



Wohnen
und Mobilität

VCD



Charta

Intelligente Mobilität im Wohnquartier

Eine gemeinsame Handlungsmaxime
aus der deutschen Wohnungswirtschaft,
Städten und Gemeinden, von Planenden
und Mobilitätsdienstleistern

intelligentmobil.de/charta

Impressum



Eine Initiative des
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58
10179 Berlin

030 280351-0
womo@vcd.org
intelligentmobil.de

Im Rahmen des Projektes
»Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität«
November 2022

Gestaltung und Layout: sinnwerkstatt Medienagentur GmbH

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Inhalt

Vorwort	5
Zusammenfassung	6
1 Das Leitbild und die Grundprinzipien	8
Integrierte Planung	9
Partizipation, Kooperation und Kommunikation	10
Nachhaltige, gerechte, sichere Mobilität	10
2 Die Maßnahmen	11
Wir schaffen ein attraktives, fuß- und radverkehrsfreundliches Wohnumfeld	11
Wir ermöglichen einen leichten Zugang zum öffentlichen Verkehr	12
Wir bauen die E-Mobilität, Sharing-Modelle und Mobilitätsstationen aus.....	12
Wir setzen auf autoreduziertes Wohnen	13
Wir verankern die intelligente Mobilität institutionell und rechtlich.....	14
3 Forderungen an Bund und Länder	15
Vorrang des Autoverkehrs überwinden	15
Sicherheit erhöhen, Fuß- und Radverkehr stärken	16
Bus- und Bahnanbindungen für alle schaffen	16
E-Mobilität, Sharing-Angebote und Mobilitätsstationen fördern	17
Intelligente Mobilität in Wohnquartieren fördern	17
Den ländlichen Raum bei der Transformation unterstützen	18
4 Ausblick	19
Liste der Erstunterzeichnenden	20



Vorwort

Lebenswert und zukunftsfähig: Für eine klima-, sozial- und ressourcengerechte Mobilität im Wohnquartier

Mit der Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« bekennen sich Vertreter*innen der Wohnungswirtschaft, von Städten und Gemeinden, Planende und Mobilitätsdienstleister dazu, nachhaltige und wirtschaftliche Mobilitätsangebote in ihren zukünftigen Projekten zu berücksichtigen und bereitzustellen.

Intelligente Mobilitätsangebote müssen auch über die Grenzen der Wohnquartiere hinaus Anschluss finden. Nur so profitiert die Bewohnerschaft auf ihren Wegen durchgängig von komfortablen und zukunftsfähigen Reiseketten. Attraktive und bezahlbare Wohnquartiere brauchen eine gleichermaßen attraktive und bezahlbare öffentlich zugängliche Anbindung mit gemeinsamer und gerechter Kostenteilung.

Sozial orientierte Wohnungsunternehmen und -genossenschaften sehen sich dem Bau und dem Erhalt bezahlbarer Wohnungen verpflichtet. Die aktuelle Energiekostenkrise, Baukostensteigerungen, Materialknappheit und Fachkräftemangel bedeuten erhebliche zusätz-

liche Herausforderungen bei der Bewältigung dieser Aufgabe. Die Bereitschaft zur Umsetzung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen durch die Wohnungswirtschaft muss auch vor diesem Hintergrund eingeordnet werden: Sie darf nicht zum zusätzlichen Kostentreiber für bezahlbares Wohnen werden.

Ziel ist es, partnerschaftlich mit allen beteiligten Akteuren intelligente Mobilitätsangebote projektbezogen zu planen und umzusetzen. Denn nur wenn Bus, Bahn und Sharing-Dienste niederschwellig und kostengünstig sind, sind Bewohner*innen bereit, sie in Ihren Alltag zu integrieren.



Zusammenfassung Charta

»Intelligente Mobilität im Wohnquartier«

Der Klimaschutz und die Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad gehören zu den drängendsten Aufgaben von Politik und Gesellschaft. Die energiebedingten Treibhausgasemissionen von Haushalten, Gewerbe, Handel und Industrie sowie der Energiewirtschaft wurden in den vergangenen 30 Jahren zwischen 32 und 55 Prozent reduziert. Dagegen verharren sie im Verkehrssektor seit 1990 auf unverändert hohem Niveau und haben inzwischen einen Anteil von rund 20 Prozent an den Gesamtemissionen erreicht. Um das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen, ist es dringend notwendig, die CO₂-Emissionen endlich auch im Verkehrssektor zu verringern.

Das Mobilitätsverhalten der Menschen muss und wird sich daher in Zukunft stark verändern. Insbesondere im dichten urbanen Raum ist der Trend zu mehr Rad- und Fußverkehr und zur Nutzung von Sharing-Angeboten schon heute sichtbar. Auf diese Entwicklungen müssen sich Städte und Gemeinden, aber auch die Wohnungswirtschaft – also kommunale wie private Unternehmen, Genossenschaften und private Einzeleigentümer – bei Investitionen in den Bestand und beim Neubau von Wohnquartieren vorbereiten. Es braucht eine Infrastruktur, die den Mobilitätsanforderungen der Bewohnenden in den nächsten Jahrzehnten gerecht wird. Für zukunftsfähige Mobilitätslösungen in lebenswerten Quartieren sind die Wohnungsmarktakeure zusammen mit Kommunen und Mobilitätsdienstleistern wie den privaten und öffentlichen Verkehrsunternehmen oder Sharing-Anbietern von zentraler Bedeutung. Auch Architekt*innen, Stadt- und Verkehrsplaner*innen sind gefragt. Mit der gemeinsamen Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« stellen wir uns dieser Herausforderung.

Mit der Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« bekennen sich die Unterzeichnenden dazu, beim Planen und Bauen bzw. Sanieren und Weiterentwickeln von Wohnquartieren künftig nachhaltige Mobilitätsan-

gebote zu berücksichtigen und bereitzustellen. Eine intelligente Mobilität ist für uns eine ökologische, sozial gerechte, inklusive, sichere, flexible und gerade auch wirtschaftlich zukunftsfähige Mobilität, also »nachhaltig« im Sinne der ursprünglichen Definition. Sie gehört für uns zur Daseinsvorsorge und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe. Unser Ziel ist, dass alle Menschen, ob in der Stadt oder im ländlichen Raum, unabhängig von finanziellem, sozialem und kulturellem Hintergrund, individuellen Fähigkeiten und körperlicher Verfassung, unabhängig von Geschlecht, sexueller Orientierung oder Alter, am gesellschaftlichen Leben teilhaben können – und dazu möglichst kein eigenes Auto brauchen. Wohnquartiere sind ein zentrales Handlungsfeld, um den Lebensraum von Menschen ökologischer und inklusiver zu gestalten. Hier können nachhaltige Mobilitätsangebote geschaffen werden, die tägliche Versorgung gesichert, Verkehr vermieden und das soziale Miteinander gestärkt werden.

Die in der Charta formulierten Ziele und Maßnahmen sollen nicht nur bei der Neuplanung bzw. dem Neubau von Quartieren berücksichtigt werden, sondern gerade auch bei der Entwicklung der Bestandsquartiere. Selbstverständlich sind dabei die jeweiligen spezifischen Bedingungen der Wohnquartiere in Abhängigkeit ihrer Lage – Innenstadt oder Stadtrand, städtischer oder ländlicher Raum – zu berücksichtigen.

Die Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« beschreibt ein gemeinsames Leitbild und gemeinsame Grundprinzipien, die in das künftige Handeln von Wohnungswirtschaft, Kommunen, Planer*innen und Architekt*innen sowie Mobilitätsdienstleistern einfließen sollen. Sie zeigt Maßnahmen auf, um intelligente Mobilität im Wohnquartier Wirklichkeit werden zu lassen. Und sie formuliert Forderungen an Bund und Länder, um das Leitbild realisieren zu können.



