

Besser, preiswerter und ruhiger Wohnen dank Mobilitätskonzept

Paradigmenwechsel bei Neubausiedlungen

Handlungsansätze zur Planung

Gliederung

1. Einleitung, Ziel der Ausarbeitung
2. Auto-orientierte Siedlungsstruktur und damit verbundene Probleme
 - 2.1 hoher Landschafts- und Flächenverbrauch
 - Autoabstellanlagen und Zuwege
 - im Straßenraum angelegte PKW-Stellplätze
 - Wegebreiten
 - 2.2 hohe CO₂-Emissionen und Energieverbrauch bei der Mobilität
 - 2.3 Abwertung der Aufenthaltsqualität
 - 2.4 unzureichend geschützter Freiraum - vor allem für Kinder und Mobilitätseingeschränkte
3. Neue Siedlungsstruktur
 - 3.1 ca. 15% geringerer Landschafts- und Flächenverbrauch
 - 3.2 Fußgängerzone / Radverkehr frei
 - 3.2.1 Aufenthaltsqualität
 - 3.2.2 geschützter Freiraum
 - 3.2.3 Begegnungsraum / Sozialraum
 - 3.2.4 Lösungen für mobilitätseingeschränkte Menschen
 - 3.3 Quartiersgarage am Siedlungsrand
 - 3.3.1 atmende Quartiersgaragen
 - 3.3.2 Flexible Zuordnung von Stellplätzen
 - 3.3.3 Entkoppelung Wohnungs- und Stellplatzkosten
 - 3.3.4 keine Stellplätze im öffentlichen Raum - Parkraumbewirtschaftung im Umfeld
 - 3.3.5 Ergänzende Nutzungskonzepte
 - 3.3.6 Kritische Betrachtung von Kfz-Tiefgaragen
 - 3.4 Fahrradtiefgaragen / Fahrradabstellräume
 - 3.5 Mobilitäts-Station für einfache Transportmittel
4. Allgemeine (strategische) Überlegungen
 - 4.1 Klimawandel / CO₂-Emissionen und Energieverbrauch
 - 4.2 Resilienz gegenüber zukünftigen Herausforderungen bei der Mobilität
 - 4.2.1 fehlende Resilienz in der Vergangenheit
 - 4.2.2 Resilienz durch das Mobilitätskonzept
 - 4.2.2.1 Fußgängerzone
 - 4.2.2.2 Quartiersgarage
5. Fazit und Zusammenfassung der Vorteile neuen Konzeptes

1. Einleitung , Ziel der Ausarbeitung

Diese Ausarbeitung möchte dazu beitragen, dass nach Jahrzehnten der Ausrichtung von Neubausiedlungen auf das Auto ein Paradigmenwechsel hin zu einer Ausrichtung auf den Menschen stattfindet.

Diese neue Ausrichtung möge zum neuen Standard für den zukünftigen Siedlungsbau werden - zugunsten einer klimafreundlichen und sozial gerechten Mobilität.

Es soll vor allem gezeigt werden, wie beim Siedlungsneubau die Verkehrswende befördert und dem Klimawandel etwas entgegengesetzt werden kann.

2. Auto-orientierte Siedlungsstruktur und damit verbundene Probleme

Neubausiedlungen werden heutzutage immer noch überwiegend für das Auto geplant und gebaut: Der Weg von der Wohnung zum eigenen Auto soll dabei möglichst kurz sein. Diesem Ziel werden andere Ziele untergeordnet, mit gravierenden Auswirkungen – was vor allem zu einem hohen Landschafts- und Flächenverbrauch und zu erheblichen CO₂-Emissionen und Energieverbrauch bei der Mobilität der Bewohner*innen führt.

Des Weiteren wertet die übliche Befahrung der Siedlung durch die Autos die Aufenthaltsqualität ab und bietet keinen geschützten Freiraum insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen.

2.1 hoher Landschafts- und Flächenverbrauch

Der aktuelle, häufig großzügige Umgang mit der Ressource „Grund und Boden“ für Bauflächen gerät immer stärker in die Kritik.

Die übliche auto-orientierte Siedlungsstruktur wurde und wird bislang wenig oder nur selten hinterfragt. Dabei ist es vor allem diese Autoinfrastruktur, die zum Flächenverbrauch und ebenso zur Flächenversiegelung beiträgt:

- Autoabstellanlagen
- Zuwegungen der Abstellanlagen, z.B. zu den Tiefgaragen
- im Straßenraum angelegte PKW-Stellplätze
- Wegebreiten, die für den Auto-Begegnungsverkehr ausgelegt sind



Foto: Wikimedia Commons



2.2 hohe CO2-Emissionen und Energieverbrauch bei der Mobilität

Dadurch, dass das Auto häufig in unmittelbarer Nähe zur Wohnung abgestellt werden kann, wohingegen das Fahrrad mitunter schlecht zugänglich ist, die Fußwege nicht attraktiv sind und die nächste ÖPNV-Haltestelle wesentlich weiter entfernt ist, kommt es zu einer Bevorzugung des Verkehrsmittels Auto bereits für Fahrten im Nahbereich - mit den entsprechenden CO2-Emissionen und Energieverbrauch.

