




FOTO: WOWOBAU WOHNUNGSBAUGESELLSCHAFT MBH

Bieten nicht neue Stadtquartiere die Chance, attraktive neue Mobilitätsangebote zu testen und die Verkehrsinfrastruktur so zu planen, dass auf den privaten Pkw-Besitz weitgehend verzichtet werden kann? Aus der Forschung ist bekannt, dass die Umbruchsituation eines Umzugs eine Gelegenheit bietet, alte Mobilitätsroutinen zu überdenken. Somit können gerade in neuen Stadtquartieren durch die Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote gute Chancen bestehen, einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme zu leisten. Aktuelle Beispiele für die Umsetzung solcher Strategien sind der DomagkPark in München, die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, die Hafencity in Hamburg oder die Seestadt Aspern in Wien. Typische Handlungsansätze sind die Bereitstellung hochwertiger Fahrradstellplätze, Fahrradreparaturservices, ein restriktives Parkraummanagement,

ein Car- und Bikesharingangebot sowie Mietertickets für den ÖPNV.

Gleichzeitig dürfen Bestandquartiere nicht außer Acht gelassen werden, da unsere Städte weitgehend bebaut sind. Aufgrund der kleinteiligeren Eigentümerstruktur sind hier – mit Ausnahme von Großwohnsiedlungen und Siedlungen gemeinsinniger Wohnungsgesellschaften – in erster Linie die Kommunen in der Pflicht. Der Umgang mit den begrenzten Flächen und eine konsequente Parkraumbewirtschaftung als Inwertsetzung des öffentlichen Raums ist eine zentrale Stellschraube zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens. Gute Beispiele dafür sind die spanischen Superblocks in Barcelona oder Vitoria-Gasteiz. Zudem etablieren sich, wie in den Neubauquartieren, wohnungsnah Mobilitätsstationen in immer mehr Städten, beispielsweise in Bremen, Hamburg oder München.



Im DomagkPark  
in München wird  
zukunftsfähige  
Mobilität gelebt.

## ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄTSKONZEPTE

# Planung & Best-Practice-Beispiele

Verdichtung und wachsende Motorisierung bringen städtische Verkehrssysteme an ihre Grenzen. Staus, Dieselfahrverbote und übervolle Busse und Bahnen sind nur einige Symptome dieser Entwicklung. Mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten kann dem entgegengewirkt werden.

### Erfahrungen aus älteren Vorzeigequartieren

Die Idee, Stadtquartiere so zu planen und zu bauen, dass möglichst auf das Auto verzichtet werden kann, ist keineswegs neu. Bereits in den 1990er-Jahren haben beispielsweise Städte wie Freiburg mit dem Quartier Vauban oder Tübingen mit dem französischen Viertel Loretto diesen Ansatz verfolgt. Wichtige Einrichtungen wie Kita, Schule und Arztpraxen sind dort zu Fuß erreichbar, auf gut ausgebauten Radwegen kommt man schnell in die Innenstadt, die Fahrräder stehen nicht im Keller sondern direkt vor der Haustür, die Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr

wurde noch während der Bauphase sichergestellt, das Angebot an Stellplätzen für die privaten Pkws ist begrenzt und wird in Sammelgaragen – und somit von der Wohnung räumlich getrennt – organisiert. So entstanden weitgehend vom Autoverkehr befreite Wohnquartiere, die viel Lebensqualität bieten und bis heute sehr gefragt sind. Gleichwohl haben diese Quartiere nie Schule gemacht. Warum? Ein Grund liegt darin, dass in vielen Städten die politischen Mehrheiten fehlen, diese Konzepte umzusetzen. Ein anderer Grund ist eventuell das Label „auto-freies Quartier“. In Freiburg Vauban hatten sich 750 der insgesamt 2.000

neu hinzugezogenen Haushalte verpflichtet, ganz auf ein Auto zu verzichten. Bei einem Teil dieser Haushalte hat sich die Lebenssituation so verändert, dass im Laufe der Jahre doch ein Auto angeschafft wurde. Trotzdem ist das Konzept auch nach rund 16 Jahren aufgegangen. Im Stadtteil Vauban kommen heute rund 200 Autos auf 1.000 Einwohner (2007 waren es rund 160), im Durchschnitt der gesamten Stadt Freiburg liegt dieser Wert aktuell bei 400 Pkw/1.000 Einwohner. Die autoarmen Musterwohnviertel in Freiburg und Tübingen sind nach wie vor sehr beliebt. Die Lebensqualität ist besonders groß, weil Straßen nicht zugeparkt sind, sondern von den Menschen genutzt werden können.





