

# **GENDER MAINSTREAMING IM VERKEHRSWESEN**

Mobil im Quartier

# INHALTSVERZEICHNIS

|                                                   | Folien  |
|---------------------------------------------------|---------|
| • Der öffentliche Raum als Lebensraum im Quartier | 3 – 4   |
| • Zielgruppen und ihre Anforderungen              | 5 – 7   |
| • Nahraumqualität                                 | 8 – 10  |
| • Planungsgrundsätze                              | 11 – 16 |
| • Neue Wohnquartiere als Chance                   | 17 – 19 |
| • Beispiele                                       | 20 – 29 |
| • Exkurs Gehwegparken                             | 30 – 32 |
| • Exkurs Superblocks                              | 33 – 37 |
| • Quellen / weiterführende Literatur              | 38 – 40 |

# DER ÖFFENTLICHE RAUM ALS LEBENSRAUM IM QUARTIER



# BEDEUTUNG DES QUARTIERS ALS LEBENSRAUM

## Der öffentliche Raum ist das Gesicht des Quartiers und....

- dient zum Durchqueren und Verweilen,
- hat wichtige soziale und sozialisierende Funktionen (zum Einkaufen gehen, spontan jemanden treffen),
- bietet Identifikation („hier bin ich zu Hause“),
- ist wichtiger Spiel- und Entwicklungsraum für Kinder,
- ist wichtiger Teil der außerhäuslichen physischen und gesellschaftlichen Umwelt.



## ZIELGRUPPEN MIT STARKEM QUARTIERSBEZUG



## ZIELGRUPPEN MIT STARKEM QUARTIERSBEZUG

- Menschen mit Wohn- und Arbeitsort im Quartier
- Kinder und Jugendliche
- Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit
- Alte Menschen
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Menschen in beengten Wohnverhältnissen
- Menschen in prekären Lebensverhältnissen



## ZIELGRUPPEN MIT STARKEM QUARTIERSBEZUG

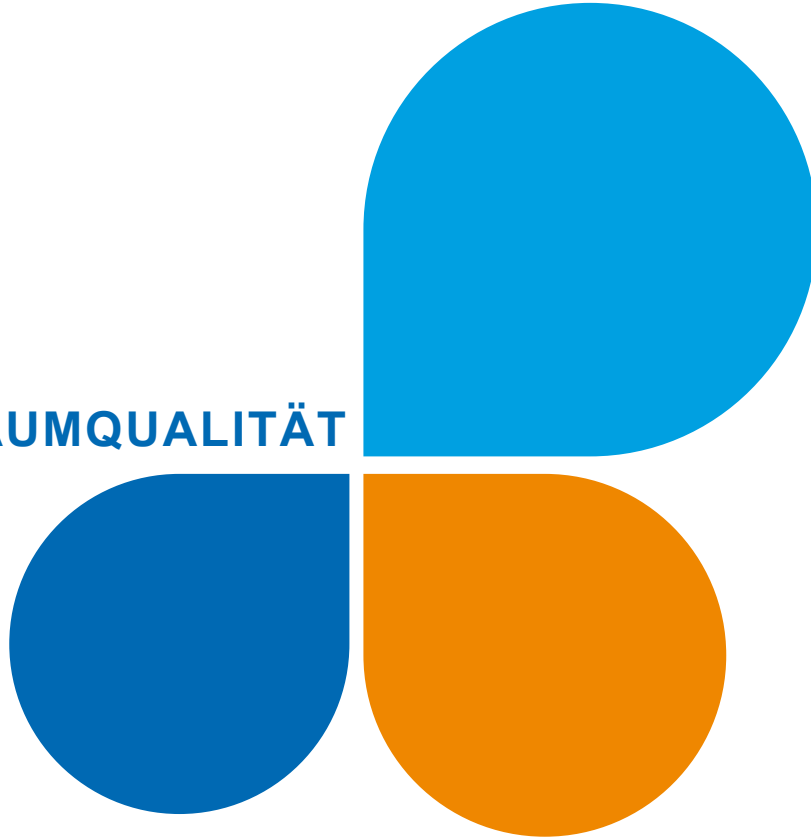
### Anforderungen dieser Personengruppen

**Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit sowie Bedürfnis nach Nähe und eigenständiger Mobilität. Das erfordert ....**

- Plätze und Flächen zum Verweilen/ Aufenthalt mit guter Einsehbarkeit
- Attraktive und sichere Wege für den nicht-motorisierten Verkehr
- Haltestellen des ÖV in fußläufiger / fahrradfreundlicher Entfernung
- Barrierefreie Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwagen, Rollatoren

➤ ***Diese Anforderungen sollten der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums sein.***

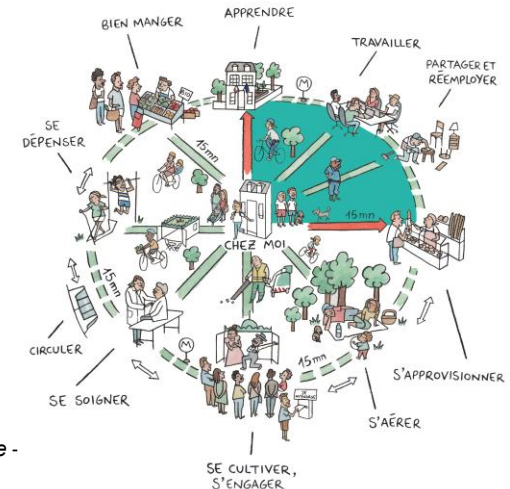
## NAHRAUMQUALITÄT



# NAHRAUMQUALITÄT

## Leitbild “Stadt der kurzen Wege“ / 15-Minuten-Stadt

- Stadtentwicklungsplanung zielt auf Nutzungsmischung und Stärkung der Nähe
- Förderung von Nahmobilität (zu Fuß und per Rad) als ein wesentliches Element
- Hohe städtebauliche Qualitäten, die Nahmobilität fördern
- Vielfältige Angebote für Versorgung, Betreuung, Freizeit
  - ➔ Rundumversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, soziale / medizinische Infrastruktur sowie Betreuungseinrichtungen
  - ➔ Grundversorgung mit Naherholungsangeboten
  - ➔ Grundversorgung mit Freizeitangeboten



