



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-
Online-Publikation
27/2025

Die Stadt der Viertelstunde

von

Dr. Björn Schwarze
Dr. Klaus Spiekermann
Uta Bauer
Jannik Lohaus
Prof. Dr. Joachim Scheiner

Die Stadt der Viertelstunde

Das Projekt des Forschungsprogramms „Allgemeine Ressortforschung“ wurde vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) durchgeführt.

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Referat RS 6 „Stadt-, Umwelt- und Raumbbeobachtung“
Dr. Brigitte Adam (Projektleitung)
brigitte.adam@bbr.bund.de

Referat RS 5 „Digitale Stadt, Risikovorsorge und Verkehr“
Thomas Pütz
thomas.puetz@bbr.bund.de

Begleitung im Bundesministerium

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB)
Referat S I 5 „Anpassung an den Klimawandel, Klimaschutz in der Stadt und Wärmeplanung“
Dr. Susanne Schubert

Autorinnen und Autoren

S&W Stadt- und Regionalforschung, Dortmund
Dr. Björn Schwarze
Dr. Klaus Spiekermann

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), Berlin
Uta Bauer
Jannik Lohaus

ForschungsBüro Scheiner (FBS), Dortmund
Prof. Dr. Joachim Scheiner

Stand

Dezember 2024

Satz und Layout

S&W Stadt- und Regionalforschung, Dortmund

Bildnachweis

Titelbild: S&W Stadt- und Regionalforschung
S. 54, 56, 58: S&W Stadt- und Regionalforschung

Vervielfältigung

Alle Rechte vorbehalten

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

Zitierweise

Schwarze, B.; Spiekermann, K.; Bauer, U.; Lohaus, J.; Scheiner, J., 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>

DOI 10.58007/8m7z-qr40

ISSN 1868-0097

Bonn 2025

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	5
Abstract	7
1 Einleitung	9
2 Ein neues räumliches Leitbild?	11
2.1 Das Leitbild der 15-Minuten-Stadt	12
2.2 Eingang in die Planungspraxis	15
2.3 Kritik	21
3 Angewandte Methodik	23
3.1 Messkonzepte zur 15-Minuten-Stadt	23
3.2 Analyse des Status quo nahräumlicher Angebote	25
3.3 Analyse zur Nutzung nahräumlicher Angebote	34
4 Nahräumliche Angebote zur 15-Minuten-Stadt in Deutschland	38
4.1 Deutsches Städtesystem und die 15-Minuten-Stadt	38
4.2 Differenzierung nach Dimensionen und Altersgruppen	47
4.3 Wohndichte, Mietniveau und die 15-Minuten-Stadt	49
4.4 Qualitäten der 15-Minuten-Stadt in Fallstudienstädten	51
5 Nachfrage nach Angeboten der 15-Minuten-Stadt	63
5.1 Nahräumliche Angebote und Mobilitätsverhalten in Deutschland	63
5.2 Nutzung der 15-Minuten-Stadt in ausgewählten Stadtquartieren	70
6 Fazit	93
6.1 Wesentliche empirische Erkenntnisse	93
6.2 Handlungsempfehlungen	96
Literaturverzeichnis	104
Abbildungsverzeichnis	112
Danksagung	114

Kurzfassung

Das mit dem Leitbildbegriff der „Stadt der Viertelstunde“ angestrebte stadtstrukturelle Ziel ist es, möglichst viele Funktionen des täglichen Lebens räumlich so zu organisieren, dass sie innerhalb einer Wegezeit von bis zu 15 Minuten fußläufig oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Das erstmals 2016 von Carlos Moreno – Professor an der Pariser Sorbonne Universität – formulierte Leitbild bedient aktuelle gesellschafts-, umwelt- und klimapolitische Herausforderungen wie den Klimawandel, den demographischen Wandel, die Digitalisierung sowie den Mobilitätswandel. Das Leitbild knüpft programmatisch an frühere städtische Leitbilder wie beispielsweise die „polyzentrische Stadt“ oder die „Stadt der kurzen Wege“ an. Es setzt aber insbesondere mit der Zielgröße von maximal 15 Minuten Wegezeit einen normativen Orientierungsrahmen. Die national und international gebräuchliche Bezeichnung „15-Minuten-Stadt“ wird in diesem Bericht synonym benutzt.

Ziel des Projektes „Die Stadt der Viertelstunde“ war es, die vorhandenen Konzeptionen in Literatur und Praxis aufzuarbeiten und eine umfassende empirische Annäherung an die Stadt der Viertelstunde aus zwei eng miteinander verbundenen Perspektiven bereitzustellen, um daraus im Anschluss Handlungsempfehlungen abzuleiten:

- Zum einen sollte das **raumstrukturelle Angebot** der Stadt der Viertelstunde in Deutschland umfassend ermittelt werden. Flächendeckend sollte analysiert werden, inwieweit und für welche Städte und Wohnquartiere in Deutschland die Verteilung von Wohnen und alltäglichen Funktionen im Raum überhaupt die raumstrukturellen Voraussetzungen zum Erreichen dieser Zielgelegenheiten zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad im vorgegebenen Zeitrahmen bieten.
- Zum anderen sollte das **Ausmaß der Nutzung** des Angebots der Stadt der Viertelstunde ermittelt werden, sozusagen die realisierte Nachfrage nach räumlicher Nähe unterschiedlicher städtischer Funktionen. Hier sollte mittels vertiefter deutschlandweiter Analysen und mittels Fallstudien in unterschiedlichen räumlichen Settings analysiert werden, in welchem Ausmaß die Bevölkerung die nahräumlichen Gelegenheiten überhaupt wahrnimmt und nutzt und welche Hemmnisse bestehen.

Es wurden drei unterschiedlich komplexe Indikatoren entwickelt, mit denen bundesweit der Grad der Viertelstundenstadt für alle bewohnten Rasterzellen (100 x 100 m Größe) ermittelt und analysiert wurde. Dazu wurde ein hierarchisch organisiertes Zielsystem von grundlegenden Dimensionen alltäglicher Bedürfnisse (Versorgung, Gesundheit, Bildung, Freizeit) mit 24 konkreten Gelegenheitsarten als aufzusuchende Ziele definiert. Die fußläufige Erreichbarkeit der meisten Gelegenheitsarten steht dabei im Mittelpunkt. Für Zielgelegenheiten, die üblicherweise seltener aufgesucht werden und so zumeist mit einer geringeren Zahl an Standorten vorzufinden sind, wird ihre Erreichbarkeit mit dem Fahrrad betrachtet. Die drei entwickelten und umgesetzten Indikatoren sind:

- **X-Minuten-Stadt:** Wie viele Minuten werden im Durchschnitt benötigt, um die 24 relevanten Gelegenheitsarten für die alltäglichen Bedürfnisse zu erreichen?
- **15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad:** In welchem Ausmaß sind die verschiedenen Dimensionen alltäglicher Bedürfnisse mit ihren jeweils relevanten Gelegenheiten innerhalb von 15 Minuten erreichbar?
- **15-Minuten-Stadt-Index:** Welche Räume bieten hohe Qualitäten der Viertelstundenstadt, wenn die spezifischen Bedürfnisse und Mobilitätsbedingungen verschiedener Altersgruppen als auch Hypernahrreichbarkeit und Wahlmöglichkeiten zwischen nahe gelegenen Standorten derselben Gelegenheitsart berücksichtigt werden.

Um die tatsächliche Nutzung der 15-Minuten-Stadt zu ermitteln, wurden diese Indikatoren einerseits zusammen mit den in hoher räumlicher Auflösung vorliegenden Daten „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2017) analysiert. Zum anderen wurden in fünfzehn ausgewählten Stadtquartieren mit sehr hohen Qualitäten der 15-Minuten-Stadt umfassende Haushaltsbefragungen und anschließende Fokusgruppen-Workshops durchgeführt.

Die 15-Minuten-Stadt ist in Deutschland wesentlich präsenter als allgemein angenommen. Gute Angebotsqualitäten einer 15-Minuten-Stadt gibt es nicht nur in nahezu allen Städten, sondern in jeder Gemeindegrößenklasse, sogar unter den kleinen Gemeinden. Sofern diese in kompakten Siedlungsstrukturen viele städtische Funktionen anbieten. Alles in allem zeigt sich in den Ergebnissen, dass in Deutschland für einen Großteil der Bevölkerung nicht nur die Grundanforderungen an die Erreichbarkeit einer jeden Gelegenheitsart innerhalb einer Viertelstunde erfüllt sind, sondern dass vielerorts ein noch viel besseres, vielfältigeres nahräumliches Angebot vorliegt, bei dem eine größere Auswahlmöglichkeit an Gelegenheiten besteht, die gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Das nahräumliche Angebot ist in größeren Städten tendenziell vielfältiger als in kleineren Gemeinden. In den Gebieten der 15-Minuten-Stadt wohnen nicht nur die wohlhabenderen Gesellschaftsschichten. Eine bundesweite Auswertung der Mietniveaus in den Quartieren der 15-Minuten-Stadt weist auf eine große Vielfalt der dort wohnenden Bevölkerungsschichten hin.

Die Bevölkerung aus Wohnquartieren mit einer guten Naherreichbarkeit verursacht deutlich weniger Pkw-Verkehr. Zwar nimmt mit wachsendem Einkommen die Motorisierung von Haushalten zu, Wohnquartiere mit einem guten nahräumlichen Angebot bieten jedoch Naherreichbarkeitsqualitäten, die auch dann zu einer Reduzierung des Motorisierungsgrads, insbesondere zu einer Reduzierung der Mehrfachmotorisierung von Haushalten mit zwei oder mehr Pkw beisteuern. Je besser das nahräumliche Angebot ausfällt, desto eher wird die 15-Minuten-Stadt tatsächlich gelebt. Diese Effekte zeigen sich insbesondere bei Einkaufs- und Ausbildungswegen, teilweise auch bei privaten Erledigungen oder Freizeitwegen, auf merklich niedrigerem Niveau auch bei Wegen zur Arbeit. Eine Differenzierung der Nahraumorientierung der Bevölkerung nach weiteren soziodemografischen oder sozioökonomischen Merkmalen fällt dagegen weniger deutlich aus. Tendenziell ist die nahräumliche Orientierung unter Jugendlichen, Schulkindern, Auszubildenden, Studierenden, Frauen, Nicht-Erwerbstätigen sowie Personen mit niedrigem Einkommen etwas stärker ausgeprägt als in ihren jeweiligen komplementären Vergleichsgruppen.

Die Fallstudienanalysen zeigen, dass gerade in innerstädtischen Vierteln die Stadt der Viertelstunde von einigen Personengruppen bereits in vielen Bereichen des Alltags gelebt wird. Häufig scheint Wahlfreiheit bei der Auswahl an Gelegenheiten jedoch wichtiger als die räumliche Nähe zu sein. In der Befragung werden als Gründe für längere Wege zumeist fehlende Angebote oder, besser gesagt, fehlende passende Angebote angeführt. Die individuellen Präferenzen fallen derart differenziert aus und die Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitgestaltungen ist so divers, dass sich innerhalb eines Quartiers nicht immer alle Bedürfnisse realisieren lassen. Als zentrales Nutzungshemmnis für mehr 15-Minuten-Stadt-Wege wurden jedoch die wahrgenommenen nachteiligen Bedingungen für die aktive Mobilität zu Fuß oder mit dem Rad genannt.

Im Projekt wurde eine Reihe an Handlungsempfehlungen entwickelt und begründet. Diese sind an ein weites Spektrum von Akteuren adressiert, die auf verschiedene Art und Weise zu einer an den Zielen einer 15-Minuten-Stadt orientierten Stadtentwicklung beitragen können. Die Handlungsempfehlungen beinhalten die Weiterentwicklung des Konzept der Stadt der Viertelstunde, das Formulieren klarer Planungsziele, eine enge Verzahnung von Stadt- und Mobilitätsplanung, die nahräumliche Entwicklung erreichbarer Standorte, eine planerisch-gestalterische Förderung von aktiver Mobilität, eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten, eine Ausweitung der Radverkehrsförderung, die Anwendung analytisch-partizipativer Planungsverfahren und kommunikativer Strategien als auch mehr Handlungsspielraum für Kommunen und eine Erhöhung der Verwaltungs- und Planungseffizienz.

Abstract

The urban structural goal pursued with the concept of the 15-minute city is to spatially organise as many functions of daily life as possible so that they can be reached on foot or by bicycle within a travel time of up to 15 minutes. The model of the 15-minute city, first formulated in 2016 by Carlos Moreno - Professor at the Sorbonne in Paris - serves current social, environmental and climate policy challenges such as climate change, demographic change, digitalisation and mobility transition. The concept of the 15-minute city is closely linked to earlier urban concepts. These include, for example, the „polycentric city“ or the „city of short distances“. However, it sets a normative orientation framework, particularly with the target of a maximum travel time of 15 minutes.

The aim of this project was to review the existing concepts in literature and urban practice and to provide a comprehensive empirical approach to the 15-minute city from two closely related perspectives in order to eventually derive recommendations for action:

- Firstly, the **spatial structural supply** of the 15-minute city in Germany was to be determined. Here, a nationwide analysis was to be carried out to what extent and specifically for which cities and residential areas in Germany the distribution of housing and everyday functions in space actually provides the spatial structural prerequisites for reaching these services and amenities on foot and/or by bicycle within the given time frame.
- Secondly, the extent to which the provisions of the 15-minute city are used was to be determined, so to speak the **realised demand** for spatial proximity of different urban functions. The approach here was to use in-depth Germany-wide analyses and case studies in different spatial settings to analyse the extent to which the population actually perceives and uses the local opportunities and what obstacles exist.

Three indicators of varying complexity were developed for the project and were used to address the nationwide quantitative analyses of the status quo of the 15-minute city. For this purpose, a hierarchically organised target system was defined with basic dimensions of everyday needs and 24 specific types of opportunities. The focus is on walking accessibility for most types of amenities and services. For opportunities that are generally visited less frequently and are therefore usually found in a smaller number of locations, their accessibility by bicycle is considered. The three indicators developed and implemented for all residential grid cells (100 x 100 meters) in Germany are:

- **X-minute city:** How many minutes are needed on average to reach the 24 relevant opportunity types for daily needs?
- **15-minute city fulfilment level:** To what extent can the various dimensions of everyday needs with their respective relevant opportunities be reached within 15 minutes?
- **15-minute city index:** Which areas offer high qualities of the 15-minute city when the specific needs and mobility conditions of different age groups as well as hyper-accessibility and higher degrees of choice between nearby locations of the same type of daily needs are taken into account?

In order to determine the actual use of the 15-minute city, these indicators were analysed together with the high-resolution data from the survey "Mobility in Germany" (MiD 2017). Furthermore, comprehensive household surveys and subsequent focus group workshops were conducted in fifteen selected urban districts with very high 15-minute city scores.

The 15-minute city is much more present in Germany than is generally assumed. Good quality conditions for a 15-minute city can be found not only in almost all cities, but in every community size class, even in small communities as long as they offer many urban functions in compact settlement structures. The results show that in Germany not only the basic requirements for accessibility to every type of opportunity within a quarter of an hour are met for a large proportion of the population, but that in many places there is a much better, more diverse local supply, with a larger choice of opportunities that can be easily reached on foot or by bike. However, the local supply tends to be more diverse in larger cities than in smaller communities. The 15-minute city is not only home to the wealthier social classes in Germany. A nationwide analysis of the rent levels in the 15-minute city areas indicates a great diversity and range in the social classes of the residents.

Overall, the population from residential areas with good local accessibility causes considerably less car traffic. Although the motorisation of households increases significantly with increasing income, residential areas with good local amenities offer local accessibility qualities that also contribute to a reduction in the level of motorisation, in particular to a reduction in the multiple motorisation of households with two or more cars.

The better the local amenities are, the more likely it is that people will actually live the 15-minute city. These effects are particularly evident in shopping and education trips, and to some degree also in personal business or leisure trips, and to a noticeably lower extent in trips to work. A differentiation of the population's local orientation according to other socio-demographic or socio-economic characteristics is, however, less clear. Local orientation tends to be somewhat more pronounced among young people, schoolchildren, trainees, students, women, non-working people and people with low incomes than in their respective comparative groups.

The case study analyses show that especially in inner-city districts, some groups of people already live the 15-minute city in many fields of everyday life. However, freedom of choice in the selection of opportunities often seems to be more important than spatial proximity. In the survey, the reasons stated for longer journeys are usually a lack of supply or, more accurately, a lack of suitable supply. Individual preferences are so differentiated and the selection of shopping and leisure activities is so diverse that not all needs can always be met within a neighbourhood. However, the perceived adverse conditions for active mobility on foot or by bicycle were cited as the main obstacle to making more 15-minute city trips.

A series of recommendations for action were developed and justified in the project. These are addressed to a broad spectrum of actors who can contribute in various ways to urban development oriented towards the goals of the 15-minute city. The recommendations include, among other things, a further development of the concept of the 15-minute city, the formulation of clear mission statements and planning goals, a close integration of urban and mobility planning, the local development of accessible locations, a planning and design promotion of active mobility, an improvement in road safety, the prosecution of administrative offenses, an expansion of cycling promotion, the application of analytical-participatory planning procedures and communicative strategies as well as more scope for action for municipalities and an increase in administrative and planning efficiency.

1 Einleitung

Das Leitbild der „Stadt der Viertelstunde“ wurde von Carlos Moreno, Professor an der Pariser Sorbonne Universität, im Nachgang der Pariser Klimakonferenz 2015 erstmals formuliert (Moreno 2016, 2024). Es erlangte schnell weite Verbreitung, insbesondere auch mediale. Dieser Erfolg gelang auch deswegen, weil das Leitbild von der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo als Konzept der Pariser Stadtentwicklung ausgerufen und mit vielen Maßnahmen energisch und in relativ kurzer Zeit umgesetzt wurde.

Das mit dem Leitbildbegriff der Stadt der Viertelstunde verfolgte stadtstrukturelle Ziel ist es, möglichst viele Funktionen des täglichen Lebens räumlich so zu organisieren, dass sie innerhalb einer Wegezeit von bis zu 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Das Leitbild knüpft programmatisch an frühere städtische Leitbilder wie das der „polyzentrischen Stadt“ oder der „Stadt der kurzen Wege“ an, setzt aber insbesondere mit der Zielgröße von maximal einer Viertelstunde Wegezeit mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln einen normativen, klar definierten Orientierungsrahmen.

Die Stadt der Viertelstunde bedient viele gesellschafts-, umwelt- und klimapolitische Ziele und hat damit eine besondere Relevanz für eine Transformation hin zu resilienten, gesunden und gerechten Städten. Das Leitbild wird bereits weltweit in einer Reihe von Städten programmatisch oder sogar faktisch realisiert. Die Umsetzung erfolgt mitunter mit anderen Vorzeichen und Begriffen, befördert aber die Ziele der Stadt der Viertelstunde. So werden einige neue Stadtteile mit anspruchsvollen Mobilitätskonzepten geplant und umgesetzt (z. B. Freiham in München, Dietenbach in Freiburg, Hamburg-Billwerder) und das aus Barcelona kommende Konzept der „Superblocks“ findet im Bestand viele Nachahmer (z. B. Kiezblocks in Berlin, Superbüttel in Hamburg, Supergrätzl in Wien).

Der Titel dieses Forschungsprojekts „Stadt der Viertelstunde“ basiert auf der ursprünglichen Benennung des Leitbilds in französischer Sprache, „La ville du quart d'heure“ (Moreno 2016). In diesem Bericht werden sowohl diese Bezeichnung oder Viertelstundenstadt als auch synonym „15-Minuten-Stadt“ benutzt. Der letzte Ausdruck hat sich international als „15-minute city“ durchgesetzt und ist auch im deutschen Sprachgebrauch die überwiegend benutzte Begrifflichkeit für dieses Leitbild.

In diesem Forschungsprojekt ist untersucht worden, welche räumlichen Voraussetzungen für dieses neue städtebauliche Leitbild in Deutschland vorliegen und in welchem Ausmaß es vielleicht schon gelebt wird. Ziel des Projektes war es, nach der Aufarbeitung der vorhandenen Konzeptionen in Literatur und Praxis und vor der Ableitung von Handlungsempfehlungen, eine umfassende empirische Annäherung an die 15-Minuten-Stadt aus zwei, miteinander eng verbundenen Perspektiven bereitzustellen:

- Zum einen sollte das **nahräumliche Angebot** der Stadt der Viertelstunde in Deutschland umfassend ermittelt werden. Hier wurde flächendeckend analysiert, inwieweit und konkret für welche Städte und Wohnquartiere in Deutschland die Verteilung von Wohnen und alltäglichen Funktionen im Raum überhaupt die raumstrukturellen Voraussetzungen zum Erreichen dieser Zielgelegenheiten zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad im vorgegebenen Zeitrahmen bieten.
- Zum anderen sollte das **Ausmaß der Nutzung** des Angebots der Stadt der Viertelstunde ermittelt werden, sozusagen die realisierte Nachfrage nach verschiedenen städtischen Funktionen in räumlicher Nähe. Hier wurde mittels vertiefender deutschlandweiter Analysen und mittels Fallstudien in unterschiedlichen räumlichen Settings analysiert, in welchem Ausmaß die Bevölkerung die nahräumlichen Gelegenheiten überhaupt wahrnimmt und im Alltagsverhalten nutzt und welche Hemmnisse bestehen.

Das hieraus abgeleitete Forschungskonzept gliedert sich in vier zentrale inhaltliche Bausteine:

- **Aufarbeitung der Stadt der Viertelstunde in Forschung und Praxis.** Zu Beginn stand ein umfangreiches und systematisches Review zur Stadt der Viertelstunde in Forschung und Praxis. Neben einer Literatur- und Dokumentenanalyse umfasste dies insbesondere auch eine Aufarbeitung der entsprechenden programmatischen und bereits umgesetzten Konzeptionen in Städten weltweit. Komplettiert wurde diese Review-Phase mit einer systematischen Aufbereitung des Standes der Forschung zur Messung von Naherreichbarkeit.
- **Bundesweite, flächendeckende Berechnung des Grads der Stadt der Viertelstunde.** Der zweite Baustein hatte eine bundesweite, flächendeckende Bestandsaufnahme zu den räumlich-verkehrlichen Gegebenheiten in den Städten und Gemeinden als Stadt der Viertelstunde zum Gegenstand. Für alle deutschen Kommunen erfolgte eine systematische, kleinräumige Analyse aus Sicht der Bevölkerung zum Maß der Zugänglichkeit und Naherreichbarkeit städtischer Funktionen, die dem Leitbild entsprechend zu Fuß oder mit dem Fahrrad innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind. Hierdurch wurde erstmals deutschlandweit mittels einheitlicher Indikatoren dargelegt, wie die Städte und Gemeinden in Deutschland hinsichtlich der Stadt der Viertelstunde tatsächlich aufgestellt sind. Zum Abschluss des Bausteins erfolgte eine vergleichende Analyse der ermittelten Naherreichbarkeitsqualitäten mit den Befunden aus der geocodierten „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017), um erste Hinweise auf die tatsächliche Nutzung der Angebote der Viertelstundenstadt zu erlangen.
- **Fallstudien.** In einem dritten Baustein wurde die Fragestellung adressiert, ob und wie die ansässige Bevölkerung die vorhandenen Angebote der nahräumlichen Erreichbarkeit tatsächlich nutzt, also ob und wie und von wem die Viertelstundenstadt tatsächlich gelebt wird. Hierzu wurden in fünfzehn Fallstudiengebieten in neun Fallstudienstädten unterschiedlicher Größe Online-Haushaltsbefragungen durchgeführt. Deren Ergebnisse wurden anschließend in den neun Städten in Fokusgruppen-Workshops mit der jeweiligen Bewohnerschaft der befragten Quartiere sowie Vertreterinnen und Vertretern von Politik und Verwaltung erörtert.
- **Handlungsempfehlungen.** Der vierte Baustein beinhaltete eine handlungsorientierte Aufbereitung der erzielten Ergebnisse. Hierauf basierend wurden abschließend für unterschiedliche räumliche Planungsebenen Handlungsempfehlungen herausgearbeitet.

Ein wichtiges Element der Studie war die Hinzuziehung projektexterner Fachleute aus Wissenschaft und Verwaltung. Zwei Workshops während der Projektlaufzeit dienten der Vorbereitung und kritischen Reflexion der geplanten Arbeitsschritte.

Der Aufbau dieses Berichts orientiert sich an diesen vier Bausteinen. Zunächst werden das Leitbild der Stadt der Viertelstunde, seine beispielhafte Umsetzung und die Kritik am Leitbild dargestellt (Kapitel 2). Anschließend wird die Herangehensweise der empirischen Arbeiten beschrieben (Kapitel 3). Dann wird die Analyse zum aktuellen raumstrukturellen Angebot der 15-Minuten-Stadt in den deutschen Städten und Gemeinden präsentiert (Kapitel 4). Dem gegenübergestellt wird die Ausarbeitung, in welchem Ausmaß die Bevölkerung die Angebotsqualitäten der 15-Minuten-Stadt tatsächlich wahrnimmt und nutzt (Kapitel 5). Abschließend wird ein zusammenfassendes Fazit gezogen und es werden die aus dem Projekt erwachsenen Handlungsempfehlungen dargestellt (Kapitel 6).

2 Ein neues räumliches Leitbild?

Stadtplanerische Leitbilder spiegeln die gesellschaftliche Situation und den Zeitgeist ihrer Entstehungszeit wider und beeinflussen die Stadtentwicklung der nachfolgenden Jahre und Jahrzehnte maßgeblich. Räumliche Leitbilder adressieren fast immer, explizit oder implizit, Fragen der Mobilität und der Raumüberwindung. So war die Gartenstadt Ebenezer Howards nicht nur eine städtebaulich aufgelockerte Bebauungsform, sondern ein Strukturmodell für stadregionales Wachstum mit Siedlungskernen im suburbanen Raum, welche mittels Eisenbahnverbindungen untereinander und mit der Kernstadt effizient verknüpft waren. In dieser Tradition stehen spätere Leitbilder wie das der dezentralen Konzentration in Deutschland oder das der Transit-oriented-Development (TOD) in Nordamerika.

Die „Charta von Athen“, die bereits 1933 eine räumliche Trennung verschiedener städtischer Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen für bessere Lebensbedingungen vorsah, gilt als prägendes Leitbild der Nachkriegszeit (vgl. Jessen 2018). Nach zunächst begrenztem Einfluss wurden die Ideen nach dem Zweiten Weltkrieg neu aufgegriffen, weiterentwickelt und in der Wiederaufbauphase in vielen europäischen Städten umgesetzt. Unter den städtebaulichen Leitbildern der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ sowie der „autogerechten Stadt“ entstanden in den 1950er- und 1960er-Jahren monofunktionale Großwohnsiedlungen, große Gewerbegebiete und Büroviertel, die durch Magistralen für den Autoverkehr miteinander verbunden wurden.

Nach der leitbildgeprägten Wiederaufbauzeit und der Stadtentwicklungseuphorie der 1960er- und 1970er-Jahre spielten städtebauliche Leitbilder in den 1980er-Jahren in der wissenschaftlichen Diskussion und der Planungspraxis kaum noch eine Rolle. Bei nachlassender wirtschaftlicher und demographischer Dynamik richteten sich die Städte auf eine Zukunft im bestehenden Siedlungsgefüge ein; eine Politik kleiner, projektbezogener Schritte ersetzte übergreifende Leitbilder. Die 1990er-Jahre brachten dann eine Renaissance von Leitbildern der räumlichen Stadtentwicklung (vgl. Becker/Jessen/Sander 1998).

In den 1990er-Jahren rückte der Klimawandel bereits in den Vordergrund und das Thema Nachhaltigkeit wurde zur Grundlage der Leitbilder räumlicher Entwicklung (vgl. Jessen 2018). Die kompakte, funktional gemischte Stadt, die Stadt der kurzen Wege wurde seitdem mit erstaunlich hoher Kontinuität das Leitbild der Stadt- und Verkehrsplanung (vgl. Kurth 2021), welches auch in den strategischen Planungsdokumenten vieler Kommunen in Deutschland verankert wurde (vgl. Spiekermann 2000). Damit verknüpft war die Hoffnung, den negativen Folgen der autogerechten Stadt eine verkehrssparsamere Siedlungsstruktur entgegenzusetzen.

Als modernes Pendant zur Charta von Athen kann die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ verstanden werden, die 2007 von den in den EU-Mitgliedsstaaten für Stadtentwicklung zuständigen Ministerinnen und Ministern unterzeichnet wurde. Zusammen mit der Fortschreibung als „Neue Leipzig-Charta“ stellt sie das Leitdokument für die nationale Stadtentwicklungspolitik in der EU dar. Sie formuliert ein auf die Stärkung des Gemeinwohls ausgerichtetes Leitprinzip der Stadtentwicklung und führt die Prinzipien einer Stadt der kurzen Wege explizit als Voraussetzung für eine stabile und langfristige räumliche Entwicklung auf (vgl. BBSR 2021a).

Das Leitbild der Stadt der Viertelstunde wurde von Carlos Moreno, Professor an der Pariser Sorbonne Université, im Nachgang der Pariser Klimakonferenz 2015 erstmals formuliert (vgl. Moreno 2016). Es erlangte schnell weite Verbreitung, insbesondere auch mediale, da die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo es für ihre Wiederwahl im Jahr 2020 erfolgreich aufgriff und zum Leitbild der Pariser Stadtentwicklung ausrief (vgl. Moreno 2024). Das Konzept der 15-Minuten-Stadt ist dem der Stadt der kurzen Wege sehr nah. Das Leitbild ist ‚neu‘, insofern es auf neue Herausforderungen reagiert, insbesondere auf den stark fortschreitenden Klimawandel, die Digitalisierung sowie den demographischen Wandel und gesundheitliche Aspekte (vgl. Kurth 2021).

Nachfolgend wird das Leitbild der Stadt der Viertelstunde mit seinen Grundzügen zunächst kurz vorgestellt (Kapitel 2.1). Anschließend wird ein Überblick zur bisherigen Umsetzung des Leitbilds in der Planungspraxis gegeben (Kapitel 2.2). Abschließend erfolgt ein Abriss des weiten Spektrums an berechtigter und unberechtigter Kritik, die das Leitbild bereits erfahren hat (Kapitel 2.3).

2.1 Das Leitbild der 15-Minuten-Stadt

Das neue Leitbild der Stadt der Viertelstunde basiert auf der Idee, die Stadt als Ganzes neu zu denken, um einerseits prioritär den Klimawandel zu bekämpfen und andererseits den Bewohnerinnen und Bewohnern räumliche Nähe, funktionale Diversität und hohe Lebensqualität zu bieten (vgl. Moreno 2024: 126).

Das mit dem Leitbild verfolgte konkrete stadtstrukturelle Ziel ist es, möglichst viele für das tägliche Leben wichtige Dinge räumlich so zu organisieren, dass sie von den Bewohnerinnen und Bewohnern innerhalb einer Wegezeit von bis zu 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind (vgl. Moreno et al. 2021: 100). Diese grundlegenden, innerhalb von 15 Minuten zu erreichenden Gelegenheiten werden in sechs so genannte „essentielle städtische soziale Funktionen“ gefasst (ebd.: 106):

- Leben (living)
- Arbeiten (working)
- Einzelhandel (commerce)
- Gesundheitspflege (health care)
- Ausbildung (education)
- Unterhaltung (entertainment).

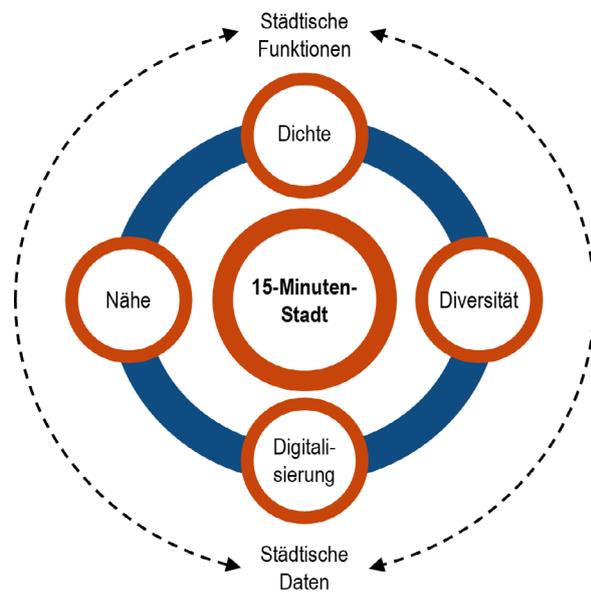
Als Voraussetzungen der 15-Minuten-Stadt werden vier wichtige Aspekte spezifiziert, welche die Stadtlandschaft formen sollten (ebd.: 101, vgl. Abbildung 2.1):

- Dichte – vorwiegend verstanden als Bevölkerungsdichte, die es erleichtert, profitable private und öffentliche Dienstleistungen anzusiedeln.
- Nähe – verstanden als kurze Distanzen zu den verschiedenen Einrichtungen und Dienstleistungen, eine Grundvoraussetzung für das Erreichbarkeitskriterium.
- Diversität – verstanden als gemischt genutzte Quartiere mit Wohnen, Geschäften und Unterhaltung und gleichzeitig als kulturelle Diversität.
- Digitalisierung – ist wichtig zur Unterstützung der anderen Aspekte und hat sich gerade in Zeiten der Pandemie als unbedingt erforderlich erwiesen.

Der Aspekt Digitalisierung hat die früher hier enthaltene Dimension Ubiquität ersetzt (vgl. Moreno et al. 2021). Diese forderte ein für alle erschwingliches Leben in der Stadt und einen gleichwertigen Zugang zu den Einrichtungen unabhängig vom Alter, gesundheitlicher oder finanzieller Situation.

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt basiert auf der Philosophie des „chrono-urbanism“ (ebd.: 103), einer Koppelung von räumlichen und zeitlichen Dimensionen. Demnach wäre die Qualität des urbanen Lebens invers

Abbildung 2.1
Modifizierter Rahmen der 15-Minuten-Stadt



Quelle: Moreno et al. (2021: 102), übersetzt und neu gezeichnet durch S&W Stadt- und Regionalforschung

proportional zum Zeitaufwand, der in den Verkehr investiert wird. Mit „chrono-urbanism“ werden Variablen wie Ort, Bewegung und Zeit in die Planungsprozesse eingeführt. Bei der 15-Minuten-Stadt geschieht dies konkret durch die maximale Wegezeit, mit der Orte zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse aufgesucht werden können (vgl. Noworól et al. 2022). Dies stellt den Hauptunterschied zu vergleichbaren früheren Konzepten dar: das 15-Minuten-Stadtmodell „aims for everyone to have access to all essential services within this maximum distance on foot or by bike, both those who live in the central areas and those who live in the suburbs“ (Gaglione et al. 2022: 380). Mit der Fokussierung auf die aktiven Verkehrsmodi Gehen und Radfahren wird die Autoabhängigkeit der räumlichen Strukturen herausgefordert, gleichzeitig aber auch das lange Pendeln mit dem Öffentlichen Verkehr (vgl. Abdelfattah/Deponte/Fossa 2022: 332). Es folgt so Prinzipien des „human-scale urban design“ (Moreno et al. 2021: 106).

Variationen

Die Idee, eine Zeitgrenze zur Erreichung wichtiger Dienstleistungen und Gelegenheiten im Alltag in planerische Konzepte und Leitbilder einzuführen, ist nicht so neu wie es der 15-Minuten-Stadt häufig zugesprochen wird (vgl. Pozoukidou/Chatziyiannaki 2021). Andere zeitbasierte städtische Leitbilder sind das der 30-Minuten-Stadt, bei dem insbesondere der Öffentliche Verkehr berücksichtigt wird (vgl. Levinson 2019), und das der 20-Minuten-Nachbarschaft (vgl. SUSTRANS 2020), welches insbesondere im englischsprachigen Raum als planerisches Konzept schon weit vor der Verkündung der 15-Minuten-Stadt verbreitet war. Es besteht eine hohe Ähnlichkeit der zur räumlichen Organisation der alltäglichen Bedürfnisse formulierten Planungsprinzipien. So definiert die schottische Regierung beispielsweise (O’Gorman/Dillon-Robinson 2021: 7):

„The 20 minute neighbourhood is a place designed so that residents can meet the vast majority of their day-to-day needs within a 20 minute walk (approximately 800 metres) of their home. Day-to-day needs are defined as shopping, leisure activities, access to schools, local services such as a GP practice and ideally access to work. It also means access to green space and a local environment that encourages active travel to promote health and wellbeing, as well as wider connections across and between local neighbourhoods and further afield. A 20 minute neighbourhood is a place where people want and can afford to live, so affordable housing must be part of it.“

Bei der 20-Minuten-Nachbarschaft gibt es ähnlich wie bei der Stadt der Viertelstunde keinen allgemeinen Konsens über Zeitgrenzen, zu berücksichtigende Verkehrsarten, zu berücksichtigende Aktivitäten und für welche Personengruppen dies wie gelten soll (vgl. Hewett/Koksal 2023). So wird beispielsweise die Zeitgrenze von 20 Minuten meist als Zeit für Hin- und Rückweg genommen, vereinzelt aber auch nur für einen Weg; Radfahren kommt eher selten vor, dafür ist häufiger der Öffentliche Verkehr inkludiert (vgl. Calafiore et al. 2022).

Zudem bestehen deutliche Gemeinsamkeiten der 15-Minuten-Stadt mit anderen, älteren räumlichen Leitbildern, die jedoch keinen expliziten Zeitverweis enthalten, wie das Leitbild der Stadt der kurzen Wege oder das der Dezentralen Konzentration. Dunning/Calafiore/Nurse (2021: 157) formulieren daher: „Moreno puts a new title to an older idea within urban planning – that of mixed-use high-density living.“

Ergänzungen

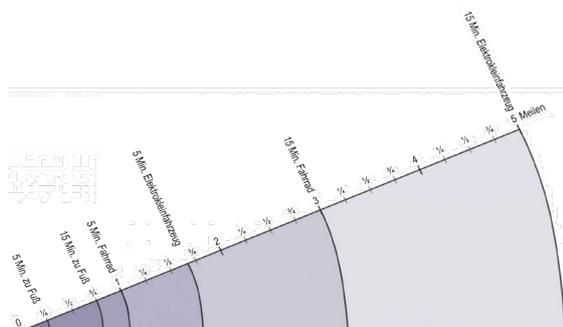
Etwas detaillierter als Moreno setzen sich Duany/Steuteville (2021, 2022) theoretisch mit dem Aspekt unterschiedlicher Verkehrsarten im Konzept der 15-Minuten-Stadt auseinander. Demnach setzt sich eine Stadt der Viertelstunde aus ineinander verschachtelten Aktionsräumen der verschiedenen ‚aktiven‘ Fortbewegungsformen zusammen. Im Prinzip sind dies der 5-Minuten-Aktionsraum von Gehenden sowie der 15-Minuten-Aktionsraum von Gehenden und der 15-Minuten-Aktionsraum von Radfahrenden. Diese drei Aktionsräume reichen von der Nachbarschaftsebene bis zum regionalen Maßstab, wobei jede Ebene eine andere Diversität an Menschen und Aktivitäten mit sich bringt (vgl. Duany/Steuteville 2021):

- Der 5-Minuten-Aktionsraum der Gehenden umfasst eine Viertelmeile und so die individuelle Nachbarschaft. Hier sollte es jeweils verschiedene Wohnungstypen, ein Zentrum wie einen Platz oder eine Hauptstraße, kleine Geschäfte, ein Café oder Restaurant, einen Kindergarten, Kirchen oder Gemeinschaftseinrichtungen geben.
- Der 15-Minuten-Aktionsraum der Gehenden umfasst eine Dreiviertelmeile als maximale Distanz, welche üblicherweise gegangen wird. In diesem Aktionsraum sollten verschiedene Nutzungen untergebracht sein, insbesondere ein Lebensmittelladen, eine Apotheke, ein Warenhaus, öffentliche Schulen, größere Parks für mehrere Nachbarschaften sowie zahlreiche Arbeitsplätze. In diesem Aktionsraum sollte auch ein Zugang zum regionalen ÖPNV gegeben sein. Dieser Aktionsraum sollte für die meisten täglichen und wöchentlichen Bedürfnisse ausreichend sein. Der 15-Minuten-Aktionsraum der Gehenden entspricht in etwa einem 5-Minuten-Aktionsraum für Radfahrende.
- Der 15-Minuten-Aktionsraum für Radfahrende von etwa drei Meilen sollte Zugang zu größeren kulturellen, medizinischen und Sporteinrichtungen sowie weiterführenden Ausbildungsstätten ermöglichen. Regionale Parks und große Arbeitgeber sollten ebenfalls vorhanden sein. Ideal wäre auch der Zugang zu überregionalem öffentlichen Verkehr. Dieser Aktionsraum sollte die Erreichbarkeit von besonderen Bedürfnissen sicherstellen.

In einer schematischen Visualisierung dieser Aktionsräume (Abbildung 2.2) werden noch ergänzend E-Bikes beziehungsweise kleine E-Fahrzeuge wie Golfwagen aufgeführt, gleichzeitig deren Aktionsräume aufgrund ihrer Größe zur räumlichen Abgrenzung der 15-Minuten-Stadt allerdings als ungeeignet benannt (vgl. Duany/Steuteville 2021). In der planerischen Umsetzung der 15-Minuten-Stadt spielen Konkretisierungen unterschiedlicher Aktionsräume, von den 5- bis zu den 15-Minuten-Aktionsräumen, jedoch keine größere Rolle.

Nach Ferrer-Ortiz et al. (2022: 149) sei der fußläufige Zugang zu lokalen Dienstleistungen die essentielle Bedingung für die 15-Minuten-Stadt, während das Fahrrad Zugang zu Dienstleistungen und Gelegenheiten im städtischen Maßstab bietet. Duany/Steuteville (2021) treffen klare Aussagen zur Definition und Abgrenzung

Abbildung 2.2
Der Radius der 15-Minuten-Stadt: vom 5-Minuten-Fußweg zur 15-Minuten-Nachbarschaft mit dem E-Bike



Quelle: Duany/Steuteville (2021), übersetzt, vereinfacht und neu gezeichnet durch S&W Stadt- und Regionalforschung

der 15-Minuten-Stadt in Bezug auf die Berücksichtigung anderer Verkehrsarten als Gehen und Radfahren. Demnach sei der Zugang zu effizientem Öffentlichem Verkehr ein wichtiges, in der 15-Minuten-Stadt zu berücksichtigendes Bedürfnis. Als Abgrenzung der 15-Minuten-Stadt sei der Öffentliche Verkehr jedoch ungeeignet, da sein Aktionsraum von zu vielen, sich häufig ändernden Variablen abhängen würde. Auch Autos könnten in der 15-Minuten-Stadt untergebracht werden, aber sie seien ebenfalls ungeeignet, den Maßstab oder die städtische Form zu definieren.

Unabhängig von einer genauen Spezifizierung, vielleicht auch genau deswegen, hat das Konzept der

15-Minuten-Stadt in den letzten Jahren sowohl in der Planungspraxis als auch im wissenschaftlichen Diskurs eine ständig wachsende Bedeutung erlangt. Dies liegt insbesondere daran, dass das räumliche Konzept mit der Integration einer Zeitgrenze griffiger wird. Gleichzeitig wird das ‚neue‘ Leitbild dadurch messbar und mit quantitativen Indikatoren besser überprüfbar, welches so für die meisten anderen räumlichen Leitbilder nicht gilt.

2.2 Eingang in die Planungspraxis

Stadtentwicklungspolitische Leitbilder wie die 15-Minuten-Stadt sind strategischer Natur und beschreiben noch keine Realisierungsschritte. Das Spektrum der Maßnahmen zur Umsetzung ist daher nicht eindeutig definiert und kann recht breit gefächert sein. Weltweit, aber kaum in Deutschland, verankern einige Städte das Leitbild der Viertelstundenstadt in strategischen Dokumenten. Es wird in der Regel aber offengelassen, mit welchen Maßnahmen innerhalb welches Zeitraums das Ziel erreicht werden soll.

Diese Beobachtung korrespondiert mit dem Befund, dass vergleichbare Leitbilder, nämlich die kompakte, funktional gemischte Stadt oder die Stadt der kurzen Wege (vgl. BMUB 2007) seit den 1980er-Jahren mit hoher Kontinuität im deutschen Planungsrecht fest verankert sind (vgl. Kurth 2021), gleichwohl aber eher selten umfassend umgesetzt wurden. Einige Stadtteilplanungen der 1990er-Jahre wie Freiburg-Vauban oder die Tübinger Südstadt haben die Prinzipien weitgehend umgesetzt. In der Mehrzahl der neugebauten Stadtquartiere wurde jedoch an einer generellen Autoorientierung nicht entscheidend gerüttelt (vgl. BBSR 2021b). Und die Umsetzung von Nutzungsmischungen blieb vielerorts eher ein Wunsch als Realität. Obwohl viele innerstädtische Wohngebiete deutscher Städte die Voraussetzung für kurze Wege prinzipiell bieten (vgl. Kissel 2023), sind in den letzten Jahrzehnten die Durchschnittsdistanzen des Alltagsverkehrs faktisch in allen Größenklassen deutscher Städte kontinuierlich gestiegen (vgl. Holz-Rau/Scheiner 2020).

Darüber hinaus lassen sich verschiedene gesellschaftliche Trends benennen, die der Realisierung des Leitbildes entgegenstehen. Zu erwähnen sind unter anderem generelle Marktentwicklungen wie beispielsweise die Konzentration von Post- und Bankfilialen, Einzelhandelseinrichtungen, aber auch Zusammenlegungen von Bildungseinrichtungen, die die Entfernungen der Bevölkerung zu wichtigen Alltagszielen vergrößert haben. Auf der Nachfrageseite sind gesellschaftliche Individualisierungstendenzen (vgl. Reckwitz 2018; Holz-Rau/Scheiner 2020) maßgeblich. Diese führen beispielsweise dazu, dass Bildungsbedürfnisse oder Freizeitaktivitäten immer ausdifferenzierter werden. Gingen Kinder früher in die nächstgelegene Grundschule, werden heute vermehrt Schulen mit bestimmten pädagogischen Profilen (Montessori, bilingual, Waldorf) bevorzugt. Früher wurde ein Gymnastikkurs im nächsten Sportverein aufgesucht, heute ist nicht selten ein weiter entfernt liegender Pilateskurs attraktiver und mit dem Auto auch in der gleichen Zeit erreichbar.

Alle diese Argumente sprechen nicht per se gegen eine Stadt der kurzen Wege und somit gegen die Stadt der Viertelstunde. Dichte, Nutzungsmischung und kurze Wege sind eine notwendige Voraussetzung, um überhaupt verkehrssparend mobil sein zu können. Daraus folgt jedoch nicht zwingend, sich tatsächlich so zu verhalten. Dies verweist auf ein weiteres Gegenargument. Das Auto blieb in der kommunalen Planungspraxis und in der Mobilität der Bevölkerung unangefochten das dominante Verkehrsmittel. Zur Erreichung der Ziele der 15-Minuten-Stadt seien deshalb deutlich stärker als bisher nicht nur Angebotsverbesserungen für planerisch erwünschte Verkehrsmittel (Pull-Strategien), sondern auch Einschränkungen für unerwünschte Verkehrsmittel (Push-Strategien) erforderlich (vgl. FGSV 2022; Holz-Rau/Scheiner 2020). Dazu zählen beispielsweise eine Neuaufteilung des Straßenraumes auf Kosten des ruhenden und fließenden Pkw-Verkehrs oder die Reduzierung von Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr. Diese Maßnahmen wären deutlich konfliktreicher als bloße Angebotsverbesserungen (vgl. Holz-Rau/Scheiner 2020: 97).

Obwohl das Leitbild der Stadt der Viertelstunde medial sehr präsent ist, gibt es bislang in Deutschland nur wenige operationalisierte Konzepte. Eine aktuelle Umfrage des BBSR bei über 700 deutschen Groß- und Mittelstädten (vgl. Adam/Sommer 2024) hat bei einer Beteiligung von 200 Städten ergeben, dass zwar mehr

als die Hälfte mit dem Konzept der 15-Minuten-Stadt vertraut sind, aber nur 15 Städte (6 Groß- und 9 Mittelstädte) angeben, tatsächlich ein städtebauliches Entwicklungskonzept zur Umsetzung des Leitbilds zu haben.

Konkret bezieht sich beispielsweise der Hamburger Stadtteil Fuhlsbüttel in seinem Stadtteilentwicklungskonzept auf die 15-Minuten-Stadt (vgl. Bezirksamt Hamburg-Nord 2023), die Handelskammer Hamburg greift das Leitbild in ihrer Standortstrategie 2040 ebenfalls auf (vgl. Siebrand/Färber 2022), ein Investor wirbt mit der Verwirklichung des Konzepts in einem Neubaugebiet in Mönchengladbach (vgl. Finken 2020).

Schon seit den 1980er-Jahren gibt es stadtentwicklungsbezogene Konzepte und Maßnahmen, die wesentliche Ziele der 15-Minuten-Stadt (feinkörnige Nutzungsmischung, Stadt der kurzen Wege, autoarme Verkehrsplanung, attraktive Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr) ansatzweise und lokal begrenzt realisieren, allerdings ohne die 15-Minuten-Stadt explizit zu nennen und ohne bislang zum Mainstream der stadt- oder verkehrspolitischen Entwicklung geworden zu sein. Hierunter fallen Maßnahmen wie:

- **Standortplanung der Zielorte.** Für die Verwirklichung einer Stadt der Viertelstunde sind nahäumlich erreichbare Standorte wichtiger Alltagsaktivitäten ein zentraler Baustein. Obwohl der Trend der letzten Jahrzehnte zu einer Zentralisierung vieler Standorte geführt hat (Einzelhandel, Dienstleistungen, soziale Infrastruktur, Freizeit- und Sportangebote), lassen sich auch Gegenbewegungen beobachten. Grundsätzlich kann hier differenziert werden zwischen Standorten und Angeboten, auf die die öffentliche Hand Einfluss hat (z. B. soziale, kulturelle Infrastruktur) und Angeboten der Privatwirtschaft, auf die Kommunen mit ihren Instrumenten nur begrenzt Einfluss nehmen können. In diese Kategorie fallen der Einzelhandel, der zunehmend auch die Potenziale integrierter Standorte wiederentdeckt, das Handwerk, welches sich wieder vermehrt in zentralen Lagen in Kundennähe ansiedeln möchte, und die Dezentralisierung von (Büro-) Arbeitsplätzen, bei denen Coworking-Flächen in Nebenzentren, kleineren Städten und Dörfern eine wachsende Bedeutung zur Einsparung längerer beruflicher Pendelwege zukommt.
- **Funktionsgemischte Quartiere im Bestand und Neubau.** In den letzten Jahren sind national wie international zahlreiche Stadterweiterungen geplant worden, die eine Nutzungsmischung nicht nur planungsrechtlich absichern, sondern aktiv steuern und mit innovativen Mobilitätskonzepten begleiten. Prominente Beispiele sind die Siedlungen Wien-Seestadt Aspern, Utrecht-Merve, Darmstadt-Lincoln oder Freiburg-Vauban (vgl. STAWAL-Projektteam 2024; StMB 2022). Auch aus der Sicht der Wohnungswirtschaft gibt es starke Interessen an einer Umsteuerung. Hintergrund ist vielfach, dass Stellplätze besonders in Tiefgaragen nicht nur einen erheblichen Kostenfaktor darstellen, es fehlen inner- und außerorts schlicht die Flächen, für die hohe Zahl verpflichtend herzustellender Stellplätze (vgl. Baukostensenkungskommission 2015). Die Umsetzung nutzungsgemischter Quartiere im Siedlungsbestand ist aus kommunaler Sicht schwierig zu steuern. Zwar können Kommunen mit entsprechenden Baugebietsausweisungen und Festsetzungen in Bebauungsplänen (vgl. Schubert et al. 2023) dazu beitragen, dass Erdgeschoss von Gebäuden über Ladenlokale und Gewerbeeinheiten verfügen, konkrete Ansiedlungen von Handwerks- oder Dienstleistungsbetrieben, Einzelhandel oder Gastronomie können jedoch nur selten aktiv gesteuert werden (vgl. UBA 2017).
- **(Flächenhafte) Verkehrsberuhigung.** Verkehrsberuhigende und somit in der Regel auch den Fuß- und Radverkehr stärkende Maßnahmen führen in den entsprechenden Gebieten meist dazu, dass mehr Fuß und Radverkehr stattfindet, Pkw-Besitzquoten langfristig sinken können und das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgeht (vgl. Bauer/Bettge/Stein 2023). All diese Effekte sind im Sinne einer Stadt der Viertelstunde, ohne diese explizit zu nennen. Eine attraktivere Gestaltung von Fuß- und Radverkehrsanlagen führt dazu, dass diese mehr genutzt werden und eine Verkehrsverlagerung zugunsten des Umweltverbundes erreicht wird. Die Bevölkerung nutzt Angebote in näherer Umgebung und verzichtet bei nicht notwendigen Fahrten eher auf das Auto. Im nationalen und internationalen Kontext können zahlreiche Beispiele solcher Maßnahmen gefunden werden (vgl. Bauer et al. 2024). Ein prominentes Beispiel sind die in Barcelona umgesetzten und mit hoher Aufenthaltsqualität gestalteten Superblocks, innerhalb derer nur Anwohnende in Schrittgeschwindigkeit mit dem Pkw fahren dürfen und Durchgangsverkehre durch ein

System an Einbahnstraßen und Diagonalsperren beschränkt werden. Auch in Deutschland hat das Konzept der Superblocks inzwischen Nachahmer gefunden, so zum Beispiel in Berlin, Stuttgart, Leipzig, Hannover, Hamburg, Darmstadt, München oder Köln.

- **Reduzierung von verkehrlichen Barrieren und Trennwirkungen.** Für den Fuß- und Radverkehr stellt das Überqueren von Hauptverkehrsstraßen oder Gleisen häufig eine große Hürde dar und verursacht Umwege, die Gehende und Radfahrende abschrecken. Als eine den Fuß- und Radverkehr stärkende Maßnahme dient die Reduzierung von verkehrlichen Barrieren, beispielsweise durch zusätzliche Querungen über mehrspurige Straßen oder Gleisanlagen und entsprechend verbesserte Ampelschaltungen.

Schaut man außerhalb Deutschlands nach der Umsetzung von 15-Minuten-Städten, benennt Moreno (2024) exemplarisch eine Reihe von sehr verschiedenen Städten, die er als erfolgreiche Anwendungen seines Konzepts betrachtet. Die Stadt Paris ist sicherlich das prominenteste Beispiel, welche das Leitbild sehr konsequent und explizit umsetzt. Daneben führt Moreno Mailand in Italien, Portland und Cleveland in den Vereinigten Staaten, Buenos Aires in Argentinien, Sousse in Tunesien, Melbourne in Australien oder Busan in Südkorea auf. Büttner et al. (2024) identifizieren weltweit fast 100 Städte, die 10-, 15- oder 20-Minuten-Städte oder Nachbarschaften umsetzen möchten oder über entsprechende Konzepte ohne explizite Nennung einer Zeitgrenze verfügen. Abbildung 2.3 zeigt eine Auswahl solcher Städte, als radikal innovativ werden solche gekennzeichnet, die sich in ihren Maßnahmen deutlich von der allgemein üblichen Praxis unterscheiden.

Büttner et al. (2022) haben die Umsetzung der Stadt der Viertelstunde in verschiedenen Städten analysiert. Dabei fällt ein weitgehend deckungsgleiches Verständnis der essentiellen Funktionen der Stadt der Viertelstunde und der anzuwendenden räumlichen Umsetzungsstrategien auf. Einzig die Anforderung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen, sowohl bezüglich individueller Befähigungen (Inklusivität) als auch räumlicher und sozioökonomischer Verteilungen (Ubiquität), werden von mehreren Städten nicht in die Konzeption aufgenommen. Des Weiteren wird in Städten außerhalb Kontinentaleuropas der Zugang zum ÖPNV stärker gewichtet.

Abbildung 2.3
Auswahl an Städten, die eine 10-, 15- oder 20-Minuten-Stadt/Nachbarschaft umsetzen möchten

	10-Minuten-Stadt/10-Minuten-Nachbarschaften	• Hailsham (UK)	• Kirland (US)	• Oslo (NO)	• Utrecht (NL)
	15-Minuten-Stadt/15-Minuten-Nachbarschaften	• Buenos Aires (AR)	• Busan (KR)	• Canterbury (UK)	• Cleveland (US)
		• Dublin (IR)	• Hamburg (DE)	• Mailand (IT)	• Ottawa (CA)
		• Oxford (UK)	• Paris (FR)	• Rom (IT)	• Sheffield (UK)
		• Sousse (TN)	• Tallinn (EE)	• Valencia (ES)	• Wien (AT)
	20-Minuten-Stadt/20-Minuten-Nachbarschaften	• Edinburgh (UK)	• Eugene, OR (US)	• Portland (US)	• Melbourne (AU)
		• Singapur (SG)	• Surrey County (UK)	• Tempe (US)	
	Ohne explizite Minutenangabe	• Barcelona (ES)	• Gent (BE)	• Pontevedra (ES)	• Stockholm (SE)*
		• Valladolid (ES)	• Vitoria-Gasteiz (ES)	• Zagreb (HR)	

* Stockholm (SE): „One Minute City“.

Fett markiert sind Städte, welche sich durch radikale Innovationen ihrer Konzepte und Maßnahmen auszeichnen (Büttner et al. 2024).

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung auf Basis von Büttner et al. 2022; 2024; Moreno 2024; erweitert

Im Folgenden werden die Städte Paris, Wien und Utrecht beispielhaft dargestellt. Es wird illustriert, wie und mit welchen Maßnahmen diese Städte die Realisierung einer 15-Minuten-Stadt angehen. Dabei wird deutlich, dass Paris die Umsetzung der 15-Minuten-Stadt am konsequentesten verfolgt. Wien und Utrecht repräsentieren Städte, die die 15- beziehungsweise die 10-Minuten-Stadt nicht nur in ihren Zielbildern verankern, sondern konkrete Schritte der Realisierung beschreiben und darüber hinaus diese Maßnahmen aktuell umsetzen. Deutsche Städte agieren hier deutlich zurückhaltender.

Paris

Seit den Kommunalwahlen 2020 ist die Stadt der Viertelstunde fest in der Pariser Stadtentwicklung verankert. Für Paris bedeutet dies, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner Zugang zu den wichtigen Funktionen städtischen Lebens haben sollen. Einkaufs-, Freizeit-, Kultur-, Sport- und Gesundheitsangebote sollen für alle innerhalb von 15 Minuten zu Fuß oder in 5 Minuten mit dem Rad erreichbar sein. Die Orientierung der Pariser Stadtplanung am Konzept der Stadt der Viertelstunde schlägt sich in einer Reihe von Planungsdokumenten und initiierten, in der Umsetzung befindlichen oder bereits realisierten Projekten nieder. Die Strategie umfasst sowohl Maßnahmen zur Umgestaltung vorhandener Orte in den Quartieren als auch mobilitätsbezogene Veränderungen.

So wurde ein Wandel des öffentlichen Raums eingeleitet, dessen zentrale Themen Schulen, Kultur und partizipative Demokratie sind (vgl. Ville de Paris 2022b). Die Veränderungen zielen insbesondere darauf ab, bereits bestehende Orte so umzugestalten, dass sie mehrere Aktivitäten anstelle nur einer einzigen ermöglichen. Um dies zu verwirklichen, sind verschiedene Maßnahmen angegangen worden, darunter:

- **Umnutzung bestehender Infrastruktur:** Alle Schulgebäude und -höfe sollen begrünt und außerhalb der Schulzeit zur Nutzung für andere Bevölkerungsgruppen geöffnet werden. Erste Wirkungsanalysen auf der Basis von mehr als 130 schon umfunktionierten Schulhöfen zeigen positive soziale und mikroklimatische Effekte wie eine tatsächliche Nutzung der Angebote und eine thermische Abkühlung der Höfe (vgl. Ville de Paris 2023c).
- **Anlaufstellen in den Stadtvierteln:** Bürgerkioske sollen sowohl als Ort kulturellen Austauschs als auch einer direkten, partizipativen Demokratie fungieren (vgl. Ville de Paris 2019).
- **Mehr Gestaltungsmacht für Bezirksbürgermeisterinnen und -bürgermeister:** 2021 wurde im Rahmen des Nachbarschaftspakts („Pacte parisien de la proximité“) eine Erhöhung der Budgets und politischen Befugnissen auf Bezirksebene beschlossen (vgl. Ville de Paris 2021c). Das Ziel ist, für jeden Stadtbezirk einen eigenen Fahrplan zur Erreichung der Stadt der Viertelstunde zu entwickeln (vgl. Groupe Paris en Commun 2021).
- **Stärkung lokaler Wertschöpfung und Geschäfte:** Anhand des Labels „Fabriqué à Paris“ wird innerhalb der Stadt angefertigten Produkten eine größere Sichtbarkeit und Qualitätsgarantie verliehen. Seit 2017 wurden damit über 2.200 Produkte und über 1.100 Unternehmen ausgezeichnet (vgl. Ville de Paris 2022a).
- **Teilhabe verschiedener Gruppen an Aktivitäten verbessern:** Diverse Angebote sollen eine möglichst breit gefächerte soziale Teilhabe ermöglichen. Hierzu wurde unter anderem eine Strategie zur Schaffung einer barrierefreien Stadt Paris („Paris Accessible“) beschlossen (vgl. Ville de Paris 2024a). Bis 2024 wurden beispielsweise neben vielen anderen Maßnahmen in allen 17 Bezirken barrierefreie Quartiere („quartier d’accessibilité augmentée“) geschaffen, die allen Bevölkerungsgruppen ungeachtet ihrer Mobilitätseinschränkungen eine erleichterte Fortbewegung ermöglichen. Weitere barrierefreie Quartiere sind in Planung.

