

wohnen  
leitet  
mobilität

VCD Mobilität für Menschen.



# Intelligent mobil im Wohnquartier

Themenkompass für Wohnungsunternehmen



**DMB** 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

 VCD Bundesverband  
 VCDeV  
 vcd\_ev

**Autorinnen und Autoren:** VCD e.V.: Helena Köfler,  
René Waßmer, Bjarne Lotze

**Co-Autorinnen und Autoren:**

DMB e.V. Heike Zuhse

Öko-Institut e.V.: Dr. Manuela Schönau,  
Dr. Peter Gailhofer

VCD e.V.: Christian Harstrick, Laurenz Heine, Jan Lange,  
Markus Menge, Sabine Stanelle, Eric Kruzycki

**Recherchen:** VCD e.V.: Anouk Mayadoux,  
Tillmann Gerding, Tobias Wehler

**Gestaltung und Layout:** sinnwerkstatt Medienagentur GmbH

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e.V. Berlin 11/2018 (2.Auflage)

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

# Vorwort

## Liebe Leserinnen und Leser,

mehr als 80 Prozent aller Wege in Deutschland starten und enden in den eigenen vier Wänden. Täglich entscheiden sich dort Millionen Menschen für ein Verkehrsmittel. Das beeinflusst nicht nur die damit verbundenen Treibhausgas-Emissionen, sondern prägt auch die Lebensqualität in unseren Städten entscheidend mit.

Der Wohnort ist als Ausgangspunkt der Individualmobilität ein entscheidender Hebel, um die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Gibt es vor der eigenen Haustür attraktive Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV oder für Sharing-Angebote, fällt es leichter, auf den privaten Pkw zu verzichten und stattdessen umweltfreundliche Mobilitätsoptionen zu nutzen.

Die neuen Entwicklungen im Mobilitätssektor (z. B. Elektromobilität, Digitalisierung) werfen jedoch viele Fragen auf und sorgen für Verunsicherung. Wohin wird die Reise gehen? Wie werden wir im Jahr 2030 oder 2050 mobil sein? Dabei wird immer deutlicher, dass der Wohnungswirtschaft in diesem Kontext eine starke Gestaltungsmacht zukommt. Erste Wohnprojekte zeigen, dass die Wohnungswirtschaft gemeinsam mit den Vertreterinnen und Vertretern von Politik, Verwaltung und den Mobilitätsanbietern eine viel aktivere Rolle als bisher einnehmen kann und muss, um die für eine klima- und stadtverträgliche Mobilität im Wohnquartier notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und Mobilitätsangebote mitzugestalten.

Der vorliegende Themenkompass, der im Rahmen des Projekts »Wohnen leitet Mobilität« von VCD, Öko-Institut und Deutschem Mieterbund erstellt wurde, richtet sich an Wohnungsunternehmen aller Unternehmensformen und bietet eine Einführung in das Themenfeld wohnortnahe Mobilität. Neben aktuellen Trends und Entwicklungen im Mobilitätssektor werden wichtige Handlungsfelder beleuchtet. Anschließend werden drei ausgewählte Leuchtturmquartiere vorgestellt, die bereits erfolgreich Mobilitätskonzepte in der Praxis umgesetzt haben. Ein Exkurs zu rechtlichen Rahmenbedingungen mit den wichtigsten Regelungen und Rechtsgebieten rundet den Themenkompass ab.

»Wohnen leitet Mobilität« bietet mit Dialogforen sowie diversen Aktions- und Beratungsformaten den organisatorischen Rahmen, um bis Ende 2019 in einem kontinuierlichen, gemeinsamen Arbeitsprozess neue, innovative, intelligente und multimodale Mobilitätsangebote zum Standard für Wohnungsunternehmen zu machen - sowohl im Neubau als auch im Bestand.

Zum Projektende 2019 werden die Gesamtergebnisse, Analysen und Handlungsempfehlungen in einem umfangreichen Leitfadensammelband zusammengetragen, der über das Projektende hinaus zu einer weiteren Verstärkung des Dialogs der Wohnungswirtschaft mit den Kommunen und den Mobilitätsdienstleistern beitragen soll.

Wir danken dem GdW Bundesverband der deutschen Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V., der eine zweite Auflage des Themenkompass ermöglicht hat.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre und lade Sie herzlich ein, sich aktiv in das Projekt »Wohnen leitet Mobilität« einzubringen.



René Waßmer, Projektleiter



Foto: VCD / Katja Täubert





# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Projektvorstellung »Wohnen leitet Mobilität«</b> .....	<b>6</b>
1.1 Projektregionen und Regionalkoordinatoren .....	8
1.2 Dialogforen.....	10
1.3 Ausblick.....	13
<b>2. Mobilität im Wandel: Trends und Herausforderungen</b> .....	<b>14</b>
<b>3. Bausteine einer intelligenten Mobilität am Wohnort</b> .....	<b>18</b>
3.1 Fußverkehrsfreundlichkeit .....	20
3.2 Fahrradfreundlichkeit .....	22
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr .....	24
3.4 Autoreduziertes Wohnen .....	26
3.5 Service & Kommunikation .....	28
<b>4. Orientierung an Leuchtturmprojekten.....</b>	<b>30</b>
4.1 Gartenstadt Farmsen .....	31
4.2 Stellwerk 60 .....	33
4.3 Domagkpark.....	36
<b>5. Exkurs: Rechtliche Rahmenbedingungen.....</b>	<b>38</b>
<b>6. Vom Leuchtturm zum Standard.....</b>	<b>42</b>
<b>7. Maßnahmen-Steckbriefe .....</b>	<b>44</b>
Quellen.....	47
Weiterführende Literatur .....	48

# 1. Projektvorstellung

## »Wohnen leitet Mobilität«

**Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleister arbeiten gemeinsam an intelligenten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätskonzepten für Wohnquartiere – das ist der neue und innovative Kooperationsansatz, der im Projekt »Wohnen leitet Mobilität« mit Leben gefüllt wird.**

Der VCD e.V. hat in Kooperation mit seinen Projektpartnern Öko-Institut e.V. und Deutscher Mieterbund e.V. das Konzept für das Projekt »Wohnen leitet Mobilität« entwickelt. Das Projekt wird im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit von Januar 2017 bis Dezember 2019 finanziell gefördert.

Das Projekt adressiert insbesondere Wohnungsunternehmen aller Unternehmensformen (von privatwirtschaftlichen, kommunalen und genossenschaftlichen Unternehmen bis hin zu privaten Wohninitiativen) sowie Kommunen und Mobilitätsdienstleister. Auch Mieterinnen und Mieter werden im Rahmen von Aktionen angesprochen.

»Wohnen leitet Mobilität« setzt sich dafür ein, den Zugang zu klima- und stadtverträglichen Mobilitätsangeboten zu erleichtern und Mieterinnen und Mietern attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (also Pkw und Krafträdern) zu eröffnen. Dadurch soll der mobilitätsbedingte CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Mieterinnen und Mietern gesenkt werden.



Intelligente Mobilität am Wohnort setzt neben Verkehrsvermeidung konsequent auf umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote sowie die Kombination mehrerer Verkehrsmittel (Multimodalität). So werden attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geschaffen. In der Summe tragen die Maßnahmen zur Lärm- und Treibhausgasreduzierung sowie zu einer Steigerung der Lebensqualität im Wohnumfeld bei.

Darüber hinaus zielt das Projekt darauf ab, das Thema »Intelligente Mobilität am Wohnort« in die Leitlinien von Wohnungsunternehmen zu integrieren und dort prominent zu verankern.

## → Definition »Wohnort«

In der Fachliteratur werden die Begriffe »Wohnort« und »Wohnstandort« oftmals synonym verwendet. Beide Begriffe beschreiben urbane Teilräume mit überwiegender Wohnfunktion, von einzelnen Gebäuden bis hin zu größeren Wohneinheiten und Wohnquartieren. Auch in diesem Themenkompass werden die beiden Begriffe zur Vermeidung von Wiederholungen verwendet.

Interessierten Wohnungsunternehmen bietet das Projekt zahlreiche Vernetzungsmöglichkeiten mit Kommunen und Mobilitätsdienstleistern, beispielsweise im Rahmen von bundesweit organisierten Dialogforen. Alle Dialogteilnehmer profitieren von einem umfassenden Wissenstransfer und erfahren mehr über die Erfolgsfaktoren intelligenter Mobilität am Wohnstandort.





# 1.1 Projektregionen und Regionalkoordinatoren

Die Kooperationen zwischen Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleistern werden modellhaft an fünf Standorten in Deutschland initiiert.



Foto: WOGENO München eG / Annette Hempfling

Um die Projektstandorte für »Wohnen leitet Mobilität« zu ermitteln, gab es Anfang 2017 einen Beteiligungsauftrag an die Kommunen, dem rund 50 Städte und Gemeinden gefolgt sind. Nach der Bewertung anhand eines Kriterienkatalogs (u. a. die Bereitschaft, neue Wege im Dialog mit der Wohnungswirtschaft zu gehen und die Ergebnisse in Entwicklungsprojekten auch umzusetzen) fiel die Wahl auf die Regionen Berlin-Brandenburg, Hannover, Nord, Rhein-Main und Sachsendreieck.

## Regionalkoordinatoren

Die Aktivitäten an den Projektstandorten werden maßgeblich von VCD-Regionalkoordinatoren organisiert. Sie unterstützen Wohnungsunternehmen vor Ort bei der Kommunikation mit den Mieterinnen und Mietern, bei der Vernetzung der Akteure oder bei der Organisation des Wissenstransfers. Die Schwerpunkte der lokalen Aktivitäten liegen neben den Dialogforen insbesondere auf:



## Kontakt- daten der Regional- koordinatoren

### Hannover (Hannover)

Christian Harstrick  
Fon 0511/16 98 443  
christian.harstrick@vcd.org

### Nord (Kiel)

Jan Lange  
Fon 0431/986 46 26  
jan.lange@vcd.org

### Berlin-Brandenburg (Berlin-Lichtenberg)

Helena Köfler  
Fon 030/ 280 351 30  
helena.koefler@vcd.org

### Rhein-Main (Darmstadt)

Eric Kruzycki  
Fon 0176/56 98 92 65  
eric.kruzycki@vcd.org

### Sachsendreieck (Chemnitz)

Laurenz Heine  
Fon 0371/233 797 87  
laurenz.heine@vcd.org

**Öffentlichkeitsarbeit** wie z. B. die Erstellung von Infomaterialien für Mieterinnen und Mieter

**Aktionen für die Mieterschaft:** Ab Frühjahr 2018 werden die Regionalkoordinatoren in ausgewählten Quartieren eine Vielzahl an Aktivitäten für Mieterinnen und Mieter organisieren. Diese Aktionen sollen dazu anregen, neue Mobilitätsoptionen auszuprobieren. Mögliche Aktionsformate, die gerne in bereits bestehende Veranstaltungen von Wohnungsunternehmen (z. B. Mieterfeste) eingebettet werden können, sind u. a.:

- Fußgängerchecks / Ortsbegehungen
- Lastenrad-Packaktion
- Schnuppertouren mit E-Rädern sowie Lastenrädern
- ÖPNV-Kennlertraining mit Schulung für den Ticketkauf am Automaten
- Infoabende: Einführung ins Car-, Bike- und Ridesharing
- Neubürger-, Neumieter- Fahrradtouren
- Upcycling: Basteln mit alten Fahrradteilen

**Beratungen** zu wohnortnahen, intelligenten Mobilitätskonzepten:

Exklusiv für kooperierende Wohnungsunternehmen steht das Projektteam für individuelle Beratungsleistungen (Inhouse-Workshops und Vorträge) zur Verfügung. Auch eine Einbindung des Projekts im Rahmen von Verbandstagen, Messen und sonstigen Veranstaltungen (beispielsweise in Form einer einführenden Präsentation) ist jederzeit möglich.

Das Projektteam unterstützt Interessierte gerne bei der Umsetzung maßgeschneiderter Angebote, die zum Quartier und der Mieterschaft passen.

## 1.2 Dialogforen

Das wesentliche Instrument im Projekt für die Organisation und Abstimmung des Arbeitsprozesses, der Netzwerkbildung und des Wissens-transfers in den Projektregionen sind bundesweite Dialogforen, die in einem halbjährlichen Rhythmus stattfinden.



Foto: VCD / Helena Köfler

Die von den Regionalkoordinatoren organisierten Dialogforen sorgen für einen kontinuierlichen Austausch und die Vernetzung zwischen den Stakeholdern. In einer Mischung aus Fachbeiträgen, Workshops und Diskussionen erfolgt eine vertiefende Beschäftigung mit den wichtigsten Aspekten zum Zukunftsthema Wohnen und Mobilität. In diesem Rahmen sollen auch Kooperationen zwischen Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleistern angestoßen und intensiviert werden.

Über die insgesamt dreijährige Projektlaufzeit sind 25 Dialogforen angesetzt, von denen bis Herbst 2018 die Hälfte der Veranstaltungen erfolgreich durchgeführt wurden. Sämtliche Treffen sind so angelegt, dass nach spannenden Experteninputs ein interaktiver Workshop folgt, in dem die wichtigsten regionalen Schwerpunkte herausgearbeitet werden.

Der folgende Überblick skizziert die zentralen Erkenntnisse aus den jeweiligen Projektstandorten. Insgesamt zeigte sich, dass insbesondere der Austausch von Akteuren unterschiedlicher Fachrichtungen auf großes Interesse stieß.

