

# Thesen zu Mobilitätskonzepten in großstädtischen Quartieren: Ausgewählte Ergebnisse des Projekts STAWAL

Verena Gerwinat<sup>1</sup>, Katja Schimohr<sup>1</sup>, Annika Wismer<sup>1</sup>, Jannik Lohaus<sup>2</sup>, Uta Bauer<sup>2</sup>, Susanne Frank<sup>1</sup>, Joachim Scheiner<sup>1</sup>

## 1. Einleitung

Viele Städte weltweit kämpfen angesichts des Klimawandels und anderer negativer ökologischer, gesundheitlicher und stadtentwicklungspolitischer Auswirkungen des Stadtverkehrs (NO<sub>x</sub>, Feinstaub, Lärm, Unfälle, Zerschneidung von Quartieren) für eine Wende zu einer nachhaltigeren Mobilität. Einen Ansatz hierzu bieten wohngebietsbezogene Mobilitätskonzepte. Darunter verstehen wir Konzepte zur Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfes und der Verkehrsnachfrage vor allem im motorisierten Individualverkehr (MIV) durch Push- und Pull-Maßnahmen wie dem restriktiven Umgang mit Stellplätzen und Kfz-Verkehrsflächen (Push) sowie der Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Pull).<sup>3</sup>

In vielen Städten liegen mittlerweile Erfahrungen mit wohngebietsbezogenen Mobilitätskonzepten vor. Es mangelt allerdings an wissenschaftlichen Evaluationen. In Bremen wurde ermittelt, dass 34 Prozent der Haushalte in Immobilien mit wohnungsbezogenem Mobilitätskonzept keinen Pkw besitzen gegenüber nur 18 Prozent der Haushalte in einer Kontrollgruppe (vgl. Team Red 2020). Die Methodik der Erhebung bleibt dabei unklar. In Darmstadt untersuchte Selzer (2021) die Mobilitätspraktiken der in ein Quartier mit Mobilitätskonzept zuziehenden Haushalte anhand qualitativer Interviews und fand, dass diese mit dem Zuzug eine „Pkw-arme Mobilität“ entwickeln oder aufrechterhalten. Quantitativ zeigte sich, ebenfalls in Darmstadt, dass sich mit dem Zuzug der Pkw-Besitz und die Pkw-Nutzung leicht verringerten (vgl. Klein et al. 2021).

Ein Ziel des Projekts *STAWAL – Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität* war die Evaluation solcher Mobilitätskonzepte anhand von drei Fallstudien in drei Regionen. Hierzu wurden in den Regionen Berlin, München und Ruhrgebiet jeweils zwei Quartiere gesucht, die sich in Bezug auf Lage, Sozialstruktur und weitere Kriterien ähnlich sein sollten. Eines der beiden Quartiere sollte ein Mobilitätskonzept aufweisen, das andere nicht. Ziel des Vergleichs war die Beantwortung der Frage, ob und wie sich Mobilitätskonzepte auswirken, das heißt, ob sie (1) als Pull-Faktoren für den Zuzug von Personen wirken können und (2) ob sie das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung beeinflussen.

Hierzu wurden 640 Personen in sechs ausgewählten Quartieren zu den Themen alltägliche Wege, Kenntnis der Mobilitätsangebote, Mobilitätswünsche, Wohnstandortkriterien, Wohnsituation und Wohnzufriedenheit befragt (Projektteam *STAWAL* 2024, zur Methodik vgl. auch Scheiner et al. 2024).<sup>4</sup> Neben den standardisierten Befragungen wurden Fokusgruppendifkussionen mit der ansässigen Bevölkerung durchgeführt. Methodisch hat sich diese Kombination bewährt: Die Teilnehmenden konnten wertvolle Hinweise sowohl zu den Ergebnissen der Befragung als auch zu den Mobilitätskonzepten geben.

<sup>1</sup> Technische Universität Dortmund

<sup>2</sup> Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), Berlin

<sup>3</sup> Im Wohnungsneubau kann ein Mobilitätskonzept Bestandteil der Baugenehmigung und eine Voraussetzung für einen verringerten Stellplatzschlüssel sein. Im Bestand sind die Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes nicht vorgegeben, unterscheiden sich meist jedoch nicht wesentlich von jenen im Neubau (vgl. auch Bauer et al. 2022).

