

Möglichkeiten und Grenzen autofreier Quartiere in Kleinstädten

Bachelorarbeit

Prüfung zum
Bachelor of Science

Studiengang Raum- und Umweltplanung
RPTU Kaiserslautern-Landau
Institut für Mobilität und Verkehr (imove)

Vorgelegt von:

Mario Bräunling
Kurt-Schumacher-Straße 58
67663 Kaiserslautern

E-Mail: braeunli@rptu.de

Matrikelnummer: 417480

Fachsemester: 8

Abgabe: 07.08.2024

Erstgutachter: Pro. Dr. -Ing. Wilko Manz

Zweitgutachter: Anna Rothhaar, M.Sc.



Impressum/Verfassererklärung

Möglichkeiten und Grenzen autofreier Quartiere in Kleinstädten

Bachelorarbeit

Mario Bräunling

Matrikelnummer: 417480

Betreuung:

Institut für Mobilität und Verkehr (imove)

Rheinland-Pfälzische Technische Universität

Paul-Ehrlich-Straße, Gebäude 14

67663 Kaiserslautern

Prof. Dr.-Ing. Wilko Manz

Anna Rothhaar, M.Sc.

Eidesstattliche Versicherung

Hiermit versichere ich, dass ich die folgende Bachelorarbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel verwendet habe.

Kaiserslautern, den 05.08.2024

M. Bräunling

Kurzfassung

Autofreie Quartiere haben neben zahlreichen Vorteilen auch einen großen Einfluss auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung. Durch Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen und dem Wegfall eines Großteils des motorisierten Individualverkehrs können autofreie Wohnkonzepte einen bedeutenden Beitrag zur angestrebten Verkehrswende leisten und das Ziel der Klimaneutralität 2050 fördern. Durch den erheblichen Stellplatzwegfall eröffnen sich neue soziale, ökologische und wirtschaftliche Potenziale, den freien Raum anderweitig und nachhaltiger zu nutzen.

Autofreie Quartiere wurden in Deutschland im Vergleich zu herkömmlichen Quartieren nur selten umgesetzt. Es stellt sich die Frage, warum dies der Fall ist. Ziel der Arbeit ist es herauszufinden, welche begünstigenden sowie hemmenden Kriterien die Planung von derartigen Wohnkonzepten beeinflussen. Um die nötigen Erkenntnisse gewinnen zu können, wurden Experteninterviews mit Personen aus verschiedenen deutschen autofreien/-armen Quartieren durchgeführt (Weißenburgsiedlung Münster, Stellwerk 60, Freiburg-Vauban). Als Experten wurden bewusst Personen aus unterschiedlichen Positionen ausgewählt. Es wurden sowohl PlanerInnen bzw. forschende Personen zu autofreien Quartieren befragt als auch Menschen, die in einem autofreien/-armen Quartier leben und z.B. langjähriges Mitglied des BewohnerInnenvereins sind. Auf die Ausarbeitung der Kriterien folgt die Prüfung der Standortfaktoren auf ein selbstgewähltes Plangebiet, um festzustellen, inwiefern es sich als autofreies/-armes Wohngebiet eignet. Darüber hinaus wird untersucht, ob solche neuartigen Wohnkonzepte aus Großstädten auch auf Kleinstädte übertragbar sind.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die politische Unterstützung sowie rechtlich vereinfachte Rahmenbedingungen die Schlüsselfaktoren für das erfolgreiche Umsetzen autofreier Gebiete sind. Daneben spielen Akzeptanz und Denkweise der Bevölkerung eine übergeordnete Rolle. Beim Betrachten potenzieller Plangebiete ist es wichtig, zur Eignung die infrastrukturelle Lage zu analysieren und neue nachhaltige Mobilitätsformen mit einzuplanen sowie eine systematische Zielgruppenvermarktung durchzuführen.

Abstract

In addition to numerous advantages, car-free neighborhoods also have a major impact on sustainable neighborhood development. By using sustainable forms of mobility and eliminating a large proportion of motorized private transport, car-free residential concepts can have a significant impact on the desired traffic turnaround and promote the goal of climate neutrality by 2050. The elimination of parking spaces opens up new social, ecological and economic potential to use the free space in other and more sustainable ways.

