

# Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität in sozial nachhaltigen Quartieren

Ein Thesenpapier anlässlich des  
Münchener Quartierskongresses am 24. November 2022

VEOMO

MÜNCHNER  
QUARTIERSKONGRESS

STADTQUARTIERE SOZIAL  
NACHHALTIG GESTALTEN

# Hintergrund

Dieses Thesenpapier ist im Rahmen des Münchner Quartierskongresses am 24. November 2022 entstanden. Im Rahmen des Münchner Quartierskongresses wurde die Fragestellung „Wie gelingen sozial nachhaltige Quartiere?“ untersucht. Dafür kamen am 24. November 2022 im Impact Hub München 100 praxiserfahrene Expert:innen mit unterschiedlichen Blicken auf das Thema zusammen. Dort waren neben Anna Kracher unter anderem Christine Kugler, Stephan Austrup, Michael Ehret, Jan Foerster, Sebastiaan Gerards und Monika Schmid-Balzert als Speaker:innen vertreten.

Das Event ist ein gemeinsames Format von Team ZukunftsQuartiere GmbH, Impact HUB München und Fairstärkung.

**„Sozial nachhaltige Stadtquartiere ermöglichen,  
das eigene Mobilitätsverhalten zu bestimmen.“**

## Über VEOMO

Die **Veomo Mobility GmbH** ist zentraler Ansprechpartner für Mobilität in der Immobilienbranche und führend in der Erstellung von umsetzungsorientierten sowie ganzheitlichen Mobilitätskonzepten. Kund:innen aus den Bereichen Architektur, Projektentwicklung und Asset Management werden in allen Lebensphasen einer Immobilie beraten. Hierbei arbeitet VEOMO mit Lösungsanbietern, Forschungseinrichtungen und Initiativen gebündelt unter dem Dach des VEOMO Network-of-Excellence zusammen, um projektspezifisch die wirksamsten Lösungen zu finden und das Objekt bestmöglich zu positionieren.



**Anna Kracher (M.Sc. – Environmental Management and Policy)** ist bei VEOMO als Mobilitätsberaterin für die Erstellung von Mobilitätskonzepten zuständig. Durch den Bachelorabschluss in Sozialwissenschaften an der Humboldt-Universität zu Berlin und den Masterabschluss „Environmental Management and Policy“ an der Lund University sammelte Anna tiefgreifendes Wissen zu den Schwerpunkten soziale Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Berufliche Erfahrungen im kommunalen Klimaschutz sowie im Umweltmanagement von Unternehmen ermöglichten ihr, ihre Kenntnisse praxisnah einzubringen.

*„Das Thema Mobilität ermöglicht mir, meinen Hintergrund in Sozialwissenschaften und Nachhaltigkeit zusammenbringen. Ich finde es wichtig, das Thema Mobilität nicht nur aus einer ökologischen und ökonomischen, sondern auch aus einer sozialen Perspektive zu denken. Ich bin überzeugt, dass alternative Mobilitätsangebote eine Chance bieten, den Lebensraum sozial gerechter zu gestalten.“*

# Einleitung

**Sozial nachhaltige Quartiersentwicklungen stellen den Menschen in den Mittelpunkt.** Im Vordergrund steht die Chance aller Menschen, den Lebensraum nach eigenen Vorstellungen zu nutzen und zu gestalten. Dies gilt auch im Hinblick auf die Mobilität: **Jede Person soll das eigene Mobilitätsverhalten selbst bestimmen können.** Dabei ermöglicht eine ganzheitlich verfügbare, bedarfsgerechte, bezahlbare sowie transparente Mobilität die Teilhabe aller am Leben in einer sich verändernden Gesellschaft.

**In diesem Thesenpapier werden Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität in sozial nachhaltigen Stadtquartieren beleuchtet.**

## In einem sozial nachhaltigen Quartier...

**... ist Mobilität ganzheitlich verfügbar**

**... ist Mobilität bedarfsgerecht**

**... ist Mobilität bezahlbar**

**... ist Mobilität transparent**

# In einem sozial nachhaltigen Quartier ...

... ist Mobilität **ganzheitlich verfügbar**

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Wie schnell, bequem und weit wir uns bewegen, hängt substanziell von der Infrastruktur vor Ort ab. Nahezu 80 % der Wege beginnen und enden an der eigenen Haustüre.<sup>1</sup> Aktuell wird die Infrastruktur überwiegend vom Pkw dominiert. In Berlin werden beispielsweise 58 % der Verkehrsflächen (davon 19 % Parkflächen) für den Pkw vorgehalten, im Gegensatz zu lediglich 3 % für den Fahrradverkehr.<sup>2</sup>

Die Verfügbarkeit von alternativen Mobilitätslösungen, wie Sharing-Modellen, ist zudem überwiegend auf Städte begrenzt. Eine Studie des Bundesverbands Carsharing zeigt, dass in Großstädten ab 100.000 Einwohner:innen 99 % der Kommunen über Carsharing-Angebote verfügen, im Gegensatz zu lediglich 5 % der Gemeinden unter 20.000 Einwohner:innen.<sup>3</sup>

