

wohnen
leitet
mobilität

VCD Mobilität für
Menschen. 



Intelligent mobil im Wohnquartier

Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft
und kommunale Verwaltungen

 **DEUTSCHER MIETERBUND**

 **Öko-Institut e.V.**
Institut für angewandte Ökologie
Institute for Applied Ecology

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Impressum



VCD e. V.
Wallstraße 58
10179 Berlin

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

womo@vcd.org
womo.vcd.org

Autor*innen: VCD e. V.: Helena Köfler, Bjarne Lotze,
Lea Gröger, Simon Henkel, Philip Seitz, René Waßmer
DMB e. V.: Heike Zuhse
Öko-Institut e. V.: Dr. Manuela Weber, Dr. Peter Gailhofer

Co-Autor*innen: VCD e. V.: Daria Gabowitsch, Christian Harstrick,
Laurenz Heine, Eric Kruzycki, Jan Lange, Lukas Weber

Gestaltung und Layout: sinnwerkstatt Medienagentur GmbH

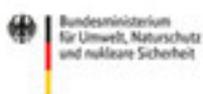
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e. V. Berlin 10/2019

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

Dieses Projekt wird gefördert durch das Bundesministerium für
Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Die Mittelbereitstellung
erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestags.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Mobilität bedeutet Lebensqualität und individuelle Freiheit. Das wachsende Verkehrsaufkommen bringt aber auch Luftverschmutzung, Lärm, Flächenfraß, klimaschädliches Kohlendioxid mit sich. Darunter leiden vor allem die weniger Privilegierten unserer Gesellschaft, also Bürgerinnen und Bürger, die zum Beispiel an vielbefahrenen Straßen wohnen. Hinzu kommt, dass immer mehr Menschen in die Städte ziehen und der Platz in unseren Metropolen immer knapper wird. Das verstärkt den Handlungsdruck. Es ist nicht länger hinnehmbar, dass die Belastungen durch den Verkehr unser Wohnumfeld immer stärker beeinträchtigen.

Für mich steht fest: Es ist Zeit für eine nachhaltige Mobilitätswende. Und sie läuft bereits an! Die Mobilitätsbedürfnisse wandeln sich. Die Forderungen nach innovativen, emissionsarmen und bezahlbaren Mobilitätsalternativen werden lauter. Das Auto ist längst nicht mehr das Statussymbol junger Leute in den Metropolregionen. Immer weniger 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. Gerade jetzt, wo angesichts des großen Wohnungsbedarfs die Baulücken geschlossen werden, darf nicht das letzte Stück Grün zum Parkplatz umfunktioniert werden. Vor allem in den Städten brauchen wir Alternativen zum Pkw-Verkehr.

In Deutschland haben sich bereits viele Städte 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 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 in Form von Pkw, Lastenrädern und Lieferfahrzeugen.

Ich danke allen, die sich für eine nachhaltige Mobilitätswende engagieren. Sie können dabei weiter auf meine Unterstützung zählen. Das Bundesumweltministerium hat in den vergangenen Jahren im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) bereits über 100 Millionen Euro in knapp 400 Projekte zum Ausbau von Radwegen investiert. Eine großartige Pionierarbeit leisten auch die Wohnungsunternehmen. Dort, wo das Wohnumfeld gute Bedingungen schafft, sind die Menschen anders mobil. 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.

Ihre



Svenja Schulze, Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit





Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist ein Phänomen unserer Zeit: Obwohl es immer mehr und immer schnellere Kommunikationswege gibt, wird Kommunikation nicht einfacher und zielführender.

Die Erfahrung hat uns gezeigt, dass davon auch der Wohnungsbau, die Stadtplanung und der Verkehrssektor nicht ausgenommen sind. Der VCD hat daraus den Schluss gezogen, dass wir einen Dialog zwischen Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleistern initiieren müssen. Gemeinsam an intelligenten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätskonzepten für Wohnquartiere zu arbeiten, das ist der neue und innovative Kooperationsansatz, der im Projekt »Wohnen leitet Mobilität« mit Leben gefüllt wurde, um eine möglichst hohe Klimaschutzwirkung für die Bewohner*innen erreichen zu können.

Wir – der VCD, der Deutsche Mieterbund und das Öko-Institut – haben uns an August Everdings Credo orientiert: „Die höchste Form der Kommunikation ist der Dialog.“ Der Erfolg gibt uns recht. Die rund 900 Teilnehmer*innen an unseren 25 Dialogforen in den fünf Projektstandorten haben die kontinuierliche Zusammenarbeit auf Augenhöhe in einem geschützten Raum über einen Zeitraum von zweieinhalb Jahren schätzen gelernt. Durch die Beschäftigung mit Good Practice-Beispielen und den Austausch mit Expert*innen ist uns ein Wissenstransfer gelungen, der es ermöglicht hat, die Chancen und Risiken vor Ort zu diskutieren und neue Infrastrukturmaßnahmen sowohl im Wohnungsbestand als auch im Neubau anzustoßen. Damit konnten in Wohnquartieren die Voraussetzungen für neue Mobilitätsangebote als Alternative zur privaten Pkw-Nutzung geschaffen werden.

Es ist uns gelungen, in einer breiten (Fach-)Öffentlichkeit der Verbindung von neuer Mobilität und Wohnungsbauinfrastruktur ein starkes Gewicht zu verleihen. Dabei hat uns der GdW (Dachverband der deutschen Wohnungswirtschaft) sowohl bei der Zielsetzung als auch bei der Ansprache der Mitgliedsunternehmen sehr unterstützt.

Die Erfahrungen und Ergebnisse aus den Dialogforen, aus unseren Beratungsgesprächen mit Wohnungsunternehmen und kommunalen Verwaltungen sowie aus den Gesprächen mit vielen Mieter*innen dokumentieren wir im vorliegenden Handlungsleitfaden. Wir geben Ihnen konkrete Empfehlungen und Vorlagen an die Hand, beschreiben die Handlungsoptionen und zeigen die Wege zur Umsetzung auf.

Wir hoffen, dass unsere Lektüre Sie anregt, die Chancen einer vernetzten Zusammenarbeit vor Ort zu nutzen. Die Bausteine eines innovativen Mobilitätskonzepts sind seit Jahren bekannt. Es gilt zu prüfen, welche Bausteine für ein Wohnprojekt aufgrund der regionalen, stadtplanerischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen sinnvoll und welche Mobilitätsangebote angesichts der Bewohner*innenstruktur angemessen sind. Die Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung und Implementierung eines Mobilitätskonzepts ist eine gemeinsame, integrierte Planung von Wohnungsunternehmen und Kommune mit den Akteuren vor Ort. Für den urbanen Klimaschutz ist es unabdingbar, dass ein solcher Dialog zum Standard in der Stadtentwicklung wird.

Das Projektteam von »Wohnen leitet Mobilität« wünscht Ihnen viel Erfolg.



René Waßmer, Projektleiter



Inhalt

1. Projektvorstellung »Wohnen leitet Mobilität«	08
2. Mobilität im Wandel – Trends und Herausforderungen.....	10

3. Bausteine einer intelligenten Mobilität am Wohnort.....	18
--	----

Foto: Daniel Hawelka



Fußverkehrsfreundlichkeit 20

Verkehrsberuhigter Bereich	21
Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität.....	24
Fußverkehrscheck.....	28

Fahrradfreundlichkeit 32

Fahrradparken	33
Fahrradverleih.....	40
Fahrradwerkstatt.....	44



Foto: Erhard Renz

Foto: Danny König



ÖPNV 48

Mietertickets	49
Zu Fuß zur Haltestelle.....	54

Autoreduziertes Wohnen..... 58

Mobilitätsstation	59
Elektromobilität.....	64
Carsharing	70



Foto: Philipp Böhme

Foto: Edwin Johansson



Kommunikation 76

Neumieterpaket.....	77
Einbindung von Bewohner*innen	82
Mobilitätsberatung für Bewohner*innen	86

4. Vom Einsteiger zum Vorreiter: Bausteine nachhaltiger Mobilität clever kombiniert 90

5. Gute Beispiele aus der Praxis 92

- Gartenstadt Drewitz 93
- Lincoln-Siedlung Darmstadt 96



Foto: VCD/Markus Menge

6. Von der Idee zur Umsetzung: Wie intelligente Mobilität im Wohnquartier entsteht 98

7. Innovative Mobilitätslösungen angehen: Handlungsempfehlungen für die praktische Umsetzung 104

8. Die Verkehrswende im Wohnquartier vorantreiben 110

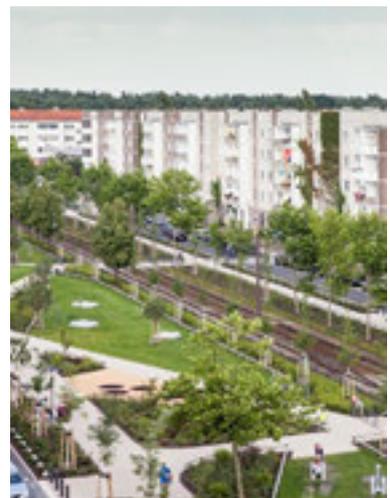


Foto: Carsten Hagenau

-
- Quellen 112
 - Weiterführende Literatur 116



Foto: VCD/Helena Köfler

1. Projektvorstellung

»Wohnen leitet Mobilität«

Wohnungsunternehmen, kommunale Verwaltungen und Mobilitätsdienstleister arbeiten gemeinsam an intelligenten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätskonzepten für Wohnquartiere. Diesen neuen und innovativen Kooperationsansatz hat das Projekt »Wohnen leitet Mobilität« mit Leben gefüllt.

Das Konzept für »Wohnen leitet Mobilität« entwickelte der VCD in Kooperation mit seinen Projektpartnern Öko-Institut und Deutscher Mieterbund. Im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative wurde das Projekt von Januar 2017 bis Dezember 2019 vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit finanziell gefördert.

Das Projekt adressiert insbesondere Akteure der Wohnungswirtschaft aller Unternehmensformen im urbanen Raum (von privatwirtschaftlichen, kommunalen und genossenschaftlichen Unternehmen bis hin zu privaten Wohninitiativen) sowie kommunale Verwaltungen und diverse Mobilitätsdienstleister. An fünf

Projektstandorten mit unterschiedlichen Stadtgrößen (Berlin-Brandenburg, Hannover, Nord, Rhein-Main und Sachsendreieck) wurden insgesamt 25 Dialogforen initiiert, die die wichtigsten Akteure aus der Region zusammenbrachten und so neben Fachvorträgen Gelegenheit zum Austausch und zur Vernetzung boten.

»Wohnen leitet Mobilität« setzt sich dafür ein, den Zugang zu klima- und stadtverträglichen Mobilitätsangeboten am Wohnstandort zu erleichtern und Mieter*innen attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (also Pkw und Krafträdern) zu eröffnen.

” **Mobilität ist ein Querschnittsthema, das frühzeitig in der Planung berücksichtigt werden sollte. Dafür machen wir uns in der KielRegion stark. Die Dialogforen dienen dabei zum Austauschen und Netzwerken - ein wirklich gutes Format.**

Janet Sönnichsen

Geschäftsführerin
KielRegion



So wurde über die Projektlaufzeit mit der Beteiligung an über 130 Veranstaltungen sowie auf mehr als 30 Mieter*innen- und Quartiersfesten ein breites Publikum auf verschiedenen Ebenen angesprochen.

Darüber hinaus zielte das Projekt darauf ab, das Thema „Intelligente Mobilität am Wohnort“ in die Leitlinien von Wohnungsunternehmen zu integrieren und dort prominent(er) zu verankern. Mit Beratungsmappen und Informationsbroschüren (u. a. zu den Themen Mobilitätsstation, Mieterticket, Fahrradparken und Fußverkehrscheck) sowie der Broschüre „Themenkompass“ wurden bundesweit viele relevante Akteursgruppen erreicht. Zudem konnten bei mehr als 30 Einzelberatungen Vertreter*innen von Wohnungsunternehmen direkt angesprochen werden. Während der Dialogforen an den Projektstandorten haben Akteure aus der Wohnungswirtschaft, der kommunalen Verwaltung und Mobilitätsdienstleister miteinander diskutiert und weitgehende Schritte für eine intelligente Mobilität am Wohnstandort vereinbart. Diese vom Projekt initiierte akteursübergreifende Zusammenarbeit zeigt sich in vielen Projektregionen, wie beispielsweise im Sachsendreieck. Dort möchte ein am Projekt partizipierendes Wohnungsunternehmen nun gemeinsam mit dem Verkehrsverbund ein Mieterticket umsetzen.

Das Projekt »Wohnen leitet Mobilität« hat gleichzeitig auch wichtige kommunalpolitische Prozesse mitinitiiert. In Hannover hat etwa die intensive Auseinandersetzung mit Stellplatzsitzungen im Rahmen des Projektes eine lokale Diskussion angestoßen, die derzeit den Rat mit einem entsprechenden Satzungsentwurf beschäftigt.

Nachhaltige Mobilität gerät als ein dringendes Thema bei Wohnungsunternehmen, kommunalen Verwaltungen und Mobilitätsdienstleistern immer mehr auf die Agenda. Das Projekt »Wohnen leitet Mobilität« hat dabei einen wichtigen Beitrag zur Moderation eines notwendigen akteursübergreifenden Dialogs geleistet. Da viele Akteure bei der Bearbeitung dieses Themas noch am Anfang stehen und sich gleichzeitig die Erkenntnis immer weiter durchsetzt, dass Wohnungsunternehmen in Zukunft nicht nur aus ökonomischen, sondern auch aus ökologischen und sozialen Gründen noch intensiver mit innovativen, integrierten und mieterfreundlichen Mobilitätskonzepten arbeiten müssen, kann dieser Prozess noch nicht als abgeschlossen bewertet werden. Das Projekt »Wohnen leitet Mobilität« hat den Startschuss für die Debatte zum Thema Wohnen und Mobilität gegeben, die in Zukunft eine immer stärkere Bedeutung gewinnen wird.

Projekt in Zahlen

- 25 durchgeführte Dialogforen
- 900 Teilnehmer*innen auf den Dialogforen
- 30 durchgeführte Mieteraktionen
- 1.500 erreichte Mieter*innen
- Über 30 durchgeführte Beratungen
- 2.500 Themenkompass gedruckt

🔗 **Der umfassende Wissenstransfer wird auch auf der VCD-Webseite vcd.org fortgesetzt. Hier erfahren Interessierte auch weiterhin mehr über die Erfolgsfaktoren intelligenter Mobilität am Wohnstandort. Eine Gute Beispiele-Datenbank informiert darüber hinaus über erfolgreiche Wohnsiedlungen und Projekte in ganz Europa und zeigt, wie zukunftsfähige Mobilität am Wohnstandort in der Praxis aussehen kann:**

www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/gute-beispiele



Foto: VCD/sinnwerkstatt

2. Mobilität neu denken – Trends und Herausforderungen

An der Haustür entscheidet sich, wie wir mobil sind: In Deutschland starten oder enden über 80 Prozent aller Wege am Wohnstandort (BMVI 2018). Grund genug für Kommunen und Wohnungsunternehmen, gemeinsam an intelligenten und zukunftsfähigen Mobilitätslösungen zur Stadt- und Quartiersentwicklung zu arbeiten.

Ausgangslage

Durchschnittlich 57 Prozent aller Wege werden in Deutschland mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (BMVI 2018). Schließlich ist der private Pkw oft jenes Verkehrsmittel, das am bequemsten zugänglich ist: Mit vielen Stellplätzen und autozentrierten Straßen direkt vor der Haustür wird Mobilität vielfach noch als Automobilität missverstanden und die Möglichkeiten anderer Mobilitätsformen bleiben ungenutzt.

Trotz aller Anstrengungen gibt es im Verkehrssektor bislang kaum Fortschritte beim Erreichen der Klimaziele der Bundesregierung und der Umsetzung des

Pariser Klimaabkommens. Ganz im Gegenteil, die CO₂-Emissionen stagnieren auf zu hohem Niveau, der Endenergieverbrauch des Verkehrs stieg sogar leicht an (UBA 2019). Dies führt zu hohen Luftschadstoffbelastungen in Form von Stickoxiden und Feinstaub, die in einigen Städten Fahrverbote unabdingbar gemacht haben. Gleichzeitig gilt es auch, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Deutschland ist noch weit von einer „Vision Zero“ entfernt, einem Verkehrsgeschehen ohne Tote und Schwerverletzte. Auf der Straße sterben innerorts jedes Jahr fast 1.000 Menschen bei Unfällen, über 35.000 werden schwer verletzt (Statistisches Bundesamt 2019).

Baukosten pro Stellplatz



Quellen: ADFC 2012, Zukunft Bau 2015
© VCD e. V. 2018, Berlin, womo.vcd.org

Neue Anforderungen an den öffentlichen Raum

Nutzungs- und Gestaltungsansprüche von Sicherheit und Umwelt, aber ebenso die Forderung nach einem gesunden Lebensumfeld werfen die Frage der Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum auf. Wohnquartiere sind von der Flächenbeanspruchung durch den fließenden und ruhenden Pkw-Verkehr besonders betroffen: Private Autos sind mehr als 23 Stunden am Tag geparkt und das überwiegend zuhause (BMVI 2018). Der Parkdruck führt auch zu einem intensiven Parksuchverkehr, der bis zu 30 Prozent des Gesamtverkehrs eines (innerstädtischen) Quartiers ausmacht (Hilwerling 2018). Im Gegensatz dazu stehen dem Fuß- und Radverkehr trotz steigender Nutzer*innenzahlen immer noch zu wenige sichere, barrierearme Flächen zur Verfügung. Eine Umverteilung der öffentlichen Flächen orientiert sich an den schwächsten Verkehrsteilnehmenden und schafft die Basis für lebenswerte Städte.

Der barrierefreie Bau und Umbau von Wohnungen ist spätestens durch die Alterung der Bevölkerung dringend geboten. Wohnquartiere sind dementsprechend von der Wohnung bis in den öffentlichen Raum zugänglich zu gestalten. Die Barrierefreiheit fördert die Mobilität aller Menschen – unabhängig von ihrem Alter und Gesundheitszustand.

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? Ausgehend von einer jüngeren Generation werden schon bald 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 verschiedenste Anwendungsmöglichkeiten und Schnittstellen zu nachhaltiger Mobilität. Smartphone-Applikationen etwa ermöglichen in vielen Fällen überhaupt erst die Nutzbarkeit von Sharing-Angeboten. Chancen und Risiken (z. B. Fragen nach Datenschutz und Geschäftsmodellen) der neuen technischen Angebote werden sich auch weiterhin im öffentlichen Diskurs wiederfinden und zu neuen Regularien führen.

Kostenfaktor Pkw-Stellplätze

Diesen dynamischen Entwicklungen steht häufig jedoch eine starre Planungslogik entgegen. So sind Wohnungsunternehmen vielerorts durch Stellplatzsatzungen zur Bereitstellung von Kfz-Stellplätzen verpflichtet. Die Baukosten für Tiefgaragen im Wohnungsbau betragen in Ballungsgebieten durchschnittlich 22.000 bis 26.300 Euro.

Für das typische Mietwohngebäude in Deutschland (12 Wohneinheiten à 73 m² Wohnfläche) belaufen sich die spezifischen Baukosten pro Stellplatz auf rund 250 Euro/m² Wohnfläche, was einem Anteil von durchschnittlich 9,3 Prozent an den Gesamtbaukosten entspricht (LK Argus 2015, S. 44).

Diese Kosten werden in der Regel auf alle Hausbewohner*innen umgelegt – unabhängig davon, ob diese ein Auto besitzen oder über welche finanziellen Möglichkeiten sie verfügen (Agora Verkehrswende 2018). Verschärft wird die Problematik zusätzlich dadurch, dass die gebauten Stellplätze oft gar nicht in vollem Umfang nachgefragt werden und leer stehen.

Von der antiquierten Stellplatzsatzung zur flexiblen Mobilitätssatzung

Die Landesbauordnungen vieler Bundesländer beförderten jahrzehntelang eine autozentrierte Planung und machten den privaten Pkw zur Selbstverständlichkeit, unter anderem durch die Stellplatzsatzungen. Es ist daher dringend notwendig, einseitige Stellplatzsatzungen aufzulösen und in flexible Mobilitätssatzungen für alle Verkehrsmittel zu transformieren. So wird gleichzeitig der Stellplatzbedarf für den Radverkehr und die Installation von Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge in vielen Landesbauordnungen konkretisiert.

Einige Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen und Bayern gestehen ihren Kommunen bereits mehr Handlungsspielräume zu. So ermöglicht München es Bauherren, den Stellplatzschlüssel für private Pkw im Wohnungsbau zu reduzieren. Voraussetzung dazu ist die Vorlage eines fundierten Mobilitätskonzeptes, das die Kompensation der fehlenden Pkw-Stellplätze durch alternative Mobilitätsangebote sicherstellt (Landeshauptstadt München 2019). Solche Flexibilität fördert eine zukunftsfähige Infrastruktur im Wohnquartier und repräsentiert eine neue Planungslogik, in die sich die Wohnungswirtschaft, aber auch Mobilitätsunternehmen und Bürger*innen als gestaltende Kräfte einbringen können.

57 stickige Städte In mindestens 57 deutschen Kommunen werden die NO₂-Grenzwerte überschritten.



➔ Weitere Orientierung zu Stellplatzsatzungen bietet der Leitfaden „Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW“:

bit.ly/2ZmIVEj

2.1 Herausforderungen und Chancen für kommunale Akteure

Auch in den kommunalen Verwaltungen und politischen Gremien haben Themen rund um die Mobilitäts- und Verkehrswende schon länger großes Gewicht. Verkehrsstaus, zugeparkte Innenstädte, Feinstaubbelastung und Fahrverbote – diese Fragen treiben die kommunale Verwaltung täglich um. Diese hat ein besonders hohes Eigeninteresse an effizienten Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen und einer Gewährleistung der Lebensqualität der Bürger*innen.

Mobilität als Daseinsvorsorge

Doch nicht nur aus ökologischen Gründen ist ein Umdenken der kommunalen Entscheidungsträger dringend erforderlich. Eine Kernaufgabe zukunftsfähiger kommunaler Verkehrspolitik ist es, ein Mindestmaß an Mobilität als Daseinsvorsorge bereitzustellen und dabei die Einhaltung der Klima- und Umweltziele zu beachten. Durch eine nachhaltige, sozialverträgliche Mobilität wird für alle Menschen – unabhängig von ihrem sozio-ökonomischen Status – die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben gewährleistet. Die Erreichbarkeit von Ausbildungs- und Arbeitsstätten und weiteren Einrichtungen der Daseinsvorsorge ist im Rahmen der Mobilitäts- und Wohnungspolitik zu ermöglichen. Eine verdichtete Siedlungsentwicklung sowie Wohnungsangebote für alle Einkommensschichten erfordern eine konsistente Planung der dazugehörigen Mobilität, um Zersiedlung und weite Wege von Pendler*innen zu reduzieren.

Infrastrukturen in wachsenden und schrumpfenden Städten

Allerdings weisen deutsche Kommunen regionalspezifisch ganz unterschiedliche Voraussetzungen auf: Während viele, oft ländlich geprägte Regionen mit Abwanderung zu kämpfen haben, wachsen andere Metropolregionen erheblich und zum Teil deutlich schneller als noch vor wenigen Jahren prognostiziert. 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

Das investieren Städte in den Radverkehr

Jährliche Ausgaben je Einwohner*in 2018



Quelle: Statistisches Bundesamt (2019)

Berufs- und Freizeitverkehrs und reicht von der Steuerung der Bodennutzung und Siedlungsentwicklung bis zum Bereitstellen nachhaltiger Mobilitätsangebote.

Handlungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich einer leistungsfähigen ÖPNV-Infrastruktur und der Herstellung einer angemessenen ÖPNV-Betriebsqualität. Städte und Regionen, die von einem Bevölkerungsrückgang betroffen sind, stehen dagegen vor der Herausforderung, trotz sinkender Nachfrage ein bedarfsgerechtes Angebot im öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten (Deutscher Städtetag 2018, S. 17–18). Darüber hinaus ist die Herstellung leistungsfähiger Anlagen für den Radverkehr erforderlich.

Exkurs: Ergebnisse der Befragung Kieler Bewohner*innen

Welche Art von Infrastruktur benötigen die Menschen in Kiel und Umgebung, um auf das private Auto verzichten zu können? Um diese Frage zu beantworten, erarbeitete der Student Philipp Walter in Kooperation mit der KielRegion GmbH, der Stadt Kiel und dem VCD-Projekt »Wohnen leitet Mobilität« eine Befragung. Mehr als 1.700 Fragebögen konnte er schließlich im Rahmen seiner Masterarbeit auswerten. So wurden zum Beispiel die Häufigkeit der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, Begründungen für deren (Nicht-)Nutzung, aber auch die Bereitschaft für die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote (Carsharing, Lastenräder) abgefragt. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass die Menschen prinzipiell dazu bereit sind, auf das private Auto zu verzichten und für Alternativen zu bezahlen. Der Umweltverbund wird aber nicht per se durch die Bereitstellung des Angebots genutzt: Ein wichtiger Aspekt ist die Sicherheit der Infrastruktur, aber auch die subjektiv empfundene Sicherheit.

Deshalb muss die Geschwindigkeit der Autos reduziert und Radfahrenden genügend Platz eingeräumt werden. Zwischen ländlichen und urbanen Gebieten gibt es zudem Unterschiede in den Bedürfnissen der Befragten: Insbesondere Bewohner*innen im ländlichen Raum empfinden die Fahrtzeit mit dem Rad als länger. Aus diesem Grund wäre es hier sinnvoll, am Wohnstandort auf die Kürze der Fahrtzeit, z. B. zum nächsten Supermarkt, hinzuweisen. Nur wer sich eines zusätzlichen Angebots bewusst ist, überlegt auch, es zu nutzen. So müssen Alternativen zum Auto in den Wohngebieten sichtbar sein, etwa durch Aushänge der Abfahrtszeiten der nächsten ÖPNV-Haltestelle am Hauseingang. Es gilt jedoch auch, das Mobilitätsangebot im Wohnquartier zu erweitern. Diese zwei Punkte sind entscheidend: die Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie die Verbesserung des Angebots des Umweltverbundes und dessen verbesserte Sichtbarkeit im Alltag.

Finanzierung gewährleisten

Allen Szenarien gemeinsam ist ein hoher Investitionsbedarf, schließlich ist die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur seit langem bekannt. Besonders betroffen ist der ÖPNV, für den von einem Modernisierungs- und Ausbaubedarf von ca. 15 Mrd. Euro für die nächsten zehn Jahre (über Eigeninvestitionen der Kommunen und ihrer Betriebe hinaus) auszugehen ist. 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

Das Handlungsspektrum von kommunalen Verwaltungen und der Kommunalpolitik ist also breit angelegt: Es umfasst etwa die langfristige Planung neuer Wohngebiete in möglichst integrierten Lagen.

Der kommunale Einfluss steuert die fußläufige Anbindung an den ÖPNV und das Haupttroutennetz des Radverkehrs, Binnenstrukturen mit guten Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und weitere Angebote zur Ermöglichung multimodalen Verkehrsverhaltens (z. B. Car- und Bikesharing). Gemischte Nutzungsstrukturen sollten unter Einbezug von Gewerbetreibenden erhalten und gefördert werden und von integrativen quartiersbezogenen Verkehrskonzepten begleitet sein (Deutscher Städtetag 2018, S. 25).

Kommunale Entscheidungsträger 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 verbessern.

2.2 Herausforderungen und Chancen für Wohnungsunternehmen

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

Quartiere als idealer Ansatzpunkt für innovative Lösungen in der Stadtentwicklung

Wohnquartiere sind die ideale Keimzelle für nachhaltige, innovative Mobilitätskonzepte, da hier auf kleinem Raum innovative Lösungen mit Außenwirkung und Pilotcharakter erprobt werden können. Mit dem Thema intelligente Mobilität erweitern Wohnungsunternehmen ihr Leistungsportfolio um ein für die Bewohner*innen wichtiges Spektrum. Gerade für Wohnungsunternehmen, die bereits im Bereich Smart Home aktiv sind, sind andockende wohnbegleitende Dienstleistungen wie z. B. die Buchung von Sharing-Fahrzeugen ideal.

Zukünftig ersetzt die Wohnungswirtschaft mit einer umfassenden „Mobility as a Service“ (MaaS) das Auto durch ein ausgewogenes Angebot von Mobilitätsdienstleistungen in Kooperation mit Mobilitätsunternehmen. 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 zukunftssträchtigen Mobilitätsmarkt selbst aktiv mitgestalten.

Mit vielfältigen Mobilitätsoptionen profilieren sich Wohnungsunternehmen nicht zuletzt als umfassende Dienstleistungsunternehmen, die ihre gesellschaftliche Verantwortung (Corporate Social Responsibility) wahrnehmen und sich als Engagierte im Klimaschutz positionieren.

