Jahre alt und wohne noch im Haus, dass sich mein Mann und ich zusammen aufgebaut haben. Mein Mann ist vor 7 Jahren an Krebs gestorben. Seit damals fühle ich mich in unserem Haus so alleine. Unser Ältester lebt schon seit vielen Jahren in einer größeren Stadt 2 Stunden von hier, die Tochter mit ihrer Familie etwa 40 Minuten entfernt.

Am liebsten bin ich unter Menschen, deshalb nehme ich auch meistens an den Veranstaltungen des Seniorenvereins teil. Die Größe des Hauses und des Gartens ist für mich nicht mehr bewerkstelligbar. Ich gehe ein bis zweimal in der Woche einkaufen. Mir ist es wichtig, dass mein Arzt und die Apotheke gut für mich erreichbar sind. Donnerstagnachmittag treffen wir uns immer zum Jassen. Immer seltener, aber hin und wieder übernachten meine Enkel bei mir.

*„Ich als 73jährige Witwe, wohne am Ortsrand, muss mich ständig darum kümmern, dass ich unter Leute komme und kann einfach keine geeignete Wohnung im Ortszentrum finden.“*

# Siedlungstypen

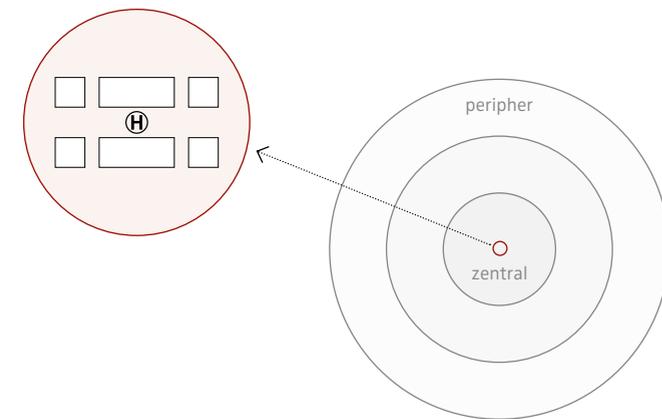
Für eine übertragbare Siedlungstypisierung wurden unter Berücksichtigung von einschlägiger Referenzliteratur Strukturtypen definiert und mit realen Beispielen unterlegt. Mit Hilfe eines Entscheidungsbaumes kann ausgehend von der Flächennutzung je nach Dichte der Verbauung und Qualität der Infrastruktur ein Siedlungstyp ermittelt werden. Die Siedlungstypen bieten eine Grundlage zur effektiven Anwendung der Wohn- und Mobilitätslösungen und ermöglichen zugleich, Eignungsempfehlungen für die im Projekt anvisierten Zielgruppen auszusprechen:

Siedlungstyp	gute Eignung für	mittlere Eignung für	geringe Eignung für
1	Senior*innen Singles	Jungfamilie	
2+	Familien Senior*innen	Singles	
2	Singles	Familien Senior*innen	
3+	Familien	Senior*innen Singles	
3		Familien Singles	Senior*innen
4		Familien Singles	Senior*innen

## Typ 1: Kompakte Mischstruktur in zentraler Lage

### Charakterisierung

Typ 1 zeichnet sich durch eine Mischnutzung mit Wohngebäuden und Geschäftsflächen aus; die bauliche Dichte ist überdurchschnittlich hoch; auch die infrastrukturelle Versorgung ist gut, d.h. Einrichtungen des täglichen Bedarfs diverser Kategorien sind fußläufig erreichbar und das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne von verfügbaren Verkehrsmitteln und Taktungsdichte ist qualitativ hochwertig.



**Beispiel**  
Ortskern

### Zielgruppenempfehlung

gute Eignung für alle Zielgruppen;  
SeniorInnen und Singles sollten priorisiert werden

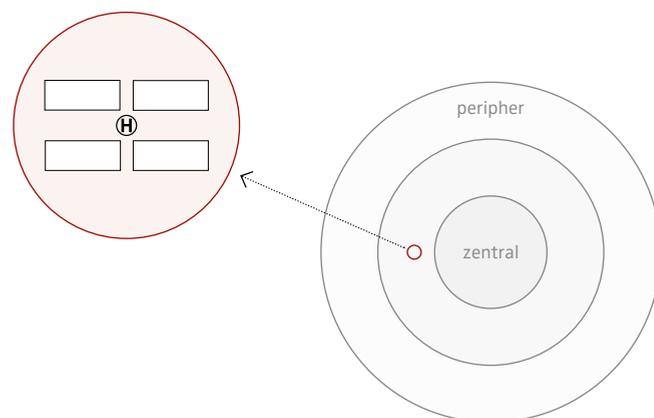
### Wechselwirkungen mit Mobilität

Dieser Siedlungstyp ist v.a. deshalb für SeniorInnen und Single-Haushalte zu präferieren, weil er einerseits durch die gute Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen die Mobilitätsbedürfnisse ohne Pkw-Besitz selbst bis ins hohe Alter ermöglicht und andererseits durch einfachere Wohnqualität das Wohnen leistbar macht. Durch die Forcierung von single- und seniorengerechten Wohnbauten in diesem Siedlungstyp, der über maßgeschneiderte nachhaltige Mobilitätsangebote verfügt, kann der Modal-Split in Richtung Umweltverbund gestärkt werden.

## Typ 2+: verdichteter Wohnbau mit hoher Wohnqualität

### Charakterisierung

Typ 2+ zeichnet sich durch eine reine Wohnnutzung aus; die bauliche Dichte ist überdurchschnittlich hoch; auch die infrastrukturelle Versorgung ist gut, d.h. Einrichtungen des täglichen Bedarfs diverser Kategorien sind fußläufig erreichbar und das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne von verfügbaren Verkehrsmitteln und Taktungsdichte ist qualitativ hochwertig.



### Beispiel

Reihenhaussiedlung

### Zielgruppenempfehlung

gute Eignung für alle Zielgruppen;  
SeniorInnen und Familien sollten priorisiert werden

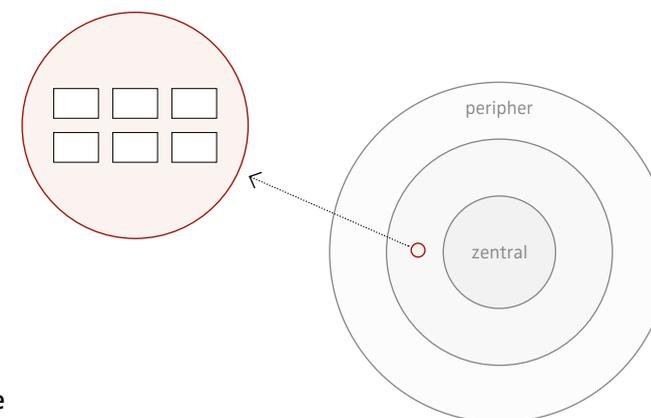
### Wechselwirkungen mit Mobilität

Dieser Siedlungstyp ist v.a. deshalb für SeniorInnen und junge Familien zu präferieren, weil er einerseits durch die gute Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen die Mobilitätsbedürfnisse ohne Pkw-Besitz selbst bis ins hohe Alter ermöglicht und andererseits durch die hohe Wohnqualität Bedürfnisse von Familien und SeniorInnen abbildet. Durch die Forcierung von senioren- und familiengerechten Wohnbauten in diesem Siedlungstyp, der über maßgeschneiderte nachhaltige Mobilitätsangebote verfügt, kann der Modal-Split der zentralen Bezirke weiter in Richtung Umweltverbund verlagert werden.

## Typ 2: verdichteter Wohnbau mit Basis-Wohnqualität

### Charakterisierung

Typ 2 zeichnet sich durch eine reine Wohnnutzung aus; die bauliche Dichte ist überdurchschnittlich hoch; hingegen ist die infrastrukturelle Versorgung weniger gut, d.h. nur einzelne Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind fußläufig erreichbar und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne von verfügbaren Verkehrsmitteln und Taktungsdichte ist unterdurchschnittlich.



### Beispiele

Geschosswohnungen, Gemeindebau

### Zielgruppenempfehlung

Eignung für alle Zielgruppen; Singles sollten priorisiert werden

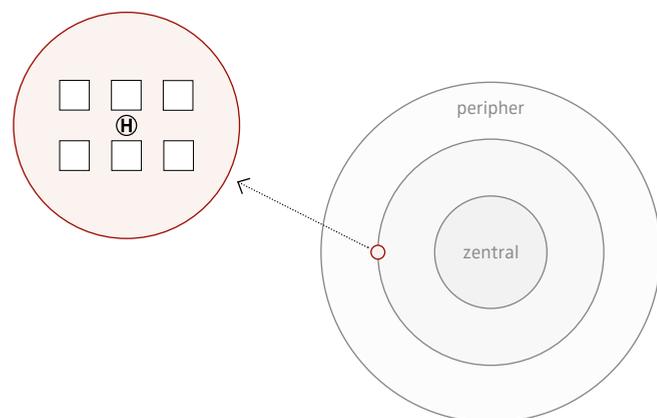
### Wechselwirkungen mit Mobilität

Dieser Siedlungstyp ist v.a. für Single-Haushalte zu präferieren, weil er durch einfache Wohnqualität das Wohnen leistbar macht; aufgrund höherer Unabhängigkeit in der Verkehrsmittelwahl, spielt die ÖPNV-Versorgung eine untergeordnete Rolle. Durch die Forcierung von singlegerechten Wohnbauten und nachhaltigen Mobilitätsangeboten in diesem Siedlungstyp, kann der Modal-Split der zentralen Bezirke weiter in Richtung Umweltverbund verlagert werden.

### Typ 3+: lockerer Wohnbau mit hoher Wohnqualität

#### Charakterisierung

Typ 3+ zeichnet sich durch eine reine Wohnnutzung aus; die bauliche Dichte ist vergleichsweise niedrig; hingegen ist die infrastrukturelle Versorgung gut, d.h. Einrichtungen des täglichen Bedarfs diverser Kategorien sind fußläufig erreichbar und das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne von verfügbaren Verkehrsmitteln und Taktungsdichte ist qualitativ hochwertig.



#### Beispiele

Einfamilienhaussiedlung, Villensiedlung

#### Zielgruppenempfehlung

gute Eignung für alle Zielgruppen;  
Familien sollten priorisiert werden

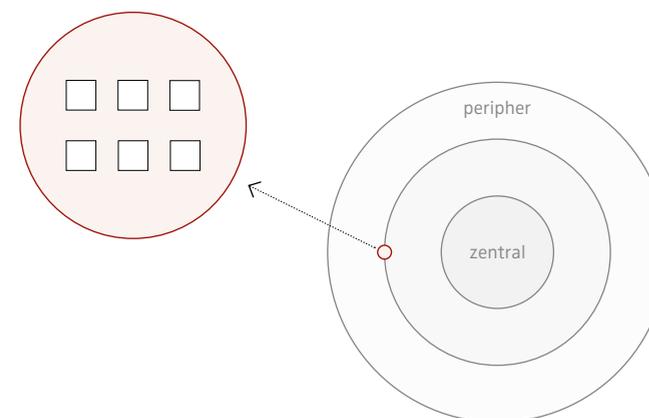
#### Wechselwirkungen mit Mobilität:

Dieser Siedlungstyp ist v.a. deshalb für junge Familien zu präferieren, weil er einerseits durch die gute Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen die Mobilitätsbedürfnisse ohne Pkw-Besitz ermöglicht und andererseits durch die hohe Wohnqualität Bedürfnisse von Familien abbildet. Durch die Forcierung von single- und familiengerechten Wohnbauten in diesem Siedlungstyp, der über maßgeschneiderte nachhaltige Mobilitätsangebote verfügt, wird eine Verhaltensänderung der Familien v.a. im Modal-Split der peripheren Bezirke in Richtung Durchschnitt der österreichischen Jungfamilien-Haushalte erwartet. Außerdem besteht ein Verlagerungspotential bei kurzen Pkw-Wegen (unter 5 km) in Richtung Umweltverbund.

### Typ 3: lockerer Wohnbau mit Basis-Wohnqualität

#### Charakterisierung

Typ 3 zeichnet sich durch eine reine Wohnnutzung aus; die bauliche Dichte ist vergleichsweise niedrig; auch die infrastrukturelle Versorgung ist weniger gut, d.h. nur einzelne Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind fußläufig erreichbar und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne von verfügbaren Verkehrsmitteln und Taktungsdichte ist unterdurchschnittlich.



#### Beispiel

Arbeitersiedlung

#### Zielgruppenempfehlung

Eignung für Singles und Familien

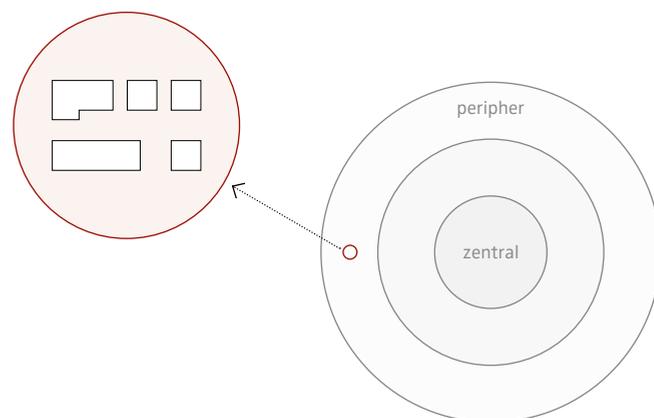
#### Wechselwirkungen mit Mobilität

Dieser Siedlungstyp ist für junge Single- und Familienhaushalte geeignet, weil er durch einfache Wohnqualität das Wohnen leistbar macht; aufgrund höherer Unabhängigkeit in der Verkehrsmittelwahl, spielt die ÖPNV-Versorgung eine untergeordnete Rolle. Durch die Forcierung von single- und familiengerechten Wohnbauten und nachhaltigen Mobilitätsangeboten in diesem Siedlungstyp, wird eine Verhaltensänderung der Singles und Familien v.a. im Modal-Split der peripheren Bezirke in Richtung Durchschnitt der österreichischen Haushalte erwartet. Außerdem besteht ein Verlagerungspotential bei kurzen Pkw-Wegen (unter 5 km) in Richtung Umweltverbund.

#### Typ 4: lockere Mischstruktur am Ortsrand

##### Charakterisierung

Typ 4 zeichnet sich durch eine Mischnutzung mit Wohngebäuden und Geschäftsflächen aus; die bauliche Dichte ist vergleichsweise niedrig; auch die infrastrukturelle Versorgung ist weniger gut, d.h. nur einzelne Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind fußläufig erreichbar und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz im Sinne von verfügbaren Verkehrsmitteln und Taktungsdichte ist unterdurchschnittlich.



##### Beispiel

Gewerbewohnungen

##### Zielgruppenempfehlung

Eignung für Singles und Familien

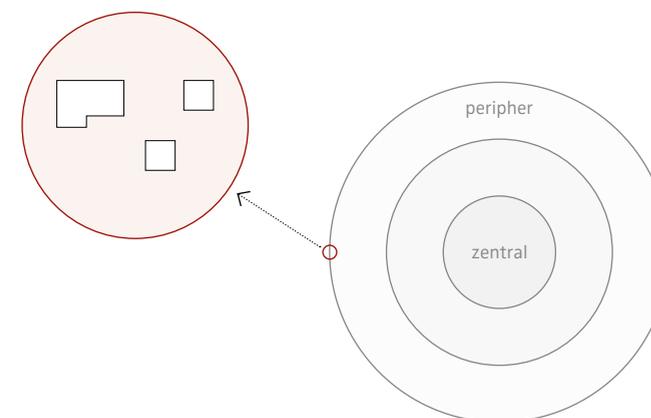
##### Wechselwirkungen mit Mobilität

Dieser Siedlungstyp ist für junge Single- und Familienhaushalte geeignet, weil er durch einfache Wohnqualität das Wohnen leistbar macht; aufgrund höherer Unabhängigkeit in der Verkehrsmittelwahl, spielt die ÖPNV-Versorgung eine untergeordnete Rolle. Durch die Forcierung von single- und familiengerechten Wohnbauten und nachhaltigen Mobilitätsangeboten in diesem Siedlungstyp, wird eine Verhaltensänderung der Singles und Familien v.a. im Modal-Split der peripheren Bezirke in Richtung Durchschnitt der österreichischen Haushalte erwartet. Außerdem besteht ein Verlagerungspotential bei kurzen Pkw-Wegen (unter 5 km) in Richtung Umweltverbund.

#### Typ 5: Bauplätze ohne Infrastruktur

##### Charakterisierung

Typ 5 ist ausgewiesenes und meist locker bebautes Bauland der Wohn- oder Mischnutzung; die infrastrukturelle Versorgung ist nicht gegeben, d.h. keine Einrichtung des täglichen Bedarfs ist fußläufig erreichbar (bis zu 2 km) und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist gar nicht oder aufgrund schlechter Taktung nur unzureichend vorhanden.



##### Beispiele

Streusiedlung, Bauernhöfe

##### Zielgruppenempfehlung

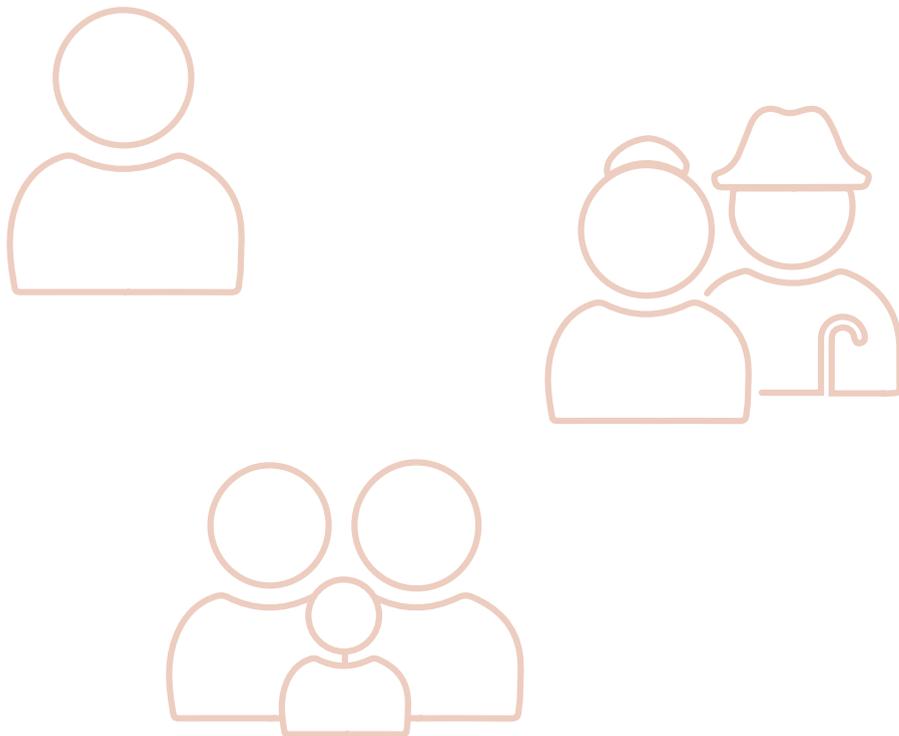
keine Eignungsempfehlung für bestimmte Zielgruppen

##### Wechselwirkungen mit Mobilität

Dieser eher selten vorkommende Siedlungstyp ist für keine Zielgruppe speziell geeignet, weil er über keinerlei infrastrukturelle Anbindung verfügt. Bei potenziellen BewohnerInnen wird durch die Entwicklung maßgeschneiderter nachhaltiger Mobilitätsangebote dennoch eine Verhaltensänderung im Modal Split der peripheren Bezirke in Richtung Durchschnitt der österreichischen Haushalte angestrebt. Außerdem besteht ein Verlagerungspotential auch bei längeren Pkw-Wegen (über 5km) in Richtung Umweltverbund.

# Zielgruppen

Um mit Hilfe des WohnMOBIL-Bausatzes geeignete Wohnangebote mit dem dazugehörigen Zusatzangebot für Wohnungssuchende zusammenstellen zu können, werden unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigt. Da transitives Wohnen eine Vielzahl von Zielgruppen ansprechen kann, wurden drei Gruppen „Singles“, „Jungfamilien“ und „Senior\*innen“, zusammengestellt unter welche sich alle anderen denkbaren Personengruppen unterordnen lassen. Bei den denkbaren Zielgruppen handelt es sich um Personen oder Personengruppen, die auf der Suche nach einer Wohnung für einen bestimmten Lebensabschnitt (Auszug von den Eltern, Geburt eines Kindes, Scheidung, Verkleinerung des Wohnraums im Alter, Saisonarbeit etc.) sind.



## Singles

Laut Duden umschreibt der Begriff „Single“ jemanden der ohne Bindung an einen Partner lebt. Die hier angesprochene Zielgruppe geht allerdings über diese Definition hinaus. So kann es sich hierbei durchaus um Personen ohne Partner handeln, allerdings auch aufgrund der Arbeitsumstände getrenntlebende Menschen, die in ihrer Heimat an einen Mitmenschen gebunden sind, fallen in diese Kategorie. Hierbei können besonders Saisonarbeiter\*innen hervorgehoben werden. Die Zielgruppe „Singles“ umfasst somit alle Wohnungssuchende, die aufgrund verschiedener Umstände (Arbeit oder privat), alleinstehend sind.

Besonders zentrale Gegenden aber auch peripher gelegene die nicht zwangsweise über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen müssen eignen sich für diese Zielgruppe. Hierbei zeichnen sich kleine Wohnungen sowie WGs aller Größen als gut geeignete Unterkünfte aus. Besonders zentrale Gegenden, aber auch peripher gelegene, die nicht zwangsweise über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen müssen, eignen sich für diese Zielgruppe. Hierbei zeichnen sich kleine Wohnungen sowie WGs aller Größen als gut geeignete Unterkünfte aus.

### Mobilitätsverhalten und -anforderungen von Singles

Eine Mobilitätsanalyse dieser Zielgruppe zeigt auf, dass 38% aller Wege von Singles mit dem Auto als Lenker\*in zurückgelegt werden und weitere 31% der Wege mit einem öffentlichen Verkehrsmittel. Der Anteil der aktiven Wege beträgt in Summe 23%, davon sind 17% Fußwege und 6% werden mit dem Rad zurückgelegt.

Bei einer differenzierten Betrachtung nach Raumtypen legen Singles, die in den zentralen und peripheren Bezirken wohnhaft sind, mehr als die Hälfte ihrer werktäglichen Wege mit dem Pkw als Lenker\*in zurück. Jedoch der überdurchschnittlichen Anteile von Wegen als Mitfahrer\*innen und mit dem Rad in diesen beiden Raumtypen, lässt auf eine Affinität zu Mitfahrgelegenheiten und Radnutzung schließen. In jenen Raumtypen, in denen es ein gutes öffentliches Angebot gibt, wird dieses auch von den Singles für ihre werktäglichen Wege genutzt. Durch die Forcierung von singlegerechten Wohnbauten in den beiden Siedlungstypen 1 (Kompakte Mischstruktur in zentraler Lage) und 2 (verdichteter Wohnbau mit Basis-Wohnqualität), die über zielgruppengerechte nachhaltige Mobilitätsangebote verfügen, wird eine Verhaltensänderung der Singles v.a. im Modal-Split der peripheren Bezirke in Richtung Durchschnitt der österreichischen Single-Haushalte erwartet.

