



# MOBILITÄT TRIFFT WOHNEN - EINE AUSSICHTSREICHE BEGEGNUNG!

MOBILITY MANAGEMENT FOR HOUSING AREAS - FROM CAR-DEPENDENCY TO FREE CHOICE



# INHALTSVERZEICHNIS

## - ADD HOME

■ 1. Das EU-Projekt „ADD HOME” – Ziele und Aufgaben .....	3
■ 2. Förderung der Wahlfreiheit am Wohnort - rechtliche Rahmenbedingungen und Instrumente .....	7
2.1 Öffentlich-rechtliche Gestaltungsoptionen und Barrieren .....	10
2.2 Privatrechtliche Gestaltungsoptionen .....	12
2.3 Empfehlungen .....	13
2.4 Weitere Hinweise .....	13
■ 3. Wohnortbezogene Mobilitätsdienstleistungen – Merkmale und erfolgreiche Beispiele .....	15
■ 4. Summary .....	20
■ 5. Annex .....	24



IM RAHMEN DES EU-PROJEKTES ADD HOME WERDEN ANSÄTZE UNTERSUCHT UND ENTWICKELT, DIE ZU EINER ENERGIEARMEN VERKEHRSMITTELWAHL AM WOHNORT BEITRAGEN

## 1. DAS EU-PROJEKT „ADD HOME“ ZIELE UND AUFGABEN

Im Rahmen des EU-Projektes „ADD HOME: Mobility Management for housing areas - from car-dependency to free choice“ werden Ansätze untersucht und entwickelt, die zu einer energiearmen Verkehrsmittelwahl am Wohnort beitragen.

Die Arbeit der fünf Partner aus Bulgarien, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien beinhaltet im Wesentlichen folgende Schwerpunkte:

1. Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen und Instrumente sowie erfolgreicher Praxisansätze in der Verknüpfung von Wohnen und Mobilität.
2. Initiierung von Demonstrationsprojekten mit dem Ziel, ausgehend vom Wohnort Verkehr zu vermeiden oder auf energiesparsame Verkehrsmittel zu verlagern. Dies umfasst infrastrukturelle Maßnahmen und Mobilitätsdienstleistungen.
3. Wissenstransfer und Qualifizierung von Akteuren und Multiplikatoren aus den Bereichen Wohnen und Mobilität.

Das Aufspüren und Überwinden rechtlicher Hürden bei der Realisierung optimaler Bedingungen für eine umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl am Wohnort stand im Mittelpunkt des ersten Projektabschnitts. Darin wurden relevante Bestimmungen analysiert und Vorschläge für die Anpassung der Regelwerke und Instrumente formuliert. Anhand konkreter Praxisbeispiele wurden zudem bereits geltende rechtliche Lösungen dokumentiert.

Auf den folgenden Seiten werden die Ergebnisse dieser Recherchen für Deutschland zusammengefasst mit

dem Ziel, Akteuren aus Wohnungswirtschaft, Stadt- und Verkehrsplanung und Mobilitätsbranche Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung wohnortbezogener Mobilitätskonzepte zu geben.

### Der Wohnort als Dreh- und Angelpunkt individueller Mobilitätsentscheidungen

Zu Hause beginnen oder enden die meisten Alltagswege. Zu Hause werden jeden Tag aufs Neue Entscheidungen über die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels zur Bewältigung dieser Wege getroffen.

Schon bei der Wahl des Wohnstandortes spielen die Anbindung an die örtlichen Verkehrssysteme sowie Art und Umfang der Mobilitätsangebote eine entscheidende Rolle.

Gute Gründe, dem Thema „Wohnen + Mobilität“ besondere Aufmerksamkeit zu schenken, wenn es darum geht, Handlungsspielräume für eine umweltverträgliche Gestaltung individueller Mobilität zu schaffen bzw. zu erweitern.

### Handlungsspielräume erweitern und Wahlfreiheit ermöglichen

Handlungsspielräume zu erweitern bedeutet hier in erster Linie, Mobilitätsalternativen und die dafür notwendige Infrastruktur in Wohnortnähe bereitzustellen - als Voraussetzung für die Freiheit, am Wohnort immer wieder neu entscheiden zu können, welches Verkehrsmittel für den aktuellen Anlass am besten geeignet ist. Erst dann bestehen auf der Angebotsseite die Voraussetzungen dafür, dass festgefahrene, autoorientierte Ver-

**DAS AUFSPÜREN UND ÜBERWINDEN RECHTLICHER HÜRDEN  
BEI DER REALISIERUNG OPTIMALER BEDINGUNGEN FÜR EINE  
UMWELTVERTRÄGLICHE VERKEHRSMITTELWAHL AM WOHNORT  
STAND IM MITTELPUNKT DES ERSTEN PROJEKTABSCHNITTS**

haltensmuster aufgeweicht werden können.

Wahlfreiheit am Wohnort setzt neben Infrastruktur und faktischer Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel aber auch den Zugang zu Informationen über einzelne Verkehrsmittel voraus.

### Mobilitätsmanagement vor Ort

Hier setzt wohnortbezogenes Mobilitätsmanagement an. Neben der Initiierung und Unterstützung infrastruktureller Maßnahmen verfolgt der Ansatz das Ziel, Bewohnern einzelner Stadtquartiere oder Siedlungseinheiten wohnungsnah und verkehrsmittelübergreifend attraktive Mobilitätsdienstleistungen und entsprechende Informationen bereitzustellen.

Die Palette denkbarer und bereits erprobter Maßnahmen ist groß. Weitreichende Erfahrungen liegen im Neubau insbesondere im Zusammenhang mit autofreien bzw. -armen Wohnquartieren vor, deren Bewohner aus freien Stücken keinen eigenen Pkw besitzen oder die Pkw-Nutzung deutlich einschränken. Die räumliche Nähe zu Alltagszielen wie Geschäften, Schulen, Kindergärten und Freizeiteinrichtungen, eine gute Anbindung an die öffentlichen Verkehrssysteme und der Zugriff auf flankierende Mobilitätsangebote wie beispielsweise CarSharing-Fahrzeuge, ebenerdige, hochwertige Fahrradabstellanlagen oder attraktive Tickets für den ÖPNV sind notwendiger Bestandteil und Voraussetzung für das Gelingen dieser Projekte.

Aber auch im Wohnungsbestand gibt es bereits zahlreiche Beispiele für wohnortbezogene Angebote: Mietertickets, individuelle Mobilitätsberatung, Bedarfs-Angebote des ÖPNV oder CarSharing zu Sonderkonditionen für die Bewohner bestimmter Quartiere oder Wohnungsbestände.



DIE VERFÜGBARKEIT VERSCHIEDENER VERKEHRSMITTEL DES UMWELTVERBUNDES AM WOHNORT IST VORAUSSETZUNG FÜR DIE WAHLFREIHEIT DER BEWOHNER

### Mobilität trifft Wohnen

Um solche Ideen erfolgreich umzusetzen, bedarf es der Initiierung neuer Kooperationen zwischen Wohnungseigentümern und der Mobilitätsbranche. Dabei können Synergien entstehen, die beiden Partnern Vorteile bringen.

Insbesondere größere Wohnungsunternehmen können ihr Kernprodukt „Wohnung“ attraktiver gestalten und neue Kunden gewinnen oder Mieter ans Unternehmen binden. Besonders interessant werden die Angebote, wenn der Wohnungseigentümer spezielle Konditionen bei den Mobilitätsanbietern aushandelt und so seinen Kunden preiswerte Mobilitätsprodukte anbieten kann. Im besten Falle können aufgrund der Mobilitätsangebote sogar teure (Tiefgaragen-) Stellplätze eingespart werden.