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

Patrick Isensee

Business Development Manager
Gewobag AG



Foto: Nikolaus Braide

Aufwertung und Wertsteigerung – für Neubau und Bestand

In Neubauquartieren ist die Umsetzung besonders vielversprechend, da Mobilitätskonzepte von Anfang an einfacher eingeplant und die vielfältigen Mobilitätsangebote aktiv in die Vermarktung einfließen können. So wird ein Kundensegment adressiert, für das solche Dienstleistungen ein zentrales Kriterium bei der Wahl des Wohnortes sind. Die Mieter*innen lassen sich auf diese Weise auch langfristig an das Wohnungsunternehmen binden.

Doch auch für Bestandsimmobilien können neue Mobilitätsdienste die Verkehrssituation im Quartier entspannen und die Aufenthaltsqualität steigern. Große infrastrukturelle Eingriffe sind im Bestand oftmals

Verringerung von Baukosten und Flächenverbrauch durch ein intelligentes Mobilitätskonzept



Flächenverbrauch: 12,5 m² Stellplatzfläche und 12,5 m² Bewegungsfläche pro Stellplatz

nur schwer möglich, jedoch können etwa Maßnahmen zur Rad- und Fußverkehrsfreundlichkeit meist relativ niederschwellig implementiert werden. So kann der Immobilienwert von Randlagen und deshalb schlecht vermietbaren Objekten durch eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie verbesserte Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr gesteigert werden. Weniger Lärm und Abgase, dafür mehr Sicherheit und Lebensqualität in einem Quartier beeinflussen dann auch den Immobilienwert einer solchen Nachbarschaft positiv.

Wohnen, Mobilität und erneuerbare Energie integriert denken

Ein weiterer unverkennbarer Mobilitätstrend ist die Elektromobilität. Die Angebotsoptionen reichen dabei von Stellplätzen mit Ladeinfrastruktur für einzelne Mieter*innen bis hin zum Angebot von eigenen elektrischen Quartiersfahrzeugen. Elektrofahrzeuge senken im besten Fall den verkehrsmittelbedingten lokalen CO₂-Ausstoß in der Wohnsiedlung auf null.

Hierbei kommt der Wohnungswirtschaft eine Schlüsselrolle in der Entwicklung zu. Im öffentlichen Bereich ist der Aufbau einer passenden Infrastruktur mit vielen Hürden verbunden, die es so im Bereich der Wohnungswirtschaft nicht gibt, z. B. die Entwidmung einer Straßenfläche. Viele Grundstücks- und Wohnungseigentümer verfügen hingegen über geeignete Flächen für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Elektromobilität an privaten oder öffentlich zugänglichen Aufstellorten.

→ Seite 64, Elektromobilität

Zudem ergibt sich für Wohnungsunternehmen bei Neubau- und Sanierungsprojekten die einmalige Möglichkeit, ein integriertes Mobilitäts- und Energiekonzept umzusetzen. So können beispielsweise Photovoltaikanlagen auf den Wohnhausdächern Strom für die Batterien von Pedelecs erzeugen. Viele Wohnungsunternehmen produzieren bereits seit Jahren eigenen Strom mit Photovoltaikanlagen oder Blockheizkraft-

werken. Konkret bedeutet dies: Sektorenkopplungen zu schaffen und damit Synergien zwischen Energie, Wärme und Mobilität für Kostenvorteile zu nutzen.

Frühzeitig sollten Kooperationen vereinbart und für Betreibermodelle und Finanzierungen gewonnen werden. Ein gelungener integrierter Betrieb ermöglicht die Substitution von motorisiertem Individualverkehr und trägt damit zu einem autoarmen Quartier und positiv zur Profilierung des Quartiers bei (Kreher 2019, S. 4).

Allerdings wird Elektromobilität vielfach noch als unternehmensfremde Zusatzleistung verstanden, die mit zusätzlichem Aufwand, Kosten und rechtlichen Unsicherheiten behaftet ist. Doch bereits nach geltendem Recht 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 Privilegierung von lokal erzeugtem Solarstrom (Zengerling 2019, S. 29).

Gefragte Kooperationspartner

Wohnungsunternehmen können ihr fundierten Wissens über die eigenen Bestände bei der Planung von Mobilitätsangeboten einbringen und so die Bewohner*innen als Kundengruppe für Kooperationen erschließen. Die Wohnungswirtschaft kennt bestenfalls den Mobilitätsbedarf ihrer Mieter*innen und kann dadurch oft belastungsfähige Aussagen zu den Erfolgchancen eines standortspezifischen Mobilitätsangebots treffen. Welche Mobilitätsangebote in einem Quartier angeboten werden, wird maßgeblich durch die Wohnungswirtschaft gestaltet und durch den direkten Kontakt zu den Mieter*innen wird die Akzeptanz der neuen Angebote erhöht. Wohnungs- und Mobilitätsunternehmen können so eine Symbiose eingehen, von der alle profitieren – nicht zuletzt die Mieter*innen durch alternative Mobilitätsangebote im Wohnquartier.

2.3 Synergien von Wohnungsunternehmen und kommunaler Verwaltung nutzen

Der Kernfaktor beim Querschnittsthema Wohnen und Mobilität ist das Zusammenspiel zwischen kommunalen Akteuren und der Wohnungswirtschaft.

Eine Sicherstellung der Mobilität aller Stadt- und Dorfbewohner*innen, unabhängig von ihrem sozialen und ökonomischen Status, ist nur über eine gemeinsame Anstrengung aller Beteiligten – Bund, Länder, Regionen, Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft – möglich, die sich nicht an formalen Zuständigkeits-ebenen orientieren darf. 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 als Kernkompetenz entwickelt sich weiter in das integrierte Angebot eines mobilen, lebenswerten Wohnquartiers und -umfelds. Die kommunale Verwaltung und die Wohnungswirtschaft haben dabei unterschiedliche Einflüsse und Ansatzpunkte für die standortbezogenen Mobilitätsmaßnahmen. Diese beeinflussen sich gegenseitig und

“ 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



benötigen eine enge Kooperation und Koordination. Gemeinsam besteht die Chance, die Vision eines nachhaltigen, lebenswerten Wohnumfelds mit Leben zu füllen und sich so als schlagkräftige Akteure der Mobilitätswende zu positionieren.

3. Bausteine einer intelligenten Mobilität am Wohnort

Wie vielfältig intelligente Mobilität im Wohnquartier ist, zeigen die folgenden Bausteine. Sie skizzieren die wichtigsten Handlungsfelder, in denen Wohnungsunternehmen die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld erhöhen können.

Je nach den Rahmenbedingungen vor Ort lassen sich individuelle Schwerpunkte setzen – und zwar sowohl in Bestands- als auch in Neubauquartieren. Dabei sollen die Bausteine nicht getrennt voneinander gedacht werden, sondern tragen gerade in ihrem Zusammenspiel zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilitätskultur bei. Auf den folgenden Seiten finden sich zahlreiche Anregungen und Praxisbeispiele, wie die Umsetzung angegangen werden kann – von eher niedrigschwelligen Maßnahmen wie Fahrradstellanlagen bis zum „Leuchtturmprojekt“ Mobilitätsstation.

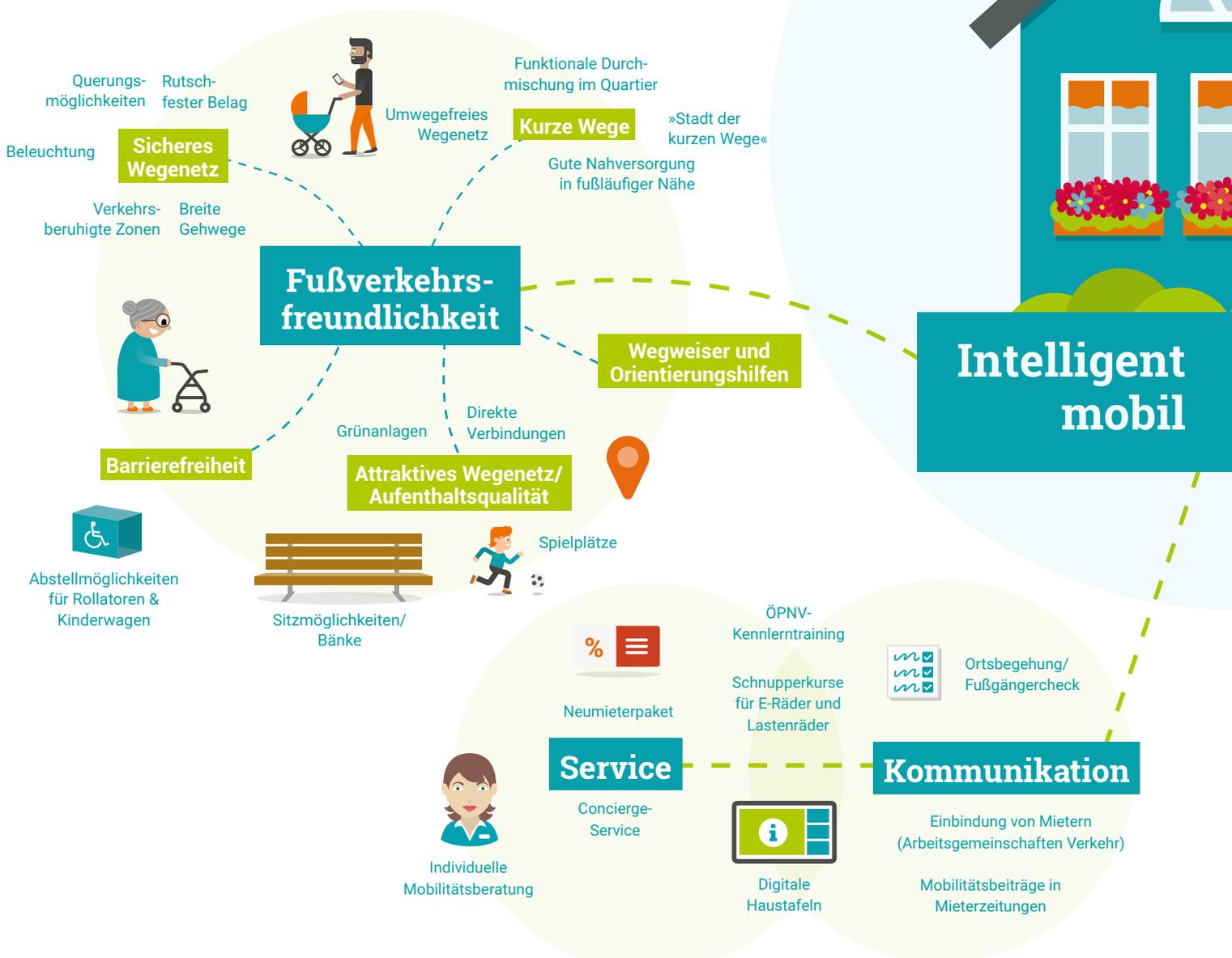






Foto: Daniel Hawelka

3.1 Fußverkehrsfreundlichkeit

Die ersten Meter vor der Haustür legen alle Mieter*innen zu Fuß zurück. Eine barrierefreie und komfortable Fußverkehrsinfrastruktur bildet somit die Grundlage eines jeden Mobilitätskonzepts am Wohnort und erleichtert den Zugang zu anderen Verkehrsmitteln. Attraktive, barrierefreie Fußwege sind aber nicht nur die Basis einer selbstbestimmten Mobilität, sondern tragen wesentlich zu mehr Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit im Wohnquartier bei. Dadurch wird allen Bewohner*innen ein einfacher Zugang und Teilhabe am öffentlichen Raum ermöglicht. Zudem wird eine Identifikation mit der Umgebung geschaffen und die Mieter*innenbindung gestärkt.



Verkehrsberuhigter Bereich

Verkehrsberuhigte Bereiche bzw. Zonen stellen den Fußverkehr in den Vordergrund und sind ein Zeichen hoher Aufenthaltsqualität im Quartier. Sie gelten verkehrsplanerisch als Maßstab für Quartiersstraßen und sind das ideale Mittel für ein lebenswertes Miteinander im Straßenraum – nicht nur für Kinder und Familien.

Bedarf ermitteln

Bei Wohnquartieren sind deshalb immer verkehrsberuhigte Bereiche oder zumindest Tempo 30-Zonen zu empfehlen. In größeren Neubauquartieren mit eigener verkehrlicher Erschließung ist dies während der Planung einzubringen. Bei Bestandsquartieren ist lediglich bei der Lage an größeren Durchfahrtsstraßen Tempo 50 hinzunehmen, sonst sollte auf die Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten hingearbeitet werden. Wichtig ist, die Begrenzung des Straßenabschnitts der Verkehrsberuhigung zu definieren. Gerade bei mehreren wohnungswirtschaftlichen Akteuren in der Straße bietet es sich an, die Idee mit allen Straßenanrainer*innen zu besprechen. Bei einem fahrradreichen Viertel sollte zudem der Fall Fahrradstraße mit bedacht werden.

Voraussetzungen und rechtliche Rahmenbedingungen

Notwendig bei der Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche (Fahren mit Schrittgeschwindigkeit) sind die verkehrlichen und straßenrechtlichen Voraussetzungen. Entscheidende Kriterien sind demnach eine sehr geringe Verkehrsbelastung und das Überwiegen einer Aufenthaltsfunktion (VwV-StVO 2017). Die Verkehrsbelastung kann durch eine erste Zählung wochentags zur Pendlerzeit geschätzt werden. In einer Viertelstunde 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, welcher die gleichberechtigte Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer*innen unterstreicht. Im Bestand muss mit geschwindigkeitsdämpfenden Elementen



Foto: VCD/Bjarne Lotze

(z. B. Straßenverengungen 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.

Verkehrsberuhigte Zonen umsetzen

Inspiration für die Umsetzung bieten häufig andere verkehrsberuhigte Bereiche in der Kommune oder bundesweite Lösungen. Der kommunalen Verwaltung obliegt die Festlegung in der Bauleitplanung und die Umsetzung der baulichen Änderungen. Der Baulastträger stimmt dem Umbau in der Regel nur dann zu, wenn



Foto: VCD/Katja Täubert

Pkw- und Radverkehr weiter möglich sind. Als ersten Schritt gilt es, über den Bedarf und das Vorhaben mit den Ansprechpartner*innen der Stadtverwaltung sowie Anlieger*innen zu diskutieren. Zur Begründung des Bedarfs kann die familiäre Mieter*innenstruktur im Quartier herangezogen werden. Unterstützend dazu hilft im Bestand ein Zusammenschluss mit Mieterbeiräten, engagierten Initiativen, Organisationen und eventuell Schulen in fußläufiger Nähe oder eine Unterschriftenliste bzw. ein offener Brief dieser Akteure.

Häufig ist damit ein Antrag auf Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone bei der kommunalen Verwaltung verbunden. Dieser kann bei hohen Aussichten auf Erfolg in den ersten Gesprächen direkt eingereicht werden. Bei Bedenken der Verwaltung sollte bei Bestandsquartieren das Vorhaben durch Aktionen gestärkt werden. Ziel der Aktionen muss sein, den Bedarf nachzuweisen und die Aufenthaltsqualität schrittweise zu erhöhen. Ein gutes Beispiel ist die temporäre Spielstraße, die beispielsweise in Bremen oder Griesheim (Hessen) Anwendung findet. 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.

Informieren und kommunizieren

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.

→ Seite 82, Einbindung von Bewohner*innen

🔗 **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 Verkehrsberuhigter Bereich



Bedarf prüfen

- Familiäre Mieter*innenstruktur und andere Bedarfsgründe prüfen
- Entscheidung zwischen verkehrsberuhigtem Bereich, Tempo 30 und Fahrradstraße
- 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



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. Hierdurch wird nicht nur ein jedes Neubauprojekt bei potenziellen Mieter*innen attraktiver, sondern es steigert auch die Mietbindung aller Anwohner*innen im Bestand.



Foto: VCD/Philipp Kosok

Umsetzen

Zunächst gilt es, den Bedarf an möglichen Maßnahmen zu klären: Welche Nutzungsansprüche werden an den zu gestaltenden Freiraum gestellt? Welche baulichen Gegebenheiten und Besonderheiten sind zu berücksichtigen? Wie sind die Witterungsverhältnisse vor Ort? Diese Bestandsanalyse lässt sich mit einem Termin vor Ort und partizipativen Elementen kombinieren.

Dann heißt es, den Kostenrahmen für die Maßnahmenumsetzung abzustecken und die Finanzierung sicherzustellen. Ein separates Umsetzungsbudget für das Wohnumfeld kann verhindern, dass in der Erstellungsphase die Mehrkosten von vorangehenden Arbeiten (z. B. Rohbau, Gebäudeausbau) zu Lasten der Wohnumfeldqualität umgewälzt werden. So kann das Wohnumfeld tatsächlich in jener Qualität erstellt werden, in der es entworfen wurde.

„ Vom Transit- zum Aufenthaltsraum: Weniger Platz für den motorisierten Individualverkehr bedeutet mehr Lebensqualität in den Wohnvierteln, somit mehr Raum für soziale Begegnungen und den Fuß- und Radverkehr insgesamt. So geht Wohnumfeld zum Wohlfühlen!

Helena Köfler

Regionalkoordinatorin
Berlin-Brandenburg
VCD



Exkurs: Fußverkehrs- freundlichkeit als Teil der Wohnumfeld- qualität

Fußverkehrsfreundlichkeit und Wohnumfeldqualität gehen Hand in Hand. Attraktive Fußwege sind barrierefrei, komfortabel und sicher. Ob Eltern mit Kinderwagen oder Menschen mit Rollatoren, alle sind gleichermaßen auf hindernisfreie Wege angewiesen. Belebte Grünflächen, eine gute Beleuchtung und ausreichend Sitzmöglichkeiten erhöhen sowohl die Attraktivität als auch das Sicherheitsgefühl in der Siedlung und laden zu Fußwegen ein. Ein fußverkehrsfreundliches Quartier steigert die Wohnumfeldqualität, wenn die folgenden Kriterien erfüllt sind:

1. Barrierefreiheit

Die Begeh- und Befahrbarkeit (z. B. mit Kinderwagen oder Rollator) der Wege ist bei jeder Witterung barrierefrei möglich. Mit abgesenkten Bordsteinen, geringen Steigungen von Rampen und Handläufen an Treppen wird auf mobilitätseingeschränkte Personen Rücksicht genommen.

2. Schutz und Sicherheit

Das Risiko für Verkehrsunfälle wird durch eine übersichtliche Raumaufteilung sowie eine klare Zonierung stark vermindert. Sinnvoll ist es beispielsweise, Spiel- und Aufenthaltsflächen durch niedrige Sitzmauern, Pflanzkisten oder Hecken von den Kfz-Parkplätzen zu trennen.

3. Anbindung an übergeordnete Strukturen

Die wichtigsten Alltagsinfrastrukturen sind zu Fuß erreichbar, die Prämisse der „Stadt der kurzen Wege“ ist konsequent umgesetzt. Eine funktionale Mischung innerhalb des Quartieres ist somit gegeben. Die Anzahl und Länge der notwendigen Wege ist reduziert.



Foto: Katharina Hering

4. Multifunktionalität

Die Gestaltung des Außenraumes ermöglicht eine Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Nutzungsgruppen (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Senior*innen, Menschen mit Behinderung etc.). Die Zufahrtsstraßen für den motorisierten Individualverkehr und Kfz-Parkflächen sind flächensparend oder multifunktional konzipiert, d. h. sie sollen am Siedlungsrand angeordnet sein und je nach Frequentierung auch rückgebaut werden können.

5. Komfort

Die Ausstattung und Möblierung entspricht den Ansprüchen aller Nutzungsgruppen und trägt zum Verweilen, zur Begegnung und Bewegung bei: Sitzbänke zum kurzen Erholen oder Tische und Bänke zum Picknicken sind hierbei sinnvolle Elemente. Die Ausstattung ist so angeordnet, dass sie Bezug zu Teilbereichen und Gebäuden nimmt, z. B. Spielbereiche für Kleinkinder in Sicht- und Rufdistanz zum Wohngebäude.

Wichtig ist, für die Planung eine Fachperson aus der Freiraumplanung heranzuziehen. Ein*e Landschaftsarchitekt*in kennt Möglichkeiten, auch bei engem Budgetrahmen Freiräume mit hoher Aufenthalts- und Gebrauchsqualität zu erstellen und damit die bestmögliche Gestalt- und Erlebnisqualität zu erzielen. Auch bereits existierende und bei der Mieterschaft beliebte Elemente können genutzt werden. Dazu gehören etwa von dem Wohnungsunternehmen und den Bewohner*innen gemeinsam geplante und gepflegte Urban Gardening-Bereiche: Das stärkt den Zusammenhalt in der Siedlung und erhöht die Wertschätzung für die gemeinschaftlichen Flächen.

Wartung und Pflege

Die Wohnumfeldqualität wird auch 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. Auch hier können Landschaftsarchitekt*innen professionelle Unterstützung bieten.

Informieren und kommunizieren

Gerade bei der Gestaltung des Wohnumfeldes muss von dem Beginn der Planung an nicht nur informiert, sondern auch der Dialog mit den Bewohner*innen gesucht werden. Diese sollten aktiv am Planungsprozess teilhaben und auch auf allen Ebenen mitgestalten können. Formate für dieses Vorgehen sind z. B. Planungswerkstätten, Diskussionsveranstaltungen oder auch Online-Fragebögen.

→ Seite 82, Einbindung von Bewohner*innen

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

→ Gute Beispiele

Stellwerk 60 (Köln)

Die autofreie Siedlung Stellwerk 60 in Köln zeichnet sich durch eine außergewöhnlich hohe Aufenthaltsqualität aus. Die Siedlung ist als Fußgängerzone (mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“) gewidmet, sodass Konflikte mit dem MIV entfallen. Die Wege sind verschwenkt, damit Radfahrende ihre Geschwindigkeit reduzieren müssen und so Fußgänger*innen nicht gefährden.

Die Ausstattung mit Sitzbänken ist ein weiterer Garant für die Aufenthaltsqualität, genauso wie

wegbegleitende Bepflanzungen und Grüninseln. Viele Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche runden das Angebot ab.

Die Siedlung verfügt über eine sogenannte „Reservefläche“, also eine im Bebauungsplan ausgewiesene Fläche für ein mögliches Parkhaus, falls das Konzept der Autofreiheit an seine Grenzen stoßen sollte. Auf dieser Fläche befindet sich ein Urban Gardening-Bereich, der von den Bewohner*innen gemeinschaftlich gestaltet wird.

Fördermöglichkeiten

Die Fördermöglichkeiten zur Gestaltung eines attraktiven Wohnumfeldes beziehen sich hauptsächlich auf die Herstellung von Barrierefreiheit. Für Wohnungsunternehmen gibt es die Möglichkeit, ein Darlehen mit dem Programm „IKU – Barrierearme Stadt“ der KfW-Bank zu erhalten. Dieses Programm bezieht sich neben Maßnahmen zum Abbau von Barrieren auch auf Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, wie etwa dem Bau von Spielplätzen oder Parkanlagen. Auch die Investitionsbanken Berlin (Programm: „IBB Wohnraum modernisieren“) und Sachsen-Anhalt (Programm: „Zuwendungen zur Herstellung des barriere reduzierten Zugangs zu Wohngebäuden und Wohnungen“) vergeben Darlehen in diesem Bereich.

Checkliste Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität



Bedarf klären

- Nutzungsansprüche und Bevölkerungsstruktur analysieren
- Bauliche Besonderheiten und Witterungsverhältnisse prüfen

Voraussetzungen und Anforderungen

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

Umsetzung

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

Information und Kommunikation

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



Fußverkehrscheck

Stärken und Schwächen der Fußverkehrsinfrastruktur im Quartier gemeinsam mit den Bewohner*innen untersuchen – ein sogenannter „Fußverkehrscheck“ ist das ideale Mittel, um das Wohnumfeld genauer unter die Lupe zu nehmen und ermöglicht eine kostengünstige Bestandsaufnahme sowie Bedarfsanalyse einer Siedlung. Am Ende steht ein Katalog, der Schwachstellen und Gefahrenpunkte aufzeigt. Auf diese Weise können Verbesserungsmaßnahmen zielgenau abgeleitet und umgesetzt werden. Das partizipatorische Verfahren sensibilisiert für die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen und trägt zu einer höheren Akzeptanz von abgeleiteten Maßnahmen bei.

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 Begehungsleitung ist die Einladung der Bewohner*innen. Eine maximale Teilnehmendenzahl von 20 Personen hat sich bewährt. In kleineren Quartieren kann der Check offen für alle interessierten Bewohner*innen beworben werden. In größeren Quartieren ist dagegen eine Begehung, aufgeteilt auf bestimmte Zielgruppen (z. B. Schüler*innen, Senior*innen, mobilitätseingeschränkte Personen) empfehlenswert. Der Zeitpunkt der Veranstaltung ist entscheidend, sodass auch alle Zielgruppen teilnehmen können. Je nach Zielgruppe erfolgt die Einladung postalisch, über Aushänge, die Mieterzeitung, über Multiplikatoren wie Altenheime sowie Kindergärten/Schulen oder den Internetauftritt.

Die Route der Gruppenbegehung ist mit einer altersgerecht angepassten Begehungszeit zu planen: Etwa eine Stunde Gehzeit ist optimal. In dieser Zeit kann die Gruppe eine Strecke von etwa einem Kilometer Länge inspizieren. Das 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,



Foto: VCD/Katja Täubert

Knotenpunkte und Zuwege umfassen. Bei größeren Siedlungen bietet es sich an, die Strecke auf typische Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege aufzuteilen.

Zuletzt müssen die Materialien für den Fußverkehrscheck vorbereitet, besorgt und zur Inspektion mitgenommen werden. Dazu gehören: Fußverkehrscheck-Fragebögen, Karten des Quartiers (mit eingezeichneter Route), Klemmbretter, Stifte, Maßbänder und eine Kamera.



Foto: VCD/Katja Täubert

Fußverkehrscheck durchführen

Der eigentliche Check dauert im Normalfall mindestens eine Stunde. Zu Beginn des Fußverkehrschecks erläutert die Begehungsleitung kurz Ablauf und Ziele des Checks und stellt den anwesenden Bewohner*innen die geplante Route vor. Anschließend bekommen die Teilnehmenden den Fußverkehrscheck-Fragebogen und Stifte ausgeteilt, um die Protokollierung aller relevanten Schwachstellen und möglicher Verbesserungsvorschläge sicherzustellen.

→ Seite 24, Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität

Die Dokumentation während des Checks sollte folgende Punkte umfassen:

- Standort
- Problembeschreibung bzw. positives Beispiel
- geäußerte Verbesserungsvorschläge
- 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 sammelt die Begehungsleitung die ausgeteilten Fragebögen und Materialien wieder ein. Anschließend 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.

→ Die ganze Siedlung integrieren

In vielen Fällen ist eine Begehung der Siedlungsumgebung (z. B. zur nächsten ÖPNV-Haltestelle oder Carsharing-Station) sinnvoll. Zudem ist eine frühzeitige Kooperation mit der zuständigen kommunalen Verwaltung bzw. dem verantwortlichen Verkehrsunternehmen anzustreben, besonders für die folgenden Maßnahmenumsetzungen.

Eine Einladung zu Kaffee und Kuchen bildet hierfür einen angenehmen Rahmen und erhöht die Gesprächsbereitschaft. In größeren Siedlungen ist ferner 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

Im Nachgang der Veranstaltung ordnet die Begehungsleitung 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.



Foto: VCD/Katja Täubert

Diese Ergebnisse werden in geeigneter Weise an die Bewohner*innen weitergeleitet, zum Beispiel durch einen 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 Bewohner*innen 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 & 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 kommu-

nikativ 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 Bewohner*innen häufig Verbesserungsvorschläge und Wünsche äußern, die teilweise nicht umsetzbar sind. Die Begehungsleitung des Wohnungsunternehmens sollte darauf vorbereitet sein, diese Ansprüche realistisch beantworten und moderieren zu können.

📄 **Das VCD-Projekt »Zu Fuß zur Haltestelle« hat jede Menge Checklisten – mit Fokus auf den Weg zur Haltestelle – 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

Nachbereitung

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

Durchführung

- Materialien zum Startpunkt bringen
- Fußverkehrscheck-Konzept kurz erklären
- Route vorstellen
- Fragebögen und Material (z. B. Kamera für Fotodokumentation) 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

Information und Kommunikation

- Zuständige Ansprechperson beim Wohnungsunternehmen (oder auch ergänzend beim Verkehrsbetrieb) festlegen
- Ergebnisse an Teilnehmende bzw. Anwohner*innen kommunizieren



3.2 Fahrradfreundlichkeit

Die Qualität von Fahrradwegen und -abstellanlagen bestimmt maßgeblich darüber, ob Bewohner*innen das Fahrrad für ihre Alltagswege nutzen. Dabei gilt: Je näher und komfortabler die Fahrradparkplätze – vor allem im Vergleich zum Auto – zu erreichen sind, desto eher wird das Fahrrad auch genutzt. Gerade für Spezialfahräder wie Pedelecs und Lastenräder sind witterungs- und diebstahlgeschützte Abstellanlagen unerlässlich. Aber auch Verleih- und Reparaturangebote sind ein wichtiger Baustein der Fahrradfreundlichkeit im Wohnquartier. Damit positionieren sich Wohnungsunternehmen als engagierte Dienstleister, die sich durch eine besondere Serviceorientierung auszeichnen.