<sup>4</sup> Daneben wurde eine anspruchsvolle Mixed-Methods-Panelbefragung umziehender Haushalte vor und nach dem Umzug durchgeführt, über die an anderer Stelle berichtet wird (zur Methode vgl. Scheiner et al. 2024).

So konnten etwa widersprüchlich erscheinende Ergebnisse der Befragung erklärt oder bislang unbekannt Informationen zu Betreiberkonzepten gewonnen werden. Ergänzt wurde diese Mixed-Methods-Vorgehensweise durch 14 Expertinnen- beziehungsweise Experteninterviews mit Personen aus den Bereichen Wohnungswirtschaft, Mobilitätsdienstleistungen und kommunale Planung.

## 2. Die Untersuchungsgebiete

Letztlich ist es nur unzureichend gelungen, entsprechende „Gebiets-Paare“ zu finden. So liegen die zwei Münchener Quartiere zwar im selben Stadtteil in urbaner Lage und mit guter verkehrlicher Anbindung, unterscheiden sich jedoch stark in ihren Miet-/Kaufpreisen und somit in ihrer Zielgruppe. Beide Quartiere sind Neubausiedlungen. In Berlin liegen die Quartiere zwar räumlich benachbart am Rande der Stadt, sind aber baulich und sozial unterschiedlich geprägt. Während es sich bei dem einen Quartier um eine suburban anmutende Eigenheimsiedlung der 1990er Jahre handelt, ist das andere ein durch einen dichteren Mix von Eigenheimen und Mehrfamilienhäusern gekennzeichnetes Neubauquartier. Im Ruhrgebiet lag die Herausforderung darin, überhaupt Quartiere mit Mobilitätskonzept zu finden. In der Region haben mittlerweile zwar einige Städte Stellplatzsatzungen mit Mobilitätskonzepten eingeführt, umgesetzte Beispiele sind jedoch noch rar. Die Wahl fiel schließlich auf zwei Quartiere in unterschiedlichen Städten, eines in Bochum und eines in Essen, wobei das Quartier in Bochum über konventionelle Mobilitätsangebote hinaus (Straße, ÖPNV) lediglich eine Mobilstation mit Lastenrad-, Pedelec- und Carsharing vorzuweisen hat.<sup>5</sup> Das Essener Quartier zeichnet sich durch eine periphere Lage aus; das Bochumer Quartier liegt innenstadtnäher. Beide Quartiere sind Bestandsquartiere mit einer ähnlichen Bevölkerungsstruktur. Eine Reduktion des Stellplatzschlüssels als Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist aufgrund der Bestandssituation in Bochum keine Option.

Eine weitere Schwierigkeit bestand in der geringen Größe von im Projektzeitraum realisierten Neubauvorhaben, die aufgrund entsprechend kleiner erzielbarer Stichprobenumfänge keine befriedigende statistische Belastbarkeit erlaubt hätten. Ein weiterer Punkt, der die Ableitung kausaler Wirkungen von Mobilitätskonzepten auf die realisierte Mobilität fragwürdig macht, ist, dass bereits in der Realisierung der Konzepte die entsprechende Aufgeschlossenheit der adressierten Wohnbevölkerung vorausgesetzt wird. Dies gilt für Bestands- und Neubauquartiere gleichermaßen. Es handelt sich also in keinem Fall um entsprechend kontrollierte Designs von „Experimental- und Kontrollgruppe“ (wie etwa in Medikamententests).

Aus den genannten Gründen haben wir unser Ziel einer systematischen Evaluation der betrachteten Mobilitätskonzepte also nicht erreichen können. Nichtsdestoweniger erlauben die Erhebungen aber die Ableitung von Thesen zu relevanten Fragen und Themen alternativer Mobilität. Diese haben wir im Rahmen einer Erfahrungswerkstatt mit Expertinnen und Experten aus Wissenschaft und Praxis diskutiert. Im Folgenden stellen wir sie vor (Abbildung 1).

---

<sup>5</sup> Auch wenn damit nicht die Kriterien eines Mobilitätskonzeptes erfüllt sind, wird das Quartier in der weiteren Analyse mit dem Quartier im Ruhrgebiet ohne zusätzliche Mobilitätsangebote verglichen und ist damit im Folgenden unter den Quartieren mit Mobilitätskonzept mit gemeint.