Für die Mobilitätsbranche ergeben sich über den neuen Kooperationspartner neue Vertriebswege. Die Wohnkunden können in Form eines Direktmarketings zielgruppengenau angesprochen werden. Über den „Großkunden Wohnungsunternehmen“ können so neue Absatzmärkte erschlossen werden. Zudem besteht durch einen Kooperationsvertrag mit dem solventen Partner Wohnungsunternehmen eine gesicherte Finanzierung und hohe Planungssicherheit.

Auch für Städte und Gemeinden als öffentliche Aufgabenträger für die Stadt- und Verkehrsplanung sind wohnortbezogene Mobilitätsdienstleistungen ein Beitrag zur umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs und damit eine Maßnahme zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Neben wichtigen und erfolgreichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Wohnumfeld, die Wohnqualität und Verkehrssicherheit verbessern, zielen solche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner.

### Rechtliche Barrieren erschweren unbürokratische Umsetzung umfassender Mobilitätskonzepte

Bei der konkreten Planung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen am Wohnort stehen lokale Akteure allerdings vor einigen rechtlichen Hürden. Diese sind zwar nicht unüberwindbar, führen in der Praxis jedoch häufig zu umfangreichen Regelwerken und hohem Bürokratieaufwand.

Zu den rechtlich problematischen Themen gehören z. B. die Regelungen in punkto „Herstellung von Stellplätzen bei der Errichtung baulicher Anlagen“. Voraussetzung für den Erhalt einer Baugenehmigung im Wohnungsbau ist i. d. R. die Verpflichtung, Stellplätze in ausreichender Anzahl herzustellen. Von Stadt- und Verkehrsplanung werden Wohnungseigentümern deshalb nur selten aktiv Alternativen zum Bau teurer Kfz-Stellplätze aufgezeigt. Auch wenn ein erkennbarer Wille der Bewohner vorliegt, ihre Alltagsmobilität autoarm zu organisieren, müssen niedrige Stellplatzzahlen (weniger als 1 Stellplatz pro Wohneinheit) häufig hart erkämpft und privatrechtlich abgesichert werden.

Im Zuge der Bauleitplanung, die das zentrale Instrument der Flächensteuerung in den Kommunen darstellt, können Belange der Verkehrsverträglichkeit zwar berücksichtigt werden, eine Gewähr für die Berücksichtigung besteht jedoch nicht. Somit existiert beispielsweise auch keine Erschließungspflicht von Baugebieten durch den ÖPNV.

Im Folgenden werden in aller Kürze die wichtigsten rechtlichen Rahmenbedingungen verkehrsmittelscharf und verkehrsmittelübergreifend skizziert und Anregungen für die Anpassung einzelner Regelungen erörtert.

VON KOOPERATIONEN ZWISCHEN WOHNUNGSEIGENTÜMERN UND DIENSTLEISTERN AUS DER MOBILITÄTSBRANCHE PROFITIEREN BEWOHNER UND UNTERNEHMEN



GROSSZÜGIGE WEGE FÜR DEN RAD- UND FUSS-  
 VERKEHR SIND NEBEN VERKEHRSBERUHIG-  
 TEN BEREICHEN WESENTLICHER BESTANDTEIL  
 WOHNSTANDORTBEZOGENER INFRASTRUKTUR

## 2. FÖRDERUNG DER WAHL- FREIHEIT AM WOHNORT

### RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN UND INSTRUMENTE

Die Analyse relevanter Regelwerke setzt die Skizzierung der eingangs erwähnten „optimalen Rahmenbedingungen am Wohnort“ voraus. Auch wenn bei der konkreten Umsetzung wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte immer individuelle räumliche und wirt-

schaftliche Gegebenheiten berücksichtigt werden müssen, lassen sich günstige Rahmenbedingungen sehr wohl allgemein skizzieren. Die folgende Tabelle (Abb.1) nennt die wichtigsten Elemente eines ganzheitlichen Angebotes.

Abbildung 1: Angebotselemente und Qualitätsmerkmale wohnstandortbezogener Mobilitätskonzepte

Angebotselement	Qualitätsmerkmale
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sichere und bequeme Anbindung an das lokale Radwegenetz</li> <li>• sichere, trockene und vor allem leicht zugängliche Abstellanlagen am Wohnort</li> <li>• Zugang zu Transporthilfen für größere Lasten</li> </ul>
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• engmaschiges Fußwegenetz mit sicheren und direkten Verbindungen und kurzen Distanzen zu täglichen Zielen; straßenbegleitend und unabhängig vom motorisierten Verkehr</li> </ul>
ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Anbindung an den ÖPNV (schnelle Erreichbarkeit, angemessene Betriebszeit und Taktfolge; Bedienung im Stadtverkehr und Zubringerfunktion zum Fernverkehr)<sup>1</sup></li> <li>• attraktives Ticketing</li> <li>• Zugänglichkeit von ÖPNV-relevanten Informationen; individuelle Beratung</li> </ul>
Autonutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• begrenzte Anzahl öffentlicher Park- und privater Stellplätze</li> <li>• Trennung der monetären Aufwendungen für Wohnungs- und Stellplatzbau</li> <li>• Zugang zu Diensten wie Fahrgemeinschafts-Vermittlungen</li> <li>• Attraktive CarSharing-Angebote in unmittelbarer Wohnortnähe</li> </ul>
Verkehrsmittel- übergreifende Angebote	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigung des Wohnumfeldes</li> <li>• schneller Zugang zu statischen und dynamischen Informationen über alle Verkehrsmittel und deren Verknüpfungsmöglichkeiten (z. B. Neubürger-Paket; individualisiertes verkehrsmittelübergreifendes Marketing; [öffentlich zugänglicher] Internetzugang)</li> </ul>
Andere günstige Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kompakte Siedlungsstruktur</li> <li>• Wohnort in unmittelbarer Nähe zu (Versorgungs-)Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Schule, Kindergarten, Freizeit etc.) und attraktivem Freiraum</li> <li>• Wohnumfeldgestaltung, die ein subjektiv hohes Sicherheitsempfinden beim Aufenthalt im öffentlichen Raum begünstigt</li> </ul>
Weitere Dienstleistungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieferdienste</li> <li>• Umzugs-service etc.</li> </ul>

Die Umsetzung wohnortbezogener Mobilitätskonzepte im Sinne von Abbildung 1 fällt überwiegend in den Aufgabenbereich der Gemeinden. In Ausübung der Planungshoheit steuern sie auf der Basis des nationalen Bauplanungsrechtes und des länderspezifischen Bauordnungsrechtes die kommunale Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Letztere wird darüber hinaus von nationalen Regelwerken wie der Straßenverkehrsordnung, dem Straßenverkehrsrecht, dem Personenbeförderungsgesetz, dem Regionalisierungsgesetz sowie von länderspezifischen Regelwerken wie den ÖPNV-Gesetzen der Länder mehr oder weniger konkret beeinflusst. Neben diesen übergeordneten Regelwerken bestimmen in starkem Maße kommunale Strategien und Instrumente das lokale Verkehrsgeschehen.

Nach Auffassung von Experten aus Wissenschaft und kommunaler Praxis<sup>2</sup> bietet das bestehende planungsrechtliche Instrumentarium grundsätzlich genügend Möglichkeiten, die in Abbildung 1 skizzierten (bodenbezogenen) Voraussetzungen gesamtstädtisch (Flächennutzungspläne) und kleinräumig (Bebauungspläne) rechtlich zu begründen. Ordnungsrechtliche Maßnahmen wie eine flächenhafte Verkehrsberuhigung können die Bedingungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer positiv verändern und Wohnumfelder attraktiver machen.

Mit kommunalen Nahverkehrsplänen können Kommunen Einfluss auf Umfang, Qualität und Kosten des lokalen ÖPNV-Angebotes nehmen. Informelle Planungsinstrumente wie der Verkehrsentwicklungsplan, Masterpläne zum Thema Mobilität oder zu einzelnen Verkehrsarten können darüber hinaus zu einer Berücksichtigung von Mobilitätsbelangen an konkreten Wohnstandorten beitragen, auch wenn sie i. d. R. keine gebäude- bzw. wohnblockscharfen Aussagen enthalten.