2.3 Abwertung der Aufenthaltsqualität

Sowohl der fließende Verkehr als auch die parkenden Autos führen zu einer erheblichen Abwertung der Aufenthaltsqualität, einschließlich einer ästhetischen und städtebaulichen Anmutung.

2.4 unzureichend geschützter Freiraum - vor allem für Kinder und Mobilitätseingeschränkte



Oft werden in Neubausiedlungen die Straßen zu verkehrsberuhigten Bereichen oder Spielstraßen gewidmet und nicht zu Fußgängerzonen. Die Erfahrung zeigt jedoch, dass ein vom Autoverkehr ungefährdetes Spielen oftmals nicht möglich ist, z.B. halten sich Autofahrer nicht die gebotene Schrittgeschwindigkeit von 4 bis 7 km/h oder Kinder tauchen unerwartet hinter parkenden Autos auf. Nicht zuletzt zeugen ergänzende Schilder der Bewohner*innen von dem fehlenden Vertrauen in die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit.



Mobilitätseingeschränkte Menschen wiederum werden alltäglich von zugeparkten Bürgersteigen am sicheren Fortkommen gehindert und gezwungen, auf die Straße auszuweichen. Dies führt zu zusätzlichen Sicherheitsrisiken.



3. Neue Siedlungsstruktur

Seit einigen Jahren fallen bei der Planung von Neubausiedlungen zunehmend Entwürfe auf, welche die oben beschriebenen Nachteile zu vermeiden suchen.

Der nebenstehende Plan zeigt die Neubausiedlung Stellwerk60 in Köln-Nippes (1.500 Bewohner*innen; 440 Wohneinheiten/Haushalte; 4,2 Hektar).

3.1 ca. 15% geringerer Landschafts- und Flächenverbrauch

Der Siedlungsinnenraum ist als Fußgängerzone gewidmet – es gibt folglich keine Stellplätze im öffentlichen Raum sowie keine Erschließungswege mit Begegnungsverkehr, so dass selbst für die Hauptwege eine Breite von 3,50 Metern ausreicht (etwa für Rettungsfahrzeuge).

Auch die privaten Gärten können aufgrund der Attraktivität des öffentlichen Raumes reduziert werden.

Die eingesparten Flächen können für zusätzlichen Wohnraum sowie für gemeinschaftlich genutzte Spiel-, Erholungs- und Begegnungsorte verwendet werden, welche den nachbarschaftlichen Zusammenhalt fördern.

In städtischen Lagen mit hohem Siedlungsdruck kann auch eine dichtere Bebauungsstruktur und somit mehr Wohnraum realisiert werden.

Nicht nur der Flächenverbrauch ist geringer, sondern auch der Anteil der versiegelten Flächen.



3.2 Fußgängerzone / Radverkehr frei

Die Fußgängerzone stellt die strengste Auslegung der Straßenverkehrsordnung dar, was den Kfz-Verkehr angeht. Sie räumt eindeutig den Menschen den Vorrang ein.

Lediglich Fahrräder, Polizei-, Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge dürfen hier fahren.

Umzugs-, Liefer- und Handwerkerfahrzeuge benötigen eine Sondernutzungserlaubnis, falls sie mit Kraftfahrzeugen einfahren. Lastenräder hingegen können die Fußgängerzone ohne Sondernutzungserlaubnis befahren.

Paketserviceleister laden ihre Pakete in den Ladezonen auf Sackkarren um.

Die Fußgängerzone bedeutet mehr Lebensqualität, eine gesündere Umwelt, weniger Lärm und mehr Sicherheit im öffentlichen Raum.



3.2.1 Aufenthaltsqualität

Da innerhalb der Siedlung die Erschließung für das Auto auf das absolute Minimum reduziert wird und es durch die Widmung als Fußgängerzone weder fahrende noch parkende Autos gibt, kann ein Erschließungs- und Freiraumsystem entwickelt werden, welches die Vorteile des autofreien Konzepts ausschöpft und somit eine sehr hohe Wohn- und Freiraumqualität erzielt.

Ein engmaschiges, abwechslungsreiches Wegenetz mit Gebäudedurchgängen kann die Bebauung durchziehen. Quartiersplätze können als Treffpunkte dienen und somit den sozialen Zusammenhalt fördern. Der öffentliche Raum kann hinsichtlich Materialien und Mobiliar hochwertig gestaltet werden. Fahrradabstellplätze können in die Freiraumgestaltung integriert werden (beispielsweise mit begrünten Dachkonstruktionen).

