



Nachhaltige Mobilitätskonzepte für Quartiere Der neue Standard

Dipl.-Ing. Gisela Stete

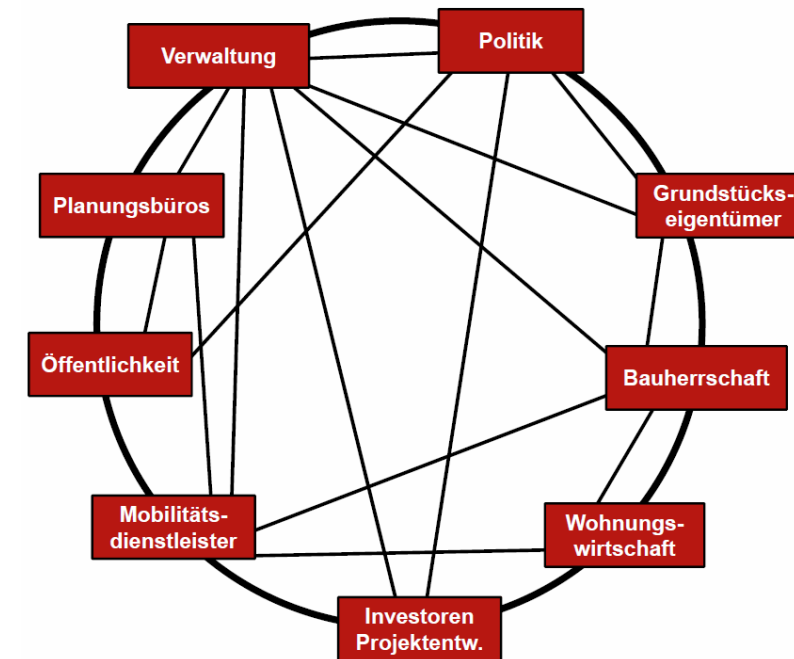
Mobilitätskonzepte für Quartiere sollen

- ... alle Formen der Mobilität einbeziehen und miteinander vernetzen
- ... städtebauliche Struktur und Nutzungsstruktur berücksichtigen
- ... Umwelt- und Stadtverträglichkeitsaspekte einbeziehen
- ... Chancengleichheit aller Bevölkerungsgruppen im Hinblick auf Mobilität sicherstellen

Dabei soll die **Balance** gehalten werden zwischen

- sozialer Ausgewogenheit / Soziale Gerechtigkeit
- ökologischer Verträglichkeit / Umweltgerechtigkeit
- ökonomischer Vernunft

- ➔ Klassische „Top-Down-Ansätze“ sind nicht mehr zielführend
- ➔ neue Wege müssen gesucht werden
- ➔ Akteure aus Wirtschaft und Gesellschaft werden eingebunden



Grundüberlegungen zu nachhaltiger Mobilität im Quartier

- 80% der Wege beginnen und enden an der Wohnung, hier fallen die Entscheidungen über die Verkehrsmittelwahl und die Möglichkeiten zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens sind dort am größten
- Ist der Zugang zum Pkw einfach - z.B. Stellplätze direkt an der Wohnung bzw. kostenlos im öffentlichen Straßenraum -, wird er nachweislich öfter genutzt
- Chancengleichheit zwischen MIV und ÖPNV ist hergestellt, wenn die Entfernung zum Stellplatz so groß ist wie zur Haltestelle
- Je mehr Alltagsziele und -gelegenheiten fußläufig und auf sicheren Radverbindungen zu erreichen sind, desto besser sind die Chancen für Nahmobilität. Fehlt die Versorgung mit sozialer Infrastruktur und Gütern des täglichen Bedarfs, ergeben sich lange Wege, auf denen eher der Pkw genutzt wird
- Ein niedriges Geschwindigkeitsniveau und Entlastung vom ruhenden Kfz-Verkehr sichern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen (Straßen-)Raum
- Die Förderung nachhaltiger Mobilität braucht den Blick über die Quartiersgrenzen hinaus
- Vielfältige Mobilitätsangebote erweitern das Spektrum und unterstützen die Unabhängigkeit vom eigenen Auto als Verkehrsmittel