## Jungfamilien

Die Zielgruppe der Jungfamilien stellt, gemessen an der Personenanzahl die in einer Gemeinschaft leben, die größte Gruppe dar. Hierbei handelt es sich im Regelfall um mindestens zwei Personen die in Erwartung eines Nachwuchses sind oder bereits Nachwuchs haben. Oftmals suchen junge Familien nach dem Auszug aus dem Elternhaus eine vorübergehende Bleibe bevor sie anderswo sesshaft werden. Hierdurch unterscheiden sich diese Zielgruppe auch von einer Familie mit älteren Kindern die bereits im Schulalter sind und längerfristig an einen Wohnort gebunden sind. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen und Präferenzen von Familien (Wohnen im Grünen oder im zentralen Gebiet) eignen sich im Grunde alle Siedlungstypen für diese Zielgruppe.

Naturgemäß benötigen Jungfamilien etwas mehr Platz und Wohnfläche. Somit eignen sich größere Wohnungen, jedoch keine Wohngemeinschaften.

### Mobilitätsverhalten und -anforderungen von Jungfamilien

Eine Mobilitätsanalyse dieser Zielgruppe zeigt auf, dass rd. zwei Drittel aller Jungfamilienhaushalte, die in zentralen und peripheren Bezirken wohnen über ein Zweitauto verfügen, was sich im Modal-Split (siehe Abbildung) widerspiegelt. An einem durchschnittlichen Werktag legen Personen in jungen Familien-Haushalten 60% aller Wege mit dem Auto zurück, davon 51% als Lenker\*in und 9% als Mitfahrer\*in. 18% der Wege werden mit einem öffentlichen Verkehrsmittel bewältigt, der Anteil der aktiven Wege beträgt in Summe 22%, 17% sind Fußwege und 5% werden mit dem Rad unternommen. Trotz einem hohen Anteil an Radbesitz der Jungfamilien in peripheren Bezirken, wird das Rad für Alltagswege wenig genutzt. Aber das zeigt eine gewisse Affinität zur Radnutzung, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Durch ein attraktives Radwegenetz sowie einer geeigneten und sicheren, aber vor allem einer leicht zugänglichen Radabstellmöglichkeit in der Wohnhausanlage besteht in dieser Zielgruppe durchaus das Potenzial, den Nutzungsanteil zu erhöhen.

Durch die Forcierung von Wohnbauten für junge Familien-Haushalte in den Siedlungstypen 2 (verdichteter Wohnbau mit Basis-Wohnqualität) und 3+ (lockerer Wohnbau mit hoher Wohnqualität), die über maßgeschneiderte nachhaltige Mobilitätsangebote verfügen, wird eine Verhaltensänderung der Haushalte im Modal-Split der peripheren Bezirke in Richtung Durchschnitt über alle Jung-Familien-Haushalte erwartet.

## Senior\*Innen

Die Zielgruppe der Senior\*Innen setzt sich aus einer Vielzahl von Personengruppen zusammen. Zu dieser Kategorie können beispielsweise „empty nesters“, also Eltern deren Kinder erwachsen sind und nicht mehr im Haushalt wohnen zählen. Eine weitere Gruppe ergibt sich aus älteren Verwitweten. Aber auch Ehepaare oder Lebenspartner im fortgeschrittenen Alter, sowie Alleinstehende finden sich hier wieder. Alleinstehende Senior\*Innen lassen sich von der Zielgruppe der Singles anhand des Altersunterschieds abgrenzen.

### Mobilitätsverhalten und -anforderungen von Senior\*innen

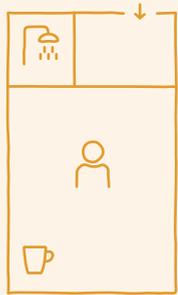
Allgemein empfehlen sich für diese Zielgruppe zentrumsnah gelegene Wohngegenden aber auch Siedlungstypen in etwas peripherer Lage mit einer guten ÖPNV Anbindung. Des Weiteren ist auf die besonderen Bedürfnisse der Bewohner\*innen und dementsprechende Maßnahmen (z.B. Barrierefreiheit) zu achten. Bevorzugt bieten sich für diese Zielgruppe kleinere Wohnungen und kleinere WGs an. Österreichweit verfügen 20% der Senioren-Haushalte keinen eignen Pkw und sind daher auf Alternativen angewiesen, um ihre Alltagswege zu meistern. Fast drei Viertel aller Senioren-Haushalte in zentralen und peripheren Bezirken besitzen mind. ein Fahrrad was grundsätzlich auf eine hohe Affinität zum Radfahren hinweist. Der Anteil in Carsharing-Mitgliedschaften in dieser Zielgruppe ist nahezu nicht messbar. Carsharing oder das Bilden von Fahrgemeinschaften (Carpooling) stellt jedoch gerade für diese Zielgruppe eine Möglichkeit dar, nicht vollständig auf einen Pkw verzichten zu müssen, aber die Leistbarkeit einer Pkw-Nutzung durch Kostenteilung verbessern zu können.

Derzeit legen Senior\*innen 35% aller werktäglichen Wege mit dem Auto als Lenker\*in zurück. Je 13% der Wege werden mit einem öffentlichen Verkehrsmittel bzw. als Pkw-Mitfahrer\*in unternommen. Der Anteil der aktiven Wege beträgt in Summe 37%, 27% sind Fußwege und 10% werden mit dem Rad zurückgelegt.

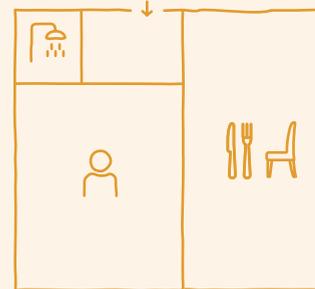
Durch die Forcierung von seniorengerechten Wohnbauten in den beiden Siedlungstypen 1 (Kompakte Mischstruktur in zentraler Lage) und 2+ (verdichteter Wohnbau mit hoher Wohnqualität), die über maßgeschneiderte nachhaltige Mobilitätsangebote verfügen, wird eine Verhaltensänderung der Senior\*innen im Modal-Split der peripheren Bezirke in Richtung zentrale Bezirke erwartet.

# A WOHNEN

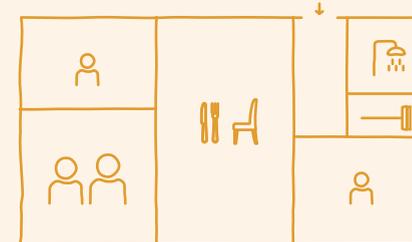
# WOHNUNGSTYP



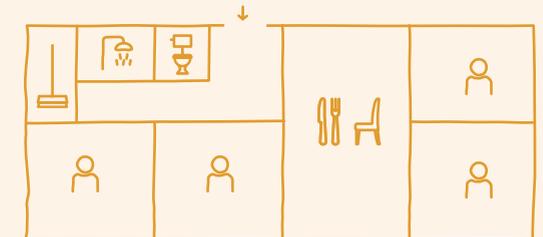
**1-Zimmer**  
**Micro Wohnung**  
**A1 · S26**



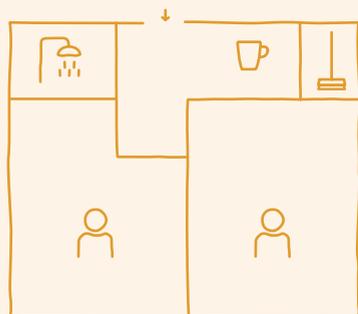
**2-Zimmer**  
**inkl. Wohnküche**  
**A2 · S28**



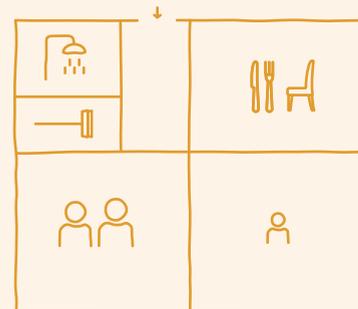
**4-Zimmer**  
**inkl. Wohnküche**  
**A7 · S38**



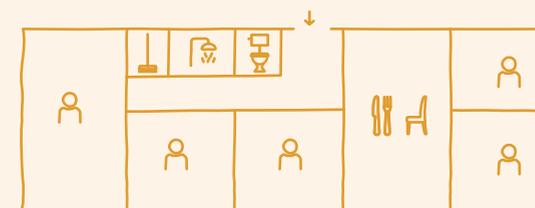
**5-Zimmer**  
**inkl. Wohnküche**  
**A8 · S40**



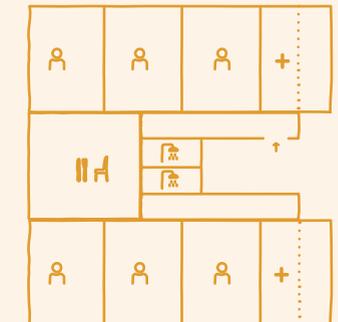
**2er WG**  
**A3 · S30**



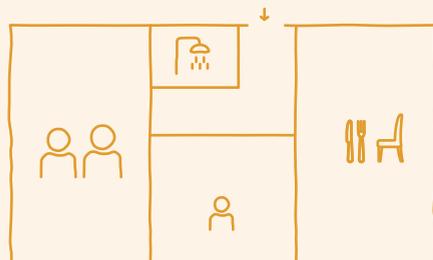
**3-Zimmer kompakt**  
**inkl. Wohnküche**  
**A4 · S32**



**6-Zimmer**  
**inkl. Wohnküche**  
**A9 · S42**



**6-Zimmer+**  
**inkl. Wohnküche**  
**A10 · S44**

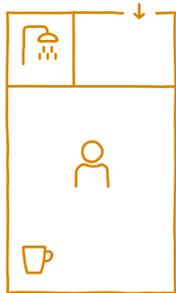


**3-Zimmer**  
**inkl. Wohnküche**  
**A5 · S34**



**3er WG**  
**A6 · S36**

## Beschreibung



Die Karten der Kategorie Wohnungstyp beinhalten innovative Grundrisse für verschiedene Wohnformen in unterschiedlicher Größe und mit unterschiedlicher Zimmeranzahl. Beim Design wurde besonders auf flächensparende Grundrisse wertgelegt, um eine effiziente Nutzung des vorhandenen Platzes und die Leistbarkeit des Wohnraums zu gewährleisten. Auch die Ausstattungsmerkmale der Wohnformen unterscheiden sich und so gibt es sowohl Grundrisse mit vollwertigen Küchen als auch Wohnungen mit kleinen Teeküchen. Ergänzt werden können diese Wohnformen durch Zusatzangebote (Kategorie B) um trotz des reduzierten Platzangebotes keine Qualitätsverluste im Bauprojekt hinnehmen zu müssen.

## Bewertungskategorien

### Zielgruppe/Siedlungstyp

In dieser Kategorie werden die empfohlenen Zielgruppen und die dazu empfehlenswerten Siedlungstypen angeführt. Diese Bewertung richtet sich nach der sinnvollen Nutzbarkeit einer Wohnform durch die angegebenen Zielgruppen.

### Projektentwicklung

#### Wohnungsgröße

Die Wohnungsgröße gibt die Grundrissfläche der Wohnform an.

#### Bewohner\*innenzahl

Die Bewohner\*innenzahl bestimmt den Wert der maximal möglichen Anzahl an Mieter, die in der Wohnform leben können.

#### Kostenreduktion



Durch die effiziente Nutzung des Raumes und des innovativen Designs der Wohngrundrisse können bereits im Bau und im Betrieb der Immobilie Kosten eingespart werden. Darüber hinaus können Gemeinschaftsflächen individuelle Ausstattungen in den einzelnen Wohnungen überflüssig machen, dies führt zu weiteren Einsparungen. Je größer diese Einsparungen desto höher fällt der Wert der Kostenreduktion aus.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Durch das flächeneffiziente Design der Grundrisse, die mit Zusatzangeboten ergänzt werden können, werden im Vergleich zu konventionellen Grundrissformen Fläche und somit auch Kosten eingespart. Dies schlägt sich auch auf die Mietkosten der Bewohner\*innen nieder, die durch die flächensparenden Grundrisse bares Geld sparen können. Je größer diese Ersparnis ausfällt, desto höher ist der Wert der Kosteneinsparung.

#### Gemeinschaftsnutzen



Der subjektive Gemeinschaftsnutzen bezieht sich auf die Stärkung der sozialen Interaktionen, die von der Wohnung gefördert wird. Je mehr die Bewohner Gemeinschaftsflächen aufsuchen, desto größer fällt der Gemeinschaftsnutzen aus.

### Übersicht der Karteninhalte

Auf Grundlage von baurechtlich erforderlichen Mindestgrößen sind modulare Wohnungstypen definiert worden, denen ein Baukasten-Raster mit dem Grundraster von +/- 25 m<sup>2</sup> zugrunde liegt.

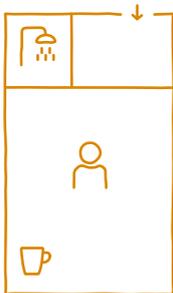
A1	1-Zimmer Micro Wohnung	A6	3er WG
A2	2-Zimmer inkl. Wohnküche	A7	4-Zimmer inkl. Wohnküche
A3	2er WG	A8	5-Zimmer inkl. Wohnküche
A4	3-Zimmer kompakt inkl. Wohnküche	A9	6-Zimmer inkl. Wohnküche
A5	3-Zimmer inkl. Wohnküche	A10	7-Zimmer+ inkl. Wohnküche

### Rechtliche Information

Der Baukasten ermöglicht eine grobe Konzeption eines zunächst fiktiven Projektes unter Verwendung der Wohnformen plus Zusatzangebote. Je nach Ergebnis sind die rechtlichen Rahmenbedingungen zu klären. Je nach Geschäftsmodell erwachsen unterschiedliche Vertragserfordernisse, die dem Mietrechtsgesetz und anderen Bestimmungen unterliegen werden.

Insbesondere sind potenzielle Fehlerquellen bei etwaigen Sachbezügen im Innenverhältnis zwischen Arbeitgebern und Dienstnehmern zu beachten. Im tatsächlichen Fall gilt daher immer die dringende Empfehlung, den exakten Sachverhalt von Steuerberatern bzw. Juristen prüfen zu lassen und gegebenenfalls auch mit den Behörden und Institutionen abzustimmen.

## A1 1-Zimmer Micro Wohnung



Je mehr Fläche eine einzelne Person bewohnt, desto teurer wird Wohnen. Der Typ der Micro-Wohnung entwickelte sich aus den baurechtlichen Mindestanforderungen und lehnt sich an bewährte Konzepte im Senioren-Wohnbau an. Ein Wohn- und Schlafraum kombiniert mit einer Sanitärzelle und eventuell Teeküche reduzieren die Wohnfläche auf ein Minimum.

In einer Anlage kann die Micro-Wohnung als eigenständige Einheit funktionieren, aber auch mit allgemeinen Angeboten ergänzt werden - wie zum Beispiel einer Gemeinschaftsküche. Die entstehende Nutzfläche von ca. 25 m<sup>2</sup> passt in den rechtlichen Rahmen für einen steuerlichen Sachbezug bei Betriebswohnungen (bis 30 m<sup>2</sup>). Die Errichtungskosten je m<sup>2</sup> erhöhen sich zwar etwas durch die Anforderungen an Brand- und Schallschutz sowie dem Mehraufwand für ein eigenes Bad, aber Wohnen bleibt auf Grund der Kompaktheit trotzdem leistbar.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

<b>Singles</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Senior*innen</b>	1	2	2+	3	3+	4	5

Die 1-Zimmer Micro Wohnung ist sowohl für Singles als auch für Senior\*innen geeignet, welche diese Wohnung alleine bewohnen können. Aufgrund der Größe und Zimmeranzahl ist diese Wohnform für Jungfamilien nicht empfehlenswert. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße** ± 25 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus den Grundabmessungen des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl** 1

Der Wohnungstyp eignet sich für Einzelpersonen, da neben der allgemeinen Fläche auch die Nasszelle und Küche auf ein Minimum reduziert ist.

**Kostenreduktion**

Jede Wohneinheit ist mit einer Nasszelle auszustatten, dadurch ergibt sich für den Bauträger keine wesentliche Einsparung.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**

Durch die Reduktion auf das Notwendigste spart der Einzelne Fläche, aber es gibt keine Einsparung durch geteilte Infrastruktur.

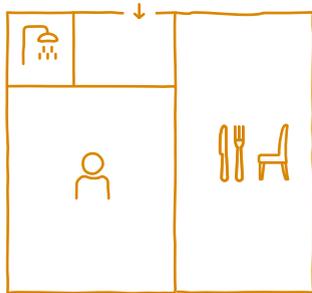
**Gemeinschaftsnutzen**

Durch die sehr kompakte Gestaltung dieses Wohntyps wird die soziale Interaktion über die optional mitgeplanten Zusatzangebote erfolgen.

### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B4** Vollausstattung, **B6** Gemeinschaftsküche, **B9** Gemeinschaftsraum  
Die Vollausstattung einer Kleinstwohnung macht insofern Sinn, da dieser Wohnungstyp verstärkt für eine transitorische Nutzung mit relativ kurzen zeitlichen Wohnintervallen angedacht ist. Gerade für transitorische Wohnformen eignet sich eine vollmöblierte und auch vollausgestattete Wohnung. Hierdurch wird ein flexibles und einfaches Umziehen ermöglicht. Da die Ausstattung dieses Wohnungstyps lediglich eine Miniküche vorsieht, gibt es voraussichtlich den Bedarf einer größeren Gemeinschaftsküche im Gebäude. Die Möglichkeit der Nutzung eines Gemeinschaftsraums kann einem Gefühl der Isolation auf engstem Raum entgegenwirken und die soziale Interaktion im Wohngebäude verbessern.

## A2 2-Zimmer inkl. Wohnküche



Eine kompakte Wohnung mit einer kleinen Küche, Ess- und Wohnplatz, einem abgetrennten Schlafraum sowie Sanitärflächen bietet alles, was es zum Wohnen bedarf. Dieser Wohnungstyp ist mit einem zusätzlichen Grundmodul die logische Erweiterung der Micro-Wohnung. Einzelpersonen mit höherem Platzbedarf, aber auch Paare, die es gewohnt sind, sich Räumlichkeiten zu teilen, sind hier am besten aufgehoben. Zusätzliche Gemeinschaftsflächen sind nicht zwingend notwendig, ermöglichen aber eine soziale Integration und verringern die Gefahr der Vereinsamung.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

<b>Singles</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Senior*innen</b>	1	2	2+	3	3+	4	5

Die 2-Zimmer Wohnung eignet sich aufgrund der kompakten Größe sowohl für Singles als auch für Senior\*innen. Diese Wohnung kann alleine bewohnt werden, eignet sich aber grundsätzlich auch für Paare. Aufgrund der geringen Wohnungsgröße ist diese Wohnform für Jungfamilien weniger geeignet. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße** ± 50 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem verdoppelten Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl** 1

Hauptanteil der BewohnerInnen werden voraussichtlich Einzelpersonen sein, dieser Wohntyp eignet sich aber grundsätzlich auch für Paare

**Kostenreduktion**

Da die Wohneinheit mit einer Nasszelle und Wohnküche auszustatten ist, ergibt sich für den Bauträger keine wesentliche Einsparung.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**

Das Verhältnis der kostenintensiven Flächen an der Gesamtfläche der Wohnung ist bei diesem Typ nicht ideal. Wenn die Wohnung von einer Einzelperson bewohnt wird, ergibt sich keine Einsparung.

**Gemeinschaftsnutzen**

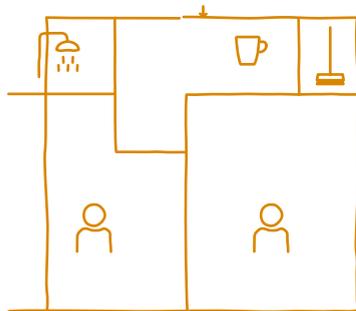
Durch das geplante Platzangebot ist es möglich, die Wohneinheit eigenständig zu nutzen. Um soziale Kontakte noch zusätzlich zu fördern können noch weitere Zusatzangebote eingeplant werden.

### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B3** Teilmöblierung, **B5** eigener Freibereich

Die Teilmöblierung macht bei diesem Wohnungstyp insofern Sinn, da die Räumlichkeiten besser auf individuelle Anforderungen angepasst werden können. Ein eigener Freibereich wäre eine ideale Ergänzung für Personen mit höheren Ansprüchen.

## A3 2er WG



Eine kleine Wohnung kann man gut als Wohngemeinschaft für zwei Personen nutzen. Hier gibt es zwei getrennte Schlaf- und Arbeitsräume mit einer gemeinsam genutzten Sanitäreinrichtung und Teeküche. Auf Grund der Minimalausstattung der Teeküche ist eine Gemeinschaftsküche im Gebäude sinnvoll und bestenfalls noch andere Gemeinschaftsflächen, da sich die Fläche innerhalb der Wohnung so kompakt wie möglich gestaltet.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

<b>Singles</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Senior*innen</b>	1	2	2+	3	3+	4	5

Die 2er WG eignet sich aufgrund der kompakten Größe sowohl für Singles als auch für Senior\*innen. Aufgrund der geringen Wohnungsgröße, dem Mangel an einer vollwertigen Wohnküche und der Konzeption als WG ist diese Wohnform für Jungfamilien weniger geeignet. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße** ± 50 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem verdoppelten Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl** ≤ 2

Kleinstmöglicher WG-Typ.

**Kostenreduktion** 

Die Wohneinheit ist mit einer Nasszelle und Teeküche auszustatten, dadurch ist in Summe die Einsparung von Kosten in der Errichtung relativ gering.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Durch die Reduktion auf das Notwendigste spart der Einzelne Fläche und teilt Infrastruktur.

**Gemeinschaftsnutzen** 

Durch das kompakte Platzangebot in der Wohnung werden die BewohnerInnen angeregt, vorhandene Gemeinschaftsflächen zu nutzen, wodurch soziale Kontakte gefördert werden.

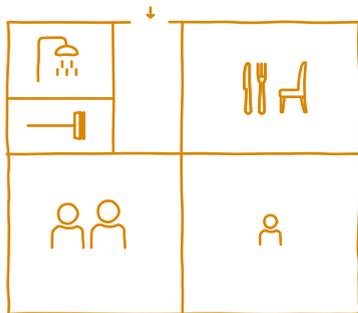
### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B6** Gemeinschaftsküche, **B9** Gemeinschaftsraum, **B10** Freizeitraum

Da die Grundausstattung der Wohnung lediglich eine Teeküche umfasst, gibt es voraussichtlich den Bedarf einer größeren Gemeinschaftsküche im Gebäude. Die Möglichkeit der Nutzung eines Gemeinschaftsraums kann einem Gefühl der Isolation auf engstem Raum entgegenwirken und die soziale Interaktion im Wohngebäude verbessern.

Der gemeinschaftlich genutzte Freizeitraum ersetzt das Extra-Raumangebot, das man normalerweise in einem Hauskeller findet.

## A4 3-Zimmer kompakt inkl. Wohnküche



Besonders für Jungfamilien ist diese kompakte Wohnung mit zwei Schlafzimmern, einer Wohnküche, Bad und Abstellraum, eine kostensparende Wohnlösung. Die Wohnküche als Aufenthaltsraum muss ein Fenster ins Freie aufweisen. Qualitative Aufenthaltsflächen im Außen- und Innenbereich der Wohnanlage können den reduzierten individuellen Wohnraum kompensieren, sind aber nicht zwingend erforderlich.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

<b>Singles</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Jungfamilien</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Senior*innen</b>	1	2	2+	3	3+	4	5

Die 3-Zimmer Wohnung eignet sich für alle Zielgruppen gut. Singles und Senior\*innen können diese Wohnform als WG nutzen. Für Jungfamilien bietet die Wohnung durch die beiden Schlafzimmer auch eine gut nutzbare Zimmeranzahl. Ergänzend können alle Zielgruppen von der integrierten Wohnküche profitieren. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße** ± 50 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem verdoppelten Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl** ≤ 3

Singles und SeniorInnen werden diesen Wohnungstyp voraussichtlich zu zweit bewohnen, bei Jungfamilien sind drei Personen angedacht.