**Die Dialogforen sind offen gestaltet, das heißt ein Einstieg für interessierte Akteure der Wohnungswirtschaft ist über die gesamte Projektlaufzeit möglich. Für Fragen oder Anmeldungen nehmen Sie gerne Kontakt zum Regionalkoordinator in Ihrer Nähe auf.**



Foto: VCD / Jan Lange

### Rückblick Dialogforum Hannover

Hannover machte im Oktober 2017 im Neuen Rathaus den Auftakt der Veranstaltungsreihe. Knapp 40 Teilnehmer brachten sich nach einem Impulsreferat zum Thema »Umweltfreundliches Mobilitätskonzept« in das Dialogforum ein. Im zweiten Forum wurden die zentralen Themen und Maßnahmen aus dem ersten Forum vertiefend erörtert. Diese umfassen Kommunikation, Infrastruktur, Pkw-Stellplätze, Fahrradparken und Elektromobilität. Ausgehend von dem hier geäußerten Wunsch über den Stellplatzschlüssel zu diskutieren, beschäftigte sich das dritte Dialogforum im Herbst 2018 intensiv mit der Stellplatzsatzung. Im Anschluss an einen Fachvortrag über die innovative Satzung der Stadt Göttingen formulierten die Teilnehmenden in einem Workshop ihre Ideen, Anregungen und Wünsche für eine noch zu erstellende Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Hannover.

### Rückblick Dialogforum Rhein-Main

In zwei bereits durchgeführten Dialogforen im Rhein-Main-Gebiet wurden die Anforderungen und Zielsetzungen einer verbesserten Wohnortmobilität erörtert. Das erste Dialogforum in Darmstadt rückte vor der eingeladenen Fachöffentlichkeit die Dringlichkeit einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Wohnortmobilität in den Fokus. In den Workshops wurden mögliche Schwierigkeiten und Chancen in der Umsetzung herausgearbeitet. Die Teilnehmenden legten den

Schwerpunkt der Diskussion auf die Themenfelder Kommunikation und Information, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie auf die Prozessgestaltung zur Implementierung neuer Mobilitätsangebote im Wohnquartier. Im Mai 2018 wurde im zweiten Dialogforum in Frankfurt konkreter an hemmende Faktoren herangegangen. Themen waren insbesondere die Frage nach Design und Funktionalität, einer verbesserten Informationspolitik sowie der Verknüpfung mit bereits bestehenden Mobilitätsangeboten. Zudem wurden die Anforderungen an das Wohnumfeld sowie die Problematik einer gesicherten Verfügbarkeit in Stadt und Land angeregt diskutiert.

### Rückblick Dialogforum Sachsendreieck

Kontinuität zeichnet die Dialogforen in Chemnitz aus, welche im November 2017 in den Räumlichkeiten der Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft und im April 2018 im Veranstaltungssaal der Volkshochschule »Das Tietz« stattfanden. Viele Akteure und Unternehmen nahmen an beiden Foren teil, sodass die inhaltliche Vertiefung in das Thema über beide Veranstaltungen hin möglich war. Die erste Veranstaltung im Herbst 2017 diente dem Kennenlernen untereinander sowie einem ersten Austausch, welche Maßnahmen in Chemnitz und der Umgebung umgesetzt wurden und werden.





Foto: VCD / Katja Täubert

Im zweiten Dialogforum im Frühjahr 2018 wurden konkrete mobilitätsbezogene Informationsangebote diskutiert, mit denen Wohnungsunternehmen ihre Mieterinnen und Mieter für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens motivieren können. Die Foren werden als wichtige Kommunikationsplattform für die unterschiedlichen Akteure angenommen und eine Fortführung des Austausches ausdrücklich gewünscht. Im dritten Dialogforum sollen nun greifbare Projektideen entwickelt und deren Umsetzung angestoßen werden.

### Rückblick Dialogforum Berlin-Brandenburg

Die Reihe der Dialogforen in der Region Berlin-Brandenburg startete im November 2017 im Rathaus Lichtenberg mit dem Schwerpunkt »Carsharing am Wohnort«. Zwei Praxisbeispiele mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten wurden vorgestellt. Im Rahmen eines World Cafés diskutierten die Teilnehmenden an diesen Beispielen fördernde und hemmende Faktoren von Carsharing-Angeboten am Wohnstandort. Als große Hürde bei der Realisierung wurde die Finanzierungsfrage gesehen. Wer geht für ein Carsharing-Angebot in finanzielle Vorleistung? Die Einsparung von Baukosten durch einen reduzierten Stellplatzschlüssel wird dagegen positiv wahrgenommen.

Das zweite Dialogforum widmete sich dem Thema »Geteilte Räder – Pedelec, Lastenrad & Co am Wohnstandort«. Wie ein solches Angebot der gemeinsamen Nutzung für Bewohner eines Wohnquartiers organisiert werden kann, wurde an drei Umsetzungsbeispielen mit verschiedenen Ansätzen aufgezeigt. Sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen sind dabei

eine wichtige Voraussetzung, die zu berücksichtigen ist – auch für hochwertige Spezialräder. Zusätzlich gilt es zu klären, ob die Angebote einem offenen oder geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung stehen sollen und wie die Räder kostendeckend angeboten werden können, ohne dass dadurch finanzielle Hürden für die Nutzer entstehen.

### Rückblick Dialogforum Nord

Das erste Dialogforum für die Region Nord fand im November 2017 eingebettet in die Fachmesse »kieler energie effizienz« in der Sparkassen-Arena-Kiel statt und bot eine Einführung zur Etablierung innovativer Mobilitätsangebote in Wohnquartieren.

Mit dem Thema »Vom Solardach ins E-Auto – Mieterstrom und Elektromobilität im Wohnquartier« fand die zweite Veranstaltung im April 2018 statt. In zwei Impulsvorträgen wurden aktuelle Entwicklungen in der Elektromobilität, Mieterstromkonzepte (u.a. der neue PV-Mieterstromzuschlag) sowie die Rolle der Ladesäulenbetreiber im Energierecht dargestellt. Abgerundet wurde das Dialogforum mit der Präsentation der Umfrage »Ihre Mobilität am Wohnstandort«, die im Rahmen des Projektes in Kooperation mit der KielRegion sowie der Landeshauptstadt Kiel entwickelt wurde. Ziel ist es herauszufinden, welche Mobilitätsformen von Bewohnerinnen und Bewohnern der KielRegion genutzt werden und unter welchen Voraussetzungen der Umstieg auf eine klimafreundliche Mobilität gelingen könnte. Die Ergebnisse werden im dritten Dialogforum im November 2018 vorgestellt.



Foto: Luiza Puiu

## 1.3 Ausblick

### Expertenbefragung

Das Öko-Institut beschäftigt sich intensiv mit den Erfolgsfaktoren und den hemmenden Aspekten bei der Entwicklung und Umsetzung von wohnortnahen Mobilitätskonzepten. Die laufende Erhebung, die sowohl Experteninterviews als auch -workshops umfasst, dient der Auswertung und Analyse der Etablierungsprozesse von wohnortnahen Mobilitätskonzepten aus den verschiedenen Perspektiven (Wohnungsunternehmen, Kommunen, Mobilitätsdienstleister, Mietervertretung und weiteren involvierten Experten). Die Erhebungen werden mit den wichtigsten Akteuren der Quartiersentwicklung in wenigen deutschlandweit ausgewählten Wohnquartieren durchgeführt, die bereits erfolgreich wohnortnahe Mobilitätskonzepte umgesetzt haben.

### Handlungsleitfaden

Der vorliegende Themenkompass führt in das Thema ein, stellt zur Orientierung einige Leuchtturmprojekte vor und skizziert erste Handlungsmaßnahmen.

Aufbauend auf den bereits erarbeiteten Recherchen erscheint zum Projektende 2019 ein umfangreicher Leitfaden für Wohnungsunternehmen. Dieser enthält Ergebnisse aus den 25 Dialogforen ebenso wie die Erkenntnisse aus den Beratungsaktivitäten und Gesprächen mit der Wohnungsbranche sowie den Evaluierungsergebnissen der durchgeführten Experteninterviews. Ergänzend dazu werden gute Beispiele aus dem deutschsprachigen Raum skizziert und übertragbare Maßnahmen hervorgehoben. Der Leitfaden wird als Handreichung und Handlungsempfehlung für alle Unternehmen der Wohnungswirtschaft konzipiert und dient der Verstärkung und weiteren intensiven Beschäftigung mit dem Thema.

## 2. Mobilität im Wandel: Trends und Herausforderungen

**Wohnen und Mobilität – zwei Themen, die bislang noch selten zusammengedacht werden. Obwohl intelligente Mobilität am Wohnort wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen kann, ist das Thema erst punktuell auf der Agenda von Wohnungsunternehmen verankert.**

### Ausgangslage

Über die Hälfte aller Wege in Deutschland werden mit dem motorisierten Individualverkehr (privater Pkw oder Motorrad) zurückgelegt. Das Auto ist damit das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Deutschland, deutlich vor dem Umweltverbund (Fußgänger-, Rad-, Schienen- und öffentlicher Straßenpersonenverkehr), der zusammen auf rund 44 Prozent kommt. Dabei verursacht der Motorisierte Individualverkehr (MIV) rund 80 Prozent aller verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen (Destatis 2013, S.42).

Bis 2020 will die Bundesregierung den Ausstoß von Treibhausgasen im Vergleich zu 1990 um 40 Prozent, bis 2050 um 80 bis 95 Prozent senken (BMUB 2017). Etwa 21 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen Deutschlands werden derzeit im Verkehrssektor ausgestoßen (BMWI 2017, S.13). Seit 1990 ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrssektor im Gegensatz zu allen anderen Sektoren gestiegen. Deshalb sind für diesen Bereich deutliche Reduktionen der Emissionen notwendig, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen.

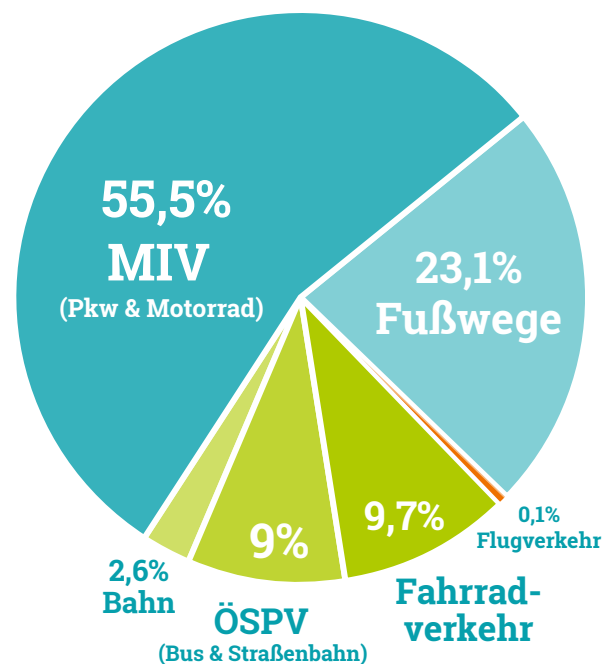
### Neue Mobilitätskultur

Sowohl durch den Handlungsdruck auf politischer Ebene als auch durch technologische und gesellschaftliche Entwicklungen kommt es zu einer neuen Dynamik im Verkehrssektor.

Innovative Mobilitätsoptionen wie Car- und Bikesharing sind Teile dieses Wandels. Bei diesen Sharing-Angeboten vertrauen die Nutzerinnen und Nutzer auf die flexible Verfügbarkeit von gemeinschaftlich genutzten Autos oder Fahrrädern. Die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer von Carsharing steigt seit Jahren und liegt mittlerweile bei knapp 1,7 Millionen (bcs 2017). Im Idealfall führt Carsharing zur Abschaffung des eigenen Pkw oder verhindert, dass überhaupt erst ein eigenes Auto gekauft wird.

### Modal Split der Wege in Deutschland

Stand: 2015. Quelle: BMVI 2017, S.227



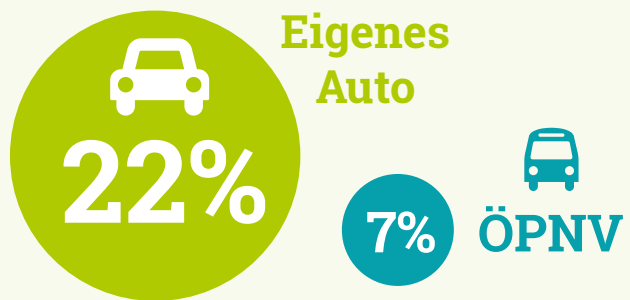
Besonders für eine junge Generation gehört das Prinzip »Teilen statt Besitzen« schon heute zum Lebensalltag. Der private Pkw als Statussymbol und bevorzugtes Verkehrsmittel verliert somit gerade bei jungen Menschen im urbanen Raum an Bedeutung.

Für immerhin ein Fünftel aller Großstadtbewohner und -bewohnerinnen spielt das private Auto in ihrem Alltag keine Rolle (VCD 2016). Laut einer Studie des Bundesumweltministeriums finden inzwischen 91 Prozent der Deutschen, dass weniger Autos »sehr viel« (56 Prozent) bzw. »etwas« (35 Prozent) zum guten Leben beitragen (BMUB 2016, S.65).



## Welches Verkehrsmittel nutzen Großstädter/innen nie?

Quelle: VCD 2016; n=1.013 bevölkerungsrepräsentativ für deutsche Großstädte. Max. 3 Nennungen



Immer mehr Personen nutzen und kombinieren für ihre Alltagswege verschiedene Verkehrsmittel, sind also multimodal unterwegs. Jeder vierte Großstädter kombiniert bereits regelmäßig Verkehrsmittel auf einem Weg, bei den 18- bis 25-Jährigen ist es sogar jeder Zweite. (VCD 2016)

### Digitalisierung

Smartphones und die zunehmende Digitalisierung von Mobilitätsinformationen erleichtern die Vernetzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote und ermöglichen, unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel und anlassbezogen zu verknüpfen.

