

Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte: Status und Thesen zur weiteren Entwicklung

Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte sind zumindest in Großstädten für Stadterweiterungsgebiete und Konversionsflächen inzwischen recht verbreitet. Auch für Einzelgebäude werden zunehmend Konzepte erstellt und auch durch kommunale Stellplatzsatzungen forciert. Das grundsätzliche Spektrum der vorgeschlagenen Maßnahmen umfasst vor allem: Absenkung des Stellplatzschlüssels, Quartiersgaragen, Carsharing und Fahrradleihsysteme. Bei der Umsetzung von quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten gibt es jedoch zahlreiche Herausforderungen. Der Beitrag stellt zunächst die Wirkungszusammenhänge und Handlungsfelder von nachhaltiger Mobilität und Stadtentwicklung dar. Abgeleitet aus der laufenden Arbeit des FGSV-Arbeitskreises 1.1.14 „Hinweise zu verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen in der Stadtplanung“ wird anhand von 14 Thesen nachfolgend diskutiert, welchen Stand quartiersbezogene Mobilitätskonzepte bereits erreicht haben und wo wesentliche Klärungs- und Entwicklungsbedarfe bestehen.

Neighbourhood mobility concepts are quite common, at least in large cities for urban development areas and conversion sites. Concepts are also increasingly being developed for individual buildings and are also being enforced by municipal parking space statutes. The spectrum of proposed measures includes above all: lowering the parking space key, neighbourhood garages, car sharing and bicycle rental systems. However, there are numerous challenges in the implementation of mobility concepts for new residential areas. The article presents the interrelationships and fields of action of sustainable mobility and urban development. Derived from the current work of FGSV working group 1.1.14 „Traffic-influencing measures in urban planning“, 14 theses are then used to discuss the status that neighbourhood mobility concepts have already reached and where there is a need for clarification and development.

doi.org/10.53184/SVT12-2023-3

1 Einführung

Die Verringerung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und generell eine Ausrichtung an Nachhaltigkeitsprinzipien sind zentrale Aufgaben bei der Gestaltung der Mobilität. Eine besondere Bedeutung für eine nachhaltigere Mobilität kommt dem Mobilitätsangebot am Wohnstandort zu: rund vier Fünftel aller Personenwege beginnen oder enden an der eigenen Wohnung (Follmer, Robert & Gruschwitz, 2019). Die Mobilitätsoptionen an der Wohnung determinieren maßgeblich das Mobilitätsverhalten von Personen hinsichtlich Verkehrsmittelentscheidung und zurückgelegter Distanzen.

Angesichts des seit einigen Jahren zunehmenden Siedlungsdrucks werden in Großstädten und urbanen Gebieten vermehrt Wohnbauflächen ausgewiesen. Auch Innenverdichtung und die Konversion von Bahn-, Militär- und Gewerbearealen spielen in der Stadtplanung weiterhin eine Rolle. Im Hinblick auf die Zielstellungen, klimarelevante Emissionen im Verkehrsbe- reich zu senken sowie die Lebensqualität im Wohnumfeld zu erhöhen, besteht die Notwendigkeit, neu entstehende Wohnquartiere von Beginn an so auszugestalten, dass Bewohnerinnen und Bewohner ihre

Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige Weise realisieren können.

Der Fokus auf den Neubau erscheint dabei aus dreierlei Perspektiven gerechtfertigt: zum ersten bestehen bei Planung und Neubau die größten Spielräume zur Ausgestaltung mobilitätsrelevanter Aspekte. Zum zweiten werden mit dem Neubau relevante Verkehrsinfrastrukturen (z. B. Tiefgaragen) auf Jahrzehnte hinaus im wahrsten Sinne des Wortes festbetoniert – nachträgliche Änderungen sind dann kaum mehr zu realisieren. Zum dritten sind Neubauten stets mit Umzügen der neuen Bewohnerinnen und Bewohner verbunden, was Ansatzpunkte zu Veränderungen des individuellen Mobilitätsverhaltens bildet (vgl. Rölle 2010, Busch-Geertsema et al. 2016).

In den letzten Jahren wurden bereits für einige neue Stadtquartiere nachhaltige Mobilitätskonzepte entwickelt, die auch in der Fachwelt Beachtung fanden. Typische Handlungsansätze sind beispielsweise die Bereitstellung von Radverkehrsanlagen, -abstellanlagen und -services in überdurchschnittlicher Qualität, ein restriktives Parkraummanagement, Sharingangebote für Pkw, Lastenräder, etc. und wohnintegrierte Dienstleistungen wie Mietertickets für den ÖPNV. Ferner ist in den zurückliegenden Jahren im deutschsprachigen Raum eine

■ Verfasser

Prof. Dr.-Ing. Volker Bleses

volker.bleses@hs-rm.de

Hochschule RheinMain
Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz

gertz@tuhh.de

Technische Universität Hamburg
Verkehrssysteme und Logistik
Am Schwarzenbergstraße 95
21073 Hamburg

Dipl.-Geogr. Uta Bauer

bauer@difu.de

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH
Zimmerstraße 13–15
10969 Berlin

