



Christian Bitter, Luise Schnell

# Wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte

## Ein neuer Standard in der Quartiersentwicklung

Die Konzeption von Neubauquartieren beinhaltet neben der Planung von Gebäuden selbstverständlich die Planung von Straßen, Wegen und Plätzen. Eine intelligente Wegeführung und das Ziel einer bequemen Erreichbarkeit aller Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen innerhalb des Quartiers sowie die optimale Anbindung an ein übergeordnetes städtisches und regionales Verkehrsnetz sind essenziell für das Wohlbefinden der Bewohner in zukunftsfähigen Quartieren – dies ist zunächst keine neue Erkenntnis. Wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte gehen allerdings einen Schritt weiter und verknüpfen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), private Verkehrsmittel, wie Zweirad oder Pkw, und Mobilitätsbausteine, wie Carsharing, Lastenradsharing, die Flexibilisierung von Stellplätzen sowie ein zentrales Mobilitätsmanagement. Sie sind immer häufiger tragende Säule einer modernen Siedlungsentwicklung.

### Definition und Leitlinien

Der Umzug in eine andere Wohnung bzw. an einen anderen Ort bedeutet für die meisten Menschen eine Veränderung der Lebensumstände und der täglichen Routinen. Diese Umbruchsituation bietet die große Chance, neue Wege und Möglichkeiten aufzuzeigen, wie die eigene Mobilität zukünftig aussehen kann. Ein intaktes und ausdifferenziertes ÖPNV-System bildet dabei das Rückgrat eines Mobilitätskonzeptes. Dieses wird ergänzt durch ein erweitertes quartiers- und/oder gebäudebezogenes Angebot an unterschiedlichen Mobilitätselementen, wie Car- und Bikesharing. Ihre bequeme Nutzung macht so den privaten Pkw mehr und mehr entbehrlich. Der Modal Split wird zugunsten des Umweltverbundes (ÖPNV und Rad) verbessert und somit letztlich auch der Stellplatzbedarf verringert.

Wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte entstehen bei der Entwicklung von Neubauquartieren vor dem Hintergrund verschiedener Leitlinien. Neben der Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung und der hohen Bedeutung eines guten ÖPNV sind dies vor allem:

- die effiziente Nutzung des Parkraums sowohl in den privaten Tiefgaragen als auch im öffentlichen Raum;
- Fußgänger und Zweiradfahrer erhalten Vorfahrt – insbesondere die Förderung des Zweiradverkehrs ist in allen Mobilitätskonzepten wichtig;
- Mobilitätsmittel, die nicht täglich gebraucht werden oder in der Anschaffung schlicht sehr teuer sind (z. B. E-Lastenfahrräder), werden in ein Sharingsystem integriert und so allen Bewohnern zur Verfügung gestellt;
- im Idealfall kommen die Mobilitätsangebote aus einer Hand – ein Mobilitätsmanagement regelt Verleih, Wartung, Reparatur und Abrechnung – eine internetbasierte Buchungsplattform (z. B. Quartiersapp) ist dabei sehr hilfreich;

- durch den immer häufigeren Verzicht auf den eigenen Pkw wird der öffentliche Raum entlastet und seine Aufenthaltsqualität verbessert – eingesparte Flächen können mit alternativen Nutzungen belegt werden;
- sinkt der Pkw-Bedarf, reduziert sich auch der Bedarf an privaten Stellplätzen – in der Folge können baurechtlich notwendige Stellplätze durch Mobilitätsbausteine kompensiert werden, Stellplatzschlüssel für Pkw im Wohnungsbau in den kommunalen Satzungen in der Folge verringert werden;
- last but not least tragen die Umsetzung und der Betrieb von Mobilitätskonzepten zur Klima- und Verkehrswende bei.

Es geht aber nicht darum, das Auto zu verteufeln. Auch wer auf ein Auto angewiesen ist, kann dies natürlich weiterhin nutzen. Es gilt nur, zu betonen, dass durch ein vielfältiges Mobilitätsangebot viele Möglichkeiten bestehen. Durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität profitiert außerdem das ganze Quartier, und der persönliche Gewinn jedes Einzelnen steigt.