## Berlin



● Mein Falkenberg  
● Ahrensfelder Dreieck

### Mein Falkenberg

- 1.240 Mietwohnungen
- Neubauprojekt dreier kommunaler Wohnungsbaugesellschaften
- Mix aus Wohnen und Arbeiten
- Fußläufige Erreichbarkeit
- S-Bahn

#### Mobilitätskonzept:

Stellplatzschlüssel circa 0,7  
Stationäres Car-Sharing  
(2 E-Kleinwagen)

### Ahrensfelder Dreieck

- 404 WE, überwiegend Eigentum
- Bestandsquartier
- Überwiegend Wohnbebauung
- Fußläufige Anbindung an einen Regionalbahnhof

#### Kein Mobilitätskonzept

## München



● kupa Pasing  
● Quartier an der Paul-Gerhardt-Allee

### kupa-Quartier Kuvertfabrik Pasing

- 167 Eigentumswohnungen im Neubau
- Gehobenes Preissegment
- Mix aus Wohnen und Arbeiten
- Sehr gute ÖPNV-Anbindung (Tram, S-Bahn)

#### Mobilitätskonzept:

Stellplatzschlüssel 0,8  
Car-, Lastenrad-, E-Scooter-Sharing  
Bike-Storage und Fahrradwerkstatt  
ÖPNV-Mieterticket

### Quartier an der Paul-Gerhardt-Allee

- 2.400 Eigentums-/Mietwohnungen
- Neubauprojekt verschiedener Bauträger
- Zusätzlich Gewerbe, Büros, Schule, Kita
- Shuttlebus zum Bahnhof Pasing

#### Kein Mobilitätskonzept

## Ruhrgebiet



● Bochum Flässesiedlung  
● Essen Überraehr-Hinsel

### Bochum Flässesiedlung

- 1.188 Eigentums-/Mietwohnungen
- Bestand sowie Neubau von 11 EFH und 8 MFH
- Wohnungsunternehmen VBW Bochum
- Überwiegend Wohnbebauung
- Fußläufige Anbindung an die Straßenbahn

#### Mobilitätskonzept:

E-Mobilitätsstation mit Car-, Pedelec und E-Lastenradsharing (jeweils 2)

### Essen Überraehr-Hinsel

- Bestandsquartier, u. a. 800 Wohnungen der Wohnungsbaugenossenschaft GEWOBAU
- Wohnbebauung und Einzelhandel im Quartier
- S-Bahn-Haltestelle am Rand des Quartiers

#### Kein Mobilitätskonzept

Abbildung 1: Steckbriefe der sechs Untersuchungsgebiete, Quelle: eigene Darstellung

## 3. Rahmenbedingungen alternativer Mobilitätsentwicklung

### 3.1 Lokale und regionale Milieustrukturen üben erheblichen Einfluss auf das Angebot von und die Nachfrage nach alternativen Mobilitätsangeboten aus

Mobilität ist stark sozial differenziert. Das Zusammenwirken soziodemografischer Merkmale mit normativ verankerten Einstellungen lässt sich über den Milieubegriff fassen. Zwischen den Untersuchungsregionen gibt es deutliche Unterschiede in Bezug auf die dominierenden Milieugruppen. Dies prägt die Menschen und ihre Einstellungen, Wünsche, Bedürfnisse und Handlungsweisen in Bezug auf Wohnen und Mobilität sowie deren Verknüpfung. Dies hat wiederum Auswirkungen auf die Städte, nicht zuletzt auf die Wohnungsmarkt- und die Mobilitätsentwicklung (vgl. BPD 2022a: 11).

In München und Berlin sind urbane, kreative und postmateriell orientierte Milieus und damit potenzielle Nachfragegruppen für alternative Mobilitätskonzepte deutlich stärker vertreten als im Ruhrgebiet, wo klassische Arbeitermilieus dominieren. Letztere sind stark autoaffin und zeigen kaum Interesse an anderen Mobilitätsformen; entsprechend werden auch nur vereinzelte Angebote unterbreitet. In München treffen alternative Mobilitätskonzepte auf die größte Nachfrage.

### 3.2 Die regionale Wohnungsmarktsituation hat starken Einfluss darauf, ob nachhaltige Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren und im Bestand umgesetzt werden

Bei angespanntem Wohnungsmarkt sind Kommunen wie auch Investoren und Wohnungsunternehmen eher bereit, ins Risiko zu gehen und die Rahmenbedingungen für den privaten Pkw einzuschränken (München und Berlin versus Ruhrgebiet). Bei entspannten Wohnungsmärkten fürchten die Developer eine erschwerte Vermarktung entsprechender Angebote; Kommunen und Immobilienentwickler agieren dann deutlich zurückhaltender.