Dipl.-Ing. Dirk Ohm

dirk.ohm@ivas-ingenieure.de

IVAS Ingenieurbüro
Alaunstraße 9
01099 Dresden

Dipl.-Ing. Christine Weis-Hiller

ch.weis-hiller@muenchen.de

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
Marienplatz 8
80331 München

Reihe von Handreichungen und Leitfäden zur Erstellung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Neubauquartieren entstanden (vgl. Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 2022, EnergieSchweiz für Gemeinden 2014, Köfler et al. 2019, Magistrat der Stadt Salzburg 2013, Stadt Graz 2009, VCÖ 2015). Das vom VCD e. V. seit 2017 durchgeführte Projekt „Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität“ trägt zum Transfer der Strategien in die Praxis bei und die jüngst veröffentlichte „Charta Intelligente Mobilität im Wohnquartier“ (VCD e. V. 2022) zeugt von breiter Unterstützung durch relevante Akteure.

Das Thema erfährt zunehmende Aufmerksamkeit. Zugleich besteht aber auch Bedarf zur Forcierung der Thematik. So konstatiert das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung nach einer Analyse von über 700 seit 1990 entstandenen größeren Wohnquartieren: *„Soweit in dieser Studie erkennbar, leisten mindestens drei Viertel der untersuchten Quartiere noch keinen deutlichen Beitrag zur Verkehrs- und Mobilitätswende, indem sie städtebauliche Strukturen schaffen, die langfristig eine hohe Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten“* (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2021).

Die FGSV bearbeitet die Fragestellung, wie nachhaltige Mobilität in der Siedlungsentwicklung verankert werden kann, aktuell im Arbeitskreis 1.1.14 „Hinweise zu verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen in der Stadtplanung“. Der vorliegende Beitrag gibt aus der laufenden Arbeit heraus einen Überblick zum Thema, identifiziert Hemmnisse und Erkenntnislücken und skizziert hierfür Lösungswege. Anliegen ist es, zur Strukturierung der breit gefächerten Fachdiskussion beizutragen und Aktivitäten anzustoßen, die zu einer raschen, reibungslosen und verbreiteten Umsetzung nachhaltiger Mobilität in der Stadtentwicklung beitragen. Der Fokus liegt dabei auf neuen Wohnquartieren; der ebenso wichtige Transfer der Neubau-Ansätze auf Bestands- und Nicht-Wohnquartiere (ca. 43 Mio. Bestandswohnungen) soll nachfolgenden Schritten und Veröffentlichungen vorbehalten bleiben.

2 Wirkungszusammenhänge

Ob und inwieweit sich Personen nachhaltig mobil verhalten, hängt im Wesentlichen von

drei Faktoren ab, auf die im Rahmen von städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen Einfluss genommen werden kann: Individuelle Faktoren der Person, Verkehrsmittel-Verfügbarkeit am Wohnort sowie Lage und Erreichbarkeit von Aktivitätenstandorten.

Bei den individuellen Faktoren spielen insbesondere persönliche Werthaltungen und Präferenzen, Erfahrungen sowie Fähigkeiten und Möglichkeiten eine Rolle. Sie können ausschlaggebend dafür sein, ob die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels überhaupt infrage kommt. Das Verkehrsverhalten der Bewohner hängt nicht nur von sozio-ökonomischen Faktoren sowie Lage und Verkehrsangebot ab, sondern auch von einer Selbstselektion (siehe z. B. Cao et al. 2009, für Deutschland: Bruns 2015, Matthes 2016). Das heißt, bei der Auswahl des neuen Wohnstandortes berücksichtigen Haushalte, neben zahlreichen anderen Aspekten, ihre individuellen Standort- und Mobilitätspräferenzen. Im Rahmen von städtebaulichen Maßnahmen können diese individuellen Faktoren auf zwei Ebenen berücksichtigt werden: zum einen sollte bei der Vermarktung des Quartiers auf das nachhaltige Mobilitätskonzept abgehoben werden, sodass besonders solche Zielgruppen angesprochen werden, die offen und interessiert für derartige Konzepte sind. Zum anderen sollten im laufenden Betrieb durch entsprechendes Marketing der örtlichen Verkehrsangebote Offenheit und Interesse der Bewohner in konkretes Handeln, also die Nutzung dieser Angebote, überführt werden.

Die **Verkehrsmittel-Verfügbarkeit am Wohnort** ist der zweite entscheidende Faktor: Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelentscheidung der Bewohnerinnen und Bewohner werden mithin maßgebend davon bestimmt, welche Verkehrsmittel in welcher Qualität dort verfügbar sind. Von besonderer Bedeutung ist dabei stets die Zugänglichkeit der einzelnen Verkehrsmittel. Beispielsweise durch wohnungsnah und ebenerdige Fahrradabstellanlagen und einen zentral gelegenen, auf kurzem Wege erreichbaren ÖPNV-Zugang einerseits und zentralisiertes Kfz-Parken andererseits kann eine angemessene Chancengleichheit der Verkehrsmittel hergestellt werden. Zudem können weitere Verkehrsangebote wie Carsharing oder Leih-Lastenräder nachhaltiges Mobilitätsverhalten erleichtern.