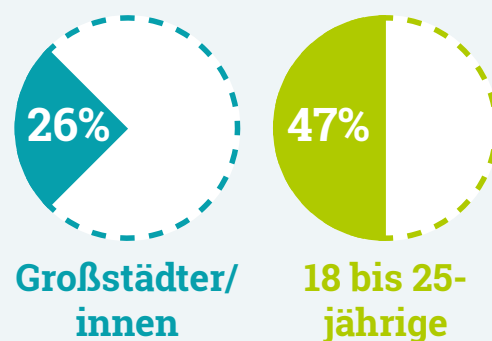
Nicht nur bei Mieterinnen und Mietern, sondern auch bei Wohnungsunternehmen beginnt die Digitalisierung anzukommen (z. B. Smart Home). Dadurch sind Wohnungsunternehmen bereits heute gefragte Ansprechpartner für vernetzte Technologien, die auch Grundlage für Angebote im Bereich der Elektromobilität sind.

### Wohnen, Mobilität und erneuerbare Energie vernetzt denken

Viele Wohnungsunternehmen investieren seit Jahren in energetische Sanierung oder produzieren Strom mit Solaranlagen und Blockheizkraftwerken. Die Verzahnung von Strom, Wärme und Elektromobilität ist da ein nächster Schritt.

Prognosen gehen davon aus, dass sich bis zum Jahr 2030 die Elektromobilität so stark durchgesetzt hat, dass für alle Gebäude mit zwölf oder mehr Wohneinheiten mindestens ein Ladeplatz für Elektro-Pkw benötigt

**Jeder Vierte der Großstädter/innen kombiniert regelmäßig Verkehrsmittel auf einem Weg, jeder Zweite der 18- bis 25-Jährigen.**



Quelle: VCD 2016; n=1.013 bevölkerungsrepräsentativ für deutsche Großstädte. Max. 3 Nennungen

wird. E-Fahrräder sind aktuell schon weiter verbreitet: Bereits bis 2020 wird voraussichtlich mindestens ein Mieter jedes Wohngebäudes mit sechs oder mehr Wohneinheiten ein E-Rad besitzen. (BEI 2012, S.25)

Schnittstellen zur Elektromobilität ergeben sich für Wohnungsunternehmen insbesondere hinsichtlich der Bereitstellung der notwendigen Ladeinfrastruktur in der Nähe von Wohnungen, dem Vorhalten sicherer Abstellplätze für E-Räder sowie einer dezentralen, gebäudebezogenen Stromerzeugung und -bereitstellung.

## Baukosten pro Stellplatz



Quellen: ADFC 2012, Zukunft Bau 2014

Viele Wohnungsunternehmen verfügen über geeignete Flächen bzw. Parkmöglichkeiten, die für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur genutzt werden können. Ist die betriebswirtschaftliche Machbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz gegeben, lassen sich attraktive Kooperationen mit Kommunen und Mobilitätsdienstleistern etablieren. (BEI 2012, S.116ff.)

Die wirtschaftliche Integration von Energie- und Mobilitätsdienstleistungen eröffnet mittel- bzw. langfristig neue Geschäftsfelder und zusätzliche Ertragsquellen: z. B. die Einrichtung von Ladepunkten, die Dritten zur Nutzung angeboten werden können, um so Zusatzeinnahmen zu generieren. (BEI 2012, S.115)

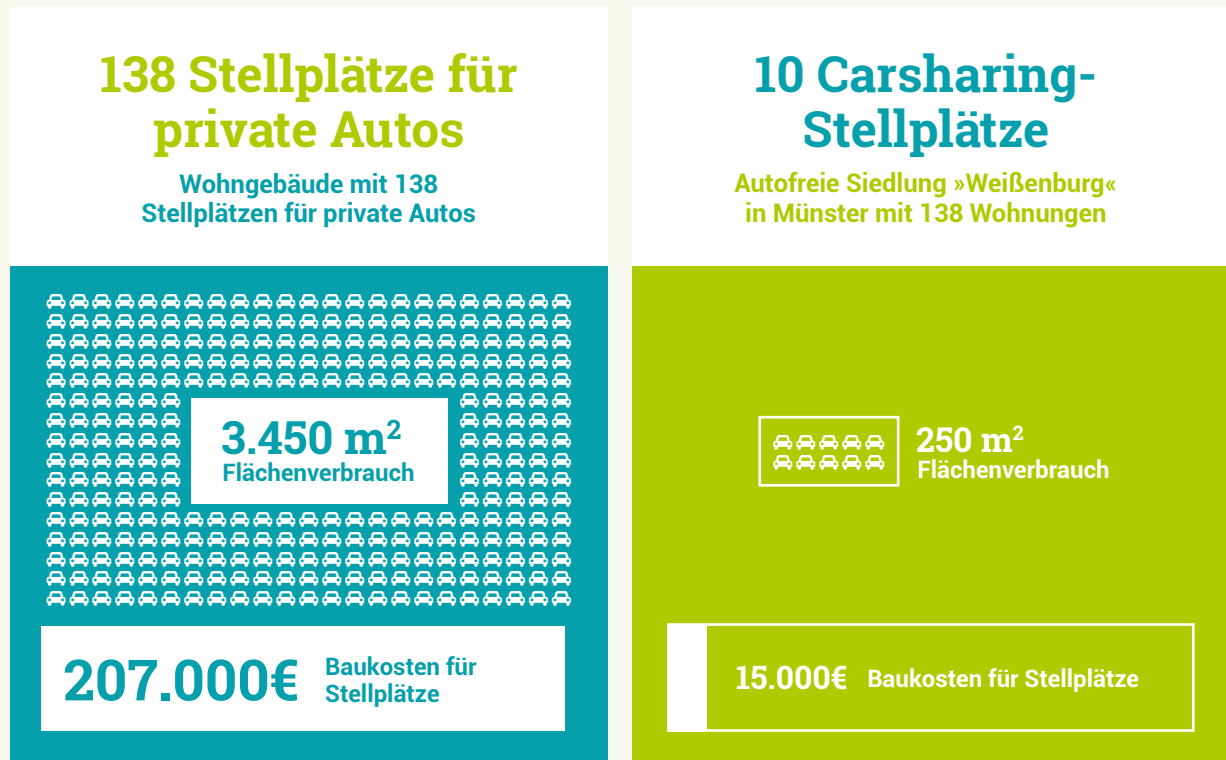
### Kostenfaktor Pkw-Stellplätze

Die Etablierung nachhaltiger Mobilitätsoptionen in Wohnquartieren hilft nicht nur dabei, neue Geschäftsmodelle zu erschließen, sondern trägt auch zur Kostenreduktion bei. Gerade die Pflicht zum Bau von Pkw-Stellplätzen und Tiefgaragen stellt einen relevanten Kostenfaktor im Wohnungsbau dar (siehe oben). Verschärft wird die Problematik noch dadurch,

dass teilweise die teuer gebauten Stellplätze gar nicht nachgefragt werden und Leerstand herrscht – insofern rechnet sich der Bau von (Tiefgaragen-)Stellplätzen insbesondere in Ballungsräumen für Wohnungsunternehmen schon heute nicht mehr.

Noch basieren die meisten Stellplatzsatzungen auf einer seit Jahrzehnten auf das Auto fixierten Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaupolitik. Immer mehr Kommunen arbeiten jedoch daran, diese Stellplatzsatzungen an die gegenwärtigen Herausforderungen wie z. B. Platzmangel anzupassen. Dadurch wird es beispielsweise möglich, den Stellplatzschlüssel zu reduzieren, wenn etwa für Neubauvorhaben ein Mobilitätskonzept in die Bauplanung einbezogen wird, das alternative Mobilitätsangebote zum Auto mit einer entsprechenden Infrastruktur vorsieht.

# Verringerung von Baukosten und Flächenverbrauch durch ein intelligentes Mobilitätskonzept



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

## Aufwertung und Wertsteigerung – für Bestand und Neubau

Intelligente Mobilität am Wohnort führt zu einer Aufwertung der eigenen Immobilien. Im Bestand kann dadurch beispielsweise der Immobilienwert von Randlagen und schlecht vermietbaren Objekten verbessert werden, etwa durch gute Anbindungen an den ÖPNV oder gute Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Noch einfacher sind Maßnahmen im Neubau umzusetzen, wenn frühzeitig und von Anfang an nachhaltige Mobilitätsangebote mitgeplant werden.

In Kombination mit zusätzlichen Service-Leistungen (Mobilitätsberatung, Reparaturservice, Kommunikation der Angebote usw.) tragen intelligente Mobilitätsangebote zu einer hohen Mieterzufriedenheit bei und versprechen eine langfristige Mieterbindung. Wer sich auf die veränderten Mobilitätsbedürfnisse von Mieterinnen und Mietern einstellt, kann darüber hinaus auch neue Mietergruppen ansprechen und sich so Wettbewerbsvorteile sichern.

🔗 [Weitere Informationen zum Thema Stellplatzsatzung finden Sie im Leitfaden »Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW«:](#)

[www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm\\_nrw\\_stellplatzsatzung\\_handbuch\\_rz\\_170809\\_web.pdf](http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_nrw_stellplatzsatzung_handbuch_rz_170809_web.pdf)



# 3. Bausteine einer intelligenten Mobilität am Wohnort

Ein intelligentes Mobilitätskonzept am Wohnstandort braucht eine gelungene Mischung aus den richtigen Maßnahmen. Die wichtigsten Handlungsfelder, die dabei zu beachten sind und gleichzeitig zu einer höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld beitragen, werden auf den folgenden Seiten veranschaulicht.

Die Bausteine »Fußverkehrs-freundlichkeit«, »Fahrradfreundlichkeit«, »Öffentlicher Personen-nahverkehr«, »Autoreduziertes Wohnen« sowie »Service & Kommunikation« zeigen, an welchen Stellschrauben – von niederschwellig bis anspruchsvoll – Wohnungsunternehmen drehen können, um attraktive Mobilitätsangebote für ihre Mieterinnen und Mieter zu schaffen – zugeschnitten auf die jeweils individuellen Rahmenbedingungen vor Ort. Dabei sollen die Bausteine nicht getrennt voneinander gedacht werden, sondern tragen gerade in ihrem Zusammenspiel zu einer multimodalen, nachhaltigen Mobilitätskultur bei.

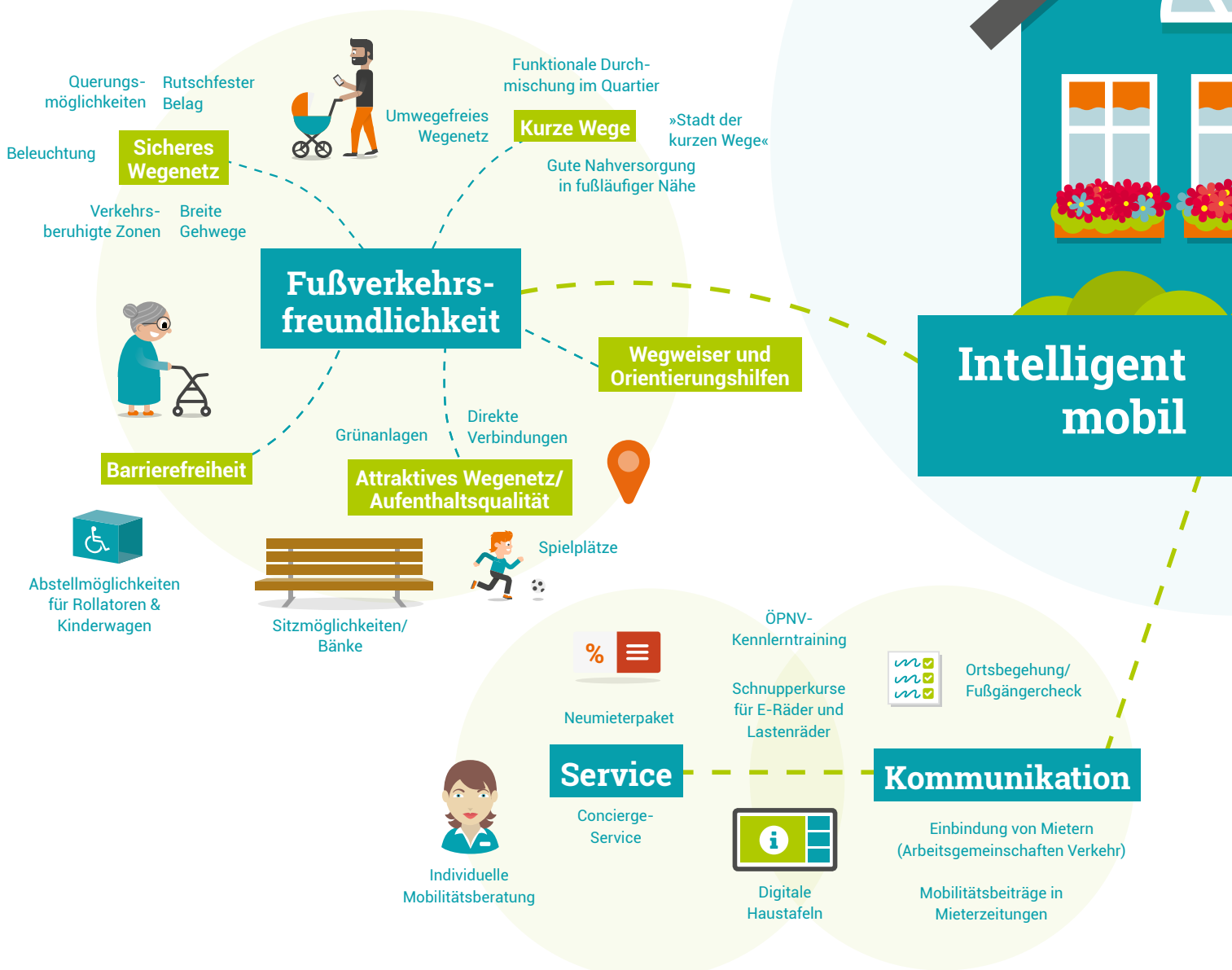






Foto: Dirk Schmidt

## 3.1 Fußverkehrsfreundlichkeit

**Die ersten Meter vor der Haustür gehen alle Mieterinnen und Mieter zu Fuß. Ein barrierefreier und komfortabler Fußverkehr bildet somit die Grundlage jedes Mobilitätskonzeptes am Wohnstandort und erleichtert den Zugang zu anderen Verkehrsmitteln.**

Die Maßnahmen des Bausteins »Fußverkehr« erleichtern viele Wege im direkten Wohnumfeld und sind vergleichsweise kostengünstig umzusetzen. Ein fußverkehrsfreundlicher Wohnort besteht dabei aus sicheren, barrierefreien und kurzen Wegen in einem attraktiven Wohnumfeld.

