



Hamburg, Pergolenviertel



München, Prinz-Eugen-Park



Münster, Weißenburgsiedlung



Wien, Sonnendviertel Ost

Pkw-Besitz im Wohnungsbau:
**Eine Fallstudienanalyse von
Mobilitätskonzepten in Neubauquartieren**



Alexander Otto
Vorsitzender des Kuratoriums
der Stiftung „Lebendige Stadt“

Liebe Leserinnen und Leser,

unser Mobilitätsverhalten wandelt sich und unsere Qualitätsansprüche an Stadträume wachsen. Viele Städte stehen vor der Herausforderung, die Attraktivität und Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume zu erhöhen und gleichzeitig die Nachfrage nach Pkw-Stellplätzen zu bedienen. Das führt vielerorts zu Konflikten, denn der Raum ist begrenzt. Mittels Stellplatzvorgaben versuchen Städte steuernd einzugreifen, um den Konflikt zu lösen. Aber welche Vorgaben sind angemessen und wie verändert sich das Mobilitätsverhalten von neu zugezogenen Bürgerinnen und Bürgern?

Vor einiger Zeit hatte meine **Stiftung „Lebendige Stadt“** gemeinsam mit der **Hamburger Hochbahn AG** dazu die **TU Hamburg** mit einer Studie beauftragt, Stellplatzschlüsselvorgaben zu objektivieren. Dazu hat die TU anhand von soziodemografischen und sozioökonomischen Faktoren eine Modellformel entwickelt, mit der gebietsspezifische Stellplatzschlüssel ermittelt werden können. Die Ergebnisse dieser Studie haben wir im Rahmen einer Handreichung zur Verfügung gestellt. Wir freuen uns über das große Interesse, auf das die Studie gestoßen ist.

Im Auftrag meiner Stiftung hat die TU Hamburg diese Stellplatzstudie nun um eine Fallstudienanalyse ergänzt,

deren Ergebnisse wir in dieser ergänzenden Auflage aufbereitet haben: Wir wollten wissen, ob und wie sich das Mobilitätsverhalten zugezogener Bürgerinnen und Bürger gut erschlossener Quartiere verändert, für die ein niedriger Stellplatzschlüssel oder gar keine Stellplatzvorgabe gilt. Nutzen diese Menschen stärker als zuvor das Fahrrad, Sharing-Angebote oder den ÖPNV? Professor Carsten Gertz und sein Team haben dafür exemplarisch vier Quartiere in den Städten Hamburg, München, Münster und Wien untersucht. Für die geleistete Arbeit möchte ich mich ganz herzlich bedanken.

Ohne zu viel vorwegzunehmen: Unser Mobilitätsverhalten verändert sich nicht auf Knopfdruck mit einem niedrigen oder weggefallenen Stellplatzschlüssel. Vielmehr ist es ein Bewusstseinsprozess, der von allen Stakeholdern frühzeitig und langfristig kommunikativ zu begleiten ist, um Konflikte zu vermeiden. Und es gilt auch zu akzeptieren, dass manche Menschen auch weiterhin nicht auf ein Auto verzichten können oder wollen.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen der Studie!

Ihr Alexander Otto



Dr. Anjes Tjarks,
Senator für Verkehr
und Mobilitätswende,
Hamburg

In Hamburg wirken sich die Ziele der Mobilitätswende direkt auf die Entwicklung von

Neubauquartieren aus. Dabei bilden Mobilitätskonzepte die Grundlage für eine nachhaltige und integrierte Stadt- und Verkehrsplanung. Die Studie zeigt auf, dass die Entwicklung von quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten eine komplexe Aufgabe ist, die eines frühzeitigen und ganzheitlichen Handelns, intensiver Kommunikation und durchgängiger Begleitung sowie Evaluierung bedarf. Im Ergebnis bieten diese Quartiere das Potenzial, Mobilitätsroutinen ihrer Bewohnerschaft neu aufzustellen.



Markus Lewe,
Oberbürgermeister,
Münster

Den Wunsch, in einem autoarmen Wohnumfeld zu leben, haben viele Menschen. Aber: Auf das eigene Auto zu verzichten, fällt vielen aus guten Gründen schwer. Die vorliegende Fallstudienanalyse stellt praxisnah Handlungsempfehlungen zusammen. Wichtig für mich ist, dass Menschen auf freiwilliger Basis und aufgrund guter Alternativen auf ein eigenes Auto verzichten. Wie das heute aussehen kann, zeigt mit dem Klosterareal Plugendorf ein anderes Beispiel in Münster: Ein oberirdisch autofreies Quartier mit Tiefgaragen unter den Blöcken, eine gute Anbindung an ÖPNV- und Fahrradnetz, ein Mobility-Hub mit Ladeinfrastruktur sowie Sharing-Angeboten.



Georg Dunkel,
Mobilitätsreferent,
München

In München diskutieren wir seit vielen Jahren, wie wir ein Leben ohne (eigenes) Auto fördern und Kfz-Stellplätze im Wohnungs-

bau reduzieren können. Derzeit setzen wir Wohnungsbauvorhaben mit reduziertem Stellplatzschlüssel und privaten Mobilitätskonzepten als Modellprojekte nach einem einheitlichen Verfahren um. Die Publikation bietet interessante Einblicke in Verhaltensmuster und zeigt Faktoren auf, die den Kfz-Besitz der Bewohner*innen beeinflussen. Damit ist sie eine wertvolle Hilfe bei der Weiterentwicklung unserer Konzepte und Verfahren.



Bernhard Jarolim,
Stadtbaudirektor,
Wien

Der Klimawandel und die dynamische urbane Demographie stellen uns vor große Herausforderungen. Studien wie diese sind eine wertvolle Unterstützung, um das Mobilitätsverhalten besser zu verstehen und dieses Wissen in die Stadtplanung und -entwicklung gezielt einbringen zu können. Das ermöglicht es uns, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und die Stärkung des Umweltverbundes zu integrieren und zukunftsweisende Lösungen für unsere Städte zu erarbeiten.



Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz,
Institut für Verkehrsplanung und Logistik
TU Hamburg

Liebe Leserinnen und Leser,

nachhaltige Mobilität beginnt im Quartier. Insbesondere Neubauprojekte bieten die Chance, mit von Beginn an integrierten Mobilitätskonzepten eine Alternative zum privaten Autobesitz zu ermöglichen. Damit kann eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels einhergehen.

In der ersten Veröffentlichung in diesem Projekt wurde ein Verfahren aufgezeigt, das den zu erwartenden Pkw-Besitz in Abhängigkeit von räumlichen Faktoren ableitet. Wir haben die Rückmeldung erhalten, dass eine solche Vorgehensweise für die Planungspraxis eine wichtige Hilfe darstellt, da es bislang wenig empirische Grundlagen zur flexiblen Ermittlung von Stellplatzschlüsseln gibt und die Diskussionen vor Ort häufig von unterschiedlichen Erfahrungen und Einschätzungen geprägt sind.

Das Verfahren hat noch nicht berücksichtigt, in welchem Maß ein Mobilitätskonzept bei der Abschätzung des Pkw-Bestandes bzw. des Stellplatzschlüssels in Ansatz gebracht werden sollte. Aus diesem Grund wollten wir mit der Befragung von Bewohnerinnen und Bewohnern in vier verschiedenen Quartieren Erkenntnisse über die Wirkungen von wohnstandortbezogenen Mobilitätskonzepten in Verbindung mit einem abgesenkten Stellplatzschlüssel identifizieren.

Mobilitätskonzepte entfalten eine Wirkung und können in der Tat zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beitragen. Dennoch zeigen die Ergebnisse auch, dass in den autoreduzierten Neubauquartieren zwei Perspektiven aufeinandertreffen. Einerseits Bewohnende, die ohne Auto wohnen bzw. wohnen wollen, die das wilde Parken und die zu vielen Pkw im Neubauquartier kritisieren. Andererseits Bewohnende, die autoorientiert sind und eine zu geringe Anzahl an Pkw-Stellplätzen kritisieren.

Deutlich wird auch, dass wohnstandortbezogene Mobilitätskonzepte eine gut geplante Umsetzung benötigen, so dass das entsprechende Verbesserungspotenzial für die Konzepte deutlich wird.

Vorwort Alexander Otto	2
Testimonials	3
Vorwort Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz	4
Inhalt	6
1. Einleitung	7
2. Fallbeispiele	8
2.1 Hamburg, Pergolenviertel	9
2.2 München, Prinz-Eugen-Park	11
2.3 Münster, Weißenburgsiedlung	13
2.4 Wien, Sonnwendviertel Ost	15
3. Ergebnisse	17
3.1 Bewertung des Mobilitätskonzepts	18
3.2 Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Besitz je Haushalt	19
3.3 Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Nutzung	20
3.4 Vorher-Nachher-Vergleich ÖPNV-Nutzung	21
3.5 Rolle des Carsharings	22
3.6 Pkw-Stellplätze	23
3.7 Parkraum-Situation im Quartier	24
3.8 Nahversorgung	25
4. Fazit	26
5. Handlungsempfehlungen	27
Impressum und Quellennachweise	28

Stellplätze, Neubauquartiere und Mobilitätskonzepte

Mobilität im Wohnungsneubau gilt als ein zentraler Baustein, um die angestrebten Ziele der Verkehrsverlagerung, der Verkehrsmittelnutzung zum Umweltverbund (ÖPNV, Fuß, Fahrrad), Klimaschutz und Begrenzung des Flächenverbrauchs zu erreichen, da rund 80 Prozent aller täglichen Wege am Wohnstandort beginnen und enden. Hier werden also die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl und den Zielort (z. B. Arbeit, Einkauf, Freizeit) getroffen. Wohnungsneubauten sind insofern bedeutsam, da als wesentlicher Faktor der Wohnstandortwechsel hinzukommt und die Mobilität bzw. das Mobilitätsverhalten neu organisiert werden können. Somit sollten alle mobilitätsrelevanten Aspekte von Beginn an mitgedacht werden. Eine bedarfsgerechte Pkw-Stellplatzplanung führt zu reduzierten Baukosten und damit möglicherweise zu günstigeren Mieten und Kaufpreisen. Zudem kann durch die Abstimmung konkreter nachhaltiger Mobilitätsbausteine bereits in der Planungsphase das Zusammenwirken unterschiedlicher Akteure (z. B. Wohnungsunternehmen, Projektentwickler, Kommunen, Mobilitätsanbieter) erfolgen.

Der Pkw-Bestand im Quartier ist eine Schlüsselgröße für die Lebensqualität in Quartieren. Wenn es gelingt, die Mobilität mit weniger Pkw zu realisieren, besteht die Möglichkeit, attraktivere Stadträume und gerechtere Lösungen für alle Bewohner*innen zu schaffen. Dazu bedürfte es eines Wandels im Umgang mit Pkw-Stellplätzen. Ziel kann es sein, umfassende Mobilitätslösungen in Quartieren anzubieten und dadurch den Stellplatzbedarf zu reduzieren. In den kommunalpolitischen Diskussionen zur Ausgestaltung von Neubauquartieren gibt es jedoch große Unsicherheiten über eine angemessene Zahl von Stellplätzen. Die Zahl der notwendigen Stellplätze in Neubauprojekten, die früher in Landesbauordnungen geregelt war, wird über kommunale Stellplatzsatzungen festgelegt. In einigen Städten sind aber auch noch Satzungen aus den 1990er Jahren bis heute in Kraft. Die geforderten Stellplatzzahlen variieren dabei ebenso wie die Kriterien zur Reduktion dieses Schlüssels. Für die Aufstellung der Stellplatzsatzungen gibt es einerseits keine empirische Basis und andererseits ist unklar, in welchem Maße quartiersbezogene Mobilitätskonzepte tatsächlich den Stellplatzbedarf reduzieren.

Die geforderten Stellplatzzahlen liegen örtlich häufig mit mindestens einem Stellplatz je Wohneinheit deutlich über den beobachteten Pkw-Besitzquoten von Großstädten. Das Berechnungstool „Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ (Stiftung „Lebendige Stadt“ 2021) berücksichtigt unterschiedliche Faktoren (u. a. Nahversorgung, Nutzungsmischung, Reisezeit, ÖV-Erschließung), um den notwendigen Pkw-Besitz im Wohnungsbau abzu-

schätzen. Beispielsweise besitzen in Hamburg 43 Prozent und in Berlin 51 Prozent der Haushalte gar keinen Pkw (Nobis & Kuhnimhof 2018). Diese beiden Städte haben ihre Stellplatzforderungen im Wohnungsbau mittlerweile aufgehoben (Hamburg 2014, Berlin bereits in den 1990er Jahren). Die hohe Anzahl an Pkw in den innerstädtischen Bereichen von Großstädten führt häufig zu einem erhöhten Parksuchverkehr in ohnehin beengten Straßenräumen und damit zu einer zusätzlichen Belastung der Anwohner*innen mit Lärm und Luftschadstoffen. Der ruhende Verkehr (parkende Pkw) beansprucht zudem große Flächen, was dadurch verstärkt wird, dass viele Pkw selten bewegt werden und im Durchschnitt mehr als 23 Stunden pro Tag auf einem Parkplatz stehen (Nobis & Kuhnimhof 2018). Der hohe Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs steht in einer starken Konkurrenz zu anderen möglichen Nutzungen wie Grün-, Aufenthalts- und Spielflächen. Bedenken bestehen darin, dass eine Reduzierung von Stellplätzen auf privaten Grundstücksflächen den öffentlichen Raum zusätzlich belasten könnten. Verträgliche und nachhaltige Parkraum- und Mobilitätskonzepte würden helfen, den tatsächlichen Ansprüchen gerecht zu werden.