Wir wollen

- die Lebensqualität und soziale Teilhabe in den Wohnquartieren erhöhen und dazu den Umweltverbund – also den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – und das Sharing stärken.
- nachhaltige Mobilitätsangebote bei unseren Planungen und Konzeptionen mitdenken und vorrangig umsetzen.
- auf kommunaler und regionaler Ebene kooperieren, um nachhaltige Planungen und Maßnahmen frühzeitig zu koordinieren und Beteiligung zu ermöglichen.

Wir setzen uns dafür ein

- Flächen- und Kostengerechtigkeit für eine intelligente Mobilität herzustellen und diese bei der Gestaltung von Steuern, kommunalen Abgaben und Gebühren umzusetzen.
- das Verständnis von öffentlicher Daseinsvorsorge – also die staatliche Aufgabe, Güter und Leistungen bereitzustellen, die für ein menschliches Dasein notwendig sind – um nachhaltige Mobilitätsangebote zu erweitern.
- Wohnungsbau- und Stellplatzkosten und -mieten getrennt zu betrachten und nachhaltige Mobilitätsangebote auch als mietvertragliche Nebenleistungen zu ermöglichen.

Wir fordern

- die Länder auf, die Landesbauordnungen anzupassen: Intelligente Mobilitätsmaßnahmen müssen als gleichwertig zum Auto anerkannt werden und Stellplatzbauverpflichtungen zugunsten nachhaltiger Mobilitätsangebote reduziert werden können.
- den Bund auf, stadtentwicklungs- und wohnungsbaubezogene Fördermittel und -richtlinien generell um den Aspekt der nachhaltigen Mobilität zu erweitern. Die Förderfähigkeit von Maßnahmen muss auch für Wohnungsunternehmen und -genossenschaften zugunsten ihrer Mieter*innen ermöglicht werden (vergleichbar mit der Förderung von Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz in Gebäuden).
- den Bund auf, eine Mobilitätsberatung für Wohnquartiere und größere Bauvorhaben zu implementieren und diese der Energieberatung für Wohngebäude gleichzusetzen (bundesweit und fördertechnisch).
- den Bund auf, geeignete Instrumente zu entwickeln, um die Versorgung von Quartieren mit intelligenten Mobilitätsangeboten für Bewohner*innen transparent zu machen.



Das Leitbild und die Grundprinzipien



Die Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« greift die Grundprinzipien der »Neuen Leipzig-Charta« auf, die 2020 von allen für die Stadtentwicklung zuständigen Minister*innen in der EU unterzeichnet wurde. Die Neue Leipzig-Charta hat das Ziel, vielfältige, lebenswerte und nachhaltige europäische Städte zu schaffen. Dabei ist sie konsequent auf das Gemeinwohl sowie die Verantwortung der Städte beim Klimaschutz und der Umweltgerechtigkeit ausgerichtet. Unsere Charta konkretisiert die Ziele der »gerechten Stadt« und der »grünen Stadt« der Neuen Leipzig-Charta für den Bereich »Intelligente Mobilität im Wohnquartier«

für den bundesdeutschen Raum. Unsere Maßstabsebene ist in erster Linie »das Quartier«. Doch die Zusammenhänge von Wohnen und Mobilität sind auch im Stadt- oder Ortsteil bzw. in der ganzen Stadt oder Gemeinde von großer Bedeutung. Die Quartiersentwicklung muss daher immer im Kontext einer örtlichen Bau- und Mobilitätsplanung gesehen werden, die sich der Nachhaltigkeit und Teilhabe verpflichtet.

Das Bereitstellen und Sichern einer intelligenten Mobilität ab der Haustür ist für uns eine Grundvoraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen.

Dies gilt in der Stadt wie auch im ländlichen Raum, wo beispielsweise Versorgungseinrichtungen auch ohne eigenes Auto erreichbar sein sollten. Wir verstehen eine intelligente Mobilität als essenziellen Baustein, um den »gleichberechtigten Zugang zu Dienstleistungen der Daseinsvorsorge«, wie es in der Neuen Leipzig-Charta heißt, zu gewährleisten. Um Städte und Gemeinden im Sinne der »grünen Stadt« weiterzuentwickeln, muss auch die Mobilität im Wohnquartier grüner werden, das heißt effizient, klimaneutral, sicher und multimodal. Wir wollen – wie in der Neuen Leipzig-Charta benannt – dazu beitragen, »dass anteilig mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen, zu Fuß gehen oder Rad fahren. Alle sollten Zugang zu einem bezahlbaren, sauberen, sicheren und attraktiven öffentlichen Nahverkehr haben.« Das (Pkw-)Verkehrsaufkommen wollen wir reduzieren. Wir setzen daher auf kompakte polyzentrische Siedlungsstrukturen. Das bedeutet auch, im ländlichen Raum durch ein abgestuftes Netz an Versorgungszentren die Wege möglichst kurz zu halten und eine wohnortnahe Versorgung zu ermöglichen. Wir sind davon überzeugt, dass eine rein autoorientierte Stadt-, Siedlungs- und Verkehrsplanung nicht zukunftsfähig ist.

Die Unterzeichnenden der Charta bekennen sich dazu, ihre Arbeit künftig an folgenden Grundprinzipien auszurichten:

Integrierte Planung

Die Themenkomplexe Wohnen und Mobilität denken wir immer zusammen. Ob bei Neubauten oder dem Umbau von Bestandsquartieren: Nachhaltige Mobilitätskonzepte und -angebote wollen wir grundsätzlich in die Planung integrieren – mit dem Ziel, mehr Menschen eine aktive, umweltfreundliche und selbstbestimmte Mobilität auch ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Dies soll auch bei Ausschreibungen städtebaulicher und architektonischer Wettbewerbe, bei Grundstücksvergaben für neue Wohnquartiere und bei Voruntersuchungen zu städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Wir denken Wohnen und Mobilität immer zusammen und planen integriert.

Als Basis für die Planung und Weiterentwicklung von Wohnquartieren dienen integrierte Mobilitätskonzepte, die den Umweltverbund (öffentlicher Personennahverkehr, Fuß- und Radverkehr) stärken. Die Mobilitätskon-

zepte betrachten die unterschiedlichen Verkehrsmittel nicht einzeln, sondern ganzheitlich und vernetzt. Nachhaltige Verkehre werden darin gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) mindestens gleichwertig behandelt. Die Mobilitätskonzepte orientieren sich zudem an übergeordneten Zielen: Verkehrsvermeidung und -verlagerung, kurze Wege, Ressourcenschonung, Flächen- und Kosteneffizienz sowie die Gewährleistung von sozialer Gerechtigkeit, Teilhabe und Gesundheit. Die Konzepte erarbeiten wir disziplinübergreifend, unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse vor Ort. Bei der Planung greifen die kommunale und wohnungswirtschaftliche Ebene eng ineinander: Während etwa Kommunen für ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz im Ort sorgen, gilt es für Akteure der Wohnungswirtschaft ergänzend dazu, die Weichen im Wohnquartier für den Umstieg auf das Fahrrad zu stellen, z. B. durch gute und sichere Abstellanlagen im Gebäude oder im Hof.

Wir bekennen uns zur »Stadt der kurzen Wege«, die auch die Nahversorgung im Wohnquartier gewährleistet. Polyzentrale Siedlungsstrukturen in Stadt und Land und eine Nutzungsmischung innerhalb von Ortsteilen und Stadtquartieren reduzieren das (Pkw-)Verkehrsaufkommen. Eine gute Nutzungsmischung bedeutet z. B., den lokalen Lebensmitteleinzelhandel, Arztpraxen, Bäckereien, Kindertagesstätten, Grundschulen und Räume für Zusammenkünfte der Bewohnenden (Kultur, Sport) in Wohnquartiere zu integrieren. Zur Stadt der kurzen Wege gehört auch, innerörtliche Wohnbaupotenziale (wieder) nutzbar zu machen bzw. Stadtquartiere umzubauen. Der Wohnungswirtschaft müssen dafür ausreichend Flächen zur Verfügung stehen. Um Bauflächenpotenziale zu erschließen, soll der Verzicht auf Stellplatzbaupflichten und eine (dadurch mögliche) Umnutzung von bereits versiegelten Flächen Vorrang vor der Bebauung von Grünflächen haben. Das Bauen von Wohnungen ist wichtiger als das Bauen von Stellplätzen.