**Kostenreduktion** 

Diese Wohneinheit spart gegenüber einer sehr kleinen Wohnung Erschließungsfläche, aber benötigt eine Nasszelle und eine eigene Wohnküche.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Durch die gemeinsame Nutzung des Raumangebots spart man pro Person nicht nur Fläche sondern auch Kosten.

**Gemeinschaftsnutzen** 

Durch die relative Eigenständigkeit dieses Wohntyps wird die soziale Interaktion nur teilweise über die optional mitgeplanten Zusatzangebote erfolgen.

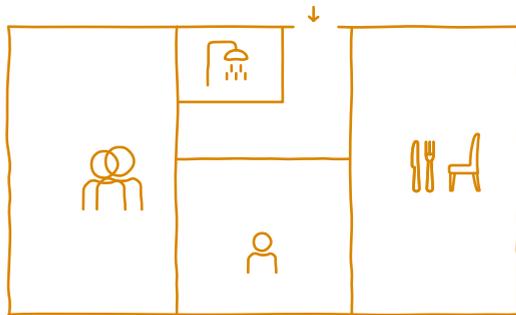
### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B1** Raumerweiterung, **B10** Freizeitraum

Raumerweiterungen können bei diesem Wohnungstyp das Flächenangebot optimal anpassen.

Der gemeinschaftlich genutzte Freizeitraum ersetzt das Extra-Raumangebot, das man normalerweise in einem Hauskeller findet.

## A5 3-Zimmer inkl. Wohnküche



Eine Wohnung mit 2 Schlafzimmern, einer Wohnküche und entsprechenden Sanitärraum bietet alles, was eine Jungfamilie sich wünscht. Auch als 2er-WG ist dieser Wohntyp geeignet. Die Wohnküche umfasst ein eigenes Grundmodul, kann dadurch von vorne ausreichend belichtet werden und ist für die Planung an jeder Stelle des Gebäudes einsetzbar. Zusätzliche Gemeinschaftsflächen sind nicht zwingend erforderlich.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

<b>Singles</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Senior*innen</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Jungfamilien</b>	1	2	2+	3	3+	4	5

Die 3-Zimmer Wohnung eignet sich für alle Zielgruppen gut. Singles und Senior\*innen können diese Wohnform als WG nutzen. Für Jungfamilien bietet die Wohnung durch die beiden Schlafzimmer auch eine gut nutzbare Zimmeranzahl. Ergänzend können alle Zielgruppen von der integrierten Wohnküche profitieren. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße** ± 75 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem dreifachen Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl** ≤ 3

Singles und SeniorInnen mit erhöhtem Platzbedarf werden diesen Wohnungstyp voraussichtlich zu zweit bewohnen, bei Jungfamilien sind drei Personen angedacht.

**Kostenreduktion** 

Gegenüber einer sehr kleinen Wohnung spart ein Bauträger Erschließungsfläche.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Die Bewohner teilen Sanitäranlagen und Erschließungsfläche und sparen so laufende Kosten ein.

**Gemeinschaftsnutzen** 

Durch die relative Eigenständigkeit dieses Wohntyps wird die soziale Interaktion nur teilweise über die optional mitgeplanten Zusatzangebote erfolgen.

### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B1** Raumerweiterung, **B13** Gemeinschaftsgarten

Raumerweiterungen können bei diesem Wohnungstyp das Flächenangebot optimal anpassen.

Der Gemeinschaftsgarten ist für all Jene gedacht, die außerhalb Ihrer vier Wände zusätzlichen Erholungsraum schätzen. Zudem kann durch die gemeinschaftliche Nutzung die soziale Interaktion gefördert werden.

## A6 3er WG



Diese Form einer Wohngemeinschaft bietet bestenfalls Schlafmöglichkeiten für 3 Personen. Diese teilen sich einen Sanitärraum und eine Teeküche mit Abstellraum. Weitere gemeinsame Nutzungsflächen sind nicht in der Wohnung direkt verfügbar. Entsprechende Aufenthalts- und Essmöglichkeiten gibt es in eigenen Gemeinschaftsräumen, die im Gebäudeprojekt integriert werden sollten.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

<b>Singles</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Senior*innen</b>	1	2	2+	3	3+	4	5

Die 3er WG eignet sich aufgrund der kompakten Größe sowohl für Singles als auch für Senior\*innen. Aufgrund der geringen Wohnungsgröße, dem Mangel an einer vollwertigen Wohnküche und der Konzeption als WG ist diese Wohnform für Jungfamilien weniger geeignet.

Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße** ± 75 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem dreifachen Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl** ≤ 3

3 Zimmer – 3 BewohnerInnen, das ist die Methodik von Wohngemeinschaften.

**Kostenreduktion**

Diese Wohneinheit ist mit einer Nasszelle und Teeküche auszustatten, in Summe ist die Einsparung für drei Grundmodule relativ gut.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**

Durch die Reduktion auf das Notwendigste spart der Einzelne nicht nur Fläche sondern auch Kosten.

**Gemeinschaftsnutzen**

Durch das kompakte Platzangebot werden die BewohnerInnen angeregt, vorhandene Gemeinschaftsflächen zu nutzen und so soziale Kontakte gefördert.

### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

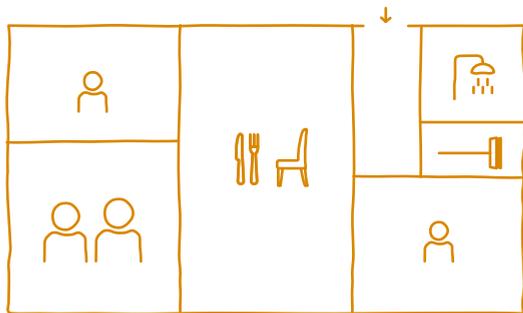
**B6** Gemeinschaftsküche, **B8** Waschküche, **B11** Grillstelle

Durch die Grundausstattung mit einer Teeküche gibt es voraussichtlich den Bedarf einer größeren Gemeinschaftsküche, wodurch auch die sozialen Kontakte gefördert werden.

Die Kompaktheit der Badzelle in der WG macht die externe Aufstellung einer Waschmaschine sinnvoll - die Kostenersparnis für die BewohnerInnen ist ebenfalls ein Pluspunkt.

Die Grillstelle bietet die Möglichkeit von gemütlichen Abenden in geselliger Runde.

## A7 4-Zimmer inkl. Wohnküche



Der Grundriss dieser Wohnung bietet alles was es für eine Jungfamilie mit bis zu zwei Kindern oder eine Wohngemeinschaft für bis zu drei Bewohner benötigt. Die Wohnung verfügt über drei separate Zimmer, Wohnküche, Bad und Abstellraum. Durch die Notwendigkeit einer zweiseitigen Belichtung muss die Wohnküche als Aufenthaltsraum ebenfalls ein Fenster ins Freie aufweisen. Da eine Wohnküche integriert ist bedarf es nicht zwingend zusätzlicher Gemeinschaftsräume.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

<b>Singles</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Jungfamilien</b>	1	2	2+	3	3+	4	5
<b>Senior*innen</b>	1	2	2+	3	3+	4	5

Die 4-Zimmer Wohnung inklusive Wohnküche eignet sich als WG-Wohnung für Singles. Aber auch Jungfamilien können bei entsprechender Kinderanzahl für diese Wohnform, nicht zuletzt auch aufgrund der zusätzlichen Wohnküche, geeignet sein. Für Senior\*innen würde sich eine Wohnung mit weniger Zimmer empfehlen. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße** ± 75 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem dreifachen Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl** ≤ 4

Singles mit erhöhtem Platzbedarf werden diesen Wohnungstyp voraussichtlich zu dritt bewohnen, bei Jungfamilien sind vier Personen angedacht.

**Kostenreduktion**

Eine größere Wohnung ist in der Errichtung günstiger, da weniger Infrastruktur anfällt.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**

Durch die gemeinsame Nutzung des Raumangebots spart man pro Person nicht nur Fläche sondern auch Kosten.

**Gemeinschaftsnutzen**

Durch die relative Eigenständigkeit dieses Wohntyps wird die soziale Interaktion zumindest teilweise über die optional mitgeplanten Zusatzangebote erfolgen.

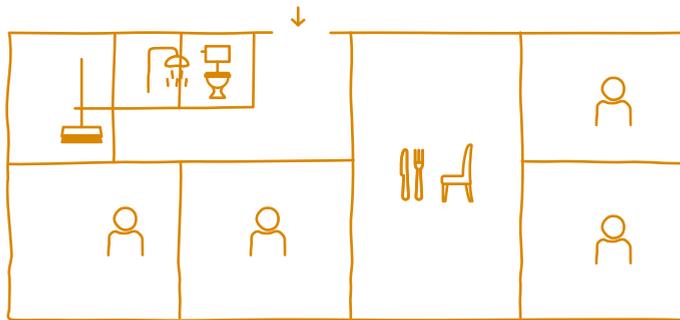
### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B10** Freizeitraum, **B12** gemeinsamer Außenbereich

Der gemeinsam genutzte Freizeitraum ersetzt das Extra-Raumangebot, das man normalerweise in einem Hauskeller findet.

Eine gemeinschaftliche Freifläche z.B. im Innenhof oder auf der Dachterrasse ist die ideale Flächenergänzung für BewohnerInnen mit dem Wunsch, außerhalb Ihrer eigenen 4 Wände zusätzliches Platzangebot nutzen zu können. Der gemeinsame Außenbereich ist eine geeignete Begegnungszone für alle Bewohner\*innen.

## A8 5-Zimmer inkl. Wohnküche



„Großzügige 4er WG“, so könnte der Titel einer Anzeige lauten. Diese große 5-Zimmer-Wohnung bietet 4 großzügige Schlaf- und Arbeitsräume sowie eine zugehörige Wohnküche. Ergänzt wird die Sanitäreinheit hier durch ein zusätzliches Gäste-WC. Natürlich kann hier auch eine Familie wohnen. Durch die Notwendigkeit einer zweiseitigen Belichtung muss die Wohnküche als Aufenthaltsraum ebenfalls ein Fenster ins Freie aufweisen.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

**Singles**      1    2    2+    3    3+    4    5

Die 5-Zimmer-Wohnung bietet Platz für eine große WG, die besonders für Singles geeignet ist. Senior\*innen bevorzugen eher kleinere Wohnformen und werden deswegen nicht als geeignete Zielgruppe angeführt. Für Jungfamilien eignet sich diese Wohnform aufgrund der Größe und der damit verbundenen Mietkosten nicht. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße**      ± 100 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem vierfachen Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl**      ≤ 4

Singles mit erhöhtem Platzbedarf können diesen Wohnungstyp zu viert bewohnen.

**Kostenreduktion**      

Eine größere Wohnung ist in der Errichtung günstiger, da weniger Infrastruktur anfällt.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**      

Durch die gemeinsame Nutzung des Raumangebots spart man pro Person nicht nur Fläche sondern auch Kosten.

**Gemeinschaftsnutzen**      

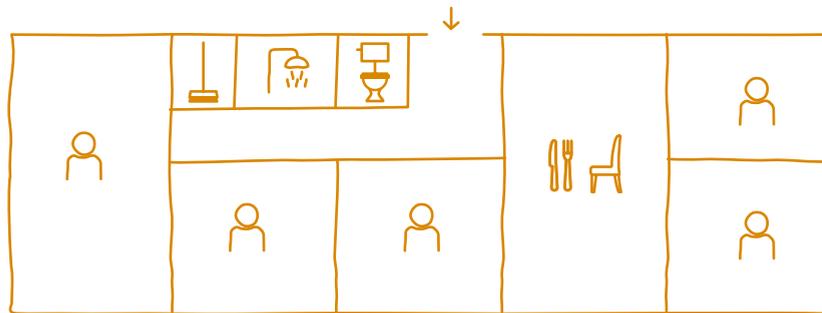
Durch die relative Eigenständigkeit dieses Wohntyps wird die soziale Interaktion zumindest teilweise über die optional mitgeplanten Zusatzangebote erfolgen.

### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B10** Freizeitraum, **B12** gemeinsamer Außenbereich

Der gemeinsam genutzte Freizeitraum ersetzt das Extra-Raumangebot, das man normalerweise in einem Hauskeller findet. Eine gemeinschaftliche Freifläche z.B. im Innenhof oder auf der Dachterrasse ist die ideale Flächenergänzung für BewohnerInnen mit dem Wunsch, außerhalb Ihrer eigenen 4 Wände zusätzliches Platzangebot nutzen zu können. Der gemeinsame Außenbereich ist eine geeignete Begegnungszone für alle Bewohner\*innen.

## A9 6-Zimmer inkl. Wohnküche



Diese sehr große Wohnung verschafft bis zu 5 Personen ein WG-Zimmer. Optional könnte man auch ein Zimmer als Wohnzimmer einrichten. Sanitär- und Kücheneinrichtung sowie ein zusätzliches Gäste-WC ergänzen die Wohneinheit. Durch die Notwendigkeit einer zweiseitigen Belichtung muss die Wohnküche als Aufenthaltsraum ebenfalls ein Fenster ins Freie aufweisen. Diese Wohneinheit ist auch ohne zusätzliche Gemeinschaftsräume voll funktionsfähig.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

**Singles**      1    2    2+    3    3+    4    5

Die 6-Zimmer Wohnung bietet Platz für eine große WG die besonders für Singles geeignet ist. Senior\*innen bevorzugen kleinere Wohnformen und werden deswegen nicht als geeignete Zielgruppe angeführt. Für Jungfamilien eignet sich diese Wohnform aufgrund der Größe und der damit verbundenen Mietkosten nicht. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße**      ± 125 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem ünfachen Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl**      ≤ 5

Singles werden diesen Wohnungstyp zu fünft bewohnen. Die Wohnung ist als WG für fünf Personen konzipiert, die über ein eigenes abgetrenntes Wohn-/Esszimmer verfügt.

**Kostenreduktion**      

Eine größere Wohnung ist in der Errichtung günstiger, da weniger Infrastruktur anfällt.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**      

Durch die Reduktion auf das Notwendigste spart der Einzelne nicht nur Fläche sondern auch Kosten.

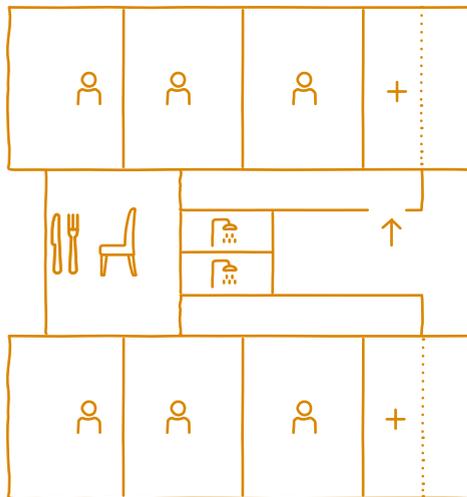
**Gemeinschaftsnutzen**      

Trotz der relativen Eigenständigkeit dieses Wohntyps ist es bei 5 BewohnerInnen sinnvoll, die soziale Interaktion über die optional geplanten Zusatzangebote mitanzubieten.

### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B10** Freizeitraum, **B12** gemeinsamer Außenbereich, **B13** Gemeinschaftsgarten  
Der gemeinschaftlich genutzte Freizeitraum ersetzt das Extra-Raumangebot, das man normalerweise in einem Hauskeller findet. Eine gemeinschaftliche Freifläche z.B. im Innenhof oder auf der Dachterrasse ist die ideale Flächenergänzung für BewohnerInnen mit dem Wunsch, außerhalb Ihrer eigenen 4 Wände zusätzliches Platzangebot nutzen zu können. Der gemeinsame Außenbereich ist eine geeignete Begegnungszone für alle Bewohner\*innen. Der Gemeinschaftsgarten ist für all Jene gedacht, die außerhalb Ihrer vier Wände zusätzlichen Erholungsraum schätzen.

## A10 6-Zimmer+ inkl. Wohnküche



Diese sehr große Wohnung verschafft 6 oder mehr Personen ein WG-Zimmer. Ein großzügiger Koch- und Wohnbereich sorgen für die entsprechende Wohnqualität. Eine zweite Sanitäreinrichtung ergänzt das Ganze. Der hier vorgestellte Wohnungstyp ist besonders für Personen mit ausgeprägtem Gemeinschaftsgefühl geeignet. Ebenso können zusammengehörige Arbeitsgruppen untergebracht werden. Diese Wohnung ist auch ohne zusätzliche Gemeinschaftsräume voll funktionsfähig.

### Zielgruppe/Siedlungstyp

**Singles**      1    2    2+    3    3+    4    5

Die 6-Zimmer+ Wohnung bietet Platz für eine große WG die besonders für Singles geeignet ist. Senior\*innen bevorzugen eher kleinere Wohnformen und werden deswegen nicht als geeignete Zielgruppe angeführt. Für Jungfamilien eignet sich diese Wohnform aufgrund der Größe und der damit verbundenen Mietkosten nicht. Aus den Empfehlungen der Zielgruppen ergibt sich auch die Zuordnung des geeigneten Siedlungstyps (siehe Kapitel Siedlungstypen).

### Projektentwicklung

**Wohnungsgröße**      ± 150 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf ergibt sich aus dem sechsfachen Grundmodul des Baukasten-Rasters.

**Bewohner\*innenzahl**      ≥ 7

Singles mit erhöhtem Platzbedarf werden diesen Wohnungstyp zu sechst oder mehr bewohnen.

**Kostenreduktion**      

Eine größere Wohnung ist in der Errichtung günstiger, da weniger Infrastruktur anfällt.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**      

Durch die Reduktion auf das Notwendigste spart der Einzelne nicht nur Fläche sondern auch Kosten.

**Gemeinschaftsnutzen**      

Trotz der relativen Eigenständigkeit dieses Wohntyps ist es bei 6 oder mehr BewohnerInnen sinnvoll, die soziale Interaktion über die optional geplanten Zusatzangebote mitanzubieten.

### Zu dieser Wohnung passen die Erweiterungen

**B10** Freizeitraum, **B12** gemeinsamer Außenbereich, **B13** Gemeinschaftsgarten  
Der gemeinschaftlich genutzte Freizeitraum ersetzt das Extra-Raumangebot, das man normalerweise in einem Hauskeller findet.

Eine gemeinschaftliche Freifläche z.B. im Innenhof oder auf der Dachterrasse ist die ideale Flächenergänzung für BewohnerInnen mit dem Wunsch, außerhalb Ihrer eigenen 4 Wände zusätzliches Platzangebot nutzen zu können. Der gemeinsame Außenbereich ist eine geeignete Begegnungszone für alle Bewohner\*innen. Der Gemeinschaftsgarten ist für all Jene gedacht, die außerhalb Ihrer vier Wände zusätzlichen Erholungsraum schätzen.

## B WOHNEN



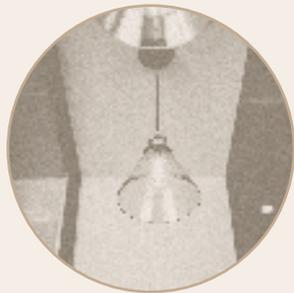
Raumerweiterung

**B1** · S 50



Barrierefreiheit extra

**B2** · S 51



Teilmöblierung

**B3** · S 52



Vollausstattung

**B4** · S 53



Eigener Freibereich

**B5** · S 54



Gemeinschaftsküche

**B6** · S 55



Co-Working-Space

**B7** · S 56



Waschküche

**B8** · S 57

## ZUSATZANGEBOT



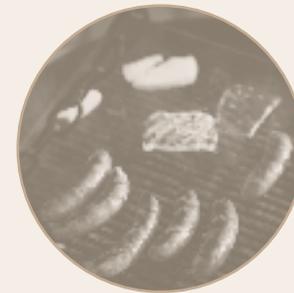
Gemeinschaftsraum

**B9** · S 58



Freizeitraum

**B10** · S 59



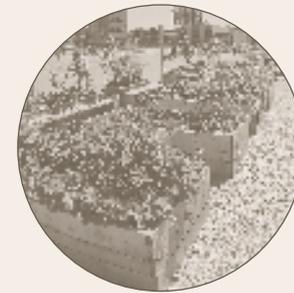
Grillstelle

**B11** · S 60



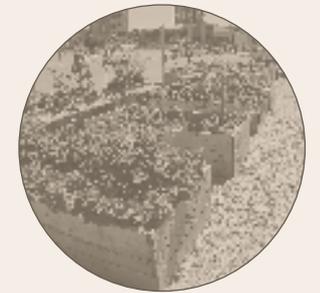
Gemeinsamer Außenbereich

**B12** · S 61



Gemeinschaftsgarten

**B13** · S 62



Gästezimmer

**B14** · S 63



Abstellräume

**B15** · S 64



Gewerbliche Nutzung

**B16** · S 65

## Beschreibung

Die Karten aus der Kategorie „Zusatzangebote“ beschreiben Maßnahmen welche die Wohnungstypen ergänzen. Hierbei handelt es sich beispielsweise um die Ausstattung der Wohnung, Gemeinschaftsflächen für die Wohnanlage und bauliche Erweiterungen sowie Freiflächen. Ziel dieser Kategorie ist es in Wohnanlagen durch den vermehrten Einsatz von Gemeinschaftsflächen die verfügbare Fläche mit Hilfe von innovativen Wohnungstypen effizienter zu nutzen. Des Weiteren sollen die Wohnungen durch unterschiedliche Ausstattungen und Erweiterungen spezifischer für Zielgruppen und deren Bedürfnisse im temporären Wohnen zugeschnitten werden können.

## Bewertungskategorien

### Empfohlene Kombination

Die hier angeführten empfohlenen Kombinationen beziehen sich sowohl auf weitere Zusatzangebote die mit der vorliegenden Maßnahme gut ergänzen oder auf Maßnahmen aus der Kategorie „Wohnungstyp“ (Kategorie A). Bei letzteren ergänzt das Zusatzangebot die Wohnung, um deren Flächenbedarf und damit auch die Kosten zu senken.

### Projektentwicklung

#### Flächenbedarf

-

Sofern die Zusatzangebote mit baulichen Maßnahmen am Gebäude umzusetzen sind, befindet sich in dieser Bewertungskategorie die Fläche, bzw. der ungefähre Rahmen, welche diese Maßnahme für sich beansprucht.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Zusatzangebote können dabei helfen die Kosten, die für die Nutzung der Wohnung anfallen, zu reduzieren. Dies kann sich zum einen auf den Mietpreis aber auch auf Anschaffungskosten die der Mieter\*in anfallen können beziehen. Ein Beispiel hierfür ist die Gemeinschaftsküche, mit deren Hilfe Wohnungen ohne vollwertiger Küche ausgestattet werden können und somit Fläche und in direkter Folge auch Mietkosten eingespart werden können.

### Gemeinschaftsnutzen



Der subjektive Gemeinschaftsnutzen bezieht sich auf die Stärkung der sozialen Interaktionen, die von einer Maßnahme begünstigt wird. Allgemein gesprochen sagt die Höhe des Wertes aus, wie oft es zu Begegnungen zwischen den Bewohnern kommt und wie hoch die Qualität (z.B. Dauer und Kommunikation) dieser Begegnung ist.

