

7.März 2022

Stellungnahme zur schriftlichen Anhörung des Ausschusses für Arbeit, Gesundheit und  
Soziales des Landtags Nordrhein-Westfalen zu

**„Lebenswerte Quartiere in Städten und Gemeinden“**  
(Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/16267)

**Was ist ein Quartier?**

Der Antrag geht davon aus, dass das Quartier für die Menschen den „Ausgangspunkt ihres Lebens“ darstellt (vgl. Abschnitt I.). Anders als ein Block oder ein Stadtteil kann ein Quartier generell jedoch weder räumlich noch verwaltungstechnisch klar begrenzt werden. Die folgenden Ausführungen gehen von der Annahme aus, dass die Definition eines Quartiers somit zwar subjektiv und daher ggf. uneinheitlich erfolgt, dass es sich dabei jedoch generell *um ein individuell überschaubares Wohnumfeld handelt*, das sich funktional und sozial von seiner Umgebung abgrenzen lässt, gleichzeitig jedoch auch in diese eingebettet ist (vgl. Schnur 2014). Es gibt sowohl (Stadt)Quartiere mit gemischter Nutzung als auch solche, in denen die Wohnnutzung klar überwiegt und der Begriff Quartier kann somit lokal traditionellen Begriffen wie Veedel oder Kiez entsprechen.

**Einige wichtige Aspekte in Kürze**

1. Gemäß den Ergebnissen der Studie *Mobilität in Deutschland 2017*<sup>1</sup> begannen oder endeten etwa drei Viertel aller Wege am Wohnstandort<sup>2</sup>.
2. Von den 2017 täglich in Deutschland zurückgelegten Wegen waren 35% unter 2 km lang, verliefen also, bei Beginn oder Ende am Wohnstandort, in dessen näherer Umgebung - und somit zumindest zu einem großen Teil *im Quartier*. Dennoch wurde ein knappes Drittel der Wege über diese Distanzen im motorisierten Individualverkehr zurückgelegt (hauptsächlich Pkw)<sup>3</sup>.
3. Neben der reinen Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und individuellen Faktoren wie Alter, Einkommen, Lebenssituation, Werten oder Wissen, wird Mobilitätsverhalten auch maßgeblich von räumlich-strukturellen Faktoren beeinflusst. Zu diesen gehören Distanzen, die Diversität der Nutzungen und die Gestaltung der Umgebung (inklusive Barrierefreiheit).

<sup>1</sup> die aktuellste bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI - heute Bundesministerium für Digitales und Verkehr) durchgeführt wurde

<sup>2</sup> vgl. [www.vcd.org/artikel/wohnen-und-mobilitaet-klimaschutz-im-verkehr](http://www.vcd.org/artikel/wohnen-und-mobilitaet-klimaschutz-im-verkehr) - abgerufen am 6.3.2022

<sup>3</sup> eigene Auswertung auf Basis von Mobilität in Tabellen, <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/mit/> - Stand 8.3.2022

4. Die Anerkennung einer hohen Relevanz der Quartiersgestaltung für eine zukunftsfähige Transformation der Städte und Gemeinden wird unterstrichen von der Tatsache, dass unter anderem folgende Texte sich explizit auch mit Quartieren beschäftigen:
  - a. Die ‚Neue Leipzig Charta‘ (Europäische Union 2020) mit ihrem Fokus auf Gemeinwohl beschäftigt sich mit Quartieren als einer der drei räumlichen Ebene europäischer Städte.
  - b. Das Gutachten ‚Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa‘ des Sachverständigenrats für Umweltfragen (Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) 2020) widmet eines seiner acht Kapitel dem Quartier als ‚Raum für mehr Umwelt- und Klimaschutz‘
5. Auch mit dem Fokus auf Verkehr und Mobilität wurden in den letzten Jahren Texte und Handreichungen zum Thema Quartiersmobilität veröffentlicht, so z.B. ‚Intelligent mobil im Wohnquartier - Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen‘ (Köfler et al. 2019) oder ‚Quartiersmobilität gestalten - Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen‘ im Auftrag des Umweltbundesamts (Aichinger 2020).