Potenziale zur Verkehrsminderung durch Digitalisierung (z. B. intelligentes Routing im öffentlichen Verkehr, verkehrsmittelübergreifende Buchungssysteme mit Sharing-Angeboten) werden die Unterzeichnenden in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen so weit wie möglich ausschöpfen, hier ist insbesondere die Mobilitätsbranche gefragt.

Partizipation, Kooperation und Kommunikation

Die Unterzeichnenden arbeiten sachorientiert und kooperativ zusammen und bemühen sich um einen ver-

trauensvollen Umgang. Bei der Planung neuer oder der Weiterentwicklung bestehender Wohnquar-

Wir arbeiten sachorientiert und kooperativ zusammen und finden gemeinsam gute Lösungen.

tiere und beim Ausarbeiten von Mobilitätskonzepten beziehen wir die relevanten Akteure von Beginn an ein. Dazu können je nach Aufgabenstellung und Größe der Planungsregion die Kommunalverwaltung, Grundeigentümer*innen, Wohnungsunternehmen und -genossenschaften, Bürger*innen, Mobilitäts- und Energiedienstleister, Verkehrsunternehmen und zivilgesellschaftliche Gruppen gehören. Es ist z. B. unerlässlich, dass Kommunen und private Grundeigentümer*innen bei der Wegenetzplanung Hand in Hand arbeiten und quartiers-, stadtteil- und stadtweite Planungen miteinbeziehen.

Die Identifikation mit neuen Mobilitätsangeboten und die Akzeptanz von infrastrukturellen Änderungen in der Wohnsiedlung stehen und fallen mit der frühzeitigen Einbindung der Bewohnerschaft. Wir fördern in unseren jeweiligen Verantwortungsbereichen deren aktive Beteiligung (z. B. durch Mieter-Bedarfsabfragen, aufsuchende Beratungen, Planungswerkstätten oder Ähnliches), um eine hohe Bindung und die dauerhafte Nutzung von neuen Mobilitätsangeboten zu gewährleisten. Die Qualität von Mobilitätskonzepten verbessern wir, indem wir versuchen, alle Verkehrsteilnehmenden frühzeitig einzubeziehen. Nur so können die Ansprüche an eine selbstbestimmte, individuelle Mobilität für die gesamte Wohnbevölkerung eines Quartiers gesichert werden.

Neues wird besser genutzt und Veränderungen werden eher angenommen, wenn über geplante Infrastrukturmaßnahmen oder neue Mobilitätsangebote früh und vor allem wiederkehrend informiert wird. Die Unterzeichnenden sorgen sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung neuer Infrastrukturmaßnahmen bzw. Mobilitätsangebote für eine angemessene Außenkommunikation und Öffentlichkeitsarbeit. Für Neuzugezogene bieten wir entsprechende Informationsangebote an, in denen wir über nachhaltige Mobilitätsoptionen informieren.

Nachhaltige, gerechte, sichere Mobilität

Die Unterzeichnenden der Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« werden dazu beitragen, die Mobilität der Menschen sicherer und attraktiver zu machen und dazu den MIV in den Wohnquartieren reduzieren. Wir schaffen Infrastrukturen, die den Umweltverbund gegenüber dem MIV deutlich stärken. Das heißt, z. B.

Wir stärken den Umweltverbund und bekennen uns zur »Vision Zero«.

Verkehrsflächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV umzuverteilen oder, wenn nicht mehr benötigt, umzunutzen. Öffentliche Räume werden attraktiv und grün gestaltet und dem Bedarf nach Aufenthalt und aktiver Bewegung gerecht. Sie sind frei zugänglich und in ihrer Nutzbarkeit gerecht aufgeteilt.

Wir bekennen uns zur Kosten-, Generationen- und Gerechtigkeit, zur Inklusion, Verkehrssicherheit und Resilienz. Das heißt: Die Unterzeichnenden unterstützen in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen nachhaltige Mobilitätsangebote, die für alle Menschen sicher nutzbar, bezahlbar und barrierefrei zugänglich sind, also unabhängig von Alter, Geschlecht oder anderen individuellen Eigenschaften und Fähigkeiten. Besondere Anforderungen und Bedürfnisse einzelner Bevölkerungsgruppen werden diskriminierungsfrei berücksichtigt. Wir bekennen uns zum Ziel der »Vision Zero«: Kein Mensch darf mehr im Verkehr sein Leben verlieren.

Das Ziel der Generationengerechtigkeit bedeutet für uns auch, nachfolgenden Generationen Entwicklungs- und Gestaltungsoptionen zu belassen und ihnen nicht die Lasten für den Lebensstil heutiger Generationen zu überantworten. Die Unterzeichnenden dieser Charta bekennen sich dazu, mit den natürlichen Lebensgrundlagen »so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltensamkeit weiter bewahren könnten«, wie das Bundesverfassungsgericht 2021 geurteilt hat (vgl. BVerfG-Beschluss vom 24. März 2021¹).

¹ https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Entscheidungen/DE/2021/03/rs20210324_1bvr265618.html (Zugriff 10.6.22)



Die Maßnahmen

Wir schaffen ein attraktives, fuß- und radverkehrsfreundliches Wohnumfeld

Die Unterzeichnenden der Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« tragen dazu bei, dass das Wohnumfeld die Bewohner*innen zum Verweilen und Erholen, Begegnen, Spielen und Bewegen einlädt. Kommunen und Wohnungswirtschaft wirken dabei in ihren jeweiligen Verantwortungsbereichen. Wir setzen uns für

folgende Verbesserungen ein: Wir sichern eine hohe Lebens- und Wohnqualität, indem wir Raum für soziale Begegnungen und den Fuß- und Radverkehr schaffen. Belebte

Mehr Raum für soziale Begegnungen und den Fuß- und Radverkehr sichert die Lebens- und Wohnqualität.

Grünflächen, eine gute Beleuchtung und ausreichend Sitzmöglichkeiten auch entlang der Hauptwegestrecken erhöhen sowohl die Attraktivität als auch das Sicherheitsgefühl. Für Fußwege berücksichtigen wir besondere Bedürfnisse etwa von älteren oder mobilitätseingeschränkten Menschen, aber auch von Kindern und Jugendlichen. Ob Menschen mit Rollatoren oder

Eltern mit Kinderwagen: Sie brauchen gut gestaltete und barrierefreie Wege und geeignete Abstellanlagen. Zur Barrierefreiheit gehören auch Orientierungshilfen für sehingeschränkte Menschen und für Menschen mit Hörbeeinträchtigungen.

Wir planen in unseren jeweiligen Verantwortungsbereichen Rad- und Fußwege zusammen, bauen sie jedoch wo möglich getrennt voneinander. Dies schafft Akzeptanz und dient der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Die Fuß- und Radverbindungen im Wohnquartier sind Teil von übergeordneten Wegenetzen. Kommunal geplante Radschnellverbindungen und Hauptfußwegachsen garantieren ein komfortables, leistungsfähiges und direktes Vorankommen.