### 3.3 Kommunale Stellplatzsatzungen, die ein Aussetzen der Stellplatzbaupflicht bei Vorlage eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes ermöglichen, erweisen sich als wesentliche Treiber alternativer Mobilitätsentwicklung

In München sind Mobilitätskonzepte für Neubauvorhaben durch einen entsprechenden Stadtratsbeschluss etabliert. Dieser ermöglicht auch die Reduktion der Anzahl der zu bauenden Stellplätze. Angesichts der hohen Baukosten für Tiefgaragen besteht somit eine wesentliche Motivation für die Wohnungswirtschaft, Mobilitätskonzepte umzusetzen, um diese Kosten einzusparen. Das Land Berlin hat in den 1990er Jahren die Stellplatzbaupflicht abgeschafft. Hier fehlt damit für die Wohnungswirtschaft der Anreiz, Baukosten durch eine geringere Stellplatzbaupflicht einzusparen. Verbindliche Vorgaben, Kooperationsstrukturen und Verantwortlichkeiten, um Mobilitätskonzepte im Wohnungsneubau zu verankern, müssen damit bei jedem Projekt neu verhandelt werden. Im Ruhrgebiet steht das Thema noch ganz am Anfang. Stellplatzsatzungen mit integrierten Mobilitätskonzepten wurden aktuell in den Städten Essen, Bochum und Dortmund erarbeitet und beschlossen. Praktische Erfahrungen müssen erst noch gesammelt werden. Gleichwohl haben Mietertickets, etwa in der Stadt Bochum, eine langjährige Tradition.

Allerdings wirken reduzierte Stellplatzschlüssel nur dann, wenn der Parkraum im öffentlichen Raum – auch in angrenzenden Gebieten – bewirtschaftet wird. Hierfür sind die vorhandenen Spielräume stärker zu nutzen, um eine marktgerechte Bepreisung des öffentlichen Raums zu erreichen.

## 4. Bedeutung der lokalen Mobilitätsinfrastrukturen

### 4.1 Ein guter ÖPNV ist ein unabdingbares Rückgrat alternativer Mobilitätsentwicklung

Es hängt maßgeblich von der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs ab, ob Wohnen und Mobilität stärker zusammen gedacht und geplant werden können.

Die Städte des Ruhrgebiets können als autoorientiert mit Angebotsdefiziten im ÖPNV beschrieben werden. Dies gilt insbesondere für tangentielle Verbindungen, aber auch für die Flächenerschließung. Sharing-Angebote sind bislang deutlich weniger etabliert als in Berlin und München. München hat sehr hohe Einpendlerquoten, stark überlastete Verkehrsinfrastrukturen (Straße und Schiene) sowie eine hohe Dienstwagendichte. Berlin hat ein gut ausgebautes System an öffentlichen Verkehrsmitteln und die bundesweit geringste Motorisierungsrate.

Diese Ausgangsbedingungen spiegeln sich in den Einstellungen zu nachhaltiger Mobilität der handelnden Akteurinnen und Akteure wie auch der Bevölkerung wider. Ist die ÖPNV-Anbindung gut, schlägt sich das in höheren Anteilen von Personen mit Zeitkartenbesitz nieder (zum Beispiel 60 Prozent der Befragten in Berlin-Mein Falkenberg, 54 Prozent beziehungsweise 84 Prozent in den beiden Quartieren in München vs. 27 Prozent bis 38 Prozent in den übrigen Quartieren). In München-kupa und in Berlin-Mein Falkenberg wird der ÖPNV deutlich mehr genutzt als in den jeweils schlechter angebundenen Quartieren München-Paul-Gerhardt-Allee und Berlin-Ahrensfelder Dreieck. So liegt der ÖPNV-Anteil bei Pendelwegen in München-kupa bei 63 Prozent, im Quartier an der Paul-Gerhardt-Allee bei 36 Prozent und in Berlin-Mein Falkenberg bei 56 Prozent, im Ahrensfelder Dreieck nur bei 26 Prozent.