Der vorliegende Antrag fokussiert auf soziale Aspekte der Quartiersentwicklung im Sinne einer umfassenden Barrierefreiheit und Inklusion - die beide wiederum in enger Beziehung zu nachhaltiger Mobilität stehen. Denn nur eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit im physischen und sozialen Sinn gepaart mit möglichst kurzen Wegen - gerade zu den wichtigen Zielen des Alltags - gewährleisten Erreichbarkeit und Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen bei zugleich möglichst geringen Emissionen und Ressourcenverbrauch. Da im Sinne einer Verkehrswende die Verlagerung von Wegen weg vom MIV hin zum Umweltverbund ein zentrales Ziel darstellt, sind Quartiere also auch in diesem Zusammenhang sehr relevante Fokusräume - unabhängig davon, ob sie sich in zentralen oder eher peripheren Lagen befinden.

#### **zu Punkt VI 5. - Fördermittel für barrierefreien Stadtumbau**

Diese Maßnahme ist auch aus verkehrsplanerischer Sicht aus den oben genannten Gründen sinnvoll. So können Umwidmung und Umbau öffentlicher Flächen hin zum nicht-motorisierten Verkehr Barrierefreiheit im engeren und weiteren Sinne befördern. Beispielsweise sorgen verbesserte Angebote für das Abstellen von Fahrrädern erstens dafür, Radfahren dort zu unterstützen, wo sicheres Fahrradparken auf privatem Grund nicht oder nur in geringem Maße möglich ist. Zweitens können so Behinderungen für den Fußverkehr durch ‚wild‘ abgestellte Räder reduziert werden.

Für die lokale Akzeptanz solcher Maßnahmen bedarf es generell auch einer angemessenen Kommunikationsstrategie (und selbstverständlich der Berücksichtigung jener Menschen, die für ihre Mobilität aus physischen Gründen auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind). Auf nationaler Ebene muss es den Kommunen durch eine entsprechende Anpassung der relevanten Gesetze und Verordnungen (hier besonders der StVO) ermöglicht werden, solche Maßnahmen rechtssicher umzusetzen. Dafür sollte sich das Land NRW im Bundesrat engagieren.

Im Sinne einer verbesserten Barrierefreiheit ist es aus verkehrsplanerischer Perspektive ebenfalls sehr wichtig, dafür zu sorgen, dass bestehende Regelungen für insbesondere den ruhenden Verkehr eingehalten werden, wie beispielsweise das Freihalten von Überwegen und Kreuzungsbereichen gemäß StVO<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> siehe <https://www.radfahren-ffm.de/615-0-Sichere-und-passierbare-Wege.html> (zuletzt geprüft am 8.3.2022) für entsprechende Maßnahmen und deren Wirkung bei einem Beispiel in Frankfurt: „Der Hessenplatz und dessen nähere Umgebung im Stadtteil Bockenheim ist so umgestaltet worden, dass falsch parkende Fahrzeuge nicht mehr die Bewegungsfreiheit und Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs beeinträchtigen können.“

### **zu Punkt VI 6. - Förderung von Modellprojekten**

Das Konzept der 15-Minuten Stadt kann in der Stadt- und Verkehrsplanung als übergeordnete und gut kommunizierbare Zielsetzung im Sinne eines vereinenden Leitbilds dienen, wie aktuell das Beispiel Paris eindringlich verdeutlicht (abhängig von den Maßstäben einer Modellkommune könnte auch eine angepasste Version als z.B. 5- oder 10-Minuten Stadt sinnvoll sein). Es betrifft jedoch sehr unterschiedliche planerische Maßstabebenen wie auch Handlungsbereiche, innerhalb derer die Umsetzbarkeit von Maßnahmen und die Möglichkeiten einer Zielerreichung deutlich verschiedene Zeiträume beanspruchen können, auch abhängig von der jeweiligen Ausgangssituation (z.B. Umgestaltung einzelner Straßenräume, Umstrukturierung von Stadtquartieren, Begleitung eines Strukturwandels im Einzelhandel, Ausbau von ÖPNV Systemen). In einer kompakten und extrem dicht besiedelten Stadt wie Paris mit über 20.000 Einwohner:innen handelt man außerdem unter anderen Voraussetzungen als Städte und Gemeinden in NRW, deren durchschnittliche Dichte selbst im Ruhrgebiet maximal gut 3.000 EW/km<sup>2</sup> beträgt (Stadt Herne) und in den beiden größten Städten des Landes, Köln und Düsseldorf, sogar noch darunter liegt (2.670 bzw. 2840 EW/km<sup>2</sup>)<sup>5</sup>. Zudem ist das Pariser Konzept auch dafür kritisiert worden, dass es die Bedürfnisse und Situation der Menschen in Pariser Umland außer Acht ließe (Joeres 2022).