Sichere Fahrradwege und -abstellanlagen machen das Radfahren für Bewohner*innen attraktiv. Gute Radabstellanlagen sind verkehrsplanerisch ausgesprochen effektiv, verhältnismäßig kostengünstig und damit besonders wirtschaftlich (auch im Betrieb/Unterhalt). Die Akteure der Wohnungswirtschaft stellen deswegen komfortable und wohnungsnah gelegene, witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellplätze für ihre

Mieter*innen zur Verfügung. Die Kommunen ergänzen diese durch Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Für hochwertige und Spezial-Fahrräder (wie E-Bikes und Lastenräder) oder Fahrradanhänger ergeben sich besondere Anforderungen (Platzbedarf, Sicherheit, Lademöglichkeit), die wir jeweils bedarfsgerecht erfüllen. Die genannten Maßnahmen verwirklichen Wohnungswirtschaft und Kommunen sowohl bei Neubauten als auch bei der Bestandsentwicklung, wenn die räumlichen Verhältnisse dies zulassen. Fahrradverleih- oder Reparaturangebote sind ein zusätzlicher Baustein der Fahrradfreundlichkeit im Wohnquartier.

Stärken und Schwächen der Fußverkehrsinfrastruktur im Wohnquartier können gut gemeinsam mit den Bewohner*innen untersucht werden. Der sogenannte »Fußverkehrscheck« ist ein bewährtes Mittel, um eine kostengünstige Bestandsaufnahme und Bedarfsanalyse einer Siedlung zu ermöglichen. Daraus leiten wir Maßnahmen ab, die die Nutzbarkeit, Aufenthaltsqualität und Sicherheit auf den Gehwegen erhöhen und lassen sie in Umsetzungskonzepte einfließen.

Wir ermöglichen einen leichten Zugang zum öffentlichen Verkehr

Ein qualitativ hochwertiges Bus- und Bahnangebot bildet das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität – auch im Wohnquartier.

Bus und Bahn bilden das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität.

Die Unterzeichnenden dieser Charta setzen sich für getaktete Bus- und Bahnverbindungen nicht nur in

Stadtzentren und Metropolregionen, sondern auch am Stadtrand oder in ländlichen Regionen ein. Bedienzeiten und Takt berücksichtigen dabei die Gegebenheiten vor Ort und die wirtschaftliche Tragfähigkeit. Die Kommunen gehen bei Ausschreibungen über ihre Rolle als Bestellerinnen des klassischen ÖPNV hinaus. Sie legen den Fokus auf »Mobilität als Dienstleistung«, die auch durch Sharing-Angebote oder On-Demand-Systeme gewährleistet werden kann. Die Kommunen sorgen dafür, dass alle genannten Anforderungen an Barrierefreiheit, Inklusion und Zugänglichkeit auch für diese Angebote gelten. Kommunale Verkehrsunternehmen koordinieren verschiedene (kommerzielle) Anbieter oder betreiben eigene Sharing-Angebote. Zur Vernetzung öffentlicher und privater Angebote und zur fairen Lastenverteilung stellen wir eine frühzeitige und kontinuierliche Prozesskoordination zwischen Kommune, Wohnungswirtschaft und Mobilitätsdienstleistern her.

Die Kommune übernimmt dabei eine steuernde Funktion und nutzt ihre Möglichkeiten, Sharing-Angebote zu unterstützen, z. B. indem sie das Abstellen von stationsgebundenen Sharing-Fahrzeugen im öffentlichen Parkraum erleichtert.

Voraussetzung für eine flexibel nutzbare, nachhaltige Mobilität im Wohnquartier ist eine fußläufige Anbindung an das öffentliche Nahverkehrsnetz. Die Unterzeichnenden der Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« setzen sich dafür ein, dass der Weg von der Haustür bis zur nächsten Bus- und Straßenbahnhaltestelle höchstens 300 Meter, zu S- und U-Bahnhöfen in Städten maximal 500 Meter beträgt. Wir stellen die Zugänglichkeit durch ausreichend breite, barrierefreie Fußwege im öffentlichen Raum und auf den Wohngrundstücken sicher. Als Kommunen sorgen wir für gute Radverkehrsverbindungen von Haltestellen und Bahnhöfen und – in Kooperation mit Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleistern – für bedarfsgerechte Radabstellanlagen.

Kommunen und Verkehrsunternehmen setzen sich dafür ein, die ÖPNV-Tarifsysteme verständlich zu gestalten und nutzen dazu ihren Einfluss in den Verkehrsverbänden. In Kooperation mit der Wohnungswirtschaft bieten sie den Bewohner*innen digital und analog umfassende Fahrgastinformationen sowie einfache Tarifmodelle an. Besonders Modelle wie das 365-Euro-Ticket oder ein Mobilitätspass (oder andere »Nachfolger« des 9-Euro-Tickets), mit denen der ÖPNV im gesamten Tarifbereich genutzt werden kann, sind niedrigschwellige, leicht verständliche Angebote für alle Bevölkerungsgruppen. Auch Mietertickets, mit denen Wohnungsunternehmen und -genossenschaften vergünstigte ÖPNV-Abonnements für die Mieter*innen zur Verfügung stellen, sind attraktive Angebote. Diese Modelle wurden bereits erfolgreich erprobt, verschiedene Unternehmen setzen sie bereits ein.

Wir bauen die E-Mobilität, Sharing-Modelle und Mobilitätsstationen aus

Elektromobilität kann einen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Die passende Ladeinfrastruktur für E-Autos, E-Bikes und E-Lastenräder ist dafür Grundvoraussetzung. Das Laden im privaten Bereich (z. B. auf dem eigenen Grundstück oder am Arbeitsplatz) hat dabei größte Bedeutung. Mit Inkrafttreten des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) wurde die Wohnungswirtschaft verpflichtet, bei Wohnungsneubauten und größeren Modernisierungsmaßnahmen Vorsorge für den Ausbau einer Pkw-Ladeinfrastruktur

auf den Stellplätzen zu treffen. Die Unterzeichnenden planen die passende Ladeinfrastruktur beim Neu- und Umbau von Wohnquartieren mit ein und prüfen, wie diese auch im Bestand realisiert werden kann. Die Produktion erneuerbarer Energien – etwa durch Photovoltaikanlagen auf den Wohngebäuden – und deren Nutzung »auf kürzestem Wege« u. a. für die Elektromobilität sehen wir auch als ortsspezifische Aufgabe. Für eine bundesweite Umsetzung müssen die Rahmenbedingungen deutlich verbessert werden.

Stationsbasierte Pkw-Sharing-Angebote haben ein besonderes Potenzial für die Entlastung und flächeneffiziente Nutzung des öffentlichen und privaten Raums. Kommunen und Sharing-Dienstleister planen erfolgreiche stationsbasierte Modelle gemeinsam. Die Wohnungswirtschaft ist ein wichtiger Partner beim Vertrieb oder durch das Überlassen von Grundstücksflächen. Beim Fahrradverleih (Bike-Sharing) sind Spezialfahräder wie E-Lastenräder und E-Bikes für Mieter*innen besonders interessant, da sie in der Privatanschaffung vergleichsweise teuer sind bzw. oft nicht täglich genutzt werden. In Ortsrandlagen oder im ländlichen Raum kann statt kommerzieller Dienstleister auch die Einbindung lokaler Vereine oder der ehrenamtlichen Basis für den Betrieb sinnvoll sein. Die Aufgaben der unterschiedlichen Akteure werden in Kooperationsverträgen mit Mobilitätsdienstleistern oder Vereinen geregelt und umgesetzt.