Die **Lage und Erreichbarkeit wichtiger Ziele** ist schließlich der dritte entscheidende Fak-

tor: auch die größte individuelle Bereitschaft zu nachhaltiger Mobilität und ein ideales Verkehrsmittelangebot im Quartier nützen nichts, wenn typische Ziele wie z. B. Einkaufs- und Bildungseinrichtungen in akzeptabler Zeit und Qualität nur mit dem eigenen Auto zu erreichen sind oder – beispielsweise mit kostenlosen Parkplätzen – Anreize zur Autonutzung setzen. Bei vielen städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen ist die Lage des Quartiers und damit auch die wichtiger Wegeziele gegeben. Auf die Erreichbarkeit kann dennoch Einfluss genommen werden. Zum einen können wichtige Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Einkaufsgelegenheiten, Kitas, Schulen und Freizeiteinrichtungen im Quartier vorgesehen werden, sodass die Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden (Förderung Nahmobilität). Zum anderen kann im Zusammenhang mit der Quartiersentwicklung auch die äußere Erschließung verbessert werden, indem beispielsweise Radverkehrsverbindungen verbessert oder ÖPNV-Angebote ausgebaut werden.

3 Handlungsfelder

Aus den vorgenannten Wirkungszusammenhängen lassen sich folgende Handlungsfelder ableiten, die auf das Mobilitätsverhalten der Quartiersnutzenden (Bewohner, Beschäftigte und Besucher) und somit auf das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelentscheidung wirken:

- **Lage, Ausstattung und räumliche Verteilung von typischen Wegezielen:** Nutzungsmischung von Wohnen mit z. B. Einkaufsgelegenheiten des täglichen Bedarfs, Betreuungs- und Bildungseinrichtungen, Freizeit- und Sportanlagen ist die Grundvoraussetzung für kurze Wege, die nichtmotorisiert zurückgelegt werden können.
- **Art und Qualität der äußeren Erschließung:** Die Verbindung zu wichtigen Wegezielen und Anschlussknoten an das übergeordnete Verkehrsnetz sollte insbesondere für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) gut ausgestaltet sein. Bedeutsam ist eine gute ÖPNV-Erschließung mit nahe gelegenen, gut erreichbaren Haltestellen, einem attraktiven Fahrtenangebot mit dichtem Takt, kurzen Reisezeiten und umfassendem Bedienungszeitraum.
- **Art und Qualität der inneren Erschließung:**

ßung, Struktur des Wegenetzes: Empfehlenswert sind innen autofreie Quartiere, bei denen die Kfz-Erschließung ausschließlich am Gebietsrand erfolgt und der Raum innerhalb des Quartiers im Sinne von Sicherheit und Aufenthaltsqualität den nichtmotorisierten bzw. mikromobilen Verkehrsmitteln vorbehalten bleibt. Ein sicheres, barrierefreies und direktes Fußwegenetz, ein komfortables Radverkehrsnetz sowie ein attraktiver, auch zum Aufenthalt einladender (halb-) öffentlicher Raum sollen zur Nahmobilität anregen.

- **Anzahl und Organisation von Kfz-Stellplätzen:** Die Anzahl der Kfz-Stellplätze soll gegenüber konventionellen Ansätzen möglichst reduziert werden. Mit Blick auf die hohen Bau- und Betriebskosten und die fehlenden Umnutzungsmöglichkeiten von Tiefgaragen sowie darauf, dass Tiefgaragen durch ihre Wohnungsnahe starke Anreize zur Kfz-Nutzung setzen, wird die Konzentration des Stellplatzangebots in Quartiersgaragen empfohlen. Weitere Optionen sind die Mischnutzung von Stellplatzanlagen, sei es mit benachbarten Nutzungen oder durch Verzicht auf feste Stellplatz-Nutzenden-Zuordnungen, sowie die Entkopplung von Wohnung und Stellplatz im Kauf- oder Mietverhältnis einschließlich der Maßgabe, Stellplätze nur zu deren wahren Kosten zur Verfügung zu stellen. Schließlich spielt auch die Ausstattung der Parkieranlagen mit E-Ladeinfrastruktur eine Rolle.
- **Fahrradabstellanlagen:** Der Radverkehr soll insbesondere durch diebstahl- und vandalismussichere, wohnungsnahe, leicht erreichbare und bequeme Abstellanlagen – auch für Lastenräder – sowohl im Gebäude als auch im Straßenraum gefördert werden. Darüber hinaus wird die Vorhaltung von Fahrradreparaturservices empfohlen.
- **Sharingangebote:** Mit Angeboten wie Carsharing, Bikesharing, Lastenradsharing und Transporthilfen sollen attraktive Alternativen zum eigenen Pkw bereitgestellt werden. Zu empfehlen sind dabei integrierte Informations-, Buchungs- und Bezahlungssysteme, die das praktische Handling der Angebote erleichtern.
- **Quartiersbezogene Logistikkonzepte:** Mikrodepots mit Auslieferung über Lastenfahräder oder Paketstationen/Conciergeservice können zur Vermeidung von Verkehr sowie zur umweltverträglichen Ab-

