



Fachbereich Verkehr

AKTIONSLEITFADEN

# MOBIL IM NEUEN QUARTIER

Die Strategische Quartiersmobilität für dauerhaft hohe Wohn- und Lebensqualität

**HANNOVER**

Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 169



**Region Hannover**



# VORWORT

Wie wollen wir mobil sein? Wie lassen sich Lebensqualität und individuelle Freiheit vereinbaren? Wie können wir soziale Teilhabe für alle unterstützen? Und wie können wir lebenswerte, nachhaltige und klimafreundliche Wohnumfelder schaffen? Diese und ähnliche Fragen stellen sich, wenn wir uns mit neuen Wohnquartieren befassen.

Im Juni 2023 bin ich als Verkehrsdezernent der Region Hannover zusammen mit einer Delegation des Verkehrsausschusses der Region Hannover nach Utrecht, Niederlande gefahren. Auf dieser Exkursion ging es u. a. um die Frage, wie Utrecht Wohnquartiere entwickelt hat, die sowohl verkehrlich sehr gut angebunden sind als auch eine hohe Aufenthaltsqualität haben. Diese Exkursion war der Anlass, um auch in der Region Hannover die Frage zu vertiefen, wie zukünftige Wohnquartiere außerhalb der städtischen Zentren der Region Hannover mit einer hohen Lebensqualität entstehen können.

Der Wunsch, in Wohnquartieren auch ohne eigenes Auto mobil zu sein und gleichzeitig eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität vorzufinden, nimmt in der Bevölkerung weiter zu. Vor allem dort, wo neue Wohngebiete in einer gut integrierten Lage, mit guter Anbindung an den ÖPNV, mit Kitas, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten in kurzer Entfernung entstehen, sollten wir die Chance für neue Ansätze nutzen und bewährtes weiterentwickeln.


Wir haben es Mobil-Quartier genannt und meinen damit ein Quartier, in dem alle Menschen entsprechend ihrer Bedürfnisse mobil sein können, entspannt leben können und Klimaschutz eine große Bedeutung hat. Mobil-Quartiere können mit einer hohen Wohnumfeldqualität entwickelt werden und den sozialen Zusammenhalt stärken. Sie können ein Baustein für eine sozial gerechte Mobilität für alle sein. Hier können Menschen sicher mobil sein, um nur einige Vorteile zu nennen.

Wohnungsunternehmen und Investoren zeigen in der Region Hannover zunehmend Interesse an autoreduzierten Wohngebieten und wollen den frei werdenden Platz zugunsten einer hohen Lebensqualität nutzen. Und das spart Geld, denn die hohen Kosten für Pkw-Stellplätze werden auf alle Wohnungen umgelegt und tragen zu höheren Kosten für Bewohnerinnen und Bewohner bei.

Mit dem „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+) unterstreicht die Region Hannover die große Bedeutung eines lebenswerten Wohnumfeldes auch im Hinblick auf Klimaschutz und Abgasemissionen. Die Broschüre konkretisiert die Ziele des VEP 2035+ für die Siedlungsentwicklung in der Region Hannover.

Aus zahlreichen Gesprächen und Beobachtungen wissen wir, dass viele Menschen heute anders mobil sein wollen. Hier setzt der Gedanke des Mobilnetzwerks der Region Hannover an, nicht an den Bürgerinnen und Bürgern vorbeizuplanen, sondern möglichst viele Beteiligte zu ermutigen auch neue Wege zu gehen.

Die vorliegende Broschüre zeigt wie Mobil-Quartiere aussehen können. Sie soll für das Thema weiter sensibilisieren und gibt Anregungen und konkrete Empfehlungen. Wir wollen die Diskussion um lebenswerte Wohnquartiere in der Region Hannover mit den Kommunen, der Politik, Investoren, Wohnungsunternehmen und der Bevölkerung stärker in den Focus rücken und gemeinsam zu lebenswerten und sozial gerechten Mobil-Quartieren beitragen.



Ulf-Birger Franz  
Dezernent Wirtschaft, Verkehr, Bildung und Kultur





# INHALTSVERZEICHNISS

## Vorwort

<b>1</b>	<b>Warum brauchen wir Mobil-Quartiere?</b>	<b>04</b>
<b>2</b>	<b>Ziele einer Strategischen Quartiersmobilität</b>	<b>08</b>
<b>3</b>	<b>Lebensqualität durch Mobil-Quartiere: Davon profitieren alle!</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>Mobil im neuen Quartier</b>	<b>13</b>
	Städtebauliche Einbindung und Qualitäten	14
	Starke Fußmobilität	16
	Starke Radmobilität	18
	Integration des ÖPNV	22
	Anlagen des ruhenden Verkehrs	24
	Mobilitätsstationen und Logistikpunkte	26
<b>5</b>	<b>Erfahrungen aus Referenzprojekten</b>	<b>29</b>

## Beilage: Die Mobil-im-neuen-Quartier-Checkliste

## Impressum



# 1

## WARUM BRAUCHEN WIR MOBIL-QUARTIERE?

### Lebenswerte Wohnquartiere

Die Planung und Entwicklung lebenswerter Wohnquartiere steht im Mittelpunkt vieler Entwicklungsstrategien. Dabei spielen architektonische und soziale Aspekte eine entscheidende Rolle, gleichzeitig stellt die immer mobiler werdende Gesellschaft neue Herausforderungen. Neuen Wohnquartieren kommt dabei eine besondere Rolle zu. Durch neue Einwohnerinnen und Einwohner entsteht mehr Verkehr, dessen Ausprägung und Form maßgeblich von der Lage, städtebaulichen Gestalt, Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten und der Erreichbarkeit alltäglicher Einrichtungen abhängen. In besonderem Maße besteht bei der Planungen neuer Wohnquartiere die Pflicht, Treibhausgasemissionen zu reduzieren und eine Klimaanpassung zu berücksichtigen.

Sicher ist, dass eine effiziente und nachhaltige Mobilitätsgestaltung entscheidend zur Lebens- und Aufenthaltsqualität in Wohngebieten beiträgt. Dabei stehen bei der Mobilitätsplanung für neue Wohnquartiere viele Fragen im Raum:

- » Welche Maßnahmen eignen sich?
- » Wie gestaltet sich der Straßenraum zu einem allen offenstehenden und vielfältig nutzbaren öffentlichen Raum?
- » Wie ermöglichen wir eine vom privaten Auto unabhängige Mobilität, die die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen gewährleistet?

Hierbei gilt es, Potenziale synergetisch und integriert zu erkennen und entsprechend zu planen.

### Einbindung in die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans „Aktionsprogramm Verkehrswende“

Die Region Hannover hat den Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+)<sup>1</sup> aufgestellt, der allen Akteurinnen und Akteuren, darunter der Politik und der Verwaltung, Motivation für eine nachhaltige Transformation der Mobilität in der Region Hannover gibt. Hauptziele sind die Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 70 % und die Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität. Dies kann nur durch eine Halbierung des Autoverkehrs, die Reduktion der Anzahl privater Autos um 25 % und die Verdopplung der Verkehrsleistung des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV erreicht werden. Der VEP 2035+ sieht eine Stärkung der sicheren und attraktiven Nahmobilität vor und will eine sozial gerechte Mobilität für alle unterstützen.

Der VEP 2035+ soll dazu beitragen, die Lebensqualität für die Menschen in der Region deutlich zu erhöhen. Zu einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität gehört auch ein attraktives, gesundes, grünes und verkehrsberuhigtes Wohnumfeld, in dem sich Kinder und Jugendliche, aber auch immobile und ältere Menschen sicher und eigenständig fortbewegen können. Es soll dazu einladen, sich im Alltag zu Fuß und mit dem Fahrrad fortzubewegen und eine gute Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen ohne Pkw ermöglichen. Das Projekt Mobil im neuen Quartier konkretisiert die Ziele des VEP 2035+ für die Siedlungsentwicklung in der Region Hannover.

<sup>1</sup> Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ ([www.hannover.de/vep-2035](http://www.hannover.de/vep-2035)), 2023

## Maßnahmen der Themenfelder des VEP 2035+



### Das Mobilnetzwerk Hannover

Eine Kernbotschaft des VEP 2035+ lautet: In allen aufgezeigten Themenfeldern müssen sowohl kurz- als auch langfristige Maßnahmenansätze zeitnah angegangen werden, um die Verkehrswende voranzutreiben. Dabei sollen bestehende Strukturen wie das Mobilnetzwerk der Region Hannover genutzt werden. Das Mobilnetzwerk ist eine Initiative der Region Hannover. Es vernetzt Akteurinnen und Akteure, die sich für das Thema Verkehrswende und Verkehrssicherheit in der Region Hannover engagieren. Das Netzwerk bringt Menschen aus Kommunen und Verwaltung, dem Bereich Verkehrsplanung sowie aus der Stadtgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft zusammen. Die Vision des Mobilnetzwerks ist es, dass alle Menschen in der Region Hannover umwelt-schonend und sicher mobil sind. Es handelt innovativ, klimabewusst und sozial. Als breites Bündnis von Akteurinnen und Akteuren tritt es für mehr Lebensqualität in den 21 Regionalkommunen ein.

So kann das Mobilnetzwerk die Themen der Strategischen Quartiersmobilität aufgreifen und die Kommunen, Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger vor Ort bei der konkreten Umsetzung lebenswerter Mobil-Quartiere unterstützen.

### Wofür diese Handreichung hilfreich sein kann

Aufgrund der Heterogenität der Kommunen in der Region Hannover reicht es bei weitem nicht aus, die Verkehrswende lediglich in städtischen Räumen voranzutreiben - etwa ein Viertel der Wege in der Region werden als Umlandverkehre zwischen den Umlandkommunen zurückgelegt.