### Der tatsächliche Pkw-Bedarf und die Wirkung von Carsharing

Die Idee, wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte in die städtebauliche Planung zu integrieren, ist nach wie vor innovativ. Aus diesem Grund gibt es wenige vorzeigbare Beispiele, ob gelungen oder nicht. Viele Argumentationen können aus Erhebungen abgeleitet werden. Umso wichtiger ist es, umgesetzte Mobilitätskonzepte in regelmäßigen Abständen zu evaluieren. In der Beratung stößt man, insbesondere wenn die Quartiersplanungen großstädtische Strukturen verlassen, bisweilen auf Widerstand. Die „Hitliste“ an Vorbehalten wird von folgenden angeführt: „In unserer Stadt haben alle Haushalte mindestens zwei

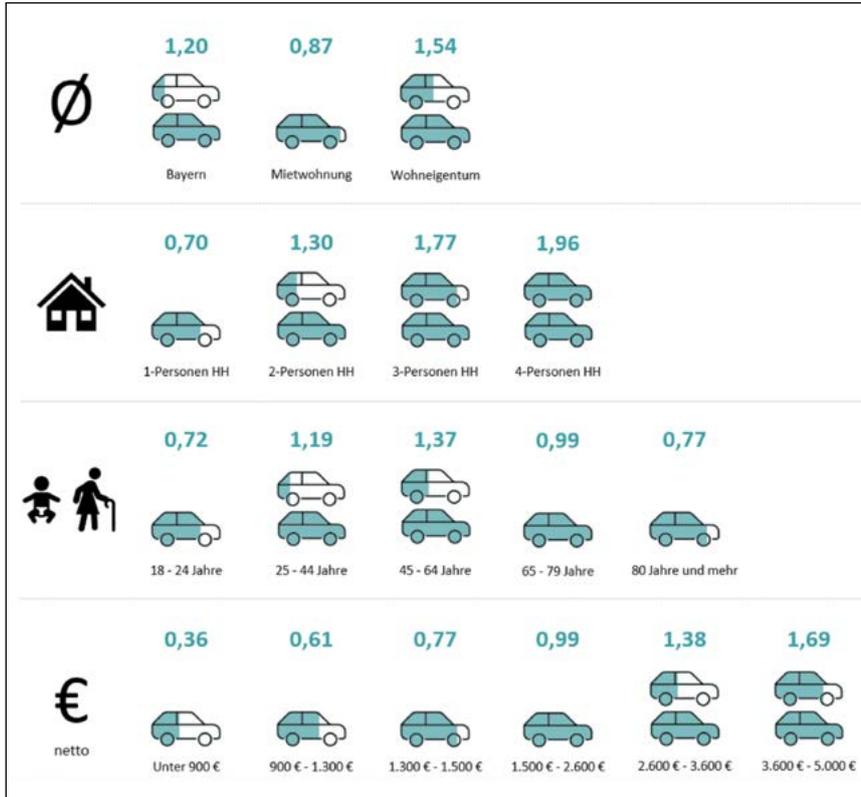


Abb.1: Abhängigkeiten des Pkw-Besitzes in Bayern (stattbau münchen GmbH; Datengrundlage Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2018, Bayerisches Landesamt für Statistik)



Abb. 2: Veränderter Stellplatzbedarf im Lebenszyklus einer Familie (stattbau münchen GmbH)

Pkw“, „im geförderten Wohnungsbau sieht das auch nicht anders aus“ oder „Carsharing bringt gar nichts. Habe ich neulich noch in einem Fernsehbeitrag gesehen!“

Diese Aussagen sind generalisiert und mögen an mancher Stelle zutreffend sein – es lohnt aber, wie immer, eine differenzierte Betrachtung! Der private Pkw-Besitz variiert stark in Bezug auf Größe und Lage der Kommune, ökonomischen Status der Haushalte und der Haushaltsgröße. Das hat die aktuelle MID-Studie von 2017 noch einmal bestätigt, zeigt sich aber auch in der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe des Landesamtes für Statistik in Bayern.

In Großstädten ist der Pkw-Besitz sehr gering und liegt im Durchschnitt deutlich unter einem Pkw je Haushalt. Je mehr sich eine Stadt von einer Metropolregion entfernt, desto höher wird der Pkw-Besitz. Familien und große Haushal-

te haben einen erhöhten Pkw-Besitz, das überrascht nicht. Bei jüngeren und älteren Personen liegt der Durchschnitt allerdings wieder unter 1. Das bedeutet, der Pkw-Besitz ist im Lebenszyklus, zum Beispiel einer Familie, nicht konstant. Vor und nach der Familiengründungs- und Familienphase ist der Pkw-Besitz deutlich geringer.