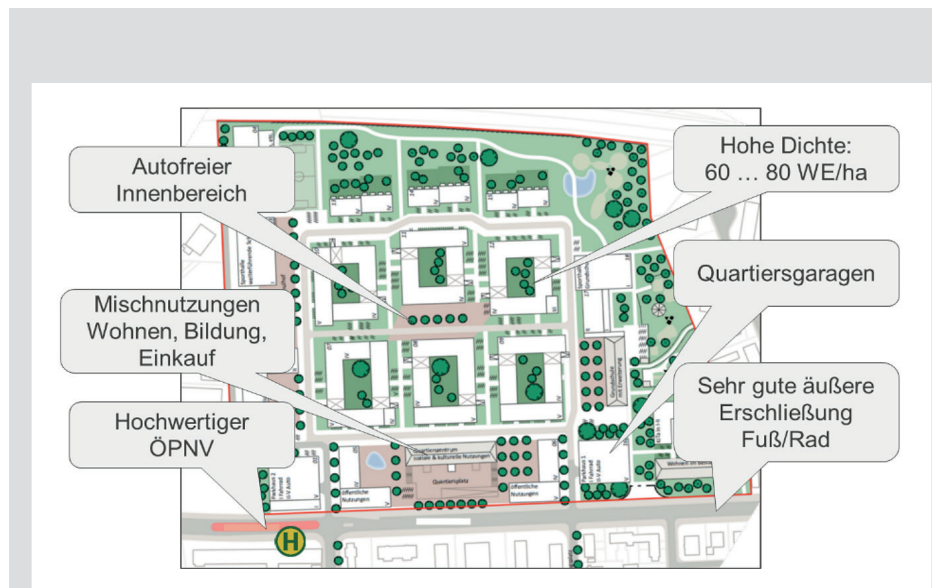


Bild 1: Aspekte nachhaltiger Mobilität in neuen Wohnquartieren (eigene Darstellung auf Plangrundlage von Umbau.Stadt)

wicklung des Anlieferverkehrs beitragen.

- **Mobilitätsmanagement/Mobilitätsmarketing:** Informationspakete und persönliche Beratung zum Einzug und kontinuierliche Informationen zum Mobilitätsangebot sollen den Bewohnerinnen und Bewohnern die Möglichkeiten und Chancen nachhaltiger Mobilität nahebringen sowie den Zugang zur Vielfalt des Mobilitätsangebots gewährleisten und erleichtern.

Die Ausgestaltung der Handlungsfelder korrespondiert im Wesentlichen mit dem Zielbild der Neuen Leipzig Charta (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen 2020) sowie speziell der „Stadt der kurzen Wege“ bzw. – in aktuellerer Diktion – der „15-Minuten-Stadt“ (z. B. Gertz und Werner 2022), in der die meisten Ziele des täglichen Bedarfs für alle Personengruppen bequem, zuverlässig und sicher mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erreichen und private Pkw weitgehend überflüssig sind.

4 Akteure

Die Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Mobilität in neuen Wohnquartieren ist Aufgabe verschiedener Akteure, die in den einzelnen Planungs- und Realisierungsphasen zum Teil eng zusammenarbeiten müssen. Dabei lassen sich zwei „Kernakteure“ identifizieren:

- **Kommunen** als Trägerinnen der Planungshoheit treffen alle maßgeblichen städtebaulichen Festsetzungen und gestalten das örtliche Gesamtverkehrssystem.

Auf diese Weise verfolgen sie (ggf. zusammen mit kommunalen Stadtentwicklungsgesellschaften) ihre Ziele der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Beispielhaft seien hier eine möglichst hohe Attraktivität und Lebensqualität von Stadtquartieren, die Sicherung der Erreichbarkeit, die nachhaltige Einbindung in die Verkehrssysteme oder die Reduktion des Kfz-Verkehrs genannt.

- **Bauherren** planen und errichten Gebäude im von der Kommune gegebenen bauplanungsrechtlichen Rahmen. Hierbei ist zwischen zwei Typen von Bauherren zu unterscheiden:
 - Projektentwickler und Bauträger planen und errichten Gebäude in der Absicht, sie nach Fertigstellung zu veräußern – sei es an Investoren oder an Selbstnutzer. Für sie steht in der Regel die Renditeerwartung im Vordergrund.
 - Wohnungsunternehmen (privatwirtschaftliche Unternehmen, kommunale Gesellschaften oder Genossenschaften) planen und errichten Gebäude in der Absicht, sie dauerhaft selbst zu betreiben und zu vermieten (Bestandshalter). Neben Wirtschaftlichkeitsaspekten spielen für sie auch Mieterbindung und Mieterzufriedenheit eine zentrale Rolle.

Vor allem für größere Bauträger und Wohnungsunternehmen erweisen sich aktuell die EU-Taxonomie-Verordnung und die Verpflichtungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung als Treiber, sich mit Fragen nachhaltiger Mobilität zu beschäftigen. Einen konkreten Anforderungsrahmen zu nachhaltiger Mobilität hat die Deutsche Gesell-

schaft für Nachhaltiges Bauen für Gebäude Neubauten (DGNB GmbH 2018) und für ganze Quartiere (DGNB GmbH 2020) erstellt und legt sie Nachhaltigkeitszertifizierungen zugrunde.