Gleichzeitig kann festgestellt werden, dass es für die Region Hannover von grundlegender Bedeutung ist, dass sie prosperiert und wächst. Ohne wirtschaftliches Wachstum und dem daraus resultierenden Bevölkerungswachstum ist es kaum möglich, den aktuellen Lebensstandard sowie die Sozialstandards in der Region Hannover zu erhalten. Bevölkerungswachstum sowie weitere Faktoren haben zur Folge, dass aktuell bis 2025 etwa 14.000 zusätzliche Wohneinheiten in der Region Hannover fehlen, (Stand 2023).

Immer noch sind neue suburbane Siedlungen im Hinblick auf Klimaneutralität und Klimaanpassung überwiegend ungünstig konzipiert und verkehrlich nachteilig angebunden. Dies hat zur Folge, dass viele Einwohnerinnen und Einwohner dieser Siedlungen einen Großteil ihrer Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurücklegen. Dieser zusätzliche MIV steht jedoch konträr zum Ziel der Region Hannover bis 2035 klimaneutral zu sein (Beschluss der Regionsversammlung aus dem Jahr 2021).

Es gibt bereits gute Beispiele für nachhaltige, verkehrsarme Wohn- und Stadtquartiere mit autoarmen Strukturen und einer hohen Lebensqualität. Dennoch gibt es bei der Planung von neuen Wohngebieten immer noch große Widerstände gegen eine Reduzierung überdimensionierter und rein funktional ausgerichteter Straßenräume, die einer flächensparenden, „fehlerverzeihenden“ und nachhaltigen Bauweise entgegenstehen und eine gute Aufenthaltsqualität erschweren.

## Das Projekt Mobil im neuen Quartier

Das Projekt Mobil im neuen Quartier hat das Ziel, Lösungsansätze herauszuarbeiten, die das Spannungsverhältnis zwischen der Reduktion von Treibhausgasemissionen in der Region Hannover auf der einen Seite und der notwendigen Entwicklung von Siedlungen im suburbanen und ländlichen Raum mit dem daraus resultierenden MIV auf der anderen Seite auflösen. Gute Beispiele sollen konkret aufzeigen, durch welche Maßnahmen eine Rückgewinnung des Straßenraums als Raum öffentlicher Begegnungen und eine vom privaten Pkw unabhängige Mobilität gestärkt werden können.

Die Broschüre soll Anregungen für die eigene Planung geben und Mut machen, bei der Planung von neuen Wohngebieten auch neue Wege zu gehen. Immer mit dem Ziel eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen und eine vom eigenen Auto unabhängige Mobilität zu stärken.

Die Ergebnisse beruhen u. a. auf der Auswertung neuer Wohnquartiere in Europa, die innovative Mobilitätsstrategien anwenden. Mit einer Checkliste können die Kommunen ihre eigene Strategie überprüfen und gegebenenfalls anpassen, damit alle neuen Quartiere lebenswerte Mobil-Quartiere werden.

Die Broschüre und die Checkliste, die separat für die eigene Arbeit angewendet werden kann, stehen auch unter **[www.mobilnetzwerk.de](http://www.mobilnetzwerk.de)**







### **Hohe Lebensqualität in Mobil-Quartieren**

*Quelle: plan zwei im Auftrag der GES, visualisiert von chora blau Architekturvisualisierung*

# 2

## ZIELE EINER STRATEGISCHEN QUARTIERSMOBILITÄT

### Hohe Lebensqualität schaffen

Die Mobilitätsplanung neuer Wohnquartiere beeinflusst unterschiedliche Faktoren, die sich auf die Lebensqualität auswirken. Zu nennen sind hier beispielsweise die Wohnsituationen, die Wege zu Bildungseinrichtungen und zur Arbeit oder Möglichkeiten, sich psychisch und physisch gesund zu halten sowie der Zugang zur Natur. Wenn nur wenige Autofahrten notwendig sind, um den Alltag zu organisieren, kann auch das die Lebensqualität steigern.

### Flächenverbrauch minimieren

Die Integration der Mobilitätsplanung in die Entwicklung neuer Wohnquartiere ist ein effektiver Beitrag zur Reduzierung des Flächenverbrauchs. Neuversiegelungen sind zu vermeiden und Ausgleichsflächen vorzusehen, um langfristig eine Netto-Null-Versiegelung anzustreben. Für neue Wohnquartiere ist deshalb die Flächenversiegelung möglichst gering zu halten und auch möglichst wenig Fläche für die Verkehrsabwicklung vorzusehen. Umweltfreundliche Verkehrsarten zu priorisieren ist dabei entscheidend.

### Soziale Teilhabe gewährleisten

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für soziale Teilhabe. Eine Mobilitätsplanung neuer Wohnquartiere, die sich an den Bedürfnissen unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen orientiert, trägt zu sozialer Teilhabe bei. Mit einem guten Zugang zu bezahlbaren und nachhaltigen Infrastrukturen gelingt vielen Menschen das Mitwirken am gesellschaftlichen Leben. Ein solches Angebot ermöglicht sozialen Austausch, persönliche Entfaltung und berufliche Chancen für alle Menschen. Besonderen Stellenwert haben Maßnahmen zu Barrierefreiheit und Inklusion.

### Vision Zero: Keine Verkehrstoten mehr

Die Vision Zero ist ein sicherheitspolitischer Ansatz, der das Ziel verfolgt, null Verkehrstote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu erreichen. Verkehrssysteme in neuen Wohnquartieren stellen deshalb hohe Ansprüche an Sicherheit. Die Vision Zero sieht den Menschen, der nicht fehlerfrei handelt, als zentralen Bestandteil des Straßenverkehrssystems. Verkehrsmittel und die Infrastruktur sollen so gestaltet werden, dass Unfälle mit Getöteten und Verletzten vermieden werden.

## Folgekosten minimieren

Siedlungsentwicklung verursacht durch die Bereitstellung der technischen und sozialen Infrastrukturen Folgekosten für die Kommunen (Straße, Kanalisation, Strom, Trinkwasser): Eine nachhaltige Siedlungsentwicklung berücksichtigt die Bevölkerungsentwicklung, Infrastrukturkosten und Siedlungsstrategien. Im Bereich der Mobilitätsplanung werden konkret die äußere und innere Erschließung sowie deren Auslastung betrachtet. Ganzheitliche Konzepte beinhalten weitere Überlegungen, etwa zu Kosten des ÖPNV und zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern oder Kosten für Pendelwege. Die Gestaltung von Straßen und Verkehrswegen mit langlebigen und pflegeleichten Materialien minimiert die Instandhaltungskosten. Aber auch die Förderung nachhaltiger Verkehrsarten durch Fahrradinfrastrukturen und Fußgängerbereiche reduziert den Verschleiß von Straßen und verlängert deren Lebensdauer.

## Klima schützen und sich an den Klimawandel anpassen

Die Bundesregierung hat sich das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 gesetzt. Jedoch überschreitet vor allem der Verkehrssektor die gesetzten Leitlinien. Eine Siedlungsentwicklung im Sinne des Klimaschutzes fördert dementsprechend die Verlagerung vom Auto auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV. Dieses Ziel umfasst das Prinzip der Stadt der kurzen Wege, einen attraktiven Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) und den Ausbau von Elektromobilität. Wichtig ist das Verknüpfen der Mobilitätsangebote, eine intelligente Verkehrsleitplanung sowie das Verbinden von Energiethemem und Mobilität (Stichwort Sektorenkopplung). Klimaanpassung ist auch eine Aufgabe der Mobilitätsinfrastruktur: Der Umgang mit Wasser, ökologische Qualitäten der Begleitanlagen und Schatten an heißen Tagen werden integriert mitgedacht.

## Gesund durch Bewegung

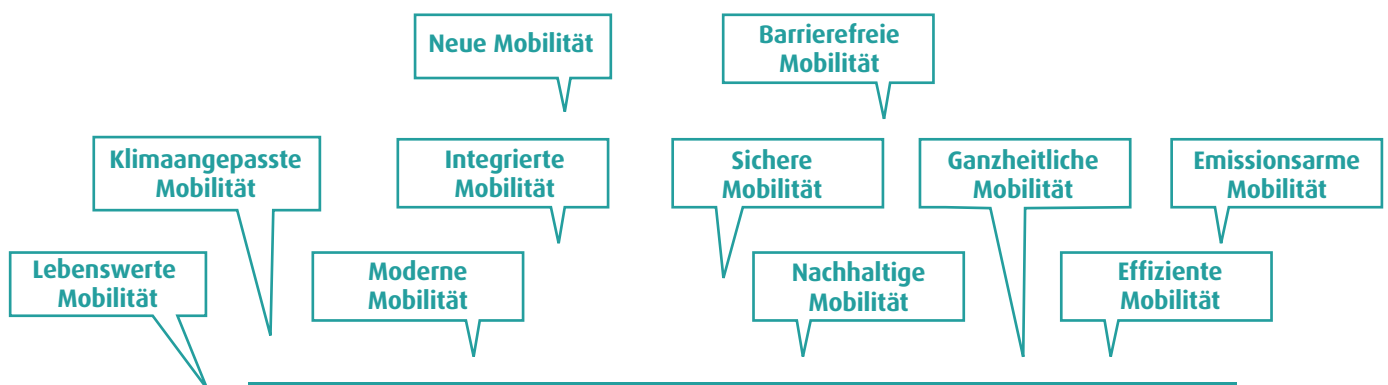
Die Strategische Quartiersmobilität fördert die Gesundheit und Sicherheit der Menschen. Mobilität, die auf viel Bewegung setzt, sowie Menschen und Umwelt mit weniger Schadstoffen, Lärm und Stress belastet, fördert die Gesundheit aller Menschen. Wer im Alltag zu Fuß geht oder mit dem Rad fährt, verbessert die eigene psychische und physische Gesundheit. Niedrige Geschwindigkeiten und ein Verkehrssystem, das die individuelle Fuß- und Radmobilität in den Vordergrund stellt, tragen so zu mehr Gesundheit für alle bei.

