

LITERATUR

Englischsprachige Literatur

Alonso, William, Location and land use, Harvard Univ. Press, Cambridge, Mass., 1964

California Air Resources Board (ARB), Transportation Strategies Group, "Transportation-Related Land Use Strategies to Minimize Motor Vehicle Emissions: An Indirect Source Research Study", 1999: <http://www.sustainable.doe.gov/pdf/arb-report/contnew2.PDF>

Center for Neighborhood Technology (CNT), Accessibility, Sustainability and the Location Efficient Mortgage, Chicago 2000

Center for Neighborhood Technology (ed.), Project: Location Efficient Mortgage, Source: <http://www.cnt.org/index.cfm?FuseAction=Project&ProjectID=1&More=1>, printed 08. 12. 2000

Cervero, Robert, Transit-based Housing in California: Evidence on Ridership Impacts Transport Policy, 1994

Cervero, Robert, Mixed land uses and commuting: evidence from the American Housing Survey, Transportation Research A 30, 1996, S. 361-377

Countrywide Home Loans (ed.), Home Purchase – Rates & Costs – Taxes, Insurance and Interest, Source: http://www.countrywide.com/purchase/r_tax.asp, 2003, available 10. 03. 2003

Countrywide Home Loans (ed.), Home Purchase – Rates & Costs – Comparing Loans, Quelle: http://www.countrywide.com/purchase/r_compare.asp, 2003, available 10. 03. 2003

Dittmar, Hank, Welfare Reform, Sprawl, and Transportation, Source: <http://www.transact.org/Progress/oct96/oct96.htm>, 1996, printed 03. 05. 2001

Downes, J.D.; Emmerson, P., Urban Travel Modelling with Flexible Travel Budgets, Transport and Road Research Laboratory, Crowthorne 1985

Fejarang, Robert A., Impact on Property Values: A Study of the Los Angeles Metro Rail, Transportation Research Board, Washington, DC 1994

Frank, Lawrence; Engelke, Peter, The Built Environment and Human Activity Patterns: Exploring the Impacts of Urban Form on Human Health, Journal of Planning Literature, Volume 16, Number 2, 2001, pp. 202-218.

Gordon, P.; Richardson, H.W.; Wong, H.L., The Distribution of Population and Employment in a Polycentric City: the case of Los Angeles, in: Environment and Planning A, 18, 1986, pp. 164-173

Hess, Daniel Baldwin; Ong, Paul M., Traditional Neighborhoods and Auto Ownership, Los Angeles, UCLA, School of Public Policy and Social Research, 2001

Hickling Lewis Brod Inc., Transit's Value in Neighborhoods: Working Paper 1, April 8, 1996, pp. 15

Hoeveler, Kim, Countering Sprawl with the Location Efficient Mortgage, Source: <http://www.transact.org/Toolmonth/1999/december.htm>, printed 17. 01. 2001

Holtzclaw, John, Using Residential Pattern and Transit to Decrease Auto Dependence and Cost, Natural Resources Defense Council, San Francisco, CA, 1994
<http://www.commuterchoice.com>, Financial Benefits for Individuals, available 10. 03. 2003