Auch bei der Diskussion um Carsharing hilft ein differenzierter Blick. Zu unterscheiden ist das free-floating Carsharing, also Ausleih- und Rückgabemöglichkeiten von Share-Pkw im öffentlichen Raum (z. B. Share-Now, ehemals drive-now und car2go), von dem stationären Carsharing, also die Ausleihmöglichkeit eines Share-Fahrzeugs an einer Station und die dortige Rückgabe. Hybridversionen erlauben die Rückgabe des Fahrzeugs in einem begrenzten Gebiet im öffentlichen Raum, das meist ein paar Häuserblocks umfasst.

Untersuchungen zu Carsharing haben ergeben, dass gerade stationäres Carsharing das Potenzial hat, dass Haushalte ihren privaten Pkw abschaffen oder erst gar keinen anschaffen. Entscheidend ist, dass die Bewohner durch die festgelegten Stationen und die notwendige Buchungsplattform zuverlässig wissen, wann und wo ein Pkw zur Verfügung steht. Außerdem sind die Wege bei wohnstandortbasierten Mobilitätsstationen kurz. Zudem fällt durch die für die Carsharingautos reservierten Stellplätze der Parksuchverkehr am Wohnort weg. Die positive Klimawirkung von floatendem Carsharing wird dagegen als gering bis gar nicht eingeschätzt. Es werden von den Nutzern im Durchschnitt insgesamt sogar mehr Wege mit Pkws zurückgelegt.

Die Ergebnisse einer Umfrage des Deutschen Carsharing-Verbandes aus dem Jahr 2018 zeigen ebenfalls: Carsharing wirkt am stärksten auf die Nutzung des privaten Pkw, wenn es entweder stationsbasiert genutzt wird oder mit den anderen Typen des Carsharings kombiniert wird. Aus diesen Gründen wird wohnstandort- oder quartiersbezogenes stationäres Carsharing bevorzugt. Begleitend kann es natürlich sinnvoll sein, z. B. im Rahmen eines Schnupperangebots o. ä., auch andere Carsharingformen einzubinden. Auf Angebote in der näheren Wohnumgebung sollte in jedem Fall hingewiesen werden.



## Elemente wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte

Die einzelnen Mobilitätselemente werden im Quartier, wenn möglich, sowohl zentral als auch dezentral angeboten. Stets müssen der Zugang und die Erreichbarkeit so einfach, schnell und komfortabel wie möglich sein. Je nach Element ist eine kleinere oder größere fußläufige Distanz zumutbar. Zu einem Carsharing-Pkw sind 5 Minuten Fußweg in der Regel kein Problem, denn nicht jedes Vorhaben in einem Quartier wird Carsharing zur Verfügung stellen können. Ein Lastenrad sollte jedoch im direkten Umfeld der Bewohner angeboten werden. Folgende Elemente spielen für ein Mobilitätskonzept unter anderen eine Rolle:

- erhöhte Anzahl Fahrradstellplätze, auch für private Lastenräder und sonstige Spezialfahrzeuge,
- Fahrradreparatur, Fahrradwerkstatt, professionell geführtes Fahrradgeschäft,
- E-Lastenräder, Lastenanhänger bzw. Trolleys oder Pedelecs in einem Sharingsystem,
- übertragbare ÖPNV-Tickets,
- Stellplätze für Carsharing und
- flexible Nutzung von privaten Stellplätzen in den Tiefgaragen.

Für ein funktionierendes Mobilitätskonzept ist ein gutes Sharingangebot besonders wichtig. Es sollte auch mehrere Pkw umfassen: je nach Bedarf eine Mischung aus E-Pkw und Pkw mit Verbrennungsmotoren, größeren und kleineren Autos. An manchen Wohnstandorten, an denen der Bedarf eindeutig umrissen werden kann, hat es sich als hilfreich erwiesen, nur einen bestimmten Fahrzeugtyp zur Verfügung zu stellen. Das erleichtert manchen Bewohnern die Nutzung und mindert die Schwellenangst beim Verleih, wenn der Nutzer sich einmal an ein bestimmtes Auto gewöhnt hat.