Die gesamte Straßen- und Wegeinfrastruktur kann konsequent auf die Belange von Fußgängern ausgerichtet werden, sodass sich insbesondere für Kinder ein hochwertiger und sicherer Freiraum in direkter Wohnungsnähe ergibt.

Die Autofreiheit sichert nicht nur hohe Stadtraumqualitäten, sondern sorgt auch für geringe Umweltbelastungen durch Lärm und Emissionen. Es gibt es keine optischen Beeinträchtigungen des Wohnumfelds durch parkende Autos.

In den bestehenden autofreien Siedlungen schätzen die Bewohner die Vorzüge des autofreien Wohnumfelds sehr und sind dafür gerne bereit, längere Wege zum Auto zu zurückzulegen. Auch Besucher aus den benachbarten Vierteln nutzen dieses Umfeld für ihre Mittagspause oder für eine kurze Naherholung, nicht zuletzt angezogen durch die zahlreich vorhandenen Sitzbänke in den autofreien Wohngebieten.

3.2.2 geschützter Freiraum

Vor allem die Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen profitieren von der Fußgängerzone. Alle können sich hier frei und ohne Gefährdung und Behinderungen durch Autos bewegen.



Die Autofreiheit bietet Kindern die Chance sich Freiräume zu erobern und eigenständig zu erschließen. Spontaneität und altersübergreifende Kontakte werden begünstigt.

Es gibt eine Studie, die besagt, dass Kinder in autofreien Wohngebieten ein Jahr früher selbständig werden (Margit Nützel: „Nutzung und Bewertung des Wohnumfeldes in Großwohnsiedlungen“, Uni Bayreuth, 1993).

Die Fußgängerzone bietet für alle einen Schutz vor Lärm und lokalen Schadstoffemissionen. Auch optische Beeinträchtigungen durch parkende oder fahrende Autos entfallen.

3.2.3 Begegnungsraum / Sozialraum

Die Ausgestaltung der Siedlung als Fußgängerzone schafft gemeinschaftlich genutzte Spiel-, Erholungs-, und Begegnungsorte, die den nachbarschaftlichen Zusammenhalt und die Identifikation mit dem Quartier fördern.

Die Bewohner*innen begegnen und treffen sich häufiger. Die Bildung von Initiativen, Arbeitskreisen, Vernetzungen, Verleihbörsen und Nachbarschaftshilfen sowie eine unkomplizierte gegenseitige Unterstützung wird begünstigt.

Ältere Menschen profitieren von dieser Struktur, z.B. bei beginnender Demenz durch nachbarschaftliche Achtsamkeit.

3.2.4 Lösungen für eingeschränkte Menschen

Bei der so genannten Feinmobilität hat sich in den letzten Jahren enorm viel getan, so dass es mittlerweile eine Reihe von Alternativen zu der klassischen Auto-Befahrung einer Fußgängerzone gibt. So haben mobilitätseingeschränkte Menschen die Möglichkeit, ein solches Fahrzeug auch direkt an ihrem Haus abzustellen und damit ihre Ziele im Nahbereich zu erreichen, welcher mit diesen Fahrzeugen durchaus mehrere Kilometer umfassen kann, oder aber zur Quartiersgarage zu fahren und dort in ein herkömmliches Auto umzusteigen. Ergänzend können auch Riksha-Taxen oder auch gewöhnliche Taxen zum Einsatz kommen.

Möglich wäre auch eine Wohnung in unmittelbarer Nähe der Quartiersgarage. Mittlerweile nutzen auch Pflegedienste und Handwerker zunehmend Fahrzeuge der Micro- oder Feinmobilität, die für eine Fußgängerzone geeignet und zugelassen sind.

Als Mobilitätsergänzung nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen wäre zumindest bei größeren Siedlungen ein On-Demand-Service z.B. auf Basis eines Riksha Taxis denkbar.



3.3 Quartiersgarage am Siedlungsrand

Ein sehr wichtiges Element und Erfolgsfaktor ist die Quartiersgarage. Sie ist die wesentliche Voraussetzung für den autofreien Siedlungsinnenraum (die Fußgängerzone) und die damit verbundene hohe Aufenthaltsqualität sowie die Einsparungen beim CO₂-, beim Energie- und beim Flächenverbrauch.

Je nach Größe der Siedlung können auch mehrere Quartiersgaragen sinnvoll sein. Sie sollten dann möglichst an den Siedlungseingängen platziert werden, und zwar so, dass die Siedlung selbst



nicht befahren wird, weil ansonsten die Aufenthaltsqualität im Siedlungsinnenraum verloren geht.

Die Entfernung von der Wohnung zur Quartiersgarage sollte 600 Meter nicht überschreiten. Das entspricht einem 8- bis 10-minütigen Fußweg, der beispielsweise zur Erreichung einer Bushaltestelle noch als zumutbar gilt.