In deutschen und europäischen Städten wurden bislang Neubauquartiere mit Mobilitätskonzepten in unterschiedlichen Größen umgesetzt, wie beispielsweise das Stellwerk 60 in Köln, die autofreie Mustersiedlung Floridsdorf (Wien), das Quartier Vauban in Freiburg, die Lincoln-Siedlung in Darmstadt, der Domagkpark in München oder Mitte Altona in Hamburg (VCD 2022). Über die tatsächlichen Wirkungen und die Wirksamkeit neuer quartiersbezogener Mobilitätskonzepte fehlen bislang meist empirisch gesicherte Erkenntnisse, denn es gibt erst wenige Studien hierzu (u. a. Freie Hansestadt Bremen 2020, Klein et al. 2021).

Im Rahmen der Studie wird deshalb den folgenden Fragestellungen nachgegangen und daraus werden konkrete Handlungsempfehlungen für Politik, Kommunen und Planer*innen entwickelt:

(1) Wie können quartiersbezogene Mobilitätskonzepte als Alternative zum privaten Pkw-Besitz eine Anpassung des Stellplatzschlüssels unterstützen?

(2) Wie ausgeprägt ist die Bereitschaft zur Pkw-Abschaffung und zur Nutzung von alternativen Mobilitätsbausteinen unter den Bewohnenden und wie kann diese gefördert werden?

Mittels einer Fallstudienanalyse werden Aussagen über Wirkungen von bereits realisierten quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten in vier ausgewählten Quartieren untersucht.

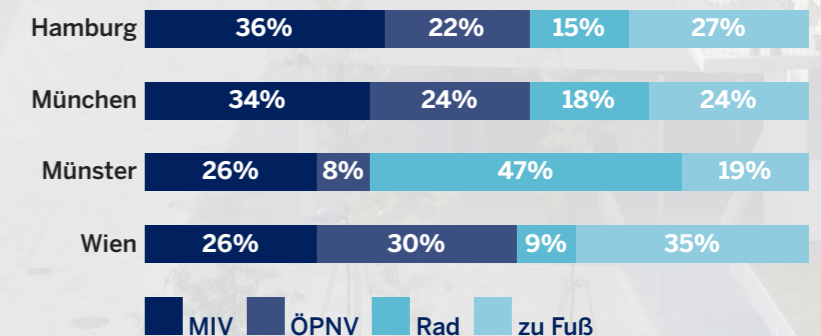
Mit dem Pergolenviertel in Hamburg, dem Prinz-Eugen-Park in München, der Weißenburgsiedlung in Münster und dem Sonnwendviertel Ost in Wien werden vier Quartiere untersucht, um Aussagen über die Wirkungen von bereits realisierten quartiersbezogenen Mobilitätskonzepten auf das Mobilitätsverhalten bei einem reduzierten Stellplatzschlüssel treffen zu können.

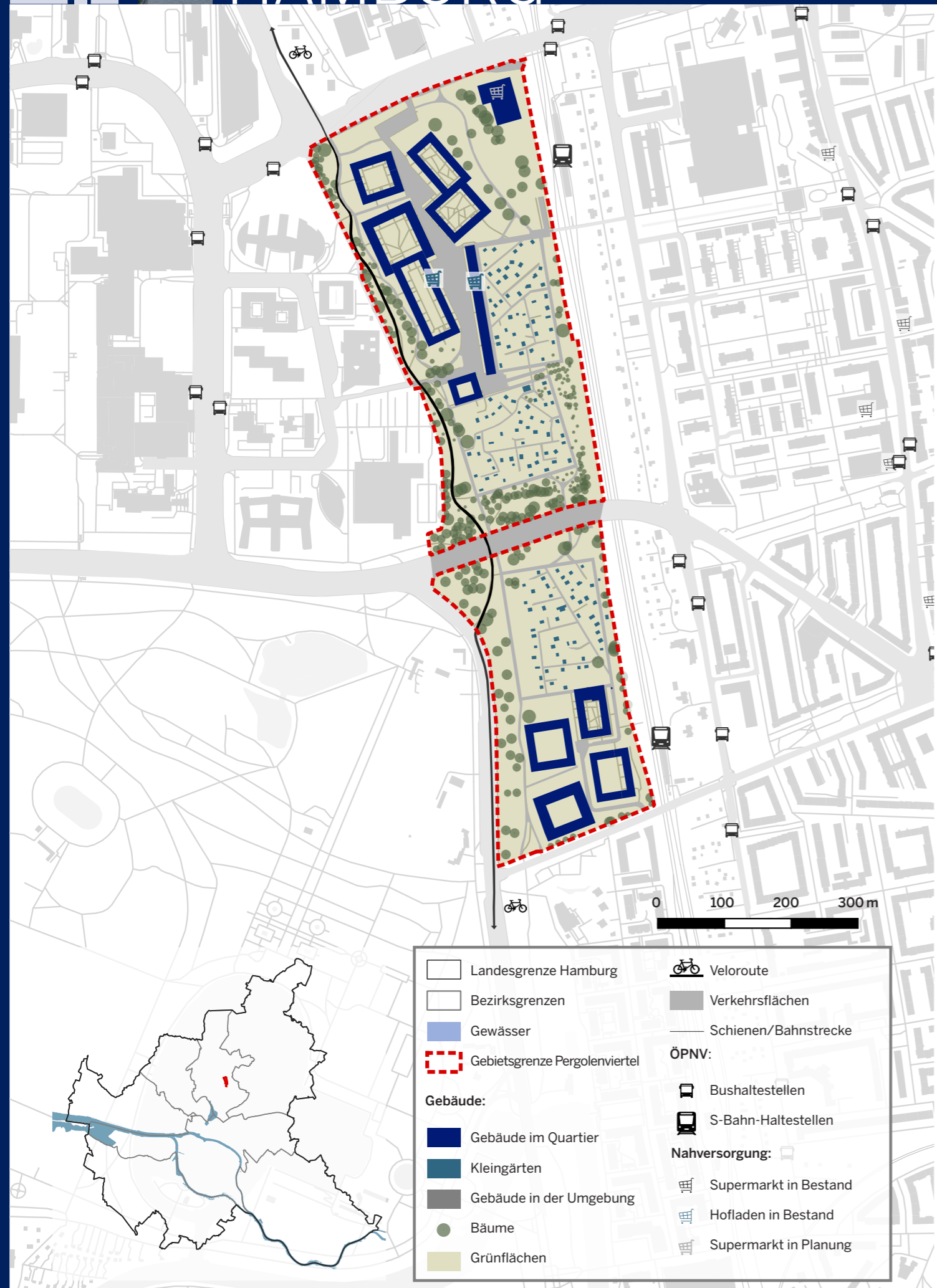


Abwägungskriterien für die Fallauswahl

- Mobilitätskonzept und/oder reduzierter Stellplatzschlüssel
- Innerstädtische Lage
- Neubauquartiere (Fertigstellung bzw. Bezug ab 2018)
- Anteil an gefördertem Wohnungsbau
- Vielzahl an umgesetzten Mobilitätsmaßnahmen

Gesamtstädtischer Modal Split (Wege)





Landesgrenze Hamburg	Veloroute
Bezirksgrenzen	Verkehrsflächen
Gewässer	Schienen/Bahnstrecke
Gebietsgrenze Pergolenviertel	ÖPNV:
Gebäude:	Bushaltestellen
Gebäude im Quartier	S-Bahn-Haltestellen
Kleingärten	Nahversorgung:
Gebäude in der Umgebung	Supermarkt in Bestand
Bäume	Hofladen in Bestand
Grünflächen	Supermarkt in Planung



Das Pergolenviertel ist ein Neubauquartier im Bezirk Hamburg-Nord, in dem auch bestehende Kleingärten (ca. 170) integriert sind. Mit dem Mobilitätskonzept, das im Jahr 2015 erstellt wurde, wird eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Richtung Umweltverbund und Klimaschutz angestrebt, das den Rad- und Fußverkehr, den ÖPNV und Sharing-Angebote fördert. Zahlreiche Angebote wie Radabstellmöglichkeiten in den Gebäuden und der Verleih von Lastenrädern sollen die verstärkte Nutzung des Fahrrads erleichtern.

In Hamburg wurde die Kfz-Stellplatzpflicht im Wohnungsbau im Jahr 2014 aufgehoben.

Damit ist für Bauherr*innen bzw. Grundstückseigentümer*innen eine flexible, differenzierte und vorhabenspezifische Stellplatzlösung möglich. Für das Pergolenviertel ist daher ein Mobilitätskonzept erarbeitet worden. Ziel war es, die Pkw-Stellplatzanzahl gering zu halten, um den Pkw-Verkehr insgesamt zu reduzieren. Mit dem verringerten Stellplatzschlüssel soll eine nachhaltige Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens erreicht werden.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, die vom Bundesumweltministerium im Rahmen des Programms Klimaschutz im Radverkehr (Förderzeitraum 2017 bis 2020) gefördert wurde, wurde in den Konzeptausschreibungen der Grundstücke berücksichtigt, so dass sich die Bauherr*innen zu dessen Umsetzung verpflichtet haben. Unterschiedliche Maßnahmen wurden somit auf unterschiedlichen Ebenen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf Privatgrund umgesetzt. Das im Jahr 2017 von Seiten des Bezirksamts Hamburg-Nord beauftragte Quartiersmanagement unterstützt die Umsetzung des Mobilitätskonzepts und informiert die Bewohner*innen über die Mobilitätsmaßnahmen im Quartier, beispielsweise mit einem Willkommenspaket, das jeden Bewohner und jeder Bewohnerin vor dem Einzug ausgehändigt wird.

Quartiersdaten

Bezirk (Stadtteil)	Hamburg-Nord (Winterhude)
Wohnungsunternehmen	22 Bauherr*innen, darunter SAGA, 6 Genossenschaften, 8 Baugemeinschaften
Anzahl Wohneinheiten	ca. 1.700, davon 60 % geförderter Wohnungsbau
Bewohner*innen	ca. 3.000 (2022)
Kfz-Stellplatzschlüssel	0,4 bis 0,5 (baufeldweise)
zeitlicher Rahmen	geplante Fertigstellung 2024

Mobilitätsangebote und Infrastruktur

- **Öffentlicher Personennahverkehr:** 2 S-Bahn-Haltestationen (Rübenkamp, Alte Wöhr, S1), U-Bahn-Haltestelle (Sengelmannstraße, U1), zahlreiche Buslinien
- **Straßenverkehrsberuhigt** (Tempo-30-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich)
- **Pkw-Stellplätze im öffentlichen Raum:** 226 Stellplätze, davon 13 für Menschen mit Behinderung, 4 für E-Pkw
- **(private) Pkw-Stellplätze in Gebäuden:** 756 Stellplätze
- **Carsharing-Angebot in Tiefgaragen (Anbieter Cambio):** 2 Carsharing-Pkw Winterlindenweg 76 (Baufeld 1), 2 Carsharing-Pkw Winterlindenweg 75-83 (Baufeld 2a)
- **Veloroute 5**
- **Fahrradabstellplätze im öffentlicher Raum:** 203 Anlehnbügel, davon 8 für Lastenräder
- **Mietangebote im öffentlichen Raum:** StadtRad-Station: bis zu 16 Fahrräder sowie Lasten-Pedelec, hvv switch Punkt: 6 Carsharing-Pkw
- **Mobilitätsstation „mobilport“:** 4 Lastenräder (mit E-Antrieb), 2 E-Bikes (optional mit Lasten- oder Kinderanhänger), 1 E-Rikscha, Fahrradselbsthilfwerk



Der Prinz-Eugen-Park ist ein Neubauquartier (Geschosswohnungsbau, Stadt- und Atriumhäuser) im Nordosten Bogenhausens, München. Alle 21 Bauherr*innen des Prinz-Eugen-Parks haben sich freiwillig zu einem Konsortium zusammengeschlossen. Die Bildung eines Konsortiums ist für München neu. Ziel des Konsortiums war es, mit Politik, Verwaltung, Forschung, Mobilitätsanbieter*innen und zukünftigen Bewohner*innen ein lebendiges, lebenswertes Quartier zu schaffen. Die einzelnen Mobilitätsbausteine der jeweiligen Bauherr*innen wurden in ein Gesamtkonzept integriert. Entstanden ist ein Mobilitätskonzept mit zwölf Leitlinien, an

denen sich die zukünftigen Planungen und Umsetzungen orientieren sollen, u. a. Verbesserung des ÖPNV-Angebots, effiziente Nutzung der Tiefgaragenstellplätze, Reduzierung des motorisierten Individualverkehr-Anteils. Ziel des Mobilitätskonzepts ist eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum mit Vorrang für Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen.