Ein entsprechendes Förderprogramm des Landes NRW unter der Überschrift „15-Minuten Stadt“ sollte also auf Projekte fokussieren, die sowohl möglichst schnelle lokale Angebotsverbesserungen bewirken - gerade dann, wenn auch Einschränkungen für den MIV geplant sind - als auch ein größtmögliches Maß an Flexibilität gegenüber zukünftigen Veränderungen in Nutzungsansprüchen gewährleisten und die nicht ausschließlich Bevölkerungsgruppen zugutekommen, deren Möglichkeiten der Teilhabe sowie Mobilitätsoptionen bereits überdurchschnittlich hoch sind.

Unter diesen Voraussetzungen ist eine Förderung von Modellprojekten auch in Hinsicht auf die Verkehrs- und Mobilitätswende ein sinnvoller Schritt um entsprechende Angebotsveränderungen, Gewinne an lokaler Lebensqualität sowie mögliche Lösungen für die Herausforderungen, die mit einer Umstrukturierung des Verkehrssystems einhergehen können, lokal sichtbar und erfahrbar zu machen. Quartiersbezogene Förderprogramme empfehlen auch die oben erwähnten ‚Neue Leipzig Charta‘ und der Bericht des Sachverständigenrats für Umweltfragen.

Im Rahmen des hier angedachten Förderprogramms könnten somit beispielsweise Einrichtung und Betrieb eines erweiterten Mobility Hubs (Mobilitätszentrums) im Sinne eines Quartierszentrums unterstützt werden. Ein solches Konzept wird aktuell unter anderem im Rahmen der Planungen für den neuen Hamburger Stadtteil Oberbillwerder beforscht<sup>6</sup>, denn eine zuverlässige Bereitstellung von Sharing-Angeboten und deren bestmögliche räumliche Verknüpfung mit dem traditionellen ÖPNV<sup>7</sup> sowie aktive Kommunikation und eine gute Ansprechbarkeit seitens der öffentlichen Hand werden wichtiger Bestandteil einer erfolgreichen Verkehrs- und Mobilitätswende sein. Das Konzept ist an sich äußerst flexibel. Abhängig vom jeweiligen Quartier und den verfügbaren Flächen bzw. Räumen können im Sinne von Inklusion, ganzheitlich gedachter Barrierefreiheit und einer Bündelung

---

<sup>5</sup> Stand 2017 nach Daten des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung, (zuletzt geprüft am 8.3.2022) [www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/download-ref-sgtyp.xlsx](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/download-ref-sgtyp.xlsx);jsessionid=6C39344AA6AA3CFCBDBE537472AD3DEC.live21321?\_\_blob=publicationFile&v=1

<sup>6</sup> vgl. <http://www.oberbillwerder-hamburg.de/fachtagung-mobility-hubs-im-rueckblick/> (zuletzt geprüft am 8.3.2022)

<sup>7</sup> Eine tarifliche Integration dieser Mobilitätsangebote und eine möglichst nahtlose Nutzbarkeit sind ebenfalls wichtig, jedoch nicht möglicher Gegenstand der hier betrachteten Handlungsebene.

synergetischer Angebote verschiedene Kombinationen folgender Elemente sinnvoll sein (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- Bereich Mobilität: E-Carsharing, Bikeshaaring (inkl. E-Bikes und Lastenräder), Vermietung/Verleih von Fahrradrickschas (z.B. für Ausflüge mit Menschen, die selber nicht Radfahren können) sowie Fahrradanhängern und Handwagen, Fahrradreparatur, Photovoltaikanlagen für die Batterieaufladung, nahegelegener ÖV-Haltepunkt
- allgemeine Dienstleistungen: öffentliches Quartiersmanagement, anbieterunabhängige Paketboxen (vgl. z.B. Hamburg Box<sup>8</sup>), kostenfreies WLAN
- soziale Dienstleistungen: dezentrale Behördenangebote, niedrigschwellige Angebote aus dem Gesundheitssektor
- Co-Working Spaces und nicht-kommerziell anmietbare Räume für die Nutzung durch lokale Gruppen und Initiativen etc.

