

## Kurzberichte

### Wohnen - Mobilität – Leben

Themenabende der Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität & Verkehr der Grünen (BAG MoVe), zusammen mit der BAG Planen, Bauen, Wohnen in Kooperation mit dem Verkehrsclub Deutschland (VCD)

#### Teil 1: Konzepte für Wohnen & Mobilität

29. März 2023, siehe Bericht ab Seite 1

#### Teil 2: Autobefreite & Autoreduzierte Wohnquartiere

26. April 2023, siehe Bericht ab Seite 3

Zoom: <https://gruene-de.zoom.us/j/6123459145?pwd=MEIqWGoZajhLaEhrbWVuU0pUMGZaUT09>

An der Haustür entscheidet sich die Wahl des Verkehrsmittels. Der Zugang zu nachhaltiger Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Lastenrad, zu Bussen und Bahnen oder zur Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten muss genauso kurz und bequem sein, wie der zum privaten Pkw (Abend 1).

Gleichzeitig gibt es eine wachsende Zahl von Menschen, die ihre individuelle Mobilität „autobefreit“ leben wollen und statt (teuren) Parkplätzen öffentliche Freiflächen, Ruhe und größere Sicherheit für Menschen allen Alters auf den Wegen bevorzugen (Abend 2).

Verändern wir Straßen – verändern wir Gesellschaft: Wie gewinnen wir die Straßen für das Leben der Menschen zurück und was tun wir dann mit diesen Räumen? Diese Frage stellt auch das „Manifest der Freien Straßen“. Wie planen wir mit den Bürgern? (Abend 3).

In drei Themenabenden widmen wir uns der Frage, warum und mit welchen Instrumenten die verschiedenen beteiligten Akteure dazu beitragen können und müssen, um den Bewohner:innen neue Freiheiten und Möglichkeiten bei der Wahl ihrer Mobilität zu sichern.

### Abend 1: Konzepte für Wohnen & Mobilität. 29. März 2023

Die Folien des VCD-Vortrags sind hier zu finden: [https://www.gruene-bag-verkehr.de/?page\\_id=612](https://www.gruene-bag-verkehr.de/?page_id=612)

Das Ziel einer deutlich **verbesserten Infrastruktur** für Mobilitätsarten neben dem privaten PKW wird sowohl durch den Vertreter der gemeinwohlorientierten Wohnungsgesellschaften (Alexander Rychter, Verbandsdirektor des, VdW Verband der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft Rheinland Westfalen e.V), als auch durch Hilmar von Lojewski (Beigeordneter, Deutscher Städtetag) geteilt. Dabei besteht Einigkeit, dass dies im gleichen Maße für den Neubau von Wohnungen und für den Wohnungsbestand gilt.

**PKW-Stellplätze machen das Bauen teuer:** Alexander Rychter fordert mehr Spielräume für die Wohnungswirtschaft, um dieses Ziel erreichen zu können sowie um Baukosten zu senken und damit die Wirtschaftlichkeit von Neubauprojekten zu gewährleisten. Er beschreibt, dass insbesondere im geförderten Wohnungsbau durch die Landesbauordnungen oder kommunale Stellplatzsatzungen der Bau von kostenintensiven Stellplätzen - besonders durch Tiefgaragen - gefordert wird, die anschließend aber oft nur zu einem geringen Teil genutzt werden. Ein Teil der Bewohner\*Innen besitzt überhaupt kein Auto und der andere Teil kann oder will sich die Miete für den Stellplatz nicht leisten und sucht sich den Stellplatz im öffentlichen Raum. Dies Dilemma kann auch nicht durch Fremdvermietung aufgefangen werden, zudem die Kostenunterdeckung auf die Mietkosten umgelegt wird.

**Von der Stellplatzsatzung zur Mobilitätssatzung:** Alle sind sich einig, dass der Stellplatzschlüssel, also die Vorschrift über die Anzahl von PKW-Stellplätzen, die pro Wohneinheit gebaut werden muss, ein relevantes Instrument darstellt. Weniger Stellplätze reduzieren die Baukosten deutlich.

