



**Wohnen
und Mobilität**

VCD Mobilität für
Menschen.



Intelligent mobil im Wohnquartier

Handlungsempfehlungen für die Wohnungs-
wirtschaft und kommunale Verwaltungen



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



NATIONALE
KLIMASCHUTZ
INITIATIVE



Foto: VCD/Marcus Reichmann

Impressum



VCD e.V.
Wallstraße 58
10179 Berlin

Fon: 030 280351-0
Fax: 030 280351-10

womo@vcd.org
www.intelligentmobil.de

Projektteam »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität«:
Sebastian Felixberger, Linus Goericke, Christian Harstrick, Laurenz Heine, Yvonne Hennig, Angelika Jäkel, Florian Klee, Nicola Krettek, Eric Kruzycki, Jan Lange, Merle Leisner, Nils Löster, Magdalena Reiner, Josephine Strobel, Laura Thomson, Bernd Vilsmaier, René Waßmer

Gestaltung und Layout: sinnwerkstatt Medienagentur GmbH

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e.V. Berlin 01/2023

Diese Publikation wurde mit mineralölfreien Farben
auf 100 % Recyclingpapier gedruckt.

Dieses Projekt wird gefördert durch das Bundesministerium
für Wirtschaft und Klimaschutz. Die Mittelbereitstellung
erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität bedeutet soziale Teilhabe, Lebensqualität und individuelle Freiheit. Das wachsende Verkehrsaufkommen bringt aber auch erhebliche Klimabelastungen, Luftverschmutzung, Lärm und Flächenverbrauch mit sich. Darunter leiden vor allem die sozial Schwächeren unserer Gesellschaft, also Bürgerinnen und Bürger, die zum Beispiel an vielbefahrenen Straßen wohnen. Hinzu kommt, dass der Platz in unseren Städten und Gemeinden immer knapper wird. Platz, der auch für andere Bedürfnisse wie etwa Wohnraum, Versorgung oder Erholung dringend gebraucht wird. Darüber hinaus ist der Verkehr bisher fast vollständig abhängig von fossilen, importierten Rohstoffen, und die Problematik rund um Erdöl und dessen hohe Kosten sind uns gegenwärtig bewusster als je zuvor geworden. Deshalb steht für mich fest: Es ist Zeit für eine nachhaltige Mobilitätswende. Und sie läuft bereits! Die Mobilitätsbedürfnisse wandeln sich. Die Forderungen nach innovativen, emissionsarmen und bezahlbaren Mobilitätsalternativen werden immer lauter. In den Metropolregionen verliert das Auto seinen Ruf als Statussymbol. Immer weniger Bürgerinnen und Bürger wollen eine auf das Auto ausgelegte Stadt. Sie erwarten, dass die Städte auch für jene geplant und ausgelegt werden, die sich zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Nahverkehr fortbewegen. In den Städten, aber auch im ländlichen Raum, brauchen wir Alternativen zum Pkw-Verkehr, denn wo kein attraktives Angebot vorliegt, wird der Umstieg oft noch be- oder gar verhindert.

In Deutschland haben sich bereits viele Städte und Gemeinden, und mit ihnen die Wohnungsunternehmen, auf den richtigen Weg gemacht. Sie zeigen, dass die Mobilität der Zukunft anders sein wird und zu mehr Lebensqualität beitragen kann. Die Alternativen sind ein attraktiverer Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), mehr und bessere Radwege, überzeugende Strategien für einen sicheren Fuß- und Radverkehr, dazu die Nutzung von digitalen Diensten, die wiederum Bikesharing, Ridesharing und Carsharing ermöglichen. Sie werden ergänzt durch die Elektromobilität, nicht nur in Form von Pkw, sondern auch von E-Bikes, Lastenrädern und emissionsfreien Lieferfahrzeugen.

Ich danke allen, die sich für eine nachhaltige Mobilitätswende engagieren. Sie können dabei weiter auf meine Unterstützung zählen. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat in den vergangenen Jahren im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) bereits über 275 Millionen Euro in rund 900 Projekte zur nachhaltigen Mobilität investiert, vor allem zum Ausbau von Radwegen und Radabstellanlagen. Eine großartige Pionierarbeit leisten auch die Wohnungsunternehmen. Dort, wo das Wohnumfeld gute Bedingungen schafft, sind die Menschen anders mobil, sie machen sich unabhängiger vom privaten Pkw. Und wo viele Menschen auf andere, nachhaltige Weise mobil sind, wohnt und lebt es sich besser.

Ich freue mich über Ihr Interesse an diesem Handlungsleitfaden und wünsche Ihnen eine inspirierende Lektüre.

Ihr

Stefan Wenzel, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär im
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz





Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

»Miteinander reden hilft!« lautete stets die erste Empfehlung, die René Waßmer, Leiter des Vorläuferprojekts »Wohnen leitet Mobilität«, allen Netzwerkpartner*innen und Unterstützenden mit auf den Weg gegeben hat. Diese Maxime haben wir auch im Projekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« beherzigt und sind dabei zur Überzeugung gelangt: »Gemeinsam kommen wir weiter!«

Genau das ist der innovative Kooperationsansatz, der in beiden Projekten mit Leben gefüllt wurde: gemeinsam an intelligenten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätskonzepten für Wohnquartiere zu arbeiten. In den vergangenen Jahren haben wir zahlreiche Akteure auf regionaler und lokaler Ebene miteinander vernetzt, aber auch bundesweit hat sich der Austausch verbessert. Mit Erfolg: Das Netzwerk ist stärker zusammengewachsen. Das zeigt auch die Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier«, die wir zusammen mit unserem Netzwerk erarbeitet haben. Sie wird bereits von 92 Wohnungsunternehmen, Kommunen, Mobilitätsdienstleistern, Verbänden, Wissenschaftler*innen, Planenden und Architekt*innen unterstützt. Gemeinsam mit den Unterzeichnenden aus der Bevölkerung hat die Charta nur einen Monat nach ihrer Veröffentlichung bereits 149 Fürsprecher*innen gewonnen.

Seit Januar 2017 haben mehr als 3.500 Teilnehmende unsere rund 70 Beratungsworkshops, 60 regionalen Dialog- und Fachforen und 80 lokalen Netzwerktreffen besucht. Sie schätzen dabei besonders den Austausch auf Augenhöhe und die kontinuierliche Zusammenarbeit in einem geschützten Raum. Nötiges Fachwissen konnten wir zudem durch die Präsentation von Guten Beispielen und die Beiträge verschiedener Expert*innen auf drei Fachexkursionen und in einem neu konzipierten Fortbildungsprogramm vermitteln. Dieser Wissenstransfer und die gut 100 Einzelberatungen von Wohnungsunternehmen und Kommunen haben erste Schritte in Richtung intelligenter Mobilitätsmaßnahmen im Neubau wie im Wohnungsbestand angestoßen und so die Voraussetzungen für Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung geschaffen. Ziel war und ist dabei immer, endlich auch im Verkehrssektor eine signifikante Senkung der Treibhausgasemissionen zu erreichen und damit die Auswirkungen der Klimakrise auf die Lebensqualität im unmittelbaren Wohnumfeld zu verringern.

Ohne die Mitwirkung unseres Netzwerks und unserer Multiplikatoren – wie dem GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. und seinen Landesgliederungen – wäre unsere Arbeit nicht so erfolgreich, wie sie es heute ist. Der Handlungsleitfaden, den Sie in Händen halten, fasst die Erfahrungen aus sechs Jahren Dialog mit und zwischen Wohnungswirtschaft und Kommunen, der Mobilitätsbranche sowie Planenden und Architekt*innen zusammen. Wir geben Ihnen konkrete Empfehlungen und Vorlagen an die Hand, beschreiben Handlungsoptionen und zeigen Wege zur Umsetzung auf. Die Lektüre soll Ihnen dabei helfen, sich in einem sehr dynamischen Handlungsfeld zu orientieren und Sie anregen, sich mit anderen Akteuren zu vernetzen, um gemeinsam größere Ziele zu erreichen.

Das VCD-Projektteam wünscht Ihnen dabei von Herzen viel Erfolg.



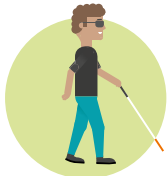
Nicola Krettek

Projektleiterin »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität«



Inhalt

1. Projektvorstellung	06
2. Mobilität neu denken: Trends und Herausforderungen	08
3. Bausteine intelligenter Mobilität im Wohnquartier	19
 Fußverkehrsfreundlichkeit	22
Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität	23
Verkehrsberuhigte Bereiche	28
Fußverkehrcheck – zu Fuß zur Haltestelle	32
 Fahrradfreundlichkeit	36
Fahrradstreifen, Fahrradwege und Fahrradstraßen	37
Fahrradparken	40
 Öffentlicher Personennahverkehr	48
ÖPNV-Qualitäten	49
Mietertickets	52
 Kombinieren und Teilen	58
Bikesharing	59
Carsharing	64
Mobilitätsstationen	68
 Autoreduziertes Wohnen	74
Stellplatzreduzierung	75
Quartiersgaragen	80
Elektromobilität	84



Barrierefreiheit 90

Besondere Anforderungen.....	91
Bauliche Maßnahmen.....	94



Kommunikation, Beteiligung & Service 98

Einbindung von Bewohnenden.....	99
Neumieter-Service.....	104
Mobilitätsberatung.....	108
Fahrradwerkstatt.....	112

4. Vom Einsteiger zum Vorreiter: Bausteine nachhaltiger Mobilität clever kombiniert..... 114

5. Gute Beispiele aus der Praxis..... 116

Gartenstadt Drewitz.....	117
Lincoln-Siedlung Darmstadt.....	120
Pilotsiedlungen Nassauische Heimstätte Wohnstadt.....	122

6. Von der Idee zur Umsetzung: Wie intelligente Mobilität im Wohnquartier entsteht..... 124

7. Netzwerk- und Stakeholderanalyse..... 130

8. Innovative Mobilitätslösungen angehen: Handlungsempfehlungen für die praktische Umsetzung..... 134

9. Die Verkehrswende im Wohnquartier vorantreiben 140

Quellen.....	142
Weiterführende Literatur.....	145



1. Projektvorstellung

Wohnungswirtschaft, kommunale Verwaltungen und Mobilitätsdienstleister arbeiten gemeinsam an intelligenten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätskonzepten für Wohnquartiere.

Das Thema Mobilität im Wohnquartier ist ein wichtiges Handlungsfeld für Klimaschutzmaßnahmen: Unser Wohnort ist Ausgangspunkt unserer Mobilität und hat damit einen entscheidenden Einfluss darauf, welche Verkehrsmittel wir nutzen und wie viel CO₂-Emissionen wir damit erzeugen. Um klimafreundlich unterwegs sein zu können, brauchen Bewohnende eine möglichst vielfältige Auswahl nachhaltiger und sozialverträglicher Mobilitätsangebote am Wohnort. Die Projekte »Wohnen leitet Mobilität« und »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« setzten sich deshalb dafür ein, dass intelligente Mobilitätskonzepte im Wohnquartier zum Standard werden. Menschen sollen genauso bequem mit dem Fahrrad, Bus und Bahn oder Sharing-Fahrzeugen unterwegs sein können wie mit dem eigenen Auto. Ziel ist, durch eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Quartiersbewohner*innen die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen langfristig zu senken.

Beide Projekte wurden im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit bzw. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz finanziell gefördert. »Wohnen leitet Mobilität« führte der ökologische Verkehrsclub VCD in Kooperation mit den Projektpartnern Öko-Institut und Deutscher Mieterbund vom Januar 2017 bis Dezember 2019, das Folgeprojekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« vom Mai 2020 bis Juli 2023 allein durch. Die Projekte adressierten insbesondere Akteure der Wohnungswirtschaft aller Unternehmensformen (von privatwirtschaftlichen, kommunalen und genossenschaftlichen Unternehmen bis hin zu privaten Wohninitiativen), kommunale Verwaltungen, die Mobilitätsbranche sowie Planende und Architekt*innen.

»Wohnen leitet Mobilität« hat an fünf Projektstandorten (Berlin-Brandenburg, Hannover, Nord, Rhein-Main und Sachsendreieck) in 25 sogenannten Dialogforen die wichtigsten Akteure aus der jeweiligen Region zusammengebracht und ihnen Gelegenheit zum Austausch und zur Vernetzung geboten. Darüber hinaus waren der Wissenstransfer über nachhaltige Mobilitätsangebote, durch Fachvorträge und Einzelberatungen für die Wohnungswirtschaft und Kommunen sowie die direkte Aktivierung der Bewohnenden durch die Teilnahme der VCD-Regionalkoordination an Mieter*innen- und Quartiersfesten, Schwerpunkte des Projekts. Gleichzeitig hat das Projekt wichtige kommunalpolitische Prozesse mitinitiiert, die z. B. in Hannover zu einer Änderung der Stellplatzsatzung geführt haben.

Das Projekt »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« fokussierte in der regionalen Arbeit hingegen acht Projektregionen mit jeweils zwei Projektstandorten. Zu den Regionen des Vorgängerprojektes kamen drei weitere Bundesländer (Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen) hinzu. Bei der Auswahl der lokalen Projektstandorte wurden auch kleinere und mittelgroße Kommunen berücksichtigt. In diesen Regionen moderierte die Regionalkoordination die sechzehn lokalen Netzwerke, beriet jeweils landesweit Unternehmen und Kommunen und führte Veranstaltungen durch. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Arbeitsprogramme der Netzwerke reichten von grundsätzlichen finanziellen und organisatorischen Herausforderungen (z. B. München und Holzkirchen) über thematische Schwerpunkte (z. B. Mobilitätsstationen in Karlsruhe, Radverkehr in Hannover) bis hin zu konkreten quartiersbezogenen Fragestellungen (z. B. Potsdam-Krampnitz).

Bundesweit wurden neben (Online-)Beratungsworkshops auch drei Fachexkursionen zu Good-Practice-Quartieren in München, Köln und Wien organisiert. Gemeinsam mit den Kooperationspartnern EBZ – Europäisches Bildungszentrum der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft und VdW Rheinland-Westfalen sowie BBA – Akademie der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft wurde ein zweistufiges Fortbildungsprogramm »Mobilitätsmanagement im Wohnquartier« konzipiert und durchgeführt.

Auch online stehen dank der Projekte umfangreiche Angebote zur Verfügung: In einem Newsletter wurden regelmäßig relevante Informationen und Serviceangebote zum Thema Wohnen und Mobilität aufbereitet.

Auf der Online-Plattform intelligentmobil.de finden Nutzer*innen zudem eine Förderdatenbank sowie eine umfangreiche Datenbank mit Good-Practice-Quartieren aus Deutschland, Österreich und der Schweiz. Außerdem können hier die Fachpublikationen des Projekts wie dieser Handlungsleitfaden und Faltblätter zu den wichtigsten Bausteinen nachhaltiger Mobilität im Wohnquartier heruntergeladen werden. Mithilfe des Beratungstools »Wohnquartiers-Check« können Interessierte sich Service-Tipps und Informationen zusammenstellen lassen, die individuell auf ihr Quartier zugeschnitten sind.

Viele Akteure stehen bei der Bearbeitung des Themas »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« noch am Anfang ihrer Erkenntnis- und Umsetzungsprozesse. Die beiden Projekte des VCD haben einen wichtigen Beitrag in einem Handlungsfeld geleistet, das in Zukunft eine immer stärkere Bedeutung gewinnen wird.

Intelligente Mobilität vor Ort angehen!



8 Projektregionen

Berlin-Brandenburg
Berlin & Potsdam

Niedersachsen
Hannover & Hameln

Schleswig-Holstein
Kiel & Preetz

Hessen
Darmstadt &
Ginsheim-Gustavsburg

Sachsen
Chemnitz & Erzgebirgskreis

Nordrhein-Westfalen
Bochum & Witten

Baden-Württemberg
Karlsruhe & Pforzheim

Bayern
München & Holzkirchen

[Gute Beispiele, Fachpublikationen, Förderdatenbank, Wohnquartiers-Check und Newsletter. Besuchen Sie uns auf:](#)

intelligentmobil.de



Foto: VCD/sinnwerkstatt

2. Mobilität neu denken: Trends und Herausforderungen

Am Wohnstandort entscheidet sich, wie wir mobil sind: In Deutschland starten oder enden rund drei Viertel aller Wege vor der eigenen Haustür. Grund genug für Kommunen und Wohnungsunternehmen, gemeinsam an intelligenten und zukunftsfähigen Mobilitätslösungen zur Stadt- und Quartiersentwicklung zu arbeiten.

Ausgangslage

Rund 74 Prozent der Verkehrsleistung im Personenverkehr gehen auf den motorisierten Individualverkehr zurück (BMVI 2021, S. 229). Schließlich ist der private Pkw oft jenes Verkehrsmittel, das am bequemsten zugänglich ist: Mit vielen Stellplätzen und autogerechten Straßen direkt vor der Haustür wird Mobilität vielfach als Automobilität verstanden und die Möglichkeiten anderer Mobilitätsformen bleiben ungenutzt. Trotz aller Anstrengungen gibt es im Verkehrssektor bislang kaum Fortschritte beim Erreichen der Klimaziele und der Umsetzung des Pariser Klimaabkommens. Ganz im Gegenteil, die CO₂-Emissionen stagnieren auf zu hohem Niveau. Die Zunahme des Pkw-Verkehrs von

rund 20 Prozent seit dem Jahr 1995 hebt die durch technische Verbesserungen an den Fahrzeugen erreichten Umwelt- und Klimaentlastungen wieder auf (UBA 2022). Hohe Luftschadstoffbelastungen in Form von Stickoxiden und Feinstaub haben in einigen Städten Fahrverbote unabdingbar gemacht. Auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit ist Deutschland noch weit von einer »Vision Zero« entfernt, einem Verkehrsgeschehen ohne Tote und Schwerverletzte. Im Jahr 2021 starben innerorts 746 Menschen bei Verkehrsunfällen, fast 30.000 wurden schwer verletzt (Destatis 2022-1).

Baukosten pro Abstellplatz



Quellen: BBSR 2017, Berechnung der Kostensteigerungen auf Grundlage BKI 2022; eigene Recherche

Herausforderungen in ländlichen Regionen

Nachhaltige Mobilitätsangebote in den Wohngebieten des ländlichen Raums sind aufgrund größerer Distanzen und der geringen Bevölkerungsdichte eine besondere Herausforderung. Aber auch auf dem Land haben Menschen, die kein Auto besitzen oder nicht selbst fahren können, ein Recht darauf, selbstständig mobil zu sein und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Anbindung, Takt und Bediendauer des ÖPNV im ländlichen Raum können diesen Anforderungen häufig nicht gerecht werden. Kleine Orte sind daher oft nur unzureichend an ihre Mittel- und Oberzentren angebunden.

Die Angebote zur Überwindung der ersten bzw. letzten Meile an das Hauptnetz können so standortspezifisch und vielfältig sein wie die ländlichen Regionen selbst: Pedelecs, Ridesharing (private Mitnahme im Pkw, Fahrgemeinschaften), Bürgerbusse oder Anschluss-taxis bilden flexible Lösungsansätze. Diese werden zunehmend durch gewerbliche Sharing-Angebote (z. B. abgestimmt im Wohnquartier und an Bahnhofpunkten), sichere Radabstellplätze oder das (genossenschaftliche) Teilen von Fahrzeugen unterstützt. Auf den ländlichen Raum zugeschnittene Carsharing-Modelle können auch durch bürger-schaftliche bzw. Vereinsstrukturen betrieben werden. Darüber hinaus ist die Kombination von dienstlicher Fahrzeugnutzung durch Kommune oder Wohnungs-unternehmen und privater Nutzung durch die Bewohner*innen möglich.

Neue Anforderungen an den öffentlichen Raum

Die Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume ist unmittelbar mit der Umwelt- und Aufenthaltsqualität verbunden. Die Frage der Flächengerechtigkeit gewinnt dabei zunehmend an Bedeutung. Wohnquartiere sind von der Flächenbeanspruchung durch den fließenden und ruhenden Pkw-Verkehr besonders betroffen: Private Autos stehen mehr als 23 Stunden am Tag auf dem Parkplatz – und das überwiegend zu Hause (BMVI 2019). Der Parkdruck führt auch zu einem intensiven Parksuchverkehr, der bis zu 30 Prozent des Gesamtverkehrs eines innerstädtischen Quartiers ausmacht (SenUMVK 2022). Im Gegensatz dazu stehen dem Fuß- und Radverkehr trotz steigender Nutzungszahlen immer noch zu wenig sichere, barrierefreie Flächen zur Verfügung. Eine Umverteilung der öffentlichen Flächen muss sich an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden orientieren und die Basis für lebenswerte Städte schaffen. Dazu ist es notwendig, die Wohnquartiere von der Wohnung bis in den öffentlichen Raum barrierefrei zu gestalten.

Kostenfaktor Pkw-Stellplätze

Den Gestaltungswünschen im Wohnquartier und den sich ändernden Mobilitätsbedürfnissen der Bewohnenden steht häufig eine zu starre Planungs-logik entgegen. So sind Wohnungsunternehmen vielerorts durch Stellplatzsatzungen zur Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen verpflichtet. Die Baukosten für Tiefgaragen im Wohnungsbau betragen mindestens 22.000 Euro je Stellplatz. Bei schwierigen Boden-verhältnissen können sie aber auch auf mehr als das Dreifache steigen.

Für ein exemplarisches Mietwohngebäude in Deutschland (12 Wohneinheiten à 73 m² Wohnfläche) belaufen sich die Baukosten pro Stellplatz auf rund 250 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche, was einem Anteil von durchschnittlich 9,3 Prozent an den Gesamtbaukosten entspricht (LK Argus 2015, S. 44). Die Baukostensenkungskommission forderte daher eine weitere Flexibilisierung der Stellplatzvorschriften und deren Ergänzung durch neue Mobilitätskonzepte (BMI 2019).

Stellplatzbaukosten werden in der Regel auf alle Hausbewohner*innen umgelegt – unabhängig davon, ob diese ein Auto besitzen bzw. über welche finanziellen Möglichkeiten sie verfügen (Agora Verkehrswende 2022). Verschärft wird die Problematik zusätzlich dadurch, dass die gebauten Stellplätze häufig gar nicht in vollem Umfang nachgefragt werden und leer stehen.

Von der antiquierten Stellplatzsatzung zur flexiblen Mobilitätssatzung

Die Landesbauordnungen vieler Bundesländer beförderten jahrzehntelang eine autogerechte Planung, durch Herstellungspflichten für private Stellplätze. Inzwischen sind die meisten Landesbauordnungen in diesem Punkt flexibler geworden. Die Kommunen könnten unter Berücksichtigung der veränderten Mobilitätsansprüche die Stellplatzbaupflicht in ihren Stellplatzsatzungen bedarfsgerecht gestalten.

So ermöglicht München es Bauherr*innen, den Stellplatzschlüssel für private Pkw im Wohnungsbau zu reduzieren. Voraussetzung dafür ist die Vorlage eines fundierten Mobilitätskonzepts, das die Kompensation der fehlenden Pkw-Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote sicherstellt (Landeshauptstadt München 2021).



Digitalisierung als Treiber der Mobilitätswende

Anpassungsbedarf besteht auch angesichts der rasant voranschreitenden Digitalisierung: Wer hätte vor einigen Jahren die Vielzahl an Sharing-Angeboten als gesellschaftlichen Trend absehen können? Schon bald werden breite Gesellschaftsschichten verschiedenste Mobilitätsoptionen ganz selbstverständlich nutzen, ohne auf einen (eigenen) Pkw angewiesen zu sein. Nutzen statt Besitzen wird mehr und mehr zum Schlagwort der Verkehrswende. Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten und Schnittstellen zu nachhaltiger Mobilität. Zum Beispiel wird die Nutzung von Sharing-Angeboten in vielen Fällen erst durch Smartphone-Apps möglich.

📄 **Orientierung zu Stellplatzsatzungen bietet der Leitfaden »Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW«:**
bit.ly/musterstellplatzsatzung



Foto: VCD e.V.

2.1 Herausforderungen und Chancen für kommunale Akteure

Mobilität als Daseinsvorsorge

In den kommunalen Verwaltungen und politischen Gremien ist das Thema Verkehrswende schon lange auf der Agenda. Verkehrsstaus, Unfälle, zugeparkte Innenstädte, Feinstaubbelastung und Lärm erfordern effiziente Maßnahmen, um die Gesundheit, Sicherheit und Lebensqualität der Bürger*innen zu gewährleisten. Gleichzeitig gilt es, Umwelt- und Klimaziele einzuhalten und den Emissionsausstoß deutlich zu reduzieren. Eine Kernaufgabe zukunftsfähiger kommunaler Verkehrspolitik ist es zudem, ein Mindestmaß an Mobilität als Daseinsvorsorge bereitzustellen. Dazu zählt z. B. die Erreichbarkeit von Ausbildungs- und Arbeitsstätten zu gewährleisten. Ein Umdenken kommunaler Entscheidungsträger ist daher nicht nur aus ökologischen Gründen dringend erforderlich. Durch eine nachhaltige, sozialverträgliche und inklusive Mobilität wird für alle Menschen, insbesondere für sozial benachteiligte Gruppen, Chancengleichheit und gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Infrastrukturen in wachsenden und schrumpfenden Regionen

Die Kommunen weisen regionalspezifisch ganz unterschiedliche Voraussetzungen auf: Während viele, oft periphere Regionen mit Abwanderung zu kämpfen haben, wachsen andere Metropolregionen erheblich. Dieses Wachstum nicht mit mehr Autoverkehr, sondern

in Übereinstimmung mit den Nachhaltigkeitszielen zu bewältigen, ist eine große Herausforderung für die Raumordnung sowie die Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung. Klar ist: Nachhaltige Mobilitätspolitik funktioniert nur unter Berücksichtigung der Stadt-Umland-Beziehungen und des daraus resultierenden Berufs- und Freizeitverkehrs. Sie muss von der Steuerung der Bodennutzung und Siedlungsentwicklung bis zum Bereitstellen nachhaltiger Mobilitätsangebote reichen.

Das investieren Städte in den Radverkehr

Jährliche Ausgaben je Einwohner*in 2018

München	2,30 €
Berlin	4,70 €
Amsterdam	11,00 €
Kopenhagen	35,60 €

Quelle: Greenpeace 2018



Foto: Martin Randelhoff

Handlungsbedarf besteht besonders beim Ausbau eines leistungsfähigen und qualitativ hochwertigen Bus- und Bahnnetzes. Mit seiner geringeren Bevölkerungsdichte und den größeren Entfernungen ist ein dichter ÖPNV-Takt mit langen Bedien- und Pkw-ähnlichen Fahrzeiten im ländlichen Raum deutlich schwerer zu realisieren als in urbanen Regionen. Städte und Regionen, die von einem Bevölkerungsrückgang betroffen sind, stehen vor der Herausforderung, trotz sinkender Nachfrage ein bedarfsgerechtes Angebot im öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten (Deutscher Städtetag 2018, S. 17f). Darüber hinaus ist die Herstellung guter und sicherer Anlagen für den Radverkehr erforderlich.

Bereitstellung finanzieller Mittel

Allen Szenarien gemein ist ein hoher Investitionsbedarf, schließlich ist die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur seit langem bekannt. Besonders betroffen ist der ÖPNV, für den 15 Mrd. Euro jährlich für Infrastruktur- und Angebotsausbau, Personal- aufbau, Fahrzeuge, Digitalisierung, Barrierefreiheit und den Ausgleich für bezahlbare Tickets notwendig wären. Viele der zur Verfügung gestellten Mittel reichen bestenfalls aus, um den Bestand zu sichern, nicht aber, um den Verkehr signifikant auf andere Verkehrsträger als das Auto umzulenken (Deutscher Städtetag 2018, S. 18). Auch die Infrastrukturen für den Rad- und Fußverkehr weisen dringenden Investitionsbedarf auf.

Breit gefächertes Handlungsspektrum

Neue Wohngebiete werden zunehmend mit nachhaltigen, integrierten Mobilitätskonzepten geplant und umgesetzt. Die kommunale Planung steuert die fußläufige Anbindung der Wohnquartiere an den ÖPNV und das Haupttroutennetz des Radverkehrs sowie Binnenstrukturen mit guten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Darüber hinaus haben kommunale Verwaltungen und Kommunalpolitik einen breiten Gestaltungsspielraum, um inter- und multimodales Verkehrsverhalten zu ermöglichen und z. B. Car- und Bikesharing anzubieten. Gemischte Nutzungsstrukturen sollten unter Einbeziehung von Gewerbetreibenden erhalten und gefördert werden und von integrierten Verkehrskonzepten für Wohnquartiere begleitet werden (Deutscher Städtetag 2018, S. 25). Kompakte Siedlungsstrukturen, die bezahlbare und barrierefreie Wohnungen bieten, verringern die Notwendigkeit zu pendeln und können das Verkehrsaufkommen reduzieren.

Kommunale Entscheidungsträger*innen sind die wesentlichen Weichensteller für nachhaltige Mobilität in Deutschlands Städten und Gemeinden. Mit einer ausbalancierten Mischung eines steuernden Mobilitätsmanagements und regulativen Maßnahmen lässt sich die Verkehrswende vor Ort gestalten und die Lebensqualität der Bewohnenden verbessern.



2.2 Herausforderungen und Chancen für Wohnungsunternehmen

Quartiere als Ansatzpunkt innovativer Lösungen der Stadtentwicklung

Der Betrieb von wohnstandortnahen Mobilitätsangeboten gehört (noch) nicht zum Kerngeschäft von Wohnungsunternehmen. Dabei wird der Wert einer Immobilie künftig auch an der Qualität ihrer Mobilitätsinfrastruktur gemessen. Diese Angebote gilt es in Bestandsgebäude zu integrieren und für Neubauten von Beginn an mitzudenken.

Wohnquartiere sind die ideale Keimzelle für innovative Mobilitätskonzepte, da hier auf kleinem Raum Lösungen mit Außenwirkung und Pilotcharakter erprobt werden können. Mit nachhaltigen und intelligenten Mobilitätsoptionen im Wohnquartier können Wohnungsunternehmen ihr Leistungsportfolio um ein wichtiges Spektrum erweitern. Für Wohnungsunternehmen, die bereits im Bereich Smart Home aktiv sind, bieten sich daran andockende wohnbegleitende Dienstleistungen wie z. B. die Buchung von Sharing-Fahrzeugen an.

Ein bedarfsgerechtes Angebot von Mobilitätsdienstleistungen setzt die Wohnungswirtschaft vermehrt in Kooperation mit Mobilitätsunternehmen um.

Dadurch übernimmt die Branche Verantwortung für eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung in ihren Quartieren und bewahrt sich die Entscheidungshoheit über die Mobilitätsversorgung in den eigenen Beständen. Statt auf politische Vorgaben reagieren zu müssen, kann die Wohnungswirtschaft den zukunfts-trächtigen Mobilitätsmarkt selbst aktiv mitgestalten.

„Mietermobilität ist mehr als das Vorhandensein von Stellplätzen! An der Haustür im Quartier entscheidet sich, wie unsere Mieter*innen unterwegs sind. Neue Mobilität unterstützt die Verkehrswende und es entstehen neue Geschäftsmodelle.“

Patrick Isensee

Business Development Manager
Gewobag AG



Verringerung von Baukosten und Flächenverbrauch durch ein intelligentes Mobilitätskonzept



Flächenverbrauch: 12,5 m² Stellplatzfläche und 12,5 m² Bewegungsfläche pro Stellplatz. Quelle: Eigene Berechnungen

Mit vielfältigen Mobilitätsoptionen können sich Wohnungsunternehmen außerdem als Dienstleistungsunternehmen profilieren und ihr Engagement für den Klimaschutz zeigen. Damit übernehmen sie ganz klar gesellschaftliche Verantwortung (Corporate Social Responsibility).

Aufwertung und Wertsteigerung – für Neubau und Bestand

In Neubauquartieren können Mobilitätskonzepte von Anfang an eingeplant werden und die vielfältigen Mobilitätsangebote aktiv in die Vermarktung einfließen. So kann ein Kundensegment adressiert werden, für das solche Dienstleistungen ein zentrales Kriterium bei der Wahl des Wohnorts sind. Neue Mieter*innen lassen sich auf diese Weise langfristig an das Wohnungsunternehmen binden. Doch auch für Bestandsimmobilien können neue Mobilitätsdienste die Verkehrssituation im Quartier entspannen und die Aufenthaltsqualität steigern. Infrastrukturelle Eingriffe im Bestand sind oft herausfordernd.

Maßnahmen zur Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit können aber meist relativ niederschwellig umgesetzt werden.

Zu den ausschlaggebenden Faktoren der Immobilienbewertung zählen Ausstattung und Lage. Doch auch die im Wohnquartier vorhandene Mobilitätsinfrastruktur kann den Wert einer Immobilie steigern. Empirische Studien zeigen, dass die Angebotsqualität des ÖPNV den Wert von Immobilien, sowohl in der Stadt als auch im Umland, erhöht (BBSR 2015, BPD Immobilienentwicklung 2019). Es ist anzunehmen, dass weitere nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen im Wohnquartier, wie etwa verbesserte Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr, ebenfalls positive Preiseffekte auslösen. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und wachsenden Ansprüchen an eine hohe Lebensqualität im Quartier.



Foto: Chemnitz Siedlungsgemeinschaft

Wohnen, Mobilität und erneuerbare Energien integriert denken

Ein weiterer unverkennbarer Trend ist die Elektrifizierung der Mobilität: Ob Pkw, Fahrrad oder Roller – alles wird elektrisch. Die passende Ladeinfrastruktur ist dafür Grundvoraussetzung. Hier kommt der Wohnungswirtschaft eine Schlüsselrolle in der Entwicklung zu: Seit dem Inkrafttreten des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (kurz: GEIG) im März 2021 sind Wohnungseigentümer*innen baurechtlich gefordert, sich mit dem Thema Elektromobilität auseinanderzusetzen. Bei der Umsetzung wird ein großer Umfang von Rechtsgebieten tangiert. Dies gilt vor allem, wenn selbst produzierter Strom, z.B. durch Photovoltaikanlagen auf den Wohnhausdächern, für die Aufladung von Pedelecs oder Elektroautos genutzt werden soll. Neben baurechtlichen Vorgaben sind dann Regelungen des Energierechts sowie steuerrechtliche Fragen zu beachten.

Häufig wird Elektromobilität als unternehmensfremde Zusatzleistung verstanden, die mit zusätzlichem Aufwand, Kosten und rechtlichen Unsicherheiten behaftet ist. Doch lassen sich viele Angebote ohne steuerliche Nachteile für die Akteure der Wohnungswirtschaft integrieren. Besonders vielversprechend ist die Kombination mit Mieterstrommodellen und damit die Nutzung der energierechtlichen Bevorteilung von lokal erzeugtem Solarstrom (Zengerling 2019, S. 29). Mit der Einbindung öffentlicher Lademöglichkeiten auf privatem Grund kann zudem ein zusätzliches Dienstleistungsangebot für Wohnungsunternehmen entstehen. Bei Neubau- und Sanierungsprojekten ergibt sich für Wohnungsunternehmen die Möglichkeit, ein integriertes Mobilitäts- und Energiekonzept umzusetzen.



Foto: Philipp Böhme

2.3 Kooperation von Wohnungswirtschaft und kommunaler Verwaltung

Das Zusammenspiel zwischen kommunalen Akteuren und der Wohnungswirtschaft ist bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilität im Wohnquartier von zentraler Bedeutung. Eine Sicherstellung der Mobilität aller Stadt- und Dorfbewohner*innen ist nur über eine gemeinsame Anstrengung aller Beteiligten – Bund, Länder, Regionen, Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft – möglich. Dazu ist mitunter auch die Überwindung formaler Zuständigkeitsebenen notwendig. Die Hauptverantwortung in der Umsetzung einer intelligenten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität am Wohnstandort liegt jedoch in der Steuerung durch die kommunale Verwaltung und die Wohnungswirtschaft.

Die Bereitstellung von Wohnraum ist die Kernkompetenz der Wohnungswirtschaft. Diese Kompetenz kann durch die Planung integrierter Wohnquartiere mit hoher Lebensqualität erweitert werden. Kommunale Verwaltung und Wohnungswirtschaft können sich in der Umsetzung ideal ergänzen:

Während etwa Kommunen für ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz im Ort sorgen, stellt die Wohnungswirtschaft die Weichen im Wohnquartier, z. B. durch gute, sichere Radabstellanlagen im Gebäude oder im Hof. Durch das gemeinsame Handeln besteht die Chance, die Vision eines nachhaltigen, lebenswerten Wohnumfelds mit Leben zu füllen.

“ Der Wohnstandort ist ein oft unterschätzter Hebel zur Beeinflussung der Wahl des Verkehrsmittels. Die Kommunen können mit klimabewusster Planung zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Entwicklung beitragen.

Madlen Overdick

Kreisbeigeordnete
Main-Taunus-Kreis





Foto: VdW Rheinland Westfalen

2.4 Kooperation von Wohnungswirtschaft und Mobilitätsbranche

Handlungsfelder

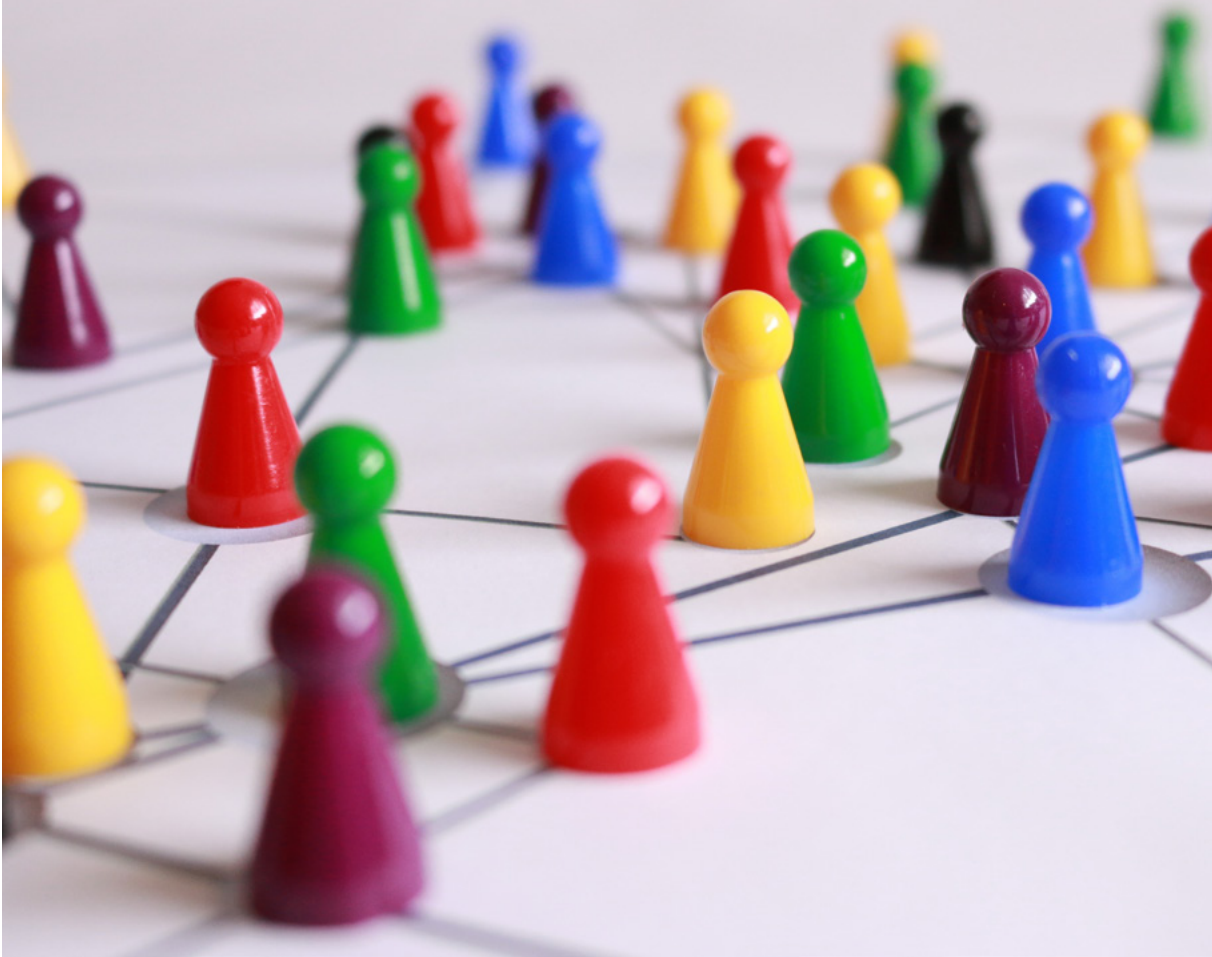
Viele Maßnahmen zur Verbesserung der wohnortnahen Mobilität, v. a. zum Fuß- und Radverkehr, können Akteure der Wohnungswirtschaft eigenverantwortlich realisieren. Zur Umsetzung von Mobilitätsdienstleistungen – wie Car- und Bikesharing, der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur, Mietertickets oder auch der Quartierslogistik – ist die Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern oder der Energiewirtschaft erforderlich.

Sind bereits private Mobilitätsdienstleister vor Ort oder wurden durch andere Wohnungsunternehmen im Quartiersumfeld schon Angebote etabliert, bietet sich die Chance, von bereits vorhandenen Erfahrungen und Modellen zu profitieren. Die Integration neuer Maßnahmen in vorhandene Systeme ist Insellösungen vorzuziehen. Nicht immer müssen es tiefgreifende und kostspielige Maßnahmen sein. Oft können kleine Lösungen, wie das Ausprobieren mit wenigen Fahrzeugen oder Pilotprojekte an bestimmten Standorten, die Keimzelle für eine unternehmens- oder quartiersweite Umsetzung sein.

Geschäfts-/Betriebsmodelle

Wohnungsmarktakeure stehen vor der Aufgabe, Kooperationen frühzeitig zu vereinbaren und die oben genannten Partner, neben der Kommune, für Betreibermodelle und Finanzierungen zu gewinnen. Ebenso ist die Verfügbarkeit von Fördermitteln und die Erfüllung der Fördervoraussetzungen bei den einzelnen Kooperationspartnern zeitnah zu prüfen. Oft ergeben sich hieraus schon wesentliche Kriterien für das örtlich günstigste Kooperationsmodell.

Prinzipiell kommen unterschiedliche Modelle für Finanzierung, Bau und Betrieb von Mobilitätsangeboten in Betracht. Das können Eigenleistungen der öffentlichen Hand oder Wohnungswirtschaft, Konzessions- oder Betreibermodelle oder auch strategische Kooperationen sein, bei der die Kooperationspartner unterschiedliche Aufgaben übernehmen. Ebenso können sich die Erlösquellen aus unterschiedlichen Bausteinen zusammensetzen. Dazu gehören außer den Nutzungsgebühren auch Entgelte für Dienstleistungen wie z. B. Vertrieb, Abfertigung und Abrechnung. Aber auch Pacht- oder Mieteinnahmen, z. B. von



Handel und Paketdiensten, Werbeeinnahmen und öffentliche Zuschüsse kommen in Frage. In aktuellen Sharing-Projekten hat sich folgende Aufgabenteilung herauskristallisiert: Die Bereitstellung von Flächen und ggf. Finanzierung von Fahrzeugen bzw. Fahrrädern erfolgt durch die Wohnungswirtschaft oder Kommune. Für den Betrieb bzw. die Bewirtschaftung, wie z. B. Wartung, Instandhaltung und Service, sowie für die Abrechnung ist der Mobilitätsdienstleister oder das Verkehrsunternehmen zuständig.

Bei allen Kooperationen ist ein ehrliches Erwartungsmanagement erforderlich, insbesondere zur kurzfristigen Nutzerakzeptanz bzw. langfristigen wirtschaftlichen Tragfähigkeit der neuen Angebote. Ein Zeitraum von bis zu drei Jahren hierfür kann herausfordernd sein. Oft ist es notwendig, eine Minimalfinanzierung des Betriebs zu gewährleisten. Dies kann etwa bei Sharing-Angeboten über sogenannte »Ankermieter« erfolgen, die bestimmte Kontingente über Pauschalen nutzen und finanzieren. Dies wurde bereits erfolgreich durch die Integration von (elektrischen) Sharing-Fahrzeugen in kommunale oder Unternehmens-Flotten umgesetzt, die dort konventionelle Fahrzeuge ersetzen. Eine gelungene Kooperation und ein integrierter Betrieb ermöglichen die Substitution von motorisiertem Individualverkehr und tragen damit zu einem autoarmen Quartier und zur Profilierung des Standortes bei.

Zusammenarbeit bei Kommunikation und Marketing

Wohnungsunternehmen können ihr fundiertes Wissen über die eigenen Bestände bei der Planung von Mobilitätsangeboten einbringen und so die Bewohnenden als Kundengruppe für Kooperationen erschließen. Die Wohnungsunternehmen kennen bestenfalls den Mobilitätsbedarf ihrer Mieter*innen und können dadurch belastbare Aussagen zu den Erfolgchancen eines standortspezifischen Mobilitätsangebots treffen.

Neue Mobilitätsangebote sind aber keine Selbstläufer. Das Informieren, Erklären und wiederholte Bewerben von neuen Maßnahmen ist absolut entscheidend für deren Erfolg. Der direkte Kontakt der Wohnungswirtschaft zu ihren Mieter*innen, z. B. durch Mieterzeitschriften oder bei Quartiersfesten, ist von großer Bedeutung für die Akzeptanz der neuen Angebote. Verkehrsunternehmen und überregional agierende Mobilitätsdienstleister verfügen i. d. R. über professionell erstellte Marketingmaterialien oder Kampagnen-Formate, die hierfür genutzt werden können. Dennoch müssen die Kooperationspartner gemeinsam Zeit und Aufklärungsarbeit investieren, damit die neuen Mobilitätssysteme stärker in das Bewusstsein gerückt werden und Eingang in die Gewohnheiten der Bewohnenden finden (BMI 2021).