### 4.2 Die Fahrradinfrastrukturen sind überall ausbaufähig

Um eine komfortable und sichere Nutzung des Fahrrads als Alternative zum Pkw zu ermöglichen, ist eine entsprechende Infrastruktur in den Quartieren und in ihrer Umgebung vonnöten. In den Untersuchungsgebieten im Ruhrgebiet wie auch am Stadtrand von Berlin fehlen jedoch gut ausgebaute Fahrradwegenetze. Darüber hinaus sind hochwertige Fahrradabstellanlagen häufig Mangelware, vor allem im Wohnungsbestand – eine Tatsache, die in der Fokusgruppe in Bochum kritisiert wurde. Nicht nur am Wohnort, sondern auch an den relevanten Zielorten in Wohnungsnähe sind sichere Abstellanlagen essenziell, um das Fahrrad attraktiver zu machen.

## 5. Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung

Zwischen den Untersuchungsquartieren bestehen deutliche Unterschiede. In allen betrachteten Quartieren mit Mobilitätskonzept liegt die Motorisierung niedriger als in den Quartieren ohne Mobilitätskonzept (Anteil befragter Personen, die über einen Pkw verfügen in den Quartieren mit/ohne Mobilitätskonzept:

Berlin 75/99 Prozent, München 42/80 Prozent, Ruhrgebiet 86/94 Prozent). Umgekehrt liegt der Besitz von ÖPNV-Zeitkarten und Carsharing-Mitgliedschaften in den Quartieren mit Mobilitätskonzept jeweils höher (zum Beispiel 22 Prozent Carsharing-Mitgliedschaften in Berlin-Mein Falkenberg vs. 2 Prozent in Berlin-Ahrensfelder Dreieck oder 63 Prozent in München-kupa vs. 34 Prozent in München-Paul-Gerhardt-Allee). Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden dementsprechend überdurchschnittlich häufig genutzt. Folglich sind auch die Einstellungen gegenüber dem Pkw in den Vierteln mit Mobilitätskonzept häufig relativ kritisch.

Die Angebote des Mobilitätskonzeptes selbst werden jedoch eher selten genutzt. Nur im Münchener kupa-Quartier spielen Sharing-Angebote eine wichtige Rolle; in Berlin-Mein Falkenberg und Bochum-Flüssesiedlung fristen sie hingegen ein Nischendasein. Die nachfolgenden Thesen versuchen Deutungen dieses Befunds.

## 5.1 Nachhaltigeres Mobilitätsverhalten ist von sozialem Status und Milieuzugehörigkeit abhängig

München hat den bundesweit höchsten Akademikeranteil an der Bevölkerung und die höchsten Einkommen. Dort dominieren die „erfolgreichen Stadtmenschen“, eine „trendige, kosmopolitische und einkommensstarke Bevölkerungsgruppe“ (BPD 2022a: 10), bei denen innovative Mobilitätskonzepte auf hohe Resonanz treffen. Dies spiegeln unsere Ergebnisse: In das Münchner kupa-Quartier (hochpreisige Eigentumswohnungen) sind einige Haushalte explizit aufgrund der Mobilitätsalternativen zum privaten Pkw gezogen. Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl unterscheiden sich die Befragten hier signifikant von denjenigen in allen anderen Gebieten. Seit sie zugezogen sind, nutzen die Befragten seltener den Pkw und häufiger Sharing-Angebote und andere Alternativen. Sie stehen Alternativen zum Pkw positiver gegenüber, nutzen zumindest in Teilen die Angebote des Mobilitätskonzeptes und fahren viel seltener mit dem Pkw als die Bevölkerung des Quartiers an der Paul-Gerhardt-Allee (Pkw-Anteil bei Pendelwegen 11 Prozent vs. 38 Prozent).

Unter den Milieus in Berlin fallen in zentralen Lagen vor allem die „digitalen Jungakademiker“ ins Auge, also Studierende und Berufseinsteigerinnen und -einsteiger am Beginn einer aussichtsreichen Karriere (ebd.). Diese sind sehr Fahrrad- und ÖPNV-affin und zeigen sich offener gegenüber neuen Mobilitätsangeboten wie Sharing-Diensten. Daneben sind aber auch prekäre Milieus stark vertreten – die Milieulandschaft in Berlin stellt sich deutlich polarisierter dar als in den anderen beiden Regionen. Die traditionellen bürgerlichen Milieus finden sich eher in randstädtischen Lagen; dort befinden sich auch unsere Untersuchungsgebiete. In Mein Falkenberg wird das angebotene Carsharing nur von 10 Prozent der Befragten genutzt; gleichwohl ist die Aufgeschlossenheit gegenüber alternativen Mobilitätsangeboten um ein Vielfaches höher als im benachbarten Ahrensfelder Dreieck. Als Gründe vermuten wir Unterschiede in der Altersstruktur und der Wohndauer: Im Ahrensfelder Dreieck sind die Bewohnenden deutlich älter und leben dort viel länger, was zu ausgeprägteren Mobilitätsroutinen führt.