Allerdings, darauf weist der Vertreter des DST deutlich hin: es muss politische Mehrheiten in einem Gemeinderat geben, um diesen Stellplatzschlüssel geringer als „normal“ zu definieren. Gemeinderäte und Bürgermeister:innen müssen sich trauen, in der kommunalen Stellplatzsatzung moderne Vorgaben zu gestalten.

Berlin hat als einziges Bundesland die Stellplatzherstellungspflicht bereits in den 90iger Jahren abgeschafft, was allerdings nicht zu einem geringeren Parkplatzangebot führt. Im Gegenteil, wie an vielen Orten ist es noch leicht, auch innerhalb des S-Bahnringes Stellplätze zu finden, Parkhäuser sind eher leer.

Der **VCD** unterstützt alle Beteiligten mit zahlreichen Informationen aus der Praxis und über wirksame politische Instrumente. Siehe auch: Materialien.

Deutlich wird auch, was für Deutschland noch fehlt: eine Übersicht über die reale Festlegung unterschiedlicher Stellplatzschlüssel in deutschen Kommunen und deren Wirkungen. Dazu, so Hilmar von Lojewski bedarf es mehr Forschung, sei es in einer Studie oder Masterarbeit.

*Material:*

- Charta: „Intelligente Mobilität im Wohnquartier“  
[https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Charta/Charta\\_Intelligente\\_Mobilitaet\\_im\\_Wohnquartier.pdf](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Charta/Charta_Intelligente_Mobilitaet_im_Wohnquartier.pdf)
- Handlungsleitfaden »Intelligent Mobil im Wohnquartier« des VCD:  
<https://intelligentmobil.de/handlungsleitfaden>
- [https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Bu\\_Womo\\_Faltblatt\\_Stellplatzsatzungen\\_web.pdf](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Bu_Womo_Faltblatt_Stellplatzsatzungen_web.pdf)

**Relevant für Länder** (Stand: 3.4.2023):

- die **Landesbauordnungen** sollen die Erstellung von Mobilitätssatzungen konsequent den Städten und Gemeinden übertragen. Hierzu sollen den Kommunen je nach spezifischer Ortsgröße und Lage im Raum (Großstadt, Kommune im Ballungsraumumland oder Kommune im ländlichen Raum) Muster für solche Mobilitätssatzungen zur Verfügung gestellt werden.
- Im Rahmen einer **kommunalen Mobilitätssatzung** wird die Herstellungspflicht für Kfz-Stellplätze durch Mobilitätskonzepte mit Mieter-Ticket, Nähe zu ÖPNV-Haltestellen, Car- und Bike-Sharing ersetzt und Mobilität für die Nutzer der Gebäude ganzheitlich geplant und umgesetzt.
- Regelungsbedarf in den Landesbauordnungen besteht nur für diejenigen Städte und Gemeinden, die keine eigene Mobilitätssatzung erarbeiten. Um Baukosten und die Mietkosten bei Mietwohnungen im Geschoßwohnungsbau zu senken sollte die Landesbauordnung eine deutlich reduzierte Stellplatzherstellungspflicht von weniger als einem Stellplatz je Wohneinheit verbindlich festlegen. Für größere Wohn- und Bürogebäude wird die Erstellung von Mobilitätskonzepten zur Ermittlung der Herstellungspflicht von Stellplätzen für Kfz und Fahrräder gesetzlich ermöglicht.
- Stellplatzobergrenzen sollten überlegt und als Option ermöglicht werden (z.B. maximal 1 Platz pro Wohnung). Wer meint, mehr Stellplätze zu benötigen, kann diese dazu kaufen (z.B. Basel). Wer mehr baut muss eine Verkehrserzeugungsabgabe entrichten.
- Für alle neuen Wohngebiete und Modernisierungsmaßnahmen sollen verbindliche **Fahrradabstellanlagen** einschließlich für Lastenräder in die LBO aufgenommen werden.

- Bundesländer sollen Unterstützung für die Einrichtung eines bundesweit tätigen **Kompetenzzentrum „Wohnen und Mobilität“** ausdrücken. Das Kompetenzzentrum soll ein Netzwerk und eine Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie Mobilitätsdienstleistern und Planenden schaffen.