Paris ist insbesondere bekannt für die umfangreichen verkehrlichen Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsqualität und Sensibilisierung beitragen sollen. Der aktuelle Radverkehrsplan ist bis zum Jahr 2026 mit einem Budget von insgesamt

250 Mio. € hinterlegt (vgl. Ville de Paris 2021a), der aktuelle Fußverkehrsplan mit 300 Mio. € bis zum Jahr 2030 (vgl. Ville de Paris 2023b). Auch im lokalen Städtebauplan und im Klimaschutzplan wird hinsichtlich der Bereiche Einzelhandel, Mobilität und Grünflächen explizit auf die Stadt der Viertelstunde verwiesen. Folgende Maßnahmen wurden bereits umgesetzt oder sind zur Realisierung in diesem Jahrzehnt vorgesehen:

- Erweiterung des Radwegenetzes um 180 km geschützte Radwege und um 450 km Radfahrspuren entgegen der Fahrtrichtung von Einbahnstraßen (vgl. Ville de Paris 2021a)
- Ausbau der Fahrradabstellanlagen von aktuell 60.000 Fahrradabstellplätzen und ca. 2.500 Fahrradboxen auf insgesamt 130.000 Abstellgelegenheiten bis 2026 (vgl. Ville de Paris 2021a)
- Förderung einer Fuß- und Radverkehrskultur, beispielsweise mittels Fahrradkursen und einem Verhaltenskodex für den Verkehr („Code de la rue“) (vgl. Ville de Paris 2023a)
- Einrichtung von Fußgängerzonen mit einer Fläche von 100 ha sowie die Schaffung von Grünflächen und öffentlichen Plätzen (vgl. Ville de Paris 2023b)
- flächendeckende Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, mit Ausnahme des Stadtrings und von einigen wichtigen Verkehrsachsen (vgl. Ville de Paris 2021b)
- Umwidmen von der Hälfte der PKW-Parkplätze (30.000), um anderen Verkehrsmitteln den Vorrang zu geben und den öffentlichen Raum zu begrünen (vgl. Agence de la Mobilité de la Ville de Paris 2024)
- schrittweise Erweiterung der Umweltzonen und ab 2030 komplettes Einfahrtverbot für Fahrzeuge, die mit fossilen Brennstoffen betrieben werden (vgl. Ville de Paris 2024g)
- Erhöhung der Parkgebühren für Pkw, insbesondere für Autos ab 3,5 t, und Einführung einer Parkgebühr für motorisierte Zweiräder (vgl. Ville de Paris 2024c)
- Verkehrsberuhigung von 300 und Begrünung von 100 Straßen entlang von Schulgebäuden (vgl. Ville de Paris 2024e)

Viele dieser Maßnahmen sind schon in großer Zahl umgesetzt worden, so dass sich im Hinblick auf die Mobilität in Paris bereits tiefgreifende Veränderungen feststellen lassen. So sind die im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegten Distanzen innerhalb der Stadtgrenzen im Vergleich zu 2002 um über 50 % gesunken (vgl. Ville de Paris 2024b). Die Effekte auf schwere Verkehrsunfälle sind deutlich; so sank die Zahl der Schwerverletzten im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 7 %, die der Unfalltoten um 16 %. Bei Wegen innerhalb Paris ist der Fußverkehr mit 53 % die bevorzugte Fortbewegungsart, der ÖPNV hat 30 %, das Fahrrad 11 % (vgl. Ville de Paris 2024f). Der Umweltverbund erreicht so insgesamt einen Anteil von 94 %, der MIV nur 4,3 %. Im Jahr 2010 betrug der Anteil des Radverkehrs am Modal Split lediglich 3 % (vgl. Ville de Paris 2024d).

Wien

Wien hat in seiner im Jahr 2022 beschlossenen Smart City-Strategie die 15-Minuten-Stadt als wichtiges Leitbild für die Entwicklung seiner Stadtteile verankert: „Wien realisiert und fördert die 15-Minuten-Stadt – mit kurzen Wegstrecken, lebendigen, gemischt genutzten Stadtteilen und einer Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten“ (Magistrat der Stadt Wien 2022: 41). Dazu sollen insbesondere folgende Maßnahmen beitragen:

- Nahräumliche Versorgung mit Grün- und Erholungsflächen: maximal 250 m von der Wohnung zu qualitativem Grünraum, konsequente Begrünung, Beschattung und Kühlung des öffentlichen Raums zur Verbes-

serung der Aufenthaltsqualität, Sicherung und Gestaltung von zusätzlichen Stadterholungsräumen durch Ankauf, planerischer Festlegung der Flächennutzung oder vertragliche Vereinbarungen.

- Reduktion des MIV und Förderung der Rad- und Fußwege: flächendeckende Verkehrsberuhigung durch Realisierung der Wiener „Supergrätzln“ (vgl. Bauer et al. 2024) und mehr Verkehrssicherheit unter anderem durch gezielte Geschwindigkeitsreduktion, Ausbau und Lückenschließungen der Radverkehrsinfrastruktur.
- Lebendige, gemischte Stadtteilzentren: qualitätsvolle Nachverdichtung, Fördern des Zufußgehens und des Radverkehrs durch lebendige Zentren und Erdgeschoßzonen, Vorhaltung geeigneter Flächen für Produktion und Gewerbe im Stadtgebiet, Forcierung von Mischnutzung durch die Ermöglichung und Unterstützung innovativer Immobilienkonzepte, Entwicklung von funktionierenden Stadtteilzentren – in der Bestandsstadt wie auch im Zuge der Stadtentwicklung –, die Raum für kommerzielle wie auch für nicht-kommerzielle, soziale oder gemeinschaftliche Nutzungen bieten, Grätzloffensive zur Belebung, Aktivierung und Verbesserung der Grätzl und Einkaufsstraßen.
- Flächendeckende Bildungseinrichtungen: Umsetzung und Stärkung der Bildungsgrätzl durch stadtteil- und lebensweltorientierte Lern- und Begegnungsräume; damit Mehrfachnutzung von Gebäuden und Flächen.

Utrecht

In ihrer Stadtentwicklungsstrategie für das Jahr 2040 formuliert die Stadt Utrecht die 10-Minuten-Stadt als übergreifendes Ziel (vgl. Gemeinde Utrecht 2021). Konkret wird das Prinzip der Nähe in einer polyzentrischen Stadt angestrebt, welches die Innenstadt entlastet und Wohnquartiere aufwertet. Neben verdichteten Siedlungsschwerpunkten spielen die Erreichbarkeit von Grünflächen, der Vorrang für den Umweltverbund und eine flächensparende Stadtentwicklung eine zentrale Rolle:

- Polyzentrische Struktur durch Siedlungsschwerpunkte: Zentrale (Verkehrs-)Knotenpunkte, an denen gezielt Gesundheitszentren, Büros, Wohneinheiten und weitere Einrichtungen gefördert werden sollen, um das nähräumliche Angebot sicherzustellen. Einige der Knotenpunkte dienen auch der überregionalen Verbindung, der Utrechter Hauptbahnhof ist ein zentraler nationaler Hub. Die Knotenpunkte dienen auch als zentrale Orte für Sharing-Angebote und Parkraum außerhalb der Innenstadt.
- Flächensparende Stadtentwicklung: strategische Herangehensweise an den anzustrebenden Flächenverbrauch einzelner Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Geschäfte, Sport, Energie etc.), um den allgemeinen Flächenverbrauch und die Nachverdichtung gezielt zu steuern, Ziel der weitreichenden Multicodierung von Gebäuden und öffentlichen Flächen.
- Emissionsarmer und flächensparender Verkehr: Vorrang von Fuß- und Radverkehr sowie der öffentlichen Verkehrsmittel, äußerer ÖPNV-Ring um die Stadt und Verbindung der Hubs als zentrale Verkehrsknoten, in Innenstadtlagen und zwischen den ÖPNV-Verbindungen Vorrang des Rad- und Fußverkehrs.
- Grünverbindung und Erholungsflächen: flächendeckendes Netz an Stadtgrün und Förderung von grünen Verbindungen mit den Zielen von maximal 5 Minuten Fußweg zum nächsten Nachbarschaftsgarten, 10 Minuten Fußweg zum nächsten öffentlichen Park, 10 Minuten Fahrradweg zum nächsten grünen Korridor und 10 Minuten Fahrradweg zum außerstädtischen Grün durch grüne Korridore.

Die in den Städten umgesetzten Maßnahmen zur Stadt der Viertelstunde zeigen, dass sie klare Wirkungen in Bezug auf Stadtleben und Verkehrsverhalten entfalten können. Besonderen Anklang finden sie großenteils bei Anwohnerinnen und Anwohnern der betroffenen Gebiete.

2.3 Kritik

Die 15-Minuten-Stadt wird von ihrem geistigen Vater als Erfolg gefeiert, da sie weltweit großen Anklang findet und sich zahlreiche Stadtentwicklungskonzepte danach ausrichten (vgl. Moreno 2024). Dennoch ist das Konzept nicht unumstritten und es erfährt zum Teil starke Kritik. Dieser Abschnitt befasst sich mit der dahinterstehenden Motivation und den wesentlichen Stoßrichtungen dieser Kritik.

Die 15-Minuten-Stadt wird von unterschiedlichen Gruppen kritisiert. Sie ist nicht nur Gegenstand kritischer fachlicher Reflexionen von Seiten der Planungspraxis und Wissenschaft; das Leitbild ist vielmehr auch zum Feindbild von Verschwörungsideologen geworden. Marquet et al. (2024) geben eine grundlegende Systematisierung der verschiedenen Formen der Kritik an dem Konzept der 15-Minuten-Stadt (Abbildung 2.4). Sie differenzieren vier verschiedene Formen der Kritik, von unberechtigten Anschuldigungen bis zu begründeten Argumenten, wobei die Übergänge von einer Form zur nächsten durchaus fließend sein können (vgl. Marquet et al. 2024):

- **Verschwörungserzählungen.** Im Zuge und im Nachgang der COVID-19-Krise setzte eine neue Welle von Verschwörungserzählungen ein, vielfach verbreitet über soziale Netze und YouTube und mit erkennbaren Unwahrheiten und Desinformation. Hier wird die 15-Minuten-Stadt beispielsweise als kommunistische oder wahlweise elitäre Ideologie zur weiteren Einschränkung persönlicher Freiheiten und über mögliche Klima-Lockdowns mit 15-Minuten-Stadtquartieren als einzig noch erlaubten Bewegungsräumen verunglimpft.
- **Antistädtische und konservative Grundhaltung.** In der Kritik aus dieser Gruppe liegt ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber staatlicher oder öffentlicher Planung, expertengesteuerter Top-down-Ansätze und städtisch orientierter Lebensstile vor. Die Maßnahmen der 15-Minuten-Stadt werden als unzulässige Übergriffe der Behörden bewertet, die im Namen oft kollektiver Ziele die individuellen Freiheiten verletzen. Gleichzeitig passt das unterstellte urbane Ideal mit Vielfalt und Diversität, gemeinschaftlicher Interaktion und einer Ausrichtung auf den öffentlichen Raum nicht in das eigene Weltbild. Die Kritik wurzelt auch in einem Gefühl der Unzufriedenheit unter bestimmten Bevölkerungsgruppen, die sich durch den stadtzentrierten Fokus des transformativen Urbanismus an den Rand gedrängt fühlen.
- **Individuelle und kollektive Befürchtungen.** Das Konzept der 15-Minuten-Stadt ist aus der Kritik an der autogerechten Stadtplanung und ihrer Folgen entstanden. Die Maßnahmen zur Förderung der Nähe, des Fuß- und Radverkehrs treffen aber auf breite Bevölkerungsschichten mit stark autoabhängigen Konsum- und Lebensstilen. Einschränkungen oder auch nur befürchtete Einschränkungen ihrer motorisierten Mobilität führen zu erheblichen Widerständen, da sie als eine Bedrohung der persönlichen Freiheit und der eigenen Entscheidungsfreiheit zur Mobilität wahrgenommen werden.
- **Wissenschaftsbasierte Kritik.** Nach Marquet et al. (2024) wird hier kritisiert, dass die 15-Minuten-Stadt Probleme der stadträumlichen Segregation befördere, bedingt durch Gentrifizierungsprozesse und einhergehender Vertreibung ärmerer Bevölkerungsgruppen mit geringeren Chancen auf den städtischen Wohnungsmärkten.

Tatsächlich ist die wissenschaftsbasierte, fundierte Kritik am Konzept der 15-Minuten-Stadt vielfältiger als durch Marquet et al. (2024) dargestellt. Nachfolgend werden deshalb unterschiedliche kritische Anmerkungen aus der deutschsprachigen Fachöffentlichkeit referiert.

So wird zunächst vielfach darauf hingewiesen, dass die 15-Minuten-Stadt keine neue Idee sei, sondern eng mit Leitbildern wie der Stadt der kurzen Wege oder der kompakten Stadt in Beziehung stehe (vgl. Kurth 2021; Kunzmann 2022; Werner 2022). „Die Frage, weshalb die 15-Minuten-Stadt trotz seiner nur relativen Neuheit als neu diskutiert wird, wird damit zu einer normativen Frage kollektiver Wahrnehmung ergo komplexer Aushandlungsprozesse“ (Beck/Diller 2024: 63). Die mediale Präsenz, sowohl Morenos als auch der Umsetzung in Paris, dürfte diese Wahrnehmung deutlich befördert haben. Der ideengeschichtliche Zusammenhang des Leitbilds ist etwas, was ursprünglich von Moreno ignoriert wurde, nun aber durchaus konstatiert und nachgeliefert wird (vgl. Moreno 2024).

Abbildung 2.4
Formen der Kritik an der 15-Minuten-Stadt



Quelle: Marquet et al. (2024: 2), übersetzt und neu gezeichnet durch S&W Stadt- und Regionalforschung

Zudem wird eine faktische räumliche Begrenztheit des Leitbilds der 15-Minuten-Stadt auf die zentralen Bereiche von Städten kritisiert. Das Leitbild sei nur für städtische Gebiete relevant und würde so vielen raumstrukturellen Gegebenheiten in Deutschland nicht gerecht. Modifikation und Erweiterungen seien erforderlich, um es auf die Region auszuweiten (vgl. Werner 2022). Eine Umsetzung der 15-Minuten-Stadt in der Zwischenstadt, den monofunktionalen Teilorten mit ausgelagerten städtischen Funktionen, sei deshalb erforderlich (vgl. Kurth 2021).

Passend dazu kritisieren Siedentop/Gerten (2023), die Fokussierung auf Gehen und Radfahren als Verkehrsmittel mit maximalen Wegezeiten von einer Viertelstunde decke nur einen begrenzten Ausschnitt der räumlichen Strukturen ab. „Die Sicherstellung von Erreichbarkeit mit motorisierter Raumüberwindung ist dagegen zweitrangig. Insofern setzt sich die 15-Minuten-Stadt klar von Konzepten ÖPNV-orientierter Siedlungsentwicklung wie ‚Siedlungsachsen‘ oder ‚Transit-Oriented Development‘ ab, die in der integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung bislang dominant waren“ (ebd.: 2). Notwendig sei ein komplementäres Konzept unter Einbeziehung eines adäquaten ÖPNV, das „30-Minuten-Land“, für Räume mit schlechteren raumstrukturellen Bedingungen für die 15-Minuten-Stadt.

Kunzmann (2022; 2024) kritisiert insbesondere die sozialräumlichen Folgen einer 15-Minuten-Stadt. Ohne Eingriffe in den Boden- und Wohnungsmarkt würde sie seiner Meinung nach Quartiere mit relativ homogener sozioökonomischer Bewohnerschaft befördern; Wohlhabende in bevorzugten, teuren Stadtvierteln mit ihren eigenen Bildungsstandorten und sozialen Netzwerken einerseits, Arme und Migrantinnen und Migranten in Vierteln mit benachteiligten Wohnverhältnissen und Brennpunktschulen andererseits. Kontakte zwischen verschiedenen sozialen Gruppen blieben beschränkt. „In der von Marktkräften beherrschten Stadt kann [die 15-Minuten-Stadt] zur sozialen Falle werden, denn sie wird soziale Disparitäten noch weiter verstärken und die ohnehin bereits bestehende soziale Fragmentierung der Stadtlandschaft weiter forcieren“ (Kunzmann 2022: 13).

Kritisch hinterfragt wird auch, ob eine im Rahmen der 15-Minuten-Stadt erforderliche Dezentralisierung der Angebotsstrukturen überhaupt realisierbar sei. Angstmann/Gärtner (2024) weisen auf den Wandel der Innenstädte und insbesondere die Veränderungen im Einzelhandel hin, die eine Reihe an Dilemmas bei der Umsetzung und möglichen Weiterentwicklung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt generieren: „Konzentration versus Tante Emma. (...) Effizienz zentraler versus dezentraler Lösungen. (...) One-Size-fits-all-denken versus lokale Bedarfe“ (ebd.: 55).

3 Angewandte Methodik

Zur Adressierung der Forschungsfragen des Projekts, insbesondere zur empirischen Untersuchung unterschiedlicher Aspekte der Stadt der Viertelstunde in Deutschland, kommt ein breiter Mix aus verschiedenen quantitativen und qualitativen Methoden zur Anwendung. Nachfolgend werden zur Vorbereitung der späteren empirischen Arbeiten zunächst die in der wissenschaftlichen Literatur vorhandenen Konzepte zur Messbarkeit der 15-Minuten-Stadt zusammengefasst (Kapitel 3.12). Daran anschließend wird konkretisiert, wie das heutige raumstrukturelle Angebot zur Viertelstundenstadt erfasst (Kapitel 3.2) und dessen Nutzung durch die Bevölkerung ermittelt werden (Kapitel 3.3).

3.1 Messkonzepte zur 15-Minuten-Stadt

Die Funktion dieses Abschnitts ist es, den internationalen Stand der Forschung zur Operationalisierung der Stadt der Viertelstunde zu durchleuchten, um Hinweise auf das zu entwickelnde und zu implementierende Maß zur Bestimmung der nahräumlichen Angebotsqualität herauszuarbeiten. Dazu werden zunächst die operationalisierbaren Kriterien der ursprünglichen Definition der Stadt der Viertelstunde von Moreno und konzeptionell ähnlicher Ansätze dargestellt. Danach erfolgt eine zusammenfassende Vorstellung der wissenschaftlichen Literaturquellen, in denen die Stadt der Viertelstunde mit tatsächlich implementierten Messkonzepten erfasst worden ist.

3.1.1 Anforderungen aus dem Leitbild

Zur Messbarkeit der raumstrukturellen Angebotsqualitäten der Stadt der Viertelstunde sind insbesondere drei Komponenten zu berücksichtigen: (1) was soll an Zielen und Gelegenheiten im Nahbereich vorhanden sein, (2) wie strikt sind die zeitlichen Obergrenzen für die Wege dorthin und (3) mit welchen Fortbewegungsarten sollen die Ziele und Gelegenheiten aufgesucht werden?

Für die Ziele und Gelegenheiten der 15-Minuten-Stadt werden in allgemeiner Form die sechs so genannten essentiellen städtischen sozialen Funktionen benannt (vgl. Moreno et al. 2021: 106): Leben (living), Arbeiten (working), Einzelhandel (commerce), Gesundheitspflege (health care), Ausbildung (education) und Unterhaltung (entertainment). Eine detaillierte Spezifikation dieser Funktionsbereiche wird in den Publikationen Morenos nicht wirklich gegeben. Eher versteckt wird einmal eine konkrete Aufstellung von etwa 170 Einrichtungen und Qualitätsstandards ausgeführt (vgl. Garnier/Moreno 2020), die eher als Wunschliste denn als Hinweis zu einer möglichen Operationalisierung zu werten ist.

Hinsichtlich der Zeitgrenze von 15 Minuten wird von Moreno und seinem Team darauf hingewiesen, dass das Zeitkonzept nicht rigide und nicht unbedingt wörtlich zu nehmen ist (vgl. Moreno et al. 2021: 106; Allam et al. 2022: 3). Es sei zwar bewusst eine konkrete Zeitgrenze vorgeschlagen worden, diese könne aber basierend auf der jeweiligen Stadtstruktur und den spezifischen Bedürfnissen individuell angepasst werden. Etwas unvermittelt wird in einigen Publikationen Morenos (2021, 2024) zur 15-Minuten-Stadt neben die Viertelstunde eine Zeitgrenze von 30 Minuten gestellt, welche für eher ländliche Räume gelten soll: „Similarly, the 30-minute territory extends this concept to less densely populated areas where commutes can take a little longer“ (Moreno 2024: 14). Nähere Erläuterungen werden zu dieser zeitlichen Ergänzung nicht gegeben.

Hinsichtlich der beiden Fortbewegungsarten Gehen und Radfahren wird konstatiert, dass mit dem Fahrrad innerhalb von 15 Minuten eine deutlich größere Distanz als zu Fuß bewältigt werden kann und dass daher die Nähe für Radfahrende anders zu definieren sei als für Gehende (vgl. Moreno et al. 2021: 106). Spezifikationen werden dazu nicht gegeben. Wie mit ihren unterschiedlich großen Aktionsräumen die beiden Fortbewegungsarten Gehen und Radfahren zusammen betrachtet werden können, wird nicht benannt. Zumeist gilt der fußläufige Zugang zu lokalen Dienstleistungen für die 15-Minuten-Stadt als essenziell, während das Fahr-

rad Zugang zu etwas höherwertigeren Dienstleistungen und Gelegenheiten im städtischen Maßstab bietet (vgl. Ferrer-Ortiz et al. 2022: 149). Weitere Verkehrsmittel wie der ÖPNV oder der Pkw finden zur Definition und Abgrenzung der 15-Minuten-Stadt keine Berücksichtigung (vgl. Duany/Steuteville: 2021).

Es bleibt zusammenfassend festzuhalten, dass das von Moreno formulierte Konzept der 15-Minuten-Stadt zwar Hinweise zur Operationalisierung gibt, diese aber vage bleiben. Die 15-Minuten-Zeitgrenze wird als anpassbar an lokale Bedingungen angesehen, kürzlich benennt er sogar eine 30-Minuten-Zeitgrenze für gering verdichtete Gebiete. Es wird anerkannt, dass das Fahrrad einen deutlich größeren Aktionsraum als das Gehen bietet; es wird aber nur der Hinweis gegeben, dass Nähe jeweils anders zu definieren sei. Wie beide Fortbewegungsarten zusammen betrachtet werden können, wird nicht erläutert. Die sechs zu erreichenden essentiellen städtischen Funktionen sind jeweils breite, für das tägliche Leben relevante Themenfelder, die konkret zu berücksichtigenden Dienstleistungen oder Gelegenheiten werden nicht benannt. So bleibt das postulierte Konzept der 15-Minuten-Stadt für eine Operationalisierung doch sehr vage. „Definitions vary, and there is so much slack in the concept“ (Duany/Steuteville 2021).

3.1.2 Adaptionen in Stadt- und Raumforschung

Noch vor Kurzem wurde konstatiert, dass nur sehr wenige empirische Studien mit einer Operationalisierung der Kriterien der 15-Minuten-Stadt existieren (vgl. Glock/Gerlach 2023: 2), dass es „an Studien fehlt, die auf die Anwendung systematischer Kriterien für die praktische Analyse der 15-Minuten-Stadt ausgerichtet sind“ (Ferrer-Ortiz et al. 2022: 147), und dass es „einer quantitativen Charakterisierung der 15-Minuten-Stadt bedarf“ (Barbieri et al. 2023: 1).

Allerdings ist das Publikationsgeschehen in diesem Themenfeld sehr dynamisch. So konnten mehr als 25 aktuelle Literaturstellen ausgewertet werden, die Messkonzepte unterschiedlichster Art für die 15-Minuten-Stadt oder 20-Minuten-Nachbarschaft enthalten. Diese zeigen ein sehr heterogenes Bild. Die im ursprünglichen Konzept zum Teil sehr vage formulierten Elemente bieten große Spielräume zur Interpretation. Aus den verschiedenen fachlichen Herangehensweisen, der Datenverfügbarkeit und den soziokulturellen Hintergründen ergeben sich in den vorliegenden Studien unterschiedliche Operationalisierungen des Konzepts der 15-Minuten-Stadt.

In den meisten Studien ist die Ebene der Stadt oder der Stadtregion der räumliche Bezugsraum (vgl. z. B. Abdelfattah/Deponte/Fossa 2022; Büttner et al. 2022; Calafiore et al. 2022), nur vereinzelt werden detailliertere Untersuchungen für einzelne Stadtteile oder -quartiere (vgl. z. B. Caselli et al. 2022) oder seltener stadtregionalübergreifende Analysen (vgl. O’Gorman/Dillon-Robinson 2021; Siedentop/Gerten 2023) durchgeführt. Die räumliche Auflösung ist bei nahezu allen Studien mit einzelnen Häusern, Baublöcken, Zensus-Zählgebieten oder einem regelmäßigen Rasterystem sehr hoch.

Große Unterschiede zwischen den Studien ergeben sich hinsichtlich der eingebundenen essentiellen städtischen sozialen Funktionen und bei der Ableitung zu analysierender Einrichtungen und Gelegenheiten. In keiner Studie wird mit den sechs Dimensionen des ursprünglichen Konzepts der 15-Minuten-Stadt von Moreno operiert. Zumeist werden die beiden Dimensionen Leben und Arbeiten ausgespart. Die anderen vier Dimensionen Einzelhandel, Gesundheit, Ausbildung und Unterhaltung werden sehr häufig adressiert, aber kaum in dieser Aufgliederung direkt benutzt. Sie werden weiter unterteilt, anders zusammengefasst oder es werden andere Oberkategorien benutzt. Noch vielfältiger sind Auswahl und Anzahl der operationalisierten Zielkategorien. Teilweise werden nur eine (vgl. z. B. Hosford/Bearisto/Winters 2022) oder ganz wenige (vgl. z. B. Siedentop/ Gerten 2023) berücksichtigt, teilweise sind sie sehr umfangreich und in ihrer sachlichen Differenzierung sehr detailliert (vgl. z. B. Noworól et al. 2022; Staricco 2022; Koksál/Hewett/Sherriff 2023) und manchmal gegeneinander gewichtet (vgl. Olivari et al. 2023).

Die Zeitgrenzen zum Aufsuchen der Gelegenheiten variieren mit den jeweils zugrundeliegenden Leitbildern. Bei der 15-Minuten-Stadt ist dies die Viertelstunde, es werden jedoch vereinzelt auch zusätzliche Zeitgrenzen

von 5 und 10 Minuten zur Abbildung der extremen Naherreichbarkeit („hyper proximity“) herangezogen. Bei der 20-Minuten-Nachbarschaft werden sowohl 10 als auch 20 Minuten als maximale Reisezeit für einen Weg benutzt: Bei der überwiegenden Nutzung von maximal 10 Minuten für einen Weg wird das Leitbild dahingehend interpretiert, dass die Aktivität innerhalb einer Gesamtwegezeit von 20 Minuten für Hin- und Rückweg erreichbar sein soll, somit die Zeitgrenze nicht nur für den Hinweg gilt wie bei der 15-Minuten-Stadt.

Als Verkehrsart wird fast ausschließlich das Gehen betrachtet. Lediglich in zwei Studien werden Gehen und Radfahren gemeinsam analysiert, aber nur vergleichend und nicht zu einem integrierten Maß zusammengefasst (vgl. Capasso Da Silva/King/Lemar 2020; Hosford et al. 2022). In einer Studie wird ausschließlich das Radfahren berücksichtigt (vgl. Knap et al. 2023).

Die meisten Studien berechnen den innerhalb der vorgegebenen Zeitspanne möglichen Aktionsraum mittels detaillierter digitaler Wegenetze. In einigen wenigen Studien werden sehr vereinfachend Buffer mit einer aus einer Geschwindigkeit abgeleiteten Distanz benutzt. Die gewählten Fortbewegungsgeschwindigkeiten orientieren sich überwiegend an gesunden Erwachsenen. Einige wenige Studien berücksichtigen unterschiedliche Bevölkerungsgruppen wie Kinder und Ältere oder auch Wetterbedingungen (vgl. Gorrini et al. 2023; Ulloa-Leon et al. 2023; Willberg/Fink/Toivonen 2023). Dies wird analytisch zum Vergleich der Aktionsräume genutzt; eine Integration zu einem einzigen, verschiedene Bevölkerungsgruppen abbildenden Indikator erfolgt nicht.

Entsprechend weit gespannt sind die Definitionen der benutzten Indikatoren. Sie können einfach, auf wenige Aspekte fokussiert oder die Anforderungen der 15-Minuten-Stadt umfassender abbilden und somit komplexer sein. Bei einfacheren Indikatoren reicht es zumeist aus, dass nur wenige, für Alltagsaktivitäten repräsentative Zieleinrichtungen innerhalb des Zeitbudgets erreicht werden. Komplexere Indikatoren weisen häufig ein hierarchisches System von städtischen Funktionen, Unterkategorien und zu erreichenden Zielarten mit unterschiedlichsten Anforderungen und Aggregationsmechanismen auf. Stellenweise werden die Indikatoren binär ausgedrückt, entweder gehört ein Gebiet zur 15-Minuten-Stadt oder nicht. Häufiger werden Scores verwendet, mit denen dann jeweils das Ausmaß der Erfüllung der gesetzten Kriterien abgebildet wird. Mit dieser Art von Indizes lassen sich dann insbesondere auch Aussagen über die schlechter versorgten Gebiete treffen, welche Ausgangspunkte planerischer Interventionen darstellen könnten.

Trotz der Komplexität mancher Bewertungsverfahren gibt es bislang keine Studien, in denen die 15-Minuten-Stadt integrierend über unterschiedliche Bevölkerungsgruppen mit ihren verschiedenen Bedürfnissen, Mobilitätsbedingungen und Fortbewegungsgeschwindigkeiten sowie integrierend über die relevanten beiden Verkehrsarten, Gehen und Radfahren, umfassend operationalisiert wird, geschweige denn großräumig für ein ganzes Land bestimmt wird.

3.2 Analyse des Status quo nahräumlicher Angebote

Ein wesentliches Projektziel war es, das raumstrukturelle Angebot der Stadt der Viertelstunde in Deutschland umfassend zu ermitteln. Dazu wurde flächendeckend analysiert, inwieweit und konkret für welche (Stadt-)Quartiere in Deutschland die Verteilung von Wohnen und Alltagszielen im Raum überhaupt die Voraussetzungen des Erreichens der Funktionen zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad im vorgegebenen Zeitrahmen bieten. Dieser Abschnitt beschreibt die dazu entwickelten Indikatoren zur Messung des Grads der 15-Minuten-Stadt, die dazu verfügbaren und weiterentwickelten Datengrundlagen und die konkreten Berechnungsweisen der Indikatoren.

3.2.1 Indikatoren

Die Abbildung des raumstrukturellen Angebots der 15-Minuten-Stadt in Deutschland erfolgt mittels einer bundesweiten kleinräumigen Erreichbarkeitsanalyse. Um zum einen die alltäglichen Bedürfnisse möglichst breit abzudecken, wird ein umfassendes Spektrum an städtischen Daseinsgrundfunktionen und Dienstleis-

tungsangeboten betrachtet. Um zum anderen die Reichweiten unterschiedlicher Funktionen und die Aktionsräume realistisch wiederzugeben, sollen die Zielgelegenheiten je nach ihrer Art im angemessenen Zeitrahmen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Abgeleitet aus den theoretischen Vorgaben und den Schlussfolgerungen aus der Literaturanalyse zu den Messkonzepten zur 15-Minuten-Stadt wurde ein hierarchisch organisiertes Zielsystem von grundlegenden Dimensionen alltäglicher Bedürfnisse über strukturierende Kategorien bis hin zu konkreten Gelegenheitsarten als aufzusuchende Ziele definiert. Dies wurde in einem iterativen Prozess mit Prüfung der bundesweiten Datenverfügbarkeit und -generierbarkeit und punktueller Einbindung von Expertinnen und Experten aus Planungspraxis und Wissenschaft weiterentwickelt. Dieses Zielsystem bildet im Wesentlichen das Angebot an Einrichtungen, Dienstleistungen und sonstigen Gelegenheiten ab, das für die Befriedigung alltäglicher Bedürfnisse relevant ist und möglichst im Umfeld des Wohnstandorts verfügbar sein sollte.

Abbildung 3.1 zeigt das benutzte Zielsystem mit den vier als wesentlich erachteten Dimensionen Versorgung, Gesundheit, Bildung und Freizeit, ihren jeweiligen Unterkategorien und 24 konkreten Gelegenheitsarten sowie der Fortbewegungsart, mit der diese aufgesucht werden. Die fußläufige Erreichbarkeit der meisten Gelegenheitsarten steht dabei im Mittelpunkt; Radfahren wird für Zielgelegenheiten benutzt, die üblicherweise seltener aufgesucht werden und so zumeist mit einer geringeren Zahl an Standorten vorzufinden sind.

Trotz des auch im Kontext der zuvor analysierten Studien relativ großen Umfangs an Gelegenheitsarten bleibt festzuhalten, dass einige wünschenswerte Aspekte nicht berücksichtigt werden konnten. So fehlt die Dimension Arbeiten aufgrund nicht verfügbarer kleinräumiger Arbeitsplatzdaten vollständig. Aber auch weitere Zielarten wie Bankfilialen, Einrichtung zur Erwachsenen- und Weiterbildung, Gemeinschaftseinrichtungen und soziale Treffpunkte konnten aufgrund einer nicht ausreichenden Datenqualität für eine bundesweite, aber kleinräumige Analyse nicht berücksichtigt werden.

Auf der Basis des Zielsystems wurden drei unterschiedliche Indikatoren definiert:

- **X-Minuten-Stadt.** Dieser Indikator besagt, wie viele Minuten im Durchschnitt benötigt werden, um die 24 relevanten Gelegenheitsarten zu erreichen. Mit dem Indikator lässt sich der durchschnittliche Reiseaufwand für die alltäglichen Bedürfnisse ausdrücken. Die verschiedenen Gelegenheiten gehen nicht gleichwertig in die Berechnung ein, sondern werden mit einer Gewichtung belegt (Abbildung 3.1), die auf einem Workshop mit Expertinnen und Experten entwickelt worden ist. Das Ergebnis für einen Ausgangsort wird dann als X-Minuten-Stadt ausgedrückt, also etwa 12-Minuten-Stadt oder auch 23-Minuten-Stadt. Die Gebiete der 15-Minuten-Stadt umfassen die Ausgangsorte, deren X-Minuten-Stadt-Wert maximal 15 beträgt.
- **15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad.** Dieser Indikator drückt als Prozentwert aus, in welchem Ausmaß die Orte alltäglicher Bedürfnisse tatsächlich innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind. Das Ergebnis für einen Ausgangsort wird dann als Prozentwert angegeben, zu dem die raumzeitlichen Anforderungen der 15-Minuten-Stadt erfüllt sind. Für jede Gelegenheitsart wird die Reisezeit zum zeitnächsten Standort mit der vorab definierten Fortbewegungsart ermittelt. Liegt die Zeit für eine Gelegenheitsart bei maximal 15 Minuten, wird das Gewicht dieser Gelegenheit dem Indikatorwert zugeschlagen, ansonsten nicht.
- **15-Minuten-Stadt-Index.** Dieser komplexere Indikator enthält Differenzierungen nach vier Altersgruppen der Bevölkerung unter Berücksichtigung ihrer jeweils unterstellten Bedürfnisse und Mobilitätsbedingungen, die durch altersgruppenspezifische Geschwindigkeitsprofile für Gehen und Radfahren sowie modifizierte Gewichtungen der Gelegenheitsarten umgesetzt werden (Abbildung 3.1). Wie beim Erfüllungsgrad wird für jede Altersgruppe ermittelt, ob ein Standort der einzelnen Gelegenheitsarten innerhalb von 15 Minuten erreichbar ist. Zudem werden zwei Qualitätsmerkmale von Naherreichbarkeit besonders honoriert, dies erfolgt ebenfalls altersgruppenspezifisch. Zum einen wird jede unterhalb einer Viertelstunde liegende Reisezeitminute extra honoriert, also die sich ergebenden Vorteile einer Hyper-Naherreichbarkeit.

Abbildung 3.1
Dimensionen, Kategorien und Gelegenheitsarten der Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt

Zielsystem			Fortbewegungsart	Ziel-erreichung	X-Minuten-Stadt, 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad	15-Minuten-Stadt-Index				Bonus	
Dimension	Kategorie	Gelegenheitsart				Altersgruppe				Wahl-möglich-keiten	Kürzere Wegezeit
					Gewicht	bis unter 16 Jahre Gewicht	16 bis unter 40 Jahre Gewicht	40 bis unter 65 Jahre Gewicht	65+ Jahre Gewicht		
Versorgung	Lebensmittel-versorgung	Supermarkt/Discounter/Nahversorger	🚶	nächste	7	2	8	8	9	2 - 5	ja
		Sonstige Lebensmittelgeschäfte	🚶	nächste 3/11*	5	2	5	5	6	4 - 10	ja
	Einzelhandel und Dienstleistungen	Einzelhandelsgeschäfte/Dienstleistungen	🚶	nächste 3/49**	5	2	6	6	6	4 - 10	ja
		Geldautomat	🚶	nächste	3	-	2	2	3	-	ja
		Postfiliale/Postagentur	🚶	nächste	2	-	3	3	3	-	ja
	Konnektivität/ Mobilität	Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs	🚶	nächste	6	5	6	6	6	-	ja
		Fahrradladen/Fahrradwerkstatt	🚲	nächste	3	-	4	4	1	-	ja
Gesundheit	Medizinische Versorgung	Hausarztpraxis	🚶	nächste***	7	9	6	7	9	2 - 5	ja
		Zahnarztpraxis	🚶	nächste	5	3	4	5	7	2 - 5	ja
		Allgemeine Facharztpraxen	🚲	nächste 3/10****	4	3	3	4	6	4 - 10	ja
		Apotheke	🚶	nächste	6	-	6	6	9	-	ja
	Pflege	Seniorenpflegeheim	🚶	nächste	2	-	-	2	6	2 - 3	ja
Bildung	Frühe Bildung	Kindergarten/Kindertagesstätte	🚶	nächste	7	15	8	6	1	2 - 5	ja
	Schulbildung	Grundschule	🚶	nächste	7	15	8	6	1	2 - 5	ja
		Weiterführende Schule (Sek. I)	🚲	nächste	5	15	5	4	-	2 - 5	ja
	Offene Bildung	Öffentliche Bücherei	🚲	nächste	4	5	4	4	5	2 - 5	ja
Freizeit	Grün und Freiraum	Stadtgrün/Park/Friedhof/Kleingartenanlage	🚶	nächste	3	-	2	3	4	-	ja
		Sonstige Freifläche (Wald/Wiese/Acker)	🚶	nächste	2	2	2	2	2	-	ja
	Unterhaltung/Kultur	Kino/Theater/Museum/Musikclub etc.	🚲	nächste	3	3	3	3	3	2 - 10	ja
	Spiel und Sport	Kinderspielplatz	🚶	nächste	3	3	3	2	1	2 - 5	ja
		Sportgelegenheit	🚶	nächste	2	2	2	2	1	2 - 10	ja
		Schwimmgelegenheit	🚲	nächste	2	2	2	2	1	2 - 5	ja
	Gastronomie	Gastronomie	🚶	nächste	5	5	6	6	6	2 - 10	ja
	Gemeinschaft	Kirche/Moschee/Synagoge	🚶	nächste	2	2	2	2	4	2 - 3	ja

Bonus Wahlmöglichkeiten wird ab der kleineren Zahl an erreichbaren Zielen der Gelegenheitsart vergeben und steigt dann bis zum größeren Wert an. Bonus Wegezeit wird ab 14 Minuten Wegezeit vergeben und steigt kontinuierlich bis 5 Minuten an.

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Zum anderen werden Bonuspunkte für eine höhere Wahlmöglichkeit vergeben, also wenn bei bestimmten Gelegenheitsarten mehrere Standorte innerhalb von 15 Minuten erreichbar sind. Die für die Altersgruppen ermittelten Teilindizes werden gewichtet entsprechend der Anteile der Altersgruppen an der Bevölkerung der einzelnen Gemeinden zum Gesamtindex zusammengefasst.

3.2.2 Datengrundlagen

Die Berechnung der zuvor beschriebenen Indikatoren basiert auf bundesweiten, aber sehr kleinräumigen Erreichbarkeitsmodellierungen. In die Berechnungen gehen die Wohnstandorte der Bevölkerung als Wegequellen, die Standorte der Gelegenheitsarten als Wegeziele und die zu Fuß und mit dem Fahrrad nutzbaren Straßen und Wege als Verkehrsnetze ein, die die Wegequellen und -ziele miteinander verbinden. Eine besondere Herausforderung bestand darin, nur Datengrundlagen zu verwenden, die bundesweit einheitlich und flächendeckend in guter Qualität und Aktualität verfügbar sind.

Die Wohnstandorte der Bevölkerung werden durch einen Rasterdatensatz repräsentiert, der auf den gitterzellenbasierten Ergebnissen des Zensus fußt. Jede Rasterzelle weist eine Größe von 1 ha, also eine Kantenlänge von 100 m auf. Zum Zeitpunkt der Berechnungen stand noch nicht der inzwischen veröffentlichte Zensus 2022 zur Verfügung. Die jeweilige Einwohnerzahl einer Rasterzelle entstammt einer vom Bund genutzten Fortschreibung des Bevölkerungsrasters des Zensus 2011 auf den Stand 2021.

Die Standorte der Gelegenheitsarten wurden mit einem Multi-Quellen-Ansatz verschiedenen geeigneten Datenbanken (z. B. Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG), Fachdatenbanken, OpenStreetMap (OSM) oder Google Places) entnommen und auf Qualität und Vollständigkeit geprüft. Die im Vorfeld durchgeführte Evaluation potenziell geeigneter Datenquellen offenbarte eine große Bandbreite an Datenfehlern und Qualitätsproblemen. In unterschiedlichem Maße waren bei den Standortdaten in nahezu allen Datensätzen kleinere oder auch größere sachliche und räumliche Datenfehler, Datenlücken oder sonstige Unzulänglichkeiten festzustellen.

Einige Gelegenheitsarten mussten aufgrund von nicht behebbaren Datenlücken und -mängeln von der bundesweiten Analyse gänzlich ausgeschlossen werden. Dies betraf Bankfilialen, Paketshops, Paketautomaten, nicht-ärztliche therapeutische Angebote, Musikschulen, Weiterbildungseinrichtungen für Erwachsene, Öffentliche Plätze als soziale Treffpunkte sowie Gemeinschaftseinrichtungen wie Gemeindehäuser, Jugendfreizeitzentren, Seniorentreffs oder Vereinsheime. Andere Gelegenheitsarten konnten nicht weiter differenziert berücksichtigt, sondern nur in aggregierter Weise analysiert werden. Bei den OSM-Daten und den vom BKG kommerziell erworbenen Points of Interest des Bundes (POI-Bund) ist von einer tendenziellen Untererfassung von Einrichtungen auszugehen. Dies fällt insbesondere dann ins Gewicht, wenn wie bei den Bildungseinrichtungen in dem Datensatz POI-Bund nur die Hauptstandorte, nicht aber die Außen- und Zweigstellen vollständig erfasst sind, oder wenn wie bei den durch Crowd-sourcing erfassten OSM-Daten räumliche Datenlücken bestehen. Zudem konnten bei den frei zugänglichen OSM-Daten stellenweise Aktualitätsprobleme nachgewiesen werden, weil dort Veränderungen von Standorten insbesondere in den volatilen Kategorien Lebensmittelversorgung, Einzelhandel und Dienstleistungen, Unterhaltung/Kultur und Gastronomie nur sehr verzögert nachgeführt werden.

Damit die verwendeten Datengrundlagen für die bundesweiten Analysen dennoch eine sehr gute Qualität und Validität aufweisen, sind die Standortdaten aller einbezogenen Gelegenheitsarten intensiv aufbereitet worden. Die in die Analyse letztendlich eingegangenen Wegeziele beruhen auf multiplen Datenquellen, die jeweils sachlich und räumlich miteinander abgeglichen und sehr umfassend geprüft worden sind.

Um die Validität der Datengrundlagen noch weiter zu verbessern, sind die verwendeten Wegeziele zudem mittels systematischer Ortsbegehungen in den Fallstudienstädten exemplarisch überprüft worden. Hierfür sind in den jeweiligen Prüfgebieten sämtliche Straßen abgelaufen worden, um hiermit auch Einrichtungen zu identifi-

zieren, die in den Inputdaten gegebenenfalls nicht enthalten waren. Das Ergebnis zeigt, dass der für die Datenaufbereitung zuvor beschriebene große Aufwand gerechtfertigt ist. Wäre für jede Gelegenheitsart nur die geeignetste Datenquelle verwendet worden, wäre die Fehlerquote nicht mehr tolerabel gewesen. Der gewählte Multi-Quellen-Ansatz und die intensive Datenaufbereitung und -prüfung haben dazu beigetragen, dass die verwendeten Datengrundlagen bei einigen Gelegenheitsarten, so zum Beispiel bei den relevanten Supermärkten, Discountern, Nahversorgern oder Apotheken, über alle Fallstudiengebiete fehlerfrei sind.

Die bei anderen Gelegenheitsarten vorgefundenen Abweichungen beruhen im Regelfall auf typischen Veränderungen über die Zeit. Echte Datenfehler konnten nur noch sehr selten ausgemacht werden. Einzig bei den Kinderspielplätzen hat die fehlende Klassifizierung in den OSM-Daten dazu geführt, dass auch einige private Kinderspielplätze, die an und für sich nur für die Bewohnerinnen und Bewohner eines Wohnblocks zugänglich sind, miterfasst worden sind. Dies erscheint angesichts der Vielzahl an Kinderspielplätzen und ihrer nahräumlichen Orientierung zu den Wohnstandorten als noch hinnehmbar und fraglos zielführender, als diese Kategorie unberücksichtigt zu lassen. Im Regelfall bewegen sich Abweichungen bei den berücksichtigten Gelegenheitsarten prozentual im einstelligen Bereich und sind auf typische Fluktuationen bei den Standorten zurückzuführen.

Mittels OSM-Daten wurden für das gesamte Bundesgebiet routingfähige Verkehrsnetze generiert, die sämtliche zu Fuß oder mit dem Fahrrad nutzbaren Straßen, Wege, Treppen und Fähren enthalten. Auf einzelnen Streckenabschnitten geltende verkehrsrechtliche Regelungen, wie beispielsweise Zugangsverbote für den Fuß- oder Radverkehr, Gebote zum Schieben des Fahrrads oder Zulässigkeiten, Einbahnstraßen in Gegenrichtung befahren oder Gehwege mitbenutzen zu dürfen, wurden mitberücksichtigt. Anhand von Informationen über die Klassifizierung der Straßen und Wege, ihre Ausbauzustände sowie Art und Güte der Oberflächenbeläge wurden für jeden Streckenabschnitt realistische und altersspezifische Geh- und Fahrgeschwindigkeiten angenommen. Um die Effekte von Gefälle und Steigungen auf die Geschwindigkeit abzubilden, wurden die Verkehrsnetze mit Höhendaten versehen. Zur Verknüpfung der Höheninformationen wurde das Digitale Geländemodell 5 (DGM 5) des BKG herangezogen, das die Geländeform der Erdoberfläche mit Straßen und Wegen flächendeckend in Deutschland durch im Abstand von 5 m regelmäßig angeordnete Höhenpunkte beschreibt.

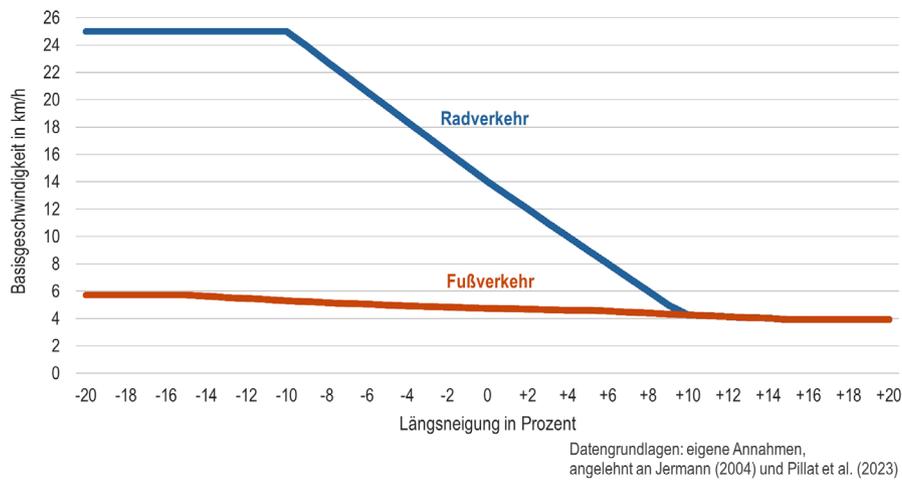
Für die Fußgängergeschwindigkeiten wurden die Basisgeschwindigkeiten in der Ebene für die vier Altersgruppen in Anlehnung an entsprechende Metastudien (vgl. Bitzer 2010; Bartels/Erbsmehl 2014; Bartels/Liers 2014) gesetzt. Die Gehgeschwindigkeit liegt zwischen 3,25 km/h für Kinder sowie Seniorinnen und Senioren und 4,75 km/h für jüngere Erwachsene. Bei ungünstigen Wegeverhältnissen wie beispielsweise bei Trampelpfaden reduzieren sie sich entsprechend um bis zu 20 %. Für den Radverkehr wurde die vom BMDV (vgl. Pillat et al. 2023) in der Radverkehrsmodellierung verwendete Basisgeschwindigkeit in der Ebene zur Berücksichtigung von Kreuzungen auf 14 km/h abgesenkt und für die Altersgruppe der jüngeren Erwachsenen gesetzt. Für die anderen Altersgruppen erfolgte eine Anpassung nach Schleimitz (2017).

Die Radfahrgeschwindigkeit liegt zwischen 11 km/h für Kinder sowie Seniorinnen und Senioren und 14 km/h für jüngere Erwachsene. Je nach Straßenqualität wurden diese Basisgeschwindigkeiten modifiziert. Für höherwertige, zumeist vorfahrtsberechtigzte Straßen sowie eigenständig geführte Fahrradwege und Fahrradstraßen wurden sie um bis zu 20 % erhöht, bei ungünstigeren Wegeverhältnissen entsprechend reduziert, in Anlehnung an openrouteservice (2024) bis hin zu niedrigen, einstelligen Werten bei sehr schlechten Wegetypen oder -oberflächen. Abhängig von der Neigung des Streckenabschnitts wurden die Geschwindigkeiten in Anlehnung an Jermann (2004) für den Fußverkehr und Pillat et al. (2023) für den Radverkehr an die topografischen Verhältnisse angepasst (Abbildung 3.2).

3.2.3 Berechnung

Alle Berechnungen erfolgten zunächst kleinräumig für Rasterzellen mit einer Größe von 100 x 100 Metern und flächendeckend für alle bewohnten Rasterzellen in Deutschland.

Abbildung 3.2
Effekte von Gefälle und Steigung auf die Basisgeschwindigkeit in der Altersgruppe 16- bis unter 40-Jährige im Fuß- und im Radverkehr



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Dazu wurde separat für jede der 24 Gelegenheitsarten mittels eines effizienten Routensuchverfahrens die Reisezeit von den Wohnortrastern zu den jeweiligen Standorten der zugehörigen Gelegenheiten mit der vorab definierten Fortbewegungsart ermittelt. Dies geschah für jede der vier im 15-Minuten-Stadt-Index berücksichtigten Altersgruppen getrennt. Für die Indikatoren X-Minuten-Stadt und 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad wurden die Reisezeiten der Erwachsenen mittleren Alters (40- bis unter 65-Jährige) benutzt. Für die weitere Indikatorenberechnung wurde für jede bewohnte Rasterzelle für jede Altersgruppe festgehalten, wie lang die jeweilige Reisezeit zum zeitnächsten Standort der 24 Gelegenheitsarten ist und wie viele Gelegenheiten einer Art in einem Aktionsraum von 15 Minuten aufgesucht werden könnten. Diese Zwischenergebnisse sind beispielhaft in Abbildung 3.3 für den Raum Hamburg auf der Ebene der 100-m-Rasterzellen mit der Fußwegzeit zur nächsten Postfiliale, mit der Radfahrzeit zur nächsten weiterführenden Schule und mit der Anzahl der in 15 Minuten zu Fuß erreichbaren Hausärzten illustriert.

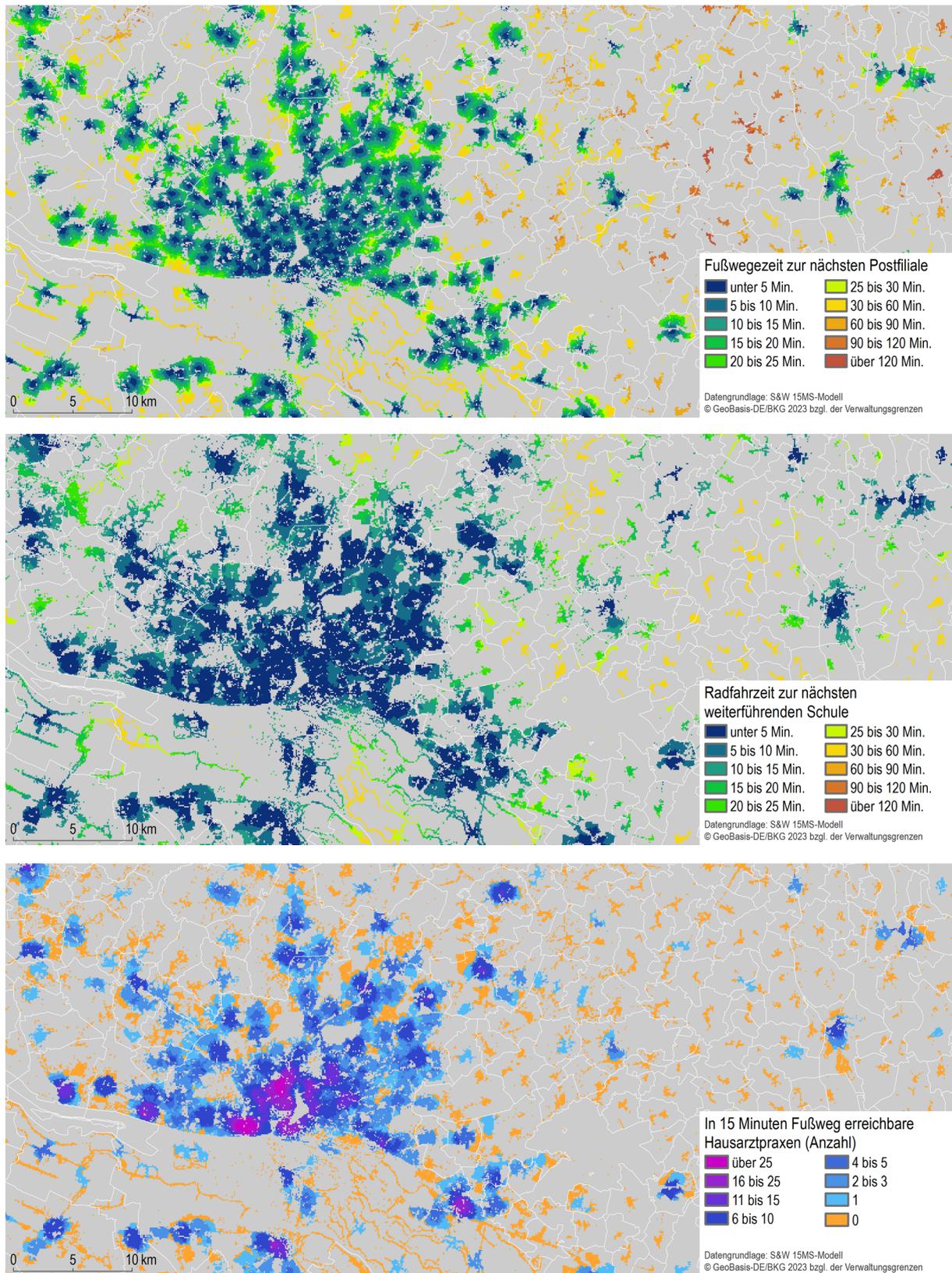
Danach wurden auf der Rasterebene die Werte der drei Indikatoren und auch ihrer Teilkomponenten wie Dimensionen oder Altersgruppen entsprechend der jeweiligen Spezifikationen unter Nutzung der spezifischen Gewichtungen der 24 Gelegenheitsarten gebildet. Im Ergebnis liegen für jede Rasterzelle die Werte der Indikatoren und ihrer Komponenten vor. Abbildung 3.4 zeigt wiederum beispielhaft für den Raum Hamburg die räumliche Ausprägung der drei Indikatoren X-Minuten-Stadt, 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad und 15-Minuten-Stadt-Index.

Von dieser detaillierten räumlichen Basis aus können die Indikatoren einwohnergewichtet zu beliebigen Raumeinheiten (z. B. Wohnquartiere, Ortsteile, Gemeinden, Kreise oder auch Raumtypen) aggregiert und entsprechend ausgewertet werden.

3.2.4 Indikatorenvergleich

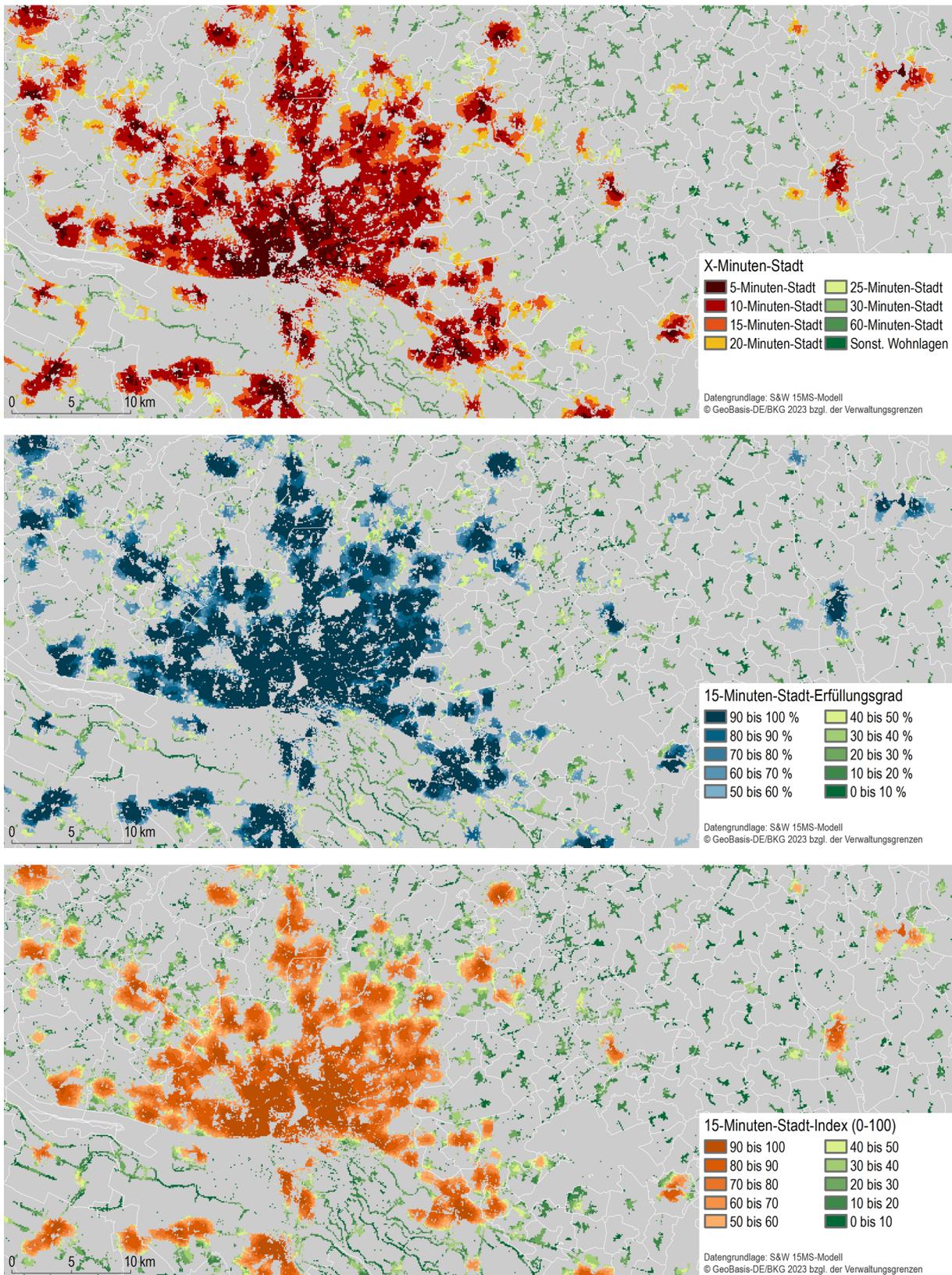
Mit den drei implementierten Indikatoren wird das raumstrukturelle Angebot der Stadt der Viertelstunde aus ähnlicher Grundperspektive, aber mit unterschiedlichen konzeptionellen Überlegungen bestimmt. Sie beruhen dabei auf derselben Datenbasis als Berechnungsgrundlage. Der statistische Zusammenhang zwischen den drei Indikatoren ist relativ hoch (Abbildung 3.5). Für den Indikatorenvergleich herangezogen wurden die Indikatorenwerte auf der Rasterebene für Deutschland insgesamt sowie für die einzelnen Stadtgrößenklassen.