In München wurde im Jahr 2016 der Kfz-Stellplatzschlüssel per Stadtratsbeschluss flexibilisiert und differenziert. Im geförderten Wohnungsbau kann ein Stellplatzschlüssel von 0,3 bis 0,8 je nach Mietmodell, Lage und ÖPNV-Erschließung umgesetzt werden. Im freifinanzierten Wohnungsbau kann ebenso eine Reduktion bis 0,3 umgesetzt werden, wobei unterschiedliche Auflagen bei der Baugenehmigung einzuhalten sind. Damit besteht die Möglichkeit, den Stellplatzschlüssel mit einem Mobilitätskonzept an die konkreten Bedarfe eines Bauvorhabens anzupassen.

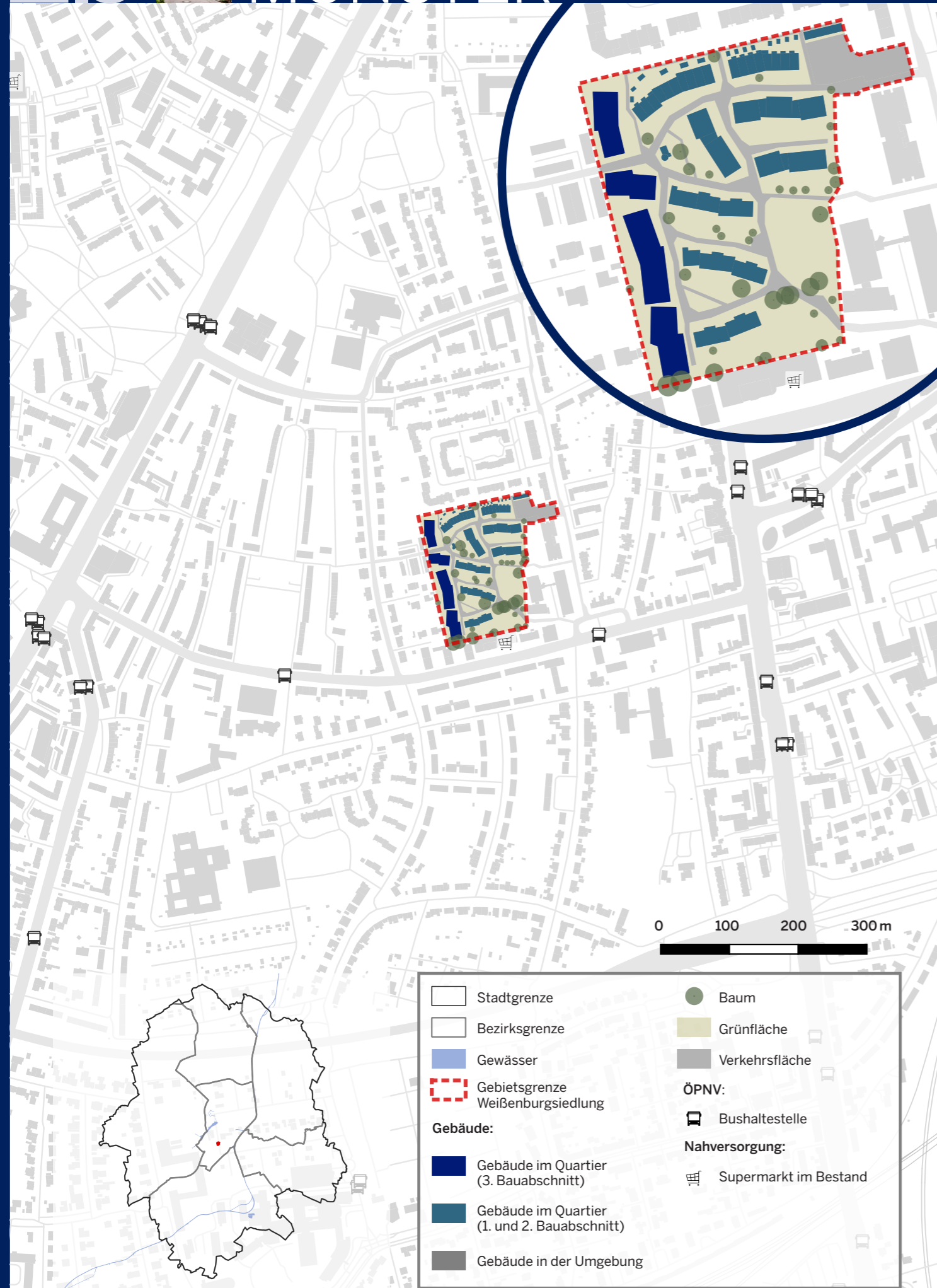
Das Konsortium hat in der Realisierungsphase die stadt bau münchen GmbH mit der Koordination und Umsetzung der Maßnahmen beauftragt. Seit Juli 2020 ist die Quartiersgenossenschaft GeQo eG zuständig für eine langfristige Aufrechterhaltung und Erweiterung des Mobilitätsangebots im Quartier.

Quartiersdaten

Bezirk (Stadtteil)	Bogenhausen (Oberföhring)
Wohnungsunternehmen	21 Bauherren, kommunale Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungsbaugenossenschaften, Baugemeinschaften und sonstige Bauträger/Wohnungsunternehmen
Anzahl Wohneinheiten	1.800, davon 50 % geförderter Wohnungsbau
Bewohner*innen	4.500
Kfz-Stellplatzschlüssel	0,6 bis 1,0
zeitlicher Rahmen	Bezug 2018 bis 2022

Mobilitätsangebote und Infrastruktur

- **Öffentlicher Personennahverkehr:** Trambahnlinien 16 und 37 (Tram-Haltestelle: Prinz-Eugen-Park), zahlreiche Buslinien
- **Straßenverkehrsberuhigt** (Tempo-30-Zone)
- **Flexibles Parkraummanagement:** Tiefgaragenstellplätze (flexible Stellplatznutzung) über App Ampido
- **Stationbasiertes Carsharing:** STATTAUTO zwei Standorte: Jörg-Hube-Straße und Ruth-Drexel-Straße; E-Scooter zwei Standorte: Maria-Nindl-Platz, Jörg-Hube-Straße
- **E-Ladestationen für Pkw und Zweiräder**
- **Mobilitätsstationen:** E-Lastenräder, Zweiradservice (Stadtrad089)



Das Quartier Weißenburgsiedlung in Münster, das ab dem Jahr 2001 erstmals bezogen wurde und mit dem dritten Bauabschnitt 2018 abgeschlossen ist, ist mit insgesamt 189 Wohnungen deutlich kleiner als die bisher vorgestellten Fallbeispiele. Die Weißenburgsiedlung mit ihrer innenstadtnahen Lage wurde im Rahmen des Landeswettbewerbs Nordrhein-Westfalen (NRW) Wohnen ohne Autos realisiert. Das Mobilitätskonzept sieht einen reduzierten Kfz-Stellplatzschlüssel von 0,2 vor. Ausgewiesen wurde hierfür ein zum Quartier gehörender Besucherparkplatz, der auch für ein stationbasiertes Carsharing genutzt wird. Ziel ist

es, dass durch den reduzierten Stellplatzschlüssel einerseits ein vielfältig zu nutzender öffentlicher Raum im Quartier entsteht und andererseits eine flächen- und kostensparende Bebauung möglich ist.

Für das autofreie Wohnquartier (reduzierter Stellplatzschlüssel von 0 bis 0,2 Stellplätze je Wohneinheit) wurde als rechtliche Absicherung ein Regelwerk entwickelt, so dass auch Eigentumswohnungen langfristig abgesichert sind. Die Bewohner*innen der Weißenburgsiedlung verpflichten sich, bei ihrem Einzug auf einen eigenen Pkw zu verzichten. Solche Verzichtserklärungen sind allerdings nach einem Urteil des Landgerichts Münster unwirksam. Autofreie Quartiere können daher nur auf freiwilliger Basis funktionieren.

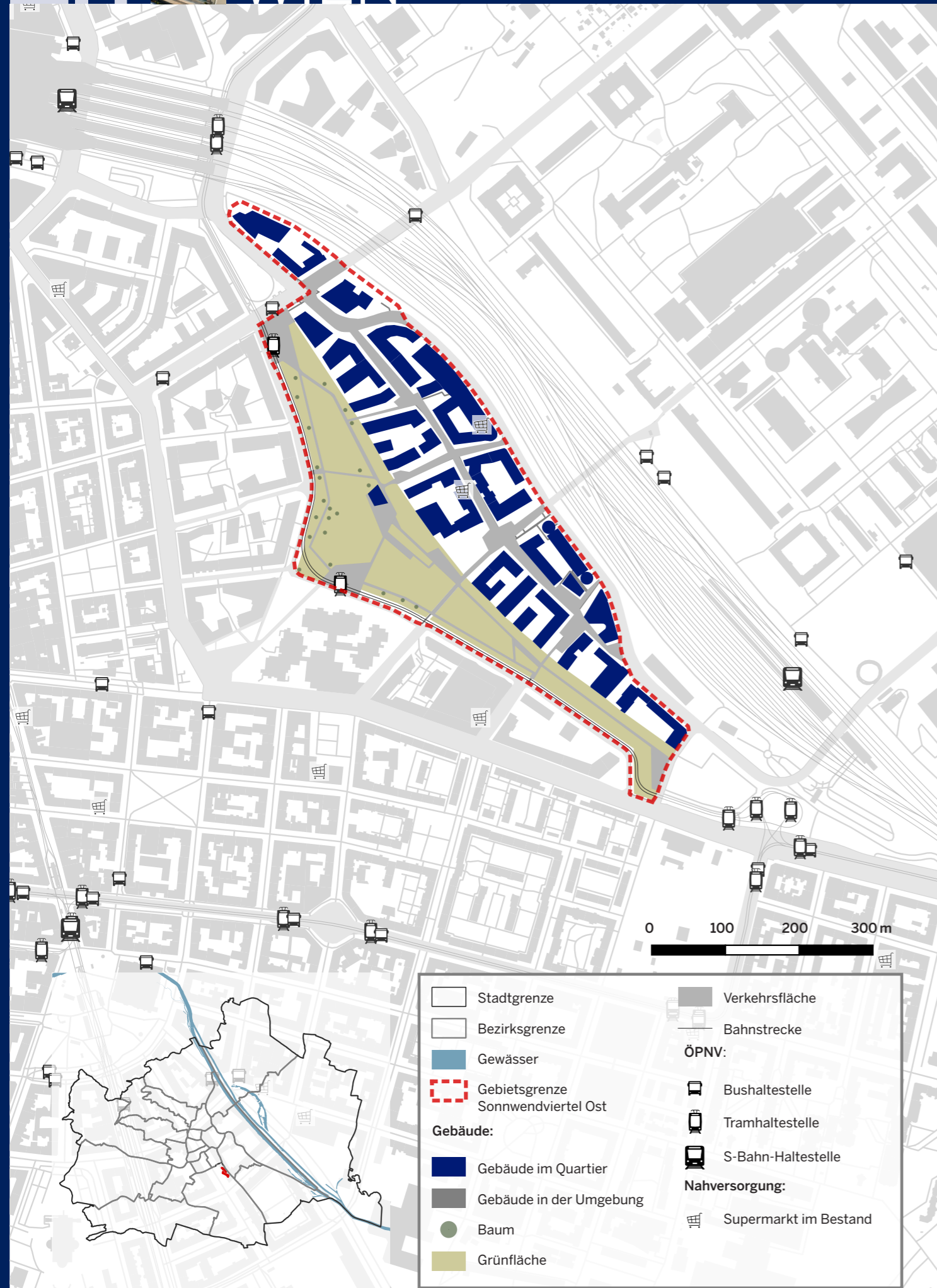
Seit 2019 gibt es keine gesetzlich vorgegebene Stellplatzpflicht durch das Land NRW. Die Regelung liegt seitdem bei den Kommunen. Die Stadt Münster regelt die Anzahl der Parkplätze in einer eigenen Stellplatzsatzung.

Quartiersdaten

Bezirk (Stadtteil)	Mitte (Geist)
Wohnungsunternehmen	LEG Immobilien
Anzahl Wohneinheiten	189, davon 138 öffentlich gefördert
Bewohner*innen	ca. 500
Kfz-Stellplatzschlüssel	0,2
zeitlicher Rahmen	Fertigstellung: 1. Bauabschnitt 2001, 2. Bauabschnitt 2003, 3. Bauabschnitt 2018

Mobilitätsangebote und Infrastruktur

- Öffentlicher Personennahverkehr: 3 Buslinien
- Autofreies Quartier (Zufahrten durch Poller für den allgemeinen Verkehr gesperrt)
- Pkw-Stellplätze: 32 Parkplätze für Besucher*innen
- Stationbasiertes Carsharing: 10 Parkplätze für Carsharing am angrenzenden Besucherparkplatz (Anbieter: Stadtteilauto)
- Fahrradboxen auf angrenzendem Besucherparkplatz



Das Sonnwendviertel Ost südlich des Wiener Hauptbahnhofs im 10. Bezirk wurde im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens entwickelt. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Mobilitäts- und Freiraumkonzept integriert. Das Mobilitätskonzept, das im Jahr 2014 erstellt wurde, sieht eine Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Förderung der Multimodalität vor. Zudem soll das Quartier von motorisiertem Durchgangsverkehr weitgehend freigehalten werden. Das Parken erfolgt überwiegend in den Sammelgaragen.

