

Der Wohn- und Mobilitätsrechner des MVV gibt Aufschluss

Wo man am günstigsten lebt

Wohnt man „draußen“ – außerhalb von München – wirklich immer günstiger? Wie schaut die Bilanz aus, wenn ich Wohn- und Mobilitätskosten addiere? Wie viel Zeit brauche ich am neuen Wohnort für den Weg zur Arbeit und welche Auswirkungen entstehen für die Umwelt?

Derartige Fragen beantwortet der MVV-Wohn- und Mobilitätsrechner (MVV-WoMo), um Umzugswilligen und Wohnungssuchenden mehr Transparenz und Sicherheit für die individuelle Wohnortwahl zu geben. Der MVV-WoMo ist eine kostenlose Online-Anwendung des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes, die Privathaushalten die Möglichkeit eröffnet, die Folgen der Entscheidung für eine Wohnung an verschiedenen Standorten in der Region München aufzuzeigen. Mit einbezogen werden unter Zuhilfenahme eines dezentrierten Verkehrsmittelvergleichs die täglich

chen Wege, die von den unterschiedlichen Wohnstandorten zurückzulegen sind sowie die Auswirkungen auf die Umwelt. Ermittelt werden standortbezogene die Wohn- und Mobilitätskosten, der Zeitaufwand sowie die CO₂-Effekte, abhängig von der Wohnform und der Verkehrsmittelwahl. Die Entscheidung eines Haushalts, wohin er umzieht, ist das Ergebnis einer Abwägung, bei der individuelle Wünsche in Bezug auf die Wohnform und Lage ebenso einfließen wie Anforderungen an die Größe und Ausstattung der Wohnung. Die allermeisten Haushalte müssen als Entscheidungs-

WOHN- UND MOBILITÄTSRECHNER
DES MÜNCHNER VERKEHRS- UND TARIFVERBUNDES

HAUSHALT + ARBEIT WOHNEN MOBILITÄT ERGEBNIS STANDORTVERGLEICH

Wohnorte

- 1 "Wohnprojekt 1" Limesstr. 112, München
- 2 "Wohnprojekt 2" Gabriele Münterweg 56, Puchheim
- 3 "Wohnprojekt 3" Rosenthal 10, Malsch, Mieta, Wohnung, Bestand, 80qm

Wohn- und Mobilitätskosten CO₂-Bilanz

Meine monatlichen Wohn- und Mobilitätskosten auf einen Blick

Nun können Sie sich ein Bild über zu erwartende Kosten machen. Das Ergebnis wird noch präziser, wenn Sie die zugrunde gelegten statistischen Durchschnittswerte individuell ersetzen. Einfach auf die Lupe klicken und Wert überschreiben!

Alle Angaben in EUR/Monat

Wohnkosten pro Monat	Netto-Miete	649 EUR
	Wohnnebenkosten	296 EUR
Mobilitätskosten pro Monat	Kosten Autobesitz	450 EUR
	Kosten Autonutzung (Arbeitswege)	304 EUR
	Kosten Autonutzung (Sonstige Wege)	113 EUR
	Kosten MVV	104 EUR
	Ersparnis aus Pendlerpauschale	260 EUR
Gesamtkosten für diesen Wohnort		1.656 EUR

Arbeitsplätze

- 1 "Arbeitsplatz 1" Thierschstr. 2 München, Anfahrten je Woche: 5x, Verkehrsmittel: ÖPNV
- 2 "Arbeitsplatz 2" Bavaria-Filmplatz 2 Grünwald, Anfahrten je Woche: 5x, Verkehrsmittel: Pkw

Der Rechner zeigt an, welche Kosten an welchem Wohnort auf einen zukommen. GRAFIK MVV

zieren. Damit ist auch der Zielgedanke verbunden, dass Zuzugs- und umzugswillige Haushalte die Folgewirkung der Wohnstandortentscheidung besser bei der Auswahl berücksichtigen.

Neben der Lage werden für die Schätzung der Wohnkosten Daten wie Wohnfläche, Miete oder Eigentum, Neubau oder Bestand sowie der Wohnungstyp (zum Beispiel Einfamilienhaus) berücksichtigt. Für die Verkehrsmittelwahl erhält der Nutzer einen Vergleich der Verbindungsqualität zwischen den gewählten Wohn- und Arbeitsplätzen mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Die Übersicht enthält die Reisezeiten mit dem Pkw, ÖV, Fahrrad, zu Fuß oder die Kombination Park & Ride (inkl. Umsteigehäufigkeit).