Abbildung 3.3
 Exemplarische Visualisierung der Fußwegzeit zur nächsten Postfiliale (oben), der Radfahrzeit zur nächsten weiterführenden Schule (Mitte) und der Anzahl an in 15 Minuten erreichbaren Hausärzten (unten) für den Raum Hamburg



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Abbildung 3.4
 Exemplarische Visualisierung der Indikatoren X-Minuten-Stadt (oben), 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad (Mitte), 15-Minuten-Stadt-Index (unten) für den Raum Hamburg



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Abbildung 3.5
Zusammenhang zwischen 15-Minuten-Stadt-Indikatoren nach Stadtgrößenklasse



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

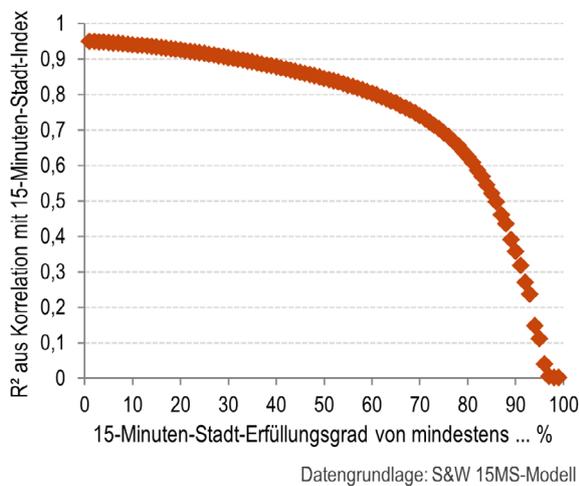
Bundesweit liegt das Bestimmtheitsmaß für den Vergleich der X-Minuten-Stadt mit dem 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad und mit dem 15-Minuten-Stadt-Index bei r^2 -Werten um die 0,7. Der Zusammenhang ist bei beiden Vergleichen umso stärker, je höher die Stadtgrößenklasse ist. Bei den großen Großstädten liegt das r^2 bei 0,82. Da mit der Stadtgröße auch die Ausstattungsqualitäten zur Viertelstundenstadt steigen und sehr hoch sind, ist dies nicht verwunderlich. Wenn das Bestimmtheitsmaß nicht auf der Rasterebene, sondern aggregiert auf der Gemeindeebene ermittelt wird, steigen die r^2 -Werte bei den größeren Großstädten sogar auf 0,95 beziehungsweise 0,96 an.

In den unteren Stadtgrößenklassen ist der Zusammenhang mit r^2 -Werten zwischen 0,72 und 0,57 immer noch hoch, aber weniger ausgeprägt als in den Groß- und Mittelstädten. So kommen der X-Minuten-Stadt-Indikator einerseits und die beiden anderen andererseits insbesondere in den kleineren Städten zu unterschiedlichen Wertungen in Bezug auf die 15-Minuten-Stadt.

Anders gelagert ist der Zusammenhang zwischen dem 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad und dem 15-Minuten-Stadt-Index. Hier sind bundesweit und über alle Stadtgrößen hinweg Werte des r^2 von 0,88 bis hin zu 0,97 vorzufinden. Dies ist zum einen nachvollziehbar, da der Index zur Hälfte auf den Erfüllungsgraden der vier Altersklassen beruht. Andererseits wäre von den im Index enthaltenen Boni für besondere Nähe und Auswahlvielfalt eine Unterscheidung zu erwarten gewesen. Diese Boni kommen für die einzelnen Gelegenheitsarten aber erst zum Tragen, wenn die Wegezeiten von maximal 15 Minuten unterschritten werden.

Werden nur Fälle betrachtet, die oberhalb eines bestimmten Erfüllungsgrads liegen, ändern sich die Zusammenhänge zwischen den beiden Indikatoren (Abbildung 3.6). Je weniger Fälle mit geringem Erfüllungsgrad einbezogen werden, je höher also das betrachtete Mindestniveau ist, desto geringer wird der Zusammenhang zwischen den beiden Indikatoren. Daraus folgt, dass der 15-Minuten-Stadt-Index mit der Einbeziehung weiterer Qualitätsmerkmale insbesondere dazu geeignet ist, eine weitere Differenzierung der Gebiete mit hohem Erfüllungsgrad vorzunehmen.

Abbildung 3.6
Bestimmtheitsmaß (r^2) zwischen Mindestniveaus des 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrads und dem 15-Minuten-Stadt-Index



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Hieraus folgt, dass zur Abbildung der raumstrukturellen Angebotsqualität der Stadt der Viertelstunde alle drei implementierten Indikatoren geeignet sind. Jedoch betonen und bewerten sie aufgrund ihrer konzeptionell unterschiedlichen Definitionen und Ausrichtungen unterschiedliche Aspekte und können so unterschiedlich differenzierend ausfallen.

3.3 Analyse zur Nutzung nahräumlicher Angebote

Das zweite wesentliche Projektziel war, das Ausmaß der Nutzung des Angebots der Stadt der Viertelstunde zu bestimmen, sozusagen die realisierte Nachfrage nach räumlicher Nähe unterschiedlicher städtischer Funktionen. Hier war zu analysieren, in welchem Ausmaß die Bevölkerung nahräumliche Angebote überhaupt wahrnimmt und nutzt und welche Hemmnisse vorhanden sind.

Dieser Abschnitt beschreibt die dazu durchgeführten Schritte, insbesondere die Auswertung der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und die empirische Arbeit in einer Reihe von Fallstudien mit eigenen Haushaltsbefragungen und Fokusgruppen-Workshops.

3.3.1 Auswertung der Umfrage „Mobilität in Deutschland“ (MiD)

Eine erste Annäherung an die Nutzung der Qualitäten der 15-Minuten-Stadt erfolgte durch eine Sonderauswertung der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017). Mit den lokalen Datensätzen der MiD 2017 stehen georeferenzierte Merkmale zum Mobilitätsgeschehen und im Rahmen der MiD erstmals georeferenzierte Wege zur Auswertung zur Verfügung. Die räumliche Codierung in 500-x-500-m-Rasterzellen in städtischen Räumen, beziehungsweise 1-x-1-km-Rasterzellen in dünn besiedelten Gebieten und 5-x-5-km-Rasterzellen in extrem dünn besiedelten ländlichen Räumen ist hinreichend detailliert, um sie mit den Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt zu kombinieren.

Diese Indikatorenwerte wurden den Wohnorten der Befragten der MiD 2017 zugespielt. Zurückgelegte Wegelängen, Wegedauern, Wegehäufigkeiten, Aktivitäten, genutzte Verkehrsmittel und Motorisierung konnten so in Abhängigkeit vom Grad der Naherreichbarkeit und unter Berücksichtigung soziodemografischer Merkmale der Befragten analysiert werden.

Im Ergebnis können bundesweit gültige Aussagen über die Wirkungen unterschiedlicher Grade der 15-Minuten-Stadt auf Wegelängen, Wegedauern, Wegehäufigkeiten und genutzte Verkehrsmittel getroffen werden. Die Ergebnisse lassen sich dabei nach besonders interessierenden Bevölkerungsgruppen differenzieren, beispielsweise nach Pkw-Verfügbarkeit.

3.3.2 Haushaltsbefragung in ausgewählten Stadtquartieren

Die weiteren Analysen zur Nutzung der Angebote der 15-Minuten-Stadt wurden mittels detaillierter Fallstudien in Gebieten durchgeführt, die sich durch hohe Angebotsniveaus der 15-Minuten-Stadt auszeichnen. Es wurde zunächst ein Kriterienkatalog zur Auswahl geeigneter Stadträume für die Fallanalysen entwickelt. Die Fallanalysen sind in jeweils drei Groß-, Mittel- und Kleinstädten verortet. Bei den Groß- und Mittelstädten gibt es jeweils zwei Fallstudiengebiete, die sich bei jeweils guten Indikatorwerten durch die Lage im Stadtraum unterscheiden, wobei ein Gebiet jeweils in der Innenstadt, das zweite jeweils in Stadtrandlagen angesiedelt ist. In den Kleinstädten befinden sich die jeweiligen Fallstudiengebiete in zentraler Lage.

Für die Haushaltsbefragungen und die anschließenden Fokusgruppen-Workshops wurden so fünfzehn Untersuchungsgebiete in neun Städten ausgewählt (Abbildung 3.7). Die Abgrenzung der Untersuchungsgebiete innerhalb der Stadtteile richtete sich an der anvisierten Anzahl von 2.500 anzusprechenden Haushalten für die Befragung. Zu betonen ist, dass alle ausgewählten Untersuchungsgebiete eine mittels der 15-Minuten-Stadt-Indikatoren bestimmte gute nahräumliche Ausstattung mit Angeboten aufweisen; die Stadt der Viertelstunde ist somit in diesen Gebieten, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß und unterschiedlicher Ausformung, Realität. Vergleiche zwischen gut und schlecht ausgestatteten Gebieten sind deshalb nicht möglich. Vielmehr sollen die Ergebnisse der Befragung Einblicke in den Alltag in der 15-Minuten-Stadt geben, konkret in Bezug auf die Wahrnehmung und Bewertung entsprechender 15-Minuten-Stadt-Quartiere sowie die mit dem Leben in diesen Quartieren verbundene Mobilität.

Durchführung und Rücklauf

In den ausgewählten Fallstudiengebieten ist empirisch das Ausmaß der Nutzung der Angebote der Stadt der Viertelstunde ermittelt worden. Es wurde der Forschungsfrage nachgegangen, inwieweit und von wem die Viertelstundenstadt tatsächlich gelebt wird. Zudem sind die Bewertung der lokalen Angebote, die Relevanz fußläufiger Erreichbarkeit, nachbarschaftliche Kontakte und lokales Engagement erfragt worden. Auf diese

Abbildung 3.7
Fallstudienstädte und Untersuchungsgebiete

Stadtgröße	Stadt	Untersuchungsgebiet	Lage im Stadtraum
 Großstadt	Leipzig	Waldstraßenviertel	Innenstadt
		Leutzsch	Stadtrand
	Essen	Rüttenscheid	Innenstadt
		Margarethenhöhe	Stadtrand
	Wiesbaden	Rheingauviertel	Innenstadt
		Bierstadt	Stadtrand
 Mittelstadt	Wolfenbüttel	August-/Heinrichstadt	Innenstadt
		Rote Schanze	Stadtrand
	Schwerin	Paulsstadt	Innenstadt
		Lankow	Stadtrand
	Landshut	Nikola	Innenstadt
		Wolfgang	Stadtrand
 Kleinstadt	Wendlingen a.N.	Kernbereich	Zentral
	Bad Segeberg	Kernbereich	Zentral
	Wittenberge	Kernbereich	Zentral

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Weise ist eine empirische Analysegrundlage über die Wahrnehmung von nahräumlichen Angeboten städtischer Funktionen durch die ansässige Bevölkerung geschaffen worden.

Die Haushaltsbefragung wurde als Online-Umfrage durchgeführt. Die Einladung erfolgte mittels Postkarte per Briefkasteneinwurf an etwa 2.500 Haushalte in jedem Fallstudiengebiet. Die Postkarte enthielt einen Link und QR-Code zum Fragebogen.

Bei der Befragung wurde ein Rücklauf von 3,3 % erzielt (Abbildung 3.8). Dieser liegt niedriger als ursprünglich erwartet, entspricht aber den jüngsten Erfahrungen der Auftragnehmer bei anderen Befragungen mit ähnlichem Feldzugang. Dies führt dazu, dass Aussagen über einzelne Gebiete mit Unsicherheiten behaftet sind. Einen Extremfall stellt dabei Schwerin-Lankow mit nur 29 auswertbaren Fragebögen dar. Für die Datenqualität spricht jedoch die insgesamt gute Repräsentativität (s. u.), aber auch die mit 12,4 % geringe Abbruchquote während des Ausfüllens des Fragebogens.

Soziodemografische Repräsentativität der Daten

Aussagen über die Repräsentativität von Daten müssen sich auf bestimmbare Kriterien beziehen. So sind etwa Aussagen über die Repräsentativität von Verkehrsbefragungen in Bezug auf die Verkehrsnachfrage nicht möglich, weil die reale Verkehrsnachfrage nicht bekannt ist. Dies gilt auch für diese Befragung. Auch soziodemografische Kennwerte wie Haushaltsgrößen oder Bildungsabschlüsse liegen kleinräumlich für die Untersuchungsgebiete nicht vor.

Möglich ist es dagegen, soziodemografische Kenngrößen mit entsprechenden Rahmendaten auf der Ebene ähnlicher Gemeindegrößen zu vergleichen. Hierfür ziehen wir die Daten von Mobilität in Deutschland (MiD 2017) heran und fassen die Daten jeweils für Großstädte, Mittelstädte und Kleinstädte zusammen. Im Ergebnis

Abbildung 3.8
Stichprobenausschöpfung der Haushaltsbefragung

Fallstudienstädte und -gebiete			Verteilte Postkarten	Rücklaufquote
 Großstadt	Leipzig	Waldstraßenviertel	2.500	4,7 %
		Leutzsch	2.500	2,4 %
	Essen	Rüttenscheid	2.500	3,9 %
		Margarethenhöhe	2.500	5,3 %
	Wiesbaden	Rheingauviertel	2.500	3,0 %
		Bierstadt	2.500	3,5 %
 Mittelstadt	Wolfenbüttel	August-/Heinrichstadt	2.200	3,7 %
		Rote Schanze	2.500	3,6 %
	Schwerin	Paulsstadt	2.000	3,0 %
		Lankow	2.500	1,2 %
	Landshut	Nikola	2.500	4,0 %
		Wolfgang	2.370	2,7 %
 Kleinstadt	Wendlingen a.N.	Kernbereich	2.200	2,3 %
	Bad Segeberg	Kernbereich	2.000	3,0 %
	Wittenberge	Kernbereich	2.500	2,6 %
Insgesamt			36.570	3,3 %

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

zeigt sich, dass die Stichprobe wesentliche Verteilungen von MiD 2017 gut widerspiegelt. Dies betrifft die Einteilung in Haushaltstypen, die Altersverteilung und die Stellung im Erwerbsprozess. Einschränkend ist anzumerken, dass in der Stichprobe die 60-69-Jährigen etwas überrepräsentiert, die jungen Erwachsenen vor allem in Großstadtgebieten eher unterrepräsentiert sind, und dass Vollzeit-Erwerbstätige überrepräsentiert, Arbeitslose dagegen unterrepräsentiert sind.

In Bezug auf die Schulbildung der Befragten ist die Stichprobe allerdings deutlich ‚nach oben‘ verzerrt. Dies ist mittlerweile eine gängige Beobachtung in Befragungen wie beispielsweise im Deutschen Mobilitätspanel (vgl. Chlond et al. 2024) und lässt vermuten, dass Geringgebildete kaum noch bereit sind, einen Beitrag zu wissenschaftlichen Untersuchungen zu leisten. So ist beispielsweise die ungewichtete MiD-Stichprobe ebenfalls deutlich zugunsten der hohen Bildungsabschlüsse verzerrt, wenn auch nicht so stark wie diese Erhebung. Besonders hoch sind die Anteile der Befragten mit Hochschulabschluss jeweils in den Innenstadtgebieten, und insgesamt in den Großstädten gegenüber den Mittel- und Kleinstädten.

Besonders wichtig ist, dass das Framing der Befragung („Stadt der Viertelstunde“) offenbar nicht dazu geführt hat, dass in überproportionalem Ausmaß Pkw-freie Haushalte beziehungsweise Personen teilgenommen haben. Die Haushaltsmotorisierung ist gut repräsentiert.

3.3.3 Fokusgruppen-Workshops in Fallstudienstädten

Eine weiter vertiefende Adressierung der zentralen Fragestellung des Lebens in der 15-Minuten-Stadt an die Fallstudien geschah abschließend mit der Durchführung von Fokusgruppen-Workshops in den Fallstudienstädten. Eingeladen wurden dazu Bürgerinnen und Bürger aus den Fallstudienquartieren, die im Rahmen der Haushaltsbefragungen ihre Kontaktdaten zur Verfügung gestellt haben, sowie interessierte kommunale Akteure aus Politik und Verwaltung.

In allen neun Fallstudienstädten haben Fokusgruppen-Workshops von etwa 90 Minuten Dauer stattgefunden. In den Groß- und Mittelstädten wurde jeweils ein Workshop durchgeführt, an denen dann die Bewohnerinnen und Bewohner beider Fallstudiengebiete teilnahmen, so dass auch deren vergleichende Bewertung der auf die 15-Minuten-Stadt bezogenen Qualitäten erörtert werden konnte. Der Kreis der Teilnehmenden aus den Fallstudiengebieten setzte sich zumeist aus Menschen mit einem vergleichsweise hohen Umweltbewusstsein zusammen, die sich überdurchschnittlich viel mit den aktiven Verkehrsmodi fortbewegen. Sie hatten fast durchweg eine positive Einstellung zur Idee der Stadt der Viertelstunde. Allen Teilnehmenden wurden die Ergebnisse der Naherreichbarkeitsmodellierung als auch der Haushaltsbefragung für die Quartiere präsentiert und mit ihnen strukturiert diskutiert.

Der Mehrwert der Fokusgruppen-Workshops bestand darin, dass die in der Haushaltsbefragung festgestellten Verhaltensweisen einerseits validiert oder infrage gestellt werden konnten, insbesondere aber darin, dass Erklärungen für die Intensität der Interaktionen der Bewohnerinnen und Bewohner im Nahbereich herausgearbeitet wurden. Die ermittelten positiven Merkmale aber auch Hemmnisse bildeten eine wichtige Grundlage zur Herleitung konkreter Handlungsempfehlungen dieser Studie. Bei den in den Veranstaltungen getroffenen Aussagen handelt es sich nicht um repräsentative Erkenntnisse, sondern vielmehr um anekdotische, aber dennoch meist sachdienliche Hinweise von interessierten Bewohnerinnen und Bewohnern der Untersuchungsgebiete, ergänzt um Aussagen von anwesenden Vertreterinnen und Vertretern aus städtischer Verwaltung und Kommunalpolitik.

4 Nahräumliche Angebote zur 15-Minuten-Stadt in Deutschland

In welchem Ausmaß bestehen in Deutschland die räumstrukturellen Voraussetzungen für ein Leben in der 15-Minuten-Stadt? Dieser Frage wird in diesem Kapitel mit den zuvor definierten Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt nachgegangen. Es wird flächendeckend für das Bundesgebiet analysiert, inwieweit die räumliche Anordnung von Wohnen und alltäglichen Funktionen es überhaupt ermöglicht, Alltagsziele zu Fuß und/oder mit dem Fahrrad im vorgegebenen Zeitrahmen der 15-Minuten-Stadt aufzusuchen.

Dies wird nachfolgend im Detail ausgeführt. Grundsätzlich weisen die berechneten Indikatorwerte dabei für große Teile der bewohnten Gebiete Deutschlands hohe Qualitäten der für die 15-Minuten-Stadt erforderlichen Naherreichbarkeit aus. Dies gilt nicht nur für die Zentren der Metropolen oder anderer Großstädte in Deutschland, sondern es gilt für alle Stadt- und Gemeindetypen. Es gilt auch nicht nur für hochverdichtete Innenstadtk Quartiere, sondern für eine Vielfalt an Wohnlagen und Bebauungsstrukturen in vielen Bereichen der Städte.

In Kapitel 4.1 wird zunächst auf der aggregierten Ebene von Städten und Gemeinden gezeigt, wo welche Naherreichbarkeitsqualitäten vorhanden sind und wie sie sich nach Stadtgröße und Gemeindetypologie unterscheiden. Im Anschluss werden die 15-Minuten-Stadt-Indikatoren nach den vier Dimensionen Versorgung, Bildung, Gesundheit und Freizeit sowie nach den Altersgruppen differenziert ausgewertet (Kapitel 4.2). Danach wird analysiert, ob und wie sich Wohnquartiere mit guter Ausstattung für die 15-Minuten-Stadt von anderen Gebieten in Bezug auf Einwohnerdichte und Mietniveau auf dem Wohnungsmarkt differenzieren lassen (Kapitel 4.3) Abschließend werden die vorhandenen 15-Minuten-Stadt-Qualitäten in den Fallstudiengebieten dargestellt und exemplarisch anhand von drei Fallstudienstädten unterschiedlicher Größe kleinräumig differenziert vertieft (Kapitel 4.4).

4.1 Deutsches Städtesystem und die 15-Minuten-Stadt

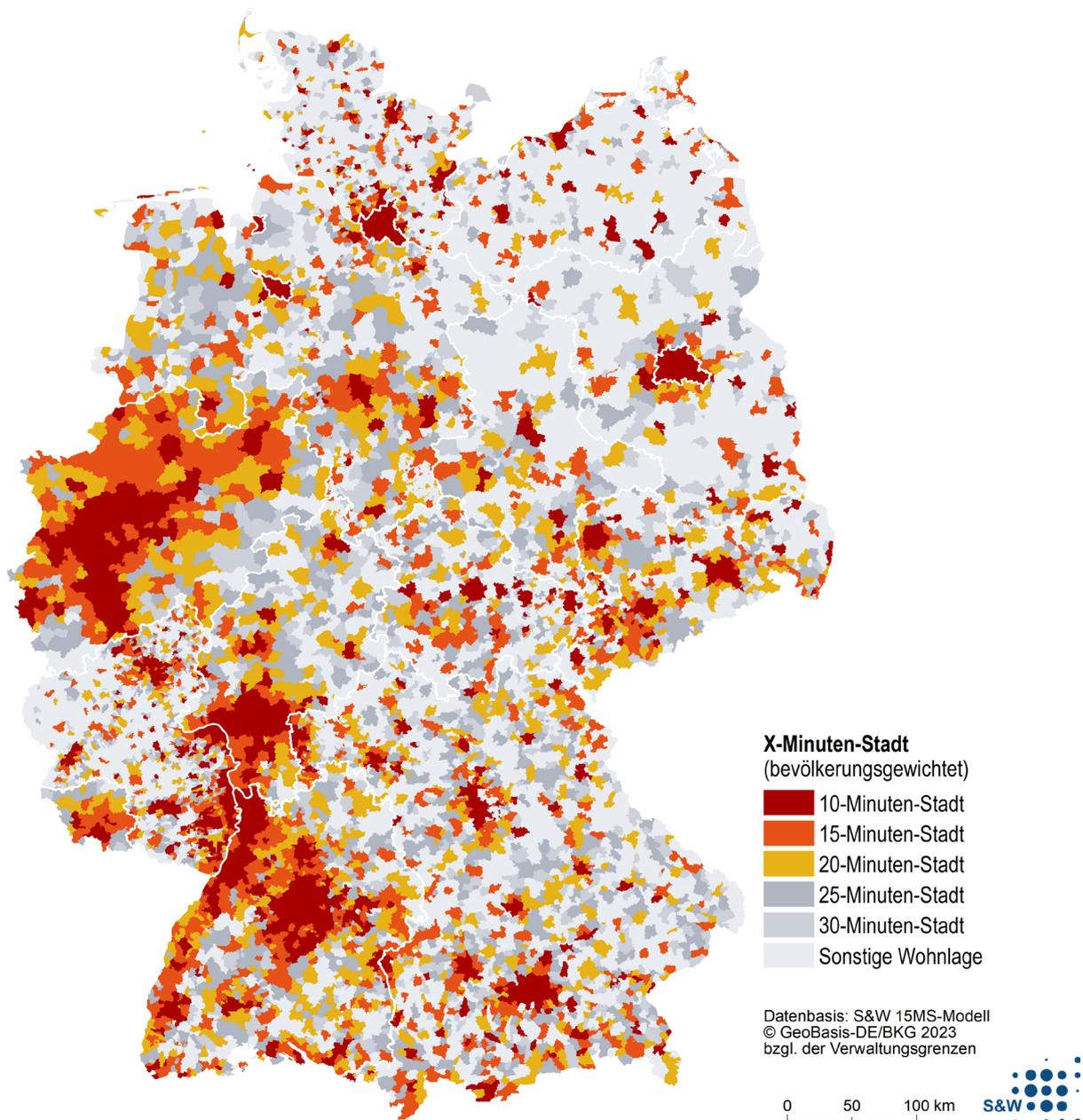
Ein wesentliches Element dieser Studie ist die Klassifizierung aller Städte und Gemeinden Deutschlands und so des deutschen Städtesystems nach den Kriterien der 15-Minuten-Stadt. Hierzu werden die auf der Ebene von 1 ha großen Rasterzellen ermittelten Indikatorwerte bevölkerungsgewichtet zur Gemeindeebene und danach weiter zu Stadtgrößenklassen und Raumtypen aggregiert und ausgewertet.

4.1.1 Klassifizierung der Städte und Gemeinden

Die Aggregation der rasterbasierten X-Minuten-Stadt-Werte auf die untere kommunale Ebene ermöglicht eine Klassifizierung der Städte und Gemeinden als 10-, 15-, 20-, 25- oder 30-Minuten-Stadt (Abbildung 4.1). In der Gruppe der 10-Minuten-Städte (durchschnittliche Indikatorwerte bis unter 10,5 Minuten) gibt es knapp 800 Städte; zusätzlich sind etwa 1.300 Städte 15-Minuten-Städte (durchschnittliche Indikatorwerte zwischen 10,5 und unter 15,5 Minuten). Somit sind aufgrund ihrer räumlichen Strukturen etwa 2.100 Städte und Gemeinden in Deutschland nach den Kriterien dieses Indikators als 15-Minuten-Städte oder besser zu klassifizieren. Zu beachten ist aufgrund der Indikatordefinition, dass in einer so definierten 15-Minuten-Stadt nicht unbedingt alle Alltagsziele von allen Wohnstandorten innerhalb einer Viertelstunde erreichbar sind, sondern dass der über die Gelegenheitsarten und die Bevölkerung gewichtete Durchschnittswert maximal 15 Minuten beträgt. Längere Wegezeiten können so durch kürzere kompensiert werden.

Zu den 10- und 15-Minuten-Städten gehören insbesondere die Städte in verdichteten Räumen sowie solitäre Zentren in ansonsten geringer verdichteten Gebieten, aber auch zahlreiche Kleinstädte oder sogar Landgemeinden mit sehr kompakten Siedlungsstrukturen. Auffallend ist, dass sich in Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Rhein-

Abbildung 4.1
Gemeindeklassifizierung nach dem Indikator der X-Minuten-Stadt

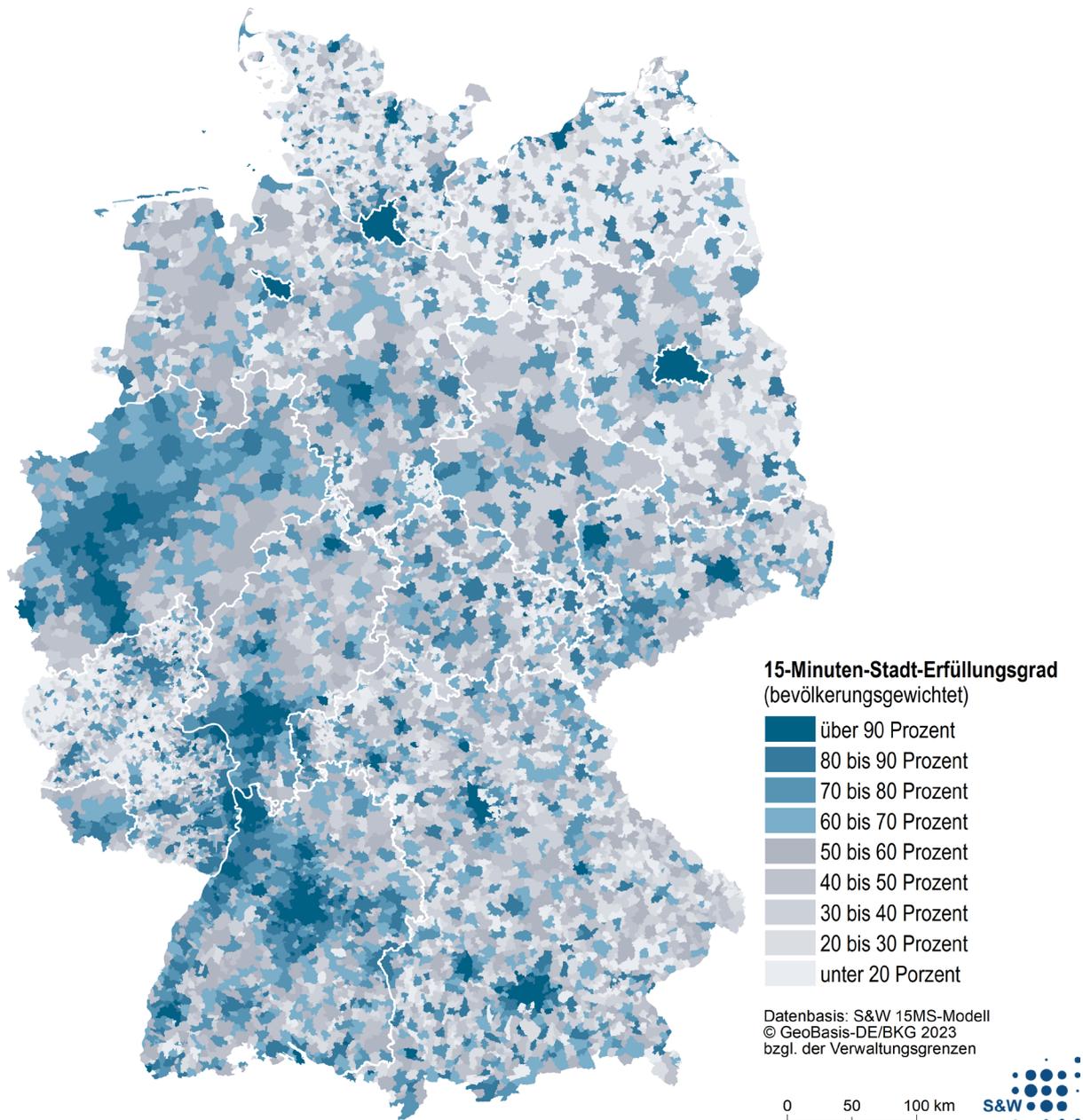


Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Neckar und entlang des Oberrheins die 15-Minuten-Städte weit in das Umland der Kernbereiche erstrecken, diese räumliche Ausdehnung bei anderen verdichteten Räumen wie Hamburg, Berlin, Leipzig, Dresden oder München weniger deutlich auftritt. 30-Minuten-Städte und sonstige Wohnlagen befinden sich vorwiegend in ländlichen Gebieten. Aber auch hier finden sich immer wieder Städte mit zentralörtlichen Funktionen, welche zumindest als 20-Minuten-Städte, häufig sogar auch als 15- oder 10-Minuten-Städte klassifiziert sind.

Der Indikator 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad drückt aus, welcher (nach Bedeutung gewichteter) Anteil der 24 betrachteten Gelegenheitsarten innerhalb einer Viertelstunde von der Bevölkerung im Durchschnitt zu erreichen ist. Die Klassifizierung der Gemeinden erfolgt in Schritten von 10 Prozentpunkten (Abbildung 4.2). In der obersten Klasse mit über 90 % befinden sich 220 Städte, hierunter befinden sich nicht nur zahlreiche

Abbildung 4.2
Gemeindeklassifizierung nach dem 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad

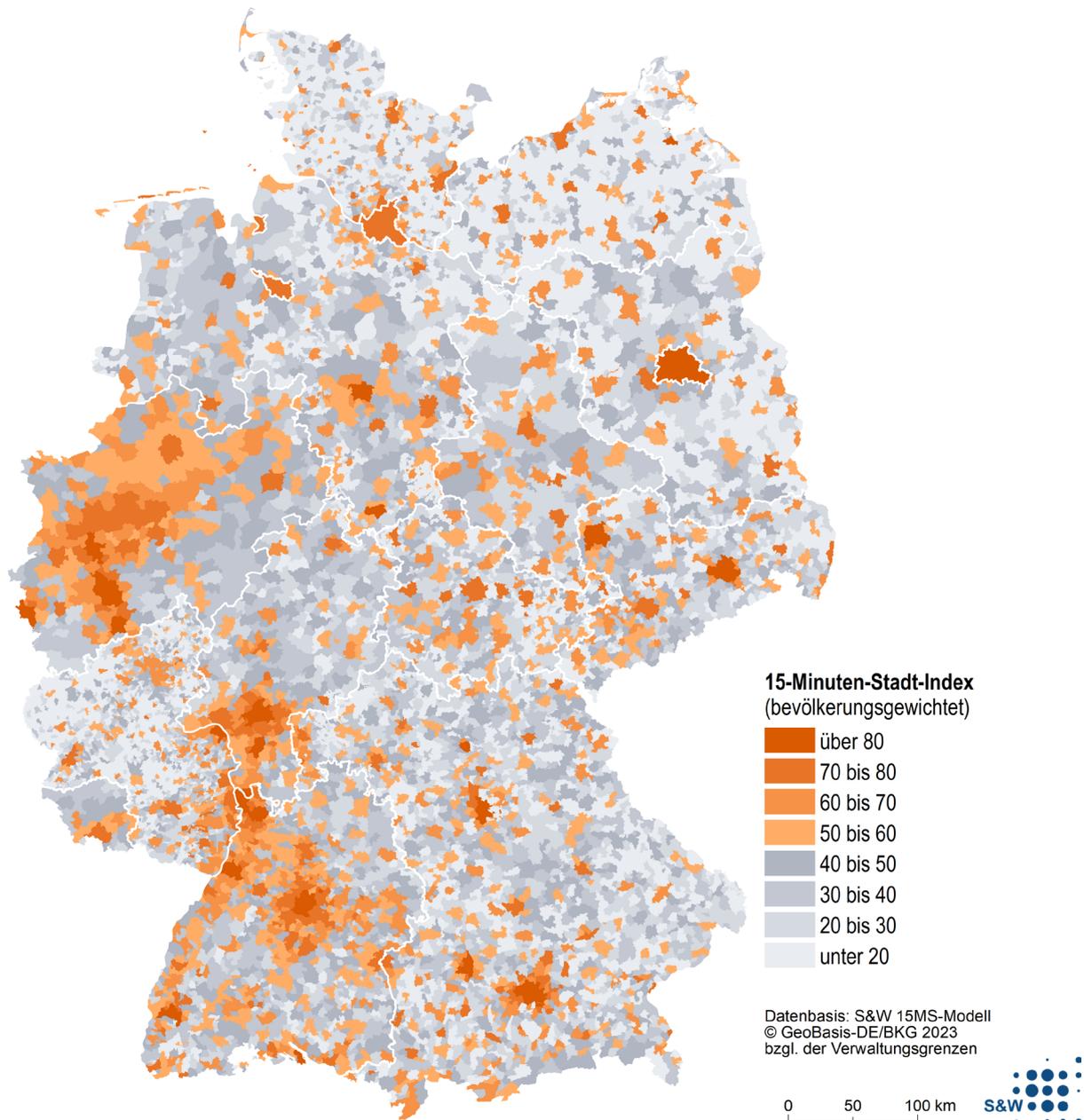


Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Großstädte, sondern auch Mittel- und Kleinstädte. Werte im Bereich 80 bis 90 % haben 700 Städte, zwischen 70 und 80 % etwa 900 Städte. Auf der anderen Seite haben fast 5.800 Städte und Gemeinden einen 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad von weniger als 40 %, dies bedeutet, dort können maximal etwas mehr als ein Drittel der Gelegenheitsarten innerhalb von einer Viertelstunde erreicht werden. Das Muster der räumlichen Verteilung guter und schlechterer Werte für den 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad ähnelt erwartungsgemäß stark dem der X-Minuten-Stadt. Allerdings ist wegen der schärferen Anforderungen des Erfüllungsgrads die räumliche Differenzierung bei den höheren Werten akzentuierter.

Die Anforderungen des dritten Indikators, dem 15-Minuten-Stadt-Index, sind nochmals höher als beim Erfüllungsgrad. In ihn gehen zum einen die spezifischen Erfüllungsgrade von vier verschiedenen Altersgruppen

Abbildung 4.3
Gemeindeklassifizierung nach dem 15-Minuten-Stadt-Index



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

ein, zum anderen werden kürzere Wegezeiten als 15 Minuten und die Erreichbarkeit von mehreren Zielstandorten derselben Gelegenheitsart besonders honoriert. Maximal sind 100 Indexpunkte möglich, die Klassifizierung erfolgt in Schritten von 10 Indexpunkten (Abbildung 4.3). Aufgrund der hohen Anforderungen liegen die höchsten Indexwerte bei etwa 85; diese werden von München, Frankfurt und der Gemeinde Merzhausen am Stadtrand von Freiburg-Vauban erreicht. In der Gruppe mit mehr als 80 Indexpunkten befinden sich lediglich 35 Städte, 265 haben zwischen 70 und 80 Indexpunkte, zwischen 60 und 70 Indexpunkten liegen 630 Städte und Gemeinden. Geringe Werte von bis zu 40 Indexpunkten haben etwa 7.850 und damit 72 % aller Städte und Gemeinden. Das räumliche Muster entspricht dem der anderen beiden Indikatoren; allerdings findet eine Verschiebung hin zu den unteren Klassen statt.

4.1.2 Stadtgröße und 15-Minuten-Stadt

Werden die Städte und Gemeinden nach sieben verschiedenen Stadtgrößenklassen (in Anlehnung an die Typologie des BBSR 2023) zusammengefasst, wird ersichtlich, dass die Stadtgröße klar mit den Werten der drei Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt korreliert (Abbildung 4.4). Je größer die Stadt, desto niedriger ist der X-Minuten-Stadt-Indikator im Einwohnerdurchschnitt. Größere Großstädte mit mehr als 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind im Durchschnitt 7-Minuten-Städte, kleine Großstädte sind 8-Minuten-Städte. Größere Mittelstädte bewegen sich durchschnittlich im Bereich der 10-Minuten-Stadt, kleine Mittelstädte sind 13-Minuten-Städte. Selbst größere Kleinstädte sind im Durchschnitt noch 16-Minuten-Städte und damit nur knapp oberhalb des 15-Minuten-Schwellenwerts. Kleine Kleinstädte sind im Durchschnitt 20-Minuten-Städte. Landgemeinden haben einen Durchschnittswert von etwas mehr als einer halben Stunde. Im bundesweiten Mittel kann die Bevölkerung die für die alltäglichen Bedürfnisse ausgewählten Gelegenheitsarten mit durchschnittlich 14,6 Minuten je Person in weniger als 15 Minuten erreichen.

Je größer die Stadt, desto höher ist auch der durchschnittliche 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad. In den größeren Großstädten mit mehr als 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind dies im Durchschnitt 92,5 %, bei kleinen Großstädten sind es knapp 89 %. Größere Mittelstädte bewegen sich durchschnittlich bei 84 % Erfüllungsgrad, kleine Mittelstädte bei etwa 77 %. Größere Kleinstädte liegen im Durchschnitt bei 69 %, kleine Kleinstädte bei 61 % des 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrads. Landgemeinden fallen mit einem Durchschnittswert von lediglich 42 % deutlich zurück. Je Person liegt der 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad bei 74 %, dies bedeutet, im Durchschnitt kann die Bevölkerung in Deutschland drei Viertel der als für die alltäglichen Bedürfnisse ausgewählten Gelegenheitsarten innerhalb von 15 Minuten zu erreichen.

Auch der Durchschnittswert des 15-Minuten-Stadt-Index erhöht sich mit steigender Stadtgrößenklasse. In den größeren Großstädten mit mehr als 250.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind dies im Durchschnitt über 80 Indexpunkte, bei kleinen Großstädten sind es nahezu 74 Punkte. Größere Mittelstädte bewegen sich durchschnittlich bei 68, kleine Mittelstädte bei knapp 60 Indexpunkten. Größere Kleinstädte liegen im Durchschnitt bei fast 52, kleine Kleinstädte bei 44 Indexpunkten. Landgemeinden sind mit einem Durchschnittswert von

Abbildung 4.4
Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt nach Stadtgrößenklasse

Stadtgrößenklasse			X-Minuten-Stadt (in Minuten)	15-Minuten-Stadt- Erfüllungsgrad (in %)	15-Minuten-Stadt- Index (0 - 100)
 Großstadt	Größere	> 250.000 Ew.	7,0 Min.	92,5 %	80,6
	Kleine	100.000 - 250.000 Ew.	8,3 Min.	88,6 %	73,8
 Mittelstadt	Größere	50.000 - 100.000 Ew.	9,6 Min.	84,3 %	67,7
	Kleine	20.000 - 50.000 Ew.	12,6 Min.	76,7 %	59,7
 Kleinstadt	Größere	10.000 - 20.000 Ew.	16,0 Min.	68,9 %	51,5
	Kleine	5.000 - 10.000 Ew.	19,7 Min.	61,3 %	44,0
 Landgemeinden		< 5.000 Ew.	31,3 Min.	42,0 %	28,6
 Deutschland		gesamt	14,6 Min.	74,2 %	59,0

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

lediglich 29 Indexpunkten sehr niedrig aufgestellt. Im Bundesdurchschnitt je Person liegt der 15-Minuten-Stadt-Index bei 59 Punkten. Die ungünstiger als bei den anderen Indikatoren erscheinenden Werte sind in den deutlich höheren Anforderungen dieses Indikators begründet.

Bei den Indikatorenwerten in Abbildung 4.4 handelt es sich um Durchschnittswerte je Person in den jeweiligen Größenklassen. Die Abweichung einzelner Städte und Gemeinden von den Durchschnittswerten ist nach Größenklasse sehr unterschiedlich, je größer die Bevölkerungszahl, desto geringer die Spreizung. Dies bedeutet, dass die Unterschiede zwischen Städten in Bezug auf die Viertelstundenstadt umso geringer sind, je größer die Städte sind. Und entsprechend umgekehrt gilt, dass in Richtung kleinerer Städte die Unterschiede zwischen ihnen größer werden.

Eine Betrachtung der Top-Performer in jeder Stadtgrößenklasse über die drei Indikatoren hinweg zeigt, dass sich die jeweils zehn besten Städte und Gemeinden hinsichtlich des X-Minuten-Stadt-Indikators und des 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrads kaum unterscheiden (Abbildung 4.5). Die zehn besten größeren Großstädte sind alle 6-Minuten-Städte. Die zehn besten kleinen Großstädte sind 6- oder 7-Minuten-Städte, dasselbe gilt für die Mittel- und Kleinstädte. Auch die besten Landgemeinden haben als 7- oder 8-Minuten-Städte eine sehr gute Naherreichbarkeit in Bezug auf die Alltagsziele. Auch bei dem 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad liegen die besten der Stadtgrößenklassen nah beieinander mit durchgängigen Werten von deutlich über 90 %. Einzelne Mittel- oder Kleinstädte weisen sogar bessere Werte auf als die Großstädte.

Beim 15-Minuten-Stadt-Index zeigt sich eine höhere Differenzierung bei den jeweils zehn besten Städten. Hier macht sich neben den Anforderungen der verschiedenen Altersgruppen insbesondere auch die Frage der besseren Auswahlmöglichkeit zwischen Zielstandorten derselben Gelegenheitsart bemerkbar. Das nähräumliche Angebot ist in größeren Städten näher gelegen und vielfältiger als in kleinen und sehr kleinen Gemeinden. Die Werte für die Großstädte liegen zwischen 80 und 85 Indexpunkten, bei den anderen Stadtgrößenklassen gibt es immer auch einige Städte mit ähnlich hohen Werten, aber zunehmend auch Städte und Gemeinden mit Indexpunkten im Bereich von 70 bis 80, bei den zehn besten Landgemeinden sogar einige knapp unter 70 Indexpunkten.

Deutschlandweit wohnen 73 % der Bevölkerung an Wohnstandorten, welche mindestens als 15-Minuten-Stadt zu bewerten sind, 57 % in Quartieren mit mindestens 10-Minuten-Stadt-Qualitäten und 17 % wohnen sogar in einer 5-Minuten-Stadt (Abbildung 4.6). Somit kann in Deutschland jede sechste Person die nächsten Standorte der 24 untersuchten Gelegenheitsarten in einer durchschnittlichen Wegezeit von nur fünf Minuten aufsuchen.

Zwischen den Stadtgrößenklassen bestehen jedoch deutliche Unterschiede im Anteil der Bevölkerung, welche in verschiedenen Güteklassen der 15-Minuten-Stadt wohnt. In größeren Großstädten wohnen mit über 97 % nahezu alle Einwohnerinnen und Einwohner mindestens in einem 15-Minuten-Stadt-Quartier, fast 90 % haben mindestens 10-Minuten-Stadt-Qualitäten, mit 37 % wohnt mehr als jede dritte Person in einer 5-Minuten-Stadt-Umgebung. Die Naherreichbarkeit in den kleinen Großstädten ist nur etwas geringer: 93 % wohnen hier mindestens in einer 15-Minuten-Stadt, jede vierte Person in einer 5-Minuten-Stadt. Je kleiner die Stadtgrößenklasse wird, desto graduell geringer werden diese Anteile. In den größeren Mittelstädten wohnen immerhin noch 89 % mindestens in einer 15-Minuten-Stadt, in den kleinen Mittelstädten beträgt der Anteil 78 %. Bei den größeren Kleinstädten sind dies 66 %, bei den kleinen Kleinstädten noch 55 %. Einen deutlichen Rückgang gibt es dann bei den Landgemeinden. Doch selbst dort wohnt noch jede fünfte Person mit der Naherreichbarkeitsqualität von mindestens einer 15-Minuten-Stadt, 7 % sogar in Qualitäten von mindestens einer 10-Minuten-Stadt.

Deutschlandweit lebt fast jede zweite Person (46,8 %) an Orten mit einem 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad von mehr als 90 %, das heißt, dass nahezu alle Gelegenheitsarten innerhalb von 15 Minuten erreicht werden können. In den größeren Großstädten sind es sogar vier von fünf Personen, in den kleinen Großstädten zwei

Abbildung 4.5
Die jeweils zehn Städte mit den besten Indikatorwerten zur 15-Minuten-Stadt je Stadtgrößenklasse

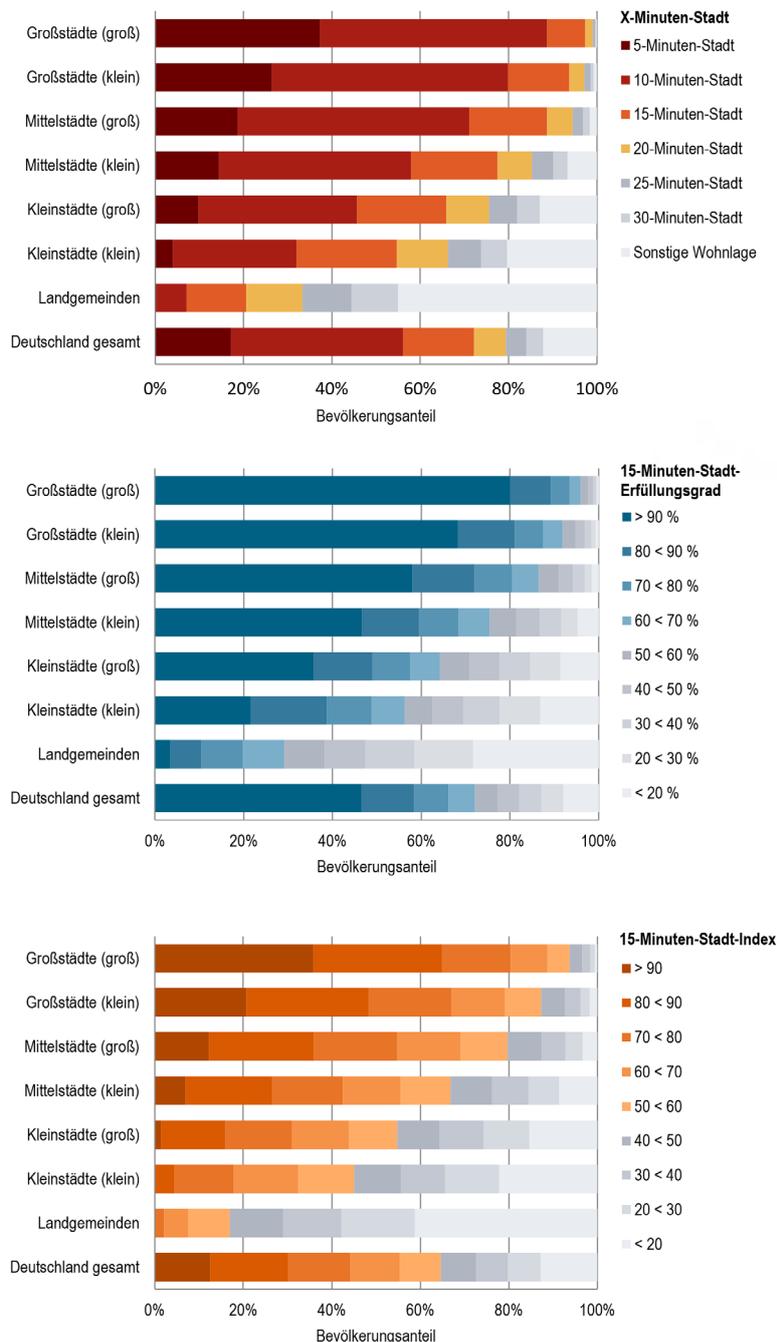
TOP 10- Stadt/Gemeinde	Großstadt, größere (> 250.000 Ew.)			X-Minuten-Stadt (in Minuten)	15-Minuten-Stadt- Erfüllungsgrad (in %)	15-Minuten-Stadt- Index (0 - 100)	TOP 10- Stadt/Gemeinde	Großstadt, kleine (100.000 - 250.000 Ew.)					
	X-Minuten-Stadt (in Minuten)	15-Minuten-Stadt- Erfüllungsgrad (in %)	15-Minuten-Stadt- Index (0 - 100)					X-Minuten-Stadt (in Minuten)	15-Minuten-Stadt- Erfüllungsgrad (in %)	15-Minuten-Stadt- Index (0 - 100)			
Großstadt, größere (> 250.000 Ew.)							Großstadt, kleine (100.000 - 250.000 Ew.)						
Frankfurt a.M.	6,0 Min.	95,9%	85,1	Offenbach a.M.	6,0 Min.	95,5%	84,9						
Mannheim	6,1 Min.	94,8%	83,7	Freiburg i.B.	6,3 Min.	94,2%	84,3						
München	6,3 Min.	94,6%	85,3	Heidelberg	6,4 Min.	94,0%	83,4						
Karlsruhe	6,2 Min.	94,8%	83,2	Mainz	6,6 Min.	93,3%	80,6						
Augsburg	6,5 Min.	95,2%	83,8	Ludwigshafen a.R.	6,8 Min.	93,7%	79,8						
Hannover	6,4 Min.	94,8%	83,0	Darmstadt	6,9 Min.	92,7%	80,3						
Düsseldorf	6,4 Min.	93,7%	83,2	Göttingen	7,1 Min.	92,7%	80,4						
Berlin	6,6 Min.	93,6%	84,0	Kassel	7,2 Min.	93,1%	78,5						
Stuttgart	6,5 Min.	94,2%	82,3	Regensburg	7,2 Min.	91,9%	79,9						
Bonn	6,4 Min.	94,6%	81,8	Heilbronn	7,2 Min.	91,6%	78,1						
Mittelstadt, größere (50.000 - 100.000 Ew.)							Mittelstadt, kleine (20.000 - 50.000 Ew.)						
Konstanz	6,4 Min.	93,5%	82,2	Fellbach	5,9 Min.	97,3%	84,3						
Ludwigsburg	6,9 Min.	94,0%	79,1	Ottobrunn	6,1 Min.	97,6%	84,0						
Bamberg	6,8 Min.	92,6%	81,2	Unterhaching	5,9 Min.	95,5%	83,6						
Speyer	7,1 Min.	93,0%	78,6	Viernheim	6,4 Min.	94,9%	81,9						
Esslingen a.N.	7,0 Min.	93,4%	77,9	Kornwestheim	6,4 Min.	94,9%	82,1						
Böblingen	7,1 Min.	91,9%	78,2	Eschborn	6,9 Min.	96,0%	78,8						
Bad Homburg v.d.H.	7,3 Min.	94,0%	76,3	Filderstadt	7,0 Min.	95,4%	78,9						
Greifswald	7,6 Min.	91,0%	80,2	Monheim a.R.	6,9 Min.	94,8%	78,2						
Schweinfurt	7,3 Min.	91,6%	76,6	Neu-Isenburg	7,3 Min.	94,3%	80,0						
Troisdorf	7,7 Min.	92,2%	75,9	Weingarten	7,2 Min.	93,6%	79,3						
Kleinstadt, größere (10.000 - 20.000 Ew.)							Kleinstadt, kleine (5.000 - 10.000 Ew.)						
Eppelheim	6,1 Min.	97,7%	83,1	Merzhausen	5,4 Min.	99,2%	85,9						
Dossenheim	6,4 Min.	96,0%	81,2	Schwaikheim	5,5 Min.	99,2%	82,2						
Plankstadt	6,6 Min.	95,7%	80,6	Gerolzhofen	7,1 Min.	94,8%	74,9						
Markt Schwaben	6,4 Min.	97,2%	78,9	Deizisau	7,2 Min.	94,9%	74,5						
Asperg	6,6 Min.	95,5%	79,6	Kastellaun	7,3 Min.	94,9%	74,3						
Sandhausen	6,8 Min.	96,2%	77,8	Neuried	7,3 Min.	93,9%	77,5						
Wendlingen a.N.	6,9 Min.	95,9%	78,5	Löchgau	7,3 Min.	97,0%	71,7						
Planegg	6,6 Min.	95,4%	78,6	Bad Bergzabern	7,5 Min.	93,4%	76,6						
Kernen i.R.	7,0 Min.	95,5%	79,2	Sulzbach (Taunus)	7,7 Min.	96,7%	73,1						
Brühl	6,9 Min.	96,3%	75,4	Kahla	7,3 Min.	93,7%	74,6						
Landgemeinde (< 5.000 Ew.)													
Altdorf (Lkr. Böblingen)	7,0 Min.	97,2%	75,7										
Deidesheim	6,7 Min.	96,7%	72,1										
Wörth a.M.	7,3 Min.	96,3%	76,2										
Maikammer	6,8 Min.	95,5%	74,7										
Riederich	7,3 Min.	93,9%	69,3										
Grafenheinfeld	7,4 Min.	95,0%	69,0										
Friedrichstadt	8,1 Min.	91,0%	70,8										
Dörfles-Esbach	8,3 Min.	95,5%	69,1										
Selters (Westerwald)	8,2 Min.	91,2%	69,9										
Unteresiesheim	7,8 Min.	95,8%	65,8										

Erläuterung: In jeder Stadtgrößenklasse wurden die Städte und Gemeinden für jeden der drei Indikatoren in eine Rangfolge gebracht. Die Darstellung zeigt die jeweils zehn besten Städte bzw. Gemeinden auf der Basis des Durchschnittswerts der drei Ränge.

Datengrundlage: S&W 15MS-Modell

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Abbildung 4.6
Bevölkerungsanteile nach Indikatorwerten zur 15-Minuten-Stadt und Stadtgrößenklassen



Datengrundlage: S&W 15MS-Modell

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

von drei. Die Anteile mit hohen Erfüllungsgraden sinken mit der Stadtgrößenklasse. In kleinen Kleinstädten verfügen dennoch 20 % der Bevölkerung über sehr hohe Naherreichbarkeitsqualitäten mit Erfüllungsgraden über 90 %. Geringe 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrade von weniger als 60 % hat in größeren Großstädten nur jede fünfundzwanzigste Person (4,1 %), in größeren Mittelstädten mehr als jede siebte (13,6 %), in größeren Kleinstädten mehr als jede dritte Person (35,8 %) und in Landgemeinden mehr als zwei von drei Personen (70,6 %).

Ähnlich sind die Verteilungen der Bevölkerung über die Stadtgrößenklassen hinsichtlich des 15-Minuten-Stadt-Index. Spitzenwerte von mehr als 80 Indexpunkten haben zwei Drittel der Bevölkerung der größeren Großstädte. Hier haben die vier Altersgruppen sehr hohe Naherreichbarkeitsqualitäten, die sich neben kurzen Wegezeiten auch durch eine Vielfalt an innerhalb einer Viertelstunde erreichbaren Angeboten derselben Gelegenheitstypen auszeichnet. Bei größeren Mittelstädten verfügt noch mehr als ein Drittel der Bevölkerung über diese Lagegunst, bei größeren Kleinstädten sind es noch 16 %. Deutschlandweit lebt fast jede dritte Person (30,3 %) an solchen hinsichtlich der 15-Minuten-Stadt besonders gut aufgestellten Wohnstandorten.

4.1.3 RegioStaR Typologie und 15-Minuten-Stadt

Eine weitere Möglichkeit zur räumlichen Differenzierung der Indikatorenergebnisse zum Angebot der 15-Minuten-Stadt bietet die Raumtypologie RegioStaR, die insbesondere für Belange der Mobilitäts- und Verkehrsforschung entwickelt wurde (vgl. BMVI o. J.). Diese unterscheidet insgesamt 17 Raumtypen in vier differenzierten Regionstypen: Metropolitane Stadtregion, Regiopolitane Stadtregion, Stadtregionsnahe ländliche Region und periphere ländliche Region (Abbildung 4.7).

Metropolen, Großstädte und Regiopolen in den Stadtregionen sind im Durchschnitt 7- oder 8-Minutenstädte, die zentralen Städte in den ländlichen Regionen sind 10-Minuten-Städte. Mittelstädte in Stadtregionen sind 10- oder 11-Minuten-Städte, in den ländlichen Regionen sind sie durchschnittlich 15-Minuten-Städte. Gemeinden im städtischen Raum bewegen sich von 12-Minuten-Städten in metropolitanen Stadtregionen bis hin zu 17-Minuten-Städten in peripheren ländlichen Regionen. Gemeinden im kleinstädtischen dörflichen Raum bewegen sich zwischen 25 und 32 Minuten für die X-Minuten-Stadt.

Abbildung 4.7
Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt nach RegioStaR 17-Typologie

Regionstyp		Raumtyp	X-Minuten-Stadt (in Minuten)	15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad (in %)	15-Minuten-Stadt-Index (0 - 100)
1 Stadtregion	11 Metropolitane Stadtregion	111 Metropole	6,8 Min.	93,0 %	81,6
		112 Großstadt	8,0 Min.	89,7 %	74,6
		113 Mittelstadt	9,9 Min.	83,8 %	66,2
		114 Städtischer Raum	11,8 Min.	77,6 %	59,0
		115 Kleinstädt. dörflicher Raum	25,2 Min.	47,6 %	33,0
	12 Regiopolitane Stadtregion	121 Regiopole	8,2 Min.	88,6 %	74,7
		123 Mittelstadt	11,7 Min.	77,8 %	60,4
		124 Städtischer Raum	14,4 Min.	71,2 %	52,6
2 Ländliche Region	21 Stadtregionsnahe ländliche Region	211 Zentrale Stadt	10,2 Min.	82,2 %	65,9
		213 Mittelstadt	14,3 Min.	72,6 %	55,6
		214 Städtischer Raum	15,9 Min.	67,5 %	49,7
		215 Kleinstädt. dörflicher Raum	27,5 Min.	47,0 %	33,0
	22 Periphere ländliche Region	221 Zentrale Stadt	10,5 Min.	82,8 %	67,6
		223 Mittelstadt	15,4 Min.	72,0 %	55,9
		224 Städtischer Raum	17,4 Min.	65,2 %	48,0
		225 Kleinstädt. dörflicher Raum	31,6 Min.	44,3 %	31,0
Deutschland Gesamt			14,6 Min.	74,2 %	59,0

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Bei den beiden anderen Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt ist ein ähnliches Muster von zwei sich überlagernden Trends zu beobachten. Zum einen ist das raumstrukturelle Angebot zur 15-Minuten-Stadt umso besser, je höherrangiger der Raumtyp innerhalb eines differenzierten Regionstyps ist. Großstädte und Zentrale Städte sind in allen vier Regionstypen besser aufgestellt als Mittelstädte, diese ihrerseits besser als Gemeinden im städtischen Raum und diese wiederum besser als Gemeinden im kleinstädtisch-dörflichen Raum. Zum anderen ist das raumstrukturelle Angebot zur 15-Minuten-Stadt beim jeweils selben Raumtyp umso besser, je städtischer der differenzierte Regionstyp ist. So haben beispielsweise Mittelstädte in metropolitanen Stadtregionen eine bessere Naherreichbarkeit als Mittelstädte in regiopolitanen Stadtregionen, diese wiederum eine bessere als in stadtreionsnahen ländlichen Regionen und diese wiederum besser als Mittelstädte in ländlichen Regionen. Die Einstufung der Städte und Gemeinden nach der RegioStaR-Typologie bewirkt in Bezug auf die 15-Minuten-Stadt eine insgesamt stärkere Ausdifferenzierung.