### Sichere Wege

Ein hohes Sicherheitsgefühl auf Wegen im direkten Wohnumfeld und im Hauseingangsbereich lässt sich durch trittsichere Gehwege und eine gute Ausleuchtung erreichen. Trittssichere Wege zeichnen sich durch rutschfesten, ebenen Bodenbelag aus. Zur Erhöhung der Sicherheit sind Rad- und Fußwege deutlich voneinander zu trennen.

### Barrierefreie Wege

Der Zugang zum Wohngebäude und das Wegenetz sind barrierefrei zu konzipieren, sodass sie auch mit Kinderwagen, Trolley, Rollator und Rollstuhl bequem nutzbar sind. Das umschließt unter anderem die Vermeidung von Stufen und Treppen sowie eine ausreichende Breite der Gehwege. Falls Treppen nötig sind, sollten diese mit Handlauf sowie einer optischen Kennzeichnung der ersten und letzten Stufe versehen sein. Im Hauseingang oder in unmittelbarer Nähe sind hierbei ausreichend große Abstellmöglichkeiten für Rollatoren, Rollstühle und Kinderwagen einzuplanen.



### Attraktive Wege

Ein ansprechend gestalteter Eingangsbereich des Wohngebäudes und ein schönes Umfeld erhöhen die Attraktivität des Fußverkehrs und sorgen für eine höhere Aufenthaltsqualität. Ruhebänke und Sitzplätze sowie eine anregende Begrünung laden die Mieterinnen und Mieter zum Verweilen ein und lassen dadurch ein ansprechendes Umfeld entstehen.

### Orientierungshilfen

Umgebungspläne und Wegweiser helfen bei der Orientierung im Wohnquartier – auch für Besucherinnen und Besucher. Im Idealfall sind darauf Mobilitätsangebote im Umfeld eingezeichnet. Ein besonderer Service ist es beispielsweise, die Abfahrtszeiten der nächsten ÖPNV-Haltestelle per Aushang oder digitaler Haustafel auszuweisen.

### Kurze Wege

Ein zusammenhängendes, gut ausgebautes Wegenetz schafft einen Wohnort der kurzen Wege. Eine attraktive Nahversorgung versammelt die wichtigsten Geschäfte und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs in fußläufiger Entfernung. Auch ÖPNV-Haltestellen und Sharing-Angebote sind so zu planen, dass sie in wenigen Minuten zu Fuß erreichbar sind.





Foto: Jan Hilmar, Wohnprojekt Wien

## 3.2 Fahrradfreundlichkeit

**Die Qualität von Fahrradwegen und -abstellanlagen bestimmt maßgeblich darüber, ob Bewohnerinnen und Bewohner das Fahrrad für ihre Alltagswege nutzen.**

Der Baustein »Fahrradfreundlichkeit« umfasst Maßnahmen zu Verleihangeboten, Spezialrädern, Fahrradwegen, Radfahrinformationen und Reparaturmöglichkeiten. Besonders förderlich für den Radverkehr sind als Ausgangspunkt jedoch vernünftige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Wohnquartier.

### Fahrradparken

Je näher die Abstellplätze zur Wohnung sind, desto eher wird das Fahrrad genutzt. Zur einfachen Handhabung ist zudem der Zugang ebenerdig anzulegen oder erfolgt über leicht befahrbare Rampen. Neben guter Beleuchtung und Witterungsschutz sind die Fahrradabstellanlagen auch diebstahl- und vandalismussicher zu konzipieren. Wichtig ist, genügend Rad-Stellplätze

für alle Mieterinnen und Besucher vorzusehen. Zwei bis vier Rad-Stellplätze gelten heute als Richtwert pro Wohnung.

### Verleihangebote schaffen

Als besonderes Plus können Wohnungsunternehmen einen Verleihservice für Lastenräder oder E-Räder anbieten, sodass diese speziell zum Einkaufen, zum Kindertransport oder zum Freizeitausflug ausgeliehen werden können. Möglich ist hier zudem die Kooperation mit öffentlichen Fahrradverleihsystemen, um gemeinsame Stationen aufzubauen oder vergünstigte Tarife für Mieterinnen und Mieter zu vereinbaren.



### Spezialfahrräder mitdenken

Aufgrund ihres größeren Platzbedarfs und des höheren Preises gelten für das Parken von Spezialrädern wie Elektro- und Lastenrädern, Dreirädern sowie Fahrradanhängern besondere Voraussetzungen. Die Abstellanlagen müssen hier besonders groß und diebstahlsicher konzipiert sein. Für E-Räder kann die Diebstahlsicherheit z. B. durch Schließfächer mit Lademöglichkeiten für die herausnehmbaren Akkus sichergestellt werden.

### Reparaturmöglichkeiten bereitstellen

Fahrräder brauchen eine regelmäßige Wartung. Es empfiehlt sich, mindestens eine Luftpumpe bei den Abstellanlagen zur Verfügung zu stellen. Als weiterer Service ist Reparaturservice z. B. beim Hausmeister ausleihbar. Vorbildlich sind offene Reparaturräume mit Werkzeug für die Mieterinnen und Mieter oder regelmäßige Reparaturaktionen, z. B. in Kooperation mit örtlichen Fahrradläden.

### Fahrradwege

Als Anbindung von der Fahrradabstellanlage an die Fahrradwege ist ein ausreichend breiter Weg mit festem Belag wichtig, der Konflikte mit dem Fußverkehr ausschließt.

### Informationen anbieten

Der Radverkehr kann zudem durch kostenlose beziehungsweise ausleihbare Radfahrkarten oder durch Aushänge am Schwarzen Brett gefördert werden. Diese Aushänge können z. B. einfache Umgebungspläne mit empfehlenswerten Fahrradrouten beinhalten oder auf Einladungen zu gemeinsamen Radausflügen bei lokalen Vereinen aufmerksam machen.

[Weitere Informationen zu Fahrradabstellanlagen unter:](#)

[fahrradfoerderung.vcd.org](http://fahrradfoerderung.vcd.org)





Foto: VCD / Philipp Kosok

## 3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

**Ein starker ÖPNV und somit eine gute Anbindung an Bus, Straßenbahn oder S- und U-Bahn ist für viele Menschen ein wichtiges Kriterium bei der Wohnortwahl.**

Voraussetzung für nachhaltige Mobilitätskonzepte im Wohnquartier ist eine fußläufige Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz. Diese erfordert enge Kooperationen mit Mobilitätsdienstleistern und der kommunalen Stadt- und Verkehrsplanung. Umfassende Fahrgastinformation im Quartier sowie spezielle Tarifmodelle für Bewohnerinnen und Bewohner sind weitere Anreize zur ÖPNV-Nutzung.

### Mietertickets

Mietertickets sind vergünstigte ÖPNV-Tickets, bei denen Bewohnerinnen und Bewohner von preisreduzierten ÖPNV-Abonnements über ihr Wohnungsunternehmen profitieren. Der Vertrieb kann entweder über den Verkehrsdienstleister oder über das Wohnungsunternehmen erfolgen. Das Wohnungsunternehmen tritt als Vermittler auf und erwirbt beim Verkehrsdienstleister eine größere Menge an Tickets zum Großkundenrabatt,

den sie an ihre Mieter weitergibt. Ein Beispiel ist das seit 2003 erfolgreiche Mieterticket der BGW Bielefeld und moBiel.

### Tickets für Gelegenheitsnutzer

Schnuppertickets sind ein gutes Mittel, um die Vorzüge des städtischen Verkehrsnetzes unverbindlich zu testen. Das kann etwa ein kostenloses Wochenticket zum Wohnungswechsel sein oder ein rabattiertes Monatsticket, bei dem Wohnungsunternehmen und ÖPNV-Unternehmen gemeinsam für den Rabatt aufkommen. Auch ÖPNV-Ticketsharing – das Wohnungsunternehmen stellt ein gemeinschaftliches Ticket für Mieterinnen und Mieter zur Verfügung, das diese bei Bedarf ausleihen können – ist praktisch, wenn der ÖPNV nur gelegentlich von einzelnen Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt wird.



### Informationsangebote

Vielen Mieterinnen und Mietern sind die ÖPNV-Angebote in ihrem Umfeld nur unzureichend bekannt. Ein Umzug oder Fahrplanwechsel sind günstige Zeitpunkte, um Mieterinnen und Mieter auf vorhandene Angebote hinzuweisen. Die Kommunikation kann etwa über eine Mieterzeitung erfolgen. Am besten sind permanent vorhandene Informationen, wie Aushänge an Schwarzen Brettern. Eine weitere Möglichkeit ist es, die Fahrplan-suche des lokalen ÖPNV-Anbieters auf der Homepage des Wohnungsunternehmens einzubinden.

### Kooperationen mit Verkehrsunternehmen

Neben den Kooperationen von Wohnungsunternehmen und Verkehrsunternehmen im Ticketvertrieb sind auch langfristige Absprachen von gegenseitigem Vorteil. Gerade bei Neubauprojekten profitieren beide Seiten von einer Zusammenarbeit, indem sichergestellt wird,

dass neue Quartiere rechtzeitig in die ÖPNV-Planungen eingebunden werden. Eine solche Neuplanung der ÖPNV-Linien kann aber ebenso für Bestandsquartiere angestoßen werden.

### Zustieg & Umstieg

Komfortable, sichere Zugänge und Haltestellen sind ein wichtiger Faktor, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Eine solche Haltestelle zeichnet sich dadurch aus, dass sie wetterschutz und gut beleuchtet ist sowie über Sitzmöglichkeiten und Abstellanlagen für Fahrräder verfügt. Ein barrierefreier Zugang vom Wohnquartier zur Haltestelle erleichtert Rollstuhlfahrern und älteren Personen die reibungslose Nutzung des ÖPNV.





Foto: Philipp Böhme

## 3.4 Autoreduziertes Wohnen

**Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist einer der wichtigsten Bausteine, um Verkehrslärm und Treibhausgasemissionen im Wohnumfeld zu reduzieren.**

Carsharing und Mobilitätsstationen sind vorbildliche Maßnahmen für ein autoreduziertes Quartier, das sich durch einen verminderten Stellplatzschlüssel auszeichnet. Eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs kann am besten durch ein Mobilitätskonzept erreicht werden, das die Maßnahmen verschiedener nachhaltiger Verkehrsmittel kombiniert.

### Sharing-Angebote

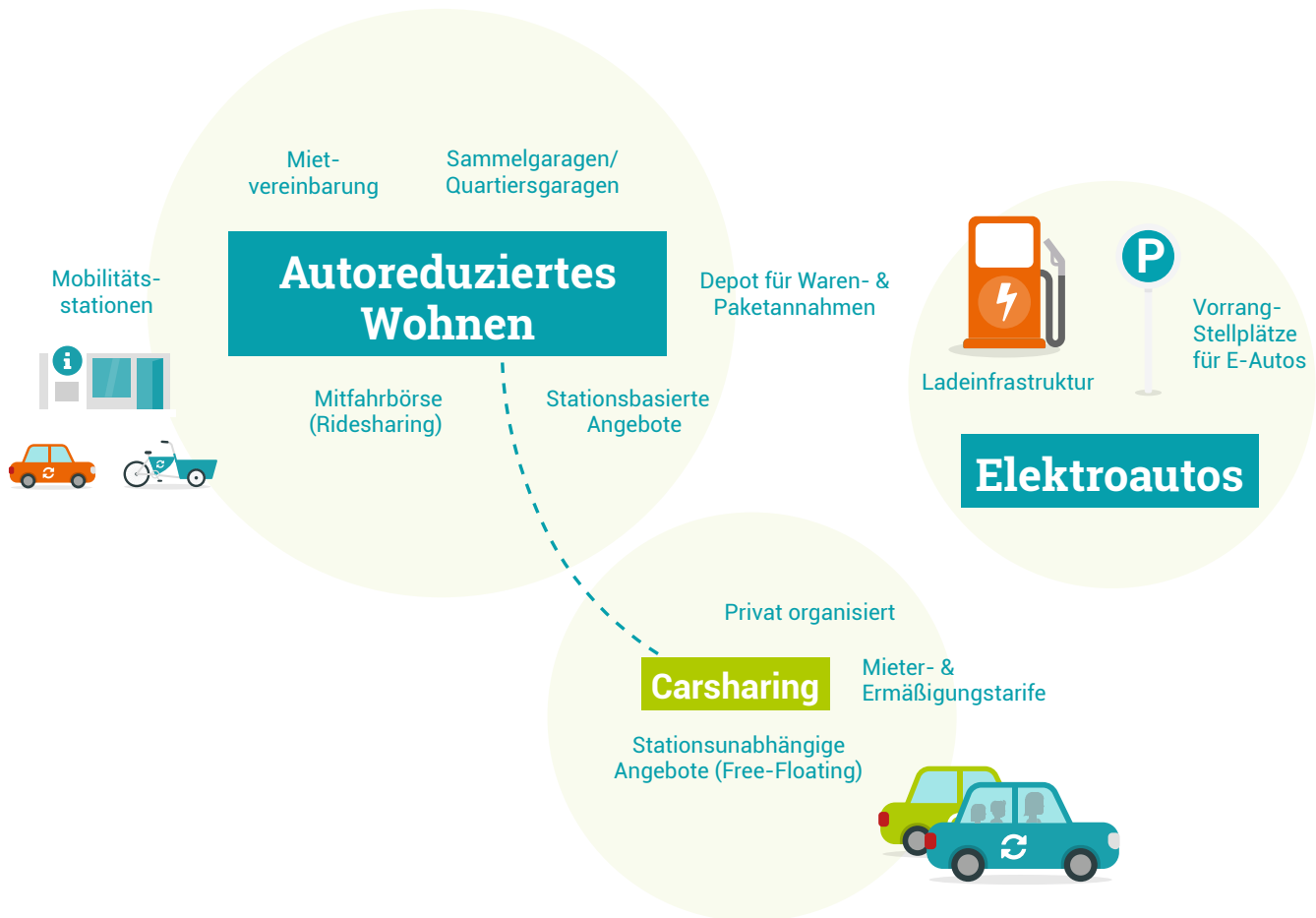
Bei Sharing-Angeboten steht das Teilen von Fahrzeugen, Zubehör und Dienstleistungen im Fokus. So kann z. B. Carsharing zu Flächeneinsparungen im Quartier durch weniger Autos beitragen.