# 3

## LEBENSQUALITÄT DURCH MOBIL- QUARTIERE: **DAVON PROFITIEREN ALLE!**

### Das ist ein Mobil-Quartier

Die Mobilität in Städten, Stadtteilen, Dörfern und Nachbarschaften ist eine Daseinsfürsorge für ihre Bewohnerinnen und Bewohner. Wird sie den Fähigkeiten und Bedürfnissen der Menschen gerecht und wird niemand eingeschränkt, so können alle gleichermaßen mobil sein: Mobilität bildet die Grundlage für eine hohe Lebensqualität. Das Mobil-Quartier ist eine Vision, ein Leitfaden für Kommunen, die ihre Mobilität neu und fair organisieren.



### Ein Mobil-Quartier hat eine besondere Qualität: Die Strategische Quartiersmobilität

#### Die Strategische Quartiersmobilität

verändert unsere Mobilität und Lebenswelt vorausschauend und langfristig.

Sie ist fließend, leise, flächensparend, aktiv, CO<sub>2</sub>- und schadstoffarm.

Sie koordiniert im Quartier und darüber hinaus lückenlos barrierefreies Vorankommen mit Bus, Bahn, Taxi und Sharing-Angeboten.

Durch sie ist der Alltag zu Fuß und mit dem Rad zu bewältigen, folglich sinkt die Verkehrsleistung auf den Straßen.

Die Strategische Quartiersmobilität garantiert so eine hohe Verkehrssicherheit und trägt zu einem Gewinn an Lebensqualität in unserem Wohnumfeld bei.

## THEMENFELDER

Zur Erreichung der Ziele der Strategischen Quartiersmobilität sind folgende Themenfelder von Bedeutung:

- **Erreichbarkeit, Zugänglichkeit, Versorgung**

Die Strategische Quartiersmobilität stellt sicher, dass alle Menschen barrierefreien Zugang zu wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheits- und Freizeiteinrichtungen haben. Kurze Wege und eine inklusive Planung, die auch Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt, ermöglichen es allen Bewohnerinnen und Bewohnern Einrichtungen bequem zu erreichen. Im Sinne der Teilhabe sollten diese Wege ohne eigenes Auto zu erledigen sein.

- **Verkehrsberuhigung und Sicherheit**

Die Strategische Quartiersmobilität trägt dazu bei, den Autoverkehr in Wohngebieten zu reduzieren und die Straßen sicher für den Fuß- und Radverkehr zu gestalten. Niedrige Geschwindigkeiten, klare Wegführungen und gute Beleuchtung beugen Konflikten und gefährlichen Situationen vor und motivieren Menschen zu einer aktiven Fuß- und Radmobilität. Sichere Straßen, weniger Verkehrslärm und -verschmutzung tragen zu einem ruhigeren und angenehmeren Lebensumfeld bei.

- **ÖPNV**

Durch effiziente und gut ausgebaute öffentliche Verkehrssysteme wird der Zugang zu Mobilität und somit die Teilhabe am öffentlichen Leben erleichtert. Das soziale Miteinander wird durch bequemes und kostengünstiges Erreichen von Zielen gestärkt. Wenn das private Auto entbehrlich wird, werden weniger Flächen für Straßen und Pkw-Stellplätze benötigt und die Investitionskosten für Kommunen und Wohnungsbaugesellschaften reduzieren sich. Hinzu kommt die geringere Verkehrs-, Lärm- und Umweltbelastung.



- **Förderung von Fuß- und Radmobilität**

Die Integration von sicheren Fußwegen und einer guten Radinfrastruktur in die Mobilitätsplanung erhöht die Attraktivität des Zufußgehens und Radfahrens und macht damit ein konkretes Angebot zur Bewegungsförderung. Durch aktive Fortbewegungsarten werden weniger Treibhausgase als durch den Autoverkehr ausgestoßen, der Flächenbedarf für Straßen wird reduziert und Versiegelung vermieden. Zudem entstehen durch niedrigere Geschwindigkeiten soziale Begegnungen und die Verkehrssicherheit erhöht sich.

- **Grünflächen und Plätze**

Eine gut geplante und klimafreundliche Mobilität berücksichtigt auch die Schaffung von grünen Räumen und attraktiven öffentlichen Plätzen, die für die Erholung und das interaktive Miteinander genutzt werden können. Dies trägt zu Wohlbefinden und zur Stärkung der psychischen Gesundheit von Bewohnerinnen und Bewohnern bei. Des Weiteren sind grüne Freiräume und weniger versiegelte Flächen im Zuge der Klimaanpassung essenziell.

- **Kompakte Stadtentwicklung**

Die Strategische Quartiersmobilität ist eng mit der Stadtentwicklung verbunden. Durch eine strategische Ausrichtung auf kompakt gebaute Strukturen, Nachverdichtung und gemischte Nutzungskonzepte reduziert sich bestenfalls die Notwendigkeit für große Verkehrsinfrastrukturen. Dies ermöglicht es, vorhandene Flächen effizienter zu nutzen und den Bedarf für zusätzliche Versiegelung zu minimieren.

- **Carsharing und Shared Mobility**

Die Förderung von Carsharing- und weiteren Shared Mobility-Angeboten reduziert die Anzahl der individuellen Fahrzeuge, das heißt auch den Flächenverbrauch für Stellplätze und Infrastrukturen. Gemeinschaftsorientierte Lösungen wie Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften können zudem soziale Interaktion fördern sowie Mobilitätskosten für die Menschen in der Region senken.

- **Reduktion von Treibhausgasemissionen**

Der Verkehrssektor ist einer der größten Verursacher von Treibhausgasemissionen, insbesondere durch den Einsatz fossiler Brennstoffe in Fahrzeugen. Im Gegensatz zu anderen Sektoren sind die Emissionen im Verkehr in den letzten Jahren nicht gesunken. Durch die Strategische Quartiersmobilität können diese Emissionen deutlich reduziert werden, um die Klimaerwärmung und ihre negativen Auswirkungen zu begrenzen.

- **Umgebungsqualität**

Der Straßenverkehr erzeugt nicht nur Luftschadstoffe, sondern auch Geräusche und Stress. Luftschadstoffe mindern die Luftqualität, verursachen gesundheitliche Probleme und verunreinigen die Böden. Durch den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und den Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittel werden Luft-, Boden- und Lebensqualität verbessert. Verkehrsberuhigende Maßnahmen und eine gut geplante Verkehrsinfrastruktur können den Geräuschpegel verringern.

Eine verminderte Lärmbelastung trägt zu einem besseren Schlaf und allgemeinem Wohlbefinden bei, erhöht die Aufenthaltsqualitäten in öffentlichen Räumen und reduziert die damit verbundenen stressbedingten Erkrankungen. Eine effizientere, ruhigere und konfliktärmere Mobilität mit kurzen Wegen verringert den Stress im Alltag.

- **Anpassung an den Klimawandel**

Klimaveränderungen wie Extremwetterereignisse beeinflussen zunehmend auch den Verkehrssektor. Eine Strategische Quartiersmobilität passt sich daher auch an die Auswirkungen des Klimawandels an, um eine widerstandsfähige Verkehrsinfrastruktur zu schaffen. Eine solche Infrastruktur leitet große Wassermengen nicht ab, sondern ermöglicht Versickerung direkt vor Ort, um Hochwasser zu vermeiden. Des Weiteren reguliert eine solche naturnahe Gestaltung die klimatischen Verhältnisse, wodurch sich die Aufenthaltsqualität in den Quartieren verbessert.

- **Mobilitätssteuerung und -monitoring**

Eine intelligente Mobilitätsplanung mit dem Einsatz von Leitsystemen, Überwachung und Steuerung optimiert den Verkehrsfluss, vermeidet Staus und Überlastungen und erhöht die allgemeine Sicherheit. Die bedarfsgerechte Planung mindert Kosten. Die Beobachtung und Evaluation der Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsflüsse während der Nutzung bringen Erfahrungswerte zur Anpassung und dienen als Grundlage für die Planung weiterer Quartiere.

# 4

## MOBIL IM NEUEN QUARTIER



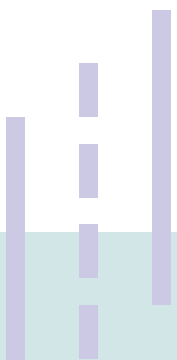
# STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG UND QUALITÄTEN



**Die städtebauliche Einbindung und Qualität** hat erheblichen Einfluss auf die Mobilität der Menschen im Quartier und ihre Verkehrsmittelwahl. Relevante Faktoren sind hier die Dichte und die Integration von Angeboten, denn durch Nutzungsmischung eröffnet sich die Möglichkeit, Alltagserledigungen im Quartier zu bewältigen. Attraktive öffentliche Räume mit einer hohen Aufenthaltsqualität im Wohnumfeld laden die Menschen dazu ein, sich zu Fuß oder mit dem Rad zu bewegen.