Die Carsharinganbieter bringen in der Regel ihr Buchungssystem mit, zu dem sich die Bewohner anmelden. Gegebenenfalls ist vom Bauherrn eine Lizenzgebühr zu entrichten. Besonders einfach für die Bauherren sind Anbieter, die neben Pkw auch andere Fahrzeuge, wie Fahrräder, in das Buchungssystem integrieren können. Während der Nutzerkreis für einige Elemente offen ist, kann die gemeinschaftliche Nutzung der Pedelecs oder Lastenräder auch nur einem geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung gestellt werden. Vorstellbar ist die Eingrenzung auf die Bewohner eines Gebäudes, einer Wohnanlage oder eines Quartiers. Wird eine derartige Möglichkeit



Abb. 3: Innenansicht einer GWG Mobilitätsstation (GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH © Andreas Handschke)

der Buchung und Abrechnung nicht von den Anbietern auf dem Markt abgedeckt, sind u. U. eigene wohnanlage- oder quartiersbezogene Systeme zu entwickeln.

Bei den gemeinschaftlich zu nutzenden Zweirädern erfreuen sich E-Lastenräder großer Beliebtheit. Pedelecs werden von vielen Haushalten bereits zur privaten Nutzung erworben. E-Scooter oder E-Tretroller spielen wohnstandortbezogen eine eher untergeordnete Rolle und sind vielmehr Bestandteil ergänzender Free-floating-Systeme in der Stadt (z. B. Emmy oder die E-Tretroller Tier, DOT etc.). Als „Renner“ unter den Mobilitätselementen haben sich übertragbare ÖPNV-Karten erwiesen. Es können Fahrkarten unterschiedlicher Zonen oder Geltungsbereiche in das Buchungssystem für die Share-Pkw und Sharefahrräder eingepflegt und wie diese gebucht werden. Der Bauherr oder Betreiber der Wohnanlage darf für den Verleih allerdings keine Gebühr verlangen.

Von elementarer Bedeutung ist die Organisation von Betrieb, Reparatur und Wartung wohnstandortbezogener Mobilitätselemente. Je nach Anbieter ist eine Kooperation mit ansässigen Werkstätten denkbar und sinnvoll. Alternativ muss ein entsprechender Dienstleister für die einwandfreie Bereitstellung Sorge tragen. Ein Fahrradreparaturraum oder eine -station für die Bewohner, beispielsweise je Wohnanlage, ermöglichen zudem die eigenständige Reparatur von kleineren Defekten und erleichtern den Alltag mit Rad. Quartiersbezogen empfiehlt sich die Ansiedlung eines professionellen Fahrradgeschäftes.

Denn entscheidend ist, dass auch die Nutzung des privaten Fahrrades durch Mobilitätskonzepte gefördert wird. Im Zuge dessen steigen auch die Anforderungen an Flächen für Fahrradabstellplätze. Mindestens sollte je 30 m<sup>2</sup> Wohnfläche (besser je 27,5 m<sup>2</sup> oder je 25 m<sup>2</sup>) ein Fahrradstellplatz errichtet werden. Ein Anteil der Fahrradabstellplätze sollte



für die Unterbringung von Lastenrädern, Anhängern und sonstigen Spezialrädern geeignet sein. Die Abstellanlagen müssen einfach und komfortabel genutzt werden können.

Die errichteten Pkw-Stellplätze sollten unbedingt effizient genutzt werden, um Leerstände zu vermeiden. Die grundlegende Voraussetzung für eine erhöhte Auslastung der einzelnen Stellplätze und damit eine effiziente und flächensparende Nutzung ist der Wegfall von festen Zuordnungen. Das bedeutet: Kein Eigentümer, Mieter oder Nutzer bekommt einen bestimmten Stellplatz zugeteilt, sondern es wird eine flexible Belegung zugelassen. Je nach Rahmenbedingungen kann selbst in Garagen, die von nur einer Nutzergruppe angefahren wird, bereits dieser erste Schritt eine deutlich erhöhte Auslastung bedeuten. Unterschiedliche Nutzungen sowie die Kombination mit dem öffentlichen Parkraummanagement bringen weitere deutliche Vorteile.