Die Unterzeichnenden der Charta »Intelligente Mobilität im Wohnquartier« planen vernetzt und in Wegeketten und bauen Intermodalität als effektives Werkzeug

Sharing, Mobilitätsstationen und Elektromobilität sind effektive Werkzeuge intelligenter Mobilität.

intelligenter Mobilität aus. Umsteigen, Leihen, Parken, Laden, Informieren: Mobilitätsstationen verknüpfen und bündeln diese Verkehrsangebote und Dienstleistungen. Eine gute Mobilitätsstation

bietet den Bewohnenden das ortsspezifisch passende Spektrum an bedarfsgerechter Mobilität je nach Fahrtzweck und Wegelänge. Mobilitätsstationen mit Carsharing-Angeboten sind vor allem im Wohnquartier in Haustürnähe erfolgversprechend. Sie ergänzen Mobilitätsstationen mit Verleih-Angeboten für die erste/letzte Meile z. B. an Bahnhöfen und Haltestellen. Die kommunalen Unterzeichnenden setzen sich für die Planung und Umsetzung in Neubau und Bestand ein, die Akteure der Wohnungswirtschaft beziehen Mobi-

litätsstationen in ihre Konzepte ein und unterstützen quartiersübergreifende Planungen. Kommunen und Wohnungswirtschaft arbeiten insbesondere bei der Bereitstellung von (Grundstücks-)Flächen kooperativ zusammen.

Die bereitgestellten Sharing-Dienstleistungen sowie ÖPNV-Angebote können von den Mieter*innen analog wie digital gebucht werden, Informationen stellen wir barrierefrei bereit. Die Angebote planen wir langfristig tragfähig und wirtschaftlich, qualitativ hochwertig und modifizierbar (z. B. durch Aus- oder Rückbau).

Wir setzen auf autoreduziertes Wohnen

Wir sehen uns dem Ziel verpflichtet, die Lebensqualität in den Wohnquartieren zu erhöhen, indem wir dazu beitragen, den Verkehr zu reduzieren und Flächen zu sparen. Das Erreichen dieser Ziele wird nach Auffassung der Unterzeichnenden nur bei einer signifikanten Verringerung des MIV möglich. Weniger Autos sorgen für weniger Lärm und sauberere Luft. Weniger Abstellplätze im unmittelbaren Wohnumfeld schaffen bessere Zugangsmöglichkeiten für den Umweltverbund

Eine signifikante Verringerung des Autoverkehrs erhöht die Lebensqualität in den Wohnquartieren.

sowie Platz und finanzielle Freiräume für attraktiv und grün gestaltete Nachbarschaften. Daher streben wir bei Bestandssanierungen und Neubauten weniger Stellplätze, gerechtere Kosten für das Parken und die Bündelung von Auto-Abstellplätzen an. Letztere ist eine einfache Möglichkeit, um bei der Neuplanung von Wohnquartieren Autoverkehr zu reduzieren. Pkw-Abstellanlagen können dort als demontierbare Parkpaletten oder Quartiers- und Sammelgaragen am Rand der Wohnquartiere gebündelt werden. Fußläufige Entfernungen bis zu 300 Metern sind angemessen. Oberirdische Stellplätze bieten gegenüber Tiefgaragen den Vorteil einer später einfacheren Umnutzung z. B. zu Grünflächen. Diesen Umstand wägen wir mit dem Zielbild eines optisch autofreien Wohnumfeldes ab.

Um den Belangen des Fuß- und Radverkehrs Genüge zu tun, unterstützen wir neue zukunftsweisende Verkehrskonzepte und setzen uns für eine Umverteilung der Verkehrsflächen ein, insbesondere zu Lasten der Abstellmöglichkeiten für Pkw. Beispielsweise können im öffentlichen Raum straßenbegleitende Parkplätze zu Radstreifen werden oder auf Privatgrundstücken

ungenutzte Pkw-Stellplätze zu Radabstellanlagen. Bevor Parkplätze reduziert werden, stellen wir Mobilitätsalternativen zum Pkw (wie gute Radverbindungen, Verleihsysteme und ÖPNV-Angebote) bereit.

Das nahe Wohnumfeld behalten wir dem Fuß- und Radverkehr vor. Für die Vergabe wohnungsnaher Stell- und Parkplätze entwickeln wir standortbezogene Kriterien und beziehen dabei die Erfahrungen aus Modellgebieten (wie der Lincoln-Siedlung, Darmstadt) ein. Zum Beispiel sollten sie vorrangig mobilitätseingeschränkten Personen oder stationsbasierten (E-)Sharing-Fahrzeugen angeboten werden. Den erforderlichen Nachweis von Pkw-Stellplätzen wollen wir durch die Anrechnung nachhaltiger Mobilitätsangebote flexibilisieren und reduzieren. Flächenbedarfe für Fahrräder, Lastenräder und Sharing-Angebote beziehen wir in die Gebäude- und Freiraumplanung ein.

Die gesetzliche Obergrenze von Gebühren für das Bewohnerparken ist aufgehoben. Die Kommunen schöpfen künftig die dadurch gewonnenen neuen Möglichkeiten der Parkraumbewirtschaftung möglichst aus und erarbeiten flächendeckende Konzepte. Diese betrachten den öffentlichen Parkraum (inkl. Bewirtschaftung), beziehen aber auch die Situation der privaten Stellplätze ein. Die Unterzeichnenden werden in ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich Informations-, Kommunikations- und Partizipationsprozesse zu diesem Thema in der Öffentlichkeit, zwischen den unterschiedlichen Akteuren sowie zusammen mit den Mieter*innen initiieren und verstetigen.

Wir verankern die intelligente Mobilität institutionell und rechtlich

Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen verankern das Thema intelligente Mobilität in ihren Organisationsstrukturen. In der Wohnungswirtschaft wird Wohnortmobilität bei allen Planungsvorhaben mitgedacht und die Koordinierung personell gebündelt. Für diese Aufgaben braucht es in Kommunen und Wohnungswirtschaft entsprechendes Personal sowie finanzielle Kapazitäten. Auf kommunaler Ebene wird ein Mobilitätsmanagement für die Vernetzung der Mobilitätsthemen (ähnlich der Stelle des Klimaschutzmanagements) installiert, das die kommunalen Aktivitäten und Projekte aus den Bereichen Bau, Verkehr/Mobilität und Umwelt koordiniert.

Die Kommunen verankern das Thema Wohnortmobilität zudem in ihrer Orts- und Stadtentwicklungsplanung, z. B. in Form eines Masterplans (Verkehrsent-

wicklungsplan oder Mobilitätsplan). Er bildet Leitlinien für die stadtrelevanten verkehrlichen und infrastrukturellen Planungen und koordiniert langfristig die Maßnahmen der wohnortnahen Mobilität – am besten als Bestandteil integrierter Stadtentwicklungspläne. Ziel dieser Masterpläne ist, den motorisierten Individualverkehr hin zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln zu verlagern sowie den öffentlichen Raum für alle Fortbewegungsarten nutzbar zu machen.

Die Kommunen sichern zudem alternative Mobilitätskonzepte und -angebote rechtlich ab, etwa durch Festsetzungen in Bebauungsplänen oder vertragliche Vereinbarungen. Auch für die Absicherung des (wirtschaftlichen) Betriebs der Angebote finden wir Lösungen durch eine faire Lasten-/Nutzen-Balance. Die Kommunen nutzen zudem Stellplatzsatzungen als Steuerungs-

element, um die Stellplatzbaupflicht zu flexibilisieren und zu reduzieren und verankern dort die bedarfsgerechte Baupflicht von Radabstellanlagen. Dort, wo dennoch neue Pkw-Stellplätze geschaffen werden müssen, sollten die Kommunen eine oberirdische Errichtung nicht ausschließen: Sollte der Stellplatzbedarf zu einem späteren Zeitpunkt sinken, lassen sich oberirdische Stellplätze leichter wieder zurückbauen und umnutzen als teure, leerstehende Tiefgaragenplätze. Pkw-Stellplätze, die vor Jahrzehnten unter dem Leitbild der autogerechten Stadt in Baugenehmigungen gefordert wurden, müssen in einfachen Verfahren reduziert, zurückgebaut oder z. B. zu Fahrradabstellplätzen umgewidmet werden können.