- **Dichte** – Ein kompakter Städtebau kann unterschiedliche Mobilitätsmöglichkeiten fördern und durch effizientere Flächennutzung die Umwelt schützen. Kleinmaßstäblichkeit gewährleistet kurze Wege zu Zielorten und fördert somit aktive Mobilität. Zudem wird durch eine schnelle Erreichbarkeit wirtschaftliches Wachstum für örtliche Gewerbe erhöht. Nachverdichtung, neue Wohnformen, variierende Bautypologien und das Reduzieren von Flächenneuausweisungen am Siedlungsrand sparen Fläche ein und minimieren Entfernungen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, § 16-21 BauNVO)
- **Integration von Angeboten** – Auch dezentrale Versorgung und funktionale Durchmischung können zur Verkehrsvermeidung beitragen. Um eine Stadtstruktur für kurze Wege zu qualifizieren, ist neben Dichte auch Nutzungsdurchmischung eine Grundvoraussetzung. Damit sich alltägliche Angebote der Nahversorgung, der Bildung und der Naherholung sowie soziale Einrichtungen in der Nähe befinden und ohne Auto erreichbar sind, sollten im Bebauungsplan Baugebiete festgesetzt werden, die eine Nutzungsmischung erlauben (z. B. Mischgebiete). (§ 9 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 4 und Nr. 5, § 1-15 BauNVO, integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept)
  - » **Einrichtungen alltäglicher Funktionen oder Bedürfnisse, die fußläufig oder mit dem Rad erreichbar sind, könnten sein:** Supermarkt, Restaurant, Bildungseinrichtung, Apotheke, Ärztehaus, Sportvereine, Freizeiteinrichtung, Spielplatz, Jugendclub, Werkstatt, Sauna, Fitnessraum, Jugendraum, Partyraum, u. a..
- **Attraktive Wohnumfeldinfrastruktur** – Elemente wie Sitzbänke, Verweilzonen, Spielplätze, Begrünung, Parks und Gemeinschaftsgärten tragen zu einem attraktiven Wohnumfeld bei. Indem sie für eine hohe Aufenthaltsqualität sorgen, das Sicherheitsempfinden steigern und Orte der Begegnung schaffen, stärken sie auch die Bindung der Menschen an ihre Nachbarschaft. (§ 9 Abs. 1 Nr. 5, Nr. 9 und Nr. 15 BauGB)
- **Multicodierte Grünflächen** – Multicodierung wird als Überlagerung unterschiedlicher Funktionen verstanden. In öffentlichen Räumen ist diese vor dem Hintergrund diverser Nutzungsansprüche sowie Klimawandelanpassung sinnvoll. Denkbar sind eine Verantwortungsteilung und gemeinsame Nutzung durch unterschiedliche Akteurinnen und Akteure oder Ämter, sodass finanzielle Synergien bei der Herstellung, Bewirtschaftung und Nutzung entstehen. Klimaangepasste Freiräume sind dann auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Menschen vor Ort zugeschnitten. (§ 9 Abs. 1 Nr. 5, Nr. 9 und Nr. 15 BauGB, textliche Festsetzung im Bebauungsplan)



# STARKE FUSSMOBILITÄT



Zu Fuß gehen ist klimafreundlich, flächensparend und fördert die Gesundheit. Die Straßenraumplanung in einem Mobil-Quartier integriert einen für den Fußverkehr attraktiven und sicheren Stadt- und Straßenraum. Deren Gestaltung ist relevant für die individuelle Entscheidung des Verkehrsmittels und spielt dadurch eine maßgebliche Rolle für die Strategische Quartiersmobilität.

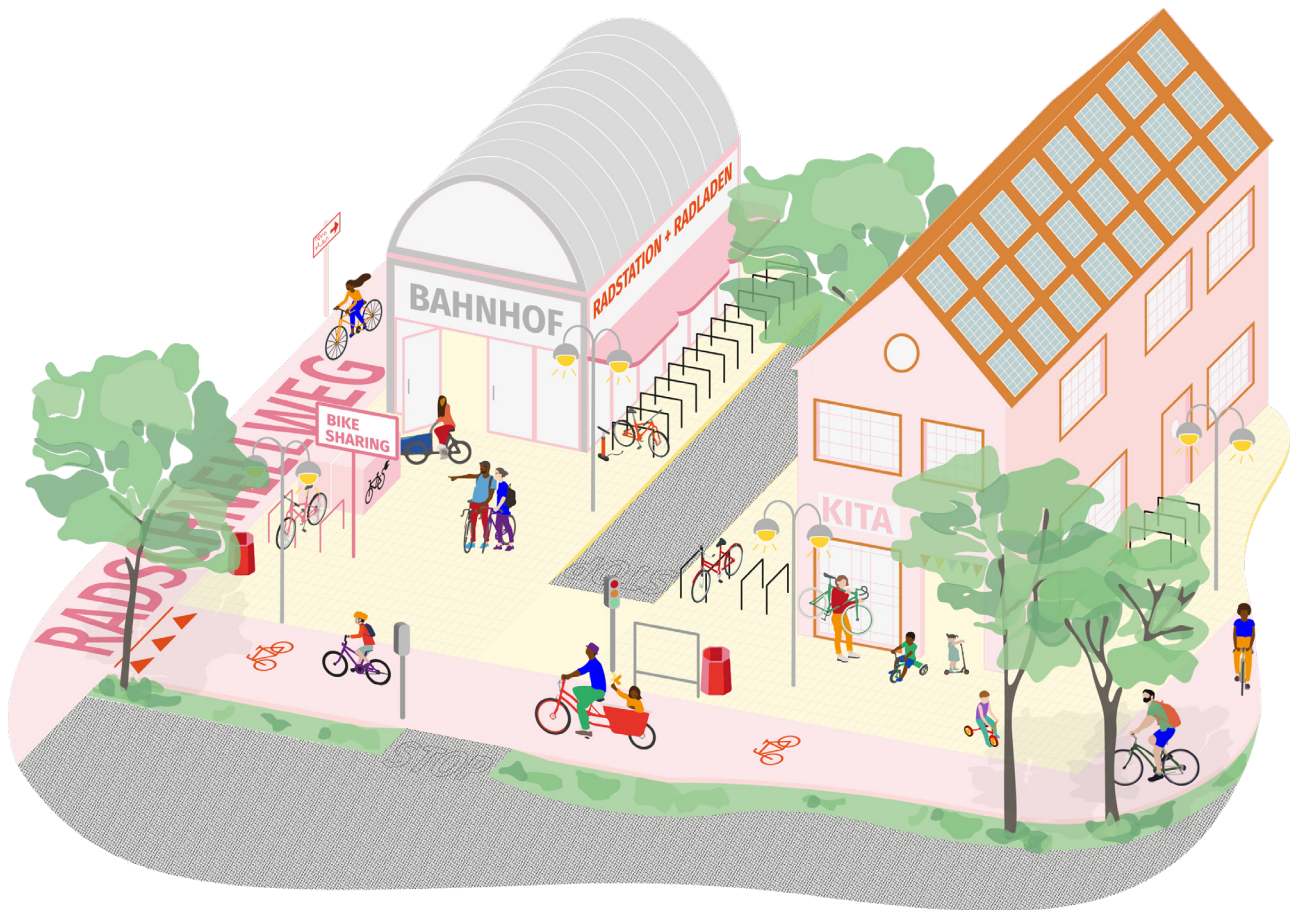
- **Planung der Fußmobilität schon in der Bauleitplanung** – Um die Qualität und Umsetzung der Infrastruktur für den Fußverkehr zu gewährleisten, wird diese schon im Bauleitplanungsprozess integriert und ist Teil der Festsetzungen des Bebauungsplans. (Insb. § 9 Abs. 1 Nr. 11 und Nr. 21 BauGB, [kommunales Fußverkehrskonzept](#))
- **Gehwegbreite** – Für das reibungslose Aneinander-Vorbeigehen zweier Personen oder das problemlose Begegnen mit mobilitätseingeschränkten Menschen ist eine ausreichende Breite der Gehwege nötig. Laut RAST 06<sup>3</sup> ist für den Begegnungsverkehr eine nutzbare Gehwegbreite von 2,40 m angemessen, hinzu kommen Sicherheitsabstände von 0,20 m zu Häuserfassaden oder Einfriedungen und 0,30 – 0,50 m zum fließenden Verkehr. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, [örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO](#))
- **Verschattung** – Gehwege heizen sich an sonnigen Tagen stark auf, wodurch deren Nutzung für viele Menschen unangenehm und teils gesundheitsschädlich wird. Eine wichtige Klimaanpassungsmaßnahme für zunehmend wärmer werdende Sommer ist daher deren ausreichende Verschattung. Bäume sind hierfür meist das beste Mittel, denn einerseits spendet das Blätterdach Schatten, andererseits wirkt ihre Wasserverdunstung kühlend.

<sup>3</sup> Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006

Auch weitere bauliche Elemente wie Pergolen, Arkaden oder Sonnensegel spenden Schatten und sorgen für niedrigere Temperaturen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge)

- **Sitzmöglichkeiten** – Insbesondere für ältere Menschen, Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen sind Ruhepausen beim Gehen wichtig. Dadurch wird die Reichweite von Fußgängerinnen und Fußgängern erheblich vergrößert. Bänke und andere Sitzmöglichkeiten in ausreichender Anzahl und Verteilung ermöglichen das Pausieren. Die DIN 18040-3, barrierefreies Bauen, schlägt dafür eine maximale Distanz von 300 m zwischen den Sitzmöglichkeiten vor, besser sind 150 m. (Selbstverpflichtung der Kommune, städtebauliche Verträge)
- **Oberflächen und Barrierefreiheit** – Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird hauptsächlich in der DIN 18040-3 geregelt. Darin sind Informationen z. B. zu Oberflächen, Treppen, Rampen, Leitsystemen, Maßen, Querungsstellen und anderen Infrastrukturelementen enthalten. (Textliche Festsetzung im Bebauungsplan, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, Selbstverpflichtung der Kommune, städtebauliche Verträge)
- **Anbindung** – Die Quartiere müssen an möglichst vielen Stellen an das bestehende Gehwegenetz angebunden sein, zudem sollten alle Einrichtungen zu Fuß erreichbar sein. (Kommunales Fußverkehrskonzept)
- **Direktheit der Wege** – Fußgängerinnen und Fußgänger sind sehr sensibel gegenüber Umwegen, weshalb Barrieren vermieden werden müssen sowie auf die Direktheit der Wege geachtet werden sollte. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Nr. 21 BauGB, kommunales Fußverkehrskonzept)
- **Kurze Wege** – Bei der Quartiersplanung sollte darauf geachtet werden, dass wichtige und alltägliche Nutzungen in fußläufiger Distanz erreichbar sind. Ein Anhaltspunkt ist deren Erreichbarkeit in 15 Gehminuten, dies entspricht circa 1 km. Für Einrichtungen, die zentral im Ortskern und nicht in jedem Quartier angesiedelt sind, sind die Integration des ÖPNV und die entsprechende fußläufige Erreichbarkeit von und zu den Haltepunkten wichtig. (Insb. § 9 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 5 BauGB, städtebauliche Verträge, kommunales Fußverkehrskonzept)
- **Kontinuität der Gehwege** – Einerseits fördern durchgängige Gehwege den Fußverkehr, andererseits werden dadurch Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert. Bei Einmündungen sollten die Oberflächenbeläge und das Höhenniveau der hauptstraßenbegleitenden Gehwege durchgängig sein. Querende Fahrzeuge werden optisch auf den Vorrang des Fußverkehrs aufmerksam gemacht. (Kommunales Fußverkehrskonzept, Selbstverpflichtung der Kommune)
- **Eigener sicherer Bereich** – Fuß- und Radverkehr konkurrieren oftmals um den begrenzten Raum, der neben den Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs übrigbleibt. Dadurch können Konflikte zwischen den Verkehrsarten entstehen, Fußgängerinnen und Fußgänger fühlen sich unsicher. Besonders an Orten mit hoher Frequentierung, wie Haltestellen, Einkaufsläden oder Kreuzungen, sorgen getrennte Anlagen und ausreichend Platz für mehr Sicherheit. (Insb. § 9 Abs. 1 Nr. 11 und Nr. 21 BauGB, Selbstverpflichtung der Kommune)
- **Subjektive Sicherheit** – Das subjektive Sicherheitsgefühl spielt eine entscheidende Rolle für eine gute und erfolgreiche Fußmobilität. Müssen sogenannte Angsträume durchquert werden, wählen Menschen bevorzugt das Auto, wenn eines zur Verfügung steht. Dies gilt auch für das Sicherheitsgefühl von zu begleitenden Personen. Um die subjektive Sicherheit zu erhöhen, ist daher bei der Gestaltung öffentlicher Räume und Wege für den Fußverkehr auf umfangreiche Beleuchtung, gute Einsehbarkeit, kurze Strecken zu Haltestellen und belebte Straßen zu achten. (Selbstverpflichtung der Kommune, städtebauliche Verträge, Engagement der kommunalen Eigenbetriebe, kommunales Fußverkehrskonzept)