**DIE GESTALTUNG ÖFFENTLICHER VERKEHRSFLÄCHEN IN WOHNGEBIETEN SOLLTE VORRANGIG DEN BEDÜRFNISSEN VON RADFAHRERN, FUSSGÄNGERN UND NUTZERN VON BUSSEN UND BAHNEN RECHNUNG TRAGEN**

Abbildung 2: Liste der analysierten Regelwerke und ihre Bedeutung für wohnstandortbezogene Mobilitätsangebote

Ebene	Regelwerk / Instrument	Relevanz für wohnstandortbezogene Mobilitätsangebote
Bund	Baugesetzbuch	bildet die rechtliche Grundlage für die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in den Gemeinden
	Baunutzungsverordnung	definiert in Verb. mit BauGB u. a. die Möglichkeit, Stellplätze in bestimmten Bereichen auszuschließen; regelt Art und Maß der baulichen Nutzung
	Regionalisierungsgesetz	definiert u. a. eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit ÖV als Aufgabe der Daseinsvorsorge
	Personenbeförderungsgesetz	verpflichtet u. a. die Genehmigungsbehörden, Inhalte kommunaler Nahverkehrspläne zu berücksichtigen
	Straßen-Verkehrsordnung	regelt im Kern durch Ge- und Verbote das Verhalten des Einzelnen und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer; Beschilderung/Visualisierung von Nutzungsrechten
	Straßenverkehrsgesetz	ermächtigt u. a. zum Erlass zahlreicher Rechtsvorschriften, z. B. über die Nutzungs- und Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum (Anwohnerparken, Sonderrechte)
	Nationaler Radverkehrsplan	dient der Initiierung neuer Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung; u. a. Optimierung des Rechtsrahmens; Qualifizierung kommunaler Entscheidungsträger
Länder	Landesbauordnungen	regeln Details im Zusammenhang mit der Errichtung von Stellplätzen und der Erschließung von Grundstücken; definieren i. d. R. eine Stellplatzpflicht
	Straßen- und Wegegesetze	regeln die Rechtsverhältnisse öffentlicher Straßen
	ÖPNV-Gesetze	verpflichten u. a. in der Mehrzahl der Bundesländer die Aufgabenträger zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans
Gemeinden	Flächennutzungsplan	stellt für das gesamte Gemeindegebiet die beabsichtigte Art der Bodennutzung dar
	Bebauungsplan	ermöglicht u. a. Ausweisung öffentlicher Flächen für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr; Stellplatzverortung, Stellplatzanzahl auf Basis der Landesbauordnungen
	Lokaler Nahverkehrsplan	Grundlage des lokalen, straßengebundenen ÖPNV; enthält Festsetzungen zum betrieblichen Leistungsangebot und zur Finanzierung
	Verkehrsentwicklungsplan / Kommunalen Masterplan Mobilität	freiwillige, strategische Konzeption der lokalen Verkehrsentwicklung auf d. Ebene d. Flächennutzungsplanung mit Bezugnahme auf Siedlungsstruktur; formuliert verkehrsmittelübergreifend Perspektiven und Projekte
	Programme wie AG Fahrradfreundliche Städte NRW	beeinflussen und fördern in hohem Maße lokale, radverkehrsbezogene Aktivitäten und konkrete infrastrukturelle Maßnahmen durch Selbstverpflichtung der teilnehmenden Kommunen

Ob und in welchem Umfang das vorhandene Instrumentarium angewandt und wohnortbezogene Mobilitätsprojekte tatsächlich initiiert werden, hängt nach Auffassung der o. g. Experten<sup>2</sup> jedoch entscheidend von den Entwicklungsvorstellungen lokaler Entscheidungsträger und den daraus resultierenden lokalen (Politik-)Strategien ab; und ebenso von der individuellen Bereitschaft des Einzelnen zu verträglichen Handlungsweisen<sup>3</sup>.

Trotz des grundsätzlich als ausreichend geltenden Steuerungsinstrumentariums lassen sich konkrete Verbesserungsvorschläge formulieren, die die Umsetzung wohnortbezogener Mobilitätsangebote erleichtern können. Im Folgenden werden – abgeleitet aus den bereits vorhandenen Möglichkeiten – Anpassungsvorschläge formuliert.

## 2.1 Öffentlich-rechtliche Gestaltungsoptionen und Barrieren

Seit 2004 definiert das Baugesetzbuch (§ 1 (6) Nr. 9 BauGB) Verkehr und Mobilität als eigenständigen Belang im Abwägungsprozess kommunaler räumlicher Planungen. Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind neben anderen Belangen insbesondere die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung, zu beachten. Wie alle anderen Belange genießt dieser Belang keinen Vorrang vor anderen Abwägungsbelangen. Sein Gewicht kann jedoch verstärkt werden, wenn ein informelles gemeindliches Verkehrskonzept (wie Verkehrsentwicklungsplan, Masterplan Mobilität) von der Gemeinde aufgestellt wurde (§ 1 (6) Nr. 11 BauGB).

### Förderung des ÖPNV am Wohnort

Wohnungsnahe ÖPNV-bezogene Angebote können in Form flächenbezogener Festsetzungen Gegenstand im Bebauungsplan, dem wichtigsten kleinräumigen Planungsinstrument der Gemeinden, sein.

§ 9 (1), Nr. 11 BauGB erlaubt Festsetzungen von öffentlichen Verkehrsflächen und Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung. Textliche Festsetzungen als rechtsgültiger Bestandteil des Bebauungsplans konkretisieren diese allgemeinen Flächenfestsetzungen. Als besondere Zweckbestimmung gelten u. a. Flächen, die dem ÖPNV vorbehalten sind (wie größere Bushaltestellen, Busbahnhöfe).

Als gewichtigstes lokales Instrument zur Sicherstellung einer ÖPNV-Erschließung wird derzeit der aus den

meisten ÖPNV-Gesetzen der Länder hervorgehende Nahverkehrsplan angesehen. Er definiert Ziele und Maßnahmen zur Sicherung und Qualitätssteigerung der lokalen ÖPNV-Versorgung. Eine stärkere Verzahnung von Flächennutzungsplanung und Nahverkehrsplanung könnte die – planungsrechtlich nicht geforderte – Erschließung neuer Baugebiete durch den ÖPNV positiv beeinflussen. Außerdem bietet der NVP die Basis für Verbesserungen im Bestand.

### Defizite:

- *Mindestnormen für die ÖPNV-Anbindung neuer Baugebiete, die von vielen Experten grundsätzlich befürwortet werden, lassen sich aus planungsrechtlichen Vorschriften nicht ableiten. Auch die derzeit geltenden Regelungen zur gesicherten Erschließung eines Baugrundstückes als Voraussetzung für die planungsrechtliche Zulässigkeit eines Bauvorhabens beinhalten nach allgemeiner Auffassung nur die wegemäßige Erreichbarkeit. Die ÖPNV-Anbindung spielt bei der Beurteilung keine Rolle.*
- *Nahverkehrsplanung und Flächennutzungsplanung werden unzureichend verzahnt.*
- *Die nationalen ÖPNV-bezogenen Rahmengesetze fordern lediglich eine ausreichende, nicht weiter konkretisierte Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten<sup>4</sup>.*

### Förderung des Radverkehrs am Wohnort

Die wichtigsten öffentlich-rechtlichen Grundlagen für Planung und Ausweisung von Radwegen sind das Baugesetzbuch (BauGB) mit dem Instrument Bebauungsplan (B-Plan) und die Straßenverkehrsordnung (StVO). Gemäß § 9 (1), Nr. 11 BauGB genügt bei straßenbegleitenden Radwegen, Fahrradstraßen und der Nutzungsmöglichkeit von Einbahnstraßen planungsrechtlich die

Festsetzung „Straßenverkehrsfläche“. Bei separaten Radwegen und separaten kombinierten Rad- und Fußwegen wird häufig eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der entsprechenden textlichen Ergänzung festgesetzt.