4.2 Differenzierung nach Dimensionen und Altersgruppen

Die Analysen des raumstrukturellen Angebots werden mit drei verschiedenen, relativ komplexen Indikatoren durchgeführt. In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse der Indikatoren in ihrer internen Differenzierung betrachtet und es werden ihre wesentlichen Komponenten vergleichend analysiert. Die drei Indikatoren zur Beschreibung der raumstrukturellen Angebote für die 15-Minuten-Stadt basieren auf der Erreichbarkeit der 24 einbezogenen Gelegenheitsarten, die über mehrere sachlich gegliederte Zwischenstufen entsprechend den Indikatordefinitionen zusammengefasst wurden. Bislang sind die Indikatoren aggregiert vorgestellt worden, nicht aber die Zwischenschritte. Dies erfolgt in diesem Abschnitt exemplarisch unter Nutzung der Stadtgrößentypen.

Die Differenzierung nach den vier Dimensionen Versorgung, Gesundheit, Bildung und Freizeit wird anhand des Indikators der X-Minuten-Stadt betrachtet. Diese vier Dimensionen umfassen wesentliche Aspekte des alltäglichen Lebens. Sie lassen sich, wie der Gesamtindikator der X-Minuten-Stadt, ebenfalls durch Minutenwerte für die verschiedenen Stadtgrößentypen beschreiben (Abbildung 4.8).

Abbildung 4.8
X-Minuten-Stadt nach Dimension und Stadtgrößentypen

Stadtgrößentypen			X-Minuten-Stadt (in Minuten)				
			Gesamt	Versorgung	Gesundheit	Bildung	Freizeit
 Großstadt	Größere	> 250.000 Ew.	7,0 Min.	6,7 Min.	7,7 Min.	6,7 Min.	7,1 Min.
	Kleine	100.000 - 250.000 Ew.	8,3 Min.	8,2 Min.	9,7 Min.	7,9 Min.	7,1 Min.
 Mittelstadt	Größere	50.000 - 100.000 Ew.	9,6 Min.	9,7 Min.	11,9 Min.	9,0 Min.	7,8 Min.
	Kleine	20.000 - 50.000 Ew.	12,6 Min.	13,2 Min.	16,1 Min.	11,1 Min.	9,4 Min.
 Kleinstadt	Größere	10.000 - 20.000 Ew.	16,0 Min.	17,2 Min.	20,8 Min.	13,8 Min.	11,1 Min.
	Kleine	5.000 - 10.000 Ew.	19,7 Min.	21,4 Min.	25,9 Min.	16,8 Min.	13,5 Min.
 Landgemeinden		< 5.000 Ew.	31,3 Min.	35,0 Min.	43,8 Min.	24,1 Min.	19,9 Min.
 Deutschland		gesamt	14,6 Min.	15,6 Min.	19,0 Min.	12,5 Min.	10,7 Min.

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Abbildung 4.9
15-Minuten-Stadt-Index nach Altersgruppe und Stadtgrößenklasse.

Stadtgrößenklasse			15-Minuten-Stadt-Index (0-100)				
			Gesamt	bis unter 16 Jahre	16 bis unter 40 Jahre	40 bis unter 65 Jahre	65 Jahre oder älter
 Großstadt	Größere > 250.000 Ew.	80,6	72,2	86,5	83,1	72,9	
	Kleine 100.000 - 250.000 Ew.	73,8	65,9	80,4	76,4	65,3	
 Mittelstadt	Größere 50.000 - 100.000 Ew.	67,7	60,6	74,8	70,6	59,0	
	Kleine 20.000 - 50.000 Ew.	59,7	53,0	66,7	62,6	51,7	
 Kleinstadt	Größere 10.000 - 20.000 Ew.	51,5	45,2	58,1	54,1	44,3	
	Kleine 5.000 - 10.000 Ew.	44,0	38,3	49,9	46,2	37,8	
 Landgemeinden	< 5.000 Ew.	28,6	25,8	32,7	29,9	24,2	
 Deutschland	gesamt	59,0	52,5	65,2	61,5	51,8	

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Die Werte der vier Dimensionen liegen in den Großstädten noch sehr nah zusammen, in den größeren Großstädten weichen sie weniger als eine Minute, in den kleinen Großstädten maximal anderthalb Minuten von dem Gesamtwert ab. Je kleiner die Städte, desto größer sind die Unterschiede in der Naherreichbarkeitsqualität der vier Dimensionen. Die Dimension Versorgung löst sich mit zunehmend höheren Minutenwerten moderat von den Gesamtwerten ab. Viel deutlicher ist dies im Bereich Gesundheit ausgeprägt. In den kleinen Kleinstädten liegt der X-Minuten-Stadt-Wert für die Gesundheit mit etwa 26 Minuten schon 6 Minuten über dem Gesamtwert; in den Landgemeinden sind es mit knapp 44 Minuten sogar 13 Minuten über dem schon höchsten X-Minuten-Stadt-Wert aller Stadtgrößenklassen. Für die Dimensionen Bildung und insbesondere Freizeit steigen die Minutenwerte langsamer an und bleiben unterhalb der Gesamtwerte für die einzelnen Stadtgrößenklassen. Im Durchschnitt kann Deutschland, insgesamt eine 15-Minuten-Stadt, als eine 11-Minuten-Freizeitstadt, eine 13-Minuten-Bildungsstadt, eine 16-Minuten-Versorgungsstadt und nur als eine 19-Minuten-Gesundheitsstadt bezeichnet werden.

Der 15-Minuten-Stadt-Index basiert ebenfalls auf den 24 Gelegenheitsarten. Deren Relevanz wird jedoch den vier verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich zugesprochen, gleichzeitig werden deren Geh- und Radfahrgeschwindigkeiten altersspezifisch variiert. Daneben kann der Gesamtindex nach zwei weiteren Komponenten differenziert werden, einem altersgruppenspezifisch ermittelten und dann aggregierten Erfüllungsgrad und einem ebenfalls aggregierten Bonus, der für kürzere Wegezeiten sowie die Erreichbarkeit mehrerer Zielstandorte einzelner Gelegenheitsarten zugewiesen wird.

Die besten 15-Minuten-Stadt-Indexwerte hat die Altersgruppe der jüngeren Erwachsenen, die geringsten die Gruppen der Kinder und Jugendlichen sowie der Seniorinnen und Senioren (Abbildung 4.9). Je nach Stadtgrößenklasse kann der Unterschied zwischen den Altersgruppen bis zu 15 Indexpunkte ausmachen.

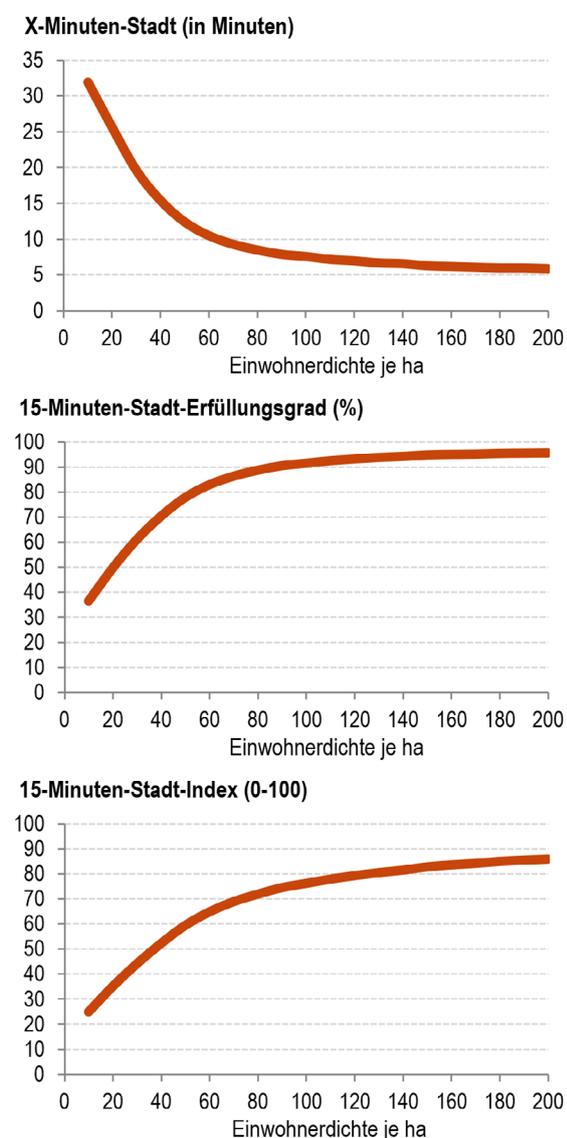
4.3 Wohndichte, Mietniveau und die 15-Minuten-Stadt

Inwieweit unterscheiden sich Gebiete der 15-Minuten-Stadt hinsichtlich soziodemographischer und wohnungsmarktbezogener Merkmale von anderen Gebieten? In diesem Abschnitt werden diesbezüglich auf der Ebene der Rasterzellen die Wohndichte und die Wohnungsmiete analysiert.

4.3.1 Wohndichte

Grundsätzlich besteht ein hoher Zusammenhang zwischen der Wohndichte, also der Bevölkerungsdichte der bewohnten 100-Meter-Rasterzellen in Deutschland, und den drei Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt (Abbildung 4.10). Je höher die Wohndichte ist, desto besser ist die durchschnittliche Naherreichbarkeit. Die Spannweiten bei gegebener Wohndichte sind aber enorm.

Abbildung 4.10
Wohndichte bewohnter Rasterzellen und die Indikatoren der 15-Minuten-Stadt



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell,
© BKG/Gitter-HH-EW-Bund (2023)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Bei geringen Dichten von unter 10 Personen je ha liegt der Wert der X-Minuten-Stadt bei deutlich über einer halben Stunde. Bei einer Dichte von 40 Personen je ha sinkt er im Durchschnitt in den Bereich der 15-Minuten-Stadt, bei einer Dichte von über 60 Personen je ha sind diese Wohnorte durchschnittlich im Bereich der 10-Minuten-Stadt. Bei noch höheren Wohndichten bewegt sich der Durchschnittswert hin zur 5-Minuten-Stadt.

Je höher die Wohndichte, desto größer ist auch der 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad. Bei geringen Dichten von 10 oder 20 Personen je ha liegt der Erfüllungsgrad des Erreichens der Zielgelegenheiten im Durchschnitt nur bei 35 bis 50 %. Dies bedeutet, dass von diesen Wohnstandorten aus zumeist weniger als die Hälfte der hier als relevant betrachteten Gelegenheitsarten innerhalb einer Viertelstunde erreichbar ist. Bei einer Dichte von 60 Personen je ha beträgt der Erfüllungsgrad schon 60 %, bei über 80 Personen je ha sind es durchschnittlich schon über 90 %. Bei noch höheren Wohndichten liegt der Durchschnittswert bei etwa 95 %.

Der Indikator mit den höchsten Anforderungen ist der 15-Minuten-Stadt-Index. Je höher die Wohndichte, desto größer ist ebenso der 15-Minuten-Stadt-Index. Bei geringen Dichten von bis zu 40 Personen je ha liegt der Indexwert unterhalb von 50 Punkten. Erst bei einer Dichte von 120 Personen je ha übersteigt der Indexwert 80 Punkte und nähert sich dann bei noch höheren Dichten Werten von über 85 Punkten. Die höchstmöglichen Werte werden im Durchschnitt nicht erreicht, sondern nur von einigen besonders gut abschneidenden Wohnstandorten.

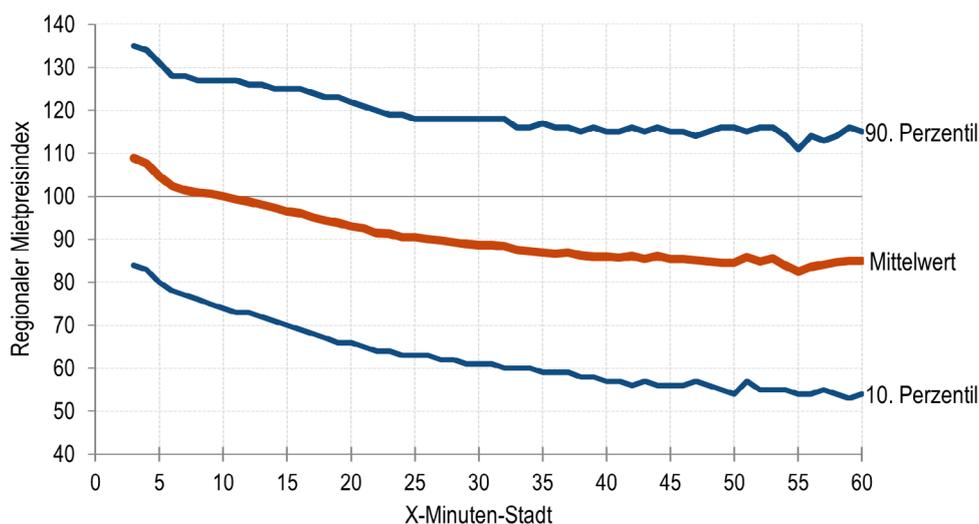
4.3.2 Mietniveau

Mietpreise hängen von vielen Faktoren ab, unter anderem von den Lagequalitäten der Mietwohnungen. Hierbei sind mindestens zwei verschiedene Formen von Lagegunst zu unterscheiden. Zum einen ist dies die großräumige Lage; Mieten in Metropolen sind üblicherweise höher als in ländlichen Regionen, aber auch zwischen den Großstädten gibt es auf Wirtschaftskraft, Wohnungsnachfrage, Image und weiteren Faktoren basierende Unterschiede. Die kleinräumige Lagegunst innerhalb einer Region hängt von zahlreichen weiteren Bedingungen ab. Naherreichbarkeit wird gewöhnlich dazugerechnet, somit könnten die Angebotsqualitäten der 15-Minuten-Stadt dazugehören.

Mit den ersten Veröffentlichungen aus dem Zensus 2022 stehen durchschnittliche Nettokaltmieten für das 100-Meter-Rastersystem für ganz Deutschland zur Verfügung. Um die großräumigen Lagegunstunterschiede in der Betrachtung auszublenden, wurden die Angaben zu den Mieten in Relation zu den regionalen Mietpreisindices gesetzt. Hierzu wurde für jede Stadt-Land-Region des BBSR (2023), auch als Wohnungsmarktregionen bezeichnet, die durchschnittliche Nettokaltmiete berechnet und auf einen regionalen Mietpreisindexwert von 100 gesetzt. Die Nettokaltmieten in den Rasterzellen werden dann anhand der prozentualen Abweichungen gegenüber dem regionalen Durchschnittswert als Mietpreisindices ausgedrückt. Ein Mietpreisindex von 110 liegt 10 % oberhalb, ein Mietpreisindex von 90 liegt 10 % unterhalb des Durchschnittswertes der Wohnungsmarktregion.

Gibt es einen Zusammenhang von guten Angebotsqualitäten der 15-Minuten-Stadt und der Mietpreishöhe? Dies lässt sich mit einem „Ja, aber“ beantworten. Werden für die einzelnen Minutenstufen des Indikators der X-Minuten-Stadt die durchschnittlichen Mietpreisindices ermittelt, ergibt sich zunächst eine klare Tendenz (Abbildung 4.11). Je besser der Wert der X-Minuten-Stadt, desto höher ist das an diesen Orten anzutreffende Mietpreisniveau. Bei Wohnstandortrasterzellen mit X-Minuten-Stadt-Werten von zehn Minuten oder besser liegt das Mietpreisniveau über den regionalen Durchschnitten, es kann bei den besten Indikatorwerten im Mittel bis fast zehn Indexpunkte darüber liegen. Steigen die X-Minuten-Stadt-Werte sind mittlere Mietpreisniveaus unter den regionalen Durchschnittswerten vorzufinden. Bei der 15-Minuten-Stadt sind es noch fast 97 Indexpunkte, bei der 20-Minuten-Stadt 93 Punkte, bei der 30-Minuten-Stadt nur noch 89 Indexpunkte, darunter pendelt sich das Mietpreisniveau bei etwa 85 Indexpunkten ein.

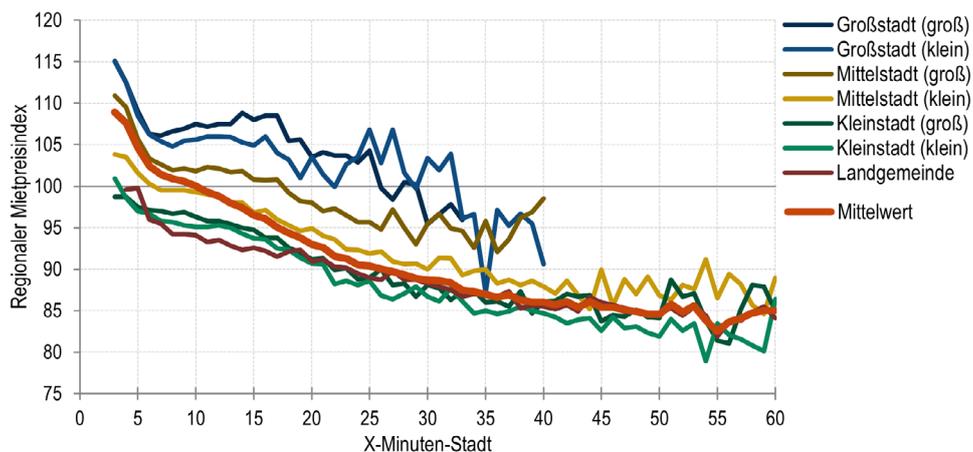
Abbildung 4.11
X-Minuten-Stadt und regionaler Mietpreisindex



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Zensus 2022) und eigene Berechnungen

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Abbildung 4.12
X-Minuten-Stadt und regionaler Mietpreisindex nach Stadtgrößenklasse



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Zensus 2022) und eigene Berechnungen

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Aber, die Streuung ist sehr groß. Der Bereich zwischen dem 10. Perzentil und dem 90. Perzentil im Diagramm zeigt, in welcher Spannweite des Mietniveaus sich 80 % der Rasterzellen mit jeweils demselben X-Minuten-Stadt-Wert bewegen. Außerhalb dieses Bereichs sind noch 20 % der Rasterzellen. So liegen das 10. und das 90. Perzentil durchwegs zwischen 25 und 30 Indexpunkten vom mittleren regionalen Mietpreisniveau entfernt. Dies bedeutet, dass es zwischen der Naherreichbarkeit und dem Mietpreis zwar einen grundsätzlichen Zusammenhang gibt, aber andere Faktoren wesentlich stärker wirken, da die Mietpreisunterschiede an Orten gleicher 15-Minuten-Stadt-Qualitäten enorm sind. Oder anders ausgedrückt: Sehr gute Naherreichbarkeitsverhältnisse sind gleichermaßen in reicheren als auch ärmeren Wohnlagen vorzufinden.

Eine Differenzierung nach Stadtgrößenklassen zeigt, dass Großstädte und größere Mittelstädte im Bereich der 15-Minuten-Stadt mittlere Mietpreisindexwerte haben, die sich oberhalb der durchschnittlichen Mittelwerte für Deutschland bewegen (Abbildung 4.12). Die Werte der Großstädte fallen jenseits der 15-Minuten-Stadt nur langsam ab. Die kleineren Stadtgrößen sind unterhalb der bundesdeutschen Mittelwerte anzutreffen und erreichen auch in den Gebieten der 15-Minuten-Stadt im Mittel kaum den jeweiligen regionalen Durchschnitt. Allen Stadtgrößenklassen gemein ist das mit geringer werdender Naherreichbarkeit einhergehende Absinken der Mietpreisniveaus.

4.4 Qualitäten der 15-Minuten-Stadt in Fallstudienstädten

Bislang ist die Naherreichbarkeit für die 15-Minuten-Stadt nur aggregiert, zumeist auf Gemeindeebene oder in Stadtgrößenklassen und Raumtypologien, erörtert worden, aber nicht in ihrer kleinräumigen Struktur. Die Qualitäten der raumstrukturellen Angebote für die 15-Minuten-Stadt differenzieren sich aber insbesondere innerhalb der Städte und Gemeinden. Um das Ausmaß und die Verteilung der intrakommunalen Unterschiede aufzuzeigen, werden hier die Fallstudienstädte mit ihren Untersuchungsgebieten und deren Indikatorwerten vorgestellt. Zunächst wird ein Überblick aller neun Städte und der fünfzehn Fallstudiengebiete gegeben (Kapitel 4.4.1). Darin eingebettet wird je Stadtgrößenklasse exemplarisch eine Fallstudienstadt vertiefend dargestellt. Anschließend werden für diese drei Vertiefungen auch die Relationen zwischen den 15-Minuten-Stadt-Qualitäten und den Wohndichten und Mietniveaus herausgearbeitet (Kapitel 4.4.2).

4.4.1 Differenzierungen der 15-Minuten-Stadt in den Fallstudien

Da die Fallstudien insbesondere zur Ermittlung der Nutzung der Angebote der 15-Minuten-Stadt dienen (Kapitel 5.2), war eine gute Performance in den Indikatorwerten ein wesentliches Kriterium für die Auswahl der Fallstudienstädte. Die neun Fallstudienstädte haben daher alle sehr gute 15-Minuten-Stadt-Qualitäten (Abbildung 4.13). So bewegen sich die X-Minuten-Stadt-Werte der ausgewählten Gesamtstädte zwischen sieben und zehn Minuten, der 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad zwischen 85 und 93 % und der 15-Minuten-Stadt-Index zwischen 66 und 82 Punkten.

Die Fallstudiengebiete innerhalb der Städte weisen durchgängig nochmals bessere Indikatorwerte auf als die jeweilige Gesamtstadt. Sie bieten damit von der raumstrukturellen Angebotsseite her ideale Bedingungen für ein Leben nach dem Leitbild der 15-Minuten-Stadt. Die innerstädtischen Quartiere in den Groß- und Mittelstädten sind 4- oder 5-Minuten-Städte, das Gleiche gilt auch für die Kernbereiche der Kleinstädte, nur das Fall-

Abbildung 4.13
15-Minuten-Stadt-Indikatoren für Fallstudienstädte und -gebiete

Fallstudienstadt und -gebiet			X-Minuten-Stadt (in Minuten)	15-Minuten-Stadt- Erfüllungsgrad (in %)	15-Minuten-Stadt- Index (0 - 100)
Stadtgröße	Stadt	Gebiet			
Großstadt	Leipzig	Gesamtstadt	6,7 Min.	93,0 %	81,9
		Waldstraßenviertel (IS)	4,9 Min.	98,3 %	91,1
		Leutzsch (SR)	5,4 Min.	98,6 %	88,8
	Essen	Gesamtstadt	7,3 Min.	92,8 %	78,5
		Rüttenscheid (IS)	4,3 Min.	98,0 %	94,2
		Margarethenhöhe (SR)	6,1 Min.	96,0 %	78,5
	Wiesbaden	Gesamtstadt	8,0 Min.	88,5 %	74,7
		Rheingauviertel (IS)	4,6 Min.	97,3 %	93,4
		Bierstadt (SR)	5,6 Min.	97,9 %	85,8
Mittelstadt	Wolfenbüttel	Gesamtstadt	10,2 Min.	83,8 %	67,2
		August-/Heinrichstadt (IS)	4,4 Min.	97,7 %	88,8
		Rote Schanze (SR)	6,3 Min.	98,3 %	81,2
	Schwerin	Gesamtstadt	8,9 Min.	85,3 %	71,3
		Paulsstadt (IS)	4,2 Min.	98,4 %	94,7
		Lankow (SR)	5,6 Min.	99,6 %	81,7
	Landshut	Gesamtstadt	8,8 Min.	87,3 %	72,8
		Nikola (IS)	4,6 Min.	98,6 %	93,6
		Wolfgang (SR)	6,4 Min.	96,7 %	83,3
Kleinstadt	Wendlingen am Neckar	Gesamtstadt	6,9 Min.	95,9 %	87,5
		Kernbereich (Z)	4,9 Min.	99,9 %	87,6
	Bad Segeberg	Gesamtstadt	9,4 Min.	84,9 %	65,5
		Kernbereich (Z)	6,0 Min.	98,8 %	83,1
	Wittenberge	Gesamtstadt	9,7 Min.	84,8 %	68,8
		Kernbereich (Z)	5,0 Min.	97,1 %	86,5

IS = Innenstadtlage SR = Stadtrandlage Z = Zentrale Lage

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

studiengebiet in Bad Segeberg hat als 6-Minuten-Stadt einen minimal ungünstigeren Wert. Die 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrade liegen in diesen zentral gelegenen Gebieten bei 97 bis 100 %, das heißt, dass allenfalls eine der 24 Gelegenheitsarten nicht innerhalb einer Viertelstunde erreicht werden kann. Selbst der von den Anforderungen her anspruchsvolle 15-Minuten-Stadt-Index liegt bei den meisten innerstädtischen Fallstudiengebieten bei deutlich über 90 Punkten, lediglich in der August-/Heinrichstadt in Wolfenbüttel und in den zentralen Bereichen der Kleinstädte sind die Werte leicht unterhalb von 90 Indexpunkten.

Die Gruppe der eher am Stadtrand der Städte liegenden Fallstudiengebiete stellt sich nicht viel schlechter dar. Die Werte der X-Minuten-Stadt bewegen sich hier zwischen fünf und sechs Minuten. Der 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad liegt ebenso wie in den Innenstadtquartieren zwischen 97 und 100 %, so sind auch in diesen eher außen gelegenen Quartieren innerhalb der Viertelstunde nahezu alle Gelegenheitsarten erreichbar. Die Anforderungen des 15-Minuten-Stadt-Index werden allerdings in etwas geringerem Maße erfüllt, die Indexpunkte liegen zwischen 79 und 89. In den Groß- und Mittelstädten sind sie in den weiter außen liegenden Quartieren zwischen 2 und 16 Indexpunkten niedriger als in den jeweiligen Innenstadtquartieren. Dies erklärt sich bei nahezu gleichen X-Minuten-Stadt und 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgraden dadurch, dass in den Außenbereichen die Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Gelegenheiten desselben Typs geringer sind.

Bei den ausgewählten Fallstudiengebieten mit den dargestellten guten Bedingungen für ein Leben nach dem Leitbild der 15-Minuten-Stadt handelt es sich keineswegs um außergewöhnliche Wohnquartiere, die in Deutschland nur selten vorkämen. Im Gegenteil, die detaillierten Berechnungen für ganz Deutschland zeigen, dass Wohnquartiere mit ähnlich guten Voraussetzungen nahezu in allen Städten und auch vielen kleineren Gemeinden vorzufinden sind. Derart gute Naherreichbarkeitsqualitäten sind, wie in den Abschnitten zuvor dargestellt, nicht nur auf innerstädtische, hoch verdichtete Lagen beschränkt. Vielmehr sind nahezu alle anderen Bebauungsstrukturen eingeschlossen. Dazu zählen beispielsweise Großwohnsiedlungen (wie in Schwerin-Lankow), heterogene Nebenzentrumsstrukturen mit vielfältigen Bebauungstypen (wie in Wiesbaden-Bierstadt, Leipzig-Leutzsch und den drei betrachteten Kleinstädten), oder auch aufgelockerte städtebauliche Strukturen wie Gartenstädte (wie in Essen-Margarethenhöhe) und Ein- und Zweifamilienhausgebiete (wie teilweise in Wolfenbüttel-Rote Schanze, Landshut-Wolfgang und in den drei Kleinstädten).

Auf den nachfolgenden Doppelseiten wird aus jeder der drei Stadtgrößenklassen jeweils eine Fallstudienstadt beispielhaft erörtert. Dazu werden jeweils die kleinräumigen Verteilungen der drei Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt im Stadtgebiet diskutiert und es wird auf die Besonderheiten der Fallstudiengebiete eingegangen.

Leipzig als Beispiel für Großstädte

Die Stadt Leipzig im Freistaat Sachsen repräsentiert hier die Gruppe der Großstädte. Leipzig ist mit fast 600.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die achtgrößte Stadt in Deutschland. Der Motorisierungsgrad der Bevölkerung beträgt 390 Pkw je 1.000 Personen, damit fällt er im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten niedrig aus (basierend auf KBA 2024). Der Modal Split liegt bei 27,3 % im Fußverkehr, 18,7 % im Radverkehr, 36,5 % im MIV und 17,5 % im ÖPNV (Stadt Leipzig 2018). In Leipzig wurden zwei Fallstudiengebiete näher betrachtet:

- Das Waldstraßenviertel im Nordwesten der Innenstadt gilt als größtes erhalten gebliebenes Gründerzeitviertel in Deutschland. Bei 11.000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt die Bevölkerungsdichte mit 2.800 Personen/km² deutlich höher als in der Gesamtstadt (2.100 Personen/km²). Die Motorisierung ist mit 295 Pkw je 1.000 Personen nochmals deutlich niedriger als der schon vergleichsweise niedrige Wert für Leipzig insgesamt.
- Der Stadtteil Leutzsch war ein bis 1922 selbständiger Ort im westlichen Außenbereich der Stadt Leipzig. In den zentralen Bereichen des Nebenzentrums gibt es gründerzeitliche Bebauung, daran anschließend sind Stadterweiterungsgebiete der 1920er-Jahre und später mit Blockrand- und Zeilenbauten, aber auch Einfamilienhaus- und Villengebiete prägend. Die Motorisierung ist mit 364 Pkw je 1.000 Personen noch leicht unter dem Wert der Gesamtstadt.



Foto: S&W Stadt- und Regionalforschung

Leipzig Waldstraßenviertel



Foto: S&W Stadt- und Regionalforschung

Leipzig Leutzsch

Leipzig insgesamt ist eine 7-Minuten-Stadt (Abbildung 4.14). Weite Teile des Stadtgebiets sind mindestens Quartiere der 15-Minuten-Stadt, sehr viele qualifizieren sich als 10- oder sogar als 5-Minuten-Stadt (Abbildung 4.15). Letzteres gilt nicht nur für die City und nahezu die gesamte Innenstadt, sondern auch für die zentralen Bereiche der weiter außen liegenden Stadtviertel wie Plagwitz oder Möckern. Selbst Großwohnsiedlungen wie Grünau weisen hervorragende Werte auf, die der 5-Minuten-Stadt, teilweise auch, nur der 10-Minuten-Stadt entsprechen. Gebiete, die nicht zur 15-Minuten-Stadt zu zählen sind, liegen vor allem am Stadtrand. Hierbei handelt es sich vorwiegend um gering verdichtete Wohnquartiere abseits von Nebenzentren, wie beispielsweise Baalsdorf im Osten Leipzigs.

Die Werte des 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrads sind für Leipzig insgesamt mit 93 % sehr hoch. Dies bedeutet, dass die Bevölkerung der Stadt im Durchschnitt nahezu alle der 24 betrachteten Gelegenheitsarten mit einer Wegezeit von maximal einer Viertelstunde erreichen kann. Viele Wohnstandorte weisen sogar 100 % auf, diese liegen vornehmlich in der Innenstadt und den zentralen Lagen der Nebenzentren. Geringere Erfüllungsgrade von weniger als 90 % sind vor allem an den Rändern der Siedlungsbereiche anzutreffen.

Der X-Minuten-Stadt-Index hat einen Wert von 81,9 Punkten für Leipzig insgesamt. Aufgrund seiner höheren Anforderungen bezüglich Naherreichbarkeit und Auswahlmöglichkeiten differenziert er die Wohnquartiere mit ansonsten guten 15-Minuten-Stadt-Qualitäten etwas weiter. Es ist ersichtlich, dass insbesondere Wohnstandorte in der Außenstadt mit guten X-Minuten-Stadt-Werten und Erfüllungsgraden geringere 15-Minuten-Stadt-Index-Werte aufweisen.

Die beiden Fallstudiengebiete weisen im städtischen Kontext überdurchschnittliche Werte auf:

- Das innerstädtische Waldstraßenviertel ist eine 5-Minuten-Stadt, hat einen Erfüllungsgrad von 98 % und einen 15-Minuten-Stadt-Index von 91 Punkten. Bei den Dimensionen der ersten beiden Indikatoren ist die Nah-

Abbildung 4.14
Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt für Leipzig

Fallstudienstadt und -gebiet		X-Minuten-Stadt (in Minuten)					15-Minuten-Stadt- Erfüllungsgrad (in %)					15-Minuten-Stadt- Index (0 - 100)						
Stadt	Gebiet	Gesamt	Versorgung	Gesundheit	Bildung	Freizeit	Gesamt	Versorgung	Gesundheit	Bildung	Freizeit	Gesamt	bis 16 Jahre	16 bis 40 Jahre	40 bis 65 Jahre	65+ Jahre	Erfüllungsgrad	Bonus
Leipzig	Gesamtstadt	6,7	6,4	6,9	6,7	6,8	93,0	93,4	92,8	64,0	91,9	81,9	72,7	87,3	84,5	75,4	90,8	73,1
	Waldstraßenviertel	4,9	4,5	4,4	4,8	6,0	98,3	100	100	100	92,4	91,1	78,6	95,5	94,0	87,9	97,0	85,2
	Leutzsch	5,4	4,5	5,5	6,3	5,5	98,6	100	100	99,9	93,7	88,8	77,2	93,3	91,3	85,5	97,3	80,3

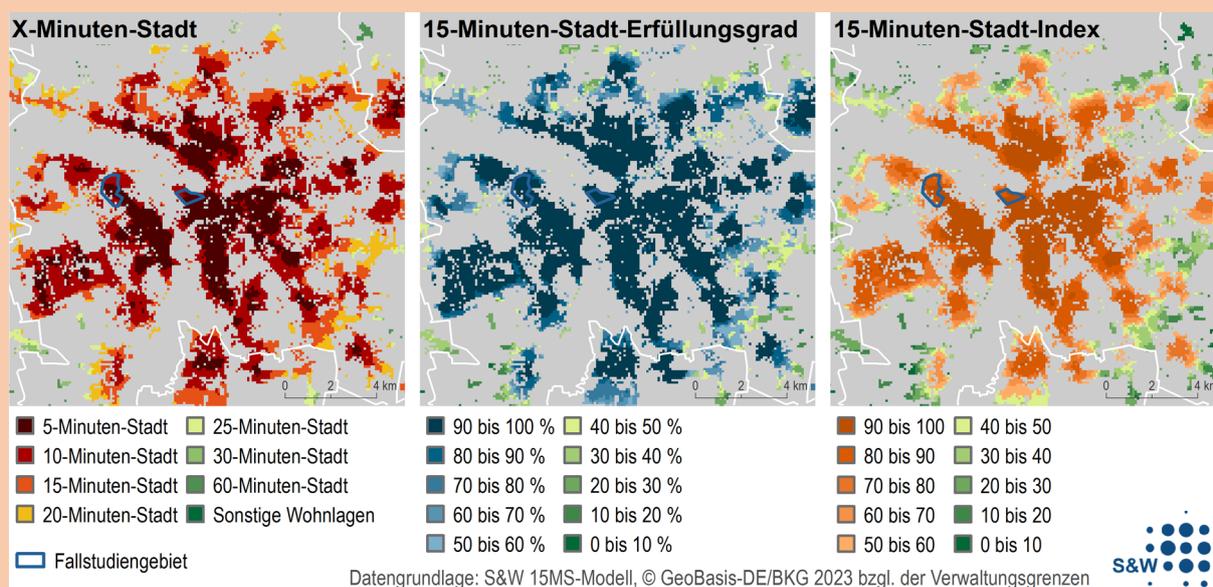
Erläuterung: Die Indikatorenwerte gelten für den jeweiligen räumlichen Bereich, in dem die Haushaltsbefragung durchgeführt wurde. Die Abgrenzung dieser Gebiete ist räumlich enger gefasst als die der eigentlichen Stadtteile. Datengrundlage: S&W 15MS-Modell

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

erreichbarkeit für die Dimensionen Versorgung, Gesundheit und Bildung exzellent, hier werden sogar Erfüllungsgrade von 100 % erreicht. Leicht dahinter befindet sich der Freizeitbereich mit immer noch sehr guten Werten. Die Differenzierung des 15-Minuten-Stadt-Index nach Altersgruppen zeigt, dass die Werte für Kinder und Jugendliche sowie für die Senioren aufgrund der Annahme geringerer Geh- und Radfahrgeschwindigkeiten ungünstiger als die für die beiden anderen Gruppen von Erwachsenen sind. Wird der Index nach den Komponenten Erfüllungsgrad und Bonus differenziert, zeigt sich mit 97 Punkten ein fast perfekter Erfüllungsgrad, während der Bonus mit 85 Punkten etwas zurückfällt, aber im Vergleich zu anderen Quartieren überdurchschnittlich hoch ist.

- Die weiter außen liegende Fallstudie Leutzsch ist ebenfalls eine 5-Minuten-Stadt, wenngleich der exakte Wert etwas oberhalb des Wertes für das Waldstraßenviertel liegt, hat dafür einen leicht höheren Erfüllungsgrad von 99 %, und einen etwas geringeren 15-Minuten-Stadt-Index von 89 Punkten. Bei den Dimensionen der ersten beiden Indikatoren ist bei der X-Minuten-Stadt die Bildung minimal schlechter, hat aber einen Erfüllungsgrad von 100 %. Die Differenzierung nach Alter zeigt wieder etwas ungünstigere Werte für Kinder und Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren. Bei der Index-Differenzierung ist der Erfüllungsgrad mit 97 Punkten genauso hoch wie im Waldstraßenviertel, der Wert für den Bonus mit 80 Punkten aber deutlich niedriger. In Leutzsch sind so die Wahlmöglichkeiten bei den einzelnen Gelegenheitsarten geringer ausgeprägt als in der Innenstadt.

Abbildung 4.15
Räumliche Verteilung der Indikatorwerte in Leipzig, X-Minuten-Stadt (links), 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad (Mitte), 15-Minuten-Stadt-Index (rechts)



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Landshut als Beispiel für Mittelstädte

Die Stadt Landshut im Freistaat Bayern repräsentiert die Gruppe der Mittelstädte. Landshut ist kreisfreie Stadt und Oberzentrum. Es handelt sich mit einer Bevölkerung von rund 68.000 (Zensus 2022) um die größte Stadt in Niederbayern. Der Motorisierungsgrad beträgt 570 Pkw je 1.000 Personen (basierend auf KBA 2024). Nach MiD 2017 beträgt der Modal Split nach Wegen 19 % im Fußverkehr, 21 % im Radverkehr, 47 % beim MIV und 13 % für den ÖPNV. In Landshut wurden zwei Fallstudiengebiete näher betrachtet:

- Der Stadtteil Nikola als ältestes Stadterweiterungsgebiet ist zentral gelegen zwischen der Altstadt und dem Hauptbahnhof. Mit rund 11.500 Einwohnerinnen und Einwohnern verteilt auf einer Fläche von etwa 140 ha ist die Bevölkerungsdichte mit 8.200 Personen/km² die mit Abstand höchste in der Stadt. Der Motorisierungsgrad liegt rund 17 % unter dem der Gesamtstadt.
- Der Stadtteil Wolfgang wurde in den 1920er-Jahren als Eisenbahnersiedlung nördlich der Bahnstrecke begründet. Nach teilweiser Zerstörung im Zweiten Weltkrieg erfolgte der Wiederaufbau und dann bis heute umfangreiche Erweiterungen des Stadtteils mit teils suburbanen Baustrukturen und Einfamilienhäusern. Heute umfasst der Stadtteil rund 11.000 Einwohnerinnen und Einwohner und weist mit 3.140 Personen/km² eine hohe Bevölkerungsdichte auf. Der Motorisierungsgrad fällt im Vergleich zur Gesamtstadt geringfügig niedriger aus.



Foto: S&W Stadt- und Regionalforschung

Landshut Nikola



Foto: S&W Stadt- und Regionalforschung

Landshut Wolfgang

Insgesamt ist Landshut eine 9-Minuten-Stadt (Abbildung 4.16). Weite Teile des Stadtgebiets sind mindestens Quartiere der 15-Minuten-Stadt, sehr viele qualifizieren sich als 10- oder sogar als 5-Minuten-Stadt (Abbildung 4.17). Letzteres gilt nicht nur für die gesamte Altstadt, sondern auch für zentrale Bereiche der innerstädtischen Stadtteile. Gebiete, die nicht zur 15-Minuten-Stadt zählen, finden sich erst in einiger Entfernung zum Stadtzentrum. Insbesondere die im Osten oder Westen des Stadtgebiets liegenden, in den 1970er-Jahren eingemeindeten Stadtteile Frauenberg und Münchnerau sowie der Südosten von Schönbrunn sind nicht zur 15-Minuten-Stadt zu zählen.

Der 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad liegt in Landshut insgesamt bei 87 %. So kann ein hoher Anteil der Landshuter Bevölkerung den Großteil der 24 Gelegenheitsarten mit einer Wegezeit von maximal einer Viertelstunde erreichen. Höhere Erfüllungsgrade finden sich in den innerstädtischen Stadtquartieren, geringere Erfüllungsgrade sind an den Rändern der Siedlungsbereiche und insbesondere in den Stadtteilen Frauenberg und Münchnerau anzutreffen.

Der X-Minuten-Stadt-Index hat für die Stadt Landshut insgesamt einen Wert von 72,9 Punkten. Aufgrund seiner höheren Anforderungen bezüglich Naherreichbarkeit und Auswahlmöglichkeiten differenziert er die Wohnquartiere mit ansonsten guten 15-Minuten-Stadt-Qualitäten stärker. Es ist ersichtlich, dass vorrangig Wohnstandorte in der Altstadt und im Stadtteil Nikola sehr gute Werte von über 90 Punkten aufweisen.

Die beiden Landshuter Fallstudiengebiete weisen überdurchschnittliche Werte im Vergleich zur Gesamtstadt auf:

- Der innerstädtische Stadtteil Nikola ist eine 5-Minuten-Stadt, hat einen Erfüllungsgrad von 98 % und einen 15-Minuten-Stadt-Index von fast 94 Punkten. Insbesondere die Naherreichbarkeit für die Dimensionen Gesundheit und Bildung ist ausgezeichnet, hier wird ein 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad von 100 % erzielt. Die Naherreich-

Abbildung 4.16
Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt für Landshut

Fallstudienstadt und -gebiet		X-Minuten-Stadt (in Minuten)					15-Minuten-Stadt- Erfüllungsgrad (in %)					15-Minuten-Stadt- Index (0 - 100)						
Stadt	Gebiet	Gesamt	Versorgung	Gesundheit	Bildung	Freizeit	Gesamt	Versorgung	Gesundheit	Bildung	Freizeit	Gesamt	bis 16 Jahre	16 bis 40 Jahre	40 bis 65 Jahre	65+ Jahre	Erfüllungsgrad	Bonus
Landshut	Gesamtstadt	8,8	8,4	10,0	8,7	8,1	87,3	87,9	83,1	88,3	90,3	72,8	62,8	80,0	75,8	64,0	84,2	61,4
	Nikola	4,6	4,8	4,2	4,0	5,4	98,6	98,6	100	100	95,3	93,6	83,5	96,9	95,9	91,9	97,3	89,9
	Wolfgang	6,4	5,8	7,0	5,4	7,7	96,7	96,7	93,8	99,1	92,9	83,3	75,9	90,9	86,2	72,3	94,7	72,0

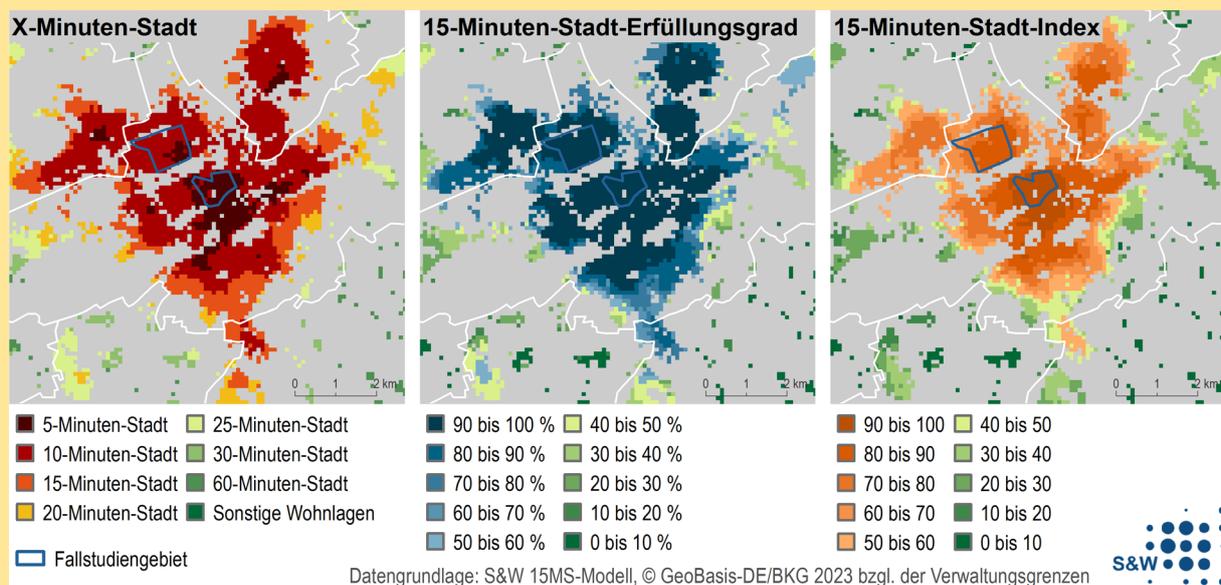
Erläuterung: Die Indikatorenwerte gelten für den jeweiligen räumlichen Bereich, in dem die Haushaltsbefragung durchgeführt wurde. Die Abgrenzung dieser Gebiete ist räumlich enger gefasst als die der eigentlichen Stadtteile. Datengrundlage: S&W 15MS-Modell

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

barkeitsqualitäten bei Versorgung und Freizeit liegen geringfügig darunter, sind aber immer noch auf einem sehr hohen Niveau. Die Werte des 15-Minuten-Stadt-Index sind für Kinder und Jugendliche sowie für die Seniorinnen und Senioren aufgrund der Annahme geringerer Geh- und Radfahrgeschwindigkeiten ungünstiger als die für die beiden anderen Altersgruppen. Wird der Index nach den Komponenten Erfüllungsgrad und Bonus differenziert, zeigt sich mit 97 Punkten ein sehr hoher Erfüllungsgrad und ein überdurchschnittlich hoher Bonus mit 90 Punkten. Für die Bevölkerung in Nikola bedeutet dies, dass ihr eine Vielzahl an Wahlmöglichkeiten zur Verfügung steht.

- Der Stadtteil Wolfgang schneidet im Vergleich zum Stadtteil Nikola nur etwas ungünstiger ab, gleichwohl ist das Quartier immer noch eine sehr gute 6,5-Minuten-Stadt. Für die Dimensionen Versorgung und Bildung werden bessere Werte erzielt als für Gesundheit und Freizeit. Der 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad ist im Bereich Versorgung tadellos und liegt mit einem Wert von 100 % über dem in Nikola. Bei allen anderen Werten schneidet die Naherreichbarkeitsqualität in Wolfgang gegenüber Nikola etwas schlechter ab. Im Bereich Bildung ist der 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad mit 99,1 % fast perfekt. Die Differenzierung nach Altersgruppen zeigt etwas ungünstigere Werte für Kinder und Jugendliche sowie deutlicher noch für Seniorinnen und Senioren, wenngleich auch sie immer noch über dem Stadtdurchschnitt liegen. Beim 15-Minuten-Index fällt der Bonus mit 72 Punkten deutlich niedriger aus als in Nikola, da in Wolfgang weniger Wahlmöglichkeiten bei den Gelegenheitsarten existieren.

Abbildung 4.17
Räumliche Verteilung der Indikatorwerte in Landshut, X-Minuten-Stadt (links), 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad (Mitte), 15-Minuten-Stadt-Index (rechts)



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

Bad Segeberg als Beispiel für Kleinstädte

Die Kreisstadt Bad Segeberg in Schleswig-Holstein repräsentiert hier die Gruppe der Kleinstädte. Bad Segeberg liegt außerhalb der Verdichtungsräume im Zentrum des Städtevierecks Hamburg, Lübeck, Neumünster und Kiel und bildet gemeinsam mit der Nachbarstadt Wahlstedt das Mittelzentrum Bad Segeberg/Wahlstedt. Die Bevölkerungszahl der Stadt der Karl-May-Spiele umfasst rund 17.700 (Zensus 2022), dies entspricht bei einer Fläche von 18,87 km² einer Bevölkerungsdichte von etwa 940 Personen je km². Die Tendenz ist steigend. Der Motorisierungsgrad beträgt 610 Pkw je 1.000 Personen (basierend auf KBA 2024).

Für Kleinstädte ist jeweils nur ein Fallstudiengebiet in zentraler Lage ausgewählt worden. In Bad Segeberg handelt es sich um einen Bereich, der das Stadtzentrum und die Kurhausstraße bis zur Klinik, das östlich angrenzende Klinikareal sowie die innenstadtnahen Wohngebiete entlang der Ziegelstraße und entlang der Theodor-Storm-Straße umfasst. In diesem abgegrenzten Bereich ist die Haushaltsbefragung durchgeführt worden.



Foto: S&W Stadt- und Regionalforschung

Bad Segeberg



Foto: S&W Stadt- und Regionalforschung

Bad Segeberg

Bad Segeberg insgesamt ist eine 9,4-Minuten-Stadt (Abbildung 4.18). Weite Teile des kompakteren Stadtgebiets sind mindestens Quartiere der 15-Minuten-Stadt, der Kernbereich qualifiziert sich als 10- oder wie im Stadtzentrum und entlang der Kurhausstraße sogar als 5-Minuten-Stadt (Abbildung 4.19). Mit zunehmender Entfernung von hier nimmt die Naherreichbarkeitsqualität ab. Einige Standorte am Rand des Siedlungsbereichs von Bad Segeberg können der 15-Minuten-Stadt nicht mehr zugezählt werden. Hierunter fällt beispielsweise auch der nordwestliche Teil des Wohngebiets um den Theodor-Heuss-Ring. Besonders niedrige Erreichbarkeitsqualitäten im Sinne der 15-Minuten-Stadt weisen die gehobenen Wohnlagen am Ihlsee im Norden der Stadt auf. Hierin zeigt sich vielleicht auch ein bekanntes Phänomen, nämlich dass einige ökonomisch starke Privathaushalte mit hoher Motorisierung tendenziell reizvolle Wohnlagen mit schlechter Naherreichbarkeit bevorzugen.

Die Werte des 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrads liegen in Bad Segeberg insgesamt bei 85 %. Somit ist es einem hohen Anteil der Bevölkerung möglich, den Großteil der 24 betrachteten Gelegenheitsarten mit einer Wegezeit von maximal einer Viertelstunde zu erreichen. Höhere Erfüllungsgrade finden sich im Stadtzentrum, geringere Erfüllungsgrade sind vor allem an den Rändern der Siedlungsbereiche auszumachen.

Der X-Minuten-Stadt-Index hat für Bad Segeberg insgesamt einen Wert von 65,5 Punkten. Aufgrund seiner höheren Anforderungen bezüglich Naherreichbarkeit und Auswahlmöglichkeiten differenziert er die auch ansonsten guten 15-Minuten-Stadt-Qualitäten stärker. In Bad Segeberg ist die radial vom Stadtzentrum ausgehende graduelle Abnahme der Indexwerte gut erkennbar.

Das Fallstudiengebiet zeichnet sich durch überdurchschnittliche Werte im Vergleich zur Gesamtstadt aus. Der Kernbereich von Bad Segeberg ist eine 6-Minuten-Stadt, hat einen Erfüllungsgrad von fast 99 % und einen 15-Minuten-Stadt-Index von 83 Punkten. Im besonderen Maße sticht bei den einzelnen Dimensionen der Naherreichbarkeit in den beiden ersten Indikatoren der Bereich Gesundheit heraus. So beträgt der mittlere Zeitaufwand für Wege zu den betrachteten Gesundheitseinrichtungen 5,3 Minuten und beim

Abbildung 4.18
Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt für Bad Segeberg

Fallstudienstadt und -gebiet		X-Minuten-Stadt (in Minuten)					15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad (in %)					15-Minuten-Stadt-Index (0 - 100)						
Stadt	Gebiet	Gesamt	Versorgung	Gesundheit	Bildung	Freizeit	Gesamt	Versorgung	Gesundheit	Bildung	Freizeit	Gesamt	bis 16 Jahre	16 bis 40 Jahre	40 bis 65 Jahre	65+ Jahre	Erfüllungsgrad	Bonus
Bad Segeberg	Gesamtstadt	9,4	8,8	11,5	9,4	8,0	84,9	88,3	71,3	87,2	92,5	65,5	57,5	73,8	69,2	55,9	80,8	50,2
	Kernbereich	6,0	6,2	5,3	6,2	6,0	98,8	97,4	100	98,6	99,8	83,1	69,7	89,7	87,3	77,9	95,8	70,5

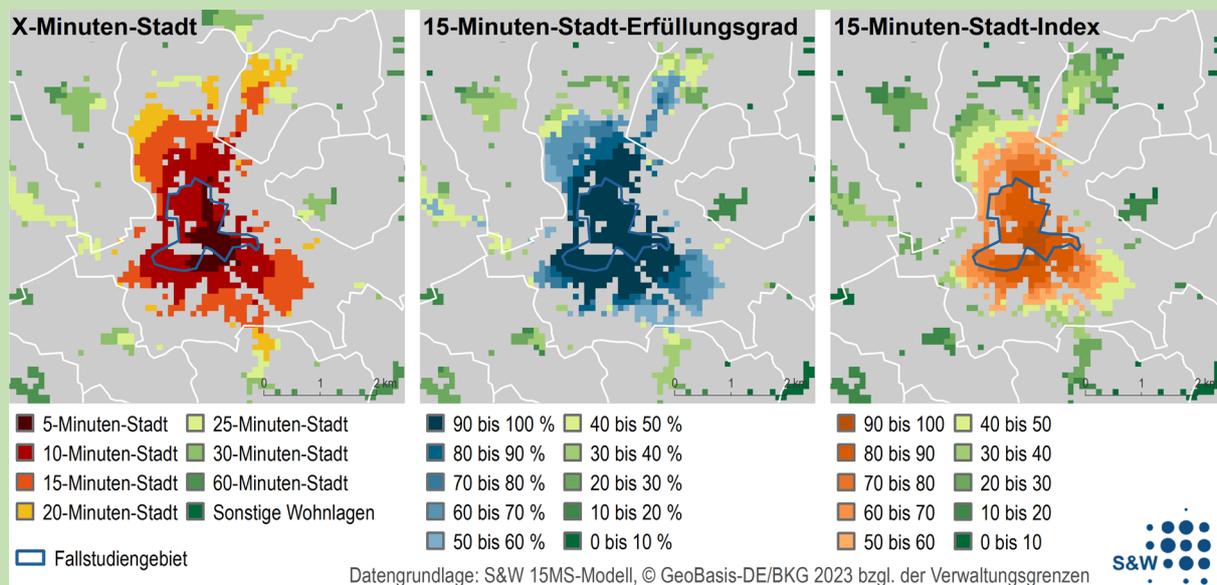
Erläuterung: Die Indikatorenwerte gelten für den jeweiligen räumlichen Bereich, in dem die Haushaltsbefragung durchgeführt wurde. Die Abgrenzung dieser Gebiete ist räumlich enger gefasst als die der eigentlichen Stadtteile. Datengrundlage: S&W 15MS-Modell

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad wird der maximal mögliche Bestwert von 100 % erzielt. Aber auch in den Bereichen Freizeit (99,8 %), Bildung (98,6 %) und Versorgung (97,4 %) fallen die Erfüllungsgrade sehr hoch und die mittlere Wegezeit mit 6,0 bis 6,2 Minuten niedrig aus. Alle Werte sind klar besser als die für die Gesamtstadt berechneten Werte.

Im Vergleich der Altersgruppen ist der 15-Minuten-Stadt-Index für die Altersgruppe der unter 16-Jährigen mit knapp 70 Punkten am niedrigsten. Im Kernbereich fällt die Naherreichbarkeitsqualität für Kinder und Jugendliche etwas ab, liegt im städtischen Kontext aber immer noch oberhalb des Durchschnittswertes. Wird der Index nach den Komponenten Erfüllungsgrad und Bonus differenziert, zeigt sich mit 95,8 Punkten ein sehr hoher Erfüllungsgrad. Mit einem Bonus von 70,5 Punkten zeigt sich, dass die Vielfalt an Gelegenheiten im Kernbereich von Bad Segeberg gegenüber den Wahlmöglichkeiten in zentralen Lagen in Mittel- oder Großstädten zwar niedriger ausfällt, diese aber deutlich höher als im Durchschnitt der Kleinstädte in Deutschland ist.

Abbildung 4.19
Räumliche Verteilung der Indikatorwerte in Bad Segeberg, X-Minuten-Stadt (links), 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad (Mitte), 15-Minuten-Stadt-Index (rechts)



Datengrundlage: S&W 15MS-Modell, © GeoBasis-DE/BKG 2023 bzgl. der Verwaltungsgrenzen



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

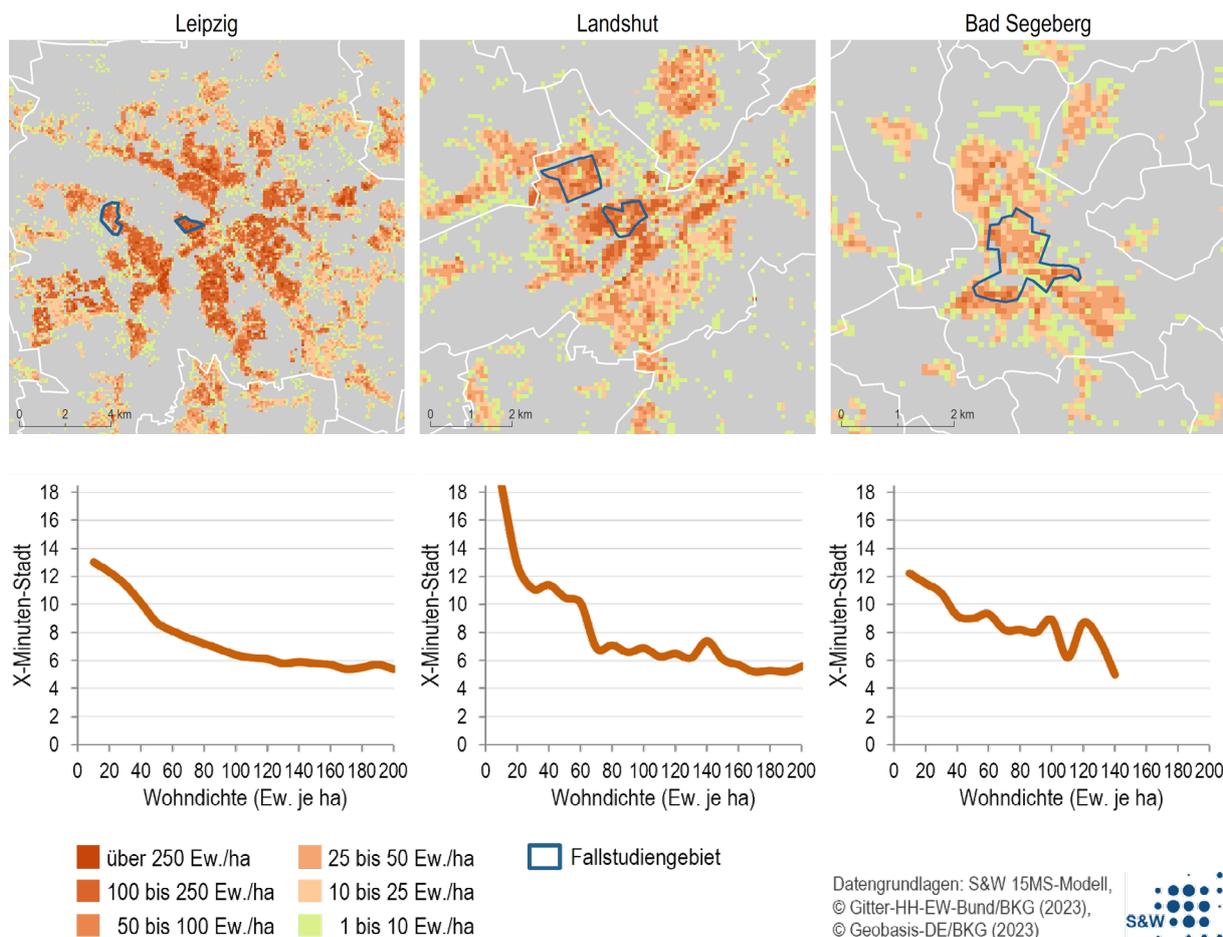
4.4.2 Qualitäten der 15-Minuten-Stadt in Relation zu Wohndichte und Mietniveau in den Fallstudienstädten

In diesem Abschnitt werden die stadtspezifischen Relationen der 15-Minuten-Stadt-Qualitäten mit der Wohndichte und dem Mietniveau in den Fallstudienstädten aufgezeigt. Dazu werden wiederum exemplarisch für die jeweiligen Stadtgrößenklassen die drei im vorangegangenen Abschnitt schon näher erläuterten Städte Leipzig, Landshut und Bad Segeberg herangezogen.