Weitere, vorrangig nach Baufertigstellung in der Betriebsphase relevante Akteursgruppen sind:

- **Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister**, die beispielsweise das ÖPNV-Angebot oder Car- und Bikesharingssysteme betreiben, sowie
- **Quartiersmanagement**, das in direktem Kontakt mit den Anwohnenden bürgerschaftliches Engagement unterstützt und um Mobilitätsmanagement ergänzt werden kann.
- **Bewohnerinnen und Bewohner sowie wohnungsnah gewerbliche Mieter**, welche die vorhandenen Mobilitätsangebote idealerweise im Sinne der Nachhaltigkeitsziele zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse nutzen.

5 Thesen zur Etablierung wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte

Anhand von 14 Thesen wird nachfolgend diskutiert, welchen Stand quartiersbezogene Mobilitätskonzepte bereits erreicht haben und wo wesentliche Klärungs- und Entwicklungsbedarfe bestehen.

These 1: Siedlungsentwicklung an der richtigen Stelle gewährleisten. Wird eine Siedlungsfläche in isolierter Lage und mit reiner Wohnnutzung ausgewiesen, so lassen sich deren Erreichbarkeitshandicap und die sich ergebenden Zwänge zu hohen Verkehrsaufwänden beim Erreichen täglicher Ziele in den nachfolgenden Planungs-, Realisierungs- und Betriebsphasen auch unter größten Anstrengungen nicht mehr kompensieren. In den Grundsätzen der Raumordnung und der Bauleitplanung wird dies zwar bereits abgebildet. Allerdings fehlen klare Kriterien und Verfahren, anhand derer im konkreten Fall beurteilt werden kann, inwieweit mit einer Siedlungsflächenausweisung diesen Grundsätzen Genüge getan wird bzw. welche Maßnahmen der äußeren verkehrlichen Erschließung flankierend erforderlich werden, um nachhaltige Mobilität zu forcieren. In der Praxis unterliegt daher häufig das Ziel nachhaltiger Mobilität in der Abwägung gegenüber anderen Grundsätzen und Zielen wie etwa der Bereitstellung von Wohnungen. Um

ihm ein stärkeres Gewicht zu verleihen, erscheint es notwendig, standardisierte Instrumente für eine „Mobilitätsverträglichkeitsprüfung“ bei der Ausweisung von Siedlungsflächen zu entwickeln.

These 2: Quartiers- und gebäudebezogene Mobilitätskonzepte schärfen. Die vermehrt von Kommunen oder Bauherren erstellten Mobilitätskonzepte sind ausdrücklich zu begrüßen, um in einer möglichst frühen Planungsphase Nachhaltige Mobilität zu verankern und zugleich den in weiteren Planungs- und Realisierungsphasen maßgebenden Akteuren wie Wohnungsunternehmen, aber auch Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern eine frühzeitige Orientierung über künftige Anforderungen zu geben. In der Praxis ist jedoch eine große Bandbreite an Vorgehensweisen und an fachlich-inhaltlichen Qualitäten bei Mobilitätskonzepten festzustellen. Aus dem weitgehenden Fehlen von Standards (Ausnahme bspw. Blees und Thiemann-Linden 2023) resultieren Unsicherheiten sowohl bei den Bauherren als auch bei den kommunalen Verwaltungen, welche die vorgelegten Mobilitätskonzepte im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit bewerten müssen. Für Mobilitätskonzepte sind daher einheitliche, prüf-fähige Qualitätsstandards bzw. methodische Anforderungen zu formulieren.

These 3: Koordination und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes über alle Phasen sicherstellen. Mobilitätskonzepte werden in einer frühen Planungsphase erstellt. Bislang besteht eine der größten Herausforderungen darin, die Mobilitätskonzepte tatsächlich umfassend und nicht nur einzelne Elemente zur Realisierung zu bringen. In der Planungsphase werden Erschließungsgutachten, Straßenraumwurf und Mobilitätskonzept aufgrund unterschiedlicher erforderlicher Expertise häufig unabhängig voneinander und zeitlich gestaffelt vergeben, fachlich aber oft nicht genügend koordiniert. Der Übergang von der Planungs- in die Umsetzungs- und anschließend Betriebsphase erzeugt Brüche durch unterschiedliche Verantwortlichkeiten. Es gilt daher, die erforderlichen Schnittstellen zwischen den Teilaufgaben sorgfältig zu koordinieren und von Beginn an durch die Benennung von klaren Verantwortlichkeiten und die Gewährleistung einer langfristigen Zuständigkeit die durchgängige Bearbeitung der Phasen Planung, Umsetzung und Betrieb zu sichern.