# STARKE RADMOBILITÄT



**Die Integration von Radwegen und Fahrradabstellanlagen** fördert die aktive Mobilität und trägt damit zur Gesundheit und Fitness der Menschen und zum Klimaschutz bei. Im Folgenden wird differenziert zwischen Aspekten, die vor allem wichtig für quartiersinterne Radverkehrsanlagen sind und jenen, die hauptsächlich überkommunale Radverbindungen betreffen. Zu beachten ist auch das nahtlose Ineinandergreifen beider Kategorien, um eine effiziente und attraktive Mobilität für alle zu gewährleisten. Die aufgeführten Aspekte können auch für die jeweils andere Kategorie beachtet werden.



## Überkommunale Radverbindungen und quartiersinterne Radverkehrsanlagen:

- **Planung der Radinfrastruktur schon in der Bauleitplanung** – Um die Qualität und Umsetzung der Fahrradinfrastruktur zu gewährleisten, wird schon im Bauleitplanungsprozess eine umfangreiche Planung vorgenommen. Die Fahrradinfrastruktur wird auch Teil der Festsetzungen des Bebauungsplans. (Insb. § 9 Abs. 1 Nr. 11 und 21 BauGB, [kommunales Radverkehrskonzept](#))
- **Anschluss Quartiersradwege-Radvorrangrouten** – Die Quartiere sollten an regionale und kommunale Radvorrangrouten angeschlossen sein. ([Kommunales Radverkehrskonzept](#), [Selbstverpflichtung der Kommune](#))
- **Ampelinduktion** – Mit dem Rad an roten Ampeln zu warten und die Grünphase durch Drücken der Taster erst anzufordern, kostet für die sehr zeitsensiblen Radfahrerinnen und Radfahrer oft einige Minuten. Automatische Ampelschaltungen mithilfe von Bewegungssensoren oder in die Fahrbahn eingelassene Schleifen erleichtern und beschleunigen das Radfahren. Ampelphasen an die durchschnittliche Radfahrgeschwindigkeit anzupassen, optimiert deren Verkehrsfluss anstelle der Regulierung nach Kfz-Verkehrsfluss. ([Kommunales Radverkehrskonzept](#), [Selbstverpflichtung der Kommune](#), [Engagement kommunaler Betriebe](#))
- **Kontinuität der Radwege** – Einerseits fördern durchgängige Radverkehrsanlagen die Bereitschaft der Menschen das Rad zu nutzen, andererseits werden dadurch Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsteilnehmenden minimiert. Bei Einmündungen sollten die Oberflächenbeläge und das Höhenniveau der hauptstraßenbegleitenden Radwege durchgängig sein, um die Vorfahrt des Radverkehrs optisch zu markieren. ([Kommunales Radverkehrskonzept](#), [Selbstverpflichtung der Kommune](#))
- **Direktheit der Verbindungen** – Ähnlich dem Fußverkehr sind auch Menschen auf dem Rad umwegsensibel und nutzen gern den direkten Weg. Dies kann zu gefährlichen Situationen mit dem Autoverkehr oder Konflikten auf Gehwegen führen. Direkte Verbindungen vermeiden diese Konflikte. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, [örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO](#), [kommunales Radverkehrskonzept](#), [Selbstverpflichtung der Kommune](#))
- **Übergänge und Oberflächen** – Querungen, Bordsteinkanten, Unterführungen etc. sollten so angenehm wie möglich und mit geringer Steigung ausgeführt sein. Ebene Oberflächenbeläge und Übergänge sind besonders wichtig. ([Textliche Festsetzung im Bebauungsplan](#), [örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO](#), [Selbstverpflichtung der Kommune](#), [städtebauliche Verträge](#))

- **Radwegbreite** – Nach Empfehlung der RAST 06 sollten Radwege eine durchgehende Regelbreite von 2 m besitzen. Um auch ausreichend Platz für Lastenräder zu bieten, ist eine größere Breite sinnvoll. Zweirichtungsradwege sollten mindestens 2,50 m breit sein. Die ehemaligen Mindestbreiten (1,60 und 2 m) sind nicht mehr anzuwenden. Die E Klima 2022<sup>4</sup> schreibt dazu: „Um objektive und subjektive Sicherheit und damit eine gesteigerte Nutzung von Radverkehrsanlagen zu gewährleisten, sind ausreichend breite Anlagen zur Verfügung zu stellen. Die in den RAST 06 und ERA 2010<sup>5</sup> angegebenen Regelmaße für Radverkehrsführungen sind als Mindestwerte anzusehen und diese Anlagen sind möglichst breiter zu wählen.“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO)
- **Zwei Fahrbahnen** – Radfahrbahnen sollten möglichst von den Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr baulich getrennt sein. Der Abstand vom fließenden Autoverkehr erhöht die Verkehrssicherheit und erleichtert auch gefährdeten Verkehrsteilnehmenden die sichere Teilnahme. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO)

#### Hauptsächlich quartiersinterne Radverkehrsanlagen betreffend:

- **Servicestationen** – Öffentlich zugängliche Radservicestationen mit einer Auswahl an Werkzeugen, Luftpumpen und ggf. einem Fahrradschlauchautomaten erleichtern es den Menschen im Alltag mit Problemen am Rad umzugehen. Eine dieser Stationen sollte sich stets am Zuweg zum überkommunalen Radweg befinden, damit auch Passierende einfachen und schnellen Zugriff darauf haben. (Städtebauliche Verträge, Selbstverpflichtung der Kommune, Engagement kommunaler Betriebe)
- **Sichere Fallstreifen** – Ist eine bauliche Trennung nicht realisierbar, dient eine Pufferzone zwischen Kfz- und Radfahrspur als sichere Fallzone. Stürzende Radfahrerinnen und Radfahrer werden so vor dem Überfahren durch Autos geschützt. Zudem sind Radfahrspuren in der Dooring-Zone parkender Fahrzeuge auszuschließen. Auch hier ist ein Sicherheitsabstand einzuplanen. Diese Pufferzonen sind ab 1 m Breite wirkungsvoll. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO)
- **Anzahl Fahrrad-Stellplätze** – Bei Wohngebäuden mit mehr als zwei Wohneinheiten wird ein leicht erreichbarer und gut zugänglicher Abstellraum für Rollatoren, Kinderwagen und Fahrräder erstellt (§ 44 NBauO). Für Fahrrad-Stellplätze pro Wohneinheit schreibt die NBauO keine feste Anzahl vor. Es besteht jedoch die Möglichkeit, diese in kommunalen Satzungen festzuschreiben (§ 48 i. V. m. § 47 NBauO). Die EAR 2023<sup>6</sup> gibt als Orientierungshilfe 1 Fahrrad-Stellplatz pro 30 m<sup>2</sup> Wohnfläche vor, bei Jugend- oder Studierendenheimen 1 Fahrrad-Stellplatz pro Bett. (§ 44 und 48 NBauO, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge)

<sup>4</sup> Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Erreichung von Klimaschutzziele im Bereich Verkehr, 2022

<sup>5</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

<sup>6</sup> Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2023

- **Erreichbarkeit Fahrrad-Stellplätze** – Für die alltäglich bequeme Nutzung von Fahrrädern ist es wichtig, dass die Fahrrad-Stellplätze leicht und schnell zu erreichen sind: nahe der Eingangsbereiche und ohne das Überwinden von Höhenunterschieden (Treppen etc.). (Örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge)
- **Stellplätze für Sonderräder** – Die Radabstellanlagen sollten so ausgebildet und dimensioniert werden, dass auch für Sonderräder, wie beispielsweise Lastenräder, ausreichend Platz verfügbar ist. Vorderradbügel sind ungeeignet und ermöglichen kein sicheres Abschließen. Besser nutzbar sind Anlehnbügel mit einem Abstand von mindestens 1,20 m zueinander. (Örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge)
- **Abschließbare E-Bike-Ladestation** – Um auch die Nutzung von E-Bikes und E-Lastenrädern zu fördern, die insbesondere im ländlichen Raum längere Distanzen ermöglichen, sind öffentliche Ladestationen sinnvoll. Bestenfalls inkludieren Metallboxen die Option des Ladens und sicheren Abschließens, um Diebstahl bzw. der Angst vor Diebstahl vorzubeugen. (Örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge, Selbstverpflichtung der Kommune, Engagement kommunaler Betriebe)
- **Bikesharing-Stationen** – Mindestens eine gut erreichbare Bikesharing-Station im Quartier ist sinnvoll. Optimal ist eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern an diesem Ort. (Städtebauliche Verträge, Selbstverpflichtung der Kommune, Engagement kommunaler Betriebe)



# INTEGRATION DES ÖPNV



Bei der **Flächenauswahl** für neue Baugebiete spielt die Erreichbarkeit des ÖPNV eine entscheidende Rolle. Eine enge Verzahnung des Angebots mit der Siedlungsentwicklung ist anzustreben. Eine Flächenauswahl für Siedlungsgebiete sollte die Ortsteile priorisieren, die einen Anschluss an Bus- und Bahnverbindungen aufweisen oder diesen ohne große Investitionen erhalten können.