Ebenfalls an den Siedlungseingängen sollten sich Ladezonen befinden.

Foto rechts: Beispiel einer Ladezone

Die Quartiersgarage sollte möglichst als Parkhaus oder Parkpalette und nur in Ausnahmefällen und bei sehr kleinen Siedlungen als Tiefgarage gebaut werden – siehe hierzu auch unter „3.3.7 Kritische Betrachtung von Kfz-Tiefgaragen“.

Zur gestalterischen Integration können die Fassaden von Hochgaragen flächendeckend begrünt werden.

Ein Vorteil von Quartiersgaragen besteht auch darin, dass sich Bewohner im Quartier bewegen und somit auf dem Weg zum bzw. vom Auto den öffentlichen Raum beleben.



3.3.1 „atmende“ Quartiersgaragen

Der Stellplatzschlüssel regelt, wie viele Stellplätze für Kraftfahrzeuge beim Neubau einer Siedlung nachgewiesen werden müssen. Er wird normalerweise vor der Bebauung festgelegt. Zu diesem Zeitpunkt ist jedoch nicht absehbar, wie sich das Mobilitätsverhalten in Zukunft, das heißt in den nächsten Jahrzehnten entwickeln und verändern wird. Dieser Mangel an Flexibilität ist bei vielen Siedlungen, vor allem bei denen, die in die Jahre gekommen sind, sichtbar und macht sich dort häufig negativ bemerkbar, z.B. durch zugeparkte Gehwege.

Mittlerweile können Quartiersgaragen in Hochbauweise so konstruiert werden, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt entweder aufgestockt und somit erweitert oder reduziert werden können, sogar bis zu einem vollständigen Rückbau, so dass die Fläche wieder anderweitig genutzt werden kann. Dadurch kann auf eine mögliche Änderung des Mobilitätsverhaltens in den kommenden Jahrzehnten flexibel reagiert werden.

Diese Flexibilität haben Tiefgaragen nicht.

Foto rechts: Bei dieser Siedlung wurde eine Reservefläche für eine mögliche Erweiterung der Quartiersgarage freigehalten. Diese Fläche wird für Urban-Gardening genutzt.



3.3.2 Flexible Zuordnung von Stellplätzen

Hierbei wird dem Auto nicht ein konkreter Stellplatz zugeordnet, sondern aus einem Kontingent von Stellplätzen geschöpft. Dadurch wird der kosten- und flächenintensive Parkraum effizienter genutzt und bis zu 35% mehr Parkkapazität auf gleichem Raum geschaffen.

Des Weiteren können mittels Markierungen auch unterschiedlich große Stellplätze (Kleinwagen, SUV) angeboten werden, wodurch sich die Gesamtkapazität noch weiter erhöhen kann.

Je größer die Parkierungsanlage ist, desto stärker können Stellplätze bei Verzicht auf Einzelzuweisungen überbelegt werden und desto höher steigt die Nutzungseffizienz. Unter diesem Gesichtspunkt hat die gebündelte Unterbringung von Stellplätzen in Quartiersgaragen besondere Vorteile.

Für Mobilitätseingeschränkte, für die Carsharing-Nutzung, für die Anlieferung von Waren und für Handwerker sollten besonders gut erreichbare Stellplätze in der Quartiersgarage vorgehalten werden.

3.3.3 Entkoppelung Wohnungs- und Stellplatzkosten

Normalerweise werden die Kosten der Schaffung von Stellplätzen nur teilweise von denen bezahlt, die die Stellplätze tatsächlich nutzen und damit auch von ihnen profitieren. Häufig liegen die am Markt erzielten Verkaufspreise für Tiefgaragenplätze deutlich unter den Herstellungskosten: Die nicht durch Kaufpreise oder Stellplatzmieten abdeckbaren Kosten werden oftmals auf alle Nutzer eines Gebäudes (Mieter, Kunden, ...) umgelegt. Somit müssen auch Personen für Stellplätze bezahlen, die diese nicht nutzen. Es kommt dadurch zu einer ungerechten Subventionierung der Stellplätze durch Bewohner*innen ohne Autobesitz. Durch die Entkoppelung der Wohnungs- und Stellplatzkosten können die reinen Wohnkosten spürbar sinken - eine wichtige sozialpolitische Auswirkung.

3.3.4 keine Stellplätze im öffentlichen Raum - Parkraumbewirtschaftung im Umfeld

In der Fußgängerzone im Siedlungsinnenraum werden weder Stellplätze für Bewohner*innen noch für Besucher*innen vorgehalten. Diese Stellplätze sowie Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge werden ausschließlich in der Quartiersgarage bereitgestellt. Eine strikte Parkraumbewirtschaftung in der Umgebung der Siedlung ist wichtig, damit dort keine Fahrzeuge kostenlos abgestellt werden, anstatt in der Quartiersgarage zu parken.