Quelle:  
„Paris en Commun; Dossier de Presse -  
Le Paris du Quart D'heure“

# NAHRAUMQUALITÄT

## Straßenraumgestaltung und Elemente

- Sicherheit (verkehrssicher, sozial sicher): Beleuchtung, Einsehbarkeit
- Gute Befahr- und Begehbarkeit: glatte Oberflächen („Glattwegenetz“)
- Barrierefreiheit: Orientierungselemente für Seh- und Gehbehinderte
- Identitätsbildende Komponenten / Unverwechselbarkeit
- Vielgestaltigkeit, Kleinteiligkeit / Sorgfalt im Detail
- Aufenthaltsqualität: Wasser, Begrünung, Möblierung, öffentliche Toiletten



# PLANUNGSGRUNDSÄTZE



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

- Reduzierung und Entschleunigung des Kfz- Verkehrs unter Berücksichtigung der Funktionen der Straßen
- Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes Rad, Fuß und ÖPNV bei „autoarmer“ Grundstruktur
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung
- Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenzen unterschiedlicher Akteurinnen aus dem Quartier



# PLANUNGSGRUNDSÄTZE

## Entschleunigung

- Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen in Wohnquartieren konsequent anwenden
- Flächendeckende Einrichtung von Tempo-30-Zonen im Quartier
- Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen (Verkehrsberuhigte Bereiche)
- Verkehrsberuhigung von Hauptgeschäftsstraßen (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Verkehrsberuhigung von Hauptverkehrsstraßen bei sensiblen Nutzungen
- Verstärkter Einsatz von geeigneten Elementen (bauliche und verkehrsrechtliche) zur Geschwindigkeitsdämpfung
- In StVO etablieren: Shared Space, Begegnungszonen.



<https://volumeone.org/articles/2010/01/28/201124-our-very-own-woonerf>

# PLANUNGSGRUNDSÄTZE

## Priorisierung des Umweltverbunds

- Orte des täglichen Bedarfs (Alltagsziele) durch sichere und attraktive Verbindungen (zu Fuß, mit dem Rad) vernetzen und sichere Verbindungen über die Gebietsgrenzen hinweg schaffen
- Flächenhafte Erschließung (nahräumlicher Vorrang) im ÖPNV mit kurzen Wegen zur Haltestelle
- Attraktive, sichere und barrierefreie Gestaltung von Haltestellen / Umsteigepunkten und ihren Zugängen
- Attraktive Fahrradabstellanlagen (ausreichende Anzahl, diebstahlsicher, funktional gestaltet)
- Unterbindung des Gehwegparkens, Durchsetzung der Park-/ Halteverbote
- Förderung multimodaler Angebote (Carsharing, Fahrradverleihsysteme, Lastenrad-Sharing)

# PLANUNGSGRUNDSÄTZE

## Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung

- Quarterräumliche Qualitäten erkennen / identifizieren und nutzen bzw. verbessern
- In Straßenräumen auch Aufenthaltsbereiche gestalten
- Räume hoher Qualität schaffen
  - Plätze, Fußgängerbereiche
  - Erholungs- und Spielflächen
  - Blau-grüne Infrastruktur
  - Beschattung / Bäume



## PLANUNGSGRUNDSÄTZE

### **Öffentlichkeitsbeteiligung: Einbeziehen der Kompetenz unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure aus dem Quartier**

- Alltagskompetenz besonders der Zielgruppen mit starkem Bezug zum Quartier nutzen
- Beteiligungsverfahren situations- und betroffenenenspezifisch gestalten
- Geeignet sind kooperative Beteiligungsverfahren



**Verkehrsforum  
Runder Tisch  
Zukunftswerkstatt  
Workshop  
Stadtspaziergang  
Projektbegleitender Beirat  
Arbeitsgruppe**

## NEUE WOHNQUARTIERE ALS CHANCE



# NEUE WOHNQUARTIERE ALS CHANCE

## Hintergrund

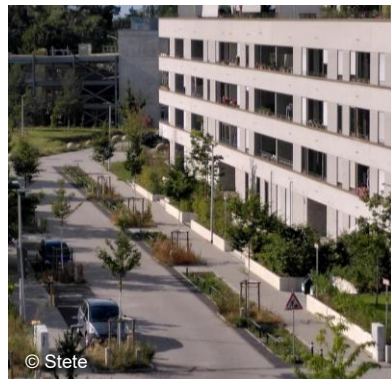
- Insbesondere in Ballungsräumen, aber auch in vielen kleineren Städten, ist der Druck nach Schaffung von bezahlbarem Wohnraum groß. Dies ist durch Verdichtung im Bestand allein nicht zu bewältigen → Entwicklung von neuen Quartieren.
  - Das damit verbundene (zusätzliche) Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr führt vielerorts zu Problemen, da die Kapazitätsgrenzen der Netze erreicht sind.
  - Hinzu kommt der hohe Flächenverbrauch durch den ruhenden Kfz-Verkehr, der den öffentlichen Raum belastet und andere Nutzungen und Verkehrsteilnehmende behindert.
- Mobilität gewährleisten und nachhaltig, d.h. mit deutlich weniger Kfz-Verkehr gestalten und Flächengerechtigkeit herstellen.