Deutschlandweit ist ein Zusammenhang zwischen den Angebotsqualitäten der 15-Minuten-Stadt und der Wohndichte aufgezeigt worden. Dies gilt grundsätzlich auch für die drei hier betrachteten Städte. Der benutzte X-Minuten-Stadt-Indikator sinkt kontinuierlich mit steigender Dichte (Abbildung 4.20):

- In Leipzig mit insgesamt sehr niedrigen X-Minuten-Stadt-Werten liegen diese auch bei einer Wohndichte von lediglich 20 Personen je ha im Mittel bei 13 Minuten und damit immer noch unterhalb der Grenze der 15-Minuten-Stadt. Bei einer Wohndichte von 60 Personen je ha beträgt die durchschnittliche Erreichbarkeit der 24 Gelegenheitsarten acht Minuten, ab einer Dichte von etwa 120 Personen je ha fällt der Wert auf unter sechs Minuten. In beiden ausgewählten Fallstudiengebieten fallen die durchschnittlichen Indikatorwerte jeweils besser aus.

Abbildung 4.20
 Wohndichte: Räumliche Verteilung (oben) und Zusammenhang mit dem Indikator X-Minuten-Stadt (unten) in Leipzig (links), Landshut (Mitte) und Bad Segeberg (rechts)

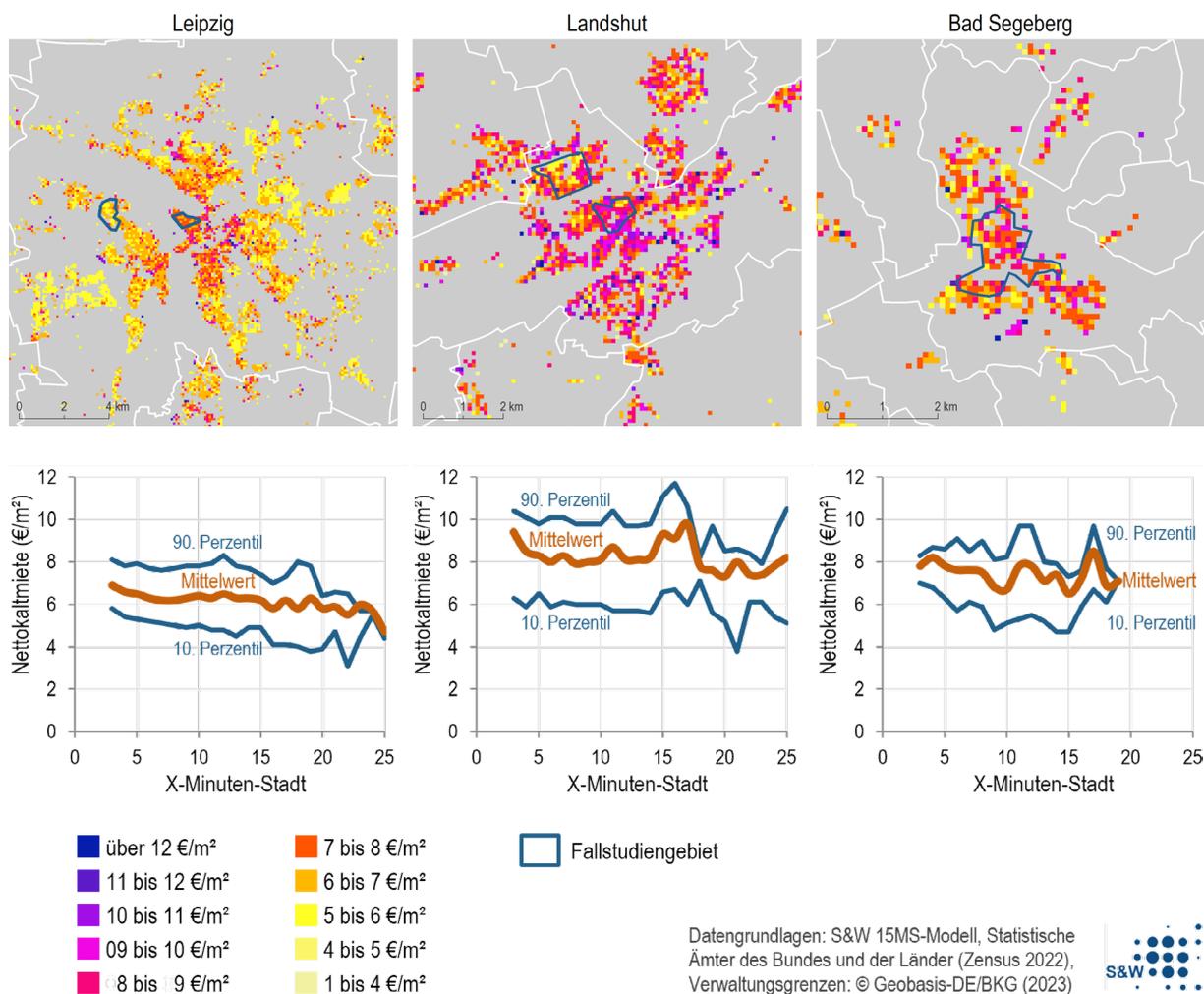


Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

- In Landshut kann an Standorten mit einer Dichte von unter 15 Personen je ha nicht mehr von einer 15-Minuten-Stadt gesprochen werden. Bei 20 bis 60 Personen je ha bewegt sich der durchschnittliche X-Minuten-Stadt-Wert zwischen 12 und 10 Minuten, danach fällt er in Landshut stärker ab. Ab etwa 70 Personen je ha ist in Landshut im Mittel eine 6- bis 7-Minuten-Stadt vorhanden. Bei sehr hohen Wohndichten sinkt der Indexwert auch unterhalb von 6 Minuten.
- Die Kleinstadt Bad Segeberg liegt selbst bei relativ niedrigen Wohndichten von bis zu 40 Personen je ha in Bereichen einer 10- bis 12-Minuten-Stadt. Mit ansteigender Wohndichte steigt die Naherreichbarkeitsqualität. Der Wert für eine 8-Minuten-Stadt wird in Bad Segeberg bei einer Dichte zwischen 70 und 90 Personen je ha erzielt. Bei höheren Dichten schwankt der Kurvenverlauf in der Darstellung aufgrund nur noch niedriger Gesamtzahlen etwas. Mit Werten um die sechs Minuten, so wie sie im Mittel für den Bad Segeberger Kernbereich ermittelt wurden, sind sie aber sehr niedrig.

Der Zusammenhang zwischen der Naherreichbarkeitsqualität der 15-Minuten-Stadt und dem Mietniveau ist in den Fallstudien zwar vorhanden, aber vergleichsweise schwach ausgeprägt (Abbildung 4.21):

Abbildung 4.21
 Nettokaltmiete: Räumliche Verteilung (oben) und Zusammenhang mit dem Indikator X-Minuten-Stadt (unten) in Leipzig (links), Landshut (Mitte) und Bad Segeberg (rechts)



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung

- In Leipzig besteht das räumliche Muster der durchschnittlichen Nettokaltmiete aus dem Zensus 2022 auf der Ebene von 1 ha großen Rasterzellen aus hohen Werten von zumeist 7 bis 8 €/m² und Spitzenwerten von bis zu 14 €/m² in den Wohnquartieren der Innenstadt und einem graduellen Absinken in Richtung der Außenbereiche der Stadt mit Niveaus von teilweise unter 5 €/m², wo einzelne Gebiete allerdings auch hohe Mietniveaus aufweisen können. An Wohnstandorten, die sich zumindest als 15-Minuten-Stadt qualifizieren, liegt das durchschnittliche Mietniveau leicht oberhalb von 6 €/m². Nur in den besten Lagen mit Werten von 5 Minuten oder weniger ist das durchschnittliche Mietniveau mit bis zu fast 7 €/m² etwas höher. In Wohnlagen außerhalb der 15-Minuten-Stadt sinkt das durchschnittliche Mietniveau aber kaum ab.

Das 10. Perzentil liegt im Bereich der 15-Minuten-Stadt bei etwa 5 €/m², das 90. Perzentil bei knapp 8 €/m². Dies bedeutet, dass 80 % der Wohnstandortrester der 15-Minuten-Stadt zwischen diesen Werten liegen, jeweils 10 % sogar noch darunter oder auch darüber. Diese breite Streuung bestätigt die für Deutschland insgesamt ermittelten Zusammenhänge. Sie reflektiert, dass unterschiedlichste Wohnquartiere mit sehr divergierenden Mietniveaus sehr gute Werte der verschiedenen 15-Minuten-Stadt-Indikatoren aufweisen können.

- Der Zusammenhang zwischen der Naherreichbarkeitsqualität der 15-Minuten-Stadt und dem Mietniveau findet sich in Landshut nur ansatzweise wieder, insgesamt ist er nur sehr schwach ausgeprägt. Ein räumliches Muster der durchschnittlichen Nettokaltmiete aus dem Zensus 2022 auf der Ebene von 1 ha großen Rasterzellen ist deshalb kaum ersichtlich (Abbildung 4.21, Mitte). Das Bestimmtheitsmaß fällt mit $R^2 = 0,0894$ entsprechend gering aus. Ausreißer in den Daten mit höheren X-Minuten-Stadt-Werten sind vor allem auch auf die in Landshut niedrigen Fallzahlen in dieser Kategorie zurückzuführen. Höhere Mieten werden vor allem an Standorten von Neubauten erzielt. Diese werden auch an solchen Standorten errichtet, die schlechtere Naherreichbarkeitsqualitäten aufweisen und sich außerhalb der Bereiche der 15-Minuten-Stadt befinden.

Insgesamt bewegt sich das durchschnittliche Preisniveau der Mieten in Landshut um die 8 bis 9 €/m². Das 10. und 90. Perzentil liegt bei etwa 6 beziehungsweise 10 €/m². Diese breite Preisstreuung zeigt einmal mehr, dass Wohnungen in Wohnlagen mit gleichhoher Qualität im Sinne der 15-Minuten-Stadt auf dem Wohnungsmarkt kleinräumig sehr unterschiedlich bewertet werden und deshalb in der 15-Minuten-Stadt sehr divergierende Mietpreisniveaus bestehen.

- Die kleinräumige Analyse der durchschnittlichen Nettokaltmiete aus dem Zensus 2022 in Bad Segeberg bestätigt den grundsätzlichen Zusammenhang zwischen der Naherreichbarkeitsqualität und dem Mietniveau (Abbildung 4.21, rechts). Für die am Wohnungsmarkt erzielbare Nettokaltmiete hat die Naherreichbarkeitsqualität des Wohnstandortes einen eher geringen Einfluss. Insgesamt steigt in Bad Segeberg der durchschnittliche Mietpreis von 7 bis knapp 8 €/m² in Abhängigkeit von der Naherreichbarkeitsqualität zwar leicht an, die breite Streuung des 10. und 90. Perzentils beim Mietpreis überwiegt diesen Faktor jedoch. Dies spiegelt sich auch im räumlichen Muster der Nettokaltmieten in Bad Segeberg wider, das von den homogener wirkenden Darstellungen der Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt in Abbildung 4.19 stark abweicht. Abermals bestätigt sich die Erkenntnis, dass Wohnlagen unterschiedlichen Mietniveaus sehr gute Werte der verschiedenen 15-Minuten-Stadt-Indikatoren aufweisen können.

5 Nachfrage nach Angeboten der 15-Minuten-Stadt

Eine im Sinne der 15-Minuten-Stadt gute Naherreichbarkeit der unterschiedlichsten Gelegenheitsarten als Spiegel der alltäglichen Bedürfnisse sagt noch nichts darüber aus, ob diese von der Wohnbevölkerung wirklich genutzt werden oder nicht. Werden im Wohnumfeld gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad realisierbare Aktivitäten tatsächlich von den ansässigen Bewohnerinnen und Bewohnern dort ausgeübt? Oder gehen sie trotz guter raumstruktureller Voraussetzungen lieber woanders einkaufen, in anderen Quartieren ins Restaurant, suchen sie eher eine weiter entfernt liegende Hausarztpraxis oder Bildungseinrichtung auf?

In diesem Kapitel rückt die tatsächlich realisierte Nachfrage der Bevölkerung nach Angeboten der 15-Minuten-Stadt in den Fokus. Es wird näher untersucht, welche Effekte gute raumstrukturelle Angebote der 15-Minuten-Stadt auf das alltägliche Mobilitätsverhalten haben und welche Hemmnisse vorliegen können, die einer stärkeren Nutzung bestehender nahräumlicher Angebote möglicherweise entgegenstehen. Hierzu werden zunächst Daten der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017) im Kontext der zuvor ermittelten Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt ausgewertet (Kapitel 5.1). Im Anschluss werden die in den ausgewählten Fallstudienstädten durchgeführten Analysen dargestellt (Kapitel 5.2). Dazu werden die Ergebnisse der Haushaltsbefragung in den Stadtquartieren zusammen mit den Erkenntnissen aus den Fokusgruppen-Workshops mit Bürgerschaft, Politik und Verwaltung erörtert und diskutiert.

5.1 Nahräumliche Angebote und Mobilitätsverhalten in Deutschland

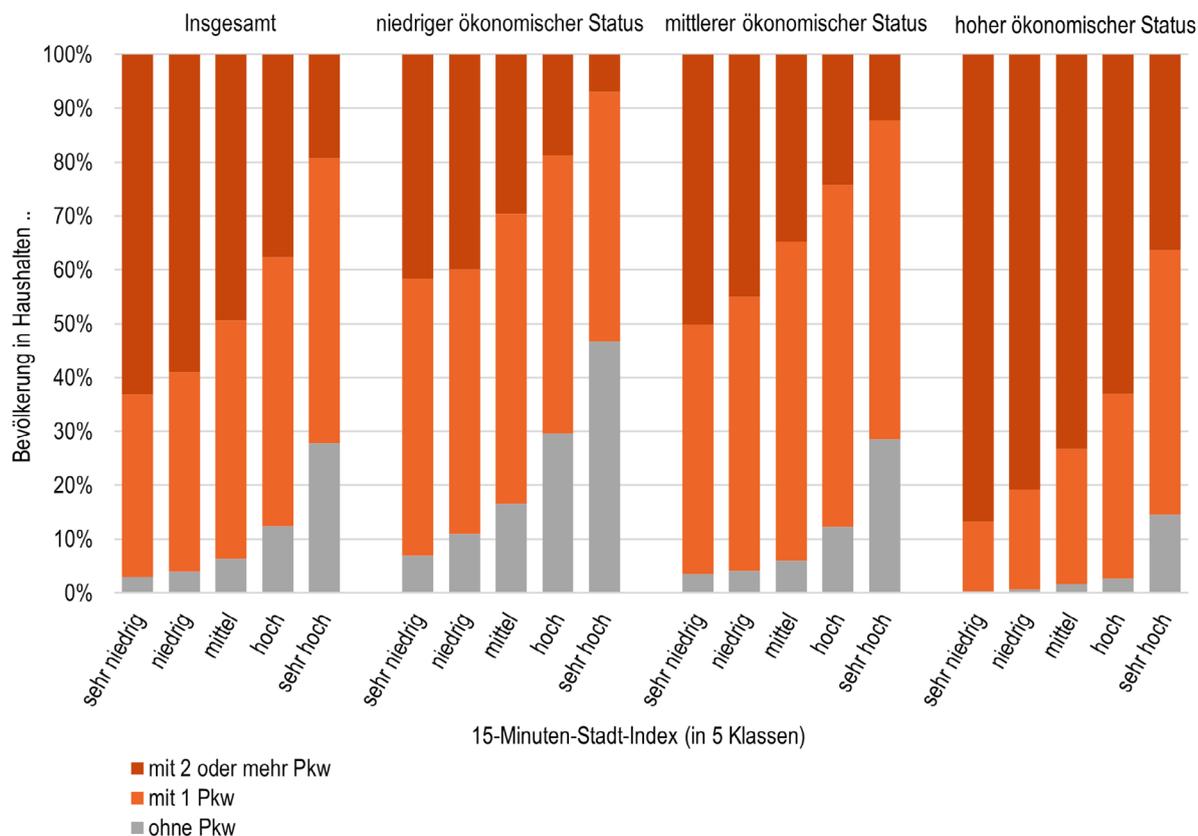
Mit der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ stehen in hoher räumlicher Auflösung bundesweit erhobene Daten zur Alltagsmobilität zur Verfügung (vgl. MiD 2017)¹. Die Auswertung dieser Daten in der Zusammenschau mit den hier entwickelten Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt unter Berücksichtigung soziodemografischer Merkmale liefert Anhaltspunkte darüber, welche Effekte eine hohe Angebotsqualität am Wohnstandort auf die Verkehrsnachfrage hat und inwieweit nahräumlich erreichbare Ziele von der Bevölkerung im alltäglichen Mobilitätsverhalten tatsächlich aufgesucht werden.

5.1.1 Motorisierung

Dem Mobilitätsverhalten vorgelagert fällt in Privathaushalten die grundsätzliche Entscheidung, ob ein oder mehrere Pkw an- oder eventuell auch wieder abgeschafft werden. In Deutschland leben gemäß MiD 2017 insgesamt 14 % der Bevölkerung in Haushalten ohne Pkw, 47 % in Haushalten mit einem Pkw und 40 % in Haushalten mit zwei oder mehr Pkw. Hinsichtlich des Motorisierungsgrads ist ein deutlicher Zusammenhang zur nahräumlichen Erreichbarkeitsqualität zu Fuß und per Rad am Wohnsitz festzustellen (Abbildung 5.1). Je niedriger diese ist, desto höher fällt der Pkw-Besitz aus. So leben an Wohnstandorten mit sehr niedrigen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten weniger als 4 % der Bevölkerung in Haushalten ohne Pkw. Umgekehrt verdoppelt sich der Bevölkerungsanteil in Haushalten ohne Pkw an Wohnstandorten mit sehr hohen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten gegenüber dem bundesweiten Durchschnitt auf 28 %.

¹ Die verwendete Datengrundlage der MiD 2017 enthält insgesamt 961.000 georeferenzierte Wege von 316.000 Personen aus 156.000 Haushalten. Die räumliche Codierung erfolgte in 500-x-500-m-Rasterzellen, in dünn oder sehr dünn besiedelten Gebieten ist die räumliche Auflösung auf 1-x-1-km- oder 5-x-5-km-Rasterzellen reduziert. Diese Mobilitätsdaten wurden mit den zuvor beschriebenen Ergebnissen zum raumstrukturellen Angebot der Viertelstundenstadt in Deutschland verknüpft. Hierbei wird auf den 15-Minuten-Stadt-Index zurückgegriffen, der einwohnergewichtet zu den Rasterzellen der MiD aggregiert wurde. Diese so ermittelten Naherreichbarkeitsverhältnisse in den Rasterzellen werden durch fünf gleich breite Qualitätsklassen von sehr niedrig (0 bis 20 Indexpunkte) bis sehr hoch (80 bis 100 Indexpunkte) abgebildet. Ergebnisse der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2023“, die neue Erkenntnisse zum Verkehrsverhalten nach der Coronapandemie liefern wird, können hier noch nicht berücksichtigt werden, weil sie erst ab Mitte 2025 zur Verfügung stehen.

Abbildung 5.1
 Motorisierungsgrad nach 15-Minuten-Stadt-Index und ökonomischem Status



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, MiD 2017 Lokal-Datensätze

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

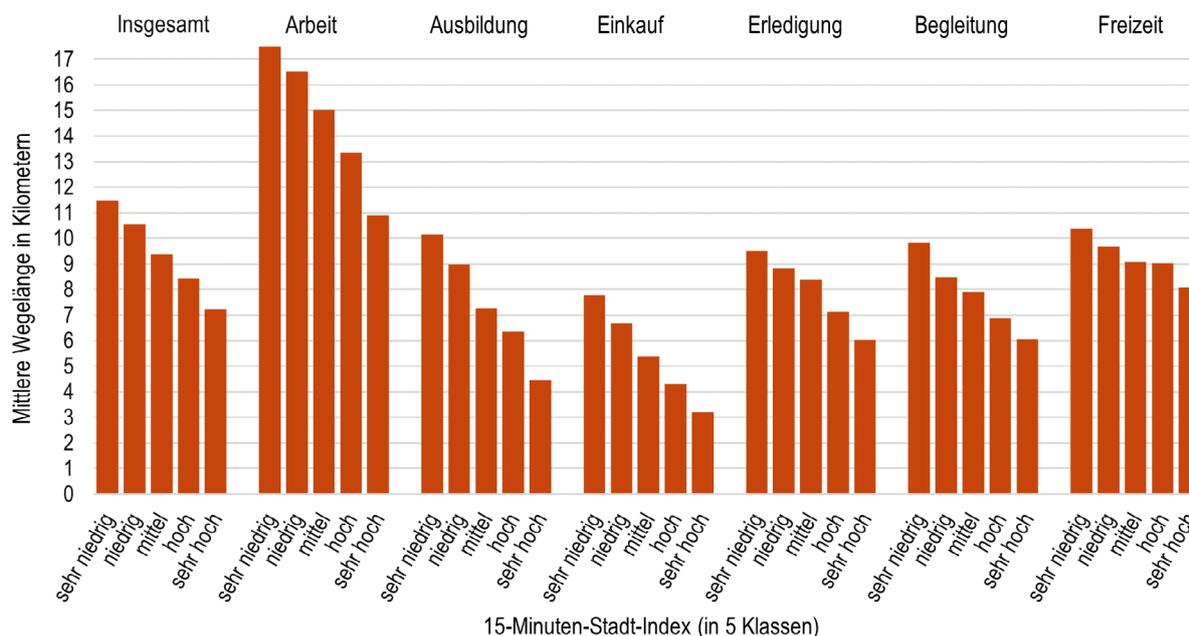
Noch stärker ausdifferenziert wiederholt sich dieses Muster in Bezug auf eine Mehrfachmotorisierung von Privathaushalten. Je höher die Naherreichbarkeitsqualität am Wohnsitz ausfällt, desto stärker sinkt die Mehrfachmotorisierung in den Haushalten. Während an Wohnstandorten mit sehr niedriger Naherreichbarkeitsqualität mit 63 % weit mehr als die Hälfte der Bevölkerung in Haushalten mit mindestens zwei Pkw lebt, reduziert sich dieser Anteil an Wohnstandorten mit sehr hoher Naherreichbarkeitsqualität auf 19 %.

Dieser Zusammenhang zeigt sich unabhängig vom ökonomischen Status der Haushalte, wenngleich auch auf unterschiedlichen Niveaus. Die Motorisierung von Haushalten nimmt zwar mit wachsendem Einkommen deutlich zu, Wohnquartiere mit einem im Sinne der 15-Minuten-Stadt sehr gutem Angebot bieten jedoch Naherreichbarkeitsqualitäten, die in allen ökonomischen Statusgruppen zu einer Reduzierung des Motorisierungsgrads, insbesondere zu einer Reduzierung der Mehrfachmotorisierung von Haushalten mit zwei oder mehr Pkw beisteuern. Dass die 15-Minuten-Stadt eine reduzierende Wirkung auf die Motorisierung hat, kann auch auf der Grundlage der Literatur vermutet werden (vgl. Berrill et al. 2024; Cao/Naess/Wolday 2019; Schimohr et al. 2025; Yin/Chen/Sun 2024).

5.1.2 Wegehäufigkeit, -länge und -dauer

Nach MiD 2017 legen mobile Personen im Durchschnitt 3,67 Wege am Tag zurück. Dabei ist die durchschnittliche Wegehäufigkeit von Personen, deren Wohnsitz hohe Indexwerte der 15-Minuten-Stadt aufweist, etwas höher als von Personen mit geringerer Naherreichbarkeitsqualität am Wohnsitz. Diese Differenzierung lässt sich vor allem auf die Versorgungswege zurückführen. Personen mit hohen nahräumlichen Erreichbarkeits-

Abbildung 5.2
Wegelänge nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, MiD 2017 Lokal-Datensätze
Darstellung ohne Wege von mehr als 100 km Länge bzw. 120 Minuten Dauer

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

qualitäten am Wohnsitz legen zu Versorgungszwecken mehr Wege zurück als Personen, deren Versorgungsziele weniger gut zu Fuß oder per Rad zu erreichen sind. Hinsichtlich der Arbeits-, Freizeit- und sonstigen Wege ergibt sich hingegen kein klarer Zusammenhang zwischen den Qualitäten der 15-Minuten-Stadt und den Mobilitätsniveaus.

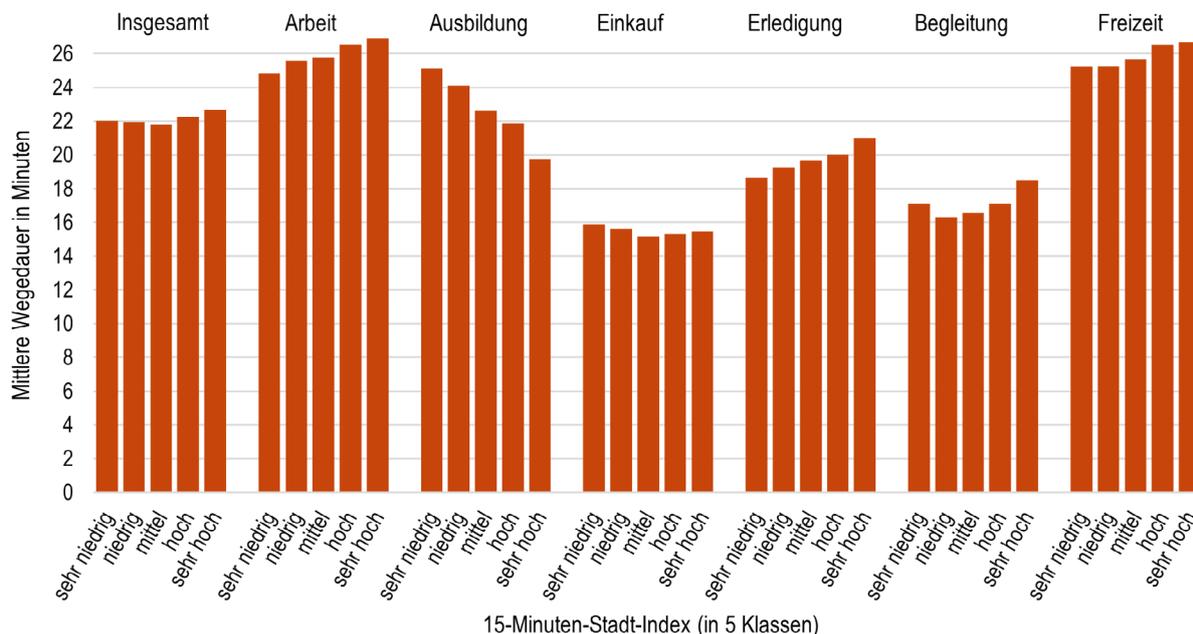
Die mittlere Wegelänge beträgt in Deutschland über alle Wegezwecke 8,8 km². Am längsten fallen Arbeitswege mit durchschnittlich 14,4 km aus. Es folgen Freizeitwege mit 8,9 km, Wege für private Erledigungen mit 7,5 km und Begleitwege (z. B. Elternbegleitung bei Schulwegen, Arztlbegleitung von Angehörigen) mit 7,3 km. Wege zu Ausbildungszwecken (z. B. Schulbesuche) sowie Einkaufswege sind mit durchschnittlichen Entfernungen von 6,7 km beziehungsweise 4,7 km etwas kürzer.

Auf die Wegedistanzen haben nahräumliche Angebote der 15-Minuten-Stadt einen nachweisbaren Effekt. Bei allen Wegezwecken legen Personen, die an Wohnstandorten mit hoher Naherreichbarkeitsqualität leben, kürzere Wege zurück (Abbildung 5.2). An Wohnstandorten mit sehr hohen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten liegt die durchschnittliche Wegedistanz bei 7,2 km, während an den Standorten mit sehr niedriger Naherreichbarkeitsqualität die durchschnittliche Wegedistanz 11,5 km beträgt.

Besonders stark ausdifferenziert sind die Unterschiede bei den Wegezwecken Einkauf und Ausbildung. Hier sind Personen aus Wohnquartieren mit sehr niedrigen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten im Mittel mehr als doppelt so weit unterwegs wie Personen aus Wohnquartieren, die der besten Kategorie zugeordnet sind. Am geringsten fällt der Distanzunterschied bei Freizeitwegen aus, dennoch sind auch hier sehr klar Unterschiede in den mittleren Wegelängen zwischen Wohnstandorten mit höherer und niedrigerer Naherreichbarkeitsqualität festzustellen.

2 Bei der Analyse von Wegelänge und -dauer stehen die Wegeverflechtungen im Nahraum und innerhalb der Region im Fokus. Wege von mehr als 100 km Länge oder von mehr als 120 Minuten Wegedauer werden als Ausreißer betrachtet, die in der Auswertung unberücksichtigt bleiben.

Abbildung 5.3
 Wegedauer nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, MiD 2017 Lokal-Datensätze
 Darstellung ohne Wege von mehr als 100 km Länge bzw. 120 Minuten Dauer

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

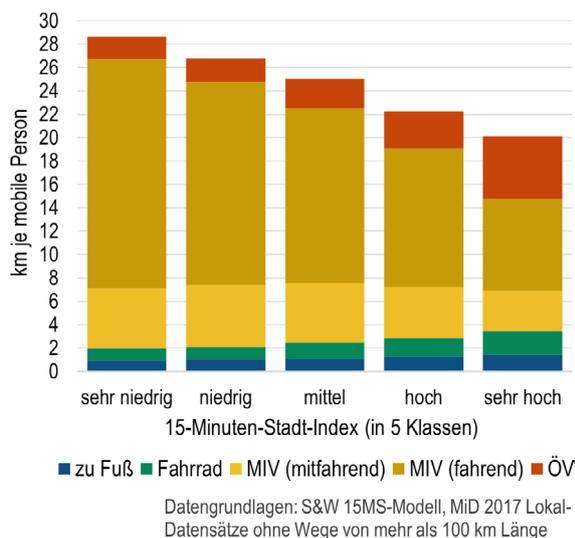
In Bezug auf die Wegedauer fällt dieser Zusammenhang etwas differenzierter aus. Wege von Personen, die an sehr gut ausgestatteten Wohnstandorten leben, dauern im Mittel mit 22,7 Minuten gegenüber 22,2 Minuten geringfügig länger (Abbildung 5.3). Dies ist vor allem auf die Arbeitswege, Wege für private Erledigungen und Freizeitwege und die dazu benutzten Verkehrsmittel zurückzuführen. Trotz längerer Distanzen an Wohnstandorten mit schlechterer Naherreichbarkeit fällt die Dauer der Wege von dort durch eine überwiegende Nutzung des Pkw im Durchschnitt etwas kürzer aus als an besser erreichbaren Standorten. Dass eine bessere Naherreichbarkeit am Wohnsitz beim Verkehrsaufwand keinen Zeitgewinn impliziert, ist so vorrangig darin begründet, dass in gut ausgestatteten Wohnquartieren mehr Wege zu Fuß oder per Rad zurückgelegt werden und der Wegeanteil des Umweltverbunds insgesamt höher ist (s. Kapitel 5.1.3).

Bei Ausbildungs- und Einkaufswegen hingegen ist die mittlere Wegedauer an Wohnstandorten mit hoher Naherreichbarkeit tendenziell kürzer als an Standorten mit niedriger Erreichbarkeit. Dies gilt insbesondere für die Ausbildungswege, bei denen der Pkw seltener benutzt wird. Die Wege zum Schul- oder Ausbildungsort der überwiegend minderjährigen Kinder und Jugendlichen dauern deshalb umso länger, je schlechter die Naherreichbarkeitsqualität am Wohnstandort ist, das heißt, je schlechter die Ziele zu Fuß oder per Rad erreichbar sind.

5.1.3 Verkehrsmittelnutzung

Bei einer leicht höheren Wegehäufigkeit verursacht die Bevölkerung aus Wohnquartieren mit höheren 15-Minuten-Stadt-Indexwerten deutlich weniger Pkw-Verkehr (Abbildung 5.4). Mit im Mittel 7,9 km gegenüber 19,6 km als Fahrende im MIV ist der Unterschied gegenüber jenen, die an Standorten mit sehr niedriger Naherreichbarkeit wohnen, beachtlich. Darüber hinaus geht die Bevölkerung aus Wohnquartieren mit höheren Indexwerten mehr zu Fuß (1,5 km gegenüber 1,0 km), fährt mehr Rad (2,0 km gegenüber 1,0 km) und nutzt häufiger den ÖV (5,3 km gegenüber 1,9 km). Auch fällt bei ausschließlicher Betrachtung der Haushalte mit mindestens einem Pkw die durchschnittliche Jahresfahrleistung je Pkw deutlich niedriger aus (Abbildung 5.5).

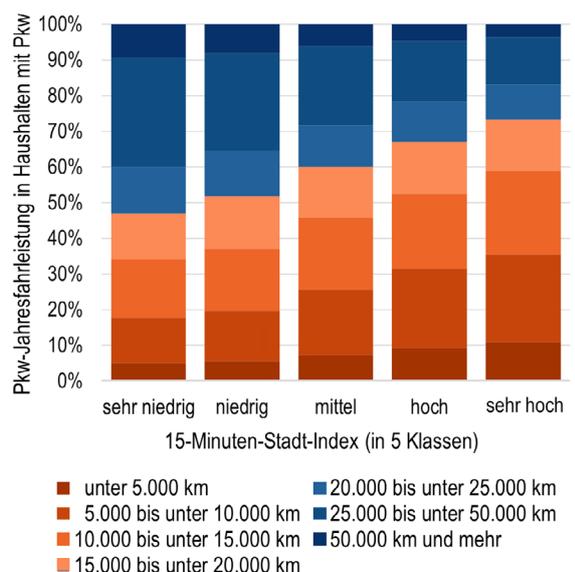
Abbildung 5.4
Zurückgelegte km je mobile Person nach 15-Minuten-Stadt-Index und Hauptverkehrsmittel



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

tegorie erhöht sich beim Modal Split der Anteil der Wege beim Fußverkehr von 14,8 auf 29,5 %, beim Radverkehr von 6,2 auf 15,3 % und beim ÖV von 10,4 auf 16,0 %. Umgekehrt reduziert sich der Pkw-Anteil zwischen Wohnstandorten mit sehr niedriger Naherreichbarkeit von 73,3 % erheblich auf 38,6 % in solchen mit sehr hoher Naherreichbarkeit. Dies entspricht einer Verminderung der Pkw-Nutzungsanteile um annähernd 35 Prozentpunkte.

Abbildung 5.5
Pkw-Jahresfahrleistung in Haushalten mit Pkw nach dem 15-Minuten-Stadt-Index



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

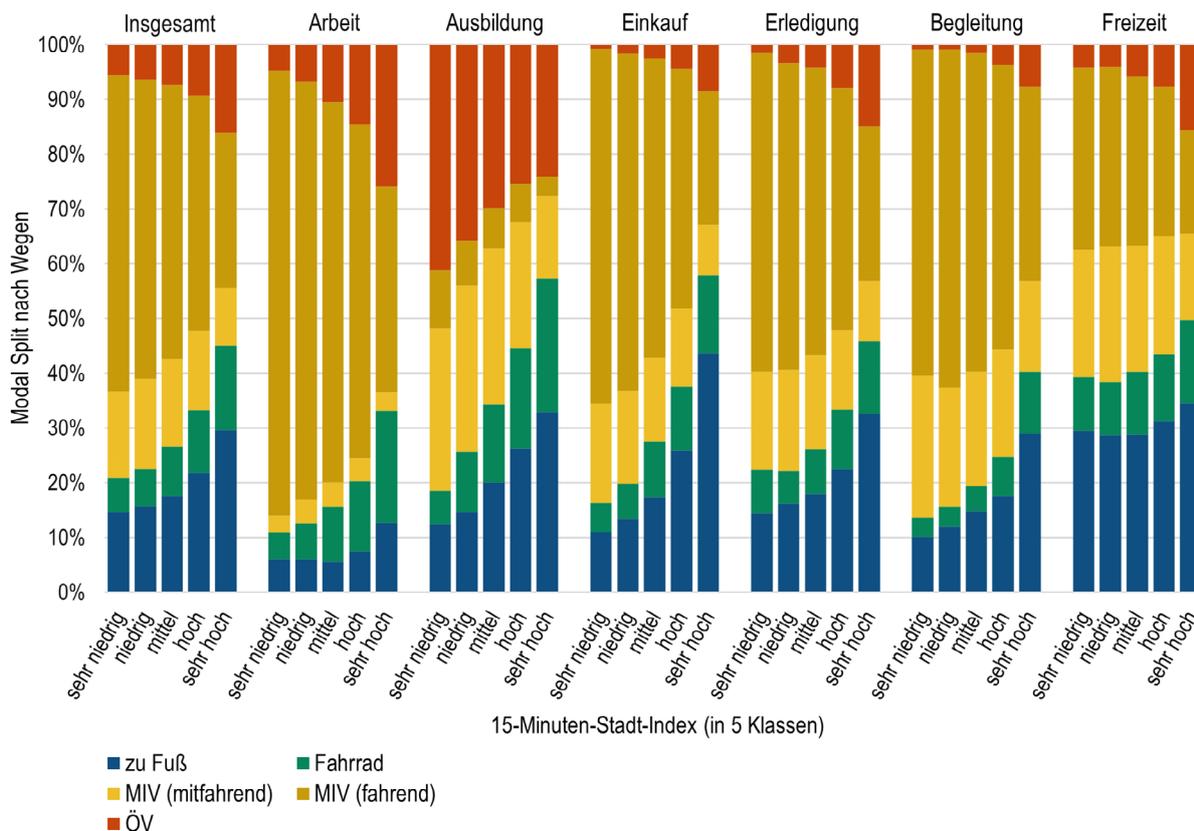
Die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung unterscheidet sich ebenfalls nach den 15-Minuten-Stadt-Indexwerten am Wohnort. Je besser die Naherreichbarkeit, desto höher steigt der Anteil an Wegen, der von der Bevölkerung zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖV zurückgelegt wird (Abbildung 5.6). In Wohnquartieren mit sehr hohen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten entfallen knapp über 60 % aller Wege auf den Umweltverbund. Doch schon bei Wohnstandorten in der zweitbesten Kategorie mit hohen Indexwerten reduziert sich der Anteil des Umweltverbunds auf 42 %, und der Pkw ist das dominierende Hauptverkehrsmittel. In der untersten Kategorie für Wohnstandorte mit sehr niedriger Naherreichbarkeit umfasst der Anteil des Umweltverbunds nur noch 27 %.

Die Naherreichbarkeitssituation am Wohnort hat so einen deutlichen Einfluss auf das Verkehrsverhalten. Zwischen der mit dem 15-Minuten-Index ermittelten niedrigsten und der höchsten Erreichbarkeitskategorie

Die Bevölkerung aus Wohnquartieren mit sehr guter Naherreichbarkeit legt zu Ausbildungs- und Einkaufszwecken mit bis zu 58 % deutlich mehr als die Hälfte der Wege zu Fuß oder per Rad zurück. Für private Erledigungen und Begleitungen umfasst der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs dort noch über 40 %. In der Freizeit liegt der Anteil an zu Fuß oder per Rad zurückgelegten Wegen bei fast 50 %, insgesamt aber haben beim Freizeitverkehr die Naherreichbarkeitsverhältnisse einen geringeren Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung als dies bei anderen Reisezwecken der Fall ist. Am geringsten fällt bei Arbeitswegen der Anteil an Wegen aus, die zu Fuß oder per Rad bestritten werden. Gleichwohl wird in Wohnquartieren mit sehr hoher Naherreichbarkeit ungefähr jeder dritte Weg zur Arbeit zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren, während dies an Orten mit geringen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten nur etwa jeder zehnte Weg ist.

Den ÖV nutzt die Bevölkerung vermehrt zum Pendeln zur Ausbildungs- oder Arbeitsstelle sowie von gut erreichbaren Orten zu Freizeitzielen oder für private

Abbildung 5.6
Modal Split der Hauptverkehrsmittel nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, MiD 2017 Lokal-Datensätze

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

Erledigungen. Die höchsten Nutzungsanteile entfallen auf den Ausbildungs- inklusive Schulverkehr. Je schlechter die Naherreichbarkeit am Wohnort ist, desto mehr sind Schulkinder und Auszubildende auf den ÖV angewiesen, um zur Schul- oder Ausbildungsstätte zu gelangen. Ebenfalls steigt dort der Anteil an Mitfahrenden beim Autoverkehr.

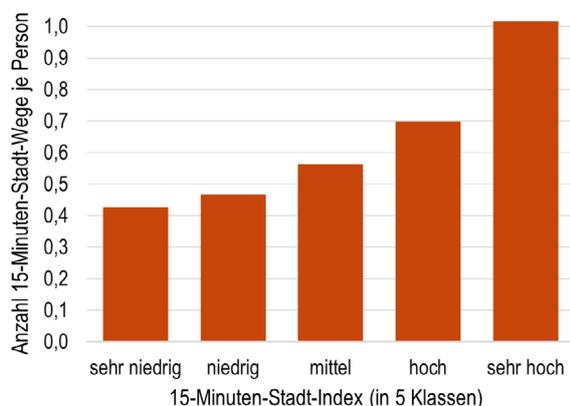
5.1.4 Umfang an 15-Minuten-Stadt-Wegen

Von wem werden die Angebote einer 15-Minuten-Stadt besonders häufig oder eher selten genutzt? Dazu werden in diesem Abschnitt ausschließlich Wege von maximal 15 Minuten Dauer untersucht, die entweder zu Fuß oder per Rad zurückgelegt wurden. Diese Wege werden nachfolgend als 15-Minuten-Stadt-Wege bezeichnet.

Je besser die Naherreichbarkeit ist, desto häufiger unternimmt die Bevölkerung 15-Minuten-Stadt-Wege (Abbildung 5.7). Mit durchschnittlich 1,02 Wegen je Person und Tag in Wohnquartieren mit sehr guten 15-Minuten-Stadt-Indexwerten ist der Unterschied gegenüber 0,43 Wegen je Person und Tag in Wohnquartieren mit sehr niedriger Naherreichbarkeit durchaus beachtlich.

Insgesamt lässt sich aber nur ein Bruchteil der Wege zu den 15-Minuten-Stadt-Wegen zählen. In Wohnquartieren mit sehr guter Naherreichbarkeit sind 28 % aller Wege 15-Minuten-Stadt-Wege (Abbildung 5.8). In Wohnquartieren mit hohen Indexwerten sind es noch 20 %. Dieser Anteil schrumpft in Wohnquartieren mit sehr niedrigen 15-Minuten-Stadt-Indexwerten auf 12 %. Am niedrigsten fällt der Anteil unter allen betrachteten Wegezwecken bei den Arbeitswegen aus. Schon deutlich häufiger treten 15-Minuten-Stadt-Wege auf dem Weg zur Ausbildungsstätte oder Schule oder beim Einkaufen auf. In Wohnquartieren mit sehr guter Naherreichbarkeit betragen ihre Anteile hier sogar zwischen 42 und 45 %.

Abbildung 5.7
Anzahl 15-Minuten-Stadt-Wege je Person nach dem 15-Minuten-Stadt-Index



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, MiD 2017 Lokal-Datensätze

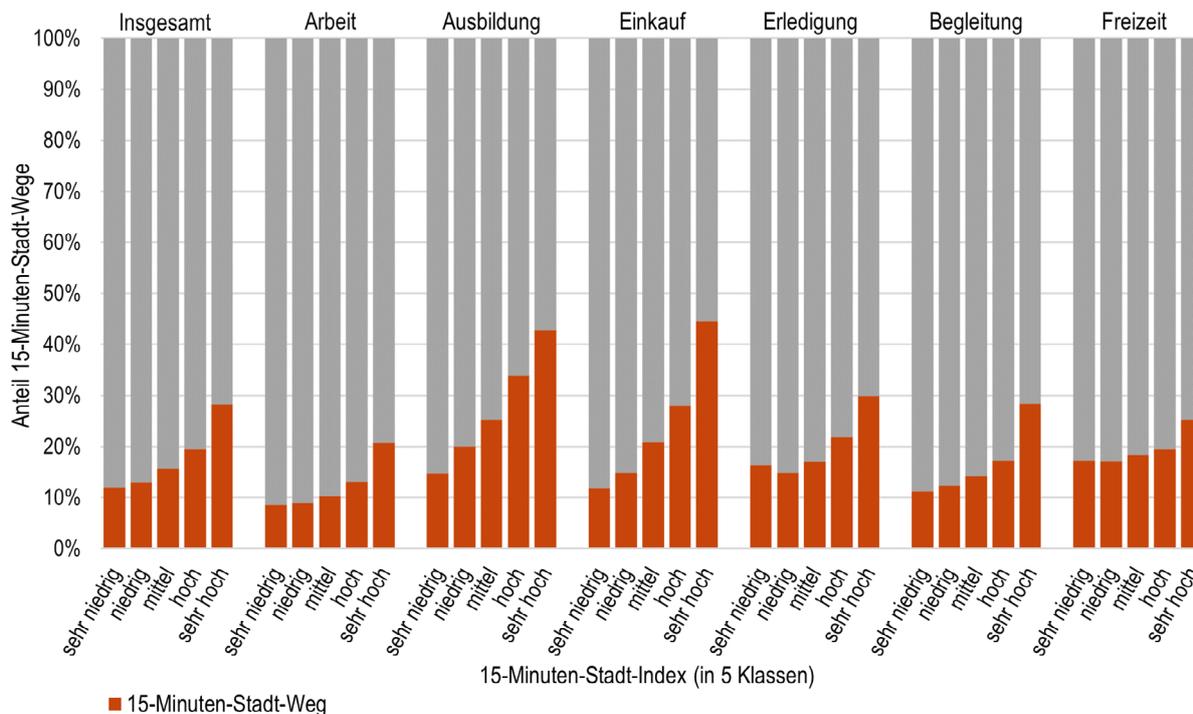
Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

Mit den Daten durchgeführte Regressionsanalysen zeigen, dass sowohl für die Anzahl als auch für den Anteil an 15-Minuten-Stadt-Wegen erstens die Naherreichbarkeitsqualität am Wohnsitz und zweitens die Pkw-Verfügbarkeit die mit Abstand am besten erklärenden Einflussgrößen darstellen. In wechselseitiger Abhängigkeit führen eine gute Naherreichbarkeit am Wohnort als auch eine geringe Pkw-Verfügbarkeit dazu, dass die Bevölkerung eine höhere nahräumliche Orientierung einnimmt und in der Alltagsmobilität Anzahl und Anteil der 15-Minuten-Stadt-Wege, also der innerhalb von 15 Minuten Wegezeit zu Fuß oder per Rad erledigten Wege, nachweislich höher ausfallen.

Eine Differenzierung der Nahraumorientierung der Bevölkerung nach weiteren soziodemografischen oder sozioökonomischen Merkmalen ist dagegen weniger deutlich ausgeprägt. Tendenziell ist die nahräumliche Orientierung bei Jugendlichen

etwas stärker als bei anderen Altersgruppen, bei Frauen etwas stärker als bei Männern, bei Schulkindern, Auszubildenden, Studierenden und Nicht-Erwerbstätigen etwas stärker als bei Erwerbstätigen sowie bei Personen mit niedrigem Einkommen etwas stärker ausgeprägt als bei Personen mit höheren Einkommen. Hier zeigt sich erneut die Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit, denn diese fällt in den benannten Gruppen jeweils niedriger als in der Vergleichsgruppe aus.

Abbildung 5.8
Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, MiD 2017 Lokal-Datensätze

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

5.2 Nutzung der 15-Minuten-Stadt in ausgewählten Stadtquartieren

Dieser Abschnitt stellt die Ergebnisse der Fallstudienanalysen dar (s. Kapitel 3.3.2). Den fünfzehn ausgewählten Stadtquartieren aus neun Städten ist gemein, dass es sich um Stadtquartiere handelt, für die mit den quantitativen Indizes zur 15-Minuten-Stadt eine sehr hohe Naherreichbarkeitsqualität ermittelt worden ist. Dies bedeutet, dass in den ausgewählten Stadtquartieren die nahräumlichen Angebote und raumstrukturellen Voraussetzungen zur Nutzung der 15-Minuten-Stadt ausgesprochen günstig sind.

Detaillierte Einblicke in die tatsächliche Nachfrage nach der 15-Minuten-Stadt gibt die in allen Fallstudiengebieten durchgeführte standardisierte Haushaltsbefragung. Befragungsinhalte waren unter anderem die individuelle Wahrnehmung und Bewertung der lokalen Angebote seitens der Bevölkerung, die Verbundenheit mit dem Wohnviertel, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und die mit dem Leben in diesen 15-Minuten-Stadt-Quartieren verbundene alltägliche Mobilität.

Die im Folgenden dargestellten Erkenntnisse werden zudem durch darauf bezogene Rückmeldungen der Bewohnerschaft, aber auch aus Politik und Stadtverwaltung in den Fokusgruppen-Workshops reflektiert. In der Zusammenschau ergibt sich ein gutes Bild über die Nutzung der 15-Minuten-Stadt in den ausgewählten Stadtquartieren sowie über potenzielle Hemmnisse, die einer stärkeren Nutzung der vor Ort bestehenden nahräumlichen Angebote entgegenstehen.

5.2.1 Bewertung der lokalen Gegebenheiten

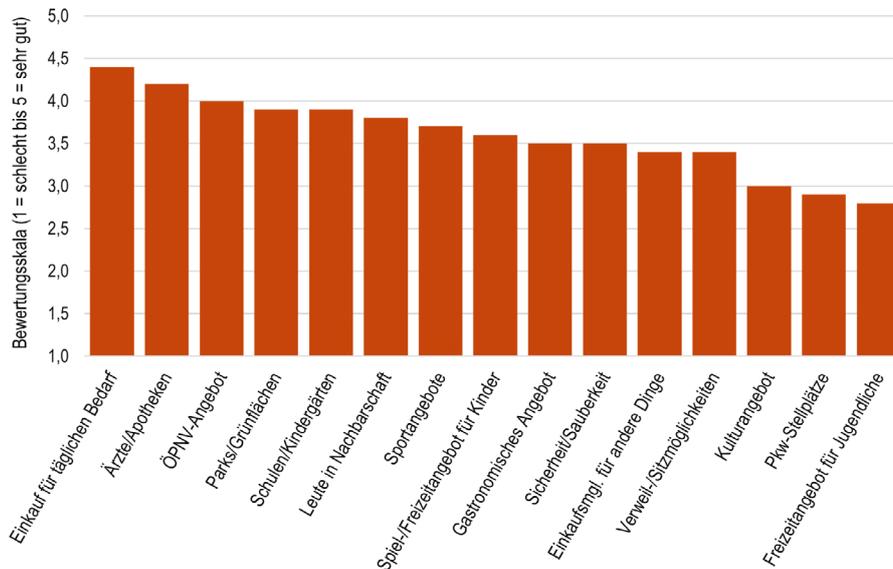
In der Haushaltsbefragung wurden die Befragten zunächst gebeten, die nahräumlichen Angebote ihres Wohnviertels und die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu bewerten sowie Einschätzungen zur lokalen Bindung und zur Nachbarschaft zu geben. Dabei sollte unter Wohnviertel das mit etwa 15 Minuten Fußweg erreichbare Gebiet verstanden werden. Für die Bewertung reichte die Spannweite von 1 bis 5, wobei 1 die schlechteste und 5 die beste Bewertung darstellte.

Bei den nahräumlichen Angeboten schneiden über alle fünfzehn Fallstudiengebiete hinweg der Einkauf für den täglichen Bedarf und die medizinische Versorgung besonders gut ab, mit Abstrichen auch der ÖPNV, Parks und Grünflächen, Schulen und Kindergärten sowie die „Leute in der Nachbarschaft“ (Abbildung 5.9). Besonders schlecht werden Freizeitangebote für Jugendliche, Pkw-Stellplätze und Kulturangebote bewertet, aber auch die Bewertungen der Gelegenheiten zum Verweilen/Aufenthalt sowie der Einkaufsgelegenheiten für den weiteren Bedarf sind nur zufriedenstellend. Insgesamt liegt die Bewertung der vorgegebenen Kriterien mit einem Durchschnittswert von 2,7 im gemäßigten mittleren Bereich. Gemessen an der sehr guten Ausstattung der Stadtquartiere ist die Beurteilung damit als eher kritisch einzuschätzen. Wie in zwei Fokusgruppen-Workshops an konkreten Beispielen aufgezeigt wurde, können gerade Schließungen von Angeboten, trotz einer nach wie vor guten nahräumlichen Erreichbarkeit, zu einer wachsenden Unzufriedenheit der Bürgerschaft führen. Umgekehrt korreliert ein vielfältiges nahräumliches Angebot im Einzelhandel und in der Gastronomie mit höherer Zufriedenheit.

Im Vergleich der Fallstudiengebiete fallen das Leipziger Waldstraßenviertel sowie Essen-Rüttenscheid, beides innerstädtische Wohnquartiere in Großstädten, besonders positiv auf, während Wittenberge, Schwerin-Lankow und Landshut-Wolfgang von der ansässigen Bevölkerung eher negativ bewertet werden (Abbildung 5.10). Insgesamt korrespondieren die Einschätzungen in hohem Maße mit den in den 15-Minuten-Stadt-Indikatoren jeweils abgebildeten Stärken und Schwächen der lokalen Angebote.

In Wittenberge werden insbesondere das medizinische Versorgungsangebot, aber auch die verschiedenen Angebote für Kinder und Jugendliche unterdurchschnittlich benotet. In dem Fokusgruppen-Workshop wurden insbesondere der Mangel an praktizierenden Ärztinnen und Ärzten vor Ort und der Aufnahmestopp für Neupatientinnen und -patienten in bestehenden Praxen problematisiert, was zuweilen ein Ausweichen auf

Abbildung 5.9
Bewertung nahräumlicher Angebote nach Typ



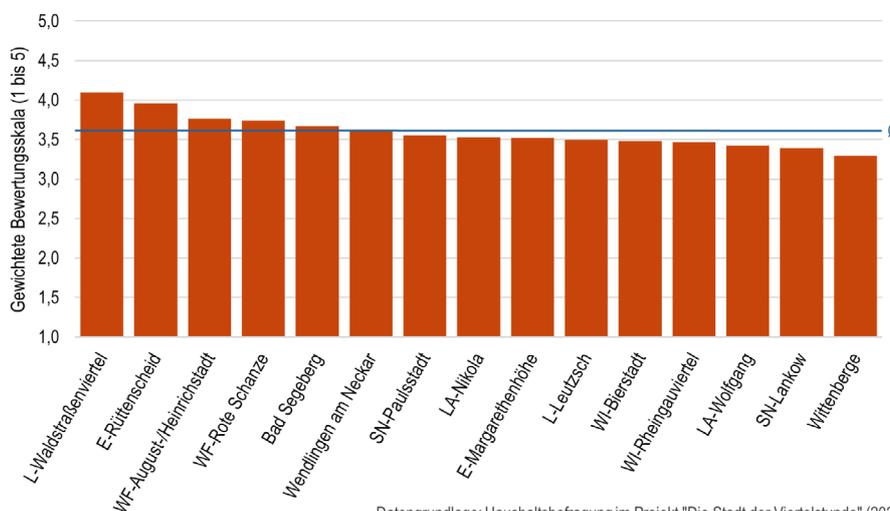
Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

umliegende Städte notwendig mache. In Schwerin-Lankow werden der Einkauf für den täglichen Bedarf, die medizinischen Angebote und der ÖPNV überdurchschnittlich gut bewertet, aber gastronomische und kulturelle Angebote, die Aufenthaltsmöglichkeiten und das Freizeitangebot für Jugendliche schlecht bewertet. In Landshut-Wolfgang werden gastronomische und kulturelle Angebote sowie die Aufenthaltsqualität sehr negativ eingeschätzt.

Neben der subjektiven Beurteilung der nahräumlichen Angebote wurden auch die Einstellungen zur aktiven Mobilität erfragt. Dabei wurde ein Fokus auf hierzu motivierende Bedingungen gelegt. Unter den Befragten zeigt sich eine generell hohe Zustimmung zum Gehen beziehungsweise Radfahren („Ich bin in meinem Wohnviertel gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs“), ebenso zu der Aussage, dass alle wichtigen Ziele

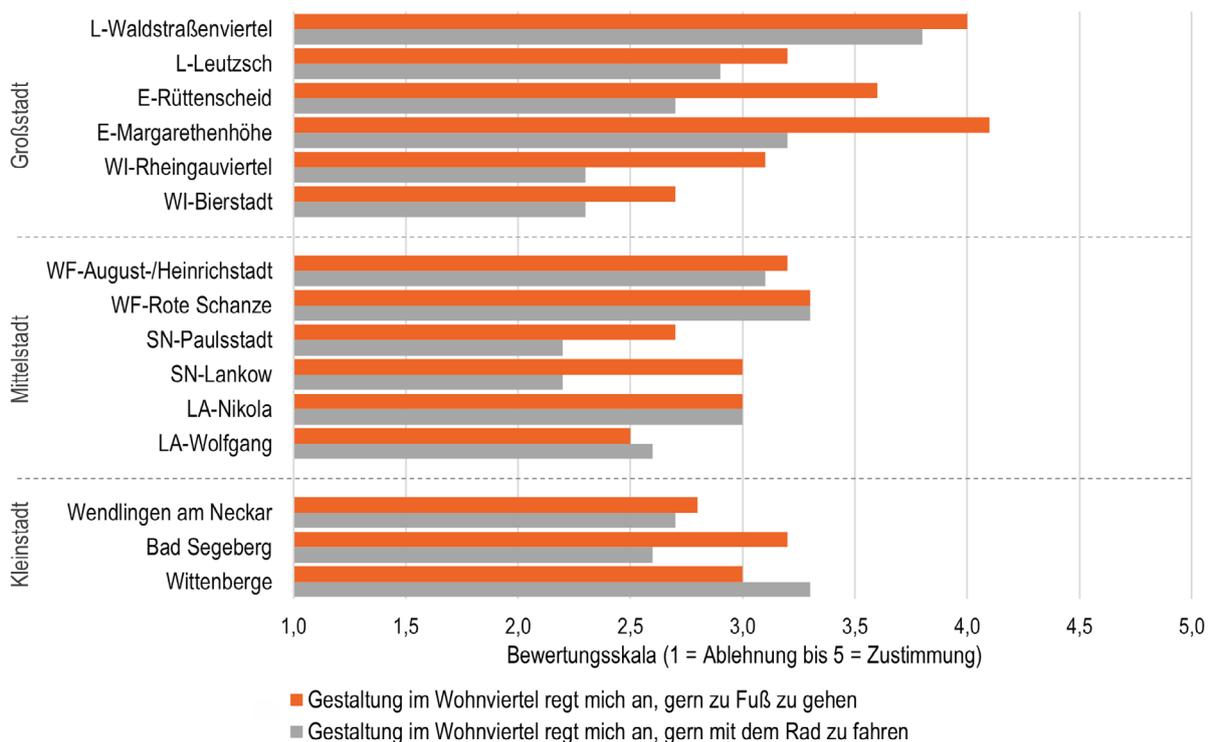
Abbildung 5.10
Gesamtbewertung des nahräumlichen Angebots in den Fallstudiengebieten durch die ansässige Bevölkerung



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

Abbildung 5.11
Bewertung der Gestaltungsqualität in den Quartieren für den Fuß- und Radverkehr durch die ansässige Bevölkerung



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

mit dem Rad und/oder zu Fuß erreichbar seien. Der soziale Charakter des aktiven Unterwegsseins („treffe auf Bekannte“) ist insgesamt mittelmäßig stark ausgeprägt, in den Kleinstädten allerdings überdurchschnittlich stark. Insgesamt werden von den Befragten das Unterwegssein im Wohnviertel und die nähräumliche Erreichbarkeit sehr geschätzt.

Eine unterstützende Wirkung der vorhandenen Gestaltung der Wohnquartiere auf den Fuß- oder Radverkehr wird weniger eindeutig gesehen und unterscheidet sich zwischen den einzelnen Fallstudiengebieten deutlich (Abbildung 5.11). So wird die fußgängerfreundliche Gestaltung in Leipzig-Waldstraßenviertel, aber auch in Essen-Margarethenhöhe positiv bewertet, dagegen in Wiesbaden-Bierstadt, in jeweils beiden Schweriner und Landshuter Quartieren sowie in Wendlingen am Neckar weniger gut. Im Leipziger Waldstraßenviertel und in Essen ist auch die Freude am aktiven Unterwegssein hoch ausgeprägt („sehe viele interessante Dinge“). Die Gestaltung für das Radfahren wird vor allem in Schwerin und in Wiesbaden in jeweils beiden Vierteln eher schlecht bewertet, im Leipziger Waldstraßenviertel dagegen sehr gut.

In allen Fallstudienstädten wurde in den Fokusgruppen-Workshops seitens der Bürgerschaft Sicherheit und Qualität der Verkehrsinfrastruktur als zentrales Thema aufgeworfen. Für viele Menschen fühlt es sich in weiten Teilen des öffentlichen Raums unsicher an, mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs zu sein. Dies bezieht sich in erster Linie auf die Verkehrssicherheit, in Einzelfällen auch auf soziale Sicherheit durch unbeleuchtete Parks, „unheimliche“ Bahnhofsplätze oder ähnliches. Auch werden Komfort und Ästhetik der Infrastruktur für die aktive Mobilität deutlich kritisiert. Schlechte Wegoberflächen, mangelhafte Barrierefreiheit, fehlender Winterdienst sowie schlicht unattraktive Umgebungen werden hier als Hemmnisse aufgezählt. Teilweise wird selbst für den Spaziergang erst ein Pkw genutzt, um dahin zu kommen, wo es attraktiv ist. Die Verwaltungen sind sich der geschilderten Defizite bewusst. Nahezu alle Untersuchungsstädte haben inzwischen Rad- und Fuß-

verkehrskonzepte oder erarbeiten diese aktuell. In den Untersuchungsgebieten verbesserte sich nach Meinung der in den Workshops vertretenen Bevölkerung die Infrastruktur zwar schon tendenziell, aber nicht im notwendigen Tempo.