Hier sind zwei Modelle zu unterscheiden: Es gibt das stationsbasierte Carsharing, bei dem bestimmte Stellplätze als Abgabestationen für die Autos zu nutzen

sind. Bei stationsunabhängigem Carsharing (Free-Floating) hingegen dürfen Kundinnen und Kunden die Autos nach der Nutzung auf jedem kostenfreien öffentlichen Stellplatz abstellen.

Im Gegensatz zum klassischen Autoverleih sind die Carsharing-Kundinnen und Kunden dauerhaft registriert und an einer regelmäßigen Nutzung interessiert. Langjährige Kooperationen zwischen Wohnungsunternehmen und Carsharing-Betreibern (z. B. cambio und Baugenossenschaft FLUWOG-NORDMARK eG) belegen, dass eine Zusammenarbeit für alle Seiten vorteilhaft ist.

Auch privates und nachbarschaftliches Carsharing ist auf dem Vormarsch und die Mitfahrbörse erfährt derzeit eine Renaissance als sogenanntes »Ridesharing«.



## Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen vernetzen verschiedene Verkehrsangebote durch die Bereitstellung einer Vielfalt an Fahrzeugen und Mobilitätsdienstleistungen. In dezentralen, kleinen Stationen im Wohnquartier können die Bewohnerinnen und Bewohner verschiedene Mobilitätsangebote nutzen, beispielsweise einen Lastenradverleih, Carsharing-Fahrzeuge und zusätzliche Radabstellanlagen. Zentrale Mobilitätsstationen an großen ÖPNV-Haltestellen sind hingegen vom Angebot großzügiger gestaltet und können durch ein Servicecenter für Mobilitätsfragen ergänzt werden. Ein konsistentes Marketing-Konzept erhöht den Wiedererkennungswert der Mobilitätsstationen.

## Quartiers- und Sammelgaragen

Pkw-Stellplätze werden bei größeren Siedlungen idealerweise am Rand angeordnet, sodass innerhalb der Siedlung keine Autos verkehren. Durch verkehrsberuhigte Straßen innerhalb des Quartiers entsteht eine hohe Aufenthaltsqualität. Sowohl Carsharing-Fahrzeuge als auch Elektroautos können bei diesem Modell bevorzugt werden, indem wohnungsnaher Stellplätze für diese Fahrzeuge freigehalten werden.

## Elektroautos

Elektroautos führen zwar zu keiner Verringerung des Parkplatzbedarfs, sind im Hinblick auf Feinstaubemissionen aber die umweltfreundlichere Alternative zum Pkw mit Verbrennungsmotor, wenn erneuerbare Energien genutzt werden. Wohnungsunternehmen können sich auf den Trend zur Elektromobilität einstellen, indem sie die entsprechende Ladeinfrastruktur in der Bauplanung berücksichtigen.

📄 **Welche Herausforderungen in Sachen Elektromobilität ergeben sich für die Wohnungswirtschaft? Antworten darauf bietet der Bericht des Bremer Energie Instituts:**

[www.bremer-energie-institut.de/download/publications/BEI500-025\\_0461\\_Langfassung.pdf](http://www.bremer-energie-institut.de/download/publications/BEI500-025_0461_Langfassung.pdf)



Foto: VCD / Katja Täubert

## 3.5 Service & Kommunikation

**Intelligente Mobilitätskonzepte bestehen nicht nur aus einer vernünftigen Infrastruktur. Die passende Außenkommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt jedes Maßnahmenpaket in seiner Wirkung.**

Die Akzeptanz von neuen Mobilitätsmaßnahmen kann durch eine regelmäßige Kommunikation und Information ebenso unterstützt werden wie durch wohnbegleitende Dienstleistungen (z. B. Conciergeservice oder digitale Haustafeln). Auch Aktionen für Mieterinnen und Mieter laden ein, neue Angebote auszuprobieren und zu testen.

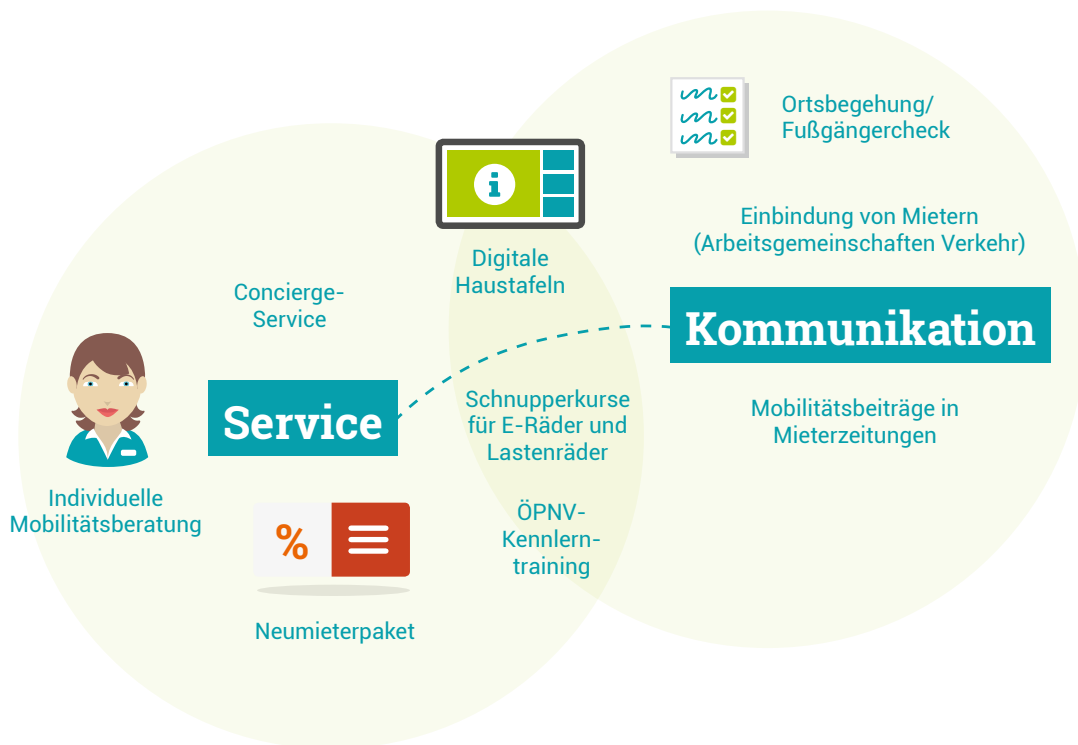
### Neubürger- und Neumieterpaket

Umbruchsituationen wie ein Umzug verändern häufig den gesamten Alltag inklusive des Mobilitätsverhaltens. Diese Phase nutzen Neubürger- bzw. Neumieterpakete. In der Regel umfassen die Pakete die wichtigsten standortspezifischen Informationen im Bereich Mobilität

(ÖPNV, Car- und Bikesharing, Radverkehr) idealerweise kombiniert mit Schnuppertickets und Gutscheinen, die gleich zum Ausprobieren einladen. Das Paket garantiert einen sorgenfreien Einzug in das neue Quartier und unterstützt gleichwohl die nachhaltige Mobilität.

🔗 **Beispiele und Hinweise zu Neubürgerpaketen finden Sie unter:**

[vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunkthemen/zielgruppenorientierte-marketingmassnahmen](https://vcd.org/themen/multimodalitaet/schwerpunkthemen/zielgruppenorientierte-marketingmassnahmen)



## Conciergeservice

Um Wege zu minimieren, bietet sich ein Conciergeservice an, der wichtige Dienstleistungen an einem Standort vereint. Neben einem Hausmeister- und Reparaturservice können auch mobilitätsspezifische Dienstleistungen integriert werden, z. B. die Ausleihe von Lastenrädern. Eine Paketannahme durch den Concierge reduziert Wege für den Paketboten, weil nicht jeder Haushalt einzeln angefahren wird.

## Digitale Haustafel

Die digitale Haustafel ist ein Monitor, meist im Eingangsbereich von Wohnhäusern, der Zettelkästen und schwarze Bretter ersetzt. Neben Wetterbericht und Reinigungsplänen lassen sich auch aktuelle Mobilitätsinformationen bequem einspeisen: Von ÖPNV-Fahrplänen in Echtzeit bis zu verfügbaren Bike- oder Carsharing-Fahrzeugen können die Inhalte der Haustafeln individuell und objektbezogen angepasst

werden. Die Chemnitzer Siedlungsgemeinschaft eG oder die Hallesche Wohnungsgenossenschaft Freiheit eG bieten ihren Bewohnerinnen und Bewohnern diesen Service bereits an. Sollte die digitale Variante nicht möglich sein, ist auch ein schwarzes Brett ein wertvolles Medium, um gezielte Mobilitätsinformationen zu streuen.

## Aktionstage für Mieterinnen und Mieter

Mieterfeste lassen sich ideal um Aktionen mit dem Schwerpunkt Mobilität erweitern. Das sind beispielsweise Schnupperkurse für E-Räder und Lastenräder oder eine Mobilitätsberatung, bei der Bewohnerinnen und Bewohner über für sie passende Mobilitätsoptionen informiert werden. Auch das »Wohnen leitet Mobilität«-Projektteam organisiert solche Aktionen.



## 4. Orientierung an Leuchtturmprojekten

Dass es gelingen kann, Projektentwicklungskonzepte für Wohnquartiere sowohl im Bestand als auch beim Neubau mit einem innovativen Mobilitätskonzept zu verknüpfen, lässt sich an ausgewählten Leuchtturmprojekten nachvollziehen.

Mit der Gartenstadt Farmsen, dem Stellwerk 60 und dem Domagkpark München werden drei preisgekrönte Projekte vorgestellt, die inspirieren sollen, neue Maßnahmen in Ihrem Quartier einzuführen oder bestehende Konzepte zu überarbeiten.







Foto: mgf Gartenstadt Farmsen eG

## 4.1 Gartenstadt Farmsen

### Quartiersdaten

**WOHNUNGSUNTERNEHMEN:**  
mgf Gartenstadt Farmsen eG Mieter-  
und Wohnungsbaugenossenschaft

**UNTERNEHMENSFORM:**  
Genossenschaft

**ORT:** Hamburg-Farmsen-Berne

**BESTAND ODER NEUBAU:** Bestand

**ANZAHL WOHN EINHEITEN:**  
2.558 Wohneinheiten für 4.800  
Bewohner (3.300 Mitglieder)

**KFZ-STELLPLATZSCHLÜSSEL:**  
0,39 Pkw je Wohneinheit

**ZEITLICHER RAHMEN:** Entwicklung  
der Mobilitätsmaßnahmen seit 2013

### Beteiligte Akteure

- **Cambio Carsharing**
- **ADFC**
- **Wuppertal Institut**
- **B.A.U.M.**
- **ZEG**
- **Die RadRetter**

### Kurzbeschreibung und Ziele

Die Gartenstadt Farmsen steht seit 2003 als Anlage komplett unter Denkmalschutz. Die Bestandssanierungen wurden 2015 abgeschlossen und umfassten auch die Nutzung von Solaranlagen und Nahwärmenetzen. Als Weiterführung der Komplettanierung setzt die Gartenstadt ein umfangreiches Mobilitätskonzept um, mit dem Ziel, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ihrer Mieterinnen und Mieter weiter zu senken.

In der Siedlung wurden eine Carsharing-Station (in Kooperation mit Cambio) sowie ein E-Rad-Verleih für Mitglieder eingerichtet. Darüber hinaus erfolgten Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs, die maßgeblich zu einem barrierefreien Umbau des Quartiers beitrugen.