Es gab grundlegende Vorgaben für die Entwicklung des Sonnwendviertels Ost. Die Zielsetzung des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025 lautet „80:20“. Das bedeutet, dass der Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) im Modal Split bis 2025 bei 80 % liegen und der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf 20 % zurückgehen soll. Im Jahr 2019 betrug der Anteil des MIV 27 %.

Die Stellplatzverpflichtung, die durch die Stellplatznovelle (Wiener Garagengesetz) 2014 geregelt ist, gibt vor, dass bei Neu- und Zubauten pro 100 Quadratmeter Wohnnutzfläche ein Kfz-Stellplatz zu errichten ist. Die Verpflichtung kann auch durch Zahlung einer Ausgleichsabgabe erfüllt werden. Zudem gibt es Sonderregeln und Ausnahmen. Im Mobilitätskonzept des Sonnwendviertels Ost ist festgelegt, bei welchen Baufeldern die Pflichtstellplätze in den Sammelgaragen untergebracht werden. Bewohner*innen der anderen Baufelder können die Sammelgaragen nutzen, sind aber nicht dazu verpflichtet. Zudem ist geregelt, dass die Bauträger*innen bzw. Eigentümer*innen verpflichtend einen Errichtungskostenbeitrag von 9.000 Euro (beinhaltet Beitrag von 1.000 € in den Mobilitätsfonds) an den Garagenbetreibenden zu leisten haben.

Die Finanzierung der Umsetzungsmaßnahmen für eine nachhaltige Mobilität erfolgt durch den sogenannten Mobilitätsfonds (pro Pflichtstellplatz 1.000 Euro Einmalzahlung). Der Mobilitätsfonds wird von der Stadt Wien (Magistratsabteilung 28) verwaltet und von der Mobilitätsagentur Wien betreut. Zwischen 2019 und 2021 wurden über 20 Mobilitätsprojekte gefördert. Die Stadtteilagentur übernimmt die Gesamtkoordination für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts.

Quartiersdaten

Bezirk (Stadtteil)	10. Bezirk, Favoriten (Sonnwendviertel)
Wohnungsunternehmen	24 Bauherr*innen (geförderter Wohnungsbau, freifinanzierter Wohnungsbau, Quartiershäuser, Baugruppen)
Anzahl Wohneinheiten	ca. 2.100
Bewohner*innen	3.000 (Stand 2022)
Kfz-Stellplatzschlüssel	0,5
zeitlicher Rahmen	Fertigstellung 2023

Mobilitätsangebote und Infrastruktur

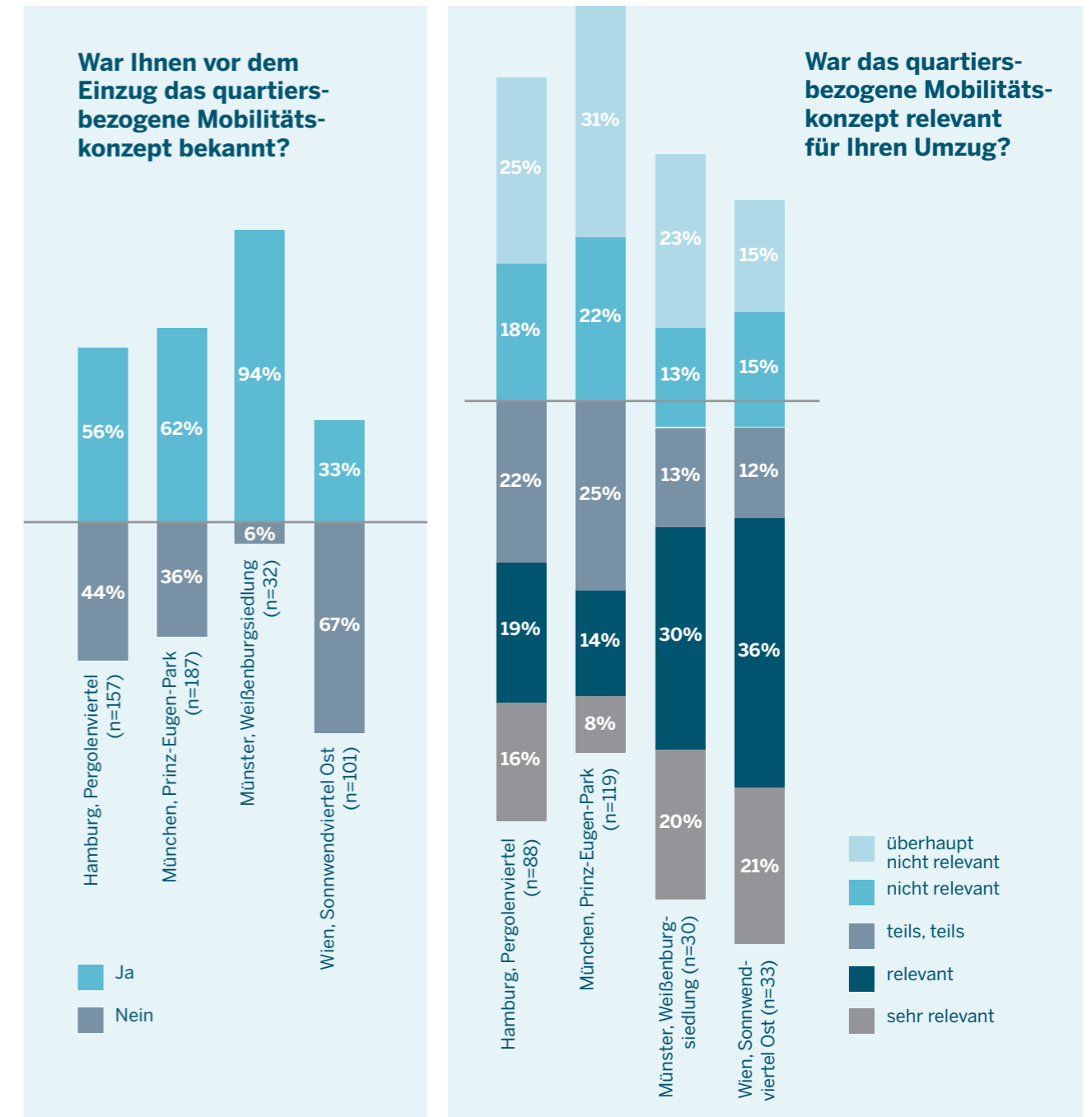
- **Öffentlicher Personennahverkehr:** Straßenbahnlinie D (Straßenbahn-Haltestelle: Alfred-Adler-Straße, Hlawkagasse, Absberggasse), Buslinie 69A
- **Fußgängerzone** (Slow-motion-Promenade für Radfahrer*innen im Schrittempo befahrbar)
- **Straßenverkehrsberuhigt** (Tempo-30-Zone)
- **Sammelgaragen (2 Hochgaragen):** 755 Stellplätze für Bewohner*innen und Besucher*innen
- **Stationbasiertes (E-)Carsharing:** WienMobil Auto in Hlawkagasse, MO.Point in Maria-Lassnig-Straße
- **Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum:** ca. 400 Stellplätze für Bewohner*innen und Besucher*innen
- **Bikesharing:** WienMobil Rad in Hlawkagasse
- **Mobilitätskarte:** integrierte Mobilitätsdienstleistungen
- **Mobilitätsrat:** Nachbarschaftsrat zum Thema nachhaltige Mobilität (Vertreter*innen der Wohnhäuser)

Die Ergebnisse basieren auf einer Haushaltsbefragung im Jahr 2022, welche das Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technische Universität Hamburg in vier ausgewählten Neubauquartieren (Pergolenviertel, Prinz-Eugen-Park, Sonnwendviertel Ost und Weißenburgsiedlung) durchgeführt hat. Die Einladung zur Teilnahme an der Befragung erfolgte mittels Postkarten, die an alle Haushalte, die zum Erhebungszeitpunkt in den Quartieren vorhanden waren, verteilt wurden. Auf der Postkarte waren alle notwendigen Informationen wie beispielsweise der Zugang zum Online-Fragebogen (Link und QR-Code), Ziel der Erhebung und Datenschutzerklärung enthalten. Inhaltlich gliederte sich der Online-Fragebogen in fünf Bereiche: Umzug in das Neubauquartier, Mobilitätsverhalten, Mobilitätskonzept, Stellplätze und Parken sowie Angaben zur Soziodemographie. Die Rücklaufquote der Haushaltsbefragung lag im Sonnwendviertel Ost bei 8 %, im Pergolenviertel und Prinz-Eugen-Park bei 12 % und in der Weißenburgsiedlung bei 20 %.

	HAMBURG Pergolenviertel	MÜNCHEN Prinz-Eugen- Park	MÜNSTER Weißenburg- siedlung	WIEN Sonnwendviertel Ost
Geschlecht	(n=158)	(n=191)	(n=32)	(n=101)
männlich	50 %	41 %	34 %	50 %
weiblich	48 %	58 %	66 %	50 %
divers	1 %	1 %	–	1 %
Alter	(n=158)	(n=191)	(n=32)	(n=101)
Durchschnitt	39	47	49	38
Bildungsgrad	(n=157)	(n=190)	(n=32)	(n=101)
(Fach-)Hochschulabschluss	70 %	71 %	69 %	76 %
mtl. Nettohaushaltseinkommen	(n=149)	(n=181)	(n=32)	(n=100)
bis unter 1.000 €	2 %	2 %	9 %	5 %
1.000 bis unter 3.000 €	29 %	27 %	72 %	41 %
3.000 bis unter 5.000 €	34 %	38 %	19 %	30 %
über 5.000 €	35 %	34 %	–	24 %
Haushaltsgröße	(n=149)	(n=181)	(n=32)	(n=100)
1-Personenhaushalt	20 %	22 %	22 %	32 %
2-Personenhaushalt	43 %	22 %	38 %	44 %
3-Personenhaushalt	19 %	16 %	26 %	16 %
Haushalt mit 4 und mehr Personen	19 %	40 %	13 %	9 %
Wohnstatus	(n=156)	(n=187)	(n=32)	(n=101)
Miete	71 %	74 %	100 %	80 %
Eigentum	29 %	26 %	–	20 %

Die Tabelle zeigt die soziodemographischen Daten der Teilnehmenden in den jeweiligen Quartieren. Das Verhältnis zwischen Männern und Frauen ist in den Neubauquartieren bis auf das Quartier in Münster in etwa ausgeglichen. Das Durchschnittsalter der Teilnehmenden liegt zwischen 38 und 49 Jahre. In Bezug auf den Bildungsgrad weist die Stichprobe einen hohen Anteil an Akademiker*innen auf. Zum Vergleich lag in Hamburg im Jahr 2019 der Anteil an Personen mit (Fach-)Hochschulabschluss bei 30 %. Eine starke Unterscheidung je nach Befragungsquartier zeigt sich im monatlichen Nettohaushaltseinkommen. Im Quartier Weißenburgsiedlung liegt das monatliche Nettohaushaltseinkommen der Teilnehmenden insgesamt unter 5.000 €. Hingegen verfügen bei den anderen drei Quartieren etwa 24 bis 35 % der Teilnehmenden über ein monatliches Nettohaushaltseinkommen von über 5.000 €. Zwischen 20 und 32 % der Teilnehmenden der vier Quartiere leben in einem 1-Personen-Haushalt. Der gesamtstädtische Anteil der 1-Personen-Haushalte in Hamburg lag in 2021 bei 54 %. So fällt auf, dass vor allem diese Haushaltsgröße deutlich unterrepräsentiert ist. Auch zeigt sich, dass im Quartier Prinz-Eugen-Park die Haushaltsgröße bei einem 4- und mehr Personen-Haushalt mit etwa 40 % erheblich von den anderen Befragungsquartieren abweicht. Da noch nicht alle Neubauwohnungen bezugsfertig sind, unterliegt die Verteilung der Haushalte stetigen Veränderungen.

Die nachfolgenden Ergebnisse (rundungsbedingte Abweichungen von „100“ möglich) zeigen die Bewertung des Mobilitätskonzepts, die Veränderungen im Mobilitätsverhalten, die mit dem Umzug einhergehen, die Rolle des Carsharings und wie sich die Parkraumsituation und Nahversorgung in den jeweiligen Quartieren darstellt.



Bekanntheit und Relevanz des Mobilitätskonzepts bei den Bewohnenden

Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte kennzeichnet, dass sie im Zusammenhang mit einem Wohnungsbauvorhaben realisiert werden. Ziel ist es, durch die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen (z. B. Sharing-Angebote, Fahrradleihsysteme, Mobilitätskarten, Informationspakete für Neubürger) zum privaten Pkw dauerhaft einen geringeren Pkw-Stellplatzbedarf zu unterstützen und ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu fördern.