#### Relevant für Kommunen:

- In den Kommunen sollen ortsspezifische **Mobilitätssatzungen** die früheren, starren PKW-Stellplatzsatzungen ersetzen. Ziel dabei ist es, Mobilität ganzheitlich darzustellen. Damit sollen auch neue Impulse für eine klimaschützende Mobilitäts-Infrastruktur geben werden. Gleichzeitig wird damit ein relevanter Beitrag zur Senkung der Baukosten und in der Folge auch der Mietkosten geleistet.
- In solchen Mobilitätssatzungen sollen u.a. auch **Berücksichtigung** finden: Bussen und Bahnen, Mieter-Tickets, Car-Sharing und Bike-Sharing inklusive Lastenräder, die geeignete Infrastruktur und sichere Abstellmöglichkeiten für solche Fahrzeuge, Wege, Abstellorte und Lademöglichkeiten für kleine, leichte, energiesparende elektrische Fahrzeuge (Micro Cars) und die sichere Unterbringung und leichte Nutzbarkeit von Kinderwägen, Rollatoren, Kranken-Fahrstühle und andere Möglichkeiten der individuellen Mobilität ohne PKWs.
- In den kommunalen Mobilitätssatzungen sind auch **Mobilitätsstationen** mit Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenrad-Sharing und im Idealfall in Kombination mit einer Haltestelle für Busse und Bahnen zu berücksichtigen und verknüpft.
- **Quartiersgaragen** soll vor Tiefgaragen und Stellplätzen in Höfen oder im öffentlichen Raum Vorzug gegeben werden.

## Abend 2: Autobefreite & Autoreduzierte Wohnquartiere, 26. April 2023

Die Folien aller Vorträge sind hier zu finden: [https://www.gruene-bag-verkehr.de/?page\\_id=612](https://www.gruene-bag-verkehr.de/?page_id=612)

Autofreie Wohngebiete, wie sie bereits in etlichen Städten entstanden sind, sind ein Angebot an diejenigen Menschen, die entweder kein Auto besitzen (wollen) und/oder sich für die besondere Lebensqualität eines autofreies Wohnumfeldes entscheiden. Wir erläutern, dass autofreies Wohnen und Bauen kostengünstig ist, der Flächengerechtigkeit dient, neue Begegnungsmöglichkeiten und damit soziale Chancen ermöglicht. ...und zu CO<sub>2</sub>-Einsparungen führt. Und wir sind davon überzeugt, dass diese Konzepte auf so gut wie alle Neubausiedlungen übertragbar sind, die heute leider immer noch überwiegend auto-orientiert geplant werden.

Berichtet wurde hauptsächlich über neue Wohngebiete (Köln Nippes, Darmstadt Lincoln, Schweiz) und über Hamburg Ottensen als Bestandsquartier.

Auch wenn die Voraussetzungen für neue Mobilitäts-Planungen und das Setzen von Regeln deutlich einfacher bei Neubaugebieten sind, so ähnlich sind die die Erfahrungen und Empfehlungen aus der Praxis.

### Beispiel 1. Köln Nippes: Paradigmenwechsel beim Siedlungsneubau - Verbesserung durch Umdenken

*Hans-Georg Kleinmann, Nachbarn 60, Köln Nippes; Verkehrsclub Deutschland (VCD) Regionalverband Köln e. V.*

Siehe: <https://www.nachbarn60.de/home.html>; <https://intelligentmobil.de/stellwerk-60> und ppt

- Notwendig sind neue Siedlungsstrukturen, diese ermöglichen dann auch neue Mobilitätsmuster.

