

Aktionsleitfaden

MOBIL IM NEUEN QUARTIER

Die Strategische Quartiersmobilität für dauerhaft hohe Wohn- und Lebensqualität

Die Mobil-im-neuen-Quartier-Checkliste

Die vorliegende Checkliste soll den Planungsprozess in den Kommunen unterstützen und eine nachhaltige Mobilität fördern. Sie soll dazu anregen, sich mit dem breiten Thema einer Strategischen Quartiersmobilität auseinanderzusetzen und Anregungen für die eigene Arbeit geben.

Nutzung der Checkliste

Die Checkliste greift die Themen einer Strategischen Quartiersmobilität auf. Es gibt jeweils drei Antwortmöglichkeiten



Die Vorschläge **finden in der Planung Anwendung.**



Die Vorschläge **werden in der Planung teilweise beachtet.**



Die Vorschläge **sind nicht Teil der Planung.**



STÄDTEBAULICHE QUALITÄTEN

Nutzungsmischung und ein attraktives Angebot des ÖPNV werden erst durch städtebauliche Dichte möglich. Wird durch die Planungen eine entsprechend hohe Dichte erreicht?

Begründung:



Befinden sich Angebote der Nahversorgung, der Bildung, der sozialen Einrichtungen oder des täglichen Bedarfs in der Nähe und sind fußläufig oder mit dem Rad erreichbar?

Begründung:



Ein attraktives Wohnumfeld ist wichtig für die Aufenthaltsqualität. Ist die Umgebung z. B. mit Sitzbänken, Verweilzonen, Spielplätzen, Begrünung, Parks oder Gemeinschaftsgärten ausgestattet?

Begründung:



Mehrfachnutzbare Freiräume können bei der Klimaanpassung helfen. Lassen die geplanten Freiräume mehrere Nutzungen zu?

Begründung:



Integrieren die öffentlichen Räume Grünstrukturen im Sinne der Klimaanpassung?

Begründung:



STARKE FUSSMOBILITÄT

Fußmobilität ist ein Grundpfeiler der Nahmobilität.

Ist sie von Beginn an Teil der Bauleitplanung?

Begründung:



Gehwege sollten mindestens 2,40 m breit sein.

Kann diese Gehwegbreite überwiegend realisiert werden?

Begründung:



Empfohlen sind Sicherheitsabstände von 0,20 m zu Häuserfassaden und mindestens 0,30 m zum fließenden Straßenverkehr. Werden diese Abstände überwiegend eingehalten?

Begründung:



Im Sommer kann es zu extremer Hitze auf versiegelten Flächen kommen.

Werden die Gehwege ausreichend verschattet (z. B. durch Bäume)?

Begründung:



Für einige Menschen sind Ruhepausen beim Gehen sehr wichtig. Wird es Sitzmöglichkeiten mit einer maximalen Entfernung von 300 m (besser 150 m) zueinander geben?

Begründung:



Barrierefreiheit ist in der gebauten Umgebung alternativlos. Wird sie gewährleistet und werden die Oberflächen der Gehwege dementsprechend ausgeführt?

Begründung:



STARKE FUSSMOBILITÄT

Für eine optimale Integration sollte das Quartier an das bestehende Fußverkehrsnetz angebunden sein. Ist dies an möglichst vielen Stellen geplant?

Begründung:



Zu Fuß Gehende sind sehr umwegsensibel. Werden Barrieren und Umwege vermieden, wodurch das Gehwegenetz Direktheit ermöglicht?

Begründung:



Alle wichtigen Ziele sollten in 15 Gehminuten erreichbar sein. Sind Orte alltäglicher Funktionen nicht weiter als ca. 1 km entfernt?

Begründung:



Angsträume können durch eine gezielte Gestaltung vermieden werden. Sind die Wege so geplant, dass das subjektive Sicherheitsgefühl ansteigt?

Begründung:



Längere Grünphasen ermöglichen allen Menschen das sichere Queren. Sind die Ampelschaltungen auf einen attraktiven Fußverkehr ausgerichtet?

Begründung:



STARKE RADMOBILITÄT

Radmobilität ist ein Grundpfeiler der Nahmobilität.

Ist das Thema Radmobilität schon frühzeitig Teil der Bauleitplanung?

Begründung:



Für eine gute Integration sollte das Quartier an bestehende kommunale Radverkehrsnetze und regionale Radvorrangrouten angebunden sein. Ist dies an möglichst vielen Stellen geplant?

Begründung:



Ein geschlossenes Radverkehrsnetz ist Voraussetzung für schnelles, sicheres und angenehmes Radfahren. Ist das Radverkehrsnetz durchgängig?

Begründung:



Radfahrende sind sehr umwegsensibel. Werden Barrieren und Umwege vermieden, wodurch das Radverkehrsnetz Direktheit ermöglicht?

Begründung:



Für angenehmes Radfahren sind ebene Oberflächen und Übergänge wichtig. Sind diese entsprechend ausgeführt?