In drei der ausgewählten Neubauquartiere zeigt sich, dass mehr als der Hälfte der Befragten vor dem Einzug bekannt war, dass es sich um ein Neubauquartier mit Mobilitätskonzept handelt. Im Quartier Sonnwendviertel Ost hingegen war das Konzept bei rund 67 % der Befragten vor dem Einzug nicht bekannt (siehe Grafik oben links).

50 % der Teilnehmenden der Weißenburgsiedlung, denen das Mobilitätskonzept bekannt war, bewerten das quartiersbezogene Mobilitätskonzept als relevant bzw. sehr relevant für ihren Umzug. Im Quartier Sonnwendviertel sind es sogar 57 %. Hingegen finden rund 53 % der Befragten des Prinz-Eugen-Parks, denen das Mobilitätskonzept bekannt war, das Konzept für ihren Umzug nicht relevant bzw. überhaupt nicht relevant (siehe Grafik oben rechts).

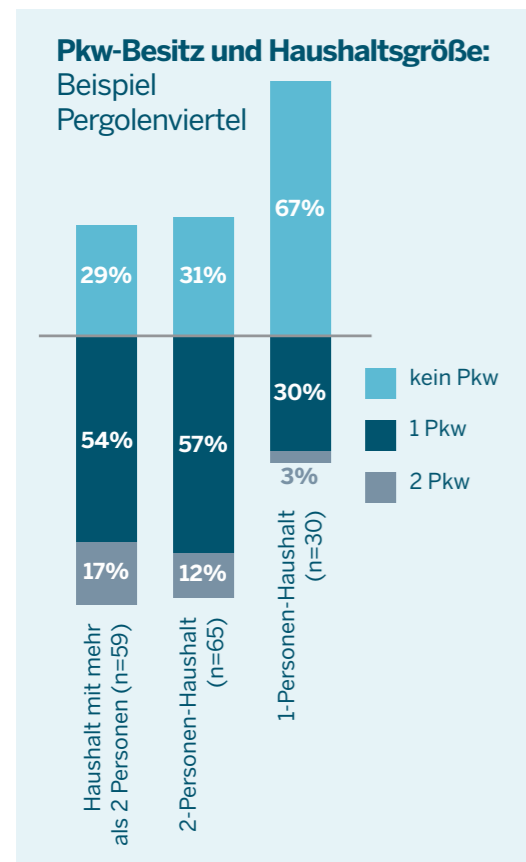
Mit dem Umzug in die jeweiligen Quartiere hat sich der Pkw-Besitz je Haushalt verringert.

Vorher-Nachher-Vergleich Pkw-Besitz je Haushalt		kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	mehr als 2 Pkw
Hamburg, Pergolen- viertel (n=158)	nach Umzug	37 %	50 %	13 %	–
	vor Umzug	33 %	53 %	13 %	1 %
München, Prinz- Eugen-Park (n=190)	nach Umzug	41 %	51 %	9 %	–
	vor Umzug	38 %	52 %	11 %	–
Münster, Weißenburg- siedlung (n=32)	nach Umzug	84 %	13 %	3 %	–
	vor Umzug	72 %	25 %	3 %	–
Wien, Sonnwend- viertel Ost (n=101)	nach Umzug	55 %	44 %	1 %	–
	vor Umzug	47 %	48 %	5 %	1 %

Im Vergleich – vor und nach dem Umzug – zeigt sich in allen vier Quartieren bei den befragten Haushalten, dass der private Pkw-Besitz nach dem Umzug zurückgegangen ist. Insbesondere die Haushalte in den Quartieren Sonnwendviertel Ost in Wien und Weißenburgsiedlung in Münster haben ihren Pkw-Besitz erheblich verringert (Tabelle oben). Auch andere Studien (u. a. UBA 2016) belegen den Zusammenhang zwischen autoreduzierten Quartieren und der Wahrscheinlichkeit einer Pkw-Abschaffung.

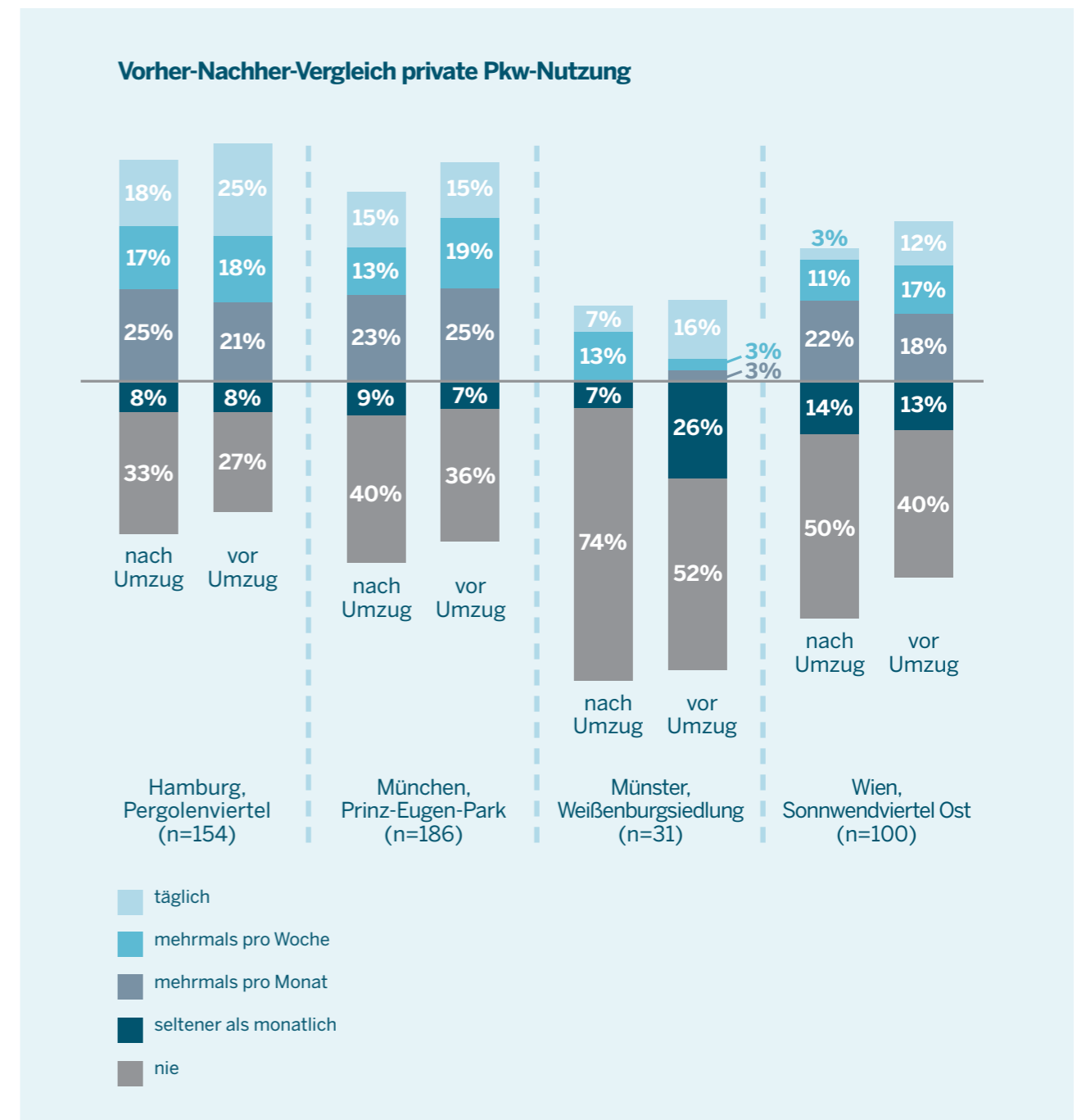
Auch wenn vielen Befragten das quartiersbezogene Mobilitätskonzept mit reduzierten Stellplatzschlüssel vor dem Einzug bekannt war (siehe Grafik S. 18), zeigt sich dennoch ein Widerspruch zum Pkw-Besitz je Haushalt.

Der Pkw-Besitz hat sich zwar mit dem Umzug in den Quartieren verringert, dennoch zeigt sich in den Quartieren ein relativ hoher Anteil an Pkw.



Am Beispiel des Quartiers Pergolenviertel in Hamburg zeigt sich eine starke Abhängigkeit des Pkw-Besitzes von der Haushaltsgröße. Rund zwei Drittel der Alleinlebenden (1-Personen-Haushalt) besitzen keinen Pkw. Hingegen haben rund 70 % der Haushalte mit zwei oder mehr Personen ein oder mehrere Pkw (Grafik oben links). Ähnliche Ergebnisse zeigen sich auch in den Quartieren Prinz-Eugen-Park in München und Sonnwendviertel Ost in Wien.

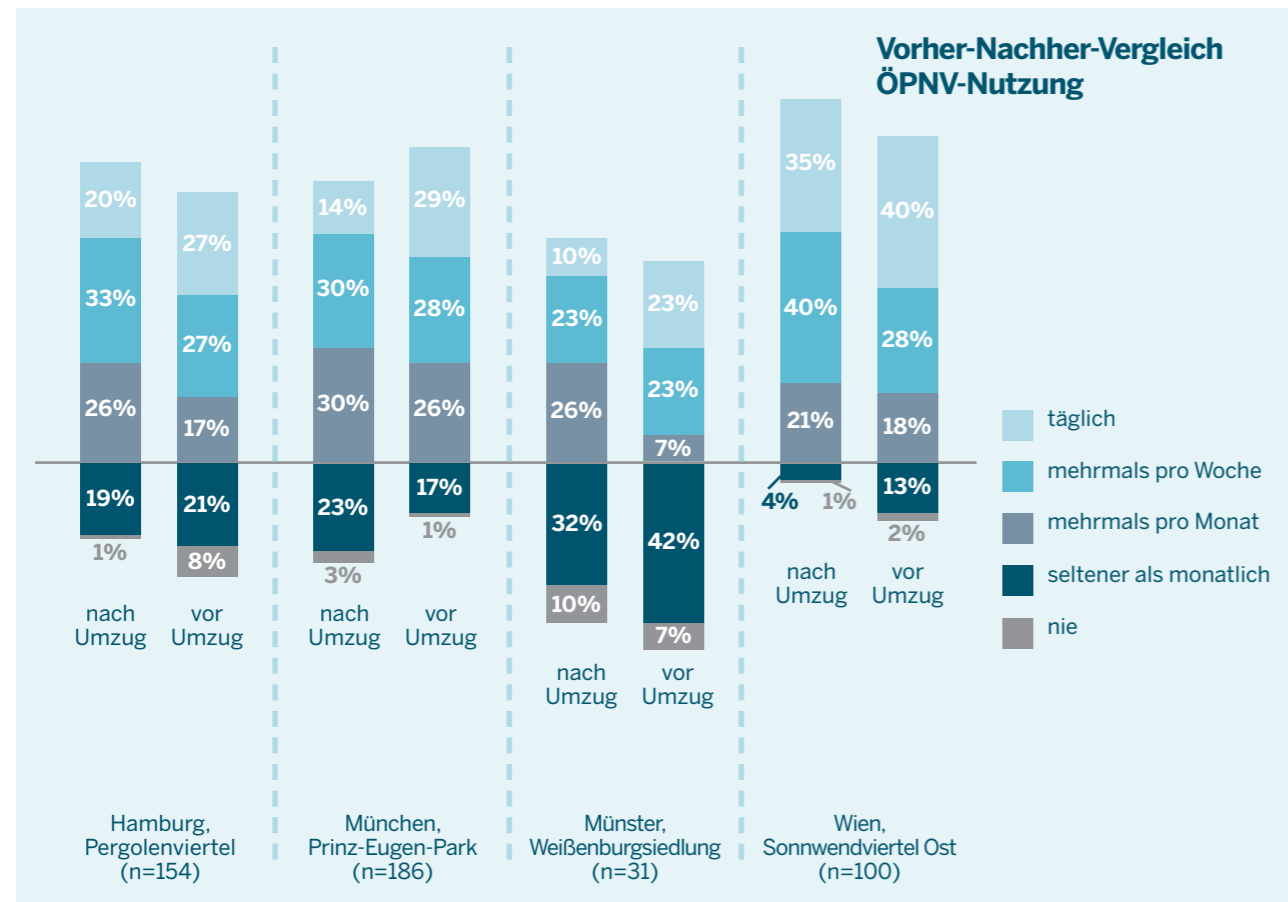
Tägliche Mobilitätsroutinen können sich durch einen Wohnumzug ändern und damit zu einer Reduzierung der privaten Pkw-Nutzung führen.



Bei der privaten Pkw-Nutzung treten in den jeweiligen Quartieren deutliche Unterschiede auf: Ein Vergleich – vor und nach dem Umzug – der Kategorie „tägliche private Pkw-Nutzung“ verdeutlicht, dass sich die private Pkw-Nutzung in den Quartieren Pergolenviertel, Sonnwendviertel Ost und Weißenburgsiedlung nach dem Umzug deutlich von rund 7 bis 9 % reduziert. Keine Veränderung zeigt sich hingegen im Quartier Prinz-Eugen-Park. Auch wird deutlich, dass die Befragten nach ihrem Umzug in das jeweilige Quartier in einem erheblichen Umfang den privaten Pkw gar nicht nutzen.