## NEUE WOHNQUARTIERE ALS CHANCE

### **Ansätze für gendergerechte Mobilität**

- Weitgehende Nutzungsmischung herstellen
  - Stadt der kurzen Wege als Leitidee
  - ÖPNV als Rückgrat der Erschließung
  - Multimodale Angebote und deren Verknüpfung
  - Verkehrsberuhigter Ausbau der Straßeninfrastruktur
  - Minimierung des Kfz-Parkraumangebots im öffentlichen Raum
  - Reduzierter Stellplatzschlüssel + Bündelung von Kfz-Parken in Quartiersgaragen
  - Gendersensible Beteiligung
- den öffentlichen Raum als Aufenthaltsraum qualifizieren



## BEISPIELE

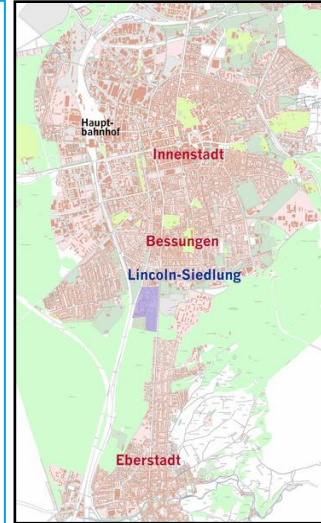


## BEISPIEL LINCOLN-SIEDLUNG, DARMSTADT (BAUBEGINN 2017)

Konversionsfläche / ehemalige US-Housing-Area, 3 km vom Stadtzentrum entfernt  
25 ha, 2.000 WE für 5.000 Menschen, durchgängig Geschosswohnungsbau, Quartierspark, Grundschule, 3 Kitas, Nahversorger am Quartiersplatz, Café am Quartierspark, Experimentelle Wohnprojekte, Altengerechtes Wohnen, 15% geförderter Wohnungsbau

### Mobilitätskonzept:

- Fuß- und Radverkehr als Leitverkehrsmittel mit dichten Netzen, sicheren Anschlüssen nach außen
- Flächenverteilung im Straßenraum zugunsten des Fußverkehrs, viel blau-grüne Infrastruktur
- zentraler Quartierspark mit vielen Freizeitangeboten, gut erreichbar
- Verdichtung der ÖPNV-Anbindung durch neue Straßenbahnhaltestelle
- Sparsame Erschließung für den Kfz-Verkehr bei verkehrsberuhigtem Ausbau des Erschließungsnetzes / Tempo 30 und Verkehrsberuhigte Bereiche
- Multimodale Angebote (Car-, Bike- und Lastenrad-Sharing)
- Mobilitätsmanagement / Mobilitätszentrale vor Ort



Lage in der Stadt



© Stete

## BEISPIEL LINCOLN-SIEDLUNG, DARMSTADT (BAUBEGINN 2017)

### Parkraumkonzept:

- Reduzierter Stellplatzschlüssel für Kfz (0,65 P/WE), weitestgehend untergebracht in Garagen  
Trennung von Wohnen und Parken, d.h. kein Anspruch auf Stellplatz, sondern Bewerbung
- Zentrale Stellplatzvergabe nach sozialen Kriterien
- reduziertes Besucherparken im öffentlichen Straßenraum, durchgehend bewirtschaftet
- erhöhter Stellplatzschlüssel (2,4 SP/WE) für Fahrräder mit Leitfaden zur Qualitätssicherung

### Information und Beteiligung

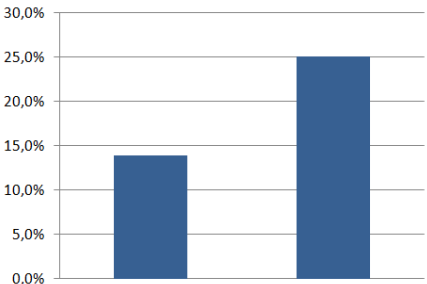
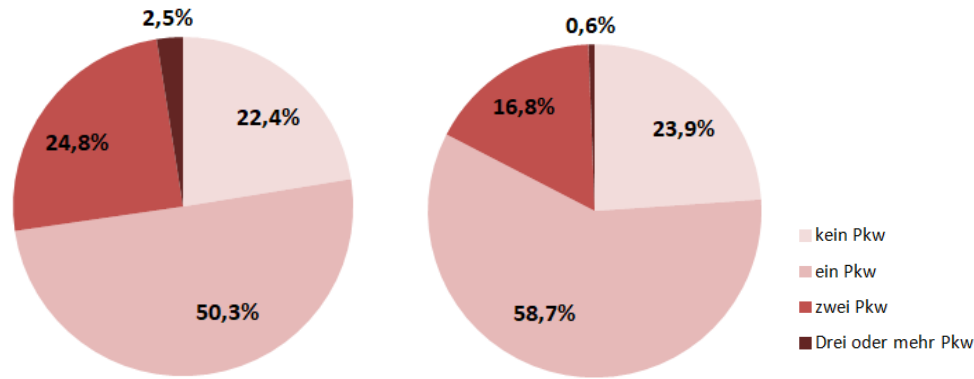
- Arbeitskreis Mobilität für Bewohnerinnen und Bewohner (seit 2017)
- Mobilitätsbeirat für Eigentümer und Investoren (seit 2018)
- Mobilitätstage / Projekttag für Kinder (seit 2019)
- Diverse Infomaterialien (teils monatlich)
- Beratung in der Mobilitätszentrale