Foto: Philipp Böhme

3. Bausteine intelligenter Mobilität im Wohnquartier

Mietertickets, Fahrradabstellanlagen oder Carsharing – es gibt in Bestands- wie Neubauquartieren viele Möglichkeiten, die Mobilität am Wohnort nachhaltig zu gestalten. Jedes Handlungsfeld bietet eine Vielzahl von anspruchsvollen, aber auch niedrighschwelligten Bausteinen, mit denen individuelle Schwerpunkte gesetzt werden können. Zusammen ergeben sie ein ganzheitliches Mobilitätsangebot, das maßgeblich zur Lebens- und Aufenthaltsqualität im Wohnquartier beiträgt. Die folgenden Kapitel skizzieren die wichtigsten Bausteine und erläutern sie anhand guter Beispiele.







Foto: VCD/Philipp Kosok

3.1 Fußverkehrsfreundlichkeit

Die ersten Meter vor der Haustür legen alle Bewohner*innen zu Fuß zurück. Eine barrierefreie und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur bildet somit die Grundlage eines jeden Mobilitätskonzepts und erleichtert den Zugang zu anderen Verkehrsmitteln. Attraktive, barrierefreie Fußwege sind aber nicht nur die Voraussetzung für eine selbstbestimmte Mobilität, sondern tragen wesentlich zu mehr Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit im Wohnquartier bei. Dadurch wird allen Menschen ein einfacher Zugang zum öffentlichen Raum ermöglicht. Sitz- und Spielmöglichkeiten »am Wegesrand« berücksichtigen besonders die Gruppen, die am meisten zu Fuß gehen: Kinder und ältere Menschen.



Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität

Wohnungsunternehmen können mit einem attraktiven Wohnumfeld, das zum Verweilen und Erholen, Begegnen, Spielen und Bewegen einlädt, für eine hohe Lebens- und Wohnqualität sorgen. So werden nicht nur neue Bauprojekte attraktiver, auch die Identifikation der Bewohner*innen mit bestehenden Quartieren nimmt zu.



Foto: Daniel Hawelka

Voraussetzungen und Vorbereitung

Wohnumfeldqualität und Fußverkehrsfreundlichkeit bedingen sich gegenseitig. Attraktive Fußwege sind barrierefrei, komfortabel und sicher. Gestaltete Grünflächen, eine gute Beleuchtung und ausreichend Sitzmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität und das Sicherheitsgefühl in der Siedlung und laden dazu ein, zu Fuß zu gehen. Auch Straßenräume und Plätze bieten vielfältige Aufwertungsmöglichkeiten und sollten eine Mehrfachnutzung erlauben.

„Eine einfache Formel für mehr Lebensqualität und Wohlfühlen im Wohnumfeld: Weniger Platz für den motorisierten Individualverkehr, mehr Raum für soziale Begegnungen und eine gute Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur!“

Hans-Georg Kleinmann

Nachbarn60 e.V. in der autofreien Siedlung Köln-Nippes





Foto: Simon Preis

Die Ausstattung und Möblierung des Wohnumfeldes muss die Ansprüche unterschiedlicher Lebenssituationen berücksichtigen. Eine gute Gestaltung des Außenraumes ermöglicht vielfältige Nutzungen für Menschen unterschiedlichen Alters, Geschlechts und körperlicher Verfassung. Sitzbänke zum kurzen Erholen, Tische und Bänke zum Picknicken, Hochbeete für Blumen und Gemüse oder Sportgeräte bieten Gelegenheiten zum Verweilen, für Begegnungen und Bewegung. Wichtig ist auch der funktionale Bezug von Freiflächen und Gebäuden, z. B. sollten Spielbereiche für kleine Kinder in Sicht- und Rufdistanz zum Wohngebäude liegen.

Die wichtigsten Alltagsinfrastrukturen im Quartier sollen zu Fuß erreichbar sein. Die Anzahl und Länge der notwendigen Wege kann mit einer konsequenten Umsetzung des städtebaulichen Leitbildes der

»Stadt der kurzen Wege« (15-Minuten-Stadt) reduziert werden. Die planerische Herausforderung liegt in der Entwicklung eines ausgewogenen Maßes von Dichte und Freiraum, von Lebendigkeit und Ruhebedürfnis.

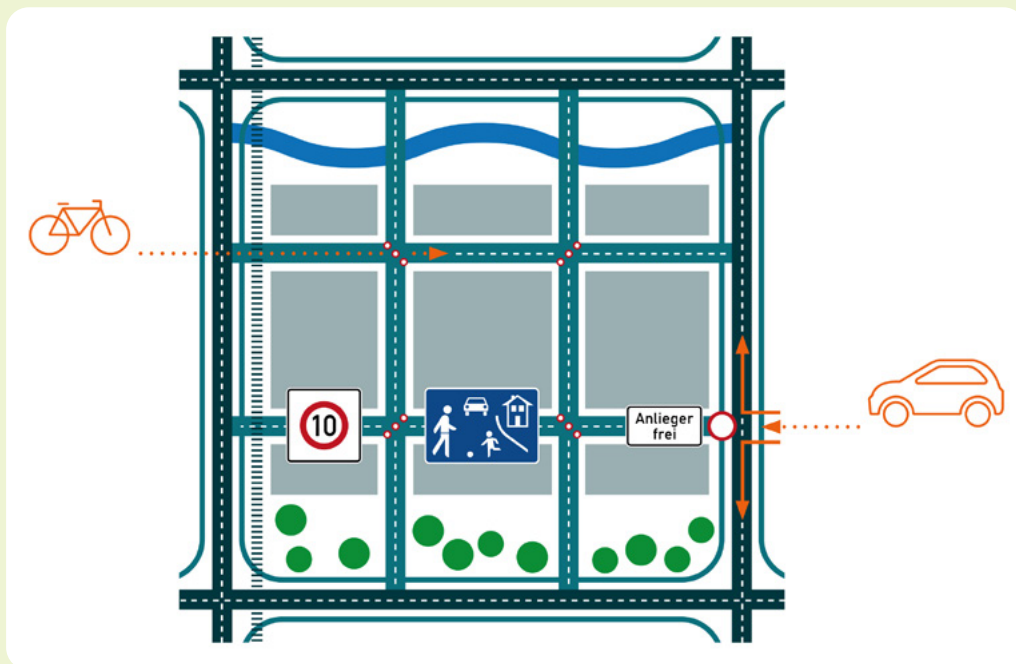
Wartung und Pflege

Die Wohnumfeldqualität wird maßgeblich durch die spätere Pflege der Umgebung gesichert. Ein fachkundiger und sorgfältiger Umgang mit Bepflanzungen und Ausstattungen sorgt für die Qualitätssicherung und senkt die Unterhaltskosten. Hier können Landschaftsarchitekt*innen professionelle Unterstützung bieten.

Information und Kommunikation

Erst in der Gesamtschau unterschiedlicher Perspektiven wird die tatsächliche Bedeutung des öffentlichen Raumes sichtbar. Daher muss bei der Gestaltung des Wohnumfeldes von Beginn an nicht nur informiert,

Superblocks, Kiezblocks, Supergrätzl



Superblocks – auf Katalanisch »Superilles« – sind ein von der Stadtverwaltung Barcelona entwickeltes Konzept zur Verkehrsberuhigung von Wohnquartieren. Der erste Superblock entstand 2017 im Stadtteil Poble Nou. Mittlerweile wurde das Konzept in zahlreiche Länder und Städte übertragen, u. a. nach Wien (Supergrätzl) und Berlin (Kiezblocks). Weitere Projekte existieren beispielsweise in Darmstadt, Leipzig, Hamburg, München, Stuttgart und Wiesbaden.

Der Begriff Superblock geht auf eine Zusammenfassung mehrerer Häuserblöcke zu einer größeren Einheit zurück, die oft von den Bewohnenden als Nachbarschaft wahrgenommen und durch größere Straßen begrenzt wird. Als Orientierung schlägt das ursprüngliche Konzept Superblocks mit einer Kantenlänge von 400 Metern vor: Die Umfahrung eines Superblocks mit dem Auto dauert dann genauso lange wie die Umrundung eines einzelnen Häuserblocks zu Fuß.

Innerhalb des Superblocks wird der motorisierte Verkehr durch sogenannte »modale Filter« (wie Poller, Blumenkübel, Sitzbänke) an der Durchquerung der Wohnquartiere gehindert und zurück auf Hauptverkehrsstraßen

geleitet. Einsatz-, Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen wird die Durchfahrt der Modalfilter oft durch mechanisch umlegbare oder elektronisch versenkbare Poller ermöglicht. Die erzeugten Rundkurse für Kraftfahrzeuge können zu Einbahnstraßen erklärt werden, um Fahrbahnbreiten einzusparen. Allerdings führt dies in der Praxis oft zu höheren Fahrgeschwindigkeiten. Viele Superblocks sehen deshalb Tempolimits oder die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich vor.

Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen haben innerhalb des Superblocks Vorrang. Fahrbahnverengungen und sogenannte Gehsteignasen können zur Verkehrsberuhigung beitragen, ohne Fahrradfahrende zu behindern.

Um eine reine Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die umgebenden Hauptstraßen zu verhindern, sollte die Umsetzung des Superblock-Konzeptes durch Maßnahmen einer umfassende Parkraumbewirtschaftung, wie z. B. Anwohnerparken, flankiert werden. Vor allem aber sind eine gute Anbindung an den ÖPNV und andere nachhaltige Mobilitätsangebote die Grundvoraussetzung für die Akzeptanz der Anwohner*innen.



Foto: Frieder Unselt

sondern auch der Dialog mit den Bewohner*innen gesucht werden. Diese sollten aktiv am Planungsprozess teilhaben und auch mitgestalten können. Formate für dieses Vorgehen sind z. B. Planungswerkstätten, Diskussionsveranstaltungen oder auch Online-Fragebögen.

Diese partizipative Herangehensweise erhöht die Wertschätzung und Identifikation der Bewohnenden mit dem späteren Wohnumfeld. Bei der Weiterentwicklung von bestehenden Quartieren können Wohnungsunternehmen hier besonders von den spezifischen Erfahrungen und Anregungen der Anwohner*innen in Bezug auf das Wohnumfeld profitieren.

Fördermöglichkeiten

Für kommunale Unternehmen kann eine Förderung zur Gestaltung eines attraktiven Wohnumfeldes über ein Darlehen mit dem Programm »IKU – Energetische Stadtsanierung – Quartiersversorgung« der KfW-Bank erfolgen. Dieses Programm fördert die Umgestaltung und Ausweisung öffentlicher Straßenräume zu autofreien oder autoreduzierten Quartieren und finanziert Investitionen in Grüne Infrastruktur, wie die Schaffung, Aufwertung oder Vernetzung von Grün- und Freiflächen sowie die Begrünung von Straßen und Plätzen (für kommunale Gebietskörperschaften eignet sich das Programm »IKK – Energetische Stadtsanierung – Quartiersversorgung«).

Checkliste Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität



Bedarf

- Nutzungsansprüche und Bevölkerungsstruktur analysieren
- Bauliche Besonderheiten und Witterungsverhältnisse prüfen
- Wünsche der Mieterschaft abfragen

Voraussetzungen und Anforderungen

- Bauliche Voraussetzungen klären
- Technische Rahmenbedingungen identifizieren
- Landschaftsarchitekt*in engagieren
- Kooperationspartner identifizieren und ansprechen
- Projektplan erstellen
- Fördermöglichkeiten prüfen

Umsetzung

- Bauliche Maßnahmen zur Errichtung von Spielplätzen, Sitzgelegenheiten usw. umsetzen
- Konzept für Pflege und Wartung ausarbeiten:
Firmen beauftragen
- Regelmäßige Wartung und Pflege der Flächen beauftragen

Information und Kommunikation

- Zielgruppenspezifische Kommunikation und Partizipation der Bewohner*innen frühzeitig starten
- Flächen mit Mieterfesten und anderen Aktionsformaten beleben
- Maßnahmen evaluieren und ggf. an veränderte Nutzungsansprüche anpassen



Verkehrsberuhigte Bereiche

Verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Zonen stellen den Fußverkehr in den Vordergrund und unterstützen die Aufenthaltsqualität im Quartier – nicht nur für Kinder und Familien. Sie orientieren sich vorbildhaft an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden und ermöglichen ein faires Miteinander im Straßenraum.



Foto: VCD/bjanne Lotze

Für Quartiersstraßen sind verkehrsberuhigte Bereiche oder zumindest Tempo-30-Zonen generell zu empfehlen. In größeren Neubauquartieren mit eigener verkehrlicher Erschließung ist dies während der Planung zu berücksichtigen. In Bestandsgebieten ist die Abgrenzung der verkehrsberuhigten Bereiche von Straßen, auf denen höhere Geschwindigkeiten gefahren werden dürfen, genau zu prüfen. Das Aufeinandertreffen von Pkw-, Rad- und Fußverkehr birgt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Mögliche Nutzungskonflikte und Sicherheitsbedenken sollten von Beginn an genau analysiert und diskutiert werden. Zu den notwendigen Vorüberlegungen gehört dabei auch, Radfahrenden ggf. Ausweichrouten anzubieten, auf denen sie schnell-

er als Gehgeschwindigkeit fahren dürfen. Gerade bei mehreren wohnungswirtschaftlichen Akteuren in der Straße ist es unabdingbar, die Idee mit allen Straßenanrainer*innen zu besprechen.

Voraussetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen

Vor der Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche (Fahren mit Schrittgeschwindigkeit) sind die verkehrlichen und straßenrechtlichen Voraussetzungen zu prüfen. Entscheidende Kriterien sind eine sehr geringe Verkehrsstärke und das Überwiegen einer Aufenthaltsfunktion (VwV-StVO 2021). Die Verkehrsbelastung kann durch eine erste Zählung wochentags zur Pendlerzeit geschätzt werden. In einer Viertelstunde



Foto: Philipp Böhme

sollten maximal 100 Fahrzeuge die Straße durchqueren. Für die Verkehrsverwaltungen ist die Argumentation für verkehrsberuhigte Bereiche bis 400 Kfz/h generell einfacher, aber auch darüber hinaus sind die Zonen umsetzbar. Die Aufenthaltsfunktion charakterisiert sich durch die Gestaltung des Straßenraums. Für Neubauten ist dabei ein niveaugleicher Ausbau auf der ganzen Straßenbreite vorzusehen, der die gleichberechtigte Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmenden unterstreicht. Im Bestand muss mit geschwindigkeitsdämpfenden Elementen (z. B. Straßenerengungen oder Bremsschwellen) und angemessenem Design (z. B. Begrünung) oder einem Straßenneubau nachgesteuert werden. Für beide Fälle gilt: Eine autoarme Gestaltung der Straße dient einem passenden Erscheinungsbild zur Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereiches. Deshalb sind parallel Parkhäuser und Sammelgaragen oder ähnliche Parkraumkonzepte zu prüfen, um parkende Autos im Straßenraum zu vermeiden.

Umsetzung

Inspiration für die Umsetzung bieten häufig andere verkehrsberuhigte Bereiche in der Kommune oder Lösungen in anderen Orten. Der kommunalen Verwaltung obliegt die Festlegung in der Bauleitplanung

bzw. verkehrsrechtlichen Anordnung und die Umsetzung der baulichen Änderungen. Der Baulastträger stimmt dem Umbau in der Regel nur dann zu, wenn Pkw- und Radverkehr weiter möglich sind. Als ersten Schritt gilt es, über den Bedarf und das Vorhaben mit den Ansprechpersonen der Stadtverwaltung sowie Anlieger*innen zu diskutieren. Zur Begründung des Bedarfs kann eine durch Familien geprägte Struktur der Bewohnenden herangezogen werden.

Ein Antrag auf Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone bei der kommunalen Verwaltung kann bei guten Erfolgsaussichten nach den ersten Gesprächen direkt eingereicht werden. Bei Bedenken der Verwaltung sollte das Vorhaben durch Aktionen gestärkt werden, um den Bedarf nachzuweisen und die Aufenthaltsqualität schrittweise zu erhöhen. Eine Methode hierfür sind temporäre Spielstraßen, die in verschiedenen Städten eingerichtet wurden. Dabei wird die Straße einmalig oder regelmäßig jeweils für einen bestimmten Zeitraum (z. B. mittwochs von 14 bis 17 Uhr) gesperrt, um kurzfristig die Straße für Kinderspiel zurückzuerobern.

Die Einhaltung der Verhaltensregeln nach StVO, vor allem der Schrittgeschwindigkeit, muss konsequent kontrolliert werden, um die Sicherheit aller dauer-



Foto: Philipp Böhme

haft gewährleisten zu können. Verkehrsberuhigte Bereiche als Ersatz-Spielräume für Kinder zu nutzen, ist lediglich in Ausnahmefällen zu empfehlen. Das wesentliche Ziel der Verkehrsberuhigung sollte sein, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen.

Information und Kommunikation

Verkehrsberuhigte Zonen sind vielerorts ein Aushandlungsergebnis zwischen den verschiedenen Akteursinteressen vor Ort. Der Wunsch und das Vorhaben sollten deshalb frühzeitig öffentlich diskutiert werden. Die Partizipation der (ggf. zukünftigen) Mieterschaft ist nicht nur notwendig, sondern sehr hilfreich, da diese häufig ein hohes Eigeninteresse hat, die Maßnahme zu unterstützen. Dazu gehört auch, diese in

einem Mitbestimmungs- und Austauschprozess gemeinsam mit kommunalen und wohnungswirtschaftlichen Akteuren intensiv in die Planung einzubeziehen. Beispiele für partizipative Formate sind Workshops, Planungswerkstätten oder Diskussionsveranstaltungen.

[Lieber Tempo 30 als ein verkehrsberuhigter Bereich? Mehr Informationen gibt es hier.](#)

strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/tempo-30

Fördermöglichkeiten

Förderungen, die für eine Straßenumgestaltung nötig sind, sind für Kommunen im Bereich der städtebaulichen Förderung zu finden. Auf Landesebene gibt es beispielsweise in Hessen (»Nachhaltiges Wohnumfeld in neuen Wohnquartieren«), Rheinland-Pfalz (»Förderung der Dorferneuerung«) und Bayern (»Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger«) Programme zur Förderung verkehrsberuhigter Zonen.

Checkliste Verkehrsberuhigte Bereiche



Bedarf

- Mieter*innenstruktur (Familien) und andere Bedarfsgründe prüfen
- Entscheidung zwischen verkehrsberuhigtem Bereich, Tempo 30 und Fahrradstraße treffen
- Straßenbereich eingrenzen

Voraussetzungen und Anforderungen

- Städtebauliche Förderung durch kommunale Verwaltung prüfen
- Verkehrsbelastung (Pkw-Verkehr) erheben
- Aufenthaltsfunktion bzw. -qualität prüfen

Umsetzung

- Vorgespräch mit Verkehrsplanungsamt bzw. Straßenbauverwaltung führen
- Offiziellen Antrag bei kommunaler Verwaltung stellen
- Ggf. Unterschriften der Anwohner*innen sammeln
- Ggf. Aktion temporäre Spielstraße o. Ä. umsetzen
- Ggf. Aufenthaltsqualität vorab durch Aktionen erhöhen

Information und Kommunikation

- Vorhaben über Medien und eigene Kanäle öffentlich machen
- Bewohner*innen und Straßenanrainer*innen in die Planung einbeziehen



Fußverkehrscheck – zu Fuß zur Haltestelle

Stärken und Schwächen der Fußverkehrsinfrastruktur im Quartier gemeinsam mit den Bewohnenden untersuchen: Ein sogenannter »Fußverkehrscheck« ist eine kostengünstige Maßnahme, um das Wohnumfeld genauer unter die Lupe zu nehmen. Am Ende der Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse steht ein Katalog, der Schwachstellen und Gefahrenpunkte aufzeigt. Auf diese Weise können Verbesserungsmaßnahmen zielgenau abgeleitet und umgesetzt werden.

Beim Fußverkehrscheck sollte ein besonderer Fokus auf die Fußwege zu den Haltestellen des ÖPNV gelegt werden. Einen attraktiven Zugang zu Bus und Bahn zu gewährleisten, liegt in der Verantwortung der Kommunen (in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen). Doch auch Wohnungsunternehmen sind wichtige Akteure und können den ÖPNV durch eine gute Anbindung der quartiersinternen Fußwege an das übergeordnete Wegenetz stärken.

In vielen Fällen ist es daher sinnvoll, neben einer Begehung der Quartierswege auch die Wege in der Siedlungsumgebung zu inspizieren. Zudem ist eine frühzeitige Kooperation mit der kommunalen Verwaltung bzw. dem verantwortlichen Verkehrsunternehmen zur Umsetzung von Maßnahmen anzustreben.

Der Fußweg zur Haltestelle wird durch eine klare Wegweisung, taktile und visuelle Leitsysteme, Umgebungspläne an den Haltestellen, abgesenkte Bordsteine an Querungen, Sitzmöglichkeiten sowie direkte, sichere und gut beleuchtete Gehwege deutlich aufgewertet.

Voraussetzungen und Vorbereitung

Vor der Umsetzung eines Fußverkehrschecks sind das zuständige Personal aus dem Gebäudemanagement sowie die finanziellen Möglichkeiten abzuklären. Dabei sind nicht nur Kosten für die Planung und Durchführung der Checks einzukalkulieren, sondern auch für anschließende bauliche Verbesserungen. Die erste Aufgabe für die zuständige Ansprechperson und Leiter*in des Rundgangs ist die Einladung der Bewohnenden. Eine maximale Teilnehmendenzahl von 20 Personen hat sich bewährt. In kleineren Wohngebieten kann der Check offen für alle interessierten Bewoh-

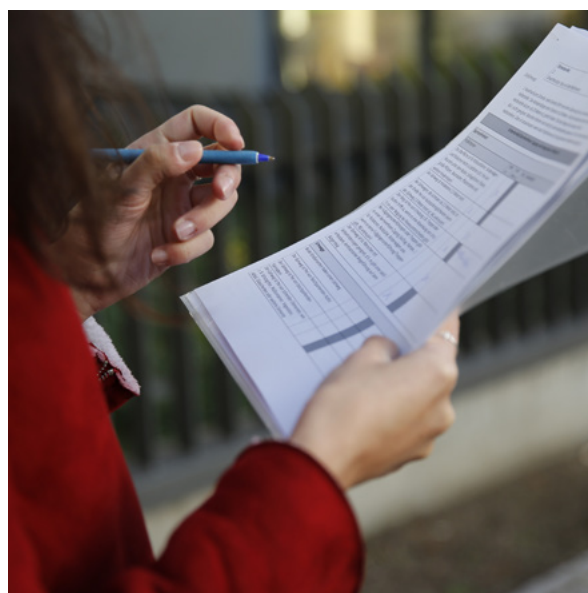


Foto: VCD/Katja Täubert

ner*innen beworben werden. In größeren Quartieren ist dagegen eine Begehung, aufgeteilt auf bestimmte Zielgruppen (z. B. Schüler*innen, Senior*innen, mobilitätseingeschränkte Personen), empfehlenswert.

Das Begehen, Notieren und Diskutieren benötigt Zeit, deshalb vereinfachen ein genauer Routenverlauf sowie festgelegte Ruhepunkte zur Besprechung das Zeitmanagement. Die Route der Inspektion sollte relevante Eingangsbereiche, Treppenhäuser, Hauptwege, Knotenpunkte und Zuwege umfassen. Bei größeren Siedlungen bietet es sich an, die Strecke auf typische Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege aufzuteilen.

Durchführung

Der eigentliche Check dauert bestenfalls nicht länger als eine Stunde. Zu Beginn des Fußverkehrschecks



Foto: trattiertratti/Adobe Stock

erläutert die Leitung kurz Ablauf und Ziele des Checks und stellt den anwesenden Bewohner*innen die geplante Route vor. Anschließend bekommen die Teilnehmenden einen Fußverkehrscheck-Fragebogen, Karten des Quartiers (mit eingezeichneter Route) und Stifte ausgeteilt, um die Protokollierung aller relevanten Schwachstellen und möglicher Verbesserungsvorschläge sicherzustellen.

Die Dokumentation während des Checks sollte folgende Punkte umfassen: Standort, Problembeschreibung bzw. positives Beispiel, Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf weitere Schwachstellen im Wohnquartier. Für die spätere Maßnahmenumsetzung und die Weitergabe von Mängelprotokollen an weitere Ansprechpartner*innen sind eine Fotodokumentation und die genaue Bemessung per Maßband (z. B. von Stufenhöhen) wichtig.

Am Ende des Fußverkehrschecks wird eine kurze Feedbackrunde abgehalten, um die Präferenzen der Maßnahmenumsetzung zu evaluieren. Ist dafür ausreichend Zeit eingeplant, lässt sich ein differenziertes Stimmungsbild erhalten. Bei einer längeren Abschlussrunde sollten die Teilnehmenden

die Möglichkeit bekommen, sich hinzusetzen. Eine Einladung zu einem Getränk oder Snack bildet einen angenehmen Rahmen und erhöht die Gesprächsbereitschaft. In größeren Siedlungen ist außerdem die gemeinsame Ausarbeitung eines Wegeplans für gezielte Alters- und Bevölkerungsgruppen, wie beispielsweise Schulwege, zu empfehlen. Dieser Schritt erfolgt am besten im Rahmen eines Treffens im direkten Anschluss an die erste Begehung.

Nachbereitung

Nach der Veranstaltung ordnet die Leitung des Rundgangs die notierten Schwachstellen, beispielsweise nach Orten, Zuständigkeiten oder Themenbereichen. Daraus werden entsprechende Verbesserungsmaßnahmen entwickelt und auf Machbarkeit, Kosten sowie Dauer der Umsetzung geprüft. Am Ende sollten kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen stehen, die priorisiert und in einem Maßnahmenkatalog zur Beseitigung der Schwachstellen und Gefahrenpunkte (inklusive Zuständigkeiten und Terminsetzung) festgehalten werden.

Diese Ergebnisse werden in geeigneter Weise an die Bewohnenden weitergeleitet, zum Beispiel durch einen



Foto: Luiza Puiu

Aushang am Schwarzen Brett. Bei großen Maßnahmenpaketen bietet es sich an, einen Abschlussworkshop mit einer Erläuterung oder gemeinsamen Diskussion über die umsetzbaren Maßnahmen und deren Priorisierung durchzuführen.

Umsetzung von Maßnahmen

Den eigentlichen Abschluss des Fußverkehrschecks bildet die Umsetzung der ersten Maßnahme. Hiermit wird sichergestellt, dass die Bewohnenden die gewünschte Verbesserung des Fußverkehrs im Quartier wahrnehmen. Dafür eignet sich am besten eine kurzfristige Maßnahme, die einen in der Begehung festgestellten Gefahrenpunkt beseitigt, etwa das Entfernen von Sperrmüll oder anderen Hindernissen, die Gehwege unnötig verengen.

Information und Kommunikation

Als partizipative Begehung setzt der Fußverkehrscheck einen vielschichtigen Austausch mit den Bewohner*innen voraus. Über den ganzen Prozess, von der Einladung bis zur Ankündigung von Maßnahmen, müssen die Teilnehmenden informiert und kommunikativ begleitet werden. Um die Teilhabe aller Gruppen

zu gewährleisten, sollten verschiedene Kommunikationskanäle (Homepage, Mieterzeitung, Schwarzes Brett, Postwurfsendung, persönliche Ansprache bei sozialen Einrichtungen) genutzt werden.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass bei der gemeinschaftlichen Inspektion der Wege die Bewohnenden häufig Verbesserungsvorschläge und Wünsche äußern, die teilweise nicht umsetzbar sind. Die Leitung des Rundgangs, die gleichzeitig dem Wohnungsunternehmen angehört, sollte darauf vorbereitet sein, diese Ansprüche realistisch beantworten und moderieren zu können.

[🔗 Das VCD-Projekt »Zu Fuß zur Haltestelle« hat viele Checklisten zum Thema erarbeitet:](#)

www.vcd.org/themen/fussverkehr/zu-fuss-zur-haltestelle/fussverkehrschecks-zur-haltestelle/

Checkliste Fußverkehrscheck



Vorbereitung

- Bewohner*innengruppen zur Einladung identifizieren
- Einen für alle Zielgruppen passenden Termin festlegen (z. B. Wochenende, abends)
- Einladungen zielgerichtet verschicken oder veröffentlichen (evtl. auch an die Kommune, Verkehrsunternehmen oder Medien)
- Ca. einstündige Route ausarbeiten
- Material beschaffen (Fragebögen, Karten, Klemmbretter, Stifte, Maßbänder, Kamera)
- Vorbereitungen für die Abschlussrunde treffen (Räumlichkeit, Verpflegung)
- Zuständige Vertreter*innen des Wohnungsunternehmens bzw. weitere Akteure (kommunale Verwaltung, Verkehrsunternehmen) einladen

Durchführung

- Materialien zum Startpunkt bringen
- Fußverkehrscheck-Konzept kurz erklären
- Route vorstellen
- Fragebögen und Material verteilen
- Alle relevanten Punkte der Route gemeinsam ablaufen
- Feedback-/Diskussionsrunde am Ende der Begehung durchführen
- Ausgeteilte Fragebögen und Materialien einsammeln
- Vereinbarungen zum weiteren Vorgehen treffen

Nachbereitung

- Schwachstellen sortieren (z. B. nach kurz- bis langfristig realisierbaren Maßnahmen)
- Verbesserungsmaßnahmen entwerfen und sammeln
- Kosten, Dauer und Machbarkeit der einzelnen Maßnahmen prüfen
- Maßnahmenkatalog bzw. Priorisierung erstellen
- Koordination und Zuständigkeiten für Umsetzung der Maßnahmen festlegen
- Erste (kurzfristige) Maßnahme zeitnah umsetzen
- langfristige Maßnahmen umsetzen

Information und Kommunikation

- Frühzeitige Information der Bewohner*innen über geplante Maßnahmen initiieren
- Zuständige Ansprechperson beim Wohnungsunternehmen (oder auch ergänzend beim Verkehrsbetrieb) festlegen
- Ergebnisse an Teilnehmende bzw. Anwohner*innen kommunizieren
- Medienwirksame Presseaktionen planen



Foto: Philipp Böhme

3.2 Fahrradfreundlichkeit

Die Qualität von Fahrradwegen und -abstellanlagen bestimmt maßgeblich, ob Bewohnende das Fahrrad für ihre Alltagswege nutzen. Direkte und sichere Verbindungen zu den wichtigen Zielen innerhalb und außerhalb des Quartiers sind eine Grundvoraussetzung. Je näher und komfortabler Fahrradparkplätze, vor allem im Vergleich zum Auto, zu erreichen sind, desto mehr wird das Fahrrad auch genutzt. Vor allem für teurere Fahrräder wie Pedelecs und Lastenräder sind witterungs- und diebstahlgeschützte Abstellanlagen erforderlich.



Fahrradstreifen, Fahrradwege und Fahrradstraßen

Eine gute Radverkehrsinfrastruktur sorgt dafür, dass Wohnquartiere fahrradfreundlich sind. Fahrradstreifen, -wege und -straßen sollten auch auf Quartiersebene nach den Grundprinzipien der Radverkehrsplanung errichtet werden, das heißt: sicher, intuitiv, zusammenhängend und komfortabel zu nutzen sein.

Die örtliche Radverkehrsinfrastruktur muss vielfältigen Nutzungsgruppen gerecht werden, sollte keine Lücken aufweisen und in das übergeordnete Netz eingebunden sein. Während die überörtlichen (Schnell-)Verbindungen oft in Verantwortung von Ländern und Landkreisen liegen, planen die Kommunen das örtliche Wegenetz. Auf Quartiersebene ist eine kooperative Planung mit der Wohnungswirtschaft zielführend. Dabei sind die Bedürfnisse der Radfahrenden zu berücksichtigen und Konfliktpunkte bereits im Rahmen der Netzplanung zu reduzieren. In Bestandsquartieren gilt es, die bestehende Radverkehrsinfrastruktur zu überprüfen und erforderliche Flächen für den Radverkehr durch eine Neuverteilung des fließenden und ruhenden Verkehrs bereitzustellen.

Voraussetzungen und Anforderungen

Verschiedene Infrastrukturelemente sollten nahtlos ineinandergreifen, damit Radfahrende ihr Ziel inner- und außerorts direkt, sicher, komfortabel und schnell erreichen. Innerorts gilt es, den geschützten Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) zu einem standardisierten Gestaltungselement zu erheben. Durch ein attraktives Kreuzungsdesign können ausreichend dimensionierte, übersichtliche und verständlich gestaltete Knotenpunkte geschaffen werden. Diese zählen zu den kritischsten Elementen der Verkehrssicherheit von Radfahrenden. Fahrradstraßen dienen als Radrouten im Nebennetz mit wenig Kfz-Verkehr, auf denen Radfahrende durch Vorrangregelungen an Kreuzungen schnell und sicher vorankommen. Ein Mischverkehr mit dem Auto sollte nur bei niedrigen Geschwindigkeiten und geringer Verkehrsstärke geplant werden. Außerorts, auf Straßen mit regionaler oder überregionaler Verbindungsfunktion sowie hoher Verkehrsstärke und Fahrgeschwindigkeit, sollten separate Radverkehrsinfrastrukturen geplant und umgesetzt werden.



Foto: Philipp Böhme

Wirtschaftswege können Teil der Infrastruktur werden und zahlreiche Netzlücken schließen. Leistungsfähige überörtliche Infrastrukturen in Form von gut ausgebauten Radschnellverbindungen, direkt geführten Radwegen und Radvorrangrouten sowie eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr sind insbesondere für Pendelnde entscheidend (BMDV 2021).

Attraktive Fahrradwege und -streifen müssen ausreichend breit und von guter Oberflächenbeschaffenheit sein. Sie sind mit Beschilderungen, Markierungen, Wegweisern, Beleuchtung bis hin zu eigenen Signalanlagen im Kreuzungsbereich auszustatten. Bordsteinabflachungen erhöhen die Zugänglichkeit und Barrierefreiheit.

Separate Radverkehrsinfrastrukturen sind, wo immer möglich, zu empfehlen. Eine Mischung von Rad- und Kfz-Verkehr ist nur bei wenig belasteten Straßen und niedrigen Geschwindigkeiten (bis 30 km/h) geeignet.

Eine Trennung vom Autoverkehr kann mittels physischer Barrieren wie Poller, flexibler Pfosten oder Blumenkübel erfolgen. Gemeinsame Geh- und Radwege sollten nur bei sehr geringem Rad- und Fußverkehr (z. B. bestimmte Landstraßen außerorts) und dort, wo bessere Lösungen aus Platzgründen ausgeschlossen sind, angelegt werden (DStGB 2021, S. 12). Die Anforderungen von Pedelecs, Lastenrädern und Anhänger-gespannen und auch die Bedarfe der Fahrradlogistik sind bei der Planung mit zu berücksichtigen.

Umsetzung

Die Planung, der Bau sowie die Instandhaltung öffentlicher Radverkehrsanlagen im Quartier obliegen der jeweiligen Kommune. Diese bestimmt auch über die Umsetzung baulicher Änderungen. Wohnungsunternehmen sollten daher den Bedarf und das Vorhaben mit den Ansprechpartner*innen der Stadtverwaltung sowie den Bewohnenden vorab diskutieren. Anträge zur Errichtung oder zum Umbau von Radverkehrsanlagen sind bei der kommunalen Verwaltung einzureichen. Die Erfolgsaussichten auf den politischen Beschluss zur Umsetzung können durch Aktionen, die den Bedarf der Baumaßnahmen nachweisen, erhöht werden. Temporäre Fahrradstreifen (Pop-up-Bike-Lanes) können die lange Phase bis zur Umsetzung überbrücken. Sie bieten Flexibilität für Evaluierung und schrittweise Anpassung, müssen jedoch ebenfalls beim Baulastträger beantragt werden. Zudem sollten Angebote im Quartier geschaffen werden, den Radverkehr mit anderen Verkehrsmitteln wie z. B. dem ÖPNV oder Sharing-Angeboten zu kombinieren.

Instandhaltung und Pflege

Die Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur sowie die Behebung bestehender Defizite muss auf einem hohen Niveau erfolgen. Schmale Radwege, schlechte Oberflächenbeläge oder Wurzelaufrüche schränken die Nutzbarkeit ein und bilden ggf. ein Unfallrisiko. Da Radwege zunehmend ganzjährig genutzt werden, sollte ein entsprechender Winterdienst zum Standard gehören.

Information und Kommunikation

Bei der Planung und Umsetzung von Radverkehrsanlagen im Quartier sollten die Bewohner*innen nicht nur von Beginn an informiert, sondern auch durch Partizipationsmaßnahmen (wie z. B. Planungswerkstätten, Diskussionsveranstaltungen oder Befragungen) in den Planungsprozess eingebunden werden. Bei der Überprüfung und Weiterentwicklung bereits bestehender Anlagen können Wohnungsunternehmen und Kommunen von den spezifischen Erfahrungen der Anwohner*innen profitieren. Durch die Einbeziehung der Bewohnenden lassen sich mögliche Nutzungskonflikte zwischen Fahrradfahrenden und dem Kfz- sowie Fußverkehr frühzeitig erkennen und reduzieren.

🔗 **Eine Übersicht der baurechtlichen Anforderungen an den Radverkehr und die verschiedenen Arten von Radwegen gibt es unter:**

www.forum-verlag.com/blog-bi/radverkehrsanlagen-radwege

Fördermöglichkeiten

Für die Erstellung von Radverkehrsinfrastruktur gibt es zahlreiche Fördermöglichkeiten des Bundes und der Länder, diese können am besten über www.foerderdatenbank.de recherchiert und regional bzw. thematisch eingegrenzt werden. Informationen zu Förderprogrammen für Kommunen sind auch auf den Webseiten der Verkehrs- und Umweltministerien der Länder zu finden.

🔗 **Einen guten Überblick über die aktuellen Förderprogramme des Bundes bietet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr unter:**

bit.ly/BMDV_radverkehrfoerdern

Checkliste Fahrradstreifen, Fahrradwege und Fahrradstraßen



Bedarf

- Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnenden analysieren
- Nutzungs- und Sicherheitskonflikte mit Kfz- und Fußverkehr identifizieren
- Verfügbarkeit und Qualität vorhandener Radverkehrsanlagen überprüfen

Voraussetzungen und Anforderungen

- Städtebauliche Förderung durch kommunale Verwaltung prüfen
- Bauliche und technische Anforderungen klären
- Neuverteilung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs erwägen

Umsetzung

- Vorgespräch mit Verkehrsplanungsamt bzw. Straßenbauverwaltung führen
- Offiziellen Antrag bei kommunaler Verwaltung stellen
- Ggf. Aktion temporärer Fahrradstreifen o. Ä. umsetzen

Wartung

- Instandhaltung der Radverkehrsinfrastruktur sicherstellen
- Ganzjährige Nutzung ermöglichen (Winterdienst)

Information und Kommunikation

- Vorhaben über Medien und eigene Kanäle öffentlich machen
- Rechtzeitige Information und Einbindung der Bewohnenden sicherstellen



Fahrradparken

Der Bau von geeigneten Fahrradabstellanlagen im Bestand und bei Neubauten ist elementarer Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur im Wohnquartier. Der Aufwand und die Kosten unterscheiden sich dabei je nach Größe und Qualität der Anlage. Durch die Umsetzung von Fahrradstellplätzen in einem integrierten Mobilitätskonzept können oft Anzahl und Kosten für Pkw-Stellplätze reduziert werden.



Foto: Martin Randalhoff

Wichtige Grundlage beim Bau von Fahrradparkanlagen ist das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht, insbesondere die jeweilige Landesbauordnung. Hier ist festgelegt, wie Abstellanlagen zu gestalten und wie viele Fahrradstellplätze pro Wohnung mindestens vorgeschrieben sind. Dies wird teils durch Ortssatzungen spezifiziert.

Bei der objektbezogenen Bedarfsermittlung kann ein Orientierungswert von zwei Fahrrädern pro Haushalt (BMVI 2019) oder einem Fahrradstellplatz pro 30 Quadratmeter Wohnfläche (Neufert 2016) zugrunde gelegt werden. Hinzu kommen Fahrradparkplätze für Gäste (ca. zehn Prozent der Stellplätze für Mieter*innen) sowie ein erweiterter Flächenbedarf für Lasten-

räder, Spezialräder und Anhänger. Bei der Umsetzung einer Fahrradparkanlage sollte die Struktur der Bewohnenden beachtet werden, um bedarfsgerechte Abstellanlagen bereitzustellen. Ältere Bewohner*innen sind beispielsweise häufiger mit Pedelecs (Erhöhung der Reichweite) oder mit Dreirädern (Erhöhung der Stand- und Fahrsicherheit) unterwegs. Junge Familien hingegen benötigen Platz für Lastenräder oder auch mehrere Kinderräder. Für Räder mit elektrischem Antrieb muss eine Ladeinfrastruktur angeboten werden.

Umfragen unter den Mieter*innen können Wohnungsunternehmen dabei helfen, die tatsächlichen und gewünschten Mobilitätsbedürfnisse genau zu ermitteln.



Foto: Stefan Hofmann

Voraussetzungen und Anforderungen

Aus dem ermittelten Bedarf ergibt sich die Art und Größe der Fahrradparkanlage. Je nach Quartiers-typologie sind unterschiedliche Lösungen zu empfehlen. So bietet es sich an, in Neubauquartieren Fahrradräume im Gebäude vorzusehen, während in Bestandsquartieren eher außenliegende Fahrrad-bügel, -boxen und -garagen zum Einsatz kommen. Die Mindestfläche für eine bequeme Fahrradabstellung liegt bei 2 Quadratmetern. Rangierflächen und Zuwege bei größeren Anlagen erhöhen den Platzbedarf. Das steigende Aufkommen von Sonderrädern führt zu neuen Anforderungen an das Abstell- und Platzangebot: Lastenräder können bis zu 2,7 Meter lang sein.

Der gewählte Standort muss Ansprüchen an Nähe, Barrierefreiheit, Sicherheit und Wetterschutz genügen. Dafür sollte die Fahrradparkanlage wohnungsnah errichtet werden (höchstens 20 Meter Entfernung zum Hauseingang). Ideal ist die Planung einer ebenerdig erreichbaren Abstellanlage. Weiterhin muss der Zugang ausreichend breit ($\geq 1,20$ Meter) und die Anlage nachts gut ausgeleuchtet sein.

„Hochwertige und sichere Fahrradabstellanlagen sind ein überzeugender Anreiz für neue Mieter*innen. Eine offensive Bewerbung spricht eine fahrradaffine Mieterschaft an.“

Christoph Neye

HOWOGE
Wohnungsbaugesellschaft mbH



Zum Schutz vor Niederschlag ist es nötig, außenstehende Parkanlagen zu überdachen. Zur Erhöhung der Sicherheit und des Wetterschutzes sind Garagen oder abschließbare Fahrradboxen zu empfehlen.



Foto: Stadtplanungsamt Darmstadt

Platzbedarf und Kosten von Fahrradabstellanlagen

Modell	Kosten pro Element (ohne Einbau)	Platzbedarf (je Stellplatz)	Zugänglichkeit/ Nutzbarkeit	Wetterschutz	Diebstahl-schutz
Fahrrad-bügel	ab 60 € / Stpl. (durchschnittlich 120 € / Stpl.)	(1,25–)2 m ²	Sehr einfach	Nur bei Überdachung	Gering
Doppelstock-parker	ab 2.000 € / 4 Stpl. (einseitig)	ca. 1,5 m ²	Schwer	Nur bei Überdachung	Mittel
Fahrradbox	Ca. 500 bis 1.200 € / Stpl.	2–3 m ²	Einfach	Gewährleistet	Hoch
Fahrrad-pavillon	Ca. 5.000 bis 10.000 € (für 12 Fahrräder)	Ab 7 m ²	Mittel	Gewährleistet	Mittel
Fahrrad-raum (Erdgeschoss)	Kosten abhängig von vorhandenen Flächen und Wahl der Fahrradparker	z. B. bei einem Mehrfamilienhaus mit 12 Haushalten: ca. 50 m ²	Ebenerdiger Zugang	Gewährleistet	Mittel bis hoch
Fahrrad-keller	bei Umwidmung von Pkw-Tiefgaragenplätzen geringe Kosten	z. B. bei einem Mehrfamilienhaus mit 12 Haushalten: ca. 50 m ²	Breite Rampen mit geringen Neigungen nötig	Gewährleistet	Mittel bis hoch
Garage	ab 2000 € / Stpl. (Kosten abhängig von Größe, Bauaufwand und technischem Innovationsgrad)	Ca. 2,25 m ² (je Stellplatz + Erschließungsflächen)	Ebenerdiger Zugang	Gewährleistet	Mittel

Quelle: Eigene Recherche, Stand Oktober 2022

🔗 Weitere Informationen und Empfehlungen für die Planung von Fahrradabstellanlagen bietet der Leitfaden Fahrradparken aus Hamburg: bit.ly/leitfaden_fahrradparken



Foto: LEG Immobilien SE

Umsetzung

Nicht mehr zeitgemäß sind sogenannte »Felgenkiller«: einfache Vorderradhalter, die kaum Standsicherheit und Anschlussmöglichkeiten bieten. Zu empfehlen sind stattdessen Fahrradlehnenbügel (zu Kosten, Bedienfreundlichkeit und Flächenbedarf verschiedener Abstellanlagen siehe Tabelle auf der vorherigen Seite).

Abstellanlagen müssen regelmäßig kontrolliert und gewartet werden, wofür die Zuständigkeiten rechtzeitig festzulegen sind. In der Praxis hat es sich bewährt, eine klare Zuordnung zwischen den Abstellanlagen und der Wohnung (z. B. durch eine Nummerierung) herzustellen. So können ungenutzte, defekte Fahrräder einfacher identifiziert und die Besitzer kontaktiert werden und es geht kein wertvoller Parkraum verloren.

Information und Kommunikation

Eine frühzeitige Beteiligung ist insbesondere bei zu erwartenden Bedarfen für Sonderräder sinnvoll. Eine Partizipation während der Planungsphase gibt die Möglichkeit, auf Wünsche und Hinweise einzugehen, falls Bewohner*innen spezielle Mobilitätsbedürfnisse haben.

→ Stellplatzkonversion

Auch Pkw-Stellplätze vor Wohnhäusern können in Kooperation mit der kommunalen Verwaltung zu Fahrradparkanlagen umgebaut werden: Auf einen Pkw-Parkplatz passen ca. zehn Fahrradstellplätze. Für eine Stellplatzkonversion ist ein Antrag an die örtliche Straßenverkehrsbehörde nötig.