Fahrradparken

Der Bau von geeigneten Fahrradabstellanlagen ist sowohl im Bestand als auch bei Neubauten die einfachste Möglichkeit, um die Fahrradinfrastruktur und -mobilität in einem Wohnquartier nachhaltig zu verbessern. Der Aufwand und die Kosten unterscheiden sich dabei je nach Größe und Qualität der Anlage. Durch die Umsetzung von Fahrradstellplätzen in einem integrierten Mobilitätskonzept fallen bei Neubauten die Kosten für Pkw-Stellplätze in einem hohen Ausmaß weg, sodass die Attraktivität der Wohnsiedlung langfristig steigt.



Foto: Jan Hilmar

Bedarf ermitteln

Zunächst ist der objektbezogene Bedarf an Fahrradstellplätzen zu ermitteln. Als allgemeiner Richtwert sind 2,4 Fahrräder pro Haushalt anzunehmen (BMVI 2018). Alternativ wird pro 30 m² Wohnfläche ein Fahrradstellplatz empfohlen (Neufert 2016). Hinzu kommen Fahrradparkplätze für Gäste (Richtwert: 10 Prozent der Stellplätze für Mieter*innen) sowie erweiterter Flächenbedarf für Lastenräder, Spezialräder und Anhänger. Bei der Umsetzung einer Fahrradparkanlage muss auf die Bewohner*innenstruktur Rücksicht genommen werden, um bedarfsgerechte Mobilitätsangebote anzubieten. 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. Für Räder mit elektrischem Antrieb muss eine zukunftsfähige Fahrradparkanlage sowie eine Ladeinfrastruktur angeboten werden.

→ Seite 64, Elektromobilität

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



Foto: Stadtplanungsamt Darmstadt

Arten von Fahrradabstellanlagen

Modell	Kosten pro Element	Platzbedarf (je Stellplatz)	Zugänglichkeit/ Benutzbarkeit	Wetterschutz	Diebstahl-schutz
Fahrad-bügel	Ab 60 € (durchschnittlich 120 €)	(1,25 -) 2 m ²	Sehr einfach	Nur bei Überdachung	Gering
Doppel-stock-parker	Ca. 500 bis 750 € für zwei Plätze (je einer oben und unten)	ca. 1,5 m ²	Schwer	Nur bei Überdachung	Mittel
Fahradbox	Ca. 500 bis 1.200 €	2 - 3 m ²	Einfach	Gewährleistet	Hoch
Fahrad-pavillon	Ca. 5.000 bis 10.000 € (für 12 Fahrräder)	Ab 7 m ²	Mittel	Gewährleistet	Mittel
Fahrad-raum (Erd-geschoss)	Kosten abhängig von vor-handenen Flächen und aus-gewählten Fahrradparkern	z. B. bei einem Mehr-familienhaus mit 12 Haushalten: ca. 50 m ²	Ebenerdiger Zugang	Gewährleistet	Mittel bis hoch
Fahrad-keller	bei Umwidmung von Pkw-Tiefgaragenplätzen geringe Kosten	z. B. bei einem Mehr-familienhaus mit 12 Haushalten: ca. 50 m ²	Breite Rampen mit geringen Neigungen nötig	Gewährleistet	Mittel bis hoch
Garage	Kosten abhängig von Größe, Bauaufwand und techni-schem Innovationsgrad	Ca. 2,25 m ² (je Stellplatz + Erschließungsflächen)	Ebenerdiger Zugang	Gewährleistet	Mittel

🔗 Weitere Informationen zum Fahrradpavillon unter: bit.ly/2CxVAMx



Foto: Stefan Hofmann

Voraussetzungen und Anforderungen klären

Aus dem ermittelten Bedarf ergibt sich die Größe der Fahrradparkanlage. Die Mindestfläche für eine bequeme Fahrradabstellung liegt bei 2 m². Rangierflächen erhöhen den Platzbedarf bei größeren Anlagen.

Der gewählte Standort muss Anforderungen an Nähe, Barrierefreiheit, Sicherheit und Wetterschutz genügen. Dafür sollte die Fahrradparkanlage wohnungsnah (höchstens 20 Meter Entfernung zum Hauseingang) errichtet werden. Ideal ist bei einem Neubau die Planung eines ebenerdig gelegenen Fahrradraums innerhalb des Gebäudes. Weiterhin muss der Zugang ausreichend breit ($\geq 1,20$ m) und die Anlage nachts gut ausgeleuchtet sein. Zum Schutz vor Niederschlag ist es nötig, außenstehende Parkanlagen zu überdachen. Hinsichtlich der Sicherheit und des Wetterschutzes sind Garagen oder abschließbare Fahrradboxen zu empfehlen, die auch gegen Frost und Sturm schützen.

Fahradparkanlagen umsetzen

Die verschiedenen Arten von Fahrradabstellanlagen sind in der Tabelle auf Seite 34 zu finden. Auszuschließen sind dabei sogenannte „Felgenkiller“, einfache Vorderradhalter ohne Standsicherheit und mangelhaftem Diebstahlschutz. Der Bauumfang ergibt sich

„Hochwertige und sichere Fahrradabstellanlagen sind ein überzeugender Anreiz für neue Mieter*innen: Das haben viele Akteure der Wohnungswirtschaft längst erkannt. Sie bewerben ihre Mobilitätsangebote offensiv und sprechen so eine fahrradaffine Mieterschaft an.“

Jan Lange

Regionalkoordinator Nord
VCD



dementsprechend anhand des örtlichen Bedarfs und des gewählten Angebots. Errichtete Parkanlagen 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, kaputte Fahrräder einfacher identifiziert und so die Besitzer kontaktiert werden – wertvoller Parkraum geht nicht verloren.



Foto: npg AG

Informieren und kommunizieren

Wichtig bei der Planung ist, die Mieter*innen frühzeitig über den Bau und die späteren Angebote zu informieren. Eine Partizipation während der Planungsphase gibt die Möglichkeit, auf Wünsche und Hinweise einzugehen, falls Bewohner*innen spezielle Mobilitätsbedürfnisse haben. Gleichfalls ist eine permanente Kommunikation des vorhandenen Angebotes an Fahrradabstellmöglichkeiten wichtig, um an die Nutzungsmöglichkeiten zu erinnern.

→ 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.



Foto: Erhard Renz

§ Rechtliche Rahmenbedingungen:

Wichtige Voraussetzung beim Bau von Fahrradparkanlagen ist das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht, insbesondere die jeweilige Landesbauordnung. Hier ist beispielsweise festgelegt, wie Abstellanlagen zu gestalten sind und wie viele Fahrradstellplätze mindestens für Wohneinheiten rechtlich vorgeschrieben sind. Dies wird teils durch Ortssatzungen spezifiziert. Bis zu welcher Größe der Neubau von Fahrradabstellanlagen verfahrens-/genehmigungsfrei ist, ist in den Landesbauordnungen ebenfalls geregelt.

Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein	genehmigungs-/verfahrensfrei ohne Begrenzung
Bayern, Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern	bis 30 m ² genehmigungs-/verfahrensfrei
Bremen	genehmigungs-/verfahrensfrei für nicht notwendige Fahrradabstellanlagen
Hamburg	bis 50 m ² genehmigungs-/verfahrensfrei
Hessen	genehmigungs-/verfahrensfrei (als Gebäude bis 30 m ² Brutto-Grundfläche)
Niedersachsen	genehmigungs-/verfahrensfrei ohne Begrenzung (bei Fahrradabstellanlagen in Gebäuden muss mindestens eine Seite vollständig offen sein)
Nordrhein-Westfalen	bis 100 m ² genehmigungs-/verfahrensfrei
Thüringen	nicht überdachte Fahrradabstellanlagen mit einer Fläche bis zu 100 m ² je Grundstück, überdachte Anlagen mit einer Fläche bis zu 40 m ² je Grundstück verfahrensfrei



Foto: VCD/Simon Henkel

→ 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

Wohnungsunternehmen können (u. a. in Zusammenarbeit mit der kommunalen Verwaltung) für den Bau von Fahrradparkanlagen Zuschüsse und Förderungen beantragen. Neben regionalen Förderprogrammen existiert das bundesweite Förderprogramm „Klimaschutz im Radverkehr“ (Ansprechpartner: Projektträger Jülich), welches u. a. den Aufbau von Radverkehrsinfrastruktur fördert.

🔗 **Einen Überblick über aktuelle Fördermöglichkeiten bietet unsere Datenbank:**

vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/foerderungen

Checkliste Fahrradparken



Bedarf

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

Fördermöglichkeiten und Finanzierung

- Kommunale Bezuschussung und landes- und bundesweite Förderung prüfen
- Eigenanteil auf Seiten des Wohnungsunternehmens sicherstellen

Anforderungen und Umsetzung

- Kommunale Bezuschussung und landes- und bundesweite Förderung prüfen
- Eigenanteil auf Seiten des Wohnungsunternehmens sicherstellen

Information und Kommunikation

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



Fahrradverleih

Bei Fahrradverleihsystemen (auch: Bikesharing) besteht für Wohnungsunternehmen die Möglichkeit, zusammen mit Mobilitätsdienstleistern neue Geschäftsfelder und Dienstleistungsangebote zu erschließen. Besonders interessant sind dabei Verleihangebote von Spezialfahrrädern wie E-Lastenräder und Pedelecs. Im Rahmen von Kooperationsverträgen mit Mobilitätsdienstleistern oder Vereinen werden entsprechende Verleihsysteme umgesetzt und angeboten. Durch attraktive, fahrradbasierte Mobilitätsangebote gelingt es, die Mieter*innenbindung in einem Quartier auf lange Sicht zu stärken.

Bedarf ermitteln

Die Nachfrage nach Fahrradverleihangeboten ist als grundsätzlich hoch anzusehen. Zu klären ist jedoch, bei welchen verschiedenen Fahrradtypen der größte Bedarf herrscht, denn verschiedene Fahrradtypen sind für unterschiedliche Personengruppen interessant. Einen ersten Ansatzpunkt bietet hierbei die Altersstruktur der Bewohner*innen. Grundsätzlich besteht die größte Nutzungsbereitschaft für Bikesharing-Angebote in der Altersgruppe der unter 39-Jährigen (IHK Würzburg 2017). Für diese Gruppe sind insbesondere E-Lastenräder ein attraktives Angebot, die verstärkt von jungen Menschen und Familien genutzt werden. Die Nachfrage nach Lastenfahrrädern und -pedelecs ist in Verleihsystemen recht hoch, da die private Anschaffung eines Transportrades vergleichsweise kostenintensiv ist. Mit zunehmendem Alter verschiebt sich die Fahrradnutzung hin zu Pedelecs (BMVI 2016) und standsichereren Rädern. Umfragen unter Bewohner*innen können Wohnungsunternehmen dabei helfen, die tatsächlichen und gewünschten Mobilitätsbedürfnisse genau zu ermitteln.

Voraussetzungen und Anforderungen klären

Zusammen mit dem jeweiligen Mobilitätsdienstleister werden nach der Bedarfsklärung die spezifischen Voraussetzungen und Anforderungen besprochen. Je nach Art des Fahrradverleihsystems ergeben sich unterschiedliche Mindestanforderungen. So sollte, ähnlich wie bei Fahrradparkanlagen, beim stationsbasierten Fahrradverleih auf Barrierefreiheit (Eben-



Foto: Philipp Böhme

erdigkeit, breite Rampen mit geringer Steigung oder Fahrradaufzüge), Sicherheit (Diebstahlschutz, An-/Abschließbarkeit), Wetterschutz (Überdachung oder Integration in Häuser/Boxen), ausreichende Beleuchtung und Nähe (schnelle Erreichbarkeit von möglichst vielen Wohneinheiten aus) geachtet werden. Zudem ist sicherzustellen, dass die Stationen prominent im Quartier platziert werden und schon von weitem durch ein einheitliches Corporate Design sichtbar sind.

Im Fall von Verleihsystemen mit E-Rädern ist es notwendig, eine entsprechende Ladeinfrastruktur aufzubauen und Anschlussmöglichkeiten vorzusehen.

→ Seite 64, Elektromobilität



Foto: Stadtplanungsamt Darmstadt

Die Infrastruktur kann auch kooperativ mit dem jeweiligen Mobilitätsdienstleister geplant und umgesetzt werden. Hier gibt es meist Standardlösungen, die einfach aufgebaut werden können. Die Buchung und das Ausleihen bei Fahrradverleihsystemen kann digital (Online-Portale, Smartphone-Apps), telefonisch oder stationär (z. B. über eine digitale Haustafel und/oder Schlüsselbox) organisiert werden. Auch hier sollten mit dem Mobilitätsdienstleister frühzeitig zielgruppengeeignete Möglichkeiten der Reservierung sowie des Ausleih- und Bezahlvorganges ausgewählt werden. Oft ist es möglich, die Buchung bzw. Reservierung in ein bestehendes Buchungssystem eines Mobilitätsdienstleisters zu integrieren.

Fahrradverleihsysteme umsetzen

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 u. a. festgelegt sein, wie die Wartung und Buchungsabwicklung abläuft. Es kann vorteilhaft sein, die Fahrräder in ein übergreifendes Verleihsystem zu integrieren: Dadurch werden für die Nutzer*innen über dieselben Informations- und Ausleihprozesse mehr Standorte verfügbar und es kann ein breiteres Angebot (verschiedene Fahrradtypen, evtl. im Tausch zwischen den Standorten) ermöglicht werden.

„An den Verleihstationen von PedsBlitz Hannover gibt es verschiedene Pedelecs zum Ausprobieren. Auch Stadtteilzentren und Wohnungsunternehmen sind dabei. Ein wichtiger Baustein, um die Fahrradnutzung im Quartier zu erhöhen!“

Christian Harstrick

Regionalkoordinator Hannover
VCD



Informieren und kommunizieren

Sehr wichtig ist bei Fahrradverleihsystemen, die Bewohner*innen frühzeitig und umfassend über geplante Angebote und entsprechende Konditionen zu informieren sowie wenn möglich auch in die Planung dieser mit einzubeziehen und schließlich das aktive Erproben zu ermöglichen, um Nutzungsbarrieren abzubauen.



Foto: Philipp Böhme

§ Rechtliche Rahmenbedingungen:
 Beim Aufbau von Stellplätzen im Rahmen von Fahrradverleihsystemen ist das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht, insbesondere die jeweilige Landesbauordnung, zu beachten

→ Seite 33, Fahrradparken

Hier ist beispielsweise festgelegt, wie Abstellanlagen zu gestalten sind. Dies wird teils durch Verordnungen oder Ortssatzungen spezifiziert¹. Verträge mit Mobilitätsdienstleistern sollten angemessene Regelungen enthalten – etwa zu den Mietkonditionen, Instandhaltungspflichten, Haftungsfragen. Zu grundsätzlichen Möglichkeiten der Ausgestaltung entsprechender Verträge im Verhältnis von Wohnungsunternehmen, Mobilitätsdienstleistern und Mieter*innen wird auf den Maßnahmensteckbrief zum Carsharing verwiesen.

→ Seite 70, Carsharing

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

→ Gute Beispiele

Seestadt Aspern (Wien)

Um den Radverkehr zu stärken, wurden in der Seestadt Aspern zahlreiche Fahrradverleihstationen und eine Lastenradstation errichtet. Auch gibt es einen integrierten Fahrradreparaturservice und ein Fahrradprojekt, welches sich an Kinder richtet („Projekt MiRa – das mitwachsende Rad für Kinder“). Der Verleih findet über automatische Stationen statt, an denen sich die Bewohner*innen ein Rad mit einer elektronischen Karte („Seestadt Card“) ausleihen können.

Nassauische Heimstätte (Frankfurt Niederrad, Kelsterbach, Langen)

In drei Pilotsiedlungen mit rund 1.200 Haushalten in Hessen will die Wohnungsgesellschaft Nassauische Heimstätte nachhaltige Mobilitätslösungen erproben. Zum Verleih stehen Pedelecs, Lastenräder und Anhänger. Die entsprechenden Sharing-Angebote sind per App und Online-Plattform buchbar. Die passende fahradfreundliche Infrastruktur schließt sichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen mit Standluftpumpen ein.

Fördermöglichkeiten

Neben regionalen Förderungen und Kooperationsmöglichkeiten werden Verleihsysteme durch das bundesweite Förderprogramm „Klimaschutz im Radverkehr“ (Ansprechpartner: Projektträger Jülich) und das Programm „Stadt gemeinsam gestalten! Neue Modelle der Quartiersentwicklung“ bezuschusst.

Checkliste Fahrradverleih



Bedarf

- Spezielle Mobilitätsbedürfnisse (Anhänger, Pedelecs, Dreiräder, Lastenräder, etc.) bedenken und Verleihangebote auswählen, die den Bedürfnissen der Nutzergruppen entsprechen (bspw. Lastenradangebote für Familien)
- Abstellflächen der (Spezial-)Räder inklusive Rangierflächen berücksichtigen
- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren
- Förderermöglichkeiten und Finanzierung
- Möglichkeiten zur kommunalen Bezuschussung und der landes- und bundesweiten Förderung prüfen

Anforderungen und Umsetzung

- Verleihstation(en) zentral im Quartier und in möglichst geringer Distanz zu den Wohneinheiten positionieren
- Mindestanforderungen zum Wetterschutz, zur Barrierefreiheit sowie zur Diebstahlsicherheit beachten
- Zugang zu der Verleihstation breit genug anlegen und ausreichend beleuchten
- Möglichkeiten zur Stromversorgung und Lademöglichkeiten für Pedelecs prüfen und umsetzen
- Verleihstation auswählen, die hinsichtlich Wetterschutz, Sicherheit, Komfort und Kosten passt

Information und Kommunikation

- Prüfen, dass die Verleihstation gut sichtbar im Quartier platziert ist und über ein einheitliches Corporate Design verfügt
- Rechtzeitige Information und Einbindung der Bewohner*innen sicherstellen
- Zuständige Ansprechperson festlegen, welche u. a. die regelmäßige Wartung und Kontrolle der Verleihstation übernimmt
- Alle Bewohner*innen über Angebot informieren
- Ansprechperson für Betrieb, Telefondienst etc. festlegen

Rechtliche Rahmenbedingungen

- Prüfen, ob der Neubau der Verleihstation genehmigungspflichtig ist
- Vorgaben zur Gestaltung der Stationen überprüfen
- Versicherung der Räder regeln



Fahrradwerkstatt

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

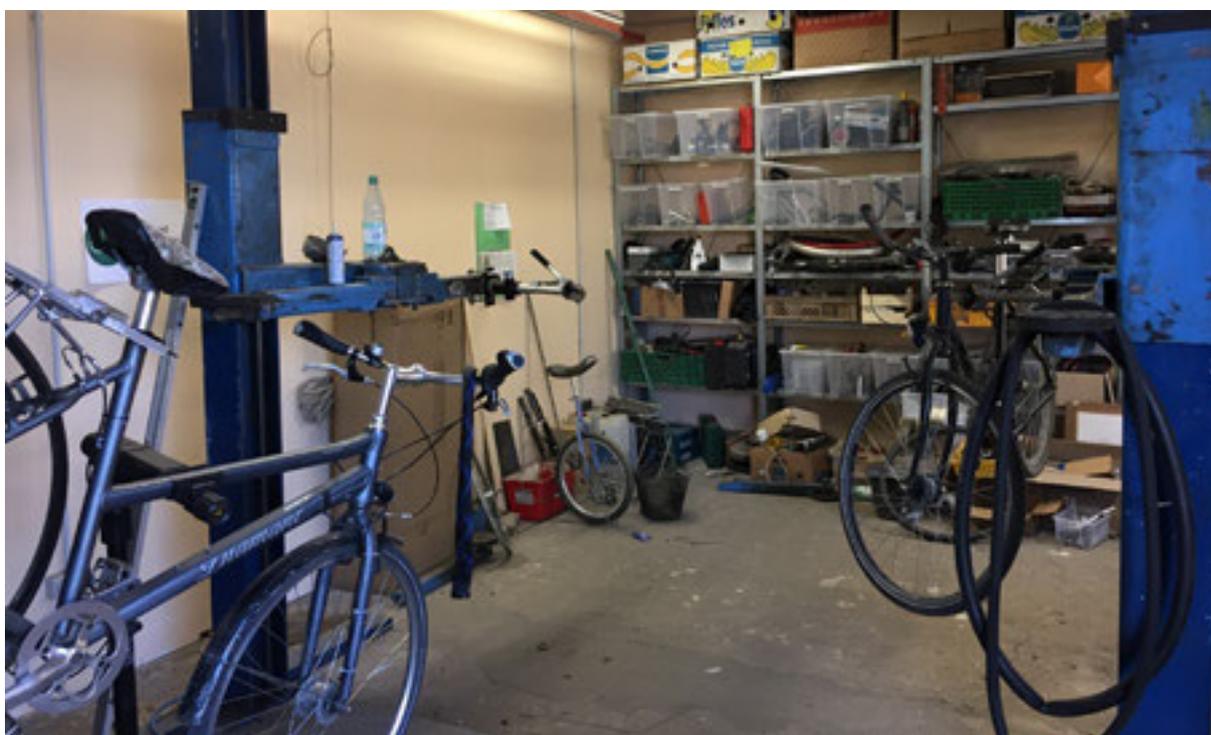


Foto: VCD

Umfang ermitteln

Der Umfang von Fahrradservices und Reparaturangeboten orientiert sich an der Größe der Wohnimmobilie. Im Fall von kleineren Wohnhäusern kann es ausreichen, ein diebstahlsicheres Reparaturset im Bereich der Fahrradabstellmöglichkeiten zu installieren. Lösungen, die die Aufhängung der Werkzeuge an Edelstahl-Kabeln gewährleisten, sind hierfür besonders geeignet. Eine weitere Variante ist mit Fahrradreparaturstationen gegeben, die verschiedene Hersteller anbieten. Diese sind ein platzsparendes und gleichzeitig sehr attraktives Angebot für alle Mieter*innen. In größeren Wohnhäusern bis hin zu ganzen Quartieren ist es empfehlenswert, eine eigene Fahrradwerkstatt zu errichten. Denkbar wäre auch, eine temporäre

Werkstatt aufzubauen. Diese kann mobil in einem Zelt untergebracht werden und insbesondere im Frühjahr zu Beginn der Fahrradsaison (z. B. im Rahmen eines Quartierfestes) bespielt werden.

Voraussetzungen und Anforderungen klären

Bevor mit dem Aufbau der Fahrradwerkstatt begonnen werden kann, muss die Frage der Zuständigkeit und Verantwortung geklärt werden – vielversprechend sind beispielsweise ehrenamtlich von den Bewohner*innen betriebene Werkstätten. Das Wohnungsunternehmen kann dann mit kostenlos zur Verfügung gestellten Räumlichkeiten und Kommunikationsmaßnahmen unterstützend zur Seite stehen.



Foto: Pressedienst Fahrrad/croozler.de

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 – am besten barrierefrei und ebenerdig. Auch die Zugänge müssen ausreichend breit ($\geq 1,20$ m) sein.

Fahrradwerkstätten sollten mindestens eine Luftpumpe, ausreichend große Montagehalterungen/-flächen (gegebenenfalls auch geeignet für Lastenräder), Ersatzteile (bspw. Schläuche oder Schrauben) und entsprechendes Reparaturschiff (Schmierstoffe, Flickzeug, Schraubendreher, Zangen, Hammer, Aufbewahrungsboxen etc.) enthalten. Standardisierte Werkzeugkoffer zur Reparatur von Fahrrädern beinhalten oft große Teile der notwendigen Utensilien. Zudem sollte die Fahrradwerkstatt – insbesondere für die dunkle Jahreszeit – ausreichend beleuchtet sein.

Fahrradwerkstatt kommunizieren

Wie bei allen Mobilitätsangeboten und begleitenden Maßnahmen ist eine frühzeitige und umfassende Information und Kommunikation mit den Bewohner*innen sowie deren Einbeziehung bei der Umsetzung sehr wichtig. Es trägt zum langfristigen Erfolg bei, die Anwohnenden über sämtliche Aktionen und Maßnahmen, die in und um die Fahrradwerkstatt umgesetzt werden, kontinuierlich zu informieren. Auch sind verlässliche Öffnungs- und Servicezeiten entscheidend.

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



Foto: IBC/MBG

→ Gute Beispiele

Cykelhuset Malmö (Schweden)

Zwei Fahrradwerkstätten innerhalb des Cykelhusets mit Werkzeug, Material und Luftpumpen erlauben eine schnelle Reparatur des eigenen Rades. Zudem gibt es eine Fahrradwaschstation im Haus.

Uferwerk (Werder)

Das Herzstück der Wohnsiedlung Uferwerk ist die Klimawerkstatt, welche einen Veranstaltungsraum, eine Nähstube, ein Repaircafé und Werkstätten (unter anderem eine Metall- und Fahrradwerkstatt) beherbergt.

HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH (Berlin)

Die kommunale Wohnungsgesellschaft HOWOGE bietet im Rahmen von Großveranstaltungen ca.

sechsmal im Jahr eine temporäre Fahrradwerkstatt an. Dieses Angebot ist für alle Mieter*innen kostenlos und wird in Kooperation mit sozialen Trägern oder Gewerbebetreibenden durchgeführt.

WOGEDO (Düsseldorf)

In Kooperation mit der Wohnungsbaugesellschaft WOGEDO betreibt eine ehrenamtliche Initiative im Düsseldorfer Stadtteil Wersten eine Fahrradwerkstatt mit kostenlosen Reparaturmaßnahmen. Die Wohnungsbaugesellschaft unterstützt die Initiative dabei mit mietfreien Räumen. Das Angebot der Werkstatt reicht von der Hilfe zur Selbsthilfe bis zu Kursen, die das Einmaleins der Fahrradreparatur vermitteln.

Fördermöglichkeiten

Zur Finanzierung von Fahrradwerkstätten kann einerseits die Möglichkeit eines Darlehens durch das KfW-Umweltprogramm (KfW Bankengruppe) geprüft werden, andererseits gibt es landesweite Förderprogramme zur Quartiersentwicklung, die möglicherweise in Frage kommen (z. B. „Programm Soziale Stadt“ in Berlin).

Checkliste Fahrradwerkstatt



Umfang

- Umfang der Fahrradwerkstatt klären
- Temporäre Reparaturaktionen auf Quartiersfesten mitdenken

Anforderungen und Umsetzung

- Spezielle Mobilitätsbedürfnisse (Anhänger, Pedelecs, Dreiräder, Lastenräder, etc.) besonders bei den Platzbedürfnissen einplanen
- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren
- Möglichst zentralen Ort für die Werkstatt im Quartier ausmachen
- Werkstatt mit mindestens der folgenden Ausstattung:
- Luftpumpe, Montagehalterung/ -fläche (geeignet für Lastenräder), Ersatzteile (wie Schläuche oder Schrauben) und passendes Reparaturoquipment (Schmierstoffe, Flickzeug, Schraubendreher, Zangen, Hammer etc.)
- Zuwege zu den Stellplätzen für alle Nutzergruppen ebenerdig und breit genug umsetzen sowie ausreichend beleuchten
- Zuständigkeit für den Betrieb der Fahrradwerkstatt klären
- Bewohner*innen für ehrenamtliche Tätigkeiten gewinnen
- Mieter*innenbeirat bei der Planung involvieren

Information und Kommunikation

- Rechtzeitige Benachrichtigung und Einbindung der Bewohner*innen sicherstellen
- Kontinuierliche Kommunikation über Maßnahmen in und um die Fahrradwerkstatt beachten
- Verlässliche Öffnungs- und Servicezeiten sicherstellen
- Förderermöglichkeiten und Finanzierung
- Möglichkeiten zur kommunalen Bezuschussung und der landes- und bundesweiten Förderung prüfen



Foto: Danny König

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Voraussetzung für eine unabhängige, flexible Mobilität im Wohnquartier ist eine fußläufige Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz. Schließlich ist eine gute Erschließung durch Bus und (Straßen-)Bahn für viele Menschen ein zentrales Kriterium bei der Wohnortwahl. Umfassende Fahrgastinformationen im Quartier sowie spezielle Tarifmodelle für Bewohner*innen (z. B. Mieterticket) sind wichtige Anreize zur ÖPNV-Nutzung. Doch auch die Zugänglichkeit der Haltestellen mit kurzen, barrierefreien Wegen ist entscheidend für eine gute Anbindung der Quartiere. Um die Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, ist eine enge Kooperation mit Mobilitätsdienstleistern und der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung sowie des lokalen Verkehrsbetriebes erforderlich.



Mietertickets

Wohnungsunternehmen bieten ihren Bewohner*innen durch sogenannte Mietertickets vergünstigte oder kostenlose Fahrscheine bzw. Abonnements für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an. Dadurch entsteht nicht nur für Pendelnde eine kostengünstige Alternative zum eigenen Auto, Mietertickets stärken auch die alltägliche Nutzung von Bus und Bahn. Insgesamt stellt es ein attraktives Angebot dar, das Wohnumfeld autoarmer zu gestalten.

Umfang ermitteln

Zur Umsetzung eines Mietertickets sind zunächst die Rahmenbedingungen des Quartiers zu prüfen, bevor eine Auswahl eines der drei Ticketmodelle (siehe Seite 53) möglich ist. So ist die Bewohner*innenstruktur des Quartiers zu analysieren, ebenso wie das vorhandene Angebot des öffentlichen Nahverkehrs und die Lage des Quartiers in der Stadt.