- Dazu gehören auch: Quartiersgaragen am Rand, Fußgängerzone als Instrument, Mobilitäts-Hub für die Vielfalt an Verkehrsmitteln
- Führt u.a. zu: weniger Flächenverbrauch, größere Gleichheit der Verkehrsmittel bezüglich der Zeit zu ihnen zu gelangen, hohe Aufenthaltsqualität für Bewohner\*innen und Fußgänger\*innen, hohe Anpassungsfähigkeit an künftige Änderungen, geringeren CO2-Emissionen und geringerem Energieverbrauch bei der Mobilität.
- Klimawandel und andere Faktoren fordern Änderungen. Das bedeutet auch, dass wir Lösungen benötigen, die auf diese Änderungen gut und angemessen reagieren können. Diese "Robustheit der Planung für die kommenden Jahrzehnte" ist ein noch nicht so häufig benutztes, aber sehr wichtiges und einleuchtendes Argument angesichts von Klimawandel-Folgen, demographischer Wandel u.ä.
- Spannende Argumente sollten ausgebaut und breit belegt werden, z.B. der Hinweis aus einer Studie, dass Kinder 1 Jahr früher selbständig werden, wenn sie in einem geschützten Quartier aufwachsen.
- *Fazit:* Notwendig sind neue Standards für Wohnquartiere, insbesondere:
  - Quartiersgarage(n) und Mobilitäts-Hub für die Vielfalt an Verkehrsmitteln am Siedlungsrand
  - Fußgängerzone (Radverkehr frei) im Siedlungsinnenraum
  - Keine PKW-Stellplätze im Siedlungsinnenraum
  - Parkraumbewirtschaftung im Umfeld des Wohnquartiers
  - Fahrradabstellanlagen in hoher Quantität und Qualität

## **Beispiel 2. Hamburg Ottensen: Vom Reallabor zur Dauereinrichtung**

*Stefanie von Berg, Bezirksamtsleiterin, Bezirk Altona, Hamburg*

Siehe: <https://ottensenmachtplatz.de>; <https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/> und ppt

Deutlich mehr Herausforderungen als in einem als nachhaltig und verkehrssarm konzipierten Stadtquartier sieht sich ein Stadtteil im Bestand gegenüber: Die Bevölkerungsmeinung ist vielfältig, Widerstand organisiert sich schnell um einzelne Interessen, herumbestehende Garagenzufahrten müssen erhalten bleiben, usw.

- In Ottensen wurde 2019/2020 das Modellprojekt „Ottensen macht Platz“ juristisch bekämpft, hat aber in seinen 5,5 Monaten Bestand eine Fülle von Informationen, Daten, Kontakten und Visionen geliefert. Die TU Harburg hat sorgfältig evaluiert. Auf all dem konnte die Verwaltung und die Politik in einer nächsten Phase aufbauen. (<https://www.hamburg.de/contentblob/13594640/fac87ad7a602e2ffb1c896d3fb5f7ad3/data/ausstellungstafeln-ottensen-macht-platz.pdf>)
- Im Februar 2020 beschloss die Bezirksversammlung Altona dann die dauerhafte Einrichtung eines autoarmen Quartiers im Zentrum von Ottensen. Für dessen Konzeption und vor allem für eine intensive und über ein Jahr dauernde Bürgerbeteiligung nahm sich die Verwaltung dann die dafür notwendige Zeit. Die Beteiligung war ein bunter Mix aus aufsuchender Beteiligung, Stadtrundgängen, Vor-Ort-Werkstätten, Online-Beteiligung gezielter Kinder- und Jugendbeteiligung. Begleitet wird der Prozess von einem gelosten Beirat.
- Als Konzept wurde die Einteilung in 5 Teilbereiche gefunden, die jeweils befahrbar sind, aber keinen Durchgangsverkehr erlauben. Die Hauptstraße von Ottensen selbst wird zur Fußgängerzone, eine weitere wichtige Verkehrsachse zur Fahrradstraße, der ruhende Verkehr kommt weitgehend raus.
- Die Zustimmung zu einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung ist mit ca. 83 % sehr groß, die Maßnahmen werden nun nach und nach umgesetzt.
- *Fazit 1:* Gute Planung und intensive Bürgerbeteiligung sowie ein wirklich gut aufgestelltes Rechtsamt sind Voraussetzung für eine erfolgreiche Umgestaltung eines Quartiers. Einen gewissen Anteil von Gegner\*innen wird es aber immer geben.

Stufenweises Vorgehen (bezüglich Zeit und Örtlichkeit) ist sinnvoll und erlaubt, die Erfahrungen der vorherigen Stufe in die nächste einzubeziehen. In Bestandsquartieren ist die Umwandlung in ein autoarmes/-freies Quartier mühsam – selbst bei hohen Zustimmungswerten.