- Kim, Sung-Gil**, Relative Growth of CBD and Sub-Center in Seoul, Seoul 1990
- Korea Mortgage Corporation** (ed.), Structure of Securitization MBB/ MBS, Source: <http://www.komoco.co.kr/eng/html/Structure.htm>, printed 28. 12. 2000
- Korea Mortgage Corporation** (ed.), Issuance Procedures, Source: <http://www.komoco.co.kr/eng/html/Issuance.htm>, printed 28. 12. 2000
- Landis, John; Subhrajit, Guhathakurta; Huang, William; Ming, Zhang**, Rail Transit Investments, Real Estate Values and Land Use Change: A Comparative Analysis of Five California Rail Transit systems; Institute of Urban and Regional Development, July 1995
- Los Angeles County** (ed.), The Location Efficient Mortgage – Los Angeles County, Source: http://www.scag.ca.gov/lem/second_level_map_info_tempo.htm, http://www.scag.ca.gov/lem/gateway_s.htm, http://www.scag.ca.gov/lem/Whole_reg_map.htm, http://www.scag.ca.gov/lem/load_lem_calc.asp?taz=20036, printed 21. 12. 2000
- McCann, Barbara**, Americans Flock to Transit, Ease Up on Gas Pedal – Figures Show Historic Shift in Travel Growth, in: Surface Transportation Policy Project, Source: <http://www.transact.org/Pressrooms/vmt-transit.htm>, printed 03. 05. 2001
- Natural Resources Defense Council**, How are transportation cost savings calculated? Source: <http://www.nrdc.org/cities/smartGroth/qlem.asp>, printed 21. 12. 2000
- O’Sullivan, Arthur**, Urban economics, Boston 1993, pp. 177
- Parsons, Brinckerhoff, Quade and Douglas, Inc.**, with Cambridge Systematics, Inc., and Calthorpe Associates, 1000 Friends of Oregon – Making the Land Use Transportation Air Quality Connection. The Pedestrian Environment Vol. 4 A, Oregon 1993: <http://ntl.bts.gov/DOCS/tped.html>
- Perkins, Stephen; Bernstein, Scott**, Toward an Alternative Economics for the Metropolitan Chicago Region; May 7, 1997, Source: <http://www.cnt.org/mi/altec2.htm>
- Regional Science and Urban Economics**, Vol. 27, 1997, pp. 297-324
- Rothenberg Pack, Janet**, Metropolitan Areas: Regional Differences, Brookings Review, Fall 1998, pp. 27
- Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS)**, Land Value and Public Transport, London 2002, Source: <http://www.rics.org/resources/research>, available 10. 03. 2003
- Rusk, David**, Debate on Theories of David Rusk, The Regionalist, Volume 2, No. 3, 1997
- Schimek, Paul**, Household Motor Vehicle Ownership and Use: How Much Does Residential Density Matter? National Research Council, Transportation Research Board, Washington DC 1996
- Sierra Club**, Sprawl Report: 30 Most Sprawl-Threatened Cities
- Surface Transportation Policy Project and Center for Neighborhood Technology** (editors, joint project), Driven to Spend, Washington, DC 2000 <http://www.transact.org/Reports/driven/one/htm>, available 17. 01.01
- Voith, Richard**, Transportation, Sorting and House Values, AREUEA Journal, Vol. 19, No. 2, 1991
- Wegener, Michael; Fürst, Franz**, Land-Use Transport Interaction: State of the Art, Berichte aus dem Institut für Raumplanung der Universität Dortmund (IRPUD), Vol. 46, Dortmund 1999

Zahavi, Y., Traveltime Budgets and Mobility in Urban Areas. Report FHW PL-8183, D: US Department of Transportation, Washington 1974

Zahavi, Y., The UMOD Project. Report DOT-RSPA-DPB-20-79-3., US Department of Transportation/Ministry of Transport, Federal Republic of Germany Washington, DC/Bonn 1979

Zahavi, Y.; Beckmann, M.J., Golob, T.F., The UMOD/Urban Interactions, D: US Department of Transportation, Washington, DC 1981

Zang, Yang; Sasaki, Komei, Effects of Subcenter Formation on Urban Spatial Structure, in: Regional Science and Urban Economics, 1997, pp. 297-324

Deutschsprachige Literatur

Baubehörde Hamburg (Hrsg.), Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg, Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg, Entwurf Baubehörde, Stand November 1999

Birgelen, Annette; Klein, Stefan; Korda, Christian: Straßenraumverträglichkeit und Primärenergieverbrauch am Fallbeispiel des Gewerbegebiets Darmstadt-Nordwest, in: Teschner, Manfred; Retzko, Hans-Georg (Hrsg.), Klimaschutz und Verkehrspolitik. Eine Fallanalyse der Stadtverträglichkeit und kommunalen Handlungsblockaden, Basel/Boston/Berlin 1997, S. 119-160

Brandenberger, Dinhard von, Investment Engineering: Intermediation und Produktgestaltung in der Vermögensverwaltung, Diss. Bern 1995