Mehr Infos unter:

bit.ly/parkplaetzezufahrradbuegeln

🔗 Eine Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenfahrrädern im öffentlichen Raum hat die FH Erfurt herausgegeben.

bit.ly/Lastenrad_abstellen



Foto: Erhard Reinz

→ Gute Beispiele

Dock71 (Hamburg)

Fahrräder sind ein wichtiger Teil des Mobilitätskonzepts des Dock71. Hier kommen auf einen Haushalt bis zu fünf Abstellplätze. Dabei wurde auf eine gute Zugänglichkeit des Fahrradabstellraumes und die Errichtung von vielen Fahrradabstellplätzen im Erdgeschoss geachtet. Die Unterbringung der Fahrräder erfolgt in abschließbaren Räumen, in denen auch die Batterien von Pedelecs geladen werden können und Stellflächen für Fahrradanhänger vorgesehen sind.

Fahrradloft Lichtenberg (Berlin)

Für die Bewohner*innen des Fahrradlofts in Berlin-Lichtenberg geht es mit dem Fahrrad über einen ebenerdigen Fahrstuhl direkt auf den persönlichen Balkon. Dabei können sie sowohl mit dem Fahrrad vorwärts in den Fahrstuhl hinein als auch vorwärts wieder hinausfahren. Elektrische Türöffner vereinfachen den Transport des Fahrrades durch das Wohnhaus. Darüber hinaus steht ein Fahrradkeller zur Verfügung.

Fördermöglichkeiten

Radabstellanlagen sind nach den derzeitigen Programmen von Bund und Ländern in der Regel nur förderfähig, wenn sie öffentlich, d.h. frei zugänglich sind. Radabstellanlagen für einen bestimmten Personenkreis, etwa Mieter*innen, erfüllen dies nicht. Diese Förderlücke wird von einigen Kommunen durch eigene Förderungen privater Abstellanlagen geschlossen, z.B. in Essen oder Hamburg.

📄 **Einen Überblick über aktuelle Fördermöglichkeiten zum Thema »Wohnen und Mobilität« bietet unsere Datenbank:**

intelligentmobil.de/service/foerderdatenbank

Pedelecs und E-Bikes

Ein Elektrofahrrad erleichtert das Fahrradfahren deutlich, Steigungen und Gegenwind können problemlos überwunden werden. Der Trend zum elektrischen Rad ist unübersehbar: Laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) lag der Pedelec-Anteil an den verkauften Rädern im Jahr 2021 bei 43 Prozent. Es gibt in Deutschland bereits etwa 8,5 Millionen Elektrofahrräder. Damit verfügt statistisch gesehen fast jede zehnte Person über ein Elektrorad. Mittelfristig wird ein Anteil von etwa 50 Prozent am Gesamtmarkt prognostiziert (ZIV 2022).

Für Wohnungsunternehmen resultieren aus der zunehmenden Anzahl hochwertiger und schwerer Elektrofahrräder höhere Anforderungen an Fahrradabstellanlagen, zudem müssen Lademöglichkeiten berücksichtigt werden.


Elektrofahrräder werden in Pedelecs und E-Bikes unterteilt, im alltäglichen Sprachgebrauch werden die Begriffe E-Bike und Pedelec allerdings oft synonym verwendet. Der Begriff E-Bike ist inzwischen zum Gattungsbegriff für elektrisch unterstützte Zweiräder geworden. In Deutschland sind etwa 97 Prozent der als E-Bikes bezeichneten Räder Pedelecs. Sowohl bei den Pedelecs als auch bei den E-Bikes erfolgt die Stromversorgung über einen Akku.

Pedelecs (Pedal Electric Cycles) sind Fahrräder, die über eine elektrische Fahrunterstützung verfügen. Nur beim Treten in die Pedale wird Energie vom Motor abgerufen. Der Unterstützungsgrad kann bedarfsgerecht gewählt werden. Einige Pedelec-Modelle verfügen zusätzlich über eine Anfahr-/Schiebehilfe. Die marktbeherrschenden »Pedelec 25«, bei denen der Motor bei 25 km/h abregelt und die Motornennleistung auf 250 Watt begrenzt ist, gelten verkehrsrechtlich als Fahrräder.

E-Bikes werden wie ein Moped über einen Drehgriff ohne Pedalkraft angetrieben. Die Radweg-Benutzungspflicht hängt für Pedelecs und E-Bikes von den jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten (Stundenkilometerbegrenzungen) ab. Beim Bau der Abstellanlagen sind gegebenenfalls bundesland-spezifische rechtliche Anforderungen der Landesbauordnungen zu berücksichtigen.

Wegen des höheren Gewichts von Pedelecs und E-Bikes sind bei nicht ebenerdigen Anlagen zwingend Rampen, Führungsschienen oder Aufzüge notwendig. Einige Abstellanlagen sind für diese Fahrradtypen ungeeignet (z. B. Doppelstockparker oder vertikale Aufhängungen). Zudem sind Brandschutzanforderungen zu beachten, (E-)Fahrrad-Abstellräume müssen beispielsweise in Hamburg feuerhemmend abgetrennt werden. Die Brandgefahr durch Fahrrad-Akkus ist allerdings noch nicht abschließend bewertet.

Häufig werden die Akkus in den Wohnungen an Haushaltssteckdosen geladen. Wohnungsunternehmen sollten jedoch eine Ladeinfrastruktur außerhalb der eigenen Wohnung vorhalten, da sich auch Elektrofahrräder mit nicht herausnehmbarem Akku am Markt etabliert haben. Am bequemsten ist es, wenn die Akkus direkt am Fahrrad über Steckdosen aufgeladen werden können. Für herausnehmbare Akkus sind feuerfeste Schließfächer mit Ladevorrichtung eine komfortable und sichere Option.

 **Einen Überblick der E-Rad-Varianten und deren gesetzliche Anforderungen bietet:**

[e-radfahren.vcd.org](https://www.e-radfahren.vcd.org)



Checkliste Fahrradparken



Bedarf

- Anzahl der erforderlichen Abstellplätze möglichst genau ermitteln
- Spezielle Mobilitätsbedürfnisse (Anhänger, Pedelecs, Dreiräder etc.) einplanen
- Abstellflächen inklusive Rangierflächen errechnen
- Ausreichend Fahrradabstellanlagen für Gäste berücksichtigen
- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren

Anforderungen und Finanzierung

- Kommunale Bezuschussung sowie landes- und bundesweite Förderung prüfen
- Eigenanteil auf Seiten des Wohnungsunternehmens sicherstellen
- Wartungs- und Pflegekosten berücksichtigen

Information und Kommunikation

- Rechtzeitige Information und Einbindung der Bewohnenden sicherstellen
- Ansprechperson festlegen, welche u. a. die regelmäßige Wartung und Kontrolle der Fahrradparkanlage übernimmt



Foto: Yevhenii Baraniuk

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Das öffentliche Nahverkehrsnetz ist das Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität. Umso wichtiger ist es, dass den Bewohnenden vor Ort der Zugang so einfach wie möglich gemacht wird. Das Nahverkehrsangebot sollte eine gute Erreichbarkeit von Alltagszielen zu jeder Tageszeit gewährleisten. Umfassende Fahrgastinformationen sowie spezielle Tarifmodelle für Bewohnende (z. B. Mieterticket) sind wichtige Anreize zur ÖPNV-Nutzung. Um Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, ist eine enge Kooperation mit der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung, dem lokalen Verkehrsbetrieb und Mobilitätsdienstleistern erforderlich.



ÖPNV-Qualitäten

Das ÖPNV-Angebot im Quartier entscheidet darüber, wie stark Bus und Bahn für Alltagswege genutzt werden. Ansprechende Haltestellen an zentralen Punkten des Quartiers sorgen für einen guten Zugang zum öffentlichen Nahverkehrsnetz. Aber auch bei der Liniennetzplanung, der Taktung und Bediendauer sowie in der Ticketgestaltung gibt es viele Möglichkeiten, den Zugang zu Bus und Bahn attraktiver zu machen.



Foto: VCD/Katja Täubert

ÖPNV-Angebot

Die Dichte des Fahrtakts (Bedienhäufigkeit) und die Bediendauer sind die wichtigen Qualitätsstandards des ÖPNV im Fahrbetrieb. In Abhängigkeit von der Lage liegen bedarfsgerechte Angebote im getakteten Verkehr zwischen einem 5-Minuten-Takt auf urbanen Hauptachsen und einer mindestens stündlichen Bedienung auf regionalen Ortshauptverbindungen. Auch zu Tagesrandzeiten und am Wochenende muss die Erreichbarkeit von Wohnquartieren durch regelmäßige Fahrten gewährleistet werden, um beispielsweise Arbeitswege im Schichtbetrieb abzudecken.

Der Linienbetrieb sollte von Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit geprägt sein. Im Liniennetz sollten moderne, barrierefreie und ansprechende Fahrzeuge eingesetzt werden. Eine akustische und optische Fahrgastinformation sowie eine angemessene Kapazität machen den ÖPNV ebenfalls attraktiver. Zudem können alternative Bedienformen (z. B. Rufbus oder On-Demand-Ridesharing) das Liniennetz ergänzen und durch innovative Angebote, wie etwa Quartiersbusse, lässt sich die letzte Meile bis zur Haustür überbrücken.



Foto: Martin Randlehoff

Bestenfalls ist eine umsteigefreie Verbindung aus dem Wohnquartier zu zentralen Zielpunkten des alltäglichen Lebens gegeben. So können Bildungseinrichtungen, Gesundheitszentren, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen auch von mobilitätseingeschränkten Menschen, die eine entsprechende Strecke nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewerkstelligen können, bequem und umweltgerecht erreicht werden. Ist dies nicht möglich, müssen Umstiege an zentralen Knotenpunkten, die zu wichtigen Zielen führen, aufeinander abgestimmt sein.

Generell sollte in einem Neubaugebiet oder in einer Konversion das ÖPNV-Angebot entweder vor oder spätestens zeitgleich mit dem Einzug der Bewohner*innen zur Verfügung stehen. Da bei einem Wohnortwechsel auch neue Gewohnheiten für die alltäglichen Wege entstehen, gilt es von Anfang an ein umweltgerechtes Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen. So kann der Anreiz, sich einen privaten Pkw zuzulegen oder zu nutzen, auf ein Minimum reduziert werden. Dies umfasst neben einer guten Haltestelleninfrastruktur und einem modern betriebenen und zuverlässigen Liniennetz auch attraktive Ticketangebote für die Mieter*innen innerhalb des Wohnquartiers.

Haltestellen

Eine gute Haltestelle im Quartier zeichnet sich durch Barrierefreiheit, ein ansprechendes Design und eine schnelle Erreichbarkeit auf möglichst kurzen Wegen aus. Sauberkeit, Witterungsschutz, hochwertige Fahrgastinformationen sowie Sitzgelegenheiten sind zentrale Elemente einer guten Haltestelleninfrastruktur. Um allen Menschen ein barrierefreies Reisen zu ermöglichen, sind Bus- und Bahnhaltestellen mit passenden Einstiegshöhen oder Rampen auszustatten. U- und Schnellbahnstationen sollten durch Aufzüge und Rampen erreichbar sein. Rampen sind hier Aufzügen vorzuziehen, da sie geringere Wartungskosten und eine höhere Kapazität gewährleisten, aber vor allem eine permanente Verfügbarkeit garantieren. Darüber hinaus sollte für sehingeschränkte Fahrgäste durch Bodenleitsysteme und akustische Abfahrtsinformationen ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV geschaffen werden.

[↗ Methoden zur Errechnung der Erreichbarkeit eines Wohnquartiers finden Sie unter:](#)

bit.ly/naherreichbarkeit



Foto: Philipp Böhme

Die Haltestellenanlage sollte gut beleuchtet und von allen Seiten einsehbar sein, um das Sicherheitsempfinden für wartende Fahrgäste zu stärken und Angsträume zu reduzieren. Kunst- und Lichtinstallationen verbessern die gefühlte Sicherheit auf dem Weg zur Haltestelle an strategischen Orten, etwa in Unterführungen, Parks oder auf zentralen Plätzen im Quartier. Begrünte Haltestellen und Stationszuwege erhöhen zudem die Aufenthaltsqualität. Ein unverwechselbares Design und eine außergewöhnliche Ausstattung der Haltestellen können das Warten auf den Bus oder die Bahn angenehmer machen.

Ein dichtes Haltestellennetz ist Grundvoraussetzung für einen attraktiven ÖPNV. Die Entfernung zur nächstgelegenen Bus- oder Straßenbahnhaltestelle sollte bei maximal 300 bis 500 Metern und zur nächsten S- oder U-Bahnstation bei 400 bis 800 Metern liegen, um einen attraktiven Zugangspunkt zum ÖPNV für die Bewohnenden eines Wohnquartiers zu gewährleisten. Dresden ist hier vorbildlich: 97 Prozent der Einwohner*innen finden in maximal 300 Metern Entfernung ein ÖPNV-Angebot vor (Landeshauptstadt Dresden 2011). Umsteigemöglichkeiten zu anderen Mobilitätsangeboten wie Car- oder Bikesharing runden das Angebot ab und ermöglichen darüber hinaus eine größere Erreichbarkeit der Haltestellen.

Information und Kommunikation

Innerhalb der Wohnanlagen können Mieter*innen durch Informationsmaterialien auf das ÖPNV-Angebot aufmerksam gemacht werden. In Schaukästen können Fahr- und Liniennetzpläne den öffentlichen Verkehr stärker in das Bewusstsein der Bewohnenden bringen. Über digitale schwarze Bretter können den Mieter*innen sowohl Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle als auch aktuelle Informationen zu kurzfristigen Änderungen im Liniennetz angezeigt werden.

Sollten Elemente einer attraktiven Haltestelle im Quartier fehlen, so empfiehlt es sich, den Kontakt mit der Kommune und dem Verkehrsunternehmen zu suchen und gemeinsam Lösungen für die Haltestellen zu erarbeiten.

[↗ Weitere Informationen zu Qualitätskriterien von Haltestellen vom Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen finden Sie unter:](#)

bit.ly/haltestellenqualitaet



Mietertickets

Wohnungsunternehmen können ihren Bewohner*innen durch Mietertickets vergünstigte oder kostenlose Fahrscheine bzw. Abonnements für den Öffentlichen Personennahverkehr anbieten. Dadurch entsteht nicht nur für Pendelnde eine kostengünstige Alternative zum eigenen Auto, Mietertickets stärken auch die alltägliche Nutzung von Bus und Bahn.

Mietertickets sind vor allem dann sinnvoll, wenn die Struktur der Bewohnenden darauf hindeutet, dass wenige ÖPNV-Zeitkarten vorhanden sind. So sind Studierende meist bereits durch ein Semesterticket Kund*innen des ÖPNV, während Arbeitnehmer*innen größtenteils mit dem Auto pendeln und kein Jobticket zur Verfügung haben. Aber auch für Bewohnende, die möglicherweise bereits über vergünstigte ÖPNV-Tickets verfügen, z. B. Senientickets, kann ein Mieterticket höhere Rabatte oder weitere Angebote (wie Fahrradmitnahme) bieten. Zudem können Mieter*innen auch bei einer individuellen Ticketauswahl von einem Großkundenrabatt profitieren.

Zur Umsetzung eines Mietertickets sind zunächst die Rahmenbedingungen des Quartiers zu prüfen, bevor eine Auswahl eines der drei Ticketmodelle (siehe Seite 54) möglich ist. Außer der Bevölkerungsstruktur im Quartier und den vermutlich bereits vorhandenen Tickets ist auch das öffentliche Nahverkehrsangebot zu analysieren.

Vor der Ticketauswahl muss überprüft werden, ob die ÖPNV-Anbindung des Wohnquartiers für alle Bewohner*innen gut zugänglich und geeignet ist. Eine fußläufige, barrierefreie Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, also vom Quartier zu Bus-, Tram- oder Bahnstationen, ist Grundvoraussetzung. Sollte dies nicht der Fall sein, empfiehlt sich die Kontaktaufnahme mit der kommunalen Verwaltung und dem Verkehrsunternehmen. Als Besteller von Verkehrsleistungen sind die Kommunen und Landkreise mitverantwortlich für die Standorte von Haltestellen. Ist das Wohnquartier unzureichend erschlossen, können innovative Anschlusskonzepte wie etwa Quartiersbusse in Erwägung gezogen werden. Bei zu langen Wartezeiten oder einer zu kurzen Bediendauer sollten



Foto: dglimages/Fotolia

Anfragen zur Taktverdichtung und zur Ausweitung des Angebots an die Verkehrsdienstleister gestellt werden.

Voraussetzungen und Anforderungen

Die Konzepte der verschiedenen Ticketmodelle unterscheiden sich stark in den Kosten und betrieblichen Anforderungen. Bevor der Kontakt zum Verkehrsverbund bzw. zum örtlichen Verkehrsunternehmen gesucht wird, sollten die eigenen Anforderungen an ein Mieterticketmodell geklärt werden. Wird ein niedrigschwelliges Angebot für Gelegenheitsfahrten gesucht oder ein hochwertiges Angebot, das auch zur



Foto: VCD

Stellplatzreduktion beitragen kann? Zudem sollte vor den Verhandlungen geprüft werden, welche Ticketangebote des Verkehrsdienstleisters, beispielsweise in Form von Großkundenrabatten oder Jobtickets, bereits zur Verfügung stehen. Dabei sind Tickets nach dem Sharingmodell für alle Quartiersgrößen möglich und am einfachsten umzusetzen bzw. zu verhandeln. Fahrscheinabonnements nach dem freiwilligen Modell oder dem Solidarmodell sind insbesondere für größere Quartiere zu empfehlen.

Für den Abschluss eines Kooperationsvertrags ist außerdem entscheidend, ob die Verhandlungen mit einem einzelnen Verkehrsunternehmen oder mit einem Verkehrsverbund geführt werden müssen. Je nach Region ist ein Verkehrsunternehmen allein für die Tarifgestaltung zuständig oder es gibt einen übergreifenden Tarif eines Verkehrsverbundes. Verkehrsunternehmen und -verbände sind meist sehr offen für Mieterticket-Konzepte, da sie sich damit langfristige und sichere Vertriebswege eröffnen, neue Kund*innen

„ Mit dem Mieterticket werden Wohnen und Mobilität zusammen gedacht, sodass die eigene Mobilität unkompliziert neu organisiert werden kann. Eine solidarische Finanzierung ermöglicht dabei eine sehr preiswerte Form der Mobilität.“

Martin Kaufmann

Siedlungs- und Projektentwicklung
Baugenossenschaft Freie Scholle eG



gewinnen und die Kund*innenbindung erhöhen. Dennoch kann nicht erwartet werden, dass für jeden Verkehrsdienstleister alle drei Ticketmodelle in Frage kommen. Zu prüfen ist daher, ob sich bestehende Ticketmodelle wie etwa Jobtickets umfunktionieren

Mieterticketmodelle

Ticket teilen (Sharing-Modell)

Beim Sharing-Modell bzw. ÖPNV-Ticketsharing teilen sich Mieter*innen übertragbare Zeitkarten für den regionalen Verkehrsdienstleister. Sie werden vom Wohnungsunternehmen bestellt und nach Bedarf verliehen, auch unterschiedliche Reichweiten bzw. Gültigkeiten sind denkbar. Die Tickets kosten eine geringe Nutzungsgebühr oder sind kostenlos und können vom Wohnungsunternehmen als Zusatzleistung verrechnet werden. So können kostengünstige Gelegenheitsfahrten, etwa zum Einkaufen oder für Behördengänge, angeboten werden. Nutzungsgebühren sind vorher mit dem Verkehrsverbund abzustimmen. Der finanzielle Aufwand für das Wohnungsunternehmen ist beim Ticketteilen sehr niedrig, da nur geringe Kosten für einzelne Tickets anfallen.

Die Anzahl der übertragbaren Fahrscheine ist von der Bewohnendenstruktur abhängig und mit ihnen in den ersten Monaten zu erproben. Die Bewohner*innen müssen das Ticket ohne große Umwege erhalten können. Dabei ist es sinnvoll, die Nutzungsdauer zu begrenzen, damit das Ticket auch für andere verfügbar bleibt. Hinsichtlich der Verteilung der Tickets bietet sich eine zentrale Verteilungsstelle mit Erfassungssystem an. Dies kann z. B. durch einen Concierge-Service oder mithilfe einer verschließbaren Box erfolgen, auf die nur Ticketnutzer*innen Zugriff haben. Das Erfassungssystem verhindert Dauernutzungen durch Einzelne sowie Missbrauch oder Diebstahl der Tickets und kann zudem den Bedarf für weitere Tickets aufzeigen.

Freiwilliges Mieterticket

Im Mittelpunkt des freiwilligen Modells steht der gemeinsame Kauf einer größeren Anzahl von ÖPNV-Zeitkarten für Mieter*innen durch das Wohnungsunternehmen. Es ist darum besonders für größere Quartiere oder Wohnungsgesellschaften mit vielen Häusern geeignet. Die Mieter*innen erhalten durch die Weitergabe eines verhandelten Großkundenrabatts vergünstigte Tickets. Nach der Startphase werden die Tickets rechtzeitig im Voraus von den Bewohner*innen bestellt, sodass das Wohnungsunternehmen mit konkreten Zahlen Vereinbarungen mit dem Verkehrsunternehmen bzw. -verbund treffen kann. Dabei ist in der Regel eine Mindestabnahmemenge zu beachten. Das Wohnungsunternehmen sammelt die Bestellungen seiner Bewohner*innen bis zu einem Stichtag.

Es tritt gegenüber dem Verkehrsunternehmen bzw. -verbund als Großkunde auf, um einen Rabatt auszuhandeln. Dieser wird an die Bewohner*innen weitergegeben, die so vom Sammelkauf profitieren können.

Der Vertrieb kann entweder über das Verkehrsunternehmen oder über das Wohnungsunternehmen erfolgen. Datenschutzrechtlich ist ein Vertrieb über das Wohnungsunternehmen einfacher, da keine Daten der Bewohnenden weitergegeben werden müssen. Zahlungsausfälle sind dabei eine finanzielle Unsicherheit, die bei den Wohnungsunternehmen verbleibt. Der Vertrieb ist dann über einen Versand der Tickets oder eine Vergabe durch einen Concierge- bzw. Gebäudemanagement-Service zu organisieren.

Solidarticket

Beim Solidarmodell werden alle Mieter*innen obligatorisch mit Mietertickets ausgestattet. Sie profitieren auch hier vom Großkundenrabatt oder von Jobticket-Konditionen des Verkehrsunternehmens. Das Modell bietet sich vor allem in Neubauquartieren, beim Erstbezug nach Sanierung oder bei Nutzungsänderung an. Durch das Solidarmodell lassen sich zudem Stellplatzzahlen deutlich reduzieren, da alle Bewohnenden über einen permanenten ÖPNV-Ticketzugang verfügen.

Mobilitätsdienstleistungen wie Stellplätze oder Mietertickets dürfen nicht in den gesetzlich geregelten Nebenkosten abgerechnet werden. Finanziert werden die Solidartickets daher über eine Verrechnung in der Kaltmiete, Mieter*innen erhalten das Ticket ohne zusätzliche Kosten. In manchen Fällen bietet sich ein zusätzlicher Vertrag für Mobilitätsangebote im Quartier an, der zur Bedingung bei Neuvermietung gemacht werden kann. Bei beiden Varianten müssen nur exakt so viele Tickets bestellt wie auch tatsächlich von den Mieter*innen genutzt werden.

Voraussetzung für eine Akzeptanz des Tickets und des dazugehörigen Mietaufschlags ist eine sehr attraktive Anbindung des Quartiers sowie eine gute Erreichbarkeit von Alltagszielen mit dem ÖPNV. Zusätzlich bietet sich die Integration des Solidartickets in ein Mobilitätskonzept des Wohnquartiers an, weil sich so die Anzahl der Stellplätze reduzieren lässt.



Foto: Linus Neugebauer

lassen und dann nicht mehr an das Arbeits-, sondern das Mietverhältnis gebunden werden. In einigen Fällen unterstützen Städte und Gemeinden solche Vorhaben finanziell oder in Form von Öffentlichkeitsarbeit.

Umsetzung

Für die Umsetzung des Mietertickets sind die jeweiligen Ansprechpersonen frühzeitig festzulegen. Bei den Verhandlungen sind neben den Kosten bzw. Rabatten auch die integrierten Angebote wie eine Fahrradmitnahme abzusprechen. Bei der Bestellung von großen Ticketpaketen durch Wohnungsunternehmen können Rabatte von zehn Prozent und mehr mit dem Verkehrsunternehmen bzw. -verbund verhandelt werden. Gleichzeitig sind die Vertriebswege mit dem Verkehrsdienstleister abzusprechen, damit die Tickets rechtzeitig bei den Mieter*innen ankommen. Vor Abschluss der Verhandlungen sollte anhand der Wohnendenstruktur nochmals geprüft werden, ob das

ausgehandelte Angebot zielgruppenspezifisch passt. Hierbei können die Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde mit ihrem Wissen über die ÖPNV-Nutzenden helfen. Im laufenden Betrieb ist außerdem für die Bewohner*innen eine Ansprechperson wichtig, die gleichzeitig den Vertrieb der Fahrkarten übernehmen kann.

Information und Kommunikation

Um über Mietertickets zu informieren, ist es sehr wichtig, rechtzeitig ausführliche und zielgerichtete Kommunikationsmaterialien auszugeben oder bestehende Kommunikationskanäle (z. B. Mieterzeitung) zu nutzen. Gerade bei fakultativen Angeboten kommt einer dauerhaften, zielgruppenspezifischen Information und Kommunikation sehr große Bedeutung zu, um eine erfolgreiche Auslastung der Ticketangebote zu garantieren.

Es muss detailliert und anschaulich über das jeweilige Modell und die Vorteile informiert werden. Bei einer Neueinführung ist eine frühzeitige Informationsveranstaltung zu planen, bei der mit den Bewohner*innen der Effekt und die Nutzung des Mietertickets diskutiert wird. Insbesondere die Nutzungsbedingungen müssen klar verständlich formuliert werden. Dies betrifft vor allem die Kommunikation der Nutzungsbedingungen bei einem geteilten Ticket. Darin sind die Abholung, Nutzungsdauer und mögliche Konsequenzen beim (wiederholten) Verlust klar und offen zu kommunizieren.

Aber auch für das freiwillige Mieterticket und für das Solidarmodell ist es wichtig, das Angebot und die Bedingungen klar zu kommunizieren und die Vorteile herauszuarbeiten. Zudem sollten gleichzeitig die vorhandenen ÖPNV-Angebote im Umfeld bekannt gemacht werden.

Insbesondere beim freiwilligen Mieterticketmodell bietet sich die Verknüpfung mit einem Informationspaket für Neumieter*innen an. Hier kann auch niedrigschwellig ein kostenloses 7-Tage-Schnupperticket für den ÖPNV mit dem regionalen Verkehrsdienstleister vereinbart werden.

[🔗](#) **Konzepte für Mietertickets ausgearbeitet von der Universität Kassel:**

bit.ly/mieterticketkonzepte

→ Gute Beispiele

UKBS (Unnaer Kreis-, Bau-, und Siedlungsgesellschaft) und VKU (Verkehrsgesellschaft Kreis Unna)

Die UKBS und die VKU bieten ihren Mieter*innen seit 2019 ein kostenloses Solidarticket im Rahmen des Mietvertrages für jeweils eine erwachsene Person im Haushalt an.

BGW (Bielefeld)/VBW (Bochum) Freiwilliges Mieterticket

Die Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbau-gesellschaft (BGW) sowie die VBW Bauen und Wohnen GmbH in Bochum bieten Mietertickets an und gewähren durch den Großkunden-rabatt 11,5 Prozent Ersparnis im Vergleich zum regulären Ticketkauf.

Domagkpark (München) Sharing-Modell bzw. ÖPNV-Ticketsharing

WOGENO Mitglieder können sich eine übertrag-bare ÖPNV-Karte der Münchner Verkehrsgesell-schaft im Domagkpark ausleihen.

Genossenschaft Zurlinden (Zürich) Solidarticket

Im Neubauquartier »Wohnpark Sihlbogen« der Genossenschaft Zurlinden erhalten alle Bewoh-ner*innen ein vergünstigtes ÖPNV-Abo und ein Jahresabo für die S-Bahn (abgerechnet in der Wohnungsmiete).



Bedarf

- Bewohnendenstruktur auf Ticketbedarf untersuchen
- Fußläufige, barrierefreie Anbindung an den ÖPNV prüfen
- Qualität der Anbindung des Wohnquartiers kontrollieren (z. B. Linien, Takt, direkt angefahrene Ziele)
- Bei schlechter Anbindung durch den ÖPNV: Kontakt mit Verkehrsdienstleister und Kommune oder Aufgabenträger zur Qualitätsverbesserung aufnehmen

Anforderungen und Voraussetzungen

- Prüfen, ob lokales Verkehrsunternehmen Mietertickets anbietet bzw. anbieten könnte
- Alle Ticketmodell-Optionen auf die Anforderungen und Rahmenbedingungen im Quartier prüfen
- Bewohnende in die Entscheidung mit einbinden und Ticketmodell auswählen
- Anzahl der benötigten Tickets abschätzen
- Verhandlungsrahmen (Vergünstigungen, Sonderkonditionen wie Fahrradmitnahme etc.) mit Verkehrsunternehmen bzw. -verbund abstecken

Umsetzung

- Ticketmodell mit dem regionalen Verkehrsunternehmen bzw. -verbund abstimmen
- Ver- und Betrieb der Tickets festlegen
- Kooperationsvertrag aufsetzen
- Konzept zur Bearbeitung neuer Anfragen zu Mietertickets erarbeiten: Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten beim Wohnungsunternehmen und Verkehrsunternehmen klären
- Bedarf und Bewohnendenstruktur erneut analysieren und Mieterticket-Modell anpassen

Information und Kommunikation

- Zielgruppenspezifische Kommunikation erarbeiten (bereits während Konzeption)
- Informationsveranstaltung zur Neueinführung durchführen
- Nutzungsbedingungen verständlich formulieren
- Zusätzliche ÖPNV-Informationen aushändigen



Foto: Martin Randelhoff

3.4 Kombinieren und Teilen

Intelligente Mobilitätskonzepte zeichnen sich auch dadurch aus, dass das gemeinsame Nutzen von Mobilitätsangeboten gegenüber dem individuellen Besitz von Verkehrsmitteln Vorrang hat. Car- und Lastenrad-sharing liegen nicht nur im Trend, sie sind in der Regel auch günstiger, ressourcenschonender und flächensparender als eigene Fahrzeuge. Sharing-Angebote lassen sich zusammen mit weiteren Dienstleistungen an Mobilitätsstationen bündeln. Dort können Bewohnende zwischen mehreren Verkehrsmitteln wählen oder diese bequem kombinieren. Die Bandbreite reicht von kleineren Mobilitätsstationen im Wohnquartier bis hin zu größeren Stationen an zentralen Verkehrsknotenpunkten.



Bikesharing

Mit Fahrradverleihsystemen (Bikesharing) besteht für Wohnungsunternehmen die Möglichkeit, gemeinschaftlich nutzbare Mobilitätsangebote auf den Weg zu bringen und ggf. die Anzahl der Kfz-Stellplätze zu reduzieren. Besonders interessant ist der Verleih von Spezialfahrrädern wie E-Lastenrädern und Pedelecs. Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern oder Vereinen können entsprechende Verleihsysteme umsetzen.

Die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen lässt sich in zwei Modelle unterteilen: in stationsbasierte oder sogenannte Free-floating-Systeme. Stationsbasiert bedeutet, dass das Fahrzeug nach dem Entleihen an der gleichen Station (Round-Trip-Sharing) oder an einer anderen Station desselben Anbieters (One-Way-Sharing) zurückgegeben wird. Free-floating funktioniert ohne feste Stationen: Das Fahrzeug steht dort im Straßenraum (innerhalb des Geschäftsgebiets), wo es nach der letzten Nutzung abgestellt wurde. Beim Bikesharing scheint sich in urban geprägten Regionen vor allem das stationsbasierte One-Way-Sharing zu etablieren.

Bedarf

Der Bikesharing-Markt verzeichnete in den letzten Jahren ein starkes Wachstum. Ein Anhalten dieses Trends wird auch für die kommenden Jahre erwartet (Statista 2022). Im Rahmen der Bedarfsermittlung ist zu klären, bei welchen Fahrradtypen der größte Bedarf zu erwarten ist. Einen ersten Ansatzpunkt für die Abschätzung kann die Altersstruktur der Bewohnenden bieten. Grundsätzlich besteht die größte Nutzungsbereitschaft für Bikesharing-Angebote in der Altersgruppe der unter 39-Jährigen (Krauss et al. 2020, S.22). (E-)Lastenräder werden verstärkt von jungen Menschen und Familien genutzt. Mit zunehmendem Alter steigt das Interesse an Pedelecs an. Weiterhin sollten sich Anzahl und Modelle der Leihräder auch an der Quartiersgröße, Haushaltsgröße und Topografie orientieren.

Zu den Haupteinsatzbereichen von Lastenrädern zählen Einkauf, Transport sperriger Güter und Freizeitfahrten. Lastenräder und E-Lastenräder werden



Foto: Philipp Böhme

in Verleihsystemen generell stark nachgefragt, weil sich ihre Anschaffung aufgrund des hohen Kaufpreises, der oft mangelnden bzw. unsicheren Abstellmöglichkeiten in dicht bebauten Quartieren und der nicht regelmäßig erforderlichen Transportkapazitäten für viele Privathaushalte nicht anbietet.

Um die Teilhabe und nicht-autobezogene Mobilität von Senior*innen und Menschen mit Behinderung zu fördern, können Rikschas und Tandems ein interessantes Verleihangebot darstellen. Bei Unsicherheit über die Nutzung von Sondermodellen hat es sich bewährt, in kleinem Maßstab anzufangen und potenzielle Erweiterungen mitzudenken.



Foto: eFoto/Adobe Stock Photo

Voraussetzungen und Anforderungen

Soll der Verleih nicht eigenständig organisiert werden, sind die betrieblichen Anforderungen und Voraussetzungen für eine Kooperation mit möglichen Anbietern zu klären. Je nach Art des Fahrradverleihsystems ergeben sich unterschiedliche Mindestanforderungen. So sollten beim stationsbasierten Fahrradverleih die selben Kriterien gelten wie bei Radabstellanlagen: Nähe (schnelle Erreichbarkeit von möglichst vielen Wohneinheiten aus), kontinuierliche Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Sicherheit, Wetterschutz und ausreichende Beleuchtung. Bei stadtweiten Systemen sollten die Stationen prominent im Quartier platziert werden und schon von Weitem durch ein einheitliches Corporate Design sichtbar sein. Im Fall von Verleihsystemen mit E-Rädern ist es notwendig, eine entsprechende Ladeinfrastruktur aufzubauen und Anschlussmöglichkeiten vorzusehen.

Umsetzung

Grundsätzlich sollten Insellösungen vermieden werden. Gibt es im Ort bereits ein Bikesharing-Verleihsystem, empfiehlt es sich, dort anzuschließen. Aber auch kleine Vorhaben können erfolgreich in Eigenregie betrieben werden. Voraussetzung für eine mögliche Stellplatzreduzierung ist jedoch in der Regel eine langfristige vertragliche Sicherung (z. B. über einen Dienstleister).

„Lastenräder wecken Neugierde und laden als Sharing-Angebot zum Ausprobieren ein. Dabei eignen sich Verleihmodelle über soziale Einrichtungen und appbasierte Lösungen vor der Haustür gleichermaßen.“

Rouven Langanke

Nibelungen-Wohnbau-GmbH
Braunschweig



In der Regel wird Bikesharing heute in einem Netz aus festen Ausleih- und Rückgabestationen betrieben. Sofern auch Carsharing bzw. Lastenradsharing geplant sind, ist es sinnvoll, die Sharing-Angebote in einer Mobilitätsstation zu bündeln und damit sichtbar zu machen. Nachdem ein geeigneter Ort bzw. Raum (bei stationsbasiertem Verleih) ausgewählt wurde, wird die geplante Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdienstleister in einem Kooperationsvertrag festgeschrieben. In diesem sollte insbesondere festgelegt sein, wer für Bereitstellung der Infrastruktur, Wartung, Buchungsvorgang und Kundenservice zuständig ist.



Foto: Philipp Böhme

Auch mögliche Sonderkonditionen für die Bewohner*innen (z. B. Erlass der Anmeldegebühr, vergünstigte Ausleihtarife) lassen sich darin festhalten.

Die notwendige Infrastruktur sollte kooperativ mit dem ausgewählten Mobilitätsdienstleister geplant und umgesetzt werden. Hier gibt es oft Standardlösungen, die einfach aufgebaut werden können. Die Buchung und das Ausleihen bei Fahrradverleihsystemen kann digital (Online-Portale, Smartphone-Apps), telefonisch oder stationär (z. B. in einem Quartierscafé oder per Schlüsselbox) organisiert werden. Soweit möglich, sollten Ausleih- und Bezahlvorgang in ein bestehendes, standortübergreifendes Verleih- und Buchungssystem eingebunden werden.

Information und Kommunikation

Damit Fahrradverleihangebote angenommen werden, sollten die Bewohnenden nach Möglichkeit bereits in die Bedarfsplanung mit einbezogen und umfassend über Funktionsweise und Konditionen des Bike-sharings informiert werden. Da sich Pedelecs und Lastenräder anders als Standardräder fahren, können Aktionstage mit Testfahrten unter Anleitung von Fachpersonal dabei helfen, etwaige Nutzungsbarrieren abzubauen. Auch bei der Kommunikation empfiehlt

sich die frühzeitige Kooperation mit dem Mobilitätsdienstleister für eine zielgruppengerechte Ansprache (z. B. mittels Türanhänger).

§ Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Anforderungen an Abstellplätze im Rahmen von Fahrradverleihsystemen orientieren sich an den landesweiten bzw. kommunalen Vorgaben zum Fahrradparken.

Sollen Bike-, Car- oder Rollersharing-Angebote im öffentlichen Raum platziert werden, kann zusätzlich zu einer entsprechenden Erlaubnis ggf. auch eine Sondernutzungsgebühr anfallen. Letztere werden auf kommunaler Ebene in Sondernutzungssatzungen festgelegt.¹

1. siehe etwa § 49 BauO Bln §§ 35, 37 LBO BW; s.a. die VwV Stellplätze BW, Fahrradstellplatzsatzung München.



Foto: Martin Randlehoff/Öimby

→ Gute Beispiele

Seestadt Aspern (Wien)

Um den Radverkehr zu stärken, wurden in der Seestadt Aspern zahlreiche Fahrradverleihstationen und eine Lastenradstation mit vier E-Lastenrädern errichtet. Auch gibt es einen integrierten Fahrradreparaturservice und ein Kinderrad-Abo, das dem schnellen Wachstum von Kindern zwischen ein bis zwölf Jahren Rechnung trägt und über das ein jeweils passendes und gewartetes Rad bezogen werden kann. Der Verleih findet über automatische Stationen statt, an denen sich die Bewohner*innen ein Rad mit einer elektronischen Karte (»SeestadtCARD«) ausleihen können.

Gemeinnütziger Wohnungsverein zu Bochum eG (Bochum)

In Bochum stehen den Mieter*innen des Gemeinnützigen Wohnungsvereins zu Bochum eG gleich in fünf Quartieren je zwei E-Lastenräder direkt vor der Haustür zur Verfügung. Ermöglicht wird dies durch eine Kooperation von Wohnungsbaugenossenschaft, Verkehrsunternehmen und Sharing-Anbieter. Die Stationen grenzen bewusst an öffentliche Fußwege an und stehen allen Quartiersbewohnenden offen. Die Mieter*innen des GWV profitieren vom Wegfall der Registrierungsgebühr und einem Startguthaben.

Fördermöglichkeiten

Neben Fördermöglichkeiten auf kommunaler und landesweiter Ebene (z. B. Saarland) können Fahrradverleihsysteme durch das bundesweite Förderprogramm »Klimaschutz durch Radverkehr« der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) oder als Angebot an Mobilstationen über die »Kommunalrichtlinie« bezuschusst werden.

Checkliste Bikesharing



Bedarf und Voraussetzungen

- Standortanalyse des Quartiers (Größe, Topografie, Bewohnendenstruktur)
- Interesse an Bikesharing-Angeboten der Bewohnenden abfragen
- Spezielle Mobilitätsbedürfnisse (Anhänger, Pedelecs, Dreiräder, Lastenräder, etc.) bei Auswahl der Verleihangebote berücksichtigen
- Abstellflächen für (Spezial-)Räder und Rangierflächen einplanen
- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren
- Kommunale, landesweite und bundesweite Fördermöglichkeiten prüfen
- Einbindung in bestehendes Verleihsystem prüfen und ggf. weitere Akteure ansprechen

Anforderungen und Umsetzung

- Verleihstation(en) zentral und in geringer Distanz zu den Wohneinheiten positionieren
- Mindestanforderungen an Zugänglichkeit, Wetterschutz, Sicherheit und Barrierefreiheit beachten
- Lademöglichkeiten für Pedelecs prüfen und umsetzen
- Passende Verleihstation auswählen

Information und Kommunikation

- Prüfen, ob die Verleihstation gut sichtbar ist und über ein einheitliches Corporate Design verfügt
- Frühzeitige Information und Einbindung der Bewohnenden
- Ansprechperson(en) für Fragen aus der Bewohner*innenschaft festlegen und kommunizieren
- Bewohnende kontinuierlich über das Angebot informieren

Rechtliche Rahmenbedingungen

- Prüfen, ob der Neubau der Verleihstation genehmigungspflichtig ist
- Kommunale Vorgaben zu Gestaltung und Sondernutzungsgebühren prüfen
- Zuständigkeiten für Wartung, Buchung, Haftung und Kundenservice regeln (z. B. in einem Kooperationsvertrag)



Carsharing

Das organisierte gemeinschaftliche Nutzen von Autos hat eine enorme Dynamik erfahren: Anfang 2022 waren in Deutschland bereits 3,4 Millionen Nutzer*innen bei Carsharing-Anbietern registriert. Für die Wohnungswirtschaft bietet sich die Chance, Fläche zu gewinnen: Carsharing hat großes Potenzial, die Anzahl der Kfz-Stellplätze zu reduzieren. So entsteht im öffentlichen Straßenraum mehr Platz für Aufenthalt und Bewegung von Menschen.

Auch das Carsharing lässt sich in stationsbasierte Angebote und Free-floating-Systeme unterscheiden (siehe Bikesharing S. 59). Beide Modelle werden mitunter in einem System kombiniert und haben aus Sicht der Nutzenden unterschiedliche Vorzüge: Stationsbasierte Angebote sind meist günstiger, im Voraus reservierbar und verfügen über einen garantierten Stellplatz. Beim Free-floating hingegen können Nutzer*innen Ort und Zeit der Rückgabe flexibel wählen. Nach bisherigen Erkenntnissen hat allerdings lediglich stationsbasiertes Carsharing eine signifikant verkehrsentlastende Wirkung (bcs 2020).

Bedarf

Einen ersten Anhaltspunkt für die Nachfrage nach Carsharing-Angeboten im Wohnquartier bietet die Altersstruktur der Bewohnenden. Carsharing wird in der Altersgruppe der unter 40-Jährigen am häufigsten genutzt (BMVI 2019, S. 84). Je jünger die Carsharing-Nutzer*innen sind, desto affiner für E-Carsharing sind sie. Neben dem Alter spielen weitere sozio-demografische Merkmale eine Rolle. So finden sich unter Carsharing-Nutzenden besonders viele Paare und junge Familien mit Kindern sowie Menschen mit höherem Bildungsabschluss. Dennoch gilt: Wer sich von Sharing-Angeboten angesprochen fühlt, hängt auch von den gewählten Kommunikationskanälen und Möglichkeiten des Ausprobierens ab. Um die Nachfrage besser einschätzen zu können, sollten Wohnungsunternehmen das Interesse vorab in einer Umfrage ermitteln. Es lohnt sich, dabei auch das

Gespräch mit benachbarten Wohnungsunternehmen und ansässigen Gewerbetreibenden zu suchen.

Voraussetzungen und Anforderung

In der Regel bietet es sich für Wohnungsunternehmen an, Carsharing-Angebote in Zusammenarbeit mit Mobilitätsdienstleistern zu betreiben. Dies können sowohl kommerzielle Sharing-Anbieter in den Städten als auch ehrenamtlich organisierte Carsharing-Vereine im ländlichen Raum sein. Gemeinsam mit dem jeweiligen Dienstleister werden nach der Bedarfsklärung die spezifischen Voraussetzungen und Anforderungen an den Standort besprochen. Für ein wirtschaftlich tragfähiges Angebot sind Bevölkerungsdichte und Lage des Quartiers sowie eine gewisse Anzahl an Bewohnenden aus den Hauptnutzer*innengruppen von zentraler Bedeutung.

Hinsichtlich des Standorts hat die Erreichbarkeit der Fahrzeuge einen großen Einfluss darauf, wie viele Nutzer*innen angesprochen werden und wie sich die Auslastung der Fahrzeuge gestaltet (bcs 2018, S. 71): Max. 300–500 Meter Entfernung zu den Haustüren sind empfehlenswert. Neben der Wohnungsnähe sollte der Standort barrierefrei und ebenerdig zugänglich sein. Für die Wahrnehmung im öffentlichen Raum sind ein einheitliches Design mit Wiedererkennungswert und eine gute Anbindung an das übergeordnete Rad- und Fußverkehrsnetz hilfreich. Aus technischer Sicht muss der Standort für die Ausleihe per App über einen guten Mobilfunkempfang und im Falle

§ Rechtliche Rahmenbedingungen

Mit dem vom Bund 2017 verabschiedeten Carsharinggesetz (CsgG) und den in den meisten Bundesländern gültigen Regelungen in den Landesstraßengesetzen wurde die Rechtssicherheit für Kommunen zur Förderung des Carsharings gestärkt. Sie können Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ausweisen und Carsharing-Anbietern Stellflächen per Sondernutzungserlaubnis überlassen. Im Falle von E-Carsharing sind ebenfalls einige rechtliche Vorgaben zu beachten: Für die Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist in der Regel zwar keine Baugenehmigung erforderlich¹, allerdings handelt es sich dabei um eine Sondernutzung, die einer Genehmigung bedarf.