Durch einen Wohnungsumzug können sich tägliche Mobilitätsroutinen verändern, so auch die private Pkw-Nutzung. In der Umbruchsituation des Umzuges werden bestehende Mobilitätsroutinen eher infrage gestellt, Mobilität kann dabei neu gedacht werden. Veränderungen von Mobilitätsroutinen sind jedoch maßgeblich davon abhängig, welche Verkehrsmittel in welcher Qualität am neuen Wohnstandort zur Verfügung sind.

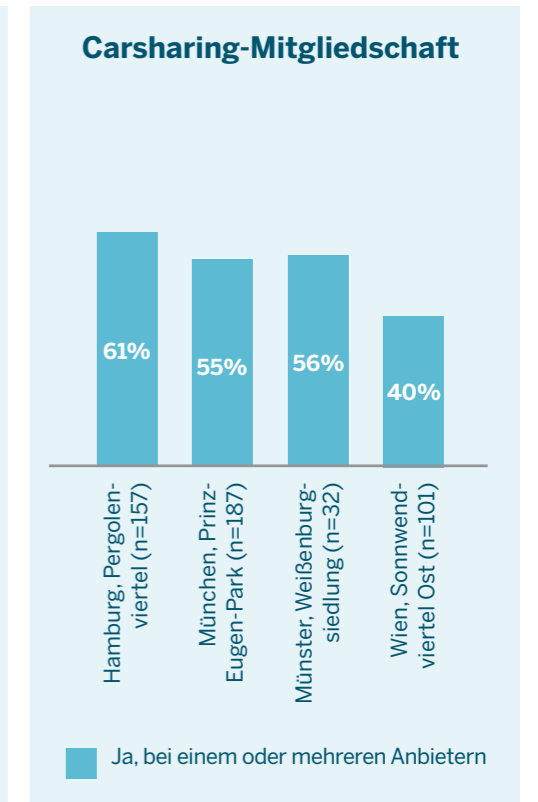
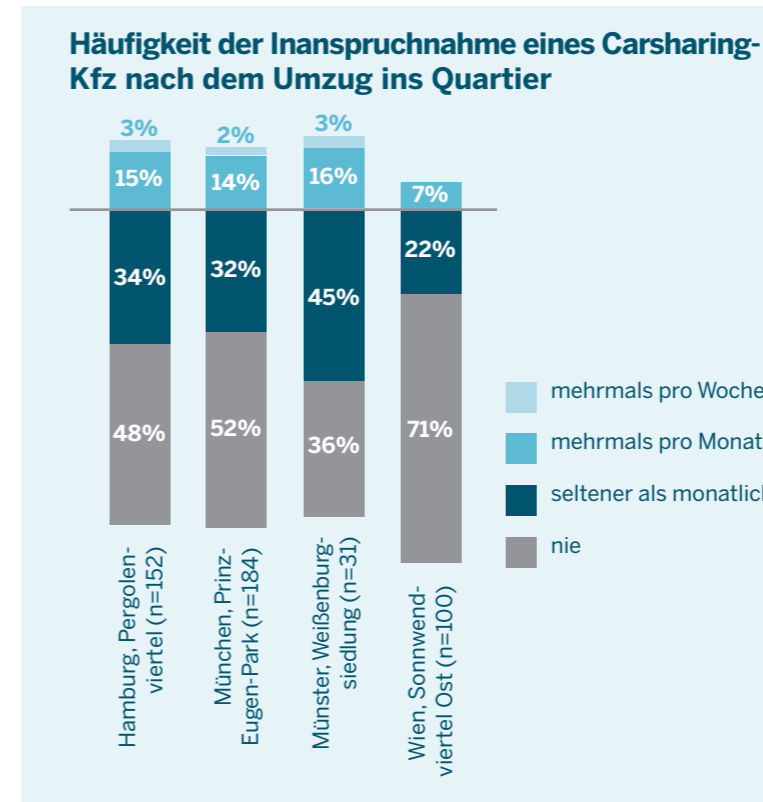
Eine Erhöhung der ÖPNV-Nutzung kann sich, u. a. durch eine gute Taktung und Erschließungsqualität einstellen.



Bei der täglichen ÖPNV-Nutzung zeigt sich, dass die Befragten in den jeweiligen Quartieren den ÖPNV deutlich weniger oft als vor dem Umzug nutzen. Der größte Rückgang mit rund 15 % zeigt sich hierbei im Quartier Prinz-Eugen-Park in München. Kleine Veränderungen bei dem Anteil an Nicht-ÖPNV-Nutzer*innen sind in den Quartieren Sonnendviertel Ost, Weißenburgsiedlung und Prinz-Eugen-Park zu sehen. Deutlich sinkt der Anteil an Nicht-ÖPNV-Nutzer*innen im Quartier Pergolenviertel mit rund 7 %. Eine Reduzierung der ÖPNV-Nutzung und somit mögliche unerwünschte Effekte für den ÖPNV können sich u. a. durch den neuen Wohnstandort und den damit ungünstigeren Arbeitswegen erklären lassen bzw. auch eine vermehrte Homeoffice-Nutzung.

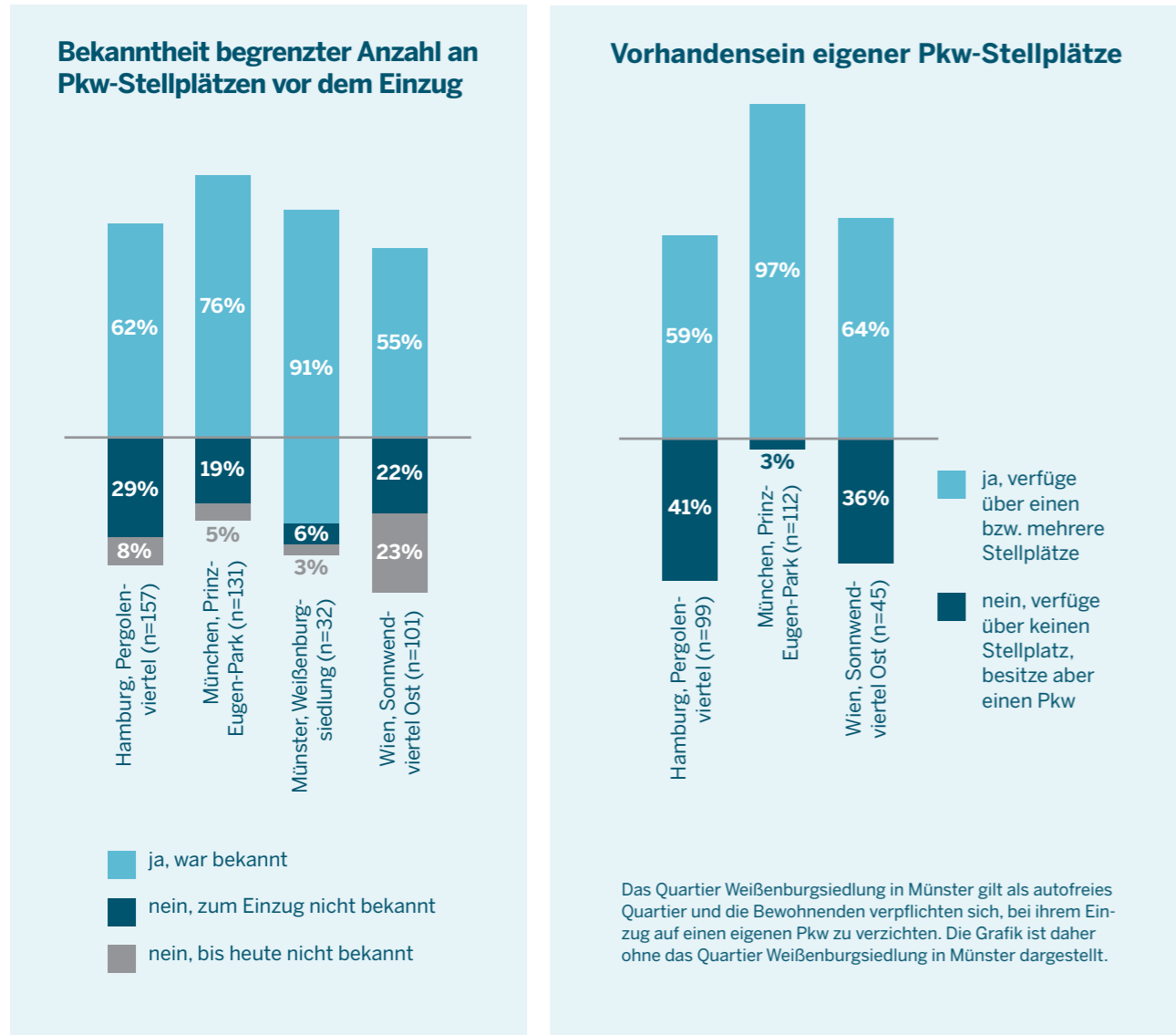
Eine gute Taktung und Erschließungsqualität soll Anreize schaffen, mehr Wege mit dem ÖPNV zurückzulegen. Wenn es in Quartieren weitere alternative Mobilitätsbausteine gibt, kann sich eine Verlagerung aber auch hinsichtlich Rad- und Fußverkehr einstellen, insbesondere dann, wenn alltägliche Ziele gut mit dem Fahrrad bzw. zu Fuß gut erreicht werden können.

Eine Erhöhung der ÖPNV-Nutzung ist nicht zwingend mit einem Umzug verbunden und führt damit nicht zwangsläufig zu einem damit veränderten Mobilitätsverhalten. Dies kann auch mit der selektiven Wohnstandortwahl (residential self-selection) der Bewohnenden zusammenhängen. Ist der ÖPNV stark in den individuellen Einstellungen und Routinen im Mobilitätsverhalten verfestigt, dann werden auch Wohnstandorte bei einem Umzug mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot gewählt.



Der Anteil bei Carsharing-Mitgliedschaften bei einem oder mehreren Anbietern ist bei den Befragten im Quartier Pergolenviertel mit 61 % am höchsten und im Quartier Sonnendviertel Ost mit 40 % am niedrigsten (siehe Grafik rechts oben). Bei der Häufigkeit der Inanspruchnahme eines Carsharing-Kfz nach dem Umzug ins Quartier unterscheidet sich das Quartier Sonnendviertel Ost von den anderen untersuchten Quartieren. Die Carsharing-Nichtnutzung ist im Sonnendviertel Ost mit 71 % vergleichsweise hoch. Die Carsharing-Nutzung in den anderen drei Quartieren erfolgt demgegenüber mit 2 und 3 % auch mehrmals pro Woche, die Inanspruchnahme eines Carsharing-Kfz mehrmals pro Monat liegt hier zwischen 14 und 16 % (siehe Grafik links oben). Das Carsharing-Angebot wird so zu einer Option bei den Befragten und nicht zur regelmäßigen Nutzung des Angebots.

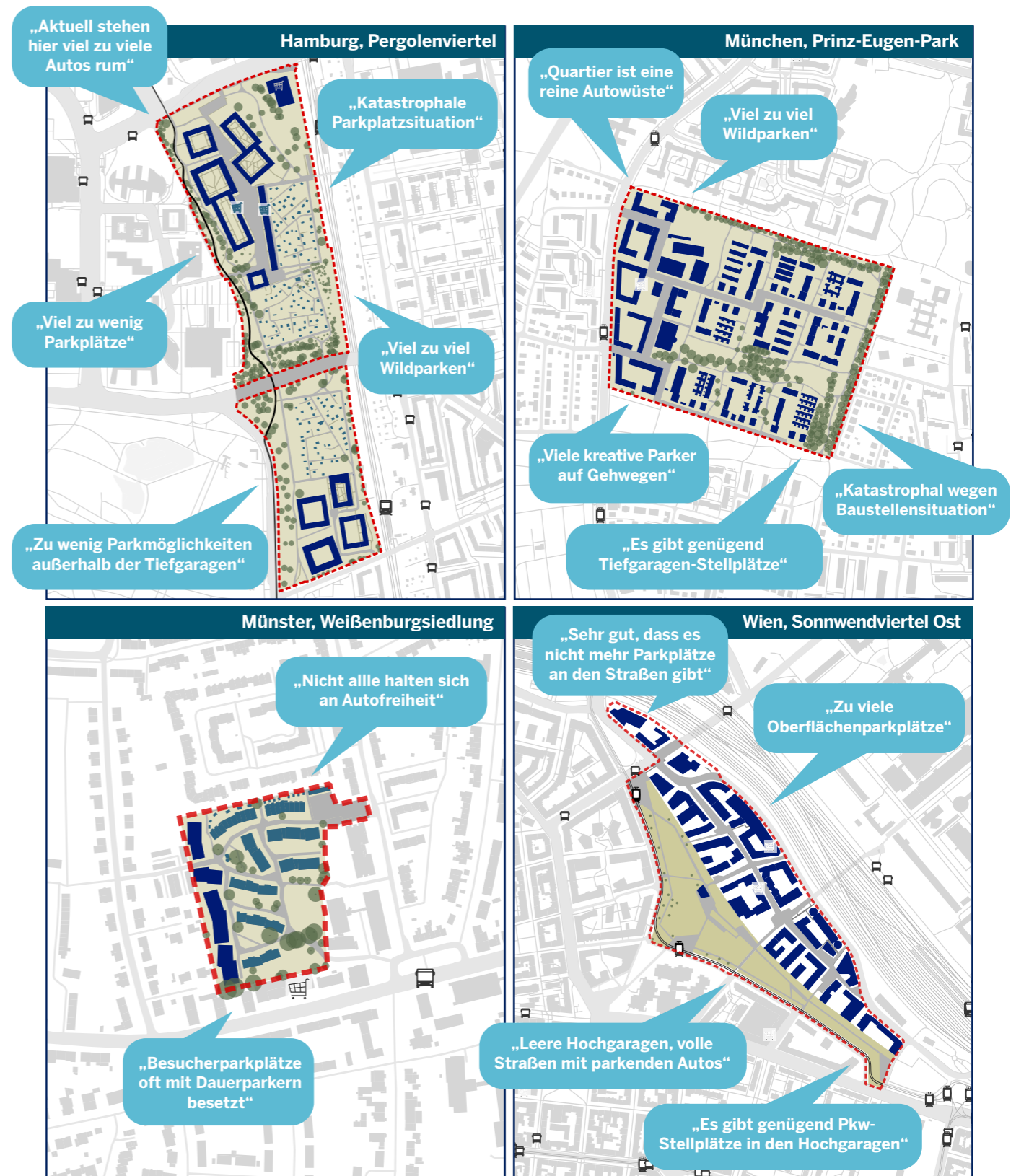
Anzumerken ist allerdings, dass eine Carsharing-Mitgliedschaft nur teilweise und nicht zwangsläufig zu einer häufigeren Inanspruchnahme von Carsharing-Kfz führt. Das zeigt sich auch in diesen Ergebnissen. Trotz eines relativ hohen Anteils an Carsharing-Mitgliedschaften ist die regelmäßige Nutzung des Angebots verhältnismäßig gering.