- Einen wegweisenden Beschluss des Verwaltungsgerichtes Hamburg zum Thema Verkehrsberuhigung kann man sich hier anschauen (siehe vor allem S. 13/14): <https://www.hamburg.de/contentblob/16797288/84690bc4a9800b61910a1b2e095df4f1/data/15-e-4495-22-beschluss-vom-21-12-2022.pdf>
- *Fazit 2:* Die wirkliche kommunalpolitische Herausforderung besteht darin, die zehntausende von autogerechten Quartieren in autoarme Quartiere zu verwandeln. Dafür benötigen wir Konzepte. Ottensen bietet viele und besondere Erfahrungen, denn Altona hat sich den Herausforderungen gestellt. (Wir bemühen uns um einen BAG-Themenabend zu den Bestandsquartieren und ihre Umwandlung.)

### **Beispiel 3: Beispiele aus der Schweiz - Welche Instrumente wirken?**

*Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen,  
Geschäftsleitungsmitglied des VCS Verkehrs-Club der Schweiz*

Siehe: <https://wohnbau-mobilitaet.ch/> und ppt

- Das Problem der Benennung existiert auch in der Schweiz. Dort hat man sich auf folgende Definition geeinigt: Autofrei: 0 –0.2 Autos je Wohneinheit, Autoarm: 0.21 –0.5 Autos je Wohneinheit.
- Hohe Kosten für Stellplatzbau und nicht ausgelastete, ökonomisch belastende Tiefgaragen gehören zu den Gründen, die Stellplatzschlüssel – ein wesentliches Instrument – zu verringern. Ebenso wird eingeschätzt, dass sich der Trend zu autofreien Haushalten fortsetzen wird. Die Anzahl autofreier Haushalte in den größeren Städten nimmt deutlich zu, schweizweit nur langsam.
- Die Anzahl autofreier und autoarmer Projekte ist beachtlich groß. Die meisten davon sind Neubaugebiete, der Genossenschaftsbau spielt eine besondere Rolle.
- Interessante öffentliche und privatrechtliche Regelungen prägen die Situation in der Schweiz, grundsätzlich ähnlich wie bei uns.
- Die in der Schweiz vorhandenen Güteklassen für den ÖV bieten wichtige Argumente. Bis jetzt ist die ÖV-Güteklasse der Interpretation der Behörden ausgesetzt, nun soll sie aber im Normenkatalog (VSS, Verein Schweizer Strassenfachmänner, siehe Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) aufgenommen werden. Zudem wird an einer Güteklasse für den Fuss- und den Veloverkehr gearbeitet.
- Im ländlichen Bereich ist es deutlich schwieriger, solche Vorhaben zu realisieren.
- Fazit: Ökonomische Gründe sprechen für einen geringen Stellplatzschlüssel, viele der Projekte kommen aus dem Genossenschaftsbau, privatrechtliche Regeln wirken.

### **Beispiel 4: Darmstadt Lincoln-Siedlung: Die Quartiersgestaltung ermöglicht ein Leben ohne eigene Autos**

*Iris Behr, Stadträtin in Darmstadt, Hochschule Darmstadt, Sprecherin der LAG Planen,  
Bauen, Wohnen Hessen*

Siehe: <https://www.lincoln-siedlung.de> und ppt

- Diese und eine benachbarte neue Konversions-Siedlung werden ca. 8000 Menschen beherbergen. So drehte sich ein Teil der Debatte um die Belastung bestehender Wohngebiete, die durch einen zusätzlichen Verkehr fließen wird.
- Die Lincoln-Siedlung hat einen reduzierten Stellplatzschlüssel von 0,65 SP wovon 0,5 SP in (Tiefgaragen im Quartier) und 0,15 „Wohnungsnah“ (auf dem privaten Gelände z.B. im Hof/ Garten) lokalisiert sind; und kann dadurch als autoarm gelten.

- Mobilitätsmanagement als Angebot an alle Bewohner\*innen ist als dauerhafte kommunale Aufgabe sehr wichtig.
- Der Vortrag teilt sehr konkrete Erfahrungen mit kommunalen Satzungen und städtebaulichen Verträgen.

*Fazit:*

- Die Kommune hat vielfältige Aufgaben und auch Möglichkeiten, neue Wege zu erproben und rechtlich (Stellplatzeinschränkungssatzung) fest zu legen.
- Bedenken und Befürchtungen kann man frühzeitig begegnen.
- ÖPNV im (oder am) Quartier ist ein wichtiger Pfeiler einer neuen Mobilität.