Foto: mgf Gartenstadt Farmsen eG

## Mobilitätsangebote und Infrastruktur

- Vermietung von 845 Kfz-Stellplätzen
- Bau von Rampen, Beseitigung von Schwellen
- Einbau von Aufzügen
- Ausbau von Fahrradkellern, Fahrradgaragen und Schuppen
- Kostenloser E-Rad- und Anhängerleih
- Fahrradwerkstatt mit Ersatzteilen
- Kostenloser Fahrradreparaturservice (ca. 3x jährlich)
- Radtouren
- Kooperation mit Cambio Carsharing - E-Kfz und Ladestation mit Cambio
- Lagervorhaltung für Baufirmen auf eigenem Betriebshof zur Reduzierung von Versorgungsfahrten
- Sammeln von Bauabfällen auf dem Betriebshof zur Reduzierung von Einzelfahrten in Großcontainern
- Sammelaufträge für Reparaturleistungen zur Vermeidung von Einzelfahrten
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Circa 1.500 Fahrradstellplätze mit Anlehnbügel

## Zusätzliche Serviceangebote

- Mieterzeitung mit Informationen zu Mobilität und Umweltauswirkungen
- Buchung der E-Räder und der Fahrradwerkstatt
- Infolyer für Cambio und Erstberatung in der Geschäftsstelle
- Infoveranstaltungen zum Thema Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner

## → Carsharing als Antwort auf neue Mietergruppen

**Die Auslastung der beiden Carsharing-Fahrzeuge lag die ersten Jahre unter dem Hamburger Durchschnitt und ist seit Anfang 2017 tragfähig. Das Carsharing-Angebot, das als Modell mehrfach ausgezeichnet wurde, ist für das Quartier wichtig, da aufgrund der Altersstruktur ein zunehmender Parkplatzbedarf prognostiziert wird (ältere Mieter ohne Auto ziehen aus und Familien mit oft zwei Fahrzeugen ziehen ein) und die Schaffung neuer Parkplätze aus Gründen des Denkmalschutzes sowie zum bewussten Erhalt der parkähnlichen Strukturen nicht möglich ist. Die Genossenschaft geht von einer Zunahme der Carsharingnutzung aus. Daher setzt sie zum Ausbau des Mobilitätskonzepts weiter auf eine intensive Kommunikation mit den Mieterinnen und Mietern.**

## Kontakt

mgf Gartenstadt Farmsen eG  
 Dipl.-Ing. Architekt Uwe Jentz  
 Fon: 0163 - 654 72 30 und 040 - 645 572 - 30  
[uwe.jentz@mgf-farmsen.de](mailto:uwe.jentz@mgf-farmsen.de)  
[www.mgf-farmsen.de](http://www.mgf-farmsen.de)





Foto: Nachbarn60 e.V. / privat

## 4.2 Stellwerk 60

### Quartiersdaten

**UNTERNEHMENSFORM:**  
eingetragener Verein (Organisation ohne Erwerbszweck)

**ORT:** Köln-Nippes

**BESTAND ODER NEUBAU:** Neubau

**ANZAHL WOHNHEINHEITEN:** 455  
Wohnungen für 1.550 Bewohner

**KFZ-STELLPLATZSCHLÜSSEL:**  
0,2 Pkw je Wohneinheit

**ZEITLICHER RAHMEN:** Erstbezug in  
Etappen von Oktober 2006 bis 2013

### Beteiligte Akteure

- **Projektentwickler und Bauträger: BPD Immobilienentwicklung GmbH**
- **Cambio Carsharing**
- **Architekturbüro Schneider-Sedlaczek (Wegesystem für die Siedlung)**
- **GAG Immobilien AG (ca. 70 Wohnungen)**
- **Caritas (15 Wohnungen: Betreutes Wohnen für Menschen mit Behinderung)**
- **Stadt Köln (Förderung von 70 Wohnungen der GAG Immobilien AG)**
- **Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie (involviert in Entwicklung der Mobilitätsstation)**
- **Naturstrom**

### Kurzbeschreibung und Ziele

Stellwerk 60 ist ein Wohngebiet für Menschen, die autofrei leben wollen. Die Siedlung selbst ist als große Fußgängerzone gestaltet. Dadurch wird eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet, wovon vor allem Kinder, Familien und Senioren profitieren. In der Siedlung gilt das Prinzip »Teilen statt Besitzen«: Durch verschiedene Mobilitätsmaßnahmen erhalten die Anwohnerinnen

und Anwohner die Möglichkeit, auf das individuelle Auto zu verzichten, aber dennoch mobil zu bleiben. Die autofreie Siedlung setzt sich vor allem für Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit ein und fördert eine bequeme und sichere Alltagsnutzung von Fahrrädern.





Foto: Nachbarn60 e.V. / privat

Grundprinzipien der Siedlung sind:

- Eine starke Verbesserung der Wohnqualität durch zusammenhängende autofreie Bereiche (Fußgängerzone – Radfahrer frei).
- Bündelung der Stellplätze (inkl. Besucherstellplätze) am Rande, skalierbar bezüglich Erweiterung und Rückbau.
- Entkoppelung von Pkw-Stellplätzen und Wohnungen
- Keine Pkw-Stellplätze mehr im öffentlichen Raum
- Positionierung diverser Mobilitätsangebote wie Handkarren oder Fahrradanhänger in einer Mobilitätsstation
- Zwei große Carsharing-Stationen im Parkhaus sowie am nördlichen Siedlungsausgang
- Tiefgaragen für Fahrräder als prägnantes Zeichen für eine alternative Mobilität

## Mobilitätsangebote und Infrastruktur

### Autofreies und fußgängerfreundliches Wohnen

Innerhalb des Wohnareals gibt es ein striktes Fahr- und Parkverbot für private Kfz, vergleichbar mit öffentlichen Parks. Ausnahmen gelten für Blinklichtfahrzeuge wie Rettungsdienste und Straßenreinigung sowie Reparaturfahrzeuge, Umzugswagen und Sonderanlieferungen.

### Sammelgarage am Rande der Siedlung

Die bewirtschaftete Sammelgarage (als mehrstöckiges Parkhaus) am Rande der Siedlung Stellwerk 60 umfasst 80 Stellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie 30 Stellplätze für Besucher, plus zehn Carsharing-Fahrzeuge.

### Gewerbliches Carsharing Angebot

Cambio bietet zwei Stationen am Siedlungsrand an (20 Pkw, darunter auch ein Neunsitzer sowie mehrere kompakte Kastenwagen). Auch Flinkster hat einen

Stellplatz am Rand der Siedlung. Zudem stehen den Bewohnerinnen und Bewohnern der Siedlung die stationsunabhängigen Angebote von car2go oder DriveNow zur Verfügung.

### Individuelles Carsharing in der Siedlung:

Neben dem gewerblichen Carsharing praktizieren einige Haushalte privates Carsharing.

### Fahrradfreundliches Wohnen:

Naturstrom betreibt mehrere Elektro-Lastenräder »Donk-EE« – der Bewohnerverein fungiert als Stellplatzpate.

Die Kölner Verkehrsbetriebe sowie die Deutsche Bahn/Ford betreiben jeweils Fahrradverleihsysteme, deren Nutzungsgebiet die autofreie Siedlung mit einschließt.

### Tiefgarage mit Fahrradrampen und Fahrradabstellanlagen

Alle Mehrfamilienhäuser verfügen – zusätzlich zu den oberirdischen Abstellmöglichkeiten – über eine Tiefgarage mit Fahrradrampen, die ausschließlich für Fahrräder, Lastenrädern oder für Fahrradzubehör wie z. B. Kinderfahrrad- oder Lastenanhänger vorbehalten sind.

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt über eine breite und flache Rampe, die auch von Kindern oder älteren Menschen fahrend oder schiebend benutzt werden kann.

Die Fahrradtiefgaragen belegten 2013 den dritten Platz beim Deutschen Fahrradpreis.

Alle Einfamilienhäuser verfügen über eine Fahrradgarage (Bikeport), die bis zu sechs Fahrräder aufnehmen kann.

### Mobilitätsstation

Eine Mobilitätsstation am Siedlungseingang kann rund um die Uhr betreten werden. Hier stehen neben Trans-



Foto: Nachbarn60 e.V. / privat

## → Rechtliche Regelung der Autofreiheit

Die vollständigen Ausführungen zu den rechtlichen Rahmenbedingungen für das Stellwerk 60 sind in einer notariellen Urkunde geregelt. Diese Urkunde wird Kaufinteressenten übergeben und ist als Anlage zum notariellen Vertrag rechtlich bindend. Hier einige wesentliche Auszüge:

**1. Die wesentlichen Merkmale der autofreien Siedlung werden in einem städtebaulichen Vertrag**

**benannt. Diese Teile des städtebaulichen Vertrages werden Bestandteil der Notarurkunde.**

**2. Die zukünftigen Eigentümer sind nicht berechtigt, die autofreie Siedlung mit motorisierten Fahrzeugen aller Art zu befahren.**

**3. Sie dürfen auch keine Stellplätze und Garagen im Wohnbereich errichten.**

portmitteln (Bollerwagen, Paketkarren, Fahrradanhänger, Tandem, Fahrradluftpumpe, Einräder usw.) auch Biertischgarnituren, Zelte und Spielzeug 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.

### Zusätzliche Service-Angebote

- Wöchentliche Getränkelieferungen an die Haushalte
- Lebensmittelversorgung durch Bio-Lieferanten
- Sonderkonditionen für Cambio Carsharing: günstige Fahrtkosten, keine Anmeldegebühr und ein Sondertarif für Bewohnerinnen und Bewohner der autofreien Siedlung

### Kontakt

Nachbarn60 e.V.  
 Hans-Georg Kleinmann  
 Fon: 49 221 61 63 65  
[www.nachbarn60.de](http://www.nachbarn60.de)  
[nc-kleinmha@netcologne.de](mailto:nc-kleinmha@netcologne.de)





Foto: WOGENO München eG

## 4.3 Domagkpark

### Quartiersdaten

**WOHNUNGSUNTERNEHMEN:**  
WOGENO München eG

**UNTERNEHMENSFORM:**  
Genossenschaft

**ORT:** München-Schwabing

**BESTAND ODER NEUBAU:** Neubau

**ANZAHL WOHN EINHEITEN:**  
75 Wohneinheiten für 175 Bewohner

**KFZ-STELLPLATZSCHLÜSSEL:**  
0,52 Pkw pro Wohneinheit

**ZEITLICHER RAHMEN:**  
Fertigstellung 2015

### Beteiligte Akteure

- **Stattauto München**
- **Dynamo Fahrradservice**
- **Biss e.V.**
- **Landeshauptstadt München**

### Kurzbeschreibung und Ziele

Der Domagkpark ist ein Neubauviertel in München, auf dem auch die WOGENO München eG mit 75 Wohneinheiten vertreten ist. Die Genossenschaft ist seit über zehn Jahren im Bereich Carsharing aktiv und hat den Sharing-Gedanken im neuen Wohnblock weiter ausgebaut. Eine Mobilitätsstation mit E-Carsharing, E-Fahrrädern, Lastenrädern, E-Roller und Monatstickets

für den ÖPNV wurde eingerichtet. Die Verkehrsmittel (außer den Monatstickets) stehen allen Mitgliedern und den weiteren Quartiersbewohnerinnen zur Verfügung. Die Bewohnerinnen und Bewohner können aus einem breiten Mobilitätsmix je nach Bedarf das passende Fahrzeug nutzen, sodass attraktive Alternativen zum eigenen Auto geschaffen werden.





Foto: WOGENO München eG / Annette Hempfling

## Mobilitätsangebote und Infrastruktur

An der Mobilitätsstation am WOGENO-Haus stehen den Bewohnerinnen und Bewohnern folgende Fahrzeuge zum Ausleihen zur Verfügung:

- Sieben Pkw, zwei davon elektrisch
- Zwei Elektrofahrräder (Pedelecs mit Tretunterstützung bis max. 25 km/h)
- Zwei E-Lastenräder
- Zwei E-Roller
- Drei übertragbare Karten der Münchner Verkehrsgesellschaft (nur für WOGENO Mitglieder)
- Hausintern: Ein weiteres Lastenrad und zwei Lastenanhänger

Das Parkkonzept umfasst zusätzlich oberirdische Kurzzeitparkzonen sowie Parkplätze mit Ladestation für flexibles Carsharing.

## Zusätzliche Serviceangebote

Alle Verleihobjekte an der E-Sharing-Station können über die Buchungsplattform von Stattauto München gemietet werden.

- Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers (wie auch für alle WOGENO-Mitglieder) gelten die halbe Aufnahmegebühr und halbe Kautions bei Stattauto.
- Alle angebotenen Fahrzeuge haben einen günstigen Stundenpreis, sodass Kurzausleihen zu äußerst attraktiven Preisen möglich sind. Darüber hinaus ist der Tagespreis ab einer bestimmten Stundenzahl gedeckelt.

## → Kooperative Entwicklung des Domagkparkes

Im Rahmen eines Konsortiums wurde ein Mobilitätskonzept in enger Abstimmung mit den verschiedenen Wohnungsgenossenschaften/-gesellschaften, Mobilitätsanbietern und den Bewohnerinnen und Bewohnern entwickelt. Auch die städtischen Referate waren von Beginn an in die Konzeptentwicklung und Umsetzung mit eingebunden. Die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner wurden und werden frühzeitig in die Kommunikation einbezogen.

Die Landeshauptstadt München förderte die investiven Ausgaben (Anschaffung von Elektrofahrzeugen und die Ladeinfrastruktur) im Rahmen des Integrierten Handlungsprogramms zur Förderung der Elektromobilität in Höhe von 60 Prozent. Die Projektentwicklungs- und Betriebskosten werden durch die WOGENO bzw. Stattauto und Dynamo getragen.

Die Infrastruktur wird so umgesetzt, dass die Mobilitätsangebote und Mobilitätsstationen gut sichtbar sind.