Der überwiegende Anteil der Befragten wusste von der begrenzten Anzahl an Pkw-Stellplätzen vor dem Einzug in ihr neues Quartier. In dem autofreien Quartier Weißenburgsiedlung in Münster waren es sogar 91 %. Insgesamt überrascht jedoch, dass zwischen 3 und 8 % und sogar rund 23 % im Quartier Sonnwendviertel Ost bis heute noch nicht von der Bekanntheit begrenzter Pkw-Stellplätze Kenntnis haben (siehe Grafik links oben). In den jeweiligen Mobilitätskonzepten ist die zukünftig notwendige Anzahl an Pkw-Stellplätzen unter Berücksichtigung der alternativen Mobilitätsbausteine, die in diesen Rahmen umgesetzt werden sollen, erfüllt worden.

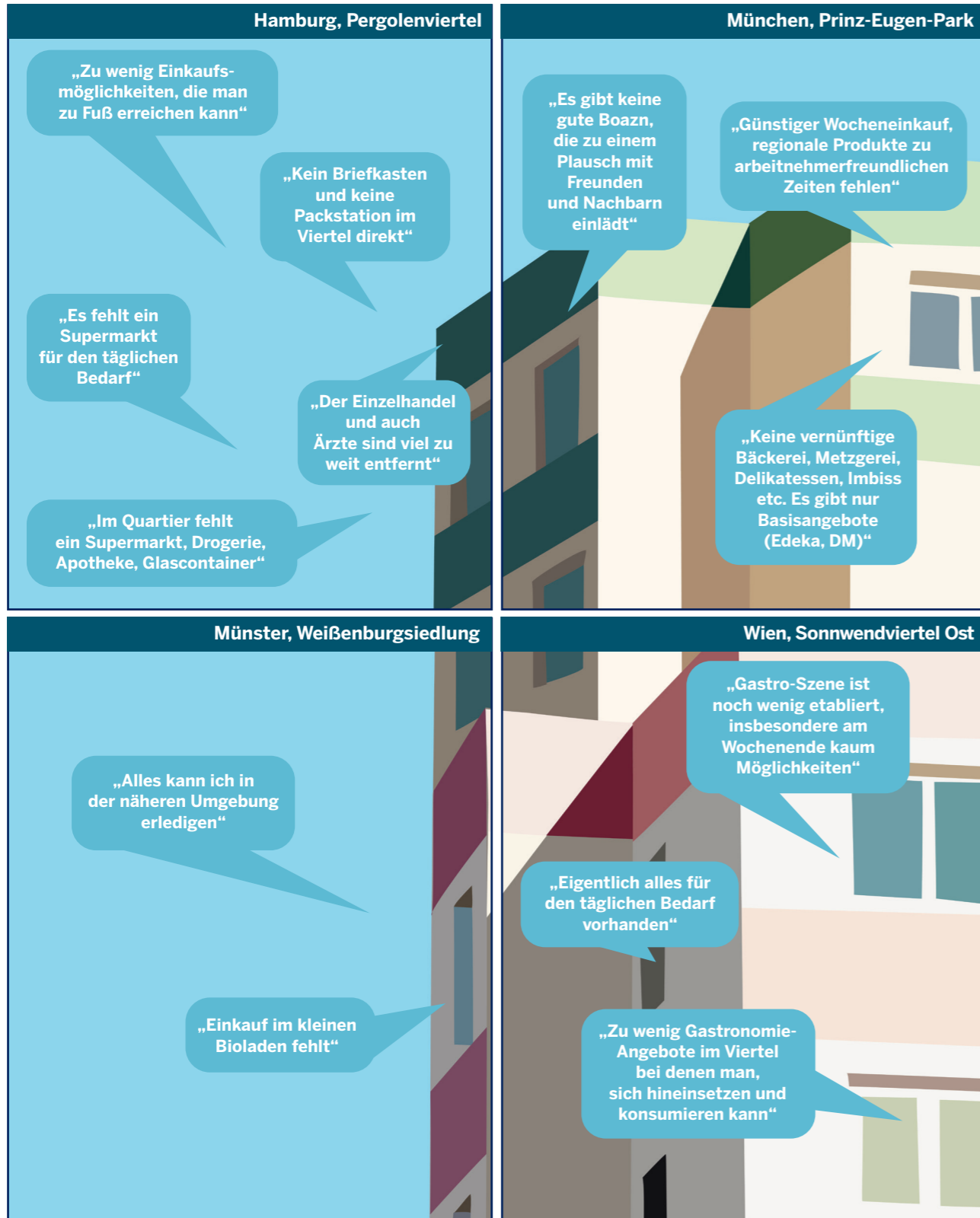
Von den Befragten, die nach ihrem Umzug in das jeweilige Quartier ein oder mehrere Pkw besitzen, verfügen rund 97 % im Quartier Prinz-Eugen-Park über einen bzw. mehrere eigene Pkw-Stellplätze. Im Quartier Pergolenviertel geben die Befragten als Hauptgrund für den Nicht-Besitz eines eigenen Pkw-Stellplatzes an, dass bereits alle Pkw-Stellplätze im Quartier vergeben waren (siehe Grafik rechts oben).

Das Quartier Weißenburgsiedlung gilt als autofreies Quartier und die Bewohnenden verpflichten sich, bei ihrem Einzug auf einen eigenen Pkw zu verzichten. Die Grafik rechts oben ist daher ohne das Quartier Weißenburgsiedlung dargestellt.



Bei der Bewertung der Parkraumsituation in den jeweiligen Quartieren zeigen sich deutliche Unterschiede.

In den Quartieren Pergolenviertel und Prinz-Eugen-Park bieten sich durch die Baustellensituation und noch nicht endgültiger Flächenwidmung derzeit zahlreiche Freiflächen zum Parken. Hingegen zeigt sich im Quartier Sonnwendviertel Ost, dass ausreichend Pkw-Stellplätze in den Hochgaragen vorhanden sind, diese jedoch nicht genutzt werden. Es ist noch nicht bei allen Bewohnenden die Einsicht vorhanden, dass Parken einen Preis hat. Insgesamt besteht eine Diskrepanz zwischen den Bewohnenden, die ohne Pkw leben wollen, und denjenigen, die eher autoorientiert sind und es auch bleiben möchten.



Die Bewohnenden wurden nach ihrer Einschätzung zu Nahversorgungsmöglichkeiten in ihrem Quartier und in der näheren Umgebung gefragt. Die Befragten im Quartier Pergolenviertel bewerten ihre Nahversorgung, die in fußläufiger Erreichbarkeit liegt, als nicht zufriedenstellend. Anzumerken ist, dass das Baufeld mit den geplanten Nahversorgern im Erdgeschoss (u. a. Vollsortimenter, Discounter, Drogerie, Biomarkt) voraussichtlich erst Ende 2024/Anfang 2025 fertiggestellt wird. Hingegen besteht in den Quartieren Prinz-Eugen-Park, Weißenburgsiedlung und Sonnwendviertel Ost eine fußläufig erreichbare Nahversorgung. In diesen Quartieren zeigt sich hingegen, dass den Befragten die Möglichkeit für zusätzliche Angebote (u. a. Gastronomie) fußläufig in ihrer Nachbarschaft fehlen.

Es stellt sich die Frage, wie eine verbesserte Umsetzung quartiersbezogener Mobilitätskonzepte erreicht werden kann und ob diese als Alternative zum privaten Pkw-Besitz eine Anpassung des Stellplatzschlüssels unterstützen können. Hierzu wurden vier ausgewählte Neubauquartiere (Pergolenviertel, Prinz-Eugen-Park, Weißenburgsiedlung und Sonnwendviertel Ost) untersucht. Ein zentrales Ergebnis ist, dass die umgesetzten Mobilitätskonzepte noch nicht optimal in ihrer Ausgestaltung sind und eher einen Lernprozess auf dem Weg zu einem umfassend konzipierten und auch kommunizierten Mobilitätskonzept aufzeigen. Bei allen Unterschiedlichkeiten von Mobilitätskonzepten ist es eine notwendige Voraussetzung für ihren Erfolg, dass die unterschiedlichen Mobilitätsbausteine sowie eine fußläufig erreichbare Nahversorgung bereits beim Einzug der ersten Bewohnenden vorhanden sind, um Mobilitätsroutinen zu durchbrechen.

In den vier untersuchten Quartieren ist grundsätzlich eine Wirkungsrichtung hin zu autoreduziertem bzw. -freiem Wohnen festzustellen, da aufgrund ihrer Mobilitätskonzepte und/oder abgesenkten Stellplatzschlüssels nach dem Einzug ein (etwas) geringerer Pkw-Besitz als vor dem Umzug festzustellen ist. Auch Menschen ohne Vorerfahrung mit Mobilitätsalternativen wird in diesen Neubauquartieren mit Mobilitätskonzepten durch verschiedene Maßnahmen und Informationen ermöglicht, ohne eigenen Pkw mobil zu sein. Für die Bereitschaft einer Pkw-Abschaffung und zur Nutzung von alternativen Mobilitätsbausteinen unter den Bewohnenden braucht es ein kontinuierliches Fördern und Verbessern des Mobilitätsangebots insgesamt.

Trotz der teils geringen Stichprobe in den jeweils untersuchten Quartieren zeigt sich eine Tendenz zu Veränderungen hin zu einem autoreduzierten bzw. -freien Wohnen, zumal noch nicht alle Mobilitätsalternativen in den vier Quartieren vollständig umgesetzt sind.

Die Mobilitätsbausteine in der Kurzbewertung



Der ÖPNV als Alternative zum privaten Pkw wird in den jeweiligen Quartieren regelmäßig genutzt, auch wenn die ÖPNV-Nutzung im Vergleich – vor und nach dem Umzug – bei der täglichen Nutzung sinkt. Gerade für Wege, die im Alltag nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können, ist ein attraktiver ÖPNV (u. a. Taktung, Fahrzeiten, Komfort) zwingend notwendig.



Die Carsharing-Angebote werden von den Bewohnenden insgesamt eher zurückhaltend genutzt. Die Probleme bzw. Hindernisse bei der Implementierung von Carsharing-Angeboten sowie die Kommunikation gegenüber den Bewohnenden zeigt, dass hier noch erhebliches Potenzial besteht, um Carsharing-Angebote bei den Bewohnenden auszuweiten.



In den autoreduzierten Neubauquartieren lassen sich zwei unterschiedliche Sichtweisen hinsichtlich des Pkw ausmachen: Zum einen sind es Bewohnende, die ohne Auto wohnen bzw. wohnen wollen und das wilde Parken und die zu vielen Pkw im Neubauquartier kritisieren. Zum anderen sind es Bewohnende, die autoorientiert sind. Diese kritisieren eine zu geringe Anzahl an Pkw-Stellplätzen und/oder die zu hohen monatlichen Kosten für Pkw-Stellplätze.

5 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Aus den Ergebnissen lassen sich sechs Handlungsempfehlungen für Planer*innen, Kommunen und Politik ableiten, die eine Grundlage dafür sein können, bestehende quartiersbezogene Mobilitätskonzepte zu verbessern und in die Erarbeitung weiterer Mobilitätskonzepte einfließen zu lassen.