Für die Nutzung von Stellflächen im öffentlichen Raum kann auch eine Sondernutzungsgebühr anfallen. Letztere werden auf kommunaler Ebene in Sondernutzungssatzungen festgelegt. Für Wohnungsunternehmen sind insbesondere bei Neubauvorhaben die Regelungen zum Stellplatzbau in den Landesbauordnungen bzw. kommunalen Stellplatzsatzungen von Relevanz. Carsharing wird darin immer öfter als geeignete alternative Mobilitätsmaßnahme anerkannt, um den gesetzlich geforderten Stellplatzschlüssel zu reduzieren. Eine Reduzierung ist sowohl für

die Errichtung und den Betrieb von grundstücksnahen Carsharing-Stationen als auch für die Übernahme von Mitgliedsbeiträgen für Carsharing-Angebote denkbar. In der Regel bewegt sich der Reduzierungsfaktor für Carsharing zwischen 10 und 20 Prozent des sonst üblichen Stellplatzschlüssels.²

Die vertragliche Ausgestaltung der Kooperation mit Carsharing-Anbietern ist von Art, Umfang und Planungsstadium des Projekts abhängig. Beispielsweise kann die Erstellung eines Rahmenvertrages sinnvoll sein, der lediglich Grundleistungen enthält. Dieser kann Regelungen zu Haftungs- und Versicherungsbedingungen, Entgeltklauseln etc. treffen. Die individuelle Nutzung der Fahrzeuge erfolgt auf Grundlage von Einzelverträgen zwischen den Mieter*innen und dem Carsharing-Anbieter.

Die Kooperation kann auch die Lieferung von Strom für die Ladestationen durch die Wohnungsunternehmen, beispielsweise durch die Kopplung mit Photovoltaik- oder KWK-Anlagen, beinhalten. Bei derartigen Modellen müssen zuvor aber zwingend energie- und steuerrechtliche Aspekte berücksichtigt werden.

1. Laut dem bayerischen Verwaltungsgerichtshof handelt es sich bei Ladesäulen um Zubehör einer öffentlichen Gemeindestraße, das gem. § 1 Abs. 2 Nr. 1 Bay BO aus dem Geltungsbereich der Bauordnung ausgenommen sei, Bayerischer Verwaltungsgerichtshof 8. Senat, Beschl. v. 13.07.2018, Aktenzeichen: 8 CE 18.1071.

2. Beispiele finden sich u.a. in den Stellplatzsatzungen von Düsseldorf, Göttingen und Augsburg.

von E-Carsharing über Anschlussmöglichkeiten für die entsprechende Ladeinfrastruktur verfügen. Neben der passenden Infrastruktur ist die Akzeptanz von Carsharing-Angeboten vor allem von einem nutzerfreundlichen Buchungs- und Ausleihprozess abhängig. So messen Carsharing-Nutzer*innen in Bremen einer unkomplizierten Buchung sogar eine größere Bedeutung als der Nähe der Ausleihstation bei (Schreier et al. 2018, S.31). Wie bei Bikesharing-Angeboten können Buchung und Ausleihe von Carsharing-Fahrzeugen digital (App, Online-Portal),

telefonisch oder stationär (Mobilitätszentrale, Schlüsselbox) erfolgen. Mit unterschiedlichen Buchungsoptionen sind ggf. zwar auch höhere Kosten verbunden, dafür wird aber auch eine größere Zielgruppe angesprochen.

Umsetzung

Wenn möglich sollte ein neues Carsharing-Angebot in ein bestehendes und erprobtes System eines Mobilitätsdienstleisters integriert werden, um von externem Know-how zu profitieren. Dadurch kann zudem der

finanzielle, zeitliche und personelle Aufwand für Unternehmen oder Kommunen reduziert und der potenzielle Nutzungskreis erweitert werden. Kommunen und Wohnungsunternehmen sollten die Standortauswahl sowie das Betriebs- und Finanzierungskonzept gemeinsam mit dem Carsharing-Anbieter entwickeln. Sollten Anbieter Zweifel an der Wirtschaftlichkeit des Standorts haben, können sich Wohnungsunternehmen und Kommunen an den Anschaffungskosten der Fahrzeuge beteiligen bzw. für die Startphase einen monatlichen Mindestumsatz zusichern. Dies lässt sich z. B. durch Einnahmen aus Stellplatzablösen oder aus den eingesparten Kosten für nicht hergestellte Stellplätze gegenfinanzieren. Das Konzept und die geplante Zusammenarbeit mit dem Dienstleister wird in einem Kooperationsvertrag verankert. Dieser beinhaltet, wer für die Wartung und Reinigung der Fahrzeuge, die Buchungsabwicklung, den technischen Support und die Kommunikation des Angebots zuständig ist. Hier sollten auch mögliche Sonderkonditionen für die Bewohnenden festgehalten werden.

Information und Kommunikation

Über Konditionen und Funktionsweise neuer Carsharing-Angebote sollten die Bewohner*innen frühzeitig und über unterschiedliche Kommunikationskanäle informiert werden. Dafür eignen sich z. B. Beiträge in Mieterzeitungen, Türanhänger sowie Homepages und Apps von Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleistern. Neumieter*innen können bei Einzug Carsharing-Gutscheine erhalten. Darüber hinaus sollte auf eine gut sichtbare Beschilderung des Angebots im öffentlichen Raum (z. B. eigenes Verkehrszeichen), einprägsame Logos und ein einheitliches Design auf Fahrzeugen, Wegweisern sowie in Informationsmaterialien geachtet werden.

📍 **Bundesverband Carsharing: Wohnen mit Carsharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür:**

bit.ly/wohnenmitcarsharing

→ Gute Beispiele

Stellwerk 60 (Köln)

Am Siedlungsrand gibt es zwei Carsharing-Stationen mit 20 Fahrzeugen – darunter auch Kastenwägen und Neunsitzer. Die Bewohnenden zahlen keine Anmeldegebühr und profitieren außerdem von geringen Fahrtkosten. Des Weiteren stehen ihnen stationsunabhängige Angebote sowie eine Vielzahl an Hand-Transportvehikeln zur Verfügung.

Dörpsmobil SH (Schleswig-Holstein)

2016 schafften die Einwohner*innen der 1000-Seelen-Gemeinde Klixbüll im Kreis Nordfriesland ein elektrisch betriebenes Dorfgemeinschaftsauto (»Dörpsmobil«) an. Aus dem Pilotprojekt für E-Carsharing im ländlichen Raum hat sich mittlerweile ein landesweites Kooperationsprojekt aus mehreren Gemeinden und Trägervereinen entwickelt.

Fördermöglichkeiten

Bundesweit wird Carsharing nur als E-Carsharing und dies auch nur indirekt gefördert. Zum einen können Wohnungsunternehmen, die Carsharing-Fahrzeuge selbst finanzieren, auf die Kaufprämie für Elektroautos (»Umwelbonus«) zugreifen. Zum anderen bezuschusst die Kreditanstalt für Wiederaufbau mit dem Programm »Ladestationen für Elektrofahrzeuge - Unternehmen« die Errichtung von Ladeinfrastruktur, die für Fuhrparkflotten und Carsharing-Fahrzeuge am Unternehmensstandort genutzt wird.

Checkliste Carsharing



Bedarf und Voraussetzungen

- Standortanalyse des Quartiers (Bevölkerungsdichte, Lage, Bewohnendenstruktur) durchführen
- Interesse an Carsharing abfragen
- Carsharing-Stellflächen auf privatem/öffentlichem Grund identifizieren
- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren
- Bestehende Carsharing-Angebote in der Kommune recherchieren und ggf. weitere Akteure ansprechen

Anforderungen und Umsetzung

- Carsharing-Stellflächen/-Stationen in geringer Distanz (max. 300–500 Meter) zu den Wohneinheiten positionieren
- Carsharing-Stellflächen auf Mindestanforderungen prüfen: Zugänglichkeit, Wetterschutz, Sicherheit, Barrierefreiheit und Mobilfunkempfang
- E-Carsharing: Stellflächen mit Ladeinfrastrukturkonzepten von Kommune und Energieversorger abgleichen, Installationsmöglichkeit von Ladeinfrastruktur prüfen
- Betriebs- und Finanzierungskonzept mit Mobilitätsdienstleister entwickeln
- Zuständigkeiten für Wartung, Buchung, Abrechnung und Kundenservice in einem Kooperationsvertrag mit dem Mobilitätsdienstleister regeln

Rechtliche Rahmenbedingungen

- Landesbauordnungen und kommunale Stellplatzsatzungen auf Anforderungen an Carsharing-Stellplätze und Reduzierungsmöglichkeiten von Kfz-Stellplätzen prüfen
- Im öffentlichen Raum: Sondernutzungsgenehmigung für Stellflächen und ggf. Ladeinfrastruktur einholen
- Im öffentlichen Raum: kommunale Vorgaben zu Gestaltung der Stationen und Sondernutzungsgebühren prüfen

Information und Kommunikation

- Carsharing-Angebot beschildern und öffentlich sichtbar machen
- Frühzeitige Einbindung der Bewohnenden sicherstellen
- Ansprechperson(en) für Fragen aus der Bewohner*innenschaft festlegen
- Bewohnende kontinuierlich und über unterschiedliche Kommunikationskanäle informieren



Mobilitätsstationen

Umsteigen, Leihen, Parken, Laden, Informieren – Mobilitätsstationen verknüpfen und bündeln verschiedene Verkehrsangebote und Dienstleistungen. Es entstehen Knotenpunkte, an denen Menschen etwa ihr E-Rad abstellen und ins Carsharing-Fahrzeug oder in den nächsten Bus steigen können. Mobilitätsstationen tragen zur Multimodalität bei und fördern intermodale Wegketten. Darüber hinaus sind sie eine gute Möglichkeit für Wohnungsmarktakteure, gemeinsam mit kommunalen Verkehrsunternehmen, Stadtwerken oder privaten Dienstleistern neue Geschäftsfelder zu erschließen.

Bedarf und Standort

Mobilitätsstationen lassen sich in verschiedene Typen kategorisieren, die je nach Lage, verkehrlicher Funktion, Zielgruppe sowie öffentlicher oder privater Liegenschaft unterschiedlich ausgestattet sind (IGES Institut 2021). Mobilitätsstationen, die Verknüpfungspunkte zum städtischen ÖPNV-Netz sind, unterscheiden sich z. B. von denen, die im ländlichen Raum als Umsteigepunkte zum Regionalverkehr fungieren. Bei Mobilitätsstationen in urbanen Wohnquartieren spielt Intermodalität eine geringere Rolle, da hier hauptsächlich (Sharing-)Fahrzeuge genutzt werden, mit denen die Anwohner*innen wieder zum Ausgangspunkt zurückkehren.

Die Realisierung einer Mobilitätsstation ist mit einem hohen Aufwand an Planung, Flächen und finanziellen Ressourcen verbunden. Daher sind der Bedarf und das Ziel der Maßnahme von Anfang an genau zu definieren. In Wohnungsunternehmen sollte eine koordinierende Ansprechperson bestimmt und mit den nötigen Kompetenzen ausgestattet werden.

Zunächst müssen der zukünftige Bedarf ermittelt und die Elemente der Mobilitätsstation ausgewählt werden. Die Elemente sind abhängig vom finanziellen und räumlichen Rahmen der Maßnahme. Die Nachfrage lässt sich anhand der Lage des Wohnquartiers sowie über statistische Durchschnittswerte zur Nutzung von Verkehrsmitteln in Abhängigkeit von soziodemografischen Faktoren abschätzen. Noch aussagekräftiger sind Umfragen unter den Bewohner*innen.



Foto: Philipp Böhme

In der Praxis findet sich eine Vielzahl von Ausstattungs-Kombinationen, grundsätzlich lassen sich die Elemente in Mobilitätsangebote (z. B. ÖPNV, Sharing) und andere Infrastrukturen (z. B. für Dienstleistungen, Service) unterscheiden. Dabei muss im Einzelfall nicht unbedingt eine hohe Anzahl und Vielfalt von Mobilitätsoptionen an einer einzelnen Station angeboten werden. Mobilitätsstationen werden auch im kleinen Rahmen zu wichtigen Impulsgebern. Untersuchungen zeigen, dass vor allem Sharing-Angebote beliebt sind (Claasen 2020). Darüber hinaus lassen sich beispielsweise Halte- und Parkplätze für Taxis, Ladeinfrastrukturen und Energiespeicher für E-Autos, Ticket- und Buchungsterminals, Packstationen und ÖPNV-Haltestellen integrieren. Mobilitätsstationen in Wohnquartieren sollten vor allem Sharing-Angebote und Fahr- und Lastenräder sowie geschützte Fahrradabstellanlagen und elektrische Ladeinfrastrukturen umfassen.



Foto: VCD/Eric Kruzycki

Abhängig von der Ausstattung der Mobilitätsstation eignen sich Standorte im Wohnquartier, die von allen Bewohnenden fußläufig erreicht werden können oder Flächen, die unmittelbar an Bus-, Tram- oder Bahnstationen grenzen. Zunächst ist zu prüfen, ob die Mobilitätsstation innerhalb eines Wohnquartiers in einem bestehenden Gebäude oder auf einer vorhandenen Stellplatzanlage eingerichtet werden kann. Bei der Planung von Neubauquartieren sind entsprechende Flächen von Beginn an zu berücksichtigen. Im Bestand lassen sich durch die Umgestaltung oberirdischer Stellplatzflächen, Garagen oder vorhandener Abstellräume kleine Mobilitätsstationen realisieren.

Kooperationen und Anforderungen

Nach der Planung des Bedarfs und des Ziels der Mobilitätsstation sollten potenzielle Kooperationspartner (z. B. Mobilitätsdienstleister) gefunden und angesprochen werden. Externe Kooperationen verbessern das Angebot der Station (z. B. Rückgabe an einem anderen Standort) und ergänzen das haus-eigene Know-how, erfordern allerdings zusätzlichen Abstimmungsbedarf. Anschließend ist ein Projektplan zu erstellen, der mit den Kooperationspartnern abge-sprochen ist. Für jedes Element der Mobilitätsstation ist dabei zu klären, welche baulichen, rechtlichen,

„ Eine multimodale Mobilitätsstation bietet das volle Spektrum an bedarfsgerechter Mobilität je nach Fahrtzweck und Wegelänge. Verknüpft mit dem ÖPNV kann problemlos auf dem Leihfahrrad der nächste See erreicht oder mit dem Lastenpedelec oder Car-sharing-Fahrzeug der Weg zum Großeinkauf bewältigt werden.

Steffen Knopp

GWG Städtische
Wohnungsgesellschaft
München mbH



organisatorischen und technischen Rahmenbedingungen eingehalten werden müssen bzw. erreicht werden sollen. Dafür müssen der Zielrahmen, Arbeitsschritte und beteiligte Personen intern wie extern vorab festgelegt werden.

Mögliche Elemente einer Mobilitätsstation

ÖPNV-Haltestelle

Mobilitätsstationen können als intermodaler Verknüpfungspunkt zum übergeordneten Nahverkehrsnetz dienen. Voraussetzung ist ein regelmäßiger ÖPNV-Takt mit langen Bedienzeiten. Wettergeschützte Sitz- und Wartebereiche sind in diesem Fall selbstverständlich, ergänzende Services wie WC oder WLAN wünschenswert.

Car- und Bikesharing

Sharing-Systeme werden zusammen mit Mobilitätsdienstleistern im Rahmen von Kooperationsverträgen umgesetzt. In Zusammenarbeit mit der Kommune sind auch Lösungen im öffentlichen Straßenraum möglich. Die Buchung und das Ausleihen können digital (Online-Portale, Apps), telefonisch oder stationär (z. B. Schlüsselbox) erfolgen.

(E-)Lastenräder

(E-)Lastenräder sind ein häufig nachgefragtes Sharing-Angebot von Mobilitätsstationen, weil sich ihre Anschaffung für viele Privathaushalte aufgrund des hohen Kaufpreises, der oft schwierigen Abstellmöglichkeiten und der unregelmäßigen Nutzung nicht anbietet.

Fahrradparken

Jede Mobilitätsstation sollte das sichere und bestenfalls witterungsgeschützte Abstellen von (privaten) Fahrrädern ermöglichen. Der Umfang kann von wenigen Anlehnbügeln bis zu größeren, ggf. doppelstöckigen Abstellanlagen reichen.

Fahrrad-Reparaturstation

Eine Reparaturstation für Fahrräder, die mit Werkzeugen und Materialien ausgestattet ist, ergänzt eine Mobilitätsstation ideal. Bei kleinen Anlagen kann es ausreichen, eine Stele mit diebstahlsicher befestigten Werkzeugen und integrierter Luftpumpe zu installieren. Bei Mobilitätsstationen mit größeren Fahrradabstellanlagen oder auch in Quartiersgaragen kann ein Werkstattraum eingerichtet werden.

Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Für Pedelecs und Elektroautos ist zusammen mit den Abstellräumen oder -flächen für Ladeinfrastruktur zu sorgen. Hier gibt es meist einfach zu errichtende Standardlösungen. Bei Sharing-Angeboten wird die Ladeinfrastruktur in Kooperation mit dem jeweiligen Mobilitätsdienstleister geplant und umgesetzt.

Quartierslogistik

Mobilitätsstationen können um eine Paketannahme bzw. -abgabemöglichkeit erweitert werden. Dies kann durch Paketstationen verschiedener Transportdienstleister, bei kleineren Quartieren durch Paketboxen oder auch einen Concierge-Dienst bzw. das Gebäudemanagement geschehen.

Hilfsmittel und Kleintransportmittel

Bei der Planung einer Mobilitätsstation sollte auch an witterungsgeschützte Abstellflächen für Rollatoren und Kinderwagen etc. gedacht werden. Insbesondere bei der Integration in eine Quartiersgarage bietet sich der Verleih von Sackkarren, Bollerwagen oder Schubkarren als ergänzendes Angebot an.

Mietertickets

Wohnungsunternehmen können ihren Bewohnenden Mietertickets für den öffentlichen Nahverkehr vergünstigt oder kostenlos zur Verfügung stellen. Für übertragbare Mietertickets (Sharing-Modell) braucht es einen Ausgabe- bzw. Ablageort, dies kann eine Box in einer (kleinen) Mobilitätsstation oder der Concierge-Dienst sein.

Buchungssystem

Vor allem für größere Stationssysteme bietet es sich im Sinne der Nutzungsfreundlichkeit an, ein integriertes (elektronisches) Buchungssystem zusammen mit Dienstleistern zu entwickeln. Die Buchung kann z. B. über eine App, einen Automaten oder einen Concierge-Dienst abgewickelt werden.

Information

Das Informationsangebot kann von einfachen Übersichten über die Mobilitätsangebote (z. B. Fahrpläne, Tarife, Buchungsmöglichkeiten) bis zu Echtzeitinformationen zum aktuellen Verkehrsgeschehen über dynamische Fahranzeigen reichen.

Mobilitätsberatung

Eine umfassende Mobilitätsberatung sollte nur durch geschultes Personal durchgeführt werden. Dies kann ein entsprechend qualifizierter Concierge-Dienst, ein (kommunales) Quartiersmanagement oder auch ein Mobilitätsdienstleister oder Verkehrsunternehmen sein.

Concierge-Dienst

Ein Concierge-Dienst kann auch bestimmte Serviceaufgaben für eine (kleine) Mobilitätsstation übernehmen, z. B. die Buchungsabwicklung für ein Sharing, die Ausgabe von Mietertickets und Fahrzeugschlüsseln oder (bei entsprechender Schulung) die Mobilitätsberatung.



Foto: Luisa Furni

Umsetzung

Die Umsetzungsphase dauert bei einer Mobilitätsstation je nach Größe drei Monate bis über ein Jahr. Der Projektplan wird dabei Schritt für Schritt abgearbeitet und in regelmäßigen Abständen auf Umsetzung überprüft. Die Umsetzungsphase ist allerdings nicht mit dem Bau abgeschlossen. Vielmehr ist nach einer Einführungsphase und der Kommunikation mit den Bewohnenden eine Evaluierung sinnvoll. Oft ist eine Anpassung an den Bedarf notwendig, wenn einzelne Angebote anders genutzt werden als erwartet. Weiterhin muss ein Konzept zur Wartung und Pflege der Mobilitätsstation erarbeitet werden.

Information und Kommunikation

Die Umsetzung sollte von einem Informations- und Kommunikationskonzept flankiert werden. Die Mobilitätsstation sollte deutlich gekennzeichnet sein, etwa durch ein Corporate Design, das alle angebotenen Verkehrsmittel einschließt, eine Informationsstele und Wegweiser in der nahen Umgebung. Vor allem, wenn eine Station neu eingerichtet wurde, müssen die Bewohner*innen immer wieder auf sie aufmerksam gemacht werden, da Mobilitätsroutinen nicht schnell durchbrochen werden. Es können Veranstaltungen

zur Mobilität im Wohnquartier und Mobilitätsbildung sowie Online- und Offline-Maßnahmen (Mieterzeitung, Plakate und Flyer) durchgeführt werden.

§ Rechtliche Rahmenbedingungen

Die rechtlichen Rahmenbedingungen beim Bau einer Mobilitätsstation variieren sehr stark in Abhängigkeit von den umzusetzenden Elementen und Bauvorhaben. Grundsätzlich sind das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht und die jeweilige Landesbauordnung zu beachten. Diese baurechtlichen Vorgaben werden gegebenenfalls durch Ortssatzungen spezifiziert. Soll die Mobilitätsstation im öffentlichen Raum errichtet werden, z. B. Lade- oder Carsharing-Stationen auf Stellplätzen öffentlicher Wege, so ist das öffentliche Straßenrecht zu berücksichtigen.



Foto: Martin Randelhoff

→ Gute Beispiele

Domagkpark (München)

Herzstück des Mobilitätskonzeptes des Domagk-parks ist eine zentrale Mobilitätsstation mit angeschlossenem Car- und Bikesharing inklusive Lastenfahrrädern und einer Ladeinfrastruktur. Weiterhin steht den Bewohner*innen eine übertragbare ÖPNV-Karte zur Verfügung. Diese Angebote werden gut angenommen. Nach einem Jahr nutzten bereits über 120 Bewohnende die Station. Flankiert wurde die Umsetzung mit einem Kommunikationskonzept. Alle Neumieter*innen wurden über die Mobilitätsangebote informiert. Inzwischen wurden zwei neue Mobilitätsstationen im Domagkpark eröffnet, unter anderem mit integrierten Ladesäulen für E-Autos.

mobil.punkt (Bremen)

Mit dem Projekt »mobil.punkt« wurden in Bremen mehrere zentrale (mobil.punkt) und kleine, dezentrale Mobilitätsstationen (mobil.pünktchen) umgesetzt. Diese überzeugen durch ein Car-sharing-Angebot und sind mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß gut erreichbar. Sie sind mit Stelen und Stellplatzmarkierungen klar gekennzeichnet. Fahrradbügel sorgen sowohl für Carsharing-Nutzer*innen als auch für Anwohner*innen für ein sicheres Abstellen von Fahrrädern. Inzwischen stellen die 45 mobil.punkte und mobil.pünktchen ca. ein Drittel des gesamten Carsharing-Angebots in Bremen dar.

Fördermöglichkeiten

Viele Elemente von Mobilitätsstationen sind Teil verschiedener bundesweiter Förderprogramme, einige Bundesländer fördern Mobilitätsstationen ganz oder nur im Zusammenhang mit Quartiersgaragen. Außerdem gibt es kommunale Fördertöpfe oder Zuschüsse von Energieversorgern, weshalb sich eine rechtzeitige Überprüfung der Förderlandschaft lohnt.

📄 **Die Bundesregierung bietet speziell kommunalen Akteur*innen finanzielle Unterstützung bei der Umsetzung von Mobilitätsstationen:**

bit.ly/mobistationen_foerdern

Checkliste Mobilitätsstationen



Bedarf und Standort

- Bedarfsanalyse durchführen
- Geeignete Elemente für die Mobilitätsstation auswählen
- Zentral gelegenen und gut sichtbaren Standort im Quartier identifizieren
- Qualitative Anforderungen an die Mobilitätsstation sicherstellen: Barrierefreiheit, Komfort, Diebstahl- und Witterungsschutz etc.

Anforderungen und Voraussetzungen

- Kooperationspartner identifizieren und ansprechen
- Bau- und planungsrechtliche Grundlagen klären
- Technische Rahmenbedingungen analysieren
- Projektplan erstellen und Organisation planen
- Fördermöglichkeiten prüfen

Umsetzung

- Kooperationsvereinbarungen mit Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern unterzeichnen
- Bauliche Maßnahmen zur Errichtung der Mobilitätsstation umsetzen
- Betriebskonzept entwickeln

Information und Kommunikation

- Information und Partizipation der Bewohnenden sicherstellen
- Frühzeitig ein ansprechendes Kommunikations- und Informationskonzept entwickeln und umsetzen
- Konzept für die Buchung und Reservierung der Mobilitätsoptionen zusammen mit Verkehrsunternehmen/ Mobilitätsdienstleistern erstellen



Foto: Hackenberg-Photo-Cologne / Alamy Stock Photo

3.5 Autoreduziertes Wohnen

Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist ein elementarer Bestandteil der Verkehrswende. Dazu gehört auch, den ruhenden Verkehr zu verringern und zu bündeln. Planungen für Stellplatzreduzierungen treffen dabei auf Stellplatzbaupflichten aus den Bauordnungen der Bundesländer oder den kommunalen Stellplatzsatzungen. Dennoch hat die Wohnungswirtschaft viele Gestaltungsmöglichkeiten, etwa durch den Bau von Quartiersgaragen oder durch Mietvereinbarungen zum Pkw-Verzicht. Ein wichtiges Handlungsfeld liegt zudem in der Elektromobilität: Diese trägt zur Verringerung klimaschädlicher Emissionen des motorisierten Individualverkehrs bei.



Stellplatzreduzierung

Kommunen verfügen durch die Bauleitplanung, Stellplatzsatzungen und Parkraumbewirtschaftung über wirksame Instrumente, den ruhenden Autoverkehr zu reduzieren und zu bündeln. Die Wohnungswirtschaft hat insbesondere beim Bau sowie der Einsparung von Kfz-Stellplätzen Gestaltungsmöglichkeiten.

Bedarf und Voraussetzungen

»Stellplätze« sind Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr auf privatem Grund, im öffentlichen Raum lautet der entsprechende Begriff »Parkplatz«. Um einen realistischen Überblick über den Bedarf eines bestimmten Standortes zu erhalten, können die Anbindung an den ÖPNV, die Nähe und die Reisezeiten zum Ortszentrum, die Erreichbarkeit der Nahversorgung sowie die zu erwartende Struktur der Bewohner*innen (Haushaltsgrößen, Nutzergruppen etc.) in Beziehung gesetzt werden. Ein Rechentool der Hamburger Stiftung Lebendige Stadt zur Ermittlung dieser sogenannten Lageparameter und der Sozialstruktur ermöglicht eine erste Abschätzung des tatsächlichen Bedarfs (Stiftung »Lebendige Stadt« 2021).

Für die Ermittlung des Autobesatzes in Bestandsquartieren können die Wohnungsunternehmen den direkten Zugang zu ihren Mieter*innen nutzen. Das Erheben dieser Zahlen hilft bei der schlüssigen Argumentation: So liegt der tatsächliche Pkw-Besitz und damit Stellplatzbedarf, z. B. im geförderten Wohnungsbau in innerstädtischen Lagen, oft nur bei etwa der Hälfte der Forderung der meisten Landesbauordnungen. Erste Studien zur Wirksamkeit von Mobilitätskonzepten zeigen: Gut kommuniziert und frühzeitig in die Quartiersentwicklung eingebunden, kann eine Stellplatzreduktion und der Ersatz durch umweltfreundliche Verkehrsmittel einen signifikanten Effekt auf den privaten Pkw-Besitz haben (team red 2021).

Die Wohnungsunternehmen wissen es: Die Herstellungskosten für Stellplätze können nur im Ausnahmefall kostendeckend über die Vermietung wieder erwirtschaftet werden. Die Kostendifferenz wird jedoch auch in den Mieten derjenigen abgebildet, die kein Auto besitzen. Das verteuert insbesondere den staat-



Foto: Philipp Böhme

lich geförderten Wohnungsbau. Grundsätzlich sollten Stellplatzkosten und Wohnraumkosten darum entkoppelt werden.

Umsetzung durch Mobilitätskonzepte

Eine Reduzierung der Stellplatzbaupflicht gelingt als Baustein von integrierten Mobilitätskonzepten immer dann, wenn in den Quartieren alternative Mobilitätsangebote vorgehalten werden. Möglichen Verlagerungen des ruhenden Verkehrs in den öffentlichen Raum kann durch konsequente Parkraumbewirtschaftung wirksam begegnet werden. Die drei Aspekte Stellplatzreduktion, Parkraumbewirtschaftung und alternative Mobilitätsangebote sind also immer zusammen zu erarbeiten und zu planen.

§ Rechtliche Rahmenbedingungen

Landesbaurecht und Stellplatzbauverpflichtung

Der Stellplatzbau unterliegt dem Bauordnungsrecht und wird somit föderal, also in den jeweiligen Landesbauordnungen (LBO) der Bundesländer, geregelt. In den meisten Bundesländern (Bayern, Baden-Württemberg, Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Schleswig-Holstein, Thüringen) ist die Stellplatzbaupflicht in der LBO verankert. Den Kommunen wird jedoch ermöglicht, eigene Satzungen mit abweichenden Regelungen zu erlassen. Brandenburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt sehen keine Stellplatzbaupflicht vor. Auch für die Kommunen dieser Bundesländer bietet sich aber die Möglichkeit, eigene Satzungen zu erlassen. In Berlin gibt es keine Stellplatzbaupflicht, in Hamburg nicht für Wohngebäude und Wohnheime.

Die Zahl der vorgeschriebenen Stellplätze hängt von der Nutzungsart und von der Zahl der Nutzer*innen des Gebäudes ab. Der Stellplatzschlüssel legt die Anzahl der Stellplätze fest, die je räumlicher Einheit (z. B. Quadratmeter der Geschossfläche oder Anzahl der Wohnungen) gebaut werden müssen. An Ein- oder Mehrfamilienwohnhäuser wird ein anderer Stellplatzschlüssel angelegt als an Wohnheime oder Seniorenheime. In Ausnahmefällen können die Bauaufsichtsbehörden zulassen, den geforderten Stellplatzschlüssel zu über- oder unterschreiten. Dabei sind von den Bauherr*innen Kompensationen in Form von finanziellen Ablösesummen zu erbringen oder andere bauliche Lösungen vorzusehen. Die Ablösebeträge müssen gemäß den LBO im Sinne nachhaltiger Mobilitätsangebote verwendet werden, z. B. für die Herstellung öffentlicher Einrichtungen des ÖPNV, Fahrradabstellanlagen oder Ladeinfrastruktur. In einzelnen Bundesländern (z. B. Baden-Württemberg) ist diese Stellplatzablöse im Wohnungsbau allerdings immer noch nicht möglich (Stand: 08/2022).

Stellplatzsatzungen und Bebauungsplan:

Verfahren mit Mobilitätskonzept

Kommunale Stellplatzsatzungen oder -verordnungen bestimmen die Anzahl der Stellplätze für Kfz und Fahrräder, die bei Neubauten oder Umbauarbeiten im Bestand auf dem Baugrundstück oder einem in der Nähe gelegenen Grundstück errichtet werden müssen. Die Bauaufsichtsbehörde legt außerdem auch deren Größe und Beschaffenheit fest (§ 86 Abs. 1 Nr. 4 Musterbauordnung). Stellplatzsatzungen sind seit Mitte des 20. Jahrhunderts ein einflussreiches, rahmensetzendes Instrument mit erheblichen Auswirkungen auch auf die Planung von Wohnquartieren. Ursprünglich waren sie darauf ausgerichtet, einer zunehmend motorisierten Bevölkerung ausreichend Platz für ihr Kfz zur Verfügung zu stellen. Innovative Mobilitätssatzungen beziehen weitere, nachhaltige Mobilitätsangebote mit ein, wie z. B. die Berücksichtigung von KEP-Lieferdiensten, Mikromobilität oder On-Demand-Services. Um Stellplatzbauverpflichtungen ortsweit zu reduzieren, sind also innovative Satzungen mit Reduzierungsmöglichkeiten das Mittel der Wahl. Ist eine solche Satzung in einer Kommune noch nicht vorhanden, kann mit konkreten Zahlenbeispielen deren Überarbeitung oder Erstellung angeregt werden.

Bei Neubauvorhaben, die mit der Erstellung eines Bebauungsplanes einhergehen, können die jeweils lokal geltenden Stellplatzschlüssel abgesenkt werden – sofern die Kommune dies ermöglicht. In der Regel muss dafür durch die Entwickler bzw. Eigentümer ein qualifiziertes Mobilitätskonzept vorgelegt werden, das nachweist, dass die künftigen Bewohnenden auch ohne Auto mobil sein können. Gerade im ländlichen Raum gibt es aber weiterhin Angebotsdefizite im Umweltverbund – deshalb gilt: An einem gelungenen Mobilitätskonzept wirken im Idealfall auch die Verantwortlichen von Kommunen, Landkreisen und Mobilitätsdienstleistern mit.



Foto: Stefan Hofmann

Eine Genehmigungsfähigkeit der Absenkung vorhandener Schlüssel ist in der Regel nur auf der Grundlage eines integrierten Mobilitätskonzeptes möglich und wenn entsprechende Mobilitätsangebote des Umweltverbundes sowie Sharing-Angebote zur Verfügung stehen. Bei der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ist darum zu prüfen, welche Mobilitätsdienstleister bereits vor Ort aktiv sind und wie gut der Umweltverbund vom Wohnstandort aus erreichbar ist.

Auch organisatorische Mobilitätsmaßnahmen können Bestandteil von Mobilitätskonzepten sein und eine Stellplatzreduzierung begründen, wie z. B. die Verpflichtung zum Vorhalten von Mobilitätsstationen, Bikesharing oder Mietertickets. Nicht zuletzt gehören Maßnahmen, die den Fuß- und Radverkehr unterstützen, zu den klassischen Inhalten von Mobilitätskonzepten: z. B. wettergeschützte, diebstahlsichere Radabstellanlagen, gut erreichbare, ausreichend dimensionierte Stellplätze für Lastenräder, Abstellorte für Gehhilfen und Kinderwagen oder auch eine durchgehende Fußverkehrsfreundlichkeit von der Haustür

bis zur Haltestelle – selbstverständlich barrierefrei und qualitativ hochwertig gestaltet.

Die passgenaue Planung im Rahmen eines integrierten Mobilitätskonzeptes ist Sache von Verkehrsplanenden – sie können die Situation vor Ort mit ihrer Expertise beurteilen und eine für alle Beteiligten verlässliche Kombination von Maßnahmen vorschlagen. Werden die genannten Bausteine und eine entsprechende Vorgehensweise auf kommunaler Ebene durch eine allgemeingültige Mobilitätssatzung fixiert, erleichtert dies der Wohnungswirtschaft und den beauftragten Planer*innen die Konzeption. Und auch die Kommunalverwaltung profitiert von einem Instrument, das die Einzelfallprüfung und -begründung wesentlich vereinfacht. Weniger Stellplätze im unmittelbaren Wohnumfeld verringern die Wohnkosten und den Verkehr, schaffen bessere Zugangsmöglichkeiten für den Umweltverbund und machen Platz für attraktive, grün gestaltete Nachbarschaften.



Foto: Martin Randelhoff

Information und Kommunikation

Die gezielte Aufklärungs- und Beratungsarbeit durch die Kommunen ist entscheidend, um kleinere Stellplatzflächen und ersetzende Maßnahmen (z. B. Radabstellanlagen) frühzeitig in der Planung von Bauvorhaben zu berücksichtigen. Das gilt für die frühen Phasen der städtebaulichen Entwicklung, wie auch für die Phase der Baugenehmigung und die dort zu erbringenden Nachweise.

Bereits vor Einzug sollten neue Bewohner*innen von der Wohnungswirtschaft auf Angebote alternativer Mobilität hingewiesen werden, z. B. durch Neumieterpakete (siehe Kommunikation, Beteiligung & Service S. 98). Der freiwillige Verzicht auf einen eigenen Pkw ist das zentrale Ziel einer »autoreduzierten Stadt«. Er sollte deshalb durch Imagekampagnen, Schnupperangebote und Belohnungssysteme – kurz gesagt: die ganze Bandbreite möglicher Pull-Maßnahmen – angeregt und unterstützt werden.

→ Gute Beispiele

Antragsformular Mobilitätskonzept Landeshauptstadt München

Die Stadt München bietet Planenden und Bauherr*innen ein Rechentool an, welches die Konzeption von Mobilitätsmaßnahmen Schritt für Schritt anhand von Schlüsselkennzahlen berechnet und damit die zu erwartende Stellplatzreduzierung bereits vor Bauantragstellung transparent macht.

Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz Bremen

Die Stadt Bremen erlaubt mit Inkraftsetzung ihres überarbeiteten Mobilitäts-Bau-Ortsgesetzes ab Herbst 2022 (vormals: Stellplatz-Ortsgesetz) einen Stellplatzbau in Zone I nur noch in Ausnah-

mefällen. Die dadurch einzusparenden Kosten müssen zu einem bestimmten Prozentsatz in die Errichtung von baulichen und organisatorischen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen investiert werden.

Autofrei-Konzept Freiburg-Vauban

Der Verein für autofreies Wohnen e.V. wurde gegründet, um Eigentümerinnen von Wohnungen des Stadtteils Vauban einen Autoverzicht zu ermöglichen. Der Verein sichert durch die vier Elemente Vereinsmitgliedschaft, Baulast, Autofrei-Erklärung sowie den Eintrag einer Sicherheitsgrundschuld den dauerhaften Verzicht seiner Mitglieder auf einen privaten Pkw ab.

Checkliste Stellplatzreduzierung



Bedarf

- Regelungen in Landesbaurecht beachten
- Möglichkeiten zur Stellplatzreduzierung durch kommunale Stellplatz- oder Mobilitätssatzung prüfen
- Falls die Satzung eine Öffnungsklausel enthält: tatsächlichen Bedarf ermitteln (z. B. mit Rechentool der Stiftung Lebendige Stadt)
- Vorhandensein eines Bebauungsplanes und darin enthaltene Festsetzungen zum ruhenden Verkehr prüfen

Anforderungen und Umsetzung

- Vorgabe von Rahmenbedingungen für Mobilitätskonzepte in Stellplatzsatzung ermitteln
- Erstellung eines Mobilitätskonzeptes durch Fachplanende in Betracht ziehen
- Anbindung des Wohnstandortes an den Umweltverbund und Vorhandensein von Sharing-Angeboten prüfen
- Notwendigkeit der Sicherung der Stellplatzreduzierung durch Baulast feststellen – Vorhandensein von Grundstücksflächen oder Parkhäusern prüfen

Information und Kommunikation

- Für Kommunen: Ansprache und Beratung von Bauherr*innen und Investor*innen sicherstellen
- Für die Wohnungswirtschaft: Neumieterpakete, Schnupperangebote und Ansprechpersonen (Mobilitätsmanagement) planen, umsetzen und kontinuierlich aktualisieren



Quartiersgaragen

Im Wohnumfeld nimmt der motorisierte Individualverkehr viel Platz ein – nicht nur für Straßen und Zufahrtswege, sondern auch für Abstellflächen. Quartiersgaragen können auch den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr entlasten. Hier können zudem nachhaltige Mobilitätsangebote integriert und komplementäre Dienstleistungs- und Nutzungsangebote eingebunden werden.



Foto: Philipp Böhme

Voraussetzungen und Anforderungen

Wohnquartiere sollen eine hohe Aufenthaltsqualität bieten und Rahmenbedingungen schaffen, um nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Gleichzeitig soll ein gerechtes und zukunftsfähiges Mietniveau erhalten bleiben. Hier kann die Errichtung von Quartiersgaragen einen Beitrag leisten. Parkhäuser und Tiefgaragen können private Grundstücksfreiflächen und den öffentlichen Raum vom ruhenden Kfz-Verkehr entlasten. Ihre Baukosten liegen aber deutlich über denen ebenerdiger Abstellflächen (bei Tiefgaragen betragen sie oft zehn Prozent der Gesamtbaukosten).

Quartiersgaragen sollten immer im Zusammenhang mit Mobilitäts- und Parkraumbewirtschaftungskonzepten geplant werden. Sie tragen zu einer Kostenreduzierung bei, wenn sie die Abstellflächen nicht nur bündeln, sondern insgesamt reduzieren. In diesem Fall sollten alternative Mobilitätsoptionen, etwa durch Sharing-Fahrzeuge, angeboten werden, die in der Quartiersgarage als günstig gelegene Anlaufstelle untergebracht werden.

Die Errichtung von Quartiersgaragen in Bestandsquartieren erfordert eine Neustrukturierung des gesamten ruhenden Verkehrs: Parkmöglichkeiten in direkter Nähe der Wohnung werden aus Bequemlich-



keit weiter genutzt, selbst wenn ein Stellplatz in einer Quartiersgarage vorgehalten wird. Viele Autofahrende sind darüber hinaus bereit, für kostenlose Parkplätze längere Wege in Kauf zu nehmen. Die Verfügbarkeit und Nähe von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum beeinflussen folglich den Stellplatzbedarf in den Quartiersgaragen. Diese müssen daher stets im Zusammenhang mit dem gesamten Quartier und Parkraumkonzepten im öffentlichen Raum geplant werden (SenSW 2018). Wegen möglicher Verdrängungseffekte sollten Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, wie Anwohnerparken, auch auf Nachbarquartiere ausgeweitet werden.

Der Bau städtebaulich-architektonisch ansprechender Quartiersgaragen und Parkhäuser ist eine große Herausforderung. Sie können zu einem attraktiven Ort im Wohnquartier werden, wenn sie außer einem erweiterten Mobilitätsangebot unterschiedliche ergänzende Nutzungen umfassen, wie z. B. soziale Einrichtungen oder Treffpunkte, Einzelhandel und Gastronomie (s. Bild S. 80, Dach einer Quartiersgarage in Kopenhagen).

Um den Flächenbedarf zu reduzieren und auf die künftige Parkraumbedarfsentwicklung reagieren zu können, kann es sich auch anbieten, Quartiersgaragen in Modulbauweise zu errichten. Diese können bei Bedarf aufgestockt werden, falls zusätzliche Stellplätze benötigt werden. Ein gutes Beispiel hierfür ist das modulare Parkhaus des Stellwerk 60 in Köln.

Bei Quartiersgaragen liegen die Stellplätze nicht mehr in unmittelbarer Nähe zur Wohnung. Um die Bewohnenden bei der Beförderung von Einkäufen und größeren Gegenständen zu unterstützen, können Transporthilfen zur Ausleihe zur Verfügung gestellt werden. Ebenso wichtig sind geeignete Radabstellmöglichkeiten. Ein weiterer Nebeneffekt: Ist der Weg zum eigenen Auto (mindestens) so weit wie zur nächsten Haltestelle, kann das die Nutzung des ÖPNV fördern.

Umsetzung und Betrieb

Je nach Quartiersgröße, Eigentums- und Akteursstruktur bieten sich unterschiedliche Organisationsformen für den Betrieb einer Quartiersgarage an. Bei kleineren Quartieren kann die Verwaltung und operative Betreuung der Garage durch die Stellplatzeigentümerschaft oder das Wohnungsunternehmen selbstorganisiert werden. Ein gutes Beispiel für eine durch die Stellplatzeigentümerschaft organisierte Quartiersgarage ist auch hier das Stellwerk 60 in Köln.

Bei größeren Quartieren bietet es sich an, die Vermietung und den operativen Betrieb der Garage auf eine Immobilienverwaltung zu übertragen, die neben der sonstigen Betreuung der Immobilienobjekte auch den Betrieb der Quartiersgarage übernimmt. Für die Bewohnenden und Nutzer*innen der Stellplätze hat dies den Vorteil, dass sie einen zentralen Ansprechpartner im Quartier haben. Ein Beispiel hierfür ist die Solargarage im Quartier Vauban in Freiburg.

In Quartieren mit innovativem Mobilitätskonzept muss zusätzlich zur Stellplatzvergabe auch die Betreuung von alternativen Mobilitätsdienstleistungen erbracht werden. In diesem Fall ist es sinnvoll, wenn eine eigens geschaffene »Mobilitätszentrale« (Mobilitätsmanagement) die Vermietung der Stellplätze und den Betrieb der Quartiersgarage übernimmt. Damit werden alle Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Pkw-Stellplatz zentralisiert angeboten und vor Ort organisiert (SenSW 2018).

Information und Kommunikation

Bei Bestandsquartieren kann die Etablierung von Quartiersgaragen mit der einhergehenden Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums in der Bewohnerschaft anfangs auf Widerstand stoßen, vor allem wenn Parkplätze vor der Wohnung wegfallen und Parkgebühren neu eingeführt werden. Deshalb

ist es besonders wichtig, diese (verkehrs-)politische Entscheidung frühzeitig und angemessen zu kommunizieren (Agora Verkehrswende 2019). Zudem sollten das Parkraummanagement und die Mobilitätsangebote laufend evaluiert und gegebenenfalls an die veränderten Nutzungsansprüche angepasst werden.

🔗 Eine detaillierte Übersicht über den Planungsprozess und die nötigen Umsetzungsschritte liefert der Leitfaden »Quartiersgaragen in Berlin - Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren« der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen in Berlin:

<https://bit.ly/quartiersgaragen>

→ Gute Beispiele

Seestadt Aspern (Wien)

Die Seestadt Aspern zeigt auf, wie Quartiersgaragen ein Wohngebiet städtebaulich und funktional ergänzen können. Ob in Kombination mit Einzelhandel und Supermärkten, Spiel- und Naherholungsflächen auf dem Dach oder Konzert- und Veranstaltungsräumen: Die wechselseitigen Nutzungsmöglichkeiten sind vielfältig.

Lincoln-Siedlung (Darmstadt)

Ein gutes Beispiel für den Betrieb durch ein Mobilitätsmanagement ist die Lincoln-Siedlung. Hier wurde im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages auch die Finanzierung der Mobilitätszentrale geregelt. Ein Vorteil ist zudem, dass die Quartiersgarage in kommunaler Hand ist und die Stadt Darmstadt auch dadurch Einfluss auf die Organisation des ruhenden Verkehrs im Quartier nimmt.

Fördermöglichkeiten

Baden-Württemberg fördert im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) die Errichtung von Quartiersgaragen (soweit sie Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ersetzen). In diesen können auch Parkplätze mit Ladeinfrastruktur gebündelt und verschiedene Mobilitätsformen vernetzt werden, beispielsweise durch das Einrichten von Fahrradabstellplätzen oder Car- und Bikesharing-Plätzen.