Mietertickets sind vor allem dann sinnvoll, wenn sich aus der Struktur der Bewohner*innen ergibt, dass wenige vergünstigte Zeitkarten wie Semesterticket oder Jobticket vorhanden sind. Aber auch für Bewohner*innen, die möglicherweise bereits über vergünstigte ÖPNV-Tickets verfügen, zum Beispiel Senientickets, kann ein Mieterticket höhere Rabatte oder weitere Angebote (wie Fahrradmitnahme) bieten. Hier ist nach der Analyse der vorhandenen Zeitkarten die Verhandlung mit dem Verkehrsunternehmen entscheidend.

Andererseits muss bei der ÖPNV-Anbindung des Wohnquartiers überprüft werden, ob diese für alle Bewohner*innen zugänglich sowie geeignet ist. Eine fußläufige, barrierefreie Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, also vom Quartier zur Bus-/Tram- oder Bahnstation, 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 mitverantwortlich für die Standorte von Haltestellen. Ist das Wohnquartier unzureichend erschlossen, kann das Wohnungsunternehmen innovative Anschlusskonzepte, wie etwa Quartiersbusse, in Erwägung ziehen. Neben der Erreichbarkeit ist die Bedienungshäufigkeit maßgeblich für die Qualität des

ÖPNV. Bei zu langen Wartezeiten sollten Anfragen zur Taktverdichtung oder Anbindung mit weiteren Linien an die Verkehrsunternehmen und an die kommunale Verwaltung gestellt werden.

Voraussetzungen und Anforderungen klären

Im Anschluss sind die Anforderungen der verschiedenen Ticketmodelle für das jeweilige Wohnquartier zu untersuchen. Die Konzepte unterscheiden sich stark in den Kosten und betrieblichen Anforderungen. Bevor der Kontakt zum Verkehrsunternehmen bzw. -verbund gesucht wird, sind deshalb die Eckpfeiler der Verhandlungen abzuklären.



Foto: VCD



Im nächsten Schritt ist die Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen oder -verbänden aufzunehmen, um ein geeignetes Ticketmodell im Rahmen eines Kooperationsvertrages abzusprechen. Je nach Region ist ein Verkehrsunternehmen allein für die Tarifgestaltung zuständig und damit der Kooperationspartner oder es gibt einen übergreifenden Tarif des Verkehrsverbundes. Verkehrsunternehmen und -verbände sind meist sehr offen für Mieterticket-Konzepte, da sie damit langfristige und sichere Vertriebswege erschließen und neue Kund*innen gewinnen. Allerdings sind nicht alle Ticketmodelle bei allen Verkehrsunternehmen bzw. -verbänden möglich. Zusätzlich sollte eine Einbindung der kommunalen Verwaltung geprüft werden. In einigen Fällen unterstützen Städte und Gemeinde solche Vorhaben finanziell oder mit Pressearbeit.

Finanziert werden die Solidartickets über einen Aufschlag auf die Kaltmiete. Mobilitätsdienstleistungen wie Stellplätze oder Mietertickets dürfen nicht in den gesetzlich geregelten Nebenkosten abgerechnet werden. Aus diesem Grund bietet sich dieses Modell nur für Neubauquartiere an: Bei einem Neuabschluss des Mietvertrages ist das Mieterticket dann Teil des angebotenen Gesamtpaketes – bestehende Mietverträge können von solchen Vereinbarungen nicht abhängig gemacht werden. Zugleich ist davon auszugehen, dass nicht alle Bestandsmieter*innen die Mobilitätsvereinbarung unterzeichnen würden.

„ Mietertickets sind gute Beispiele für gelungene Kooperationen zwischen der Wohnungsbranche und den lokalen Verkehrsunternehmen. Die vereinfachte Nutzbarkeit des ÖPNV macht dessen Vorzüge erfahrbar. Sie sind ein starker Anreiz, um den ÖPNV im Wohnumfeld zu stärken.“

Stefan Tschök

Geschäftsbereichsleiter Marketing
und Pressesprecher
CVAG



Miertickets umsetzen

Die Umsetzung des Mietertickets ist vor allem durch eine enge Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen bzw. -verbund geprägt. Deshalb sind die jeweiligen Ansprechpartner*innen auf Seiten des Verkehrsunternehmens bzw. -verbunds und des Wohnungsunternehmens früh genug zu identifizieren. Bei den Verhandlungen sind neben den Kosten bzw. Rabatten auch die integrierten Angebote wie eine Fahrradmitnahme festzulegen. Bei der Bestellung von großen Ticketpaketen durch Wohnungsunternehmen können Rabatte von ca. drei bis zehn Prozent mit dem Verkehrsunternehmen bzw. -verbund verhandelt werden.

Exkurs: Modelle des Mietertickets

Sharingmodell

Beim Sharingmodell bzw. ÖPNV-Ticketsharing teilen sich Bewohner*innen übertragbare Tickets, was in allen Quartiersgrößen möglich ist.

Zielgruppe sind Mieter*innen, die nur einzelne Fahrten mit dem ÖPNV unternehmen und für die der Einzelfahrpreis eine Zugangshürde darstellt. Die Fahrkarten werden dabei durch das Wohnungsunternehmen bestellt, ausgegeben und verliehen. Die Tickets stehen den Bewohner*innen kostenlos zur Verfügung oder werden im Rahmen eines Mietkonzepts aufgeführt und verrechnet. Dabei ergibt sich auch bei der kostenpflichtigen Nutzung durch das Teilen der Fahrscheine eine Ersparnis im Vergleich zu Einzelfahrscheinen oder Abonnements. Das finanzielle Risiko für das Wohnungsunternehmen ist beim Ticketteilen sehr gering, da nur wenige Kosten für einzelne Tickets anfallen. Bei dauerhaft erfolgreicher Umsetzung sind die Kosten in ein Mietkonzept integrierbar. Voraussetzung ist, dass die Verkehrsunternehmen bzw. -verbünde übertragbare Tickets anbieten.

Die Anzahl der übertragbaren Fahrscheine ist erheblich von der Bewohner*innenstruktur abhängig und in den ersten Monaten auszutesten. Die Bewohner*innen müssen das Ticket ohne große Umwege erhalten können. Es ist sinnvoll die Nutzungshäufigkeit und -dauer zu begrenzen, um vielen Mieter*innen die Inanspruchnahme zu gewährleisten und Vielfahrer*innen als Kund*innen des Verkehrsunternehmens zu werben. Hinsichtlich der Verteilung der Tickets bietet sich darum eine zentrale Verteilungsstelle mit Erfassungssystem an. Dies kann in einer Mobilitätsstation, durch einen Conciergeservice oder mithilfe einer verschließbaren Box erfolgen, zu der nur Ticketeiler*innen Zugriff haben. Das Erfassungssystem verhindert Dauernutzungen durch Einzelne sowie Missbrauch oder Diebstahl der Tickets und kann zudem den Bedarf für zukünftige Tickets aufzeigen.

Freiwilliges Mieterticket

Im Mittelpunkt des freiwilligen Modells steht der Einkauf einer großen Anzahl von ÖPNV-Abonnements seitens des Wohnungsunternehmens, um

einen Kostenvorteil durch Großkundenrabatte zu erhalten. Diese werden an die Bewohner*innen weiterverkauft, die somit von einem vergünstigten Preis im Vergleich zum Einzelkauf profitieren. Dieses Modell ist besonders effektiv in großen Quartieren.

Dadurch, dass in der Startphase nicht genau eingeschätzt werden kann, wie viele der vergünstigten Tickets am Ende gekauft werden, birgt dieses Modell am Anfang ein gewisses finanzielles Risiko. Dieses Risiko kann jedoch durch frühzeitige Kommunikationsmaßnahmen oder Befragungen abgefangen werden. Nach der Startphase sind die Tickets rechtzeitig im Voraus von den Bewohner*innen zu bestellen, sodass das Wohnungsunternehmen mit konkreten Zahlen Vereinbarungen mit dem Verkehrsunternehmen bzw. -verbund treffen kann. Dabei ist in der Regel eine Mindestabnahmezahl zu beachten.

Der Vertrieb kann entweder über das Verkehrsunternehmen oder über das Wohnungsunternehmen erfolgen. Datenschutzrechtlich ist ein Vertrieb über das Wohnungsunternehmen einfacher, da keine Daten der Bewohner*innen 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

Das Solidarticket ist Teil des angebotenen Gesamtpaketes bei Abschluss des Mietvertrages. Alle Neubewohner*innen werden somit obligatorisch mit Mietertickets ausgestattet. Das Modell bietet sich nur in Neubauquartieren an.

Damit ist das Solidarmodell eine Weiterführung des freiwilligen Mietertickets und hat die gleichen Vertriebswege. Auch hier profitieren die Bewohner*innen großer Quartiere durch die festen Abnahmezahlen der Tickets vom Großkundenrabatt des Verkehrsunternehmens.

Gleichzeitig sind die Vertriebswege mit dem Verkehrsdienstleister abzusprechen, damit die Tickets bei den Bewohner*innen ankommen. Vor Abschluss der Verhandlungen sollte anhand der Bewohner*innenstruktur nochmal geprüft werden, ob das ausgehandelte Angebot zielgruppenspezifisch passt. Hierbei können die Verkehrsunternehmen bzw. -verbände mit ihrem Wissen über die ÖPNV-Nutzungen helfen. Im laufenden Betrieb ist außerdem für die Bewohner*innen eine Ansprechperson seitens des Wohnungsunternehmens wichtig, welche gleichzeitig den Vertrieb der Fahrkarten übernimmt.

Informieren und Kommunizieren

Unabhängig vom gewählten Ticketmodell ist es sehr wichtig, rechtzeitig ausführliche und zielgerichtete Kommunikationsmaterialien an die Mieter*innen auszugeben oder bestehende Kommunikationskanäle (z. B. Mieterzeitung) für die direkte Ansprache zu nutzen. Einer dauerhaften, zielgruppengenaue Information und Kommunikation kommt sehr große Bedeutung zu, um eine ausreichende Kostendeckung zu garantieren.

Im Zuge einer Neueinführung ist dafür eine frühzeitige Informationsveranstaltung zu planen, bei der den Bewohner*innen die Wirkung und Nutzung des Mietertickets vorgestellt wird. Insbesondere die Nutzungsbedingungen sind klar verständlich zu formulieren. Dies betrifft vornehmlich die Kommunikation der Nutzungsbedingungen beim Sharingmodell bzw. ÖPNV-Ticketsharing. Darin sind die Abholung und Nutzungsdauer sowie mögliche Konsequenzen beim (wiederholten)

Verlust klar und offen zu kommunizieren. Vertiefend können den Bewohner*innen zudem vorhandene ÖPNV-Angebote in ihrem Umfeld bekannt gemacht werden. Am besten sollten permanent vorhandene Informationen wie Fahrplanaushänge an Schwarzen Brettern oder an sogenannten digitalen Brettern bzw. Haustafeln zur Verfügung stehen. Digitale Aushänge können in vielen Quartieren die aktuellen Abfahrtszeiten der nächstgelegenen Haltestelle anzeigen.

→ Neumieterpakete

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.

→ Seite 77, Neumieterpaket

🔗 **Konzepte für Mietertickets zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr ausgearbeitet von der Universität Kassel:**

bit.ly/2IN0luA

→ Gute Beispiele

Domagpark (München) **Sharingmodell bzw. ÖPNV-Ticketsharing**

WOGENO Mitglieder können sich eine übertragbare ÖPNV-Karte der Münchner Verkehrsgesellschaft im Domagpark ausleihen.

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 Großkundenrabatt Bewohner*innen 11,5 Prozent Ersparnis im Vergleich zum regulären Ticketkauf.

Genossenschaft Zurlinden (Zürich) **Solidarticket**

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



Bedarf

- Bewohner*innenstruktur für Ticketbedarf analysieren
- 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 hinsichtlich Qualitätsverbesserung aufnehmen

Umsetzung

- Ticketmodell mit dem regionalen Verkehrsunternehmen bzw. -verbund abstimmen
- Vertrieb und laufenden Betrieb der Tickets festlegen und klären
- Kooperationsvertrag mit Vertragskonditionen festschreiben
- Konzept zur Bearbeitung neuer Anfragen zu Mietertickets erarbeiten: Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten beim Wohnungsunternehmen und Verkehrsunternehmen klären
- Bedarf und Bewohner*innenstruktur wiederholt analysieren und Mieterticket-Modell daran anpassen

Anforderungen und Voraussetzungen

- Prüfen, ob lokales Verkehrsunternehmen Mietertickets anbietet oder anbieten könnte
- Alle Ticketmodell-Optionen hinsichtlich der Anforderungen und Rahmenbedingungen im Quartier prüfen
- Priorisiertes Mieterticket-Modell auswählen und mit Bewohner*innen diskutieren
- Anzahl der insgesamt benötigten Tickets abschätzen
- Verhandlungsrahmen (Vergünstigungen, Sonderkonditionen wie Fahrradmitnahme etc.) mit Verkehrsunternehmen bzw. -verbund abstecken

Information und Kommunikation

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



Zu Fuß zur Haltestelle

Jede Fahrt mit Bus und Bahn beginnt zu Fuß, nämlich auf dem Weg zur Haltestelle. Wie man eine Reise mit dem ÖPNV empfindet, hängt also stark vom Weg zur Haltestelle ab. Damit eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gelingt, braucht es neben einem größeren Bus- und Bahnangebot also auch einen attraktiven Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dieser Baustein liegt in der Verantwortung der Kommunen (in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen), doch auch Wohnungsunternehmen sind wichtige Akteure, um den ÖPNV zu stärken.

Maßnahmen ermitteln

Folgende Maßnahmen tragen dazu bei, das Wegenetz zum Nahverkehr aufzuwerten:

Orientierungshilfen für Fußgänger*innen

Ein Wegweisersystem ermöglicht eine bessere Orientierung in der Stadt. Umgebungspläne und Schilder zeigen fußläufig erreichbare Ziele, die innerhalb eines Radius von 300 bis 500 Metern liegen, z. B. naheliegende Haltestellen, Stadtviertel oder andere Orte von Interesse. So können auch Menschen ohne Smartphone sowie Ortsfremde sich bequem in der Stadt orientieren. Die Beschilderung sollte einheitlich aufgebaut und leicht lesbar sein, auch für Menschen mit Sehschwächen. Wien verfügt bereits über ein Fußwegeleitsystem als Bestandteil der „Flaniermeilen“ – auf 20 Stelen finden Fußgänger*innen alle Wege, die sie in acht Minuten erreichen können.

Umgebungspläne an Haltestellen

An jeder Haltestelle ist neben den klassischen Reiseinformationen (z. B. Liniennetz, Umsteigemöglichkeiten, Tarife) ein Umgebungsplan nötig, der naheliegende Straßen, Haltestellen, Gebäude und Grünanlagen aufzeigt. Angaben in Kilometern sind oft wenig aussagekräftig, weswegen die Entfernung in Gehminuten angegeben werden sollte. München, Paris und Wien verfügen bereits über solche Umgebungspläne.



Foto: VCD/Katja Täubert

Abgesenkte Bordsteine an Querungen

Derzeit sind viele Bordsteinkanten auf eine Höhe von 3 Zentimeter abgesenkt – als Kompromiss zwischen Menschen mit Sehbehinderungen und Menschen im Rollstuhl. Besser ist es, Bordsteine auf Höhe der Querungsstelle in zwei Hälften mit differenzierter Bordhöhe aufzuteilen: abgesenkt für Rollstuhlfahrer*innen, erhöht für Menschen mit Taktstock, die den Fahrbahnrand taktil erfassen müssen.

[↗ Weitere Informationen:](#)

www.barrierefreie-mobilitaet.de



Foto: VCD/Katja Trübert

Gehwege mindestens 2,7 Meter breit

Breite Gehwege ermöglichen Fußgänger*innen mit und ohne Mobilitätseinschränkungen, den Straßenraum sicher und bequem zu nutzen. Darüber hinaus vereinfachen breite Gehwege das Anlegen von Wartebereichen an Haltestellen: Wartende Fahrgäste haben ausreichend Platz, ohne passierende Fußgänger*innen zu stören. Für die Nutzung des Straßenraums durch mobilitätseingeschränkte Personen soll der Gehweg mindestens 2,7 Meter breit sein – davon profitieren auch Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck.

Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum – barrierefrei ausgestalten

Der öffentliche Raum ist das Wohnzimmer der Stadt, Bänke sind ihr wichtigstes Mobiliar. Es empfiehlt sich, Bänke, Aufenthaltsflächen oder provisorische Sitzmöglichkeiten im Abstand von max. 300 Metern voneinander zu platzieren (FGSV 2002). Für sehbehinderte Menschen ist eine kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung wichtig.

Haltestellendichte in Städten

Ein dichtes Haltestellennetz ist Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV. Städtische Bus- und Straßenbahnhaltestellen sollen daher alle 100 bis max. 500 Meter angelegt werden, S- und U-Bahnhaltestellen sollen max. 800 Meter voneinander entfernt sein.

Dresden ist hier vorbildlich: 97 Prozent der Einwohner*innen haben einen maximal 300 Meter entfernten Zugang zum ÖPNV (Landeshauptstadt Dresden 2011).

Begrünung und Beleuchtung der Wege und Haltestellen

Durch beleuchtete und begrünte Fußwege und Haltestellen werden Angsträume auf den Straßen reduziert. Kunst- und Lichtinstallationen an strategischen Orten, etwa in Unterführungen, Parks oder auf zentralen Plätzen, verbessern die gefühlte Sicherheit auf den Straßen.

Komfortable und originelle Haltestellen

Ein einzigartiges Design und eine außergewöhnliche Ausstattung der Haltestellen machen das Warten auf den Bus kurzweilig. Haltestellen, die als Designprodukte oder gar Kunstobjekte entwickelt sind, werden Teil des urbanen Designs, was wiederum zum positiven Image einer Stadt beiträgt. Außerdem wird die Fahrt mit dem ÖPNV durch Ablenkung und Spaß an der Haltestelle positiver bewertet. So kann etwa eine Bücherbox zum Stöbern eingerichtet oder eine (temporäre oder permanente) Ausstellung gezeigt werden.

Umsetzung

Der erste Schritt zur Verbesserung des Weges zur ÖPNV-Haltestellen ist, eventuell vorhandene Schwachstellen und mögliche Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Dabei können auch partizipative Formate wie ein Fußverkehrsheck helfen

→ Seite 32, Fußverkehrsheck

Danach sollte geklärt werden, welche*r Verantwortungsträger*in für welches Gebiet zuständig ist, damit die abgeleiteten Maßnahmen nach Dringlichkeit, Machbarkeit, Kosten und Dauer der Umsetzung gestaffelt werden können. In einem Maßnahmenkatalog sollten u. a. Zuständigkeiten und Terminsetzungen aufgeführt werden.

Information & Kommunikation

Informationen über geplante Veränderungen werden den Bewohner*innen frühzeitig zur Verfügung gestellt und über diverse Medien und Kanäle kommuniziert. Bei großen Maßnahmenpaketen bietet es sich an, einen Abschlussworkshop mit gemeinsamer Diskussion über die umsetzbaren Maßnahmen und deren Priorisierung durchzuführen.

[Leitfaden für gute Wege zur Haltestelle:](#)

[vcd.org/themen/fussverkehr/
zu-fuss-zur-haltestelle/](https://vcd.org/themen/fussverkehr/zu-fuss-zur-haltestelle/)

→ Gute Beispiele

Hannover

In Hannover sind im Rahmen des Projekts „Busstops“ neun einzigartige Bushäuschen entstanden. Ins Auge springen zum Beispiel die Lego-Landschaft-Haltestelle Steintor oder das futuristisch grüne Luftboot mit einem Vogelhäuschen vor dem Museum August Kestner.

Potsdam

Die Tram-Haltestellen in der Gartenstadt Drewitz befinden sich in der Mitte des Quartiers und sind von einem langgezogenen Park neben den Tram-

schienen umgeben. Dieser zeichnet sich neben zahlreichen Sitzmöglichkeiten und einem Spielplatz auch durch vielfältig gestaltete, ansprechende Grünflächen und umfassende Barrierefreiheit aus.

Krumbach (Österreich)

Künstlerisch gestaltete Haltestellen aus Holz und Metall in futuristischen Formen und naturnahe Zuwege machen das Warten auf den Bus in der Gemeinde Krumbach in Österreich schöner und kurzweiliger.

Fördermöglichkeiten

Die Fördermöglichkeiten zur Gestaltung eines attraktiveren Weges zu ÖPNV-Haltestellen beziehen sich hauptsächlich auf die Herstellung von Barrierefreiheit, fallweise aber auch auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität (z. B. Bau von Spielplätzen oder Parkanlagen). Für Wohnungsunternehmen gibt es die Möglichkeit, ein Darlehen in dem Programm „IKU-Barrierearme Stadt“ von der KfW-Bank zu erhalten. Auch die Investitionsbanken Berlin (Programm: „IBB Wohnraum modernisieren“) und Sachsen-Anhalt (Programm: „Zuwendungen zur Herstellung des barriere reduzierten Zugangs zu Wohngebäuden und Wohnungen“) vergeben Darlehen in diesem Bereich.

Checkliste Zu Fuß zur Haltestelle



Voraussetzungen und Anforderungen

- Fußverkehrscheck zur Bestandsaufnahme der Wegequalität durchführen
- Fußwegenetz zum ÖPNV anhand der Kategorien Sicherheit, Orientierung/Information, Komfort/Aufenthaltsqualität sowie Barrierefreiheit überprüfen

Umsetzung

- Eventuelle Schwachstellen und Verbesserungsmöglichkeiten identifizieren
- Einbindung von Expert*innen und Verantwortungsträger*innen von kommunaler Verwaltung und örtlichen Verkehrsunternehmen bei der Evaluierung prüfen
- Zuständigkeiten klären und Maßnahmenkatalog erstellen

Information und Kommunikation

- Frühzeitige Information der Bewohner*innen über geplante Maßnahmen initiieren
- Medienwirksame Presseaktionen andenken
- Notwendigkeit anderer Diskussions-/Beteiligungsformate prüfen



Foto: Philipp Böhme

3.4 Autoreduziertes Wohnen

Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist einer der elementaren Bestandteile, um Verkehrslärm und Treibhausgasemissionen im Wohnumfeld zu reduzieren. Viele Mobilitätsangebote lassen sich an einer Mobilitätsstation bündeln. Ein wichtiges Handlungsfeld liegt zudem in der Elektromobilität: Diese führt zwar zu keiner Verringerung des Flächenbedarfs, ist im Hinblick auf Feinstaubemissionen aber die umweltfreundlichere Alternative zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, sofern erneuerbare Energien genutzt werden. Besonderes Potenzial für die Entlastung und flächeneffiziente Nutzung des öffentlichen Raums haben darüber hinaus Sharing-Angebote, allen voran Carsharing.



Mobilitätsstation

Umsteigen, Leihen, Parken, Tauschen, Reparieren – Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote und Dienstleistungen vom E-Rad bis zum Carsharing-Fahrzeug. Darüber hinaus sind Mobilitätsstationen eine gute Möglichkeit für Wohnungsunternehmen, zusammen mit Mobilitätsdienstleistern neue Geschäftsfelder zu erschließen.

Bedarf und Standort ermitteln

Die Umsetzung einer Mobilitätsstation ist eine sehr umfangreiche wohnbegleitende Dienstleistung. Daher sind der Bedarf und das Ziel der Maßnahme von Anfang an genau zu definieren. Die Planung umfasst verschiedene Tätigkeitsfelder, weshalb die zuständige Ansprechperson für die Maßnahme über entsprechende Kompetenzen verfügen sollte.

Im ersten Schritt wird das Angebotsspektrum der Mobilitätsstation ausgewählt und der zukünftige Bedarf der Bewohner*innen im Vorfeld der Umsetzung ermittelt. Die Elemente sind abhängig vom finanziellen und räumlichen Rahmen der Maßnahme. Eine gute Abschätzung des Bedarfs ist über statistische Durchschnittswerte zur Nutzung von Verkehrsmitteln in Abhängigkeit von soziodemographischen Faktoren und der Lage des Wohnquartiers möglich. Noch aussagekräftiger sind jedoch zielgerichtete Umfragen unter den Bewohner*innen im Quartier.

Es muss nicht zwangsläufig eine hohe Anzahl und Vielfalt von Fahrzeugen an einer einzelnen Station angeboten werden. Mobilitätsstationen werden auch im kleinen Rahmen zu Impulsgebern für die Nutzung intelligenter, nachhaltiger Mobilitätsoptionen im Wohnquartier.

Als Standort eignen sich sowohl zentrale Orte im Wohnquartier, die von allen Bewohner*innen fußläufig schnell erreicht werden können, als auch Standorte, welche an Bus-, Tram- oder Bahnstationen grenzen. Hier ist zunächst zu prüfen, ob die Mobilitätsstation innerhalb eines Wohnquartiers in einem bestehenden Gebäude errichtet werden kann oder ob es notwendig oder sinnvoll ist, die Mobilitätsstation als Neubau zu planen. Bei der Planung von Neubauquartieren sind entsprechende Flächen von Beginn an zu berücksichtigen. Im Bestand lassen sich durch die Umgestaltung



Foto: Philipp Böhme

vorhandener Abstellräume, oberirdischer Stellplatzflächen oder Garagen kleine Mobilitätsstationen umsetzen.

Voraussetzungen und Anforderungen klären

Nach der Planung des Bedarfs und des Ziels der Mobilitätsstation sollten potenzielle Partnerinstitutionen (z. B. Mobilitätsdienstleister) gefunden und angesprochen werden. Externe Kooperationen verbessern das Angebot der Station und ergänzen das hauseigene Know-How, benötigen allerdings zusätzlichen Abstimmungsbedarf. Vor allem für große Mobilitätsstationen bietet es sich zudem an, ein integriertes (elektronisches) Ticketsystem für alle Mobilitätsoptionen zusammen mit den Mobilitätsdienstleistern zu entwickeln, um die Zugänglichkeit zu den Verkehrsmitteln zu vereinfachen und die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen.



Foto: Philipp Böhme

Darüber hinaus ist ein Projektplan zu erstellen, der mit den Kooperationspartnern abgesprochen ist. Für jedes Element der Mobilitätsstation ist dabei zu klären, welche baulichen, rechtlichen, organisatorischen und technischen Rahmenbedingungen einzuhalten sind. Dafür müssen der Zielrahmen, Arbeitsschritte und beteiligte Personen intern wie extern vorab festgelegt werden.

Mobilitätsstation umsetzen

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 Eingewöhnungsphase und der Kommunikation mit den Bewohner*innen eine Evaluierung sinnvoll. Oft ist eine Anpassung an den Bedarf notwendig, wenn einzelne Angebote besser genutzt werden als erwartet. Weiterhin muss ein Konzept zur Wartung und Pflege der Anlage erarbeitet werden. Sowohl mit den Kooperationspartnern wie auch intern ist zu beachten, die Zuständigkeiten sowie den Turnus von Kontrollen festzulegen.

Informations- und Kommunikationskonzept erstellen

Eine Mobilitätsstation sollte deutlich gekennzeichnet sein, etwa durch ein Corporate Design, das alle angebotenen Verkehrsmittel einschließt, durch eine Informationsstele und Wegweiser in der nahen Umgebung. Wichtiger Bestandteil einer Mobilitätsstation sind Informationen und Hilfestellungen für die Nutzung

„Eine 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 Car-sharing-Fahrzeug der Weg zum Großeinkauf bewältigt werden.“

Eric Kruzycki

Regionalkoordinator
Rhein-Main
VCD



der vielfältigen Angebote. Diese sollten an der Station hinterlegt sein und immer aktuell gehalten werden.

Die Bewohner*innen sollten spätestens zu Beginn der Maßnahme über Lage und Angebot der Mobilitätsstation informiert werden. Hierfür eignen sich Online- wie Offline-Maßnahmen (Beiträge in einer Mieterzeitung, Plakate und Flyer), digitale Haustafeln, Veranstaltungskonzepte zur Mobilität im Wohnquartier und Mobilitätsweiterbildung. Ein bereits bestehender Concierge sollte ebenfalls einbezogen werden. Ein Kommunikationskonzept ist vor allem bei der Einführung größerer Mobilitätsstationen oder vor dem Hintergrund einer geplanten Erweiterung sinnvoll.

Mögliche Elemente einer Mobilitätsstation

Abstellraum und Fahrradgarage

→ Seite 33, Fahrradparken

Car- und Bikesharing

Sharing-Systeme können im Kontext von Mobilitätsstationen zusammen mit Mobilitätsdienstleistern oder Vereinen im Rahmen von Kooperationsverträgen umgesetzt und angeboten werden.

→ Seite 40, Fahrradverleih

→ Seite 70, Carsharing

Conciergeservice

Der Conciergeservice einer Mobilitätsstation sollte eine Paketannahme/-abgabe für Bewohner*innen ermöglichen. Bei größeren Quartieren schafft ein Service mit angeschlossenem Paketdepot Abhilfe. Bei kleineren Quartieren sind Paketboxen zusätzlich zu den Briefkästen möglich oder in Kooperation auch ganze Packstationen.