Bratzel, Stefan, Erfolgsbedingungen verkehrspolitischen Handelns. Eine Analyse erfolgreicher städtischer Verkehrsvermeidungskonzepte; Studie im Auftrag von S.T.E.R.N. Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH, Berlin 1994

Breckner, I.; Gonzalez, T.; Menzl, M., Auswirkungen der Umlandwanderung auf den Hamburger Wohnungsmarkt, Studie der Technischen Universität Hamburg-Harburg im Auftrag der Baubehörde Hamburg, Hamburg 1998

Bröcker, Johannes, Das Gleichgewicht auf dem Bodenmarkt einer monozentrischen Stadt, in: WISU, 10, Kiel 1988, S. 556-568

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Bericht zur Inanspruchnahme der Eigenheimzulage in den Jahren 1996-2000, Bonn 2002

Epp, Christian, Rechtsformen autofreien Wohnens. Privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Instrumente der Autobeschränkung in Neubaugebieten, Freiburg 1999

Forschung + Beratung GmbH (Hrsg.), LBS-Immobilienmarktinformationen, Gesamtkostenvergleich von Wohnstandorten in der Stadt und im Umland Hamburgs, Hamburg 1999

Forschung + Beratung GmbH (Hrsg.), LBS-Immobilienpreiskarte „Hamburg und Umland“, erarbeitet im Auftrag der LBS Hamburg, Hamburg 2002

Gertz, Carsten, Umsetzungsprozesse in der Stadt- und Verkehrsplanung. Die Strategie der kurzen Wege, Berlin 1998

- Gutachterausschuss für Grundstückswerte für den Landkreis Stormarn,** Bodenrichtwerte für Wohnbauflächen für den Bereich des Landkreises Stormarn, Kreisverwaltung Stormarn (Hrsg.), Stormarn 1972-2000
- Gutachterausschuss für Grundstückswerte für den Landkreis Pinneberg,** Bodenrichtwerte für Wohnbauflächen für den Bereich des Landkreises Pinneberg, Kreisverwaltung Pinneberg (Hrsg.), Pinneberg 1984-2000
- Gutsche, J.-M.,** Verkehrseffekte des Wohnungsneubaus im Großraum Hamburg, ECTL-Working Paper 6, Hamburg 2001
- Hamburgische Wohnungsbaukreditanstalt (WK)** (Hrsg.), Eigentumsförderung 2002, Hamburg 2002
- Heuer, H.; Knopf, C.,** Regionalplanung im Hamburger Umland, in: Archiv für Kommunalwissenschaften, Bd. 15, 1976, S. 224-248
- Holz-Rau, Christian; Kutter, Eckhard,** Verkehrsvermeidung – Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzept, Materialien zur Raumentwicklung Heft 73, Bonn 1995
- Kanngieser, E.,** Modellierung der Bodenpreisentwicklung, in: Zeitschrift für Vermessungswesen, Stuttgart 1984, S. 517-523
- Kanngieser, E.; Kertscher, D.; Vollmer, H.,** Untersuchung des Lageinflusses auf den Verkehrswert bebauter Grundstücke, in: Allgemeine Vermessungsnachrichten, Karlsruhe 1990, S. 358-365
- Klein, Stefan,** Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr: Ermittlung des kommunalen Handlungsspielraums im Städtevergleich, Bielefeld 1999
- Krings-Heckemeier, M.-Th; Pfeiffer, U., et al.,** Stadtentwicklungspolitik und Demographie in Hamburg: Möglichkeiten der Strukturbeeinflussung durch Städtebau und Wohnungsbau, Bonn/Berlin 2000
- Kutter, Eckhard,** Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs, Braunschweig 1972
- Kutter, Eckhard; Stein, Axel,** Minderung des Regionalverkehrs, Forschungsbericht des BBR, Heft 87, Bonn 1998
- Lee, Sangjun,** Städtischer Strukturwandel und Stadtentwicklungspolitik in Korea und Deutschland, Berlin 1995
- Maennig, W.; Pfeiderer, G.,** Zentralität und Entwicklung der Bodenwerte – Das Beispiel des südlichen Hamburger Umlands zwischen 1970 und 1990, Zeitschrift für Immobilienökonomie, 2002
- Ministerpräsidentin des Landes Schleswig-Holstein – Landesplanungsbehörde** (Hrsg.), Regionalplan für den Planungsraum I, Schleswig-Holstein Süd, Fortschreibung 1998
- Müller, Frank B.,** Wohnungsfinanzierung in den USA – Wegweiser für Deutschland?, Berlin 2002
- Müller, M.; Rieken, G.,** Stadtlandschaften in Schleswig-Holstein, Neumünster 1990
- Pohlan, Jörg; Deecke Helmut,** Das Wohnimmobilienangebot in der Stadtregion Hamburg, Hamburg 1999
- Polensky, Thomas,** Die Bodenpreise in Stadt und Region München – Räumliche Strukturen und Prozessabläufe, München 1974

Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (R.E.K.),
Lenkungsgruppe für das regionale Entwicklungskonzept (Hrsg.), Leitbild und
Orientierungsrahmen. Hamburg, Hannover, Kiel 1994

Statistisches Landesamt Hamburg (Hrsg.) Hamburger Statistisches Jahrbuch 2001/2002,
Hamburg 2001

Stahler-Dohse, Tanja, Externalitäten des Stadtverkehrs – Theoretische Analyse und
Simulation, 1999, S. 20 ff.

Steinebach, Olaf, Der Intermediationsprozess der Wohnungsbaufinanzierung in Deutschland
und den USA im Vergleich, Köln 1999

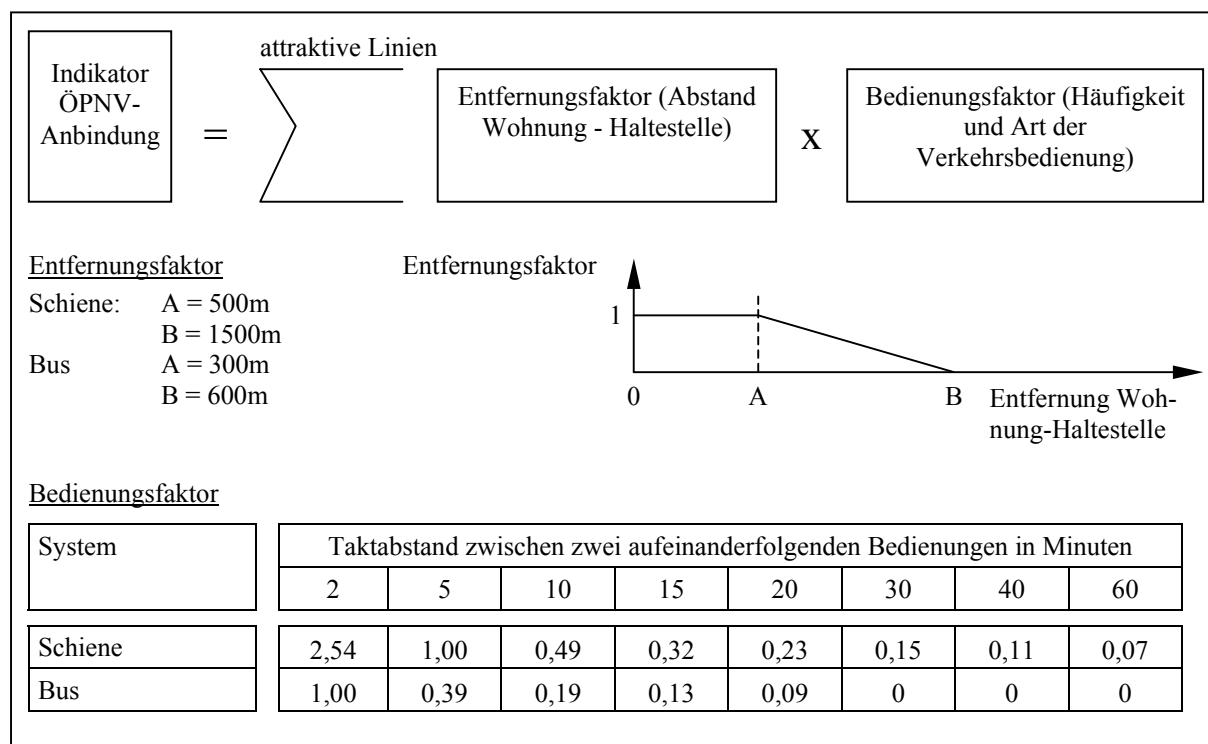
Wegener, Marco, Stadt- und Bahnperspektiven: Wirkungsabschätzung der räumlich-
funktionalen Aufwertung des Bahnhofsbereiches Krefeld-Uerdingen, Aachen 2001