Eröffnung der  
Mobilitätsstation  
im DomagkPark

FOTO: MICHAEL NAGY/PRESSEAMT MÜNCHEN

### Mobilitätskonzepte für neue Stadtquartiere

In den Tübinger und Freiburger Vorzeigequartieren wurde die ambitionierte Entwicklung wesentlich durch Baugruppen vorangetrieben. Eine Diffusion autoarmer Stadtquartiere in die Breite kann jedoch nur gelingen, wenn auch die Immobilienwirtschaft die Vorteile und den Zugewinn an Lebensqualität erkennt. Dazu zählt in erster Linie die Kostenersparnis durch den Bau einer geringeren Anzahl von Stellplätzen (vgl. Tabelle S. 10 oben) und mehr Flächen für Begegnung und Kommunikation im Quartier. Voraussetzung für die Realisierung eines Mobilitätskonzepts, das die Abhängigkeit vom eigenen Auto reduziert, ist in jedem Fall eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung von Investor und Stadt. Denn ein autoreduziertes Wohnquartier braucht von Beginn an eine gute Erschließung mit Bus und Bahn sowie eine gute Infrastruktur für das Zufußgehen und Radfahren. Ein Mobilitätskonzept des Investors ist in vielen Städten darüber hinaus Voraussetzung, um von der üblichen Stellplatzbaupflicht abweichen zu können. Diese Erfolgsfaktoren sind bei der Planung zukünftiger Mobilitätskonzepte zu beachten:

### Reduzierung und Zähmung des Autoverkehrs

Mit Mobilitätskonzepten, durch die eine Alternative zum eigenen Auto angeboten wird, kann der Stellplatzschlüssel reduziert werden. Dabei ist der überwiegende Anteil der angebotenen Stellplätze in Sammelgaragen untergebracht. Nur wer wirklich einen Stellplatz braucht, muss für diesen zahlen. Stellplätze im öffentlichen Raum werden bewirtschaftet. Den reduzierten Autoverkehr gilt es zu zähmen, beispielsweise mit der verkehrsberuhigten Zone „Spielstraße“, dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und der Tempo-30-Zone. Kindertagesstätte, Schule und Einkaufsmöglichkeiten sollten außerdem fußläufig und mit dem Rad auf kurzen Wegen erreichbar sein. Attraktive Fuß- und Radwegenetze motivieren zur „aktiven Mobilität“. Mit dem neuen Gebietstyp in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) „Urbanes Gebiet“ ist es seit 2017 einfacher, verschiedene Nutzungen wie Arbeit, Freizeit, Wohnen und Erholung auf engem Raum unterzubringen. Weil damit auch im fußläufigen Bereich potenzielle Ziele entstehen, wird der Verzicht auf die Nutzung eines motorisierten Verkehrsmittels leichter möglich.

„Es müssen **attraktive Alternativen** zum Auto geschaffen werden.“

---

### **Attraktive Alternativen zum Auto**

Herzstück ist in vielen Projekten eine zentrale Mobilitätsstation mit angeschlossenem Auto- und Fahrradverleihsystem inklusive Lastenfahrrädern und Ladeinfrastruktur. Im optimalen Fall versorgt eine Solaranlage (geteilte) (Lasten-)Pedelecs und Elektroautos mit ausreichend Strom. Weitere Bestandteile sind ebenerdige, überdachte Fahrradabstellanlagen und ein Fahrradreparaturservice. Auch Mobilitätsinformation und -beratung für die neuen und zuziehenden Quartiersbewohner können Autoverkehr reduzieren. Beispielhaft steht hier die Mobilitätssprechstunde in der Lincoln-Siedlung, die vom kommunalen Verkehrsunternehmen organisiert wird, oder die Münchner Informationsplattform zu nachhaltiger Mobilität für Neubürger („München – GscheidMobil“).

### **Entkopplung von Wohnung und Stellplatz**

In fast allen Projekten sind die Fragen „Wie viele Stellplätze werden für private Pkws benötigt?“, „Wo werden sie gebaut?“ und „Wie werden sie bewirtschaftet?“ heiß diskutierte Themen. Stellplätze in Tiefgaragen und auf den Grundstücken kosten viel Geld bzw. verbrauchen wertvollen Baugrund. Ein anderer Umgang mit den Stellflächen erhöht die Flächeneffizienz und reduziert nicht nur die Baukosten, sondern auch die Preise für Miet- und Eigentumswohnungen [1] (siehe Grafik S. 10 rechts oben). Nur, wer ein Auto besitzt und einen Stellplatz braucht, sollte dafür bezahlen – eine Win-win-Situation für die Immobilienwirtschaft wie auch für diejenigen Wohnungsnachfragenden, die sich gegen ein eigenes Auto entschieden haben.