Auch Liefer- und Wirtschaftsverkehre dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Sogenannte Micro-Hubs, von denen aus die Feinverteilung per Lastenrad abgewickelt wird, bedeuten für ein Quartier einen deutlichen Zugewinn an Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Ausweisung von Lieferzonen trägt weiter zu einem geregelten Ablauf im Quartier bei. Paketboxen, im Idealfall anbieterübergreifend, ermöglichen den KEP-Diensten die Zustellung beim ersten Versuch – dies reduziert zusätzliche Fahrten. Das A und O ist schließlich eine umfassende Kommunikationsstrategie, die auch Testangebote und Einführungsabende beinhaltet. Umfassende Informationen und das Heranführen an die unterschiedlichen Elemente sorgen dafür, dass Berührungängste und Hemmschwellen abgebaut werden. Unterschiedliche digitale Angebote können eine gute Ergänzung sein.

Bei größeren Quartieren ist eine Quartierszentrale das Herzstück – nicht nur in Bezug auf die Quartiersorganisation, sondern auch auf das Mobilitätskonzept. Sie bietet den Bewohnern einen Treffpunkt, und dort findet sich auch der Mobilitätsmanager oder -beauftragte, der alle Fäden des Mobilitätskonzepts in den Händen hält. Er oder sie steht für Fragen und Anregungen aus der Bewohnerschaft zur Verfügung und koordiniert die einzelnen Angebote. Im Idealfall ist auch das Fahrradgeschäft an dieser Stelle zentral untergebracht.

## Zusammenfassung, erste Erfahrungen und Fazit

Wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte sind Bestandteil einer zukunftsorientierten Siedlungsentwicklung. Neben der eigenen Wohnung, den unterschiedlichen Gebäuden und dem öffentlichen Raum sind die Möglichkeiten, die eigene Mobilität zu gestalten, entscheidend für das Wohlbefinden der Bewohner und ihre Wohnzufriedenheit.

Sie werden durch die vielfältigen Elemente eines wohnstandortbezogenen Mobilitätskonzeptes, wie u. a. Car- und Bikesharing, erweitert. Durch ein Mobilitäts- und/oder Quartiersmanagement werden alle Bevölkerungsgruppen an die verschiedenen Angebote, wie E-Lastenräder und Pedelecs, herangeführt. Ein Ansprechpartner steht für Fragen zur Verfügung, verwaltet die Mobilitätselemente und stellt damit den dauerhaften Betrieb sicher.

Wichtig ist, dass Mobilitätskonzepte passgenau auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner ausgerichtet werden und den Bedürfnissen der unterschiedlichen Zielgruppen entsprechen. Dann funktionieren sie gut und führen zu einer deutlichen Reduzierung des Stellplatzbedarfes. Bei Genossenschaften und Baugemeinschaften, deren Bewohner frühzeitig bekannt sind, ist eine umfassende Beteiligung gut und effektiv organisierbar. Aber auch Bauträger, deren Ziel es ist, Wohnungen nach Erstellung wieder zu veräußern, können bereits sehr früh in Beratungsgesprächen auf die Besonderheiten eines Mobilitätskonzeptes hinweisen und Rückmeldungen einholen. In jedem Fall muss das Thema „Mobilität im Quartier oder im Bauvorhaben“ eine herausragende Bedeutung im Marketing bekommen. Eine umfassende Kommunikationsstrategie begleitet dann den Start genauso wie den laufenden Betrieb.

Ganz nebenbei entsteht ein gewisser Selektionsprozess. Denn insbesondere Haushalte, die sich bereits mit der eigenen Mobilität auseinandergesetzt haben und affin gegenüber alternativen Modellen sind, interessieren sich für Quartiere, die zukunftsfähige Mobilitätsangebote zur Verfügung stellen. Haushalte, die drei bis sechs Pkw besitzen, interessieren sich eher nicht. Mobilität ist das große Trendthema unserer Zeit. Wohnstandortbezogene und zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte werden über kurz oder lang zum Standard in der Siedlungsentwicklung werden.



**Christian Bitter**

Stadtplaner, Projektleiter und Prokurist mit den Schwerpunkten Mobilitätskonzepte, kommunale Beratung, Quartiersentwicklung, Gewerbe- und Infrastrukturentwicklung bei der stadtbau münchen GmbH



**Luise Schnell**

Geografin, Mobilitätskonzepte, Quartiersentwicklung, stadtbau München GmbH