**Sozial nachhaltige Quartiere stellen ein differenziertes Angebot an Mobilitätslösungen zur Verfügung, welches auf die Bedürfnisse aller Menschen abgestimmt ist.**

Dabei wird das übergeordnete Hauptverkehrsnetz von Bahn und Bus durch lokale und flexible Mobilitätsmittel (z. B. Rufbusse, Ride-Pooling) sowie weitere Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote) ergänzt. Das Mobilitätsangebot sollte dynamisch sein und sich an die Nachfrage sowie auch an neue Innovationen anpassen. Ein breites und dezentrales Angebot an Mobilitätslösungen erlaubt es, das passende Fortbewegungsmittel zu wählen.

**> 80 %**

**der Wege beginnen und enden an der eigenen Haustüre**

<sup>1</sup> Drei Viertel aller Wege beginnen oder enden vor der eigenen Haustür. VCD. (2022). Abgerufen 14. Oktober 2022, von <https://www.vcd.org/artikel/wohnen-und-mobilitaet-klimaschutz-im-verkehr/>

<sup>2</sup> Mobilität gerecht gestalten. (o. J.). Heinrich-Böll-Stiftung. Abgerufen 14. Oktober 2022, von <https://www.boell.de/de/2018/11/30/mobilitaet-gerecht-gestalten>

<sup>3</sup> Aktuelle Zahlen und Fakten zum CarSharing in Deutschland. (o. J.). bcs Bundesverband CarSharing e.V. Abgerufen 14. Oktober 2022, von <https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland>

# In einem sozial nachhaltigen Quartier ...

## ... ist Mobilität bedarfsgerecht

In Deutschland besitzen ca. 26 Millionen Menschen keinen Führerschein und können so bestenfalls als Beifahrer:innen mit dem Auto mobil sein.<sup>4</sup> Dieser Personenkreis, zu dem neben Kindern auch ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen gehören, wird so systematisch durch eine autozentrierte Infrastruktur von Mobilität ausgeschlossen. Obwohl die Barrierefreiheit mit der demografischen Entwicklung an Dringlichkeit gewinnt, ist diese aktuell im ÖPNV-, Fuß- sowie Radverkehrsnetz für Personen mit gesundheitsbedingten Mobilitätseinschränkungen lediglich bedingt vorhanden.<sup>5</sup>

Darüber hinaus haben auch sozio-demografische und sozio-kulturelle Faktoren einen Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse. So legen Männer durchschnittlich 13 km längere Wege zurück als Frauen; Wegeketten von Frauen sind dagegen deutlicher komplexer, da sie tendenziell neben der Arbeit zusätzlich weiterhin mehr Versorgungswege (z. B. Kinder zur Schule bzw. Angehörige zum Arzt begleiten, Besorgungen für die Familie machen) übernehmen.

**In einem sozial nachhaltigen Quartier erlauben eine barrierefreie Erschließung im ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrsnetz sowie die Etablierung gut zugänglicher, flexibler Mobilitätsmittel eine Mobilität für alle.**

Ferner geht die Infrastruktur auf die Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen ein und ermöglicht zum Beispiel die einfache Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätslösungen in einer Wegeketten.

# 26.000.000

## Menschen in Deutschland besitzen keinen Führerschein

<sup>4</sup>„Wir haben das Auto verinnerlicht“. Greenpeace Magazin. Interview mit Katja Diehl. Abgerufen 14. Oktober 2022, von <https://www.greenpeace-magazin.de/aktuelles/wir-haben-das-auto-verinnerlicht>  
<https://www.greenpeace-magazin.de/aktuelles/wir-haben-das-auto-verinnerlicht>

<sup>5</sup> Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. - Auswertung zur Barrierefreiheit im ÖPNV. (o. J.). Abgerufen 14. Oktober 2022, von <https://www.bahnkunden.de/positionen-params/944-barrierefreiheit-im-oePNV>