Alle Daten zu den Verkehrsmitteln werden anhand der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) des MVV für die Relation „Tür zu Tür“ online abgerufen. Ohne Pflegeaufwand stehen damit gesaktuelle Daten für den ÖV bereit und ermöglichen es, Angebotsverbesserungen wie zum Beispiel eine neue Buslinie unmittelbar zu berücksichtigen. Damit kann der Nutzer eine realistische Annahme treffen, welches Verkehrsmittel er vermutlich nutzen würde.

Um die Auswirkung auf die Umwelt mindern zu können zeigt der MVV-WoMo Einsparpotenziale beim Wohnenergieverbrauch bzw. die CO₂-Emissionen der gewählten Verkehrsmittel auf. Als Hilfestellung wird ein Vergleich mit dem Durchschnittswert ähnlicher Haushalte in Deutschland bzw. der Forderung aus dem Kyoto-Protokoll vorgenommen. > B5Z

ERGEBNISSE MVV-WoMo

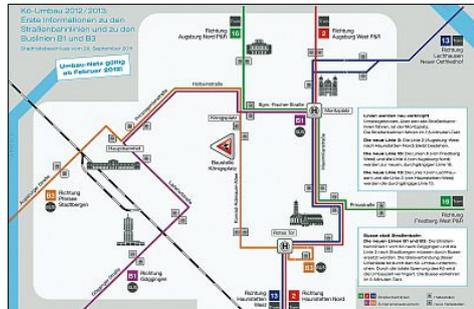
- Eine zentrale Innovation des MVV-WoMo besteht darin, dass dem Nutzer die Folgewirkungen des Wohn- und Mobilitätsverhaltens aller im Haushalt lebenden Personen unmittelbar sichtbar gemacht werden.
- „Je weiter ins Umland, desto günstiger“ kann nicht generalisiert werden: Die Immobilienpreise nehmen ab einer bestimmten Entfernung nicht mehr wesentlich ab, die Mobilitätskosten steigen aber weiter an.
- Bewirkt ein Umzug für zwei oder mehr Haushaltsmitglieder längere Wege, wird die Einsparung bei der Miete oftmals kompensiert. Wer seine Wege mit dem ÖV durchführen kann, fährt günstiger. Wer ins Grüne zieht, dann aber ein Auto zusätzlich braucht, zahlt unterm Strich sogar mehr.
- Es bleibt den Nutzern überlassen, welche konkreten Schlüsse sie aus den Informationen ziehen, die ihnen der Wohn- und Mobilitätsrechner bietet. Eigene Tests haben gezeigt, dass weder das Umland noch die Landeshauptstadt als Wohnstandort klar präferiert werden kann. Für Haushalte, die nach einem Umzug auf ein oder mehrere Kfz angewiesen wären, werden Alternativen aufgezeigt.

Moritzplatz wird vorübergehend zum Verkehrsknoten

Ab Februar gilt in Augsburg ein neues Netz

Am 20. Februar 2012 geht es mit dem Umbau des Augsburgs Boulevards und speziell des Königsplatzes (Kö) im Rahmen von projekt augsburg city richtig los. Nach Vorarbeiten in diesem Jahr in der Schaezler- und der Fuggerstraße, ist ab Anfang kommenden Jahres der zentrale Nahverkehrs-Knotenpunkt dran.

Bis Ende 2013 ist das Gleisdreieck am Kö, über das alle Straßenbahn- und etliche Buslinien verkehren, für den Nahverkehr tabu. Außerdem können die Gleistrassen in der Konrad-Adenauer-Alle, am Theodor-Heuss-Platz und am Eserwall von Trams nicht befahren werden. Am 29. September hat der Stadtrat über das Liniennetz des



So fahren ab Februar 2012 die Trambahnen. GRAFIK STADTWERKE AUGSBURG

Nahverkehrs während der Bauzeit entschieden. „Das ist eine Operation am offenen Herzen des Nahverkehrs in Augsburg“, sagt Stadtwerke-Geschäftsführer Norbert Walter. „Und trotzdem können wir den Fahrgästen ein pulsierendes und möglichst sicheres Liniennetz während der Bauphase anbieten.“

Dass es zu Veränderungen und teilweise zu Einschränkungen kommen wird, dafür bittet der Stadtwerke-Chef um Verständnis, „doch an der Notwendigkeit, den Kö zu erneuern, gibt es keine Zweifel.“ Wesentliche Eckpunkte des Liniennetzes 2012/2013:

Moritzplatz – Neuer Nahverkehrsknoten in der Innenstadt, an dem alle Straßenbahnlinien zu-

sammenkommen, ist statt des Kö's, der Moritzplatz, wo zusätzliche, barrierefreie Haltestellen im Bereich der Maximilianstraße eingerichtet werden.