Das Ruhrgebiet ist durch einen hohen Anteil an klassischen Arbeitermilieus gekennzeichnet; zugleich sind die etablierten und kreativen urbanen Milieus kaum anzutreffen. Es wird deshalb als „Metropole ohne typische Metropolenbewohner“ charakterisiert (BPD 2022b: 8). Für die traditionellen Arbeitermilieus ist der eigene Pkw von hohem symbolischem und praktischem Wert. Dies zeigt sich auch in der Verkehrsmittelnutzung. In der Bochumer Flüssesiedlung wird, trotz idealer ÖPNV-Anbindung an die Innenstadt, viel seltener der ÖPNV genutzt als in den Quartieren der anderen Regionen (8 Prozent ÖPNV-Anteil für Pendelwege).

Die Einstellungen gegenüber dem ÖPNV und Fahrrad sind im Ruhrgebiet deutlich kritischer als in den anderen Regionen. Als Gründe dafür werden zu hohe Nutzerkosten im ÖPNV und hohe Diebstahlszahlen von Fahrrädern genannt. Mit dem privaten Pkw hingegen werden persönliche Freiheit und Komfort assoziiert. Zwischen den beiden Quartieren im Ruhrgebiet besteht kein sichtbarer Unterschied hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung, Mobilitätseinstellungen oder der Aufgeschlossenheit gegenüber alternativen Mobilitätsoptionen.

## 5.2 Wohndauer und Lebensalter prägen die Mobilität

Neben den Faktoren sozialer Status, Milieuzugehörigkeit und verkehrliche Rahmenbedingungen ist das Mobilitätsverhalten auch von der Wohndauer und dem Lebensalter geprägt. Personen, die bereits seit langer Zeit im Quartier wohnen, entwickeln oft starre, schwer aufzubrechende Mobilitätsroutinen und müssen folglich besonders angesprochen werden. Lange Wohndauer ist daneben häufig mit höherem Lebensalter assoziiert. Wenn ältere Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern, sind dafür oftmals körperliche Einschränkungen von Bedeutung. Es bedarf demnach einer zielgruppen- und altersgerechten Planung von Angeboten.

## 6. Wirken die Mobilitätskonzepte?

Substanzielle Aussagen über die Wirkungen von Mobilitätskonzepten sind von vielen Rahmenbedingungen abhängig, die sich auch mit aufwendigen methodischen Designs kaum prüfen lassen (siehe oben; vgl. zur Diskussion auch Scheiner et al. 2024). Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Aussagen mit Vorsicht zu betrachten.

### 6.1 Weniger Pkw-Besitz und mehr ÖPNV-Nutzung

In allen drei Regionen weisen die Viertel mit Mobilitätskonzept niedrigere Pkw-Besitzquoten und höhere Besitzquoten von ÖPNV-Zeitkarten auf als die Quartiere ohne Mobilitätskonzept. Selbst wenn dies auf die selbstselektive Wohnstandortwahl der jeweiligen Bevölkerung zurückgeführt würde statt auf eine (kausale) Wirkung der Konzepte, wäre es immer noch positiv zu bewerten, entsprechende Quartiere, die einen Alltag mit geringer Pkw-Nutzung ermöglichen, für die Bevölkerung mit entsprechenden Mobilitätspräferenzen zu erhalten und neu zu entwickeln. Dies gilt umso mehr, als diejenigen mit planerisch erwünschten (Pkw-aversen) Mobilitätspräferenzen deutlich größere Schwierigkeiten haben, ihre Wünsche zu verwirklichen, als diejenigen mit Pkw-orientierten Präferenzen.