### **Der rechtliche Rahmen für autobefreites Wohnen**

*Yoann Thiemann, Rechtsanwalt, Günther | Schuster Rechtsanwaltskanzlei, Leipzig*

Siehe: ppt

- Die Einrichtung autofreier/ autoarmer Quartiere sollte sich nicht nur auf das bundesrechtliche Ordnungsrecht (StVG/StVO) gründen. Als Gefahrenabwehrrecht erlaubt dieses keinen Direktbezug auf Klimaschutz oder eine gewünschte Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Die Einbeziehung solcher Kriterien ist hier derzeit nur im Rahmen temporärer Erprobungsmaßnahmen und bei „Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ möglich. Hierbei ist das Vorhandensein eines kommunalen Mobilitätskonzepts als Bezugspunkt wichtig und hilfreich.
- Durch Widmungsrecht (Landesrecht) kann der Gemeingebrauch zugunsten bestimmter Verkehrsmittel eingeschränkt werden. So zeigen Beispiele in Berlin und Hamburg, dass Straßen nicht mehr bzw. eingeschränkt (Anlieferungen, Notfallversorgung etc.) für den motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen. Dies gelingt dann, wenn gut begründet werden kann, dass übergeordnete Allgemeinwohlinteressen bestehen.
- Auch die Bevorzugung von Car Sharing und Bewohnerparken bietet gute rechtliche Ansatzpunkte.
- In der gerichtlichen Beurteilung des Straßenverkehrsrechts gibt es Bewegung und ausstehende Musterprozesse.

### **Der neue Standard: Nachhaltige Mobilitätskonzepte für unsere Quartiere**

*Gisela Stete, StetePlanung, Darmstadt*

Siehe: ppt

- Wichtig ist das Einsetzen vielfältiger Ansätze, Strategien, Instrumente, Push & Pull
- Mobilitätsarten, die nicht vom privaten PKW abhängen, gezielt fördern. Dazu gehören auch hochwertige Abstellanlagen.
- Zustimmung kommt auch und besonders von einer deutlichen Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Quartier. Dazu gehört auch, das Zu-Fuß-Gehen aufzuwerten und eine Nutzungsmischung zu gewährleisten.
- Der Vortrag nennt eine Vielzahl von konkreten Ansatzpunkten.

## 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 (Multiplikatoreffekt)
- Nachhaltige Mobilitätskultur erfordert einen gesellschaftlichen Diskurs über die positiven Wirkungen eines geänderten Verkehrsverhaltens

## Gesamtfazit des Abends:

- Frühzeitige und umfassende **Bürgerbeteiligung** ist unabdingbar. Trotzdem wird man einen Teil der Menschen nicht begeistern können, muss also mit einem gewissen (und oft lautstark geäußerten) Widerstand politisch umgehen/ sich darauf vorbereiten.
- Insbesondere für bestehende Quartiere sind **Versuchsphasen/** Pilotprojekte u.ä. faktisch hilfreich und rechtlich sinnvoll. Vor dem Start solcher Projekte muss die Kommune sehr gut mit Fakten (z.B. Haushalte ohne PKW, Vergleichszahlen zu anderen Gemeinden, Reisezeiten...) und mit einem Konzept für gute und positive Kommunikation vorbereitet sein.
- Interesse an neuen Mobilitäts- und Wohnformen wächst – so die Beobachtung – **schrittweise**. Nachahmung ist ein guter Ansatz. Langer Atem und ein langfristiges Vorgehen sind wichtig.
- Die Herstellung gleicher bzw. **ähnlicher Konditionen** für die verschiedenen Verkehrsarten ist wichtig. Idealerweise sind Entfernungen zum (eigenen) Auto und zum ÖPNV vergleichbar.
- **Quartiersgaragen** am Rande von Wohngebieten sind die beste Art, die verbleibenden privaten und geteilten Fahrzeuge unter zu bringen. Oberirdisch sind sie wesentlich kostengünstiger und deutlich flexibler in Bezug auf neue Anforderungen an das Quartier.
- Der **Stellplatzschlüssel** ist ein Kern-Instrument für autoarme Wohngebiete. Er sollte nicht höher als 0,5 sein, gerne darunter liegen. Vereinbarungen mit Eigentümer\*innen und Mieter\*innen bezüglich Auto-Nicht-Besitz sind rechtlich möglich.
- Als „**Rückfalloption**“ kann das Freihalten einer Fläche für eventuell später vorgeschriebene Stellplätze dienen. Aktuell dient die Fläche allen Bewohner\*innen. (Beispiel Freiburg Vauban).
- Eine **Parkraumbewirtschaftung** muss von Beginn an auch für die benachbarten Gebiete eingeführt werden, um dem Argument der Belastungsverschiebung zu begegnen.
- **Gefördertes Wohnen** (Kosteneinsparung) und **genossenschaftliches Wohnen** (Bewusstsein und gemeinsamer Handlungswille) eignen sich besonders für autofreies/ autoarmes Wohnen.
- **Privatrechtlich Verträge** bezüglich Auto-Nicht-Nutzung können eine wichtige Rolle spielen. Auch daher sind Projektentwickler und die Immobilienwirtschaft wichtige Partner.