### Übersicht der Karteninhalte:

- B1 Raumerweiterung
- B2 Barrierefreiheit extra
- B3 Teilmöblierung
- B4 Vollmöblierung
- B5 eigener Freibereich
- B6 Gemeinschaftsküche
- B7 Co-Working-Space
- B8 Waschküche
- B9 Gemeinschaftsraum
- B10 Freizeitraum
- B11 Grillstelle
- B12 gemeinsamer Außenbereich
- B13 Gemeinschaftsgarten
- B14 Gästezimmer
- B15 Abstellräume
- B16 Gewerbliche Nutzung

## B1 Raumerweiterung

Raumerweiterungen ermöglichen eine flexible Anpassung der Wohnungsgrößen an unterschiedliche Bedürfnisse. Diese Erweiterungen können durch Anbauten wie beispielsweise Loggien oder durch Grundrissanpassungen erreicht werden. Hierfür ist bereits in der Errichtung eine bestimmte Rasterung und Leichtbauweise erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist für alle Zielgruppen sinnvoll (Zusammenziehen, Pflege, Familiengründung). Am offensichtlichsten bietet sich die Raumerweiterung bei der Jungfamilie an, da die Geburt eines Kindes, bei der sich die Wohnansprüche stark verändern, wohl die gängigste Anwendung einer Erweiterung darstellt. In solchen Fällen bietet die Maßnahme eine schnelle und unkomplizierte Lösung mit der mehr Raum geschaffen werden kann.

### Empfohlene Kombination

**A2** 2-Zimmer inkl. Wohnküche, **A4** 3-Zimmer kompakt inkl. Wohnküche, **A5** 3-Zimmer inkl. Wohnküche

Die Raumerweiterung bietet sich in Wohnungen an die für Jungfamilien geeignet sind und deren Wohnungsgröße eine mögliche Erweiterung notwendig machen können.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf  $\pm 5 \text{ m}^2$

Der Flächenbedarf für eine Raumerweiterung ergibt sich durch die Größe möglicher Anbauten mit denen eine Wohnung vergrößert werden kann bzw. der Flächen die umgenutzt werden können.

### Nutzung

Kosteneinsparung



Durch die Raumerweiterung kann den Nutzern ein möglicher Umzug erspart werden. Da durch die Erweiterung des Raumes auch eine Erhöhung der Miete einhergeht liefert diese Maßnahme keinen großen Beitrag zur Kostenreduktion.

Gemeinschaftsnutzen



Durch die Raumerweiterung kommt es zu keinem Gemeinschaftsnutzen oder zur Förderung sozialer Kontakte.

## B2 Barrierefreiheit extra

Durch gut geplante Wohnungsgrundrisse wird ein geeignetes Wohnumfeld für Senior\*innen sowie für Personen mit Beeinträchtigungen geschaffen. Hiervon besonders betroffen sind die Flur- und Zugangsbereiche, als auch die Ausstattung der Wohnungen und Gemeinschaftsräume, die auf entsprechende Bedürfnisse abgestimmt sind. Diese Maßnahme eignet sich folglich besonders für Wohnanlagen die Menschen mit besonderen Bedürfnissen beheimaten und aufgrund des Platzbedarfs für Wohnungen die eine größere Grundfläche aufweisen.

### Empfohlene Kombination

**A5** (3-Zimmer inkl. Wohnküche), **A7** (4-Zimmer inkl. Wohnküche), **A9** (6-Zimmer inkl. Wohnküche)

Diese Maßnahme eignet sich aufgrund des benötigten Platzbedarfs besonders für größere Wohnungen die über eine eigene Küche verfügen, um den Alltag der Bewohner so unproblematisch wie möglich zu gestalten.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf **+ 10-20%**

Dieses Zusatzangebot nimmt in etwa zusätzlich 10-20% mehr Fläche in Anspruch um die baulichen Maßnahmen für die Barrierefreiheit umzusetzen.

### Nutzung

Kosteneinsparung



Durch diese Maßnahme entstehen Mehrkosten und es resultiert keine Kostenreduktion.

Gemeinschaftsnutzen



Durch die Barrierefreie Ausstattung ist es auch Menschen mit besonderen Bedürfnissen möglich am gesellschaftlichen Leben in der Wohneinheit teilzunehmen. Ein zusätzlicher Gemeinschaftsnutzen entsteht jedoch nicht, weshalb dieser Wert gering ausfällt.

## B3 Teilmöblierung

Teilmöblierte Wohnungen zeichnen sich durch die gegebene Grundausstattung aus, die darüber hinaus noch Platz bietet durch eigene Möbel die Wohnung individuell zu gestalten. Lampen, wenige Einbauschränke, Küchenausstattung seien hier nur ein paar Beispiele. Die Mieter\*in spart dadurch Geld und der Einzug in die neue Wohnung wird erleichtert. Die Umsetzung dieses Zusatzangebotes ist für alle Wohnformen zu empfehlen, besonders ergänzt sie sich mit einer vollausgestatteten Wohnküche.

### Empfohlene Kombination

**A1 – A10** (für alle Wohnungstypen geeignet)

Die Teilmöblierung umfasst die Basisausstattung einer Wohnung und ist somit für alle transitorischen Wohnformen geeignet und sinnvoll.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf -

Die Teilmöblierung der Wohnung erfordert keinen zusätzlichen baulichen Flächenbedarf, da sich diese Maßnahme rein auf die Ausstattung und Möblierung bezieht.

### Nutzung

Kosteneinsparung 

Durch die Teilmöblierung ersparen sich die Bewohner\*innen eigene Investitionskosten, wodurch sich die Kosten beim Einzug in die Wohnung verringern.

Gemeinschaftsnutzen 

Die Teilmöblierung der Wohnung hat keinen Einfluss auf den Gemeinschaftsnutzen innerhalb des Gebäudes.

## B4 Vollaussstattung

Einziehen ohne eigene Möbel schleppen zu müssen spart nicht nur Zeit, sondern auch Geld. Gerade für transitorische Wohnformen eignet sich eine vollmöblierte und auch vollausgestattete Wohnung. Hierdurch wird ein flexibles und einfaches Umziehen ermöglicht, ohne durch häufigen Mieter\*innenwechsel die Nachbar\*innen zu stören. Dadurch macht die Vollaussattung der Wohnungen vor allem bei Bewohner\*innen mit kurzen Nutzungsintervallen, wie zum Beispiel Saisonarbeiter, Sinn. Bei der Wahl der Einrichtung ist auf ein neutrales Design und auf Langlebigkeit der Material zu achten, um ein häufiges Austauschen und Reinvestitionen zu vermeiden.

### Empfohlene Kombination

**A1** (1-Zimmer Micro Wohnung), **A2** (2-Zimmer inkl. Wohnküche), **A3** (2er WG)

Die Vollaussattung empfiehlt sich bei kleineren Wohnungen, die vor allem von Singles, wie zum Beispiel Saisonarbeiter\*innen, für kurze Zeit genutzt werden.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf -

Die Vollaussattung einer Wohnung hat keinen Einfluss auf den Flächenbedarf der Wohnform.

### Nutzung

Kosteneinsparung 

Die Vollaussattung der Wohnung wird auf die Miete umgelegt, wodurch Kosten für die Mieter\*innen entstehen. Da sich Mieter jedoch den Kaufe eigener Möbel sowie die Umzugskosten sparen, ergibt sich besonders für kurzzeitige Mieter\*innen eine hohe Kosteneinsparung.

Gemeinschaftsnutzen 

Die Vollaussattung einer Wohnung hat keinen Einfluss auf den Gemeinschaftsnutzen in der Wohnanlage.

## B5 eigener Freibereich

Freibereiche, in Form eines Balkons oder einer Terrasse bieten den Bewohner\*innen einen persönlichen Außenbereich, den man auch mal alleine genießen kann. Hier kann man aber auch gemütliche Sommerabende mit Freunden verbringen oder sich eigene Pflanzen anbauen. Eigene Freibereiche eignen sich besonders für Wohnungen die über einen längeren Zeitraum genutzt werden und die über mehr als ein Zimmer verfügen.

### Empfohlene Kombination

A2 (2-Zimmer inkl. Wohnküche), A4 (3-Zimmer kompakt inkl. Wohnküche), A5 (3-Zimmer inkl. Wohnküche)

Der eigene Freibereich empfiehlt sich für Wohnungen die nicht als WG genutzt werden, sondern bevorzugt von Jungfamilien bewohnt werden.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf -

Die Fläche einer eigenen Freifläche, sei es als Balkon oder Terrasse, ist sehr variabel. Auswirkungen auf den Flächenbedarf des Bauprojektes hat diese Maßnahme jedoch nicht direkt. Jedoch muss auf eine ausreichend große Freifläche geachtet werden.

### Nutzung

Kosteneinsparung



Durch einen eigenen Freibereich, sei es in Form eines Balkons oder einer kleinen Terrasse, entstehen der Nutzer\*in Mehrkosten und es resultiert keine Kostenreduktion. Durch einen Verzicht auf individuelle Freiräume zugunsten von Gemeinschaftsflächen entsteht ein Kostenvorteil

Gemeinschaftsnutzen



Da der eigene Freibereich im privaten von Personen einer Wohnung genutzt wird, hat diese Maßnahme keinen Gemeinschaftsnutzen für die gesamte Wohnanlage.

## B6 Gemeinschaftsküche

Kochen und Essen bringt Menschen zusammen. Eine Gemeinschaftsküche eignet sich als Ergänzung für Wohnungen mit kleinen privaten Küche. Vom Geschirrspüler bis zum Backofen wird den Bewohner\*innen alles geboten, was sie für die Zubereitung ihrer Speisen benötigen. Wird den Bewohner\*innen dieses Zusatzangebot zur Verfügung gestellt so muss die Organisation geklärt werden. Ein verantwortungsvoller und reinlicher Umgang mit den Geräten und Armaturen muss gewährleistet werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist ab einer Bewohner\*innenzahl von fünf bis zwölf Personen sinnvoll.

### Empfohlene Kombination

A1 (1-Zimmer Micro Wohnung), A3 (2er WG), A6 (3er WG)

Eine Gemeinschaftsküche empfiehlt sich für Wohnungen die über keine eigene Vollwertige Küche verfügen.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf ± 25-50 m<sup>2</sup>

Die Größe der Gemeinschaftsküche variiert je nach Nutzerzahl. Generell ist mit einer Fläche im Bereich von 25-50m<sup>2</sup> zu rechnen.

### Nutzung

Kosteneinsparung



Mithilfe einer Gemeinschaftsküche kann auf eine eigene vollwertige Küche in der Wohnung verzichtet werden, was sowohl Anschaffungskosten als auch Fläche und die damit verbundenen Mietkosten einspart. Da die Gemeinschaftsküche dennoch in den Mietpreis miteinfließt, ergibt sich ein Wert von zwei.

Gemeinschaftsnutzen



Die Gemeinschaftsküche schafft einen starken Gemeinschaftsnutzen, da sie mehrmals täglich zur Begegnungszone innerhalb der Wohnanlage werden kann. Des Weiteren kann sie als Veranstaltungsort beispielsweise für gemeinschaftlichen Kochabenden genutzt werden.

## B7 Co-Working-Space

Co-Working-Space bietet Räumlichkeiten, um sich die Annehmlichkeiten vom Homeoffice zu ermöglichen und doch außerhalb der eigenen vier Wände zu arbeiten. Einerseits spart man lange Arbeitswege und die damit verbundene Zeit und andererseits verlässt man die eigene Wohnung und grenzt Wohnen und Arbeiten damit besser ab. Diese Maßnahme macht vor allem für Jungfamilien und Singles mit einem flexiblen Dienstverhältnis Sinn.

### Empfohlene Kombination

**A1 – A10** (für alle Wohnungstypen geeignet)

Ein Co-Working-Space ist aufgrund seiner Nutzbarkeit für viele Zielgruppen für alle Wohntypen geeignet.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf **± 50 m<sup>2</sup>**

Die Fläche für einen Co-Working-Space beträgt in etwa 50m<sup>2</sup>. In diesem Raum soll Platz für genügend Arbeitsplätze und die dafür notwendige Infrastruktur (z.B. Drucker) geschaffen werden.

### Nutzung

Kosteneinsparung



Durch dieses Angebot kann innerhalb der Wohnungen auf Zusatzfläche für ein Büro verzichtet werden. Für bestimmte Berufsgruppen wie beispielsweise Lehrer oder Architekten kann die Einsparung höher ausfallen, da in diesen Fall auf ein gesamtes Arbeitszimmer verzichtet werden kann. Da dies aber nicht für alle Bewohner\*innen relevant ist und auch kaum Kosten einspart, fällt dieser Wert gering aus.

Gemeinschaftsnutzen



Ein Co-Working-Space hat einen geringen Gemeinschaftsnutzen. Hier treffen einige Bewohner\*innen aufeinander, die jedoch eigenständig arbeiten. Dieser Raum dient nicht primär der sozialen Interaktion.

## B8 Waschküche

Die Waschküche ersetzt die kostenintensive Anschaffung von privat genutzten Waschmaschinen. Möglich wäre hier auch der komplette Verzicht auf Waschmaschinenanschlüsse in den Wohnungen. Darüber hinaus können durch den Verzicht auf Waschmaschinen in den einzelnen Wohnungen mögliche Schäden vermieden werden. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist besonders sinnvoll für Wohnungen mit kurzen Nutzungsintervallen z.B. in Tourismusregionen, die beispielsweise von Saisonarbeitskräfte genutzt werden. Hierbei ersparen sich die Mieter\*innen darüber hinaus noch das mittransportieren der Waschmaschine beim Umzug.

### Empfohlene Kombination

**A1** (1-Zimmer Micro Wohnung), **A3** (2er WG), **A6** (3er WG)

Diese Maßnahme eignet sich für Wohnformen, die primär von Mietern\*innen mit kurzer Mietdauer genutzt werden und räumlich wenig Möglichkeiten bieten eine eigene Waschmaschine in der Wohnung zu installieren.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf **± 25-40 m<sup>2</sup>**

Die benötigte Fläche für den Bau einer Waschküche beträgt in etwa 25-40m<sup>2</sup>. Je nach Anzahl an Bewohnern und Maschinen kann dieser Wert variieren. Darüber hinaus soll bei der Planung genügend Fläche zum Trocknen der Wäsche berücksichtigt werden. Hierfür eignet sich beispielsweise ein Trockenraum in der Nähe des Heizungskellers.

### Nutzung

Kosteneinsparung



Bewohner\*innen sparen sich durch eine Waschküche die Anschaffung und den Transport einer eigenen Waschmaschine. Des Weiteren wird durch diese Maßnahme Fläche in den Wohnungen eingespart. Obwohl die Kosten für die Waschmaschinen und Trockner auf die Miete übertragen werden, ergibt sich besonders für kurzzeitige Mieter\*innen eine hohe Kosteneinsparung.

Gemeinschaftsnutzen



Die Waschküche ist zwar ein Begegnungsraum, jedoch halten sich die Bewohner\*innen dort meist nur für kurze Zeit auf. Somit ist der Gemeinschaftsnutzen als gering einzustufen.

## B9 Gemeinschaftsraum

Ein Gemeinschaftsraum ist als Ergänzung für alle Wohnformen geeignet. Dabei kann bei der Nutzung auf ein breites Spektrum an Möglichkeiten zurückgegriffen werden. Vom geselligen Zusammensitzen, Basteln, Nähen bis hin zum Partyraum ist alles möglich. Die Umsetzung dieser Maßnahme empfiehlt sich besonders bei Wohnanlagen mit einem hohen WG-Anteil und Kleinstwohnungen. Wie bei anderen Gemeinschaftsflächen, muss auch im Gemeinschaftsraum auf ein verantwortungsvolles Miteinander auf ein Einhalten der Nutzungsregeln geachtet werden.

### Empfohlene Kombination

A1 (1-Zimmer Micro Wohnung), A2 (2-Zimmer inkl. Wohnküche), A3 (2er WG), A6 (3er WG)

Der Gemeinschaftsraum empfiehlt sich besonders für kleinere Grundrisstypen, als Ersatz für Wohnzimmer und Gemeinschaftsflächen in der Wohnung.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf  $\pm 25-50 \text{ m}^2$

Je nach Anzahl an Bewohner\*innen kann der Flächenbedarf für einen Gemeinschaftsraum variieren. Grundsätzlich ist aber mit einer Fläche von 25 – 50m<sup>2</sup> zu rechnen.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Durch den Gemeinschaftsraum, können die Wohnräume etwas kleiner ausfallen, was die Mietkosten reduziert. Da jedoch die Kosten für den Gemeinschaftsraum von jeden mitgetragen werden muss, fällt die Kostenreduktion für die Nutzer\*innen nur gering aus. Einen weiteren Einfluss auf die Kosten, kann die Reinigung durch Drittanbieter haben, sofern diese nicht intern über einen Reinigungsplan geregelt ist.

#### Gemeinschaftsnutzen



Ein Gemeinschaftsraum schafft den größten Gemeinschaftsnutzen. Er ist vielseitig einsetzbar, sei es für Partys, Spielabende oder als Aufenthaltsraum. Somit kommen die Bewohner\*innen zusammen und das soziale Miteinander wird gefördert.

## B10 Freizeitraum

Dieser Raum bietet die Möglichkeit, ihn je nach Bedarf und Nachfrage gemeinschaftlich für handwerkliche, künstlerische oder sportliche Zwecke zu nutzen. Die Ausstattung kann entweder bereitgestellt werden oder von den Bewohner\*innen selbst mitgebracht werden. Die Nutzungen reichen hier vom Skikeller über das Atelier bis hin zum Fitnessraum oder Sauna.

Die Umsetzung dieses Angebots macht vor allem bei Wohnanlagen mit einem hohen Anteil an Kleinstwohnungen Sinn, bei denen die Aufenthaltsqualität gesteigert werden soll. Wie auch bei anderen Gemeinschaftsräumen, muss die Nutzung organisiert werden, um die Räume nachhaltig sauber und intakt zu halten.

### Empfohlene Kombination

A1 – A10 (für alle Wohnungstypen möglich)

Ein Freizeitraum eignet sich für alle Wohntypen. Besonders geeignet ist dieses Angebot jedoch für 1-Zimmer Micro Wohnungen, 2-Zimmer inkl. Wohnküche, 2er WG ohne Küche, 3er WG ohne Küche - also für Zimmer mit kleineren Grundrissen.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf  $\pm 25-50 \text{ m}^2$

Je nach Zweck und Anzahl der Nutzer\*innen ist der Freizeitraum variabel zu gestalten. Im Durchschnitt sollte die Fläche für dieses Angebot zwischen 25m<sup>2</sup> und 50m<sup>2</sup> liegen.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Durch das Anbieten eines Freizeitraums werden in den einzelnen Wohnungen keine Flächen und damit Mietkosten eingespart. Des Weiteren muss der Freizeitraum von allen mitfinanziert werden, was zu Mehrkosten und keinen Einsparungen führt.

#### Gemeinschaftsnutzen



Je nach Nutzung des Freizeitraums treffen viele Bewohner\*innen aufeinander. Dies führt zu einem hohen Gemeinschaftsnutzen.

## B11 Grillstelle

Eine Grillstelle lässt sich perfekt im Umfeld eines Gemeinschaftsgartens eingliedern. Sie bietet die Möglichkeit von gemütlichen Grillabenden in geselliger Runde mit den Nachbar\*innen oder Freund\*innen. Ein Dreibeingrill im Gemeinschaftsgarten oder Dachterrasse sollte bereitgestellt werden. Eine geeignete Situierung der Grillstelle kann Lärm- und Geruchsbelästigungen vermeiden. Die Errichtung einer Grillstelle eignet sich für alle Zielgruppen und besonders für Wohnanlagen mit gemeinschaftlichen Außenflächen. Bei der Umsetzung dieses Zusatzangebots ist eine geregelte Organisation und ein verantwortungsvoller Umgang wichtig, um einen sauberen und intakten Grillplatz zu erhalten.

### Empfohlene Kombination

**B12** (gemeinsamer Außenbereich), **B13** (Gemeinschaftsgarten)

Ein Grillplatz eignet sich, wenn an der Wohnanlage ein gemeinschaftlich nutzbarer Außenbereich oder Garten zur Verfügung steht, in dem die Grillstelle implementiert werden kann.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf -

Eine Grillstelle hat keinen Einfluss auf den Flächenbedarf des Bauprojektes, da sich diese im Außenbereich befindet.

### Nutzung

Kosteneinsparung 

Eine Grillstelle hat keinen positiven Einfluss auf die Kostenreduktion für die Nutzer\*innen, da durch dieses Angebot Mehrkosten entstehen, die von der Gemeinschaft getragen werden müssen.

Gemeinschaftsnutzen 

Durch eine Grillstelle, welche gemeinsame Grillabende und ein Aufeinandertreffen vieler Bewohner\*innen und Freund\*innen ermöglicht, entsteht ein hoher Gemeinschaftsnutzen.

## B12 gemeinsamer Außenbereich

Eine gemeinschaftlich genutzte Freifläche z.B. im Innenhof oder auf der Dachterrasse trägt zur optimalen Flächenausnutzung des Grundstücks bei. Besonders bei zentrumsnah gelegenen Grundstücken, aber auch in peripheren Lagen kann diese ansprechend gestaltete Gemeinschaftsfläche den eigenen Garten ersetzen und den Bewohner\*innen eine gemeinschaftlich nutzbare Freifläche bieten. Besonders bietet sich diese Maßnahme bei Wohnanlagen mit Wohnungen ohne eigenen Freibereich an. Der Nutzwert des Außenbereichs kann beispielsweise durch eine Grillstelle erhöht werden. Zu beachten ist, dass zur Pflege und zum Erhalt der Außenanlage, entweder Drittanbieter\*innen beauftragt werden müssen oder diese Aufgabenverteilung intern unter den Bewohner\*innen geregelt werden muss.

### Empfohlene Kombination

**B11** (Grillstelle)

Ein gemeinsamer Außenbereich eignet sich für die Integration einer Grillstelle um dessen Nutzen und Mehrwert zu erhöhen.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf -

Ein gemeinsamer Außenbereich hat keinen Einfluss auf die Fläche des Gebäudes. Somit kann hier kein Wert angegeben werden. Jedoch muss auf eine ausreichend große Freifläche geachtet werden.

### Nutzung

Kosteneinsparung 

Durch einen gemeinsamen Außenbereich ergeben sich für die Bewohner\*innen keine Kostenreduktionen. Die Pflege und der Erhalt der Außenanlage kann unter Umständen, sollte diese von den Bewohnern nicht selbst organisiert sein, mit Mehrkosten verbunden sein.

Gemeinschaftsnutzen 

Der gemeinsame Außenbereich ist eine geeignete Begegnungszone für alle Bewohner\*innen. Durch die Möglichkeit in diesem Bereich feiern oder auch ein gemütliches Zusammensitzen zu organisieren, ergibt sich ein hoher Wert für den Gemeinschaftsnutzen.

## B13 Gemeinschaftsgarten

Ein Gemeinschaftsgarten zeichnet sich durch viele Nutzungsmöglichkeiten aus. Zum einen bietet er Jungfamilien Grünflächen zum Spielen. Auch der Anbau von Gemüse in Beeten oder die Integrierung eines Grillplatzes sind hier möglich. Die Lage eines solchen Gartens sollte im Süden eines Objektes situiert sein und beschattete Aufenthaltsflächen besitzen. Die Umsetzung dieses Zusatzangebotes ist vor allem für Jungfamilien und Senior\*innen und für Wohnungen ohne eigenen Freibereich sinnvoll, wenn das Baugrundstück die notwendige Freifläche aufweist. Bei diesem Angebot muss die Verantwortung und Pflege geregelt sein, sei es durch Drittanbieter\*innen oder durch die Bewohner\*innen, um einen Verfall des Gartens zu vermeiden.

### Empfohlene Kombination

**B11** (Grillstelle), Wohnungen ohne Freibereich

Die Fläche des Gemeinschaftsgarten kann um eine Grillstelle erweitert werden. Hierdurch wird die Nutzung verstärkt und ein Mehrwert dieser Fläche generiert.