These 4: Maßnahmenumsetzung dauerhaft sichern. Es existieren bislang kaum

etablierte Verfahren, um die Umsetzung bzw. den Umsetzungserfolg von Mobilitätskonzepten bauplanungs- und/oder bauordnungsrechtlich zu sichern. In der Praxis reicht das Spektrum vom Verzicht auf einen Nachweis der Maßnahmenumsetzung durch den Bauherren nach dem Prinzip Treu und Glauben bis hin zur Eintragung der Verpflichtung der Maßnahmenumsetzung als Baulast, die zum einen bei Investoren auf Akzeptanzhürden stößt und zum anderen zu dauerhaften Nachweis- bzw. Kontrollaufwänden führt. Generell krankt dieses Themenfeld daran, dass Bauplanungs- und Bauordnungsrecht auf die Herstellung von Infrastrukturen abstellen, nicht aber auf den dauerhaften Betrieb von Dienstleistungen wie Carsharing oder Mobilitätsberatungen. Erforderlich ist daher die Entwicklung von rahmenrechtlichen und vertraglichen Regelungen, die die Verantwortung der Akteure klar definieren. Kommunen müssen sich vor der Grundstücksvergabe überlegen, in welcher Form auch eine Kontrolle der Maßnahmenumsetzung durch Bauherren oder Mobilitätsanbieter gewährleistet wird und wie bei Abweichungen zwischen Planung und Umsetzung reagiert werden soll. Mögliche Ansatzpunkte zur Problemlösung können z. B. das „Verzehrmodell“ in Bremen, bei dem einem Bauprojekt ein fiktives Budget für Mobilitätsmaßnahmen zugewiesen wird (Stadtgemeinde Bremen 2022), oder das Schweizer „Fahrtenmodell“, bei dem sich die Vereinbarung zwischen Kommune und Bauherr nicht auf Maßnahmen, sondern auf Verkehrsmengen bezieht (Stadt Zürich 2016).

These 5: Adaptivität von Mobilitätskonzepten ermöglichen. Auch wenn es in Mobilitätskonzepten darum geht, zunächst eine umsetzungsfähige „Idealvorstellung“ zu entwickeln, kann es auf dem langen Weg zwischen Planung und Umsetzung zu Veränderungen kommen, auf die reagiert werden muss. Gerade im Markt der Mobilitätsdienstleistungen ist eine große Dynamik vorhanden, sodass ggf. Anpassungen erforderlich werden. Für den Fall, dass Maßnahmen die prognostizierte MIV-reduzierende Wirkung nicht erzielen, müssen ggf. ergänzende Maßnahmen ergriffen werden. Hierzu muss die bauplanungs- bzw. bauordnungsrechtliche Verankerung von Mobilitätskonzepten die notwendige Flexibilität ermöglichen.

These 6: Wohnstandortbezogene Konzepte evaluieren. Zu den Wirkungen von um-

gesetzten Konzepten bzw. den Einzelmaßnahmen gibt es bislang nur wenige übertragbare empirische Befunde. Daraus resultieren Unsicherheiten bezüglich des tatsächlichen Erfolgs des Konzepts. Evaluationen sowohl im Hinblick auf die Wirksamkeit als auch in Bezug auf die Prozesse von umgesetzten Konzepten sollten Standard werden, um generell den Wissensstand über die Wirksamkeit der Konzepte zu verbessern, aus Erfahrungen zu lernen und für das eigene Projekt Nachsteuerungsbedarfe in der Umsetzungsphase zu identifizieren.

These 7: Bauordnungsrecht und Stellplatzsatzungen weiterentwickeln. Die Landesbauordnungen und die darauf in den meisten Bundesländern aufbauenden Stellplatzsatzungen sind im bestehenden Rechtsrahmen ein zentraler Hebel für die Initiierung von Mobilitätskonzepten. Eine starre Stellplatzbaupflicht ist dabei jedoch nicht mehr zeitgemäß. Notwendig ist daher eine Weiterentwicklung zu Mobilitätssatzungen, welche die verkehrliche Erschließung integrieren und verkehrsmittelübergreifend regeln, über die Errichtung von Infrastrukturen hinaus Vorgaben für den laufenden Betrieb machen und schließlich auch Wohnen und Mobilitätsversorgung organisatorisch trennen (Wohnen und Stellplatz insbesondere bei Eigentumswohnungen entkoppeln, Zufahrtberechtigungen vergeben statt fester Mieter-Stellplatz-Zuordnungen).

These 8: Parken im öffentlichen Straßenraum bewirtschaften. Eine Parkraumreduzierung und -bewirtschaftung auf dem Baugrundstück wird ihre Wirkung verfehlen, wenn zugleich im öffentlichen Raum ein üppiges kostenloses Parkraumangebot besteht. Es ist eine Parkraumbewirtschaftung für die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum erforderlich, damit abgesenkte Stellplatzschlüssel und Quartiersgaragen nicht „ausgehebelt“ werden.

These 9: Qualität von Fahrradabstellplätzen sichern. Stellplatzsatzungen machen häufig nur Vorgaben für die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze, nicht jedoch zur Lage (Eingangsbereich, Grundstück, Gebäude) und zu Qualitätsanforderungen bzgl. erforderlicher Flächen und technischer Ausstattung. Eine Qualitätssicherung bei der Planung von Radabstellplätzen in Wohngebäuden und eine Qualitätskontrolle bei der Umsetzung fehlen meist. Vielerorts muss kostenaufwendig nachgebessert werden,



Bild 2: Die Dimensionierung von Sharing-Angeboten ist mit Unsicherheiten behaftet (Aufnahme: Volker Brees)

weil ebenerdige Abstellanlagen zu gering dimensioniert sind. Der Flächenbedarf wird unterschätzt und häufig nicht mitgeplant. Für die Architekturbüros ist daher die ggf. normative Vorgabe von Qualitätskriterien für die Erreichbarkeit und Ausstattung von Fahrradstellplätzen in Gebäuden bzw. auf Grundstücken sinnvoll (vgl. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 14.5.2020).