Eine bessere Lösung als reine Stellplatzsatzungen sind moderne »Mobilitätssatzungen«, die auch – oder alternativ – die Verpflichtung zur Herstellung und den Betrieb nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen regeln. Um diese Maßnahmen erfolgreich umzusetzen, kooperiert die kommunale Stadt- und Verkehrsplanung eng mit den lokalen Verkehrsbetrieben und Mobilitätsdienstleistern. Beim Aufbau und der Organisation von Netzwerken oder eines »Runden-Tisches« zum Thema Mobilität bedient sie sich qualifizierter und unabhängiger Dritter, die den Prozess moderieren.

Mobilitätssatzungen flexibilisieren die Stellplatzbaupflicht und regeln nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen gleichwertig.





Forderungen an Bund und Länder

Damit wir Wohnquartiere zu den Vorreitern einer intelligenten Mobilität machen können, erwarten wir die Unterstützung der Bundesregierung und der Länder.

Vorrang des Autoverkehrs überwinden

Um die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung bundesweit und über alle Verkehrsmittel hinweg an Nachhaltigkeitszielen auszurichten, braucht es einen neuen und modernen Rechtsrahmen auf Bundesebene.² Dieser muss auch den Kommunen den notwendigen Gestaltungsspielraum einräumen, Maßnahmen zugunsten der Verkehrswende umzusetzen – ohne Begründungszwang durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Diese Gestaltungsmöglichkeiten sollten u. a. die Parkraumbewirtschaftung, Ansiedlung von Sharing-Diensten oder auch die Umsetzung von Fußgängerüberwegen und Temporeduktionen erleichtern. Voraussetzung für diesen erweiterten Spielraum wäre, dass die Kommunen zuvor eine integrierte Planung durchgeführt haben und die geplanten Maßnahmen den festgelegten Zielen entsprechen.

Zudem fordern wir von der Bundesregierung eine Reform der Verkehrsfinanzierung, die klimafreundliche Verkehrsmittel im Wettbewerb stärkt, das Verursacherprinzip berücksichtigt und damit sozial gerecht ist. Wer sich umweltschonend fortbewegt, soll entlastet werden. Nach der Aufhebung der gesetzlichen Obergrenze von Gebühren für das Bewohnerparken fordern wir die Landesregierungen auf, keine neue Höchstgrenze einzuführen. Unser Ziel ist eine kostengerechte Bepreisung. Die Verantwortung dafür muss nach dem Subsidiaritätsprinzip den Kommunen überlassen werden.

Die Verkehrsfinanzierung und -förderung muss klimafreundliche Verkehrsmittel stärken und sozial gerecht sein.

Die derzeitige starre Koppelung von Wohneinheiten mit Stellplatzzahlen verteuert den Wohnungsbau und verursacht im schlechtesten Fall sogar Verkehr.

² Der VCD hat hierfür einen Vorschlag für ein **Bundesmobilitätsgesetz** erarbeitet.

Die Herstellungskosten für Stellplätze können nur im Ausnahmefall kostendeckend über die Vermietung wieder erwirtschaftet werden. Insbesondere der Bau von Tiefgaragenplätzen ist ein erheblicher Kostenfaktor, der sich z.B. durch das Vorhalten von Ladeinfrastruktur noch erhöhen wird. Die Baukosten und Folgekosten für Wartung und Betrieb der Stellplätze tragen derzeit alle Bewohner*innen, unabhängig davon, ob sie einen Stellplatz nutzen oder nicht. Das ist sozial ungerecht und verteuert insbesondere den staatlich geförderten Wohnungsbau, in dem es nachweislich weniger Pkw-Besitzer*innen gibt.

Die Unterzeichnenden fordern die Länder dazu auf, die in einigen Landesbauordnungen bzw. deren Durchführungsverordnungen noch vorhandenen pauschalen Stellplatzbauverpflichtungen zu flexibilisieren und das Vorhalten nachhaltiger Mobilitätsangebote als gleichwertig anzuerkennen. Noch verbleibenden Stellplatzbauverpflichtungen ist der zu erwartende Bedarf zugrunde zu legen, der in Mobilitätskonzepten ermittelt wird. Bei Neubauvorhaben bzw. Neuvermietungen sollten die Kosten für Bau- und Bewirtschaftung von Stellplatz und Wohnung entkoppelt werden: Wer einen Stellplatz nutzen will, muss in viel stärkerem Maße als bisher für die Kosten aufkommen (Menschen mit körperlichen Einschränkungen werden diese Kosten von der Solidargemeinschaft erstattet).

Sicherheit erhöhen, Fuß- und Radverkehr stärken

Kein Mensch darf mehr im Straßenverkehr sein Leben verlieren. Das ist das Ziel der Vision Zero, zu der sich auch die Bundesregierung verpflichtet hat. Ein wesentliches Element, um dieses Ziel zu erreichen, sind niedrigere Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts erhöht die Sicherheit und die Lebensqualität im Wohnquartier. Diese neue Basisgeschwindigkeit erweitert auch den Spielraum für standortbezogene Lösungen wie zusätzliche verkehrsberuhigte Zonen und Fahrradstraßen. Eine entsprechende Änderung der StVO ist unerlässlich.

Für bedienfreundliche Fahrradabstellanlagen sind quantitative und qualitative Mindeststandards zu definieren (in Bezug auf Zugänglichkeit und Ausstattung). Als Orientierung kann die Fahrradabstellplatzverordnung des Landes Hessen dienen. In Neubauquartieren müssen Fahrradabstellanlagen (und Möglichkeiten für Rollatoren, Sonderräder etc.) künftig verpflichtend sein.

Der Bund wird aufgerufen, den Nationalen Radverkehrsplan 3.0 konsequent umzusetzen und die entsprechenden Fördermittel zur Verfügung zu stellen. Dies betrifft in Bezug auf eine intelligente Mobilität im Wohnquartier insbesondere:

- die Anpassung der Vorgaben der Musterbauordnung und der Landesbauordnung zu gut zugänglichen Fahrradabstellmöglichkeiten (Bund und Länder),
- die finanzielle Unterstützung von Wohnungsbaugesellschaften oder Wohneigentümergeinschaften beim Bau von Fahrradparksystemen in und an Bestandsgebäuden.

Von den Ländern erwarten wir, dass sie komplementäre Fördermittel bereitstellen und die notwendige Anzahl und Qualität von Radabstellanlagen ggf. in Fahrradabstellplatzverordnungen auf Landesebene definieren.

Bus- und Bahnanbindungen für alle schaffen

Voraussetzung für einen ÖPNV als Rückgrat nachhaltiger Mobilität sind einheitliche Mindeststandards für die Erschließungs- und Bedienqualitäten durch den Bund. Wir begrüßen daher die Ankündigung der Bundesregierung im Koalitionsvertrag: »Die Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Mobilitätsangebot als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr wollen wir im Jahr 2022 zwischen Bund, Ländern und Kommunen definieren. Die Bahn muss in ganz Deutschland zum Rückgrat der Mobilität werden – auch im ländlichen Raum.«³ Insbesondere die Unterzeichnenden aus Kommunen und der Mobilitätsbranche bieten dem Bund an, ihn – etwa im Rahmen der geplanten Bund-Länder-Arbeitsgruppe – bei der Formulierung dieser Standards zu unterstützen. Diese setzen die Erreichbarkeiten und Bedienfrequenzen des ÖPNV und von Sharing-Angeboten ins Verhältnis zur Wohnerschaft.

Wir fordern, sowohl die schienengebundenen Verkehre als auch die Busangebote rasch und deutlich auszubauen. Dafür muss der Bund die entsprechenden Investitionsmittel ebenso anheben wie die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch

Das Bus- und Bahnangebot muss deutlich ausgebaut werden.