§ 41 (5) StVO liefert die Verkehrszeichen, um die Radwege ihrer Zweckbestimmung gemäß auszuweisen<sup>5</sup>. Wohnstraßen oder Wege mit geringer Autonutzung bedürfen i. d. R. nicht der Begleitung durch eigenständige Radwege. Verkehrsberuhigende Maßnahmen reichen hier aus, um sicheres und komfortables Radfahren zu ermöglichen. Im B-Plan können diese Flächen ebenfalls via § 9 (1), Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Wohnstraße“ oder „Wohnweg“ festgesetzt und über § 42 (4a) StVO (Zeichen 325/326 – verkehrsberuhigter Bereich) gekennzeichnet werden.

### Defizite:

- *Die Verwaltungs-Vorschrift zur StVO (VwV-StVO) stellt sehr hohe Anforderungen an die Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen, was zu einem erheblichen finanziellen Aufwand führt und Zurückhaltung von Investitionen bei knapper Finanzlage nach sich zieht.*
- *Als Radwege gekennzeichnete Flächen unterliegen lt. StVO der Nutzungspflicht, was eine flexible Nutzung der Straßeninfrastruktur durch den Radverkehr (ordnungsrechtlich) verhindert.*

Die Möglichkeit zur Ausweisung von Flächen für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum eröffnet wiederum § 9 (1) Nr. 11 BauGB (→ Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung: Fahrradabstellanlage). Auf privaten Grundstücken gelten die Vorschriften der jeweiligen Landesbauordnung. In 9 von 16 Bundesländern gilt eine generelle Pflicht zur Herstellung notwendiger Fahrradabstellanlagen; in vier Bundesländern<sup>6</sup> werden die Gemeinden autorisiert, entsprechende Satzungen zu erlassen. In Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern müssen Fahrradabstellplätze nur dann errichtet werden, wenn erheblicher Zu- und Abgangsverkehr per Fahrrad erwartet wird. In Rheinland-Pfalz greift in diesem Fall eine Kann-Bestimmung.

### Defizit:

*Keine Landesbauordnung enthält Vorschriften über die Qualität der Abstellanlagen. Vorgaben über Größe und Beschaffenheit können lediglich in Satzungen der Gemeinden Eingang finden.*

Neben den skizzierten rechtlichen Möglichkeiten unterstützen diverse Programme und Instrumente den Radverkehr auf lokaler Ebene. So bietet beispielsweise die im Zuge des Nationalen Radverkehrsplans ins Leben gerufene Fortbildungsakademie<sup>7</sup> kommunalen Akteuren entsprechenden Know-How-Transfer. Förderprogramme der Länder – wie der Aktionsplan Radverkehr NRW mit der Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden in NRW<sup>8</sup> – sind gute Beispiele für strategische Unterstützung, die vor Ort konkrete Wirkungen entfaltet (z. B. deutliche Veränderungen im modal split zugunsten des Radverkehrs).

### Förderung des Fußverkehrs am Wohnort

Um die räumliche Durchlässigkeit für den Fußverkehr zu erhöhen, werden planungsrechtlich dieselben Grundlagen angewandt, die für öffentliche Flächen des Radverkehrs gelten (§ 9 (1) Nr. 11 BauGB → Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung: Fußweg, Rad- und Fußweg). Über die Eintragung einer Grunddienstbarkeit ins Grundbuch lassen sich öffentlich zugängliche Fußwege auch auf privatem Grund sichern.

Die StVO eröffnet diverse Ausweisungs-Optionen für den Fußverkehr<sup>9</sup>. Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) und das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) liefern Anhaltspunkte für die Detailgestaltung.

### Defizit:

*Bei der konkreten Gestaltung eines Wohngebietes wird das Thema Fußwegeplanung häufig vernachlässigt. Dies liegt weniger an fehlenden rechtlichen Optionen als an mangelnder Aufmerksamkeit. Im Bestand wird die Verteilung der gegebenen Straßenfläche deshalb häufig zu Lasten der Fußgänger entschieden.*

### Reduzierung der Autonutzung am Wohnort

Eine wesentliche Stellschraube stellt in diesem Zusammenhang das Thema Parken dar. Musterbeispiele für eine weitreichende Reduzierung privater Stellplätze liefern autofreie Wohnquartiere. Hier liegen viele Erfahrungen vor, wie ein angemessener Umgang mit geringem Stellplatzbedarf öffentlich-rechtlich geregelt werden kann. Grundsätzlich ist die Ausweisung autofreier Wohngebiete mit Hilfe des öffentlich-rechtlichen Instrumentariums (Landesbauordnung inklusive Verwaltungsvorschriften, Bebauungsplan, Städtebaulicher Vertrag, Stellplatzverzichtssatzung) in fast allen Bundesländern möglich. In der Regel wird bei autofreien Wohnungsbauvorhaben von einem Stellplatzschlüssel von 0,2 Stellplätzen pro Wohneinheit ausgegangen. Diese Stellplätze sind vorgesehen für Besucher, Car-Sharing-Fahrzeuge und Härtefälle. Einige Kommunen verlangen sog. Vorhalteflächen für eine mögliche Nachrüstung von Kfz-Stellplätzen. Deren eventuelle Herstellung wird dann öffentlich-rechtlich über eine Baulast, sowie im Grundbuch des entsprechenden Grundstücks durch eine nachrangige Grundschuld gesichert.

#### Defizit:

*Die bestehende Pflicht zur Herstellung notwendiger Stellplätze (Ausnahme Berlin) bzw. die Option zur Erlassung von Satzungen zur Einführung einer Stellplatzpflicht führt in der Praxis zu aufwendigen, individuellen Vereinbarungen und hohem Bürokratieaufwand in den Fällen, in denen die Bewohner keinen bzw. geringen Bedarf an Stellplätzen haben. Neben öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen werden i. d. R. Selbstverpflichtungen zur Absicherung der Ideen gefordert.*

Eine Reduzierung der privaten Autonutzung bei gleichzeitiger Gewährleistung von Wahlfreiheit bedarf der Unterstützung von Angeboten wie CarSharing (organisiertes Autoteilen) oder CarPooling (selbst organisierte Fahrgemeinschaften). CarSharing-Angebote lassen sich am günstigsten in Kooperation mit örtlichen CarSha-

ring-Unternehmen offerieren, die über entsprechendes Know-How verfügen. Sinnvoll sind wohnungsnaher Car-Sharing-Stationen und Fahrzeuge, die den Wohnkunden möglichst zu besonderen Konditionen zur Verfügung stehen. Bereits bestehende Kooperationen basieren i. d. R. auf privatrechtlichen Vereinbarungen. Für Car-Pooling gibt es inzwischen entsprechende Portale<sup>10</sup>, die der Selbstorganisation von Fahrgemeinschaften dienen.

#### Defizit:

*Die Reservierung von öffentlichen Parkflächen für CarSharing-Fahrzeuge ist z. Zt. öffentlich-rechtlich (nach StWG und StVO) noch nicht zulässig. Wohnungsnaher Fahrzeug-Stationen können also nur auf privaten Flächen eingerichtet werden. Eine entsprechende Gesetzesanpassung ist aber auf dem Wege<sup>11</sup>.*

## 2.2 Privatrechtliche Gestaltungsoptionen

### Reduzierung der Autonutzung am Wohnort

Juristisches Neuland wird mit den privatrechtlichen Regelungen in Miet- und Kaufverträgen im Kontext autofreier Wohnquartiere betreten. Die genaue Ausgestaltung sog. Autofreierklärungen ist vom Projekttyp abhängig und muss auf die jeweiligen Bedingungen abgestimmt werden. In den realisierten Projekten haben sich die Bewohner häufig in Organisationen mit unterschiedlichen Rechtsformen zusammengeschlossen. Zusätzlich zu den Autofreierklärungen in den Miet- und Kaufverträgen werden in Vereinssatzungen, Genossenschaftssatzungen oder Teilungserklärungen Projektziele genannt, an die sich die Bewohner durch Beitritt verpflichtend binden.