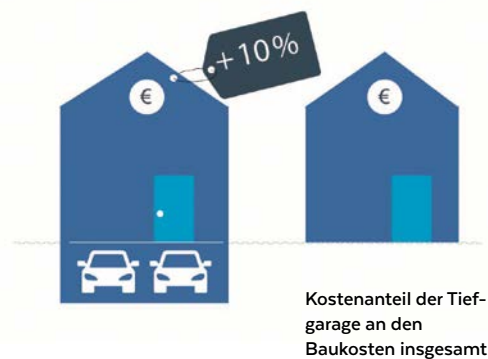


Auch die Lincoln-Siedlung in Darmstadt gilt als Best-Practice-Beispiel.

FOTO: WWW.LINCOLN-SIEDLUNG.DE/STADT DARMSTADT

Baukosten pro Stellplatz in Euro	
Fahrrad	120
Kfz-Parkplatz draußen	1.500
Kfz-Platz Parkhaus (Systembauweise)	7.000
Kfz-Tiefgarage	ab ca. 22.000

QUELLE: BBSR (2015): UNTERSUCHUNG VON STELLPLATZSATZUNGEN UND EMPFEHLUNGEN FÜR KOSTENSENKUNGEN UNTER BEACHTUNG MODERNER MOBILITÄTSKONZEPTE, ENDBERICHT, BEARB.: LK ARGUS, BERLIN

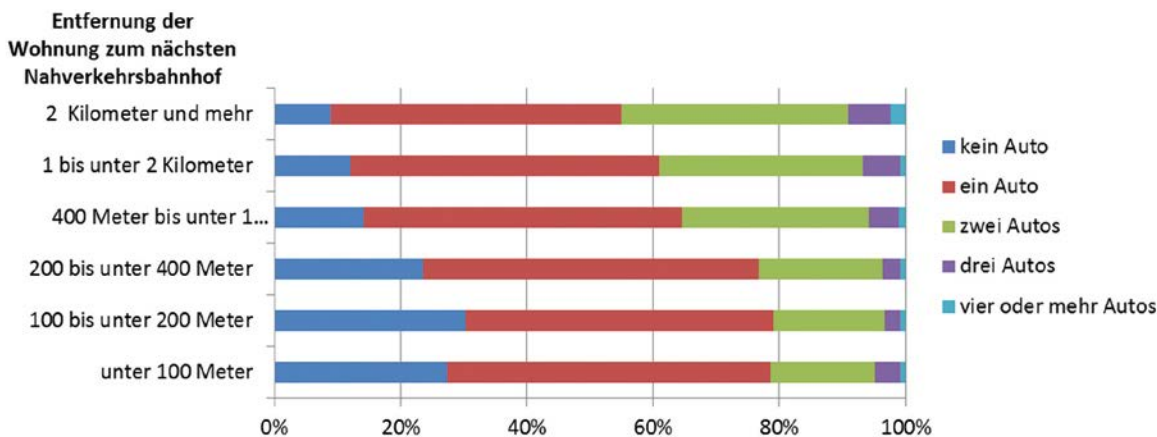


GRAFIK: AGORA VERKEHRSWENDE (2018): UMPARKEN - DEN ÖFFENTLICHEN RAUM GERECHTER VERTEILEN. ZAHLEN UND FAKTEN ZUM PARKRAUMMANAGEMENT.

Ein Tiefgaragenstellplatz in einem typischen Mietshaus in einem Ballungsgebiet kostet in der Herstellung durchschnittlich zwischen 22.000 bis 26.000 Euro. Die Tiefgarage macht damit knapp 10% der Gebäudebaukosten aus, die in der Regel auf alle Hausbewohner umgelegt werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob sie ein Auto besitzen oder nicht. Eine allgemeingültige Antwort, wie viele Stellplätze benötigt werden, gibt es nicht, da die Zahl u. a. auch von der Lage im Stadtgebiet und dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig ist. Grundsätzlich gilt, je ÖPNV-näher die Wohnlage,

desto weniger Pkws sind im Haushalt vorhanden (siehe Abbildung unten). In vielen großen Städten Deutschlands besitzt bereits jeder dritte Haushalt gar kein Auto mehr. Innerhalb des S-Bahnringes in Berlin ist heute fast die Hälfte der Haushalte ohne Auto mobil. In verdichteten Gebieten ist deshalb ein Stellplatzschlüssel von kleiner als 0,5/Wohneinheit keinesfalls überambitioniert. Selbst in der sehr hochpreisigen HafenCity Hamburg wurde im östlichen Projektgebiet ein Stellplatzschlüssel von 0,4/Wohneinheit realisiert.