- 
- **Anbindung** – Die Anbindung eines Quartiers an das Netz des ÖPNV ist essenziell. Kurze Entfernungen zur nächsten Haltestelle und eine enge Taktung begünstigen die Integration der Bewohnerinnen und Bewohner in das Alltagsleben auch über das Quartier hinaus. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung gibt eine maximale Distanz zur nächsten Haltestelle mit 600 m an. Kürzere Distanzen fördern die Nutzung des ÖPNV. Außerdem sollte an jeder Haltestelle mindestens 20-mal pro Richtung und Tag ein Verkehrsmittel abfahren. Generell gilt: je vielseitiger, regelmäßiger und günstiger das Angebot, desto eher nutzen die Menschen den ÖPNV und nicht das private Auto. (Selbstverpflichtung der Kommune, Engagement kommunaler Betriebe, Nahmobilitätskonzept, Nahverkehrsplan)
  - **On-Demand-Angebote** – On-Demand-Angebote für die „letzte Meile“ innerhalb der Quartiere sind eine geeignete Lösung für die schnelle und einfache Erreichbarkeit des interkommunalen ÖPNV. Sie sind auch dann sinnvoll, wenn ein linien- und fahrplangebundenes ÖPNV-System mit höherer Kapazität wirtschaftlich nicht umsetzbar ist. (Selbstverpflichtung der Kommune, Engagement kommunaler Betriebe, Nahmobilitätskonzept, Nahverkehrsplan)
  - **Verfügbarkeit von Beginn an** – Bei der Planung von neuen Quartieren sollte eine hochwertige ÖPNV-Anbindung Standard sein und vor Bezug der Wohnungen in Betrieb gehen. Andernfalls sind die neuen Bewohnerinnen und Bewohner zunächst gezwungen, sich auf einen Alltag ohne ÖPNV einzurichten und entwickeln Routinen mit einem privaten Auto. (Selbstverpflichtung der Kommune, Engagement kommunaler Betriebe, Nahmobilitätskonzept, Nahverkehrsplan)
  - **Kiss-and-Go-Zone** – Als Kiss-and-Go-Zonen werden die letzten Bereiche vor Schulen oder Kindertagesstätten bezeichnet. Dies minimiert die Anzahl an Elterntaxis bis zur Schultür und erhöht die Verkehrssicherheit. Zudem fördern solche Zonen die Entwicklung der Kinder in Bezug auf ihre Selbstständigkeit. Sie sollten entsprechend den Anforderungen an eine attraktive Fußmobilität und verkehrsberuhigt gestaltet sein. Auch für einen sicheren Fußverkehr auf den Wegen zwischen Schule und Haltestelle ist eine verkehrsberuhigte Gestaltung sinnvoll. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, § 45 Abs. 1c StVO, Fußverkehrskonzept)
  - **Multimodale Integration** – Ländliche und kleinstädtische Bahnhöfe sind oft nur lückenhaft durch den ÖPNV angebunden. Um das kosten- und emissionsfreie Anfahren an ländliche und kleinstädtische Bahnhöfe mit dem Rad zu ermöglichen, sind sichere und überdachte Radabstellanlagen wichtig. Dafür sollten sie nicht nur mit ausreichend Bügeln, sondern auch mit abschließbaren Fahrradgaragen ausgestattet werden. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, § 48 Abs. 1 NBauO, Nahmobilitätskonzept, Nahverkehrsplan)

# ANLAGEN DES RUHENDEN VERKEHRS



**Die Planung der Anlagen** des ruhenden Verkehrs hat maßgebliche Auswirkungen auf neue Wohngebiete. Die Kosten des Wohnangebots und die Herrichtung von Stellplatzanlagen haben einen direkten Bezug. Die Qualität des Wohnangebots kann von der Art und Weise und Quantität von Stellplatzanlagen erheblich beeinflusst werden. Ein hoher Stellplatzschlüssel führt zu einer hohen Flächenversiegelung und zu autodominierten Straßenräumen.

Um Flächenversiegelung zu vermeiden, einem Überangebot an Stellplätzen entgegenzuwirken, Kosten im Wohnungsbau zu sparen und auf wertvollen Flächen anderen Funktionen Raum zu geben, soll geprüft werden, wie Anlagen des ruhenden Verkehrs für Autos reduziert werden können. Den Kommunen stehen dafür eine Reihe von Möglichkeiten und Instrumenten zur Verfügung. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauG, § 47 NBauO, Verordnung gem. § 82 Abs. 3 NBauO, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, Selbstverpflichtung der Kommune)

- 
- **Pkw-Stellplätze zentral oder dezentral** – Nachzuweisende Pkw-Stellplätze können zentral oder dezentral errichtet werden. Bei zentraler Lage werden deutlich weniger Erschließungsflächen benötigt. Dies erlaubt entweder eine höhere Dichte in der Bebauung oder einen größeren Grünflächenanteil im Straßenraum und macht teure Tiefgaragen überflüssig. Die zentrale Lage wird mittels Quartiersgaragen organisiert. (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 5 BauGB, § 47 NBauO, städtebauliche Verträge)
  - **Quartiersgaragen** – Quartiersgaragen sind geeignet, um Pkw-Stellplätze zentral zu organisieren. Dabei können die Pkw-Stellplätze direkt an Wohneinheiten im Quartier gebunden sein oder sie sind unabhängig anmietbar und entsprechen dem Verursacherprinzip – wer ein privates Fahrzeug besitzt, wird auch finanziell für dessen Unterbringung aufkommen. Quartiersgaragen bieten auch die Möglichkeit einer Integration anderer Mobilitätsformen oder Mobilitätsstationen. Wichtig ist schon in der Planungsphase zu klären, wie das Betreibermodell für die Quartiersgaragen aussieht. Zuständigkeiten für die Errichtung und Unterhaltung der Quartiersgaragen müssen im Vorhinein geklärt werden. (§ 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB, städtebauliche Verträge)

Durch das Bereitstellen der notwendigen Pkw-Stellplätze in Quartiersgaragen entfällt die Pflicht, diese auf den privaten Grundstücken nachzuweisen. Die entsprechenden Flächen können mit anderen Funktionen belegt werden. Des Weiteren können Quartiersgaragen durch Begrünung, Photovoltaikanlagen und eine Integration von öffentlichen Nutzungen einen Wiedererkennungswert- und ökologischen Mehrwert für das Quartier haben.

- **Rückbaubarkeit nachgewiesener Pkw-Stellplätze** – Um die Anzahl der Pkw-Stellplätze in Zukunft flexibel gestalten und so auf eine sich verändernde Mobilität reagieren zu können, sollten diese rückbaubar ausgeführt werden. Im Sinne der Kreislaufwirtschaft sind dabei Tiefgaragen weniger geeignet als oberirdische Parkflächen, da Tiefgaragen die Möglichkeit zur Demontage ausschließen und eine Umnutzung nur bedingt möglich ist. Besonders sinnvoll sind daher zentrale Quartiersgaragen. Für eine mögliche spätere Umnutzung von Parkdecks spielt die Geschosshöhe eine entscheidende Rolle. In herkömmlichen Parkhäusern ist die lichte Raumhöhe meist zu niedrig, um andere Nutzungen zu realisieren. Diese sollte daher mindestens 2,40 m (für Wohn- oder Aufenthaltsräume) betragen. (§ 9 Abs. 2 BauGB, textliche Festsetzung im Bebauungsplan)
- **Umfangreiche Radabstellanlagen** – Derzeit verfügen Haushalte über durchschnittlich zwei Fahrräder. Diese Zahl wird mit zunehmender und attraktiverer Infrastruktur für den Radverkehr weiter steigen. Für diese sowie zusätzlich für Besuchsräder werden ausreichend Stellplätze benötigt. Dabei können Fahrradparkhäuser in Betracht gezogen werden. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, § 44 Abs. 4 Nr. 1 NBauO, § 48 Abs. 1 NBauO, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge)

# MOBILITÄTSSTATIONEN UND LOGISTIKPUNKTE



In einer zunehmend vernetzten Welt gewinnt die effiziente Organisation von Mobilität und Logistik eine zentrale Bedeutung für die Förderung nachhaltigen Lebens und Wirtschaftens. Unsere aktuellen Infrastrukturen werden zukünftige Kapazitäten möglicherweise nicht tragen können. Smart-City-Ansätze suchen daher innovative Konzepte, unsere digitalisierte Wirtschaft in den menschlichen Alltag zu integrieren und durch zentrale Bündelungen effektive und beständige Lösungen zu finden. Intelligente Logistikzentren, eingegliedert in multimodale Knotenpunkte, können durch die Integration verschiedener Verkehrsträger und eine optimierte Warenverteilung dazu beitragen, Umweltbelastungen zu reduzieren, Mobilität zu verbessern und gleichzeitig Wirtschaftlichkeit zu fördern.