In Hessen werden der Bau und Ausbau von Quartiersgaragen in verdichteten Wohnquartieren inklusive der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gefördert. Diese müssen Bestandteil einer Gesamtkonzeption (städtebauliches oder verkehrsplanerisches Konzept) sein und überwiegend den Anwohner*innen zur Verfügung stehen. Gefördert wird der auf die Anwohner*innen entfallende Stellplatzanteil. Die Quartiersgaragen sind zuwendungsfähig, wenn für ihre Nutzung Gebühren erhoben werden, die nur ihre Betriebsausgaben decken.

Auch in Nordrhein-Westfalen können Kommunen eine finanzielle Unterstützung des Landes für die Errichtung von Quartiersgaragen in Neubau- und Bestandsquartieren erhalten.

Checkliste Quartiersgaragen



Bedarf und Standort

- Stellplatzsituation und Eigentumsstruktur vor Ort und im Umfeld prüfen
- Wohnortnahen, gut erreichbaren Standort identifizieren
- Möglichkeiten des Umbaus bestehender Parkhäuser prüfen
- Neugestaltung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum mit Kommune und weiteren Akteuren (Wohnungsunternehmen, Einzelhandel und Gewerbe) besprechen
- Politische und zivilgesellschaftliche Unterstützer*innen suchen
- Möglichkeit bzw. Vorhandensein kommunaler/gewerblicher Stellplatzbewirtschaftung klären
- Kooperationspartner identifizieren und ansprechen
- Bauliche und rechtliche Rahmenbedingungen hinsichtlich Stellplatzreduzierung prüfen
- Finanzierung und Organisationsform klären

Umsetzung

- Kooperationsvereinbarungen mit Immobilienverwaltung und/oder Mobilitätsdienstleistern abschließen
- Notwendige bauliche Maßnahmen zur Errichtung der Quartiersgarage umsetzen
- Betriebskonzepte entwickeln und Möglichkeiten zur Nachjustierung einplanen

Information und Kommunikation

- Frühzeitig ein attraktives und partizipatives Kommunikations- und Informationskonzept erstellen und umsetzen
- Partizipation aller Stellplatzeigentümer*innen und Stellplatzmieter*innen gewährleisten
- Parkraummanagement und Mobilitätsangebote laufend evaluieren und ggf. an veränderte Nutzungsansprüche anpassen



Elektromobilität

Elektromobilität kann dazu beitragen, langfristig einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Die passende Ladeinfrastruktur für E-Autos, Pedelecs und E-Lastenräder ist dafür Grundvoraussetzung. Elektromobilität tangiert viele Rechtsgebiete und technische Fragen. Neben Steuer-, Bau- und Planungs-, Energie- und Datenschutzrechtsfragen gilt es, verschiedene Gesetzesgrundlagen zu beachten. Wichtig ist es auch, zu überprüfen, ob vor Ort ausreichend elektrische Leistung verfügbar ist und die Genehmigung des örtlichen Netzbetreibers einzuholen.

Der »Hochlauf« der Elektromobilität stellt auch an die Wohnungsmarktakeure neue und hohe Anforderungen: die Tankstelle »kommt ins Haus«, Förderlandschaft und Gesetzesrahmen sind unübersichtlich und Erfahrungen mit Geschäfts- und Betriebsmodellen bei der Ladeinfrastruktur müssen erst noch gesammelt werden. Gleichzeitig bietet die Elektromobilität Chancen: Elektrisch betriebene Verkehrsmittel, z. B. in einer Mobilitätsstation, erweitern die Angebotsauswahl und sprechen mehr Nutzer*innen an. So können zusätzlich zu Autos und konventionellen Fahrrädern elektrisch betriebene Roller (E-Scooter) und Lastenräder im Sharing zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere Pedelecs ermöglichen das Zurücklegen weiterer Distanzen und verringern den notwendigen Kraftaufwand im Vergleich zu konventionellen Fahrrädern und können dazu motivieren, auch auf längeren Strecken auf das Auto zu verzichten.

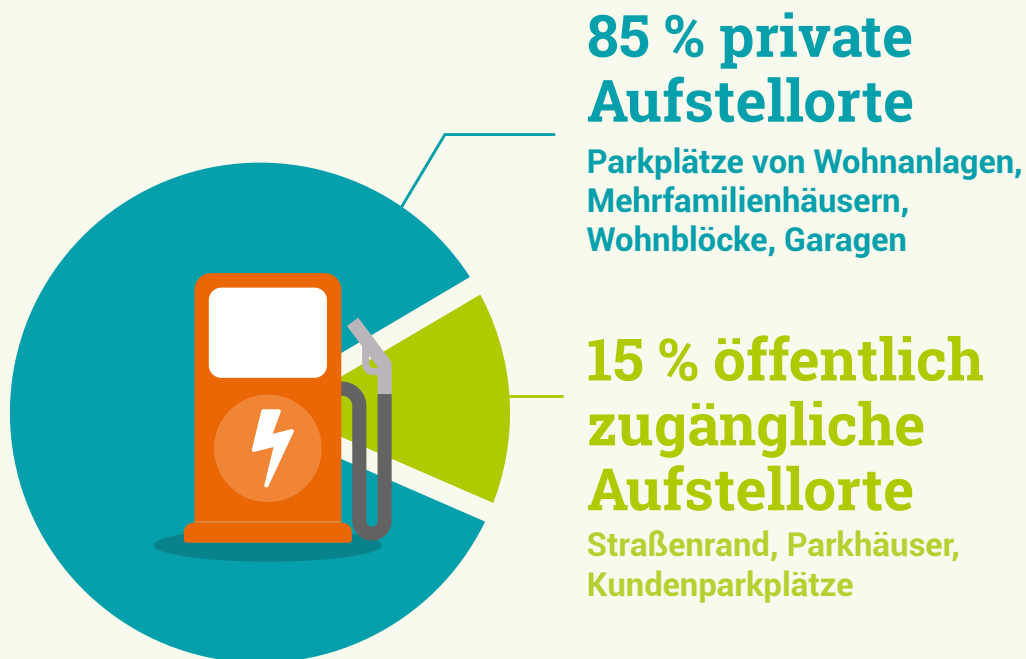
Ladeinfrastruktur

Eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur an den richtigen Orten ist das Grundgerüst der Elektromobilität. Aufstellorte auf Privatgrundstücken sind nach einer Empfehlung der Nationalen Plattform Elektromobilität von besonderer Bedeutung (NPE 2015). Mit der Einbindung des öffentlichen Ladens auf privatem Grund erschließt sich für Wohnungsunternehmen ein zusätzliches Dienstleistungsangebot. Das Vorhalten von Ladeinfrastruktur muss so selbstverständlich werden wie das von Heizung, Telefon und Internet. Die pas-

sende Ladeinfrastruktur sollte von Wohnungsunternehmen also frühzeitig mitgedacht werden (Viehring 2019). Im Wohnungsneubau wird die Nutzung von Photovoltaik (PV) in den nächsten Jahren verpflichtend werden (Schweizer 2021). Mieterstrom-Modelle bzw. Kundenanlagen nach Mieterstrom-Gesetz sind eine naheliegende Lösung. In diesem Rahmen ist auch eine Sektorenkopplung von PV-Strom und Laden von E-Fahrzeugen im Quartier möglich (Wall-Boxen mit Lastenmanagement und Summenzähler).

Zunächst ist zu prüfen, ob für die Kommune bereits ein Ladeinfrastruktur-Konzept oder zumindest eine Standort-Analyse erarbeitet wurde. Der Aufbau privater oder halböffentlicher Ladeinfrastruktur für E-Autos (sog. Wallboxen) erfolgt in Kooperation mit Netzbetreibern oder Dienstleistern in diesem Bereich. Je nach Anbieter und Modell unterscheiden sich die Ladesäulen für öffentliche Ladeinfrastruktur etwa in der Ladekapazität – Wechselstrom (AC) mit 3,2 bis 11 KW bzw. max. 22 KW –, der Anzahl an Ladepunkten, der Art der Steckertypen (je nach Ausführung im E-Auto), dem Bezahlssystem und dem verwendeten Monitoringsystem. Technisch aufwändige und teure Infrastruktur für Schnellladen mit Gleichstrom-Technik (DC) ist auf privaten Stellplätzen wegen der langen Standzeiten (über Nacht) nicht nötig. Oft bieten Dienstleister einen sehr umfassenden Service: angefangen bei der Planung und dem Aufbau der Ladeinfrastruktur über Monitoring, Betriebsführung

Empfehlung für die räumliche Verteilung von Standorten der Ladeinfrastruktur



Quelle: NPE 2015

und Abrechnung bis zum Entstörungsservice. Der begleitende Aufbau von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen oder Photovoltaikanlagen ist sinnvoll, wenn Infrastruktur für E-Mobilität eingerichtet wird.

Ein integriertes Mobilitäts- und Energiekonzept im Sinne einer Sektorenkopplung wird sich in Zukunft aufdrängen, wenn der Einsatz von PV mehr und mehr verpflichtend wird. Ein Synergieeffekt ergibt sich, wenn man die Mobilitätsinfrastruktur gleich mit plant und ausführt, wenn z. B. Energieanlagen oder Dämmungen installiert werden. Wird ein Wohnquartier energetisch ertüchtigt oder saniert, etwa durch die Installation von PV oder Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, sollte parallel immer auch Ladeinfrastruktur für E-Mobilität mitgedacht werden. Dabei können auch »Puffer-Batterien« vorgesehen werden, die das Laden von E-Autos in den Nachtstunden erlauben.

Information und Kommunikation

Auch für neu errichtete Ladeinfrastruktur gilt: möglichst frühzeitig, zielgruppenorientiert und wiederkehrend informieren und kommunizieren.

Darüber hinaus können Test- und Schnupperangebote zum Ausprobieren elektrisch betriebener Fahrräder, Lastenräder und Autos bei Bürger- oder Mieterfesten oder speziellen »Mobilitätstagen« angeboten werden. Oft stellen örtliche Fachhändler hierfür gerne ihre Fahrzeuge zur Verfügung.

Bei diesen Gelegenheiten können alle Verkehrsteilnehmenden erleben, dass sich elektrisch betriebene Verkehrsmittel z. T. anders fahren und verhalten als konventionell betriebene. So können Fahrer*innen mit Pedelecs höhere Geschwindigkeiten erreichen und E-Autos sind im Betrieb deutlich leiser als Verbrenner. Derartige Veranstaltungen dienen damit auch der Verkehrssicherheit und helfen, Unfällen vorzubeugen.

§ Rechtliche Rahmenbedingungen

Bei der Herstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge stellen sich verschiedene Rechtsfragen. Ein fundiertes Konzept, das sowohl technische und betriebswirtschaftliche Fragen als auch die rechtlichen Rahmenbedingungen für die geplante Umsetzung behandelt, bildet hierfür den passenden Rahmen. Die folgenden, übergeordneten Aspekte können dabei eine Rolle spielen.

Das wichtigste Unterscheidungskriterium für die rechtliche Einordnung einer Ladeinfrastruktur ist das Eigentum: Viele Richtlinien und Anforderungen beziehen sich ausschließlich auf den öffentlichen Bereich und sind somit auf privatem sowie halböffentlichem Gelände nicht von Belang. Nach § 2 Nr. 9 der Ladesäulenverordnung gelten Ladepunkte als öffentlich zugänglich, wenn sie sich im öffentlichen Straßenraum befinden oder auf privatem Grund installiert sind, aber von einer unbestimmten Personenanzahl genutzt werden können (z. B. allgemein zugängliche Abstellflächen).

Die von Wohnungsunternehmen betrachteten Flächen befinden sich in der Regel in privatem Eigentum bzw. auf privatem Grund und sind nur für die Mieter*innen zugänglich. Daher müssen die Ladepunkte weder der Bundesnetzagentur gemeldet, noch die Anforderungen des öffentlich zugänglichen Raums berücksichtigt werden. Die entscheidenden Verordnungen sind hier die Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) sowie die DIN VDE 0100-722 zum Errichten von Niederspannungsanlagen sowie die Vorgaben des zuständigen Verteilnetzbetreibers (Stromlieferant).

Durch Inkrafttreten des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) gelten seit dem 25. März 2021 neue Anforderungen für die Ausrüstung von Kfz-Stellplätzen.

Dieses Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur setzt die EU-Gebäuderichtlinie (2018) in Deutschland um. Diese fordert, dass Bauherr*innen und Eigentümer*innen für Stellplätze, die sich in oder an Gebäuden befinden, auch Ladepunkte und Leitungsinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorsehen. Betroffen sind Personenkraft- und Lieferfahrzeuge. Das neue Gesetz soll den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Gebäuden beschleunigen und es Nutzenden erleichtern, zu Hause zu laden.

Das GEIG gilt für neue Wohngebäude (einschließlich Wohn-, Alten- und Pflegeheimen) sowie neue Nichtwohngebäude (z. B. Hotels, Krankenhäuser, Schulen und Museen) oder größere Bestandsgebäude im Zuge einer Sanierung. Es betrifft keine Bauanträge, Anträge auf bauaufsichtliche Zustimmung und Bauanzeigen, die vor Inkrafttreten des GEIG erfolgt sind (§ 16 GEIG). Für Wohn- und Nichtwohngebäude ist eine Leitungsinfrastruktur anzulegen. Diese umfasst die bauliche Vorrüstung für die Verlegung von Elektro- und Datenleitungen sowie ausreichende Installationsräume für intelligente Mess- und Lademanagementsysteme. Zur Ladeinfrastruktur gehören Installations-einrichtungen wie Umspann-, Schalt- und Verteileranlagen, Verbrauchererfassungen oder Sicherungselemente (§ 4 GEIG). Künftig muss bei neu gebauten Wohngebäuden oder im Zuge einer umfangreichen Sanierung eines Wohngebäudes mit mehr als fünf Pkw-Stellplätzen jeder Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel ausgestattet sein (§ 6 GEIG).

Weiter müssen verschiedene baurechtliche Vorgaben geklärt werden: Ladesäulen sind in aller Regel bauliche Anlagen im Sinne der Landesbauordnungen. Bei Neubauvorhaben

fließt die Ladeinfrastruktur in den Bauantrag mit ein (Zengerling 2018, S. 43). Auch wenn davon auszugehen ist, dass die Errichtung von Ladesäulen nach den Bauordnungen der Länder regelmäßig verfahrensfrei ist (vgl. BuW 2017), sind im Einzelfall unterschiedliche bauplanungsrechtliche, bauordnungsrechtliche und sonstige Vorgaben auch bei der Erstellung von Ladesäulen im Bestand zu beachten. Diese Vorgaben unterscheiden sich nach Art und wirtschaftlicher, baulicher und technischer Funktion und Dimension der Anlagen und müssen im Einzelfall geklärt werden.

Neben planungsrechtlichen Fragen sind auch bauordnungsrechtliche Regelungen zu Brandschutz und Standsicherheit (Anfahrerschutz) relevant. Sofern eine öffentlich zugängliche Ladesäule geplant ist, bestehen nach der Ladesäulenverordnung zudem Anzeige- und Nachweispflichten gegenüber der Bundesnetzagentur, verbindliche Anforderungen an die Interoperabilität der Ladeinfrastruktur sowie sonstige technische Vorgaben (s. § 3 Ladesäulenverordnung).

Außer den baurechtlichen Vorgaben sind Regelungen des Energierechts sowie steuerrechtliche Fragen zu beachten. Nunmehr sind Ladepunktbetreiber energiewirtschaftsrechtlich als Letztverbraucher und nicht mehr als Energieversorgungsunternehmen zu betrachten. In Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des Projekts sollten auch die Fördertatbestände des EEG in den Blick genommen werden.

Die wichtigsten gesetzlichen Grundlagen und Vorgaben für Elektromobilität und Landeinfrastruktur in Wohngebieten auf einen Blick:

- **Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)**
- **Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG)**
- **EU-Gebäudeeffizienzrichtlinie (EPBD) bzw.**
- **Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)**
- **Gewerbsteuergesetz (GewStG)**
- **Körperschaftsteuergesetz (KStG)**
- **Ladesäulenverordnung (LSV)**
- **Landesbauordnung des Bundeslandes (LBO)**
- **Mess- und Eichgesetz (MessEG)**
- **Netzanschlussverordnung (NAV)**
- **Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEmoG)**

 **Eine gute Orientierungshilfe bietet die »Gesetzeskarte Elektromobilität« des BMVI:**

bit.ly/gesetzeskarte



Foto: Marcus Gloger

→ Gute Beispiele

Domagkpark (München)

Die erste E-Mobilitätsstation Münchens wurde im Mai 2016 im Domagkpark eröffnet. Eine Solaranlage auf dem Dach des Wohnhauses neben der Mobilitätsstation versorgt Pedelecs und Elektroautos mit ausreichend Strom für den Betrieb. In der Mobilitätsstation können u. a. vier Elektro-Fahrräder, drei Elektro-Lastenräder, zwei Elektro-Scooter und zwei Elektro-Pkw ausgeliehen werden. Organisiert ist die Vermietung über die Buchungsplattform von STATAUTO München.

Fördermöglichkeiten

Im Bereich der Elektromobilität und Ladeinfrastruktur gibt es zahlreiche landes- und bundesweite Förderprogramme. Information und Beratung werden von den Klimaschutz- und Energieagenturen der Bundesländer bereitgestellt. Aber auch viele Kommunen bieten finanzielle Förderungen durch Beratungsleistungen, Hardware oder Hilfe bei den Installationskosten an. Die KfW stellt Kommunen und Unternehmen ebenfalls Förderungen für Ladeinfrastruktur für E-Autos, E-Fahrräder, E-Lastenräder und E-Bikes zur Verfügung. Die Förderlandschaft zum Thema Elektromobilität ist stark in Bewegung. Dadurch ergeben sich für begrenzte

Zeiträume und verschiedene Teilbereiche der Elektromobilität immer wieder neue Fördermöglichkeiten. Landesweite Förderungen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge oder im Bereich Elektromobilität in Form von Zuschüssen gibt es beispielsweise in Sachsen-Anhalt, Hessen und Schleswig-Holstein.

🔗 **Einen Überblick gibt es unter:**

www.now-gmbh.de/foerderung

Checkliste Elektromobilität



Bedarf

- Prüfen, ob es in der Kommune ein Ladeinfrastruktur-Konzept oder eine Standortanalyse gibt
- Prüfen, ob es bereits E-Carsharing/E-Bikesharing gibt
- Bedarf an Lademöglichkeiten bei den Bewohnenden erfragen
- Umfang und Dimensionierung der Ladeinfrastruktur abschätzen
- Verschiedene elektrische Verkehrsmittel (Lastenräder, Pedelecs oder Scooter) berücksichtigen
- Elektrische Sharing-Fahrzeuge bevorzugen

Anforderungen und Umsetzung

- Anbieter/Energiedienstleister prüfen, die Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen
- Standort für Ladeinfrastruktur im Quartier prüfen
- Möglichkeiten eines begleitenden Aufbaus von Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlagen oder Photovoltaikanlagen für ein integriertes Mobilitäts- und Energiekonzept prüfen
- Einbindung des öffentlichen Ladens auf privatem Grund mitdenken
- Kooperationspartner für den Aufbau der Ladeinfrastruktur finden
- Abrechnung und Betriebsführung einplanen
- Möglichkeiten zur kommunalen Bezuschussung und der landes- und bundesweiten Förderung prüfen

Information und Kommunikation

- Frühzeitige Informations- (Print- und Online-Materialien) und Kommunikationsangebote für die Bewohnenden (z. B. Beratungen, Schulungen) planen
- Info-Veranstaltungen wie Tag der E-Mobilität im Quartier organisieren
- Testfahrten in Zusammenarbeit mit E-Fahrzeuganbietern und weitere Ausprobierformate anbieten



Foto: Martin Randelhoff

3.6 Barrierefreiheit

Ein barrierefreies Wohnumfeld soll den Aufenthalt und die selbstbestimmte Mobilität aller Menschen gewährleisten und sichern. Barrierefreiheit bedeutet, den gleichberechtigten Zugang zum Wohnumfeld, dem ÖPNV und jeglicher Infrastruktur zu gewährleisten. Dies umfasst neben den baulichen Maßnahmen in Wohngebäuden sowie im öffentlichen Raum auch Kommunikations- und Serviceangebote.



Besondere Anforderungen



Foto: Willy Horsch

Laut Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) soll kein Mensch aufgrund baulicher oder finanzieller Hürden von einer selbstbestimmten Mobilität ausgeschlossen werden. Die Planung und Konzeption von Fahrzeugen, Gebäuden und Infrastrukturen orientieren sich aber weiterhin sehr stark an dem (irreführenden) Standard eines normierten Menschen. Tatsächlich ist die Gesellschaftsstruktur weitaus vielfältiger: Um einen gleichberechtigten Zugang sowie gleiche Nutzungschancen für alle Menschen zu gewährleisten, ist ein weitgehendes Umdenken gefragt. Wohnquartiere müssen den Bedürfnissen zur selbstbestimmten Lebensführung aller Bewohner*innen gerecht werden.

Durch öffentliche Diskurse, etwa über die demografische Entwicklung oder eine wachsende soziale Ungleichbehandlung, erhöht sich der Druck, Barrierefreiheit auch im Wohnumfeld umzusetzen. Schon heute ist »jede zweite Person in Deutschland [...] älter als 45 und jede fünfte Person älter als 66 Jahre« (Destatis 2022-2). Darüber hinaus sind 9,4 Prozent

der Menschen in Deutschland schwerbehindert (Destatis 2022-3). Der Wunsch nach einer inklusiven Gesellschaft, unabhängig von Geschlecht oder Alter, kulturellem oder sozialem Hintergrund, körperlicher oder psychischer Konstitution, rückt eine barrierefreie Planung immer mehr ins Zentrum.

Dazu ist es hilfreich, Angaben zur Struktur der bestehenden oder künftigen Bewohnenden zu ermitteln. Es liegt auf der Hand, dass in einem Studierendenwohnheim Treppenlifte und Abstellanlagen für Gehhilfen weniger gebraucht werden als in Unterkünften für Senior*innen. Ein Quartier, in dem junge Menschen und Familien leben, hat hingegen einen großen Bedarf an sicheren, überdachten Abstellanlagen für Kinderwagen, Fahrradanhängern, Kinderfahrzeugen usw.

Neben der bedarfsgerechten Verfügbarkeit und Ausgestaltung von Abstellanlagen für Hilfsmittel wie E-Fahrstühle, Rollatoren o. ä. sollten ebenerdige Zugänge Standard sein. Eine weitere gute Möglichkeit,



Foto: Martin Randelhoff

Menschen mit Beeinträchtigung, Ältere oder Kinder zu integrieren, sind taktile und kontrastreiche Markierungen. Sie kennzeichnen z. B. Gehwegränder und tragen so zur Orientierung und zur allgemeinen Sicherheit bei. Weitere Maßnahmen sind visuelle und auditive Beschilderungen, die die tägliche Mobilität vieler Menschen enorm erleichtern.

Beschilderung

Die Orientierung innerhalb eines Quartieres fällt vielen Menschen trotz vorhandener Wegweisung oft nicht leicht: Ursache dafür sind häufig unübersichtliche oder zu komplexe Beschilderungen. Hier gilt der Grundsatz: Wenige, dafür aber eindeutige Schilder und Wegweiser schaffen Klarheit. Wörter können etwa durch Piktogramme ersetzt werden. So erhalten nicht nur sehingeschränkte Menschen einen leichteren Überblick über die Quartiersstruktur, sondern auch Menschen mit Lernschwierigkeiten, Analphabet*innen und Kindern wird die Orientierung erleichtert. Die Beschilderung sollte darüber hinaus durch Umgebungskarten ergänzt werden, um an strategisch sinnvollen Orten wie Quartierszugängen eine piktografisch leicht verständliche Gesamtübersicht über die Umgebung zu ermöglichen. Eine farbliche und kontrastreiche Gestaltung der Beschilderung sowie kleine Tafeln mit Brailleschrift für sehingeschränkte Menschen bieten weitere Unterstützung.

Barrierefreiheit im digitalen Raum

Im digitalen Bereich gibt es ebenfalls etliche Hürden und Barrieren, die Betroffenen den Zugang zu bestimmten Informationen und damit die Teilhabe erschweren. Gründe dafür sind etwa schwer lesbare Inhalte, komplexe Sprache oder fehlende Untertitel. Andererseits könnten viele digitale Angebote eine Teilnahme an Mobilitätsinfrastrukturen erleichtern, wenn sie z. B. für alle Menschen einfach zu bedienen und zugänglich wären. Dazu zählen nicht nur alte Menschen und Menschen mit Behinderungen, sondern auch solche mit Lernschwierigkeiten oder Konzentrationschwächen, Analphabet*innen oder Menschen mit geringen Deutschkenntnissen.

Digitale Barrierefreiheit bietet zusätzlich den Vorteil, dass die Mitgestaltung und Partizipation auch über physische Grenzen hinweg möglich wird. Bei Befragungen oder subjektiven Kartierungen können sich Menschen online beteiligen, ohne in physische Interaktion mit anderen Menschen treten zu müssen. Unter Umständen erleichtert die »Anonymität« eine Beteiligung sogar, weil keine Beurteilung durch andere Teilnehmende zu befürchten ist. Das Identifikationsgefühl wird gestärkt und kann somit positiv zu einer gesteigerten Zufriedenheit der Bewohnenden im Quartier beitragen.

Checkliste Besondere Anforderungen



Allgemein

- Struktur der Bewohnenden ermitteln
- Ansprechperson für die Belange von Menschen mit Behinderung identifizieren
- Beratungsstelle für barrierefreies Planen und Bauen frühzeitig kontaktieren
- Vor-Ort-Begehung durchführen
- Bereits umgesetzte Maßnahmen prüfen
- Stärken-Schwächen-Analyse durchführen
- Integriertes Barrierefrei-Konzept entwickeln

Digitalisierung

- Verfügbarkeit unterschiedlicher Online-Angebote sicherstellen
- Barrierefreiheit digitaler Angebote prüfen
- Digitale Partizipationsmaßnahmen ermöglichen und durchführen
- Kurse und Schulungen zum Umgang mit digitalen Systemen anbieten



Bauliche Maßnahmen



Foto: Adobe Stock

Wege und öffentlicher Raum

Deutschland hat sich dazu verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Menschen mit Behinderung einen gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt zu ermöglichen. Demzufolge sollen auch Wohnumfelder geschaffen werden, die für alle möglichst barrierearm und zugänglich sind. Außer durch körperliche Einschränkungen kann Mobilitätsbehinderung auch durch schweres Gepäck oder einen Kinderwagen entstehen.

Diese Hürden können durch bauliche Maßnahmen verringert und stellenweise ganz abgebaut werden. Um sich unabhängig von Beschilderungen orientieren und bewegen zu können, sollten Quartiere mit entsprechenden Wegen und Leitsystemen ausgestattet werden. Diese Wegenetze umfassen z. B. taktile Bodenführungssysteme, Nutzungsbegrenzungen durch unterschiedliche Bodenbeläge, sichere Querungsmöglichkeiten an Straßen und andere bauliche Maßnahmen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

So helfen Bodenleitsysteme in ihrer taktilen Ausgestaltung durch Noppen oder Bodenleitlinien bei der sicheren Bewältigung der Wege, z. B. wenn man auf einen Blindenstock oder auf Gehhilfen angewiesen ist. Ein ähnlicher Grundgedanke unterliegt der Anwendung unterschiedlicher Bodenbeläge (Pflaster, Asphalt, Schotter) um die verschiedenen Nutzungsarten (Spielstraße, Gehweg, Radweg) zu markieren. Hier ist es wichtig, zu bedenken, dass viele eingeschränkte Personen auf Rollstühle oder andere Gehhilfen angewiesen sind, die auf zu weichen oder holprigen Untergründen nicht gut funktionieren. Geschwindigkeitsreduzierungen und von der Fahrbahn abgetrennte Gehwege erhöhen die Sicherheit im Quartier. Selbst bei der Mischung von Verkehrsarten sollten geschützte Flächen für Fußgänger*innen vorgesehen werden, um die Belange von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.

Ausreichend dimensionierte Sitzmöglichkeiten, barrierefreie öffentliche Toiletten sowie eine gute Beleuchtung nachts und während der Wintermonate (auch zur



Foto: Mika Baumeister

§ Rechtsgrundlagen und Normen

- UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen § 1 Zweck, § 9 Barrierefreiheit
- Behindertengleichstellungsgesetz § 4 Barrierefreiheit
- DIN 18040 Barrierefreies Bauen
- DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- DIN 32981 Lichtsignalanlagen mit Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte

Außerdem regeln die Bundesländer in ihren Landesbauordnungen das barrierefreie Bauen und die Anzahl der barrierefreien Wohneinheiten pro Gebäude.

Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls) tragen zu Sicherheit und Komfort im Wohnumfeld bei.

Bauliche Maßnahmen am Gebäude

Grundsätzlich sollten Wohnungen und Wohnumfeld so geplant und ausgestattet werden, dass sie auch den Belangen einer sich verändernden Mieterschaft gerecht werden können. Mit modularem und flexibel nutzbarem (Stadt)Mobiliar können je nach Bedarf Anpassungen vorgenommen werden. Noch besser ist es jedoch, von Beginn an alle baulichen Maßnah-

men am Prinzip der Barrierefreiheit auszurichten. So lassen sich zukünftige Aufwände und Kosten erheblich reduzieren: Barrierefreiheit ist bei Neubauwohnungen für nur rund ein Prozent der Baukosten realisierbar (TERRAGON & DStGB 2017).

Neben einer barrierefreien Gestaltung von Freiflächen tragen auch bauliche Maßnahmen in den Wohnhäusern dazu bei, Wohngebiete barrierefrei nutzbar zu machen. Die bereits genannten taktilen Leitsysteme und verschiedenen Beschaffenheiten des

Untergrunds können auch in Gebäuden angewandt werden, um eine sichere, nutzungsfreundliche sowie unabhängige Mobilität sicherzustellen. Darüber hinaus gibt es Richtlinien und Normen für Türbreiten, Rampenneigungen, Handläufe, Beleuchtungsdauer bei Bewegungsmeldern usw., nach denen der Zugang zu und die Nutzung von Gebäuden barrierefrei gestaltet werden. Auch Flure, Treppenhäuser und Aufzuganlagen müssen möglichst barrierefrei ausgestattet werden. Bedienelemente und Kommunikationsanlagen sowie Serviceschalter (wenn vorhanden) dürfen beispielsweise für Rollstuhlfahrende eine gewisse Maximalhöhe nicht überschreiten.

Die in Deutschland geltende Norm für barrierefreies Bauen und Planen ist die DIN 18040. Die dreiteilige Norm stellt die Planungsgrundlage für Wohnungen, Wohngebäude sowie öffentlich zugängliche Gebäude und deren Außenanlagen dar. Darüber hinaus gilt sie für die barrierefreie Planung, Ausführung und Ausstattung von Verkehrs- und Außenanlagen im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum.

→ Gutes Beispiel

Hürth – Kirschblüten Carré (Köln)

Das 2012 mit dem Landespreis für Architektur, Wohnungs- und Städteplanung NRW ausgezeichnete »Kirschblüten Carré« setzt auf einer Fläche von rund 10.000 Quadratmetern ein nahezu barrierefreies Wohnumfeld um. Zu den baulichen Maßnahmen zählen die Schwellenfreiheit in den gesamten Wohnanlagen und im Außenbereich des Quartiers. Die Wohneinheiten sind auf allen Etagen mit Türschließen ausgestattet und durch Fahrstühle erreichbar. Neben dem inklusiven Gedanken integriert die WSG Wohnungs- und

Siedlungs-GmbH die Förderung nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität.

Das integrativ-soziale Konzept des Quartiers versucht Raum der generationenübergreifenden Begegnung für Menschen mit und ohne Beeinträchtigung zu schaffen. Ergänzt wird das Konzept durch soziale Einrichtungen wie betreutes Wohnen, Kindertagesstätten und Pflegeeinrichtungen. Das Kirschblüten Carré ist in Hürth infrastrukturell gut eingebunden: Alle zur Daseinsvorsorge nötigen Einrichtungen sind fußläufig in wenigen Minuten erreichbar.

Fördermöglichkeiten

Die Fördermöglichkeiten zur Gestaltung und Herstellung barrierefreier öffentlicher Räume kann für öffentliche Unternehmen über ein Darlehen mit dem Programm »IKU – Investitionskredit Kommunale und Soziale Unternehmen« der KfW-Bank ermöglicht werden. Dieses Programm bezieht sich neben baulichen Maßnahmen auch auf den Ausbau wichtiger Informations- und Kommunikationsinfrastrukturen. Über den »Altersgerecht umbauen – Kredit« der KfW-Bank können Baumaßnahmen am Gebäude sowie im Wohn- und Außenbereich finanziert werden, die der Reduzierung von Barrieren dienen. Auch die Investitionsbanken Berlin und Sachsen-Anhalt vergeben Darlehen in diesem Bereich.

Checkliste Bauliche Maßnahmen



Quartier

- Struktur der Bewohnenden ermitteln
- Verkehrsbelastungsanalyse durchführen
- Querungsmöglichkeiten (mit Bordsteinabsenkungen) an allen Durchfahrtstraßen sicherstellen
- Taktile Orientierungshilfen im Quartier umsetzen
- Ausstattung des Quartiers mit genügend Sitzmöglichkeiten kontrollieren
- Ausreichende Dimensionierung von Gehwegen prüfen
- Lückenlose Barrierefreiheit zwischen Wegen und Gebäuden im Quartier gewährleisten

Gebäude

- Ausreichend dimensionierte Abstellanlagen für Gehhilfen, Rollstühle, Kinderwagen etc. vorhalten
- Zugänge zu Wohnungen, öffentlichen Räumen und Außenbereichen barrierefrei gestalten
- Vorhandensein bzw. nachträglichen Einbau von Aufzügen prüfen
- Selbständige Orientierung der Bewohnenden im Gebäude gewährleisten
- Barrierefreie Beschilderung im Quartier installieren



Foto: VCD/Katja Täubert

3.7 Kommunikation, Beteiligung & Service

Die Praxis zeigt: Der Erfolg von Mobilitätsangeboten ist auch von der Qualität der Kommunikation abhängig. Zielgerichtete Informationen für Bewohnende und Öffentlichkeit erhöhen die Wahrnehmung und Nutzung von Alternativen zum eigenen Pkw. Bei neuen Maßnahmen empfiehlt sich eine frühzeitige Beteiligung, um Bewohnende optimal in den Planungsprozess einzubinden. Ein Neumieter-Service ist ein wertvoller Baustein, um über nachhaltige Mobilitätsoptionen zu informieren und das Zeitfenster des Umzugs sowie der Neuorientierung zu nutzen. Begleitende Service-Angebote oder Aktionen wie eine Mobilitätsberatung, Schnupperkurse zum Ausprobieren oder eine Fahrradwerkstatt erleichtern den Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel.



Einbindung von Bewohnenden

Die Akzeptanz, die Identifikation und die Nutzung neuer Mobilitätsangebote und der dazugehörigen Infrastruktur in der Wohnsiedlung stehen und fallen mit der Einbindung der Bewohner*innen. Nur eine aktive Kommunikation und Beteiligung sichert deren Zufriedenheit, eine hohe Bindung und die dauerhafte Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen. Partizipative Verfahren tragen dazu bei, sie stetig zu verbessern und weiterzuentwickeln.

Was nützt das beste Mobilitätsangebot, wenn die Bewohner*innen es nicht kennen? Angebote im Wohnumfeld sollten deshalb durch eine Kommunikationsstrategie dauerhaft sichtbar gemacht und notwendige Informationen bereitgestellt werden. Kommunen und Wohnungsunternehmen nutzen dazu am besten klassische wie digitale Formate, etwa Beiträge in der Mieterzeitung oder Hinweise auf digitalen Haustafeln.

Zur Umsetzung von neuen Maßnahmen gilt: Direkt nach der Grundsatzentscheidung, also vor der Konzepterstellung, sollten Mieter*innen über geplante Beteiligungsformate umfassend informiert werden. Bei dem Verweis auf konkrete Angebote sollte zudem auch auf die übergeordneten zeitlichen und finanziellen Rahmenbedingungen des Gesamtprojekts und den Ablauf der Beteiligungsstufen hingewiesen werden.

Neben der vorgeschriebenen formellen Beteiligung der Öffentlichkeit in der Bauleitplanung eröffnen informelle Partizipationsverfahren freiwillige ergänzende Möglichkeiten. Sie können für einen konstruktiven Dialog sorgen, der zu mehr Akzeptanz bei den Beteiligten führt (siehe »Rechtsgrundlagen«).

Eine Orientierung für eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit entwickelten 2017 die landeseigenen Wohnungsunternehmen von Berlin in einer gemeinsamen Leitlinie: Information, Konsultation, Mitgestaltung und Mitbestimmung sind die ansteigenden Beteiligungsstufen. Wichtige Qualitätsprüfsteine während des Beteiligungsprozesses sind demnach eine offene, konstruktive Haltung des Wohnungsunternehmens, ein rechtzeitiger Beginn der Beteiligung, ein zielgruppenspezifischer Mix von Beteiligungsformen, Flexi-



Foto: VCD/Katja Täubert

bilität, Kontinuität, Transparenz und Verbindlichkeit (degewo et al. 2017). Eine Zwischenbilanz zeigt, dass die Leitlinien positiv bei Expert*innen und Bewohnenden ankommen und Akzeptanz sowie Transparenz schaffen (degewo et al. 2019).

Beteiligungsformate

Durch die Entstehung neuer Medien und Kommunikationsträger ist es heute möglich, nahezu alle Bewohner*innen in einem Quartier zu erreichen und ihnen eine niedrighschwellige Beteiligung an Maßnahmenumsetzungen anzubieten. Die Möglichkeiten reichen von Beiräten, über Online-Angebote bis hin zu diversen Veranstaltungsformaten. Der »Klassiker« unter den Beteiligungsformaten ist der Bewohner- bzw. Mieterbeirat, in dem sich gewählte Vertreter*innen stetig einbringen können. Durch feste Ansprech-

Kommunikationskonzept

In Zeiten vielfältiger klassischer und digitaler Kommunikationskanäle bieten sich zahlreiche Möglichkeiten, um Mieter*innen zu erreichen. Doch welcher Kanal ist für welche Zielgruppe oder welches Anliegen sinnvoll? Welche Medien passen zur eigenen Unternehmensstrategie? Ein Kommunikationskonzept bietet die Chance, die zu kommunizierenden Inhalte mit entsprechenden Adressaten, passenden Kanälen und geeigneter Darstellung klar zu definieren.

Das Kommunikationskonzept gestaltet aktiv, wie Bewohnende unternehmensweit einheitlich und regelmäßig informiert und beteiligt werden. Im Vorfeld sollte die bestehende Kommunikation analysiert und mit den aktuellen und künftigen Zielen abgeglichen werden. Nach Planung und Umsetzung sind regelmäßige Überprüfungen und gegebenenfalls Anpassungen notwendig. Ein gutes Kommunikationskonzept bietet eine Entscheidungshilfe, wann Information oder Beteiligung notwendig ist. Es gibt gleichzeitig die passenden Werkzeuge an die Hand und aktiviert interne und externe Beteiligte.

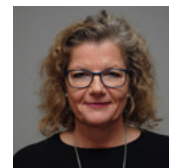
partner*innen im Wohnungsunternehmen ergeben sich auf beiden Seiten Vorteile, da Maßnahmen besser und strategischer geplant und evaluiert werden können. Zahlreiche Beispiele aus der Praxis zeigen, dass Mieterbeiräte und Wohnungsunternehmen an vielen Orten verantwortungsbewusst und konstruktiv zusammenarbeiten und zu Fragen des Wohnens in einem regelmäßigen Dialog stehen. Die Wahl der Mieterbeiräte, ihre Aufgaben bzw. die der Wohnungsunternehmen und das wechselseitige Zusammenwirken müssen hierbei geregelt sein. Schließlich hat das ehrenamtliche Engagement von Mieterbeiräten ein großes Potenzial, klimaverträgliche Mobilitätslösungen anzustoßen und gemeinsam mit dem Wohnungsunternehmen zu planen und umzusetzen.

Angebote auf der Webseite des Wohnungsunternehmens bieten zahlreiche Vorteile: Viele Zielgruppen können so erreicht werden. Durch die digitalen Möglichkeiten der Interaktion wird zudem allen Beteiligungsstufen Rechnung getragen. Hier können sowohl räumlich als auch zeitlich eingegrenzt zahlreiche Menschen erreicht werden, angefangen bei Informationstexten über Online-Fragebögen und Online-Votings bis hin zu komplexeren Formaten, z. B. im Rahmen der Ideensammlung oder der Markierung/Beschreibung von Orten auf digitalen Karten. Doch auch in der analogen Welt schaffen es Wohnungsunternehmen, die Bewohnenden einzubinden: über Anwohnersamm-

“ Beteiligungsverfahren sind eine Bereicherung für alle Beteiligten, wenn sie über die reine Weitergabe von Informationen hinaus gehen. Verantwortungsvolle Wohnungsunternehmen stärken den Dialog, die Zusammenarbeit und die Mitbestimmung der Mieter*innen.

Heike Zuhse

Leiterin Abteilung Personal,
Finanzen, Organisation
Deutscher Mieterbund e.V.



lungen, Aushänge und Flyer (Information), Sprechstunden und Dialogveranstaltungen (Konsultation), Planungswerkstätten, World Cafés und runde Tische (Mitgestaltung) und über die Beteiligung an Begleit- bzw. Entscheidungsgremien.



Foto: Adobe Stock

Information und Kommunikation

Vorhandene Kommunikationskanäle sollten genutzt werden, um Mieter*innen zu informieren und nach Möglichkeit eine Kommunikation in beide Richtungen aufzubauen. Regelmäßige Veranstaltungen wie Mieterfeste bieten die Chance, Verbesserungsvorschläge zu Infrastruktur und Angeboten direkt von den Mieter*innen zu erhalten und deren lokale Expertise in die Weiterentwicklung von Mobilitätsalternativen einfließen zu lassen. Neue Medien sollten bewusst eingesetzt werden, um die Möglichkeiten der Kommunikation zu erweitern. Bei digitalen Haustafeln können z. B. Liveinformationen zur Abfahrt des ÖPNV und der Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen eingebunden werden.

§ Rechtliche Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen durch die Gemeinden ist die Öffentlichkeit nach den §§ 3 und 4a BauGB einzubeziehen. Diese verbindlichen Vorgaben schließen aber nicht aus, dass auch Wohnungsbaugesellschaften Angebote zur Einbeziehung der Nachbarschaft, Zivilgesellschaft und anderen betroffenen oder interessierten Akteuren entwickeln. Solche freiwilligen Verfahren besitzen einen offenen Charakter und beschränken sich im Gegensatz zur Bauleitplanung nicht auf die Einbeziehung der Öffentlichkeit bei der Aufstellung und Änderung von Flächennutzungsplänen oder Bebauungsplänen. Informelle Beteiligungsverfahren können über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen und ermöglichen damit eine Einbeziehung der Bürger*innen über sämtliche Phasen der Realisierung eines Projekts.



Foto: Edwin Johansson

→ Gute Beispiele

Gartenstadt Drewitz (Potsdam)

Die Beteiligung der Bewohner*innen in der Gartenstadt erfolgte vor der Maßnahmenumsetzung u. a. über Werkstätten, Befragungen, Abstimmungen und Stadtteilforen und war in dieser Form vorbildhaft. So konnte die Ausarbeitung eines Masterplanes durch einen Bottom-up-Prozess im Rahmen einer kleinteiligen Bürgerbeteiligung, die vier Werkstätten mit rund 100 Kleingruppen einschloss, umgesetzt werden. Hierbei war auch bewusst die Ansprache von Kindern involviert – ein zusätzliches akzeptanzförderndes Element. Ergebnis der Beteiligung sind ein einmaliges kostenloses ÖPNV-Jahresticket sowie eine Fahrradservicestation.

Landeseigene Wohnungsbaugesellschaften Berlin

Mit der gemeinsamen Leitlinie für Partizipation im Wohnungsbau haben sich die sechs landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften von Berlin der Verantwortung gestellt, die Beteiligung ihrer Mieter*innen aktiv zu fördern. Mieter*innenräte, Mieterbeiräte, Bürgervertretungen in Wettbewerbsjürs oder Online-Votings sind nur einige der praktizierten Beteiligungsverfahren (degewo et al. 2017).

Checkliste Einbindung von Bewohnenden



Vorbereitung

- Beteiligungsformate frühzeitig – nach der Grundsatzentscheidung (z. B. Rahmenbedingungen, baurechtliche Fragen) – und vor den wesentlichen Planungsarbeiten einplanen
- Auf eine Leitlinie der Bürgerbeteiligung verständigen
- Primäres Planungsziel und dessen Mehrwert kommunizieren
- Beteiligungsstufe – von Information und Kommunikation bis hin zu Mitentscheidung und Mitgestaltung – festlegen
- Auf Verfahrensregeln verständigen
- Die zu beteiligenden Zielgruppen identifizieren
- Vorhandene Beteiligungsstrukturen wie Beiräte berücksichtigen
- Räume und Kapazitäten für Beteiligungsformate prüfen
- Kommunikation zur Mobilisierung und Information starten

Durchführung

- Wissen und Fakten sammeln
- Wünsche und Bedürfnisse aufnehmen
- Perspektivenvielfalt herstellen
- Transparente Abwägungsprozesse sicherstellen
- Ergebnisse kommunizieren
- Beteiligungsverfahren evaluieren



Neumieter-Service

Ein Umzug ist ein guter Zeitpunkt, um Mobilitätsroutinen aufzubrechen, da Menschen in Umbruchsituationen empfänglicher für Verhaltensänderungen sind. Oft gehen mit dem Umzug Änderungen in der Familien-, Einkommens- und Arbeitsplatzkonstellation einher, die eine Neuorientierung im Mobilitätsverhalten erfordern. Somit ergibt sich ein Gelegenheitsfenster, in dem Informationen und Nutzungsanreize für nachhaltige Mobilität zielgerichtet und passgenau adressiert werden können.

Wohnungswirtschaft und Kommunen können sich mit einem Neumieter-Service als engagierte Dienstleistungsunternehmen positionieren, die für ein gutes Ankommen am neuen Wohnort sorgen. Für Wohnungsunternehmen bietet sich die Chance, die Bindung der Bewohner*innen an das Quartier zu erhöhen, indem von Anfang an eine fundierte Orientierungshilfe zur Verfügung gestellt wird.