### 6.2 Die Anspannung der Wohnungsmärkte schränkt die Möglichkeiten der Realisierung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens ein

Eine angespannte regionale Wohnungsmarktsituation schränkt die Wahlmöglichkeiten wohnraum-suchender Haushalte ein, weshalb mobilitätsbezogene Präferenzen selten(er) realisiert werden können. Haushalte ziehen in der Regel nicht wegen des Mobilitätskonzepts in ein Quartier, sondern sie nehmen den Wohnraum, den sie finden. So lässt sich beim Quartier Berlin-Mein Falkenberg erkennen, dass innerstädtische Haushalte aufgrund der bezahlbaren Mieten und des S-Bahn-Anschlusses in das Quartier gezogen sind – insbesondere Familien, die häufig Probleme haben, in zentraleren Lagen eine Wohnung zu finden. Mechanismen mobilitätsbezogener residenzieller Selbstselektion können nur eingeschränkt greifen.

Zudem wirken in Mein Falkenberg Präferenzen entgegengesetzt zur gewünschten Wirkung des Mobilitätskonzeptes: Das Quartier ist attraktiv für Umzügler aus zentraleren Lagen Berlins, die gerne Auto fahren, und nach dem Umzug in das Viertel ist ein Anstieg der Pkw-Nutzung zu beobachten, während die Alternativen aus dem Umweltverbund eher seltener genutzt werden. Zuzug aufgrund des Mobilitätskonzeptes ist im hochpreisigen Quartier München-kupa zu beobachten. Hier ziehen Personen hin, die sich bewusst für ein hochwertiges urbanes Wohnen ohne eigenes Auto entscheiden. Dafür sprechen auch die Mobilitätseinstellungen der Befragten, die gegenüber dem Pkw eher kritisch und gegenüber Alternativen positiv sind. Diese Form der residenziellen Selbstselektion ist nur Haushalten mit hohem Einkommen möglich.

## 7. Handlungsempfehlungen

### 7.1 Mobilitätskonzepte müssen individuell auf das jeweilige Quartier zugeschnitten sein

Ein One-Size-Fits-All-Mobilitätskonzept kann es nicht geben. Vielmehr müssen Konzepte auf die Lage, Infrastruktur, Topografie und Bewohnerschaft des jeweiligen Quartiers zugeschnitten sein. Ein Mobilitätskonzept für einen Standort im urbanen Raum sollte andere Angebote enthalten als beispielsweise eines am Stadtrand. Bei Letzterem ist die Zubringerfunktion von Mobilitätsangeboten zum Bahnhof oder zur Schnellbus-Haltestelle besonders wichtig. In Stadtteilen mit starken topografischen Unterschieden kann Pedelec-Sharing eine sinnvolle Ergänzung darstellen. Für Familien ist ein Lastenradverleih attraktiver als für ältere Menschen, die mitunter froh sind, für bestimmte Fahrten ein Carsharing-Auto nutzen zu können, ohne ein eigenes Fahrzeug unterhalten zu müssen.

### 7.2 Alternative Mobilitätsangebote brauchen zielgruppenspezifische Bewerbung

Es bedarf einer auf die jeweilige Quartiersbevölkerung zugeschnittenen, ansprechenden und verständlichen Vermarktung von Mobilitätsstationen und Mobilitätsangeboten. In den Quartieren Berlin-Mein Falkenberg und Bochum-Flüßesiedlung sind die Sharingangebote über 20 Prozent der Befragten nicht bekannt. Noch weniger ist die Existenz der Mobilitätskonzepte bekannt: Nur etwa 23 Prozent der Befragten in der Flüßesiedlung und 35 Prozent in Mein Falkenberg wissen, dass es ein Mobilitätskonzept gibt. Nicht einmal allen Teilnehmenden an den Fokusgruppen war das Mobilitätskonzept bekannt, obwohl an derartigen Veranstaltungen vor allem Interessierte teilnehmen. Auch hier sticht München heraus: Im Quartier kupa Pasing ist das Vorhandensein eines Mobilitätskonzepts immerhin 79 Prozent der Befragten bekannt.

### 7.3 Sharing-Angebote brauchen Kompetenz und Übung

Die Nutzung von Angeboten wie Carsharing scheitert vor allem bei älteren Menschen häufig daran, dass diese nicht wissen, wie die Systeme funktionieren. Hier könnten gezielte Workshops, Schnupperangebote und Aktionstage oder „Paten“ aus der Nachbarschaft, die bei Fragen zur Verfügung stehen, Abhilfe schaffen (vgl. Holz-Rau et al. 2009 für ein erfolgreiches Beispiel). Dabei ist es wichtig, die Bekanntheit entsprechender Angebote sicherzustellen. So zeigte sich in Darmstadt, dass eine Mobilitätsberatung im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes einem großen Teil der Anwohnenden nicht bekannt war (vgl. Klein et al. 2021).