## Mobilitätsstationen

Hauptaufgabe von Mobilitätsstationen ist die Verknüpfung von inter- und multimodalen Angeboten. Basis sollte dabei der ÖPNV sein, der durch ein vielfältiges, rund um die Uhr verfügbares Angebot ergänzt wird. Diese zusätzlichen Angebote (z. B. Bike- oder Carsharing) füllen dabei die Lücken, die der ÖPNV, insbesondere in ländlichen Regionen, nicht abdeckt. Dies führt zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele und erleichtert die Substitution des privaten Autos. Abhängig vom Standort können auch weitere Funktionen über die Mobilität hinaus integriert werden, sodass Orte des Aufenthalts, der Information, der Nahversorgung oder Treffpunkte entstehen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 9 und Nr. 11 BauGB)

- **Bedarf** – Mobilitätsstationen komplettieren im besten Fall mit verschiedenen Angeboten den ÖPNV. Um diese Angebote effizient zu gestalten, sollten Bedarfe im Vorhinein geklärt werden.
- **Multifunktionalität** – Als zentrale Orte sollten Mobilitätsstationen durch weitere Elemente erweitert werden. Als Beispiele sind hier eine öffentliche Toilette, ein Tausch-Schrank, ein „Regiomat“, eine Paketstation, WLAN, Lademöglichkeiten sowie ein Schwarzes Brett (für Fahrgemeinschaften) zu nennen. (§ 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge)
- **Kommunikation und Vermarktung** – Kommunikation und Vermarktung können die Nutzung von Mobilitätsstationen schneller etablieren. Daher sollten Hilfsmittel wie Eröffnungs- oder Informationskampagnen geplant werden, um die Öffentlichkeit aktiv in die Gestaltung und Nutzung der Dienste einzubinden.
- **Sharing-Angebote** – Die Möglichkeiten sind vielseitig: Fahrrad, E-Bike, Lastenrad, Auto, Transporter, Hänger, Roller. Aber auch für Haushalts- oder Gartengeräte, Spielzeug oder Sportausrüstung sind quartiersinterne Leihsysteme möglich, die an der Mobilitätsstation das Angebot erweitern. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- **Carsharing** – Durch Carsharing können nachzuweisende Pkw-Stellplätze abgelöst werden. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, § 5 Abs. 1 CsgG)
- **E-Ladestationen** – Ob E-Auto, Pedelec oder Lastenrad: Elektromobilität wird in Zukunft eine immer größere Rolle spielen. Die Verfügbarkeit einer engmaschigen Ladeinfrastruktur ist dabei essenziell. Den Bewohnenden im Quartier sollte daher eine entsprechende Ladeinfrastruktur die Nutzung erleichtern. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, § 3 Abs. 4 EmoG)
- **Fahrrad-Stellplätze** – Damit die Nutzung eines Fahrrads für kurze Strecken (in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln für weitere Strecken) attraktiv ist, sollten genügend überdachte Fahrrad-Stellplätze vorhanden sein. Diese ermöglichen das sichere und geschützte Abstellen. Auch Radreparaturstationen werden integriert. (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, städtebauliche Verträge, textliche Festsetzung im Bebauungsplan)
- **Gemeinwohlorientierung** – Um einen langfristigen Bestand zu sichern und so wenig wie möglich Abhängigkeiten zu erzeugen, sind gemeinwohlorientierte Lösungen zu bevorzugen. Dies kann z. B. durch das Etablieren von genossenschaftlichen Strukturen geschehen. Es gibt eine Zertifizierung des Gemeinwohl-Ökonomie Deutschland e. V. für Unternehmen mit einer ethischen Wirtschaftskultur, die hier Orientierung bieten kann.
- **Gestaltung** – Wichtig bei der Gestaltung sind grundsätzliche Elemente wie Witterungs- und Sonnenschutz, lokale Materialien und Bauweisen, Barrierefreiheit sowie ausreichend Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung. (Örtliche Bauvorschrift gem. § 84 NBauO, textliche Festsetzung im Bebauungsplan)

## Logistikpunkte

In einem Wohnquartier bewegen sich nicht nur die Menschen, auch Warenströme nehmen immer mehr zu. Dazu trägt der Online-Handel bei, aber auch Unternehmen lassen sich zunehmend regelmäßiger beliefern. Die Vielzahl von Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehren macht insgesamt circa ein Drittel aller Fahrten aus. Damit dadurch nicht noch weitere Verkehre mittels Autos induziert werden, sind clevere und effiziente Logistiksysteme notwendig. Die Logistikpunkte können dabei mit den Mobilitätsstationen in multimodalen und multifunktionalen Knoten gekoppelt werden.

- **Quartiersboxen** – Sie funktionieren ähnlich der Logistik-Hubs oder Paketstationen, nur dass hier die Adressierten der Sendungen ihre Ware direkt an der Station holen und es kein weiteres Zustellfahrzeug gibt. Im Ergebnis werden Lieferverkehre im Quartier vermieden. ([§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 9 BauGB, städtebauliche Verträge](#))
- **Mehrfachnutzung** – Eine Mehrfachnutzung von Logistik-Infrastrukturen ermöglicht einen Effizienz- und Wirtschaftlichkeitsgewinn. Clevere Verknüpfungen von Transportwegen unterschiedlicher Güter haben ein großes CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial. Denkbar ist beispielsweise ein gemeinsames Transportfahrzeug für Post und Abfall oder für Pakete und ÖPNV. ([Engagement kommunaler Betriebe](#))
- **Bündelung von Strömen** – Intelligente Systeme bündeln zukünftig Waren- und Dienstleistungsströme, um sie effizient, emissionsarm und wirtschaftlich zu gestalten. ([Verwaltungen in Zusammenarbeit mit Wirtschaftsunternehmen](#))

# 5

## ERFAHRUNGEN AUS REFERENZPROJEKTEN

Um sich von guten Beispielen inspirieren zu lassen, wurden zehn Referenzprojekte genauer untersucht und nachahmenswerte Ansätze für lebendige Mobil-Quartiere herausgearbeitet.

Folgende Quartiere wurden näher betrachtet:

- » Trift Horgen · Zürich
- » Uferwerk · Werder (bei Potsdam)
- » Lange Rekesweg · Göttingen
- » Vauban · Freiburg
- » Klimaschutzsiedlung · Klein Borstel, Hamburg
- » Autofreie Siedlung Weißenburg · Münster
- » IBA Hangweide · Kernen (bei Stuttgart)
- » Siedlung Oberfeld · Ostermundigen (bei Bern)
- » Französisches Viertel · Tübingen
- » Sieben-Höfe-Straße · Tübingen

Im Rahmen der Analyse stellten sich einige besonders wichtige Gesichtspunkte für das Funktionieren eines Mobil-Quartiers heraus:

**Eine zentrale Pkw-Stellplatzorganisation:** Durch die Bündelung von ruhendem Verkehr in Parkhäusern, auf Parkplätzen oder in Quartiers- und Tiefgaragen wird der Straßenraum frei für andere Nutzungen. Besonders deutlich wird dies in dem Beispiel „Französisches Viertel“ in Tübingen. Hier nutzen die Anwohnerinnen und Anwohner den durch das Verlagern des ruhenden Verkehrs hinzugewonnenen Raum aktiv zum Aufenthalt und Austausch. Dieser wird belebt und dient allen Menschen gleichermaßen.

**Die Umsetzung von Sharing-Konzepten:** Kollaborativer Konsum gilt als Zukunftsmodell im Zeitalter von Ressourcenknappheit und Digitalisierung. Das Teilen von Autos, Fahrrädern, Pedelecs oder Anhängern ist nicht nur wirtschaftlich von Vorteil, sondern führt auch zu Einsparung von Raum und Material. Die Bedarfsdeckung von Mobilitätsbedürfnissen durch Sharing-Optionen funktioniert insbesondere in der Klimaschutzsiedlung Klein Borstel in Hamburg. Werden die Bedürfnisse tatsächlich abgedeckt, kann das Konzept langfristig funktionieren und Bürgerinnen und Bürger sowie die Umwelt profitieren.

**Innovative Straßenquerschnitte mit hoher Flächengerechtigkeit:** Die Straße gehört allen Bewohnerinnen und Bewohnern der Stadt, unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie nutzen oder welcher Tätigkeit sie nachgehen. Alle aufgezeigten Projekte setzen Straßenquerschnitte um, die gegenüber Anwohnenden und der Umwelt gerecht sind: Für die Minimierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, Abgasen und Lärm räumen sie viel Platz für Fuß- und Radverkehr ein. In einigen Situationen sind abgetrennte, weite und sichere Bereiche für den Fuß- und Radverkehr sowie Platz für öffentliche Verkehrsmittel essenziell. Für die „letzte Meile“ sind oft Shared Spaces oder verkehrsberuhigte Bereiche die richtige Lösung.

**Vorgaben für einen niedrigen Pkw-Stellplatzschlüssel:** Alle ausgewählten Projekte haben einen eher geringen Pkw-Stellplatzschlüssel. Dieser ist Grundlage für die Vermeidung von weiter steigendem privatem Autobesitz.

**Gute Einbindung in das bestehende Netz des ÖPNV und des Radverkehrs:** Damit es eine attraktive Alternative zum privaten Auto gibt, ist ein schnell erreichbarer und eng getakteter ÖPNV unverzichtbar. Im Rahmen der Projektimplementierung wurde daher oft die Frequenz des anbindenden ÖPNV erhöht.

**Keines der Quartiere erfüllt in besonderem Maße alle Ziele:** Obwohl alle Projekte die oben genannten Grundsätze umsetzen, erreicht keines davon alle Ziele. Die Beispiele dienen als eine gute Orientierung, können jedoch nicht als Mustervorgaben gelten.