3.3.5 Ergänzende Nutzungskonzepte

Quartiersgaragen können durch ergänzende Nutzungskonzepte einen zusätzlichen Beitrag zur klimafreundlichen und stadtverträglichen Mobilität am Wohnstandort leisten. Sie bieten beispielsweise Platz für eine Mobilitätsstation, die Sharing-Angebote zur Verfügung stellen kann, oder auch Platz für einen Kiosk oder ein Café. Auf dem Dach können Flächen für Spielplätze oder zur Erholung oder Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke errichtet werden.

Außerdem kann ein Postdepot mit Packstationen eingeplant werden, um den Lieferverkehr im Quartier zu reduzieren. Damit ist die Quartiersgarage ein Multitalent in der Flächeneinsparung und kann helfen, klimafreundlichere Mobilitätskonzepte zu etablieren und eine städtebauliche Einbindung zu unterstützen.

Hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung ist das Konzept der Solargarage in Vauban (Freiburg) vorbildhaft, in der über einem Supermarkt im Erdgeschoss mehr als 200 Autos parken und auf deren Dach Strom erzeugt wird. Auch die Parkhäuser in der Seestadt Aspern

bei Wien sind mit weiteren Nutzungen (z.B. Fußballfeld auf dem Dach) kombiniert und hochwertig gestaltet.

3.3.6 Kritische Betrachtung von Kfz-Tiefgaragen

- in der Realität sind sie häufig entweder zu klein oder zu groß: Sie sind nicht skalierbar und unflexibel bei einer Änderung des Mobilitätsverhaltens, welches in den nächsten Jahrzehnten zu erwarten ist.
- Durch die Unterbringung der Stellplätze in gebäudebezogenen Tiefgaragen gibt es innerhalb der Bebauung Zufahrtsituationen und Rampenbauwerke, die das Wohnumfeld beeinträchtigen (reduzierte Aufenthaltsqualität und Gefährdung vor allem von Kindern - siehe Foto rechts).
- Die Baukosten pro Stellplatz betragen bei der Tiefgarage bis zu 25.000 € und beim Parkhaus ca. 7.000 € (laut ADFC und VCD) - Tiefgaragen machen beim Wohnungsbau mitunter bis zu 10% der Gesamtbaukosten aus.
- Die Anpflanzung von Bäumen und das Anlegen von Grünflächen ist eingeschränkt, die ökologischen Funktionen des Bodens sind reduziert. Vor allem die Bepflanzung mit großen Bäumen, welche ein wichtiges Element der Hitzeminderung und der Biodiversitätsförderung sind, ist nicht möglich.
- Ergänzende Nutzungskonzepte wie ein Kiosk, ein Café, ein Supermarkt oder eine Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten sind bei Tiefgaragen nicht oder nur sehr schwer zu integrieren.



3.4 Fahrradtiefgaragen / Fahrradabstellräume

Nicht für Autos, sondern für Fahrräder empfiehlt es sich, einen Teil des Keller- oder Erdgeschosses bei Mehrfamilienhäusern als Fahrradgarage oder als Fahrradabstellraum zu nutzen. Somit sind auch teure Räder vor Diebstahl und Witterung geschützt.

Jede Wohnung sollte dort – je nach Wohnungsgröße – über zwei bis fünf markierte Fahrradstellplätze verfügen. Bei einer Fahrradtiefgarage sollte die Zufahrt über eine breite und flache Rampe, die auch von Kindern oder älteren Menschen fahrend oder schiebend benutzt werden kann, erfolgen.

Zur Ausfahrt sollte die Türe durch Betätigung eines Schalters bequem geöffnet werden können. Die Abstellanlagen sollen gut beleuchtet eine breite Fahrgasse entlang der Stellplätze vorgesehen sein.



3.5 Mobilitäts-Station für einfache Transportmittel

Eine Mobilitätsstation sollte fester Bestandteil einer solchen Siedlung sein, um Alternativen zum Autobesitz zu bieten. In einer solchen möglichst rund um die Uhr geöffneten Station sollten vor allem einfache Transportmittel wie Fahrradanhänger, Baumarktwagen, (Sack)karren oder Bollerwagen zur Ausleihe zur Verfügung stehen.



Diese Transportmittel, die bislang in den meisten üblichen Mobilitäts-Stationen oder Mobility-Hubs nicht angeboten werden, dienen vor allem der Überwindung der letzten Meile, also dem Transport von Lasten, die frau/man mit dem Auto zur Quartiersgarage und von dort zur Wohnung bringen möchte.

Die Ausleihe kann auch erweitert werden, zum Beispiel durch sperrige Teile, die von den einzelnen Bewohnerhaushalten selten benutzt werden, wie Biertischgarnituren, Pavillons, oder größere Spielgeräte – getreu dem Motto: „Teilen statt Besitzen“.