ANHANG

Bestehende Verantwortungsbereiche und Aufgabenfelder mit Relevanz für die Entstehung von Verkehr				
Thematische Ebene	Prinzip/ Zielrichtung	Ebene der Verantwortung		
		Bund	Land	Kommune
Konzeption	Schwerpunktprinzip	Mit der Zuständigkeit für die Bundesraumordnung und zahlreiche für sie bedeutende Fachplanungen ist der Bund verantwortlich dafür, ob die räumlichen Schwerpunkte auch fachplanerisch eingehalten werden (<i>Verkehrseinsparung als Raumordnungsgrundsatz</i>).	Angesichts der vorhandenen Tendenzen zur Herausbildung monofunktionaler, entmischter, zersiedelter, MIV-affiner Raumstrukturen obliegt es dem Land, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die in regionalem Umfang ablaufenden Prozesse in regionale Schwerpunkte gesteuert werden (ABC-Plan der Niederlande: "the right business in the right place", Definition der "Eigenentwicklung").	Kommunen können auf ihrem Territorium durch umfassende Dichtemodelle eine auf die Verkehrserfordernisse abgestimmte Siedlungsentwicklung ermöglichen (Dichtemodelle).
Genehmigungsvoraussetzungen	Dichteprinzip	Mit der Zuständigkeit für das vereinheitlichende Baurecht setzt der Bund die Maßstäbe für die Gültigkeit der Maximal- bzw. Minstdichte in Baugebieten (<i>Mindest statt Maximaldichte</i>).	Mit der Zuständigkeit für die Landes- und Regionalplanung obliegt es dem Land, den Rahmen für die Dichte von Siedlungen zu setzen (Siedlungsdichte als Orientierungswert in der Regionalplanung).	Angesichts der zahlreichen, in mehrerer Hinsicht positiven Beispiele für dichte Wohn- und Gewerbegebiete obliegt es den Kommunen, sie auch in der täglichen Praxis der Investorenberatung und Baugenehmigung umzusetzen (Kompaktheit, Geschossbauweise).
	Mischungsprinzip	Mit der Zuständigkeit für das vereinheitlichende Baurecht setzt der Bund die Maßstäbe für das bisher gültige Trennungsprinzip bzw. das mögliche Mischungsprinzip (<i>weniger monofunktionale Baugebiete</i>).	Das Land regelt in der Landes- und Regionalplanung, ob und in welchem Maße Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstätten im Raum und in Gemeinden gemischt werden (<i>Harmonisierungsgebot, Zentrale-Orte-Modell</i>).	Entscheidend für die Existenz und die Qualität von Baugebieten ist die Anwendung mischungsfreundlicher Instrumente und Prinzipien (<i>Zweckentfremdungssatzungen, Mehrgenerationen-Nachbarschaften, Einzelhandels-Rahmenpläne</i>).
	Erschließungsprinzip (ÖV-Affinität)	Im Baurecht des Bundes wird nur die Erschließung für den Individualverkehr zur Genehmigungsvoraussetzung gemacht (<i>ÖV-Erschließung als Genehmigungsvoraussetzung</i>).	In den Landesbauordnungen werden die Bedingungen für die Stellplatzpflicht gesetzt (<i>Stellplatzpflicht aufheben, autoarmes oder -freies Wohnen</i>).	Die Kommunen können über ein umfassendes Management des Parkraums die Erschließungsqualität von Standorten regeln (<i>Parkraumbewirtschaftung, Stellplatzsatzung</i>).
Finanzierung	mit Auswirkung auf die Nachfrage nach bestimmten Standorten	Die auf Bundesebene geregelte Grundsteuer beeinflusst das Investoreninteresse in die Geldanlage "Böden" und in bestimmte Standorte (<i>Einheitswerte, Bodenwertsteuer</i>).	Vom Land bereitgestellte Förderpfe beeinflussen die Rentabilität von Projekten, Standorten und Bau- bzw. Nutzungsstilen (<i>Regionale Wirtschaftsförderung, Wohnungsbauförderung</i>).	Kommunen können über das Marketing der Gemeinde oder einzelner Standorte bzw. Flächen Investoren einwerben (<i>City-Marketing</i>).
	mit Auswirkung auf das Angebot bestimmter Standorte	Die bundesweit bestimmten Einnahmequellen der Kommunen (Einwohner-, Gewerbe-, Grundsteuern) beeinflussen die kommunalen Ziele zur Haushaltskonsolidierung (<i>Gewerbesteuerreform</i>).	Der als Ländersache betriebene kommunale Finanzausgleich beeinflusst den Haushalt und den kommunalen Gestaltungsspielraum (<i>Spill-over-Effekte im kommunalen Finanzausgleich</i>).	Kommunen können u. a. über Entwicklungsmaßnahmen Flächen mobilisieren und deren Infrastrukturausstattung finanzieren (<i>städttebauliche Entwicklungsmaßnahme</i>).
Koordinierung von Fachdisziplinen	Kooperation (regional und interdisziplinär)	Obwohl Bundesfernstraßen zum überwiegenden Teil von Nah- und Regionalverkehr beansprucht werden, werden diese Verkehrswege nach den Anforderungen des Fernverkehrs dimensioniert und geplant (<i>Regionalisierung des Straßenbaus</i>).	Das Land regelt die Voraussetzungen für die Einrichtung und den Erfolg von Form und Institutionen, die räumliche Prozesse begleiten, moderieren, integrieren und/oder steuern sollen (<i>Regionalkonferenzen, Regionalplanung</i>).	Kommunen können übergemeindliche Kooperationen z. B. zur Erstellung gemeinsamer Flächennutzungspläne und Entwicklungskonzepte eingehen (<i>interkommunale Abstimmung</i>).
Anmerkung: Es handelt sich hier um eine Auswahl von Beispielen. Einschlägige Stichworte sind kursiv gesetzt.				