Mit einer Reihe weiterer Fragen wurden Aspekte des Quartierslebens abgefragt, die man unter dem Begriff ‚lokale Bindungen‘ subsummieren kann: die subjektive Verbundenheit mit dem Wohnviertel, das ehrenamtliche lokale Engagement, die Wahrscheinlichkeit, sich künftig für örtliche Belange einzusetzen, und die Relevanz fußläufiger Nähe.

Die subjektive Verbundenheit mit dem jeweiligen Quartier liegt mit einem Mittelwert von 3,6 zwischen „mittelmäßig verbunden“ und „ziemlich verbunden“. Ein aktives lokales Ehrenamt übt fast jede fünfte befragte Person aus (18,8 %) und wendet dafür im Mittel 2,8 Stunden je Woche auf. Jede dritte Person (33,4 %) gibt an, sich schon für örtliche Belange eingesetzt zu haben, und die Wahrscheinlichkeit, dies künftig zu tun, liegt mit 3,0 auf einer Skala von 1 bis 5 im Mittelfeld. Ein Ehrenamt, der Einsatz für örtliche Belange und die subjektive Verbundenheit korrelieren positiv miteinander (Korrelationen zwischen $r = 0,19$ und $r = 0,35$).

Auffallend im Vergleich der Fallstudiengebiete sind die hohen Werte für Ehrenämter und lokales Engagement in den drei Kleinstädten sowie in Essen-Margarethenhöhe. Dies spricht für ein überdurchschnittliches lokales Sozialkapital in den entsprechenden Gebieten. Besonders auffallend ist dies in Essen-Margarethenhöhe, wo auch die lokale Verbundenheit außerordentlich stark ausgeprägt ist. Ansonsten sind lokale Ehrenämter in den meisten Groß- und Mittelstadtgebieten tendenziell weniger verbreitet. Eher gering wird insbesondere in vielen ostdeutschen Fallstudiengebieten, aber nicht nur dort, die Wahrscheinlichkeit eines künftigen Einsatzes für örtliche Belange eingeschätzt.

Unter allen Befragten ist die Bedeutung der fußläufigen Erreichbarkeit („Wie wichtig ist es Ihnen, alle Alltagsziele in kurzer Fußwegdistanz zu erreichen?“) mit einem Mittelwert von 4,2 ausgesprochen hoch. Besonders stark ausgeprägt ist dies in allen Innenstadtgebieten der untersuchten Groß- und Mittelstädte sowie in den kleinen Städten Wendlingen am Neckar und Bad Segeberg. Dies könnte zu einem gewissen Grad auch die Bedeutung residenzieller Selbstselektion auf der Grundlage nahräumlicher Erreichbarkeiten unterstützen, also die These, dass Haushalte ihren Wohnstandort unter anderem aufgrund ihrer Einstellungen zur Bedeutung nahräumlicher Erreichbarkeit und bestimmter Mobilitätsformen wählen. Die hohe Betonung der Notwendigkeit fußläufiger Erreichbarkeit ist sicher teilweise ein Ausdruck fehlender Pkw-Verfügbarkeit, korreliert aber auch mit der subjektiven Verbundenheit mit dem Quartier ($r = 0,16$). In durchweg allen Fokusgruppen-Workshops wurde von den Teilnehmenden betont, dass die Idee der Stadt der Viertelstunde positiv gesehen werde. Auch eher autoorientierte Menschen sprachen sich für die Vorzüge einer guten nahräumlichen Erreichbarkeit aus. Dies unterstreicht die subjektive Bedeutung des Leitbilds der 15-Minuten-Stadt für die Bevölkerung nachdrücklich.

Die abgegebenen Einschätzungen zur Nachbarschaft lassen sich etwa wie folgt zusammenfassen: Gegrüßt wird überall, geredet schon etwas weniger, ein ausgeprägtes Nachbarschaftsgefühl ist teilweise verbreitet, nachbarschaftliche Treffen oder Besuche weniger. Dies dürfte das normale Bild deutscher Nachbarschaften widerspiegeln. Positiv fällt hinsichtlich des Nachbarschaftsgefühls einmal mehr Essen-Margarethenhöhe auf, aber auch Wolfenbüttel-Rote Schanze und Leipzig-Waldstraßenviertel, eher unterdurchschnittlich schneiden dagegen die innerstädtischen Quartiere Essen-Rüttenscheid, Schwerin-Paulsstadt und Landshut-Nikola ab.

Diese Einschätzungen korrespondieren teilweise mit der durch die Befragten selbst eingeschätzten Anzahl und Intensität nachbarschaftlicher Kontakte. In Schwerin-Paulsstadt und Schwerin-Lankow, Essen-Rüttenscheid und Landshut-Nikola liegen diese niedrig, in Essen-Margarethenhöhe hoch, was die eben genannten Einschätzungen bestätigt. Allerdings stechen bei der durchschnittlichen Anzahl nachbarschaftlicher Kontakte die Quartiere in den Kleinstädten hervor, obgleich die nachbarschaftlichen Einstellungen dort eher im durchschnittlichen Bereich liegen. Die Intensität der Kontakte scheint also eher mit der Gemeindegröße

zu korrespondieren. Dennoch besteht eine deutliche positive Korrelation zwischen nachbarschaftlichen Einschätzungen und Kontakten in der Größenordnung $r = 0,21$ bis $r = 0,35$ auf der Individualebene sowie $r = 0,38$ bis $r = 0,60$ auf der Ebene der Fallstudiengebiete. Dies bedeutet, wo die nachbarschaftlichen Einschätzungen positiv sind, bestehen auch entsprechend viele Kontakte.

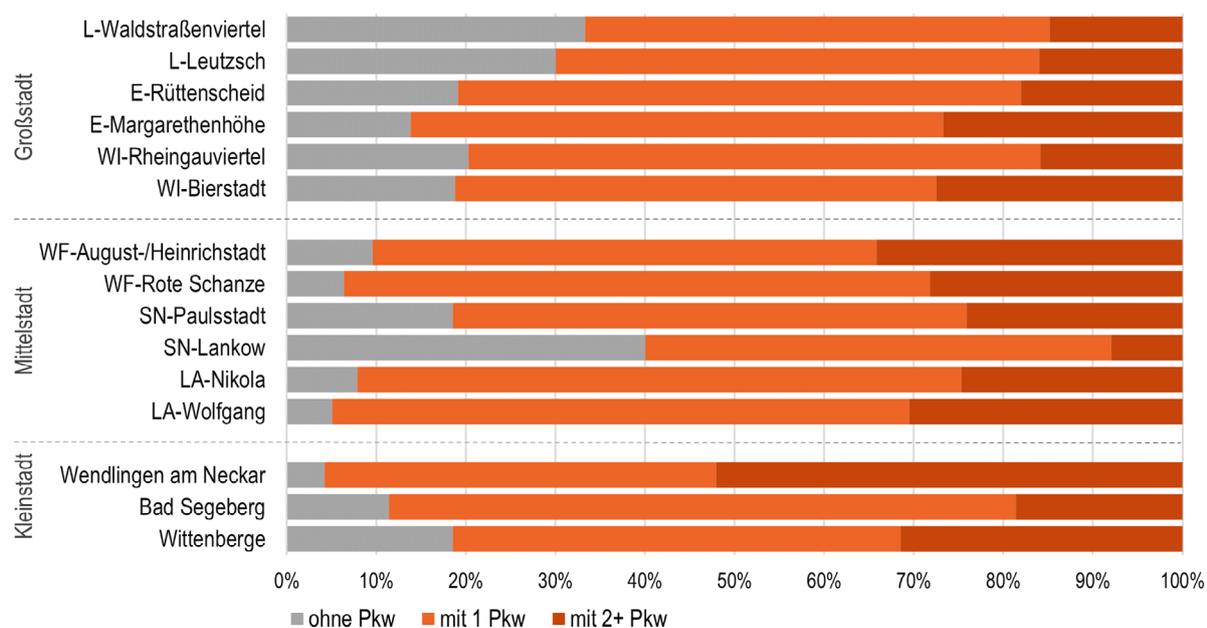
5.2.2 Verkehrsmittelausstattung

Die Mehrheit der in den Fallstudiengebieten Befragten (58,9 %) lebt in Haushalten mit einem Pkw, 24,6 % in Haushalten mit mehreren Pkw und 16,5 % in Haushalten ohne Pkw. Im Vergleich zur bundesweiten Erhebung MiD 2017 (s. Kap. 5.1.1) fällt die Motorisierung in den Fallstudiengebieten sogar etwas höher aus. Der Motorisierungsgrad der Fallstudien korrespondiert so mit der Ausgangsüberlegung, dass diese Quartiere bei hoher Naherreichbarkeit über eine eher durchschnittliche Verkehrsmittelausstattung verfügen und nicht durch niedrige Motorisierung wie Armutsquartiere oder studentisch geprägte Quartiere gekennzeichnet sind (s. Kap. 3.3.2).

Allerdings variiert auch innerhalb gleicher Gemeindegrößenklassen der Motorisierungsgrad zwischen den einzelnen Fallstudiengebieten stark (Abbildung 5.12). Besonders hoch ist der Anteil von Haushalten ohne Pkw in den beiden Leipziger Stadtquartieren und in Schwerin-Lankow (höherer Anteil älterer Menschen). Deutlich überdurchschnittlich liegt dagegen die Motorisierung in Wolfenbüttel, Landshut und den drei Kleinstädten, hier insbesondere in Wendlingen am Neckar. Grundsätzlich ist die Motorisierung in Ostdeutschland niedriger als in westdeutschen Städten gleicher Größenklasse.

Über ein Fahrrad, Lastenrad, E-Bike oder Pedelec verfügen etwas über 80 % der Befragten, für konventionelle Fahrräder liegt die Ausstattung bei rund 72 %, für E-Bikes/Pedelecs bei beachtlichen 23,5 % und für Lastenräder bei 2,2 %. Carsharing-Mitglieder sind 8,8 % der Befragten, und knapp 35 % verfügen über eine Zeitkarte für den ÖPNV.

Abbildung 5.12
Motorisierungsgrad der befragten Haushalte in den Quartieren



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

Der Anteil der Befragten, die über eine Zeitkarte für den ÖPNV verfügen, korrespondiert nur sehr bedingt mit dem Motorisierungsgrad im Quartier. Neben Schwerin-Lankow mit geringer Motorisierung ist der Besitz von Zeitkarten vor allem in den Großstädten stark vertreten, dies auch in jenen Stadtquartieren in Essen oder Wiesbaden, in denen die Motorisierung hoch ist. Auch das Carsharing korrespondiert stark mit der Stadtgröße und spielt eine wichtige Rolle vor allem in den Großstädten. Der Fahrradbesitz variiert weniger mit der Gebietszugehörigkeit. Niedrig ist er vor allem dort, wo wie in Wiesbaden oder Essen-Margarethenhöhe die Topographie unruhiger ist oder die Befragten wie in Schwerin-Lankow überwiegend ältere Menschen sind. In den Kleinstädten sind E-Bikes und Pedelecs weit verbreitet, vor allem in Wendlingen am Neckar und in Bad Segeberg.

Im Vergleich zu den MiD-Daten von 2017 liegt der Fahrradbesitz auf dem gleichen Niveau (MiD 2017: 73,8 %), der Besitz von E-Bikes oder Pedelecs ist aber wesentlich höher (MiD 2017: 5,8 %), was deren dynamische Verbreitung in den letzten Jahren widerspiegelt. Auch sind ÖPNV-Zeitkarten in den Untersuchungsgebieten im Vergleich zu den MiD-Daten nach Stadtgrößenklassen deutlich häufiger vorhanden als noch 2017. Dies spiegelt vermutlich die Verbreitung des Deutschlandtickets wider, und vielleicht auch eine gute Zugänglichkeit zum ÖV in den Fallstudiengebieten.

5.2.3 Aktivitätshäufigkeit, Wegelänge und -dauer

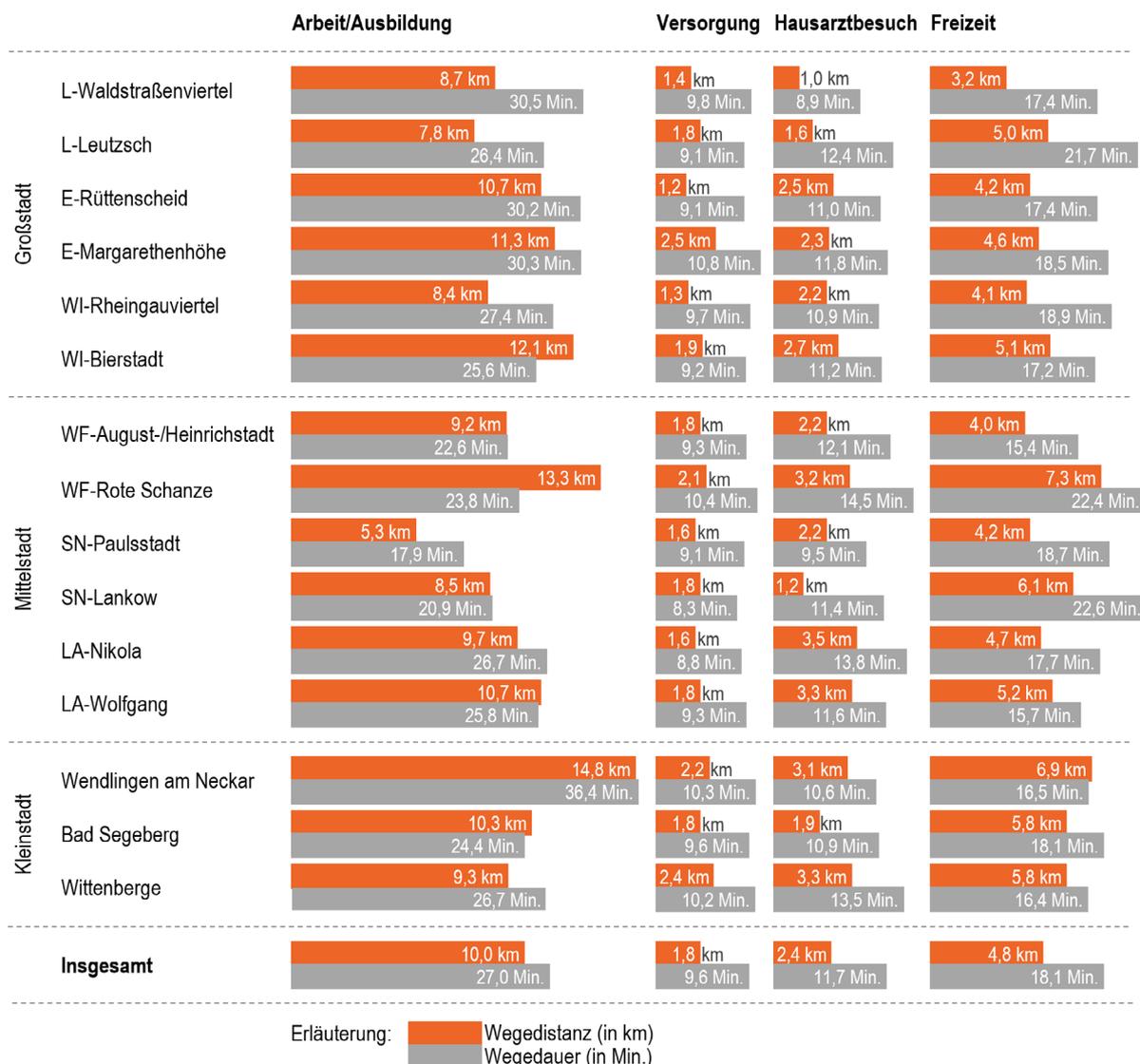
In der Haushaltsbefragung wurden Aktivitätshäufigkeiten, Wegelängen und Wegedauer für insgesamt neun Alltagsaktivitäten erfragt. Zum besseren Verständnis werden diese in vier Kategorien zusammengefasst: In der Kategorie Versorgung werden kleine Lebensmitteleinkäufe, der Großeinkauf von Lebensmitteln und private Erledigungen subsummiert. In der Kategorie Freizeit finden sich private Besuche, Kneipen-/Restaurantbesuche, der Besuch von Sport-, Kultur- oder Unterhaltungsveranstaltungen und das aktive Betreiben von Sport. Des Weiteren wird unterschieden nach den Wegen zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle sowie dem Aufsuchen einer Hausarztpraxis. Arbeits- oder Ausbildungswege sind bei der Analyse der Aktivitätshäufigkeit ausgeklammert, weil deren Häufigkeit eher von der Stellung einer Person im Erwerbsprozess und weniger vom räumlichen Umfeld abhängt. Darüber hinaus sind in den Auswertungen zu Wegelänge und -dauer Datenausreißer ausgeschlossen worden.

Hinsichtlich der Aktivitätshäufigkeit unternimmt jede Person im Mittel aller Fallstudiengebiete wöchentlich 3,6 Wege für Versorgungszwecke, 0,17 Wege zum Aufsuchen einer Hausarztpraxis und 3,1 Wege in der Freizeit. Unterschiede zwischen den Fallstudiengebieten zeigen sich vor allem im Freizeitbereich und beim Aufsuchen einer Hausarztpraxis, jedoch kaum bei Versorgungswegen. Dies entspricht den Erwartungen, weil es sich bei Versorgungsaktivitäten um Grundfunktionen des Alltags handelt.

Freizeitaktivitäten werden besonders häufig in den gut ausgestatteten Stadtquartieren Essen-Rüttenscheid, Wiesbaden-Rheingauviertel und Landshut-Nikola ausgeübt, in denen die Wegezeiten zu Kultur- und Sportangeboten sowie Gastronomie sehr gering ausfallen. Im Vergleich zu anderen Stadtquartieren zeigt sich hier eine höhere Anzahl an Gastronomiebesuchen. In Wittenberge und in den beiden Schweriner Quartieren werden Freizeitaktivitäten seltener ausgeübt. Dies betrifft hier Gastronomiebesuche, das Aufsuchen von Sport- und Kulturereignissen, aber auch das aktive Treiben von Sport. Die geringere Nennung von Freizeitaktivitäten kann allerdings nicht auf weitere Wege zu den entsprechenden Angeboten zurückgeführt werden; eher scheint es mit niedrigeren lokalen Aktivitätsniveaus bezüglich dieser Aktivitäten, teilweise auch altersbedingt, zu korrespondieren. Im Vergleich der Fallstudiengebiete wird in den beiden Schweriner Quartieren und in Wittenberge, aber auch in Leipzig-Leutzsch, relativ häufig eine Hausarztpraxis aufgesucht.

Abbildung 5.13 zeigt die Wegelänge und -dauer für die Wegezwecke Arbeit/Ausbildung, Versorgung, Hausarztbesuch und Freizeit. Die durchschnittliche Wegedistanz zum Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsplatz liegt mit 10 km etwas unter den Werten der MiD 2017 (14,1 km), was einmal mehr die städtische Lage der Fallstudiengebiete widerspiegelt. Die durchschnittliche Wegedauer zum Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsplatz entspricht mit 27 Minuten (MiD 2017: 27,9 Minuten) den Erwartungen. Ebenfalls wie erwartet fallen in den Fallstudiengebieten im Vergleich zur MiD 2017 sowohl die Versorgungswege mit durchschnittlich 1,8 km

Abbildung 5.13
Durchschnittliche Wegedistanz und Wegedauer für die Wegezwecke Arbeit/Ausbildung, Versorgung, Hausarztbesuch und Freizeit



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt „Die Stadt der Viertelstunde“ (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

und 9,6 Minuten als auch die Freizeitwege mit durchschnittlich 4,8 km und 18,1 Minuten besonders kurz aus. Zum Aufsuchen einer Hausarztpraxis werden mit durchschnittlich 2,4 km und 11,7 Minuten nur geringfügig längere Wege zurückgelegt als zur Versorgung.

Im Verhältnis zwischen Wegedistanz und Wegedauer zum Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsplatz in den einzelnen Fallstudiengebieten mischen sich mehrere Einflussfaktoren. Erstens ist hier die Stärke der Pkw-Nutzung zu nennen, die beispielsweise in Leipzig-Waldstraßenviertel sehr gering ist, was mit einer relativ hohen Wegedauer bei geringen Distanzen verbunden ist. Zweitens ist die Lage des Gebiets relativ zum Zentrum wichtig, was in Essen-Margarethenhöhe, Wiesbaden-Bierstadt und vor allem in Wolfenbüttel-Rote Schanze zu vergleichsweise höheren Distanzen führt, bei geringerer Wegedauer in Wolfenbüttel-Rote Schanze und Wiesbaden-Bierstadt wegen einer stärkeren Pkw-Nutzung. Besonders lange Pendeldistanzen finden sich in Wendlingen am Neckar, das im Pendlereinzugsbereich von Stuttgart liegt, während Wittenberge solitär im ländlichen Raum gelegen ist und die Bevölkerung dort kaum Anreize zum distanzintensiven Auspendeln ausgesetzt ist.

Für die Versorgung werden in Essen-Margarethenhöhe, Wolfenbüttel-Rote Schanze, Wendlingen am Neckar und Wittenberge vergleichsweise lange Distanzen zurückgelegt. Dies korrespondiert tendenziell mit der schlechteren Bewertung der dortigen Angebote. In allen Fallstudiengebieten liegen die durchschnittlichen Wegedauern von Versorgungswegen deutlich unter der Marke von 15 Minuten, allerdings unter Einschluss der mit dem Pkw zurückgelegten Versorgungswege.

Zum Hausarzt besonders kurz sind die Distanzen in beiden Leipziger Quartieren, in Schwerin-Lankow und in Bad Segeberg. Überdurchschnittlich lange Wege werden in Wolfenbüttel-Rote Schanze, in beiden Landshuter Quartieren und in Wittenberge zurückgelegt. Mit Ausnahme von Landshut-Wolfgang, wo die Wegedauer noch im durchschnittlichen Bereich liegt, gilt dies jeweils für die Distanz und die Wegedauer. Insgesamt liegt auch hier in allen Fallstudiengebieten über alle Verkehrsmittel hinweg die durchschnittliche Wegedauer zum Hausarzt unter 15 Minuten.

In der Freizeit sieht das etwas anders aus. Hier beträgt die mittlere Wegedauer 18,1 Minuten. Dies hängt auch mit den unterschiedlichen Aktivitäten zusammen. Gastronomiebesuche oder der aktive Sport sind mit eher kürzeren Wegen verbunden (3,2 bzw. 3,1 km; 14,9 bzw. 12,4 Minuten), also Freizeitaktivitäten, die eher den typischen Angeboten einer 15-Minuten-Stadt zuzuordnen sind. Dagegen bringen die räumlich weniger stark gebundenen privaten Besuche oder der Besuch eines Sport- oder Kulturevents längere Wege mit sich (7,7 bzw. 4,8 km; 25,2 bzw. 19,8 Minuten). Der Vergleich der Fallstudiengebiete offenbart hier keine ausgesprochenen Besonderheiten. Höher ist die durchschnittliche Wegedauer in Wolfenbüttel-Rote Schanze, in Schwerin-Lankow und in Leipzig-Leutzsch. In den Kleinstädten sind Freizeitwege etwas länger als in den Mittel- und Großstädten. Innerhalb der Städte sind die Wegedistanzen und -dauern in den zentral gelegenen Wohnquartieren etwas kürzer.

5.2.4 Verkehrsmittelnutzung

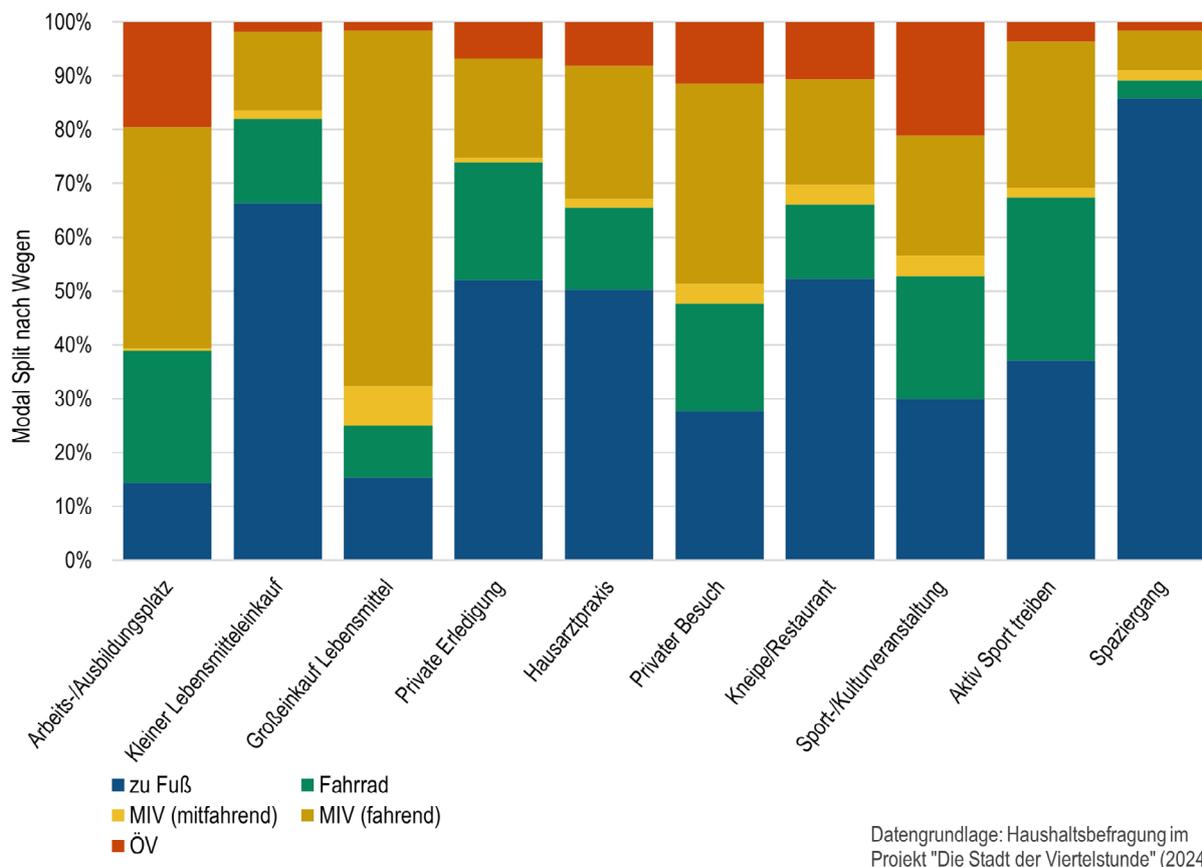
Die Wahl des Verkehrsmittels ist abhängig von den Aktivitäten, die die Befragten ausüben. Abbildung 5.14 zeigt die Verkehrsmittelnutzung nach Aktivitätsart über alle Fallstudiengebiete.

Als besonders quartiersgebunden erweisen sich der kleine Lebensmitteleinkauf und der Spaziergang. Bei letzterem ist explizit nach dem Verkehrsmittel für die Anreise zum Startort gefragt worden, falls der Spaziergang nicht an der Haustür beginnt. Aufgrund des urbanen Charakters der Fallstudiengebiete hätte man vermuten können, dass Spaziergänge mit einer Anfahrt verbunden sein könnten. Dass dies nicht der Fall ist, ist durchaus positiv zu werten, im Sinne einer Bindung an den Nahraum beim Spazierengehen auch in dicht besiedelten Quartieren.

Weniger ausgeprägt, aber bei der Verkehrsmittelnutzung mit einem Fußwegeanteil von über 50 % dennoch deutlich erkennbar, ist die Bindung an den Nahraum bei privaten Erledigungen, beim Aufsuchen einer Hausarztpraxis sowie bei Gastronomiebesuchen. Wenn das Fahrrad, wie in der 15-Minuten-Stadt üblich, als nahräumliches Verkehrsmittel mitbetrachtet wird, können Besuche von Sport- oder Kulturveranstaltungen, private Besuche und insbesondere der aktive Sport ebenfalls als nahräumlich gelten. Die gemeinsamen Anteile des Fuß- und Radverkehrs liegen hier immerhin zwischen 48 und 67 %.

Als Aktivitäten mit überwiegender Autoorientierung verbleiben damit der Großeinkauf von Lebensmitteln und der Weg zur Arbeit oder zum Ausbildungsplatz. Beim Großeinkauf liegt dies weniger an den langen Wegen (Mittelwert 2,3 km). Stattdessen wurde auf den Fokusgruppen-Workshops häufiger betont, dass für größere Einkäufe ein Auto für den Transport der Waren schlicht notwendig sei. Das Lastenrad als Alternative zum Pkw ist meist nicht präsent. Viele Menschen finden außerdem Einkaufszentren, die verschiedene Supermarktketten (Discounter und Vollsortimenter) auf der vorwiegend am Stadtrand gelegenen ‚grünen Wiese‘ bündeln, attraktiver als ein eher ‚verstreutes‘ Angebot in den Innenstädten. Einzelne Supermärkte könnten oftmals die spezifischen Bedürfnisse nicht abdecken und die vielerorts durchaus vorhandene Option, verschiedene Supermärkte im Viertel aufzusuchen kommt für die meisten Teilnehmenden nicht in Betracht. Zudem spielen für Personen, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren, auch Wegeketten eine wichtige Rolle beim Einkaufsverhalten.

Abbildung 5.14
Verkehrsmittelnutzung nach Aktivität



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

In den Fallstudiengebieten insgesamt ist die Verkehrsmittelnutzung bei den Aktivitäten der Nahversorgung, medizinischen Versorgung und Freizeitgestaltung aber durch das Gehen zu Fuß geprägt. Mit 51 % wird hier mehr als die Hälfte der Versorgungsaktivitäten, 50 % der Hausarztbesuche und 39 % der Freizeitaktivitäten zu Fuß unternommen.

Besonders häufig für Versorgungsaktivitäten zu Fuß gegangen wird in den Innenstadtquartieren der Großstädte, das heißt in Leipzig-Waldstraßenviertel, in Essen-Rüttenscheid und in Wiesbaden-Rheingauviertel, sowie in beiden Schweriner Quartieren. Die sehr gute fußläufige Erreichbarkeit erklärt hier auch die vergleichsweise geringere Nutzung des Fahrrads. Ein Workshop-Teilnehmer aus Wiesbaden meinte dazu: „In der Zeit, in der ich das Fahrrad aus dem Keller geholt habe, bin ich zu Fuß schon am Ziel“. Überdurchschnittlich stark ist das Fahrrad als weiteres Verkehrsmittel, das die aktive Mobilität unterstützt, in Leipzig, in Wolfenbüttel, in Landshut und in den Kleinstädten Bad Segeberg und Wittenberge vertreten. Der ÖV spielt für Versorgungswege hingegen kaum eine Rolle. Die Ausnahme ist Essen-Margarethenhöhe, wo unmittelbar vor Ort gelegene Einkaufsmöglichkeiten nur eingeschränkt verfügbar sind, diese mit der Stadtbahn aber gut erreichbar sind.

Zur Hausarztpraxis wird ebenfalls in den Innenstadtquartieren der Großstädte besonders häufig zu Fuß gegangen, darüber hinaus auch in Schwerin-Lankow, in Wendlingen am Neckar und in Wittenberge. In Wolfenbüttel und Landshut in jeweils beiden Stadtquartiere sowie in Wiesbaden-Bierstadt spielen beim Hausarztbesuch anteilig das Fahrrad und der Pkw eine besonders wichtige Rolle. Der Pkw ist auch in Wendlingen am Neckar und Bad Segeberg stark vertreten. Diese Aussagen beruhen jedoch auf relativ geringen in der Haushaltsbefragung benannten Aktivitätshäufigkeiten.

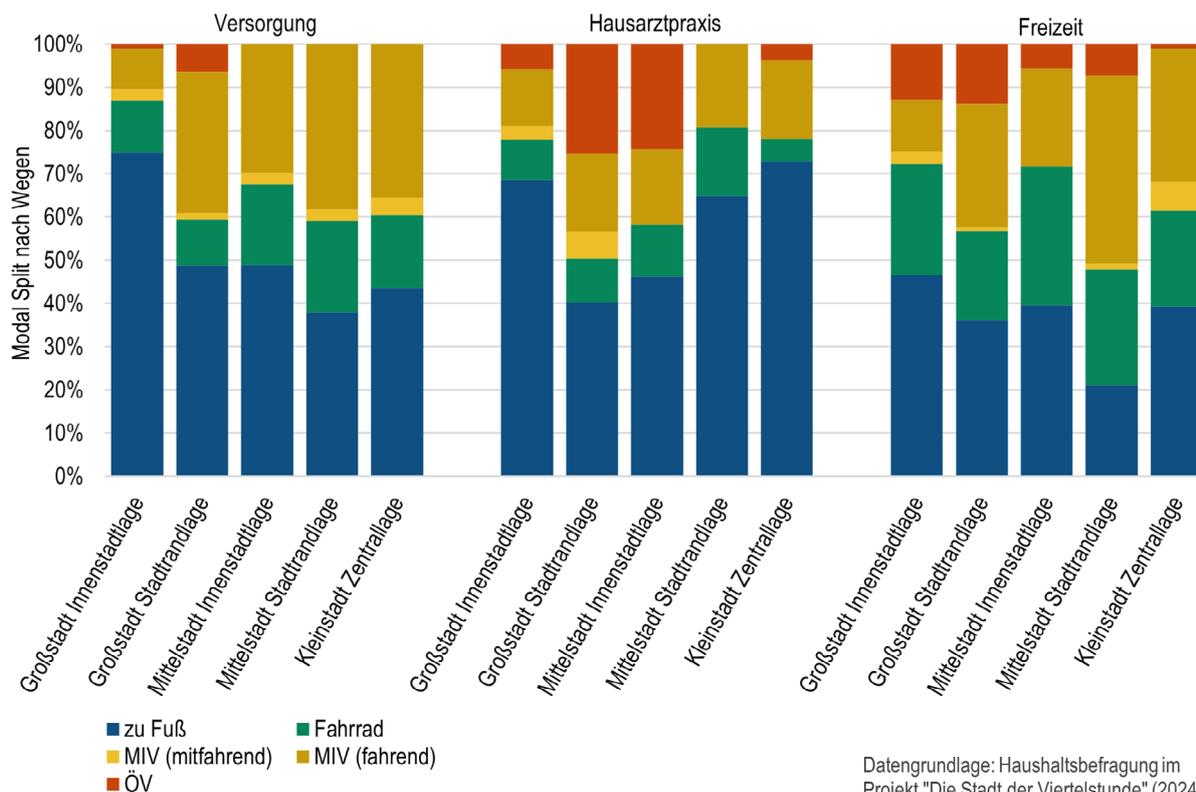
Auch in der Freizeit fallen die Innenstadtquartiere der Großstädte durch häufiges Zufußgehen auf, was die starke Quartiersbindung und hohe Naherreichbarkeit unterstreicht. Das Fahrrad ist auch zu Freizeit Zwecken relativ stark in den Fallstudienstädten Leipzig und Landshut vertreten. Der Pkw oder der ÖV sind häufig dort besonders stark vertreten, wo die freizeitorientierten Angebote im Quartier als weniger gut bewertet werden, beispielsweise in Leipzig-Leutzsch, Schwerin-Lankow, Wolfenbüttel-Rote Schanze, Landshut-Wolfgang oder Wendlingen am Neckar. Dagegen werden in Essen-Rüttenscheid Gastronomie, Sport- und Kulturevents sowie Angebote für aktiven Sport ausgesprochen positiv bewertet; dennoch wird in der Freizeit der ÖV relativ häufig genutzt. Dies gilt ähnlich, aber weniger ausgeprägt, auch in Wiesbaden-Rheingauviertel.

Lassen sich allgemeine Aussagen zur Verkehrsmittelnutzung in Bezug auf die räumliche Lage der Stadtquartiere treffen? Die fünfzehn untersuchten Fallstudiengebiete können entsprechend ihrer räumlichen Lage den fünf Kategorien Innenstadtquartier in Großstadt, Stadtrandquartier in Großstadt, Innenstadtquartier in Mittelstadt, Stadtrandquartier in Mittelstadt oder zentrale Lage in Kleinstadt zugeordnet werden. Abbildung 5.15 zeigt für Wege zur Versorgung, zur Hausarztpraxis und in der Freizeit eine entsprechend räumlich differenzierte Auswertung der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung.

Als Resümee der räumlichen Differenzierung lassen sich folgende Beobachtungen festhalten:

- die insgesamt starke Nahraumorientierung insbesondere bei Versorgungsaktivitäten, bei denen Fußwegeanteile zwischen 37 und 75 % erzielt werden; aber auch in der Freizeit liegen die nichtmotorisierten Verkehrsmittel (zu Fuß und Fahrrad) zwischen 48 und 73 %;
- die stärkere Nahraumorientierung in den Innenstadtgebieten gegenüber den Stadtrandgebieten, wo jeweils der Pkw stärker vertreten ist;

Abbildung 5.15 Verkehrsmittelnutzung nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Aktivitätskategorie



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

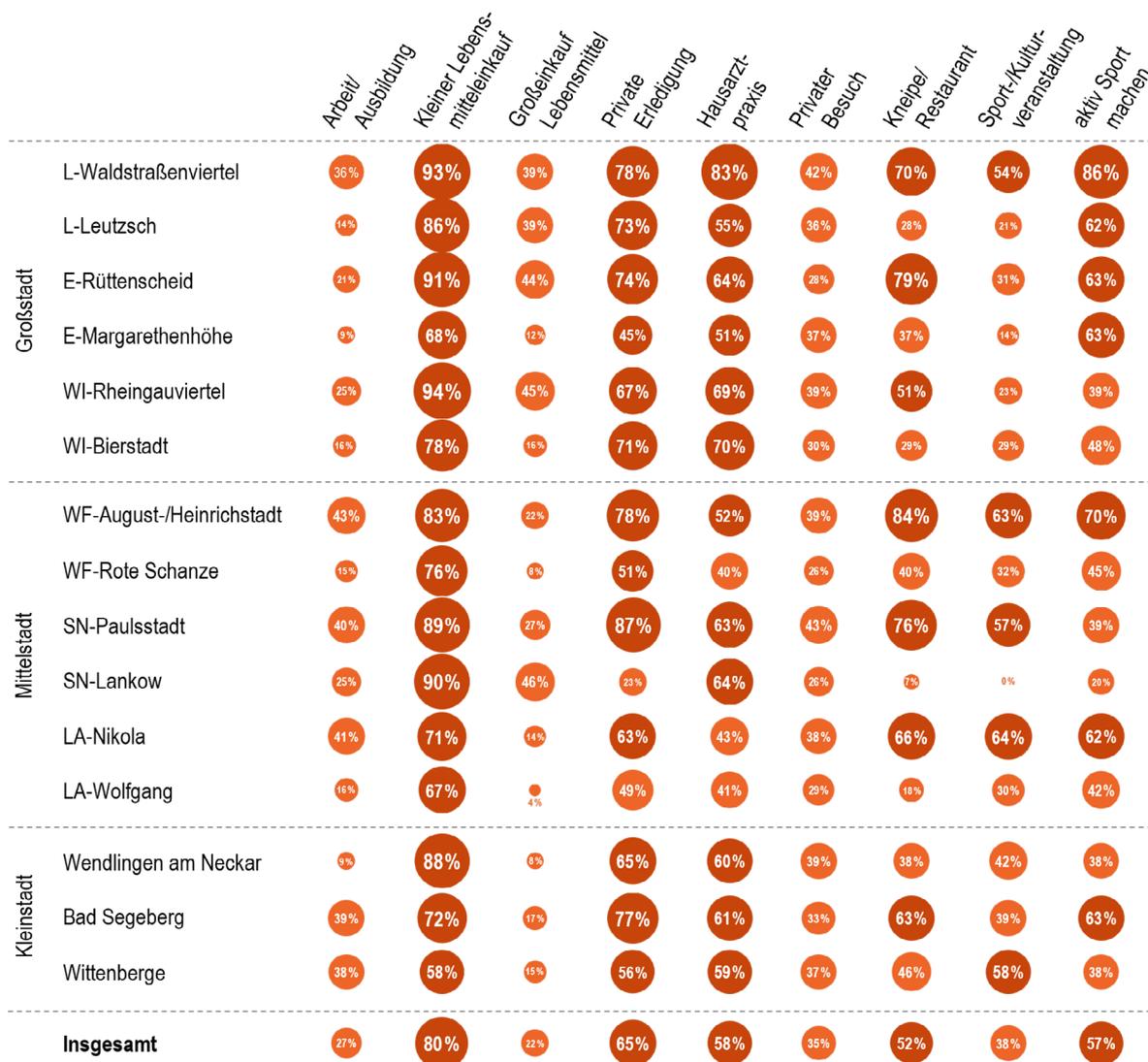
Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

- die stärkere Nutzung des ÖPNV in den Großstädten, die bei längeren Wegen die Nutzung des Pkw etwas abfängt;
- die herausragende Nahraumorientierung in den Innenstadtgebieten der Großstädte für Versorgungsaktivitäten, auch im Vergleich zu allen anderen Gebietstypen;
- die Ähnlichkeit bei den Verkehrsmittelanteilen zwischen den zentralen Lagen in Kleinstädten und in Mittelstädten. Beim Hausarztbesuch allerdings besteht hier in den Kleinstädten eine ausgeprägtere Zu-Fuß-Orientierung.

5.2.5 Anteil der 15-Minuten-Stadt-Wege und benannte Hemmnisse

Ein Ziel der 15-Minuten-Stadt ist die Schaffung von Angeboten, welche die Bevölkerung zu Wegen motiviert, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können und bis zu 15 Minuten dauern sollten. Die folgende Auswertung stellt die Anteile dieser 15-Minuten-Stadt-Wege an allen Wegen für die erfragten Aktivitäten in den Fallstudiengebieten dar (Abbildung 5.16).

Abbildung 5.16
Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege in den Fallstudiengebieten nach Aktivität



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / ForschungsBüro Scheiner

Dabei bestätigt sich das Bild, dass der kleine Lebensmitteleinkauf die stärkste 15-Minuten-Stadt-Aktivität darstellt. Es folgen private Erledigungen, Hausarztbesuche, Sportaktivitäten und Gastronomiebesuche. Weniger stark durch den Nahraum geprägt sind der Besuch von Sport- oder Kulturveranstaltungen, private Besuche und vor allem Großeinkäufe von Lebensmitteln. Hierin wird auch ein Effekt konkurrierender Erreichbarkeiten auf verschiedenen Maßstabsebenen deutlich: Je weiter der Großeinkauf von Lebensmitteln sich mit dem Aufkommen von Einkaufszentren mit großräumigem Einzugsbereich verbreitet, ob in der Peripherie oder in übergeordneten Zentren, desto mehr wird der Nahraum und damit die 15-Minuten-Stadt geschwächt. Insgesamt aber ist bei Versorgungsaktivitäten und beim Hausarztbesuch die 15-Minuten-Stadt-Orientierung größer als in der Freizeit.

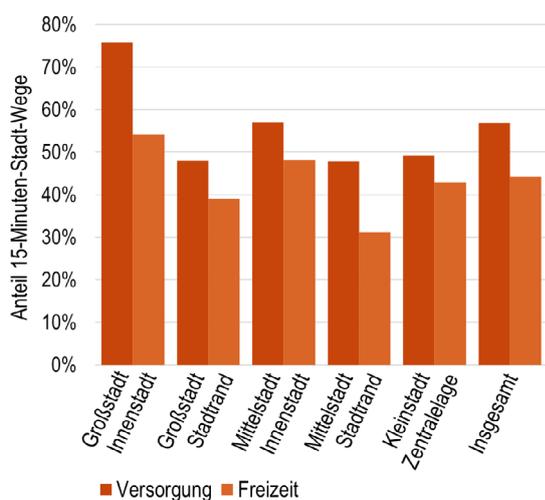
Zwischen den einzelnen Fallstudiengebieten bestehen ebenfalls Unterschiede. Überdurchschnittlich stark ausgeprägt ist die Nahraumorientierung in Leipzig-Waldstraßenviertel (alle Aktivitäten), in Essen-Rüttenscheid (Einkäufe, Erledigungen, Arztbesuche, Gastronomie), in Wiesbaden-Rheingauviertel (Einkäufe, Arztbesuche), in Schwerin-Paulsstadt (alle Aktivitäten außer aktivem Sport) und in Schwerin-Lankow (allerdings nur Versorgung: Einkäufe und Arztbesuche). Schwächer ausgeprägt ist die Nahraumorientierung dagegen in Essen-Margarethenhöhe (Einkäufe, Erledigungen, Gastronomie, Sport-/Kulturveranstaltungen), in Wolfenbüttel-Rote Schanze (alle Aktivitäten außer kleinen Lebensmitteleinkäufen), wiederum in Schwerin-Lankow (nur Freizeit und private Erledigungen), in Landshut-Wolfgang (alle Aktivitäten) oder in Wittenberge (Einkäufe und Erledigungen).

Über diese Gesamtschätzungen der Quartiere hinaus bestehen auch in Bezug auf jeweils einzelne Aktivitäten teils auffällig schwache Nahraumorientierungen, etwa bei Gastronomiebesuchen in Wiesbaden-Bierstadt oder Landshut-Wolfgang. Tatsächlich ist dort im Vergleich zu den anderen Gebieten die notwendige Wegezeit etwas höher. Dies ist auch in Bad Segeberg der Fall, wo die diesbezügliche Nahraumorientierung allerdings überdurchschnittlich ist. Auf dem Fokusgruppen-Workshop in Bad Segeberg wurde dies mit Verweis auf den Tourismus auf die hohe Qualität und Vielfalt des gastronomischen Angebots zurückgeführt.

Generell erreichen die Innenstadtquartiere höhere Werte an 15-Minuten-Stadt-Wegen als die Stadtrandgebiete (Abbildung 5.17). Es ist festzuhalten, dass auch in Kleinstädten durchaus höhere Werte erreicht werden können, so beispielsweise in Wendlingen am Neckar oder Bad Segeberg. Besonders herausstechend sind aber das Leipziger Waldstraßenviertel und Essen-Rüttenscheid, wo auch in der Freizeit hohe Werte erreicht werden.

In den dortigen Fokusgruppen-Workshops wurde das umfangreiche nahräumliche Angebot betont, so dass die Stadt der Viertelstunde definitiv auch gelebt werden könne.

Abbildung 5.17
Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege an allen Wegen zur Versorgung und Freizeit nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete



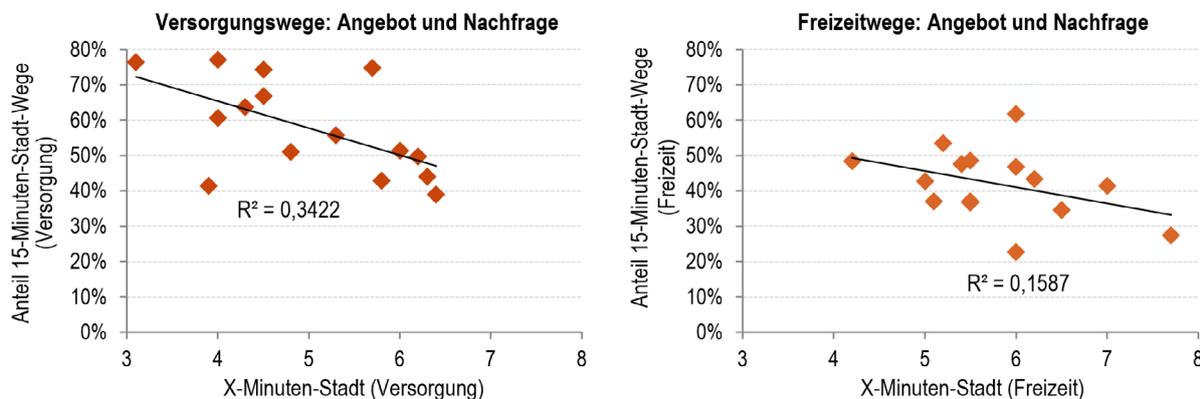
Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

Die Nahraumorientierungen korrespondieren bis zu einem gewissen Grad mit der nahräumlichen Ausstattung und Naherreichbarkeitsqualität in den Quartieren, aber die Zusammenhänge sind bei der vorliegenden Betrachtung von Quartieren mit hoher Qualität begrenzt. Die Varianz im Anteil der 15-Minuten-Stadt-Wege in den Bereichen Versorgung und Freizeit erklärt sich über den X-Minuten-Stadt-Indikator zu 34,2 beziehungsweise 15,9%. Die entsprechenden Korrelationen betragen $r = -0,58$ und $r = -0,40$ (Abbildung 5.18). Dies unterstreicht die bedeutende Rolle der Zugänglichkeit von Angeboten und zeigt gleichzeitig aber einmal mehr, dass es für die nahräumliche Orientierung noch weitere wichtige Einflussgrößen gibt.

Abbildung 5.18

Zusammenhang in den Fallstudiengebieten zwischen nahräumlichem Angebot und Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege aggregiert für Versorgungswege (links) und Freizeitwege (rechts)



Datengrundlagen: S&W 15MS-Modell, Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

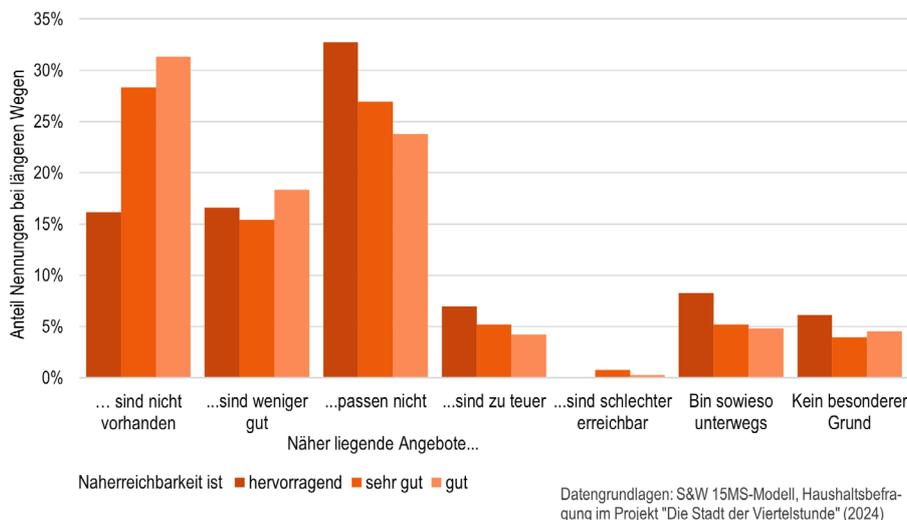
Welche Gründe kann es für längere Wege geben? Da als Fallstudiengebiete nur Quartiere mit guter bis hervorragender nahräumlicher Ausstattung ausgewählt wurden, wurde in der Haushaltsbefragung bei Nennung längerer Wege nachgefragt, warum die Aktivität nicht an einem näher gelegenen Ort ausgeübt würde. Dies wurde begrenzt auf häufige Aktivitäten (mindestens monatlich) und berichtete Wegelängen von mindestens 1,5 km.³

Es werden für längere Wege vor allem zwei Gründe häufig genannt. Zum einen wird öfter angegeben, dass es keine näher gelegenen Angebote gebe, zum anderen heißt es, dass näher gelegene Angebote nicht zu den individuellen Ansprüchen passten beziehungsweise weniger gut seien (Abbildung 5.19). Es gäbe keine entsprechenden Angebote im Quartier, wird im Vergleich der Fallstudiengebiete nach deren Klassifizierung vor allem in den (relativ gesehen) weniger gut ausgestatteten Quartieren angeführt (so beim Lebensmitteleinkauf, bei privaten Erledigungen, beim Hausarztbesuch oder beim Aufsuchen von Gastronomie). Nach objektiven Maßstäben kann dies nicht bestätigt werden, da gemäß den berechneten Indizes auch in diesen Quartieren die notwendigen Gehzeiten zu einem Supermarkt, einer Hausarztpraxis oder einer gastronomischen Einrichtung im Bereich nur weniger Minuten liegen und ein umfassendes nahräumliches Angebot vorliegt. Offenbar sind die vorhandenen Einrichtungen aber für viele in der Bevölkerung nicht attraktiv genug, um eine Bindungswirkung zu entfalten oder überhaupt als existent wahrgenommen zu werden.

In den hervorragend ausgestatteten Quartieren ist hingegen für einige Aktivitäten besonders häufig angegeben worden, die vorhandenen Angebote erfüllten die individuellen Ansprüche nicht oder seien weniger gut (z. B. beim Großeinkauf von Lebensmitteln, bei privaten Erledigungen oder bezüglich der Gastronomie). Hierin zeigt sich, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung so stark ausdifferenziert und die Auswahl an Möglichkeiten zur Versorgung und Freizeitgestaltung so divers sind, dass eine vollumfängliche räumliche Verfügbarkeit innerhalb eines 15 Minuten-Radius nur schwierig umzusetzen scheint. In den Fokusgruppen-Workshops schien den Teil-

³ Für die Auswertung wurden die Fallstudiengebiete aktivitätsspezifisch nach der Qualität ihres jeweiligen nahräumlichen Angebots klassifiziert. Zur Analyse des kleinen und großen Lebensmitteleinkaufs wurde die Naherreichbarkeit von Supermärkten, Discountern und Nahversorgern herangezogen, bei privaten Erledigungen die Naherreichbarkeit der Versorgungsangebote, beim Hausarztbesuch die Naherreichbarkeit von Hausarztpraxen, bei Kneipen- und Restaurantbesuchen die Naherreichbarkeit der gastronomischen Einrichtungen, beim Besuch von Sport-, Kultur- und Unterhaltungsveranstaltungen die Naherreichbarkeit dieser Freizeitangebote und beim aktiven Sport die Naherreichbarkeit der Sportgelegenheiten (Sportplätze, Turnhallen usw.). Die Fallstudiengebiete sind in drei Erreichbarkeitsklassen untergliedert worden. Wenn die notwendige Wegedauer um mindestens 20 % unter dem Durchschnittswert aller Untersuchungsgebiete liegt, wird die Erreichbarkeit als hervorragend bezeichnet. Als sehr gut wird die Erreichbarkeit klassifiziert, wenn sich die Wegedauer im durchschnittlichen Bereich aller Untersuchungsgebiete befindet. Liegt die notwendige Wegedauer um mindestens 20 % über diesem Durchschnittswert, wird die Erreichbarkeit als gut eingeordnet. Da ein Auswahlkriterium für die Fallstudiengebiete ihre hohen Naherreichbarkeitsqualitäten waren, gibt es hier keine schlechtere Einordnung.

Abbildung 5.19
Gründe für lange Wege nach Naherreichbarkeitsqualität im Fallstudiengebiet



Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

nehmenden eine gewisse Wahlfreiheit wichtiger zu sein als eine schnelle Erreichbarkeit von Zielen. Die Hürde, weitere Wege für ein subjektiv attraktiveres Angebot in Kauf zu nehmen, ist dementsprechend recht niedrig.

Zudem wird deutlich, dass selbst in der mittleren Erreichbarkeitskategorie, den objektiv sehr gut ausgestatteten Quartieren – mit erforderlichen nichtmotorisierten Wegedauern von wenigen Minuten und 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgraden von deutlich über 90 % – rund 28 % der langen Wege auf eine vermeintliche Nichtexistenz entsprechender Angebote aus Sicht der Befragten zurückzuführen sind.

Praktisch keine Bedeutung für die Befragten hat dagegen eine ungünstige Erreichbarkeit nahräumlicher Angebote (z. B. aufgrund fehlender Querungsmöglichkeiten). Dass Angebote zu teuer seien spielt eine eher geringe Rolle, möglicherweise wegen des kompromittierenden Charakters dieser Angabe, aber auch, weil die abgefragten Aktivitäten nicht auf ausgesprochen kostspielige Unternehmungen abzielten. In gewissem Maße von Relevanz ist eine fehlende Quartiersbindung, die sich hinter Aussagen wie „bin sowieso unterwegs“ oder „kein besonderer Grund“ vermuten lassen.

Als zentrales Nutzungshemmnis für 15-Minuten-Stadt-Wege wurden in den Fokusgruppen-Workshops von den Teilnehmenden insbesondere die Bedingungen für die aktive Mobilität artikuliert. Wenn kurze Wege nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad, sondern mit dem Pkw angetreten werden, wird oft die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr als mangelhaft angesehen. Gehwege seien zu schmal oder Oberflächenbeläge in schlechtem Zustand und vielerorts Radverkehrsanlagen gar nicht vorhanden. Gerade Radfahrende fühlen sich oft unsicher, insbesondere wenn sie gemeinsame Flächen mit dem motorisierten Verkehr nutzen müssten, Straßen zugesperrt und zu eng seien oder die Führung des Radverkehrs unklar oder gar unterbrochen sei. Dennoch fahren viele der Workshop-Teilnehmenden aus praktischen Gründen regelmäßig Fahrrad. Sie merkten aber an, dass viele Bekannte, die weniger Erfahrung mit dem Fahrrad hätten oder weniger radaffin seien, dies aus Sicherheitsgründen nicht täten und stattdessen auch für kurze Strecken den Pkw nutzten. Auch im Fußverkehr wählten sich viele als Verkehrsteilnehmende zweiter oder dritter Klasse. Diese Kritik ist über alle Stadtgrößen hinweg geäußert worden.

Solange sichere und komfortabel nutzbare Anlagen nicht geschaffen werden, nutzen Menschen ohne eine gewisse Affinität zur aktiven Mobilität diese in der Regel auch nicht. Um die Bedingungen für die aktive Mobilität verbessern zu können, wünschten sich in den Workshops die kommunalen Vertreterinnen und Vertreter häufig mehr Handlungsspielraum in der Gestaltung der öffentlichen Räume und bei der Planung und Umsetzung verkehrstechnischer Maßnahmen. Beispiele sind das Anordnen von Tempo 30-Maßnahmen, rechtssiche-

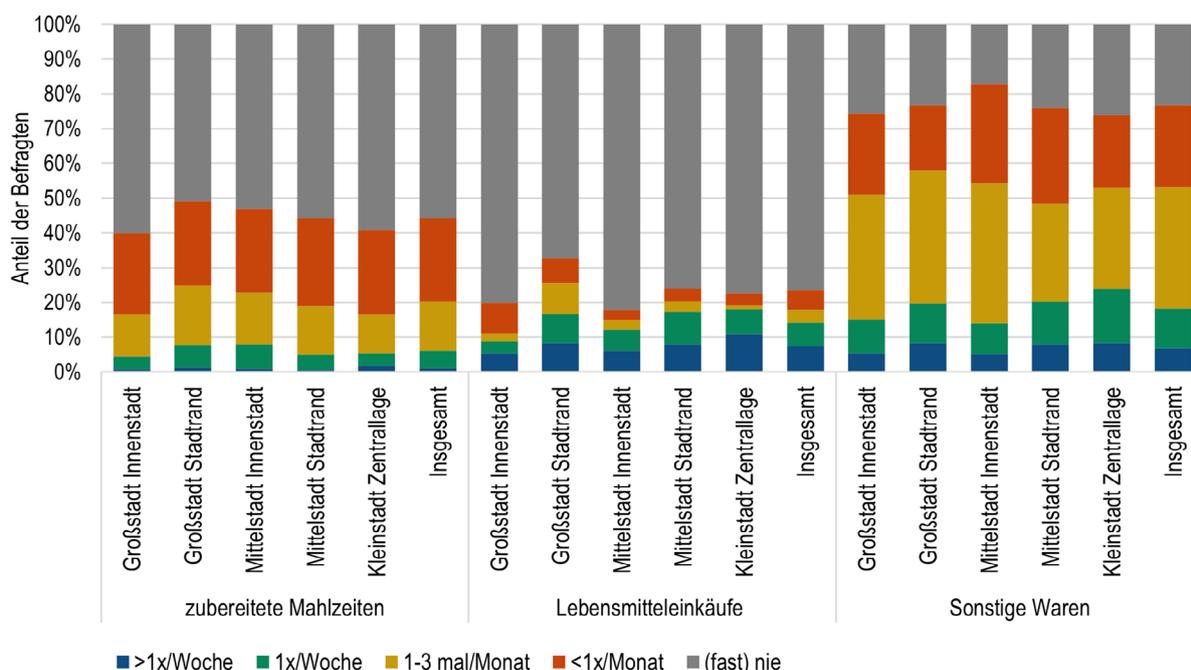
re Anordnungsmöglichkeiten, um Durchgangsverkehr aus Stadtvierteln rauszuhalten und eine Flexibilisierung der Stellplatzbaupflicht in der jeweiligen Landesbauordnung. Sorgen vor restriktiven Maßnahmen für den MIV wurden dagegen seitens der Bürgerschaft nur sehr vereinzelt geäußert. Gerade in innerstädtischen Quartieren mit sehr guter räumlicher Ausstattung wird die Stadt der Viertelstunde von einigen Personengruppen auch bereits in vielen Bereichen des Alltags gelebt.