### Projektentwicklung

#### Flächenbedarf

-

Der Gemeinschaftsgarten hat keinen direkten Einfluss auf den Flächenbedarf des Gebäudes. Jedoch muss auf eine ausreichend große Freifläche geachtet werden.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Ein Gemeinschaftsgarten bringt den Bewohner\*innen keine Kostenreduktion. Durch die Errichtung der Gartenanlage und dessen Pflege können für die Bewohner\*innen Zusatzkosten entstehen.

#### Gemeinschaftsnutzen



Ein Gemeinschaftsgarten bietet die Möglichkeit mit anderen Bewohner\*innen der Anlage in Kontakt zu kommen und die Lebensqualität, besonders auch durch das Aufeinandertreffen verschiedener Generationen, zu erhöhen.

## B14 Gästezimmer

Ein Gästezimmer, das der Allgemeinheit zur Verfügung steht, ermöglicht es trotz kleinem Wohnraum Besuch zu empfangen. Die Größe und Ausstattung kann hierbei von einem einfachen Schlafzimmer bis hin zu einer kleinen Gästewohnung variieren. Eine vereinbarte Miete reduziert die Individualkosten. Außerdem kann die „Wohnung“ auch als Ferienwohnung vermietet werden. Die Umsetzung eines Gästezimmers ist ab einer Bewohner\*innenanzahl von mindestens 15 Personen in Kleinwohneinheiten sinnvoll.

### Empfohlene Kombination

**A1** (1-Zimmer Micro Wohnung), **A3** (2er WG),

**A4** (3-Zimmer kompakt inkl. Wohnküche)

Das Gästezimmer macht in Kombination mit kleinen Wohnungen bzw. kleinen WG-Zimmer Sinn, da hier die Möglichkeit Gäste zu empfangen am geringsten und das Flächeneinsparpotential hoch ist.

### Projektentwicklung

#### Flächenbedarf

± 25 m<sup>2</sup>

Die Größe eines Gästezimmers kann je nach Ausstattung und kombinierten Wohnformen, variabel gestaltet werden. Im Durchschnitt ist mit einer Größe von 25m<sup>2</sup> zu rechnen.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Ein Gästezimmer im Haus ermöglicht es die Wohnungen kleiner zu halten was die Kosten etwas reduziert. Da aber nicht jeder ein Gästezimmer benötigt und sowohl das Erbauen und Einrichten eines solchen Zimmers Geld kostet, beläuft sich die Kostenreduktion auf einen Wert von eins.

#### Gemeinschaftsnutzen



Das Gästezimmer hat keinen Einfluss auf den Gemeinschaftsnutzen innerhalb des Gebäudes, da dieses Zimmer kein Begegnungsraum der Bewohner\*innen ist.

## B15 Abstellräume

Zusätzlich zu einem Abstellraum in der Wohnung, der zur Wohnfläche gerechnet wird, benötigen die meisten Menschen zusätzliche Abstellräume im oder am Gebäude. Klassisch liegen Abstellflächen im Kellergeschoss, sie können aber genauso in einem Dachboden oder auch außerhalb des Gebäudes angeboten werden. Normalerweise haben Abstellräume sechs oder mehr Quadratmeter und werden zur Aufbewahrung von Dingen genutzt, die nicht täglich benötigt werden, wie Sportartikel, Autoreifen oder Möbel. Da nicht jede Wohnung über zusätzliche Abstellräume verfügt, wird die Nutzung im Mietvertrag geregelt. Zusätzliche Abstellfläche ist gerade bei kleinen Wohnungen wichtig, die über wenig Stauraum verfügen. Besonders Familien mit Kindern sind auf zusätzlichen Stauraum, für Kinderspiel- und Sportgeräte angewiesen.

### Empfohlene Kombination

**A1 – A10** (für alle Wohnungstypen geeignet)

Die Bereitstellung von Abstellfläche außerhalb der Wohnung kann die Wohnfläche kleiner bemessen sein.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf **3 m<sup>2</sup> pro Wohneinheit**

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Durch die Bereitstellung von Abstellfläche außerhalb der Wohnung kann die Wohnfläche kleiner bemessen sein.

#### Gemeinschaftsnutzen



Die Bereitstellung eines Abstellraumes hat keinen Nutzen für die Gemeinschaft.

## B16 Gewerbliche Nutzung

Ein Gästezimmer, das der Allgemeinheit zur Verfügung steht, ermöglicht es trotz kleinem Wohnraum Besuch zu empfangen. Die Größe und Ausstattung kann hierbei von einem einfachen Schlafzimmer bis hin zu einer kleinen Gästewohnung variieren. Eine vereinbarte Miete reduziert die Individualkosten. Außerdem kann die „Wohnung“ auch als Ferienwohnung vermietet werden. Die Umsetzung eines Gästezimmers ist ab einer Bewohner\*innenanzahl von mindestens 15 Personen in Kleinwohneinheiten sinnvoll.

### Empfohlene Kombination

Alle Wohnformen

Durch den großen Flächenbedarf, eignet sich diese Maßnahme vor allem für größere Wohnanlagen, die in geschlossenen Bauformen errichtet sind.

### Projektentwicklung

Flächenbedarf **> 50 m<sup>2</sup>**

Die Größe eines Gästezimmers kann je nach Ausstattung und kombinierten Wohnformen, variabel gestaltet werden. Im Durchschnitt ist mit einer Größe von 25m<sup>2</sup> zu rechnen.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



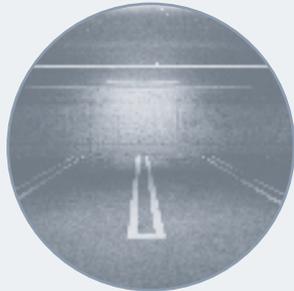
Die Verbindung von Wohnen und Arbeiten, senkt die notwendigen Wege und damit die Mobilitätkosten.

#### Gemeinschaftsnutzen



Durch die Kombination von Wohnen und Arbeiten wird das Quartier den ganzen Tag belebt und hat somit einen positiven Effekt auf die Attraktivität.

## C MOBILITÄT



**Pkw-Stellplatz Reduktion**  
C1 · S 70



**eMOBIL-Station**  
C2 · S 71



**Smarter Fahrradraum**  
C3 · S 72



**Radservicestation**  
C4 · S 73



**eBike Ladestation**  
C5 · S 74

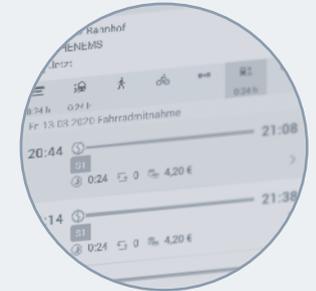


**Radbox**  
C6 · S 75

## INFRASTRUKTUR



**Tretrollerstellplatz**  
C7 · S 76



**Fahrplanaushang**  
C8 · S 77



**Abholboxen**  
C9 · S 78



**Mitfahrbank**  
C10 · S 79



**Digitale Plattform**  
C11 · S 80



**Durchwegung**  
C12 · S 81

## Beschreibung

Die Karten aus der Kategorie „Infrastruktur“ enthalten ausgewählte Infrastrukturmaßnahmen welche nachhaltige Mobilitätsangebote unterstützen. Hierbei handelt es sich um notwendige Ladeinfrastrukturen, Informationsbereitstellung, Aufbewahrungsmöglichkeiten oder Haltestellen handeln. Die ausgewählten Maßnahmen können kombiniert mit den dazu passenden Mobilitätsangeboten angewendet werden oder aber auch ohne Ergänzungen. Bei letzterer Möglichkeit wird der private Besitz der Verkehrsmittel sowie auf die Förderung dieser Maßnahmen gesetzt.

Rechtliche Vorschläge zur Umsetzung: Der Abschluss eines privatrechtlichen Vertrages zwischen Gemeinde und Projektbetreiber, einem sogenannten Mobilitätsvertrag, dient dazu, die Anzahl der gesetzlich vorgeschriebenen Stellplätze einer Wohnanlage durch ein Bündel an Infrastrukturmaßnahmen und Mobilitätsangeboten zu reduzieren (etwa < 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit). Eine eMOBIL-Station oder eine Lieferbox können über externe Betreiber abgewickelt werden, der Projektbetreiber stellt lediglich die Infrastruktur (Ladepunkt, Stromanschluss, markierte Stellplätze) zur Verfügung. Letztendlich obliegt es dem Projektbetreiber bzw. Rechtsnachfolger externe Betreiber für spez. Infrastrukturmaßnahmen hinzuzuziehen.

## Bewertungskategorien

### Siedlungstyp

Diese Angabe gibt eine Empfehlung für welche Siedlungstypen die Infrastrukturmaßnahmen am geeignetsten sind. Dabei wird die Siedlungstypeneignung der kompatiblen Mobilitätsangebote, die bereits gegebene Infrastruktur, beispielsweise durch den ÖPNV und die Zentralität der Lage, mitberücksichtigt.

### Empfohlene Kombination

Die empfohlenen Kombinationen beziehen sich auf Mobilitätsangebote (Kategorie D), die im besten Fall gemeinsam mit der Infrastruktur angewendet werden sollen und sich gegenseitig ergänzen können.

### Projektentwicklung

#### Flächenbedarf

Die Angabe des Flächenbedarfs bezieht sich auf die Größe einer Einheit der Infrastrukturmaßnahme (z.B. Flächenbedarf für ein Rad in einem Fahrradraum).

### CO<sub>2</sub>-Einsparung



Die Wertigkeit der CO<sub>2</sub>-Einsparung bezieht sich auf jene Einsparung die mit Mobilitätsangeboten, welche auf dieser Infrastruktur aufbauen, erzielt werden können. Der Referenzwert mit dem die Einsparung verglichen wird, ist der Ausstoß eines PKWs.

### Kostenreduktion



Die Kostenreduktion für die Projektentwicklung die bei der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen erzielt wird, basiert auf dem Vergleich mit den Kosten die bei der Errichtung eines PKW-Stellplatzes anfallen.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Dieser Indikator bewertet die Kosteneinsparung durch kurzfristige Nutzung der Infrastruktur im Vergleich zu den anfallenden Mietkosten eines PKW-Stellplatzes.

### Übersicht der Karteninhalte:

- C1 PKW-Stellplatz Reduktion
- C2 e-MOBIL-Station
- C3 Fahrradraum
- C4 Radservicestation
- C5 eBike-Ladestation
- C6 Radboxen
- C7 Tretrollerstellplatz
- C8 Fahrplanaushang
- C9 Lieferboxen
- C10 Mitfahrbank
- C11 Digitale Plattform
- C12 Durchwegung

## C1 Pkw-Stellplatz Reduktion

Die Bauordnung des jeweiligen Bundeslandes und die Stellplatzverordnung der Gemeinde gibt dem Bauträger die Mindestanzahl der Stellplätze vor, die für ein Wohngebäude geplant werden müssen.

Im mehrgeschossigen Wohnbau sind die Errichtungs- und Erhaltungskosten von Tiefgaragen um ein Vielfaches höher als jene von oberirdischen Stellplätzen, jedoch ist die Flächenversiegelung deutlich geringer.

Wird die Mindestanzahl an vorgeschriebenen Stellplätzen unterschritten, müssen Kompensationen in Form einer Stellplatz-Ausgleichsabgabe geleistet werden. Durch privatrechtliche Verträge können Gemeinden mit Grundeigentümer so genannte Mobilitätsverträge abschließen (siehe Raumplanungs-/ordnungs Gesetze der Länder), um die Anzahl der gesetzlich vorgeschriebenen Stellplätze zu reduzieren. Das verringerte Stellplatzangebot muss durch nachhaltige Maßnahmen wie sie auch der WohnMOBIL-Ansatz vorsieht (z.B. eCarsharing, eBike-Pool usw.) und einem Evaluierungsbericht kompensiert werden.

Somit leistet ein Bauträger bei Abschluss eines Mobilitätsvertrages mit der Gemeinde einen wesentlichen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Gemeinde.

### Siedlungstyp 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot eignet sich v.a. für Siedlungstypen, die über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügen.

### Empfohlene Kombination

C2 (eMobil-Station), D2 (eCarsharing), D3 (eGolfmobil)

### Projektentwicklung

#### Flächenbedarf -25 m<sup>2</sup> je Stellplatz

Der angegebene Flächenbedarf bezieht sich auf die Bruttofläche somit inkl. Rampen und Fahrgassen.

#### CO<sub>2</sub>-Einsparung

Hohe Einsparung, da mit jedem reduzierten Stellplatz, weniger CO<sub>2</sub> ausgestoßen wird.

#### Kostenreduktion

Durch den Wegfall von Stellplätzen entfallen hohe Errichtungs- und laufende Kosten je Stellplatz.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung

Der Mietpreis eines PKW-Stellplatzes entfällt.

## C2 eMOBIL-Station

Eine eMOBIL-Station bündelt mehrere eMobilitätsangebote, wie eCarsharing-Auto, eLeihfahrrad, eLastenrad oder eMoped, aber auch Dienstleistungsservices wie Abholboxen etc an einem Standort. Die Bewohner\*innen können auf ein Pool an (Elektro-)Fahrzeugen zurückgreifen, ohne ein eigenes Verkehrsmittel zu besitzen. Dies verringert die monatlichen Ausgaben v.a. für den Erhalt eines Pkws und fördert die Multimodalität jeder einzelnen Person.

Der Bauträger entscheidet zusammen mit einem externen Betreiber welches Angebot den BewohnerInnen zur Verfügung gestellt wird. Zumeist stellt der Bauträger die Infrastruktur (Stellflächen, Ladepunkte, Stromanschluss) zur Verfügung und lässt einen externen Betreiber die Geschäfte abwickeln.

Mit einer PV-Anlage auf dem Dach des Wohnhauses kann u.a. Strom für die eLadepunkte im Gebäude zur Verfügung gestellt werden. Der laufende Betrieb der eLadestation unterliegt der Gewerbeordnung. (siehe <https://www.austrian-mobile-power.at/de/zahlen-und-fakten/rechtliches/stromverkauf/>)

### Siedlungstyp 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot eignet sich v.a. für Siedlungstypen, die in zentrumsnähe liegen oder über ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügen. Innerörtliche Steigungen können mit Elektroantrieb gut bewältigt werden.

### Empfohlene Kombination

C5 (eBike-Ladestation), D2 (eCarsharing-Pkw), D6 (eBike-Pool)

Das Angebot muss der entsprechenden Zielgruppe des Wohnhauses angepasst sein.

### Projektentwicklung

#### Flächenbedarf > 35 m<sup>2</sup>

Der angegebene Flächenbedarf bezieht sich auf die Abmessungen von unterschiedlichen Stellplatzgrößen (1 Pkw-Stellplatz 25 m<sup>2</sup>, 2 × eBikestellplatz 3m<sup>2</sup>, 1 eLastenradstellplatz 3,5 m<sup>2</sup>, 1 Radservicestation rd. 4m<sup>2</sup>)

#### CO<sub>2</sub>-Einsparung

Hohe Einsparung, da Pkw-Fahrten mit Diesel-/Benzintrieb durch Elektroantrieb kompensiert werden.

#### Kostenreduktion

Durch die zusätzliche Errichtung von Lademöglichkeiten fallen höhere Kosten an.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung

Sharingangebote sind im Vergleich zum Mietpreis eines PKW-Stellplatzes günstiger.

## C3 Smarter Fahrradraum

In jedem Wohngebäude sind Stellplätze für Fahrräder verpflichtend vorzusehen, sie unterscheiden sich aber stark durch Lage, Aufteilung und Ausstattung. Die Leitfäden der Länder geben nützliche Empfehlung zur Ausstattung. Ein smarter Fahrradraum ist idealerweise ebenerdig und fahrend zu erreichen und enthält sichere und platzsparende Abstellanlagen. Ein gut einsehbarer Raum entlang der Erschließungswege des Wohngebäudes mit breitem Eingang eignet sich am besten, um soziale Kontrolle zu ermöglichen und Bewusstsein zu schärfen. „Smart“ bezieht sich auf die Ausstattung mit Serviceangeboten, wie einer Servicestation oder Elektro-Anschlüssen für unterschiedliche Fahrzeuge z.B. E-Bike-Ladestation oder E-Tretroller-Ständer mit Lademöglichkeit. Sharing-Angebote von (e)Fahrrädern, (e)Lastenrädern oder (e)Tretrollern sollen hier über ein einfaches Leihsystem hausintern zur Verfügung stehen. Ein smarter Fahrradraum hilft besonders bei der Reduktion von PKW-Stellplätzen, da hier Alternativen Platz finden, die besonders kurze MIV-Wege ersetzen können.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Die Ausstattung, Angebot und Größe kann je nach Siedlungstyp etwas variieren. Je peripherer der Standort desto „smartere“ Ausstattung wird empfohlen.

### Empfohlene Kombination

C4 (Radservicestation), C5 (eBike-Ladestation), C7 (Tretrollerabstellplatz)

### Projektentwicklung

**Flächenbedarf** ± 1,6 m<sup>2</sup> je Fahrzeug

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Eine gut gelegener Fahrradraum erleichtert es im Alltag auf kurze PKW-Fahrten zu verzichten.

**Kostenreduktion**   

Die Bereitstellung ist günstiger als PKW-Stellplätze, allerdings entstehen auch hier zu beachtenden Errichtungskosten. Die Lage im Erdgeschoss verhindert eine wirtschaftliche Nutzungen dieser Flächen, z.B. für Wohnraum.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Alle Mobilitätsangebote, vorallem das Fahrrad, sind im Betrieb deutlich günstiger als der private PKW.

## C4 Radservicestation

Alles Nötige, um die Wartung und kleinere Reparaturen am Fahrrad mit Vorwissen und etwas handwerklichem Geschick zuhause zu ermöglichen, ist in einer Fahrradservicestation vorhanden. Die Ausstattung in der Basisversion beinhaltet auf jeden Fall Werkzeug und Fahrradpumpe, evt. auch einen Montageständer für Fahrräder und Fahrradflickzeug. Die Bewohner profitieren durch das geteilte Werkzeug und den zur Verfügung gestellten gemeinsamen witterungsgeschützten Standort für Reparaturen. Das Errichten der Station in einem Fahrradraum ist zu empfehlen.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Besonders zu empfehlen ist eine Servicestation in weniger zentrumsnahen Siedlungstypen mit geringerer ÖV-Anbindung und langen Wegen mit dem Rad zu einer Radwerkstätte.

### Empfohlene Kombination

C3 (smarter Fahrradraum), D5 (eLastenrad)

### Projektentwicklung

**Flächenbedarf** ± 4 m<sup>2</sup> je Servicestation

Diese Fläche ist von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten.

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Ein gut gewartetes Fahrrad motiviert dazu, es auch zu nutzen.

**Kostenreduktion**   

Die Kosten für die Errichtung einer Servicestation sind gering, aber es ist trotzdem Verlagerungspotential von MIV-Parkplätzen vorhanden.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Haushalte müssen kein eigenes Werkzeug anschaffen und gleichzeitig können

## C5 eBike Ladestation

Eine Ladestation für eBikes soll leicht zugänglich, immer verfügbar und sicher sein. Eine Schuko-Steckdose ermöglicht das Laden des eBikes und ist günstig in der Installation. Aufbewahrungsboxen (mit Schlüssel) für Ladegeräte und Akkus bieten einen guten Diebstahlschutz und sind in Kombination mit der Steckdose sehr praktisch. Jede Box kann separat für einen kleinen monatlichen Betrag reserviert werden. Zu einer guten Ausstattung gehört ein leicht zugänglicher Stellplatz, an dem das eBike angesteckt werden kann. Die Abrechnung des Stromes ist pauschal in der Boxmiete enthalten, da der Betrag zwischen €2 - €10 vernachlässigbar ist. Neben den „personalisierten“ Ansteckmöglichkeiten werden auch öffentliche Steckdosen, beispielsweise für Gäste, empfohlen. Eine Ladestation bietet sich besonders in einem Fahrradraum an, kann aber auch im Außenbereich insbesondere für Kurzparker\*innen installiert werden.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Besonders in peripheren Lagen oder Lagen mit schlechter ÖV-Anbindung ist das eBike eine sehr gute Alternative zum PKW. Deshalb soll gerade hier der Ladeinfrastruktur besondere Beachtung geschenkt werden.

### Empfohlene Kombination

C3 (smarter Fahrradraum), C4 (Radservicestation), D6 (eBike-Pool)

### Projektentwicklung

**Flächenbedarf** ± 1,4 m<sup>2</sup> je Ladestation

Anschluss mit Abstellplatz.

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Durch eine gute Ladeinfrastruktur können weitere Strecken zurückgelegt und somit PKW-Fahren eingespart werden.

**Kostenreduktion**   

Für Stellplatz, Box und Steckdose entstehen Kosten in der Errichtung.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Wenn ein PKW eingespart werden kann, kann das eBike viele Kosten einsparen.

## C6 Radbox

Eine Radbox bietet Rundumschutz für ihr Fahrrad gegen Diebstahl und Beschädigungen. Gerade bei teureren eBikes oder Sportfahrrädern besteht erhöhtes Schutzbedürfnis. Eine geeignete Platzierung ist hier entscheidend, damit das Angebot angenommen wird. Gute Erreichbarkeit und gute Einsehbarkeit sind hier wichtige Aspekte. Die Boxen können von Haushalten gemietet werden und werden monatlich verrechnet. Verschiedene Typen von Boxen, bieten Platz für mehrere Räder, zum Beispiel für Familien.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

eBikes werden vor allem von Familien und Senioren angeschafft.

Besonders im peripheren Raum sind eBikes eine gute Alternative zum Pkw.

Die Radbox bietet hier idealen Schutz.

### Empfohlene Kombination

C2 (eMobil-Station), C3 (smarter Fahrradraum), D5 (eLastenrad)

### Projektentwicklung

**Flächenbedarf** ± 2 m<sup>2</sup> je Radbox

Für ein normales Rad/eRad werden etwa 2 m<sup>2</sup> benötigt, bei Boxen für Familien oder Lastenräder bis zu 3 m<sup>2</sup>.

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Der Radverkehr wird nur in geringem Maß gefördert, da vor allem teure Räder eingeschlossen werden.

**Kostenreduktion**   

Die Anschaffung der Boxen ist deutlich teurer, als ein normaler Fahrradstellplatz und benötigt höheren Platzbedarf.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Durch die Nutzung des Rades werden zwar Kosten eingespart, allerdings entstehen Kosten bei der Miete des Angebotes

## C7 Tretrollerstellplatz

Ein Abstellplatz für Tretroller mit Abspermmöglichkeit wird in verschiedenen Ausführungen angeboten. Die Möglichkeit den Roller bequem abzusperrern, ein geringer Platzverbrauch der abgestellten Tretroller und ein hohes Maß an Diebstahlschutz sind große Vorteile eines Abstellplatzes. Die Kombination mit E-Ladestationen ist gerade für eTretroller ideal. Das ungeordnete Abstellen von Tretrollern im Außenbereich, Gang oder Fahrradraum kann durch eine geeignete Platzierung der Anlagen in Eingangsbereichen vermieden werden. Hier ist zu beachten, dass die Plätze fahrend erreichbar sein sollten. In Kombination mit einem eTretroller-Pool für die Wohnanlage müssen insgesamt weniger Abstellplätze angeboten werden.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Besonders für Kinder und Jugendliche in dichteren Siedlungstypen geeignet. Eine ideale Kombination bietet der (e)Tretroller als Zubringer für die erste/letzte Meile zum ÖPNV.

### Empfohlene Kombination

**C3** (smarter Fahrradraum), **C5** (eBike-Ladestation), **D7** (eTretroller-Pool)

### Projektentwicklung

**Flächenbedarf** ± 0,25 m<sup>2</sup> je Stellplatz

Eine Beispielanlage für 8 Tretroller ist etwa 1,5 m breit und ein Tretroller etwa 1 m lang.