Anhang 4.2

Bestehende Verantwortungsbereiche und Aufgabenfelder mit Relevanz für die Entstehung von Verkehr [Quelle: Kutter u. Stein, 1996]



Anhang 4.3 A Definition des Indikators ÖPNV-Anbindung [Quelle: Gutsche, 2001]

Versorgungsdrittel „ÖPNV-Anbindung“	Definition (Wertebereich)
oberes Versorgungsdrittel	Indikator ÖPNV ist größer oder gleich 0,106
mittleres Versorgungsdrittel	Indikator ÖPNV ist größer als 0,010 und kleiner als 0,106
unteres Versorgungsdrittel	Indikator ÖPNV ist kleiner oder gleich 0,010

Anhang 4.3 B Aus der Verteilung des Indikator ÖPNV-Anbindung abgeleitete Definitionen der Versorgungsdrittel ÖPNV-Anbindung [Quelle: Gutsche, 2001]

Indikator	untere Wertgrenze (W_0)	Wert, der von 85% der Standorte nicht überschritten wird ($W_{85\%}$)	Normierungsfaktor $N = 1 / (W_{85\%} - W_0)$
Arbeit	0	0,279	3,58867
Schule	0	0,932	1,07346
Einkauf und Erledigung	0	99	0,01010
Bringen und Holen	0	6,722	0,14877
Freizeit	0	0,249	4,01469