These 10: Abschätzverfahren für Sharingangebote entwickeln. Bei Mobility-Sharingangeboten und insbesondere beim Carsharing gibt es häufig Unsicherheiten über die sinnvolle Größenordnung des anzustrebenden Angebots. In der Planungsphase werden aus der stadt- und verkehrsplanerischen Perspektive mitunter mehr Carsharing-Stellplätze vorgesehen, als Carsharing-Unternehmen aus ökonomischen Gründen Fahrzeuge an neuen Stationen bereitstellen können. Jenseits der individuellen Markteinschätzungen von Carsharing-Unternehmen gibt es kein etabliertes Abschätzverfahren für den Carsharing-Bedarf. Hier gibt es weiteren Forschungsbedarf, der nur unter Nutzung von Unternehmensdaten realisiert werden kann.

These 11: Quartiersübergreifende Paketlösungen schaffen. Es gibt bislang kaum Mobilitätsangebote „aus einem Guss“, bei denen beispielsweise Carsharing, Bikesharing und weitere Angebote aus der Hand eines einzigen Dienstleisters angeboten werden. Wohnungsunternehmen stehen dann vor der Herausforderung, außerhalb ihres Kerngeschäfts unterschiedliche Dienstleistungen koordinieren sowie vermarkten zu müssen, was im laufenden Betrieb zu komplexen,

reibungsbehafteten Rollen- und Finanzierungsmodellen führt. Bei Mobilitätsangeboten wie Bike- und Carsharing ist eine quartiersbezogene, idealerweise stadtweite Koordination der Angebote sinnvoller als In-sellösungen der einzelnen Bauherren. Die an dieser Stelle erforderliche integrierende und koordinierende Rolle ist den meisten Kommunen allerdings noch fremd. Es scheint daher erforderlich, entsprechende gesamtstädtische Strategien (z. B. für Carsharing und andere Elemente der quartiersbezogenen Mobilitätskonzepte) zu entwickeln und zu realisieren (z. B. Sharingstrategie der Landeshauptstadt München).

These 12: Mobilitätskonzepte in der Vermarktungsphase der Wohnungen klar kommunizieren. Das Mobilitätskonzept ist in der Vermarktungsphase der Wohnungen in der Außerdarstellung häufig nicht präsent genug. Dies führt zu Konflikten bei Bewohnerinnen und Bewohnern, für die die Autonutzung weiterhin eine große Bedeutung hat und die sich vor dem Umzug nicht mit den Rahmensetzungen des Mobilitätskonzeptes beschäftigt haben. Anbieter der Wohnungen sollten zwingend beim eigenen Marketing der Wohnungen über das Mobilitätskonzept informieren.

These 13: Maßnahmen vor Wohnungsbezug umsetzen. Die Mobilitätsangebote werden häufig aus wirtschaftlichen Gründen nicht schon zu Beginn des Bezugs eines neuen Quartiers eingerichtet, sondern erst im Laufe der sukzessiven Fertigstellung. Die ersten neuen Bewohnerinnen und Bewohner habitualisieren dann zwangsläufig ein Mobilitätsverhalten ohne Nutzung der nachhaltigen Angebote. Bei der Umsetzung



Bild 3: In der Darmstädter Lincoln-Siedlung dient seit Erstbezug eine eigene Mobilitätszentrale der Vermarktung der Mobilitätsangebote (Aufnahme (2017): Volker Brees)

ist daher ein schrittweises „Hochfahren“ der Angebote zu berücksichtigen, um die Präsenz der Angebote von Beginn an zu gewährleisten.

These 14: Finanzierungs- und Betreiberkonzepte etablieren. Für quartiersbezogene Mobilitätsangebote gibt es bislang kaum einfache und zugleich wirtschaftlich tragfähige Finanzierungsmodelle. Auch hier stellt sich die Frage nach der Rollenverteilung. Der aus verkehrsplanerischer Sicht wünschenswerten Integration von Mobilitätsangeboten in Mieten oder Umlagen sind aus rechtlichen und fiskalischen Gründen bislang enge Grenzen gesetzt. Insbesondere bei Quartiersgaragen gibt es Unsicherheiten bei den Betreibermodellen. Hier ist eine aufwendige Koordination zur Finanzierung und Umsetzung erforderlich, da in der Regel zahlreiche Bauherren im Quartier in die Vertragsgestaltung einbezogen werden müssen. Quartiersgaragen funktionieren kaum als Geschäftsmodell für Parkhausbetreiber, sodass auch kommunale Lösungen (z. B. stadteigene Immobiliengesellschaften, P+R-Gesellschaften etc.) entwickelt werden sollten.

Literaturverzeichnis

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hg.) (2022): Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren. Mobilität sichern, Flächen und Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen. Broschüre. Unter Mitarbeit von Ute Bauer, Jürgen Gies, Stefan Schneider, Anton Bunzel und Jan Walter

Brees, V.; Thiemann-Linden, J. (2023): Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. 3. Auflage. Hg. v.