Ansätze, Strategien, Instrumente → Push & Pull

- Parkraumbewirtschaftung und Parkraummanagement als Maßnahme konsequent umsetzen → Wirkung hinsichtlich einer Reduzierung der Fahrleistung im MIV nachgewiesen (Beispiel Berlin Mitte)
- Obergrenze bei der Schaffung von Pkw-Stellplätzen erwirken (Neubau und Bestand) - für Wohnnutzung und sonstige Nutzungen sowie für Besucherparken gleichermaßen → Stellplatzsatzungen anpassen
- Wohnen und Parken entkoppeln, Vergabesystem etablieren → nur wer einen Stellplatz benötigt, muss bezahlen
- Unterbringung des ruhenden Kfz-Verkehrs konzentriert in Quartiersgaragen → Entfernung 300 – 500 m zumutbar
- Unterbindung Gehwegparken zur Sicherung der Mobilitätschancen derer, die zu Fuß unterwegs sind → Umsetzung eines Urteils des OVG Bremen
- Angebot an hochwertigen Fahrradabstellanlagen (privat und öffentlich) → in Satzungen verankern



Ansätze, Strategien, Instrumente → Push & Pull

- Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum - in Verbindung mit dem ÖPNV - systematisch aufbauen und mit entsprechenden Angeboten ausstatten → Gezielte Einbindung von Mobilitätsdienstleistern
- Projektentwickler zur Bereitstellung von multimodalen Angeboten auch auf Privatgrund verpflichtet
- Begegnungszonen (T 20) als Instrument einführen → Modifikation StVO
- T30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts als Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit und weniger Flächenverbrauch für Kfz sichern → Unterstützung der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“
- Weitgehend Nutzungsmischung herstellen (Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Soziale Infrastruktur, Freizeit- und Kulturangebote etc.), Bestandsgebiete entsprechend neu ausrichten → Stadt der Kurzen Wege als Leitidee ernst nehmen, Beispiel 15-Minuten-Stadt Paris

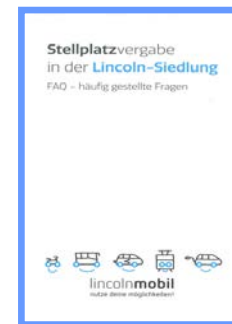
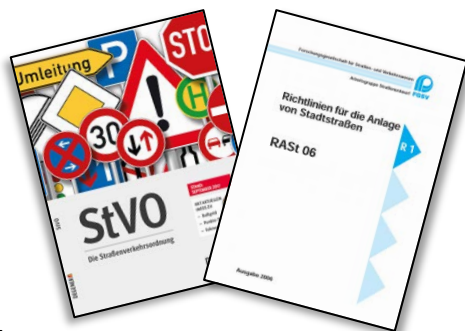


Zusammenfassende Empfehlungen

- Stellplatzeinschränkungen und Parkraummanagement sind die zentralen Stellschrauben für eine nachhaltige Entwicklung von Quartieren
- Mobilitätskonzepte müssen integraler Bestandteil der Quartiersplanung (Bestand und Neubau) sein: Städtebau / Hochbau, Freiraum, Mobilität, Energie
- Nachhaltige Mobilität erfordert einen Mix aus infrastrukturellen Maßnahmen und verbesserten Rahmenbedingungen zugunsten des Umweltverbundes
- Die Förderung des Umweltverbundes ist ohne Flächenumverteilung zulasten des Autoverkehrs (in der gebauten Stadt) nicht möglich
- Multimodale Angebote sind Voraussetzung für die Akzeptanz eines Autoreduzierten Quartiers
- Die frühzeitige Einbeziehung von Akteuren sichert den Austausch von Meinungen und erhöht die Akzeptanz (Multiplikatoreneffekt)
- Nachhaltige Mobilitätskultur erfordert einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens

Schlussbemerkungen

- Die Antriebswende ist nicht die Mobilitätswende. Es geht um weniger Autos und nicht um den Ersatz von Autos mit konventionellem Antrieb durch E-Autos
 - Die Verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen (StVO, Regelwerke der FGSV) behindern die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte in Quartieren. Sie müssen konsequent angepasst werden
 - Noch besser: Ein vereinheitlichendes Mobilitätsgesetz führt die bisherigen Einzelgesetze im Verkehrsrecht zusammen und erleichtert die Umsetzung ganzheitlicher Mobilitätskonzepte (www.vcd.org/bundesmobilitaetsgesetz/)
- ➔ **Es muss nicht im ländlichen Raum gestartet werden. Wenn es in den Städten gelingt, ist schon viel gewonnen ...**





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Gisela Stete, StetePlanung
Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Tel. 06151-65233 / gs@steteplanung.de

www.steteplanung.com