Digitale Haustafel

Digitale Haustafeln informieren die Bewohner*innen schnell und einfach. Sie können etwa die Auslastung einer Mobilitätsstation und den Ladestand der Batterien von E-Sharing-Fahrzeu-

gen anzeigen oder die Fahrpläne der nächstgelegenen Haltestellen.

Information und Mobilitätsberatung

→ Seite 86, Mobilitätsberatung

Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

→ Seite 68, Elektromobilität

Lastenräder

(Elektrische) Lastenräder stellen mit ihrem großen Stauraum eine gute Alternative zum Auto dar. Diese werden von den meisten Nutzer*innen jedoch abwechselnd zum normalen Fahrrad gebraucht, sodass sich ein gemeinschaftliches Lastenrad für ein Wohnquartier anbietet.

Mietertickets

→ Seite 49, Mietertickets

Reparaturservice und -station

→ Seite 44, Fahrradwerkstatt

§ Rechtliche Rahmenbedingungen:

Beim Aufbau von Mobilitätsstationen sind das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht, insbesondere die jeweilige Landesbauordnung, zu beachten. Diese baurechtlichen Vorgaben werden, je nach Art des Vorhabens, gegebenenfalls durch Ortssatzungen spezifiziert. Soll die Mobilitätsstation im öffentlichen Raum – etwa in Form von

Ladestationen und/oder Carsharing-Stationen auf Stellplätzen öffentlicher Wege – errichtet werden, ist das öffentliche Straßenrecht zu beachten. Die rechtlichen Rahmenbedingungen einer Mobilitätsstation variieren sehr stark in Abhängigkeit von den umzusetzenden Elementen und Bauvorhaben.

→ Seite 40, Fahrradverleih

→ Seite 70, Carsharing



Foto: Michael Nagy/Presseamt München

→ Gute Beispiele

Domagpark (München)

Herzstück des Mobilitätskonzepts des Domagparks ist eine zentrale Mobilitätsstation mit angeschlossenem Auto- und Fahrradverleihsystem inklusive Lastenfahrrädern und einer Ladeinfrastruktur. Diese wurde als erste E-Mobilitätsstation Münchens im Mai 2016 eröffnet. Nach einem Jahr Betrieb nutzen über 120 Bewohner*innen die Station. Eine Solaranlage auf dem Dach des Wohnhauses neben der Mobilitätsstation versorgt Pedelecs und Elektroautos mit ausreichend Strom für den Betrieb. Seit Ende des Jahres 2017 wurden bereits zwei neue Mobilitätsstationen im Domagpark eröffnet, u. a. mit integrierten Ladesäulen für E-Autos.

Stellwerk 60 (Köln)

Die Mobilitätsstation des Stellwerk 60, welche sich direkt am Siedlungseingang befindet, kann rund um die Uhr betreten werden. Hier stehen neben Transportmitteln (Bollerwagen, Paketkarren, Fahrradanhänger, Tandem etc.) auch Biertischgarnituren, Zelte und Spielzeuge zur Verfügung. Eine Arbeitsgruppe kümmert sich um Pflege und Reparaturen. Die Ausleihe und auch die Rückgabe werden durch die selbständige Eintragung in einem Ausleihbuch dokumentiert.

Fördermöglichkeiten

Viele Elemente von Mobilitätsstationen sind Teil von bundesweiten Förderprogrammen. So gibt es Unterstützungen im Bereich der Sharing-Angebote und beim Aufbau von Ladeinfrastruktur und Elektromobilität. Ebenso existieren kommunale Fördertöpfe oder Zuschüsse von Energieversorgern, weshalb sich eine rechtzeitige Überprüfung der Förderlandschaft lohnt. Auch bietet z. B. die KfW Bankengruppe zinsgünstige Darlehen bei Investitionen im Umweltbereich an.

Das bundesweite Förderprogramm „Klimaschutzinitiative - Klimaschutzprojekte in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Absatz V - 4)“ regelt die Bezuschussung von Mobilitätsstationen bei kommunalen Wohnungsunternehmen. Gefördert wird die „Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, mit dem Ziel, die verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (z. B. Fuß-, Radverkehr, Carsharing und ÖPNV) lokal überdurchschnittlich miteinander zu verknüpfen und damit eine Reduktion von Fahrten im motorisierten Individualverkehr zu bewirken“.

Checkliste Mobilitätsstation



Bedarf und Standort

- Bedarfsanalyse durchführen
- Geeignete Elemente für die Mobilitätsstation auswählen
- Wohnortnahen, gut erreichbaren Standort identifizieren
- Sicherstellen, dass die Mobilitätsstation wettergeschützt, diebstahlsicher, barrierefrei und auf ausreichend breiten Wegen zu erreichen ist

Anforderungen und Voraussetzungen

- Kooperationspartner identifizieren und ansprechen
- Bauliche Voraussetzungen erörtern
- Technischen und rechtlichen Rahmen klären
- Projektplan erstellen/die Organisation klären
- Aktuelle Fördermöglichkeiten prüfen

Umsetzung

- Kooperationsvereinbarungen mit Verkehrsunternehmen und/oder Mobilitätsdienstleistern abschließen
- Notwendige bauliche Maßnahmen zur Errichtung der Mobilitätsstation umsetzen
- Betriebskonzept entwickeln

Information und Kommunikation

- Frühzeitig ein ansprechendes und partizipatives Kommunikations- und Informationskonzept konzipieren und umsetzen
- Konzept für die Buchung und Reservierung der Mobilitätsoptionen zusammen mit Verkehrsunternehmen/Mobilitätsdienstleistern erstellen



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. Doch dafür müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Zweifelsohne wird durch die Elektromobilität ein großer Umfang von Rechtsgebieten tangiert und hiervon ist die Wohnungswirtschaft besonders betroffen. Neben Steuer-, Bau- und Planungs-, Energie- und Datenschutzrechtsfragen gilt es, die Ladesäulenverordnung zu beachten (Söchtig 2017).

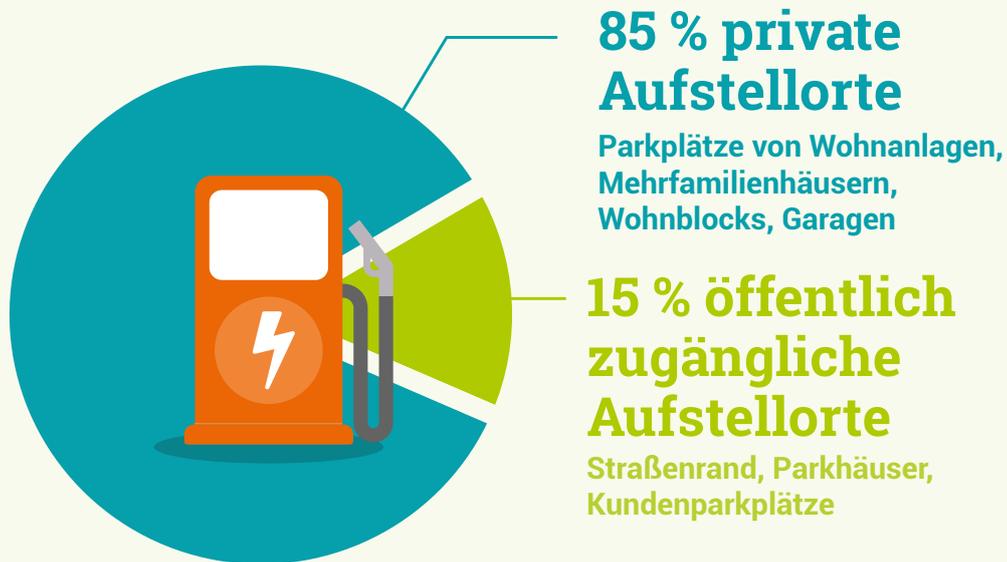


Bedarf ermitteln

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 Tret-Roller, Lastenräder und Scooter zur Verfügung gestellt werden. Gerade aber auch Pedelecs ermöglichen das Zurücklegen weiterer Distanzen und verringern den notwendigen Kraftaufwand im Ver-

gleich zu konventionellen Fahrrädern – sie können somit dazu motivieren, auch auf längeren Strecken auf das Auto zu verzichten. Lastenpedelecs werden 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.

Standorte der Ladeinfrastruktur



Quelle: NPE 2015

Ladeinfrastruktur aufbauen

Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur ist das Grundgerüst der Elektromobilität. Bei der Verteilung der Ladeinfrastruktur nehmen private Aufstellorte mit Abstand die größte Bedeutung ein (NPE 2015). Mit der Einbindung des öffentlichen Ladens auf privatem Grund erschließt sich für Wohnungsunternehmen ein interessantes und lukratives Dienstleistungsangebot in einem wachsenden Markt. Die passende Ladeinfrastruktur sollte von Wohnungsunternehmen also frühzeitig mitgedacht werden (Viehring 2019).

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur erfolgt in Kooperation mit Netzbetreibern und/oder Anbietern von Ladeboxen für Pedelecs. Je nach Anbieter und Modell unterscheiden sich die Ladeboxen etwa in der Ladekapazität, der Anzahl an Ladepunkten, der Art der Anschlüsse und dem verwendeten Monitoringsystem. Oft bieten Anbieter einen sehr umfassenden Service an, angefangen bei der Planung und dem Aufbau der Ladeinfrastruktur über Monitoring, Betriebsführung und Abrechnung bis zum Entstörungsservice. Der begleitende Aufbau von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen oder Photovoltaikanlagen ist sehr sinnvoll, da hierdurch ein integriertes Mobilitäts- und Energiekonzept umgesetzt werden kann.

Informieren und kommunizieren

Elektrisch betriebene Verkehrsmittel fahren sich anders als konventionell betriebene. So erreichen Pedelec-Fahrer*innen zum Teil deutlich höhere Geschwindigkeiten als Fahrradfahrer*innen ohne elektrische Unterstützung. Auch die Art der Beschleunigung, Schaltung und Geräusentwicklung unterscheidet sich teilweise. Aus diesen Unterschieden ergibt sich ein Informations- und Kommunikationsbedarf, um Unfällen vorzubeugen sowie eine sichere und bequeme Fortbewegung von allen Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Auch in rechtlicher Hinsicht ergeben sich im Bezug zu Elektromobilität und der Nutzung von Ladeinfrastruktur neue Fragen.

🔗 **Eine deutschlandweite Übersicht zu Kursangeboten zum sicheren E-Radfahren gibt es unter:**

www.e-radfahren.vcd.org/e-rad-kurse

§ Rechtliche Rahmenbedingungen



Foto: Georg Sander/pixelio.de

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

So sollten zunächst, in Abhängigkeit von Art und Umfang des Vorhabens, 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).¹ Auch wenn davon auszugehen ist, dass die Errichtung von Ladesäulen nach den Bauordnungen der Länder regelmäßig verfahrensfrei ist (vgl. § 61 MBO, § 61 Bau Bln.; vgl. Schaufenster Elektromobilität 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/technischer Funktion und Dimension der Anlagen und müssen im Einzelfall geklärt werden. Überwiegend wird die Errichtung von Ladeinfrastruktur aber in den meisten Fällen als bauplanungsrechtlich zulässig betrachtet (vgl. i. E. Schaufenster

Elektromobilität 2017, S. 11 ff., Zengerling 2018, S. 44f. m.w.N.). Soll z. B. für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum durch die Kommune Ladeinfrastruktur errichtet werden, dürfte eine Baugenehmigung nicht erforderlich sein.² Neben planungsrechtlichen Fragen sind auch bauordnungsrechtliche Regelungen zu Brandschutz und Standsicherheit relevant. Sofern eine öffentlich zugängliche Ladesäule geplant ist, bestehen nach der Ladesäulenverordnung³ zudem Anzeige- und Nachweispflichten gegenüber der Bundesnetzagentur, verbindliche Anforderungen an die Interoperabilität der Ladeinfrastruktur sowie sonstige technische Vorgaben, s. § 3 Ladesäulenverordnung.

Neben baurechtlichen Vorgaben sind zudem Regelungen des Energierechts sowie steuerrechtliche Fragen zu beachten: Idealerweise bestehen bereits erneuerbare Energieerzeugungskapazitäten, welche mit der Ladeinfrastruktur gekoppelt werden können

– entsprechende Vergütungs- und Abrechnungskonzepte sind dabei zu klären. Nunmehr sind Ladepunktbetreiber energiewirtschaftsrechtlich als Letztverbraucher – und nicht mehr als Energieversorgungsunternehmen – zu betrachten. Damit fallen zum einen für Wohnungsbauunternehmen womöglich problematische Pflichten weg, zum anderen gelten erhebliche Erleichterungen (Zengerling 2018, S. 46).⁴ In Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des Projekts sollten auch die Fördertatbestände des EEG in den Blick genommen werden.

Auch in § 1a Abs. 2 Stromsteuer-Durchführungsverordnung (StromStV) ist geregelt, dass derjenige, der ausschließlich nach § 3 des Stromsteuergesetzes zu versteuernden Strom zur Nutzung durch oder unmittelbar an elektrisch betriebene Fahrzeuge leistet, nicht als Versorger, sondern als Letztverbraucher gilt. Er ist folglich kein Versorger im Sinne des Stromsteuerrechts. Mieter*innen als Fahrzeugnutzende sind damit stromsteuerrechtlich irrelevant (Schaufenster Elektromobilität 2017, S. 7). Hiervon zu unterscheiden ist allerdings die Frage, inwiefern sich die Lieferung von Strom an Mieter*innen oder Mobilitätsdienstleister – auch zur (entgeltlichen) Ladung von Elektrofahrzeugen – ertragssteuerrechtlich auswirkt. Besonderheiten dürften sich ergeben, wenn Wohnungsunternehmen selbst erzeugten Strom – etwa im Zusammenhang mit Mieterstrommodellen – an Mieter*innen oder Mobilitätsdienstleister liefern wollen. Denn nach der aktuellen Rechtslage könnten bestimmte Unternehmen dadurch gegebenenfalls ertragsrechtliche Vorteile verlieren und so

erhebliche Einbußen riskieren. Wohnungsunternehmen, die nicht ohnehin schon gewerbesteuerbefreit sind, haben die Möglichkeit, eine „erweiterte Gewerbesteuerkürzung“ nach § 9 Nr. 1 Satz 2 ff. GewStG für ihre Vermietungstätigkeit in Anspruch zu nehmen. Voraussetzung ist allerdings, dass das Wohnungsbauunternehmen keiner darüberhinausgehenden gewerblichen Tätigkeit nachgeht. Anderenfalls – selbst, wenn diese gewerbesteuerrechtliche Tätigkeit nur untergeordnet ist – droht ihm, dass auch die an sich von der Gewerbesteuer faktisch befreite Vermietungstätigkeit des Wohnungsunternehmens in die Gewerbesteuerbemessungsgrundlage einbezogen wird (sog. „Gewerbesteuerinfizierung“) (z. Ganzen s. Keimeyer/Klinski 2018, S. 12). Denn die Erzeugung und Lieferung von elektrischem Strom an Mieter*innen stellt nach verbreiteter Auffassung eine eigenständige, nicht zu den Obliegenheiten des Wohnungsunternehmens (des Vermieters) zählende, gewerbliche Tätigkeit dar. Sie kann damit für das Wohnungsbauunternehmen zum Verlust der erweiterten Gewerbesteuerkürzung führen, die eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung hat (z. Ganzen s. Koepp et. al. 2017, S. 25).⁵

Schließlich sind bei der Planung und Umsetzung von Projekten auch eichrechtliche (so die Anzeigepflicht des Verwenders bei der zuständigen Behörde nach § 32 MessEG) und datenschutzrechtliche Vorgaben zu beachten. Bezüglich letzteren enthält das Messstellenbetriebsgesetz ein spezifisches Datenschutzkonzept für Ladepunktbetreiber (s. Schaufenster Elektromobilität 2017, S. 34 f.).

1. Vgl. § 2 Abs. 1 BauO Bln

2. 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.

3. www.gesetze-im-internet.de/lsv/BJNR045700016.html, siehe auch die Begründung unter: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/V/verordnung-ladeeinrichtungen-elektromobile-kabinettbeschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

4. So das Recht auf Netzanschluss gegenüber dem Verteilnetzbetreiber (§ 17 EnWG) und ein diskriminierungsfreier Netzzugang (§ 20 EnWG).

5. Für Wohnungsgenossenschaften und Vereine ist das Problem der „Gewerbesteuerinfizierung“ durch die entgeltliche Lieferung von Strom in gewissem Maß abgemildert – gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 10 Körperschaftsteuergesetz sind diese von der Körperschaftsteuer ausgeschlossen, soweit andere gewerbliche Tätigkeiten als die Überlassung von Wohnungen 10 Prozent der gesamten Einnahmen des Unternehmens nicht übersteigen. Die Grenze, ab der eine Steuerbefreiung nicht mehr gewährt wird, wurde nunmehr auf 20 Prozent erhöht, s. das Gesetz zur steuerlichen Förderung des Mietwohnungsneubaus vom 4. August 2019, Bundesgesetzblatt Teil I Nr. 29 vom 8. August 2019, S. 1123.



Foto: Marcus Gloger

→ Gute Beispiele

Domagpark (München)

Die erste E-Mobilitätsstation Münchens wurde im Mai 2016 im Domagpark 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 STATTAUTO München.

Fördermöglichkeiten

Im Bereich der Elektromobilität und Ladeinfrastruktur gibt es zahlreiche landes- und bundesweite Förderprogramme. 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.

Bundesweit ermöglicht die „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ eine Bezuschussung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur bei Wohnungsunternehmen.

Wenn der begleitende Aufbau von (Mini-)KWK-Anlagen in Bestandsbauten geplant ist, dann eröffnet das Förderprogramm „Klimaschutzinitiative – Mini-KWK-Anlagen“ (bis einschließlich 20 kW) Fördermöglichkeiten.

Das „Energieforschungsprogramm“ (Ansprechpartner: Projektträger Jülich) bezuschusst u. a. den Aufbau von innovativen Formen der Sektorenkopplung, Photovoltaik-Anlagen und die Forschung zu Schnittstellen von Mobilität und Verkehr bspw. in Reallaboren. Die Forschung findet meist im Verbund mit Hochschulen bzw. Forschungsinstituten statt.

Checkliste Elektromobilität



Bedarf

- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren
- Verschiedene elektrische Verkehrsmittel (Lastenräder, Pedelecs oder Scooter) berücksichtigen

Anforderungen und Umsetzung

- 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

Information und Kommunikation

- Frühzeitige Informations- (schriftliche und Online-Materialien sowie Fachvorträge) und Kommunikationsangebote (z. B. Beratungen, Schulungen und geführte Pedelec-Touren) planen
- Fördermöglichkeiten und Finanzierung
- Möglichkeiten zur kommunalen Bezuschussung und der landes- und bundesweiten Förderung prüfen



Carsharing

Die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Autos – gemeinhin als Carsharing bezeichnet – hat insbesondere in der jüngsten Vergangenheit eine enorme Dynamik aufgenommen. Der Markt zeichnet sich insgesamt durch eine große Heterogenität aus und findet mittlerweile bei über einer Million Carsharing-Nutzer*innen in Deutschland großen Anklang. Für Wohnungsunternehmen bietet sich hier nicht nur die Gelegenheit, ein neues Marketingfeld und Dienstleistungsangebot zu erschließen, sondern auch wortwörtlich die Chance, an Boden zu gewinnen. In Carsharing-Fahrzeugen steckt das Potenzial, die Abschaffung von privaten Pkws anzustoßen, was die Einsparung an Stellplätzen ermöglicht und so Platz für mehr Aufenthaltsqualität im Quartier schafft.



Foto: Bundesverband Carsharing e. V. (bcsv)

Bedarf ermitteln

Einen ersten Anhaltspunkt für den Bedarf von Carsharing-Angeboten im Wohnquartier bietet die Altersstruktur der Bewohner*innen. Carsharing wird in der Altersgruppe der bis zu 39-Jährigen am häufigsten genutzt (BMVI 2018, S. 84). Je jünger die Carsharing-Nutzer*innen sind, desto E-Carsharing-affiner sind sie zudem. Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hat daraus zwei

Hauptgruppen von E-Sharing-Nutzer*innen ausgemacht: Junge, autolose und ohnehin multimodale Personen, gefolgt von Paaren und jungen Familien mit einem Auto im Haushalt (BMVI 2016, S. 3). Umfragen unter Bewohner*innen können Wohnungsunternehmen dabei helfen, die tatsächlichen und gewünschten Mobilitätsbedürfnisse zu ermitteln, wie beispielsweise die benötigte Fahrzeuggröße.

§ Rechtliche Rahmenbedingungen:

Hinsichtlich der Bereitstellung öffentlicher Flächen für Carsharing spielen insbesondere straßenrechtliche Fragen eine Rolle. Planungsrechtliche Instrumente wie Sondernutzungsgenehmigungen oder die Entwidmung öffentlichen Raums wurden bereits in der Vergangenheit zur Verbesserung der Bedingungen für Carsharing-Konzepte genutzt. In diesem Zusammenhang ist die durch das Carsharing-Gesetz zum 01.09.2017 ergangene Änderung der Rechtslage von Interesse: Dadurch wird vor allem für das stationsbasierte Carsharing die Möglichkeit geschaffen, Abhol- und Rückgabestellen an konkreten Standorten in den öffentlichen Verkehrsraum zu verlagern – aufwendige Entwidmungen sind damit nicht mehr erforderlich. Soll für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Raum durch die Kommune Ladeinfrastruktur errichtet werden, dürfte eine Baugenehmigung nicht erforderlich sein.¹ Für die Errichtung von Ladesäuleninfrastruktur durch den Carsharing-Betreiber ist aber in jedem Fall eine Sondernutzungsgenehmigung zu beantragen.

Sofern Stellplätze für Carsharing-Anbieter auf dem Grundstück des Wohnungsunternehmens in Betracht gezogen werden, sind vor allem auch die lokalen Regelungen zur Stellplatzverpflichtung von Interesse: Häufig besteht die Möglichkeit, den Stellplatzschlüssel in relevantem Umfang zu verringern, sofern Maßnahmen getroffen werden, die zur Verkehrsminderung beitragen. Carsharing Angebote werden unter bestimmten Umständen als solche Maßnahmen anerkannt.²

Die adäquate vertragliche Ausgestaltung der Kooperation mit Carsharing-Anbietern

ist in hohem Maße von Art und Umfang des Projekts, von Prioritäten und der Interessenlage der beteiligten Parteien abhängig. Beispielsweise kann die Erstellung eines Rahmenvertrages mit dem Carsharing-Anbieter sinnvoll sein, der lediglich Grundleistungen enthält. Dieser kann Regelungen zu Haftungs- und Versicherungsbedingungen, Entgeltklauseln etc. enthalten und regeln, dass ein näher zu bestimmender Carpool zur Verfügung gestellt wird. Die individuelle Nutzung der Kfz kann sodann durch Einzelverträge, die mit den Mieter*innen geschlossen werden können, erfolgen (Kehl Fuhrmann Hezinger & Volpp Rechtsanwälte 2015, S. 22 ff.).

Die Kooperation mit Carsharing-Anbietern kann auch die Lieferung von Strom für die Ladestationen durch die Wohnungsunternehmen – beispielsweise durch die Kopplung mit Photovoltaik- oder KWK-Anlagen, auch im Zusammenhang mit Mieterstrommodellen – beinhalten. Grundsätzlich wäre es möglich, ein Verrechnungssystem zwischen abgenommener Energie und Nutzungsentgelt zu entwickeln. Im Rahmen einer solchen Vertragsvariante kann auch vereinbart werden, dass die Mitglieder der Wohnungseigentümergeinschaft bzw. deren Mieter*innen Sonderkonditionen bei der Nutzung des Fahrzeugpools des Vertragspartners für sich in Anspruch nehmen können (Kehl Fuhrmann Hezinger & Volpp Rechtsanwälte 2015, S. 22 ff.). Bei derartigen Modellen sollten energie- und steuerrechtliche Aspekte berücksichtigt werden.

→ Seite 64, Elektromobilität

1. Laut dem bayerischen Verwaltungsgerichtshof handelt es sich bei Ladesäulen um Zubehör einer öffentlichen Gemeindefläche, 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. Siehe etwa Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, S. 40.



Foto: Daniel Koch

Voraussetzungen und Anforderungen klären

In der Regel bietet es sich für Wohnungsunternehmen an, Carsharing-Angebote in Zusammenarbeit mit Mobilitätsdienstleistern zu implementieren und zu betreiben. Gemeinsam mit dem jeweiligen Mobilitätsdienstleister werden nach der Bedarfsklärung die spezifischen Voraussetzungen und Anforderungen an das Sharing-Angebot besprochen. Mindestanforderungen sind barrierefreie und wohnungsnah Zugänge zum Carsharing-Stellplatz bzw. der Mobilitätsstation, ausreichender Diebstahlschutz, Beleuchtung und Wahrnehmbarkeit des Angebots (z. B. durch ein einheitliches Logo). Für Wohnungsunternehmen ist insbesondere das stationsbasierte Carsharing interessant, bei dem die Fahrzeuge von den Nutzer*innen an einer festgelegten Station abgeholt und dort auch

wieder zurückgegeben werden. Die Einbindung des stationsbasierten Carsharings wirft zwangsläufig die Frage nach der Stellplatzverfügbarkeit im öffentlichen und privaten Raum auf. Ohne Zweifel hat die komfortable und zügige Erreichbarkeit der Fahrzeuge einen großen Einfluss darauf, wie viele Nutzer*innen von dem jeweiligen Standort angesprochen werden und wie sich die Auslastung der Fahrzeuge einspielt (bcs 2018, S. 71). Für eine entsprechend zentrale Lage im Wohnquartier (näher als eine Quartiersgarage) muss demnach gesorgt sein. Im Fall von E-Carsharing ist es notwendig, eine entsprechende Ladeinfrastruktur aufzubauen und Anschlussmöglichkeiten für diese vorzusehen.

→ Seite 64, Elektromobilität



Foto: VCD/Katja Täubert

Die Buchung und das Ausleihen bei Carsharing-Systemen kann digital (Online-Portale, Apps), telefonisch oder stationär (z. B. über eine digitale Haustafel und/oder Schlüsselbox) organisiert werden. Auch hier sollte frühzeitig mit dem Mobilitätsdienstleister eine zielgruppeneignete Möglichkeit ausgewählt und ggf. in einer Testphase mit den Bewohner*innen erprobt werden. Oft ist es möglich, die Buchung bzw. Reservierung in ein bestehendes Buchungssystem eines Mobilitätsdienstleisters zu integrieren und so eigene personelle und finanzielle Ressourcen einzusparen.

Carsharing umsetzen und anbieten

Nachdem sich auf ein Konzept und geeignete Stellplätze verständigt wurde, wird die geplante Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsdienstleister in einem Kooperationsvertrag festgeschrieben. Dieser beinhaltet, wer für die Wartung und Buchungsabwicklung zuständig ist. In diesem Vertrag sollten auch mögliche Sonderkonditionen für die Bewohner*innen abgeklärt werden.

Informieren und kommunizieren

Über neue Carsharing-Angebote und deren Konditionen sollten die Bewohner*innen sehr frühzeitig und umfassend informiert sowie bestenfalls auch in die Planung der Angebote mit einbezogen werden. Ein einheitliches Design bei Wegweisern, Informationstafeln und -materialien vereinfacht die Kommunikation mit den Carsharing-Nutzer*innen.

[📄 Bundesverband Carsharing: Wohnen mit Carsharing – umweltfreundliche Mobilität beginnt an der Haustür.](#)

bit.ly/2P3LeuZ



Foto: VCD/Katja Täubert

→ Gute Beispiele

Stellwerk 60 (Köln)

Am Siedlungsrand des Stellwerk 60 befinden sich zwei Carsharing-Stationen mit 20 Fahrzeugen. Die Bewohner*innen genießen hier Sonderkonditionen: Sie zahlen keine Anmeldegebühr und profitieren von geringen Fahrtkosten. Des Weiteren stehen den Bewohner*innen stationsunabhängige Angebote zur Verfügung.

Lincoln-Siedlung (Darmstadt)

Den Bewohner*innen der Bauverein AG stehen drei E-Mietautos („mein lincoln mobil“) zur Verfügung, welche 16 Stunden pro Monat gratis genutzt werden können.

Fördermöglichkeiten

Bundesweit wird E-Carsharing indirekt durch die Kaufprämie für Elektroautos (sog. Umweltbonus) bis Ende 2020 gefördert. Für Wohnungsunternehmen, welche selbst Carsharing-Angebote aufbauen und anbieten möchten, eignet sich diese Förderung. Ein anderes bundesweites Förderprogramm – „Zuschüsse

durch Stadt gemeinsam gestalten! Neue Modelle der Quartiersentwicklung“ – richtet sich an Wohnungsunternehmen, die Carsharing partizipativ mit den Bewohner*innen umsetzen wollen. Gefördert werden der Aufbau und die Verbesserung von Sharing-Angeboten.