Begründung:



Radwege sollten mindestens 2,00 m breit sein (Zweirichtungsradwege mindestens 2,50 m). Wird diese Radwegbreite realisiert?

Begründung:



STARKE RADMOBILITÄT

Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h sind eigenständige Radverkehrsanlagen wünschenswert, um potenzielle Konflikte zu vermeiden. Gibt es vom Autoverkehr getrennte Radverkehrsanlagen?

Begründung:



Für eine einfache und schnelle Fahrradreparatur sind Servicestationen geeignet. Ist eine Servicestation für das Quartier vorgesehen?

Begründung:



Es wird mindestens 1 Fahrradstellplatz pro 30 m² Wohnfläche empfohlen. Wird eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen, die leicht und schnell erreichbar sind, garantiert?

Begründung:



Auch Lastenräder oder Sonderräder müssen sicher abgestellt werden können. Sind Stellplätze für Sonderräder vorgesehen?

Begründung:



E-Bikes ermöglichen das Zurücklegen längerer Distanzen. Gibt es Ladestationen im Quartier?

Begründung:



Bike-Sharing bereichert das Mobilitätsangebot. Sind im Quartier Bike-Sharing-Stationen geplant?

Begründung:



INTEGRATION DES ÖPNV

**Jeder Ort im Quartier sollte in maximal 600 m von einer Haltestelle aus erreichbar sein.
Ist das Quartier flächendeckend an den ÖPNV angeschlossen?**

Begründung:



**Eine hohe Abfahrtsdichte steigert die Attraktivität. Wird eine Taktung von mindestens
20 Abfahrten pro Richtung und Tag erreicht?**

Begründung:



**Eie Verfügbarkeit des ÖPNV sollte von Beginn an bestehen.
Ist die Anbindung bereits von Beginn an vorhanden?**

Begründung:



**Mobil-Quartiere zeichnen sich durch intermodale Verknüpfung aus. Werden Umstiegsmöglichkeiten
zwischen vorhandenen öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fuß- und Radverkehr geschaffen?**

Begründung:



ANLAGEN DES RUHENDEN VERKEHRS

Durch das Reduzieren von Stellplätzen kann Siedlungsfläche effizienter genutzt werden. Wurden alle Möglichkeiten ausgeschöpft, um den Parkraum für Autos auf ein Minimum zu reduzieren?

Begründung:



Kreislaufwirtschaft schont Ressourcen. Sind die geplanten Stellplatzanlagen rückbaubar oder wurden demontierbare Bauweisen gewählt?

Begründung:



Pkw-Stellplätze können zentral in Quartiersgaragen oder dezentral organisiert werden. Findet eine Variantenabwägung statt?

Begründung:



Sollen Menschen sich für E-Mobilität entscheiden, benötigen sie eine Ladestation in nächster Nähe. Steht im Quartier eine Ladeinfrastruktur zur Verfügung?

Begründung:



Menschen ohne eigenes Auto benötigen hin und wieder ein Auto. Sind im Quartier Carsharing-Stationen geplant?

Begründung:



MOBILITÄTSSTATIONEN UND LOGISTIKPUNKTE

Mobilitätsstationen erweitern das öffentliche Mobilitätsangebot.

Wurde der entsprechende Bedarf geprüft?

Begründung:

.....

.....

.....



Mobilitätsstationen können weitere Funktionen am Ort bündeln.

Wurden hierfür sinnvolle Nutzungen ermittelt?

Begründung:

.....

.....

.....



Sind Fahrrad-Stellplätze an den Stationen eingeplant?

Begründung:

.....

.....

.....



Steht eine Ladeinfrastruktur an den Stationen zur Verfügung?

Begründung:

.....

.....

.....



E-Bikes ermöglichen das Zurücklegen längerer Distanzen.

Gibt es Ladestationen im Quartier?

Begründung:

.....

.....

.....



Wird auf Sitzmöglichkeiten, Verschattung und Beleuchtung an den Stationen geachtet?

Begründung:

.....

.....

.....



MOBILITÄTSSTATIONEN UND LOGISTIKPUNKTE

Sind weitere ergänzende Elemente für eine Multifunktionalität geplant?

Begründung:



Kommunikation und Vermarktung können die Nutzung von Mobilitätsstationen schneller etablieren. Sind Eröffnungs- oder Informationskampagnen geplant?

Begründung:



Ein Verleihsystem von Fahrrädern, E-Bikes, Lastenrädern, E-Lastenrädern oder Autos, Transportern und Anhängern kann durch die Kommune oder eine externe Dienstleistung organisiert sein. Wurden Angebote eingeholt und ist die Umsetzung geplant?

Begründung:



Wird bei der Vergabe von Betreiberlizenzen auf das Gemeinwohl geachtet?

Begründung:



Mikro-Logistik-Hubs und Quartiersboxen gestalten Warenströme effizienter. Können solche effizienten Systeme im Quartier integriert werden?