## Kontakt

WOGENO München eG  
 Johanna Schäfer  
 j.schaefer@wogeno.de  
 www.domagkpark.de



# 5. Exkurs: Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Bedeutung rechtlicher Rahmenbedingungen für die Planung und Umsetzung intelligenter wohnortnaher Mobilitätskonzepte







Foto: VCD / Philipp Kosok

Die Gesetzeslage kann die praktische Erprobung und Verbreitung innovativer, nachhaltiger und klimaverträglicher Mobilitätskonzepte am Wohnort durchaus antreiben und befördern, zuweilen stehen gesetzliche Regelungen ökologisch sinnvollen Konzepten aber auch noch im Wege. Rechtliche Fragen sind daher ebenso in übergeordneter Hinsicht zentral – um beispielsweise Möglichkeiten nachhaltiger, wohnortnaher Mobilität aus kommunaler Sicht mitzudenken – wie sie in allen Phasen konkreter Bau- und Infrastrukturprojekte relevant werden. Die methodische Auseinandersetzung mit den beispielhaften Projekten bietet daher zum einen die Möglichkeit, die relevanten Gesetze und Verordnungen zu identifizieren und Wohnungsunternehmen, Mobilitätsdienstleister und Initiativen eine rechtliche Orientierung über die Möglichkeiten für zukünftige mobilitätsspezifische Maßnahmen und Angebote zu geben. Zum anderen ist eine solche Klärung der praktisch relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen notwendig, um Hemmnisse für eine nachhaltige Mobilität im Wohnquartier zu identifizieren und zu einer Verbesserung der Rechtslage beizutragen.

Eine inhaltliche Konkretisierung und Gewichtung der für innovative Bauvorhaben mit wohnortnahen Mobilitätskonzepten tatsächlich relevanten Fragestellungen wird auch auf der Grundlage von Interviews mit den Trägern

innovativer Bauprojekte in Deutschland erfolgen. Relevante Rechtsgebiete und Regelungen werden im Folgenden kurz angerissen:

→ Bei der Umsetzung von **Bauten oder baulichen Veränderungen**, also beim Neubau oder bei der Schaffung von mobilitätsbezogenen Lösungen im Bestand sind das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht (das Baugesetzbuch, die Baunutzungsverordnung, die Landesbauordnungen sowie kommunale Satzungen) zu beachten. Bauordnungsrechtliche Fragestellungen werden beispielsweise bei der Planung **autofreier oder autoreduzierter Quartiere oder Wohnhäuser** relevant: In den meisten Bundesländern und Kommunen besteht die Pflicht zur Erstellung einer bestimmten Zahl von Kfz- und Fahrradstellplätzen bei Bauprojekten. Diese Verpflichtung ist häufig in den Bauordnungen der Bundesländer geregelt. Teilweise – so auch in Schleswig-Holstein, Hessen, Sachsen, Niedersachsen oder in Brandenburg – besteht für die Kommunen die Möglichkeit eigene, an die Verhältnisse vor Ort angepasste Stellplatzsatzungen zu erlassen. Der Stellplatzschlüssel, das heißt die Anzahl der Pkw-Stellplätze pro Wohneinheit, liegt üblicherweise bei 1,0, kann in den entsprechenden Satzungen oder Ländergesetzen jedoch unterschiedlich festgesetzt werden.





Foto: VCD / Markus Menge

Für Berlin besteht keine Verpflichtung zur **Erstellung von Kfz-Stellplätzen**. Die Stellplatzverpflichtung kann unter Umständen durch die Zahlung von gegebenenfalls in Stellplatzablösesatzungen festgelegten Summen abgelöst werden. Grundsätzlich ist auch eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels, etwa bei Vorlage eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes – beispielsweise zur verbesserten Anbindung an den ÖPNV oder die Einbindung von Carsharingkonzepten – möglich; Ablösesummen fallen in diesem Fall nicht an. Kommunen können schließlich, wenn sie landesrechtlich zum Erlass von Stellplatzsätzen berechtigt sind, auch ganz auf die Schaffung einer Stellplatzpflicht verzichten.

Auch bezüglich der Verpflichtung zur Erstellung von Fahrradabstellanlagen bestehen zwischen den einzelnen Bundesländern Unterschiede – die Anzahl der erforderlichen Stellplätze ist regelmäßig in Richtzahlentabellen festgelegt und beträgt beispielsweise zumeist zwischen 2 und 4 Stellplätze je Wohnung in Mehrfamilienhäusern.

Anhand der Auseinandersetzung mit konkreten Bauprojekten im Rahmen des Projekts »Wohnen leitet Mobilität« wird sich zeigen, wie mit unterschiedlichen Verpflichtungen und Befreiungsmöglichkeiten vor Ort

umgegangen wird. Dabei können sich Anhaltspunkte für Lösungen im Umgang mit den in den unterschiedlichen Bundesländern divergierenden Rahmenbedingungen ergeben. Das Vorhaben trägt damit auch dazu bei, belastbare Erkenntnisse zu den Auswirkungen unterschiedlicher Regelungstypen zu schaffen.

→ Das Straßenverkehrsrecht des Bundes und die Straßengesetze der Länder, sowie Vorgaben für die Straßenplanung, sind insbesondere von Bedeutung, wo es um Vorhaben geht, die (auch) Konzepte für einen **fußgängerfreundlichen und autofreien öffentlichen Raum** realisieren wollen. Wo Freiraum für nicht-verkehrliche Nutzungen des Straßenraumes zurückgewonnen werden soll, ist also ein komplexes Geflecht von Regelungen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene zu beachten. Das Straßenverkehrsrecht bestimmt dabei, nach welchen Regeln der Straßenraum für den Verkehr genutzt werden darf – das Landesrecht darf von diesen Regeln nicht abweichen. Die Frage, ob eine diesen unterschiedlichen Verkehrsregeln unterfallende Straßenfläche vorliegt, bestimmt sich dagegen nach dem Straßenrecht der Länder. Die Widmung bestimmter Straßenflächen für eine bestimmte verkehrliche Nutzung erfolgt auf der Grundlage eines Planungsakts, der wiederum in der Form eines straßenrechtlichen

Planfeststellungsbeschlusses, einer Plangenehmigung oder als Bestandteil eines nach den Regeln des BauGB ergehenden Bebauungsplans erfolgt.

Die Auseinandersetzung mit praktischen Lösungen im Rahmen der betrachteten Good Practice-Quartiere kann sich als aufschlussreich für die Frage erweisen, wie innerhalb dieses Regelungsrahmens verbleibende Flexibilitäten genutzt werden können. Sie kann zudem Hinweise auf Hemmnisse im bestehenden Rechtsrahmen geben und damit zur rechtspolitischen Lösung von Problemen beitragen.

→ Für die Integration neuer Mobilitätsangebote in Vorhaben und insbesondere die **Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum für Carsharing** können ebenfalls bau- und straßenrechtliche Fragen eine Rolle spielen. 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 Carsharinggesetz zum 01.09.2017 ergangene Änderung der Rechtslage von besonderem 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. Auf diese Weise kann eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr sowie dem Rad- und Fußverkehr erfolgen sowie die Sichtbarkeit von Carsharingangeboten erhöht werden.

→ Bauordnungsrechtliche Verpflichtungen zur Erstellung von Stellplätzen und unterschiedliche Möglichkeiten der Flexibilisierung sind auch für innovative **Lösungen zur Förderung von Elektromobilität** relevant. Die Erstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge selbst ist bauordnungsrechtlich genehmigungsfrei gestellt – allerdings ist das bauordnungsrechtliche Verunstaltungsverbot zu beachten, es ist also die Verunstaltung des Straßen-, Orts- und Landschaftsbilds zu vermeiden. Möglichkeiten zur Förderung der Ladeinfrastruktur können auch in der Bauleitplanung berücksichtigt werden.



Foto: Berliner Bau- und Wohnungsgenossenschaft von 1892 eG

Erfahrungen der Kommunen mit Festsetzungen zugunsten der Elektromobilität in Bebauungsplänen werden in der rechtlichen Auswertung aufgegriffen.

→ Schließlich können auch zivilrechtliche Normen für bestimmte Mobilitätslösungen von Bedeutung sein: Wie werden gegebenenfalls bestehende Lösungen zum privaten Carsharing (z. B. durch Wohnungsinitiativen) konkret ausgestaltet – beispielsweise Nutzungszeiten und mögliche Nutzungskonflikte vertraglich ausgestaltet? Wie wird im Einzelnen mit verkehrsrechtlichen Haftungsrisiken und der Möglichkeit von Schadensfällen umgegangen? In welchen Konstellationen können Verpflichtungen zum autofreien Wohnen in privatrechtliche Vereinbarungen aufgenommen werden?

»Wohnen leitet Mobilität« bietet die Möglichkeit, einige dieser Fragestellungen vertiefend zu behandeln. Besonders innovative Lösungen sollen aufgegriffen werden und werden Eingang in den zu Projektende herausgegebenen Leitfaden finden.



## 6. Vom Leuchtturm zum Standard

»Wohnen leitet Mobilität« setzt sich dafür ein, dass intelligente Mobilitätskonzepte im Wohnquartier zum weit verbreiteten Standard werden.



Foto: Stephan Doleschal / Mobilitätsagentur Wien

Intelligente, das heißt umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote am Wohnort bergen ein hohes Innovationspotenzial. Inzwischen ist intelligente Mobilität als Zukunftsthema auf der kommunalen und politischen Agenda sowie bei vielen Bürgerinnen und Bürgern angekommen und präsent wie noch nie. Auch immer mehr Wohnungsunternehmen entdecken neue Handlungsoptionen in diesem Bereich und engagieren sich bereits mit ersten Impulsen in Sachen wohnort-naher Mobilität.

Um das Thema wohnortnahe Mobilität langfristig und strategisch zu forcieren und auch als Geschäftsmodell zu erschließen, empfiehlt es sich für Entscheidungsträger der Wohnungswirtschaft, das Thema in ihren Unternehmensleitlinien als Handlungsfeld zu verankern.

### Mobilität als wichtiger Baustein im Dienstleistungsspektrum von Wohnungsunternehmen

Mobilität ist im Wandel – ebenso wie die Rolle und das Selbstverständnis vieler Wohnungsunternehmen.

Lag die Kernkompetenz von Wohnungsunternehmen früher primär im Bereitstellen von Wohnraum, verknüpft mit der Schaffung von Pkw-Stellplätzen, ist ergänzend zum Kerngeschäft ein erweiterter und umfassender Blick auf das Wohnumfeld, die Lebensqualität im Quartier und die Mobilitätsangebote für Mieterinnen und Mieter gefragt.



Wohnungsunternehmen, die sich als umfassender Dienstleister aufstellen, werden als Vorreiter am Markt langfristig Erfolg haben. Die Bereitstellung neuer Mobilitätsoptionen mit der notwendigen Infra- und Servicesstruktur sind dabei die wesentlichen Herausforderungen.

Neue Angebote erfordern dabei gegebenenfalls neue Kooperationen, sodass hier neue Partner wie z. B. Sharing-Anbieter gewonnen werden müssen. Dabei können beide Seiten vom Know-how des jeweiligen Partners profitieren.

## Kommunikation und Geduld als Schlüsselfaktoren

Neue Mobilitätsangebote mit der notwendigen Infrastruktur alleine reichen selten aus, um die Mobilitätsroutinen der Mieterinnen und Mieter zu verändern. Gute Erfolgsaussichten hat ein Projekt nur dann, wenn bauliche Maßnahmen mit kommunikativen Aspekten kombiniert werden.

Eine gut konzipierte Kommunikationsstrategie informiert langfristig sowie auf verschiedenen Kanälen über neue Mobilitätsoptionen. Wichtig ist eine zielgruppen-gerechte Ansprache, die unterschiedliche Mietergruppen berücksichtigt.

Vielversprechend ist die Kommunikation mit Neumieterinnen und Neumieter, da Menschen in Umbruchsituationen besonders empfänglich für Verhaltensänderungen sind. Ein Umzug ist ein solcher Einschnitt im Leben, in dem die Weichen für berufliche und private Mobilität neu gestellt werden. Wohnungsunternehmen sind hier die idealen Schnittstellen, um Personen genau in diesen Lebensphasen zu erreichen und anzusprechen. Sie können beispielsweise mit Neumietertickets zu Verhaltensänderungen beitragen und dafür sorgen, dass etwa statt des privaten Pkw nun ÖPNV, Fahrrad oder Carsharing genutzt werden.

Allerdings braucht es auch Geduld, um gefestigte Mobilitätsroutinen zu durchbrechen. Hier empfiehlt es sich, realistische zeitliche Maßstäbe und Testphasen anzuvistieren. Nicht zuletzt braucht es Mut zum Nachjustieren, falls Angebote nicht sofort nachgefragt werden.

Eine kontinuierliche Evaluierung der neu eingeführten Angebote gibt einen Überblick über Nachfrage und Nutzungsverhalten. Dadurch erhalten Wohnungsunternehmen einen Überblick über die Mobilitätsbedürfnisse

ihrer Bewohnerinnen und Bewohner und können gegebenenfalls ihre Angebote anpassen.

## Von guten Beispielen lernen – Wissenstransfer anregen

Der vorliegende Themenkompass lädt dazu ein, intelligente Mobilität am Wohnstandort nach dem Bausteinprinzip anzugehen und modular zu kombinieren. Die Leuchtturmprojekte zeigen, wie vielfältig ein umfassendes Mobilitätskonzept sein kann.

Doch schon mit kleinen, niederschweligen und kostengünstigen Angeboten – etwa mit (digitalen) Aushängen zu ÖPNV-Fahrplänen, mit sicheren Gehwegen oder mit Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität – lässt sich viel erreichen und Mieterinnen und Mieter zum Umstieg bewegen. Aufbauend auf den ersten Erfahrungswerten im Quartier können kontinuierlich weitere Maßnahmen ergänzt und angepasst werden.