Alle fahren zum Milchberg

Königsplatz – Die Ersatzhaltestelle Königsplatz für eine Straßenbahnlinie und Buslinien wird beim Mazü-Bogen (Nähe Salamander) sowie auf Höhe des Kö-Parks eingerichtet.

7,5-Minuten-Takt – Alle Straßenbahnlinien müssen vom Moritzplatz über die Maximilianstraße und den Milchberg fahren. We-

gen der eingeschränkten Kapazität auf dieser Trasse, können die Straßenbahnen störungsfrei nicht im gewohnten 5-Minuten-Takt sondern nur im 7,5-Minuten-Takt verkehren.

Buslinien B1 und B3: Nachdem die Straßenbahnen der Linien 1 aus Göggingen und 3 aus Stadbergen/Pfersee nicht mehr über den Königsplatz zum Straßenbahnbetriebshof und damit in die Werkstätten kommen, müssen diese Linienäste durch Busse (B1 bzw. B3) bedient werden. Diese verkehren im 5-Minuten-Takt; in Stoßzeiten werden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt. Außerdem werden die Busse so gestaltet, dass sie eindeutig erkennbar sind. > B5Z

Trotzdem hofft man in Regensburg, eine Stadtbahn realisieren zu können

Bussystem wird optimiert

In Regensburg sind die Busse von der Innenstadt zur am Stadtrand gelegenen Uni überfüllt. Deshalb fordert die Stadtratsfraktion der Grünen eine Stadtbahn in Regensburg.

Doch so einfach ist das nicht. Anders als in Augsburg, München, Nürnberg und Würzburg müsste in Regensburg die komplette Infrastruktur für eine Stadtbahn neu geschaffen werden. Während in den anderen bayerischen Städten mit bestehendem Straßennetz dieses einfach erweitert werden kann, müsste die Domstadt hohe Anfangsinvestitionen stemmen. Ein Betriebshof, Fahrzeuge und die entsprechenden Schienenwege sowie Signalanlagen samt Steuerung wären nötig. Denn leider wurde die bis ins Jahr 1964 vorhandene Straßenbahn in Regensburg komplett abgebaut, sodass auf nichts zurückgegriffen werden kann.



Die Straßenbahn in Regensburg wurde 1964 eingestellt. FOTO B5Z

sich rentiert, eine Stadtbahn, die auch bestehende Schienenstränge der Deutschen Bahn nutzen könnte, zu etablieren. „Leider – in Anführungszeichen – hat sich Regensburg so gleichmäßig entwickelt, dass sich kein förderfähiger Kosten-Nutzen-Faktor ergibt“, sagt Ute Hick-Weber, Leiterin des Regensburger Stadtplanungsamts, zur Staatszeitung. Deshalb sei es derzeit unrealistisch, eine Stadtbahnlinie zur Uni zu fordern.

„Dennoch geben wir die Hoffnung nicht auf und halten bestimmte Flächen in der Stadt von Bebauung frei, um eventuell doch noch eine Stadtbahn realisieren zu können“, so Hick-Weber. So könnte neben der Brücke an der Galgenbergstraße eine zusätzliche Brücke gebaut werden, um ein schienengebundenes ÖPNV-System fahren zu lassen.

Um die akute Problematik mit den überfüllten Bussen zur Uni zu lösen, wird derzeit an mehreren Lösungen gearbeitet. Busspuren und/oder Doppelgelenkbusse sollen Entlastung bringen. „Mehr Busse einzusetzen geht nicht, weil nur alle zwei Minuten ein Bus an einer Haltestelle halten kann“, erklärt die Leiterin des Stadtplanungsamts. Denn die Passagiere bräuchten ja auch Zeit zum Ein- und Aussteigen.

Außerdem will man den Platz am Hauptbahnhof so umgestalten, dass dort mehr Busse halten können. > R5

Damit Atmen nicht in der Lunge piekst. Einfach MVV fahren.

Klimaschutz ist unser Antrieb.

S-Bahn | U-Bahn | Bus | Tram
www.mvv-muenchen.de