# In einem sozial nachhaltigen Quartier ...

## ... ist Mobilität **bezahlbar**

Der Regelbedarf des Arbeitslosengelds (ALG) II<sup>6</sup> sieht aktuell 449 EUR für Alleinstehende vor, wovon ca. 40 EUR für den Verkehr geplant sind.<sup>7</sup> Im Vergleich zu den Kosten für ein ÖPNV-Monatsticket liegt das genannte Mobilitätsbudget in Deutschland teilweise unter der Ermäßigung für Sozialtickets. Dies schließt einkommensschwache Haushalte von einer gesellschaftlichen Teilhabe aus. Ebenso ist der Kauf des privaten Autos sowie Lastenrads mit hohen Anschaffungskosten sowie langfristigen Unterhaltskosten verbunden. So steigt die Anzahl privater Pkw mit dem sozio-ökonomischen Status der Haushalte. 37 % bis 53 % der Haushalte mit (sehr) niedrigerem sozio-ökonomischen Status besitzen keinen privaten Pkw – gegenüber lediglich 8 % bis 10 % der Haushalte mit (sehr) hohem sozio-ökonomischen Status.<sup>8</sup> Sharing-Angebote für Pkw sowie (Lasten-)Fahrräder bieten allen die Möglichkeit, bei Bedarf ein Fahrzeug zu nutzen. Ein Kostenvergleich des Bundesverbands CarSharing zeigt, dass besonders für Gelegenheitsfahrer:innen bis zu einer Fahrleistung von ca. 10.000 km pro Jahr, Carsharing gegenüber dem privat angeschafften Neuwagen eine kostengünstigere Alternative ist.<sup>9</sup> Die Erfahrungen durch das 9-EURO-Ticket haben verdeutlicht, wie hoch der Bedarf an Mobilität ist.

**Ein ausgebautes und bezahlbares ÖPNV-Netz mit differenziertem Mobilitätsangebot gibt Menschen in einem sozial nachhaltigen Quartier, unabhängig von deren Einkommen, die Chance, mobil zu sein.**

**37 - 53 %**

**der Haushalte mit (sehr) niedrigem sozio-ökonomischem Status besitzen kein Auto**

**vs.**

**8 - 10 %**

**der Haushalte mit (sehr) hohem sozio-ökonomischem Status besitzen kein Auto**

<sup>6</sup> Das ALG II wird ab dem 1. Januar 2023 durch das Bürgergeld abgelöst, was einen Betrag von 502 EUR ansetzt.

<sup>7</sup> Hartz IV Regelsatz 2022 - Ein Überblick. (2022). Abgerufen 14. Oktober 2022, von <https://www.lpb-bw.de/regelsatz-hartziv#:~:text=Wie%20hoch%20ist%20oder%20Hartz%20DIV%20Regelsatz%202022%3F,-Regelsatz%202022&text=449%20Euro%20im%20Monat%20f%C3%BCr,im%20Haushalt%20anderer%20Personen%20leben.>

<sup>8</sup> Follmer, Robert und Gruschwitz, Dana (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzreport. Ausgabe 4.0 Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

<sup>9</sup> <https://carsharing.de/zu-fahrleistung-10000-kilometern-ist-carsharing-auf-jeden-fall-guenstiger>

# In einem sozial nachhaltigen Quartier ...

## ... ist Mobilität transparent

Mobilität ist allerdings nicht nur dann sozialverträglich, wenn ein differenziertes Angebot vorhanden ist. Es ist gleichzeitig auch wichtig, die Nutzer:innen zielgruppenspezifisch über die Verfügbarkeit sowie dessen Nutzung zu informieren. So bestehen oftmals bei Frauen sowie älteren Nutzer:innen Barrieren in Form von Sicherheitsbedenken sowie der Einfachheit und Verständlichkeit in der Bedienung.<sup>10</sup>

## In einem sozial nachhaltigen Quartier werden Nutzer:innen zielgruppenspezifisch über die vorhandenen Mobilitätsangebote informiert.

Außerdem werden interaktive Mobilitätsworkshops und -events angeboten, welche zur Information und Aktivierung der Bewohner:innen genutzt werden. Eine interaktive Beteiligung der Nutzer:innen steigert außerdem die Akzeptanz und Wertschätzung der Angebote und beugt einer geringen Nutzungsrate sowie Vandalismus vor.

## Fazit

Ist ein **differenziertes, bezahlbares** Angebot an Mobilitätslösungen vorhanden sowie **transparent** und **barrierefrei** zugänglich, kann je nach Bedarf das passende Mobilitätsmittel gewählt werden. Diese selbstbestimmte Mobilität ermöglicht die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen. Zudem steigern die veränderten Mobilitätsstrukturen die **Klimafreundlichkeit im Quartier** sowie die **Lebensqualität der Bewohner:innen**. So werden Straßen nicht mehr allein für Autos errichtet, sondern können als Lebensraum neu gedacht und entwickelt werden.

Sozial nachhaltige Stadtquartiere sind allerdings keine Insellösungen, sondern bedürfen einem ganzheitlichen Ansatz, der Bürger:innen, Unternehmen, Projektentwickler:innen, Städte sowie Kommunen zusammen bringt.

---

<sup>10</sup> Gender and (smart) mobility. (2021). Ramboll. Abgerufen am 14. Oktober 2022, von: [https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/transport/g/gender-and-mobility\\_report.pdf](https://ramboll.com/-/media/files/rgr/documents/markets/transport/g/gender-and-mobility_report.pdf)

# Kontakt

Sie haben Fragen oder wollen uns kennenlernen? Rufen Sie uns gerne an oder schreiben uns eine Mail.

Wir freuen uns auf Sie!



+49 157 338 26 80



[partner@veomo.com](mailto:partner@veomo.com)