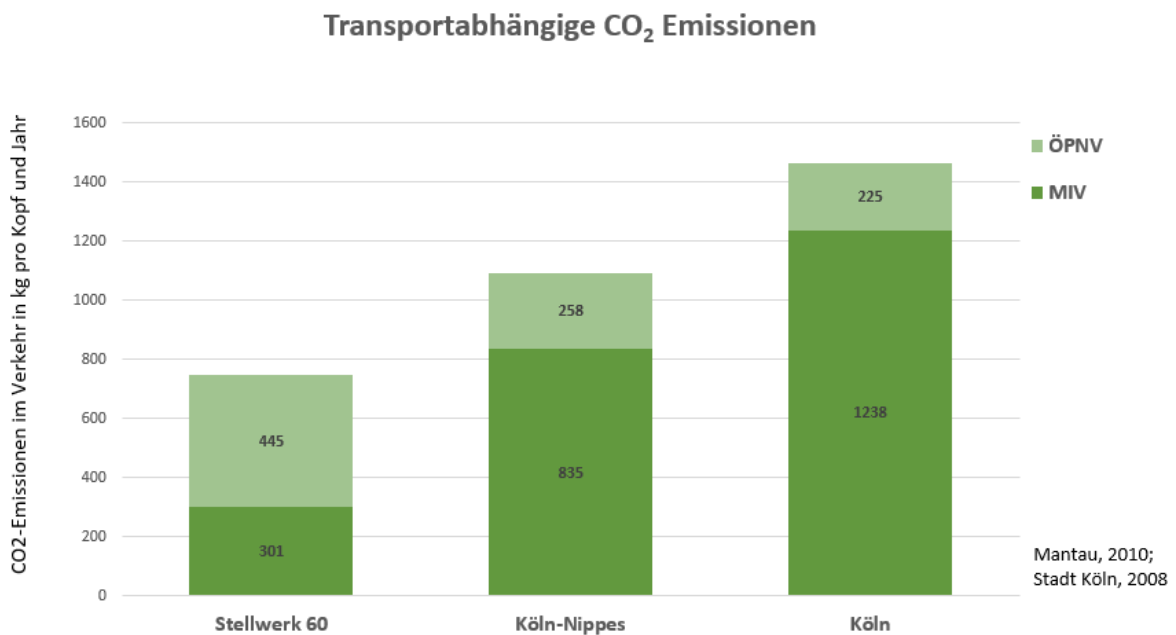
Eine gut ausgestattete Mobilitätsstation kann zu einer Reduktion privat angeschaffter Dinge führen und zu einer Entlastung der privaten Wohnflächen.



Die Mobilitäts-Station (ggf. auch mehrere) sollte sich entweder in oder zumindest in der Nähe der Quartiersgarage an einem Siedlungseingang befinden.

4. Allgemeine strategische Überlegungen

4.1 Klimawandel / CO₂-Emissionen und Energieverbrauch



Mantau Fabian, 2010: Autofreie Stadtviertel. Magisterarbeit. Geographisches Institut RWTH Aachen

Die Siedlungsstruktur „Quartiersgarage am Rand und Fußgängerzone im Innenbereich“ führt zu geringeren CO₂-Emissionen und Energieverbrauch bei der Mobilität durch eine reduzierte Nutzung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Ursachen für die geringeren CO₂-Emissionen und den geringeren Energieverbrauch:

- Entfernung zum Auto-Parken
Die räumliche Distanz zwischen Wohnung und Quartiersgarage führt zu einer Attraktivitätssteigerung der Verkehrsmittel Fuß, Rad und Bus und Bahn – vor allem, wenn es sich um Wege zu Zielen im Nahbereich handelt. In der Stadt sind mehr als 40% der Autofahrten kürzer als 5 km und werden bei einer angemessenen Entfernung zum Parkhaus häufiger vor allem durch den Fahrrad- oder den Fußverkehr ersetzt.



- Der zunehmende Einsatz von Elektrofahrrädern verstärkt diesen Trend und ersetzt darüber hinaus auch das Auto auf Strecken in größerer Entfernung.
- die Attraktivität der Fußgängerzone – vor allem die nicht vorhandene Behinderung und Gefährdung durch parkende und fahrende Kraftfahrzeuge – führt zu längerem Aufenthalt in der unmittelbaren Umgebung und macht manche Ortswechsel überflüssig, z.B. zum Aufsuchen von Spielplätzen, Kindertagesstätten, Nahversorgungsläden oder zur kurzfristigen Naherholung (Konzept der 15-Minuten-Stadt bzw. Stadt der kurzen Wege). Es wird wesentlich mehr Freizeit in der Siedlung verbracht.
- Es gibt keinen Parksuchverkehr mehr.
- Durch die unmittelbare Nähe, die gute Zugänglichkeit und die ausreichende Dimensionierung von Fahrradabstellanlagen erfährt der Radverkehr einen starken Vorteil gegenüber den anderen Verkehrsmitteln.
- die ÖPNV-Nutzung steigt ebenfalls durch die verbesserte Wahlfreiheit zwischen KFZ und ÖPNV bei vergleichbarer Distanz zu Quartiersgarage und ÖPNV-Haltestelle. Optimal und vor allem gerecht für alle Verkehrsteilnehmer*innen wäre eine Äquidistanz.