### Sonstige wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen

Viele der in Abb. 1 aufgelisteten Angebote basieren auf privatrechtlichen Verträgen oder werden als freiwillige



In der autofreien Siedlung Stellwerk60 in Köln sind Wege und Plätze bewusst geschaffene Lebensräume mit Kommunikations- und Verweilmöglichkeiten. Foto: Kontrola Treuhandgesellschaft mbH, 2007

Aufgaben von Mobilitätsdienstleistern wahrgenommen. Hier hängt es stark von der Initiative der lokalen Akteure (insbesondere Wohnungsunternehmen, ÖPNV-Unternehmen, CarSharing-Provider) und von der Initiative der Mieter/Eigentümer ab, ob individuelle oder wohnquartiersbezogene Serviceangebote wie die Bereitstellung individueller Informationen, spezieller Ticket-Angebote oder Transporthilfen offeriert werden. In Kapitel 3 werden einige Projekte und Initiativen vorgestellt.

## 2.3 Empfehlungen

Aus der Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen und Instrumente lassen sich zusammenfassend folgende Anpassungsvorschläge formulieren:

- *Diskussion einer generellen Erschließungspflicht neuer Baugebiete durch den ÖPNV.*
- *Sicherstellung qualitativ hochwertiger Fahrradabstellanlagen durch entsprechende Anforderungen in den Landesbauordnungen.*
- *Aufhebung pauschaler Richtzahlen zur Unterstützung eines differenzierten Vorgehens bei der Stellplatzanzahl für private Pkw unter Berücksichtigung tatsächlicher*

*Bewohnerbedürfnisse.*

- *Vereinfachung der Gestaltungsanforderungen für verkehrsberuhigte Bereiche in der StVO und VwV-StVO, um kostengünstigere Umsetzungen zu ermöglichen.*
- *Verstärkte Berücksichtigung der Fußgängerperspektive bei der (Über-)Planung von Wohngebieten.*
- *Zulassung von reservierten CarSharing-Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum.*

## 2.4 Weitere Hinweise

Eine ausführliche Dokumentation der analysierten Regelwerke und Instrumente in englischer Sprache befindet sich auf der Homepage des Projektes ADD HOME. Eine umfassende Erörterung der Möglichkeiten, die das Bauplanungs- und Bauordnungsrecht bietet, um die bodenbezogenen Grundlagen für die Umsetzung der eingangs skizzierten Angebots Elemente zu schaffen, wurde im Forschungsprojekt „Mobilitätsmanagement in der Stadtplanung“ erarbeitet. Der Zwischenbericht steht auf den Seiten der Transferstelle Mobilitätsmanagement als PDF-Dokument zur Verfügung<sup>12</sup>.

EINE AUSFÜHRLICHE DOKUMENTATION  
DER ANALYSIERTEN REGELWERKE UND  
INSTRUMENTE IN ENGLISCHER SPRACHE  
BEFINDET SICH AUF DER HOMEPAGE  
DES PROJEKTES ADD HOME.





IN ZUSAMMENARBEIT MIT DEN ÖRTLICHEN VERKEHRSUNTERNEHMEN LÄSST SICH AUCH DIE ÖPNV-BEDIENUNG, ERREICHBARKEIT UND AUSSTATTUNGSQUALITÄT DER HALTESTELLEN IN DEN WOHNGEBIETEN VERBESSERN

### 3. WOHNSTANDORTBEZOGENE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN

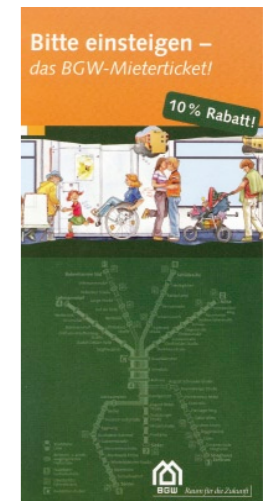
#### MERKMALE UND ERFOLGREICHE BEISPIELE

Um den Bewohnern die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel in ihren Stadtquartieren zu erleichtern, können neben infrastrukturellen Maßnahmen eine Vielzahl bereits erprobter Mobilitätsdienstleistungen implementiert werden. Nachfolgend werden einzelne Servicefelder kurz skizziert und es wird über erfolgreiche Projekte aus den unterschiedlichen Segmenten informiert.

#### Wohnstandortbezogene Dienstleistungen rund um den ÖPNV

Im Fokus dieses Servicefeldes stehen zwei Dienstleistungen: wohnstandortbezogene ÖPNV-Tickets, so genannte „Mietertickets“, und wohnstandortbezogene Informationen zum ÖPNV. Beim Mieterticket gewährt ein lokales ÖPNV-Unternehmen einem Wohnungsunternehmen i. d. R. einen sog. Großkundenrabatt. Gegen die Abnahme einer festen Anzahl an Jahresfahrkarten, erhält es einen Preisnachlass, den es mit den Tickets an seine Wohnkunden weitergibt. In manchen Fällen übernehmen die ÖPNV-Dienstleister sogar den Einzug der Ticketentgelte.

Die tatsächliche Nutzung von Bussen & Bahnen setzt die Kenntnis über Abfahrtszeiten, Liniennetz, Takt etc. voraus. Aktuelle Informationen am „schwarzen Brett“ im Hauseingangsbereich oder elektronische Fahrplan-Terminals, die an zentralen Anlaufstellen im Wohngebiet aufgestellt werden, können den Zugang zu Informationen erleichtern. Wohnstandortbezogene Taschensfahrpläne mit den wichtigsten lokalen Verbindungen liefern Informationen für die Hosentasche. In Zusammenarbeit mit den örtlichen Verkehrsunternehmen lässt sich auch die ÖPNV-Bedienung (durch Taktverdichtung, Quartiersbusse etc.), Erreichbarkeit und Ausstattungsqualität der Haltestellen in den Wohngebieten verbessern.



Werbeflyer für das BGW-Mieterticket

#### Abbildung 3: ausgesuchte Beispiele erfolgreicher Mieterticket-Angebote

Weitere Details zu den dargestellten Angeboten und weitere case studies zu Mietertickets und anderen Dienstleistungen befinden sich in englischer Sprache auf den Internetseiten von ADD HOME <http://www.add-home.eu/> / Download-Sektion. Auf den Seiten des Informationsnetzwerkes „Wohnen plus Mobilität“ werden einige Projekte in deutscher Sprache vorgestellt: <http://wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de>.