**Die Quartiere sind hochindividuell:** Teilweise beeinflussen außergewöhnliche Rahmenbedingungen die Entstehung der Quartiere. Räumliche Voraussetzungen betreffen die umgebende Bebauungs- und Infrastruktur sowie die zu beplanende Fläche. Die Art des Zusammenlebens wird durch die Menschen geprägt werden, die dort (zukünftig) wohnen. Projektspezifische Besonderheiten sind zum Beispiel die Entstehung innerhalb einer Internationalen Bauausstellung. Auch die wirtschaftlichen Bedingungen repräsentieren keine Allgemeingültigkeit. In vielen Fällen findet die Finanzierung durch Baugemeinschaften und Genossenschaften statt, die sich persönlich für die Qualitätsziele der Quartiere einsetzen. Die Kommunen selbst waren in der Genese selten Hauptakteurinnen.

**Das Entstehen eines Wohnquartieres durch eine Bottom-Up-Strategie:** Dies steigert die Identifikation der Anwohnenden mit dem Ort und kann sowohl die Attraktivität des Orts als auch die lokale Ökonomie stärken. Gleichzeitig kann eine solche Eigeninitiative auch zu gesellschaftlicher Exklusivität führen, wenn die gemeinschaftliche Organisation zum Beispiel besondere weltanschauliche Ziele verfolgt. Einige Bauungen weisen auch nach außen eine angemessene städtebauliche Integration auf und bringen einen Mehrwert für die ganze Stadt. Dies ist auch bei Neuplanungen anzustreben.

Schon in der Planungsphase eine gute Referenz: Da sich die Quartiere „Hangweide“, „Lange Rekesweg“ und „Sieben-Höfe-Straße“ noch in der Planung befinden, ist eine abschließende Beurteilung noch nicht möglich. Deren Ansätze stellten sich im Laufe des Arbeitsprozesses jedoch als grundsätzlich gut heraus, sodass sie als Vorbilder für weitere Planungen dienen können. Auch hier werden viele der eben genannten Maßnahmen ergriffen, um qualitativ hochwertige Außenräume zu schaffen und einen hohen Grad an Mobilität zu erreichen.

**Kommunen stehen in besonderer Verantwortung:** Indem sie sich für diese Art von Bauprojekten einsetzen, können die damit einhergehenden Vorteile für alle Bürgerinnen und Bürger zugänglich gemacht werden. Davon profitieren auch jene, die keine Möglichkeiten für eine Eigeninitiative zur Verbesserung ihres Wohnumfelds haben.



## Übersicht der Referenzprojekte

Referenzprojekt	Größe [ha]	Wohn-einheiten	Dichte [WE/ha]	Stellplatz-schlüssel [Stp/WE]	Realisie-rung	Kurzbeschreibung
Trift Horgen, Zürich	4	120	30	0,47	seit 2020	Die Menschen im Quartier sind durch eine verdichtete Taktung des zentral haltenden Busses und ein feinmaschiges Rad- und Fußwegenetz auch ohne Auto mobil. Die vier Teilareale sind autofrei. Ein historischer Hof bildet das Zentrum als Begegnungsort. Die Areale integrieren sich in hohem Maß in die Landschaft.
Uferwerk, Werder (bei Potsdam)	1,7	65	38	1,06	2013 bis 2017	Auf einem alten Fabrikgelände wurden den bestehenden Gebäuden neue hinzugefügt und ein autofreier Innenhof geschaffen. Das Mehrgenerationen-Projekt ist auf Initiative einer Genossenschaft entstanden. Ein Sharing-System von Fahrzeugen, Fahrrädern, Pedeless und Anhängern unterstützt die individuelle Mobilität nach außen.
Lange Rekesweg, Göttingen	7,4	300	40	0,6	in Planung	Das Quartier hat eine zentrale Quartiersgarage, in der unterschiedliche Nutzungen und mehrere Mobilitätsangebote gebündelt sind. Damit integriert es zentrale Ideen zukunftsfähiger Mobilität und orientiert sich an den Zielen des aktuellen Klimaplanes Göttingen 2030. Die Vergabe der Grundstücke erfolgt nicht nach Höchstpreis, sondern nach Qualität des eingereichten Bebauungs- und Nutzungskonzepts.
Vauban, Freiburg	41,3	2000	48	0,24/0,34	1996 bis 2003	Auf einem ehemaligen Kasernengelände realisierter Stadtteil. Es gibt eine zentrale Durch-fahrtstraße mit drei Straßenbahn-Haltestellen. Alle weiteren Straßen sind als reine Zufahrt-straßen ausgebildet und frei von Pkw-Stell-plätzen aufgrund zweier zentral organisierter Parkhäuser. Geschwindigkeitsreduzierende Maß-nahmen bewirken sehr ruhige Wohnlagen und ermöglichen den Aufenthalt im Straßenraum. Kleine, grüne, teils private Freiräume verbessern einerseits das Mikroklima und sorgen anderer-seits als Puffer für mehr Privatsphäre. Der Stadtteil ist ein großes und bereits früh etabliertes, viel zitiertes Beispiel für die auto-arme Entwicklung von Wohnquartieren.
Klimaschutzsied-lung Klein Borstel, Hamburg	1,1	65	59	0,2	2005 bis 2008	In der Siedlung ermöglichen viele Sharing-Optio-nen und die direkte Nähe zur S-Bahn einen auto-freien Innenhof und einen sehr geringen Pkw-Stellplatzschlüssel. Sie entstand auf Initiative von Genossenschaften und Baugemeinschaften. Die Mietenden unterzeichnen mit ihrem Einzug eine Verzichtserklärung auf ein eigenes Auto.

Referenzprojekt	Größe [ha]	Wohn-einheiten	Dichte [WE/ha]	Stellplatz-schlüssel [Stp/WE]	Realisie-rung	Kurzbeschreibung
Autofreie Siedlung Weißenburg, Münster	2,7	189	70	0,2	2001 bis 2018	Die Siedlung ist durch die Wohnungsbaugesellschaft Münsterland mbG entstanden und legt besonderen Wert auf soziale Durchmischung. Die Anwohnenden bestimmten bereits im Vorhinein in gemeinsamen Prozessen die Organisation von Mobilität, Gemeinschaftsräumen, Freiflächen und Außenbezügen. Es gibt wenig Verkehrslärm aufgrund autofreier Gemeinschaftsflächen. Ein Großteil der Wohnungen sind geförderte „Sozialwohnungen“, bei denen der Schlüssel nachzuweisender Pkw-Stellplätze in NRW im Vergleich zu frei finanzierten Wohnungen halb so hoch ist.
IBA Hangweide, Kernen (bei Stuttgart)	8,5	650	76	1,15	im Bauleitverfahren	Der im Rahmen der Internationalen Bauausstellung (IBA) 2027 entstandene Entwurf für ein „urbanes Dorf“ soll das Gelände einer ehemaligen Pflege- und Betreuungseinrichtung der Diakonie neu beleben. Für den ländlichen Raum sind die Gebäude mit bis zu sieben Geschossen relativ hoch. Dadurch können großzügige und ökologisch wertvolle Freiräume entstehen, die aufgrund der überwiegenden Autofreiheit eine sehr hohe Aufenthaltsqualität haben.
Siedlung Oberfeld, Ostermundigen (bei Bern)	1,25	100	80	0,1	2014	Das Siedlungskonzept sieht eine autofreie Durchquerung vor. Die Siedlung bietet 500 Fahrrad-Stellplätze bei 100 Wohneinheiten. Der Verzicht auf Autos ist für freiwillig. Allerdings gibt es ein Abstellverbot, wenn Autos mehr als zwei Nächte pro Woche in der Siedlung oder in einem Umkreis von 500 m von dieser abgestellt werden. Hier hat die Genossenschaft die Möglichkeit, sehr hohe Geldstrafen zu verhängen oder auch, nach einer Frist, Mietverträge zu kündigen.
Französisches Viertel, Tübingen	10	1100	110	1,0	2012	Das Quartier hat durch eine Quartiersgarage und dichte Parzellierung der Baufelder eine hohe Aufenthaltsqualität. Die kleinteilige Ergänzung der ehemaligen französischen Kaserne ermöglicht eine breite Nutzungsmischung. Das Entkoppeln der Finanzierung eines Pkw-Stellplatzes von den Wohnkosten führt zu einer hohen Kostengerechtigkeit. Die hohe Transparenz der Kosten für ein eigenes Auto trägt zur Konkurrenzfähigkeit von ÖPNV und Carsharing bei. Das Stellplatzkonzept wird von den Anwohnenden und örtlichen Betrieben wegen der hohen Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums akzeptiert.
Sieben-Höfe-Straße, Tübingen	1,15	145	126	0,65	in Planung	Bei diesem Entwurf werden dörfliche Strukturen neu interpretiert: Zum einen spannt die Dorfpromenade einen Begegnungsraum auf, zum anderen bieten die Höfe zwischen jeweils drei Mehrfamilienhäusern Möglichkeiten zum gemeinsamen Aufenthalt. Eine starke Durchgrünung erhält den Baumbestand und verbindet ländliche Aufenthaltsqualitäten mit Klimaschutz. Durch den geringen Autoverkehr ist in den Außenbereichen viel Raum für ein breitgefächertes Nutzungsangebot. Die dadurch ermöglichte höhere Bebauungsdichte schafft attraktive Stadt- und Hofräume. Die Gebäude werden hofseitig erschlossen.





# Region Hannover

## IMPRESSUM

Der Regionspräsident

**Region Hannover**  
**Fachbereich Verkehr**

Hildesheimer Straße 18  
30169 Hannover

[www.hannover.de/vep-2035](http://www.hannover.de/vep-2035)

---

### **Koordination/Redaktion**

Team Verkehrsentwicklung und Verkehrsmanagement  
Dr. Solveigh Janssen, Sebastian Offermanns

### **In Zusammenarbeit mit**

plan zwei, Büro für Stadtentwicklung | Stadtforschung | Kommunikation GbR

### **Illustrationen**

plan zwei, Büro für Stadtentwicklung | Stadtforschung | Kommunikation GbR

### **Gestaltung**

Region Hannover, Team Medien und Gestaltung

### **Druck**

Region Hannover, Team Medien und Gestaltung

### **Stand**

März 2025