Checkliste Carsharing



Bedarf

- Bedarfsanalyse und/oder Umfrage unter den Bewohner*innen durchführen und auswerten
- Bedarfsplanung regelmäßig aktualisieren

Anforderungen und Umsetzung

- Die Carsharing-Stellflächen/-Stationen in möglichst geringer Distanz (näher als die Quartiersgarage) zu den Wohneinheiten positionieren
- Möglichkeiten zur Stromversorgung und Lademöglichkeiten für E-Carsharing-Autos prüfen und umsetzen
- Kooperationsvertrag mit einem Mobilitätsdienstleister schließen, der u. a. Wartung und Buchungsabwicklung regelt

Information und Kommunikation

- Rechtzeitige Information und Einbindung der Bewohner*innen für eine bedarfsgerechte Angebotsgestaltung sicherstellen
- Zuständige Ansprechperson festlegen, welche u. a. die regelmäßige Wartung und Kontrolle der Stationen und Autos übernimmt



Foto: VCD/Katja Täubert

3.5 Service & Kommunikation

Was nützt das beste Mobilitätsangebot, wenn Bewohner*innen nicht darüber informiert sind? Die passende Außenkommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt jedes (infrastrukturelle) Maßnahmenpaket in seiner Wirkung. Ein Neumieterpaket ist ein wertvoller Baustein, um Neuzugezogene sofort über nachhaltige Mobilitätsoptionen zu informieren und das Zeitfenster des Umzugs zu nutzen. Um Mieter*innen optimal in den Planungsprozess neuer Mobilitätsmaßnahmen einzubinden, empfiehlt sich eine frühzeitige Partizipation und Beteiligung. Die Akzeptanz von neuen Mobilitätsangeboten kann durch eine regelmäßige Kommunikation und Information ebenso unterstützt werden wie durch wohnbegleitende Dienstleistungen, z. B. eine Mobilitätsberatung.



Neumieterpaket

Ein Umzug ist der ideale 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 ideales „Gelegenheitsfenster“, um Informationen und Nutzungsanreize für nachhaltige Mobilität zielgerichtet und passgenau zu adressieren. Solche Kommunikationsmaßnahmen sind eine vergleichsweise kostengünstige und effiziente Maßnahme, um neue Personenkreise für Mobilitätsangebote zu gewinnen.

Wohnungsunternehmen und Kommunen positionieren sich mit einem Neumieterpaket als engagierte Dienstleistungsunternehmen, 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 für lokale Mobilitätswege zur Verfügung steht.

Voraussetzungen und Anforderungen

Neumieterpakete bedienen sich in der Regel verschiedener Kampagnentypen. Diese lassen sich grob in Dialog- und Informationskampagnen unterscheiden. Dialogkampagnen fragen zunächst das Interesse an bestimmten Angeboten ab, welche die Neumieter*innen dann noch separat anfordern müssen, während Informationskampagnen sofort für sich stehende Infomaterialien aussenden.

Die Auswahl des richtigen Anreizes ist ein wichtiger Erfolgsfaktor für das Gelingen eines Neumieterpakets. Für den jeweiligen Anbieter bedeutet die Auswahl ein Abwägen zwischen in Vorleistung gehen für einen späteren (Kund*innen-)Gewinn und finanziellem Verlust. Der Anreiz muss deshalb wohl überlegt sein und sollte nicht obligatorisch und direkt versandt werden. Vielmehr ist ein Zwischenschritt zu empfehlen, in dem zunächst einmal das Interesse an einem solchen Angebot bekundet werden muss.

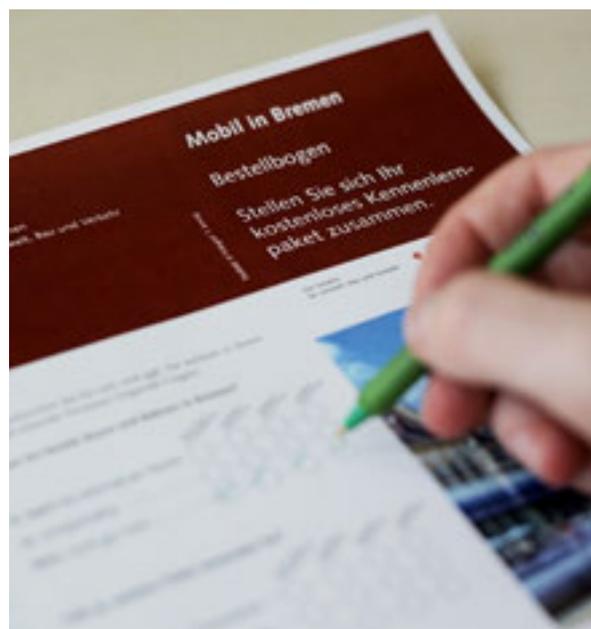


Foto: VCD/Katja Täubert

Es empfiehlt sich, die beiden Angebote 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

Umsetzung

Folgende Bausteine eignen sich für eine Informationskampagne:

- 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)
- Bestellkarte (mit frankiertem Rückumschlag) zum Anfordern individueller Schnupperangebote (siehe unten)

Anhand der Bestellkarte können in einem zweiten Schritt individualisierte Informationen und vor allem Schnupperangebote angefordert werden (Dialogkampagne):

- 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

In den meisten Fällen kann auf bereits bestehende Flyer aller Kooperationspartner zurückgegriffen werden und ein Neudruck ist vor allem beim Anschreiben und der Bestellkarte (inklusive frankiertem Rückumschlag) nötig. Allerdings sollte darauf geachtet werden, dass das Neumieterpaket nicht als lose Blattsammlung versandt wird, sondern dass die Angebote zielorientiert ausgewählt und in ansprechender Form präsentiert werden, etwa durch eine Einlegemappe.

Die konkrete Umsetzung und Finanzierung des Paketes basiert auf Kooperationsvereinbarungen zwischen den Partnern. Die Bündelung der Hauptverantwortung für die Umsetzung des Neumieterpakets bei einer Person erleichtert die Maßnahmenumsetzung. Die Partner regeln ihr Innenverhältnis sowie die jeweiligen Beteiligungen in Kooperationsvereinbarungen. 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 Paket muss kontinuierlich aktualisiert, beworben und verbessert werden.

Um die Resonanz des Neumieterpakets zu prüfen, helfen ein Monitoring sowie eine Evaluation. Damit kann nicht nur die prozentuale Veränderung des Modal

split geprüft werden, sondern auch die Akzeptanz, Nutzung und Zufriedenheit mit dem Neumieterpaket und den darin enthaltenen Informationen. Eine gute Datenlage hilft, das Instrumentarium Neumieterpaket 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 in Auftrag gegeben 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 Neumieterpakete setzen auf ein einheitliches Corporate Design. Wohnungsunternehmen als Anbieter von Neumieterpaketen können in diesem Zuge die Zusammenarbeit mit Kommunikationsagenturen prüfen.





Foto: VCD/Katja Täubert

→ 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/Jahr, finanziert aus kommunalen Mitteln. Neu hinzugezogene Bürger*innen erhalten das Informationspaket in Offenburg bei der polizeilichen Anmeldung.

Checkliste Neumieterpaket



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

Umsetzung

- Falls nicht auf bestehende Materialien zurückgegriffen werden kann: Flyer, Anschreiben und Einlegemappe designen und drucken
- Begrüßungsmappen zusammenstellen

Information und Kommunikation

- Zielgruppenspezifische Kommunikation erarbeiten

Evaluierung

- Bestehendes Angebot evaluieren
- Angebot ggf. anpassen und nachjustieren



Einbindung von Bewohner*innen

Die Akzeptanz und die Identifikation mit neuen Mobilitätsangeboten sowie infrastrukturellen Änderungen in der Wohnsiedlung steht und fällt mit der Einbindung der Bewohner*innen. Nur eine aktive Beteiligung sichert deren Zufriedenheit, eine hohe Bindung und die dauerhafte Nutzung von neuen Mobilitätsangeboten. Durch partizipative Verfahren und Formate im Zuge der Maßnahmenumsetzung im Quartier wird ein Erfahrungsaustausch aller Beteiligten und Betroffenen gewährleistet und so die Möglichkeit geschaffen, Mobilitätsangebote nachhaltig zu verbessern und weiterzuentwickeln.

Neben der formellen Beteiligung der Öffentlichkeit – nach § 3 und 4a Baugesetzbuch ist die Einbeziehung der Öffentlichkeit im Rahmen der Bauleitplanung gesetzlich geregelt – eröffnen informelle Partizipationsverfahren freiwillige, ergänzende Angebote. Diese sollen einen konstruktiven und fairen Rahmen ebnen, der zu mehr Akzeptanz bei allen Beteiligten führt. Ein Verfahren also, das großes Potenzial bei Neubauprojekten, aber auch im Bestand haben kann.

Eine Orientierung für eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit auf unterschiedlichen Stufen im Planungs- und Umsetzungsprozess haben bspw. die landeseigenen Wohnungsunternehmen von Berlin in einer gemeinsamen Leitlinie entwickelt, die aktuell in ihrer Praktikabilität erprobt werden: 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, Flexibilität, Kontinuität, Transparenz und Verbindlichkeit (degewo, GESOBAU, Gewobag, HOWOGE, STADT UND LAND und WBM 2017).

Beteiligungsformate

Durch die Entstehung neuer Medien und Kommunikationsträger ist es heute möglich, nahezu alle Bewohner*innen in einem Quartier zu erreichen und diesen eine niedrigschwellige Beteiligung an Maßnahmenumsetzungen anzubieten. Die Möglichkeiten reichen von Bewohner*innenbeiräten, über verschiedene

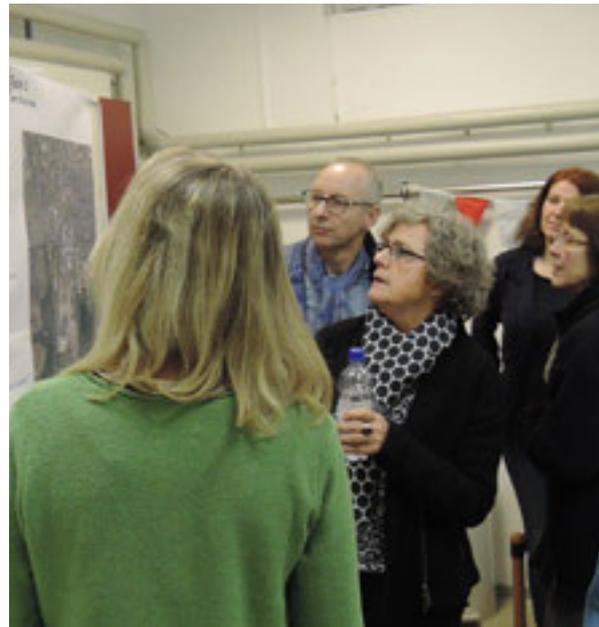


Foto: Stadtplanungsamt Darmstadt

Online-Angebote bis hin zu unterschiedlichen Veranstaltungsformaten. Der „Klassiker“ unter den Beteiligungsformaten ist der Bewohner- bzw. Mieterbeirat, in dem sich gewählte Bewohner*innen stetig einbringen können. Durch feste Ansprechpartner*innen ergeben sich sowohl auf der Seite der Bewohner*innen als auch des Wohnungsunternehmens 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 so zu Fragen des Wohnens in einem regelmäßigen Dialog stehen.



Foto: Edwin Johansson

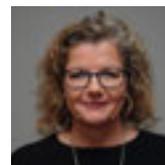
Die Wahl der Mieterbeiräte, ihre Aufgaben bzw. die der Wohnungsunternehmen und das wechselseitige Zusammenwirken müssen hierbei geregelt sein. Einen ersten Anhaltspunkt dafür bieten bspw. die „Leitlinien für Mieterbeiräte“ der sechs landeseigenen Wohnungsunternehmen Berlins (degewo, GESOBAU, Gewobag, HOWOGE, STADT UND LAND und WBM 2018). 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. Nicht nur können über Online-Angebote neue/andere Zielgruppen kommunikativ erreicht werden, sondern durch die technischen Möglichkeiten der Interaktion kann allen Beteiligungsstufen Rechnung getragen werden.

„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

Heike Zuhse
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Deutscher Mieterbund e. V.





Rechtliche Rahmenbedingungen:

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen durch die Gemeinden ist die Öffentlichkeit nach den §§ 3, 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. Durch eine Kooperation mit der Gemeinde können solche informellen Verfahren die formellen Beteiligungsverfahren nach dem Baugesetzbuch um zusätzliche Informationen über Vorstellungen und Präferenzen der Bürger*innen ergänzen.

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 über Anwohner*innenversammlungen, Aushänge und Flyer (Information), Sprechstunden und Dialogveranstaltungen (Konsultation), Planungswerkstätten, World Cafés und runde Tische (Mitgestaltung) und über die Beteiligung an Begleit- bzw. Entscheidungsgremien oder mit einem Bürgervotum (Mitentscheidung) die Bewohner*innen einzubinden.

Informieren und Kommunizieren

Das Angebot von Beteiligungsformaten sollte durch Wohnungsunternehmen frühzeitig und umfassend kommuniziert werden. Im Fall eines Neubaus gilt: Direkt nach der Grundsatzentscheidung, also im Anschluss von der Klärung zentraler Rahmenbedingungen, baurechtlicher Fragen und in jedem Fall vor den wesentlichen Planungsarbeiten. Bei dem Verweis auf konkrete Angebote sollte zudem auch auf die übergeordneten, zeitlichen Rahmenbedingungen und den Ablauf der Beteiligungsstufen hingewiesen werden.

→ 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 Bürger*innenbeteiligung, welche vier Werkstätten mit rund 100 Kleingruppen einschloss, umgesetzt werden. Hierbei war auch bewusst die Ansprache von Kindern involviert – ein zusätzliches akzeptanzförderndes Element.

Landeseigene Wohnungsbaugesellschaften Berlin (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, Bürger*innenvertretungen in Wettbewerbsjürs oder Online-Votings sind nur einige der praktizierten Beteiligungsverfahren (degewo, GESOBAU, Gewobag, HOWOGE, STADT UND LAND und WBM 2017).

Checkliste Einbindung von Bewohner*innen



Beginn bei Neubau

- Beteiligungsformate frühzeitig – nach der Grundsatzentscheidung (z. B. Rahmenbedingungen, baurechtliche Fragen) – und vor den wesentlichen Planungsarbeiten mitdenken

Beginn im Bestand

- Auf eine Leitlinie der Bürger*innenbeteiligung verständigen

Vorbereitung

- Primäres Planungsziel und dessen Mehrwert kommunizieren
- Beteiligungsstufe – von Mitentscheidung, Mitgestaltung, Kommunikation bis Information – festlegen
- Auf Verfahrensregeln verständigen
- Die zu beteiligenden Zielgruppen identifizieren
- Vorhandene Beteiligungsstrukturen wie Bewohner*innenbeiräte mitdenken
- 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

Abschluss

- Ergebnisse kommunizieren
- Beteiligungsverfahren evaluieren



Mobilitätsberatung für Bewohner*innen

Über nachhaltige Mobilität zu informieren hat viele Facetten: Von der schriftlichen Erstinformation bis hin zu einer umfassenden professionellen Mobilitätsberatung ist die Bandbreite groß. Ziel ist es, den Umstieg auf nachhaltige Mobilität mithilfe von Auskünften zu multimodalen Angeboten zu erleichtern. Intelligente Mobilitätsberatungen führen zu einer wachsenden und auch sicheren Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsoptionen, stellen Transparenz her und nehmen Anregungen sowie Wünsche der Bewohner*innen auf.

Bedarf ermitteln

Sowohl in Neubauten als auch in Bestandsquartieren ist eine Mobilitätsberatung sinnvoll. Bei Neumiet*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 mindestens einmal im Monat den Bewohner*innen 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 professionelle Mobilitätsberatung spricht. Einige Beratungen können in Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsbetrieben und Mobilitätsdienstleistern erstellt werden.

Voraussetzungen und Anforderungen klären

Die Ausgestaltung des Angebots hängt von den Akteuren aus Wohnungswirtschaft, Kommune und 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.



Foto: Marcus Gloger

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, sodass z. B. 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.



Foto: Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Für den Aufbau eines Beratungsformats müssen Räumlichkeiten und Termine festgelegt werden. Räume für professionelle Mobilitätsberatungen sollten am besten ebenerdig und zentral in der Wohnsiedlung gelegen sein, um von möglichst vielen Bewohner*innen schnell und einfach erreicht werden zu können. Falls bereits ein Concierge-Service oder eine Mobilitätsstation in der Wohnsiedlung existiert, bietet sich hier eine Integration des Beratungsangebotes an.

Termine für professionelle Mobilitätsberatungen sollten an die Bedürfnisse der Bewohner*innen 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.

Mobilitätsberatung anbieten

Eine umfassende Mobilitätsberatung bezieht das individuelle Mobilitätsverhalten sowie Bedürfnisse und Optionen der Kund*innen noch stärker ein. Neben der klassischen Verbindungsauskunft, der Tarifberatung und dem Ticketverkauf für ein Angebot steht die Beratung zu multimodalen Angeboten und nachhaltiger Mobilität im Fokus.

→ 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.

Die Beschäftigten der Nahverkehrs-Kundenzentren, Concierge-Services oder anderweitiger Beratungen werden zu Mobilitäts-Coaches, welche konkrete Impulse für ein verändertes Mobilitätsverhalten geben. Die Beratenden müssen für das neue Tätigkeitsfeld inhaltlich wie methodisch qualifiziert werden. Erste Anlaufstellen zur Schulung von Mobilitäts-Coaches sind einerseits die entsprechenden Mobilitätsdienstleister für das Wissen über lokale Dienstleistungen.



Foto: VCD/Bjane Lotze

Andererseits stehen aber auch Expert*innen von Verbänden, z. B. dem VCD, für eine inhaltliche Weiterbildung zu mobilitätsbezogenen Themen, wie etwa der Elektromobilität (Informationen zu Pedelecs, Elektroautos und Ladeinfrastruktur) oder den Vorteilen intelligenter Mobilitätslösungen, bereit. Gleichzeitig gibt es bei Bildungsträgern Weiterbildungen zur Methodik von Beratungsangeboten.

Neben dem festen Angebot von Mobilitätsberatungen können auch Expert*innen zu besonderen Aktionstagen und Vorträgen (bspw. zu Gesundheitsvorteilen durch Fußverkehr) eingeladen 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 Siedlungsbewohner*innen orientieren.

Beratungsangebot bewerben

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

Die Mobilitätsberatungsstelle sollte weitläufig, also auch 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 die Mobilitätsstation an.

→ Gute Beispiele

Gartenstadt Farmsen

In der lokalen Mieterzeitung und bei Informationsveranstaltungen können sich die Bewohner*innen 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 Professionelle 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 organisieren
- Passende Termine für Beratungen vereinbaren

Mobilitätsberatung anbieten

- Weiterbildungen organisieren
- Beratungsangebote an den Mobilitätsangeboten und Bedürfnissen der Bewohner*innen ausrichten
- Einladen von Expert*innen für Veranstaltungen prüfen
- Informationsbroschüren zu Mobilitätsangeboten etc. bestellen
- Online-Angebot bzw. Liste wichtiger Links erstellen

Beratungsangebot bewerben

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

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

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

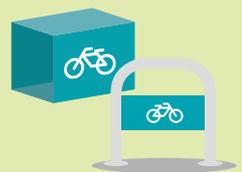
Mobilitätskonzepte werden zunehmend zum Standardwerkzeug für die Planung und Umgestaltung aller mobilitätsbetreffenden Maßnahmen und Ziele eines Quartiers. Sie definieren die Voraussetzungen dafür, wie sich Bewohner*innen fortbewegen. Damit ist eine Lenkung weg von autozentrierten hin zu klimaverträglichen und innovativen Mobilitätsformen möglich. Die Mobilitätskonzepte verfolgen keinen Selbstzweck, sondern sind Teil einer integrierten Bauleitplanung und gehören damit zum Aushandlungsprozess zwischen wohnungswirtschaftlichen und kommunalen Akteuren. Der Nachweis zur Senkung oder Aussetzung des Stellplatzschlüssels läuft in den meisten Fällen nur mit einem solchen Konzept.

Nachhaltige Mobilitätskonzepte kombinieren Bausteine aus verschiedenen Handlungsfeldern von Fußverkehr über ÖPNV bis hin zu Service- und Dienstleistungsangeboten. Eine Auswahl wirksamer Bausteine wird im vorherigen Kapitel aufgezeigt. Diese gilt es standortspezifisch auszuwählen und bedarfsgerecht zu kombinieren, da die Rahmenbedingungen bei jedem Bauvorhaben sehr individuell sein können. Gleichzeitig gibt es Abstufungen im Engagement für die nachhaltige Wohnortmobilität, die hier exemplarisch aufgezeigt werden sollen.

Die nebenstehende Grafik visualisiert prototypische Mobilitätskonzepte. Beginnend bei Bausteinen für ein Einsteigerquartier, das in der nachhaltigen Mobilität noch am Anfang steht, sind aufbauend Bausteine

eines Aufsteigerkonzeptes zu sehen, das fortschrittlicher und weitreichender ist. Ein Vorreiterquartier bildet in einem umfassenden Mobilitätskonzept eine Kombination aus sehr vielen möglichen Umsetzungsmaßnahmen ab, um die klimaverträgliche Mobilität der Bewohner*innen zu stärken.

Vom Einsteigerquartier bis zum Vorreiterquartier sind viele rechtliche, organisatorische und finanzielle Hürden zu meistern. Genau deshalb ist die Kooperation zwischen Wohnungsunternehmen, der kommunalen Verwaltung, Mobilitätsdienstleistern und weiteren Akteuren der Planung, der Umsetzung und des Betriebs bei allen Bausteinen unerlässlich. Neue Möglichkeiten wie die Digitalisierung, aber auch aktuelle Herausforderungen wie der Klimawandel, eröffnen neue Handlungsspielräume für lokale Akteure, um sich mithilfe intelligenter Mobilitätskonzepte im Quartier zukunftsfähig aufzustellen.



Fahrradparken

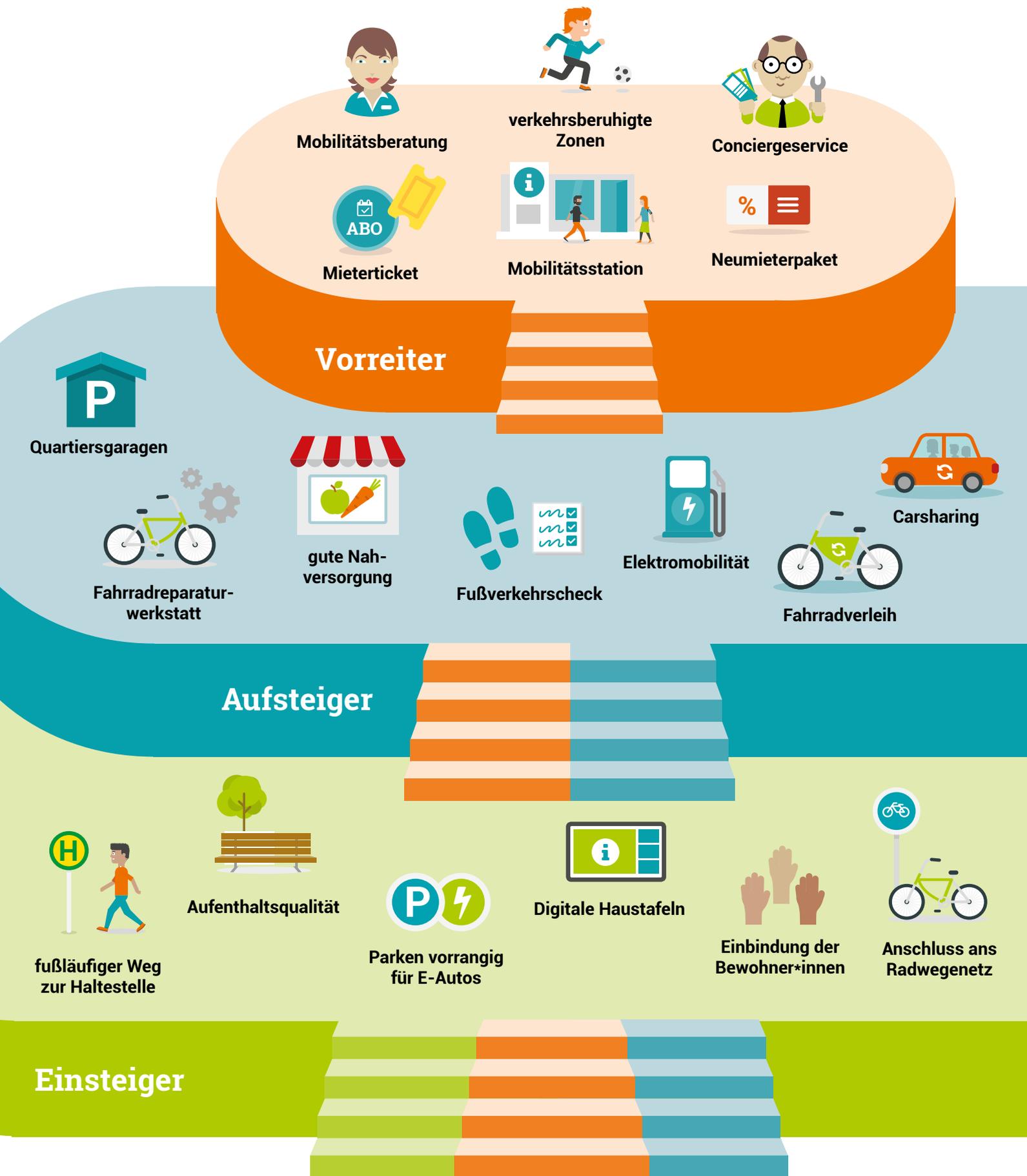




Foto: VCD/Markus Menge

5. Gute Beispiele aus der Praxis

Wie es gelingen kann, innovative Mobilitätskonzepte sowohl in Bestands- als auch in Neubauquartiere zu integrieren, zeigen zwei ausgewählte Beispiele aus Deutschland. Die Lincoln-Siedlung in Darmstadt (Neubau) und die Gartenstadt Drewitz in Potsdam (Bestand) zeichnen sich durch vielfältige Mobilitätsangebote aus. Im Rahmen des Projekts »Wohnen leitet Mobilität« führte das Öko-Institut eine Prozessbefragung mit ausgewählten Akteuren aus den beiden Quartieren durch und arbeitete Erfolgsfaktoren bei der Etablierung von nachhaltigen, wohnstandort-nahen Mobilitätskonzepten heraus. Dabei zeigt sich: Trotz sehr unterschiedlicher Ausgangs- und Rahmenbedingungen lassen sich durchaus einige verallgemeinerbare Aussagen zu den Erfolgsaussichten solcher Mobilitätskonzepte treffen.

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

vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/gute-beispiele



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 Bewohner*innen an diesem Ziel einen entscheidenden Anteil. Die ehemalige Plattenbausiedlung befindet sich im Südosten Potsdams, ca. 7 km 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 WOHN EINHEITEN:

3.000 Wohneinheiten

BEWOHNER*INNEN:

5.800 Bewohner*innen (Ø 1,8 Bewohner je Haushalt)

STELLPLÄTZE JE WOHN EINHEIT:

ca. 0,7 Stellplätze je Wohneinheit sowie 0,3 Fahrzeuge je Wohneinheit

DURCHSCHNITTSALTER 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 und soziale Inklusionsmaßnahmen der Bewohner*innen (bspw. über Werkstätten, Befragungen, Abstimmungen und Stadtteilforen) sind Bausteine der dortigen Entwicklung in den letzten Jahren hin zur Gartenstadt. 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 Bewohner*innen und somit auch für ein höheres Verkehrsaufkommen ausgelegt (Straßen- und Stellplatzflächen). Die ursprünglichen Pläne wurden aufgrund der Wiedervereinigung jedoch nie vollständig umgesetzt. Auf diese Weise entstand eine überdimensionierte Verkehrsachse im Quartier. In den 2000er-Jahren – getrieben durch das städtische Wohnungsunternehmen – kam die Idee auf, das Quartier



Foto: Carsten Hagenau

durch energetische Sanierungen und infrastrukturelle 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 erfolgt 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 aus barrierefrei zu erreichen, da der gesamte Stadtteil mit abgesenkten Bordsteinen ausgestattet ist. Im Jahr 2017 führte die Gartenstadt eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit

persönlichen (für 23–31 Euro/Monat), Wohngebietsparkplätzen (für 36–75 Euro/Jahr) und kostenlosen Besucherparkplätzen ein. Das Facility-Management des ansässigen Wohnungsunternehmens führt die Parkraumbewirtschaftung durch. Vermietet werden sie jedoch durch die Wohnungsverwaltungsgesellschaft. Durch einen insgesamt zurückgehenden Bedarf an Pkw-Stellplätzen im Gebiet wurden zudem nicht benötigte Parkplatzflächen schrittweise zurückgebaut. Insgesamt stehen den Bewohner*innen noch 2.033 Stellplätze zur Verfügung, welche zudem über eine digitale Buchungsplattform („Ampido“) durch die Anwohner*innen geteilt werden können. Die mehrspurige Verkehrsachse und Pkw-Stellplatzflächen in der Mitte des Stadtteils wurden reduziert und um einen Stadtteil-Park erweitert, welcher ausreichend Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bietet. Der so entstandene Park bildet das Herzstück der Gartenstadt und gleichzeitig eine grüne Sichtachse. Er beherbergt neben vielen Aufenthalts- und Grünflächen einen Spielplatz und Brunnen.