1. Mobilitätskonzepte sind von Planungsbeginn bis zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmen und darüber hinaus zu evaluieren und anzupassen, um daraus zu lernen. Von der Planungsphase eines Quartiers bis hin zur tatsächlichen Umsetzung des Mobilitätskonzepts vergehen mehrere Jahre. (Zwischen-)Evaluationen sind notwendig, um tatsächliche Nutzungen und Bedürfnisse der Bewohnenden zu identifizieren und bei Bedarf das Mobilitätskonzept nachzubessern sowie die Erkenntnisse bei zukünftigen Vorhaben umzusetzen. Ziel eines Mobilitätskonzepts soll letztlich sein, den Bewohnenden Chancen zu eröffnen, ihre gewohnten, oft autozentrierten Mobilitätsroutinen zu hinterfragen und abzulegen. Mobilitätsbausteine sind zudem dynamisch zu betrachten und stets flexibel an die veränderten Bedürfnisse der Bewohnenden anzupassen.

2. In der Vermarktungs- bzw. Vermietungsphase ist die Kommunikation von Mobilitätskonzepten und deren Mobilitätsbausteinen entscheidend. Die Bauherr*innen müssen das Vorhandensein eines Mobilitätskonzepts von Anfang an interessierten Nutzer*innen kommunizieren. Das kann für die Wohnstandortentscheidung von erheblicher Bedeutung sein. Kommunikationsmaßnahmen tragen wesentlich zum Erfolg oder bei Ausbleiben zum Misserfolg eines Mobilitätskonzepts bei und sollten daher bereits in der Planungsphase mitgedacht werden. Zudem ist die Bereitstellung von Informationen (z. B. Flyer, Beratung, Anleitungen) über vorhandene und geplante Mobilitätsbausteine entscheidend für ihre Bekanntheit, Akzeptanz und die Nutzung der Angebote. Auch davon hängt der Grad der Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens ab.

3. Erfolgreiche Mobilitätskonzepte brauchen eine Beteiligung unterschiedlicher Stakeholder sowie eine gute Abstimmung untereinander. Unterschiedliche Stakeholder (u. a. Bauherr*innen, Mobilitätsdienstleister*innen) verfolgen bei Neubauquartieren unterschiedliche Zielsetzungen (z. B. Wirtschaftlichkeit, Vollvermietung). Daher ist die Abstimmung unter den relevanten Stakeholdern zu empfehlen, damit bereits beim Einzug der ersten Bewohnenden essentielle Mobilitätsbausteine genutzt werden können. Abstimmungsprozesse und klare Kommunikation sind von besonderer Bedeutung für die Wirksamkeit von Mobilitätskonzepten.

4. Zentrales Kriterium für autoreduziertes bzw. -freies Wohnen ist das Vorhandensein von ÖPNV und Nahversorgung. Als Voraussetzung für die optimale Wirkung von Mobilitätskonzepten gilt ein ausreichendes ÖPNV-Angebot (Taktung, Fahrzeiten, Komfort) und eine fußläufig erreichbare Nahversorgung. Nur so werden Menschen ihr bestehendes Mobilitätsverhalten ändern und auf den Besitz eines privaten Pkw verzichten. Gleichwohl ist Mobilität von Bewohnenden nicht auf das Quartier reduziert, sondern auch darüber hinaus zu bedenken. Für den Erfolg eines Mobilitätskonzepts ist eine ganzheitliche Betrachtung notwendig, die bereits in der Planungsphase beginnt.

5. Sharing-Angebote stellen als zusätzliche Mobilitätsbausteine eine attraktive Alternative zum privaten Pkw dar. Sharing-Angebote in Neubauquartieren zur Verfügung zu stellen, ist mit erheblichen Herausforderungen verbunden. Stationbasiertes Carsharing hat das Potenzial zur Reduktion privater Pkw. Entscheidend ist, dass Bewohnende über festgelegte Stationen und Buchungsplattformen Kenntnis erlangen, wo, wann und welcher Pkw zur Verfügung steht. Meist sind die Wege zum Carsharing-Pkw nicht weiter als zum privaten. Lastenräder-, Fahrradanhänger- oder Bike-Sharing sind keine alleinigen Lösungen, tragen jedoch dazu bei, den privaten Pkw-Besitz zu reduzieren – gerade in der Kombination mit Carsharing. Sinnvoll ist, dass Sharing-Angebote quartiersübergreifend geplant und genutzt werden und nicht als Insellösung fungieren. Insgesamt sollten diese Angebote leicht zugänglich und für alle Bewohnenden gut erkennbar sein.

6. Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Raum ist von der Planungsphase an mitzudenken. Die Wirkung von autoreduzierten bzw. -freien Quartieren wird sich nicht entfachen, solange im öffentlichen Raum kostenlose Parkplätze vorhanden sind. Mit einer Parkraumbewirtschaftung ist gegeben, dass Bewohnende von Quartieren die angebotenen Parkplätze von Bauherr*innen in Tiefgaragen bzw. Quartiersgaragen nutzen. Eine Parkraumbewirtschaftung ergänzt somit ein quartiersbezogenes Mobilitätskonzept.

Insgesamt zeigt sich, dass die unterschiedlichen quartiersbezogenen Mobilitätskonzepte derzeit in ihrer Ausgestaltung und Umsetzung noch nicht perfekt sind, jedoch einen relevanten Ansatz für autoreduziertes bzw. -freies Wohnen darstellen. Wichtig erscheint es daher, solche Mobilitätskonzepte und die damit verbundenen Prozesse dahinter zu evaluieren, um typische Hemmnisse und Potenziale für eine erfolgreiche Umsetzung zu identifizieren. Letztlich tragen für den Erfolg eines Konzeptes auch die jeweils lokalspezifische Situation und die jeweilige Zielgruppe wesentlich bei.

Quellen

Seite 7: Freie Hansestadt Bremen (Hg.) 2020: Wirksamkeit Mobilitätskonzepte: Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes, Klein, M.; Klinger, T.; Lanzendorf, M. 2021: Nachhaltige Mobilität in Lincoln: Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen der Lincoln-Siedlung in Darmstadt, Nobis, C.; Kuhnimhof, T. 2018: Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stiftung Lebendige Stadt (Hg.) 2021: Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel, VCD (Verkehrsclub Deutschland) (Hg.) 2022: <https://intelligentmobil.de/mobilitaetsloesungen> [23.06.2023]

Seite 8: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) 2022: Bildungsstand in Hamburg 2019, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) 2022: Struktur der Haushalte in den Hamburger Stadtteilen 2021, Hamburg.de (Hg.) 2017: <https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsentwicklungsplanung/12917548/mobilitaet-in-hamburg/> [10.04.2023], Landeshauptstadt München (Hg.) 2017: <https://stadt.muenchen.de/infos/verkehrsdaten.html> [10.04.2023], Wiener Linien (Hg.) 2022: <https://www.wienerlinien.at/news/rueckblick-2022-ausblick-2023> [10.04.2023], Stadt Münster (Hg.) 2023: Mobilitätsbefragung 2022 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Münster.

Seite 9: Eigene Kartendarstellung durch VPL/TUHH 2023, Stadtgrenze, Bezirksgrenze: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV): ALKIS Verwaltungsgrenzen Hamburg, 2017-01. Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Gebäude, Gewässer, Verkehrsfläche, Bahnstrecke, ÖPNV: © 2018 Geofabrik GmbH und © OpenStreetMap – Mitwirkende, Nahversorgung: © OpenStreetMap – Mitwirkende

Seite 10: Argus (Hg.) 2015: Pergolenviertel, Hamburg. Mobilitätskonzept, Bezirksamt Hamburg-Nord (Hg.) o.J.: Parken im Pergolenviertel (Flyer), Bezirksamt Hamburg-Nord (Hg.) 2022: Das Pergolenviertel. Planung im Dialog, S. 67, steg Hamburg (Hg.) 2023: <https://pergolenviertel.hamburg/> [14.02.2023], Hamburgische Bauordnung (HBauO) 2005 zuletzt geändert am 28. Januar 2014

Seite 11: Eigene Kartendarstellung durch VPL/TUHH 2023, Stadtgrenze, Bezirksgrenze: Geodatenservice München: Stadtbezirke der Landeshauptstadt München, 2018-05-02 © Landeshauptstadt München - Kommunalreferat, Gebäude, Gewässer, Verkehrsfläche, Bahnstrecke, ÖPNV: © 2018 Geofabrik GmbH und © OpenStreetMap – Mitwirkende, Nahversorgung: © OpenStreetMap – Mitwirkende

Seite 12: GeQo (Genossenschaft für Quartiersorganisation) (Hg.) 2022: <https://www.prinzeugenpark.de/home.html> [08.03.2023], Landeshauptstadt München (Hg.) 2016: Reduzierung des Stellplatzschlüssels in München Stadtratsbeschluss „Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau“ vom 29. Juni 2016 (Vorlagen-Nr. 08-14/V13593), Schaller, N. 2021: Vernetzung und Nachbarschaften von Beginn an. „Konsortiale Quartiersentwicklung“ am Beispiel des Prinz Eugen Parks in München. In: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.). 2. Hessischer Preis für Innovation und Gemeinsinn im Wohnungsbau, stattbau München & team red Deutschland (Hg.) 2017: Konsortium Prinz-Eugen-Park. Mobilitätskonzept

Seite 13: Eigene Kartendarstellung durch VPL/TUHH 2023, Stadtgrenze, Bezirksgrenze: Stadt Münster: Stadtbezirke - Shape, 2019-07-26, angepasst 2022-02-10. Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0. Gebäude, Gewässer, Verkehrsfläche, Bahnstrecke, ÖPNV: © 2018 Geofabrik GmbH und © OpenStreetMap – Mitwirkende, Nahversorgung: © OpenStreetMap – Mitwirkende

Seite 14: Autofreie Siedlung Weissenburg (Hg.) 2023: <http://www.weissenburgsiedlung.de/> [22.03.2023], Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) (Hg.) 2000: Mobil im Geistviertel. Mobilitätsangebote und Gemeinschaftseinrichtungen für die „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster, Stadt Münster (Hg.) 2019: Stellplatzsatzung der Stadt Münster Satzung 63.13, Wohnen ohne Auto (Hg.) o.J.: http://www.wohnen-ohne-auto.de/publ_rechtl_absicherung [22.03.2023]

Seite 15: Eigene Kartendarstellung durch VPL/TUHH 2023, Stadtgrenze,

Bezirksgrenze: Stadt Wien: Bezirksgrenzen Wien, 2020-04-15 © Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, Gebäude, Gewässer, Verkehrsfläche, Bahnstrecke, ÖPNV: © 2018 Geofabrik GmbH und © OpenStreetMap – Mitwirkende, Nahversorgung: © OpenStreetMap – Mitwirkende

Seite 16: Gebietsbetreuung Stadterneuerung (Hg.) 2023: <https://www.gbstern.at/themen-projekte/stadtteilmanagement-in-neubaugebieten/stadtteilmanagement-sonnwendviertel/> [14.03.2023], Mobilitätsagentur Wien (Hg.) 2023: <https://www.mobilitaetsagentur.at/jahresaktion/mobilitaetsfonds/> [14.03.2023], Raum & Konstruktion (Hg.) 2014: Mobilitätskonzept – Hauptbahnhof Wien – Planungsgebiet „Leben am Helmut-Zilk-Park“, Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (Hg.) 2015: STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität, Stadt Wien, Magistratsabteilung 37 (Hg.) 2014: WGarG 2008 – Stellplatznovelle 2014 (LGBl Nr. 26/2014), Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 (Hg.) 2019: Leitfaden Mobilitätsmaßnahmen im Wohnbau. Übersicht und Planungsempfehlungen für Wohnbauvorhaben in Wien

Seite 17: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) 2022a: Bildungsstand in Hamburg 2019, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hg.) 2022b: Struktur der Haushalte in den Hamburger Stadtteilen 2021

Seite 19: UBA (Umweltbundesamt) 2016: Umwelt- und Kostenvorteile ausgewählter innovativer Mobilitäts- und Verkehrskonzepte im städtischen Personenverkehr

Herausgeber:

Stiftung „Lebendige Stadt“

Redaktion:

Rando Aust

Anika Kinder

Projektleitung:

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz,

Institut für Verkehrsplanung und Logistik, TU Hamburg

Autorin:

Dr. Martina Hekler,

Institut für Verkehrsplanung und Logistik, TU Hamburg

Datenerhebung:

Maximilian Wiesner

Lilian Markfort

Zitierweise:

Hekler, M. & Gertz, C. (2024): Pkw-Besitz im Wohnungsbau:

Eine Fallstudienanalyse von Mobilitätskonzepten in Neubauquartieren. Stiftung „Lebendige Stadt“. Hamburg.

Artdirektion/Gestaltung:

Heike Roth

Fotos:

Bezirksamt Hamburg-Nord, Dr. Martina Hekler, GB*, Oliver

Reetz, GWG München, LEG, LHM/Tobias Hase, Shutterstock

Ansprechpartner:

Stiftung „Lebendige Stadt“

Rando Aust

Saseler Damm 39a, 22395 Hamburg

Tel.: +49 40 60 87 61 66

E-Mail: info@lebendige-stadt.de

www.lebendige-stadt.de

Hamburg, März 2024