**CO<sub>2</sub>-Einsparung** 

Es können vor allem kurze MIV-Wege bzw. MIV-Zubringerwege zum ÖV ersetzt werden.

**Kostenreduktion** 

Im Vergleich zu einem PKW-Stellplatz sehr billig, allerdings ist das Verlagerungspotential aufgrund der Abstellanlagen auch nicht sehr groß.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Die Anschaffung und Erhaltung, vor allem bei eTretrollern ist nicht zu unterschätzen.

## C8 Fahrplanaushang

Durch die Bereitstellung der aktuellen Abfahrtszeiten der einzelnen (Bahn-) und Buslinien kann die Nutzung des ÖPNV-Angebotes erhöht werden. Ein einfacher und barrierefreier Zugang zu den Fahrplaninformationen, ermöglicht den Bewohner\*innen und Gästen eine bessere Planung ihrer Fahrten und erhöht das Bewusstsein zur Nutzung des ÖVs. Der Fahrplan kann sowohl Informationen für den öffentlichen Nahverkehr als auch für den regionalen Mikro-ÖV bereitstellen. Der Aushang sollte gut lesbar und zugänglich sein, empfehlenswert ist der Nahbereich des Haupteinganges zur Wohnanlage. Idealerweise sind die Informationen auch in digitaler Form verfügbar und somit problemlos von verschiedenen Geräten abrufbar.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Sinnvoll in Siedlungstypen mit guter Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs.

### Empfohlene Kombination

**C9** (Mitfahrbank), **D9** (Willkommens-Infopaket), **D12** (ÖV-Micro-Systeme)

### Projektentwicklung

**Flächenbedarf** -

Der Fahrplan benötigt keine Fläche und kann in unterschiedlichen Formen präsentiert werden. Z.B. als Papierausdruck, digital auf einer Website, einer App oder als digitale Infosäule im

**CO<sub>2</sub>-Einsparung** 

Durch den Fahrplanaushang wird die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs leicht begünstigt.

**Kostenreduktion** 

Die Kosten zur Schaffung dieser Infrastruktur sind sehr günstig, allerdings werden dadurch keine Pkw Stellplätze eingespart.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Der Nutzer hat einen Komfortgewinn und eine Kosteneinsparung sobald er auf ein eigenes Fahrzeug verzichtet.

## C9 Abholboxen

Abholboxen ermöglichen das Hinterlegen von Konsumgütern sowie Warensendungen in einer stationären Box direkt in der Wohnanlage. Diese können entweder angemietet oder von Einzelhandelsunternehmen bzw. Logistik und Postunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Dabei gibt es Lieferboxen in unterschiedliche Größen und für verschiedene Zwecke. Folglich kann auch die Ausstattung der Boxen, wie zum Beispiel durch gekühlte Fächer, variieren. Mittels eines Codes können die Schließfächer geöffnet werden. Mit Hilfe der Abholbox können individuelle Wege hin zum nächsten Lebensmittelladen oder zur nächsten Postfiliale reduziert werden und Pakete auch bei Abwesenheit sicher deponiert werden. Bereits in der Planung ist der Platzbedarf für Boxen und ein Stromanschluss zu berücksichtigen.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Abholboxen eignen sich besonders in Gebieten die eine schlechte Anbindung an den ÖPNV haben, da Lieferungen eigene Wege ersparen können.

### Empfohlene Kombination

C2 (eMOBIL-Station)

### Projektentwicklung

Flächenbedarf  $\pm 0,25 \text{ m}^2$  je Box

Der Flächenbedarf kann je nach Größe, Zweck und Ausstattung der Abholbox stark variieren. Die Größe für eine Box beläuft sich jedoch in etwa auf  $0,25 \text{ m}^2$ .

**CO<sub>2</sub>-Einsparung** 

Mit Hilfe der Abholboxen können Wege reduziert werden, die häufig mit dem PKW zurückgelegt werden. Dadurch ergibt sich für diese Wege eine relativ starke Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

**Kostenreduktion** 

Da die Abholboxen zwar den Lieferverkehr verbessern können, aber auf die restlichen Mobilitätsaufwände wenig Einfluss haben, lassen sich durch diese Maßnahme nahezu keine Stellplätze einsparen.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Abholboxen können Nutzer\*innen, aufgrund des Wegfalls von manchen Einkaufsfahrten die oftmals mit dem PKW zurückgelegt werden, teilweise die Nutzung und die Kosten des MIV ersparen. Da die Lieferungen mit geringen Kosten verbunden sind, ergibt sich eine relative große Kosteneinsparung.

## C10 Mitfahrbank

Die Mitfahrbank ist eine niederschwellige Alternative um Fahrgemeinschaften zu bilden. Es macht Sinn die Bank an einer stärker frequentierten Straße, die zu für die Bewohner\*innen relevanten Zielpunkten führt, aufzustellen. In kleineren Gemeinden kann dieses Konzept informell angeboten werden („Jeder kennt jeden“). In größeren Gemeinden und kleinen Städten können sich Teilnehmer\*innen mit Ausweisen, die im Auto hinter der Scheibe befestigt werden, kenntlich machen. Dadurch wird die Qualität des Angebotes gefestigt und die Sicherheit zu erhöht. Darüber hinaus kann die Mitfahrbank auch noch als Haltestelle für den Mikro-ÖV und als Abholpunkt für Carpooling genutzt werden für Arbeitswege oder für einzelne Wege in die Stadt. Gerade für attraktive Zielpunkte, wie z.B. die Innenstadt, bietet sich eine Mitfahrbank im Quartier besonders an.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot eignet sich, durch den Einsatz von Mikro-ÖV und Fahrgemeinschaften, besonders für Siedlungstypen, die über kein gut ausgebauten ÖPNV-Netz verfügen.

### Empfohlene Kombination

D11 (Fahrgemeinschaft), D12 (Mikro-ÖV)

### Projektentwicklung

Flächenbedarf  $\pm 1,25 \text{ m}^2$  je Bank

Der angegebene Flächenbedarf bezieht sich auf die Abmessungen einer hierfür geeigneten Sitzbank.

**CO<sub>2</sub>-Einsparung** 

Die Einsparung die mit der Installation einer Mitfahrbank von der Projektentwicklung erreicht wird ist als gering einzustufen, da die Fahrt dennoch mit motorisierten Fahrzeugen stattfindet.

**Kostenreduktion** 

Bei der Errichtung einer Mitfahrbank fallen geringe Kosten an.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Die Mitfahrbank ist für den Nutzer kostenlos.

## C11 Digitale Plattform

Eine digitale Mobilitätsplattform für die Hausgemeinschaft stellt eine unkomplizierte und schnelle Nutzung aller Mobilitätsangebote sicher. Es können interne Angebote (für die Hausgemeinschaft) und externe Angebote (z.B. öffentliches Carsharing) kombiniert werden. Eine solche Plattform bietet eine umfangreiche Übersicht aller Mobilitätsangebote. Darin können detaillierte Informationen zu den jeweiligen Angeboten eingeholt, deren zeitliche Verfügbarkeit und Preis abgerufen, sowie direkt gebucht werden.

Das digitale Werkzeug kann entweder als Web-Plattform oder auch als App bereitgestellt werden. Im Idealfall lassen sich die Angebote sowohl über ein mobiles Gerät als auch über den PC buchen.

Es gibt die Möglichkeit die Plattform und dazugehörigen Mobilitätsangebote über einen externen Anbieter zu beziehen oder eine eigene Buchungsplattform zur Verfügung zu stellen. Eine Integration von Zusatzangeboten im Wohnbereich (z.B. Gemeinschaftsräume) wäre möglich.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot eignet sich, bei größeren Wohnanlagen die sich in dichteren Siedlungstypen liegen. Dort können vielfältigere Mobilitätsangebote betrieben werden.

### Empfohlene Kombination

Alle Sharing-Angebote

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung** 

Es können erhebliche Einsparung durch die vereinfachte Nutzung der Mobilitätsangebote erzielt werden. Die tatsächliche Einsparung ist allerdings schwer messbar und stark von den Angeboten abhängig.

**Kostenreduktion** 

Bei der Bereitstellung einer Plattform muss mit Einrichtungs- und Wartungskosten gerechnet werden.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Die einfache Nutzung aller Mobilitätsangebote senkt langfristig die Mobilitätskosten.

## C12 Durchwegung

Kurze Wege sind gerade für das Zufußgehen und den Radverkehr sehr wichtig. Betrachtet man ein Grundstück im Kontext seiner Umgebung ist es entscheidend einen direkten „öffentlichen“ Zugang (ohne Umwege) zu allen wichtigen Zielen im gesamten Quartier zu ermöglichen. Die Durchwegung ist ein wesentlicher Faktor in der nachhaltigen Stadtentwicklung, gerade in urbanen oder zentralen Siedlungsbereichen.

Auf dem Grundstück selbst ist es wichtig die Flächen für die Durchwegung attraktiv zu gestalten. Attraktiv definiert sich in diesem Kontext über zwei Funktionen: Zum einen dienen die Wege als Verkehrsfläche für den Fuß- und Radverkehr und möglichen Lückenschluss im Fuß- und Radwegenetz. Zum anderen stellt die Fläche und die dazugehörige begleitende Gestaltung einen attraktiven Aufenthalts- und Freizeitbereich für Bewohnerinnen und Bewohner des Grundstücks dar.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Diese Infrastruktur ist besonders in dichten Siedlungsgebieten oder Gebieten mit großen Wohnquartieren wichtig.

### Empfohlene Kombination

**B12** (Gemeinsamer Außenbereich), **B13** (Gemeinschaftsgarten)

### Projektentwicklung

**Flächenbedarf** je nach Gestaltung

Die Fläche ist von der Größe des Grundstückes und der Gestaltung des Weges abhängig.

**CO<sub>2</sub>-Einsparung** 

Viele Wege können mit aktiven Mobilitätsformen zurückgelegt werden.

**Kostenreduktion** 

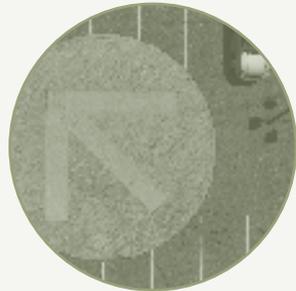
Durchwegungen reduzieren keine Kosten in der Projektentwicklung, sondern haben einen langfristigen Nutzen bei der Verkehrsmittelwahl.

### Nutzung

**Kosteneinsparung** 

Kurze und gut vernetzte Wege attraktivieren die aktiven Mobilitätsformen und sparen Mobilitätskosten.

## D MOBILITÄT



kein Zweitauto

**D1** · S 86



eCarsharing

**D2** · S 87



eGolfmobil

**D3** · S 88



eMoped Sharing

**D4** · S 89



eLastenrad

**D5** · S 90



eBike-Pool

**D6** · S 91

## ZUSATZANGEBOT



eTretroller-Pool

**D7** · S 92



Rollator

**D8** · S 93



Willkommens-Infopaket

**D9** · S 94



Mieter\*innenticket

**D10** · S 95



Fahrgemeinschaften

**D11** · S 96



Mikro-ÖV

**D12** · S 97

## Beschreibung

Die Karten aus der Kategorie „Mobilitätsangebote“ enthalten alternative Mobilitätsformen die den motorisierten Individualverkehr (MIV) für unterschiedliche Wegezwecke ersetzen können. Dabei wird auf die Priorisierung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), sowie auf Sharing-Dienstleistungen von elektronisch unterstützten Zweirädern und eAutos gesetzt. Die Schlüsselmaßnahme die mit den Angebotsformen verfolgt werden soll, ist die Reduktion des MIV bzw. der Verzicht des Zweitwagens. Die Verknüpfung der Mobilitätsangebote mit dem restlichen Bausatz findet über den Siedlungstyp statt.

Rechtliche Vorschläge zur Umsetzung: Der Abschluss eines privatrechtlichen Vertrages zwischen Gemeinde und Projektbetreiber, einem sogenannten Mobilitätsvertrag, dient dazu, die Anzahl der gesetzlich vorgeschriebenen Stellplätze einer Wohnanlage durch ein Bündel an Infrastrukturmaßnahmen und Mobilitätsangeboten zu reduzieren (etwa < 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit). Für Sharingmodelle werden zumeist externe Betreiber betraut, die ein maßgeschneideres Angebot anbieten, der Projektbetreiber stellt lediglich die Infrastruktur (Ladepunkt, Stromanschluss, markierte Stellplätze) zur Verfügung. Letztendlich obliegt es dem Projektbetreiber bzw. Rechtsnachfolger externe Betreiber für spez. Mobilitätsmaßnahmen hinzuzuziehen.

## Bewertungskategorien

### Siedlungstyp

Diese Angabe gibt eine Empfehlung für welche Siedlungstypen das Mobilitätsangebot am geeignetsten ist, mit Berücksichtigung auf die vorhandene Infrastruktur und der Wege die von hieraus zurückgelegt werden.

### Empfohlene Kombination

Die empfohlenen Kombinationen beziehen sich auf Mobilitätsinfrastrukturmaßnahmen (Kategorie C), die im besten Fall gemeinsam mit dem Mobilitätsangebot angewendet werden sollen und sich gegenseitig ergänzen.

### Projektentwicklung

#### CO<sub>2</sub>-Einsparung



Dieser Wert gibt die Einsparung der klimaschädlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die von der Projektentwicklung initiierten Mobilitätsangebote, im Vergleich zu PKWs mit konventionellen Verbrennungsmotoren erreicht werden, an.

### Nutzung

#### Kosteneinsparung



Dieser Indikator bewertet die Kosteneinsparung durch kurzfristige Nutzung des Angebots im Vergleich zu den Kosten eines Privat-Pkws mit konventionellem Antrieb.

#### Gesundheitsnutzen



Der subjektive Gesundheitsnutzen für den Anwendenden des Mobilitätsangebots. Der Referenzwert bezieht sich auf die Benutzung eines PKWs.

### Übersicht der Karteninhalte

- D1 Kein Zweitauto
- D2 eCarsharing
- D3 eGolfmobil
- D4 eMoped Sharing
- D5 Transportfahrrad
- D6 eBike-Pool
- D7 eTretroller-Pool
- D8 Rollator
- D9 Willkommens-Infopaket
- D10 Mieter\*Innen Ticket
- D11 Carpooling
- D12 Mikro-ÖV

## D1 kein Zweitauto

Je ländlicher die Region umso mehr Haushalte besitzen ein Zweitauto, mit welchem meist kürzere Wege bewältigt werden. Durch die Förderung von Multimodalität, das heißt durch ein breitgefächertes Angebot an Mobilitätsangeboten, wie etwa ein Carsharing-System, muss auf den Pkw nicht gänzlich verzichtet werden, jedoch kann ein Zweitauto im Haushalt dadurch obsolet werden.

Da viele Personen Wege mit kurzen Distanzen zurücklegen und somit eher Wege im nahen Wohnumfeld tätigen, stellt ein Sharing-System eine gute Alternative zum Zweitautobesitz dar. Jedoch müssen im Vorfeld zielgruppengerechte Informationen und Nutzungsmöglichkeiten dargelegt werden.

Ein Zweitauto mit Kosten von 462 EUR pro Monat (Quelle ÖAMTC) stellt einen beachtlichen Kostenfaktor für das Haushaltsbudget dar. Durch den Verzicht eines Zweitautos im Haushalt bleibt „mehr Geld im Börsel“ und weniger Stellplätze werden benötigt.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Der Zweitwagenverzicht eignet sich für alle Siedlungstypen.

### Empfohlene Kombination

**C2** (eMobil-Station), **D2** (eCarsharing), **D6** (eBike-Pool)

Durch zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote mit Elektroantrieb fällt der Zweitwagenverzicht deutlich leichter und fördert die Multimodalität im Alltag.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Die Einsparung, die durch weniger Autos und Stellplatzangebot von der Projektentwicklung erreicht wird, ist als hoch einzustufen, da die Fahrten ohne motorisierte Fahrzeuge unternommen werden oder Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Ein Zweitauto mit Kosten von 462 EUR pro Monat (Quelle ÖAMTC) stellt einen beachtlichen Kostenfaktor für das Haushaltsbudget dar. Durch den Verzicht auf ein Zweitauto entfällt ein Teil davon auf andere Mobilitätsangebote, aber der Rest kommt dem Haushaltsbudget zugute.

**Gesundheitsnutzen**   

Der subjektive Gesundheitsnutzen für den Anwender des Mobilitätsangebots.

## D2 eCarsharing

Durch eCarsharing werden Fahrzeuge gemeinschaftlich genutzt und somit weniger Privatautos benötigt. Das erhöht die Attraktivität der Wohnanlage und spart Stellplätze.

Im Wohnbau unterscheidet man zwischen internem, halböffentlichem oder privatem Carsharing-Angebot. Der PKW kann im Besitz der Wohnanlage sein oder durch einen externen Betreiber zur Verfügung gestellt werden. Carsharing-Anbieter verfügen über unterschiedliche Betriebsmodelle und können dem Wohnbauträger maßgeschneiderte Leistungen anbieten.

Aus ökologischer als auch aus Betriebskosten Sicht ist ein Elektrofahrzeug der Kompaktklasse zu empfehlen.

eCarsharing hilft den Bewohner\*innen vor allem Kosten zu sparen, ohne auf ein Auto verzichten zu müssen. Mit einem externen Betreiber und 20-25 Nutzer\*innen in einer Wohnanlage rechnet sich das Angebot. In ländlichen Regionen kann privates eCarsharing in einem kleinen Rahmen unter Bekannten oder über Plattformen erfolgen.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot eignet sich v.a. für jene Siedlungstypen, die über kein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügen.

### Empfohlene Kombination

**C1** (Pkw-Stellplatz Reduktion), **C2** (eMobil-Station), **D1** (kein Zweitauto), ersetzbar durch **D3** (eGolfmobil)

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Durch ein eCarsharingangebot werden private PKW eingespart, somit leistet der Bauträger einen wesentlichen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Wenn durch eCarsharing ein eigener PKW eingespart werden kann, ergibt sich eine hohe Einsparung.

**Gesundheitsnutzen**   

Der subjektive Gesundheitsnutzen ist dadurch gegeben, dass man sich durch eCarsharing für ein multimodales Mobilitätsverhalten entscheidet.

## D3 eGolfmobil

Ein eGolfmobil mit bis zu 600 Watt ausgestattet gilt als mehrspuriges Fahrrad und darf mit bis zu 25 km/h auf dem Radweg genutzt werden. Diese elektrisch angetriebenen Mobile sind vor allem für kurze Alltagswege im nahen Wohnumfeld gut geeignet. Für ältere Personen kann es als eine Mobilitätshilfe und gute Alternative zum Pkw-Besitz dienen und deren Aktionsradius im Wohnumfeld deutlich erweitern. Dieses Fahrzeug ist auch für Einkaufswege gut geeignet.

Ein Bauträger, der ein eGolfmobil im Wohnbau anbietet, muss zusätzlich einen extra ausgewiesenen Stellplatz, der mit einer Wallbox oder Ladesäule ausgestattet ist, anbieten. Das eGolfmobil kann bei einer gemeinschaftlichen Nutzung im Wohnbau als eCarsharing-Mobil angeboten werden. Dadurch können Stellplätze reduziert werden (im Mobilitätsvertrag verankern).

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot ist für kurze zentrumsnahe Alltagswege gut geeignet.

### Empfohlene Kombination

**C1** (Pkw-Stellplatz Reduktion), **C2** (eMOBIL-Station), **D2** (eCarsharing)

Durch das Angebot eine Golfmobils können im Rahmen eines Mobilitätsvertrages Stellplätze reduziert werden. Das Golfmobil kann auch als eCarsharing-System oder in einer eMOBIL-Station angeboten werden.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Die Einsparung ist hoch, da ein elektrifiziertes Verkehrsmittel genutzt wird.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Die Kosten für die Nutzung eines eGolfmobils sind im Vergleich zum Mietpreis eines PKW-Stellplatzes geringer.

**Gesundheitsnutzen**   

Der subjektive Gesundheitsnutzen ist geringer als bei Nutzung des Umweltverbundes, aber v.a. für ältere Personen hebt es das psychische Wohlbefinden, da sie leichter am sozialen Leben teilhaben können.

## D4 eMoped Sharing

Ausführlichere Beschreibung (wie auf Karte, jedoch ausführlicher) kombiniert mit Hinweise zu dieser Karte:

Ein eMoped ist bequem zu fahren, braucht kaum Vorkenntnisse beim Inbetriebnahme und eignet sich deshalb für viele Nutzergruppen. Durch hohe Anschaffungskosten bietet es sich an, dieses Angebot in der Wohnanlage zu teilen. Mit bis zu 50 km Reichweite können mit diesem Verkehrsmittel praktisch alle täglichen Wege zurückgelegt werden. Ein großer Vorteil ist, dass bei einem Moped eine weitere Person mitfahren kann. Wie immer bei eFahrzeugen ist ein witterungsgeschützter und temperaturregulierter Abstellplatz nötig, um auch im Winter Fahrten gewährleisten zu können. Die Nutzung eines eMopeds kann je nach Bezahlmodell pro Minute oder pro Kilometer abgerechnet werden. Für das Laden benötigt man lediglich einen Schukostecker mit 2 - 3,7 kW Ladeleistung.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Ein eMoped ergänzt ein schlechtes ÖV-Angebot im peripheren Raum.

### Empfohlene Kombination

**C1** (PKW-Stellplatz Reduktion), **C2** (eMobil-Station), **D1** (kein Zweitauto)

Das Angebot kann vor allem Zweitautos ersetzen und reduziert dadurch den Stellplatzbedarf. Die Maßnahmen wird als Angebot in einem Gesamtkonzept empfohlen.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Im Gegensatz zum PKW oder Motorrad hat das eMoped deutlich weniger Emissionen und es können längere Wege verlagert werden. Ein eMoped ist auch eine gute Alternative zum Zweitauto.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Die Nutzungskosten sind gering, auch weil Fahrzeuge sehr effizient sind, nur die Anschaffung ist teurer.

**Gesundheitsnutzen**   

Beim Mopedfahren wird der Körper mehr beansprucht als bei einer PKW-Fahrt, trotzdem zählt ein Moped nicht zu den gesunden Fortbewegungsmitteln.

## D5 eLastenrad

Ausführlichere Beschreibung (wie auf Karte, jedoch ausführlicher) kombiniert mit Hinweise zu dieser Karte:

Als Lastenrad werden Fahrräder definiert, die zwei oder dreirädrig sind und mit einer Ladefläche, Kiste oder Box zum Transport von Lasten oder Personen ausgestattet sind. Im Wohnbereich eignet sich vor allem ein eLastenrad mit Kiste, da hier sowohl Personen (Kinder) als auch Güter des täglichen Bedarfs, auch in hügeligen Regionen, transportiert werden können. Gerade kurze Alltagswege mit dem MIV bis 5 km können mit einem solchen Fahrrad ideal ersetzt werden und es ist deshalb eine ökologische Alternative zum Zweitauto. Lastenräder sind entweder Lang oder Breit und haben deshalb einen erhöhten Platzbedarf. Witterungsschutz und gute Temperierung ist hierbei wichtig. Ein smarterer Fahrradraum mit Ladestation ist besonders geeignet, allerdings ist hier auf eine geeignete Eingangs- und Stellplatzsituation zu achten. Der eLastenrad kann durch einen externen Betreiber im Rahmen eines Verleih-Pools angeboten werden oder auch vom Bauträger bzw. der Hausgemeinschaft angeschafft und betrieben werden. Ersteres ist einfacher, aber auch mit höheren Kosten verbunden. Zweiteres ist sowohl organisatorisch als auch rechtlich eine Herausforderung.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Das eLastenrad ist besonders für Wege bis 5 km geeignet, sowohl für den Transport von Kindern als auch von Einkäufen, Waren, usw.