Compared to conventional neighborhoods, car-free neighborhoods have only rarely been realized in Germany. The question arises as to why this is the case. The aim of the work is to find out which favorable and inhibiting criteria influence the planning of such residential concepts. In order to gain the necessary insights, expert interviews were performed with people from various German car-free/poor neighborhoods (Weißenburgsiedlung Münster, Stellwerk 60, Freiburg-Vauban). People from different positions were intentionally selected as experts. Both planners and researchers on car-free neighborhoods were interviewed as well as people who live in a car-free/low-car neighborhood and are, for example, long-standing members of the residents' association. Once the criteria have been worked out, the location factors are examined for a self-selected plan area in order to determine the extent to which it is suitable as a car-free/poor residential area. In addition, it is examined whether such innovative residential concepts from large cities can also be transferred to small towns.

As a result, it can be stated that political support and legally simplified framework conditions are the key factors for the successful realization of car-free areas. Acceptance and the mindset of the population also play a major role. When looking at potential planning areas, it is important to analyze the infrastructural situation for suitability and to include new sustainable forms of mobility as well as to carry out systematic target group marketing.

Inhaltsverzeichnis

Impressum	II
Kurzfassung.....	III
Abstract	IV
Inhaltsverzeichnis	V
Abbildungsverzeichnis.....	VIII
Tabellenverzeichnis.....	IX
Abkürzungsverzeichnis	X
1 Einführung.....	1
1.1 Problematik	1
1.2 Zielsetzung	2
1.3 Forschungsfragen	2
1.4 Überblick über den Aufbau der Arbeit	3
2 Grundlagen	4
2.1 Gebietstypologien mit reduziertem MIV	4
2.2 Zielgruppen	6
2.3 Vorteile autofreier Wohnquartiere	7
2.3.1 Soziale Vorteile	7
2.3.1.1 Städtebauliche und architektonische Gestaltung	7
2.3.1.2 Sicherheit	8
2.3.2 Ökologische Vorteile	8
2.3.2.1 Luftverschmutzung und Verkehrslärm	8
2.3.2.2 Flächenversiegelung und -inanspruchnahme	9
2.3.3 Wirtschaftliche Vorteile	9
2.3.3.1 Kostenersparnis	9
2.3.3.2 Reduzierte externe Kosten	10
2.4 Nachhaltige Quartiersentwicklung.....	11
3 Best-Practice-Beispiele.....	12
3.1 Auswahl der Beispielgebiete.....	12
3.1.1 Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. in Münster	12
3.1.2 Autofreie Siedlung Stellwerk 60 in Köln	13
3.1.3 Autoreduzierte Siedlung Freiburg-Vauban	15
3.1.4 Erkenntnisse aus dem Vergleich der Best-Practice-Beispiele.....	16
3.2 Experteninterviews	16

3.2.1	Interviewpartner.....	16
3.2.2	Interviewfragen und Methodik.....	17
3.2.3	Tabellarische Auswertung der Interviews	19
4	Hemmende und begünstigende Kriterien.....	21
4.1	Lage des Gebietes (1, 2, 4).....	21
4.2	Anbindung an den ÖPNV (1, 2, 3, 4).....	22
4.3	Sonstige Mobilität (1, 2, 3, 4).....	22
4.4	Soziale Infrastruktur (1, 2, 4).....	23
4.5	Politischer Wille (2, 3).....	23
4.6	Wirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie (1)	24
4.7	Wandel im Denken (1, 2)	24
4.8	Nachweis des Bevölkerungsinteresses (2)	24
4.9	Erfahrung der Planungsämter	25
4.10	Stellplatzschlüssel (2)	25
4.11	Kontrolle der Parksituation im Quartiersumfeld (2)	26
4.12	Rechtliche Absicherung der Autofreiheit (3)	27
4.13	Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes.....	27
4.14	Bereitschaft der Investoren (2).....	27
4.15	Zielgruppenvermarktung (1, 2, 4)	28
4.16	Bewusstseins-schaffung	28
4.17	Einbindung der Bevölkerung (2, 3).....	29
4.18	Akzeptanz in der Öffentlichkeit (1, 2, 3)	29
4.19	Änderung der Lebensumstände.....	29
5	Relevanz der Kriterien	31
6	Plangebiet	32
6.1	Einführung.....	32
6.1.1	Plangebiet im Detail	33
6.2	Analyse des Bahnhofumfeldes	37
6.2.1	Erreichbarkeit ÖPNV unter fünf Minuten.....	37
6.2.2	Erreichbarkeit Schule innerhalb von zehn Minuten	38
6.2.3	Erreichbarkeit Kitas innerhalb von 15 Minuten	39
6.2.4	Ärztliche Einrichtungen im Umkreis von 15 Minuten	39
6.2.5	Verfügbare Supermärkte innerhalb von 15 Minuten	40
6.2.6	Mobilitätsstationen innerhalb von zehn Minuten	41
7	Zusammenhang Erkenntnisse-Plangebiet.....	42
7.1	Lage	42