Anhang 4.3 C Bildung von Normierungsfaktoren zur Angleichung der Skalengrößenordnungen der Indikatoren [Quelle: Gutsche, 2001]

Bisher einzeln analysierte Wege- zwecke	Entfernung am Stichtag als Fahrer/Beifahrer in km			Gebildete Indikatoren für die jeweiligen Wegezwecke			„Differenz Entfernungsdurch- schnitte“ durch „Normierte Differenz Indikator- mediane“
	Durch- schnitt oberes Versor- gungs- drittel	Durch- schnitt unteres Versor- gungs- drittel	Differenz der Durch- schnitte	Normierter Median des oberen Versor- gungs- drittel	Normierter Median des unteren Versor- gungs- dritte I	Differenz der normierten Mediane	
Arbeit	6,99	16,76	9,77	0,893	0,072	0,822	11,89
Schule	0,16	0,32	0,16	0,993	0,105	0,888	0,17
Einkauf	1,49	2,39	0,89	0,848	0,061	0,788	1,13
Bringen	0,74	1,34	0,61	0,982	0,066	0,916	0,66
Freizeit	3,72	6,41	2,69	0,987	0,109	0,877	3,07

Fehlende Summenanteile aufgrund von Rundungen. Analysen verwenden ungerundete Werte.

Anhang 4.3 D Ermittlung der Wichtungsfaktoren zur Bildung eines Gesamtindikators Nahversorgung [Quelle: Gutsche, 2001]

		<u>Wichtung</u>		<u>Normierung</u>		<u>Indikatoren</u>
Gesamt- indikator Nah- versorgung	=	11,89	x	3,58867	x	Indikator Arbeit
	+	0,17	x	1,07346	x	Indikator Schule
	+	1,13	x	0,01010	x	Indikator Einkauf/Erledigung
	+	0,66	x	0,14877	x	Indikator Bringen/Holen
	+	3,07	x	4,01469	x	Indikator Freizeit

Anhang 4.3 E Definition des Gesamtindikators Nahversorgung [Quelle: Gutsche, 2001]

Versorgungsdrittel „Gesamte Nahversorgung“	Definition (Wertebereich)
oberes Versorgungsdrittel	Gesamtindikator Nahversorgung ist größer oder gleich 0,171
mittleres Versorgungsdrittel	GI Nahversorgung ist kleiner als 0,171 und größer/gleich 0,055
unteres Versorgungsdrittel	Gesamtindikator Nahversorgung ist kleiner als 0,055

Anhang 4.3 F Aus der Verteilung des Gesamtindikators Nahversorgung abgeleitete Definitionen der Versorgungsdrittel „Gesamte Nahversorgung“ [Quelle: Gutsche, 2001]

Sachlage, Motivationen, Bedürfnisse (z. B. Info)	Öffentliche Hand	Wesentliche Einzelakteure.....		
		Projektentwickler	Baufinanzierer	private Haushalte (Käufer)
Ausgangslage, vorh. Vorleistungen (Infra, Lage, Potenziale)	Lagegünst von Standorten (einschl. Verkehrserreichbarkeit), Bodenpreise	Marktlage für Immobilien	Marktlage, Wirtschaftsklima	verfügbares Haushaltseinkommen
Interessen und Ziele	verkehrseffiziente Standorte fördern geringer Mitteleinsatz	vermarktbar Standorte finden überzeugende Verkaufsargumente finden	Bonität des Kunden (Entwicklung) kennen zusätzliche Kunden gewinnen (besser beraten)	optimalen Standort unter gegebenen Rahmenbedingungen finden finanzielle Überlastungen vermeiden
Informationsdefizite, Informationsbedürfnisse	Planungsgrundlagen, z.B. Verteilung von Wohn- u. Mobilitätskosten Region	Grundlagen für Standortvermarktung Aufarbeitung des Argumentes Kostenersparnis Mobilität	Belastungen aus den Mobilitätskosten Kundenkreise für eine "LEV"-Gutschrift	realistische Kosteneinschätzungen (auch für Mobilität) finanzierbare Standorte
Veränderungsbedarf (Wünsche)	Wohnungsbauförderung, Abschreibungsmöglichkeiten (komm. Finanzausgleich)			