Ort	Akteure	Merkmale
Bielefeld	moBiel – lokales Mobilitätsdienstleistungsunternehmen; u. A. Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH; Baugenossenschaft Freie Scholle e. G.	10%iger Preisnachlass auf herkömmliche Abo-Tarife bei gleicher Leistung
Bochum	BOGESTRA – Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG; VBW Bauen und Wohnen GmbH	11,5%iger Preisnachlass auf herkömmliche Abo-Tarife bei nahezu gleicher Leistung (Ticket nicht übertragbar)
Kassel-Unterneustadt	Kasseler Verkehrsgesellschaft und Nordhessischer Verkehrsverbund; WOHNSTADT GmbH, Vereinigte Wohnstätten 1889 eG	für eine Person pro autofreiem Haushalt 75% Preisnachlass auf herkömmlichen Abo-Tarif im ersten Jahr (durch finanzielle Beteiligung der Wohnungsunternehmen); 10% in Folgejahren und für weitere Haushaltsmitglieder

Abbildung 4: ausgesuchte Beispiele ÖPNV-spezifischer Informationsdienstleistungen

Ort	Akteure	Merkmale
Besancon (F)	mobilinge - französischer Mobilitätsdienstleister und diverse Akteure der Immobilienwirtschaft (Makler)	Aufnahme ausführlicher ÖPNV-Informationen in Miet- oder Kaufobjekt-Exposés
Bochum	VBW Bauen und Wohnen GmbH	Starterpaket für Mieter der VBW u. a. mit ÖPNV-Infos, Gutscheinen für ÖPNV-Tagestickets u. Antragsformular Mieterticket
Chemnitz	CVAG-Chemnitzer Verkehrsbetriebe und CAWG-Chemnitzer Allgemeine Wohnungsbaugenossenschaft	Standortbezogene ÖPNV-Informationen für die Mieter der CAWG; Aushänge in Hausfluren, regelmäßige Pflege durch Wohngebietsleiter

### Verkehrsmittelübergreifende Informationsdienstleistungen

Neben Informationen, die lokale ÖPNV-Unternehmen bereitstellen, können verkehrsmittelübergreifende Informationen von den Wohnungsunternehmen selbst weitergegeben werden. Als Informationsmedien sind in erster Linie Kunden- bzw. Mieterzeitungen und Internetauftritte zu nennen. Informationen speziell für Neukunden können auch über

individuell zugeschnittene, persönliche Beratungen oder sog. Starterpakete platziert werden. Diese können z. B. Fußgänger- und Fahrradstadtpläne, Stadt-, Stadtteil- und Verbundfahrpläne, Infolyer zum CarSharing, zur Radstation oder zum örtlichen Nahversorgungsangebot beinhalten. Darüber hinaus können den Starterpaketen Schnupper-Tickets für Bus & Bahn oder andere Mobilitätsdienstleistungen beiliegen.

Abbildung 5: ausgesuchte Beispiele umfassender Informationsbereitstellung

Ort	Akteure	Merkmale
Langenhagen-Weiherfeld	GVH - Großraum-Verkehr Hannover; Entwicklungsgesellschaft Langenhagen und Stadtmobil Hannover	Starterpaket für Hauseigentümer mit Radwegekarten, ÖPNV-Fahrplänen und Gutschein für ein Siedlungsticket, CarSharing-Infos und Gutschein für vergünstigte CarSharing-Mitgliedschaft
Odense (DK)	Stadt Odense	Persönlicher Besuch am Wohnort; individuelles Informationspaket mit Radwegekarten, nützlichen Adressen, ÖPNV-Infos
Preston (GB)	Stadt Preston	Persönliche, individuelle Beratung über Radwegenetz, ÖPNV-Verbindungen, Fußwege etc.

**NEBEN INFORMATIONEN, DIE LOKALE ÖPNV-UNTERNEHMEN BEREITSTELLEN, KÖNNEN VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDE INFORMATIONEN VON DEN WOHNUNGSUNTERNEHMEN SELBST WEITERGEGEBEN WERDEN**

### Wohnstandortbezogene Dienstleistungen rund ums Fahrrad

Jedes Fahrrad braucht einen diebstahlsicheren, witterungsgeschützten und nach Möglichkeit ebenerdigen Parkplatz. Fahrradboxen oder -häuser nahe den Hauseingängen bieten einen solch guten Service zur Fahrradunterbringung. Lassen sich aus Platzgründen – z. B. in Altbauquartieren - auf dem Grundstück keine Fahrradboxen unterbringen, ist dies unter bestimmten Voraussetzungen auch im öffentlichen Straßenraum möglich.

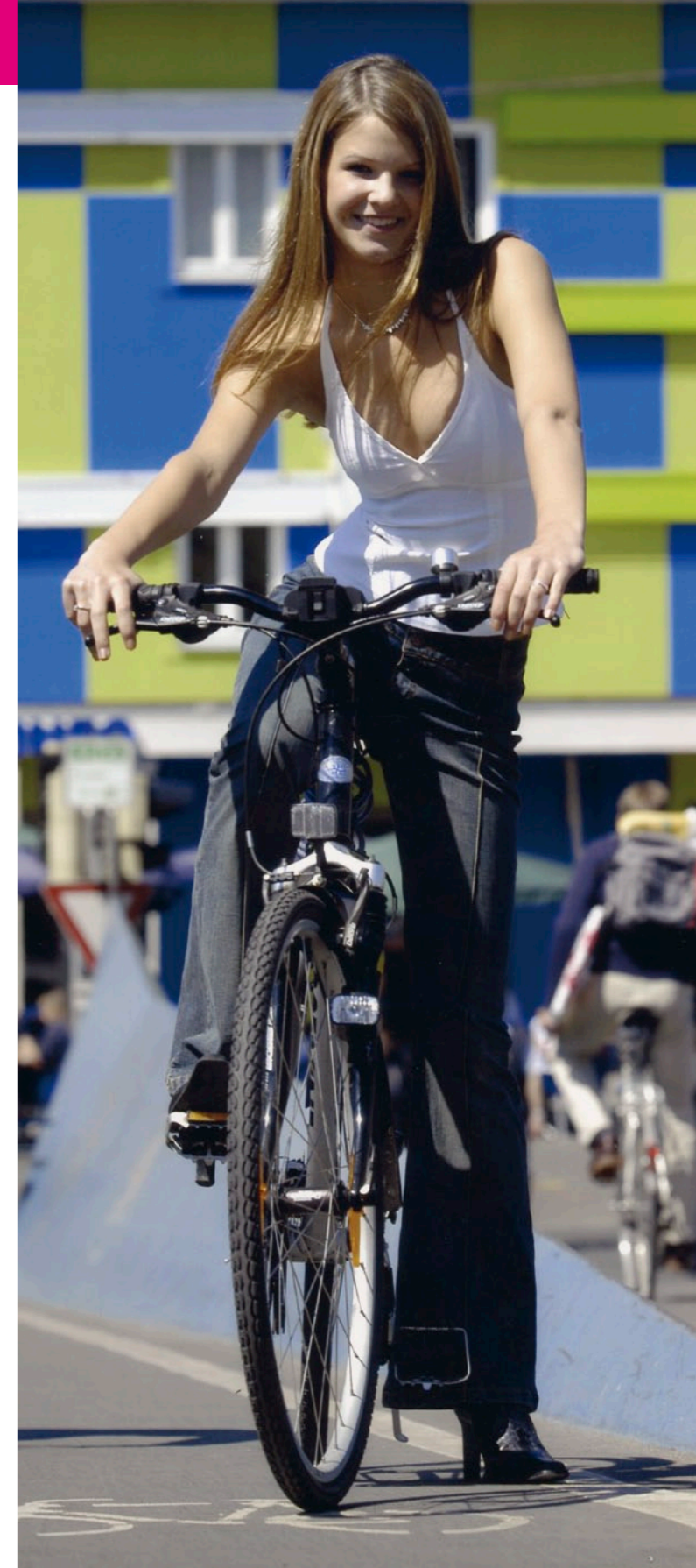


Fahrradhaus im Dortmunder Westpark-Viertel, Foto: ILS NRW 2002

Fahrradkeller können mit Hilfe von Rampen und Elektronik ebenfalls barrierefrei zugänglich sein. Fahrradbügel für Kurzzeitparker vor den Hauseingängen vereinfachen den Alltagsgebrauch.