³ »Mehr Fortschritt wagen - Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit«, Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, S.128

das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und die Regionalisierungsmittel. Der Bund sollte sich mit einem Nahverkehrsbeitrag am öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) beteiligen. Kommunen muss die Möglichkeit eingeräumt werden, zusätzliche Einnahmequellen zur ÖPNV-Finanzierung zu erschließen.

E-Mobilität, Sharing-Angebote und Mobilitätsstationen fördern

Der Bund muss in Bezug auf den Ausbau von Ladesäulen für E-Autos einen klaren Handlungsrahmen für die Akteure vor Ort schaffen, etwa in einem »Masterplan Ladeinfrastruktur«. Dieser muss neben einer Vereinheitlichung der Anschlussregeln auch die Harmonisierung steuerlicher Fragen und von Investitions- und Bauverpflichtungen umfassen. Die Fördermöglichkeiten müssen transparenter und leichter zugänglich werden. Zudem muss der Bund die sogenannte »erweiterte Gewerbesteuerkürzung« (bei der Stromerzeugung durch erneuerbare Energien, der Stromlieferung an Mieter*innen und dem Eigenverbrauch und Betrieb von Ladestationen) auf Angebote nachhaltiger Mobilität wie z. B. Sharing und den Betrieb von Mobilitätsstationen ausdehnen.

Intelligente Mobilität in Wohnquartieren fördern

Der beschriebene Umbau und die Neuausrichtung von Wohnquartieren benötigen eine Initialförderung durch den Bund, die Kommunen aber auch gewerbliche Unternehmen berücksichtigt. Dies setzt Anreize, auch im Bestand integrierte Mobilitätskonzepte aufzustellen und Maßnahmen umzusetzen. Mobilitätskonzepte und die Verankerung eines Mobilitätsmanagements müssen auch für die Akteure des Wohnungsmarktes attraktiver werden. Der Bund muss an dieser Stelle die staatlichen Förderungen ausbauen. Alle bestehenden Förderprogramme des Bundes für den Neu- oder Umbau von einzelnen Häusern, Wohn- oder Stadtquartieren müssen um klar definierte Kriterien zum Ausbau einer nachhaltigen Mobilität ergänzt werden.

Es fehlt insbesondere ein Förderrahmen, der es der Wohnungswirtschaft ermöglicht, bestehende Quartiere

im Sinne einer intelligenten Mobilität umzubauen und Angebote für die Bewohner*innen zu schaffen. Denn der große Hebel der

Maßnahmen der nachhaltigen Mobilität sind besonders in Bestandsquartieren stärker finanziell zu unterstützen.

Veränderung liegt auch bei der nachhaltigen Mobilität im Bestand. Hier weisen Gebäude und Quartiere die größeren Mängel der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur auf, gleichzeitig liegen die Kosten für Umbauten, Nachrüstungen etc. auch wegen der Flächenknappheit deutlich höher als im Neubau. Zudem gibt es bei Fahrradabstellplätzen i. d. R. keine Kostenbeteiligung der Nutzenden (anders als bei Pkw-Stellplatzmieten, wenn auch nicht kostendeckend). Hierzu könnte ein Programm ins Leben gerufen werden, das die Verkehrswende in bestehenden Wohnsiedlungen voranbringt (vgl. KfW-Förderprogramm »Energetische Stadtsanierung« für Klimaschutz und -anpassung in bestehenden Quartieren). Die Zusammenfassung der bisher zersplitterten Fördermöglichkeiten in einem Programm »Sozial- und umweltgerechte Nahmobilität« würde die Transparenz erhöhen. Dieses Programm sollte planerische Leistungen und auch investive und organisatorische Vorhaben umfassen.

Bund und Länder sollten die Anlaufphase innovativer Geschäftsmodelle über eine »Wagnisausgleichsförderung« unterstützen. Diese gleicht Defizite aus, die eventuell in unrentablen Anfangsphasen entstehen, bis sich das Angebot durch eine entsprechende Nachfrage wirtschaftlich trägt. Werden neue oder etablierte Maßnahmen – etwa in stadtweiten Mobilitätskonzepten – als Bestandteil der Daseinsvorsorge definiert, sind mögliche Defizite auch langfristig von der öffentlichen Hand zu tragen (wie beim ÖPNV). Dazu ist es sinnvoll, den Kommunen eine Querfinanzierung von Maßnahmen der nachhaltigen Mobilität durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zu ermöglichen. Ablösesummen im Rahmen der Stellplatzbauverpflichtungen sollten in alternative Mobilitätsmaßnahmen umgeleitet bzw. zwingend dafür eingesetzt und – zumindest anteilig – auf dem jeweiligen (Bau-)Grundstück umgesetzt werden.

Weiterhin sollte der Bund Vermieter*innen die Möglichkeit einräumen, nachhaltige Mobilitätsangebote in Neubauvorhaben über die umlagefähigen Betriebskosten nach Betriebskostenverordnung (BetrKV) anteilig zu finanzieren. Der Bund sollte zudem geeignete Instrumente entwickeln, mit denen Mieter*innen einsehen können, welche nachhaltigen Mobilitätsoptionen in ihrem Wohnumfeld vorhanden sind (z. B. durch kartografische »Online-Erreichbarkeitsbarometer«, einen Mobilitätsausweis für Wohnquartiere etc.). Eine Mobilitätsberatung für Wohnquartiere und größere Bauvorhaben sollte eingeführt und diese der Energieberatung für Wohngebäude (bundesweit und fördertechisch) gleichgesetzt werden.

Den ländlichen Raum bei der Transformation unterstützen

Nachhaltige Mobilitätsangebote in den Wohngebieten des ländlichen Raums sind wegen der dort zu überwindenden größeren Distanzen bzw. der geringeren Bevölkerungsdichte eine besondere Herausforderung. Ein dichter ÖPNV-Takt mit langen Bedien- und Pkw-ähnlichen Fahrzeiten lässt sich hier deutlich schwerer

Selbstständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe muss auch im ländlichen Raum ohne Auto möglich sein.

realisieren als z. B. in urban geprägten Regionen. Weite (Pendel-) Entfernungen setzen dem Arbeitsweg mit dem Rad Grenzen, kommerzielle Sharing-Angebote sind wirtschaftlich

schwer darstellbar. Während in Klein- und Mittelstädten aufgrund des örtlichen Angebotes viele Versorgungswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden können, ist dies auf dem Dorf – zumindest zu Fuß – kaum möglich.

Aber auch in ländlichen Räumen haben Personen, die kein Auto besitzen oder nicht selbst fahren können, ein Recht darauf, selbstständig mobil zu sein und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben – nicht zuletzt zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Der getaktete ÖPNV, der Grund- und Mittelzentren verbindet und an die Oberzentren anschließt, bildet das Rückgrat der nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum. Voraussetzung für einen dichten, regelmäßigen Bus- und Bahntakt auf den Hauptverbindungsachsen ist eine auskömmliche ÖPNV-Finanzierung, die Bund, Länder und Kommunen sichern müssen. Ist im weiteren Netz ein liniengebundener ÖPNV wirtschaftlich nicht tragfähig, sind die Genehmigungsbehörden aufgerufen, auch eine flächenhafte Bedienung zu ermöglichen, z. B. durch Anrufbusse oder Sammeltaxis, mit denen Verkehre gebündelt werden. Diese sogenannte »Flächenbedienung« bzw. »On-Demand-Verkehre« wurden in einzelnen ländlichen Regionen bereits erfolgreich erprobt und eingeführt.