Generell sollte gewährleistet sein, dass Fördermittel dort zum Einsatz kommen, wo der größte Bedarf bzw. Verbesserungspotenziale bestehen - und nicht möglicherweise eher dort, wo die meiste Erfahrung mit bzw. Kapazitäten für entsprechende Antragstellungen vorhanden sind.

Folgende Punkte sollen abschließend ergänzend betont werden:

- Eine belastbare Evaluation entsprechender Projekte hilft erstens, ihre lokale Wirkung sowie eventuelle Verbesserungspotenziale zuverlässig zu dokumentieren und macht sie zweitens deutlich wirkungsvoller als Lernbeispiele bzw. Vorbilder für andere Quartiere oder Kommunen. Angemessene Verfahren können abhängig vom Projekt jedoch relativ aufwendig sein und müssen in jedem Fall von vorneherein im Konzept verankert sein. Der Evaluationsbericht eines temporär verkehrsberuhigten Quartiers in Hamburg kann hier als Beispiel genannt werden (Berestetska et al. 2021).
- Aus den oben genannten Gründen sind Maßnahmen auf der Quartiersebene wichtig und sinnvoll, können jedoch für sich genommen größere strukturelle Probleme im Bereich Verkehr und Mobilität selbstredend nicht lösen. Sie müssen in entsprechend umfassende Konzepte auf der Ebene von Kommunen, Ländern und dem Bund eingebettet sein. Die jeweiligen Kontexte sind auch bei der Beurteilung der Effekte entsprechender quartiersbezogener Maßnahmen zu berücksichtigen.

## Literaturverzeichnis

Aichinger, Wolfgang (2020): Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen. Hg. v. Umweltbundesamt (UBA). Dessau-Roßlau. Online verfügbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310\\_uba\\_fa\\_chbrochuere\\_quartiersmobilitaet\\_gestalten\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/20200310_uba_fa_chbrochuere_quartiersmobilitaet_gestalten_bf.pdf), zuletzt geprüft am 12.08.2021.

Berestetska, Anja; Gaffron, Philine; Gantert, Marius (2021): Evaluation des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona. <https://doi.org/10.15480/882.3797.2>

Europäische Union 2020: Neue Leipzig Charta. Online verfügbar unter [https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/die\\_neue\\_leipzig\\_charta.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=7](https://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/NSPWeb/SharedDocs/Publikationen/DE/Publikationen/die_neue_leipzig_charta.pdf?__blob=publicationFile&v=7), zuletzt geprüft am 06.03.2022.

---

<sup>8</sup> <https://hamburgbox.de/> (zuletzt geprüft am 8.3.2022)

Joeres, Annika (2022): Anne Hidalgo und die Fahrradstadt Paris: Notre Anne von Paris. In: *taz - die tageszeitung* 2022, 05.01.2022 (online). Online verfügbar unter [taz.de/Anne-Hidalgo-und-die-Fahrradstadt-Paris/!5826592](https://taz.de/Anne-Hidalgo-und-die-Fahrradstadt-Paris/!5826592), zuletzt geprüft am 08.03.2022.

Köfler, Helena; Lotze, Bjarne; Gröger, Lea; Henkel, Simon; Seitz, Philip, Waßmer, René; Zuhse, Heike et al. (2019): Intelligent mobil im Wohnquartier. Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen. Hg. v. Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V., Deutscher Mieterbund e.V. und Öko-Institut e.V. Berlin. Online verfügbar unter [https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden\\_Wohnen\\_leitet\\_Mobilitaet\\_2019.pdf](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Handlungsleitfaden_Wohnen_leitet_Mobilitaet_2019.pdf), zuletzt geprüft am 09.08.2021.

Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa. Umweltgutachten 2020. Berlin: Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU). Online verfügbar unter [https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01\\_Umweltgutachten/2016\\_2020/2020\\_Umweltgutachten\\_Entschlossene\\_Umweltpolitik.pdf?blob=publicationFile&v=18](https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.pdf?blob=publicationFile&v=18), zuletzt geprüft am 14.05.2020.

Schnur, Olaf (2014): Quartiersforschung im Überblick: Konzepte, Definitionen und aktuelle Perspektiven. In: Olaf Schnur (Hg.): Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. 2. (aktualisiert und erw.). Wiesbaden: Springer VS (Research), S. 21–56.