Wetter- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlage: Stadthaus Schlump, Hamburg; Foto: ILS NRW 1997



**JEDES FAHRRAD BRAUCHT EINEN DIEBSTAHSICHEREN, WITTERUNGSGESCHÜTZTEN UND NACH MÖGLICHKEIT EBENERDIGEN PARKPLATZ**

Abbildung 6: ausgesuchte Beispiele hochwertiger Fahrradabstellanlagen

Ort	Akteure	Merkmale
Baar	Obermühle Immobilien AG	Abschließbare Fahrradabstellanlagen ebenerdig vor jeder Wohneinheit
Bonn	Baugenossenschaft Amaryllis e. G. (autoarme Siedlung)	90 Fahrradabstellplätze auf 32 Wohneinheiten, davon 60 oberirdisch und 30 in Tiefgarage
Hamburg-Saarlandstraße	div. Baugemeinschaften der autofreien Siedlung Saarlandstraße	Fahrradkeller zugänglich über Fahrradrampen und elektronischen Türöffner

Reparaturmöglichkeiten vor Ort oder gar ein entsprechendes Dienstleistungsangebot sorgen für rasche Instandsetzung und Instandhaltung von Fahrrädern.

Weitere Serviceleistungen können beispielsweise Verleihangebote von Kinderanhängern/-trailern, Lastenfahrrädern/-anhängern oder Tandems sein.

Abbildung 7: ausgesuchte Beispiele erfolgreicher Reparaturdienstleistungen

Ort	Akteure	Merkmale
Gießen	GSW-Gesellschaft für soziales Wohnen mbH	Werkstatt für Fahrrad-Check-Up und sonstige Reparaturen; geführt von Arbeitsloseninitiative
Bregenz (A)	Rhomberg Bau GmbH	„unbemannte“ Reparaturstation in barrierefrei zugänglicher Fahrradtiefgarage

**Wohnstandortbezogene Serviceideen für Fußgänger**

Verbesserungen für den Fußverkehr liegen hauptsächlich im baulich-gestalterischen Bereich des Wohnumfeldes – Begrünung und Bepflanzung, Möblierung und vor allem Fußwegeverbindungen in die Stadtteilzentren. Aber auch Transporthilfen können das Zuzußgehen bequemer und einfacher machen. Einkaufs-Trollies – durch ein Wohnungsunternehmen an Neukunden als Dankeschön bereit gestellt und mit dem Firmenlogo versehen – können darüber hinaus als Werbeträger eingesetzt werden.

**Wohnstandortbezogene Serviceangebote rund ums Autofahren**

Hier steht vor allem der Wunsch nach einer hohen Pkw-Verfügbarkeit durch ein entsprechendes CarSharing-Angebot im Vordergrund. Meistens wird das Angebot in Kooperation mit einem örtlichen CarSharing-Unternehmen realisiert, welches entweder eine neue CarSharing-Station wohnortnah einrichtet oder bereits in Wohnortnähe vertreten ist. Die Parkplätze werden i. d. R. von den Wohnungsunternehmen oder Eigentümergemeinschaften zur Verfügung gestellt. Die Fahr-

zeugbereitstellung sowie die Wartungs-, Buchungs- und Abrechnungsvorgänge übernimmt das CarSharing-Unternehmen.

Unterscheiden lassen sich offene und exklusive Angebote. Bei offenen Angeboten stehen die Fahrzeuge den Wohnkunden zu besonderen Konditionen zur Verfügung, sind aber auch offen für alle anderen Kunden des CarSharing-Unternehmens (verbessert die Auslastung). Gleichzeitig können die Wohnkunden nicht nur die Fahrzeuge an „ihrer“ Station nutzen, sondern sämtliche Fahrzeuge des CarSharing-Unternehmens (große Vielfalt an Fahrzeugtypen).

Exklusive Angebote können hingegen ausschließlich die Wohnkunden nutzen. Damit ist der Nutzerkreis eher klein, dafür aber persönlich bekannt. Die Fahrzeuge werden vom Wohnungsunternehmen selbst bereit-



Cambio Fahrzeugflotte: aus dem freien Fotoarchiv des Bundesverbandes Car-Sharing

stellt. Besonders interessant für Wohnungsunternehmen wird ein CarSharing-Angebot, wenn die eigenen Dienstfahrten ebenfalls mit CarSharing-Fahrzeugen durchgeführt werden und so die Anzahl der Firmenfahrzeuge reduziert werden kann.

Abbildung 8: ausgesuchte Beispiele erfolgreicher CarSharing-Angebote

Ort	Akteure	Merkmale
Berlin	GSW Immobilien GmbH; Greenwheels	neue Stationen in unmittelbarer Nähe zu GSW-Wohnungsbeständen; offenes CarSharing; günstige Konditionen für Mieter (wie für ÖPNV-Abo-Kunden)
Bonn	Bewohner des autoarmen Stadtquartiers Bonn-Amaryllis	nachbarschaftlich organisiertes CarSharing
Köln	GAG Immobilien AG, cambio carsharing Köln	neue Stationen in unmittelbarer Nähe zu GAG-Wohnungsbeständen; vergünstigte Teilnahme an offenem CarSharing
Münster	Wohnungsgesellschaft Münsterland Stadtteilauto Münster	neue Station für autofreie Gartensiedlung Weißenburg; offenes CarSharing; vergünstigte Teilnahme für Mieter der Siedlung

**BESONDERS INTERESSANT FÜR WOHNUNGSUNTERNEHMEN WIRD EIN CARSHARING-ANGEBOT, WENN DIE EIGENEN DIENSTFAHRTEN EBENFALLS MIT CARSHARINGFAHRZEUGEN DURCHGEFÜHRT WERDEN UND SO DIE ANZAHL DER FIRMENFAHRZEUGE REDUZIERT WERDEN KANN**

## 4. SUMMARY

The EU-project “ADD HOME: Mobility Management for housing areas - from car-dependency to free choice” is fostering a modal shift from car-trips to energy saving modes especially starting from residential areas (see [www.add-home.eu](http://www.add-home.eu) for more details).

The approach includes three main points:

- 1) Analysis of legal and regulatory settings and analysis of good-practise experiences in the field of housing and mobility.
- 2) Demonstration projects to increase the accessibility of new and old residential areas for more energy saving modes of transport aiming to bundle trips, shift trips and substitute them. This includes infrastructural measures as well as new mobility services.
- 3) Know-how-transfer and training of people being involved in the thematic field of housing and mobility: municipalities, housing companies/neighbourhood administrations and mobility provider.

The proceeding of point 1 is nearly finished. Each national analysis resulted in a summary highlighting the positive and negative aspects and coming up with ideas for integrating energy-efficient transportation more intensively. It is accompanied with a more elaborated de-

scription of the characteristics of the analysed laws and regulations. The descriptions of best-practise examples are collected in the ADD Home database → <http://www.add-home.eu>.

Related to laws and regulations it was aimed to identify positive preconditions and hinders for supplying housing areas with infrastructure and mobility services for energy efficient transport modes - as there are cycling, walking, public transport and reduced private car use.

In detail, the survey included e.g.:

- national spatial planning and building laws, regional building laws, laws on construction and reconstruction subsidies, local instruments like zoning and legally binding land use plans as well as
- national and regional laws relating to public transport, local laws and regulations concerning transport and mobility such as the German “transport development plan” and many more.

As expected the results are quite differing from country to country! These are some central points:



### Private car use in residential areas

Parking – or better – handling of construction of necessary parking spaces at the place of residence is the important key of the matter related to car use in this project’s context. The nearly overall existing duty to build a sufficient number of car-parking spaces leads to general solutions and in the following to costs, even if people are willing to live without an own car. What “sufficient” means is defined on different public levels. In Austria and Germany regulations related to the regional building laws give recommendations to local authorities, considering basic conditions like site, accessibility of public transport, car-free initiatives etc. This can lead to a low number of parking spaces (0,2 per accommodation unit), what is in practise realised in the context of car-free housing. In Slovenia local authorities are free to enact related local legislation. In practise municipalities define at least one parking space per residential unit, but often more. A national requirement that accessibility to public transport must be respected in terms of reduction of the necessary number is mainly neglected.