Zudem gilt in allen Straßen der Gartenstadt Tempo 30 und die Straßen sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen. Dies erhöht nicht nur die Sicherheit im Straßenverkehr, sondern vermeidet insbesondere Durchgangs- und Zubringerverkehr zum nahegele-



Foto: Carsten Hagenau

genen Autobahnanschluss. Das Ziel: weniger Verkehr und mehr Aufenthaltsqualität. Im Rahmen des integrativen Energie- und Klimaschutzkonzepts werden die Wohnungen außerdem energetisch saniert und mit grüner Fernwärme versorgt. Damit diese Sanierung dennoch sozialverträglich gestaltet ist, wurde mit der Stadtverwaltung nach deren Abschluss ein maximaler Mietpreis von 5,50 pro m² für Transferleistungsempfänger*innen vereinbart. Auch deshalb sind über 80 Prozent der Bewohner*innen nach der Sanierung in Drewitz geblieben. Die Sanierung erfolgt je nach Wohnungsunternehmen unterschiedlich und reicht von Fugensanierung bis hin zu neuer Dämmung. Daneben sollen weitere Umgestaltungen der Grünflächen in den Innenhöfen entstehen. In einem „Musterhof“ ist dies schon erfolgreich in Zusammenarbeit mit drei Wohnungsunternehmen erfolgt.

Umweltfreundlich unterwegs mit Fahrrad, Bus & 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. Die Straßenbahn soll bald auf einem sogenannten „grünen Gleis“ fahren. Mieter*innen von

Ein- und Zwei-Zimmerwohnungen bei dem kommunalen Wohnungsunternehmen ProPotsdam in Drewitz haben zudem bei Einzug einmalig Anspruch auf ein kostenloses Jahresticket zur Nutzung des ÖPNV in Potsdam. Damit soll vor allem jungen Jobeinstieger*innen der Umstieg auf Alternativen zum eigenen Auto erleichtert werden. Eine Fahrradservicestation in Drewitz ermöglicht darüber hinaus die unkomplizierte Wartung und Reparatur des eigenen Rads. Zudem gibt es seit 2016 am Ernst-Busch-Platz in Drewitz eine Fahrradverleihstation mit sechs Fahrrädern zur geteilten Nutzung (Kooperation mit Nextbike). Außerdem soll die Fahrradinfrastruktur zum Stadtzentrum ausgebaut werden.

In die Zukunft mit Elektromobilität und Sharing

Ein weiteres Handlungsfeld stellt das Thema Elektromobilität dar. So soll das Wegenetz für elektrisch betriebene Verkehrsmittel angepasst und 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), insbesondere auch an ÖPNV-Haltestellen, ein wichtiges Feld der Umsetzungsplanung.



Foto: Torsten Friedrich

5.2 Lincoln-Siedlung Darmstadt

Das ehemalige Kasernengelände der US-Armee in Darmstadt wird seit Abzug der amerikanischen Streitkräfte in 2008 zu einer Wohnsiedlung umgebaut. Hierzu kaufte 2014 die Stadt Darmstadt dieses Gebiet von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und etablierte neben der Sanierung von Bestandsgebäuden und Neubauten zudem ein übergreifendes Mobilitätskonzept.

Eckdaten

WOHNUNGSUNTERNEHMEN:

BVD New Living/bauverein AG (und weitere)

AKTEURE: Stadtplanungsamt Darmstadt, StetePlanung, BVD New Living/Bauverein AG, Magistrat und Stadtparlament Darmstadt, HEAGmobilo (örtliches Verkehrsunternehmen), Entega (Energieversorger), Book-n-drive, Call-a-Bike, Solar-Parker, Wohngruppen: WohnSinn Bessungen e.V., Heinersyndikat, ZusammenHaus Lincoln, SozialSolarPlus, Bürgerinitiative »Wir auf Lincoln«

MOBILITÄTSANGEBOTE:

Carsharing/E-Carpooling, Bikesharing, komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen, Bikesharing (u.a. auch Lastenräder), Bewohnerinformation zu nachhaltiger Mobilität (Mobilitätsberatung), ÖPNV-Anbindung (neue Straßenbahnhaltestelle), Quartiersgaragen mit Parkraumbewirtschaftung

ANZAHL WOHNHEINHEITEN:

1.600 Wohneinheiten

BEWOHNER*INNEN: ca. 5.000 Bewohner*innen (geplant); aktuell 851 (Stand 31.12.2017)

ZEITLICHER RAHMEN: Fortlaufende Entwicklung, Konversion ab 2014

STELLPLATZSCHLÜSSEL: 0,65 Pkw/Wohneinheit, davon 0,5 Pkw/WE in Quartiersgaragen

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 innerhalb 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 angebotenen Stellplätze in Sammelgaragen (Parkhäuser und Tiefgaragen) am Quartiersrand untergebracht. Wohnungsnahe Stellplätze stehen Carpooling-Fahrzeugen und Fahrzeugen von Personen, die einen erhöhten Bedarf haben, zum Beispiel Ärzt*innen oder mobilitätseingeschränkten Personen, bevorzugt zur Verfügung. Alle Stellplätze werden zentral vergeben bzw. vermietet, die Vergabe der wohnungsnahen Stellplätze erfolgt nach einem festgelegten Kriteriensystem.

Miet- und Stellplatzgebühren werden in der Lincoln-Siedlung für Mieter*innen der bauverein AG voneinander entkoppelt: Nur wer wirklich einen Stellplatz braucht, muss für diesen zahlen. Ab 2019 soll eine Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Verkehrsflächen umgesetzt werden. Daneben sind in Lincoln auch Garagen mit Ladeinfrastruktur geplant.

Gute Alternative zum Auto: Bike- und Carsharing

Den Mieter*innen der Bauverein AG stehen schon jetzt drei E-Mietautos („mein lincoln mobil“), welche als Einführungsangebot pro Bewohner*in und Monat 16 Stunden gratis genutzt werden können, zur Verfügung. Weiterhin können alle Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung zwölf Sharing-Fahrräder („Call-a-Bike“), Fahrradzubehör, Elektrolasterräder und ein kombiniertes Carsharing-Angebot („book-n-drive“) nutzen. In der Siedlung gibt es zwei Fahrradverleihstationen. Eine Lastenradverleihstation in der Lincoln-Siedlung wird von Heinerbike betrieben. Abgerundet wird das Angebot von E-Bikes („Call-a-Bike“).

Jedes Gebäude in der Wohnsiedlung verfügt über interne Fahrradabstellanlagen. Für weitere Neubauten in der Lincoln-Siedlung sind teilweise auch Fahrradaufzüge vorgesehen. Insgesamt wird durch den Neubau von diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Fahrradabstellanlagen ein Verhältnis von 2,4 Radabstellplätzen pro Haushalt erreicht. Zeitgleich wurde der Neubau von Fahrradwegen forciert, die einen guten Anschluss an die Radwege außerhalb des Quartiers sicherstellen. Im Rahmen der Entwicklung der Lincoln-Siedlung wurde auch die Radinfrastruktur außerhalb des Quartiers Richtung Innenstadt ausgebaut.



Foto: VCD/Markus Menge

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 zwölf Minuten können die Bewohner*innen von der Haltestelle mit einer Niederflurstraßenbahn bis zum Hauptbahnhof in Darmstadt fahren. Mit einem Mieterticket und einem Ticketsharing-System für den ÖPNV sollen in Zukunft weitere Anreize für den Verzicht auf den privaten Pkw geschaffen werden.

Mobilitätsberatung

Zweimal wöchentlich gibt es eine Mobilitätssprechstunde in der Mobilitätszentrale der Siedlung – den „Mobicheck“. Organisiert wird dieser von der regionalen Verkehrsgesellschaft HEAG mobilo. Im Rahmen der Beratung können die Bewohner*innen individuell erfahren, welches nachhaltige Mobilitätsangebot am besten zu ihren Mobilitätsbedürfnissen und -anforderungen passt und wie damit auch Fahrten mit dem eigenen Pkw vermieden werden können. Dabei werden beispielsweise exakte Fahrtkosten und Zeiten anhand eines Fragebogens berechnet.

Zudem besteht regelmäßig die Möglichkeit, an Informationsveranstaltungen und Workshops zur Mobilität in der Siedlung teilzunehmen. Darüber hinaus informieren Broschüren die Mieter*innen über nachhaltige Mobilitätsangebote im Wohnquartier.



Foto: Carsten Hagenau

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

Wie die Beispiele der Gartenstadt Drewitz in Potsdam und der Lincoln-Siedlung in Darmstadt gezeigt haben, kann es ein langer Weg von der Idee bis zur Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts in Wohnquartieren sein. Dabei gilt zudem: Kein Quartier ist wie das andere – sie unterscheiden sich nach der geographischen Lage und Topographie, der sozio-demographischen Struktur ihrer Bewohner*innen, der Infrastruktur und weiteren rechtlichen wie politischen Rahmenbedingungen. Gleichzeitig können die beiden dargestellten Good Practice-Quartiere Vorbild und Hilfestellung für weitere Wohnungsunternehmen und kommunale Verwaltungen sein, um selbst aktiv zu werden.

Neben der Vernetzung der Akteure in den Regionalforen, der Einzelberatung von Wohnungsunternehmen und diversen Mieteraktionen, lag ein Augenmerk im Projekt »Wohnen leitet Mobilität« daher auch auf der Analyse von Prozessen bei der Entstehung nachhaltiger, wohnstandortnaher Mobilitätskonzepte. Der Transformationsprozess weg von einem autozentrierten Stadtbild hin zu einer lebenswerten Wohnumgebung mit multioptionalen Mobilitätsangeboten ist dabei noch vergleichsweise wenig erforscht. Umso schwieriger ist es für interessierte Wohnungsunternehmen und kommunale Verwaltungen, Informationen dazu zu erhalten und die Verkehrswende vor der eigenen Haustüre anzustoßen.

Prozessbewertung: Fragen & Antworten

Wer wurde genau 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 kommunalen Verwaltungen wurde mit (hier: kommunalen) Wohnungsunternehmen gesprochen, aber auch Bürgervertreter*innen, Stadt- und Verkehrsplaner*innen wie auch Anbieter bestehender und neuer Mobilitätsdienstleistungen wurden um ihre Einschätzung gebeten. Die abschließende Fachveranstaltung ermöglichte nicht nur die überregionale Vernetzung aller Beteiligten, sondern stellte bereits den ersten Schritt zur Ableitung generalisierbarer Aussagen und Handlungsempfehlungen dar.

Wann fand die Prozessevaluation statt?

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

Welche Prozessebenen wurden in der Analyse behandelt?

Die Betrachtung der Entstehung nachhaltiger Mobilität im Wohnquartier reichte von der Feststellung des rechtlichen und politischen Rahmens, über die Finanzierung und Förderung, den Prozessphasen der Initiierung, der Planung und der Umsetzung sowie der Zusammenarbeit der Akteure bis hin zu ersten Erkenntnissen 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 Praxis-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 der Lincoln-Siedlung und der Gartenstadt Drewitz abgeleitet. Sie stellt, getrennt nach thematischen Schwerpunkten, die identifizierten Erfolgsfaktoren im Prozessverlauf dar. Neben den Handlungspotenzialen der Wohnungsunternehmen werden auch die Optionen der kommunalen Verwaltung adressiert, mit denen diese aktiv zu einer nachhaltigen Mobilität am Wohnstandort beitragen können.



Finanzierung und Förderung

Kommunale Verwaltung	Kommunale Verwaltung
zentrale öffentliche Stellen zur Förderungskoordination	(auch mittelfristig) Investitionen aus öffentlicher Hand sicherstellen
Kommunale Verwaltung & Wohnungsunternehmen	
frühzeitige Mitnahme der Investor*innen	
Klarheit über Finanzierung und Förderungen als Bedingung für Planung und Umsetzung schaffen	

Rechtlicher und politischer Rahmen

Kommunale Verwaltung	Kommunale Verwaltung & Wohnungsunternehmen
frühe Einbindung der Politik, um klares politisches Engagement und politischen Willen zu stärken	institutionelle bzw. personelle Trennung von Koordination und Ausführung
klarer und transparenter Prozess und Setzen der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen	konsistente städtebauliche- und Durchführungsverträge

Teilprozesse

Kommunale Verwaltung & Wohnungsunternehmen	
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 & Wohnungsunternehmen	
Bürgerbeteiligung und Realitätsnähe	
frühzeitig verlässliches Commitment der Politik sicherstellen	
frühzeitige Mitnahme der Verkehrsbetriebe	

Akzeptanz

Kommunale Verwaltung & Wohnungsunternehmen	
Presse frühzeitig und prozessbegleitend mitnehmen	
Mobilitätskonzept 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



Foto: ProPotsdam

Finanzierung und Förderung

Die Finanzierungsfrage steht bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilität im Wohnquartier ganz am Anfang aller Überlegungen und bestimmt deren Ausgestaltungsgrad maßgeblich mit. 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. Dabei müssen nicht nur Wohnungsunternehmen frühzeitig mitgenommen werden, sondern auch die kommunale Verwaltung und Politik müssen ihren Beitrag zur finanziellen Förderung leisten: ob nun organisatorisch in der Koordination öffentlicher Förderprogramme oder auch durch eigene finanzielle Unterstützungsleistungen.

→ Gutes Beispiel: Lincoln by bike (Lincoln-Siedlung, Darmstadt)

In der Lincoln-Siedlung steht den Bewohner*innen u. a. ein Fahrradverleih-System zur Verfügung. Es fungiert als ein wichtiger Bestandteil neben vielen weiteren nachhaltigen Mobilitätsangeboten im Wohnquartier. Dieser Mobilitätsmix wurde nicht zuletzt

durch die Inanspruchnahme verschiedener Förderprogramme ermöglicht. 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).

→ Gutes Beispiel: Förderungsmanager bei der ProPotsdam (Gartenstadt Drewitz, Potsdam)

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



Foto: VCD/Markus Menge

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 denkbar bzw. können nachhaltige Mobilitätskonzepte in diese integriert werden? Um diese und ähnliche Fragen positiv beantworten zu können, sollten seitens der kommunalen Verwaltung nicht nur die Prozesse von Beginn an klar und transparent kommuniziert werden, sondern auch die Lokalpolitik prozessbegleitend mitgenommen werden. Ein zentraler und relevanter Punkt ist auch eine koordinierende und verantwortliche Stelle innerhalb der kommunalen Verwaltung. Gerade in der weiterführenden Planungs- bzw. Umsetzungsphase hat sich in den beiden betrachteten Quartieren die Trennung der koordinierenden und ausführenden Verantwortlichkeiten (Drewitz) als ebenso zielführend erwiesen wie auch die konsistente Umsetzung von städtebaulichen und Durchführungsverträgen (Lincoln).

Teilprozesse

Die Teilprozesse – angefangen bei der Prozessinitiierung, über die Planung bis hin zur Umsetzung und dem späteren Betrieb der Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote – leben von dem Engagement einzelner Verantwortlicher, die als Treiber des Prozesses fungieren. Die Initiierung muss dabei nicht zwingend umweltpolitischen Ursprungs sein. Der Umsetzungsprozess kann sich zudem langwierig sowie mit Höhen und Tiefen gestalten. Umso wichtiger ist es für die beteiligten Akteure bei Widerständen nicht zu resignieren und sich gleichermaßen Flexibilität wie auch ein gewisses Maß an Pragmatismus im Prozess zu bewahren.

→ Gutes Beispiel: Stadtverordnetenbeschluss

Drewitz (Gartenstadt Drewitz, Potsdam)

Bevor der Masterplan der Gartenstadt Drewitz realisiert werden sollte, traten die Initiatoren an die Stadtverordneten heran. So wurde dieser Plan parteiübergreifend akzeptiert und u. a. beschlossen, dass 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 stark divergierender Meinungen zwischen Bewohnerschaft und Planer*innen, umgesetzt werden.

→ Gutes Beispiel: 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.

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 nun 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 seinen ermöglichenden und einschränkenden Konsequenzen) erfolgen und insbesondere die Bürger*innen müssen frühzeitig und realitätsnah in den Prozess eingebunden werden.

Akzeptanz

Nachhaltige Mobilitätsalternativen im Wohnquartieren können nur tragfähig sein, wenn sie an den Bedarf und die Bedürfnisse der Bewohner*innen angepasst sind. Dabei kann eine klare Kommunikation – auch über die lokale Presse – 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 Incentivierungen der Mobilitätsangebote den Umstieg auf nachhaltige, aber ggf. noch ungewohnte Verkehrsmittel erleichtern. Angebote, die auf die lokalen und individuellen Mobilitätsbedürfnisse zugeschnitten sind, erweisen sich hierbei als besonders erfolgsversprechend.

Fazit

Sicher lassen sich die dargestellten Handlungsoptionen nicht in jedem Quartier und nicht bei jedem Praxisakteur 1:1 genauso umsetzen. Und dennoch: Es gibt Wohnungsunternehmen und Verantwortlichen in der kommunalen Verwaltung Einblicke in die Entstehungsprozesse nachhaltiger Mobilitätskonzepte und Hinweise darauf, wie sie in ihrer Verantwortlichkeit einen eigenen Beitrag zum Fortschritt hinsichtlich »Wohnen und Mobilität« leisten können.

→ Gutes Beispiel: Kiez-Detektive in Drewitz

(Gartenstadt Drewitz, Potsdam)

In Drewitz wurde sehr schnell klar, dass „übliche“ Bürgerbeteiligungsformate die Bewohner*innen nicht adäquat erreichen. Daher wurden – unter Beteiligung einer Projektkommunikationsagentur – bald neue Wege gesucht und gefunden. Einer davon waren die Kiez-Detektive. Die Kinder des Stadtteils durften ihr neues, altes Wohnumfeld genauer unter die Lupe nehmen und nach ihren Bedürfnissen mitgestalten. So wurde im zentralen Stadtteilpark nicht nur ein begehbarer Springbrunnen geschaffen, sondern auch eine individuell gestaltete Kletterwand errichtet. Ziel war es, über die Kinder auch die Eltern zu erreichen und so die Umgestaltungsideen an möglichst viele Bewohner*innen im Quartier zu vermitteln.

→ Gutes Beispiel: E-Car-Pooling

(Lincoln-Siedlung, Darmstadt)

Mieter*innen des Bauvereins steht eine Flotte an E-Fahrzeugen zur gemeinschaftlichen Nutzung (Car-Sharing) zur Verfügung. Die Fahrzeuge können direkt vor den Wohngebäuden abgestellt und geladen werden. Zusätzlicher Bonus: Die ersten 16 Stunden pro Monat erfolgt die Nutzung 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.

7. Innovative Mobilitätslösungen angehen: Handlungsempfehlungen für die praktische Umsetzung

Akteursübergreifende Empfehlungen

Mehr Zusammenarbeit:
Wohnungsunternehmen
und kommunale Akteu-
re stärker vernetzen

Mobilitätsbeauftragte
oder Mobilitäts-
manager*innen
bereitstellen

Kein Mobilitätskonzept
ohne Leitbild:
Verkehrsplanung von
Beginn an koordinieren

Mobilitätsangebote mit
Information und Partizipation für
die Bewohner*innen begleiten

Vom vorbildlichen Wohnquartier zur
kommunalen Lösung: Mobilitätsangebote
gesamtstädtisch denken

Empfehlungen für kommunale Verwaltungen

Masterplan als
strategischen
Leitfaden einführen

Freiräume der rechtlichen
und ordnungspolitischen
Instrumente ausschöpfen

Klima- und sozialverträgliche
Mobilitätsmaßnahmen im
Wohnquartier stärker fördern

Empfehlungen für Wohnungsunternehmen

Wohnquartiere nur mit nach-
haltigem Mobilitätskonzept
neu bauen und sanieren

Autoarme
Quartiere
umsetzen

Transparenz und Planbar-
keit von Mobilitätskon-
zepten sicherstellen

Das Projekt »Wohnen leitet Mobilität« hat bundesweit 25 Dialogforen sowie zahlreiche Beratungsgespräche mit Akteuren der Wohnungsbranche sowie kommunalen Vertreter*innen durchgeführt. Daraus 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 allgemein gültige Empfehlungen ableiten. Diese sind sowohl für Neubau- als auch Bestandsquartiere relevant und berücksichtigen unterschiedliche Siedlungsstrukturen und -größen.

Akteursübergreifende Handlungsempfehlungen

Mehr Zusammenarbeit: Wohnungsunternehmen und kommunale Akteure stärker vernetzen

Wohnungsunternehmen können selbst kleinere Einzelmaßnahmen wie Fahrradabstellanlagen oder Sitzmöglichkeiten planen und umsetzen. Für eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung müssen Wohnungsunternehmen, 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. Wie eine solche gelungene Zusammenarbeit aussehen kann, zeigen die Beispiele aus Lincoln und Drewitz.

→ Seite 92, Gute Beispiele aus der Praxis

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

Neben einer Person mit Vernetzungsfunktion innerhalb der Behörde haben sich als mögliches Vernetzungsinstrument auch die branchenübergreifenden Dialogforen des Projektes »Wohnen leitet Mobilität« bewährt. Diese Treffen organisierte der VCD in einem halbjährlichen Rhythmus und brachte so die Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsunternehmen an einen Tisch.

Mobilitätsbeauftragte oder 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 Wohnungsunternehmen sind Mobilitätsbeauftragte auf zwei verschiedenen Ebenen wichtig: als interne Fachkraft und als Ansprechperson für die Bewohner*innen. Unternehmensintern muss Wohnortmobilität bei allen Planungsvorhaben mitgedacht und das Know-How dazu in einer Person gebündelt werden. Vorteil ist, dass Einsparpotenziale durch alternative Mobilitätsangebote sofort deutlich werden.

Eine Ansprechperson für die externe Kommunikation mit Mieter*innen kann diese zu Fragen der nachhaltigen Mobilität beraten. Dank des direkten Dialogs mit den Bewohner*innen lässt sich die Akzeptanz der Mobilitätsangebote deutlich steigern.

Auf kommunaler Ebene bietet es sich an, ähnlich der Stelle des Klimaschutzmanagements, eine Ansprechperson für die Vernetzung der Themen Wohnen und Mobilität als kommunale*r Mobilitätsmanager*in zu installieren. Ein*e Mobilitätsmanager*in koordiniert die kommunalen Aktivitäten und Projekte aus den Bereichen Bau, Verkehr/Mobilität und Umwelt übergreifend.

Im Rahmen des Projektes »Wohnen leitet Mobilität« fungierte der VCD als „Kümmerer“, der die Zielgruppen vernetzte und als Moderator die aktorsübergreifende Zusammenarbeit steuerte.

Kein Mobilitätskonzept ohne Leitbild: Verkehrsplanung von Beginn an koordinieren

Je früher klimafreundliche Mobilitätsangebote am Wohnort vorhanden sind, desto höher sind die Erfolgsaussichten, dass Bewohner*innen diese verwenden. 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 verpflichtend festzuhalten.

Realistische Zeiteinschätzungen sind gefragt: Je nach Angebot kann es von Monaten bis zu zwei Jahren dauern, bis diese stark genutzt werden und tragfähig sind. Deshalb sind Mobilitätskonzepte sukzessive zu entwickeln, nachzusteuern und zu monitoren. Am Beispiel Fahrradverleih bedeutet das etwa, anfangs nur mit wenigen Fahrrädern zu beginnen und das Angebot dann schrittweise auszubauen.

Neubauprojekte haben die Chance, wesentliche Arbeitsschritte der Konzeptentwicklung und Partizipation schon ab den ersten Planungen zu koordinieren. Mieter*innen sind durch den Lebensumbruch „Umzug“ gewillter, Routinen zu ändern: Stehen im neu bezogenen Zuhause bereits von Beginn an vielfältige Mobilitätsangebote zur Verfügung oder wird ein Neumieterpaket zur Hand gegeben, steigert das die Akzeptanz und Nutzung dieser Angebote.

Im Bestand bietet es sich an, Mobilitätskonzepte mit weiteren Sanierungsmaßnahmen zeitlich zu kombinieren, um diese in eine größer angelegte Kommunikationskampagne einzubetten.

Mobilitätsangebote mit Information und Partizipation für die Bewohner*innen begleiten

Bauliche Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Zonen müssen von den passenden kommunikativen Maßnahmen flankiert sein, um von den Mieter*innen und der Öffentlichkeit wahrgenommen zu werden. Je nach Zielgruppe und Bewohner*innenstruktur wird online, in Mieterzeitungen, in der Lokalpresse oder bei verschiedenen Mieteraktionen über neue Angebote informiert – idealerweise auf mehreren Kanälen und mit Angebo-

ten zur Teilnahme. Gerade bei Neubauquartieren sollten die Bürger*innen bereits in der Planung beteiligt sein, um nicht an den Mobilitätsbedürfnissen vorbeizuplanen. Eine gelungene Kommunikation nach außen setzt voraus, dass man sich vorher intern auf eine gemeinsame Vision verständigt hat, 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. Ein weiteres Praxisbeispiel ist das deutschlandweit aktive „Netzwerk Bürgerbeteiligung“. Dieses bietet einen Überblick über diverse Anbieter, informiert und zeigt Beispiele, wie Kommunen Bürger*innen einbinden können.

Vom vorbildlichen Wohnquartier zur kommunalen Lösung: Mobilitätsangebote gesamtstädtisch denken

Das Wohnquartier ist wegen seiner Größe der perfekte Ausgangspunkt, um innovative Mobilitätsangebote auszutesten. Perspektivisch ist es wünschenswert, wenn alle Akteure solche Insellösungen („Leuchtturmprojekte“) weiterdenken und übertragen. Mobilitätsangebote, beispielsweise ein hochwertiges Radwegenetz, dürfen nicht am Siedlungsrand enden, sondern müssen über das Quartier hinausgedacht werden und auf gesamtstädtischer Ebene verankert sein.

Kommunale Verwaltungen sollten die Lösungen zu einem Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplan ausbauen und im Sinne einer ganzheitlichen Raumentwicklung regional weiterdenken. Wohnungsunternehmen projizieren die gewonnenen Erkenntnisse auf andere Wohnbauprojekte für dortige Verbesserungen. Durch gelungen umgesetzte Mobilitätskonzepte zeigen Wohnungsunternehmen, kommunale Verwaltungen und Mobilitätsunternehmen gemeinsam den Weg zur nachhaltigen Kommune auf.

Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen

Empfehlung für kommunale Verwaltungen

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 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 Umweltplanung aktiv zu steuern.

In dem jeweiligen Plan kann 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. Darin können ebenfalls akteursübergreifende Maßnahmen wie z. B. Mobilitätskonzepte explizit aufgenommen werden. Dennoch enthalten die Pläne genügend Flexibilität, bauvorhabenspezifisch individuelle Lösungen zuzulassen.

Masterpläne oder ähnliche Konzeptionen sind in vielen Kommunen bereits ein vertrautes Instrument zur strategischen Weiterentwicklung der Bauleitplanung und des Klimaschutzes für die nächsten 15 bis 20 Jahre. Im Idealfall existiert ein integrierter Masterplan Wohnortmobilität für eine nachhaltige, resiliente städtebauliche Entwicklung.

Empfehlung für Wohnungsunternehmen

Wohnquartiere nur mit nachhaltigem Mobilitätskonzept neu bauen und sanieren

Mit Mobilitätskonzepten entstehen neue Möglichkeiten für Wohnungsunternehmen, das Wohnquartier zu gestalten. Der kommunale Handlungsrahmen zwischen Mobilitätsplänen und Bauordnungen erfordert von der Wohnungsbranche, sich souverän einzubringen. Die Initiative für Mobilitätskonzepte führt zu Kosten- und Flächeneinsparungen durch die Reduzierung von Pkw-Stellplätzen.

Mobilitätskonzepte sind in vielen Fällen, gerade bei Bestandssanierungen, noch nicht verpflichtend. Aber die Verkehrsanbindung der Quartiere ist eigenständig zu optimieren, indem Mobilitätsalternativen angeboten und verbreitet werden. Diese werden von den Bewohner*innen langfristig geschätzt und steigern den Immobilienwert.

Wohnungsunternehmen sollten Mobilität als wohnbegleitende Dienstleistung in ihr Leistungsportfolio aufnehmen. Dies geht von dem Angebot kleiner Fahrradreparaturmöglichkeiten bis hin zu einer kooperativen Mobility as a Service (MaaS). Bei vorhandenen Energieanlagen wie der Photovoltaik-Stromerzeugung bietet sich eine Sektorenkoppelung an. Ob kleine interne Mobilitätskonzepte oder professionelle Ausarbeitungen von Planungsbüros: Das Zusammenspiel der Mobilitätsangebote vor Ort ist koordiniert zu bewirtschaften.

Dabei greifen die Planungen der kommunalen und wohnungswirtschaftlichen Ebene im Idealfall eng ineinander: Während etwa Kommunen für ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz im Stadtgebiet sorgen, gilt es für Akteure der Wohnungswirtschaft komplementär dazu, die Weichen im Wohnquartier für den Umstieg auf das Fahrrad zu stellen.