Voraussetzungen und Anforderungen

Neumieter-Services bedienen sich in der Regel verschiedener Kampagnentypen. Diese lassen sich grob in Dialog- und Informationskampagnen unterscheiden. Dialogkampagnen fragen zunächst das Interesse an bestimmten (Schnupper-)Angeboten ab, welche die Neumieter*innen dann noch separat anfordern müssen, während Informationskampagnen sofort Infomaterialien aussenden. Die Auswahl des richtigen Anreizes, etwa ein zeitlich befristeter Rabatt oder ein Gutschein, ist ein wichtiger Erfolgsfaktor. Für den jeweiligen Anbieter bedeutet dies eine Vorleistung, die sich ggf. erst durch eine spätere Vergrößerung des Kundenkreises refinanziert. Der Anreiz muss deshalb wohlüberlegt sein und sollte nicht obligatorisch und direkt versandt werden.



Foto: VCD/Katja Täubert

Es empfiehlt sich, beide Kampagnentypen zu kombinieren und neben (meist) selbsterklärenden Infomaterialien, die für eine sofortige Orientierung am neuen Wohnort sorgen (z. B. Liniennetzplan, Tarifinformation, Radroutenplan), auch noch auf die Dialogebene zu setzen. Diese ermöglicht individuelle, personalisierte Informationen, die gut mit einer persönlichen Beratung verknüpft werden können, was wiederum für eine stärkere Bindung der Kund*innen bzw. Bewohner*innen sorgt.



Foto: VCD/Katja Täubert

Informations- vs. Dialogkampagne

Für eine Informationskampagne eignen sich folgende Bausteine:

- Persönliches Anschreiben des Stadtoberhauptes oder des Wohnungsunternehmens
- Informationsmaterial zum ÖPNV (z. B. Liniennetzplan, Tarifinfo, aktuelle Flyer zur Fahrradmitnahme im ÖPNV)
- Informationsmaterial zum Car- und Bikesharing (Anbieterverzeichnis, Stations- und Flottenübersicht, Tarifübersicht)
- Informationsmaterial zum Radfahren (Radwegenetzplan, Auflistung von Fahrradwerkstätten in der Nähe, Informationen zu organisierten Radtouren)
- Informationsmaterial zum Fußverkehr (Fußwegekarte mit Tourenvorschlägen für Spaziergänge)
- Quartierskarte als Übersicht der Umgebung mit Haltestellen, Nahversorgern und Dienstleistern
- Bestellkarte (mit frankiertem Rückumschlag) zum Anfordern individueller Schnupperangebote

In einer Dialogkampagne können auf Bestellung individualisierte Informationen und Schnupperangebote angefordert werden:

- Kostenloses Schnupperticket des örtlichen Verkehrsunternehmens
- Kostenlose Probe-Mitgliedschaft bei Car- oder Bikesharing-Anbietern
- Gutschein für einen kostenlosen Fahrrad-Check (in Kooperation mit dem lokalen Fahrradhandel)
- Wohnortspezifische Informationen (z. B. Fahrplan bestimmter ÖPNV-Verbindungen oder Radwege in der Nähe des Wohnorts)
- Zielgruppenspezifische Informationen (z. B. Mobilitätsangebote für junge Familien, mobilitätseingeschränkte Personen, Senior*innen)
- Ausflugstipps für Tourenvorschläge, die gut mit dem Umweltverbund erreichbar sind

Umsetzung

In den meisten Fällen kann auf bereits bestehende Flyer aller Kooperationspartner zurückgegriffen werden und ein Neudruck ist nur beim Anschreiben und der Bestellkarte (inklusive frankiertem Rückumschlag) nötig. Allerdings sollte darauf geachtet werden, dass die Angebote zielorientiert ausgewählt und in ansprechender Form präsentiert werden (etwa durch eine Einlegemappe). Dieses individualisierte Neumieterpaket kann nach Wohnungsgröße variiert werden: So erhalten Single-Haushalte andere Mobilitätsbausteine als Familien.

Die konkrete Umsetzung und Finanzierung des Neumieter-Services sollte auf Kooperationsvereinbarungen zwischen den Partnern beruhen. Die Bündelung der Hauptverantwortung bei einer Person erleichtert die Umsetzung. Des Weiteren sollten Vertreter*innen bestimmt werden, die in gewissen Abständen als Steuerungsgruppe zusammenkommen. Denn mit der Einführung eines Mobilitätspakets beginnt die eigentliche Arbeit erst: Das Service-Paket muss kontinuierlich aktualisiert, beworben und verbessert werden.

Um die Resonanz des Neumieter-Services zu prüfen, helfen ein Monitoring sowie regelmäßige Evaluation. Damit kann nicht nur die angestrebte Veränderung

der Verkehrsmittelwahl geprüft werden, sondern auch die Akzeptanz, Nutzung und Zufriedenheit mit dem Neumieterpaket und den darin enthaltenen Informationen. Eine gute Datenlage hilft, das Instrumentarium effektiv weiterzuentwickeln und es auf städtischer und regionaler Ebene langfristig zu verankern.

Information und Kommunikation

Entscheidend ist eine möglichst frühzeitige Ansprache der Neuzugezogenen. Spätestens mit der amtlichen Anmeldung am neuen Wohnort sollten diese ihr Willkommenspaket erhalten. Viele Akteure erfahren aber oft früher von einem Wohnortwechsel, etwa die städtischen Energieversorger, die Arbeitgeber oder die Post, sobald ein Nachsendeauftrag eingerichtet wird. Eine Weitergabe der personenbezogenen Daten ist dafür nicht notwendig, sofern die anderen Dienstleister befähigt werden, die Neumieterpakete eigenständig zu versenden. Ebenso könnten Hausverwaltungen und Arbeitgeber geeignete Multiplikatoren sein.

Erfolgreiche Neumieter-Services setzen auf ein einheitliches Corporate Design. Wohnungsunternehmen als Anbieter von Neumieterpaketen können in diesem Zuge die Zusammenarbeit mit Kommunikationsagenturen prüfen.

→ Gute Beispiele

Domagkpark (München)

Durch die Zusammenarbeit des Domagk Parks mit der Münchner Informationsplattform zu nachhaltiger Mobilität für Neumieter*innen (»München – GscheidMobil«) werden Mieter*innen von Beginn an über nachhaltige Mobilität und entsprechende Angebote in München informiert. Um den Anreiz weiter zu erhöhen, das eigene Auto öfter stehen zu lassen, können die Neumieter*innen ein kostenloses ÖV-Schnupperticket bestellen. Fahrradinteressierten bietet der Domagkpark zudem kostenlose Informationsmaterialien an, z. B. Fahrradpläne.

Neubürgerpaket Offenburg

Der Fokus des Neubürgerpakets in Offenburg liegt auf dem Radverkehr. So finden sich in dem Paket Broschüren und Flyer zu kostenlosen Radverleihangeboten in Offenburg, zu Radtouren, zum Fahrradparken und zu Mitmachangeboten (z. B. Offenburger Fahrradsommer). Zuletzt wurde das Neubürgerpaket um Informationen zu Elektromobilität, Mobilitätsstationen und ÖPNV in Offenburg erweitert. Die Anfangskosten zur Erstellung des Neubürgerpakets beliefen sich auf 12.000 Euro, die laufenden Kosten betragen 2.000 Euro pro Jahr, finanziert aus kommunalen Mitteln. Neu hinzugezogene Bürger*innen erhalten das Informationspaket in Offenburg bei der polizeilichen Anmeldung.

Checkliste Neumieter-Service



Anforderungen und Voraussetzungen

- Qualität der beworbenen Mobilitätsangebote prüfen (ÖPNV, Fahrradnetz, Carsharing-Erschließung)
- Hauptverantwortliche Person und Ansprechpartner*in definieren
- Materialien und Anschreiben des Neumieterpakets mit allen betroffenen Stellen (Wohnungsunternehmen, kommunale Akteure, Mobilitätsdienstleister wie örtliches Verkehrsunternehmen und Car- oder Bikesharing-Anbieter, Fahrradhandel) abstimmen
- Vertriebswege klären (z. B. Postaussendung oder persönliche Übergabe)
- Zeitpunkt der Zustellung klären

Erstellung

- Auf bestehende Materialien zurückgreifen oder Flyer, Anschreiben und Einlegemappe designen und drucken
- Begrüßungsmappen zusammenstellen
- Zielgruppenspezifische Kommunikation erarbeiten

Umsetzung

- Individuelle Mappe je Wohnquartier und Mieter*in zusammenstellen
- Mappe persönlich übergeben und Gespräch anbieten oder versenden und Kontaktdaten der Ansprechperson beifügen
- Erreichbarkeit der Ansprechperson für Mieter*innen sicherstellen
- Bestehendes Angebot evaluieren
- Angebot ggf. anpassen und nachjustieren



Mobilitätsberatung

Über nachhaltige Mobilität zu informieren hat viele Facetten: Von der schriftlichen Erstinformation bis hin zu einer umfassenden professionellen und individuellen Mobilitätsberatung ist die Bandbreite groß. Ziel ist es, den Umstieg auf nachhaltige Mobilität zu erleichtern und insbesondere die Multimodalität zu fördern. Mobilitätsberatungen führen zu einer wachsenden und sicheren Nutzung klimafreundlicher Angebote, stellen Transparenz her und nehmen Anregungen sowie Wünsche der Bewohnenden auf.

Bedarf

Sowohl in Neubauten als auch in Bestandsquartieren ist eine Mobilitätsberatung sinnvoll. Bei Neumieter*innen ist der Anreiz zur Information und damit die Annahme neuer Mobilitätsoptionen höher. Doch auch für Bestandsmieter*innen ist ein individuelles Gespräch sehr wichtig. Bei Einzelhäusern und kleinen bis mittleren Wohnquartieren bieten sich einzelne Aktionstage an. Ab 250 Wohneinheiten ist ein festes Beratungsangebot zu empfehlen, welches den Bewohnenden mindestens einmal im Monat zur Verfügung steht. Bei größeren Quartieren ab 1.000 Wohneinheiten sind wöchentliche Terminangebote und flexible Beratungen passend. Der Bedarf orientiert sich zudem an der Vielfalt der Mobilitätsangebote in der Quartiersumgebung. Ein einzelnes Angebot lässt sich häufig durch Aktionstage bewerben, während eine große Auswahl für eine individuelle Mobilitätsberatung spricht. Beratungen können auch in Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsbetrieben und Mobilitätsdienstleistern durchgeführt werden.

Voraussetzungen und Anforderungen

Die Ausgestaltung des Angebots hängt von den Akteuren aus Wohnungswirtschaft, Kommunen und von den Mobilitätsdienstleistern ab. Letztere haben häufig Beratungsangebote für ihre eigenen Dienstleistungen, die sich für Quartiersbewohner*innen anpassen lassen. Sowohl von kommunaler als auch von wohnungswirtschaftlicher Seite gibt es Beispiele einer funktionierenden Beratung. Diese wird meist von Mitarbeitenden durchgeführt, die bereits mit dem Bereich Mobilität vertraut sind und durch zusätzliche Fortbildungen zu Mobilitäts-Coaches ausgebildet wurden.



Bei kleineren Wohnquartieren bietet sich eine zentrale, externe Mobilitätsberatung an, z. B. kann das örtliche Verkehrsunternehmen als Veranstalter auftreten und einladen. Einen zusätzlichen Anreiz bieten Gutscheine, die das Verkehrsunternehmen den Teilnehmenden zur Verfügung stellt. Bei größeren Quartieren oder einem stadtweiten Konzept sind eigenständiges Personal und Räumlichkeiten zu prüfen.

Für den Aufbau eines Beratungsformats müssen Räumlichkeiten und Termine festgelegt werden. Räume für professionelle Mobilitätsberatungen sollten barrierefrei und zentral in der Wohnsiedlung gelegen sein, um von möglichst vielen Bewohner*innen schnell und einfach erreicht werden zu können.



Foto: Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Falls bereits ein Concierge-Service oder eine Mobilitätsstation in der Wohnsiedlung existiert, bietet sich dort eine Integration des Beratungsangebotes an.

Die Termine, an denen die Mobilitätsberatungen angeboten werden, sollten an die Bedürfnisse der Bewohnenden angepasst sein (auch Telefonberatungen, Terminangebote am Abend und/oder Wochenende). Beratungen sind im Idealfall sowohl zu festen Zeiten möglich als auch flexibel zu besonderen Terminwünschen.

Umsetzung

Eine umfassende Mobilitätsberatung bezieht das individuelle Mobilitätsverhalten sowie Bedürfnisse und Optionen der Kund*innen ein. Neben der Verbindungsauskunft, der Tarifberatung und dem Ticketverkauf steht die Beratung zu multimodalen Angeboten und nachhaltiger Mobilität im Fokus. Die Beschäftigten der Nahverkehrs-Kundenzentren, Concierge-Services oder anderes geschultes Personal werden zu Mobilitäts-Coaches, die konkrete Impulse für ein verändertes Mobilitätsverhalten geben. Die Beratenden müssen für das neue Tätigkeitsfeld fachlich und methodisch qualifiziert werden. Erste Anlaufstellen zur Schulung von Mobilitäts-Coaches sind die entsprechenden Mobili-

→ Mobilitätscheck

Ein Konzept, welches zusätzlich zur klassischen Beratung angeboten werden kann, ist der »Mobilitätscheck«, wie er etwa in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt angeboten wird. Nach dem Ausfüllen eines (Online-)Fragebogens werden Bewohner*innen zu Kosten, Zeitaufwand und Flexibilitätsgrad bei der Verkehrsmittelwahl beraten und informiert. Durch den Vergleich verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote können die Bewohner*innen das für sie passende Mobilitätsangebot auswählen.

tätsdienstleister mit ihrem Wissen über vorhandene Angebote. Darüber hinaus stehen auch Expert*innen von Verbänden, z. B. dem ökologischen Verkehrsclub VCD, für eine inhaltliche Weiterbildung zu mobilitätsbezogenen Themen bereit.

Neben regelmäßigen Mobilitätsberatungen können auch Expert*innen zu besonderen Aktionstagen und Vorträgen (bspw. zu Gesundheitsvorteilen durch

Fußverkehr) eingeladen werden. Veranstaltungen im Quartier, seien es Stadtteil- oder Mieterfeste, lassen sich für eine Mobilitätsberatung nutzen. Diese kann durch die Wohnungsunternehmen, die Kommune oder den Mobilitätsdienstleister selbst durchgeführt werden. Andere Formate, die sich ebenfalls anbieten, sind Praxis-Workshops, Mobilitätstage, angeleitetes Arbeiten in Werkstätten bzw. Repaircafés oder Filmvorführungen. Diese Angebote sollten sich grundsätzlich auch an den Wünschen der Bewohnenden orientieren.

Konkrete Test- und Schnupperangebote sowie Fahrkurse helfen dabei, die Mobilitätsempfehlungen aus einer Beratung auch anzuwenden. Schnupperkurse und Fahrsicherheitstrainings für E-Räder (Pedelecs) und Lastenräder verringern Berührungängste. Durch die begleitete Fahrt wird ein sicherer Umgang erlernt und der Umstieg vom Pkw erleichtert. Es können gezielt einzelne Gruppen von Mieter*innen (z. B. Senior*innen, Familien oder Auszubildende) angesprochen werden. Die Kopplung mit anderen Veranstaltungen ermöglicht hingegen ein unverbindliches Kennenlernen für alle Mieter*innen.

In Zusammenarbeit mit den jeweiligen Dienstleistern lassen sich auch Kennenlerntrainings für den ÖPNV und für Sharing-Angebote durchführen. Neben den Tarifen und der Verfügbarkeit im Wohnumfeld können sich Bewohnende mit der Bedienung von Automaten

oder Fahrzeugen vertraut machen. Gerade für Menschen mit eingeschränkter Mobilität gibt es so z. B. die Chance, stressfrei den sicheren Ein- und Ausstieg zum Bus zu üben. Bei Sharing-Diensten können sich Interessierte ohne Kosten oder Anmeldeformalitäten mit der Technik vertraut machen und Vorbehalte abbauen.

Information und Bewerbung

Beratungsangebote sollten gezielt beworben werden. Für die Bewohner*innen ist häufig nicht direkt erkennbar, welche Vorteile eine Mobilitätsberatung bringt, da sie meist über eingespielte Mobilitätsroutinen verfügen. Deshalb muss über das Angebot und dessen Vorteile systematisch informiert werden. Vielfältige Kommunikationskanäle (Online-Werbung, Handzettel, Plakate, Beiträge in Mieterzeitungen etc.) ermöglichen eine breite Ansprache der Bewohnenden.

Die Mobilitätsberatungsstelle sollte im Wohnumfeld ausgeschildert sein. Informationsbroschüren oder Flyer können an einer offen begehbaren Stelle ausgelegt werden, sodass sie abseits der Beratungen ebenfalls genutzt und gelesen werden. Dafür bietet sich beispielsweise der Hauseingangsbereich oder eine Mobilitätsstation an.

→ Gute Beispiele

Gartenstadt Farmsen

In der lokalen Mieterzeitung und bei Informationsveranstaltungen können sich die Bewohnenden regelmäßig über (nachhaltige) Mobilität und deren Umweltauswirkungen informieren.

Nassauische Heimstätte

Seit 2019 werden an einzelnen Standorten Beratungsangebote und Mobilitätstage in den Wohnquartieren angeboten. Diese sollen auf die Implementierung der Sharing-Angebote aufmerksam machen und der praktischen Mobilitätsbildung dienen.

Checkliste Mobilitätsberatung



Bedarf

- Passendes Konzept und Format für Beratungsleistung auswählen

Anforderungen und Voraussetzungen

- Kapazitäten bzw. Personal für Beratungsleistungen akquirieren
- Kooperationen mit Mobilitätsanbietern/Verkehrsunternehmen vereinbaren
- Geeignete Räume/Veranstaltungen organisieren
- Passende Termine für Beratungen vereinbaren

Mobilitätsberatung anbieten

- Weiterbildungen organisieren
- Beratungsangebote an den Mobilitätsangeboten und Bedürfnissen der Bewohnenden ausrichten
- Einladung von Expert*innen für Veranstaltungen erwägen
- Informationsbroschüren zu Mobilitätsangeboten etc. bestellen
- Online-Angebot bzw. Liste wichtiger Links erstellen
- Fahrkurse für E-Räder sowie Lastenräder einbinden
- ÖPNV-Kennenlertraining mit lokalem ÖPNV-Unternehmen organisieren

Beratungsangebot bewerben

- Vorteile der jeweiligen Mobilitätsberatung zusammenfassen
- Zielgruppenspezifische Kommunikation erarbeiten
- Wegweisungskonzept zu fester Räumlichkeit einführen
- Informationsangebote zusätzlich auslegen
- Klare Kommunikation von Konzepten und Terminen sicherstellen



Fahrradwerkstatt

Fahrräder brauchen eine regelmäßige Wartung. Da fahrradbasierte Angebote ein wichtiger Teil intelligenter Mobilitätslösungen sind und meist stark nachgefragt werden, bietet der Aufbau einer Reparaturwerkstatt für Fahrräder innerhalb eines Wohnquartiers einen hohen Mehrwert.

Bedarf

Der Umfang von Fahrradservices und Reparaturangeboten orientiert sich am erwarteten Bedarf. Im Fall von einzelnen Wohnhäusern kann es ausreichen, eine Stele mit diebstahlsicher befestigten Werkzeugen und integrierter Luftpumpe neben der Fahrradabstellanlage zu installieren. In größeren Wohnhäusern bis hin zu ganzen Quartieren ist es empfehlenswert, eine eigene Fahrradwerkstatt zu errichten. Alternativ kann eine temporäre Werkstatt vorgehalten oder ein mobiles Angebot in Kooperation mit einem Dienstleister organisiert werden.

Voraussetzungen und Anforderungen

Zunächst muss die Frage der Zuständigkeit und Verantwortung geklärt werden. In kleinen Quartieren können Werkstätten ehrenamtlich von den Bewohnenden betrieben werden. Das Wohnungsunternehmen kann ihnen mit kostenlos zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten und Kommunikationsmaßnahmen unterstützend zur Seite stehen. In größeren Quartieren kann die Betreuung auch durch eine lokale Fachwerkstatt erfolgen.

Der gewählte Standort für eine Werkstatt muss Anforderungen an Nähe und Barrierefreiheit genügen. Dafür sollte die Werkstatt zentral liegen, um von allen Wohneinheiten aus schnell erreichbar zu sein. Bei einem Neubau ist eine Planung innerhalb des Gebäudes im Erdgeschoss ideal. Die Zugänge sollten ausreichend breit (>1,20 Meter) sein. Fahrradwerkstätten sollten mindestens eine Luftpumpe, ausreichend große Montagehalterungen/-flächen (ggf. auch geeignet für Lastenräder), Ersatzteile (bspw. Schläuche und Schrauben) und entsprechendes Reparaturserviceequipment (Schmierstoffe, Flickzeug, Schraubendreher, Zangen, Hammer, Aufbewahrungsboxen etc.) enthalten.



Foto: Stefan Hofmann

Standardisierte Werkzeugkoffer zur Reparatur von Fahrrädern beinhalten einen Großteil der notwendigen Utensilien.

Information und Kommunikation

Es trägt zum langfristigen Erfolg bei, wenn die Anwohner*innen über sämtliche Aktionen und Maßnahmen, die in und um die Fahrradwerkstatt umgesetzt werden, kontinuierlich informiert werden. Bei Werkstätten in geschlossenen Räumen sind verlässliche Öffnungs- und Servicezeiten entscheidend.

Bei Fahrradwerkstätten bieten sich gemeinsame regelmäßige Reparaturaktionen an, um alle Bewohnenden mit der Werkstatt vertraut zu machen. Diese Aktionen können beispielsweise zusammen mit örtlichen Fahrradläden, dem VCD oder dem ADFC durchgeführt werden. Eine Alternative sind sogenannte Repaircafés, bei denen sich die Bewohner*innen bei Kaffee und Tee gegenseitig beim Reparieren unterstützen.

Checkliste Fahrradwerkstatt



Bedarf

- Umfang der Fahrradwerkstatt klären
- Temporäre Reparaturaktionen auf Quartiersfesten organisieren
- Spezielle Mobilitätsbedürfnisse (Anhänger, Pedelecs, Dreiräder, Lastenräder, etc.) besonders bei den Platzbedürfnissen einplanen
- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren

Anforderungen und Umsetzung

- Möglichkeiten zur kommunalen Zuschussung und der landes- und bundesweiten Förderung prüfen
- Möglichst zentralen Ort für die Werkstatt im Quartier ausmachen
- Erforderliche Mindestausstattung der Werkstatt gewährleisten
- Zuwege zu den Stellplätzen für alle Nutzergruppen ebenerdig und breit genug umsetzen sowie ausreichend beleuchten
- Zuständigkeit für den Betrieb der Fahrradwerkstatt klären
- Bewohnende für ehrenamtliche Tätigkeiten gewinnen
- Beirat bei der Planung involvieren

Information und Kommunikation

- Rechtzeitige Benachrichtigung und Einbindung der Bewohnenden sicherstellen
- Kontinuierliche Kommunikation über Maßnahmen in und um die Fahrradwerkstatt beachten
- Verlässliche Öffnungs- und Servicezeiten sicherstellen

4. Vom Einsteiger zum Vorreiter: Bausteine nachhaltiger Mobilität clever kombiniert

Die Verkehrswende im Wohnquartier lässt sich nur mit integrierten Mobilitätskonzepten praktikabel gestalten und verbindlich umsetzen. Die Bandbreite der Maßnahmen reicht dabei von niedrighschwelligem Einsteigervorhaben bis zu umfassenden Vorreiterprojekten – allen gemeinsam ist aber, dass sie umwelt- und sozialverträglich ausgestaltet sind.

Mobilitätskonzepte werden zunehmend zum Standardwerkzeug für die Planung und Umgestaltung von Wohnquartieren. Gute Mobilitätskonzepte berücksichtigen alle Verkehrsformen: die Nahmobilität, d. h. Fuß- und Radverkehr inkl. Aufenthalts- und Abstellmöglichkeiten, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), den motorisierten Individualverkehr (MIV), fließend und ruhend, sowie den Wirtschaftsverkehr. Ergänzt werden diese Aspekte durch Querschnittsthemen wie Verkehrssicherheit oder barrierefreie Mobilität.

Im Gegensatz zu früheren netz- und infrastrukturorientierten Verkehrsplanungen verbinden gute Mobilitätskonzepte konkrete Lösungsansätze aus vielen verschiedenen Bereichen. Infrastruktur-, Freiraum- und Gebäudeplanung, Baurecht und Planungsrecht, Mobilitätsdienstleistungen sowie Information und Öffentlichkeitsarbeit werden in einer integrierten Gesamtstrategie zusammengeführt.

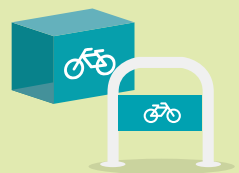
Die Konzepte dienen auch als fachplanerische Grundlage z. B. für die Reduzierung von Stellplatzschlüsseln oder stellplatzbezogene Festsetzungen im Bebauungsplan. Zudem gehen immer mehr Städte dazu über, städtebauliche Wettbewerbe und Ausschreibungen mit der Forderung zu verknüpfen, ein Mobilitätskonzept mitzuliefern, das Alternativen zum Pkw berücksichtigt.

Eine weitere Aufgabe der Konzepte besteht darin, die oft große Zahl der Akteure zu vernetzen und zielgerichtete Kooperationen zu ermöglichen (Mobilitätsmanagement).

Eine Auswahl wirksamer Bausteine wird in Kapitel 3 aufgezeigt. Diese gilt es standortspezifisch, und den örtlichen Rahmenbedingungen entsprechend, auszuwählen und bedarfsgerecht zu kombinieren. Gleichzeitig gibt es Abstufungen in Bezug auf den erforderlichen Aufwand. Dies wird in der nebenstehenden Grafik visualisiert.

Beginnend bei Maßnahmen, die von »Einsteigern«, auch im Bestand, meist unaufwendig umgesetzt werden können, über »Aufsteiger«, die darüber hinaus weitreichendere Maßnahmen vorsehen, bis zu »Vorreitern«, die eine Kombination aus vielen und auch komplexeren Maßnahmen planen und umsetzen.

Vom Einsteigerquartier bis zum Vorreiterquartier sind viele rechtliche, organisatorische und finanzielle Hürden zu meistern. Deshalb ist die Kooperation zwischen Wohnungsunternehmen, der kommunalen Verwaltung, Mobilitätsdienstleistern und weiteren Akteuren der Planung, der Umsetzung und des Betriebs bei allen Konzepten unerlässlich.



**Sicheres
Fahrradparken**

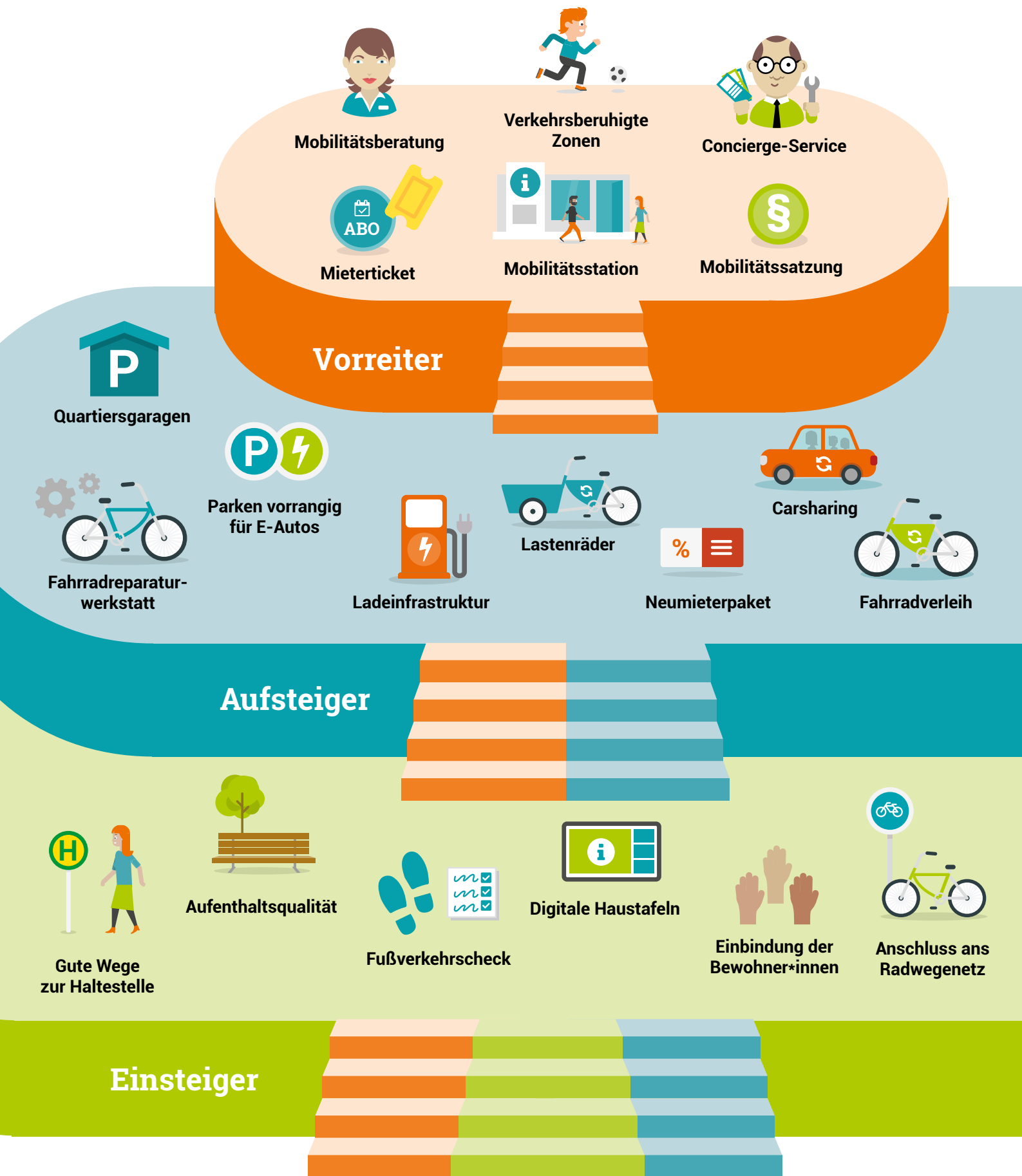




Foto: VCD/Markus Menge

5. Gute Beispiele aus der Praxis

Wie es gelingen kann, innovative Mobilitätskonzepte in Bestands- und Neubauquartiere zu integrieren, zeigen drei ausgewählte Beispiele aus Deutschland. Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt (Neubau), die Gartenstadt Drewitz in Potsdam (Bestand) und die Pilotsiedlungen der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt in Hessen (Bestand und Neubau) zeichnen sich durch vielfältige Mobilitätsangebote aus. Eine Untersuchung des Öko-Instituts im Projekt »Wohnen leitet Mobilität« ergab, dass sich trotz unterschiedlicher Ausgangs- und Rahmenbedingungen in den Quartieren verallgemeinerbare Aussagen zu den Erfolgsaussichten von nachhaltigen, wohnstandortnahen Mobilitätskonzepten treffen lassen.

🔗 Unsere Gute Beispiele-Datenbank informiert über weitere Wohnsiedlungen und Projekte in ganz Europa, die zukunftsfähige Mobilität am Wohnstandort in der Praxis erfolgreich umgesetzt haben:

intelligentmobil.de/mobilitaetsloesungen



Foto: Benjamin Maltry

5.1 Gartenstadt Drewitz

Drewitz soll im Jahr 2050 zum ersten CO₂-neutralen Stadtteil Potsdams werden. Die »Gartenstadt« hat mit ihren fast 6.000 Bewohnenden an diesem Ziel einen wichtigen Anteil. Die ehemalige Plattenbausiedlung befindet sich im Südosten Potsdams, rund sieben Kilometer entfernt vom Stadtzentrum.

Eckdaten

AKTEURE:

ProPotsdam, Landeshauptstadt Potsdam, Projektkommunikation Hagenau GmbH, Bürgervertretung Drewitz

MOBILITÄTSANGEBOTE:

Mieterticket, Attraktives und barrierefreies Fuß- und Fahrradwegenetz, ÖPNV-Anbindung, Parkraumbewirtschaftung, Bikesharing, Fahrradreparatur (und weitere in Planung)

ANZAHL WOHNHEINHEITEN:

3.000 Wohneinheiten

BEWOHNER*INNEN:

5.300 Bewohnende (Ø 1,75 Bewohnende je Haushalt)

STELLPLÄTZE JE WOHNHEINHEIT:

ca. 0,6 Stellplätze je Wohneinheit

DURCHSCHNITTALTER POTSDAM-DREWITZ:

42,4 Jahre (2017)

DURCHSCHNITTLICHE WOHNDAUER POTSDAM-DREWITZ:

10,2 Jahre (2017)

ENTSTEHUNGSPROZESS:

Maßnahmenumsetzung von 2009 bis 2019

BESTAND ODER NEUBAU:

Bestand

ORT:

Potsdam, Stadtteil Drewitz

Intelligente Mobilitätsmaßnahmen, Grün-, Freiraum- und Wegegestaltung, energetische Sanierung sowie umfassende Partizipationsmöglichkeiten (bspw. über Werkstätten, Befragungen, Abstimmungen und Stadtteilforen) sind Bausteine der dortigen Entwicklung in den letzten Jahren. Die Geschichte der Gartenstadt Drewitz in Potsdam beginnt im Jahr 1986, als mit dem Bau der Großwohnsiedlung begonnen wurde. Der Stadtteil war ursprünglich für die doppelte Anzahl

an Bewohnenden und somit auch für ein höheres Verkehrsaufkommen ausgelegt (Straßen- und Stellplatzflächen). Die ursprünglichen Pläne wurden aufgrund der deutschen Wiedervereinigung jedoch nie vollständig umgesetzt. Auf diese Weise entstand eine überdimensionierte Verkehrsachse im Quartier. In den 2000er-Jahren, getrieben durch das städtische Wohnungsunternehmen, entstand die Idee, das Quartier durch energetische Sanierungen und infrastrukt-



Foto: Carsten Hagenau

turelle Maßnahmen aufzuwerten und zu einer Gartenstadt umzubauen. Ein wesentlicher Grundgedanke hinter dem Konzept der Gartenstadt Drewitz war dabei von Beginn an die Sozialverträglichkeit, denn Drewitz weist den höchsten Anteil an Transferleistungsempfänger*innen in Potsdam auf. 2009 erhielt das Projektkonsortium der Gartenstadt Drewitz die Silbermedaille des städtebaulichen Wettbewerbs »Energetische Sanierung von Großwohnsiedlungen« des BMVBS und 2011 wurde darauf aufbauend ein Masterplan mit Eckpunkten und Zielen der weiteren Entwicklung ausgearbeitet. Die Umsetzung der Maßnahmen in Drewitz erfolgte zweistufig bis zum Jahr 2025 bzw. 2050. Bereits 2025 soll durch die umfassenden Maßnahmen in den Bereichen Wohnen und Mobilität ein Großteil der CO₂-Emissionen eingespart werden.

Gartenstadt der kurzen Wege

Das Konzept der »Stadt der kurzen Wege« ist in Drewitz schon weitestgehend Realität: Nahversorgungseinrichtungen, Schulen, Kitas und Haltestellen des ÖPNV sind unter einem Kilometer Fußweg von allen Wohnungen zu erreichen. Dies ist auch barrierefrei möglich, da im gesamten Stadtteil die Bordsteine an Überquerungspunkten abgesenkt wurden. Im Jahr 2017 führte Potsdam in der Gartenstadt eine

flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ein. Ein persönlicher Stellplatz ist ab 33 Euro pro Monat erhältlich, die Nutzung der Wohngebietsstellplätze kostet 30 Euro pro Jahr. Das Facility-Management des ansässigen Wohnungsunternehmens führt die Parkraumbewirtschaftung durch. Vermietet werden die Stellplätze jedoch durch die Wohnungsverwaltungsgesellschaft. Nicht benötigte Parkplatzflächen im Gebiet wurden dem rückläufigen Bedarf entsprechend schrittweise zurückgebaut. Insgesamt stehen den Bewohnenden noch knapp 1.700 Stellplätze zur Verfügung, die über eine digitale Buchungsplattform durch die Anwohner*innen genutzt werden können.

Die mehrspurige Verkehrsachse und Pkw-Stellplatzflächen in der Mitte des Stadtteils wurden reduziert und z. T. durch einen Stadtteil-Park ersetzt, welcher ausreichend Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bietet. Der Park bildet das Herzstück der Gartenstadt und gleichzeitig eine grüne Sichtachse mit vielen Aufenthalts- und Grünflächen, einem Spielplatz und Brunnen.

Zudem gilt in allen Straßen der Gartenstadt Tempo 30 oder die Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Dies erhöht nicht nur die Sicherheit



Foto: Carsten Hagenau

im Straßenverkehr, sondern vermeidet insbesondere Durchgangs- und Zubringerverkehr zum nahegelegenen Autobahnanschluss. Das Ziel: weniger Verkehr und mehr Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts werden die Wohnungen außerdem energetisch saniert und mit grüner Fernwärme versorgt. Damit diese Sanierung dennoch sozialverträglich ist, wurde mit der Stadtverwaltung ein maximaler Mietpreis pro Quadratmeter für Transferleistungsempfänger*innen vereinbart. Auch deshalb sind über 80 Prozent der Bewohnenden nach der Sanierung in Drewitz geblieben.

Umweltfreundlich unterwegs mit Fahrrad, Bus und Bahn

Die Gartenstadt Drewitz verfügt über eine sehr gute ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt. Busse und Straßenbahnen verkehren in der Hauptverkehrszeit im 5- bis 10-Minuten-Takt. Die Entfernung von den Wohnungen zu Tram- und Bushaltestellen beträgt maximal 350 Meter. Mieter*innen von Ein- und Zweizimmerwohnungen beim kommunalen Wohnungsunternehmen ProPotsdam haben in Drewitz zudem bei Einzug einmalig Anspruch auf ein kostenloses ÖPNV-Jahresticket für die Stadt Potsdam. Damit soll vor allem jungen Jobeinstieger*innen der Ver-

zicht auf das eigene Auto erleichtert werden. Eine Fahrradservicestation in Drewitz ermöglicht die unkomplizierte Wartung und Reparatur des eigenen Rades. Zudem gibt es seit 2016 am Ernst-Busch-Platz in Drewitz eine Fahrradverleihstation zur gemeinschaftlichen Nutzung (Kooperation mit einem überörtlichen Dienstleister). Außerdem soll die Radverkehrsinfrastruktur zum Stadtzentrum ausgebaut werden.

In die Zukunft mit Elektromobilität und Sharing

Ein weiteres Handlungsfeld stellt das Thema Elektromobilität dar. So soll eine entsprechende Ladeinfrastruktur im Quartier errichtet werden. Darüber hinaus sind der Aufbau von Sharing-Systemen (bspw. im Bereich Carsharing) und der Ausbau der zugehörigen Infrastruktur (z. B. Fahrradwerkstatt und überdachte Abstellanlagen), vor allem an ÖPNV-Haltestellen, ein wichtiges Feld der Umsetzung.



Foto: Torsten Friedrich

5.2 Lincoln-Siedlung Darmstadt

Das ehemalige Kasernengelände der US-Armee in Darmstadt wird seit Abzug der amerikanischen Streitkräfte 2008 zu einer Wohnsiedlung umgebaut. Dabei werden Siedlungs- und nachhaltige Mobilitätsentwicklung eng zusammen gedacht.

Eckdaten

AKTEURE: bauverein AG (städtische Wohnungsbaugesellschaft), BVD New Living (Projektentwicklung), Büro StetePlanung, HEAG mobilo (städtisches Verkehrsunternehmen), Heinersyndikat, Magistrat der Stadt Darmstadt, Mobilitätsamt, Stadtplanungsamt, Stadtverordnetenversammlung, ZusammenHaus Lincoln u. a.

MOBILITÄTSANGEBOTE: Carsharing und Carpooling (»book-n-drive«), E-Lastenradsharing (»sigo«), Bike-sharing (»DB Connect GmbH«), On-Demand-Shuttle »HeinerLiner« & ÖPNV (»HEAG mobilo«), Quartiersgaragen mit Parkraumbewirtschaftung

MOBILITÄTSKONZEPT: StetePlanung

ANZAHL WOHN EINHEITEN: 2.000 Wohneinheiten (geplant); aktuell 993 fertiggestellt und bewohnt (Juli 2022)

BEWOHNER*INNEN: ca. 5.000 Bewohner*innen (geplant); aktuell 2.788 (Juni 2022)

ZEITLICHER RAHMEN: Fortlaufende Entwicklung, Konversion ab 2014

STELLPLATZSCHLÜSSEL: 0,65 je WE, davon 0,5 in Sammelgaragen und 0,15 wohnungsnah

BESTAND ODER NEUBAU: Konversion / Neubau

ORT: Darmstadt-Bessungen

Reduzierung des Autoverkehrs inner- und außerhalb des Quartiers

In der Lincoln-Siedlung hat die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) oberste Priorität. Eine verkehrsgutachterliche Studie zum zukünftigen Verkehrsaufkommen in Darmstadt-Bessungen zeigte, dass es mit einem üblichen MIV-dominierten Modal Split zu einem Verkehrskollaps in den angrenzenden Stadtteilen kommen würde. Die Straßen, die inner-

halb der Lincoln-Siedlung verlaufen, sind entweder verkehrsberuhigt oder mit maximal 30 km/h zu befahren. Kindertagesstätten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten sind fußläufig und mit dem Rad schnell zu erreichen.

Der Stellplatzschlüssel wurde auf 0,65 Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit reduziert. Dabei wird der überwiegende Anteil der Stellplätze in Sammelgaragen



Foto: Torsten Friedrich

(ein Parkhaus und künftig insgesamt vier Tiefgaragen) am Quartiersrand untergebracht. Wohnungsnahe Stellplätze stehen vorrangig mobilitätseingeschränkten Personen und Sharing-Fahrzeugen zu Verfügung. Alle Stellplätze werden zentral über das Mobilitätsmanagement vergeben und von den jeweiligen Stellplatzeigentümer*innen vermietet. Die Vergabe erfolgt nach den Kriterien der Stellplatzvergabeordnung.

Wohnen und Parken sind in der Lincoln-Siedlung voneinander entkoppelt. Für alle Stellplätze im öffentlichen Straßenraum gibt es eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Die privaten Stellplätze werden vermietet. Die Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge wurde bislang vorrangig auf den wohnungsnahen Stellplätzen errichtet und fünf Prozent der Sammelgaragenstellplätze wurden mit Leerrohren entsprechend vorgerüstet. Zudem gibt es auch im öffentlichen Straßenraum fünf Ladesäulen.

Gute Alternative zum Auto: Bike- und Carsharing

Den Bewohnenden der Lincoln-Siedlung stehen drei E-Mietautos zur Verfügung (»mein lincoln mobil«), für die sie über ein gewisses Freibudget verfügen. Weiterhin können alle Bewohner*innen bei verschiedenen kommerziellen Anbietern (E-)Fahrräder, Fahrradzubehör und E-Lastenräder ausleihen. Eine zusätzliche (E-)Lastenradverleihstation wird von einem nicht-kommerziellen Anbieter betrieben.

Alle Gebäude in der Wohnsiedlung verfügen über eigene Fahrradabstellanlagen. Insgesamt werden durch den Neubau von diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen 2,4 Radabstellplätze pro Haushalt erreicht. Zeitgleich wurde ein gut

ausgebautes Rad- und Fußwegenetz im Quartier mit sicheren Anschlüssen an die Nachbarstadtteile und in Richtung Innenstadt umgesetzt.

Schnell in der Innenstadt mit der Tram

Ende des Jahres 2017 wurde die zusätzliche barrierefreie Straßenbahnhaltestelle »Lincoln-Siedlung« mit einer Fahrradabstellanlage in unmittelbarer Nähe des Quartiers eröffnet. Hier fahren in kurzer Taktfolge drei Straßenbahnlinien. Innerhalb von zehn Minuten können die Bewohner*innen von der Haltestelle mit einer Niederflurstraßenbahn bis zum Hauptbahnhof in Darmstadt fahren.

Mobilitätsberatung

Zweimal wöchentlich öffnet die Mobilitätszentrale, in der die Bewohnenden u.a. einen »MobiCheck« machen können. Organisiert wird dieser von der regionalen Verkehrsgesellschaft HEAG mobilo. Im Rahmen der Beratung können die Bewohnenden individuell erfahren, welches nachhaltige Mobilitätsangebot am besten zu ihren Mobilitätsbedürfnissen und -anforderungen passt und wie sie Fahrten mit dem eigenen Pkw vermeiden können. Dabei werden beispielsweise Fahrtkosten und -zeiten anhand eines Fragebogens berechnet.

Beteiligungsformate zur Mobilität werden u. a. im Rahmen eines Ideenwettbewerbs, einer Nachbarschaftsrunde oder einer »MobiTour« angeboten, bei der die Bewohnenden die verschiedenen Angebote ausprobieren können. Darüber hinaus informieren Broschüren über die nachhaltigen Mobilitätsangebote im Wohnquartier.



Foto: Joachim Keck

5.3 Pilotsiedlungen Nassauische Heimstätte | Wohnstadt

Die Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt zeigt in Hessen, wie klimafreundliche und soziale Mobilität vor der eigenen Haustür in Neubau und Bestand umgesetzt werden kann. Vor allem durch E-Sharing-Angebote und eine gute Radverkehrsinfrastruktur sind die Anwohner*innen in fünf Pilotsiedlungen bequem und nachhaltig unterwegs.