Alle Fotos: StetePlanung

# BEISPIEL LINCOLN-SIEDLUNG, DARMSTADT (BAUBEGINN 2017)

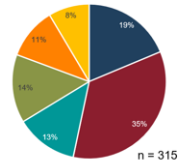
## Wirkungen



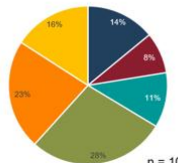
## Forschungsprojekt „NaMoLi“ – Kernergebnisse Befragung der Bewohnerschaft 2020

Quelle: Klein et al. 2021

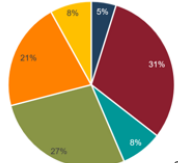
Wegeziele Berufstätige mit Kinder



Wegeziele Berufstätige ohne Kinder



Wegeziele Rentner:innen



- Lincolnsiedlung
- benachbarter Stadtteil
- weiter entfernter Stadtteil
- Bessungen
- Innenstadt
- außerhalb Darmstadt

Quelle: Stete, Bonin 2024

## BEISPIEL LINCOLN-SIEDLUNG, DARMSTADT (BAUBEGINN 2017)

### Genderrelevanz

- Das Mobilitätskonzept zielt auf die Qualifizierung des Straßenraums als Aufenthaltsraum, mit entsprechenden Gestaltungselementen und verkehrsrechtlichen Regelungen.
- Der hohe Anteil an verkehrsberuhigten Bereichen führt zur verstärkten Nutzung durch Kinder und Jugendliche mit geringem Gefährdungspotenzial.
- Die sozialen Angebote und Versorgungsangebote vor Ort werden im Alltag wertgeschätzt und führen zu einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr beim Modal-Split.
- Die multimodalen Angebote begünstigen die Unabhängigkeit vom Besitz eines eigenen Autos und werden gut nachgefragt.
- Es wurden von Beginn an verschiedenen Beteiligungsformate angewendet, die es ermöglicht haben, dass sich alle Gruppen einbringen konnten.
- Zu den erfolgreichen Formaten gehören beispielsweise die Kinderbeteiligung, das Sommerfest oder die MobiTour.

<https://www.youtube.com/watch?v=gy76s4o0c1A&t=13s>



## BEISPIEL FREIBURG-DIETENBACH (BAUBEGINN 2024)

Quelle: Der Rahmenplan für Dietenbach  
<https://www.freiburg.de/pb/1631506.html>

130 ha, 6.500 WE für 15.000 Menschen, 4 km vom Stadtzentrum entfernt, urbaner Stadtteil, überwiegend viergeschossige Gebäude, Reihenhäuser in Randlage, zentrales Zentrum, 4 Teilquartierszentren mit wichtigen Zielen der Nahversorgung, Schulzentrum mit Sportanlagen, Durchmischung von Wohnen und wohnverträglichem Gewerbe bei 50 % gefördertem Wohnungsbau, 2 innenliegende Stadtteilparks

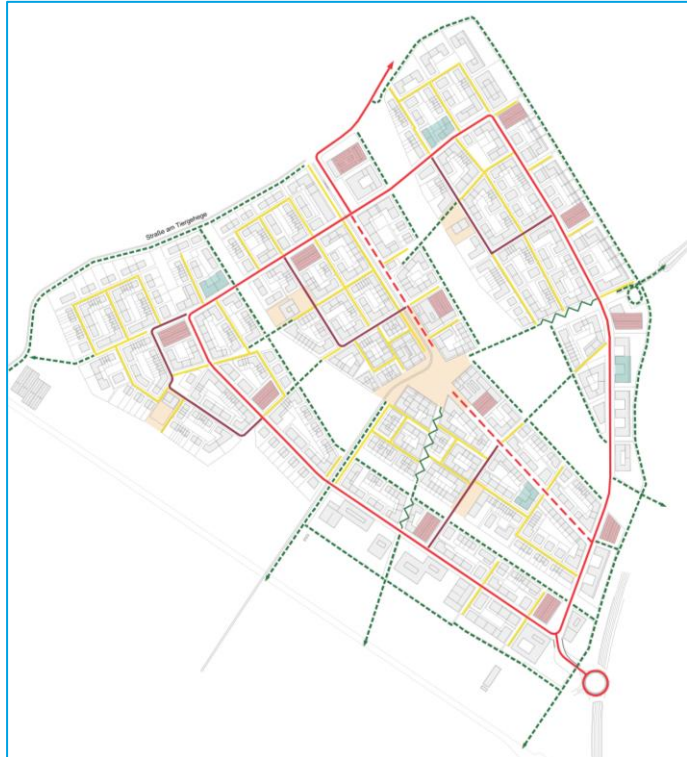
### Mobilitätskonzept:

- Fuß- und Radverkehr als Leitverkehrsmittel, Vernetzung mit der Umgebung
- ÖPNV-Erschließung mittels (verlängerter) Stadtbahn und Bussen
- Hierarchisch gegliedertes Straßennetz bei minimaler Flächeninanspruchnahme für Kfz-Infrastruktur
- Flächendeckend / dezentral verteilte multimodale Angebote
- Parken in 12 Quartiersgaragen bei reduziertem Stellplatzschlüssel für Kfz (0,5 P / WE)
- Parken im öffentlichen Straßenraum nur im Haupteerschließungsring und nur für (wenige) ausgewählte Zielgruppen (z.B. Behinderte, Liefern und Laden), durchgehend bewirtschaftet



## BEISPIEL FREIBURG-DIETENBACH (BAUBEGINN 2024)

Quelle: Der Rahmenplan für Dietenbach  
<https://www.freiburg.de/pb/1631506.html>



### Erschließungskonzept

#### Kategorie 1 (Tempo 30)

- Haupterschließungsstraße / Ringboulevard
- Haupterschließungsstraße Zentrum / Stichboulevard Nord mit Tram (Fahrradstraße)
- Haupterschließungsstraße Zentrum / Stichboulevard Süd ohne Tram (Fahrradstraße)

#### Kategorie 2 (Tempo 20)

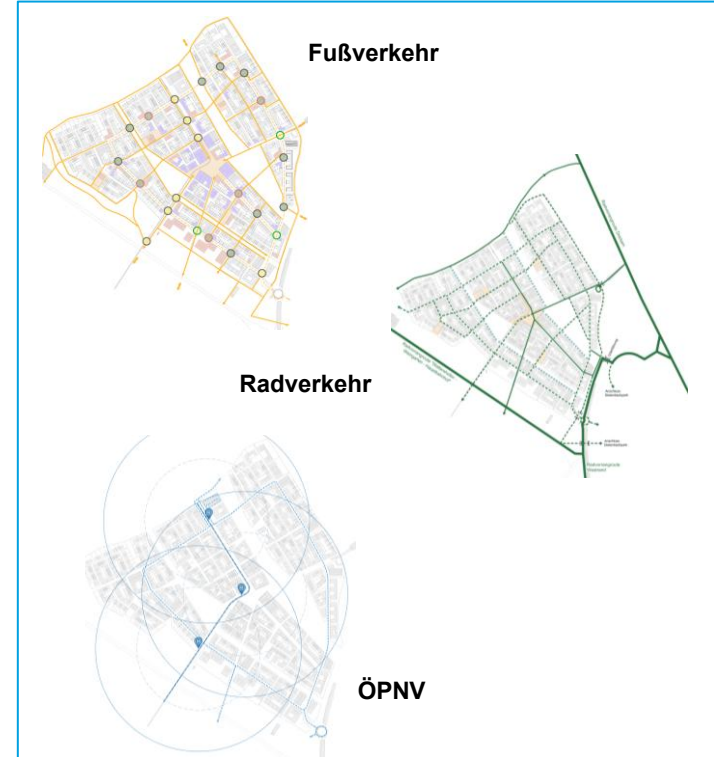
- Quartiersstraße (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Fahrradstraße

#### Kategorie 3 (verkehrsberuhigter Bereich)

- Wohnstraße

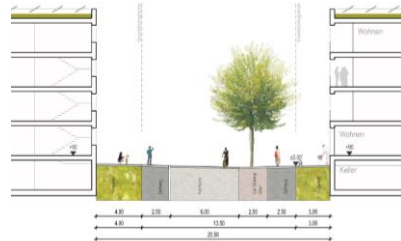
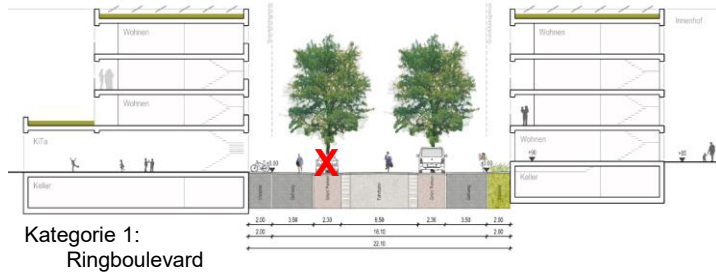
#### Sonstiges

- Radweg / gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Quartiersgarage (für 0,5 SP/WE)
- Quartiersgarage (für 0,2 SP/WE)
- Quartiersplatz / Marktplatz

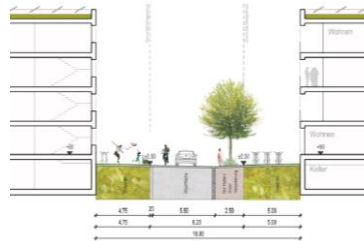


## BEISPIEL FREIBURG-DIETENBACH (BAUBEGINN 2024)

**Philosophie:** Der öffentlichen Straßenraum ist Teil des Freiraums



Kategorie 2: Erschließungsstraße Teilquartiere



Kategorie 3: Wohnstraße

- Abgestimmtes Begrünungs- / Baumkonzept für Straßenräume
- Erleichtert Orientierung
- Ist identifikationsstiftend
- Berücksichtigt die Funktion der Straßen und fördert Nahmobilität
- Nachjustierung hinsichtlich Grauer Infrastruktur → Aufgabe von Parken im Straßenraum, stattdessen mehr Grün