- Umfassende **Mobilitätskonzepte** für die ganze Stadt oder für Teilbereiche sind faktisch notwendig und auch rechtlich sehr hilfreich. Sie sollten durch ein **Mobilitätsmanagement** als Bürger\*innen-Service ergänzt werden.
- Art und Menge der **Akteure** sind vielfältiger und mobilisierbarer, als bisher bedacht.
- Jegliche planerische, bauliche und rechtliche (Verkehrs-)Regelung muss **handwerklich sehr gut** gemacht sein und neueste Rechtsprechung einbeziehen. Ein langsames, schrittweises Vorgehen ist deutlich besser, als zu schnell und ggf. angreifbar zu agieren.
- Eine begriffliche Klarheit kann helfen. In der Schweiz wird autofrei und autoarm genutzt und mit jeweiligen Stellplatzschlüsseln definiert. In Deutschland wird auch „autobefreit“ genutzt, ein emotionaler Begriff?

#### Weiteres Material:

- <https://www.ils-forschung.de/das-ils/beschaefigte/schroeder-annika/>
- Die Zahl der autofreien Haushalte von 25 % bezieht sich auf die Gesamtzahl der Haushalte in Deutschland. Siehe auch:  
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/172093/umfrage/anzahl-der-pkw-im-haushalt/>
- Urteil in Hamburg zu Ottensen: die Verwaltung kann planen und umsetzen.  
<https://www.hamburg.de/contentblob/16797288/84690bc4a9800b61910a1b2e095df4f1/datta/15-e-4495-22-beschluss-vom-21-12-2022.pdf>. Zitat aus dem Beschluss: "Nicht zum rechtlich geschützten Anliegergebrauch zählen dagegen Bequemlichkeit und Leichtigkeit des Zu- und Abgangs".
- ÖV-Gütekategorie in der Schweiz: <https://opendata.swiss/de/dataset/ov-guteklassen-are1>
- Beispiel Holzkirchen im Großraum München, knapp 17.000 Ew: <https://winklbauer-hoefe.de/haufige-fragen/>
- Es gibt eine Studie, die besagt, dass Kinder in autofreien Wohngebieten ein Jahr früher selbständig werden:  
Margit Nützel: „Nutzung und Bewertung des Wohnumfeldes in Großwohnsiedlungen am Beispiel der Nachbarschaften U und P in Nürnberg-Langwasser“, Hrsg. Prof. Dr. Rolf Monheim; Reihe: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 119; Universität Bayreuth, 1993, Abteilung Angewandte Stadtgeographie, Fachgruppe Geowissenschaften.

#### Für die Landespolitik (u.a.):

- Änderung der Landesbauordnungen, damit Kommunen die Stellplatzschlüssel selbst regeln können und damit Stellplätze für Fahrräder, andere kleine, leichte Fahrzeuge, z.B. LEV und Car Sharing Autos vorgeschrieben werden.
- Hinweis vom VCD über die Gestaltung der Landesbauordnungen zur Stellplatzbaupflicht als gutes Beispiel Bremen:  
<https://www.bauumwelt.bremen.de/mobilitaet/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement/mobilitaetskonzepte-nach-mobbauog-1267541>