## 7.4 Hausverwaltungen und Eigentümergemeinschaften müssen kontinuierlichen Informationsfluss sicherstellen

Mobilitätsangebote müssen öffentlichkeitswirksam und gut sichtbar im Quartier platziert sein. Zuziehende Haushalte sollten darüber jeweils individuell informiert werden. Automatisierte Informationsprozesse (zum Beispiel per E-Mail) eignen sich gut, ansonsten kann das Thema bei den Wohnungsanbietern (Gesellschaften, Genossenschaften ...) verloren gehen, zumal es nicht als Teil des „Kerngeschäfts“ betrachtet wird. Sowohl im Miet- wie auch im Eigentumssektor müssen die Hausverwaltungen oder Eigentümergemeinschaften den laufenden Betrieb und die Vermarktung der Mobilitätsangebote übernehmen. Mitunter ist das den genannten Akteurinnen und Akteuren nicht bewusst.

## 7.5 Pull-Maßnahmen alleine helfen nicht

Der Pkw ist für viele Menschen das subjektiv und objektiv beste Verkehrsmittel – die durch den Pkw angerichteten Schäden belasten im Wesentlichen die Gesellschaft als Ganzes. Die Attraktivierung von Alternativen zum Pkw allein (Pull-Maßnahmen) führt in der Regel nicht zu Verlagerungen der Verkehrsmittelnutzung zum Umweltverbund, solange die Attraktivität des Pkw-Verkehrs nicht gleichzeitig verringert wird (Push-Maßnahmen). Sowohl Push- als auch Pull-Maßnahmen müssen demzufolge Teil quartiersbezogener Mobilitätskonzepte sein.

## 7.6 Wohnquartiere mit Mobilitätskonzepten als „Inselprojekte“ in kleineren Wohngebieten am Stadtrand sind schwer zu vermitteln

Solange Parkplätze im öffentlichen Raum innerhalb oder außerhalb des Wohnquartiers kostenfrei sind, ist die Zahlungsbereitschaft für Stellplätze gering. Mobilitätskonzepte ergeben deshalb nur dort Sinn, wo auch das öffentliche Stellplatzangebot gesteuert und bepreist wird.

## Literaturverzeichnis

Bauer, U.; Frank, S.; Gerwinat, V.; Huber, O.; Scheiner, J.; Schimohr, K.; Stein, T. & Wismer, A. (2022): Wechselwirkungen zwischen Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Wissenschaftliche Grundlagen und kommunale Praxis. Arbeitspapier im Rahmen des STAWAL-Projekts. Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, online: <https://repository.difu.de/handle/difu/583509>

BPD Immobilienentwicklung GmbH (Hg.) (2022a): Wohnquartiere zielgruppengerecht entwickeln mit den BPD-KALEIDOSKOP-Milieus, Frankfurt am Main.

BPD Immobilienentwicklung GmbH (Hg.) (2022b): RuhrStädteStudie. Essen – Bochum – Dortmund: Unsere Ergebnisse und Schlussfolgerungen, Frankfurt am Main.

Holz-Rau, C.; Kasper, B. & Schubert, S. (2009): Die Mobilität Älterer verbessern – mit dem Patenticket, in: Der Nahverkehr 1-2/2009, S. 29–33.

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. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung 25, Frankfurt/Main: Goethe-Universität.

Projektteam STAWAL (2024): Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrsentwicklung, Berlin, online: <https://doi.org/10.34744/v8jz-yv89>

Scheiner, J.; Frank, S.; Gerwinat, V.; Huber, O.; Næss, P.; Schimohr, K.; Van Acker, V. & Wismer, A. (2024): In search of causality in the relationship between the built environment and travel behaviour. On the challenges of planning and realising an ambitious mixed-methods panel travel survey among relocating households in Germany, in: Progress in Planning 182, 100820, doi: 10.1016/j.progress.2023.100820

Selzer, S. (2021): Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies, in: Journal of Transport Geography 96, 103126.

Team Red (2020): Wirksamkeit Mobilitätskonzepte. Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes. Bericht, Berlin.