Anzahl der Pkws im Haushalt in Abhängigkeit von der Entfernung der ÖPNV-Anbindung



GRAFIK: VOLKER BLEES. DATENBASIS (MID2008, AUFSTOCKUNG HESSEN, GEMEINDEN IN AGGLOMERATIONSRAÜMEN)



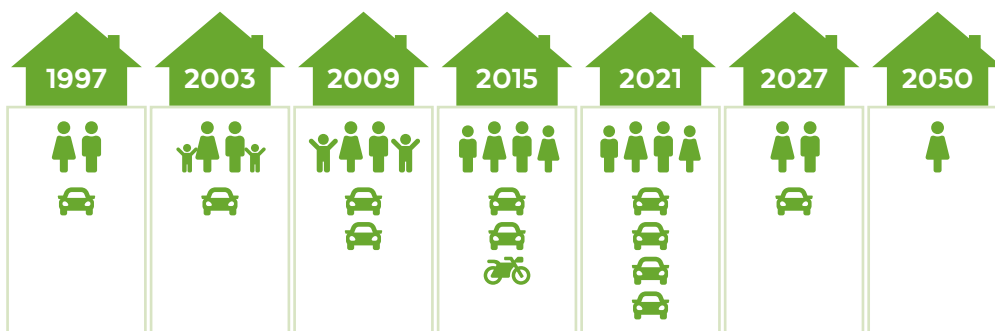
# Steckbrief DomagkPark

<b>Ort</b> München-Schwabing	<b>Bewohner</b> ca. 4.000 Bewohner
<b>Wohnungsunternehmen</b> WOGENO München eG	<b>Zeitlicher Rahmen</b> Fertigstellung 2015
<b>Mobilitätsangebote</b> Multimodale Mobilitätsstation, Carsharing, Bikesharing, Lastenräder, Mietertickets, Ladeinfrastruktur für Pedelecs und E-Autos, Concierge-Service, Fahrradreparatur, gute ÖPNV-Anbindung, Bewohnerinformation zu nachhaltiger Mobilität	<b>Akteure</b> MVG, Stattauto München, DriveNow, Car2Go, Dynamo Fahrradservice Biss e.V., Landeshauptstadt München
<b>Anzahl Wohneinheiten</b> 1.700 Wohneinheiten	<b>Stellplatzschlüssel</b> 0,5 Pkw/Wohneinheit
	<b>Bestand/Neubau</b> Neubau
	<b>Link</b> <a href="http://www.domagkpark.de/mobilitaet-informationen.html">www.domagkpark.de/mobilitaet-informationen.html</a>

Allen Mobilitätskonzepten ist die Entkopplung der in Deutschland bisher üblichen festen Zuordnung von Stellplätzen zu Wohnungen gemein. Neue Spielräume bieten in vielen Bundesländern die novellierten Landesbauordnungen, die deutlich flexibilisiert wurden, z.B. in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg. In Bremen kann beispielsweise die Stellplatzbaupflicht durch Angebote wie Carsharing oder Mietertickets für den ÖPNV ausgesetzt werden. In anderen Ländern wurde die Pflicht zum Bau von Fahrradstellplätzen hinzugefügt. Die Stadt Mainz nutzt ihre Handlungsspielräume dahingehend, dass die Anzahl notwendiger Pkw-Stellplätze vom

ÖPNV-Angebot abhängig gemacht wird (ÖPNV-Bonus, Straßenbahnbonus). Die neue Stellplatzsatzung umfasst erstmals auch verbindliche Kriterien für die Erstellung und die Qualität von Fahrradabstellplätzen. Räumliche und zeitliche Flexibilisierung ermöglichen eine wesentlich effektivere Flächennutzung. Während manche Haushalte keinen Pkw besitzen, haben andere zeitweise zwei Autos. Wird der Stellplatz nicht einer einzelnen Wohnung zugeord-

net, kann mit den Wechselfällen des Lebens platzsparender umgegangen werden. So variiert die Zahl der Pkws auch im Lebenszyklus einer Familie. Sobald Kinder im Haus sind, wird beispielsweise ein Pkw erstmals angeschafft. Wenn beide Elternteile arbeiten, können je nach der Lage der Arbeitsplätze zwei Pkws notwendig werden, und nach dem Auszug der Kinder und im Ruhestand gibt es möglicherweise wieder keinen Pkw im Haushalt (siehe Abbildung unten).