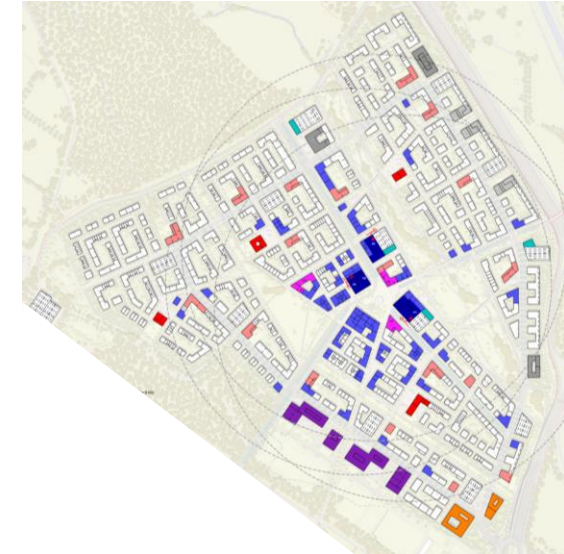
## BEISPIEL FREIBURG-DIETENBACH (BAUBEGINN 2024)

Quelle: Der Rahmenplan für Dietenbach  
<https://www.freiburg.de/pb/1631506.html>

### Genderrelevanz

- Das Konzept setzt konsequent auf Nutzungsmischung mit einer Vielfalt an Angeboten für Versorgung und sozialer Infrastruktur im gesamten Quartier (Stadtteil der kurzen Wege).
- Der hohe Anteil an gefördertem Mietwohnungsbau (50%) begünstigt Menschen mit geringem Einkommen.
- Fuß- und Radverkehr / Nahmobilität werden als Leitverkehrsmittel mit den dichtesten Netzen ausgebaut, ergänzt um eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung und multimodale Angebote.
- Die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr ist großzügig dimensioniert und vernetzt, der öffentliche Raum wird weitestgehend vom ruhenden Kfz-Verkehr freigehalten.
- Der niedrige Stellplatzschlüssel unterstützt das Konzept eines „autoarmen“ Quartiers.

➔ Dietenbach ist als Modellprojekt aufgenommen in die ExWoSt-Studie der BBSR „Gendergerechte Stadtentwicklung - Potenziale für nachhaltige und vielfältige Städte“.



- Großer Markt
- Läden / Büro / Dienstleistung
- Büro / Dienstleistung
- KiTa
- Schule & Sport
- Begegnungsstätten
- Forschungseinrichtungen
- Gewerbe & Handwerk

## WEITERE BEISPIELE FÜR NEUE WOHNQUARTIERE

- Wien, Seestadt Aspern (<https://www.aspern-seestadt.at/>)
- München, Prinz-Eugen-Park (<https://www.prinzeugenpark.de/home.html>)
- Hannover, Herzkamp-Bothfeld  
(<https://www.gundlach-bau.de/ueber-uns/nachhaltigkeit/projekte/herzkamp-bothfeld>)
- Augsburg, Berliner Allee  
(<https://www.augsburg.de/aktuelles-aus-der-stadt/detail/neues-leben-fuer-ein-ehemaliges-industrieareal-an-der-berliner-allee>)
- Ulm, Hindenburgkaserne  
(<https://www.ulm.de/leben-in-ulm/bauen-und-wohnen/stadtplanung/projekte/stadtquartier-am-weinberg>)



## EXKURS GEHWEGPARKEN



## EXKURS GEHWEGPARKEN

### Einschränkungen / Beharrungskräfte

- Praktiziertes Gehwegparken schränkt die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes als Aufenthalts- und Bewegungsraum teils massiv ein.
- Die verbleibenden Gehwegbreiten behindern insbesondere Menschen zu Fuß (z.B. Kinder, Jugendliche, ältere Menschen, Mobilitätseingeschränkte) in ihrer eigenständigen Mobilität.
- Gehwegparken ist in der StVO klar geregelt (§12 StVO Abs. 4a) und muss explizit ausgewiesen werden.
- In der Praxis wird Gehwegparken eher selten angeordnet, aber von den Behörden geduldet und i.d.R. nicht geahndet.