Zukunftsnetz Mobilität NRW. Köln, zuletzt geprüft am 5.1.2023

Bruns, A. (2015): Reurbanisierung und residenzielle Selbstselektion Determinanten der Standort- und Verkehrsmittelwahl Bewusster Innenstadtbewohner. Dissertation. Hg. v. Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr. RWTH Aachen. Aachen (Schriftenreihe des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, 58). Online verfügbar unter <https://core.ac.uk/download/pdf/36621825.pdf>, zuletzt geprüft am 2.1.2023

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hg.) (2021): Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität. Unter Mitarbeit von Henrik Freudenaus, Sebastian Siebert, Maik Bußkamp, Simone Bosch-Lewandowski, Robin Ganser, Henning Krug und Marten Runge. Bonn

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hg.) (2020): Neue Leipzig Charta. Online verfügbar unter https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/neue-leipzig-charta-2020.pdf?jssessionid=3B18DF0F0158FDF075716F1304EF63E4.2_cid340?__blob=publicationFile&v=2, zuletzt geprüft am 9.6.2023

Busch-Geertsema, A.; Lanzendorf, M.; Müggenburg, H.; Wilde, M. (2016): Mobilitätsforschung aus nachfrageorientierter Perspektive: Theorien, Erkenntnisse und Dynamiken des Verkehrshandelns. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 755–779

Cao, X.; Mokhtarian, P. L.; Handy, S. L. (2009): Examining the Impacts of Residential Self-Selection on Travel Behaviour: A Focus on Empirical Findings. In: Transport Reviews 29 (3), S. 359–395. DOI: 10.1080/01441640802539195

DGNB GmbH (Hg.) (2018): DGNB System – Kriterienkatalog Gebäude Neubau SITE1.3/Verkehrsanbindung. DGNB GmbH. Online verfügbar unter https://static.dgnb.de/fileadmin/dgnb-system/de/gebäude/neubau/kriterien/07_SITE1.3_Verkehrsanbindung.pdf, zuletzt geprüft am 28.12.2022

DGNB GmbH (Hg.) (2020): DGNB System – Kriterien-

enkatalog Quartiere TEC3.2/Mobilitätsinfrastruktur – Nichtmotorisierter Verkehr. DGNB GmbH. Online verfügbar unter https://static.dgnb.de/fileadmin/dgnb-system/de/quartiere/kriterien/DGNB-Kriterium-Quartiere_TEC3.2_Mobilitätsinfrastruktur-Nichtmotorisierter_Verkehr.pdf, zuletzt geprüft am 28.12.2022

EnergieSchweiz für Gemeinden (Hg.) (2014): Einbettung des Mobilitätsmanagements. Handbauch MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen. Unter Mitarbeit von Arbeitsgemeinschaft synergo und Planungsbüro Jud, zuletzt geprüft am 4.12.2020

Gertz, C.; Werner, L. (2022): Von der Stadt der kurzen Wege zur 15-Minuten-Stadt: Wandel und Umsetzung eines Leitbildes. In: Thilo Becker, Jan Deuster, Angela Francke, Felix Huber, Oliver Mietzsch, Claudia Nobis et al. (Hg.): Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Für die Praxis in Stadt und Region, 93. Ergänzungslieferung, Kap. 3.3.9.6, Juli 2022. Heidelberg: Wichmann

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (14.5.2020): Verordnung über die Anforderungen an Abstellplätze für Fahrräder (Fahrradabstellplatzverordnung). In: Gesetz und Verordnungsblatt für das Land Hessen (29), S. 355–358

Köfler, H.; Lotze, B.; Gröger, L.; Henkel, S.; Seitz, P.; Waßmer, R. (2019): Intelligent mobil im Wohnquartier. Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Hg. v. VCD e. V. Berlin

Magistrat der Stadt Salzburg (Hg.) (2013): Leitfaden Mobilitätsmanagement

Matthes, G. (2016): Reurbanisierung und Verkehr. Dissertation. Technische Universität Hamburg-Harburg; Technische Universität Hamburg. Online verfügbar unter <https://tore.tuhh.de/handle/11420/1368>

Röller, D. (2010): Beim nächsten Ort wird alles anders!?: Analysen des Mobilitätsverhaltens von Zuzüglern auf der Basis der ipsativen Handlungstheorie. In: Umweltpsychologie 14 (1), S. 160–173. Online verfügbar unter <http://kops.uni-konstanz.de/handle/123456789/50829>

Stadt Graz (Hg.) (2009): Leitfaden Mobilität für Bauvorhaben

Stadt Zürich (Hg.) (2016): Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe

Stadtgemeinde Bremen (2022): Ortsgesetz über vorhabenbezogene Stellplätze für Kraftfahrzeuge, Fahrradabstellplätze und Mobilitätsmanagement bei Bauvorhaben in der Stadtgemeinde Bremen. Mob-BauOG HB

VCD e. V. (Hg.) (2022): Charta Intelligente Mobilität im Wohnquartier. Berlin. Online verfügbar unter https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Charta/Charta_Intelligente_Mobilitaet_im_Wohnquartier.pdf, zuletzt geprüft am 27.12.2022

VCÖ (Hg.) (2015): Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität. Wien (VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3/2015)

Der Beitrag ist im Rahmen des FGSV-Arbeitskreises 1.1.14 „Hinweise zu verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen in der Stadtplanung“ entstanden. Das Autorenteam dankt den Mitgliedern des AK 1.1.14 und AA 1.1 für die Diskussion