### Empfohlene Kombination

C3 (smarter Fahrradraum), C5 (eBike-Ladestation), D1 (kein Zweitauto) - Wichtig bei eine eLastenrad ist eine witterungsgeschützte Abstellmöglichkeit mit Lademöglichkeit.

### Projektentwicklung

CO<sub>2</sub>-Einsparung   

Im Vergleich zu anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln kann ein Lastenrad auch Transportwege ersetzen.

### Nutzung

Kosteneinsparung   

In der Anschaffung ist ein eLastenrad sehr teuer, jedoch billiger als ein Zweitauto.

Gesundheitsnutzen   

Viele Wege lassen sich mit dem Lastenrad als gesunde Alternative zurücklegen.

## D6 eBike-Pool

Ein (e)Bike-Pool besteht aus mehreren, im besten Fall unterschiedlichen Elektro-Fahrradmodellen, die von der Hausgemeinschaft oder auch vom gesamten Quartier ausgeliehen werden können. Durch das Teilen des Angebotes entfallen die hohen Anschaffungskosten für ein eBike für den Einzelnen und es stehen immer mehrere eBikes (z.B. für Familien) zur Verfügung. Vor allem in topografisch schwierigen Terrains und peripheren Gebieten ist ein eBike eine gute Alternative, gesund und umweltfreundlich unterwegs zu sein. Mit einem Poolfahrrad lassen sich tägliche Besorgungen erledigen, Besuche machen oder auch Termine in der näheren Umgebung wahrnehmen. Auch für den täglichen Arbeitsweg sind Poolräder eine Alternative. Allerdings ist hier auf die dauernde Verfügbarkeit und das Kostenmodell zu achten. Der Räder-Pool kann durch einen externen Betreiber angeboten werden oder auch vom Bauträger bzw. der Hausgemeinschaft angeschafft und betrieben werden. Ein eBike-Pool ist in einem smarten Fahrradraum am besten untergebracht, eine Lademöglichkeit ist obligatorisch.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Die Ausführung der einzelnen Räder sollte je nach Nutzer\*innen-Gruppe variieren. Tiefeinstieg für Senior\*innen oder eine Kinderhänger-Kupplung bei Familien sind hier Beispiele.

### Empfohlene Kombination

C3 (smarter Fahrradraum), C5 (eBike-Ladestation), D1 (kein Zweitauto)

### Projektentwicklung

CO<sub>2</sub>-Einsparung   

Fahrräder, mit oder ohne Elektro, haben einen deutlich geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Vergleich zum MIV. Ein eBike-Pool liegt im Trend und fördert die Nutzung dieses Fortbewegungsmittels.

### Nutzung

Kosteneinsparung   

Die Kosten eines eBikes sind deutlich geringer als die Nutzung eines PKWs.

Gesundheitsnutzen   

Studien belegen, dass Fahrrad und eFahrrad einen großen Beitrag zur individuellen Gesundheit und dem Wohlbefinden beitragen.

## D7 eTretroller-Pool

Ein (e)Tretroller-Pool besteht aus mehreren (Elektro-)Tretroller, die hausintern zur Nutzung zur Verfügung stehen. Ein Tretroller, meist in der Ausführung eines kompakten Gerätes mit Reifendurchmesser von 8 bis 10 Zoll, eignet sich vor allem durch kurze Wege auch in Kombination mit Bus oder Bahn. Die elektrische Ausführung ist, im Vergleich zur normalen Ausführung, mit einem Gewicht ab 10 kg deutlich schwerer und teurer in der Anschaffung. Mit 25 km/h und einer Reichweite von 10 – 20 km ist der Aktionsradius aber deutlich erhöht. Der Vorteil eines (e)Tretrollers ist vor allem die handliche Bauart und die Möglichkeit ihn zumeist im ÖV gratis mitzunehmen. Gerade für intermodale Arbeitswege ist das Angebot eines eTretroller-Pool ideal geeignet. Wie beim eBike-Pool kann das Angebot extern betrieben werden oder intern geregelt werden. Organisatorisch und rechtliche Herausforderungen sind bei Zweitemer deutlich höher. Die Kosten können entweder nach Dauer oder Wegstrecke abgerechnet werden. Wie für alle Fahrzeuge gilt auch hier, dass die Erreichbarkeit eines geeigneten Abstellplatzes und eine gute Platzierung entscheidende Kriterien sind, damit das Angebot angenommen wird.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Für Familien eignen sich Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen besonders für Tretroller. Durch denelektrischen Antrieb lassen sich auch weitere Distanzen bequem bewältigen und das Angebot wird vor allem für Alltagspendler\*innen interessant.

### Empfohlene Kombination

**C3** (smarter Fahrradraum), **C7** (Tretrollerstellplatz)

Eine witterungsgeschützte und sichere Abstellmöglichkeit ist die Voraussetzungen für das Angebot.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Gerade Tretroller haben einen geringen CO<sub>2</sub>-Ausstoß. eTretroller haben bei entsprechendem Umgang eine weitaus bessere Umweltbilanz, als die in den Städten verwendeten eTretroller-Verleihsysteme.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Fahrten mit einem internen Tretroller sind im Vergleich zum PKW deutliche geringer.

**Gesundheitsnutzen**   

Dadurch das mit (e)Tretrollern oftmals auch Fußwege ersetzt werden, haben diese gesamthaft betrachtet einen geringeren Gesundheitsnutzen.

## D8 Rollator

Rollatoren bieten älteren Menschen und/oder Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen die Möglichkeit, sich sicher und eigenständig, sowohl im inneren eines Wohnhauses als auch im Außenbereich, zu bewegen. Geteilte Outdoor-Rollatoren kombiniert mit einer Abstellbox, erleichtern die Nutzung und ermöglichen die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Angebote. Dabei können durch dieses Mobilitätsangebot besonders kürzere Wege bewältigt werden. Wird diese Form der Mobilität im Gebäude angeboten, so muss darauf geachtet werden, dass sowohl die Rollatoren als auch die Abstellboxen barrierefrei erreichbar sind und den Bewohner\*innen auch ein barrierefreier Zugang zum Haus gewährleistet wird.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Der Einsatz von Rollatoren eignet sich besonders in zentrumsnahen Siedlungstypen die für Senior\*innen geeignet sind. Des Weiteren kann ein Rollator zum Überbrücken der ersten und letzten Meile hin zum und vom öffentlichen Personennahverkehr und zur Mitfahrbank genutzt werden.

### Empfohlene Kombination

**C3** (smarter Fahrradraum), **C6** (Radboxen)

Rollatoren lassen sich mit Abstellboxen im Außenbereich oder mit Fahrradräumen kombinieren. Dadurch wird ermöglicht, Rollatoren die für den Außenbereich geeignet sind zu lagern und den Senior\*innen außerhalb des Gebäudes bereitzustellen, währenddessen sie ihren Indoor-Rollator hier abstellen können.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Durch das Benutzen der Rollatoren werden nur kurze Wegstrecken ersetzt oder er dient zur Überbrückung der ersten und letzten Meile. Somit kann durch dieses Mobilitätsangebot nur ein geringer CO<sub>2</sub>-Anteil eingespart werden.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Bei der Nutzung und Anschaffung der Rollatoren ergeben sich, im Vergleich mit den Kosten eines PKWs, hohe Kosteneinsparungen.

**Gesundheitsnutzen**   

Besonders Senior\*innen die teilweise nicht mehr so mobil sind und bei denen der Anteil der aktiven Mobilität aufgrund der physischen Fitness gering ausfällt, haben durch Rollatoren die Möglichkeit sich wieder aktiv zu bewegen. Somit ist der subjektive Gesundheitsnutzen als sehr positiv einzustufen.

## D9 Willkommens-Infopaket

Das Willkommens-Infopaket wird neuen Mieter\*innen beim Einzug zur Verfügung gestellt und soll das Bewusstsein für das vorhandene Mobilitätsangebot stärken. Es enthält alle wichtigen Informationen, beispielsweise in Form von Flyern oder Fahrplänen, zu den gebotenen Mobilitätsangeboten. Zusätzlich kann das Paket noch mit kleinen Geschenken und Gutscheinen attraktiv gestaltet werden. Zu beachten ist, dass die im Paket enthaltenen Flyer und Broschüren den Bewohner\*innen einen mobilitätsbezogenen Nutzen bieten (wie z.B. ein Fahrplan, Gratisticket oder Gutscheine) und weitgehend auf reines Werbematerial verzichtet wird, da dieses unbeachtet im Papierkorb landen könnte..

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Das Willkommens-Infopaket kann in allen Siedlungstypen an die Bewohner\*innen verteilt werden. Da es die im Wohnumfeld vorhandenen Mobilitätsangebote bewirbt und nicht auf eine Mobilitätsform zugeschnitten ist, ist das Infopaket sehr flexibel anwendbar und an keinen Siedlungstyp gebunden.

### Empfohlene Kombination

Alle nachhaltigen Verkehrsangeboten. Mit dem Willkommens-Infopaket lassen sich alle nachhaltigen Mobilitätsangebote aus dem Wohnumfeld, die für die Bewohner\*innen von Interesse sein können, bewerben.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Durch die Vielfalt der beworbenen Mobilitätsangebote, die von aktiver Mobilität bis zum öffentlichen Personennahverkehr reichen, ergibt sich im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr, eine relativ hohe CO<sub>2</sub>-Einsparung.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Allgemein ist ein Einsparpotenzial, abhängig von den verwendeten Mobilitätsangeboten, im Vergleich zum privaten PKW durch nahezu alle Mobilitätsformen gegeben, was zu Kosteneinsparungen für die Nutzer\*innen führt.

**Gesundheitsnutzen**   

Der Gesundheitsnutzen kann, begünstigt durch ein vielfältiges Angebot aktiver Mobilitätsformen, im Vergleich zur Benutzung des privaten PKWs sehr positiv ausfallen.

## D10 Mieter\*innenticket

Bei dem Mieter\*innenticket handelt es sich um eine Zeitkarte für den ÖPNV die für die gesamte Dauer des Mietverhältnisses bereitgestellt wird. Die Kosten des Tickets sind in der Miete bzw. im Kaufpreis für die Wohnung inkludiert. Der Umzug in die neue Wohnung und in ein neues Wohnumfeld kann somit genutzt werden, um das Mobilitätsverhalten der Nutzer\*innen niederschwellig und langfristig an den ÖV heranzuführen.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Das Mieter\*innentickets macht besonders in Siedlungstypen mit guter Nahverkehrsanbindung Sinn, da aufgrund des vorhandenen Mobilitätsangebots, das größte Potenzial zum Nutzen des öffentlichen Personennahverkehrs vorhanden ist.

### Empfohlene Kombination

**C8** (Fahrplanaushang), **D9** (Willkommens-Infopaket)

Das Mieter\*innenticket kann zusammen mit dem Willkommens-Infopaket an die Bewohner\*innen überreicht werden. Des Weiteren macht es Sinn neben der Fahrkarte auch das Mobilitätsangebot in Form eines Fahrplans zu überreichen und/oder ein Ticket auch für den Mikro-ÖV anzubieten.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Mit Hilfe des Mieter\*innentickets können durch das Bereitstellen eines Tickets und das dazu passende Mobilitätsangebot, viele Wege des motorisierten Individualverkehrs durch nachhaltigere Verkehrsangebote ersetzt werden und teilweise sogar ganz auf einen PKW verzichtet werden. Da die CO<sub>2</sub>-Einsparung jedoch stark von der Wahl der alternativen Verkehrsmittel abhängt und Busse oftmals auch mit fossilen Brennstoffen betrieben werden, ergibt sich nur eine nicht allzu hohe Einsparung.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Der Ticketpreis, der in den Mietkosten mitenthalten sein kann, fällt deutlich geringer aus als die Kosten eines PKWs, der durch diese Maßnahme teilweise ersetzt werden kann.

**Gesundheitsnutzen**   

Da das Mieter\*innenticket den öffentlichen Personennahverkehr fördert fällt der subjektive Gesundheitsnutzen geringer aus, da zumindest die Zugänglichkeit zu den Haltestellen durch aktive Mobilität erfolgen kann.

## D11 Fahrgemeinschaften

Unter Fahrgemeinschaften (Carpooling) versteht man die gemeinsame Nutzung eines privaten Fahrzeugs, um gemeinsam von A nach B zu gelangen. Solche Fahrgemeinschaften können privat oder über Mitfahrzentralen organisiert werden. Es gibt bereits Anbieter, die für Zielgruppen maßgeschneiderte Lösungen anbieten. Was spricht für Fahrgemeinschaften:

- Der Pkw-Lenkende mit einem bestimmten Ziel, bietet freie Plätze im Auto an, das erhöht den Besetzungsgrad des Pkws und trägt zur Verkehrsentlastung v.a. zu Stoßzeiten bei.
  - Der Mitfahrende, der zur gleichen Zeit wie der Fahrende zum Zielort/Gemeinde muss, findet eine günstige Mitfahrgelegenheit.
  - Einige Mitfahr-Plattformen bieten eigene geschlossene Gruppen an
- Dieses Angebot spricht vor allem (junge) Pendler\*innen und jene Personen, die über keinen eigenen Pkw bzw. Führerschein verfügen, an, die routinemäßig und zielgerichtet einen gleichen Arbeits- oder Studienort ansteuern. Durch die Erhöhung des Besetzungsgrades im Pkw können Pkw-Fahrten verringert werden.

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot eignet sich besonders für Siedlungstypen, die über kein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügen.

### Empfohlene Kombination

**C10** (Mitfahrbank)

Fahrgemeinschaften können eine Mitfahrbank als Treff-/Aussteigepunkt nutzen.

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Die Einsparung die mit Carpooling von der Projektentwicklung erreicht wird, ist als gering einzustufen, da die Fahrt (derzeit noch) mit motorisierten Fahrzeugen durchgeführt wird.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Die Nutzung von Carpooling ist im Vergleich zum Mietpreis eines Pkw-Stellplatzes weitaus geringer.

**Gesundheitsnutzen**   

Der subjektive Gesundheitsnutzen ist nur dadurch gegeben, dass man die First-/Last-Mile zu Fuß bewältigen muss.

## D12 Mikro-ÖV

Mikro-ÖV-Systeme sind als Zubringer zu Haupt-ÖV-Strecken und für den Erhalt der Nahverkehrs-mobilität vor allem in ländlichen Gemeinden wichtig. Dieses Angebot unterstützt den öffentlichen Nahverkehr und jene Gruppen, die keinen eigenen Pkw nutzen können, wie Jugendliche und Senior\*innen ohne Führerschein oder ohne eigenen Pkw-Besitz sowie mobilitätseingeschränkte Personen. Bei Mikro-ÖV-Systemen unterscheidet man:

- Rufbus: Bus fährt von Haltestelle zu Haltestelle, nur nach Anmeldung
- Anrufsammeltaxi: wird von konzessionierten Verkehrsdienstleistern betrieben (Taxi, Mietwagen etc.); Auftraggeber ist Gemeinde; fährt nach Bedarf
- Gemeindebus/Fahrtendienste: von Bürger\*innen initiierte Beförderungsformen auf lokaler Ebene; meist über Vereine und Freiwillige betrieben
- Autonome Busse: derzeit noch im Testbetrieb; fixe Fahrtrouten ohne Fahrplan, betrieben durch Verkehrsdienstleister

Der Bauträger kann durch eine Kostenbeteiligung beim Aufbau und Erhalt eines Mikro-ÖV-Systems dazu beitragen, dass zukünftig die Bewohner\*innen seines Wohnbaus mit diesem System Ziele im Gemeindegebiet erreichen können, ohne einen eigenen Pkw besitzen zu müssen (im Mobilitätsvertrag verankern).

**Siedlungstyp** 1 2 2+ 3 3+ 4 5

Dieses Angebot eignet sich besonders für Siedlungstypen, die über kein gut ausgebautes ÖPNV-Netz verfügen.

### Empfohlene Kombination

**C10** (Mitfahrbank), **D9** (Willkommens-Infopaket)

### Projektentwicklung

**CO<sub>2</sub>-Einsparung**   

Stellplatzreduktionen im Mobilitätsvertrag führen zu CO<sub>2</sub>-Einsparung.

### Nutzung

**Kosteneinsparung**   

Die Kosten der Nutzung eines Mikro-ÖV-Systems sind im Vergleich zum Mietpreis eines PKW-Stellplatzes gering.

**Gesundheitsnutzen**   

Der subjektive Gesundheitsnutzen ist gegeben, wenn Bewohner\*innen Wege zu Fuß zurücklegen.

# Anwendungsbeispiele

Die Zielgruppe des Projektes WohnMOBIL sind vorrangig Gemeinden und Bauträger. Für diese soll das Handbuch und die dazugehörigen Maßnahmen-Karten eine Möglichkeit bieten mit verschiedenen Zielgruppen schnell und einfach ein Überblick über eine Vielzahl von nachhaltigen Wohn- und Mobilitätsmaßnahmen zu erhalten.

## Anwendungsszenario 1

**Ausgangslage:** Eine Gemeinde will ihre Mitarbeitenden und fachlich betraute Ausschüsse (politische Entscheidungsträger\*innen) für das Thema (transitorisches) Wohnen & Mobilität sensibilisieren.

**Vorgehensweise:** Unter Betreuung einer Person mit entsprechendem Hintergrundwissen (Mitarbeiter\*in oder externe Beratung) werden in unterschiedlichen Gremien das Handbuch und die dazugehörigen Karten vorgestellt. Die Teilnehmenden ziehen ein Rollenbild mit bestimmten Vorstellungen (z.B. Planer\*in – Exklusive Wohnungen, Wohnungssuchende\*r – günstiger Wohnraum, Bauamtsmitarbeiter\*in – Verringerung der Verkehrsbelastung) und planen gemeinsam ein Projekt. Dabei kommen die Karten zum Einsatz, um über konkrete Maßnahmen, Bedürfnisse und Anforderungen an das Projekt aufzuzeigen. Das Handbuch kann parallel dazu verwendet werden, wenn Personen detaillierte Informationen benötigen.

## Anwendungsszenario 2

**Ausgangslage:** Bei einer Veranstaltung für Architekten und Bauträgern soll ein Informationsstand die Vorträge auflockern.

**Vorgehensweise:** In einer kurzen Präsentation wird das Kartenset kurz vorgestellt. Anschließend gibt es Stationen (aufgeteilt in Wohnen und Mobilität) bei denen die Karten und das Handbuch aufliegt und bei Interesse vertiefende Fragen über einzelne Maßnahmen gestellt werden können.

**Ziel** ist es den Veranstaltungsteilnehmer\*innen einen kompakten Überblick über mögliche Maßnahmen aufzuzeigen und ihnen die Möglichkeit zu bieten Informationen über diese einzuholen. Die Experten und Expertinnen sollen als Multiplikatoren dienen.

## Anwendungsszenario 3

**Ausgangslage:** Ein\*e Architekt\*in will ein innovatives Bauprojekt mit einer Baugenossenschaft in einem partizipativen Prozess entwickeln.

**Vorgehensweise:** Eine Gruppe interessierter Personen werden an den Standort eingeladen, an dem das Projekt entwickelt werden soll. Bei einem Lokalaugenschein werden die Gegebenheiten vor Ort (Grundchnittsgröße und Zuschnitt oder Mobilitätsmöglichkeiten) gemeinsam betrachtet. Auf einem großen Plan des Grundstückes haben die Teilnehmenden nun die Möglichkeit ihre konkreten Wünsche an das Projekt zu stellen. In einer zweiten Runde sollen nun über eine Vorgabe von Schwerpunkten (in den unterschiedlichen Kategorien) eine Einschränkung der möglichen Maßnahmen und dadurch eine Konkretisierung der Maßnahmen stattfinden.

Am Ende sollen die Ergebnisse der Gruppen zusammengeführt werden und Maßnahmen mit hoher Bewertung von den Gruppen im Projekt weiterverfolgt werden.



## Beispiel 1

### Mehrgenerationenhaus im ländlichen Raum

Grundstücksfläche: 1200m<sup>2</sup>, Siedlungstyp 4, Jungfamilien und Senior\*innen, GFZ 0.3

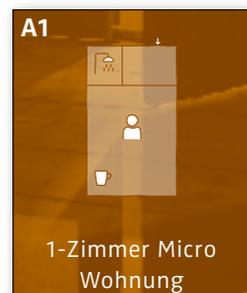
#### Max. Geschossflächen: 400m<sup>2</sup>

In einer ländlich gelegenen Gemeinde, plant ein Bauträger ein neues Wohngebäude für Menschen aus der Gemeinde, die ihren Haushalt aus Altersgründen verkleinern wollen und junge Familien, die in der Gemeinde siedeln wollen, aber noch kein Eigentum erwerben können.

#### Wohnen

Das Gebäude wird als 2-geschossiges Holzgebäude mit Satteldach geplant und orientiert sich in seiner Größe an den Kleinbauernhöfen des Ortes. Es bietet im Erdgeschoss Raum für vier seniorengerechte Einzimmerappartements mit Gartenzugang. Im Obergeschoss sollen sich zwei kompakte 3 Zimmerwohnungen mit Balkon und im Dach eine 4 Zimmerwohnung mit eingeschnittener Loggia befinden. Die 3 Zimmerwohnungen sind mit Einbaumöbeln ausgestattet um jungen Familien einen leichteren Start zu ermöglichen und einen Umzug zu erleichtern. Um Wohnfläche kompakt zu halten wurde im Souterrain ein gutbelichteter Gemeinschaftsraum mit zugeordneter Nasszelle eingerichtet, in dem neben einem Tisch für Gemeinschaftsaktivitäten auch zwei Arbeitsplätze eingerichtet werden können und bei Bedarf ein Gästebett ausgeklappt werden kann. Um die Hausgemeinschaft zu fördern richtete der Bauträger im Garten einen wetterfesten Essplatz mit Grillstelle ein, die allen Bewohnern zur Verfügung steht.