GRAFIK: VOLKER BLEES

Anzahl der Pkws im Lebensverlauf eines Familienhaushalts

Es ist schlichtweg nicht möglich, die „richtige“ Stellplatzzahl für jede Wohnung festzulegen. Flexible Lösungen wie beispielsweise Quartiersgaragen [2] erleben deshalb aktuell eine Renaissance. Auch weil sie bei sich ändernder Nachfrage einfacher aufgestockt oder zurückgebaut werden können. Dagegen sind die Kosten für Tiefgaragen im wahrsten Sinne des Wortes versunken, da es für gering ausgelastete Anlagen kaum andere Nutzungsmöglichkeiten gibt. Zu bedenken ist aber, dass eine Organisation der Pkw-Stell-

plätze in Quartiersgaragen nur funktioniert, wenn öffentliche und private Stellplätze zusammengedacht werden und Stellplätze im öffentlichen Raum limitiert und bewirtschaftet sind. Wer vor der Tür oder auch in der Nähe umsonst im öffentlichen Raum parken kann, wird sich die Miete eines Quartiersgaragenstellplatzes sicher sparen. Grundsätzlich gilt, den Anfahrtswiderstand für den privaten Pkw durch akzeptable Fußwege zu Quartiersgaragen zu erhöhen und den Widerstand für die „aktive Mobilität“ (zu Fuß gehen, Fahrradfahren) zu verringern. Wer beispielsweise sein Fahrrad aus dem Keller durch schwere Brandschutztüren hochtragen muss, steigt seltener auf das Fahrrad, als wenn ein überdachter, sicherer Abstellplatz vor der Tür vorhanden ist. Der private Pkw sollte nicht näher an der Wohnung geparkt werden können, als die nächste ÖPNV-Haltestelle entfernt ist. Be- und Entladen kann wohnungsnah ermöglicht werden, und besondere Regelungen für Menschen mit Behinderung sind selbstverständlich nicht ausgeschlossen.

## Steckbrief **Lincoln-Siedlung**

**Ort**

Darmstadt

**Wohnungsunternehmen**

Bauverein AG/BVD New Living

**Mobilitätsangebote**

Carsharing, Bikesharing, komfortables Fahrradparken, Verleih von Spezialrädern (Pedelecs, Lastenräder, Anhänger), Bewohnerinformation zu nachhaltiger Mobilität, gute ÖPNV-Anbindung, Parkraumbewirtschaftung

**Anzahl Wohneinheiten**

bis zu 2.000 Wohneinheiten

**Bewohner**

ca. 5.000 Bewohner (geplant)

**Zeitlicher Rahmen**

fortlaufende Fertigstellung und Bezug seit 2014/2016

**Akteure**

Stadt Darmstadt, HEAGmobilo (örtliches Verkehrsunternehmen), Entega (Energieversorger), Wohnsinn Bessungen (Wohninitiative), Book-n-drive, Call-a-Bike, Solarparker

**Stellplatzschlüssel**

0,65 Pkw/Wohneinheit;  
2,4 Fahrräder/Wohneinheit

**Bestand/Neubau**

Neubau

**Link**

[www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung](http://www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsentwicklung-und-projekte/mobilitaetskonzept-lincoln-siedlung)

Eine autofreie Zone ist in der Lincoln-Siedlung keine Seltenheit.



FOTO: BAUVEREIN AG

„Innovative Mobilitätsangebote müssen **verlässlich und langfristig** angeboten werden – auch wenn die Fördermittel für die Modellphase ausgelaufen sind.“

---

#### **Sharing-Angebote**

Auch der von Neubauprojekten ausgehende Car- und Bikesharing-Bedarf ist im Voraus schwer abzuschätzen und hängt von vielen Rahmenbedingungen ab, z. B. der Lage im Stadtgebiet und der Bewohnerstruktur. Sharing-Anbieter sind in der Regel an Mindestumsätzen interessiert. Mit wenigen Fahrzeugen zu starten, ist deshalb zielführender, als den Bedarf zu überschätzen. Eine schrittweise Ergänzung des Sharing-Angebots hat sich in vielen Projekten bewährt.