Begründung:



Eine Mehrfachnutzung von Logistik-Infrastrukturen kann zu einem Effizienz- und Wirtschaftlichkeitsgewinn führen. Gibt es Bestrebungen hier Synergien zu schaffen?

Begründung:



GEMEINDEWEITE MASSNAHMEN

Die Integration neuer Baugebiete in vorhandene Strukturen begünstigt eine nachhaltige Mobilität. Ist das Mobil-Quartier an bestehende Netze des ÖPNV sowie der Fuß- und Radinfrastruktur angeschlossen?

Begründung:



Umweltfreundliche Nutzungen haben bei der Verkehrsflächenplanung Vorrang. Werden die Flächenbedarfe des ÖPNV und des Fuß- und Radverkehrs priorisiert?

Begründung:



Ein Integriertes Städtebauliches (oder Ländliches) Entwicklungskonzept verbindet verschiedene Fachplanungen, Funktionen, Maßnahmen und Ressourcen. Findet eine integrierte Planung statt?

Begründung:



Wird bei der Vergabe von Betreiberlizenzen auf das Gemeinwohl geachtet?

Begründung:



Mit Parkraummanagement lässt sich der ruhende Verkehr im Stadtraum gezielter regeln. Gibt es ein kommunales Konzept oder ist eines in Planung?

Begründung:



Gemeindeweite Sharing-Systeme stellen Kommunen vor neue Herausforderungen. Sind Angebote von externen Dienstleistungen oder Expertinnen und Experten eingeflossen?

Begründung:



GEMEINDEWEITE MASSNAHMEN

Ein Wegeplan beinhaltet die fortlaufende Analyse und Anpassung des Gehwegenetzes an die Bedürfnisse der Menschen. Hat eine Begehung des Gehwegenetzes stattgefunden?

Begründung:



Ist eine fortlaufende Qualitätsanalyse des Gehwegenetzes geplant?

Begründung:



FLÄCHENBEVORRATUNG FÜR MOBILITÄTSANGEBOTE IM MOBIL-QUARTIER

In einigen Situationen müssen Flächen für zukünftige Nutzungen vorgehalten werden. Kann auf diesen Flächen eine Zwischennutzung stattfinden?

Begründung:



Mobilitätsangebote erfordern die Bereitstellung konkreter Flächen. Nimmt die Kommune ihr Vorkaufsrecht wahr, um diese vorzuhalten?

Begründung:



KOORDINATION DER BETEILIGTEN

Das Vernetzen übergeordneter Behörden und das Schaffen von Synergien der Fachämter dienen als Basis ganzheitlicher Gestaltung. Werden alle relevanten Abteilungen eingebunden?

Begründung:



Entwicklungsgesellschaften nehmen eine zentrale Rolle für die gebaute Realität des zukünftigen Quartiers ein. Wurden sie an der Mobilitätsgestaltung beteiligt und über Lösungen informiert?

Begründung:



ÖPNV und Sharing-Angebote sind flächenrelevant. Wurde die Quartiersplanung mit den örtlichen Anbieterinnen und Anbietern abgestimmt und wurde die Linien- und Haltestellenplanung integriert?

Begründung:



Experimente und Ideenworkshops zeigen mögliche Synergien mit umliegenden Bestandsquartieren und Funktionsweisen auf. Wird die Öffentlichkeit beteiligt?

Begründung:



Das aktive Informieren etabliert Funktionsweisen der Strategischen Quartiersmobilität. Werden aktiv Informationspakete zur Verfügung gestellt?

Begründung:



Wurde ein Ticketmodell für Mieterinnen und Mieter ins Gespräch gebracht?

Begründung:



KOORDINATION DER BETEILIGTEN

**Erfahrungsaustausch ermöglicht die Optimierung eines Mobil-Quartiers
Gibt es Beteiligungsformate für Bewohnerinnen und Bewohner?**

Begründung:



Wurden diese umfangreich kommuniziert?

Begründung:



FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG FÜR MOBIL-QUARTIERE

Zum Erreichen der Klimaneutralität gibt es finanzielle Unterstützungen. Wurde geprüft, ob und welche bundes-, landesweiten oder kommunalen Förderprogramme zur Verfügung stehen?

Begründung:



MONITORING UND DATENAUSWERTUNG

Qualitative und quantitative Studien ermöglichen das regelmäßige Nachjustieren der Mobil-Quartiere, wodurch Akzeptanz und Nutzungszahlen gesteigert werden.

Werden von der Kommune messbare Ziele aufgestellt, die sich durch Daten prüfen lassen?

Begründung:



Werden die Daten erhoben und die entsprechenden Ziele erreicht?

Begründung:



Werden die definierten Leitplanken in Workshops mit Interessenvertreterinnen und -vertretern diskutiert und an die erhobenen Daten angepasst?

Begründung:





Region Hannover

IMPRESSUM

Der Regionspräsident

Region Hannover
Fachbereich Verkehr
Hildesheimer Straße 18
30169 Hannover

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