Die Angebote zur Überwindung der ersten/letzten Meile an das Hauptnetz können so standortspezifisch und vielfältig sein wie die ländlichen Regionen selbst: Pedelecs, »Ride-Sharing« (private Mitnahme im Pkw, Fahrgemeinschaften), Bürgerbusse oder Anschluss-taxis seien beispielhaft genannt und sollten als Lösungsansätze unterstützt werden. Bund und Länder

werden aufgefordert, Kommunen und die Wohnungswirtschaft dabei zu unterstützen, Inter- und Multimodalität gezielt auch im ländlichen Raum zu fördern. Dazu gehören Maßnahmen wie die Flächenbereitstellung für Sharing-Angebote (z. B. abgestimmt im Wohnquartier und an Bahnhaltdepunkten) oder das (genossenschaftliche) Teilen von Fahrzeugen. Weiterhin muss ein flächendeckendes Radwegenetz geschaffen werden, Bund und Länder sind insbesondere bei Radschnellverbindungen und überörtlichen Radverbindungen entlang von Bundes- und Landstraßen gefordert.

Vor dem Hintergrund der geschilderten Herausforderungen ist die E-Mobilität im ländlichen Raum von besonderer Bedeutung, damit die Klimaziele erreicht werden können: Wenn hier ein privates (Familien-)Auto unverzichtbar ist, sollte dieses künftig elektrisch sein. Die Elektrifizierung der Pkw-Flotte kann nur mit entsprechender Ladeinfrastruktur gelingen, die mittelfristig weiter gefördert werden sollte. Auch auf den ländlichen Raum zugeschnittene Carsharing-Modelle müssen weiterentwickelt und von Bund und Ländern unterstützt werden. Hierfür kommen z. B. Modelle in Frage, die durch bürgerschaftliche bzw. Vereinsstrukturen betrieben werden oder die auf die Kombination von dienstlicher Fahrzeugnutzung durch die Kommune und private Nutzung durch die Bürger*innen setzen.

4

Ausblick



Wir Unterzeichnenden werden das Ziel einer intelligenten Mobilität im Wohnquartier, in der alle Bewohner*innen flexibel, sicher, bezahlbar und nachhaltig unterwegs sein können, mit den genannten Maßnahmen und politischem Engagement verfolgen. Nachhaltige Mobilität auch sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen, ist uns ein besonderes Anliegen. Wir werden runde Tische und Netzwerke auf kommunaler und regionaler Ebene voranbringen, um Planungen und Maßnahmen frühzeitig zu koordinieren und Beteiligung

zu gewährleisten. Eine rahmengebende Unterstützung der Länder sowie der Bundesregierung werden wir befürworten und konsequent einfordern. Und wir werden uns bundesweit vernetzen und regelmäßig (mindestens jährlich) austauschen, um den Umsetzungsstand bei uns und bei Bund und Ländern zu evaluieren. Wir freuen uns auf eine nahe Zukunft, in der sich alle Bewohner*innen von Wohnquartieren problemlos ohne eigenes Auto fortbewegen können.

Liste der Erstunterzeichnenden

Wohnungswirtschaft



BBU Verband Berlin-Brandenburgischer Wohnungsunternehmen e.V.
Maren Kern - Vorstand



Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen e. V.
Alexander Rychter - Vorstand, Verbandsdirektor



Baugenossenschaft Freie Scholle eG, Bielefeld
Kai Schwartz, Michael Größlich - Vorstand



Baugenossenschaft Langen eG
Wolf-Bodo Friers - Vorsitzender, Stephan Langner - Vorstand



GEWOFAG Holding GmbH
Dr. Klaus-Michael Dengler - Sprecher, Dr. Doris Zoller - Geschäftsführung



Gundlach GmbH & Co. KG, Wohnungsunternehmen
Dr. Frank Eretge, Lorenz Hansen, Nadine Otto - Geschäftsführung



GWG Städtische Wohnungsgesellschaft München mbH
Armin Hagen - Geschäftsführung



HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH
Ulrich Schiller - Geschäftsführung



Kieler Wohnungsgesellschaft mbH & Co. KG
Markus Reutershan - Geschäftsführung



KSG Hannover GmbH
Karl Heinz Range - Geschäftsführung



OSTLAND Wohnungsgenossenschaft eG
Andreas Wahl - Vorstand



Vivawest
Uwe Eichner - Vorsitzender der Geschäftsführung



Volkswohnung GmbH
Stefan Storz - Geschäftsführung



Wohnungsgenossenschaft Witten-Mitte eG
Frank Nolte, Gerhard Rother - Vorstand

Kommunen – Kommunale Organisationen



Land Berlin Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz



Wissenschaftsstadt Darmstadt
Michael Kolmer - Stadtrat, Mobilitätsdezernent



Magistrat der Stadt Ginsheim-Gustavsburg
Thorsten Siehr - Bürgermeister



Stadt Göttingen
Petra Broistedt - Oberbürgermeisterin



Stadt Hameln
Claudio Griese - Oberbürgermeister



Landeshauptstadt Hannover
Belit Onay - Oberbürgermeister



Stadt Karlsruhe
Dr. Frank Mentrup - Oberbürgermeister



KielRegion GmbH
Ulrike Schrabback - Geschäftsführung



Landeshauptstadt München
Georg Dunkel - Leitung Mobilitätsreferat



Landeshauptstadt Potsdam
Mike Schubert - Oberbürgermeister

Mobilitätsbranche



Bundesverband Carsharing e.V. (BCS)
Gunnar Nehrke - Geschäftsführung



eVehicle for you GmbH
Richard Kemmerzehl, Christoph Ulusoy - Geschäftsführung



Isarwatt eG
Ulrich Brüggerhoff, Peter Schmidt - Vorstand



moBiel GmbH
Martin Uekmann - Geschäftsführung



Sigo GmbH
Tobias Lochen - Geschäftsführung



StattAuto eG
Boris Baade - Vorstand

Planung + Architektur



Bundesarchitektenkammer
Andrea Gebhard - Präsidentin



Architektenkammer Berlin
Theresa Keilhacker - Präsidentin



Architektenkammer Niedersachsen
Robert Marlow - Präsident



Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein
Jens Uwe Pörksen - Präsident



Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen
Brigitte Holz - Präsidentin



Bayrische Architektenkammer
Prof. Lydia Haack - Präsidentin



Bund Deutscher Architektinnen und Architekten B D A
Susanne Wartzack - Präsidentin



SRL

VEREINIGUNG
FÜR STADT-,
REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG

Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL) e.V.
Susanne Jahn - Vorsitzende



**Good
Mobility
Council**

Good Mobility Council GmbH
Dr. Ingo Kucz, Christian Scheler - Geschäftsführung



Mobilitätslösung

MOBILITÄTSLÖSUNG
Katalin Saary - Büroinhaberin



stattbau münchen

stattbau münchen GmbH
Christian Bitter - Geschäftsführung



STETE PLANUNG
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung

StetePlanung - Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Gisela Stete - Büroinhaberin



UB
urban beta

Urban Beta UG
Marvin Bratke - Managing Partner



USP
Projekte

USP Projekte GmbH
Sonja Rube - Geschäftsführung



VEOMO

VEOMO Mobility GmbH
Dominik Nouri, Stefan Rademacher - Geschäftsführung



VePa

VePa Vertical Parking GmbH
Simon Schubnell - Geschäftsführung

Wissenschaftliche Einrichtungen



**GOETHE
UNIVERSITÄT
FRANKFURT AM MAIN**

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung an der Goethe Universität Frankfurt a.M.
Prof. Dr. Martin Lanzendorf



Hochschule RheinMain

Fachgruppe Mobilitätsmanagement an der Hochschule RheinMain
Prof. Dr.-Ing. Volker Bleeß, Prof. Dr.-Ing. André Bruns



**UNI KASSEL
VERSITÄT**

Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel
Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer



**VERKEHRSPLANUNG
UND VERKEHRSSYSTEME**
Prof. Dr. Carsten Sommer



Wohnen
und Mobilität



vcd.org