Eckdaten

PROJEKTRÄGER: Nassauische Heimstätte Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH, Wohnstadt Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH

WEITERE AKTEURE: Hochschule RheinMain, Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main; sigo GmbH, stadtmobil Carsharing

MOBILITÄTSANGEBOTE: (E-)Carsharing mit Ladesäulen, E-Lastenradsharing, Fahrradboxen, Mieterinformationen

MOBILITÄTSKONZEPT: EcoLibro GmbH (konzeptionelle Unterstützung)

ANZAHL WOHNHEINHEITEN: ca. 1.300

BEWOHNER*INNEN: ca. 2.000

BESTAND ODER NEUBAU: 3 x Bestand (Niederrad, Kelsterbach, Langen) und 2 x Neubau (Preungesheim und Wiesbaden)

ORT: Adolf-Miersch-Siedlung in Frankfurt-Niederrad, Boskoopstraße in Frankfurt-Preungesheim, Häherweg in Wiesbaden, Auf der Mainhöhe in Kelsterbach, Südliche Ringstraße in Langen

E-Lastenradsharing und Radverkehrsinfrastruktur

An den fünf Pilotstandorten der Unternehmensgruppe Nassauische Heimstätte | Wohnstadt (NHW) in Frankfurt-Niederrad, Frankfurt-Preungesheim Wiesbaden, Kelsterbach und Langen können die Mieter*innen je zwei E-Lastenräder ausleihen. Betrieben werden die

E-Lastenräder von einem darauf spezialisierten Mobilitätsdienstleister. Die Räder sind mit einem induktiven Ladesystem ausgestattet und mit einer Transportbox, die für Lasten bis zu 40 Kilogramm ausgelegt ist. Die Räder fahren bis zu 25 km/h schnell. Das Leihangebot ist rund um die Uhr nutzbar und kostet einen Euro je angefangene halbe Stunde und zusätzlich eine



Foto: Joachim Keck

Grundgebühr von 1,50 Euro pro Fahrt. Die Buchung erfolgt über eine App, gezahlt wird per Kreditkarte oder Lastschriftverfahren. Die Mieter*innen der NHW erhalten als Anreiz einmalig 25 Euro Startguthaben. Auch Interessierte, die nicht in den Wohnungen der NHW wohnen, können sich für die Nutzung der Lastenräder anmelden. Über das Sharing-Angebot hinaus ist zudem die Radverkehrsinfrastruktur in den Pilot-siedlungen insgesamt attraktiv gestaltet worden. Um Fahrräder – sowie Rollatoren und Rollstühle – sicher und witterungsgeschützt abstellen zu können, wurden Fahrradboxen aufgestellt, die über die Kundenbetreuung gebucht werden können. So wird das Fahrrad immer mehr zur bequemen Alternative zum privaten Pkw, vor allem auf kurzen Strecken.

Nachhaltig unterwegs: E-Autos leihen

Die Pilotsiedlungen in Frankfurt-Niederrad, Wiesbaden, Langen und Kelsterbach bieten mit E-Carsharing außerdem noch eine weitere nachhaltige Mobilitätsalternative an. Je Quartier kann ein Elektroauto eines professionellen Carsharing-Anbieters ausgeliehen werden. Über eine App, online oder telefonisch können die E-Autos je nach Bedarf reserviert und gebucht werden. Die Mieter*innen der NHW erhalten für das E-Carsharing-Angebot ein Startguthaben von 30 Euro. Über die E-Ladesäulen lassen sich auch private Elektrofahrzeuge laden. Zudem setzt die NHW auch unternehmensintern auf nachhaltige Mobilität: So wurde bereits vor einigen Jahren die gesamte Fahrzeugflotte der Unternehmensgruppe auf Elektrofahrzeuge umgestellt. Außerdem stehen den Mitarbeitenden Pedelecs und E-Lastenräder zur Verfügung, die zudem bei Bedarf an eigenen Servicestationen repariert werden können.

Finanzierung und Evaluation

Die Maßnahmen werden zu 40 Prozent durch das Förderprogramm »Hessen Modellprojekte – Förderung der Elektromobilität« des Landes Hessen gefördert, mit insgesamt rund 350.000 Euro. Um eine Verstärkung zu ermöglichen, evaluiert die Hochschule RheinMain die laufenden Pilotprojekte. Zentral sind dabei zwei wesentliche Ziele: die Verbesserung der Lebensqualität des Wohnumfeldes hinsichtlich der Lärm- und Abgasemissionen sowie die Förderung nachhaltiger Mobilität. Außerdem sollen die Angebote auch Anwohner*innen mit geringerem Einkommen einen kostengünstigen Zugang zu nachhaltiger Mobilität ermöglichen.

Kommunikation und Ausweitung des Angebots

Damit die nachhaltigen Mobilitätskonzepte von den Mieter*innen angenommen werden, hat NHW mit der Hochschule für Gestaltung in Offenbach kooperiert. Dessen Designinstitut Mobilität und Logistik hat ein umfassendes Kommunikationskonzept erarbeitet, mit dem die Mieter*innen in den Bestandsquartieren über die neuen Mobilitätsangebote informiert werden und das sie davon überzeugen soll, die neuen Optionen auch zu nutzen. In den fünf Pilotsiedlungen erprobt die NHW die verschiedenen Mobilitätsangebote und schätzt anhand der gewonnenen Erfahrungen ein, in welchem Umfang sie sich auch für andere Wohnquartiere eignen. So sind etwa im Dezember 2021 im Quartier am Böllenseeplatz in Rüsselsheim ein E-Auto sowie eine Ladesäule angeschafft worden. Weitere Quartiere der NHW werden in den kommenden Jahren von intelligenten Mobilitätskonzepten profitieren.



Foto: Stefanie Michels

6. Von der Idee zur Umsetzung: Wie intelligente Mobilität im Wohnquartier entsteht

Der Transformationsprozess weg von einer autozentrierten Stadtentwicklung hin zu einem lebenswerten Wohnumfeld mit multioptionalen Mobilitätsangeboten ist noch vergleichsweise wenig erforscht. Umso schwieriger ist es für interessierte Wohnungsunternehmen und Kommunen, Informationen dazu zu erhalten und die Verkehrswende vor der eigenen Haustür anzustoßen.

Kein Quartier ist wie das andere – unterschiedliche räumliche Einflüsse (geographische Lage, Raumstruktur, Topographie), die vorhandene Infrastruktur, soziodemografische Faktoren (Bevölkerungsstruktur) sowie das rechtliche und politische Umfeld bieten jeweils ganz verschiedene Ansatzpunkte. Von der ersten Idee bis zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsangebote kann es mitunter ein langer Weg sein.

Dies haben auch die Beispiele in Potsdam-Drewitz und Darmstadt gezeigt. Gleichzeitig können sie Vorbild und Hilfestellung für weitere Wohnungsunternehmen und kommunale Verwaltungen sein, um selbst aktiv zu werden. Die im Projekt »Wohnen leitet Mobilität« durchgeführte Prozessevaluation zeigt die Handlungsfelder und Schritte hin zur Umsetzung von Mobilitätsangeboten im Wohnquartier auf.

Evaluation der Prozesse in Potsdam und Darmstadt

Wann fand die Prozessevaluation statt?

Die Konzeptentwicklung und die Auswahl der Good-Practice-Quartiere bzw. der zu befragenden Praxis-Akteure startete Mitte 2017. Bis zum Frühjahr 2018 wurden in den beiden Quartieren insgesamt elf leitfadengestützte Interviews realisiert und im Herbst 2018 in einem Vernetzungsworkshop validiert. Die dargestellten Ergebnisse beziehen sich auf den zum Analysezeitpunkt vorliegenden Prozessstand in den Quartieren. Mobilitätsbausteine, die ggf. im Nachgang zur Bewertung umgesetzt wurden, gingen nicht in die Evaluation ein.

Wer wurde befragt?

Um einen möglichst breiten Blick auf die Entstehung nachhaltiger Mobilitätskonzepte zu erhalten, wurden Expert*innen aus verschiedenen Fachrichtungen in die qualitativen Analysen einbezogen. Neben Fachverantwortlichen bei den Kommunalverwaltungen wurde mit den kommunalen Wohnungsunternehmen gesprochen. Zudem wurden Bürgervertreter*innen, Stadt- und Verkehrsplaner*innen wie auch Anbieter bestehender und neuer Mobilitätsdienstleistungen um ihre Einschätzung gebeten. Die abschließende Fachveranstaltung ermöglichte die überregionale Vernetzung aller Beteiligten und stellte den ersten Schritt zur Ableitung generalisierbarer Aussagen und Handlungsempfehlungen dar.

Welche Prozessebenen wurden untersucht?

Die Betrachtung umfasste die Analyse des rechtlichen und politischen Rahmens, der Finanzierung und Förderung, der Prozessphasen Initiierung, Planung und Umsetzung sowie der Zusammenarbeit der Akteure und der ersten Erkenntnisse zur Akzeptanz der umgesetzten Mobilitätsbausteine.

Häufig stellen sich dabei Fragen wie: Durch wen wird nachhaltiges Mobilitätsmanagement in Wohnquartieren initiiert? Wie kommt man von der Planung in die Umsetzung? Welche Akteure müssen eingebunden werden, um ein attraktives Mobilitätsangebot für Bewohner*innen zu schaffen? Und wie lässt sich das überhaupt organisieren und finanzieren? Diese und weitere Fragen wurden auch den Expert*innen aus Potsdam und Darmstadt im Rahmen von Interviews und einer Fachveranstaltung gestellt. Die Ergebnisse sollen Entscheider*innen Mut machen, an dem gemeinsamen Ziel eines intelligent mobilen Wohnquartiers festzuhalten – egal, ob sie sich noch in der Ideenphase befinden oder bereits Maßnahmen umsetzen.

Die nachfolgende Übersicht wurde aus den Erkenntnissen der Gespräche mit Praxisakteuren aus den beiden Good-Practice-Quartieren Lincoln-Siedlung und Gartenstadt Drewitz abgeleitet. Sie stellt die identifizierten Erfolgsfaktoren im Prozessverlauf dar, getrennt nach thematischen Schwerpunkten. Neben den Handlungspotenzialen der Wohnungswirtschaft werden auch die Optionen der kommunalen Verwaltung adressiert, mit denen die Akteure aktiv zu einer nachhaltigen Mobilität am Wohnstandort beitragen können.

Initiierung

Planung

Umsetzung

Finanzierung und Förderung

Kommunale Verwaltung

zentrale öffentliche Stellen zur Förderungs-koordination

Kommunale Verwaltung & Wohnungswirtschaft

frühzeitige Mitnahme der Investor*innen

Klarheit über Finanzierung und Förderungen als Bedingung für Planung und Umsetzung schaffen

Kommunale Verwaltung

(auch mittelfristig) Investitionen aus öffentlicher Hand sicherstellen

Rechtlicher und politischer Rahmen

Kommunale Verwaltung

frühe Einbindung der Politik, um klares politisches Engagement und politischen Willen zu stärken

klarer und transparenter Prozess und Setzen der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen

Kommunale Verwaltung & Wohnungswirtschaft

institutionelle bzw. personelle Trennung von Koordination und Ausführung

konsistente städtebauliche und Durchführungsverträge

Teilprozesse

Kommunale Verwaltung & Wohnungswirtschaft

verschiedene Motivationsoptionen für Initiierung (u. a. Umweltpolitik, Soziales, Verkehrslage) zulassen und als Startpunkt nutzen

keine Resignation nach erstem Widerstand zeigen, sondern Flexibilität und gewisses Maß an Pragmatismus im Prozess bewahren

einzelne engagierte Personen als Treiber des gesamten Prozesses fördern und unterstützen

Zusammenarbeit

Kommunale Verwaltung & Wohnungswirtschaft

Bürgerbeteiligung und Realitätsnähe

frühzeitig verlässliches Commitment von Politik, Verwaltungs- und Unternehmensspitze sicherstellen

frühzeitige Einbindung der Verkehrsunternehmen/Mobilitätsbranche

Akzeptanz

Kommunale Verwaltung & Wohnungswirtschaft

Presse frühzeitig und prozessbegleitend einbinden

Mobilitätsangebote deutlich auch an zukünftige Investor*innen und Bewohner*innen kommunizieren

Gemeinwohlaspekt beachten

klar kommunizieren, um falsche Erwartungen zu vermeiden und Akzeptanz zu erhöhen

Akzeptanzsteigerung durch Incentivierung der Mobilitätsangebote



Finanzierung und Förderung

Die Entwicklung und Ausgestaltung nachhaltiger Mobilität im Wohnquartier hängt unmittelbar von den Finanzierungsmöglichkeiten ab. Daher muss bereits zu Beginn Klarheit darüber bestehen, wie (und durch wen) der Aufbau der umzusetzenden Maßnahmen finanziert werden kann und wie diese – auch langfristig – tragfähig betrieben werden können. Nicht nur die wohnungswirtschaftlichen Akteure müssen sich diese Frage frühzeitig stellen, auch die Kommune muss einen Beitrag leisten: ob organisatorisch durch die Koordination öffentlicher Förderprogramme oder auch durch eigene finanzielle Unterstützungsleistungen.

Förderungsmanager bei der ProPotsdam

(Gartenstadt Drewitz, Potsdam)

Das kommunale Wohnungsunternehmen ProPotsdam, das auch in der Gartenstadt Drewitz Wohnungen vermietet, hat eine eigene Stelle zur Koordination von Förderungen geschaffen. Werden bei (investiven) Maßnahmen keine Förderanträge gestellt, muss dies unternehmensintern begründet werden.

Lincoln by bike

(Lincoln-Siedlung, Darmstadt)

In der Lincoln-Siedlung steht den Bewohner*innen u. a. ein Fahrradverleih-System zur Verfügung, das, wie weitere Mobilitätsmaßnahmen, durch verschiedene Förderungen ermöglicht wurde. So erhielt die Lincoln-Siedlung als Modellquartier (2017–2019) durch das BMU im Bundeswettbewerb »Klimaschutz im Radverkehr« der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) eine Förderung investiver Maßnahmen (Fahrräder und Fahrradabstellanlagen).

Rechtlicher und politischer Rahmen

Neben der finanziellen Absicherung gilt es auch, die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen von Anfang an im Blick zu behalten. Welche gesetzlichen Vorgaben gibt es zu beachten? Ist z. B. eine Ausnahmeregelung zur Stellplatzsatzung notwendig und denkbar oder können nachhaltige Mobilitätsangebote bereits satzungskonform umgesetzt werden? Um diese und ähnliche Fragen beantworten zu können, sollten seitens der kommunalen Verwaltung nicht nur die Prozesse von Beginn an klar und transparent kommuniziert, sondern auch die Lokalpolitik prozessbegleitend informiert und überzeugt werden. Ein zentraler und relevanter Punkt ist eine koordinierende und verantwortliche Stelle innerhalb der Kommunalverwaltung. In der weiterführenden Planungs- bzw. Umsetzungsphase hat sich in den Quartieren die Trennung der Verantwortlichkeiten für Koordination und Ausführung (Drewitz) sowie die Umsetzung von städtebaulichen und Durchführungsverträgen (Lincoln) als erfolgreich erwiesen.

Teilprozesse

Die Teilprozesse – angefangen bei der Prozessinitiierung, über die Planung bis hin zur Umsetzung und dem späteren Betrieb der Mobilitätsangebote – leben von dem Engagement einzelner Verantwortlicher, die als »Treiber« fungieren. Die Initiierung muss dabei nicht zwingend umweltpolitischen Ursprungs sein. Der Umsetzungsprozess kann sich über einen längeren Zeitraum mit Höhen und Tiefen hinziehen. Umso wichtiger ist es für die beteiligten Akteure, bei Widerständen nicht zu resignieren und sich gleichermaßen Flexibilität wie auch ein gewisses Maß an Pragmatismus zu bewahren.

Zusammenarbeit

Ein umfassendes nachhaltiges Mobilitätskonzept im Wohnquartier kann nur entstehen, wenn alle an einem Strang ziehen. Umso wichtiger ist es, bereits bei der Initiierung von Maßnahmen möglichst alle relevanten Stakeholder mit an Bord zu haben: sei es die Lokalpolitik, die Verkehrsbetriebe oder auch die (späteren) Bewohner*innen. Die Zusammenarbeit betrifft auch die Kommunikation nach außen: So muss von allen Parteien eine deutliche Kommunikation des Mobilitätskonzepts (mit allen ermöglichen und einschränkenden Konsequenzen) erfolgen und insbesondere die Bürger*innen müssen frühzeitig und realitätsnah in den Prozess eingebunden werden.

Stadtverordnetenbeschluss Drewitz

(Gartenstadt Drewitz, Potsdam)

Bevor der Masterplan der Gartenstadt Drewitz realisiert werden sollte, traten die Initiatoren an die Stadtverordneten heran. Nach intensiven Diskussionen wurde der Plan parteiübergreifend akzeptiert und vereinbart, sodass sich niemand ein mögliches Unverständnis der Bürger*innen bspw. im Wahlkampf zu Nutze machen würde. Durch diese Rückendeckung und intensive Kommunikation konnte der Masterplan trotz anfänglich unterschiedlicher Meinungen von Bewohnenden und Planenden umgesetzt werden.

Vom Plattenbau zur Gartenstadt

(Gartenstadt Drewitz, Potsdam)

Die Initiierung des Transformationsprozesses im Potsdamer Stadtteil Drewitz war nicht primär durch umweltpolitische Aspekte geprägt. Vielmehr war es der Versuch, einem ehemaligen Plattenbaugebiet mit schwacher Sozialstruktur zu neuem Leben zu verhelfen und den Bewohner*innen ein angenehmeres Wohnumfeld mit hoher Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Auch deshalb greifen in der Gartenstadt Drewitz nachhaltige Mobilität, energetische Sanierung und soziale Kinder- und Jugendarbeit eng ineinander.

Kiez-Detektive in Drewitz

(Gartenstadt Drewitz, Potsdam)

In Drewitz wurde schnell klar, dass gängige Bürgerbeteiligungsformate die Bewohner*innen nicht adäquat erreichen. Daher wurden (unter Beteiligung einer Kommunikationsagentur) neue Wege gefunden: Zum Beispiel die »Kiez-Detektive«. Die Kinder des Stadtteils konnten ihr Wohnumfeld genauer unter die Lupe nehmen und nach ihren Bedürfnissen mitgestalten. Ziel war es, über die Kinder auch die Eltern zu erreichen und am Prozess zu beteiligen. Im neuen Stadtteilpark auf der vorherigen Verkehrsstrasse wurde daraufhin ein begehbarer Springbrunnen geschaffen und eine Kletterwand errichtet.



Foto: VCD/Markus Menge

Akzeptanz

Nachhaltige Mobilitätsalternativen im Wohnquartier können nur tragfähig sein, wenn sie an den Bedarf und die Bedürfnisse der Bewohnenden angepasst sind. Eine klare Kommunikation, auch über die lokale Presse, kann dabei unterstützen, falsche Erwartungen zu vermeiden und gleichzeitig die Akzeptanz zu erhöhen. Zudem sollten bei der Gestaltung Gemeinwohlaspekte beachtet werden, um eine Mobilität für alle sicherzustellen. Gerade in der Anfangsphase können auch Anreize wie Probe-Abos, Gutscheine etc. den Umstieg auf nachhaltige, aber ggf. noch ungewohnte Verkehrsmittel erleichtern. Auf die lokalen und individuellen Mobilitätsbedürfnisse zugeschnittene Angebote erweisen sich hierbei als besonders erfolgsversprechend.

Fazit

Die dargestellten Handlungsoptionen lassen sich nicht in jedem Quartier und nicht bei jedem Akteur genau so umsetzen. Und dennoch: Die Beispiele geben der Wohnungswirtschaft und den Kommunen Einblicke in die Entstehungsprozesse nachhaltiger Mobilitätsangebote und Hinweise darauf, wie sie in ihrer Verantwortlichkeit einen Beitrag zur Realisierung leisten können.

E-Car-Pooling

(Lincoln-Siedlung, Darmstadt)

Mieter*innen des Bauvereins steht eine Flotte an E-Fahrzeugen zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung (Carsharing). Die Fahrzeuge können direkt vor den Wohngebäuden abgestellt und geladen werden. Zusätzlicher Bonus: Die ersten 16 Stunden der Nutzung pro Monat sind für die Bewohner*innen kostenfrei. Ziel des Test-Angebots ist es, einen Zugang zur innovativen Technik und auch einer neuen Mobilitätsorganisation (»Teilen statt Besitzen«) zu schaffen.



Foto: contrastwerkstatt

7. Netzwerk- und Stakeholderanalyse

Lokale und regionale Netzwerke aus Vertreter*innen der Kommunen, der Wohnungswirtschaft, von Mobilitäts- und Energiedienstleistern, Planenden und weiteren Akteuren sind der Schlüssel, um die Themenfelder Wohnen und Mobilität stärker miteinander zu verzahnen. Ein regelmäßiger Turnus für Wissens- und Erfahrungsaustausch unterstützt die lokalen Akteure dabei, voneinander zu lernen, Kooperationsmöglichkeiten zu identifizieren und intelligente Mobilität im Wohnquartier zu implementieren.

Die Herausforderungen und auch das jeweilige Vorwissen unterscheiden sich von Kommune zu Kommune, von Wohnungsunternehmen zu Wohnungsunternehmen. Eine externe Unterstützung durch Fach- und Erfahrungswissen, durch Kommunikation und Projektentwicklungsexpertise kann Umwege verhindern und komplexe Ausgangssituationen umsetzungsorientiert strukturieren. Netzwerkarbeit kann den Austausch zwischen den Akteuren auf vielfältige Weise anregen: Sie kann der Verwaltung Handlungsbedarfe aufzeigen, in dem die Kommune in regelmäßigen Abständen erfährt, wo der Wohnungs-

wirtschaft »der Schuh drückt«. Umgekehrt können Anforderungen an Mobilitätskonzepte, Regelungen für Stellplatzreduzierungen oder neue Verfahrensabläufe (etwa für die Umsetzung der Klimaschutzprogramme oder Verkehrsentwicklungspläne) frühzeitig mit der Wohnungswirtschaft diskutiert werden. Mobilitäts- und Energiedienstleister erhalten die Chance, ihre Angebote vorzustellen und im Idealfall auch passgenau für den besonderen Markt großer Wohnungsunternehmen zu entwickeln – eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.

Die nachfolgenden Netzwerktypen, Handlungsfelder und Werkzeuge wurden innerhalb des Projekts »Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität« erarbeitet und basieren auf einer im Sommer 2022 durchgeführten Stakeholderanalyse der 16 Projektstandorte.

Voraussetzungen und Anforderungen

Dem Aufbau von Netzwerken aus den genannten Stakeholdern – das sind alle, die ein Interesse am Aufbau nachhaltiger Mobilität am Wohnstandort haben – sollte eine Stakeholderanalyse vorausgehen: Welche Wohnungsunternehmen beschäftigen sich aktuell mit dem Thema oder wollen dies in naher Zukunft tun? Welche Abteilungen der Kommunalverwaltung befassen sich (bereits) mit nachhaltiger Mobilität? Wo bestehen aktuelle Herausforderungen? Welche Kooperationspotenziale gibt es? Aus diesen Themen lassen sich Aufgabenstellungen, aber auch die weiteren Netzwerkteilnehmenden ableiten: Mit welchen Mobilitäts- oder Energiedienstleistern kann vor Ort kooperiert werden? Welche weiteren Initiativen oder Projekte sind ansässig und können unterstützen?

Nicht alle Akteure müssen oder wollen ständige Netzwerkmitglieder sein – thematische Treffen ermöglichen die Fokussierung auf Einzelbausteine und gezielten Experteninput. Eine kontinuierliche Netzwerkarbeit wird gefördert, wenn die Teilnehmenden von ihren Organisationen als feste Vertreter*innen benannt werden, die Informationen in ihre Institution tragen und ggf. Feedback zurückspiegeln. Die Vertreter*innen sollten bestenfalls entscheidungsfähig und dementsprechend auf einer mittleren bis oberen Hierarchieebene angesiedelt sein. Sie sollten darüber hinaus die Legitimation besitzen, das Thema im Austausch und in Kooperation mit anderen Netzwerkakteuren voranbringen zu können.

Zu Beginn der gemeinsamen Netzwerkarbeit steht die Ermittlung des Status quo der beteiligten Institutionen und Akteure: Wo steht jeder? Was sind aktuelle Herausforderungen, wo ist welche Art von Unterstützung notwendig? Gibt es Kooperationsbedarfe? Nicht alle notwendigen Informationen lassen sich vor dem Start durch Einzelgespräche ermitteln – erst zusammen mit den ersten Netzwerktreffen ist ein gegenseitiges Kennenlernen und die Identifikation von potenziellen gemeinsamen Handlungsfeldern möglich.

Nach zwei, spätestens drei Netzwerktreffen ist es sinnvoll, die Methodik an den Bedarfen der Stake-

holder auszurichten. Aus den Projekterfahrungen ergeben sich vor allem drei Arbeitsweisen: Orientierung, Strategieentwicklung und Umsetzung. Netzwerke mit Orientierungscharakter sind passend für Orte, die am Beginn einer Entwicklung von Organisationsstrukturen für nachhaltige Mobilität stehen. Sie benötigen noch Grundlagenwissen, müssen damit interne Überzeugungsarbeit leisten und eigene Handlungsweisen an den Zielen umweltfreundlicher Mobilität erst noch ausrichten. Ihr vornehmliches Interesse ist das Kennenlernen von unterschiedlichen Akteurskonstellationen, von Kooperationsmodellen sowie von vergleichbaren Aufgabenstellungen und Lösungsstrategien. Netzwerkmoderation von Orientierungsnetzwerken bedeutet, einen Schwerpunkt auf die Diskussion und Reflektion der Stakeholder zu legen sowie eine Anbindung an bestehende, anschlussfähige Projekte in den Kommunen und Unternehmen zu prüfen.

Netzwerke mit Schwerpunkt auf Strategieentwicklung müssen nicht mehr überzeugt werden und verfügen bereits über erste funktionierende Strukturen, möchten diese aber mit der Netzwerkarbeit weiterentwickeln. Ziel ist u. a., gemeinsam den vorhandenen Status quo zu analysieren und daraus Handlungsfelder und -optionen abzuleiten. Akteure dieser Netzwerke können bereits Erfahrungen mit anderen Kommunen und Unternehmen austauschen, sind interessiert an Förderprogrammen und vertieften Experteninputs. Die Moderation des Wissenstransfers bedarf hier einer gründlichen Ermittlung der Wissensbedarfe sowie in der Kommune der Sicherstellung der Integration in die politischen und fachlichen Entscheidungsprozesse.

Am stärksten etabliert ist das Thema nachhaltige Mobilität in Umsetzungsnetzwerken: Sie können sich auf erprobte Abläufe und auf legitimierte Ansprechpartner*innen genauso verlassen wie auf Rückhalt in Politik und Unternehmensleitungen. Einzelbausteine und Umsetzungsschritte können agil im Sinne von »Calls to Action« isoliert und gezielt bearbeitet werden, wenn die Akteure mit einem entsprechenden zeitlichen und finanziellen Budget ausgestattet sind. Bewährt hat sich hier ein Wechsel zwischen offenen Treffen und geschlossenen, thematischen Arbeitsbesprechungen. Die Netzwerkmoderation hat hier einen zusätzlich koordinierenden Charakter und begleitet die Arbeit durch das praxisorientierte Einspielen von Expertenwissen und umsetzungsorientierter Steuerung.

Fünf Handlungsfelder des Netzwerkmanagements

1. Stakeholderanalyse

Wie bei allen Bausteinen für nachhaltige Mobilität steht am Beginn einer gelungenen Netzwerkarbeit die Analyse der Ausgangslage. In den Blick genommen werden die vor Ort vorhandenen Bedarfe, die Ressourcen sowie die Akteure nachhaltiger Mobilität. Letztere zu identifizieren sowie gleichermaßen ihren Einfluss und ihre Interessen zu kennen, ist Voraussetzung für eine effektive Identifikation realistischer Ziele und verfügbarer Ressourcen. Mit den Werkzeugen des leitfadengestützten Interviews (Einzelgespräch) und der kooperativen SWOT-Analyse können Netzwerk-Mappings wie z. B. die »Einfluss-Interessen-Matrix« erstellt werden. Diese bilden Ausgangspunkt und begleitendes Korrektiv für eine passgenaue Kommunikationsstrategie mit dem Netzwerk.

2. Qualifizierung

Dem Netzwerkmanagement stehen unterschiedliche Formate für den Wissenstransfer zur Verfügung, die sich u. a. durch die Anzahl der Teilnehmenden unterscheiden. Mit Beratungsworkshops kann auf konkrete Bedarfe in den Netzwerken punktgenau reagiert werden, während Einzelberatungen auf unternehmerische oder standortbezogene Einzelfragen reagieren. Einführende oder breitere Informationen für eine größere Gruppe können über spezifische Fachveranstaltungen transportiert werden. Netzwerke mit Wissensbedarf zu nachhaltiger Mobilität können mit den Werkzeugen Good-Practice-Beispiel, dem Experteninput und dem Fachaustausch ausgesprochen wirksam unterstützt werden. Netzwerkmoderator*innen übernehmen dafür die Koordination und Beratung zur Schwerpunktsetzung. Um die Netzwerkarbeit wirksam durch Wissenstransfers anzureichern, sollten die Inputs Teil der regelmäßigen Netzwerktreffen werden. Zur Nachverfolgung des erlangten Wissens ist ein eigenes Handlungsfeld notwendig (Dokumentation).

3. Kommunikation

Das dritte zentrale Handlungsfeld von Netzwerken betrifft die Kernarbeit des Netzwerkmanagements: die Moderation. Sie findet sowohl innerhalb wie außerhalb der Netzwerktreffen statt und knüpft aus einer Reihe von bilateralen oder Kleingruppen-Diskursen eine koordinierte, zielführende Agenda.

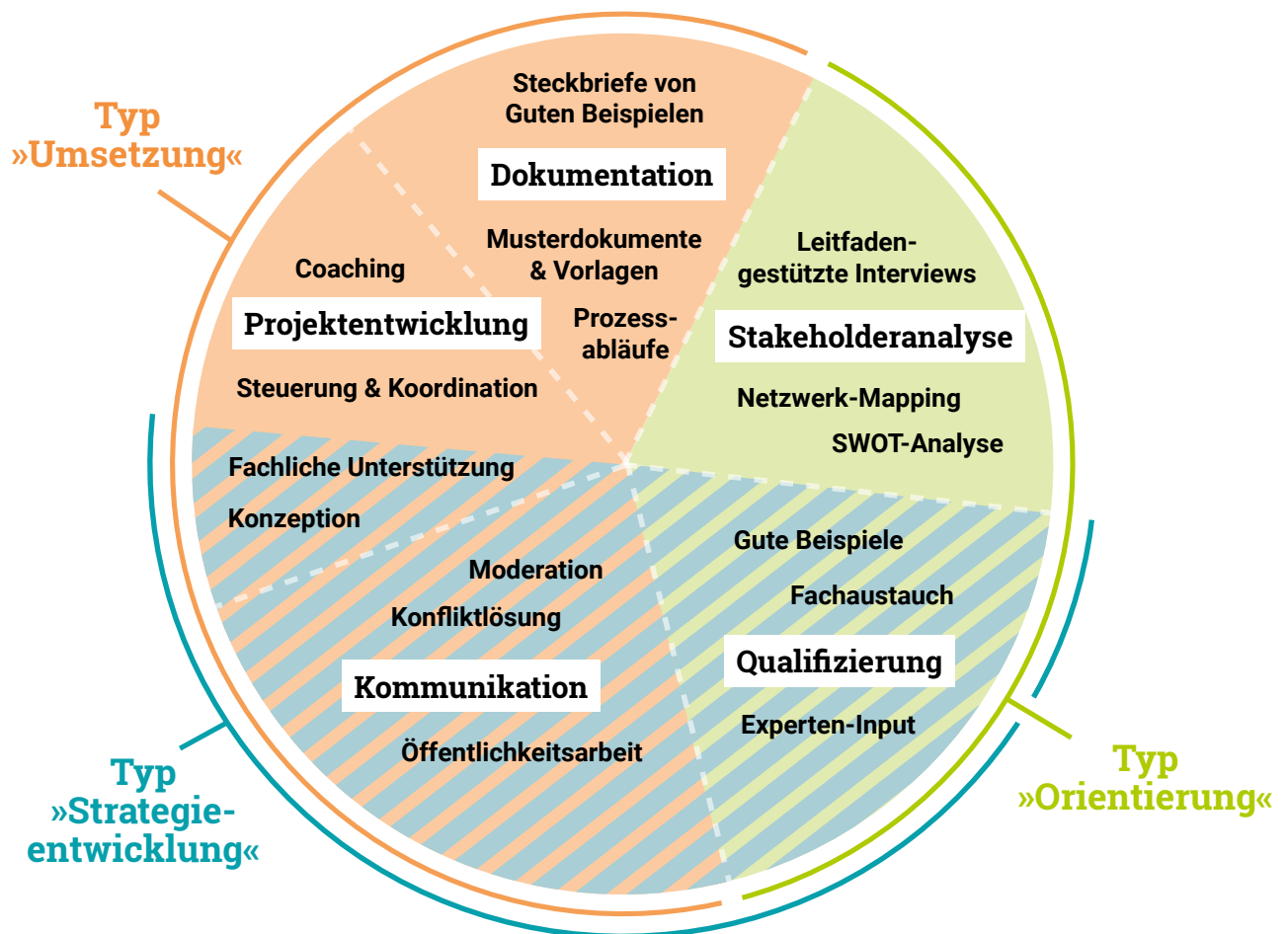
Zum Handlungsfeld Kommunikation gehört weiterhin die Öffentlichkeitsarbeit mit der wichtigen Funktion, Multiplikator*innen und Unterstützer*innen kontinuierlich zu aktivieren, einzubeziehen und damit das Netzwerk zu stabilisieren und ggf. Schritt für Schritt zu erweitern. Schließlich ist auch das Lösen von Herausforderungen und Konflikten ein zielführender Beitrag zur Netzwerkkommunikation. Oftmals geben gerade Rückschläge und Herausforderungen einen wichtigen Aufschluss darüber, was verändert werden muss, um Prozesse und Produkte weiter zu entwickeln und zu verbessern.

4. Projektentwicklung

Eine ergänzende Projektentwicklung greift Ideen und Bedarfe der Teilnehmenden auf, verknüpft sie miteinander und unterstützt ihre Weiterentwicklung. Dies kann durch die fachliche Unterstützung zu Konzeptionen geschehen, z. B. durch Kleingruppen-Workshops, informelle Einzelgespräche oder Design-Thinking-Methoden. Die Umsetzung von Projekten kann zudem durch regelmäßiges Coaching unterstützt werden, bei dem die Leistungserbringung durch Externe begleitet und die entsprechenden Erfahrungen in das Netzwerk zurückgespeist werden. Parallele Projektentwicklungen benötigen häufig auch die Unterstützung durch eine Steuerung und Koordination der Beteiligten als zusätzliches Angebot des Netzwerkmanagements.

5. Dokumentation

Jedes Netzwerk produziert und in jedem Netzwerk kursiert beständig Erfahrungswissen, auch »implizites Wissen« genannt. Oft sind sich die Wissensträger*innen nicht darüber im Klaren, dass ihr Agieren für andere wertvoll sein kann – bis jemand sagt: Das finde ich aber interessant, das hilft mir weiter! Die Reflektion von Umsetzungsprozessen kann Antworten darauf liefern, was bei ähnlich gelagerten Herausforderungen besser gemacht werden kann. Das Dokumentieren von »Lessons Learned«, z. B. Steckbriefe von Good-Practice-Beispielen, Handreichungen (etwa zur Darstellung von Prozessen) sowie Musterdokumente (Anträge, Stellungnahmen, Mobilitätskonzepte u. ä.) sind eine wichtige Ressource für die Sicherung und Verbreitung von Handlungswissen.



Handlungsfelder und Werkzeuge der Netzwerkarbeit

Die drei Typen von Netzwerken – Orientierung, Strategieentwicklung und Umsetzung – haben jeweils unterschiedliche Bedarfe im Hinblick auf ihre Arbeitsmethodik. Dabei haben sich in der Projektarbeit insgesamt fünf Handlungsfelder des Netzwerkmanagements bewährt, welche die drei Netzwerktypen überlappen. Diese Handlungsfelder kennzeichnen bestimmte Kompetenzen, die durch ein Netzwerk abgedeckt werden – mindestens zwei Handlungsfelder sollten je Netzwerk verfolgt werden. Den fünf Handlungsfeldern sind verschiedene Werkzeuge zugeordnet (siehe Grafik).

Netzwerke verstetigen

Durch die Anzahl der beteiligten Akteure werden die Planungs- und Realisierungsprozesse im Bereich der nachhaltigen Mobilität eher komplexer als einfacher. Insbesondere in der Orientierungs- oder Anlaufphase von Kooperationen (Netzwerken) sind die Beteiligten mit der Komplexität der Aufgaben oft überfordert und brauchen Unterstützung. Langfristig lässt sich die Netzwerkarbeit am umfassendsten, sichersten und neutralsten durch ein institutionalisiertes Netzwerkmanagement verstetigen, das gemeinsam von Kommune und Wohnungswirtschaft (ggf. unter Beteiligung von Verkehrsunternehmen) finanziert wird. Mobilitätsmanager*innen, die bei der Stadtverwaltung

angesiedelt sind, können diese Aufgabe ebenfalls übernehmen, sie sind jedoch an verwaltungsinterne Regelungen gebunden. Durch Kooperation in einer »Arbeitsgemeinschaft Mobilität«, die von der örtlichen Wohnungswirtschaft aus entsprechend qualifizierten Mitarbeitenden gebildet wird, können größere Maßnahmen einzelner Sektoren (wie ein Carsharing-Angebot) koordiniert und anstehende Aufgaben auf mehrere Personen verteilt werden.

Fördermittel

Die aktuelle Förderphase der Kommunalrichtlinie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz bietet mit der Förderlinie »Aufbau und Betrieb kommunaler Netzwerke« und den beiden Bausteinen »Gewinnungsphase« und »Netzwerkphase« eine Förderung an, die gut zu Orientierungs- und Strategieentwicklungs-Netzwerken passt. Netzwerkteilnehmende dürfen jedoch nicht Mitglied in mehreren Netzwerken zu identischen Handlungsfeldern sein, was (über)regional agierende Unternehmen ausschließen kann.

[Mehr Infos dazu:](#)

bit.ly/kommunalrichtlinie_netzwerke

8. Innovative Mobilitätslösungen angehen: Handlungsempfehlungen für die praktische Umsetzung

Aus den vielen Beratungen und Gesprächen mit Akteuren aus Wohnungswirtschaft, Kommunen und der Mobilitätsbranche können wesentliche Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, um nachhaltige Mobilität im Wohnquartier erfolgreich umzusetzen. Obwohl die einzelnen Maßnahmenpakete aus den vorangegangenen Kapiteln sehr unterschiedlich sind, lassen sich allgemeingültige Empfehlungen ableiten. Diese sind sowohl für Neubau- als auch Bestandsquartiere relevant und berücksichtigen unterschiedliche Siedlungsstrukturen und -größen.



Akteursübergreifende Handlungsempfehlungen

Wohnungswirtschaft und kommunale Akteure stärker vernetzen

Wohnungsunternehmen können kleinere Einzelmaßnahmen wie Fahrradabstellanlagen oder Sitzmöglichkeiten selber planen und umsetzen. Für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung müssen Wohnungswirtschaft, kommunale Akteure sowie Mobilitätsunternehmen und andere externe Expert*innen jedoch zusammenarbeiten. Ohne diese Kooperation lassen sich viele innovative Mobilitätsmaßnahmen wie Mobilitätsstationen oder Elektromobilität nicht umsetzen. Dafür sind alle wichtigen Akteure aus rechtlichen, finanziellen, umwelt- und stadtplanerischen Handlungsgebieten einzubeziehen. Nur zusammen entsteht die notwendige Fachkompetenz. Gemeinsam können Expert*innen ihre Arbeitsprozesse zielgerichtet ausgestalten, um vorhabenspezifische Hürden zu überwinden.

In der kommunalen Verwaltung muss die Zusammenarbeit innerhalb verschiedener Behörden und Fachbereiche gestärkt werden. Wird in den Bereichen Bauen/Wohnen und Verkehr/Mobilität über die jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen hinweg zusammengearbeitet, lassen sich wohnortnahe Mobilitätskonzepte zügig vorantreiben.

Neben einer Person mit Vernetzungsfunktion innerhalb der Behörde haben sich die interdisziplinären und branchenübergreifenden Veranstaltungen der beiden VCD-Projekte bewährt. Dialog- und Fachforen, Netzwerktreffen und Beratungsworkshops wurden auf die jeweiligen örtlichen Verhältnisse zugeschnitten – brachten aber immer Wohnungswirtschaft, Kommunen und Mobilitätsbranche an einen Tisch.

Mobilitätsmanager*innen bereitstellen

Wohnungsunternehmen und kommunale Verwaltungen müssen das Thema nachhaltige Mobilität institutionell stärker bei sich verankern. Dafür braucht es entsprechendes Personal sowie finanzielle Kapazitäten. Für die Wohnungswirtschaft sind Mobilitätsbeauftragte auf zwei verschiedenen Ebenen wichtig: als interne Fachkraft und als Ansprechperson für die

Bewohnenden. Unternehmensintern muss Wohnortmobilität bei allen Planungsvorhaben mitgedacht und das Know-how dazu gebündelt werden.

Im Quartiersmanagement kann eine geschulte Person die Mieter*innen zu Fragen der nachhaltigen Mobilität beraten. Dank des direkten Dialogs mit den Bewohnenden lässt sich die Akzeptanz der Mobilitätsangebote deutlich steigern.

Viele Kommunen schaffen bereits Stellen für Mobilitätsmanagement (ähnlich dem Klimaschutzmanagement), weil sie die Vorteile dieser Steuerungsfunktion erkannt haben: Mobilitätsmanager*innen koordinieren die kommunalen Aktivitäten und Projekte aus den Bereichen Bau, Verkehr/Mobilität und Umwelt übergreifend.

In den VCD-Projekten fungierten die Regionalkoordinatoren als Moderator*innen, die die Akteure miteinander ins Gespräch brachten, für einen Informationstransfer sorgten und die Zusammenarbeit moderierten.

Mobilitäts- und Verkehrsplanung koordinieren

Je früher klimafreundliche Mobilitätsangebote am Wohnort vorhanden sind, desto höher sind die Erfolgsaussichten, dass Bewohner*innen sie nutzen. Für eine effiziente gemeinsame Planungsarbeit ist zu empfehlen, dass alle Beteiligten sich zu Beginn der Arbeit auf ein gemeinsames Verständnis der Zusammenarbeit und der Ziele einigen. Die einvernehmlichen Ergebnisse sind in einem Leitbild festzuhalten. Mobilitätskonzepte sollten sich dabei auch an den übergeordneten Zielen Verkehrsvermeidung und -verlagerung, kurze Wege, Ressourcenschonung, Flächen- und Kosteneffizienz sowie Gewährleistung von sozialer Gerechtigkeit, Teilhabe und Gesundheit orientieren.

Realistische Zeiteinschätzungen sind gefragt: Je nach Angebot kann es mehrere Jahre dauern, bis diese stark genutzt werden und tragfähig sind. Deshalb sind Mobilitätsangebote sukzessive zu entwickeln, nachzu-

steuern und zu monitoren. Am Beispiel Fahrradverleih bedeutet das etwa, anfangs nur mit wenigen Fahrrädern zu beginnen und das Angebot dann schrittweise auszubauen.

In Neubauprojekten können wesentliche Arbeitsschritte der Konzeptentwicklung und Partizipation nachhaltige Mobilität von Beginn an berücksichtigen. Mieter*innen sind durch den Lebensumbruch »Umzug« gewillter, Routinen zu ändern: Stehen im neu bezogenen Zuhause bereits von Beginn an nachhaltige Mobilitätsangebote zur Verfügung und wird durch ein Neumieterpaket über sie informiert, steigert das die Akzeptanz und Nutzung. Im Bestand kann es sich anbieten, Mobilitätskonzepte mit weiteren Bau- und Entwicklungsmaßnahmen zeitlich zu kombinieren, um diese in eine größer angelegte Kommunikationskampagne einzubetten.

Information und Partizipation für die Bewohnenden sichern

Bauliche Maßnahmen müssen mit der passenden Kommunikation und Beteiligung begleitet werden. Die Bewohner*innen müssen frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden werden, um nicht an den Mobilitätsbedürfnissen vorbeizuplanen. Je nach Zielgruppe und Bevölkerungsstruktur wird auf mehreren Kanälen über neue Mobilitätsangebote informiert. Durch ergänzende Serviceleistungen, wie Mobilitätsberatungen und Ausprobierformate, sollten die Bewohner*innen zur aktiven Teilnahme animiert werden. Eine gelungene Kommunikation nach außen setzt die interne Verständigung auf eine »gemeinsame Linie« voraus, etwa in Form einer Corporate Social Responsibility. Dies betrifft auch eine einheitliche Außendarstellung gemeinsamer Projekte z. B. durch die Absprache der Presseabteilungen.

Im Rahmen des Projekts »Wohnen leitet Mobilität« hat der VCD u. a. durch Mitmachangebote für Mieter*innen wie Pedelec-Schnuppertouren über nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen informiert.

Mut zum Experimentieren haben

Das Wohnquartier ist ein guter Ausgangspunkt, um besonders innovative Mobilitätsangebote und neue Ideen mit einem begrenzten Kreis von Anwender*innen zu erproben: So können wichtige Erkenntnisse zu notwendigen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen gewonnen werden. Im Sinne des Design Thinking-Ansatzes können erfolgversprechende Ideen

gemeinsam mit den Nutzer*innen weiterentwickelt und an die tatsächlichen Bedürfnisse angepasst werden. Kommunalverwaltungen können Pilotprojekte in großräumige Planungen wie einen Stadtentwicklungs- oder Mobilitätsplan einbetten und die mittelfristige Übertragbarkeit prüfen.

Im ländlichen Raum bildet der getaktete ÖPNV, der Grund- und Mittelzentren verbindet und an die Oberzentren anschließt, das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität. Ist im weiteren Netz ein liniengebundener ÖPNV wirtschaftlich nicht tragfähig, sind die Kommunen aufgerufen, auch andere Bedienformen zu erproben mit denen Verkehre gebündelt werden, z. B. durch Anrufbusse oder Sammeltaxis. Diese sogenannte »Flächenbedienung« bzw. »On-Demand-Verkehre« wurden in einzelnen ländlichen Regionen bereits erfolgreich erprobt und eingeführt.

Mobilitätsangebote weiterdenken

Für viele Angebote lautet die wichtigste Empfehlung: über den Tellerrand hinaus denken! Dies gilt z. B. für die Planung von Sharing-Angeboten über das eigene Quartier hinaus, gemeinsam mit der Kommune oder benachbarten Wohnungsmarktakteuren. Auch ein hochwertiges Radwegenetz darf nicht am Siedlungsrand enden, sondern muss über das Quartier hinausgedacht werden – das gilt für urban geprägte Regionen ebenso wie für ländliche Räume.