#### Karten Wohnungsgrundrisse



ca.  $4 \times 25\text{m}^2 + 25\%$   
(Konstruktion + Erschließung) = **125m<sup>2</sup>**

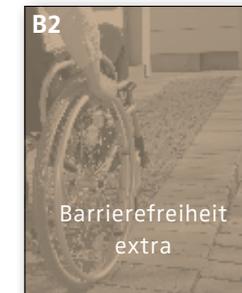


ca.  $2 \times 50\text{m}^2 + 25\%$   
(Konstruktion + Erschließung) = **125m<sup>2</sup>**



ca.  $1 \times 75\text{m}^2 = 75\text{m}^2 + 25\%$   
(Konstruktion + Erschließung) = **93,75m<sup>2</sup>**

#### Karten Wohnungsergänzungen



10-20 % (zusätzliche Fläche) pro Wohnung  
→ 10m<sup>2</sup> – 20m<sup>2</sup>  
für 4 Wohnungen



ca. 50m<sup>2</sup> + 25%  
(Konstruktion + Erschließung) = **62,5m<sup>2</sup>**

25-40m<sup>2</sup> + 25%  
(Konstruktion + Erschließung) = **31,25m<sup>2</sup>**

25-50m<sup>2</sup> + 25%  
(Konstruktion + Erschließung) = **31,25m<sup>2</sup>**



ca. 25m<sup>2</sup> + 25%  
(Konstruktion + Erschließung) = **31,25m<sup>2</sup>**

## Berechnung

$125\text{m}^2 (A1 \times 4) + 125\text{m}^2 (A4 \times 2) + 93,75\text{m}^2 (A7) =$   
 **$343,75\text{m}^2$**  (Wohnungsgrundrisse Gesamt)

$10\text{m}^2 (B2 \times 4) + 62,5\text{m}^2 (B7) + 31,25\text{m}^2 (B8) + 31,25\text{m}^2 (B9) + 31,25\text{m}^2 (B14) =$   
 **$166,25\text{m}^2$**  (Wohnungsergänzungen Gesamt)

---

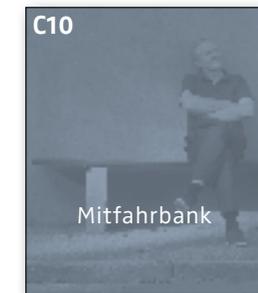
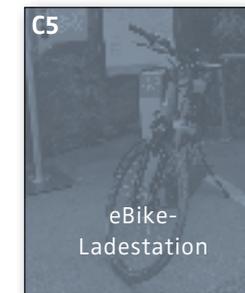
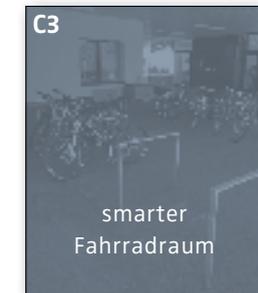
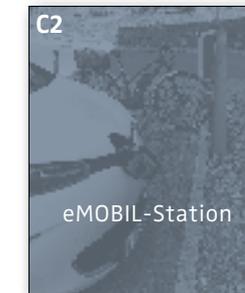
$343,75\text{m}^2$  (Wohnungsgrundrisse) +  $166,25\text{m}^2$  (Wohnungsergänzungen) =  
 **$510\text{m}^2$**  (Gesamt)

---

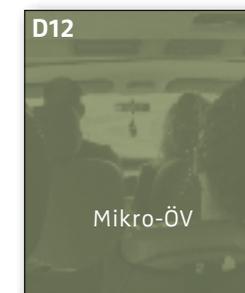
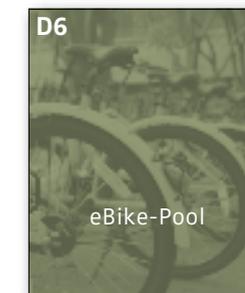
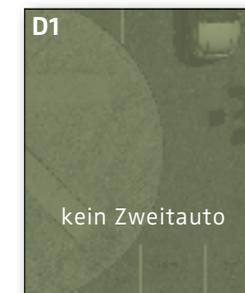
## Mobilität

Für alle Wohneinheiten müssen insgesamt auf dem **Grundstück oberirdisch 7 PKW Stellplätze** eingerichtet werden. Direkt gegenüber befindet sich eine sogenannte **Mitfahrbank**, die in Kooperation mit der Gemeinde für Fahrten in die Nachbargemeinde eingerichtet wurde. Die Mitfahrbank wird von Autofahrer\*innen im Ort flexibel bedient und dient Fahrgemeinschaften als Abholpunkt. Für die aktive Mobilität stehen der Hausgemeinschaft **zwei E-Bikes** mit Satteltaschen zur Verfügung, die Einkäufe im Ort erleichtern. Die eBikes und Platz für private Fahrräder und Kinderwagen bietet ein komfortabel erreichbarer Fahrradraum der ebenerdig unmittelbar beim Eingang eingerichtet ist. Für Lieferservice oder Nachbarschaftsdienste wurden **2 Lieferboxen** im Eingangsbereich bereitgestellt.

## Karten Mobilitätsbereich



## Karten Mobilität Infrastruktur



## Beispiel 2

### Haus im Gewerbegebiet

Grundstücksfläche: 2500m<sup>2</sup>, Siedlungstyp 2+, Singles und Jungfamilien, GFZ 0,6

#### Max. Geschossflächen: 1500 m<sup>2</sup>

Am Rande eines neuen Gewerbegebietes einer mittelgroßen Gemeinde im ländlichen Raum entsteht eine neue Wohnanlage für zuziehende Arbeitnehmer mit ihren Familien, sowie einige seniorengerechte Wohnungen. Da das Gewerbegebiet direkt an einen Wald angrenzt, ist die Anlage nicht nur gut an die Buslinie zur Innenstadt angeschlossen, sondern bietet auch einen Blick ins Grüne und ermöglicht Spaziergänge direkt vor der Haustüre.

#### Wohnen

Das Wohnungsangebot teilt sich auf zwei jeweils 3 geschossige Baukörper mit je 10 Wohnungen auf. Die Laubengangtypen mit Fahrstuhl und Dachterrasse sind in massiver Bauweise errichtet und als Niedrigstenergiegebäude hochwärmegedämmt ausgeführt. Im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss befinden sich jeweils 3 familiengerechte Wohnungen mit Gartenzugang, im 2. Obergeschoss vier kompakte 2 Zimmerwohnungen mit Balkon. Im Untergeschoss liegt neben einem Wäsche- und Trockenkeller ein gemeinschaftlicher Hobbyraum. Auf dem begrünten Dach werden Hochbeete und eine beschattete Sandkiste für Kleinkinder bereitgestellt.

#### Karten Wohnungsgrundrisse



ca.  $8 \times 50\text{m}^2 = 400\text{m}^2 + 25\%$  (Konstruktion + Erschließung) = **500m<sup>2</sup>**



ca.  $12 \times 75\text{m}^2 = 900\text{m}^2 + 25\%$  (Konstruktion + Erschließung) = **1.125m<sup>2</sup>**

#### Karten Wohnungsergänzungen



(8 ×) → (25m<sup>2</sup> - 40m<sup>2</sup>) + 25% (Konstruktion + Erschließung) = **31,25m<sup>2</sup>**



(12 ×) → ca.  $12 \times 75\text{m}^2 = 900\text{m}^2 + 25\%$  (Konstruktion + Erschließung) = **1.125m<sup>2</sup>**



#### Berechnung

Wohngrundfläche (Netto) + Konstruktion (15%) + Erschließung (10%) =  
Wohngrundfläche (Brutto)

$500\text{m}^2 (A2 \times 8) + 1.125\text{m}^2 (A7 \times 12) =$   
**1.675m<sup>2</sup>** (Wohnungsgrundrisse Gesamt)

$31,25\text{m}^2 (B8) + 31,25\text{m}^2 (B10) =$   
**62,5m<sup>2</sup>** (Wohnungsergänzungen Gesamt)

$1.675\text{m}^2$  (Wohnungsgrundrisse) +  $62,5\text{m}^2$  (Wohnungsergänzungen) =  
**1.737.5m<sup>2</sup>** (Gesamt)

## Mobilität

Für jede Wohneinheit stehen 0,8 PKW Stellplätze zur Verfügung, also insgesamt 16 Stellplätze, die in einer Tiefgarage unter den Baukörpern angeordnet werden. Vier Gästestellplätze liegen oberirdisch neben den Eingängen. In der Tiefgarage gibt es ein eCarsharing-Auto mit Lademöglichkeit und ein eMoped für beide Häuser. Außerdem steht im Erdgeschoss jedes Hauses ein smarter Fahrradraum zur Verfügung in dem die Hausbewohner Fahrradbügel mit Absperrmöglichkeit, eine Servicestation, eLademöglichkeiten und eine Rollatorbox mit einem qualitativ hochwertigen Rollator für Wege außer Haus vorfinden. Für Lieferservice oder Nachbarschaftsdienste werden in jedem Haus 4 Lieferboxen im Eingangsbereich bereitgestellt. Den älteren Bewohnern werden dort auch Rollatorenstellplätze in absperbaren Boxen angeboten.

Die Gemeinde bietet in Kooperation mit der Betreibergesellschaft der Wohnanlage ein Willkommenspaket für neue Bewohner\*innen an. Neben Gutscheinen für Museum und Schwimmbad, enthält diese Paket auch Informationen zu den bereitgestellten Mobilitätsangeboten am Wohnort und in der Gemeinde und ein Mieter\*innenticket, welches ein Jahr Gratisfahrten in der Region ermöglicht.

### Karten Mobilitätsbereich



### Karten Mobilität Infrastruktur



## Beispiel 3

### Wohnraum für Pendler und Saisonarbeitskräfte im Bahnhofsareal

Grundstücksfläche: 2700m<sup>2</sup>; Siedlungstyp: 1; vorwiegend Singles, GFZ ca. 1,0

#### Max. Geschossflächen: 2700 m<sup>2</sup>

Die neue Wohnbebauung im Bahnhofsareal bietet Wohnraum für Pendler\*innen in die durch die Bahn angeschlossenen Nachbargemeinden und Saisonkräfte, die nur einige Monate verweilen..

#### Wohnen

Hier entstehen Wohnungen für ca. 100 Personen in kleinen Wohneinheiten von unter 30m<sup>2</sup> und einigen großen Clusterwohnungen für Familien oder Wohngemeinschaften.

Der private Investor errichtet die Wohneinheiten nach dem Vorbild von Le Corbusiers Dominohaus mit geometrischer Klarheit, hohen Raumhöhen und großen Fenstern. Die Wohnungen liegen an Laubengängen und in 3 Baukörpern um einen Innenhof angeordnet. Außen bildet das sechsgeschossige Gebäude mit seiner Schieferfassade und großen Glaselementen eine klare Kante zum Bahnhofsvorplatz, lässt aber eine fußläufige Verbindung vom Bahnhof zur dahinterliegenden Straße zu.

Verschiedene Gemeinschaftseinrichtungen, wie Portiersloge, Außenmöblierung des Hofes, Küchen mit Esszimmer in den Etagen und Waschküchen komplettieren das Angebot der kleinen Wohnungen, von denen gut die Hälfte vollmöbliert angeboten werden.

#### Karten Wohnungsgrundrisse

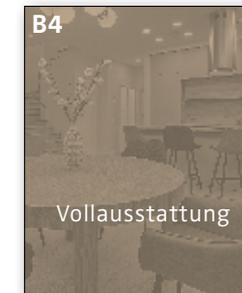


(100 ×) → ca. 100 × 25m<sup>2</sup>  
+ 25% (Konstruktion +  
Erschließung) = 3.125m<sup>2</sup>



(3 ×) → ca. 3 × 75m<sup>2</sup>  
+ 25% (Konstruktion +  
Erschließung) =  
281,25m<sup>2</sup>

#### Karten Wohnungsergänzungen



50% der Wohnungen



4 × 25m<sup>2</sup> - 50m<sup>2</sup> + 25%  
(Konstruktion +  
Erschließung) =  
4 × 31,25m<sup>2</sup>



25m<sup>2</sup> - 40m<sup>2</sup> + 25%  
(Konstruktion +  
Erschließung) = 31,25m<sup>2</sup>



25m<sup>2</sup> - 50m<sup>2</sup> + 25%  
(Konstruktion +  
Erschließung) = 31,25m<sup>2</sup>



#### Berechnung

3.125m<sup>2</sup> (A1 × 100) + 281,25m<sup>2</sup> (A7 × 3) =  
3.406,25m<sup>2</sup> (Wohnformen Gesamt)

31,25m<sup>2</sup> (B6) + 31,25m<sup>2</sup> (B8) + 31,25m<sup>2</sup> (B9) =  
187,5m<sup>2</sup> (Wohnungsergänzungen Gesamt)

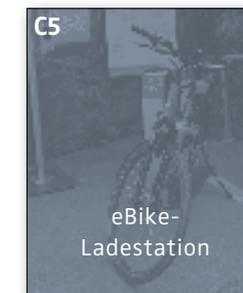
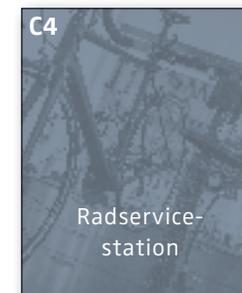
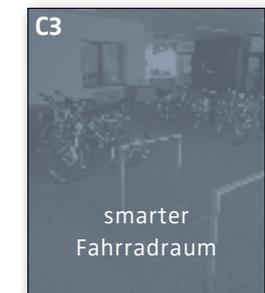
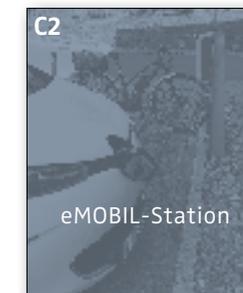
3.406,25m<sup>2</sup> (Wohnungsgrundrisse) + 187,5m<sup>2</sup> (Wohnungsergänzungen) =  
3.594m<sup>2</sup> (Gesamt)

## Mobilität

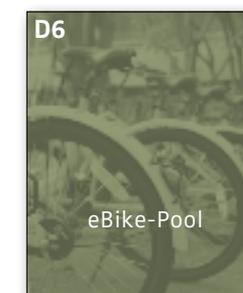
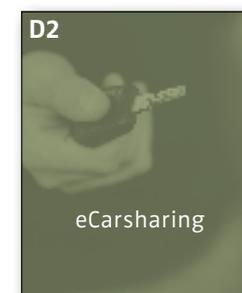
Durch die unmittelbare Nähe zum Bahnhof konnte der Stellplatzschlüssel auf 0,4 pro Wohneinheit gesenkt werden. Die notwendigen 38 Stellplätze wurden in einer Tiefgarage unter dem Hof angeordnet. Durch eine gute Versorgungsqualität in der unmittelbaren Umgebung, können viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Ein Mieter\*innenticket, das für die Zeit des Aufenthaltes gültig ist, fördert die Nutzung des guten ÖV-Angebotes unmittelbar vor der Haustüre. Ein Fahrplanmonitor im Erdgeschoss ermöglicht eine schnelle Übersicht zu allen Abfahrten von Bus und Bahn am Bahnhof und kann auch genutzt werden, um relevante Informationen für die Hausgemeinschaft einzuspielen.

Als Angebot für den Individualverkehr bietet die im Eingangsbereich im Erdgeschoss platzierte eMobil-Station eine umfangreiche Mobilitätsmöglichkeiten. Zur Förderung der Reduktion des PKW-Besitzes werden zwei eCarsharing Autos zur Verfügung gestellt. Weiters gibt es zur Leihe einige eTretroller und einen (e)Bike-Pool mit 5 Fahrzeugen in unterschiedlicher Ausführung, darunter auch ein eLastenrad. Alle Angebote können digital reserviert und via App oder über eine Mobilitätskarte genutzt werden. Ein anschließender smarter Fahrradraum mit Fahrrad- und Tretrollerabstellplätzen, Servicestation und eLademöglichkeit ermöglicht auch das Abstellen von privaten Fahrzeugen.

## Karten Mobilitätsbereich



## Karten Mobilität Infrastruktur



# Literaturverweise und gute Beispiele

## Kategorie Wohnungstyp (A1-A12)

- Konzept Architekt Schweizer
- PhilsPlace Apartments - Wien (<https://www.phils.place>)

## Kategorie Zusatzangebote

- B7 - Co-Working-Space
  - HOCHPARTERRE 5/17: Heute hier, morgen dort; S.21
- B13 - Gemeinschaftsgarten
  - Gemeinschaftsgärten in der Stadt Salzburg (<http://www.blattform-salzburg.at>)
  - Gemeinschaftsgärten in Wien (<https://www.garteln-in-wien.at>)
  - Gemeinschaftsgärten in Tirol (<https://www.gemeinschaftsgaerten.tirol>)

## Kategorie Mobilitätsinfrastruktur

- C1 – PKW-Stellplatz-Reduktion
  - Beispiele aus Graz: Mind. 27 abgeschlossene Mobilitätsverträgen mit Wohnbauträgern
- C2 – eMOBIL-Station
  - Wohnhausanlage Perfektastraße (Wien) eBikes, eLastenrad, ePKW. Betreiber ist MO.Point (<https://www.mopoint.at/perfektastrasse/>)
  - Wohnhausanlage Blumenwege (Wien): eBikes, eMoped, ePkw betrieben von MO.Point
  - Seestadt Aspern (Wien): eBikes, eMoped, ePkw betrieben von MO.Point
- C3 – smarter Fahrradraum
  - Das gswb-Wohnhaus in der Gaswerkergasse in Salzburg, wird vielen Anforderungen an einen smarten Fahrradraum gerecht (<https://www.salzburgergrad.at/topics/wir-gratulieren-zum-mobilitaetspreis/?p=100>)
- C4 – Fahrradservicestation
  - gswb-Wohnanlage „Gaswerkergasse“ (Salzburg; siehe oben)
- C6 – Radbox
  - ÖBB Infrastruktur AG (<https://infrastruktur.oebb.at/>)
- C10 – Mitfahrbank
  - Mitfahrbank Reith bei Seefeld, Oberperfuss und Innsbruck (<http://mobilitaeterinnen.org/mitmachen/>)

## · C11 – Digitale Plattform

- Studie Digitale Mobilitätsplattformen (<https://www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Digitale-Gesellschaft/Digitale-Mobilitaetsplattform/digitale-mobilitaetsplattform.html>)
- regGEM:digital (<https://www.oeko.de/aktuelles/2019/digitale-plattformen-ihr-beitrag-fuer-die-regionen>)

## Kategorie Mobilitätsangebote

### D2 – eCarsharing

- Viele Beispiele Österreichweit der Carsharinganbieter CARUSO, sharetoo, mo.point, greenmove

### D5 – eLastenrad

- Grätzelrad Wien <https://www.graetzlrad.wien/>
- SeestadtFLOTTE <https://www.aspern-seestadt.at/>

### D6 – eBike-Pool

- SeestadtFLOTTE <https://www.aspern-seestadt.at/>

### D9 – Willkommens-Infopaket

- „Gscheid Mobil“, München (<https://www.gscheid-mobil.de>)

### D10 – MieterInnen-Ticket

- „Mieterticket plus“ in Bayern (<https://www.bayern.de/mieterticket-plus-soll-verkehr-und-parkplaetze-in-staedten-und-gemeinden-einsparen/>)

### D11 – Fahrgemeinschaft

- Unter anderem: Greendrive oder umadum

### D12 – Micro-ÖV

- Fahrtendienst Pressbaum (<http://www.elektromobil-pressbaum.at/cms/ueber-uns/>)
- Dorfmobil Klaus-Steyring-Kniewas, eDorfmobil Hellmonsödt-Sonnberg-Zwettl a.d. Rodl

# Projektpartner

## **RSA FG iSPACE**

Die Abteilung „Smart Settlement Systems“ des Researchstudio iSPACE verbindet in einem systemübergreifenden Ansatz neueste Technologien mit Anforderungen aus den Bereichen Raumentwicklung, Mobilität, Energie, Infrastruktur, Soziales und auch Demographie. Dabei werden in Planungsprozessen Gebäude und Stadtteile wesentlich stärker im Kontext der jeweiligen Standortprofile und der umgebenden Infrastruktur(netze) analysiert. Ziel sind gesamthafte und integrierte Lösungen, die insbesondere Aspekte der Energieeffizienz, umweltgerechten Mobilität, Flächenverbrauch und der Lebensqualität der Bürger berücksichtigen.

Diese Expertise ließ sich im Projekt WohnMOBIL sowohl bei der Entwicklung von indikatorenbasierten Siedlungstypen, als auch bei der Auswertung der Pendlerströme kapitalisieren. Somit wird ein gesamtheitlicher Blick auf die Testgebiete und deren Gegebenheiten ermöglicht.

## **ARCHITEKT PAUL SCHWEIZER**

Das Architekturbüro Paul Schweizer verfügt über langjährige durchgängige Erfahrung bei der Bearbeitung von sehr unterschiedlichen und komplexen Bau- und Forschungsprojekten bis zu einer Größe von ca. 11 Mio € einschließlich Projektleiter- und Generalplaneraufgaben. Die erfolgreiche Abwicklung von innovativen und mehrfach ausgezeichneten Projekten in den vergangenen Jahren, wie beispielsweise das Haus der Zukunft Projekt „Wohnstadt Umraumpotenziale“, Neubau der Sägehalle des Holztechnikums Kuchl, die Kirche und das Gemeindezentrum Rif (2010-2013) sowie die im Rahmen der Smart Cities-Programme umgesetzten Sondierungs- und Umsetzungsprojekte „Wohnen findet Stadt!“ zeugt von der fachlichen Kompetenz die im Projekt WohnMOBIL eingebracht werden konnte. Besonders bei der Entwicklung kosten- und flächensparender Wohnungsgrundrisse sowie der entsprechenden Zusatzangebote konnte auf die Expertise und fachliche Kompetenz zurückgegriffen werden.

## **ENERGIEINSTITUT VORARLBERG**

Das Energieinstitut Vorarlberg bildet, berät und forscht in den Themenfeldern Energie- und Ressourceneffizienz. Neben der Mitwirkung bei zahlreichen Forschungsprojekten in den beiden Themen, ist das Energieinstitut auch eine wichtige Beratungsstelle für Bürger\*innen, Kommunen und Unternehmen, wenn es um Themen der Energieeffizienz und Nachhaltigkeit geht. Die Unter-

stützung reicht hierbei von einfachen Fragestellungen, über Workshops, bis hin zu komplexen Projekten oder Konzepten, die federführend begleitet werden.

Die fachliche Breite der Forschungsinhalte des Energieinstitutes ermöglichte es eine fundierte Expertise in den Bereichen energieeffizientes Bauen auf der einen und Mobilität auf der anderen Seite aufzubauen. Dieses Wissen und die Synergien daraus kann bzw. können im Projekt-WohnMOBIL optimal verwertet werden.

## **GEMEINDE ST. JOHANN**

St. Johann in Tirol ist eine Marktgemeinde im Tiroler Unterland mit knapp 10.000 Einwohner. Die Gemeinde verzeichnet nicht nur in der Bevölkerungszahl eine dynamische Entwicklung, sondern wird neben der touristischen Ausrichtung immer mehr zum regionalen Zentrum für Wirtschaft, Bildung und Gesundheit. Aus dieser Entwicklung ergeben sich einige Herausforderungen für die Zukunft.

So führen der starke Siedlungsdruck durch Zuzug und die extrem hohe Immobilienpreise in der Region zu einem Mangel an leistbarem Wohnraum. Außerdem bildet St. Johann in Tirol ein Verkehrsknotenpunkt mit hohem Ziel- und Quellverkehrsaufkommen.

Aufgrund der mehr als 10-jährigen Erfahrung in aktiver Standortentwicklung sowie der angeführten Herausforderungen in der Region, konnte die Ortsgemeinde unter anderem einen wertvollen Beitrag bei der Durchführung von Workshops und der Testung der Projektergebnisse liefern.

## **HERRY CONSULT**

Ein wichtig Kernbereich von Herry Consult ist die Analyse von Mobilitätsverhalten und daraus ableitbaren Mobilitätsbedürfnissen und das Identifizieren und Bewerten von Mobilitätsmaßnahmen und Mobilitätsangeboten hinsichtlich der Befriedigung der jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse. Die Einbindung in diverse Forschungsprojekte und Umsetzungsprojekte bezüglich zielgruppenspezifischen Mobilitätsverhaltensanalysen einerseits und Maßnahmenbewertungsverfahren andererseits stellen dabei für Herry Consult eine fundierte Basis für die Entwicklung von Mobilitätskonzepten für eine nachhaltigen Mobilität dar. Diese Expertise ermöglichte es, unterschiedliche Mobilitätsformen für das Projekt WOHNMOBIL zu identifizieren und entsprechend den Bedarfen der spezifischen Wohnformen zu bewerten zu konfigurieren.



Die Plattform zur Umsetzung nachhaltiger Gebäude.  
[www.baubook.info](http://www.baubook.info)



Energieinstitut Vorarlberg

ARCHITEKT SCHWEIZER



MARKTGEMEINDE  
ST. JOHANN IN TIROL

Gefördert durch



 Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

Impressum

**Bildnachweis**

Bernd Altenried, [www.pxhere.com](http://www.pxhere.com), [www.pexels.com](http://www.pexels.com),  
B2 RioPatucalimages/AdobeStock,  
D7 Andreas Fuelscher/© 123RF.COM, D11 William  
Perugini/© 123RF.COM, D12 dmitrimaruta/AdobeStock

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

[bmk.gv.at](https://www.bmk.gv.at)