Empfehlung für kommunale Verwaltungen

Freiräume der rechtlichen und ordnungspolitischen Instrumente ausschöpfen

Eine intelligente Mobilität im Wohnquartier wird teilweise durch bundes- und landesweite rechtliche Regelungen erschwert. 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 ist die Stellplatzsatzung, die je nach Landesbauordnung durch die Kommunen selbständig erlassen werden kann. Solche Satzungen sollten, wo vorhanden, in eine moderne Mobilitätssatzung transformiert werden. So kann das Mobilitätsverhalten mit Stellplatzäquivalenten gelenkt werden. Stellplatzäquivalente beschreiben die Anzahl der wegfallenden Pkw-Stellplätze durch Mobilitätskonzepte und deren Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund. Statt einer Minimalanzahl von Pkw-Stellplätzen müssen Bauprojekte ein standortspezifisches Mobilitätskonzept mit infrastrukturellen, angebotsseitigen und informatorischen Einzelmaßnahmen vorweisen. Dadurch wird der Pkw-Stellplatzschlüssel je nach Konzept um 20 bis 75 Prozent gesenkt. Kommunen, die landesweiten Stellplatzregelungen unterliegen, können Bauvorhaben über die Möglichkeiten der Einzelfallregelungen entsprechend nachhaltig managen.

Zudem sollte die kommunale Verwaltung mithilfe des Parkraummanagements, z. B. durch Anwohnerparken, die Nutzung des Parkraums steuern. So wird ein Überangebot an Stellplätzen verhindert.

Daher ist es wichtig, auf kommunaler Ebene regulatorische Rahmenbedingungen zu aktualisieren und dynamisch zu nutzen, um eine zukunftsfähige Wohnortmobilität voranzutreiben.

Empfehlung für Wohnungsunternehmen

Autoarme Quartiere umsetzen

Bestandssanierungen und Neubauten müssen den Autoverkehr deutlich einschränken: Eine Stellplatzreduzierung, Quartiersgaragen und erhöhte Kosten sind Pushfaktoren, die den privaten Pkw unattraktiv machen.

Vielfach fehlt Wohnungsunternehmen das Umsetzungswissen, Stellplätze einzusparen. Aber die Stellplatzregelungen der Länder und Kommunen erlauben deutlich geringere Stellplatzschlüssel, als gebaut werden. Der Nachweis von Stellplätzen kann generell durch Mobilitätskonzepte und Ablösezahlungen ausgesetzt werden. Städtebauliche Verträge und Einzelfallregelungen sind für Modellprojekte und Sonderfälle ergänzend möglich.

Das nahe Wohnumfeld sollte dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Pkw-Parkplätze sind als demontierbare Parkpaletten oder Quartiersgaragen am Siedlungsrand zu bündeln. Fußläufige Einzugsbereiche von bis zu 600 Metern sind angemessen. Wohnungsnahe Parkplätze können ergänzend dazu für mobilitätseingeschränkte Personen oder (E-)Sharing-Fahrzeuge vorbehalten sein.

Die Baukosten der Stellplätze sind den Autonutzer*innen anzurechnen und nicht auf alle Bewohner*innen umzulegen. Mit rund 25.000 Euro ist ein Tiefgaragenplatz ein großer Kostenfaktor. Ökonomisch schwächere Haushalte und eine jüngere Generation der „Sharing Economy“ leben gänzlich ohne Auto und ihre Stellplätze stehen leer. Zumindest einer Untervermietung sollte daher zugestimmt werden. Grundsätzlich sind Stellplatzkosten und Wohnraumkosten zu entkoppeln, was jedoch noch auf rechtliche Hürden trifft. Um eine Subventionierung von Pkw-Stellplätzen durch autofreie Haushalte zu verhindern, sollte deshalb auf deren Bau weitestgehend verzichtet werden.

Empfehlung für kommunale Verwaltungen

Klima- und sozialverträgliche Mobilitätsmaßnahmen im Wohnquartier 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.

Weiterhin besitzen die kommunale Verwaltung und Politik die Entscheidungshoheit sowie finanzielle und strukturelle Spielräume, eigene Impulse für nachhaltige Mobilität zu setzen. Beispiele 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 umgewidmet wird.

 **Die Förderdatenbank für die Themen Wohnen und Mobilität zeigt zahlreiche Förderprogramme und Darlehen für das gesamte Bundesgebiet auf:**

www.vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/foerderungen/

Empfehlung für Wohnungsunternehmen

Transparenz und Planbarkeit von Mobilitätskonzepten sicherstellen

Momentan entwickelt sich der Mobilitätssektor, z. B. im Bereich Elektromobilität oder Sharing-Angebote, sehr schnell. Oft ist noch nicht abzusehen, welche konkreten Geschäftsmodelle für Wohnungsunternehmen sich daraus ableiten lassen. Hier ist die Wohnungswirtschaft gefragt, die entsprechenden Mobilitätsmaßnahmen durch Förderungen von Bund, Ländern und Kommunen langfristig abzusichern.

Andererseits sind auch Wohnungsunternehmen in der Verantwortung, ihren Mieter*innen aufzuzeigen, welche Mobilitätsangebote vorhanden sind: Ein effektives Instrument hierfür ist ein Mobilitätsausweis. Analog zum Energieausweis können Mieter*innen damit sofort einsehen, welche nachhaltigen Mobilitätsoptionen in ihrem Wohnumfeld vorhanden sind. Damit wäre ein Vergleich zwischen Immobilien möglich. Der Mobilitätsausweis sollte 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. Gleichmaßen sind Vorschläge für die Verbesserung des Mobilitätsangebotes beizufügen, sofern realistische Modernisierungsmaßnahmen möglich und geplant sind.

Für viele Mieter*innen sind etwa die ÖPNV-Anbindung oder sichere Fahrradabstellanlagen zentrale Kriterien für die Miet- oder Kaufentscheidung: Mithilfe des Mobilitätsausweises erhalten Wohnungsunternehmen ein wichtiges Marketinginstrument, um Quartiere gezielt zu bewerben.

Zunächst als freiwillige Selbstverpflichtung möglich, kann der Bund den Mobilitätsausweis (analog zum Energieausweis) mittel- und langfristig verpflichtend einführen.

8. 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 deutlich 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 hinsichtlich des Schulweges ist dafür zu sorgen, dass junge Menschen von klein auf zu Fuß oder auf dem Fahrrad selbstständig und gefahrlos im Wohnquartier zurechtkommen.

2



Zahl der ÖPNV-Nutzer*innen deutlich steigern

Durch ein qualitativ hochwertiges ÖPNV-Netz sollen Bewohner*innen in wenigen Minuten von der Haustür aus barrierefrei eine Haltestelle mit guter Infrastruktur und kurzen Wartezeiten erreichen. Dazu existieren passende Anschlüsse im Nahverkehr und es gibt ein verständliches Tarifsystem mit bezahlbaren Preisen. Auch Wohnquartiere am Stadtrand, im Umland oder in ländlichen Regionen brauchen Bus- und Bahnverbindungen mindestens im Stundentakt zur Daseinsvorsorge. Das ÖPNV-Angebot muss beim Neubau vor dem Einzug der Bewohner*innen vorhanden sein. Der Bund und die Länder müssen die lokale Koordinierung des ÖPNV durch infrastrukturellen und finanziellen Ausbau sowie stabile rechtliche Rahmen stärken.

3



Zahl der Autos und deren Flächenverbrauch deutlich verringern

Die Zahl der Pkw sollte von 46,5 Mio. Pkw auf 17 Mio. im Jahr 2050 sinken. Dazu müssen Mobilitätskonzepte bei Neubauten oder umfassenderen Umbauten Pflicht sein. Mobilitätskonzepte helfen, nachhaltige Mobilitätslösungen umzusetzen und die private Pkw-Nutzung zu reduzieren. Die geltenden Landesbauordnungen müssen innovative Stellplatzsitzungen mit niedrigen Stellplatzschlüsseln ermöglichen. Ein zukünftiger Zulassungsstopp für Verbrennungsmotoren erfordert die Förderung emissionsarmer Sharing-Konzepte, inkl. der Ladeinfrastruktur. Neue Rahmenbedingungen für das kommunale Parkraummanagement begünstigen eine gerechte Flächenverteilung.

4



Foto: VCD/Katja Täubert

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 grundsätzlich mit Tempo 30, verkehrsberuhigten Zonen und Fahrradstraßen gestaltet und fördert so den Fuß- und Radverkehr.

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 CO₂e-Ausstoß sein. Ebenso muss Schluss sein mit einer unfairen Bepreisung des öffentlichen Raums: Die knappen Flächen sollte z. B. durch Gebühren für Bewohnerparken einer gerechten Kostenverteilung unterliegen. So bleibt auch mehr Geld für Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr sowie autoarme Quartiere.

6



Foto: VCD/Katja Täubert

Wissen über nachhaltige Wohnortmobilität verbreiten

Der Bewusstseinswandel weg von der autozentrierten Planung hin zu einer nachhaltigen Wohnortmobilität ist ein langer Prozess. Bei allen Akteuren muss weitreichend das Know-How über nachhaltige Mobilität in Quartieren aktiviert werden. Ein bundesweites Kompetenzzentrum Wohnen und Mobilität sollte Hilfestellungen bei der Planung und Umsetzung geben. Bewohner*innen sollen frühzeitig und lebenslang über die Vorteile und Möglichkeiten der nachhaltigen Mobilität informiert werden. Über Ansprechpartner*innen im Quartier erfahren sie, wie ein mobiles Leben umweltschonend und mit hoher Lebensqualität möglich ist.

Quellen

ADFC [Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club] 2012: FAF 6: Fahrradparken – Vom Fahrradständer zum Abstellsystem, Bremen, URL: <https://docplayer.org/storage/39/19188691/1557830273/i2RYSnc58u9yYLILQBImUQ/19188691.pdf> (Zugriff: 14.05.2019)

Agora Verkehrswende 2018: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Zahlen und Fakten zum Parkraummanagement, Berlin, URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/OEffentlicher_Raum_ist_mehr_wert/Agora-Verkehrswende_oeffentlicher-Raum_Factsheet_WEB.pdf (Zugriff: 05.08.2019)

bcs [Bundesverband CarSharing] 2016: Mehr Platz zum Leben – wie CarSharing Städte entlastet, Berlin, URL: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/presentation_willi_loose_bcs-projekt_bcs-arbeitstagung_24.06.2016.pdf (Zugriff: 05.08.2019)

bcs [Bundesverband CarSharing] 2018: Leitfaden zur Gründung neuer CarSharing-Angebote, Berlin, URL: https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitsschwerpunkte/leitfaden_neue_cs-angebote_versandversion.pdf (Zugriff: 08.08.2019)

BEI [Bremer Energie Institut] 2012: Elektromobilität und Wohnungswirtschaft, Bremen, URL: https://web.gdw.de/uploads/pdf/Langfassung_29_6_2012.pdf (Zugriff: 05.08.2019)

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] 2016: Elektromobile Sharing-Angebote: Wer nutzt sie und wie werden sie bewertet?, Berlin, URL: <https://www.starterset-elektromobilitaet.de/content/3-Infothek/3-Publikationen/18-elektromobile-sharing-angebote/2016-elektromobile-sharing-angebote.pdf> (Zugriff: 08.08.2019)

BMVI [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] 2018: Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, Bonn, URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf (Zugriff: 08.08.2019)

degewo, GESOBAU, Gewobag, HOWOGE, STADT UND LAND und WBM 2017: Leitlinien für Partizipation im Wohnungsbau durch die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften, Berlin, S. 6ff., URL: https://www.stadtundland.de/Unternehmen/landeseigene-wohnungsbaugesellschaften-praesentieren.php.media/47145/Partizipation_Flyer_korr.pdf (Zugriff: 05.08.2019)

degewo, GESOBAU, Gewobag, HOWOGE, STADT UND LAND und WBM 2018: Leitlinien für Mieterbeiräte, Berlin, S. 3ff., URL: <https://inberlinwohnen.de/wp-content/uploads/2018/05/Mieterbeirat.pdf> (Zugriff: 26.07.2019)

Deutscher Städtetag 2018: Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin und Köln, URL: <http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/dst/veroeffentlichungen/mat/positionspapier-nachhaltige-staedtische-mobilitaet.pdf> (Zugriff: 05.08.2019)

FGSV [Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.] 2002: Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen EFA (R 2), Köln, URL: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/46981/> (Zugriff am 05.08.2019)

Hilwerling, Benno 2018: Mobilitätsdienste als entscheidender Faktor für die Quartiersentwicklung. In: Verbandsmitteilungen des Verband Sächsischer Wohnungsgenossenschaften e.V. 01|2018, S. 51-52, URL: https://inno2grid.com/wordpress/wp-content/uploads/2018/05/vm_1_2018-Artikel-Benno.pdf (Zugriff: 05.08.2019)

HSR [Hochschule für Technik Rapperswil – Kompetenzzentrum Wohnumfeld] 2018: Wohnumfeldqualität. Kriterien und Handlungsansätze für die Planung, Aachen, URL: <http://www.wohnumfeld-qualitaet.ch/assets/Uploads/PDF/Handbuch-Wohnumfeldqualitaet-2018.pdf> (Zugriff: 05.08.2019)

IHK Würzburg [Industrie- und Handelskammer Würzburg] 2017: Empirische Untersuchungen zur Shared Mobility in Mainfranken, Würzburg, URL: https://www.wuerzburg.ihk.de/fileadmin/user_upload/pdf/Standort/Schriftenreihe/SharedMobility_web.pdf (Zugriff: 20.08.2019)

Kehl Fuhrmann Hezinger & Volpp Rechtsanwälte 2015: Wohnen und Elektromobilität in Stuttgart-Rosenstein, Gutachten: Zivilrechtliche Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept, im Auftrag von Siedlungswerk GmbH Wohnungs- und Städtebau, URL: <https://www.siedlungswerk.de/sites/default/files/seite-anhang/13624-6682-13624-veroeffentlichungsberichtweb.pdf> (Zugriff: 23.08.2019)

Keimeyer, Friedhelm; Klinski, Stefan 2018: Rechtliche Fragen zum Klimaschutzplan. Abrechnung von erneuerbarem Mieterstrom als umlagefähige Betriebskosten, Bepreisung von Wärme und Warmwasser aus erneuerbaren Energien, ohne dass eine Wärmelieferung durch Dritte vorliegt, Öko-Institut e.V., URL: <https://www.oeko.de/publikationen/p-details/rechtliche-fragen-zum-klimaschutzplan/> (Zugriff: 19.08.2019)

Kemmerzehl, Richard 2016: Das Stellplatzäquivalent. Wie Quartiersentwicklung mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten verknüpft werden kann. In: DW – Die Wohnungswirtschaft 05/2016, S. 10-12. URL: <https://zeitschriften.haufe.de/ePaper/dw/2016/ADBD3295/files/assets/basic-html/index.html#12> (Zugriff: 05.08.2019)

Koepp, Marcus; Krampe, Leo; Münsch, Marco; Schalle, Heidrun 2017: Mieterstrom. Rechtliche Einordnung, Organisationsformen, Potenziale und Wirtschaftlichkeit von Mieterstrommodellen (MSM), Bericht im Auftrag des BMWi, URL: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Studien/schlussbericht-mieterstrom.html> (Zugriff: 19.08.2019)

Kreher, Thomas (inno2grid GmbH) 2019: Förderung der Elektromobilität – Organisatorische und rechtliche Aspekte. Präsentation beim VCD Dialogforum „Wohnen leitet Mobilität“ Chemnitz, 04.04.2019

Landeshauptstadt Dresden 2011: Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus, synoptische Verkehrsanalyse, Dresden, URL: www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Analyse_Bericht_29-07-2011.pdf (Zugriff 05.08.2019)

Landeshauptstadt München 2019: Mobilitätskonzept: kompakt – konkret – verbindlich, München, URL: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Mobilitaetskonzept.html> (Zugriff: 05.08.2019)

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

Neufert, Ernst 2016: Bauentwurfslehre. Grundlagen, Normen, Vorschriften. Springer Vieweg, S. 594

NPE [Nationale Plattform Elektromobilität] 2015: Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland. Statusbericht und Handlungsempfehlungen, Berlin, URL: http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/NPE_AG3_Statusbericht_LIS_2015_barr_bf.pdf (Zugriff am 08.08.2019)

Schaufenster Elektromobilität 2017: Eckpunkte für den rechtlichen Rahmen der Elektromobilität. Überblick und Handlungserwägungen der Begleit- und Wirkungsforschung zum Schaufenster-Programm Elektromobilität, URL: https://www.mitteldeutschland.com/sites/default/files/uploads/2017/02/09/170130_handlungsempfehlungeneckpunkterechtlicherahmen-dere-mobilitaetschaufenster1.pdf (Zugriff: 08.08.2019)

Schweizer, Thomas; Bernhard, Samuel 2016: Erschließung von Wohnsiedlungen für den Fußverkehr. Hinweise für die Planung. Zürich, URL: https://wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/2016/01/FB_Erschliessung_Wohnen_Fussverkehr_20160824_MIWO.pdf (Zugriff: 05.08.2019)

Söchtig, Stefan 2017: Elektromobilität in der Wohnungswirtschaft? In: VNW-Magazin 2/2017, S. 52. URL: https://www.vnw.de/fileadmin/redakteur/publikationen/vnw-magazin/vnw_0217_web.pdf#page=54 (Zugriff: 06.08.2019)

Destatis [Statistisches Bundesamt] 2013: Verkehr auf einen Blick, Wiesbaden, URL: www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehrBlick0080006139004.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff: 05.08.2019)

Statistisches Bundesamt [Destatis] 2019: Verkehrsunfälle Zeitreihen 2018, URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/verkehrsunfaelle-zeitreihen-pdf-5462403> (Zugriff: 16.08.2019)

UBA [Umweltbundesamt] 2019: Endenergieverbrauch und Energieeffizienz des Verkehrs, Dessau-Roßlau, URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs> (Zugriff: 16.08.2019)

Verbraucherzentrale Nordrhein-Westfalen e. V. 2015: Gelegenheiten nutzen! Neubürger beim Klimaschutz mitnehmen. Ein Leitfaden für Kommunen, Düsseldorf, URL: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Multimodalitaet/Leitfaden_fuer_Kommunen__Verbraucherzentrale.pdf (Zugriff: 06.08.2019)

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

VwV-StVO [Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung] 2017: Zu den Zeichen 325.1 und 325.2 Verkehrsberuhigter Bereich, URL: http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm (Zugriff: 06.08.2019)

Wappelhorst, Sandra 2009: Monitoring und Evaluation von verkehrlichen Maßnahmen: das Münchner Neubürgerpaket und das Neubürgerpaket für die Region München. In: Monitoring und Evaluation von Stadt- und Regionalentwicklung, Arbeitsmaterial d. ARL 350, S. 118-144, Hannover, URN: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssoar-359419> (Zugriff: 20.08.2019)

Zengerling, Cathrin 2018: Integration von Elektromobilität in Neubau und Bestand – Kommunale Steuerungsinstrumente zur Aktivierung privater Flächen, Hamburg, URL: http://edoc.sub.uni-hamburg.de/hcu/volltexte/2018/423/pdf/e_Quartier_Hamburg_Teilbericht_D_Rechtliche_Aspekte.pdf (Zugriff: 19.08.2019)

Zengerling, Cathrin 2019: Ausbau von Elektromobilitätsangeboten in der Wohnungswirtschaft. In: DW – Die Wohnungswirtschaft 05/2019, S. 28-29. URL: <https://zeitschriften.haufe.de/ePaper/dw/2019/87A6F477/files/assets/basic-html/index.html#30> (Zugriff: 05.08.2019)

Zukunft Bau 2015: Untersuchung von Stellplatzsätzen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Endbericht, Berlin, URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ZB/Auftragsforschung/2NachhaltigesBauen/Bauqualitaet/2015/stellplatzsatzungen/Endbericht.pdf> (Zugriff: 14.05.2019)

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: Kommunale Stellplatzsätzen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW, Köln, URL: https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_rz_170809_web.pdf (Zugriff: 05.08.2019)



Weiterführende Literatur

Autofreies Wohnen

- **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., Club der Autofreien Schweiz, Zürich, 2009, wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur_16steiner.pdf
- **Evaluation des Verkehrskonzeptes im autoreduzierten Stadtteil Freiburg-Vauban.** Nobis, C., in Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, ILS Nordrhein Westfalen, Dortmund, 2003, wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur_8nobis_e.pdf
- **Autofreies Wohnen – Begleituntersuchung zur autofreien Siedlung Hamburg-Saarlandstraße.** BVS Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Aachen, 2004, docplayer.org/30220680-Autofreies-wohnen-begleituntersuchung-zur-autofreien-siedlung-hamburg-saarlandstrasse.html

Carsharing

- **Mobilität der Zukunft: Ergebnisbericht Projekt „ShareWay – Wege zur Weiterentwicklung von Shared Mobility zur dritten Generation“.** Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien, 2016, www.ioew.de/fileadmin/user_upload/BILDER_und_Downloaddateien/Publikationen/2016/ShareWay-Ergebnisbericht.pdf
- **WiMobil: Carsharing und Elektromobilität – Ein Praxisleitfaden für Kommunen.** Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (Hrsg.), Berlin, www.erneuerbar-mobil.de/sites/default/files/publications/wimobil-carsharing-und-elektromobilitaet--ein-praxisleitfaden-fuer-kommunen_1.pdf

- **Nutzen statt Besitzen – Neue Ansätze für eine Collaborative Economy.** Dehoust, G.; Gsell, M.; Hülsmann, F.; Kasten, P.; Förster, H.; Quack, D.; Brommer, E.; Cheung, E.; Mollnor Putzke, H.; Möck, A., in Kooperation mit Infrac, Dessau-Roßlau, 2015, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uib_03_2015_nutzen_statt_besitzen_0.pdf
- **CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen.** Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen CarSharing-Förderung. Loose, W.; Nehrke, G., Berlin, 2019, https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden_cs_stellplaetze-im-oeffentlichen-raum_mai-2019.pdf

Elektromobilität

- **Elektromobilität und Wohnungswirtschaft.** Bremer Energie Institut, Clausnitzer, K.-D.; Buchmann, M.; Gabriel, J., Bremen, 2012, https://web.gdw.de/uploads/pdf/Langfassung_29_6_2012.pdf
- **Nationaler Radverkehrsplan 2020.** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), Berlin, 2012, edoc.difu.de/edoc.php?id=SR21T6V3
- **Öffentliche Fahrradverleihsysteme – Innovative Mobilität in Städten, Ergebnisse der Evaluationen der Modellprojekte.** BMVBS-Online-Publikation, Nr. 29/2013, Berlin, 2013, https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ministerien/BMVBS/Online/2013/DL_ON%20292013.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- **Klimafreundliche Mobilität durch Förderung von Pedelecs, Lokale Langfristszenarien über die Wirkung von Instrumenten und Maßnahmen am Beispiel der Stadt Wuppertal.** Dissertation, Rudolph, F., Wuppertal, 2014, elpub.bib.uni-wuppertal.de/edocs/dokumente/fbd/bauingenieurwesen/diss2014/rudolph/dd1404.pdf

- **Abstellen von Fahrrädern in Wohngebieten, ESTO Merkblatt zur Realisierung.** Rupprecht Consult (Hrsg.), Köln, 2010, edoc.difu.de/edoc.php?id=5D2VXBQ7 oder www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/13_PRESTO_Infrastruktur_abstellen_von_fahrrdern_in_wohngebieten.pdf
- **Fahrradabstellplätze bei Wohngebäuden. Ein Leitfaden für die Wohnungs- und Immobilienwirtschaft.** Landeshauptstadt Potsdam/Bereich Verkehrsentwicklung (Hrsg.), Potsdam/Hannover, 2014, www.mobil-potsdam.de/fileadmin/user_upload/bicycle/documents/Leitfaden_Fahrradabstellplaetze.pdf

Fußgängerfreundliches Wohnen

- **Fusswegnetzplanung – Handbuch.** Bundesamt für Strassen und Fussverkehr Schweiz (Hrsg.), Zürich, 2015, fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/2015/Fusswegnetzplanung_d.pdf

Kommunen und nachhaltige Mobilität

- **Neue Mobilitätsformen, Mobilitätsstationen und Stadtgestalt.** BBSR (Hrsg.), Bonn, 2014, www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/ExWoSt/45/exwost45_1.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- **Das Leipziger Mobilitätspaket für Umzügler – Bedingungen für eine wirksame Maßnahmenumsetzung zur Erhöhung der Nutzung von Öffentlichem Verkehr, Carsharing und Fahrrad.** Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (Hrsg.), Leipzig, 2012, www.ufz.de/export/data/global/79893_LeipzigerMobilitaetspaketAbschlussbericht.pdf
- **Kommunale Stellplatzsatzungen – Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW.** Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.), Köln, 2017, www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_rz_170809_web.pdf
- **Lebenswerte Innenstädte durch emissionsfreien Verkehr.** Zimmer, W.; Havers, K.; Hülsmann, F.; Schoßig, M., Berlin, 2014, <https://www.oeko.de/oekodoc/2197/2014-743-de.pdf>
- **Lebenswerte Städte durch Straßen für Menschen.** Aichinger, W.; Gerloff, S.; Leckel, S.; Lotze, B.; Kamm, O.; Knaup, N., Berlin, 2016, https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Fussverkehr/VCD-Leitfaden_Strassen_fuer_Menschen_2016.pdf

Mieterticket/ ÖPNV

- **Konzepte für Mietertickets zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr.** Lambrecht, F.; Sommer, C., in INFORMATIK 2016, Lecture Notes in Informatics (LNI), Gesellschaft für Informatik, Bonn, 2016, dl.gi.de/bitstream/handle/20.500.12116/1021/1349.pdf?sequence=1

Mobilitätsmanagement

- **Klimaverträglich mobil in Zeiten des demographischen Wandels – Wie Wohnen Mobilität bestimmt.** Stiewe, M.; Bäumer, D., REAL CORP Tagungsband, 2013, www.corp.at/archive/CORP2013_181.pdf
- **Energieeffizienz in der Mobilität, Schlüsselfaktoren bei Bauprojekten.** Schneider, S.; Hänger, M., Tiefbauamt der Stadt Zürich, Planungsbüro Jud (Hrsg.), Zürich, 2008, wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur_12schneider_1.pdf
- **Überblick über Geschäftsmodelle und Anwendung auf Wohnungsunternehmen und Wohninitiativen.** Rubik, F.; Hummel, T., Werkstattbericht, Heidelberg, 2016, http://www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Geschaeftsmodelle_Werkstattbericht_Rubik_Hummel.pdf
- **Leitfaden Smarte Quartiere - Ideenentwicklung und Prozessgestaltung für Genossenschaften und andere Akteure der Quartierentwicklung.** ZHAW School of Engineering (Hrsg.), Winterthur, 2015, pd.zhaw.ch/publikation/upload/210715.pdf

Nahmobilität

- **Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität, Zusammenhänge zwischen Lebensmittelversorgung und Mobilitätsverhalten.** Freudenau, H.; Reutter, U., in ILS, Entwicklungstrends in Nordrhein-Westfalen, Dortmund, 2007, wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur_Freudenau.pdf



Foto: Carlo Müller/fahrradmainz.de



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](https://www.vcd.org)



Öko-Institut e.V.

Das Öko-Institut als eine der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungseinrichtungen für eine nachhaltige Zukunft erarbeitet seit 1977 Grundlagen und Strategien für die Vision einer nachhaltigen Entwicklung: global, national und lokal.

Die Wissenschaftler*innen des Bereichs Ressourcen & Mobilität arbeiten zu verschiedenen Aspekten der Mobilität und speziell zur Quantifizierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs sowie der Bewertung von Maßnahmen zur Emissionsminderung. Hierzu hat das Öko-Institut sowohl Arbeiten im Bereich alternativer Mobilitätskonzepte als auch zur Szenario- und Technologieentwicklung wie auch Elektromobilität durchgeführt. Häufig ist die Stakeholder-Beteiligung dabei ein zentraler Baustein.

www.oeko.de



Deutscher Mieterbund e.V.

Der Deutsche Mieterbund (DMB) ist die politische Interessenvertretung aller Mieterinnen und Mieter in Deutschland. Unter seinem Dach sind 15 DMB-Landesverbände und über 300 örtliche DMB-Mietervereine mit mehr als 500 Beratungsstellen, in denen konkrete Rechtsberatung in allen miet- und wohnungsrechtlichen Fragen angeboten wird, organisiert. Aktuell sind knapp 1,3 Millionen Haushalte beim DMB Mitglied. Der Deutsche Mieterbund steht für umfassende Kompetenz in wohnungspolitischen und mietrechtlichen Fragen. Als Verbraucherorganisation vermittelt er nicht nur seinen Mitgliedern, sondern allen Verbrauchern, wie sehr der Klimaschutz ein gesamtgesellschaftliches Anliegen ist und dass jeder Einzelne davon profitieren kann.

www.mieterbund.de

**Der Moment,
wo das Dieselfahrverbot kommt
und dein Papa einfach weiterfährt,
weil er längst aufs Lastenrad umgestiegen ist.**

Jetzt ist der Moment.

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