Zum Ende des Projektes wird ein Handlungsleitfaden für Wohnungsunternehmen veröffentlicht, der diese Maßnahmen detailliert darstellt.

Wohnungsunternehmen haben eine Fülle an Möglichkeiten, um maßgeschneiderte Mobilitätsangebote für ihre Mieterschaft anzubieten. Passen die Maßnahmen zum Quartier und der Bewohnerstruktur, garantiert das zufriedene Mieterinnen und Mieter. Die Verknüpfung von Wohnungsneubauvorhaben mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten kann deshalb ein lukratives Geschäftsmodell sein und letztlich neue Wertschöpfungspotentiale generieren.

**Wohnungsunternehmen sind herzlich eingeladen, sich weiterhin aktiv in das Projekt einzubringen und von der Vernetzung und dem Wissenstransfer zu profitieren. »Wohnen leitet Mobilität« organisiert den Informations- und Wissensaustausch unter den Expertinnen und Experten der Wohnungswirtschaft, den Kommunen und den Mobilitätsdienstleistern, um auf Augenhöhe die Erfahrungen aktueller Mobilitätskonzepte in Wohnquartieren mit anderen Vertretern der Branche zu teilen, Erfolgsfaktoren zu diskutieren und neue Projekte anzustoßen.**

## 7. Maßnahmen-Steckbriefe

Um möglichst viele Informationen zu Maßnahmenpaketen zu erhalten, die Wohnungsunternehmen bereits für ihre Mieterinnen und Mieter umgesetzt haben, hat das Projektteam den nebenstehenden Fragebogen ausgearbeitet.



Die in diesem Themenkompass vorgestellten Beispiele (Gartenstadt Farmsen, Stellwerk 60, Domagkpark) sind bereits Teil einer Good-Practice-Datenbank, die im Rahmen des Projektes angelegt wird.

Mit Ihrer Mithilfe können wir Steckbriefe zu intelligenten Mobilitätslösungen zusammentragen, die Teil der öffentlichen Good-Practice-Datenbank von »Wohnen leitet Mobilität« werden.

Ziel sind dabei nicht nur die großen umfassenden Konzepte, sondern auch kleine Maßnahmen. Lassen Sie uns vertraulich ebenso negative Erfahrungen zukommen, welche Hindernisse Ihrer Mobilitätsmaßnahme im Weg standen.

Der Fragebogen steht auch zum bequemen Ausfüllen als Download unter [womo.vcd.org/steckbrief](https://womo.vcd.org/steckbrief) zur Verfügung. Die Good Practices finden Sie unter [vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/gute-beispiele](https://vcd.org/themen/wohnen-und-mobilitaet/gute-beispiele)

Ausgefüllte Steckbriefe bitte an [womo@vcd.org](mailto:womo@vcd.org) oder an

VCD »Wohnen leitet Mobilität«  
Wallstraße 58  
10179 Berlin

## Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität am Wohnstandort

<b>Quartiersname / Projektname:</b>	
<b>Wohnungsunternehmen:</b>	
<b>Ort:</b>	
<input type="checkbox"/> Bestand <input type="checkbox"/> Neubau	<b>Unternehmensform des Wohnungsunternehmens:</b> <input type="checkbox"/> Genossenschaft <input type="checkbox"/> Kommunales Wohnungsunternehmen <input type="checkbox"/> Privatwirtschaftliches Wohnungsunternehmen <input type="checkbox"/> Sonstige Unternehmensform: _____
<b>Anzahl Wohneinheiten / Mieter:</b>	
<b>Kfz-Stellplatzschlüssel:</b>	
<b>Kurzbeschreibung und Ziele:</b>	
<b>Umsetzungsdauer:</b> <input type="checkbox"/> kurzfristig (1–2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2–5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	<b>Jahr der (geplanten) Fertigstellung:</b>
<b>Ansprechpartner / Kontaktdaten:</b>	
<b>Beteiligte Akteure:</b>	





## Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität am Wohnstandort

<b>Finanzierung (Investitionskosten, Betriebskosten, Fördermittel):</b>
<b>Städtebauliche Details / Infrastruktur / Umfeld:</b>
<b>Wichtige Schritte im Vorgehen:</b>
<b>Weitere Mobilitätsmaßnahmen in der Siedlung:</b>
<b>Nutzerzugang (bei Serviceangeboten):</b>
<b>Weitere Informationen / Anmerkungen:</b>



**Vielen Dank für Ihre Unterstützung!**

# Quellen

**ADFC** [Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club]

2012: FAF 6: Fahrradparken - Vom Fahrradständer zum Abstellsystem, Bremen, URL: [www.adfc.de/files/2/110/111/FAF\\_6\\_neu.pdf](http://www.adfc.de/files/2/110/111/FAF_6_neu.pdf) (Zugriff: 08.12.2017).

**bcs** [Bundesverband Carsharing] 2017: Aktuelle Zahlen und Daten zum CarSharing in Deutschland, Berlin, URL: [carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland](http://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-daten-zum-carsharing-deutschland) (Zugriff: 08.12.2017).

**BEI** [Bremer Energie Institut] 2012: Elektromobilität und Wohnungswirtschaft, Bremen, URL: [www.bremer-energie-institut.de/download/publications/BEI500-025\\_0461\\_Langfassung.pdf](http://www.bremer-energie-institut.de/download/publications/BEI500-025_0461_Langfassung.pdf) (Zugriff: 08.12.2017).

**BMUB** [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit] 2016: Umweltbewusstsein in Deutschland 2016, Berlin, URL: [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein\\_deutschland\\_2016\\_bf.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf) (Zugriff: 08.12.2017).

**BMUB** [Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit] 2017: Klimaschutz in Zahlen: Klimaschutzziele Deutschland und EU, Berlin, URL: [www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Klimaschutz/klimaschutz\\_in\\_zahlen\\_klimaziele\\_bf.pdf](http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutz_in_zahlen_klimaziele_bf.pdf) (Zugriff: 08.12.2017).

**BMVI** [Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur] 2017: Verkehr in Zahlen 2017/2018, Hamburg, URL: [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/)

[Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-pdf-2017-2018.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](#) (Zugriff: 08.12.2017).

**BMWI** [Bundesministerium für Wirtschaft und Energie] 2017: Energieeffizienz in Zahlen, Berlin, URL: [www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/energieeffizienz-in-zahlen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=10](http://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/energieeffizienz-in-zahlen.pdf?__blob=publicationFile&v=10) (Zugriff: 08.12.2017).

**Destatis** [Statistisches Bundesamt] 2013: Verkehr auf einen Blick, Wiesbaden, URL: [www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehrBlick0080006139004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehrBlick0080006139004.pdf?__blob=publicationFile) (Zugriff: 08.12.2017).

**VCD 2016**: VCD Befragung: Multimodal unterwegs in Deutschlands Städten, Berlin, URL: [vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Multimodalitaet/VCD-Befragung\\_Multimodal\\_unterwegs\\_in\\_Deutschlads\\_Grossstaedten.pdf](http://vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Multimodalitaet/VCD-Befragung_Multimodal_unterwegs_in_Deutschlads_Grossstaedten.pdf) (Zugriff: 08.12.2017).

**Zukunft Bau 2014**: Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte, Berlin, URL: [www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ZB/Auftragsforschung/2NachhaltigesBauenBauqualitaet/2015/stellplatzsatzungen/Endbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ZB/Auftragsforschung/2NachhaltigesBauenBauqualitaet/2015/stellplatzsatzungen/Endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=3) (Zugriff: 08.12.2017).

# 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.** Dieter Steiner, Club der Autofreien, 2009, [wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted\\_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur\\_16steiner.pdf](http://wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur_16steiner.pdf)
- **Evaluation des Verkehrskonzeptes im autoreduzierten Stadtteil Freiburg-Vauban.** Claudia Nobis, in Fachbeiträge Wohnen plus Mobilität, ILS Nordrhein Westfalen, 2003, [wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted\\_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur\\_8nobis\\_e.pdf](http://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](http://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](http://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 Berlin (Hrsg.), Berlin, [www.erneuerbar-mobil.de/sites/default/files/publications/wimobil-carsharing-und-elektromobilitaet-ein-praxisleitfaden-fuer-kommunen\\_1.pdf](http://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](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/uib_03_2015_nutzen_statt_besitzen_0.pdf)

## Elektromobilität

- **Elektromobilität und Wohnungswirtschaft.** Bremer Energie Institut, Clausnitzer, K.-D., Buchmann, M., Gabriel, J., Bremen 2012, [www.bremer-energie-institut.de/download/publications/BEI500-025\\_0461\\_Langfassung.pdf](http://www.bremer-energie-institut.de/download/publications/BEI500-025_0461_Langfassung.pdf)

## Fahrradfreundliches Wohnen

- **Nationaler Radverkehrsplan 2020.** Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), Berlin 2012, [edoc.difu.de/edoc.php?id=SR21T6V3](http://edoc.difu.de/edoc.php?id=SR21T6V3)
- **Öffentliche Fahrradverleihsysteme – Innovative Mobilität in Städten, Ergebnisse der Evaluationen der Modellprojekte.** BMVBS-Online-Publikation, Nr. 29/2013, [www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2013/DL\\_ON%20292013.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/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 von Frederic Rudolph, Wuppertal 2014, [elpub.bib.uni-wuppertal.de/edocs/dokumente/fbd/bauingenieurwesen/diss2014/rudolph/dd1404.pdf](http://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](http://edoc.difu.de/edoc.php?id=5D2VXBQ7) oder [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/13\\_PRESTO\\_Infrastruktur\\_abstellen\\_von\\_fahrrdern\\_in\\_wohngebieten.pdf](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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](http://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>

## Mieterticket/ ÖPNV

- **Konzepte für Mietertickets zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr.** Franz Lambrecht und Prof. Dr. Carsten Sommer, 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](http://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.** Mechtild Stiewe und Doris Bäumer, REAL CORP 2013, Tagungsband, [www.corp.at/archive/CORP2013\\_181.pdf](http://www.corp.at/archive/CORP2013_181.pdf)

- **Energieeffizienz in der Mobilität, Schlüsselfaktoren bei Bauprojekten.** Stefan Schneider und Martin Hänger Hrsg: Tiefbauamt der Stadt Zürich, Planungsbüro Jud, 2008, [wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted\\_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur\\_12schneider\\_1.pdf](http://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.** Dr. Frieder Rubik und Tabea Hummel, Werkstattbericht, Heidelberg, 2016, [www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Gesch%C3%A4ftsmodelle\\_Werkstattbericht\\_Rubik\\_Hummel.pdf](http://www.wohnmobil-projekt.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Gesch%C3%A4ftsmodelle_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](http://pd.zhaw.ch/publikation/upload/210715.pdf)

## Nahmobilität

- **Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität, Zusammenhänge zwischen Lebensmittelversorgung und Mobilitätsverhalten.** Henrik Freudenau und Ulrike Reutter, in ILS, Entwicklungstrends in Nordrhein-Westfalen, 2007, [wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted\\_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur\\_Freudenau.pdf](http://wp.wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/Literatur_Freudenau.pdf)



Foto: Ludwig Schedl



## VCD – Der Umweltverband für nachhaltige Mobilität

Der VCD arbeitet seit 1986 erfolgreich für eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität für Menschen. Ob für Fußgängerinnen oder Radfahrer, Bus-, Bahn- oder Autofahrerinnen oder für Kinder – wir setzen uns ein für ein sicheres und gerechtes Miteinander auf der Straße. Der VCD vertritt als Umweltverband die Interessen aller Menschen, die umweltbewusst mobil sind oder es sein wollen. Rund 55.000 Mitglieder und Förderer unterstützen bereits unsere Arbeit für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Wir kämpfen auf politischer Ebene und helfen Verbraucherinnen und Verbrauchern. Dafür brauchen wir auch Ihre Unterstützung!

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



### 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 320 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](http://www.mieterbund.de)



### Öko-Institut e.V.

Das Öko-Institut ist eine der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungseinrichtungen für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut an den drei Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann.

Zu den wichtigsten Auftraggebern gehören Ministerien auf Bundes- und Landesebene, öffentliche Einrichtungen, Unternehmen sowie die Europäische Union.

Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler des Fachbereichs Ressourcen & Mobilität setzen sich seit Jahren aus verschiedenen Blickwinkeln mit Fragen der Mobilität und speziell mit der Quantifizierung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs sowie der Bewertung von Maßnahmen zur Emissionsminderung auseinander. In den vergangenen Jahren hat das Öko-Institut sowohl Arbeiten im Bereich alternativer Mobilitätskonzepte (z. B. Carsharing: »share«, »Nutzen statt Besitzen«, »Carsharingpotenzial in Stuttgart«; wohnstandortnahe Mobilität: »WohnMobil«, »Trasiq«) als auch mit dem Schwerpunkt Szenarioentwicklung (z. B. »Renewability«, Klimaschutzszenarien 2050), Technologieentwicklungen und Elektromobilität (z. B. OPTUM, eMobil 2050) durchgeführt. In vielen der genannten Projekte ist dabei ein zentraler Baustein die Stakeholder-Beteiligung.

[www.oeko.de](http://www.oeko.de)



## Werden Sie Teil eines innovativen Prozesses!

»Wohnen leitet Mobilität« ermöglicht eine übergreifende Vernetzung mit kommunalen Partnern sowie der Mobilitätsbranche, die Ideen am Puls der Zeit einbringen. Damit bietet das Projekt einen Wissensvorsprung: Seien Sie einer der Pioniere, die wohnortnahe Mobilität weiterdenken und intelligenter sowie vernetzter angehen!

[womo.vcd.org](http://womo.vcd.org)