Nicht nur Versorgungsangebote außerhalb von Wohnquartieren, sondern auch das Online-Shopping kann das öffentliche Leben in Quartieren kompromittieren. Die Häufigkeit der Nutzung von Lieferdiensten wurde in der Befragung für drei Warengruppen abgefragt: zubereitete Mahlzeiten, Lebensmitteleinkäufe und sonstige Waren aller Art. Die Ergebnisse zeigen, wie sehr diese Art der Versorgung inzwischen verbreitet ist. 18 % der Befragten in den Fallstudiengebieten lassen sich sonstige Waren etwa einmal wöchentlich oder häufiger anliefern. Bei Lebensmitteleinkäufen gilt dies für 14 % der Befragten, bei zubereiteten Mahlzeiten („Pizzadienst“ u. ä.) für 6 %. Entsprechend ihrer Nutzungsintensität lassen sich 15 % der Bevölkerung als intensiv Nutzende von Lieferdiensten klassifizieren, weitere 14 % als regelmäßig Nutzende, bei denen eine Warengruppe mindestens einmal pro Woche angeliefert wird. 54 % der Befragten nutzen Lieferdienste gelegentlich, lediglich 17 % tun dies nie oder so gut wie nie.

Zwischen den Fallstudiengebieten bestehen durchaus Unterschiede, die bedingt mit den Unterschieden in der Gebietsausstattung zu erklären sind. So ist der Anteil der Intensivnutzenden in Essen-Margarethenhöhe, in Wiesbaden-Bierstadt, in beiden Schweriner Quartieren und in Bad Segeberg überdurchschnittlich hoch. Mit Ausnahme von Schwerin korrespondiert dies mit einer jeweils geringfügig schlechteren Ausstattung mit Versorgungsangeboten.

Abbildung 5.20 zeigt die Nutzung von Lieferdiensten nach Warengruppe und räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete. Auffällig ist hier die Nutzungshäufigkeit bei der Lieferung von Lebensmitteleinkäufen, die in den Stadtrandgebieten und Kleinstädten häufiger online bestellt werden als in den Innenstadtgebieten. Eine ähnliche räumliche Differenzierung ergibt sich bei den Personen, die mindestens wöchentlich online sonstige Waren einkaufen.

Abbildung 5.20 Nutzungshäufigkeit verschiedener Lieferdienste nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

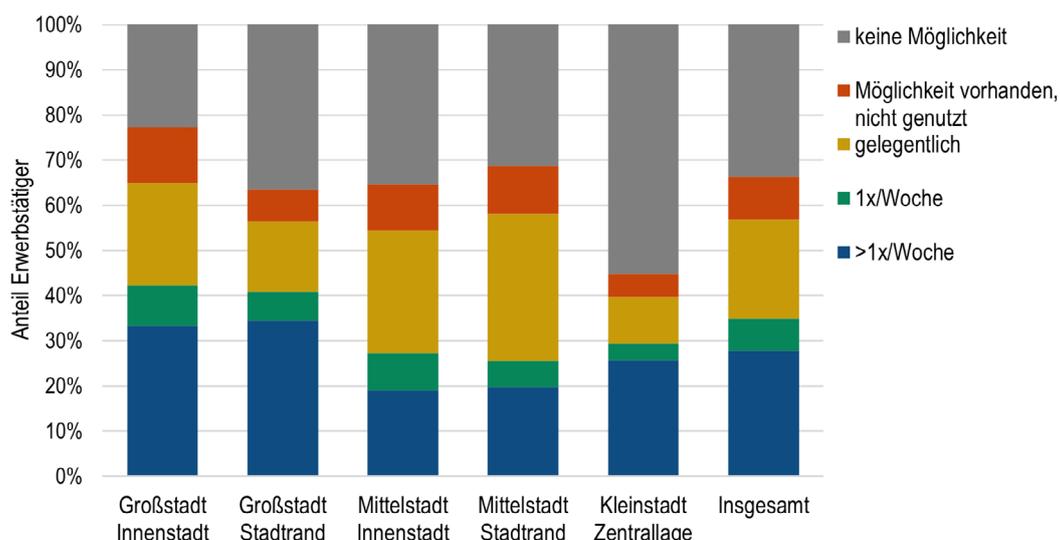
Während die Nutzung von Online-Lieferdiensten dem stationären Einzelhandel und damit potenziell auch der lokalen Ökonomie im Quartier grundsätzlich Kaufkraft entzieht, finden sich auf der Individualebene für einen derartigen Zusammenhang keine Hinweise. Die Häufigkeit kleiner oder großer Lebensmitteleinkäufe sowie privater Erledigungen ist bei intensiver Nutzung von Online-Lieferdiensten nicht geringer, sondern tendenziell eher etwas höher als bei Personen, die Online-Lieferdienste selten oder gar nicht nutzen. Es scheint sich demnach eher um unterschiedliches Konsumverhalten zu handeln mit einer individuell häufigeren oder selteneren Nutzung beider Formen.

Etwas anders aus der Perspektive der Quartiersentwicklung stellt sich die Nutzung des Home-Office dar. Auch wenn nach neuesten Untersuchungen eine positive Korrelation zwischen Online-Shopping und Home-Office besteht (vgl. Mohammadi et al. 2024) und aus dieser Betrachtungsweise das Home-Office ein Risiko für das öffentliche Leben darstellt, halten sich Erwerbstätige im Home-Office im Vergleich zu den meisten anderen in ihrem Wohnquartier auf und sind damit potenziell auch im öffentlichen Raum des Wohnquartiers aktiv.

In den Fallstudiengebieten ist das Home-Office unter den befragten Erwerbstätigen weit verbreitet. 35 % nutzen es mindestens einmal wöchentlich, davon 28 % sogar an mehreren Tagen in der Woche. Nur knapp 10 % derjenigen mit Möglichkeit zum Home-Office nutzen es nicht. 33 % der befragten Erwerbstätigen haben keine Möglichkeit zum Home-Office.

In den Fallstudienstädten besonders weit verbreitet ist das Home-Office in Wiesbaden und in Wendlingen am Neckar. In beiden Städten machen die dortigen langen Pendelwege das Home-Office attraktiv. In Wiesbaden kommt die hohe Qualifikation der dortigen Erwerbstätigen als potenzielle Erklärung hinzu. Insgesamt zeigen sich zwischen den Quartierstypen der Fallstudiengebiete deutlich Unterschiede (Abbildung 5.21). In den Kleinstädten gibt ein wesentlich größerer Anteil der Erwerbstätigen als in den Mittel- und Großstädten an, keine Möglichkeit zum Home-Office zu haben. In Großstädten wiederum ist die Nutzung des Home-Office deutlich weiterverbreitet als in Mittel- und Kleinstädten, insbesondere die intensive Nutzung mehrmals pro Woche. Es ist erneut anzunehmen, dass dies mit einer längeren Pendeldauer, verbunden mit einer stärkeren Nutzung des ÖPNV, und weit verbreiteten hochqualifizierten Tätigkeiten zu tun haben könnte.

Abbildung 5.21 Nutzungshäufigkeit von Home-Office unter den Erwerbstätigen nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

5.2.6 Wer nutzt die 15-Minuten-Stadt?

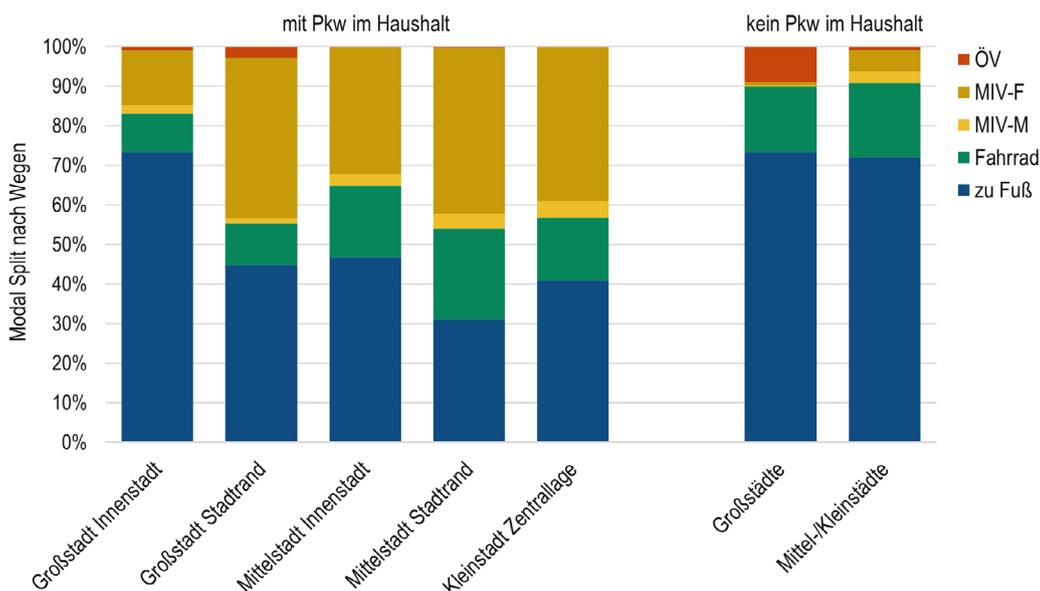
Die bundesweite Analyse im Kapitel 5.1.4 zeigt bereits auf, dass in wechselseitiger Abhängigkeit die Naherreichbarkeitsverhältnisse am Wohnort und die Pkw-Verfügbarkeit auf die Häufigkeit von Wegen, die innerhalb von einer Viertelstunde zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, entscheidenden Einfluss haben. Mit der Haushaltsbefragung in den Fallstudiengebieten wird die Frage nach der Gruppe der Nutzerinnen und Nutzer der 15-Minuten-Stadt nun weiter vertieft.

Für eine Beurteilung der Wirkungen nahräumlicher Angebote ist nicht nur ein Vergleich der Fallstudiengebiete relevant, sondern ebenso die Frage, inwieweit diese Angebote auch von Personen genutzt werden, die aufgrund ihres Pkw-Besitzes weniger oder gar nicht auf solche Angebote angewiesen sind. Von inhaltlichem Interesse sind hier also insbesondere die Befragten mit Pkw im Haushalt; diejenigen ohne Pkw dienen zum Vergleich. Bei den Befragten mit Pkw im Haushalt werden die Fallstudiengebiete wie zuvor räumlich differenziert, bei Befragten ohne Pkw wird nur zwischen Großstädten einerseits sowie Mittel- und Kleinstädten andererseits unterschieden, da der Stichprobenumfang eine kleinteiligere räumliche Differenzierung hier nicht zulässt.

Abbildung 5.22 und Abbildung 5.23 zeigen die Verkehrsmittelnutzung für Versorgungs- beziehungsweise Freizeitaktivitäten nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt. Es ist erkennbar, dass Befragte mit Pkw im Haushalt insbesondere Versorgungsaktivitäten weniger häufig zu Fuß unternehmen; in der Freizeit gibt es diesbezüglich nur geringe Unterschiede zwischen den beiden Gruppen. Stattdessen nutzen Befragte mit Pkw im Haushalt ebendieses, teilweise auch das Fahrrad. Der ÖV spielt in den Großstädten und unter Befragten ohne Pkw eine nennenswerte Rolle.

Damit sind zunächst Personen ohne Pkw im Haushalt in den Quartieren als Fußgängerinnen und Fußgänger präsenter und nehmen somit für das öffentliche Leben im Stadtraum beispielsweise in Bezug auf Lebendigkeit und soziale Kontrolle eine bedeutende Funktion ein. Es ist jedoch auch zu erkennen, dass Personen mit Pkw im Haushalt ebenfalls zu Fuß gehen und/oder mit dem Rad fahren. In den Innenstadtgebieten der Großstädte erreicht die aktive Mobilität unter diesen Befragten bei Versorgungsaktivitäten sogar einen Anteil von 83 %, in den Innenstadtquartieren der Mittelstädte sind es 65 % und in den anderen Quartierstypen jeweils rund 55 %. Auch in der Freizeit liegt

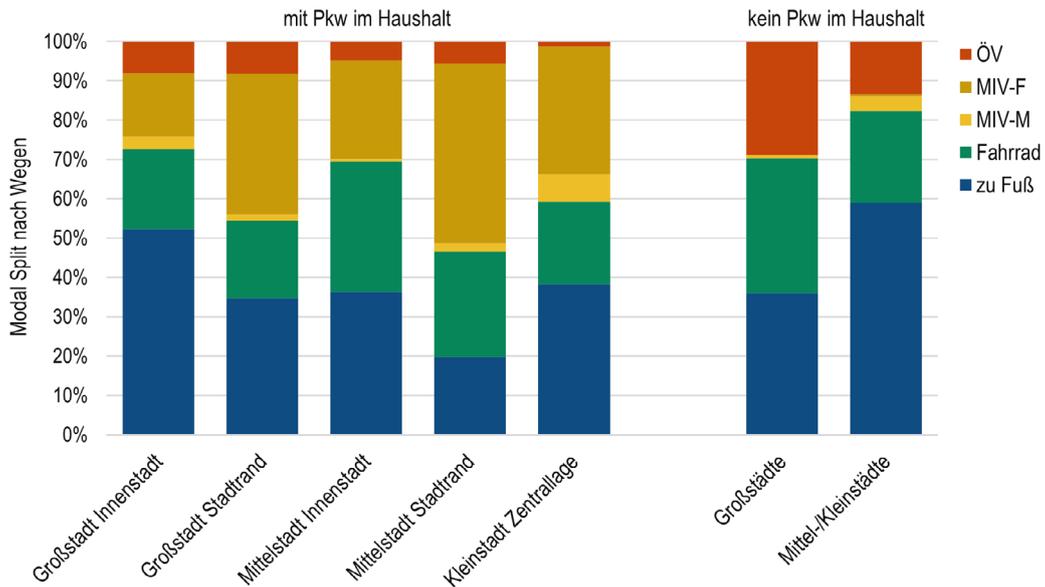
Abbildung 5.22
Verkehrsmittelnutzung für Versorgungsaktivitäten nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt.



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

Abbildung 5.23
Verkehrsmittelnutzung für Freizeitaktivitäten nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt



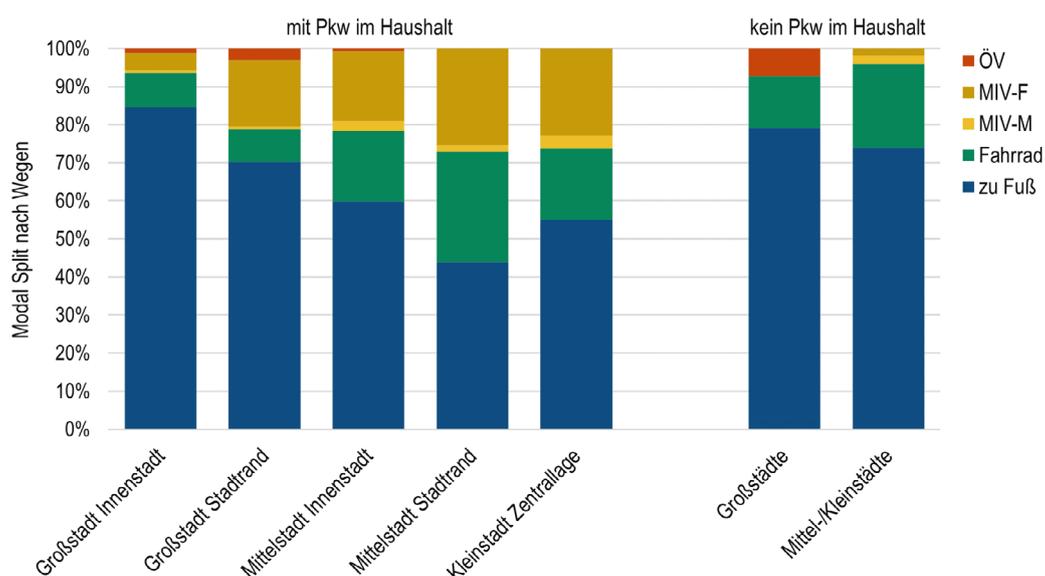
Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

der Anteil der aktiven Mobilität in den Innenstadtgebieten der Großstädte mit 73 % wiederum sehr hoch, in den Innenstadtgebieten der Mittelstädte mit 69 % nicht viel geringer und in den anderen Quartierstypen zwischen 47 und 59 %. Auch hierbei handelt es sich um durchaus beachtliche Anteile.

Besonders starke Quartiersbindungen finden sich bei kleinen Lebensmitteleinkäufen (Abbildung 5.24). Hier ist die nahäumliche Bindung bei Personen mit Pkw im Haushalt in Großstädten annähernd so stark ist wie bei Personen ohne Pkw. Dies geht insbesondere auf die Innenstadtgebiete zurück, wo nur 5 % hierfür den Pkw

Abbildung 5.24
Verkehrsmittelnutzung für kleine Lebensmitteleinkäufe nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt

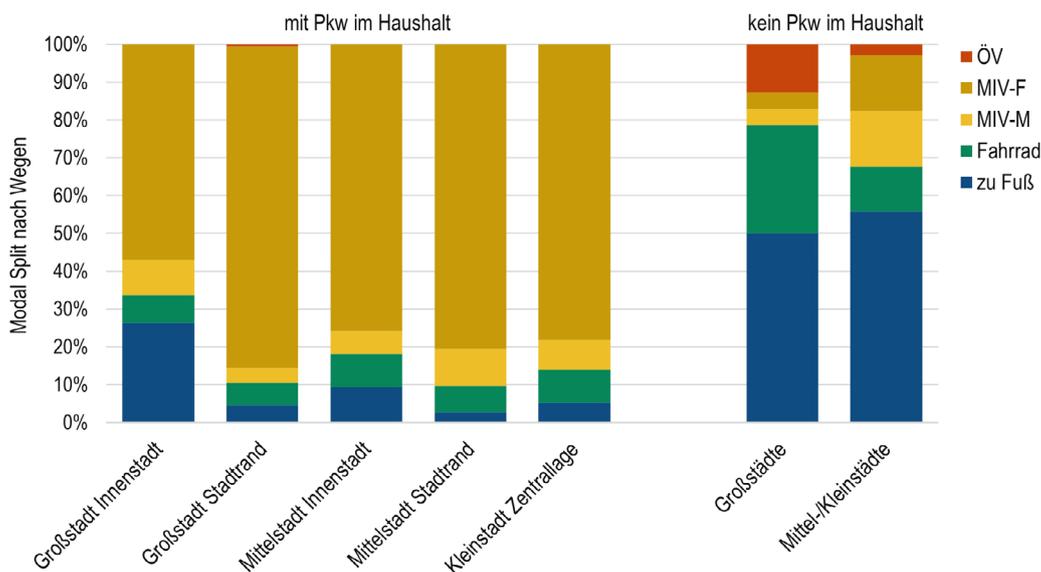


Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

Abbildung 5.25

Verkehrsmittelnutzung für große Lebensmitteleinkäufe nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt



Datengrundlage: Haushaltsbefragung im Projekt "Die Stadt der Viertelstunde" (2024)

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

nutzen. In den Stadtrandgebieten sowie in Mittel- und Kleinstädten sticht der Pkw-Anteil stärker hervor, aber auch hier unternehmen je nach Gebietstyp 73 bis 79 % der Personen mit Pkw im Haushalt den kleinen Einkauf zu Fuß oder mit dem Rad.

Massive Unterschiede der Verkehrsmittelnutzung zwischen Befragten mit und ohne Pkw im Haushalt zeigen sich demgegenüber bei großen Lebensmitteleinkäufen (Abbildung 5.25). Personen mit Pkw unternehmen ihren Großeinkauf weitgehend mit dem Pkw. Diejenigen ohne Pkw gehen je nach Gebietstyp zu unterschiedlichen Anteilen zu Fuß; am stärksten ist dies in den Innenstadtgebieten der Groß- und Mittelstädte sowie den Stadtrandgebieten der Mittelstädte ausgeprägt. In den Stadtrandgebieten der Großstädte fangen das Fahrrad und der ÖPNV die fehlenden Fußwegeanteile auf. Geringe Pkw-Anteile gibt es auch unter den Befragten ohne Pkw, vermutlich durch Car-Sharing oder familiäre oder nachbarschaftliche Hilfe. In Kleinstädten fällt der hohe Mitfahreranteil auf. Hierin dürfte sich auch familiäre oder nachbarschaftliche Hilfe äußern.

Die bisherigen Darstellungen konzentrierten sich auf räumliche Vergleiche zwischen den Fallstudiengebieten. Anhand der Differenzierung nach dem Pkw-Besitz des Haushalts wurden bereits starke Unterschiede in der Nutzung nahräumlicher Angebote der 15-Minuten-Stadt zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen deutlich. Im Folgenden wird vertiefend mittels Regressionsanalysen untersucht, welche Merkmale der Befragten die Wahrscheinlichkeit von 15-Minuten-Stadt-Wegen erhöhen oder verringern, das heißt, dass eine Person eine Aktivität innerhalb einer maximalen Wegezeit von 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Rad unternimmt. Hierzu werden alle Aktivitäten separat mit Hilfe binär logistischer Regressionen analysiert, da die abhängige Variable jeweils nur die Ausprägung ja oder nein zulässt, das heißt, entweder wurde für die Aktivität ein 15-Minuten-Stadt-Weg genannt oder nicht. Einige erklärende Variablen wurden nach ersten Tests aufgrund fehlender Signifikanz von der weiteren Untersuchung ausgeschlossen. Dies betrifft Variablen, die sich in keinem oder höchstens einem von acht aktivitätsspezifischen Modellen als signifikant erwiesen.

Zur Auswahl der besten Indikatoren für die nahräumliche Ausstattung wurden vergleichende Regressionsanalysen mit ausgewählten Verhaltensindikatoren gerechnet. Die Indikatoren der X-Minuten-Stadt schneiden insgesamt am geeignetsten ab. Abbildung 5.26 zeigt einen Screenshot der resultierenden Regressionsmodelle für acht Aktivitäten. Bei signifikanten Zusammenhängen werden die Koeffizienten $\text{Exp}(B)$ in Rot gezeigt.

Abbildung 5.26
Logistische Regressionsmodelle für 15-Minuten-Stadt-Wege, Screenshot für acht Aktivitäten

	Kleiner Einkauf			Großer Einkauf			Erledigung			Hausarztbesuch		
	B	e ^B	Sig.									
Lokales Ehrenamt	0,218	1,243	0,442	0,044	1,045	0,883	-0,044	0,957	0,853	0,287	1,333	0,257
Einsatz für örtliche Belange	-0,626	0,535	0,007	-0,312	0,732	0,219	0,148	1,160	0,479	-0,265	0,767	0,223
Anzahl Bekannte im Quartier	0,010	1,010	0,505	-0,034	0,967	0,053	0,002	1,002	0,904	0,038	1,039	0,010
Relevanz Zu-Fuß-Erreichbarkeit	0,183	1,201	0,131	0,371	1,449	0,018	0,296	1,345	0,011	0,275	1,317	0,026
Einstellung aktive Mobilität	0,795	2,215	0,000	0,760	2,138	0,000	0,614	1,848	0,000	0,433	1,542	0,001
X-Minuten-Stadt (Versorgung)	-0,432	0,649	0,000	-0,490	0,612	0,000	-0,270	0,764	0,004	-0,201	0,818	0,009
Pkw im Haushalt	-1,136	0,321	0,002	-2,347	0,096	0,000	-0,178	0,837	0,510	-0,449	0,638	0,094
Fahrradbesitz	0,375	1,454	0,142	0,264	1,302	0,403	0,527	1,694	0,029	0,308	1,360	0,203
Alter (10-Jahres-Schritte)	0,136	1,145	0,033	-0,041	0,960	0,582	-0,039	0,962	0,520	-0,023	0,977	0,713
Weiblich	-0,046	0,955	0,816	-0,407	0,666	0,058	-0,436	0,647	0,016	-0,511	0,600	0,008
Schulabschluss (Ref. kein Abitur)												
(Fach-)Abitur	0,801	2,228	0,005	0,566	1,760	0,106	0,194	1,214	0,464	0,346	1,414	0,211
(Fach-)Hochschule	0,889	2,432	0,000	0,709	2,032	0,018	0,492	1,636	0,029	0,462	1,587	0,047
Home-Office mehrmals wöchentl.	0,630	1,877	0,040	-0,044	0,957	0,873	-0,004	0,996	0,986	0,231	1,260	0,371
Konstante	-0,265	0,767	0,779	-1,037	0,355	0,356	-1,251	0,286	0,162	-0,901	0,406	0,307
R ² (Cox & Snell)	0,150			0,231			0,122			0,113		
R ² (Nagelkerke)	0,240			0,355			0,168			0,152		
Raumindikator	X-Minuten-Stadt Dimension Versorgung			X-Minuten-Stadt Dimension Versorgung			X-Minuten-Stadt Dimension Versorgung			X-Minuten-Stadt Dimension Gesundheit		

	Privater Besuch			Gastronomie			aktiv Sport machen			Sport-/Kulturevent		
	B	e ^B	Sig.									
Lokales Ehrenamt	0,348	1,416	0,105	0,313	1,368	0,178	-0,170	0,844	0,514	0,481	1,618	0,053
Einsatz für örtliche Belange	0,079	1,082	0,668	0,148	1,159	0,441	0,456	1,578	0,040	0,437	1,548	Qua
Anzahl Bekannte im Quartier	0,038	1,039	0,001	-0,018	0,982	0,148	-0,014	0,986	0,334	-0,010	0,990	0,468
Relevanz Zu-Fuß-Erreichbarkeit	0,068	1,071	0,532	0,476	1,610	0,000	0,122	1,130	0,351	0,328	1,389	0,014
Einstellung aktive Mobilität	0,515	1,673	0,000	0,647	1,910	0,000	0,738	2,092	0,000	0,620	1,860	0,000
X-Minuten-Stadt (Versorgung)	-0,047	0,954	0,640	-0,538	0,584	0,000	-0,189	0,828	0,115	-0,196	0,822	0,097
Pkw im Haushalt	-0,138	0,871	0,546	0,135	1,145	0,561	-0,682	0,506	0,031	0,460	1,584	0,087
Fahrradbesitz	0,661	1,937	0,007	0,418	1,519	0,074	0,939	2,556	0,002	1,172	3,228	0,000
Alter (10-Jahres-Schritte)	-0,020	0,980	0,719	-0,138	0,871	0,019	-0,052	0,949	0,419	-0,038	0,962	0,569
Weiblich	-0,133	0,875	0,419	-0,402	0,669	0,020	-0,036	0,965	0,856	-0,150	0,860	0,436
Schulabschluss (Ref. kein Abitur)												
(Fach-)Abitur	-0,364	0,695	0,147	-0,115	0,891	0,662	0,702	2,017	0,024	0,012	1,012	0,971
(Fach-)Hochschule	-0,221	0,802	0,291	0,499	1,647	0,024	0,788	2,198	0,004	0,348	1,417	0,201
Home-Office mehrmals wöchentl.	0,092	1,097	0,666	-0,006	0,994	0,979	-0,139	0,871	0,580	-0,141	0,868	0,573
Konstante	-2,877	0,056	0,002	-0,660	0,517	0,506	-2,362	0,094	0,036	-4,465	0,012	0,000
R ² (Cox & Snell)	0,093			0,172			0,147			0,143		
R ² (Nagelkerke)	0,128			0,229			0,197			0,194		
Raumindikator	X-Minuten-Stadt Dimension Freizeit											

Datengrundlagen: Haushaltsbefragung im Projekt „Die Stadt der Viertelstunde“ 2024, S&W 15MS-Modell.
rot: signifikanter Zusammenhang.

Quelle: Forschungsbüro Scheiner

Anhand der oben erwähnten ausgeschlossenen, nicht signifikanten Variablen lässt sich zunächst festhalten, dass sich einige Vermutungen für häufigere 15-Minuten-Stadt-Wege nicht bestätigen:

- Weder die selbst eingeschätzte subjektive Verbundenheit mit dem Quartier oder ein subjektiv stark ausgeprägtes Nachbarschaftsgefühl noch die Wohndauer im Quartier oder die Bewertung der nahräumlichen Ausstattung spielen eine bedeutende Rolle.
- Auch die Wohnlage an einer ruhigen Wohnstraße gegenüber einer gegebenenfalls stark befahrenen Durchgangsstraße ist nicht von Bedeutung.
- Eine intensive Nutzung von Lieferdiensten führt nicht zu einer geringeren Quartiersbindung.
- Die soziodemografische Differenzierung ist geringer als erwartet. Haushaltstyp, Erwerbstätigkeit und Einkommen erweisen sich als nicht signifikant. So zeigt sich beispielsweise für Haushalte mit Kindern oder für Haushalte mit geringem Einkommen keine überdurchschnittlich starke Quartiersbindung in der Auswahl der Aktivitätsorte.

Deutliche Zusammenhänge zeigen sich dagegen in folgender Hinsicht:

- **Aktive Verbundenheit mit dem Quartier:** Das Ausüben eines lokalen Ehrenamts ist mit stärkerer Nahraumbindung beim Besuch von Sport- oder Kulturevents verbunden. Das gleiche gilt, wenn jemand sich bereits für lokale Belange eingesetzt hat. Dieses Engagement ist zusätzlich auch an stärkere Nahraumbindung beim aktiven Sport geknüpft, außerdem (entgegen der Erwartung) an geringere Nahraumbindung beim kleinen Einkauf. Eine große Zahl nachbarschaftlicher Kontakte – ob zu Bekannten, Freunden oder Verwandten – geht mit stärkerer Nahraumbindung bei privaten Besuchen und beim Hausarztbesuch einher, aber mit geringerer Nahraumbindung beim großen Einkauf (nur knapp signifikant).
- **Subjektive nahräumliche Orientierung:** Diese spielt eine bedeutende Rolle. Personen, denen es wichtig ist, alle Alltagsziele in kurzer Fußwegdistanz zu erreichen („subjektive Relevanz fußläufiger Erreichbarkeit“), unternehmen eine Vielzahl von Aktivitäten verstärkt im Nahraum: den Großeinkauf, private Erledigungen, den Hausarztbesuch, Besuche in der Gastronomie und bei Sport- oder Kulturevents. Noch deutlich stärker ausgeprägt sind diese Zusammenhänge für eine positive Einstellung zur aktiven Mobilität im Quartier. Diese stärkt darüber hinaus auch die Nahraumorientierung bei kleinen Einkäufen, bei privaten Besuchen und beim aktiven Sport.
- **Verkehrsmittelausstattung:** Mit die stärksten Zusammenhänge zeigen sich für den Pkw-Besitz des Haushalts. Dieser reduziert die Nahraumorientierung beim aktiven Sport und insbesondere beim kleinen und großen Lebensmitteleinkauf. Der Fahrradbesitz dagegen stärkt die Nahraumorientierung (Erledigungen, private Besuche, aktiver Sport, Besuch von Sport- oder Kulturevents).
- **Soziodemografische Differenzierung:** Mit dem Alter nimmt die Nahraumorientierung beim kleinen Einkauf zu, bei Gastronomiebesuchen ab. Eine höhere Schulbildung geht mit stärkerer Nahraumorientierung bei allen Aktivitäten außer privaten Besuchen und Sport-/Kulturevents einher. Die Geschlechtseffekte, dass Frauen bei verschiedenen Aktivitäten (große Einkäufe, Erledigungen, Arztbesuche, Gastronomiebesuche) eine etwas geringere Nahraumorientierung haben, kommen unerwartet.
- **Home-Office:** Intensive Nutzung des Home-Office (mehrmals pro Woche) geht mit stärkerer Nahraumorientierung bei kleinen Einkäufen einher.
- **Nahräumliche Ausstattung (Raumstruktur):** Der verwendete Indikator der X-Minuten-Stadt drückt die Reisezeit zu aktivitätsspezifischen Angeboten aus. Es sind also negative Zusammenhänge zur Nahraumorientierung zu erwarten (kürzere Reisezeit zum Angebot führt zu stärkerer Nahraumorientierung). Diese

bestätigen sich für kleine und große Einkäufe, Erledigungen, Hausarztbesuche und Gastronomiebesuche. Somit liegt hier ein wesentlicher Beleg für die Wirkung nahräumlicher Angebote vor. Dies ist umso mehr zu betonen, als die Auswahl der nahräumlich gut ausgestatteten Untersuchungsgebiete eher geringe Unterschiede erwarten ließ. Dort, wo keine signifikanten Zusammenhänge nachweisbar sind (Sport- und Kultur-events, aktiver Sport, private Besuche), sind die Aktivitäten weniger raumgebunden beziehungsweise sehr individualspezifisch und der Indikator bildet weniger klar die spezifische Aktivität ab.

Eine Aggregation der Aktivitäten zu den Kategorien Versorgungs- und Freizeitaktivitäten bestätigt die wesentlichen Zusammenhänge zwischen der nahräumlichen Orientierung und den untersuchten Einflussgrößen. Relevante Einflussvariablen sind die Einstellung zur aktiven Mobilität, die Wichtigkeit der fußläufigen Erreichbarkeit (nur Freizeit), die Pkw-Verfügbarkeit (nur Versorgung), der Fahrradbesitz (nur Freizeit), das Bildungsniveau, das Geschlecht (nur Freizeit) und die Nutzung des Home-Office (nur Versorgung).

Zur Illustration der Resultate aus den Regressionsmodellen werden Wahrscheinlichkeiten für 15-Minuten-Stadt-Wege für ausgewählte Aktivitäten und solche Erklärungsvariablen dargestellt, die sich in den Analysen als häufig signifikant erwiesen haben (Abbildung 5.27). Zu lesen sind die Werte als Prozentanteile an Befragten, die für eine Aktivität einen 15-Minuten-Stadt-Weg angegeben haben, dies aber in Form modellierter Wahrscheinlichkeiten unter Kontrolle weiterer relevanter Rahmenbedingungen und dementsprechend als ‚Nettoeffekte‘ der entsprechenden Variablen.

Es werden erstens die starken Einflüsse der Einstellung zur aktiven Mobilität auf die räumliche Bindung aller dargestellten Aktivitäten deutlich. So unternehmen Befragte mit sehr positiver Einstellung zur aktiven Mobilität zu über 90 % ihre kleinen Einkäufe, zu 35 % ihre großen Einkäufe und zu 70 bis 80 % ihre Hausarztbesuche, Gastronomiebesuche und Sportaktivitäten im Bereich der 15-Minuten-Stadt zu Fuß oder mit dem Rad. Bei Personen mit sehr negativer Einstellung zur aktiven Mobilität gilt dies bei den entsprechenden Aktivitäten nur für 35 %, 5 % beziehungsweise 13 bis 25 %.

Zweitens werden ebenfalls starke Zusammenhänge mit dem lokalen Angebot deutlich. Die Unterschiede in der nahräumlichen Bindung zwischen einer 4-Minuten-Stadt und einer 8-Minuten-Stadt bei Gastronomiebesuchen variieren zwischen 70 und 29 %. Beim Großeinkauf beträgt der Unterschied in der nahräumlichen Bindung zwischen einer 3-Minuten-Stadt und einer 6-Minuten-Stadt (höhere Werte kommen in den Fallstudienangeboten nicht vor) 42 vs. 12 %. Beim kleinen Einkauf ist die Differenz geringer, weil hier allgemein auch in etwas weniger gut ausgestatteten Gebieten die Bindung sehr stark ist.

Die Auswertungen belegen, dass die 15-Minuten-Stadt starke Bindungswirkungen entfalten kann. Das methodische Design erlaubt allerdings keinen direkten Vergleich zu schlechter ausgestatteten Wohnquartieren. Daher ist beispielsweise einschränkend zu erwähnen, dass sich in dieser Untersuchung eine Auswirkung der Gestaltung oder Ausstattung der Quartiere auf die Mobilität, Wahrnehmung oder Einstellungen nicht von den Effekten der residenziellen Selbstselektion trennen lässt. Dies liegt insbesondere am Fehlen gänzlich anders strukturierter Gebiete mit schlechter Nahraumausstattung in der Untersuchung. Anstelle dessen sind Informationen über Einstellungen zur aktiven Mobilität und subjektive Präferenzen für nahräumliche Erreichbarkeit genutzt worden, die gemeinsam mit soziodemografischen Merkmalen die Effekte einer residenziellen Selbstselektion bis zu einem gewissen Grad abbilden können.

Trotz Kontrolle dieser Merkmale konnten in den Regressionsanalysen für die Fallstudien ausgeprägte Zusammenhänge zwischen der nahräumlichen Ausstattung der Gebiete und der realisierten Mobilität in Form einer nahräumlichen Orientierung anhand von 15-Minuten-Stadt-Wege aufgezeigt werden. Nach dem Stand der Forschung ist nicht zu vermuten, dass es sich bei den gefundenen Zusammenhängen zwischen Raumstruktur und Mobilität ausschließlich um ‚Scheinkorrelationen‘ handelte, die tatsächlich nur auf residenzielle Selbstselektion zurückzuführen wären, also auf Wohnstandortentscheidungen der ansässigen Haushalte im Sinne ihrer Mobilitäts- und Erreichbarkeitspräferenzen (vgl. Naess 2014). Und selbst wenn dies so wäre,

Abbildung 5.27
Vorhergesagte Wahrscheinlichkeiten aus Regressionsmodellen für 15-Minuten-Stadt-Wege, ausgewählte Aktivitäten und Zusammenhänge

	Kleiner Einkauf	Großeinkauf	Hausarztbesuch	Gastronomie	aktiv Sport machen
Wahrscheinlichkeit für 15-Minuten-Stadt-Wege nach persönlicher Einstellung zur aktiven Mobilität					
sehr positiv	92,1%	35,1%	72,5%	73,0%	77,8%
ziemlich positiv	85,6%	24,5%	62,8%	59,1%	64,3%
weder positiv noch negativ	73,3%	15,0%	50,0%	41,2%	45,9%
ziemlich negativ	53,1%	8,1%	35,6%	23,8%	26,9%
sehr negativ	34,8%	4,6%	25,0%	13,4%	15,3%
Insgesamt	79,7%	21,7%	57,8%	52,4%	57,2%
Wahrscheinlichkeit für 15-Minuten-Stadt-Wege nach höchstem Bildungsabschluss					
(Fach-)Hochschulabschluss	87,4%	28,2%	64,2%	60,2%	65,4%
(Fach-)Abitur	83,2%	20,1%	56,9%	47,5%	62,6%
Mittlere Reife oder niedriger	68,2%	14,1%	50,4%	45,5%	44,2%
Insgesamt	79,7%	21,7%	57,8%	52,4%	57,2%
Wahrscheinlichkeit für 15-Minuten-Stadt-Wege nach Naherreichbarkeitsqualität (X-Minuten-Stadt-Indikator)					
3-Minuten-Stadt	89,0%	42,3%	66,6%		
4-Minuten-Stadt	85,3%	30,4%	62,2%	69,9%	
5-Minuten-Stadt	81,9%	23,1%	59,0%	59,0%	
6-Minuten-Stadt	73,0%	11,9%	55,3%	50,9%	
7-Minuten-Stadt			49,3%	39,9%	
8-Minuten-Stadt			44,3%	29,1%	
Insgesamt	79,7%	21,7%	57,8%	52,4%	
Wahrscheinlichkeit für 15-Minuten-Stadt-Wege nach Alter					
18 bis 29 Jahre	78,7%			55,9%	
30 bis 39 Jahre	79,1%			54,7%	
40 bis 49 Jahre	79,4%			53,3%	
50 bis 59 Jahre	79,8%			52,0%	
60 bis 69 Jahre	80,1%			50,7%	
70 bis 79 Jahre	80,4%			49,4%	
80+ Jahre	80,8%			48,1%	
Insgesamt	79,7%			52,4%	
Wahrscheinlichkeit für 15-Minuten-Stadt-Wege nach Geschlecht					
männlich		23,6%	63,0%	55,6%	
weiblich		19,7%	52,5%	49,2%	
Insgesamt		21,7%	57,8%	52,4%	

Erläuterungen: Lücken zeigen hier nicht signifikante Zusammenhänge an. Der X-Minuten-Stadt-Indikator ist für die jeweilige Kategorie (Lebensmittelversorgung, Medizinische Versorgung, Gastronomie) angegeben, einige Werte kommen hierbei nicht vor (z. B. beim Einkauf die 7- oder 8-Minuten-Stadt)
Datengrundlagen: Regressionsmodelle aus Haushaltsbefragung im Projekt „Die Stadt der Viertelstunde“ (2024) und S&W 15MS-Modell

Quelle: S&W Stadt- und Regionalforschung / Forschungsbüro Scheiner

sprache praktisch immer noch sehr viel für eine gezielte Naherreichbarkeitsplanung mit Förderung einer guten nahräumlichen Ausstattung im Sinne der 15-Minuten-Stadt, um gerade diesen Haushalten eine Realisierung ihrer (nachhaltigen) Präferenzen zu ermöglichen.

6 Fazit

Das Fazit dieser Studie besteht aus zwei inhaltlich miteinander verknüpften Teilen. Zunächst werden die gewonnenen empirischen Erkenntnisse des Projekts in der Zusammenschau dargestellt (Kap. 6.1). Dies umfasst die bisherige Etablierung und Umsetzung des Leitbilds in Deutschland, die vorhandenen raumstrukturellen Voraussetzungen zum Leben in der 15-Minuten-Stadt und die tatsächliche Nachfrage nach dem nahräumlichen Angebot seitens der Bevölkerung. Darauf basierend werden abschließend für die unterschiedlichen räumlichen Ebenen Handlungsempfehlungen zur Förderung der 15-Minuten-Stadt vorgebracht (Kap. 6.2).

6.1 Wesentliche empirische Erkenntnisse

Welche Erkenntnisse lassen sich aus diesem Forschungsprojekt gewinnen und wie sind sie zu bewerten? Mit den verschiedenen im Projekt durchgeführten methodischen Strängen wird für Deutschland und seine Städte und Gemeinden eine Vielzahl an Ergebnissen zur Frage der Naherreichbarkeit im Kontext der Stadt der Viertelstunde und der Nutzung der vorliegenden nahräumlichen Angebote durch die ansässige Bevölkerung vorgelegt.

Das mit dem Leitbild der 15-Minuten-Stadt verfolgte stadtstrukturelle Ziel ist es, möglichst viele Funktionen des täglichen Lebens räumlich so zu organisieren, dass sie von der Bevölkerung innerhalb einer Wegezeit von bis zu 15 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind (vgl. Moreno et al. 2021: 100). Die Vorzüge liegen auf der Hand, denn eine solche Stadtentwicklung kann die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums fördern, Umwelt und Klima schützen, die Gesundheit verbessern, die soziale Interaktion und Gemeinschaft stärken, die Lebensqualität erhöhen, die Stadtquartiere beleben und die lokalen Unternehmen unterstützen. Doch gibt es auch ernst zu nehmende Kritik an dem Leitbild der 15-Minuten-Stadt. Kritikerinnen und Kritiker mahnen, dass private Standort- und Mobilitätsentscheidungen planerisch kaum steuerbar wären, eine an der Viertelstundenstadt orientierte Stadtentwicklung enorme Planungsherausforderungen nach sich zögen, zusätzliche massive Investitionen erforderlich wären, nicht die Bedürfnisse, Vorlieben und insbesondere mobilitätsbezogenen Präferenzen aller Menschen in den Stadtquartieren berücksichtigt würden und die Gefahr einer weiteren Verdrängung einkommensschwächerer Haushalte aus gut ausgestatteten Quartieren bestünde. Dennoch ist das Konzept der 15-Minuten-Stadt insgesamt vielversprechend, aber es ist wichtig, die Herausforderungen und möglicherweise negativen Auswirkungen zu berücksichtigen, um eine gerechte und nachhaltige Stadtentwicklung zu gewährleisten.

Dort, wo in der Stadtentwicklung das Konzept der Viertelstundenstadt explizit oder zumeist eher implizit umgesetzt wird, kommt ein breiter Kanon unterschiedlicher planerischer Handlungsfelder zur Anwendung (vgl. für Deutschland Adam/Sommer 2024). Dazu zählen die funktionsgemischte Entwicklung von Quartieren, eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die Schaffung von Begegnungsräumen, die Schaffung von Freiräumen und grüner Infrastruktur, Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm und Luftverschmutzung, der Einsatz digitaler Technologien zur Verbesserung des Stadtlebens (Smart City Solutions), die Förderung autofreier Mobilität sowie die Förderung der Naherreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen des alltäglichen Bedarfs. Die einzelnen Maßnahmen sind dabei weniger Bestandteil einer ganzheitlichen, sondern eher einer inkrementalistischen und projektbezogenen Vorgehensweise. Paris zeigt andererseits eindrucklich, wie die Umsetzung einer Viertelstundenstadt gelingen kann, wenn nahezu alle hier genannten Maßnahmen konsequent und entschlossen umgesetzt werden. Die dortige Verwirklichung des Leitbilds kann als Blaupause für die Umsetzung einer modernen und ganzheitlichen Stadtentwicklung im Sinne der 15-Minuten-Stadt gesehen werden. Weitere internationale Best-Practice-Beispiele finden sich unter anderem in Barcelona, Utrecht, Edinburgh, Portland (USA), Melbourne oder Wien.

Im Zuge dieses Forschungsvorhabens sind die raumstrukturellen Voraussetzungen für die 15-Minuten-Stadt bundesweit empirisch ermittelt worden. Üblicherweise werden hohe Qualitäten einer 15-Minuten-Stadt den hochverdichteten Gründerzeitquartieren der größeren Städte zugeschrieben. Dort, wo das Klischee einer hohen Urbanität mit zentralen, attraktiven Wohnlagen in Nähe vielfältiger Einkaufs-, Kultur-, Freizeit- und gastronomischer Angebote Realität ist, zeigt sich in den empirischen Analysen quasi als Synonym die 15-Minuten-Stadt. Allerdings repräsentiert dieser Stadtquartierstypus nur einen kleinen Ausschnitt der in Deutschland vorzufindenden Wohngebiete mit guten Bedingungen für ein Leben nach dem Leitbild der 15-Minuten-Stadt. Tatsächlich können in fast allen Städten und auch vielen kleineren Gemeinden in den unterschiedlichsten Quartierstypen, die auch sozioökonomisch sehr heterogen aufgestellt sind, die Angebotsqualitäten einer 15-Minuten-Stadt nachgewiesen werden. Gute Naherreichbarkeitsqualitäten sind so nicht nur auf innerstädtische, hoch verdichtete Lagen beschränkt. Vielmehr sind nahezu alle anderen Bebauungsstrukturen eingeschlossen. Dazu zählen beispielsweise Großwohnsiedlungen, heterogene Nebenzentrumsstrukturen mit vielfältigen Bebauungstypen oder auch aufgelockerte städtebauliche Strukturen wie Gartenstädte und teilweise sogar Ein- und Zweifamilienhausgebiete.

Die 15-Minuten-Stadt ist in Deutschland wesentlich präsenter als allgemein angenommen. Gute Angebotsqualitäten einer 15-Minuten-Stadt gibt es nicht nur in nahezu allen Städten, sondern in jeder Gemeindegrößenklasse, sogar in den kleinen Gemeinden, sofern diese räumlich nicht zu dispers strukturiert sind und über einen hinreichend gut ausgestatteten Ortskern verfügen. Grundsätzlich erhöht sich die Wahrscheinlichkeit einer guten Naherreichbarkeit im Wohnumfeld mit zunehmender Bevölkerungsdichte. In Deutschland ist die 15-Minuten-Stadt im Durchschnitt bei Werten von mindestens 40 Personen je ha vorzufinden.

Bei höheren Dichten steigt in der Regel die Angebotsvielfalt und damit vergrößern sich auch die wohnortnahen Wahlmöglichkeiten. Empirisch abgebildet worden ist dies mit dem komplexeren 15-Minuten-Stadt-Index, der höhere Anforderungen an die 15-Minuten-Stadt stellt und weitere Qualitätskriterien wie die altersgruppenspezifischen Bedürfnisse berücksichtigt. In den Ergebnissen zeigt sich, dass in Deutschland für einen Großteil der Bevölkerung nicht nur die Grundanforderungen an die Erreichbarkeit einer jeden Gelegenheitsart innerhalb einer Viertelstunde erfüllt sind, sondern dass vielerorts ein noch viel besseres, vielfältigeres nahräumliches Angebot vorliegt, bei dem eine größere Auswahlmöglichkeit an Gelegenheiten besteht, die gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Das nahräumliche Angebot ist tendenziell in größeren Städten vielfältiger als in kleineren Gemeinden.

In der 15-Minuten-Stadt wohnen in Deutschland nicht nur die wohlhabenderen Gesellschaftsschichten. Eine bundesweite Auswertung der Mietniveaus in den Quartieren der 15-Minuten-Stadt weist auf eine große Vielfalt und Spannweite in den Bewohnerschichten hin. Innerhalb einer Region ist das Mietpreisniveau zwar umso höher, je besser die 15-Minuten-Stadt-Qualitäten sind. Auf der anderen Seite jedoch sind die Spannweiten der durchschnittlichen Mietkosten außerordentlich groß. Es gibt zwischen der Naherreichbarkeit und dem Mietpreis zwar grundsätzlich einen positiven Zusammenhang, aber andere Faktoren wirken wesentlich stärker, da die Mietpreisunterschiede an Orten gleicher 15-Minuten-Stadt-Qualitäten innerhalb einer Region enorm sind. Dies bedeutet, dass sehr gute Naherreichbarkeitsverhältnisse gleichermaßen in sozioökonomisch besser aufgestellten als auch in ärmeren Wohnlagen vorzufinden sind. Die vielfach befürchtete Gentrifizierung solcher Gebiete mit hoher Naherreichbarkeit hat demnach bislang nicht stattgefunden.

Die raumstrukturellen Voraussetzungen zur 15-Minuten-Stadt in Deutschland sind thematisch differenziert untersucht worden. Unter den betrachteten Gelegenheitsarten fällt die Naherreichbarkeit im Freizeitbereich im Durchschnitt am besten aus. Es folgen Einrichtungen und Dienstleistungen aus den Themenbereichen Bildung und Versorgung. Im Mittel können diese von der Bevölkerung in der Bundesrepublik von den Wohnorten innerhalb einer Viertelstunde zu Fuß beziehungsweise per Rad erreicht werden. Längere Wege sind dagegen für Einrichtungen im Gesundheitsbereich notwendig, also zum Aufsuchen von Arztpraxen, Apotheken und Pflegeeinrichtungen. Im Vergleich zu den anderen Bereichen ist in Deutschland die medizinische Grundversorgung im Durchschnitt weniger wohnortnah erreichbar.

Zur Adressierung der Frage, ob und von wem die Stadt der Viertelstunde tatsächlich nachgefragt und gelebt wird beziehungsweise welche Hemmnisse einer stärkeren Nutzung der vor Ort bestehenden nähräumlichen Angebote potenziell entgegenstehen, sind in dem Forschungsprojekt verschiedene methodische Wege beschritten worden. Ein bundesweiter analytischer Vergleich zwischen den kleinräumig berechneten 15-Minuten-Stadt-Indizes und den in hoher räumlicher Auflösung vorliegenden Daten der MiD 2017 zeigt in Bezug auf die Alltagsmobilität einen eindeutigen und starken Zusammenhang. Insgesamt verursacht die Bevölkerung aus Wohnquartieren mit einer guten Naherreichbarkeit erheblich weniger Pkw-Verkehr. Zwar nimmt mit wachsendem Einkommen die Motorisierung von Haushalten deutlich zu, Wohnquartiere mit einem guten nähräumlichen Angebot bieten jedoch Naherreichbarkeitsqualitäten, die zu einer Reduzierung des Motorisierungsgrads, insbesondere zu einer Reduzierung der Mehrfachmotorisierung von Haushalten mit zwei oder mehr Pkw beisteuern.

In der Alltagsmobilität werden umso mehr 15-Minuten-Stadt-Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, je niedriger die Pkw-Verfügbarkeit ist. Übertroffen wird die Bedeutung des Pkw einzig von der Relevanz der Naherreichbarkeitsqualität am Wohnort. Je besser das nähräumliche Angebot ausfällt, desto eher wird die 15-Minuten-Stadt tatsächlich gelebt. Diese Effekte zeigen sich insbesondere bei Einkaufs- und Ausbildungswegen, teilweise auch bei privaten Erledigungen oder Freizeitwegen, auf merklich niedrigerem Niveau auch bei Wegen zur Arbeit. Eine Differenzierung der Nahraumorientierung der Bevölkerung nach weiteren soziodemografischen oder sozioökonomischen Merkmalen fällt dagegen weniger deutlich aus. Tendenziell ist die nähräumliche Orientierung unter Jugendlichen, Schulkindern, Auszubildenden, Studierenden, Frauen, Nicht-Erwerbstätigen sowie Personen mit niedrigem Einkommen etwas stärker als in ihren jeweiligen Vergleichsgruppen ausgeprägt.

Die Fallstudienanalysen in fünfzehn ausgewählten Stadtquartieren, die sich alle durch sehr hohe Qualitäten der 15-Minuten-Stadt auszeichnen, unterstützen diese Befunde. Die Haushaltsbefragung zeigt, dass die Naherreichbarkeit von Alltagszielen für die Bevölkerung der Quartiere eine ausgesprochen hohe Bedeutung hat. Dies unterstreicht nachdrücklich die subjektive Bedeutung des Leitbilds der Viertelstundenstadt aus der Sicht der Bevölkerung, die in ihrem Wohnviertel gerne zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs ist. Nur bedingt korrespondiert dies mit der wahrgenommenen Gestaltung der Quartiere und auch mit der Bewertung des Angebots an Zielgelegenheiten, die trotz guter bis hervorragender Ausstattung der Quartiere nur im oberen zufriedenstellenden Bereich liegt. Lokale Bindungen sind durchaus vorhanden und decken sich mit ehrenamtlichen Aktivitäten und dem Einsatz für örtliche Belange. Die nachbarschaftlichen Beziehungen scheinen zu funktionieren, sind aber nicht als ausgesprochen eng einzuschätzen.

In der Mobilität zeigt sich einerseits eine ausgeprägte Nahraumorientierung, andererseits liegt die Motorisierung auf dem erwartbaren Niveau. Die Verfügbarkeit von ÖPNV-Zeitkarten ist insbesondere in den Großstädten ausgesprochen hoch. Über 80 % der Befragten verfügen über ein Fahrrad, Lastenrad, E-Bike oder Pedelec. Versorgungswege werden zum großen Teil im Quartier unternommen, neben Spaziergängen stellt der kleine Lebensmitteleinkauf die stärkste 15-Minuten-Stadt-Aktivität dar. Es folgen private Erledigungen, Hausarztbesuche, Sportaktivitäten und Gastronomiebesuche. Die Verkehrsmittelnutzung ist dabei insgesamt stark durch das Gehen geprägt. Der Anteil der 15-Minuten-Stadt-Wege, das heißt der Wege zu Fuß oder mit dem Rad von maximal 15 Minuten Dauer, erreicht in den Fallstudien mit 56 % bei Versorgungsaktivitäten und 44 % bei Freizeitaktivitäten durchaus beachtliche Größenordnungen. Besonders hervorzuheben ist, dass auch Personen mit Pkw im Haushalt viele Aktivitäten zu Fuß und/oder mit dem Rad unternehmen, vor allem in Großstädten. Im Vergleich sind Menschen ohne Pkw jedoch als Fußgängerinnen und Fußgänger in den Quartieren deutlich präsenter und nehmen somit für das öffentliche Leben im Stadtraum eine bedeutende Funktion ein.

Für die untersuchten Aktivitäten belegen die Auswertungen, dass die 15-Minuten-Stadt durchaus Bindungswirkungen entfalten kann. Die Ergebnisse der Fokusgruppen-Workshops zeigen eine durchweg positive Wertung der Teilnehmenden bezüglich der Idee der Stadt der Viertelstunde. Auch eher autoorientierte Menschen sprachen sich für die Vorzüge einer guten nähräumlichen Erreichbarkeit aus. Sorgen vor restriktiven Maßnah-

men für den MIV werden nur sehr vereinzelt geäußert. Als Aktivitäten mit überwiegender Autoorientierung erweisen sich der Weg zur Arbeit beziehungsweise zum Ausbildungsplatz und der Großeinkauf von Lebensmitteln. Beim Großeinkauf liegt dies weniger an langen Wegen als an den individuellen Ansprüchen und Präferenzen der Befragten. Beim Einkaufsverhalten spielen zudem für Personen, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren, auch Wegeketten eine wichtige Rolle. Insgesamt fällt die Nahraumorientierung der Menschen in den innerstädtischen Quartieren stärker aus als in den Stadtrandgebieten, wo jeweils der Pkw häufiger vertreten ist. Dies korrespondiert stark mit den Ausstattungen der Quartiere und hier insbesondere mit der nahräumlichen Angebotsvielfalt und Wahlmöglichkeit. Doch auch in Kleinstädten kann die Nahraumorientierung hoch ausfallen. Die Verkehrsmittelnutzung in den zentralen Fallstudiengebieten der Mittel- und Kleinstädte ist weitgehend ähnlich. Nach dem Stand der Forschung ist nicht zu vermuten, dass es sich bei den identifizierten Zusammenhängen zwischen der Raumstruktur und der Alltagsmobilität ausschließlich um ‚Scheinkorrelationen‘ handelt, die womöglich nur auf residenzielle Selbstselektion zurückzuführen wären, also auf Wohnstandortentscheidungen der ansässigen Haushalte im Sinne ihrer Mobilitäts- und Erreichbarkeitspräferenzen. Und selbst wenn dies so wäre, spräche immer noch sehr viel für eine gezielte Naherreichbarkeitsplanung mit Förderung einer guten nahräumlichen Ausstattung im Sinne der 15-Minuten-Stadt, um gerade diesen Haushalten eine Realisierung ihrer (nachhaltigen) Präferenzen zu ermöglichen.

Gerade in den innerstädtischen Vierteln wird die Stadt der Viertelstunde von einigen Personengruppen bereits in vielen Bereichen des Alltags gelebt. Häufig scheint Wahlfreiheit bei der Auswahl an Gelegenheiten jedoch wichtiger als räumliche Nähe zu sein. In der Befragung werden als Gründe für längere Wege zumeist fehlende Angebote oder, besser gesagt, fehlende passende Angebote angeführt. Die individuellen Präferenzen fallen derart differenziert aus und die Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitgestaltungen ist so divers, dass sich innerhalb eines Quartiers nicht immer alle Bedürfnisse realisieren lassen.

Als zentrales Nutzungshemmnis für mehr 15-Minuten-Stadt-Wege werden in den Fokusgruppen-Workshops von den Teilnehmenden jedoch die empfundenen nachteiligen Bedingungen für die aktive Mobilität genannt. Sehr häufig wird die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr und die Verkehrssicherheit als mangelhaft angesehen, weshalb auch kurze Wege nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad, sondern mit dem Pkw angetreten werden. Da diese Kritik über alle Stadtgrößen hinweg in allen Fallstudienstädten geäußert worden ist, kann stark vermutet werden, dass es sich um eine deutschlandweit vorzufindende, grundsätzliche Problematik handelt. Solange nicht durchgehende Verbindungen für das Gehen oder Radfahren und sichere, komfortable und attraktiv gestaltete Straßenräume vorhanden sind, werden Menschen ohne hohe Affinität zu aktiven Fortbewegungsmitteln weiterhin in ihrer Mobilität altbewährten Verhaltensweisen folgen.

6.2 Handlungsempfehlungen

Die umfassenden Erreichbarkeitsanalysen dieser Studie belegen, dass in weiten Teilen der deutschen Groß-, Mittel und Kleinstädte die grundsätzlichen raumstrukturellen Voraussetzungen für eine 15-Minuten-Stadt vorhanden sind. Die Analysen und Diskussionen zeigen allerdings auch, dass die im Nahbereich bestehenden Angebote nur zu einem gewissen Grad tatsächlich in Anspruch genommen werden. In der Realität wird die Stadt der Viertelstunde von den Bürgerinnen und Bürgern eher fallweise und keineswegs in dem Ausmaß gelebt, wie es von den räumlichen Konstellationen her möglich wäre.

Qualität und Angebotsbreite der nahräumlich verfügbaren Gelegenheiten werden häufig als unpassend wahrgenommen. So wurden von den Teilnehmenden in den Fokusgruppendifkussionen die teilweise geringen Wahloptionen abseits der innerstädtischen zentralen Lagen oft als Hinderungsgrund genannt. Gleichzeitig ist bei vielen Menschen die Nutzung des Pkw für bestimmte Aktivitäten fester Bestandteil ihrer Mobilitätsroutinen, so dass für die Zielauswahl räumliche Nähe meistens nur ein nachrangiges Kriterium darstellt. Das überrascht nicht und ist den meisten Bürgerinnen und Bürgern bewusst. Wo also wäre dann am besten planerisch anzusetzen?

Wird die 15-Minuten-Stadt als Konzept interpretiert, das nicht nur ein nahräumlich erreichbares Angebot schaffen, sondern auch die nachhaltige Mobilität zu Fuß und mit dem Rad stärken will, dann liegt der größte Handlungsbedarf genau hier. Viele Teilnehmende der Fokusgruppen-Workshops betonten, dass sie häufiger zu Fuß gehen und mit dem Rad fahren würden, wenn für diese Wege die Infrastruktur sicherer, attraktiver und durchgehend wäre. Zahlreichen auf allen Ebenen des Bundes, der Länder und Kommunen in diesem Sinne klar formulierten Strategiedokumenten und Regelwerken zum Trotz ist das Auto bis heute in der kommunalen Planungspraxis und im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung das dominante Verkehrsmittel geblieben. Zudem erscheint die räumliche Verteilung an Angeboten zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse in Wohnortnähe nur auf den ersten Blick zufriedenstellend. Dabei stehen aus Sicht der Bevölkerung einer ausgiebigeren Nutzung nahräumlicher Angebote häufig Aspekte der Qualität, der spezifischen Ausrichtung oder der Kapazitäten entgegen.