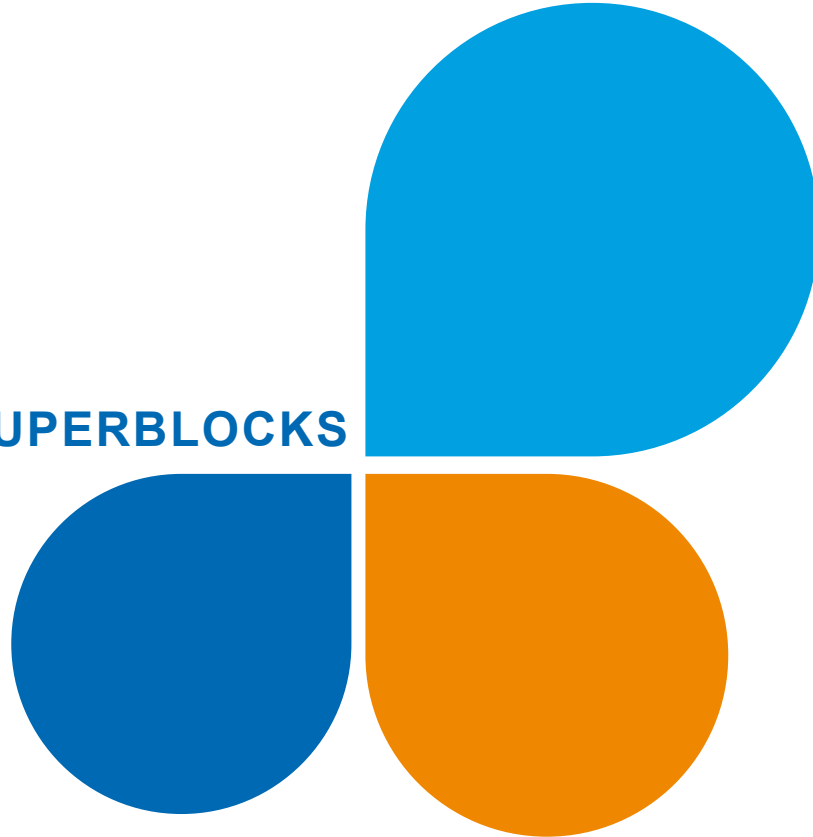
## EXKURS GEHWEGPARKEN

### Chancen

- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Gehwegparken:
  - Anspruch von Anwohnerinnen und Anwohnern auf Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde gegen verbotswidriges Gehwegparken wurde bestätigt.
  - Erhebliche Beeinträchtigungen müssen vorliegen, allerdings keine Grenzwerte festgelegt.
  - Es liegt nicht im Ermessen der Behörde, tätig zu werden, sondern es müssen entsprechende Konzepte erarbeitet werden, wie Gehwegparken geregelt wird.
- ➔ Das Urteil stärkt das subjektive Recht von Bürgerinnen und Bürgern auf ausreichend breite Bewegungsflächen im Bereich von Gehwegen und ist ein Beitrag zu mehr Gendergerechtigkeit bzw. zur Stärkung des Fußverkehrs und für Barrierefreiheit.

(<https://www.bverwg.de/pm/2024/28>)

## EXKURS SUPERBLOCKS



# EXKURS SUPERBLOCKS

## Hintergrund

Als Reaktion auf die negativen Folgen des Kfz-Verkehrs (Lärm, Abgase, Verkehrssicherheit) hat die Stadt Barcelona das Prinzip des „Superblocks“ entwickelt, das zunehmend auch in deutschen Städten zum Einsatz kommt. Es knüpft an das Konzept „Verkehrsberuhigter Bereich“ an.

## Ziele

- Reduzierung der Kfz-Verkehrsbedingten Emissionen
- Schaffung eines lebenswerten Wohnumfelds ohne große bauliche Maßnahmen
- Minimierung des fließenden Kfz-Verkehrs durch Unterbindung von Durchgangsverkehr
- Entlastung des öffentlichen Straßenraums von ruhenden Kfz-Verkehr
- Verteilung von dessen Flächen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs / Stärkung der Nahmobilität
- Schaffung von mehr Grün und Blau im Straßenraum



## EXKURS SUPERBLOCKS

### Maßnahmen

- Anpassen der Kfz-Verkehrsführung (z.B. durch Einbahnstraßen), Einsatz von Modalfiltern zur Unterbindung von Durchgangsverkehr bei Gewährleistung der vollständigen Durchlässigkeit für den Radverkehr
- Beschränkung der Kfz-Fahrerlaubnis ins Quartier auf Anwohnende, Rettungs- und Servicedienste und Lieferverkehr
- Schrittgeschwindigkeit für alle Verkehrsarten
- Reduzierung von Kfz-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum und Verlagerung in Quartiersgaragen
- Begrünung von ehemaligen Kfz-Stellplätzen (Kübel, Beete, ggfs. Bäume), Platzierung von Bänken / Sitzgelegenheiten und Tischen
- Attraktive farbliche Gestaltung von Verkehrsflächen und Infrastruktur



Quelle: Supergrätzl Lichtental in Wien

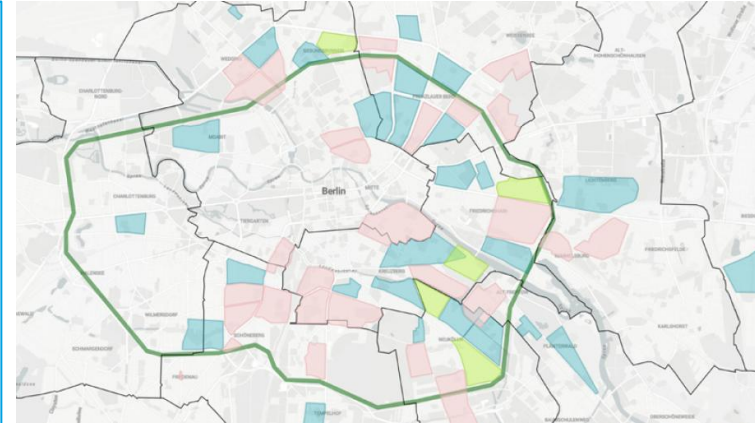


## EXKURS SUPERBLOCKS

Maßnahmen werden zunächst temporär eingesetzt, um Bewohnerschaft an neue Situation zu „gewöhnen“. Ggfs. Nachsteuerung vor endgültiger Umsetzung.