Anhang 5.4 A Charakterisierung der Teilstrategie: "Standorteffiziente *Immobilienkreditvergabe*" (Wohn- und Mobilitätskosten) [Quelle: Kutter, 2003]

Sachlage, Motivationen, Bedürfnisse (z. B. Info)	Öffentliche Hand	Wesentliche Einzelakteure.....	
		Wohnungsbauunternehmen	Wohnungssuchende
Ausgangslage, vorh. Vorleistungen (Infra, Lage, Potenziale)	Verkehrserreichbarkeit im mot. IV und ÖPNV Lage des Wohnraumbestandes	Lagegünst	
Interessen und Ziele	verkehrseffiziente Gesamtstruktur Nutzung (Effizienz) vorhandener Systeme	Vermarktung des Bestandes	preisgünstiger Wohnraum optimale Wohnungslage für tägliche Aktivitäten
Informationsdefizite, Informationsbedürfnisse	Übersicht Wo-Markt-Entwicklungen Verkehrsfolgen von Standorten	Übersicht über Nachfragestrukturen Argumente zu Kostenersparnis durch "Lage"	Übersicht über Angebotsstrukturen realistische Kosteneinschätzungen, Vorzüge von "Dichte und Mischung"

Anhang 5.4 B Charakterisierung der Teilstrategie: *Vermarktung des Wohnens im städtischen Bestand* [Quelle: Kutter, 2003]

Sachlage, Motivationen, Bedürfnisse (z. B. Info)	Öffentliche Hand	Wesentliche Einzelakteure.....	
		Betriebe	Beschäftigte
Ausgangslage, vorh. Vorleistungen (Infra, Lage, Potenziale)	Verkehrserreichbarkeit im mot. IV und ÖPNV Lage des Betriebes in der Region	Standort des Betriebes	Beschäftigungs- verhältnis
Interessen und Ziele	verkehrseffiziente Gesamtstruktur (z. B. Bündelung Nach- frage)	"zufriedene" Mit- arbeiter betriebl. Aufwand für Berufsverkehr gering (z. B. Stell- plätze)	geringer Zeit-/Kosten- Aufwand Mobilität
Informationsdefizite, Informationsbedürfnisse	Verkehrsfolgen von Standorten Folgekosten öff. Hand gering halten	(allg. Problem- bewusstsein) Übersicht über Aufwand für Mit- arbeiter-Mobilität	realistische Einschät-zung der Kosten für Wohnen und Mobilität Vorzüge von "Dichte und Mischung"
Veränderungsbedarf (Wünsche)	Verkehrsverträglichkeit nach einheitlichen Me- thoden prüfen Erweiterung der Erschließungskriterien		

Anhang 5.4 C Charakterisierung der Teilstrategie: *Betriebliche Wohnstandortberatung*
[Quelle: Kutter, 2003]

Anzahl der Wege pro Tag und Person ab 6 Jahre alle Personengruppen und Zwecke		Indikator Nahversorgung								
		oberes Versorgungsdrittel			mittleres Versorgungsdrittel			unteres Versorgungsdrittel		
		Fuß /Rad	ÖPNV	MIV	Fuß /Rad	ÖPNV	MIV	Fuß /Rad	ÖPNV	MIV
Indikator ÖPNV- Anbind- ung	oberes Versorgungsdrittel	1,56	0,65	1,77	1,56	0,74	1,62	nicht besetzt		
	mittleres Versorgungsdrittel	1,60	0,54	1,81	1,16	0,58	2,01	1,35	0,35	2,19
	unteres Versorgungsdrittel	1,25	0,61	2,20	1,18	0,42	2,35	1,09	0,40	2,26

Anhang 5.5 A Unterschiede im Verkehrsverhalten (Wege) bei Verschneidung der
Versorgungsdrittel der Indikatoren ÖPNV-Anbindung und Nahversorgung.
[Quelle: Gutsche, 2001]