CarSharing is another interesting issue. E. g. in Germany it is not yet allowed to reserve parking spaces for CarSharing vehicles on public ground. But changes are already in the pipeline. In Austria (Vorarlberg) the provision of CarSharing parking spaces is credited with positive points for the construction subsidies. In Bulgaria, Italy and Slovenia CarSharing isn’t official-ly regulated at all.

### Public transport in residential areas

Regulations about the coverage of residential areas by public transport are different. In Slovenia public transport must be accessible within 5 minutes walking distance from residential areas. In Bulgaria the distance between bus stops should not be longer than 500 m. In Germany and Austria coverage by public transport is not guaranteed concretely. Only on the local level accessibility and supply of public transport is specifically defined via local public transport-plans. In Italy a unique definition concerning accessibility is also missing.



RELATED TO LAWS AND REGULATIONS IT WAS AIMED TO IDENTIFY POSITIVE PRECONDITIONS AND HINDERS FOR SUPPLYING HOUSING AREAS WITH INFRASTRUCTURE AND MOBILITY SERVICES FOR ENERGY EFFICIENT TRANSPORT MODES

### Bicycle-parking, cycling and walking in residential areas

In Germany a general duty to build parking spaces for bikes is included in many building laws at the Federal State level (9 of 16 cases). Building-owners have to construct necessary bike parking spaces on the property to get the building licence. But in terms of number and quality, there only exist recommendations. The situation in Austria is similar. In the building laws cycling is only a rather marginal matter; number and quality of parking facilities are mostly only recommended. In Slovenia the local administration is free to define standards related to bike-parking facilities or not. There is no duty to construct them. In Bulgaria local authorities should consider the construction of bicycle parking lots together with the bicycle tracks. The total capacity is determined according to the local conditions.

The construction of bicycle paths itself is always matter of the local tools such as development plan or land use plan. They give the opportunity to fix in detail the provision of bicycle paths in parts of municipal areas. This applies similarly to infrastructure for walking. Whether walking and bicycle paths in residential areas are going to be realised, is also a question of local priorities in transport policy and of public financial incentives. The feasibility to realise high-quality infrastructure for cycling and walking in single residential areas is higher if local instruments - like integrated transport plans, master plans cycling or coequal plans – are adopted.

The national police laws deliver the necessary signpo-



WHETHER IDEAL CONDITIONS FOR WALKING AND CYCLING ARE GOING TO BE REALISED, IS ALSO A QUESTION OF LOCAL PRIORITIES IN TRANSPORT POLICY AND OF PUBLIC FINANCIAL INCENTIVES



sting. Cyclists and pedestrians in Austria, Germany and Slovenia are bound to use the signposted paths and lanes when provided. This is a barrier especially for cyclists since it makes the street network less dense for them and can cause several shifts of street sides following the paths / lanes. In Italy cyclists are free to use the normal road infrastructure, even if paths and lanes are provided for them.

### Mobility Services

Most often the provision of mobility services such as information on site, public transport information and advertisement, CarPooling schemes, CarSharing, good delivery services, shopping services or incentives on public transport tickets for tenants are subject to private initiatives or the public transport providers.

### Some recommendations

- Flexible and unbureaucratic approach relating to the construction of car-parking spaces on private properties. Abandonment of fixed numbers of car-parking spaces per household.
- Opportunity to reserve parking spaces for CarSharing vehicles on public ground.
- Legally binding regulations about bike-parking facilities.
- Increased consideration of mobility aspects in housing subsidy codes.
- Guaranteed coverage of residential areas by public transport.

ALTHOUGH EXISTING LAWS AND REGULATIONS PROVIDE SEVERAL OPTIONS TO FOSTER THE CHOICE OF SUSTAINABLE MODES OF TRANSPORT AT THE PLACE OF RESIDENCE, ADJUSTMENTS MIGHT EASE THE REALISATION OF IDEAL CONDITIONS

## 5. ANNEX

- <sup>1</sup> Zur Frage der Quantifizierung einer guten Anbindung an den ÖPNV siehe z. B.: Landtag Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Die Zukunft der Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Problemanalysen – Perspektiven – landespolitische Handlungsansätze. Düsseldorf, 02. April 2000, S. 109
- <sup>2</sup> Eine ausführliche Darstellung und Auswertung einer Expertenbefragung zur Wirksamkeit von Instrumenten zur Verkehrssteuerung findet sich auf den Seiten des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH → <http://www.ils-shop.nrw.de>
- <sup>3</sup> Zu den Bestimmungsfaktoren individuellen Mobilitätsverhaltens siehe u. a. „Factors of Influence on Mobility Behaviour“ → <http://www.add-home.eu/downloads>
- <sup>4</sup> In anderen europäischen Ländern, wie beispielsweise in Slowenien werden nationale Standards definiert (z.B. Erreichbarkeit eines ÖV-Haltepunktes innerhalb von fünf Gehminuten).
- <sup>5</sup> Z. 237 – Radfahrer; Z. 244 – Fahrradstraße; Z. 240 gemeinsamer Fuß-/Radweg; Z. 241 getrennter Fuß-/Radweg und Z. 353 – Einbahnstraße/Durchfahrt verboten + Fahrradverkehr in Gegenrichtung erlaubt
- <sup>6</sup> Baden-Württemberg, Bayern, Hessen und Sachsen-Anhalt
- <sup>7</sup> Homepage der Fahrradakademie: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/fahrradakademie>
- <sup>8</sup> Homepage der Arbeitsgemeinschaft: <http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>
- <sup>9</sup> Selbständig geführter Fußweg (§ 41 (5) StVO; Z 239); Verkehrsberuhigter Bereich (§ 42 (4a) StVO; Z 325 und 326); Spielstraße (§ 41 StVO (6); Z 250 = Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art + ZZ 1010-10; Sonderweg für Fußgänger (nur in Ausnahmefällen und in Schrittgeschwindigkeit zu befahrende Wohnwege; § 41 StVO (5); Z 239; ggf. ZZ 1020-30 „Anlieger frei“); Fußgängerbereiche (§ 41 (5) Z 242, 243)
- <sup>10</sup> z. B. Pendlernetzwerk NRW: <http://nrw.pendlernetz.de>
- <sup>11</sup> Siehe dazu beispielsweise die Ausführung des Bundesverbandes CarSharing e.V. → <http://carsharing.de>
- <sup>12</sup> Homepage der Transferstelle Mobilitätsmanagement [http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/infothek/fops\\_zwischenbericht.pdf](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/infothek/fops_zwischenbericht.pdf)

## IMPRESSUM:

### Text:



ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH  
Doris Bäumer und Dr. Ulrike Reutter unter Mitarbeit von Lisa Reudenbach  
Deutsche Straße 5  
44339 Dortmund  
Telefon: +49 (0)231 9051-0  
Telefax: +49 (0)231 9051-155  
E-Mail: [poststelle@ils.nrw.de](mailto:poststelle@ils.nrw.de)  
Web: <http://www.ils-forschung.de>

### Design & Konzeption:



Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM Gemeinnützige GmbH  
Schönaugasse 8a  
A-8010 Graz, Österreich  
Telefon: +43 / 316 / 81 04 51-0  
Telefax: +43 / 316 / 81 04 51-75  
E-Mail: [office@fgm.at](mailto:office@fgm.at)  
Web: [www.fgm.at](http://www.fgm.at)

Stand August 2008

Supported by Intelligent Energy Europe

Die alleinige Verantwortung für den Inhalt dieser Publikation liegt bei den AutorInnen. Sie gibt nicht unbedingt die Meinung der Europäischen Gemeinschaften wieder. Die Europäische Kommission übernimmt keine Verantwortung für jegliche Verwendung der darin enthaltenen Informationen.

The sole responsibility for the content of this [webpage, publication etc.] lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.





MOBILITY MANAGEMENT FOR HOUSING AREAS - FROM CAR-DEPENDENCY TO FREE CHOICE

[WWW.ADD-HOME.EU](http://WWW.ADD-HOME.EU)