4.2 Resilienz gegenüber zukünftigen Herausforderungen bei der Mobilität

4.2.1 fehlende Resilienz in der Vergangenheit

Beim Siedlungsbau der vergangenen Jahrzehnte kann man nicht nur die erheblichen Veränderungen bei der Mobilität erkennen, sondern vor allem die Unfähigkeit, den Siedlungsbau einer geänderten Mobilität anzupassen. Die Mobilität in der Siedlung, und hier vor allem in der Gestalt des Stellplatzschlüssels, wird nämlich zum Zeitpunkt der Planung festgelegt und beim Bau entsprechend umgesetzt und kann danach kaum noch angepasst werden. Davon zeugen bei älteren Siedlungen die fehlenden Stellplätze, die zu zugeparkten Gehwegen führen, oder der hohe Flächenverbrauch und die umfassende Versiegelung bei neueren Siedlungen, aber auch die Leerstände oder (mittlerweile) zu klein dimensionierte Abstellmöglichkeiten (Trend zu SUVs) in so manchen Tiefgaragen.

4.2.2 Resilienz durch das Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept, welches vor allem auf der Quartiersgarage und auf der Fußgängerzone beruht, ist in der Lage, sich an zukünftige Veränderungen im System anzupassen, ohne sich in seinen grundlegenden Eigenschaften zu verändern.

4.2.2.1 Fußgängerzone

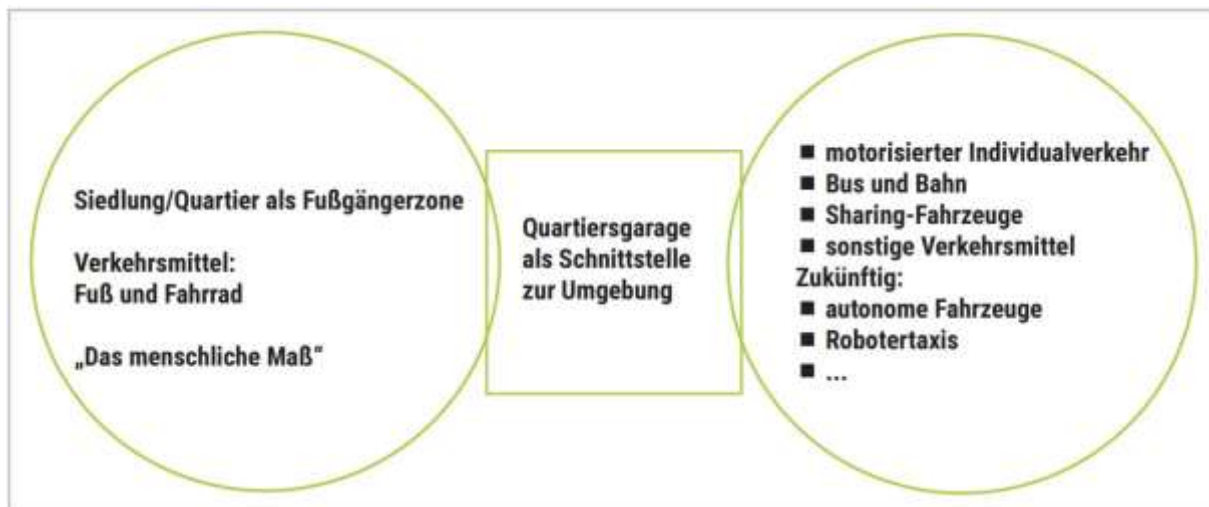
Innerhalb der Siedlung basiert die Mobilität im Wesentlichen auf dem Fuß- und Radverkehr, beides Verkehrsarten, die seit langem existieren und denen wohl auch noch eine lange Zukunft beschieden sein wird. In der Siedlung steht klar die Aufenthalts- und Lebensqualität der Bewohner*innen im Vordergrund, die eine immer größere Rolle bei der Nachfrage und dem Angebot nach geeignetem Wohnraum spielen wird.

Das entspricht einer Rückkehr zum menschlichen Maß: „small is beautiful“ und setzt dem Prinzip des „größer, schneller, mehr“ und dem Ressourcenverbrauch etwas entgegen.