Barrierefreiheit von Anfang an mitzudenken, reduziert spätere Aufwände und Kosten. Es empfiehlt sich eine Zusammenarbeit mit externen Expert*innen, wie den Beratungsstellen für barrierefreies Planen und Bauen, und die aktive Einbeziehung von Menschen mit Behinderungen in den Planungsprozess.

Durch gelungen umgesetzte Mobilitätskonzepte zeigen Wohnungsunternehmen, kommunale Verwaltungen und Mobilitätsdienstleister gemeinsam den Weg zur nachhaltigen Kommune auf.

Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und Kommunen

Empfehlung für Kommunen

Masterplan als strategischen Leitfaden einführen

Das Thema Wohnortmobilität muss strategisch in der kommunalen Politik und Verwaltung verankert werden. Dies passiert am besten als Teil eines Masterplans Wohnen oder eines Masterplans Verkehr (auch als Verkehrsentwicklungsplan, Mobilitätsplan oder Sustainable Urban Mobility Plan umgesetzt). Der Masterplan bildet einerseits Leitlinien für die stadtrelevanten verkehrlichen und infrastrukturellen Planungen und koordiniert andererseits langfristig die Maßnahmen der Wohnortmobilität. Dadurch entsteht eine Verbindlichkeit aller kommunalen Akteure, dem Thema intensiv nachzugehen und Wechselwirkungen zwischen Verkehrs-, Bauleit- und Umweltpolitik aktiv zu steuern.

In dem jeweiligen Plan sollte Folgendes abgebildet werden: Das Ziel von lebenswerten Wohnquartieren und Kommunen sowie die konkreten Planungsschritte, um den Umweltverbund und intelligente Mobilitätslösungen auf gesamtstädtischer Ebene zu stärken. Damit bildet der Plan nicht nur eine Grundlage für interne Entscheidungsprozesse, sondern schafft zusätzlich Planungssicherheit für die ortsansässigen Wohnungsunternehmen. Dennoch enthalten die Pläne genügend Flexibilität, bauvorhabenspezifisch individuelle Lösungen zuzulassen.

Masterpläne oder ähnliche Konzeptionen sind in vielen Kommunen bereits ein vertrautes Instrument der Stadtentwicklung für den Klimaschutz der nächsten 15 bis 20 Jahre. Im Idealfall werden Stadtentwicklung, Klimaschutz/-anpassung und Mobilität in einer integrierten Planung gemeinsam betrachtet.

Empfehlung für die Wohnungswirtschaft

Wohnquartiere nur mit nachhaltigem Mobilitätskonzept neu bauen und weiterentwickeln

Mobilitätskonzepte bieten der Wohnungswirtschaft die Möglichkeit, Flächen und Kosten zu sparen, indem z. B. durch alternative Angebote notwendige Pkw-Stellplätze reduziert werden. Mobilitätskonzepte werden von den Kommunen immer häufiger gefordert, sind aber insbesondere bei der Bestandsentwicklung noch nicht verpflichtend. Alternative, nachhaltige Mobilitätsangebote wirken sich jedoch positiv auf das Image und den Immobilienwert aus.

Wohnungsunternehmen können Mobilität als wohnbegleitende Dienstleistung in ihr Leistungsportfolio aufnehmen. Dies geht von dem Angebot kleiner Fahrradreparaturmöglichkeiten bis hin zu Mietertickets oder der Organisation von Sharing-Angeboten. Vorhandene Energieanlagen, z. B. zur Photovoltaik-Stromerzeugung, bieten sich zur erweiterten Nutzung für Elektromobilität an (Power-to-Mobility).

Grundsätzlich sollten die Planungen von Wohnungswirtschaft und Kommune eng ineinander greifen: Während etwa Kommunen für ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz im Stadtgebiet sorgen, gilt es für Akteure der Wohnungswirtschaft komplementär dazu, die Weichen im Wohnquartier zu stellen, um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern.

Empfehlung für Kommunen

Rechtliche und ordnungspolitische Instrumente ausschöpfen

Eine intelligente Mobilität im Wohnquartier wird teilweise durch rechtliche Regelungen erschwert, die bundes- oder landesweit gültig sind. Dennoch haben Kommunen z. B. durch Bauleitplanung, Widmung und Stellplatzregelungen die Instrumente, Stadt und Verkehr umweltverträglich umzugestalten. Beispielsweise können städtebauliche Verträge die Festsetzungen des Bebauungsplans ergänzen, um die Umsetzung und Finanzierung von Mobilitätsmaßnahmen zu konkretisieren.

Ein zentrales Steuerungselement sind Stellplatzsatzungen, die durch die Kommunen erlassen werden können. Die Anzahl der Pkw-Stellplätze sollte dabei bedarfsgerecht, aber so gering wie möglich festgesetzt werden. Bestehende Stellplatzsatzungen sollten künftig in moderne Mobilitätssatzungen transformiert werden. Diese Mobilitätssatzungen flexibilisieren und reduzieren die Pkw-Stellplatzbaupflicht, in dem sie Lagekriterien (z. B. Nähe zum ÖPNV) und andere nachhaltige Mobilitätsangebote (z. B. Carsharing, Mietertickets etc.) berücksichtigen oder grundsätzlich auch die Verpflichtung zu Herstellung und Betrieb nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen regeln. Die Reduzierung der Pkw-Stellplätze wird dann auf Grundlage standortbezogener Mobilitätskonzepte ermöglicht.

Die Aufhebung der gesetzlichen Gebührenobergrenze für das Bewohnerparken verschafft den Kommunen neue Möglichkeiten bei der Parkraumbewirtschaftung. Sie ist ein wesentliches Instrument, um den öffentlichen Raum für andere Nutzungen zurückzugewinnen und so die Qualität des Lebensumfeldes zu verbessern. Dazu sind flächendeckende Konzepte hilfreich, die den öffentlichen Parkraum (inkl. Bewirtschaftung) betrachten, aber auch die Situation der privaten Stellplätze einbeziehen. Daher ist es wichtig, auf kommunaler Ebene regulatorische Rahmenbedingungen zu aktualisieren und dynamisch zu nutzen, um eine zukunftsfähige Wohnortmobilität voranzutreiben.

Empfehlung für die Wohnungswirtschaft

Autoarme Quartiere umsetzen

Planungen für Neubau und Bestandsentwicklung sollten den Autoverkehr deutlich einschränken: Eine Stellplatzreduzierung, Quartiersgaragen und Miethöhen für Stellplätze, die tatsächliche Herstellung- und Bewirtschaftungskosten widerspiegeln, sind Pushfaktoren, die den privaten Pkw unattraktiver machen. Die Stellplatzbaupflicht wird mittlerweile von vielen Kommunen so modifiziert, dass verschiedene äquivalente Mobilitätsmaßnahmen aufgenommen wurden. Sharing-Angebote, Radabstellanlagen, Mobilitätsmanagements oder Mietertickets können in einem bestimmten Schlüssel auf die Stellplatz-Bauverpflichtung angerechnet werden und diese reduzieren. Einige Satzungen sehen auch »Ablösezahlungen« vor, die z. B. für den Umweltverbund genutzt werden können. Städtebauliche Verträge und Einzelfallregelungen sind für Modellprojekte und Sonderfälle ergänzend möglich.

Das nahe Wohnumfeld sollte dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Pkw-Stellplätze sind als demontierbare Parkpaletten oder Quartiersgaragen am Siedlungsrand zu bündeln. Fußläufige Einzugsbereiche von bis zu 300 Metern sind angemessen. Wohnungsnahe Abstellmöglichkeiten sollten ergänzend dazu mobilitätseingeschränkten Personen oder (E-)Sharing-Fahrzeugen vorbehalten sein.

Die starre Kopplung von Wohneinheiten und Stellplatzbaupflicht verteuert den Wohnungsbau. Die Herstellungskosten können nur im Ausnahmefall kostendeckend über die Vermietung wieder erwirtschaftet werden. Insbesondere der Bau von Tiefgaragen ist ein erheblicher Kostenfaktor, der sich durch das Vorhalten von Ladeinfrastruktur noch erhöht. Die Bau- und Bewirtschaftungskosten der Stellplätze tragen derzeit aber alle Bewohnenden, unabhängig davon, ob sie einen Stellplatz nutzen oder nicht. Bei Neubauvorhaben bzw. Neuvermietungen sollten die Kosten für Bau- und Bewirtschaftung von Stellplatz und Wohnung entkoppelt werden: Wer einen Stellplatz nutzen will, sollte in viel stärkerem Maße als bisher für die Kosten aufkommen.

Empfehlung für Kommunen

Klima- und sozialverträgliche Mobilitätsmaßnahmen stärker fördern

Kommunen sollten die Fördertöpfe nachhaltiger Mobilität des Bundes und der Länder ausnutzen. Vielfältige Förderprogramme und Darlehen unterstützen Kommunen dabei, nachhaltige Mobilitätsprojekte im Wohnquartier, wie etwa Mobilitätsstationen oder Elektromobilität, umzusetzen. In einigen Förderprogrammen sind Kommunen antragsberechtigt mit direkten Auswirkungen auf die beteiligten Wohnungsunternehmen. Beispielsweise können bei einer geförderten städtebaulichen Sanierung auch private Unternehmen im Sanierungsgebiet finanzielle Unterstützung beantragen.

Auch in den eigenen Haushalten besitzen die Kommunen oft finanzielle Spielräume, um Impulse zugunsten nachhaltiger Mobilität zu setzen. Beispiele hierfür sind eine Richtlinie zur Förderung von Lastenrädern und Lastenpedelecs oder vergünstigte ÖPNV-Abonnements. Eine Förderung ist besonders sinnvoll, wenn hohe Anfangsinvestitionen (z. B. bei baulichen Maßnahmen) einer erst mittelfristig gegebenen finanziellen Tragfähigkeit gegenüberstehen. Anschlussfinanzierungen für Betrieb und Personal helfen, klimafreundliche Mobilitätsprojekte zu verstetigen. Wichtig ist dabei, den Umweltverbund konsequent zu fördern und Fördertöpfe langfristig zu etablieren.

Die oft zeitlich begrenzten Förderprogramme müssen mit den Masterplänen und regulatorischen Maßnahmen der Stadt koordiniert werden. Nur Hand in Hand mit weiteren Maßnahmen wie z. B. einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung bringen Förderungen die gewünschten Effekte. So kann sichergestellt werden, dass der Verkehrsraum Schritt für Schritt zugunsten klimafreundlicher Mobilitätslösungen umgenutzt wird.

 **Unsere Förderdatenbank bündelt die wichtigsten Förderprogramme zum Thema Wohnen und Mobilität:**

intelligentmobil.de/service/foerderdatenbank

Empfehlung für die Wohnungswirtschaft

Nachhaltige Mobilitätsangebote transparent machen und sicherstellen

Momentan entwickelt sich der Mobilitätssektor, z. B. in den Bereichen Elektromobilität und Sharing, sehr dynamisch. Diese Entwicklung wird durch die fortschreitende Digitalisierung unterstützt. Oft ist noch nicht abzusehen, ob und welche konkreten Geschäftsmodelle für Wohnungsunternehmen sich daraus ableiten lassen. Eine Möglichkeit kann eine Sektorenkopplung durch die Strom-Produktion mittels Photovoltaik für das Laden von E-Fahrzeugen im Quartier sein (Power-to-Mobility). Mieterstrom-Modelle bzw. Kundenanlagen nach Mieterstrom-Gesetz sind eine naheliegende Lösung.

Auch Wohnungsunternehmen sind in der Verantwortung, ihren Mieter*innen aufzuzeigen, welche Mobilitätsangebote am Standort und in der Umgebung vorhanden sind: Ein effektives Instrument können ein (digitaler) Mobilitätsausweis oder sogar eine Zertifizierung sein. Mieter*innen können damit sofort einsehen, welche nachhaltigen Mobilitätsoptionen in ihrem Wohnumfeld vorhanden sind. Der Mobilitätsausweis kann für jedes Gebäude alle relevanten Informationen und Konditionen der Mobilitätsangebote umfassen: von der Zugänglichkeit für den Fußverkehr über Fahrradfreundlichkeit und der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bis zu innovativen Sharing-Angeboten und Serviceleistungen. Für viele Bewohnende sind etwa die ÖPNV-Anbindung oder sichere Fahrradabstellanlagen wichtige Kriterien für die Miet- oder Kaufentscheidung: Mithilfe des Mobilitätsausweises oder einer entsprechenden Zertifizierung erhalten Wohnungsunternehmen ein wichtiges Marketinginstrument, um Quartiere gezielt zu bewerben.

9. Die Verkehrswende im Wohnquartier vorantreiben

Die Folgen der derzeitigen Verkehrspolitik sind jeden Tag spürbar: Lärm, schlechte Luft, Staus, Unfälle mit Getöteten und Verletzten, unzureichende Bus- und Bahnanbindungen. Jetzt ist der Moment, die Weichen für die Verkehrswende zu stellen – hin zu mehr Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr. Für die lokale Verkehrswende und die Einhaltung kommunaler Klimaziele sind die Mobilitätsangebote im Wohnquartier ein Schlüsselfaktor. Daher fordert der VCD:

1 Fuß- und Radwege im Wohnquartier ausbauen

Bewohner*innen brauchen ein dichtes Fuß- und Radwegenetz, auf dem Menschen jeden Alters komfortabel, sicher und barrierefrei unterwegs sein können. Jeder Mensch sollte eine gute Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur vor der Haustür haben, die das angenehme und schnelle Erreichen aller Ziele ermöglicht. Das geltende Straßenverkehrsrecht muss so reformiert werden, dass Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Raum und Sicherheit im Verkehr bekommen. Besonders Schulwege müssen so gestaltet sein, dass junge Menschen von klein auf zu Fuß oder auf dem Fahrrad selbstständig und gefahrlos unterwegs sein können.

2 Leichten Zugang zum ÖPNV ermöglichen

Ein qualitativ hochwertiges Bus- und Bahnangebot ist das Rückgrat nachhaltiger Mobilität. Verständliche Tarife, die für alle bezahlbar sind, und gut getaktete, zuverlässige Verbindungen sind dafür die Voraussetzungen. Bund und Länder müssen die Finanzierung absichern und Mobilität für alle gewährleisten, etwa durch ein bundesweites Sozialticket. Eine barrierefrei und schnell erreichbare Haltestelle vor ihrer Haustür garantiert Bewohnenden den Zugang zum ÖPNV – auch am Stadtrand und im ländlichen Raum. Deswegen muss in Neubauquartieren das ÖPNV-Angebot bereits beim Einzug der ersten Bewohner*innen vorhanden sein.

3 Zahl der Autos und deren Flächenverbrauch verringern

Die Zahl der Pkw muss sich insbesondere in Ballungsgebieten drastisch verringern. Dazu müssen Mobilitätskonzepte bei Neubauten oder umfassenderen Umbauten Pflicht werden. Sie helfen, nachhaltige Mobilitätslösungen umzusetzen und die private Pkw-Nutzung zu reduzieren. Landesbauordnungen müssen zu diesem Zweck innovative Stellplatzsitzungen mit niedrigen Stellplatzschlüsseln ermöglichen. Auch ein zukünftiger Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren muss mit der Förderung emissionsarmer Sharing-Konzepte sowie entsprechender Ladeinfrastruktur verknüpft werden. Kostengerechte Rahmenbedingungen für das kommunale Parkraummanagement begünstigen eine faire Flächenverteilung.

4 Regelgeschwindigkeit Tempo 30 innerorts einführen

Kein Mensch darf mehr im Verkehr sein Leben verlieren. Für die Vision Zero braucht es zeitnah die Durchsetzung neuer Tempolimits: Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts erhöht die Sicherheit und Lebensqualität im Wohnquartier. Damit entfällt die aufwendige Begründung einer Reduzierung von Tempo 50 auf 30. Die neue Basisgeschwindigkeit erweitert den Spielraum für standortbezogene Lösungen: Das Wohnumfeld wird mit Tempo 30, verkehrsberuhigten Zonen und Fahrradstraßen attraktiver und sicherer.

5 Kostengerechtigkeit im Verkehr herstellen

Der VCD setzt sich für eine ökologische Steuerreform ein, die klimafreundliche Verkehrsmittel im Wettbewerb stärkt und sozial gerecht ist. Wer sich umweltschonend fortbewegt, sollte entlastet werden, während die Nutzung umweltschädlicher Verkehrsmittel teurer werden muss. Die Basis für Steuern und Abgaben im Verkehr muss der CO₂-Ausstoß sein. Auch die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Raumes müssen gerechter verteilt werden: Das Abstellen des privaten Pkw auf den knappen öffentlichen Flächen (Bewohnerparken) ist vielerorts noch unverhältnismäßig günstig. Die erhobenen Gebühren sollten dem Umweltverbund zugutekommen.

6 Wissen über nachhaltige Mobilität im Wohnquartier verbreiten

Der Wandel weg von der autozentrierten Planung hin zu einer nachhaltigen Wohnortmobilität ist ein langer Prozess. Dazu ist viel Know-how und Fachwissen erforderlich. Ein bundesweites »Kompetenzzentrum Wohnen und Mobilität« kann der Wohnungswirtschaft und Kommunen Hilfestellungen bei der Planung und Umsetzung geben. Über geschulte Ansprechpartner*innen im Quartier können Bewohnende erfahren, wie ein mobiles Leben umweltschonend und mit hoher Lebensqualität möglich ist.

7 Nachhaltige Mobilität im Wohnquartier fördern

Stadtentwicklungs- und wohnungsbaubezogene Fördermittel und -richtlinien sollten generell um den Aspekt der nachhaltigen Mobilität erweitert werden. Die Förderfähigkeit von Maßnahmen muss auch für Wohnungsunternehmen und -genossenschaften zugunsten ihrer Mieter*innen ermöglicht werden (vergleichbar mit der Förderung von Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden).

Quellen

Agora Verkehrswende (Hrsg.) 2019: Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis, Berlin, URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagement-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf (Zugriff: 09.11.2022)

Agora Verkehrswende (Hrsg.) 2022: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement. 4. Aktualisierte Auflage 2022, Berlin, URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Umparken/Agora-Verkehrswende_Factsheet_Umparken_Auflage-4.pdf (Zugriff: 09.11.2022)

BBSR [Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung] (Hrsg.) 2015: Ökonomischer Mehrwert von Immobilien durch ÖPNV-Erschließung. BBSR-Online-Publikation 11/2015, Bonn, URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2015/ON112015.html> (Zugriff: 06.11.2022)

BBSR [Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung] (Hrsg.) 2017: Kostengünstiges Bauen durch Vereinheitlichung und Deregulierung des Bauordnungsrechts. BBSR-Online-Publikation Nr. 27/2017, Bonn, URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-27-2017.html> (Zugriff: 09.11.2022)

bcs [Bundesverband CarSharing] (Hrsg.) 2018: Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote, Berlin, URL: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_ersandversion.pdf (Zugriff: 09.11.2022)

bcs [Bundesverband CarSharing] (Hrsg.) 2020: Fact Sheet. Verkehrsentslastung durch CarSharing, Berlin, URL: https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet20_verkehrsentslastung_0.pdf (Zugriff: 06.07.2022)

BKI [Baukosteninformationszentrum Deutscher Architektenkammern] 2022: Baupreisindex, URL: <https://bki.de/baupreisindex.html> (Zugriff: 29.11.2022)

BMDV [Bundesministerium für Digitales und Verkehr] (Hrsg.) 2021: Fahrradland Deutschland 2030. Nationaler Radverkehrsplan 3.0, Berlin, URL: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 06.07.2022)

BMI [Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat] (Hrsg.) 2019: Maßnahmenpaket Baukostensenkung. Umsetzungsstand der Empfehlungen der Baukostensenkungskommission und Ausblick, Berlin, URL: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/massnahmenpaket_baukostensenkung.pdf;jsessionid=67D0DFEBBB739795FB6B78F261974BCF.2_cid322?__blob=publicationFile&v=11 (Zugriff 09.11.2022)

BMI [Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat] (Hrsg.) 2021: Klimafreundliche Mobilität & Klimaanpassung: Bausteine eines integrierten Quartiersansatzes. Dokumentation Netzwerktreffen der Sanierungsmanagements KfW-Förderprogramm Energetische Stadtsanierung, Berlin, URL: https://www.energetische-stadtsanierung.info/wp-content/uploads/2021/08/Dokumentation_Netzwerktreffen.pdf (Zugriff: 09.11.2022)

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] (Hrsg.) 2019: Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht, Bonn, URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (Zugriff: 06.11.2022)

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] (Hrsg.) 2021: Verkehr in Zahlen 2021/2022. 50. Jahrgang, Berlin, URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2021-2022-pdf.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 04.08.2022)

BPD Immobilienentwicklung GmbH (Hrsg.) 2019: Mobilität und Wohnen – neue Perspektiven für die Stadtentwicklung. Studie der Abteilung BPD Gebietsentwicklung und Marktforschung, Frankfurt a. M., URL: https://www.bpd-immobilienentwicklung.de/media/b1elyvry/bpd_studie_mobilitaet_200624.pdf (Zugriff: 06.11.2022)

BuW [Begleit- und Wirkungsforschung Schaufenster Elektromobilität] (Hrsg.) 2017: Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität. Überblick und Handlungserwägungen der Begleit- und Wirkungsforschung zum Schaufenster-Programm Elektromobilität. Ergebnispapier Nr. 34, Frankfurt a. M., URL: https://www.izes.de/sites/default/files/Leitstelle/Schaufenster_Elektromobilit%C3%A4t_EP34_Rechtlicher_Rahmen.pdf (Zugriff: 10.11.2022)

Claasen, Yorick 2020: Potential effects of mobility hubs. Intention to use shared modes and the intention to reduce household car ownership, Master thesis, University of Twente, <http://essay.utwente.nl/81537/1/Scriptie%20Yorick%20Claasen.pdf> (Zugriff: 09.11.2022)

degewo; GESOBAU; Gewobag; HOWOGE; STADT UND LAND; WBM (Hrsg.) 2017: Leitlinien für Partizipation im Wohnungsbau durch die landeseigenen Wohnungsgesellschaften, Berlin, URL: https://www.howoge.de/fileadmin/News/Januar-2018/Leitlinien_Partizipation_neu.pdf (Zugriff: 14.12.2022)

degewo; GESOBAU; Gewobag; HOWOGE; STADT UND LAND; WBM (Hrsg.) 2019: Leitlinien für Partizipation im Wohnungsbau der landeseigenen Wohnungsgesellschaften: eine Zwischenbilanz (2018–2019), Berlin, URL: https://inberlinwohnen.de/wp-content/uploads/2021/04/Handout_Partizipation.pdf (Zugriff am 14.12.2022)

Destatis [Statistisches Bundesamt] 2022-1: Verkehrsunfälle. Zeitreihen. 2021, Wiesbaden, URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-zeitreihen-pdf-5462403.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 06.11.2022)

Destatis [Statistisches Bundesamt] 2022-2: Bevölkerung. Mitten im demografischen Wandel, Wiesbaden, URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Querschnitt/Demografischer-Wandel/demografie-mitten-im-wandel.html;jsessionid=33446B72C29843539F879389AC665A13.live742> (Zugriff: 10.11.2022)

Destatis [Statistisches Bundesamt] 2022-3: Pressemitteilung Nr. 259 vom 22. Juni 2022, Wiesbaden, URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/06/PD22_259_227.html (Zugriff: 10.11.2022)

Deutscher Städtetag (Hrsg.) 2018: Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin und Köln, URL: <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Positionspapiere/Archiv/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018.pdf> (Zugriff: 09.11.2022)

DStGB [Deutscher Städte- und Gemeindebund] (Hrsg.) 2021: Förderung des Radverkehrs in Städten + Gemeinden. Dokumentation Nr° 158, Berlin, URL: [\[und-gemeinden/doku-158-radverkehr-dstgb-adfcdruckfassung.pdf?cid=gkj\]\(https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-radverkehr-dstgb-adfcdruckfassung.pdf?cid=gkj\) \(Zugriff: 06.07.2022\) weitere Quelle einfügen:](https://www.dstgb.de/publikationen/dokumentationen/nr-158-foerderung-des-radverkehrs-in-staedten-</p></div><div data-bbox=)

Greenpeace e.V. (Hrsg.) 2018: Radfahrende schützen – Klimaschutz stärken. Sichere und attraktive Wege für mehr Radverkehr in Städten, Hamburg, URL: <https://www.greenpeace.de/publikationen/mobilitaet-expertise-verkehrssicherheit.pdf> (Zugriff: 28.11.2022)

IGES Institut GmbH (Hrsg.) 2021: MobistaR. Grundlagenpapier für Mobilitätsstationen in städtischen Randlagen. Abschlussbericht, Berlin, URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/verkehr/verkehrspolitik/forschungs-und-entwicklungsprojekte/mobistar-grundlagenpapier_iges.pdf (Zugriff: 10.11.2022)

Krauss, Konstantin; Scherrer, Aline; Burghard, Uta; Schuler, Johannes; Burger, Axel; Doll, Claus 2020: Sharing Economy in der Mobilität – Potenzielle Nutzung und Akzeptanz geteilter Mobilitätsdienste in urbanen Räumen in Deutschland. Working Paper No. WP S 06/2020, Karlsruhe, URL: https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2020/WP-06-2020_Sharing_%20Economy%20in_der_Mobilit%C3%A4t_Krauss_Scherrer_Burghard_Schuler_Burger_Doll.pdf (Zugriff: 23.06.2022)

Landeshauptstadt Dresden (Hrsg.) 2011: Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus. Synoptische Verkehrsanalyse. Juli 2011, Dresden, URL: https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Analyse_Bericht_29-07-2011.pdf (Zugriff: 10.11.2022)

Landeshauptstadt München 2021: Mobilitätskonzept: kompakt – konkret – verbindlich, München, URL: <https://stadt.muenchen.de/infos/mobilitaetskonzept.html> (Zugriff: 06.11.2022)

LK Argus GmbH (Hrsg.) 2015: Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Endbericht, Berlin, URL: https://www.lk-argus.de/downloads/LK-Argus223_BBSR_Studie.pdf (Zugriff: 05.08.2019)

Neufert, Ernst 2016: Bauentwurfslehre. Grundlagen, Normen, Vorschriften, Wiesbaden, Springer.

NPE [Nationale Plattform Elektromobilität] 2015: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland. Statusbericht und Handlungsempfehlungen 2015, Berlin, URL: https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/12/2015_Ladeinfrastruktur

_fuer_Elektrofahrzeuge_in_Deutschland_Statusbericht_und_Handlungsempfehlungen.pdf (Zugriff: 10.11.2022)

Schreier, Hannes; Grimm, Claus; Kurz, Uta; Schwieger, Bodo; Keßler, Stephanie; Möser, Guido 2018: Analyse der Auswirkungen des Car-Sharing in Bremen. Endbericht, URL: https://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/media.php/13/2017-Analyse-zur-Auswirkung-des-Car-Sharing-in-Bremen_Team-Red-Endbericht.pdf (Zugriff: 05.07.2022)

Schweizer, Sarah 2021: Der neue Trend zur PV-Pflicht auf deutschen Dächern – ein Überblick. In: *Energie-wirtschaftliche Tagesfragen* 71. Jg. 2021 Heft 10, S. 1-3. URL: <https://www.bw-schweizer.com/wp-content/uploads/2021/12/et-2021-10-PV-Pflicht.pdf> (Zugriff: 13.08.2022)

SenSW [Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen] (Hrsg.) 2018: Quartiersgaragen in Berlin. Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren, Berlin, URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschue-re.pdf (Zugriff: 10.11.2022)

SenUMVK [Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz] 2022: Parkraumbewirtschaftung, Berlin, URL: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/parkraumbewirtschaftung> (Zugriff: 09.11.2022)

Statista 2022: Bikesharing – Deutschland, URL: <https://de.statista.com/outlook/mmo/shared-mobility/gemeinsame-fahrten/bikesharing/deutschland#umsatz> (Zugriff: 09.11.2022)

Stiftung »Lebendige Stadt« (Hrsg.) 2021: Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel, Hamburg, URL: <https://lebendige-stadt.de/pdf/Stellplatz-Publikation-Lebendige-Stadt.pdf> (Zugriff: 03.08.2022)

team red Deutschland GmbH (Hrsg.) 2021: Wirksamkeit Mobilitätskonzepte. Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsge-setztes, Berlin, URL: http://mf.team-red.de/fileadmin/produkte/downloads/mob.eValue/tr_Bremen_Bericht_Mobilitaetskonzepte_web.pdf (Zugriff: 09.08.2022)

TERRAGON; DStGB (Hrsg.) 2017: Barrierefreies Bauen im Kostenvergleich. Eine Analyse notwendiger Mehrausgabengegenüber konventionellen Bauweisen von TERRAGON WOHNBAU, Berlin, URL: <https://www.dstgb.de/aktuelles/archiv/archiv-2017/barrierefreiheit>

-bei-neubauwohnungen-fuer-rund-ein-prozent-der-baukosten-realisierbar/20170405-studie-barriere-freiheit-kostet-nicht-mehr-zur-freigabe-1.pdf?cid=69j (Zugriff: 06.11.2022)

UBA [Umweltbundesamt] 2022: Spezifische Emissionen des Straßenverkehrs, Dessau-Roßlau, URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs> (Zugriff: 06.11.2022)

Viehring, Fabian 2019: Elektromobilität in der Wohnungswirtschaft: Rahmenbedingungen und technische Aspekte beim Laden von E-Mobilen. In: *DW Die Wohnungswirtschaft* 08/2019, S. 51-53. URL: <https://www.haufe.de/download/die-wohnungswirtschaft-ausgabe-82019-wohnungswirtschaft-494728.pdf> (Zugriff: 10.11.2022)

VwV-StVO [Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung] 2021: Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich, URL: https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (Zugriff: 06.11.2022)

Zengerling, Cathrin 2018: Integration von Elektromobilität in Neubau und Bestand – Kommunale Steuerungsinstrumente zur Aktivierung privater Flächen. Teilbericht D der Wissenschaftlichen Begleitforschung im Bundesförderprojekt »e Quartier Hamburg«, Hamburg, URL: https://repos.hcu-hamburg.de/bitstream/hcu/483/1/e_Quartier_Hamburg_Teilbericht_D_Rechtliche_Aspekte.pdf (Zugriff: 10.11.2022)

Zengerling, Cathrin 2019: Ausbau von Elektromobilitätsangeboten in der Wohnungswirtschaft. Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt e-Quartier Hamburg. In: *DW Die Wohnungswirtschaft* 05/2019, S. 28-29. URL: <https://www.haufe.de/download/die-wohnungswirtschaft-ausgabe-52019-wohnungswirtschaft-489014.pdf> (Zugriff: 10.11.2022)

ZIV [Zweirad-Industrie-Verband] 2022: Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2021, Pressekonferenz 16. März 2022 Berlin/digital, URL: https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV_Marktdatenpraesentation_2022_fuer_Geschaeftsjahr_2021.pdf (Zugriff: 10.11.2022)

Weiterführende Literatur

Barrierefreiheit

Inklusion von Menschen mit Behinderungen in der Projektplanung. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH (Hrsg.), 2022, <https://www.giz.de/de/downloads/giz2022-de-inklusion-von-menschen-mit-behinderungen-in-der-projektplanung.pdf>

Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2020, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf

Leitfaden Barrierefreies Bauen. Hinweise zum inklusiven Planen von Baumaßnahmen des Bundes. Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (Hrsg.), 2016, https://www.leitfadenbarrierefreiesbauen.de/fileadmin/downloads/archiv/barrierefreies_bauen_leitfaden_bf_4-Aufl.pdf

Altersgerecht umbauen – Mehr Lebensqualität durch weniger Barrieren. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), Berlin, 2013, https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/publikationen/bauen/wohnen/altersgerecht-umbauen.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Sozialverband VdK Deutschland e. V. (Hrsg.), 2008, <https://www.vdk.de/sachsen/downloadglobalmime/49/Handbuch+Barrierefreie+Verkehrsraumgestaltung.pdf>

Elektromobilität

Einfach Laden an Wohngebäuden. Ein Leitfaden für die Errichtung privater Ladeinfrastruktur an Mehrparteienhäusern. Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur unter dem Dach der NOW GmbH (Hrsg.), 2022, https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/04/Einfach-laden-an-Wohngeba%CC%88uden_Leitfaden.pdf

Leitfaden Ladeinfrastruktur und Umfeldmaßnahmen für Wohnungswirtschaft und Verwaltung. ZVEI e.V. Verband der Elektro- und Digitalindustrie (Hrsg.), 2022, https://www.zvei.org/fileadmin/user_upload/Presse_und_Medien/Publikationen/2022/

Maerz/Leitfaden_Ladeinfrastruktur-Umfeldmassnahmen/Leitfaden_Ladeinfrastruktur_Umfeldmassnahmen_03-2022_final.pdf

Gesetzeskarte Elektromobilität. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), 2021, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/buendnis-fuer-moderne-mobilitaet-gesetzeskarte-elektromobilitaet.pdf?__blob=publicationFile

Elektromobilität für die Wohnungswirtschaft. ElektroMobilität NRW (Hrsg.), 2021, https://www.elektromobilitaet.nrw/fileadmin/Daten/Download_Dokumente/Brosch%C3%BCren_Flyer/Leitfaden_Wohnungswirtschaft.pdf

Arbeitshilfe Elektromobilität. BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e. V. (Hrsg.), 2019, https://bbu.de/system/files/publications/bbu-materialie_arbeitshilfe_e-mobilitaet_web.pdf

Klimafreundliche Mobilität durch Förderung von Pedelecs, Lokale Langfristszenarien über die Wirkung von Instrumenten und Maßnahmen am Beispiel der Stadt Wuppertal. Rudolph, F., Dissertation, 2014, <https://d-nb.info/1056818328/34>

Fahrradfreundlichkeit

Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenfahrrädern im öffentlichen Raum. Fachhochschule Erfurt (Hrsg.), 2022, https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/Projektdokumente/Planungshilfe_ALADIN.pdf

Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis. Bergische Universität Wuppertal; Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.), 2021, https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/582184/1/Leitfaden_Fahrradstrassen.pdf

Radverkehrsinfrastruktur – Baustein der Verkehrswende. Gemeinsame Abschlusspublikation des NRVP-Forschungsbegleitkreises »Förderschwerpunkt Infrastruktur«. Klein, T. (Hrsg.), Difu Sonderveröffentlichung, 2021, https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/582182/1/Radverkehrsinfrastruktur_Baustein_der_Verkehrswende.pdf

Leitfaden Fahrradabstellanlagen. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hrsg.), 2020, https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_RZ_web_Einzelseiten.pdf

Leitfaden Fahrradparken im Quartier. Empfehlungen für die Planung von Fahrradabstellanlagen auf privaten Flächen. Freie und Hansestadt Hamburg (Hrsg.), 2020, <https://www.hamburg.de/contentblob/14908662/f273a7c45bb2481ae4ad5bb324fba535/data/leitfaden-fahradparken-im-quartier-empfehlungen-fuer-die-planung-von-fahradabstellanlagen-auf-privaten-flaechen.pdf>

Fahradfreundliche Wohnungswirtschaft - Fallstudie. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH (Hrsg.), Endbericht, 2015, https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/6377/file/6377_Wohnungswirtschaft.pdf

Fahradabstellplätze bei Wohngebäuden. Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft. Landeshauptstadt Potsdam (Hrsg.), 2014, https://www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/Leitfaden_Fahradabstellplaetze.pdf

Fußverkehrsfreundlichkeit / Aufenthaltsqualität

Zu Fuß zur Haltestelle. Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle. VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.), 2019, https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/VCD_Leitfaden_fuer_gute_Wege_zur_Haltestelle_2019.pdf

Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. Informationen zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks. Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. (Hrsg.), 2018, <https://umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/21-fussverkehrs-audit.html?download=393:check-broschuere>

Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2018, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf

Umwelt- und Aufenthaltsqualität in kompakt-urbanen und Nutzungsgemischten Stadtstrukturen. Analysen, Fallbeispiele, Handlungsansätze unter Nutzung und Weiterentwicklung des Bauplanungs- und Umweltrechts. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2018, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-01-29_texte_06-2018_stadtstrukturen.pdf

Straßen und Plätze neu denken. Fachbroschüre. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2017, <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/>

[medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf)

Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen. VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.), 2016, https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden_Strassen_fuer_Menschen_2016.pdf

Kommunikation / Beteiligung

Von Beteiligung zur Koproduktion. Wege der Zusammenarbeit von Kommune und Bürgerschaft für eine zukunftsfähige kommunale Entwicklung. Abt, J.; Blecken, L.; Bock, S.; Diring, J.; Fahrenkrug, K. (Hrsg.), 2022, https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/583566/1/Von_Beteiligung_zur_Koproduktion_2022.pdf

Weniger Verkehr – mehr Lebensqualität: Leitfaden zur Kommunikation von Suffizienz als Ziel kommunaler Verkehrspolitik. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2022, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/weniger_verkehr_mehr_lebensqualitaet_leitfaden_2022_09_21.pdf

Bürgerinnen und Bürger an der Verkehrswende beteiligen. Erkenntnisse, Erfahrungen und Diskussionsstand des Städtenetzwerktreffens aus dem laufenden BMU-Forschungsprojekt City2Share und kommunaler Umsetzungspraxis. Stein, T.; Bauer, U. (Hrsg.), 3. City2Share-Diskussionspapier, 2020, https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/576874/1/Diskussionspapier_Beteiligung_final.pdf

Das Leipziger Mobilitätspaket für Umzügler – Bedingungen für eine wirksame Maßnahmenumsetzung zur Erhöhung der Nutzung von Öffentlichem Verkehr, Carsharing und Fahrrad. Helmholtz Zentrum für Umweltforschung GmbH - UFZ (Hrsg.), UFZ Discussion Papers Department Umweltpolitik, 2012, <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/55269/1/685295419.pdf>

Mobilitätskonzepte / Mobilitätsmanagement

Kommunale, nicht-investive Maßnahmen im Verkehr. Eine Beispielsammlung. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2022, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_oekologiewirkungsanalyseverkehr_web_bf.pdf

Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren. Mobilität sichern, Flächen und Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen. Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hrsg.), Endbericht, 2022, <https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/>

buw/staedtebaufoerderung/220507_endbericht_mobilitaetskonzepte_in_neuen_wohnquartieren.pdf

Mut zur lebenswerten Stadt. Anregungen für Kommunen, sich mit Nachdruck für bessere Mobilität einzusetzen. Agora Verkehrswende (Hrsg.), Faktenblatt, 2022, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Push-und-Pull/83-Faktenblatt_Push-und-Pull.pdf

Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Bauer, U.; Frank, S.; Gerwinat, V.; Huber, O.; Scheiner, J.; Schimohr, K.; Stein, T.; Wismer, A. (Hrsg.), 2022, https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/583509/1/Wechselwirkungen_komplett.pdf

Auf dem Weg zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität in der Stadt für Morgen. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2021, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_auf_dem_weg_zu_einer_nachhaltigen_urbanen_mobilitaet.pdf

Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität. Agora Verkehrswende (Hrsg.), Studie 2020, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Covid19_Stadtverkehr/Agora-Verkehrswende_Ein-anderer-Stadtverkehr-ist-moeglich_1-1.pdf

Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2020, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310_uba_fachbroschuere_quartiersmobilitaet_gestalten_bf.pdf

Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels. Umweltbundesamt (Hrsg.), Abschlussbericht, 2019, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-20_texte_14-2019_mobilitaetskonzepte.pdf

Überblick über Geschäftsmodelle und Anwendung auf Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen. Rubik, F.; Hummel, T., Werkstattbericht, 2016, http://www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Geschaeftsmodelle_Werkstattbericht_Rubik_Hummel.pdf

Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr. Umweltbundesamt (Hrsg.), Endbericht, 2016, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/publikationen/2016-12-14_umkomoko_endbericht1_fin.pdf

Leitfaden Smarte Quartiere. Ideenentwicklung und Prozessgestaltung für Genossenschaften und andere Akteure der Quartierentwicklung. ZHAW School of Engineering (Hrsg.), 2015, https://digitalcollection.zhaw.ch/bitstream/11475/5960/1/2016_Lobsiger-K%C3%A4gi-Leitfaden_Smarte_Quartiere.pdf

Klimaverträglich mobil in Zeiten des demographischen Wandels – Wie Wohnen Mobilität bestimmt. Stiewe, M.; Bäumer, D., REAL CORP Tagungsband, 2013, https://www.corp.at/archive/CORP2013_181.pdf

Mobilitätsverhalten

Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten. Agora verkehrswende (Hrsg.), 2020, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/Staedteprofile/Agora-Verkehrswende_Bewegung_in_Staedten_1-2.pdf

Baustellen der Mobilitätswende. Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was das für die Verkehrspolitik bedeutet. Agora Verkehrswende (Hrsg.), Analyse, 2020, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/Mobilitaet_in_Deutschland/Agora-Verkehrswende_Baustellen-der-Mobilitaetswende.pdf

Veränderungen im Mobilitätsverhalten zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Umweltbundesamt (Hrsg.), Abschlussbericht, 2019, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-08-29-texte_101-2019_mobilitaetsverhalten.pdf

Das Mobilitätsverhalten von Personen in autofreien und autobesitzenden Haushalten. Wie es sich in der Benützung von Verkehrsmitteln, der Bedeutung von Verkehrszwecken und der Verursachung von Umweltbelastungen und externen Kosten unterscheidet. Steiner, D, 2009, http://wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur_16steiner.pdf

Sharing / Mobilitätsstationen

Ein Planerleitfaden durch die Welt der Shared Mobility. Karbaumer, R.; Metz, F., 2022, https://share-north.eu/wp-content/uploads/2022/05/Shared-Mobility-Guide_DEUTSCH.pdf

CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) und in den entsprechenden Landesgesetzen vorgesehenen CarSharing-Förderung. Bundesverband CarSharing e. V. (Hrsg.), 3. ergänzte und veränderte Auflage, 2022, https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden2022_220204_hp_v2.pdf

E-Tretroller im Stadtverkehr. Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen. Agora Verkehrswende (Hrsg.), 2019, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/E-Tretroller_im_Stadtverkehr/Agora-Verkehrswende_e-Tretroller_im_Stadtverkehr_WEB.pdf

Mobilitätsstationen in der kommunalen Praxis. Erkenntnisse und Erfahrungen aus dem BMU-Forschungsprojekt City2Share und weiteren kommunalen Praxisbeispielen. Stein, T.; Nauer, U. (Hrsg.), 2. City2Share-Diskussionspapier, 2019, <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/255340/1/DM19052725.pdf>

Wohnen mit CarSharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür. Bundesverband CarSharing e.V. (Hrsg.), CarSharing fact sheet Nr. 6, Berlin, 2018, https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_factsheet_6_webversion.pdf

Nachbarschaftliches Lastenrad-Sharing für Wohninitiativen und Wohnungsunternehmen. Behrensen, A.; von Rauch, W.; Deffner, J.; Kasten, P., Factsheet, 2018, <https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/WohnMobil-Factsheet-Lastenrad.pdf>

Stellplatzreduzierung / Parkraummanagement

Parkraummanagement für eine nachhaltige urbane Mobilität in der Stadt für Morgen. Umweltbundesamt (Hrsg.), 2021, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_broschuere_parkraummanagement_0.pdf

Regelungen zum Stellplatzbau als Steuerungsinstrument in der Stadt- und Mobilitätsplanung. Europäische Erfahrungen und Praxis. CIVITAS Initiative, Park4SUMP (Hrsg.), 2021, <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/582185/1/RegelungenzumStellplatzbau.pdf>

repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/582185/1/RegelungenzumStellplatzbau.pdf

Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.), 2017, https://www.staedtetag-nrw.de/files/nrw/docs/Publikationen/Weitere_Publikationen/handbuch-kommunale-stellplatzsatzungen-2017.pdf

Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (Hrsg.), 2016, <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/238531/1/DCF2156.pdf>

ÖPNV

Linienbedarfsverkehr auf dem Land. Perspektiven für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum durch flexible Kleinbussysteme. Agora Verkehrswende (Hrsg.), Faktenblatt, 2022, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Bedarfsverkehr/85_Faktenblatt_Linienbedarfsverkehr.pdf

Mit On-Demand-Angeboten ÖPNV-Bedarfsverkehre modernisieren. Werkstattbericht zu Chancen und Herausforderungen. Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (Hrsg.), Difu- Sonderveröffentlichung, 2021, https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/579221/1/SV_On-Demand_Verkehr.pdf

Konzepte für Mietertickets zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr. Lambrecht, F.; Sommer, C., in INFORMATIK 2016, Lecture Notes in Informatics (LNI), Gesellschaft für Informatik, 2016, <https://subs.emis.de/LNI/Proceedings/Proceedings259/1349.pdf>

Eine Methode zum Messen von Naherreichbarkeit in Kommunen. Schwarze, B., 2015, <https://eldorado.tu-dortmund.de/bitstream/2003/34458/1/Dissertation.pdf>

Evaluation zielgruppenspezifischer Mobilitätsdienstleistungen von Wohnungsunternehmen. Eine empirische Untersuchung des Mietertickets der »Baugenossenschaft Freie Scholle eG« und der »Bielefelder Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft mbH«. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), 2007, <https://d-nb.info/995997373/34>



Foto: Katja Täubert



VCD e.V.

Der VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität einsetzt. Im Mittelpunkt steht dabei der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben. Seit 1986 kämpft der VCD für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind. Dafür arbeitet er vor Ort mit 12 Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Rund 55.000 Mitglieder, Spender*innen und Aktivist*innen unterstützen die Arbeit des VCD für eine zukunftsfähige Mobilität.

vcd.org



Das Vorläuferprojekt »Wohnen leitet Mobilität« wurde vom VCD e.V. in Kooperation mit dem Deutschen Mieterbund e.V. und dem Öko-Institut e.V. durchgeführt.

www.oeko.de www.mieterbund.de

VCD

Mobilität für
Menschen.



**Der Moment,
wo du dich freust, dass dein Kind
ohne dich aus dem Haus geht,
weil du weißt, dass es einen sicheren Schulweg hat.**

Jetzt ist der Moment.

**Werde VCD-Mitglied und Sorge mit uns
für familienfreundliche Mobilität.**

www.vcd.org/familien