Einseitig greifende Maßnahmen sind da nur selten zielführend – es bedarf eines ganzheitlichen Maßnahmenpakets. Die nachfolgend aufgeführten Handlungsempfehlungen stellen daher eine Mischung aus räumlichen und verkehrlichen Maßnahmen und der Beeinflussung ihrer Rahmenbedingungen dar. Sie beruhen auf der Prämisse, dass das Leitbild der 15-Minuten-Stadt vom Ansatz her grundsätzlich geeignet ist, die räumliche Entwicklung von Städten jedweder Größe sinnvoll zu steuern. Als neues Leitbild besitzt es gegenüber den älteren, verwandten Leitbildern der kompakten Stadt und der Stadt der kurzen Wege zudem zwei relevante Vorteile. Zum einen wird mit der expliziten Betonung auf den aktiven Verkehrsmodi räumliche Nähe als zu Fuß oder mit dem Rad bewältigbare Naherreichbarkeit konkretisiert. Diese begünstigt wiederum breite gesellschaftliche Ziele wie das der Nachhaltigkeit, den Klimaschutz, die Stärkung der lokalen Ökonomie oder auch die Gesundheit der Bevölkerung. Zum anderen wird durch die Benennung einer Zeitgrenze, die nicht auf die Minute genau genommen werden muss, ein gut kommunizierbarer raumzeitlicher Orientierungsrahmen gesetzt. Nützlich ist dies sowohl für die Entwicklung entsprechender planerischer Konzepte und konkreter Maßnahmen als auch als Anhaltspunkt für die Bevölkerung. Adressiert sind die nachfolgenden Handlungsempfehlungen an ein breites Spektrum an Akteuren, die auf verschiedene Art und Weise zu einer an den Zielen einer 15-Minuten-Stadt orientierten Stadtentwicklung beitragen können.

Konzept der 15-Minuten-Stadt weiterentwickeln

Das noch relativ junge Leitbild der 15-Minuten-Stadt fokussiert auf räumliche Nähe und die aktiven Verkehrsmodi Gehen und Radfahren. Ohne Zweifel handelt es sich hierbei um zwei essentielle Erfordernisse für eine zeitgemäße, nachhaltige Stadtentwicklung. Als umfassendes räumliches Leitbild jedoch greift dieser Ansatz noch zu kurz. In der jetzigen Formulierung des Leitbilds der 15-Minuten-Stadt wird außer Acht gelassen, dass Menschen deutlich größere alltägliche Aktionsräume als die innerhalb einer Viertelstunde zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbaren Gebiete haben. Es sind Aktionsräume, die sich selbst mittelfristig nicht ohne Weiteres wesentlich verkleinern lassen und auch nicht verkleinert werden sollten. Außerdem wird ignoriert, dass nicht wenige Personen mobilitätseingeschränkt sind und weder gut zu Fuß noch mit dem Rad unterwegs sein können. Als Bestandteil des Umweltverbunds sollte deshalb ein darauf mit ausgerichteter ÖPNV in das Leitbild der Viertelstundenstadt konzeptionell eingebunden werden, wobei auch hier Tür-zu-Tür-Reisezeiten von etwa einer Viertelstunde den Orientierungsrahmen bilden könnten. Auch der Frage, ob geringer verdichtete Räume, die die rahmensetzenden Bedingungen der 15-Minuten-Stadt nie erreichen werden, durch vergleichbare Konzepte zu entwickeln wären, müsste nachgegangen werden. Eine schlichte Erhöhung der Zeitgrenze fürs Gehen und Radfahren, so wie es Moreno (2024: 14) mit dem „30-Minuten-Gebiet“ kürzlich vorschlug, erscheint da wenig zielführend.

Für eine angemessene Weiterentwicklung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt, das nicht für eine autogerechte, sondern für eine menschengerechte Stadtentwicklung steht, ist ein breiter Diskurs mit entsprechenden Austauschforen zwischen raumbezogener Wissenschaft, Planungspraxis und Zivilgesellschaft notwendig. Eine solche Debatte sollte neben der skizzierten Ausweitung des Leitbilds konkrete Vorschläge zur Umsetzung von

Zielfeldern wie Naherreichbarkeit, Verkehrssicherheit, städtebauliche Qualität, Gesundheit und Klimaschutz mit entsprechenden Standards beinhalten.

Leitbild und Planungsziele formulieren

Zur Steuerung der Stadtentwicklung reicht ein allgemein formuliertes Leitbild nicht aus. Jede Region, jede Stadt, jeder Stadtteil, jeder Ort, jedes soziale, wirtschaftliche und ökologische Gefüge ist anders. Pauschale Konzepte sind deshalb nicht zielführend. Zur Umsetzung der 15-Minuten-Stadt muss das Leitbild für den jeweiligen Ort spezifiziert und in nachvollziehbare Planungsziele übersetzt werden. Die raumspezifischen Ziele sollten sich aus den lokalen und regionalen Rahmenbedingungen ableiten und nach den Bedürfnissen der Menschen vor Ort richten. Durch lokale Bedarfsanalysen und eine Einbindung der Bevölkerung können Defizite und Lücken in der Infrastruktur ausgemacht, Bedarfe ermittelt und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen („low hanging fruits“) identifiziert werden.

Eine mit den wesentlichen Akteuren abgestimmte Integration in die regionale und lokale Planungsprogrammatik erleichtert die Ableitung der Handlungsfelder und -ziele. Eine Legitimation durch Zivilgesellschaft und Politik erhöht die Akzeptanz. Wichtig erscheint es, die gewünschten Aspekte in einem kommunalen Strategiepapier zu dokumentieren und einen parlamentarischen Konsens/Beschluss herzustellen, der eine (langfristige) Perspektive beschreibt wie etwa eine Smart-City-Strategie, ein Zielbild, ein integriertes Stadtentwicklungskonzept, oder die von der Europäischen Kommission entwickelten und geförderten „Sustainable Urban Mobility Plans“ (SUMPs). Einmal vereinbarte Ziele sollten durch Verwaltung und Politik fortwährend kommuniziert und weiter beworben werden.

Stadt- und Verkehrsplanung enger verzahnen

Die Umsetzung der 15-Minuten-Stadt erfordert einen ganzheitlichen Ansatz in der Stadt- und Verkehrsplanung. Denn es geht darum, Zielorte wichtiger Aktivitäten (Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung, Nahversorgung, Kultur, Sport) durch mischgenutzte Quartiere erreichbar zu gestalten, gleichzeitig die Belastungen durch den motorisierten Verkehr zu reduzieren und die Rahmenbedingungen für die aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) und den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Für diesen integrativen planerischen Ansatz bietet die Erreichbarkeitsplanung geeignete Strategien und Konzepte (vgl. FGSV 2025). Ihr Ziel ist es, eine attraktive, sichere und nachhaltige Mobilität zu fördern, die den Zugang zu wichtigen Einrichtungen und Dienstleistungen für alle Menschen verbessert.

Deutlich stärker als in der klassischen Stadt- oder Verkehrsplanung wird dadurch als wesentliches Planungskriterium und Ziel die (nahräumliche) Erreichbarkeit in den Fokus gerückt. Zu ihren wichtigsten Bausteinen zählen die strategische Entwicklung von Verkehrsangeboten inklusive der innerörtlichen Netze für den Fuß- und Radverkehr und die abgestimmte, aktive Gestaltung von Standorten (Gelegenheiten) und Stadtstrukturen. Dieser ganzheitliche Ansatz der Erreichbarkeitsplanung sollte in die Kommunalplanung als übergeordnetes Prinzip und Planungs- und Analyseverfahren eingeführt und per Selbstverpflichtung fachübergreifend in den Planungsprozessen verankert werden.

Effizienz und Vielfalt der Flächennutzung erhöhen

Eine ausgewogene und nachhaltige Stadtplanung berücksichtigt städtebauliche sowie verkehrliche als auch soziale, ökologische und wirtschaftliche Aspekte. Hierbei fördert eine effiziente Flächennutzung dichte, attraktive Quartiere mit guter Infrastruktur, hoher Lebensqualität und funktionierender Nachbarschaft. Die 15-Minuten-Stadt wird konkret unterstützt, indem Mischung, Vielfalt, Intensität und Dichte von Nutzungen planerisch auch dort adressiert werden, wo die 15-Minuten-Stadt noch nicht angeboten wird. Potenzial bieten aber auch moderate Nachverdichtungen, Umnutzungen von brachliegenden Grundstücken oder leerstehenden Gebäuden oder eine Mehrfachnutzung vorhandener Flächen im Tages- oder Wochenverlauf.

Verdrängung und räumlicher Segregation kann durch ein breites Angebot an verschiedenen Wohnformen in unterschiedlichen Preissegmenten und in allen Stadtquartieren begegnet werden. Weiterhin sollten Gemeinschaftsräume, potenzielle Orte der Begegnung und soziale Treffpunkte gefördert werden, die die Interaktion zwischen Bürgerinnen und Bürgern und das Gemeinschaftsgefühl stärken. Auch könnten der lokale Handel und Gewerbe gezielt über preiswerte Mieten gestärkt werden, um lebendige Innenstädte und Quartiere zu schaffen. Die Etablierung von Coworking Spaces in Stadtquartieren zielt in dieselbe Richtung.

Erreichbare Standorte entwickeln

Erreichbarkeitsbasierte Standortplanung sollte strategischer Bestandteil kommunaler Stadtentwicklung und Bauleitplanung werden. Weniger Autoverkehr bedeutet weniger Lärm, saubere Luft, mehr Platz für Gehende und Radfahrende sowie attraktivere öffentliche Räume. Im Fokus stehen sowohl öffentliche als auch private Einrichtungen der Daseinsvorsorge und entsprechende Steuerungsmöglichkeiten durch die Erreichbarkeitsplanung. Im Planungsprozess sind vordringlich die von Standortoptionen ausgehenden voraussichtlichen Effekte auf die Naherreichbarkeit zu berücksichtigen und Standorte mit guter Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Rad zu fördern. Ungünstig gelegene Standorte sind kritisch zu hinterfragen. Eine Orientierung der Erreichbarkeit am Pkw führt zumeist zu einer Schwächung der nicht-motorisierten Erreichbarkeit, beispielsweise durch Einzelhandelsstandorte auf der grünen Wiese, die schlecht zu Fuß erreichbar sind und gleichzeitig innerstädtische Standorte in der Existenz gefährden.

Darüber hinaus sollten regulatorische Anforderungen angepasst werden. So könnten beispielsweise im Rahmen der Standortentwicklung bei guten Naherreichbarkeitsverhältnissen Minderungsmöglichkeiten bei der Stellplatzbaupflicht vorgesehen werden oder bei der bauplanungsrechtlichen Prüfung der Zulässigkeit eines Vorhabens neben dem allgemeinen Aspekt der Erschließung auch grundsätzliche Mindestanforderungen an die Naherreichbarkeit zur Entscheidungsgrundlage gemacht werden.

Durch Planung aktive Mobilität fördern

Verkehrsplanung und Städtebau sind in einem viel größeren Ausmaß als bislang gefordert, aktive Mobilität zu fördern. Dies umfasst eine Vielzahl an Maßnahmen, die je nach Stadt individuell geplant und umgesetzt werden können. Hierunter fallen zum Beispiel konkrete kleinteilige Maßnahmen wie etwa die Anpassung des verfügbaren Straßenraums an die Erfordernisse des Fuß- und Radverkehrs und die damit einhergehende Reduzierung von Barrieren und Trennwirkungen für Gehende und Radfahrende. Dabei sollte nicht nur auf die Erschließungs- und Verbindungsfunktion der Straße geachtet, sondern vor allem die Aufenthaltsqualitäten weiterentwickelt werden. Aktiv mobil zu sein, sollte Spaß machen und sicher sein. Hierzu trägt eine konfliktvermeidende Gestaltung des Straßenraums bei. Zum einen gilt es hierbei, auch die gewachsenen Platzansprüche von Fahrrädern, insbesondere von Lastenrädern zu berücksichtigen. Zum anderen sollten Fußgängerinnen und Fußgänger sich keinesfalls als Verkehrsteilnehmende zweiter Klasse oder von Fahrrädern oder Elektro-Rollern bedroht fühlen. Gerade der Fußverkehr nimmt zur Belebung von Stadtquartieren eine bedeutende Rolle ein.

Grundsätzlich sollten sämtliche baulichen Maßnahmen in übergeordnete, stadtweite Mobilitätskonzepte eingebunden werden. Hierzu gehört insbesondere eine adäquate Netzentwicklung und -gestaltung für den Radverkehr mit den bekannten Maßnahmenbündeln, wobei insbesondere durchgehende Velorouten mittels Fahrradstraßen die 15-Minuten-Stadt befördern könnten. Zur Reduzierung der Autoabhängigkeit ist der ÖPNV auszubauen; ebenso wie der Fußverkehr sind neuartige Verkehrsmittel wie Lastenräder oder E-Scooter in die kommunalen Mobilitätskonzepte zu integrieren. Dabei sollte sich die Transformation zur 15-Minuten-Stadt nicht auf die Wohn- und Nebenstraßen beschränken; Hauptverkehrsstraßen sind vielmehr aufgrund der potenziellen Verbesserungschancen hinsichtlich Gestaltung, Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität, Umwelt- und Mobilitätsbedingungen und Nutzungsintensität der anliegenden Flächen unbedingt mit einzu-beziehen (hier bietet das Hamburger Magistralen-Konzept ein gutes Beispiel).

Radverkehrsförderung ausweiten

Ein wesentliches, vielleicht noch unterschätztes Handlungsfeld zur Unterstützung aktiver Mobilität und verbesserter Naherreichbarkeit liegt in der Förderung des Radverkehrs durch Schulung und Verkehrserziehung. So lernen viele Kinder gar nicht mehr oder nur sehr spät Radfahren, hier sind flächendeckende Schulungen in den Grundschulen extrem nützlich. Aber auch Erwachsene können von Fahrradtrainings profitieren, um das Radfahren zu erlernen oder um Fahrsicherheit (z. B. bei E-Bikes) zu gewinnen. Kombiniert mit den anderen hier vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität dürfte sich so der Anteil der mit einem Fahrrad zurückgelegten Wege in der Bevölkerung erhöhen.

Ein besonderer Fokus sollte auf den Lastenrädern liegen, die beispielsweise die Nutzung des Autos bei Einkaufs- und Freizeitaktivitäten und die Anzahl von ‚Elterntaxis‘ an Kitas und Grundschulen verringern können. Eine Förderung kann in der Subventionierung individueller Anschaffungen liegen, aber auch im Aufbau von Verleihstrukturen für Lastenräder, die günstig oder sogar kostenfrei genutzt werden können.

Verkehrssicherheit erhöhen

Eine räumlich umfassend und konsequent umgesetzte Verkehrssicherheitsstrategie könnte die aktiven Verkehrsmodi und damit die Ziele der 15-Minuten-Stadt unterstützen. Hier liegt ein wesentlicher Schlüssel, um Menschen zu motivieren, ihre täglichen Wege mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen. In den Fokusgruppen-Workshops wurde in mehreren Städten insbesondere auf als unsicher wahrgenommene örtliche Gegebenheiten beim Radfahren verwiesen. Hierzu zählen beispielsweise zu enge, da zugeparkte Straßen, unübersichtliche Führungen des Radverkehrs an größeren Kreuzungen oder unklare Situationen bei für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen.

Die Maßnahmenbündel zur Steigerung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr und zur Konfliktvermeidung sind bekannt und müssten auf die konkreten örtlichen Gegebenheiten bezogen umgesetzt werden. Dies kann beispielsweise Maßnahmen zur Entschleunigung des Verkehrs (inklusive Geschwindigkeitsbegrenzungen), zur klaren und sicheren Wegeführung und Kreuzungsgestaltung (inklusive optimierter Ampelschaltungen), zur Verbesserung der Sichtbarkeit, aber auch zur Instandsetzung und Pflege bestehender Infrastruktur umfassen. Ein in Bezug auf die Verkehrssicherheit wichtiges, aber zumeist nicht ausreichend genutztes Handlungsfeld stellt zudem eine konsequente Verkehrsüberwachung und Ahndung von Verkehrsverstößen dar.

Kein Erfolg ohne Push-Maßnahmen

Zur Erreichung der Ziele der 15-Minuten-Stadt wären deutlich stärker als bisher nicht nur Angebotsverbesserungen für planerisch erwünschte Verkehrsmittel (Pull-Strategien), sondern auch Einschränkungen für den motorisierten Autoverkehr (Push-Strategien) erforderlich (vgl. FGSV 2022; Holz-Rau/Scheiner 2020). Dazu zählen die sehr wirksamen monetären Maßnahmen zum Anstieg der Pkw-Besitz- oder Nutzungskosten (in Paris erfolgt die Parkraumbewirtschaftung nunmehr abhängig von der Größe des Kfz), aber auch die Neuaufteilung des Straßenraumes auf Kosten des ruhenden und fließenden Autoverkehrs sowie eine Reduzierung der Geschwindigkeiten.

Um den Menschen in den Mittelpunkt der Planung zu stellen, sollte die kleinräumige Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad besser sein als mit dem Auto. Straßen sollten in Städten mehr als bloße Verkehrswege sein. Sie sind Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens, sie sind Orte der Versorgung, der Arbeit, der Freizeit sowie der Begegnung. Eine veränderte Straßenraumaufteilung mit verbesserter Aufenthaltsfunktion und -qualität erlaubt darüber hinaus den Bedarfen der Klimaanpassung (Versickerungsflächen schaffen, Hitzeinseln vermeiden) gerecht zu werden und damit die Gesundheit der Bevölkerung in den Städten zu verbessern.

Mehr Handlungsspielraum für Kommunen

Kommunale Planerinnen und Planer können in der Regel am besten einschätzen, welche Maßnahmen geeignet sind, defizitäre Bedingungen für die aktive Mobilität zu beseitigen und Konfliktpunkte aufzulösen. Aktuell agieren Kommunen allerdings in einem sperrigen rechtlichen Rahmen, der es ihnen oft nicht ermöglicht, die Verkehrswende voranzubringen. Für Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes, bestehend aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, Car- und Radsharing etc., fehlen den kommunalen Planerinnen und Planern rechtssichere Anordnungsmöglichkeiten, beispielsweise zur Anordnung von Tempo 30 auf Hauptstraßen, bei der Parkraumbewirtschaftung oder in der Flexibilität bei der Stellplatzbaupflicht.

Unter der Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ fordern daher bereits über 1.100 Städte, Gemeinden und Landkreise mehr Entscheidungsfreiraum für Kommunen. Dafür sind Reformen der entsprechenden Gesetze und Ordnungen notwendig. Explizit sind hier das Straßenverkehrsgesetz (StVG), die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und die verschiedenen Landesbauordnungen zu nennen.

Bestehendes Recht ausnutzen

Viele für die 15-Minuten-Stadt sinnvolle Maßnahmen sind auch ohne Änderungen von Rechtsverordnungen oder Gesetzen schon jetzt sofort möglich. Kommunen verfügen gerade im Verkehrs- und Mobilitätsbereich über Handlungsmöglichkeiten, die nicht ausgeschöpft werden. Dieses betrifft weite Bereiche des Verkehrs- und Bauplanungsrechts. Beispielsweise könnten Fahrradstraßen vermehrt mit Diagonalsperren für den Kfz-Verkehr zur Vermeidung von Durchgangsverkehren versehen werden. Bei der Festlegung von Baugebieten sollte deren Erreichbarkeit im Sinne einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden (BauGB § 1 (6)), Bebauungspläne für den Bestand können die Widmung von Verkehrsflächen festlegen (BauGB § 9 (1)), im öffentlichen Raum können Parkflächen für Carsharing bestimmt werden (CsgG § 3) und vieles mehr.

Im Verkehrs- und Mobilitätsbereich bieten sich zudem durch eine strenge Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, die Ahndung von Verkehrsverstößen (wie das illegale Parken auf Geh- und Radwegen und in Kreuzungsbereichen) und die Einhaltung von Sicherheitsregeln für Kommunen klare Handlungserfordernisse. Strikte Kontrollen würden die Aufenthaltsqualität im Stadtraum und insbesondere die Verkehrssicherheit für aktive Verkehrsmodi unmittelbar erhöhen, werden oft aber nur sehr unzulänglich umgesetzt. Hier ist zudem der verstärkte Einsatz von digitalen Systemen sinnvoll, für die eventuell Gesetzesänderungen erforderlich sind.

Personalkapazitäten ausbauen und effizient einsetzen

Die Verkehrswende stockt in sehr vielen Kommunen an den mangelnden Personalkapazitäten in der planenden und bauausführenden Verwaltung auf allen relevanten Ebenen. Hierdurch werden entsprechende Konzepte erst gar nicht entwickelt, konkrete Maßnahmen können planerisch nicht vorbereitet werden oder können nicht oder nur mit großer zeitlicher Verzögerung baulich umgesetzt werden. Es ist daher dringend geboten, durch Umwidmung und Neuschaffung die Anzahl der Personalstellen für Planung und Umsetzung der Verkehrswende deutlich zu erhöhen sowie Verwaltungsabläufe durch Digitalisierung und eine ressortübergreifende Optimierung effizienter zu machen. Hierzu bedarf es einer mutigen und zielgerichteten, über Wahlperioden hinausgehenden politischen Unterstützung.

15-Minuten-Stadt-Checks einführen

Die in den Kommunen bereits etablierten und beliebten Fußverkehrs-Checks (vgl. FUSS e.V. 2018; Zukunftsnetz Mobilität NRW 2018) könnten als analytisch-partizipative Verfahren weiterentwickelt werden, in denen

Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit Fachleuten und Vertreterinnen und Vertretern der Kommune für das Leitbild der 15-Minuten-Stadt die Bedingungen in einem bestimmten Gebiet untersuchen und bewerten. Kleinräumige Erreichbarkeitsanalysen wie in dieser Studie wären ein elementarer Einstieg in die lokale Bestandsanalyse, in der fehlende Alltagsziele, Schwächen in der Infrastruktur und Defizite in der Zugänglichkeit, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit für aktive Verkehrsmodi identifiziert werden sollten. Die Ziele sind, die 15-Minuten-Stadt vor Ort zu fördern und mit solchen 15-Minuten-Stadt-Checks konkrete Verbesserungsvorschläge und infrastrukturelle Maßnahmen herauszuarbeiten. Zur Entwicklung eines verbindlich zu erhebenden Kanons an Datengrundlagen, geeigneter Prüfroutinen und Verfahrensschritte, aber auch entsprechender Instrumente zur Maßnahmenwirkung und -kontrolle wird ein Forschungsbedarf gesehen.

Lokale Akteure beteiligen

Die Verkehrswende stellt eine komplexe, gesamtgesellschaftliche Aufgabe dar, die viele Akteure und Interessen umfasst. Um tragfähige Lösungen zur Umgestaltung der Städte zu finden und durchzusetzen, bedarf es eines breiten gesellschaftlichen Konsenses. Partizipative Planung und der Dialog zwischen verschiedenen Interessengruppen sind dabei unerlässlich. Ohne die intensive Kommunikation mit der Bürgerschaft und den Anliegern vor Ort, frühzeitig und proaktiv, lassen sich Veränderungen nicht umsetzen. Während der Dialog mit desinformationsanfälligen Menschen Geduld und Fingerspitzengefühl erfordert, zeigen Anliegerinnen und Anlieger häufig spürbares Interesse und bringen sich entsprechend ein, insbesondere wenn es um eine Verbesserung der eigenen Lebensqualität geht. Um Enttäuschungen zu vermeiden, ist gegenüber der Bürgerschaft ein transparentes Erwartungsmanagement wichtig. Gleichzeitig sollten örtliche Initiativen gestärkt, lokale Unternehmen eingebunden und, so gut wie möglich, Bedenken abgebaut werden (vgl. Bauer et al, 2024). Die Beteiligung lokaler Akteure und verknüpfte Kommunikationsstrategien sind eng zu verzahnen.

Kommunikation ist zentral

Die Verkehrswende umzusetzen, ist konfliktreich. International sammeln Städte Erfahrungen in der Umgestaltung des Straßenraumes und dem Umgang mit Gegenstimmen. Um die Akzeptanz von Maßnahmen zu erhöhen, kann das kommunikative Framing entscheidend sein. Maßnahmen der 15-Minuten-Stadt sollten mit den gesundheitlichen Effekten, der verbesserten Verkehrssicherheit oder der gestiegenen Lebensqualität verknüpft werden. Das Programm „Lebendige Ortsmitten“ des Landes Baden-Württemberg ist hierfür ein gutes Beispiel (vgl. aktivmobil BW 2024). Lokale Bildungskampagnen können über die Vorteile von kurzen Wegen, weniger Verkehr und nachhaltiger Mobilität aufklären, über deren gesundheitliche Wirkungen, die positiven Effekte auf die lokale Ökonomie und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität informieren und auch die externen Kosten des motorisierten Verkehrs aufzeigen.

Unterstützt werden kann dies durch datengestützte Evaluationen, beispielsweise Vorher/Nachher-Erhebungen, die die Wirkungen von Maßnahmen untersuchen. Sie helfen Befürchtungen zu widerlegen und positive Effekte (z. B. weniger Unfälle, bessere Luftqualität, mehr Umsatz im Einzelhandel usw.) nachzuweisen (vgl. Bauer et al. 2023; UBA 2023). Temporäre Maßnahmen können den Mehrwert erlebbar machen und zugleich Nachbesserungen ermöglichen. In der Regel schüren sie aber auch Widerstände. Umso wichtiger ist es, klar zu kommunizieren, was nach der Erprobungsphase passieren soll und unter welchen Umständen eine temporäre Maßnahme dauerhaft umgesetzt würde. Die bisherigen Erfahrungen bekräftigen, dass mutige Führungskräfte in der Verwaltung und Kommunalpolitik viel bewegen können. Das Beispiel der Bürgermeisterin von Paris, Anne Hidalgo, zeigt, welche Dynamik die klare Kommunikation einer Vision und deren konsequente Umsetzung für die Zukunft einer Stadt entfalten kann.

Forschungs- und Förderbedarfe

Zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen besteht weiterer Forschungs- und Förderbedarf zur Forcierung von aktiver Mobilität und nahräumlicher Erreichbarkeit in den Städten und zur Unterstützung

der Umsetzung des Leitbilds der 15-Minuten-Stadt durch raumwissenschaftliche Forschung und übergeordnete Netzwerkstrukturen. Konkret könnten Forschungsprojekte zur Weiterentwicklung des Konzepts der 15-Minuten-Stadt vor allem in Bezug auf eine Einbindung des ÖPNV und die Behandlung von geringverdichteten Gebieten gefördert werden. Weiterhin könnten die Entwicklung der zuvor erwähnten innovativen 15-Minuten-Stadt-Checks, die Entwicklung praxistauglicher Instrumente der Naherreichbarkeitsplanung und zur Wirkungsevaluierung und die Integration dieser Ansätze in Planungsprozesse unterstützt werden. Erforderlich wäre auch die Schaffung bundesweiter aktueller und verlässlicher Datengrundlagen zu den Zielgelegenheiten, um die Ergebnisse dieser Studie verlässlich fortschreiben zu können und so ein kontinuierliches Monitoring zur Naherreichbarkeit zu ermöglichen. Zur Fortschreibung dieser Studie würde auch eine Gegenüberstellung der Ergebnisse mit den erst im Jahr 2025 verfügbaren Daten der MiD 2023 zählen.

Daneben könnten zusätzliche Förderprogramme für Kommunen aufgelegt werden, die das Konzept der 15-Minuten-Stadt beispielhaft erproben, gezielt kommunizieren und konkret umsetzen möchten. Diese Bemühungen könnten ergänzt werden durch die Etablierung überregionaler Netzwerke, die Austauschmöglichkeiten über entsprechende Umsetzungsstrategien und einen erfolgsversprechenden Umgang mit Hemmnissen bieten. Ebenso könnten künftig in der Ausbildung und vor allem in der berufsbegleitenden Weiterbildung Thema und Konzept der 15-Minuten-Stadt vermehrt vermittelt werden, zumal es sich gezeigt hat, dass das Konzept bei Planerinnen und Planern noch nicht durchweg bekannt ist.

Literaturverzeichnis

- Abdelfattah, L.; Deponte, D.; Fossa, G., 2022: The 15-minute city: interpreting the model to bring out urban resiliencies. *Transportation Research Procedia*, 60. Jg.: 330–337. DOI: 10.1016/j.trpro.2021.12.043.
- Adam, B.; Sommer, R.-M., 2024: Naherreichbarkeit und Klimaanpassung in der Stadtplanung. *RaumPlanung* (228 / 5-2024): 39–44.
- Agence de la Mobilité de la Ville de Paris, 2024: Fiches actions du Plan de Mobilité. Zugriff: <https://cdn.paris.fr/paris/2024/03/29/partie-4-fiches-actions-vf-zY9N.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].
- aktivmobil BW, 2024: Attraktive Ortsmitten für Baden-Württemberg. Zugriff: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/lebendige-ortsmitten-fuer-bw> [abgerufen am 14.11.2024].
- Allam, Z.; Bibri, S. E.; Chabaud, D.; Moreno, C., 2022: The '15-Minute City' concept can shape a net-zero urban future. *Humanities and Social Sciences Communications*, 9. Jg. (1): 1–5. DOI: 10.1057/s41599-022-01145-0.
- Angstmann, M.; Gärtner, S., 2024: Kurze Wege für wen und was? Die digitale, produktive und nachhaltige 15-Minuten-Stadt. *RaumPlanung* (228 / 5-2024): 53–59.
- Barbieri, L.; D'Autilia, R.; Marrone, P.; Montella, I., 2023: Graph Representation of the 15-Minute City: A Comparison between Rome, London, and Paris. *Sustainability*, 15. Jg. (4): 3772. DOI: 10.3390/su15043772.
- Bartels, B.; Erbsmehl, C. T., 2014: *Bewegungsverhalten von Fußgängern im Straßenverkehr - Teil 1*. Herausgeber: Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. FAT-Schriftenreihe 267. Berlin.
- Bartels, B.; Liers, H., 2014: *Bewegungsverhalten von Fußgängern im Straßenverkehr - Teil 1*. Herausgeber: Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. FAT-Schriftenreihe 268. Berlin.
- Bauer, U.; Bettge, S.; Stein, T., 2023: *Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten*. Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (DifU). Berlin.
- Bauer, U.; Ruhrort, L.; Gebhard, V.; Lorenz, F.; Wieser, G.; Leth, U.; Haas, V.; Kirby, N.; Schneidmesser von, D.; Grisby, J.; Sandor, V.; Müller, J.; Tiran, J.; Remonate, F., 2024: *Superblocks – zwischen Verkehrsberuhigung und nachhaltiger Transformation des öffentlichen Raumes*. Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock. Herausgeber: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). Berlin. DOI: 10.34744/nnmy-rq95.
- Baukostensenkungskommission, 2015: *Bericht der Baukostensenkungskommission des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen*. Herausgeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Berlin. Zugriff: <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/publikationen/wohnen/buendnis-bezahlbares-wohnen-baukostensenkungskommission.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].
- BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Hg., 2021a: *Neue Leipzig-Charta. Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl*. Bonn. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2021/neue-leipzig-charta-pocket.html> [abgerufen am 14.11.2024].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Hg., 2021b: Neue Stadtquartiere – Konzepte und gebaute Realität. BBSR-Online-Publikation, 04/2021, Bonn. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2021/bbsr-online-04-2021-dl.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, 2023: Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. Referenztabellen Deutschland. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html> [abgerufen am 14.11.2024].

Beck, F. K.; Diller, C., 2024: Die 15-Minuten-Stadt. Ein neues Leitbild für die Stadtentwicklung. *RaumPlanung* (228 / 5-2024): 61–64.

Becker, H.; Jessen, J.; Sander, R., 1998: Auf der Suche nach Orientierung – das Wiederaufleben der Leitbildfrage im Städtebau. In: Becker, H.; Jessen, J.; Sander, R. (Hrsg.): *Ohne Leitbild? Städtebau in Deutschland und Europa*. Stuttgart: 10–17.

Berrill, P.; Nachtigall, F.; Javaid, A.; Milojevic-Dupont, N.; Wagner, F.; Creutzig, F., 2024: Comparing urban form influences on travel distance, car ownership, and mode choice. *Transportation Research Part D*, 128: 104087. DOI: 10.1016/j.trd.2024.104087.

Bitzer, T. F., 2010: *Mikroskopische Modellierung und Simulation des Fußgängerverkehrs*. Dissertation. Stuttgart: Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart.

Bezirksamt Hamburg-Nord, 2023: *Fuhlsbüttel 2040. Ein Stadtteilentwicklungskonzept für Fuhlsbüttel*. Zugriff: <https://www.hamburg.de/resource/blob/71258/626021001fa80365aa1f25f74030446e/d-bericht-data.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.), 2007: *Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt*. Zugriff: https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtentwicklung/leipzig_charta_de_bf.pdf [abgerufen am 14.11.2024].

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, o. J.: *RegioStaR Regionalstatistische Raumtypologie für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Bonn. Zugriff: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html> [abgerufen am 14.11.2024].

Büttner, B.; Seisenberger, S.; Baquero Larriva, M. T.; Rivas deGante, A. G.; Haxhija, S.; Ramírez, A.; McCormick, B., 2022: *Urban Mobility Next 9 ±15-Minute City: Human-centred planning in action*. Mobility for more liveable urban spaces. EIT Urban Mobility. Munich. Zugriff: <https://www.eiturbanmobility.eu/%C2%B115-minute-city-human-centred-planning-in-action> [abgerufen am 14.11.2024].

Büttner, B.; Seisenberger, S.; Silva, C.; Teixeira, J. F.; Papa, E.; Cao, M., 2024: *Mapping of 15-minute City Practices. Overview on strategies, policies and implementation in Europe and beyond*. Report from DUT's 15-minute City Transition Pathway. Driving Urban Transitions Partnership. Zugriff: https://dutpartnership.eu/wp-content/uploads/2024/06/DUT_15mC-Mapping_digital_final.pdf [abgerufen am 14.11.2024].

Calafiore, A.; Dunning, R.; Nurse, A.; Singleton, A., 2022: *The 20-minute city: An equity analysis of Liverpool City Region*. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 102. Jg.: 103111. DOI: 10.1016/j.trd.2021.103111

Cao, X.; Naess, P.; Wolday, F., 2019: *Examining the effects of the built environment on auto ownership in two Norwegian urban regions*. *Transportation Research Part D*, 67: 464–474. DOI: 10.1016/j.trd.2018.12.020.

Capasso Da Silva, D.; King, D. A.; Lemar, S., 2020: Accessibility in Practice: 20-Minute City as a Sustainability Planning Goal. *Sustainability*, 12. Jg. (1): 1–20. DOI: 10.3390/su12010129.

Caselli, B.; Carra, M.; Rossetti, S.; Zazzi, M., 2022: Exploring the 15-minute neighbourhoods. An evaluation based on the walkability performance to public facilities. *Transportation Research Procedia*, 60. Jg.: 346–353. DOI: 10.1016/j.trpro.2021.12.045.

Chlond, B.; Ecke, L.; Magdolen, M.; Vallee, J.; Vortisch, P., 2024: The German Mobility Panel: Lessons Learned from a Longitudinal Travel Behavior Survey over 30 Years. *Transportation Research Record*. Volume 2678, Issue 12: 1826–1842. DOI: 10.1177/03611981241252782.

Duany, A.; Steuteville, R., 2021: Defining the 15-minute city. Zugriff: <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city> [abgerufen am 14.11.2024].

Duany, A.; Steuteville, R., 2022: From slogan to substance, planning the 15-minute city. Zugriff: <https://www.cnu.org/publicsquare/2022/12/13/slogan-substance-planning-15-minute-city> [abgerufen am 14.11.2024].

Dunning, R.; Calafiore, A.; Nurse, A., 2021: 20-minute neighbourhood or 15-minute city? *Town & Country Planning*, 90. Jg.: 157–159. Zugriff: <https://livrepository.liverpool.ac.uk/3127722/> [abgerufen am 14.11.2024].

Ferrer-Ortiz, C.; Marquet, O.; Mojica, L.; Vich, G., 2022: Barcelona under the 15-Minute City Lens: Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times. *Smart Cities*, 5. Jg. (1): 146–161. DOI: 10.3390/smartcities5010010.

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2022: E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Köln. Zugriff: <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/990.v.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2025 (im Erscheinen): Empfehlungen zur Erreichbarkeitsplanung (Arbeitstitel). Köln.

Finken, J., 2020: Die 15-Minuten-Seestadt. In: *Wirtschaftsstandort Mönchengladbach*. Mönchengladbach: 22–23. Zugriff: https://wirtschaftsstandort-niederrhein.de/wp-content/uploads/2020/11/Wirtschaftsstandort-MG-2020_Herbst_lowres_DS-1.pdf [abgerufen am 14.11.2024].

FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland (Hrsg.), 2018: Fußverkehrs-Checks & Fußverkehrs-Audits. Informationen zur Durchführung von Fußverkehrs-Checks. Berlin. Zugriff: <https://umkehr-fuss-online-shop.de/kostenlose-downloads/category/21-fussverkehrs-audit.html?download=393:check-broschuere> [abgerufen am 14.11.2024].

Gaglione, F.; Gargiulo, C.; Zucaro, F.; Cottrill, C., 2022: Urban accessibility in a 15-minute city: a measure in the city of Naples, Italy. *Transportation Research Procedia*, 60. Jg.: 378–385. DOI: 10.1016/j.trpro.2021.12.049.

Garnier, M.; Moreno, C., 2020: Ville du 1/4 d’heure: Du concept à la mise en place. *LIVRE BLANC*, Bd. 2.

Gemeente Utrecht, 2021: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. *Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040*. Utrecht. Zugriff: <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/ruimtelijke-strategie-utrecht-2040> [abgerufen am 14.11.2024].

Glock, J.-P.; Gerlach, J., 2023: Berlin Pankow: a 15-min city for everyone? A case study combining accessibility, traffic noise, air pollution, and socio-structural data. *European Transport Research Review*, 15. Jg. (1): 1–14. DOI: 10.1186/s12544-023-00577-2.

- Gorrini, A.; Presicce, D.; Messa, F.; Choubassi, R., 2023: Walkability for children in Bologna: Beyond the 15-minute city framework. *Journal of Urban Mobility*, 3. Jg.: 100052. DOI: 10.1016/j.urbmob.2023.100052.
- Groupe Paris en Commun, 2021: Communication : Le Paris du Quart d'heure, Big Bang de la proximité à Paris. Zugriff: <https://www.groupepec.paris/2021/06/01/communication-le-paris-du-quart-dheure-big-bang-de-la-proximite-a-paris/> [abgerufen am 14.11.2024].
- Hewett, F.; Koksall, C., 2023: 20 minute to what? *Town & Country Planning*, 92. Jg. (2): 108–111.
- Holz-Rau, C.; Scheiner, J., 2020: Raum und Verkehr – ein Feld komplexer Wirkungsbeziehungen. Können Interventionen in die gebaute Umwelt klimawirksame Verkehrsemissionen wirklich senken? In: Reutter, U.; Holz-Rau, C.; Albrecht, J.; Hülz, M. (Hrsg.): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. *Forschungsberichte der ARL 14*. Hannover. Zugriff: https://www.arl-net.de/system/files/media-shop/pdf/fb/fb_014/04_holzrau_scheiner.pdf [abgerufen am 14.11.2024].
- Hosford, K.; Beirsto, J.; Winters, M., 2022: Is the 15-minute city within reach? Evaluating walking and cycling accessibility to grocery stores in Vancouver. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 14. Jg.: 100602. DOI: 10.1016/j.trip.2022.100602.
- Jermann, J., 2004: GIS-basiertes Konzept zur Modellierung von Einzugsbereichen auf Bahnhofstestellen. IVT-Schriftenreihe Bd. 129. Zürich. Zugriff: <https://www.research-collection.ethz.ch/bitstream/handle/20.500.11850/47953/eth-27534-02.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].
- Jessen, J., 2018: Leitbilder der Stadtentwicklung. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: 1399–1410.
- Kissel, L., 2023: »15-Minuten-Stadt«. Wo der Traum vom urbanen Bullerbü an Grenzen stößt. *DER SPIEGEL*, 04.01.2023.
- Knap, E.; Ulak, M. B.; Geurs, K. T.; Mulders, A.; van der Drift, S., 2023: A composite X-minute city cycling accessibility metric and its role in assessing spatial and socioeconomic inequalities – A case study in Utrecht, the Netherlands. *Journal of Urban Mobility*, 3. Jg.: 100043. DOI: 10.1016/j.urbmob.2022.100043.
- Koksall, C.; Hewett, F.; Sherriff, G., 2023: A 20-minute neighbourhood map of manchester and salford. *Town & Country Planning*, 92. Jg. (3): 182–186. Zugriff: <https://www.tcpa.org.uk/special-issue-on-20-minute-neighbourhoods/> [abgerufen am 14.11.2024].
- KBA – Kraftfahrt-Bundesamt, 2024: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden, Stand 1. Januar 2024. Flensburg.
- Kunzmann, K. R., 2022: Die 15-Minuten-Stadt. Chance oder Falle? *PlanerIn* (4-22): 12–13.
- Kunzmann, K. R., 2024: Die 15-Minuten Stadt: Transformation zur weiteren sozialen Fragmentierung der Stadt. *RaumPlanung* (228 / 5-2024): 76–80.
- Kurth, D., 2021: In 15 Minuten zur Europäischen Stadt? *StadtBauwelt* (19/2021): 28–29.
- Levinson, D. M., 2019: *The 30-Minute City. Designing for Access*. Sydney.
- Magistrat der Stadt Wien, 2022: Smart Klima City Strategie Wien. Der Weg zur Klimamusterstadt. Wien. Zugriff: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4312569> [abgerufen am 14.11.2024].

Marquet, O.; Anguelovski, I.; Nello-Deakin, S.; Honey-Rosés, J., 2024: Decoding the 15-Minute City Debate: Conspiracies, Backlash, and Dissent in Planning for Proximity. *Journal of the American Planning Association*. DOI: 10.1080/01944363.2024.2346596.

MiD – Mobilität in Deutschland, 2017: Publikationen zur Erhebungswelle 2017. Zugriff: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/publikationen2017.html> [abgerufen am 14.11.2024].

Mohammadi, M.; Davatgari, A.; Asgharpour, S.; Shabanpour, R.; Mohammadian, A.; Derrible, S.; Pendyala, R. M.; Salon, D., 2024: The interaction between the recent evolution of working from home and online shopping. *Transportation*. DOI: 10.1007/s11116-024-10506-4.

Moreno, C., 2016: La ville du quart d'heure: Pour un nouveau chrono-urbanisme, *La Tribune*, 05. Okt. 2016. Zugriff: <https://www.la Tribune.fr/regions/smart-cities/la-tribune-de-carlos-moreno/la-ville-du-quart-d-heure-pour-un-nouveauchrono-urbanisme-604358.html> [abgerufen am 14.11.2024].

Moreno, C., 2021: Living in proximity in a living city. *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation* (3): 1-11. DOI: 10.12893/gjcpi.2021.3.8.

Moreno, C., 2024: *The 15-Minute City: A Solution for Saving Our Time & Our Planet*. Hoboken.

Moreno, C.; Allam, Z.; Chabaud, D.; Gall, C.; Pralong, F., 2021: Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4. Jg. (1): 93–111. DOI: 10.3390/smartcities4010006.

Naess, P., 2014: Tempest in a Teapot. The exaggerated problem of transport-related residential self-selection as a source of error in empirical studies. *Journal of Transport and Land Use*, 7(3): 57–79. DOI: 10.5198/jtlu.v7i3.491.

Noworól, A.; Kopyciński, P.; Hałat, P.; Salamon, J.; Hołuj, A., 2022: The 15-Minute City – The Geographical Proximity of Services in Krakow. *Sustainability*, 14. Jg. (12): 7103. DOI: 10.3390/su14127103

O’Gorman, S.; Dillon-Robinson, R., 2021: 20 Minute Neighbourhoods in a Scottish Context. DOI: 10.7488/era/808.

Olivari, B.; Cipriano, P.; Napolitano, M.; Giovannini, L., 2023: Are Italian cities already 15-minute? Presenting the Next Proximity Index: A novel and scalable way to measure it, based on open data. *Journal of Urban Mobility*, 4. Jg.: 100057. DOI: 10.1016/j.urbmob.2023.100057.

openrouteservice (ORS), 2024: Travel Speeds. Zugriff: <https://giscience.github.io/openrouteservice/technical-details/travel-speeds/> [abgerufen am 14.11.2024].

Pillat, J.; Weiß, C.; Reinfeld, N.; Knese, D.; Forkert, S., 2023: *ModelRad. Die Modellierung des Radverkehrs – Einflussfaktoren und Parametrisierung*. Herausgeber: BMDV – Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Berlin. DOI: 10.48718/158a-6578.

Pozoukidou, G.; Chatziyiannaki, Z., 2021: 15-Minute City: Decomposing the New Urban Planning Eutopia. *Sustainability*, 13. Jg. (2): 928. DOI: 10.3390/su13020928.

Reckwitz, A., 2018: *Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne*. 5. Auflage. Berlin.

- Schimohr, K.; Heinen, E.; Naess, P.; Scheiner, J., 2025: Changes in mode use after residential relocation: interrelations between travel attitudes, residential preferences and the built environment. *Transportation Research Part D* 139: 104556. DOI: 10.1016/j.trd.2024.104556.
- Schleinitz, K.; Petzoldt, T.; Franke-Bartholdt, L.; Krems, J. F.; Gehlert, T., 2017: The German Naturalistic Cycling Study – Comparing cycling speed of riders of different e-bikes and conventional bicycles. *Safety Science*, 92. Jg.: 290–297. DOI: 10.1016/j.ssci.2015.07.027.
- Schubert, S.; Eckert, K.; Dross, M.; Michalski, D.; Preuß, T.; Schröder, A., 2023: Dreifache Innenentwicklung. Definition, Aufgaben und Chancen für eine umweltorientierte Stadtentwicklung. Hintergrund Mai/2023. Herausgeber: Umweltbundesamt. Dessau-Roßlau. Zugriff: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/230515_uba_hg_dreifacheinnenentwicklung_2auflg_br.pdf [abgerufen am 14.11.2024].
- Siebrand, J.-O.; Färber, C., 2022: Hamburg 2040. 15-Minuten Stadt: ein geeignetes Leitbild für die Stadt der Zukunft? *Das Magazin der Handelskammer Hamburg*. Hamburg. Zugriff: <https://hamburger-wirtschaft.de/hamburg-2040/ein-geeignetes-leitbild-fuer-die-stadt-der-zukunft/> [abgerufen am 14.11.2024].
- Siedentop, S.; Gerten, C., 2023: Von der ‚15-Minuten-Stadt‘ zum ‚30-Minuten-Land‘. *ILS-IMPULSE* (3). DOI: 10.58122/vpzz-1g58.
- Spiekermann, K., 2000: Räumliche Leitbilder in der kommunalen Planungspraxis. *Archiv für Kommunalwissenschaften*, 39. Jg. (2): 299–323. Zugriff: <https://repository.difu.de/handle/difu/52134> [abgerufen am 14.11.2024].
- Stadt Leipzig, 2018: Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ – Dokumentation von Kennziffern der Mobilität für die Stadt Leipzig. Leipzig.
- STAWAL-Projektteam, 2024: Stadtstruktur, Wohnstandortwahl und Alltagsmobilität. Neue Befunde für die Stadt- und Verkehrsentwicklung. Berlin, Dortmund. DOI: 10.34744/v8jz-yv89.
- Staricco, L., 2022: 15-, 10- or 5-minute city? A focus on accessibility to services in Turin, Italy. *Journal of Urban Mobility*, 2. Jg.: 100030. DOI: 10.1016/j.urbmob.2022.100030.
- StMB – Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Hrsg.), 2022: Mobilitätskonzepte in neuen Wohnquartieren – Mobilität sichern, Flächen und Emissionen sparen, Wohnqualität schaffen. Zugriff: <https://backend.repository.difu.de/server/api/core/bitstreams/00ef0791-b2da-40a1-b7ec-f9b427b5e7a0/content> [abgerufen am 14.11.2024].
- SUSTRANS, 2020: What is a 20-minute neighbourhood? Zugriff: <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/get-active/2020/in-your-community/what-is-a-20-minute-neighbourhood> [abgerufen am 14.11.2024].
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.), 2017: Umwelt- und Aufenthaltsqualität in urbanen Quartieren. Empfehlungen zum Umgang mit Dichte und Nutzungsmischung. Dessau-Roßlau. Zugriff: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/fachbroschuere_umwelt-aufenthaltsqualitaet_urbane-quartiere.pdf [abgerufen am 14.11.2024].
- UBA – Umweltbundesamt (Hrsg.), 2023: Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Umgestaltung des Straßenraums - Ein Blick in die deutsche und europäische Praxis. Dessau-Roßlau. Zugriff: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/schluesselfaktoren_umgestaltung_strassenraum_dt.pdf [abgerufen am 14.11.2024].

Ulloa-Leon, F.; Correa-Parra, J.; Vergara-Perucich, F.; Cancino-Contreras, F.; Aguirre-Nuñez, C., 2023: "15-Minute City" and Elderly People: Thinking about Healthy Cities. *Smart Cities*, 6. Jg. (2): 1043–1058. DOI: 10.3390/smartcities6020050.

Ville de Paris, 2019: Le kiosque citoyen: un espace d'accueil et d'expression. Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/le-kiosque-citoyen-un-espace-d-accueil-et-d-expression-6595> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2021a: Plan Vélo 2021-2026. Paris 100% cyclable. Zugriff: <https://cdn.paris.fr/paris/2021/11/18/80f9fd1e6d5012e0a4a9820bd6adfd56.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2021b: La vitesse limitée à 30 km/h dans la majorité des voies parisiennes. Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/generalisation-de-la-vitesse-a-30-km-h-les-parisiens-ont-donne-leur-avis-16967> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2021c: Pacte parisien de la proximité. Zugriff: <https://cdn.paris.fr/paris/2021/11/10/596513a6156ae13e496d7cc1c4ae5acb.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2022a: Le label « Fabriqué à Paris », qu'est-ce que c'est ? Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/le-label-fabrique-a-paris-5152> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2022b: Paris ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité. Zugriff: <https://www.paris.fr/dossiers/paris-ville-du-quart-d-heure-ou-le-pari-de-la-proximite-37> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2023a: Code de la rue. Pour un espace public respecté, partagé, apaisé. Zugriff: https://cdn.paris.fr/paris/2023/08/09/code-de-la-rue_compressed-2-gt0n.pdf [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2023b: Plan Piéton 2023-2030. Paris : Priorité Piéton ! Zugriff: <https://cdn.paris.fr/presse/2023/11/27/b0cbe191ff305f9a99364cc964d35117.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2023c: Les cours oasis. Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/les-cours-oasis-7389> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2024a: Paris Accessible. Zugriff: https://cdn.paris.fr/paris/2024/08/07/dp_accessibilite_francais_numerique-vQ8W.pdf [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2024b: Le bilan des déplacements à Paris en 2022. Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/le-bilan-des-deplacements-a-paris-en-2022-24072> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2024c: Paris réforme son stationnement. Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/paris-reforme-son-stationnement-17981> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2024d: Inédit : le vélo surpasse la voiture à Paris et en petite couronne (et de loin). Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/inedit-le-velo-surpasse-la-voiture-a-paris-et-en-petite-couronne-et-de-loin-26832> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2024e: Plus de 200 « rues aux écoles » dans Paris. Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197> [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2024f: Les déplacements en 2023. Zugriff: https://cdn.paris.fr/paris/2024/06/14/paris_ra2023-les-deplacements-en-2023-2-pages-mVvy.pdf [abgerufen am 14.11.2024].

Ville de Paris, 2024g: Une zone à trafic limité dans le centre de Paris après les Jeux. Zugriff: <https://www.paris.fr/pages/paris-cree-une-zone-apaisee-dans-le-centre-de-la-capitale-20426> [abgerufen am 14.11.2024].

Werner, L., 2022: Die 15-Minuten-Stadt. *Alter Wein in neuen Schläuchen? PlanerIn* (4-22): 9–11.

Willberg, E.; Fink, C.; Toivonen, T., 2023: The 15-minute city for all? – Measuring individual and temporal variations in walking accessibility. *Journal of Transport Geography*, 106. Jg.: 103521. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2022.103521.

Yin, C.; Chen, Y.; Sun, B., 2024: Examining the relationship between car ownership, car use, and exercise: Role of the built environment. *Cities* 149: 104943. DOI: 10.1016/j.cities.2024.104943.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.), 2018: Fußverkehrs-Checks. Leitfaden zur Durchführung. Köln. Zugriff: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/39f16ca9607135d81daf06003a7444d0/znm-leitfaden-fussverkehrs-check.pdf> [abgerufen am 14.11.2024].

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 2.1 Modifizierter Rahmen der 15-Minuten-Stadt	13
Abbildung 2.2 Der Radius der 15-Minuten-Stadt: vom 5-Minuten-Fußweg zur 15-Minuten-Nachbarschaft mit dem E-Bike	14
Abbildung 2.3 Auswahl an Städten, die eine 10-, 15- oder 20-Minuten-Stadt/Nachbarschaft umsetzen möchten	17
Abbildung 2.4 Formen der Kritik an der 15-Minuten-Stadt	22
Abbildung 3.1 Dimensionen, Kategorien und Gelegenheitsarten der Indikatoren zur 15-Minuten-Stadt	27
Abbildung 3.2 Effekte von Gefälle und Steigung auf die Basisgeschwindigkeit in der Altersgruppe 16- bis unter 40-Jährige im Fußverkehr und im Radverkehr	30
Abbildung 3.3 Exemplarische Visualisierung der Fußwegzeit zur nächsten Postfiliale, der Radfahrzeit zur nächsten weiterführenden Schule und der Anzahl an in 15 Minuten erreichbaren Hausärzte für den Raum Hamburg	31
Abbildung 3.4 Exemplarische Visualisierung der Indikatoren X-Minuten-Stadt, 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad, 15-Minuten-Stadt-Index für den Raum Hamburg	32
Abbildung 3.5 Zusammenhang zwischen 15-Minuten-Stadt-Indikatoren nach Stadtgrößenklasse	33
Abbildung 3.6 Bestimmtheitsmaß (r^2) zwischen Mindestniveaus des 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrads und dem 15-Minuten-Stadt-Index	34
Abbildung 3.7 Fallstudienstädte und Untersuchungsgebiete	35
Abbildung 3.8 Stichprobenausschöpfung der Haushaltsbefragung	36
Abbildung 4.1 Gemeindeklassifizierung nach dem Indikator der X-Minuten-Stadt	39
Abbildung 4.2 Gemeindeklassifizierung nach dem 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad	40
Abbildung 4.3 Gemeindeklassifizierung nach dem 15-Minuten-Stadt-Index	41
Abbildung 4.4 Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt nach Stadtgrößenklasse	42
Abbildung 4.5 Die jeweils zehn Städte mit den besten Indikatorwerten zur 15-Minuten-Stadt je Stadtgrößenklasse	44
Abbildung 4.6 Bevölkerungsanteile nach Indikatorwerten zur 15-Minuten-Stadt und Stadtgrößenklassen	45
Abbildung 4.7 Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt nach RegioStaR 17-Typologie	46
Abbildung 4.8 X-Minuten-Stadt nach Dimension und Stadtgrößenklasse	47
Abbildung 4.9 15-Minuten-Stadt-Index nach Altersgruppe und Stadtgrößenklasse.	48
Abbildung 4.10 Wohndichte bewohnter Rasterzellen und die Indikatoren der 15-Minuten-Stadt	49
Abbildung 4.11 X-Minuten-Stadt und regionaler Mietpreisindex	50
Abbildung 4.12 X-Minuten-Stadt und regionaler Mietpreisindex nach Stadtgrößenklasse	51
Abbildung 4.13 15-Minuten-Stadt-Indikatoren für Fallstudienstädte und -gebiete	52
Abbildung 4.14 Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt für Leipzig	55
Abbildung 4.15 Räumliche Verteilung der Indikatorwerte in Leipzig, X-Minuten-Stadt, 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad, 15-Minuten-Stadt-Index	55
Abbildung 4.16 Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt für Landshut	57
Abbildung 4.17 Räumliche Verteilung der Indikatorwerte in Landshut, X-Minuten-Stadt, 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad, 15-Minuten-Stadt-Index	57
Abbildung 4.18 Durchschnittliche Indikatorenwerte zur 15-Minuten-Stadt für Bad Segeberg	59
Abbildung 4.19 Räumliche Verteilung der Indikatorwerte in Bad Segeberg, X-Minuten-Stadt, 15-Minuten-Stadt-Erfüllungsgrad, 15-Minuten-Stadt-Index	59
Abbildung 4.20 Wohndichte: Räumliche Verteilung und Zusammenhang mit dem Indikator X-Minuten-Stadt in Leipzig, Landshut und Bad Segeberg	60
Abbildung 4.21 Nettokaltmiete: Räumliche Verteilung und Zusammenhang mit dem Indikator X-Minuten-Stadt in Leipzig, Landshut und Bad Segeberg	61
Abbildung 5.1 Motorisierungsgrad nach 15-Minuten-Stadt-Index und ökonomischem Status	64
Abbildung 5.2 Wegelänge nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck	65

Abbildung 5.3 Wegedauer nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck	66
Abbildung 5.4 Zurückgelegte km je mobile Person nach 15-Minuten-Stadt-Index und Hauptverkehrsmittel	67
Abbildung 5.5 Pkw-Jahresfahrleistung in Haushalten mit Pkw nach dem 15-Minuten-Stadt-Index	67
Abbildung 5.6 Modal Split der Hauptverkehrsmittel nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck	68
Abbildung 5.7 Anzahl 15-Minuten-Stadt-Wege je Person nach dem 15-Minuten-Stadt-Index	69
Abbildung 5.8 Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege nach 15-Minuten-Stadt-Index und Wegezweck	69
Abbildung 5.9 Bewertung nähräumlicher Angebote nach Typ	71
Abbildung 5.10 Gesamtbewertung des nähräumlichen Angebots in den Fallstudiengebieten durch die ansässige Bevölkerung	71
Abbildung 5.11 Bewertung der Gestaltungsqualität in den Quartieren für den Fuß- und Radverkehr durch die ansässige Bevölkerung	72
Abbildung 5.12 Motorisierungsgrad der befragten Haushalte in den Quartieren	74
Abbildung 5.13 Durchschnittliche Wegedistanz und Wegedauer für die Wegezwecke Arbeit/Ausbildung, Versorgung, Hausarztbesuch und Freizeit	76
Abbildung 5.14 Verkehrsmittelnutzung nach Aktivität	78
Abbildung 5.15 Verkehrsmittelnutzung nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Aktivitätskategorie	79
Abbildung 5.16 Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege in den Fallstudiengebieten nach Aktivität	80
Abbildung 5.17 Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege an allen Wegen zur Versorgung und Freizeit nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete	81
Abbildung 5.18 Zusammenhang in den Fallstudiengebieten zwischen nähräumlichem Angebot und Anteil 15-Minuten-Stadt-Wege aggregiert für Versorgungswege und Freizeitwege	82
Abbildung 5.19 Gründe für lange Wege nach Naherreichbarkeitsqualität im Fallstudiengebiet	83
Abbildung 5.20 Nutzungshäufigkeit verschiedener Lieferdienste nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete	84
Abbildung 5.21 Nutzungshäufigkeit von Home-Office unter den Erwerbstätigen nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete	85
Abbildung 5.22 Verkehrsmittelnutzung für Versorgungsaktivitäten nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt.	86
Abbildung 5.23 Verkehrsmittelnutzung für Freizeitaktivitäten nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt	87
Abbildung 5.24 Verkehrsmittelnutzung für kleine Lebensmitteleinkäufe nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt	87
Abbildung 5.25 Verkehrsmittelnutzung für große Lebensmitteleinkäufe nach räumlicher Differenzierung der Fallstudiengebiete und Pkw-Besitz im Haushalt	88
Abbildung 5.26 Logistische Regressionsmodelle für 15-Minuten-Stadt-Wege, Screenshot für acht Aktivitäten	89
Abbildung 5.27 Vorhergesagte Wahrscheinlichkeiten aus Regressionsmodellen für 15-Minuten-Stadt-Wege, ausgewählte Aktivitäten und Zusammenhänge	92

Danksagung

Wir danken allen am Projekt Beteiligten, insbesondere allen aus Wissenschaft, Stadtverwaltung und Kommunalpolitik Mitwirkenden für ihre Unterstützung und fachlichen Beiträge sowie vor allem den mehr als 1 200 Bürgerinnen und Bürgern, die in den Fallstudienstädten an der Haushaltsbefragung und dem Fokusgruppen-Workshop teilgenommen haben.

Teilnehmende an den Fachworkshops mit projektexternen Expertinnen und Experten

- Felix Appel (Stadt Dortmund)
- Dr. Benjamin Büttner (TU München)
- Dr. Andrea Dittrich-Wesbuer (ILS, Dortmund)
- Valentin Gebhardt (Stadt Wien)
- Prof. Dr. Markus Hesse (Uni Luxemburg)
- Julia Karla (Stadt Dortmund)
- Dr. Thomas Klinger (ILS, Dortmund)
- Ricarda Pätzold (Difu, Berlin)
- Sonja Rube (USP Projekte, München)
- Sebastian Seisenberger (TU München)

Fallstudienstädte

- Stadt Bad Segeberg
- Stadt Essen
- Stadt Landshut
- Stadt Leipzig
- Landeshauptstadt Schwerin
- Stadt Wendlingen am Neckar
- Landeshauptstadt Wiesbaden
- Stadt Wittenberge
- Stadt Wolfenbüttel