4.2.2.2 Quartiersgarage

Niemand weiß zurzeit, wie sich die Mobilität in den nächsten Jahrzehnten entwickeln wird, ob sich das autonome Fahren oder die Robotertaxis etablieren werden, ob das Carsharing aus seiner Nische ausbrechen kann, ob der PKW-Besitz weiter ansteigt oder sich zurück entwickeln wird, oder ob sich gänzlich neue Verkehrsmittel zeigen werden.

Vor dieser Perspektive der Unsicherheit und der erwarteten gravierenden Änderungen kommt der Quartiersgarage eine überragende Bedeutung als Schnittstelle zur Umgebung zu. Sie kann flexibel auf die aufgezeigten Veränderungen reagieren, entweder durch Umbau, Ausbau oder auch durch Reduktion.



Grafik: Die Quartiersgarage als anpassungsfähiges Bindeglied zwischen Siedlung und Umgebung

Die Quartiersgarage kann überall eingesetzt werden, in der Großstadt, in der Kleinstadt und sogar bei Neubausiedlungen im ländlichen Raum, wo ggf. die Quartiersgarage durch einen Sammelparkplatz substituiert werden kann. Überall kann sie wichtige Ziele maßgeblich unterstützen: CO₂- und Energie-Einsparung, Aufenthaltsqualität und geringerer Flächenverbrauch.

5. Fazit und Zusammenfassung der Vorteile neuen Konzeptes

Wir befinden uns momentan in einer Übergangsphase: Der Klimawandel schreitet schneller voran als gedacht, und wir müssen erkennen, dass es auch beim Siedlungsbau nicht mehr so flächenverbrauchend und autozentriert weiter gehen kann, wie bisher. Das zeigen auch die meisten zuletzt realisierten Siedlungsprojekte deutlich.

Der Veränderungsdruck ist hoch und wird in den nächsten Jahren noch an Dynamik gewinnen. Aber auch die Bereitschaft zur Veränderung wächst: Es gibt durchaus schon Bewegung hier und da - vor allem in Städten, wo Planungsbüros, Verwaltung und Politik bereit und offen sind, neue Wege zu gehen, die sich den im Wandel befindlichen Gesellschafts- und Lebensformen anpassen.

Das hier vorgeschlagene neue Mobilitätskonzept räumt den Menschen die höchste Priorität in Gestalt der Aufenthalts- und Lebensqualität ein und nicht dem Automobil.

Und es weist eine klare Schnittstelle zur Mobilität außerhalb der Siedlung auf, weitgehend unabhängig davon, wie sich diese Mobilität in Zukunft konkret entwickeln wird.

Es zeichnet sich durch seine Robustheit und Resilienz aus, so dass es auf Veränderungen angemessen reagieren kann. Damit wird sichergestellt, dass Investitionen in wenigen Jahren nicht als überholt gelten, sondern sich langfristig auszahlen.

Solche Lösungsansätze erfordern ein bewusstes Hinterfragen von konventionellen, vielleicht auch lieb gewonnenen, Denk- und Handlungsrountinen von manchen Verkehrsplaner*innen oder Stadtentwickler*innen.

Die Praxis zeigt jedoch: Es funktioniert! So auch in der Kölner Siedlung Stellwerk60 mit ihren 440 Haushalten. Dort wurde ein bundesweit wegweisendes Konzept bereits 2007 prototypisch umgesetzt und von zahlreichen Interessierten aus aller Welt besucht. Auch in Münster, Freiburg und Hamburg und in der benachbarten Schweiz sowie in Wien und Amsterdam gibt es ähnliche Siedlungen.

Die hohe und immer noch wachsende Nachfrage an entsprechenden Wohnungen belegt überall eindeutig die große Akzeptanz des Konzeptes.

Angesichts der großen Herausforderungen der nächsten Jahre reicht es jedoch nicht aus, einzelne Neubausiedlungen nach diesem Mobilitätskonzept zu planen und zu bauen: Diese neue Ausrichtung sollte zum neuen Standard für den zukünftigen Siedlungsbau werden - zugunsten einer klimafreundlichen und auch gerechteren Mobilität.

Nachfolgend die Vorteile des neuen Konzeptes auf einen Blick:

- ca. 15% geringerer Flächenverbrauch
- geringere CO₂-Emissionen und Energieverbrauch bei der Mobilität
- höhere Aufenthaltsqualität
- bessere Anpassungsfähigkeit an zukünftige Veränderungen

Autor:

Hans-Georg Kleinmann

Verkehrsclub Deutschland (VCD) Regionalverband Köln e. V.

Projekt „Wohnen leitet Mobilität“

info@vcd-koeln.de

www.vcd-koeln.de

info@nachbarn60.de

www.nachbarn60.de

Bildquellen:

Nachbarn60 e.V.

Seite 6 oben: Hopper Mobility GmbH

Seite 6 Mitte links: Hammer International GmbH, Andreas Hammer