### Beispiel Berlin

- 30 Kiezblock-Projekte wurden bereits beschlossen
- 8 Kiezblocks sind umgesetzt / in der Umsetzung
- Maßnahmen: Diagonalsperren, Einbahnstraßen
- Geschwindigkeitsreduktion, Umverteilung des Straßenraumes und Entsiegelung stoßen auf Widerstand der Anwohnenden
- Bislang fehlt ein vollständig umgesetztes Pilotprojekt



Quelle: Changing Cities/OpenStreetMap

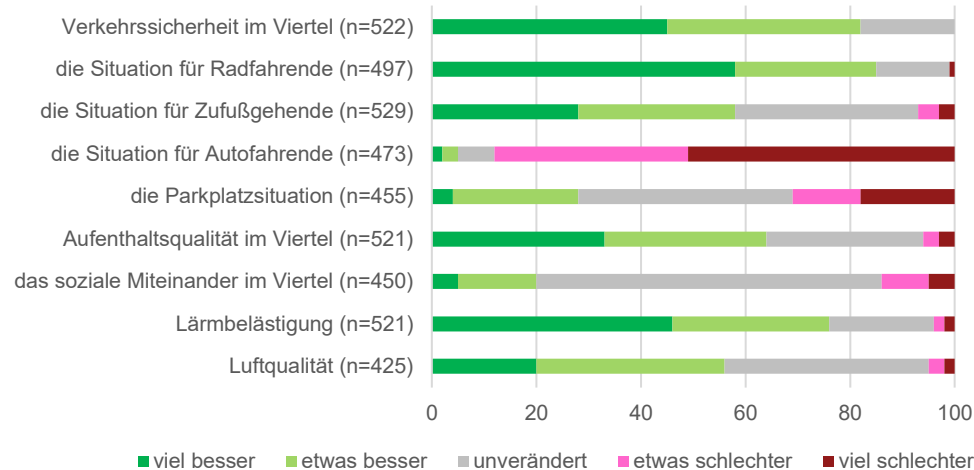
#### LEGENDE

-  Kiezblock (teilweise umgesetzt)
-  Kiezblock politisch beschlossen
-  aktive Kiezblock-Initiativen

## EXKURS SUPERBLOCKS

### Wirkungen

#### Wirkungen im Kiezblock Komponistenviertel



Quelle: Buchmann, L.; Hausigke, S.: Mobilitätswende auf Quartiersebene, Kiezblocks für ein lebenswertes Umfeld?

➔ Superblocks sind ein zielführender Beitrag zur Qualifizierung des öffentlichen Raums als Aufenthaltsraum und zur Stärkung der Nahmobilität im Quartier



## QUELLEN/ LITERATUR



## QUELLEN

- Samaan, Astrid; Selzer, Sina; Stete, Gisela; Wagener, Hannah (2020): „Realitätscheck“ Lincoln- Siedlung: Treiber und Hemmnisse der praktischen Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes“. Planerin, 6/20, S. 50-52
- Klein, Markus; Klinger, Thomas; Lanzendorf, Martin (2021): Nachhaltige Mobilität in Lincoln. Evaluation des Mobilitätskonzepts und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bewohner\*innen der Lincoln Siedlung in Darmstadt. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 25. Frankfurt a.M.
- Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung TU Berlin (2022): Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez
- Stete, Gisela; Bonin, Fabienne (2024): Alltagsmobilität in autoarmen Quartieren. Eine Untersuchung in der Lincoln-Siedlung in Darmstadt anhand von Mobilitätstagebüchern. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 42. Frankfurt a.M. (<https://doi.org/10.21248/gups.69045>)
- Buchmann, Lisa; Hausigke, Sven (2024): Mobilitätswende auf Quartiersebene: Kiezblock für ein lebenswertes Wohnumfeld? In: Gies, et.al (Hrsg.) Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Beitragsnummer 3.4.4.3, Berlin / Offenbach.
- Bauer, Uta et al. (2024): Superblocks - zwischen Verkehrsberuhigung und nachhaltiger Transformation des öffentlichen Raumes. Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock.

## WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- <https://www.freiburg.de/pb/1631506.html>
- <https://nexusinstitut.de/deutschlands-stadtentwicklung-soll-gendergerechter-werden-fachworkshop-und-leitlinien-fuer-gendergerechte-stadtentwicklung/>
- [www.quartiermobil-darmstadt.de](http://www.quartiermobil-darmstadt.de)
- Blees, Volker; Gertz, Carsten; Bauer, Uta; Ohm, Dirk; Weis-Hiller, Christine (2023): Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte: Status und Thesen zur weiteren Entwicklung. Straßenverkehrstechnik Heft 12.2023
- Küchel, Lisa; Mohr, Katharina; Abele, Lisa; Alle, Katrin; Riel, Jan; Hochlehnert, Oliver; Kukk, Alexander (2024): Mobilität in Wohnquartieren – Die Wirkung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten auf Stellplatzbedarf, Nutzerverhalten und Wohnumfeld in Neubauquartieren. BBSR-Online-Publikation 27/2024, Bonn
- Schwarze, Björn; Spiekermann, Klaus; Bauer, Uta; Lohaus, Jannik; Scheiner, Joachim (2025): Die Stadt der Viertelstunde. Herausgeber: BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. BBSR-Online-Publikation 27/2025, Bonn  
<https://doi.org/10.58007/8m7z-qr40>

## IMPRESSUM

Der Foliensatz wurde vom Arbeitskreis „Gender und Mobilität“ des Arbeitsausschusses „Grundsatzfragen der Verkehrsplanung“ in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erstellt.

Mitarbeit an der aktualisierten Fassung:

- Dr.-Ing. Annette Albers, Reutlingen
- M.Sc. Ann-Katrin Bersch, Darmstadt
- M.Sc. Kathrin Gast, Essen
- Dipl.-Ing. Juliane Krause, Braunschweig
- Dr.-Ing. Silvia Körntgen, Tübingen
- Dipl.-Ing. Gisela Stete, Darmstadt
- Dipl.-Ing. Mechtild Stiewe, Bochum