Wichtig für die Erfolgsaussichten integrierter Mobilitätskonzepte in einem Neubauprojekt ist eine frühzeitige Kommunikation der Ziele und Angebote. Hier liegt jedoch eine besondere Schwierigkeit, da die zukünftigen Bewohner in Neubauprojekten vielfach nicht bekannt sind. Wohnungsgenossenschaften sind in dieser Hinsicht im Vorteil, da sie eher den Kontakt zu den zukünftigen Mietern aufbauen können.

#### **Dauerhafter Betrieb**

Innovative Mobilitätsangebote müssen verlässlich und langfristig angeboten werden – auch wenn die Fördermittel für die Modellphase ausgelaufen sind. Bewährt haben sich entsprechende Festlegungen in Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen. So werden in der Darmstädter Lincoln-Siedlung die Organisation des Mobilitätsmanagements sowie die Vergabe der Stellplätze an Mieter und Wohnungseigentümer in einem städtebaulichen Vertrag zwischen Stadt und Trägern des Vorhabens geregelt. Das Mobilitätsmanagement wird durch einen Anteil der Stellplatzmieteinnahmen und Einnahmen aus Mobilitätsangeboten (Car- und Bikesharing) finanziert. In den ersten Jahren gewährt die Stadt eine Anschubfinanzierung. In der Seestadt Aspern in Wien fließen die Einnahmen aus den Parkgaragen in einen „Mobilitätsfonds“, mit dem z. B. der Lastenradverleih und andere Angebote finanziert werden. Zudem ist für

## **Literatur**

---

[1] BBSR (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte, Endbericht, Bearb.: LK Argus, Berlin.

[2] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2018): Quartiersgaragen in Berlin. Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren. Berlin, 2018.



einen dauerhaften Betrieb wichtig, dass die Angebote zu den Bedürfnissen der Bewohner passen. Die Entwicklung und Nachsteuerung sollten daher an der tatsächlichen Nutzung und den Rückmeldungen der Nutzenden orientiert sein.

**Fazit**

Im Kontext von Klimaschutz, Luftreinhaltung und immer größer werdenden städtischen Verkehrsproblemen kommen größere Wohnungsbauprojekte inzwischen kaum umhin, sich mit der Mobilität der zukünftigen Bewohnerschaft zu beschäftigen. Die in vielen Städten aktuell neu entstehenden Stadtviertel eignen sich ideal, die Umbruchsituation des Umzugs für neue Mobilitätsroutinen zu nutzen und einen Beitrag zur Verkehrswende zu liefern. Die diskutierten Projektbeispiele zeigen, dass so attraktive, nachgefragte Wohnviertel entstehen, von denen auch die Immobilienwirtschaft profitiert:

- Stellplätze in Tiefgaragen und auf den Grundstücken kosten viel Geld bzw. verbrauchen wertvollen Baugrund. Ein innovativer Umgang mit Stellflächen reduziert die Baukosten und damit die Preise für Miet- und Eigentumswohnungen.
- Die so eingesparten Flächen können für attraktive Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen genutzt werden. Die Wohnqualität verbessert sich deutlich, was sich in einer guten Vermarktung der Objekte bemerkbar macht.
- Wohnungsunternehmen profilieren sich in Hinblick auf ihre unternehmerische und gesellschaftliche Verantwortung (Corporate Social Responsibility) und erzielen einen Imagegewinn als Klimaschutz-Akteur. ■



Entwurf für die „Parkgarage Nord“ in der Lincoln-Siedlung

FOTO: BAUVEREIN AG

<p><b>Uta Bauer</b></p>  <p>Uta Bauer leitet seit 2018 das Team Stadt- und Regionalverkehr im Forschungsbereich Mobilität beim Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin.</p>	<p><b>Jürgen Gies</b></p>  <p>Dr. Jürgen Gies ist seit 2009 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich Mobilität beim Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. Seine Arbeitsschwerpunkte sind der öffentliche Verkehr sowie neue Mobilitätsdienstleistungen.</p>	<p><b>Thomas Stein</b></p>  <p>Thomas Stein ist seit 2016 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Forschungsbereich Mobilität beim Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin. Seine Arbeitsschwerpunkte sind vernetzte Mobilität und Radverkehr.</p>
--	--	---