7.2	ÖPNV	42
7.3	Sonstige Mobilität	43
7.4	PKW-Verkehr	43
7.5	Einrichtungen des täglichen Bedarfs.....	44
8	Fazit des Bahnhofsgeländes als autofreies Quartier	45
9	Grobkonzept.....	46
9.1	Leitbild	46
9.2	Planungsziele	47
9.3	Entwurf Nutzungskonzept	48
9.4	Entwurf Grobkonzept	49
9.4.1	Mobilität	50
9.4.2	Aufenthaltsqualität	52
9.4.3	Dachformen.....	54
9.5	Beseitigung vorhandener Hemmnisse.....	55
10	Übertragbarkeit autofreier Wohnkonzepte auf Kleinstädte	56
11	Fazit.....	57
12	Ausblick	58
13	Kritische Reflexion	60
14	Literaturverzeichnis	61
15	Anhang.....	65
	Anhang 1.1 Interview mit Dr. Sylvaine Hänsel, Münster.....	65
	Anhang 1.2 Interview mit Hans-Georg-Kleinmann, Köln	67
	Anhang 1.3 Interview mit dem Stadtplanungsamt Freiburg	70
	Anhang 1.4: Interview mit Herrn Dipl. Ing. Holger Wolpensinger, verschiedene Projekte	73
	Anhang 1.5: Anschreiben Interviews	74
	Anhang 1.6: Einverständniserklärung zur Erhebung und Verarbeitung von Interviewdaten.....	75

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Motivation der BewohnerInnen, ohne eigenes Auto zu leben	6
Abbildung 2: Motivation der BewohnerInnen, in eine autofreie Siedlung zu ziehen..	7
Abbildung 3: Siedlungsstruktur Weißenburgsiedlung	13
Abbildung 4: Siedlungsstruktur Stellwerk 60.....	14
Abbildung 5: Siedlungsstruktur Freiburg-Vauban	15
Abbildung 6: Plangebiet	32
Abbildung 7: Bestandsgebäude	33
Abbildung 8: Parkplatz mit Zufahrtsstraße.....	32
Abbildung 9: Containerbetrieb und Abstellfläche zum Wohnwagenüberwintern	34
Abbildung 10: Unterführung und Bahnsteig	34
Abbildung 11: Fahrradabstellmöglichkeiten	35
Abbildung 12: Wandertafeln.	35
Abbildung 13: Zuganbindung.....	36
Abbildung 14: Erreichbarkeit von Bushaltestelle und Bahnstation.....	37
Abbildung 15: Erreichbarkeit der Grundschule	38
Abbildung 16: Erreichbarkeit der Kitas.	39
Abbildung 17: Ärztliche Einrichtungen	39
Abbildung 18: Supermärkte	40
Abbildung 19: Mobilitätsstationen	41
Abbildung 20: Planungsziele.	47
Abbildung 21: Nutzungskonzept.....	48
Abbildung 22: 3D-Ansicht.	49
Abbildung 23: Mobilitätsstation	50
Abbildung 24: Aufzug	51
Abbildung 25: Verbesserung der Aufenthaltsqualität.....	52
Abbildung 26: Verbesserungen im Detail.....	53
Abbildung 27: Dachformen	54

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auswertung Interview eins und zwei.....	19
Tabelle 2: Auswertung Interview drei und vier.....	20
Tabelle 3: Übersicht Kriterien.	21

Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
Bev.	Bevölkerung
BPlan	Bebauungsplan
e.V.	eingetragener Verein
EW	Einwohner
DB	Deutsche Bahn
Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
SDG	Sustainable development goal
SUV	Sport Utility Vehicle
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

1 Einführung

1.1 Problematik

Autofreie Quartiere sind in Deutschland trotz der vielen Vorteile bisher eher selten vorzufinden, dann zumeist in Großstädten. Dabei bieten einige Gebiete, vor allem kleinere Städte mit Zuganbindung und ausreichender Sicherstellung der Daseinsgrundvorsorge gute Voraussetzungen, um solche einzurichten. Solche Quartiere sind vor allem für Familien mit Kindern oder auch ältere Menschen interessant, die kein Auto brauchen oder bewusst auf ein Auto verzichten möchten.

Seit jeher ist das Auto das meistgenutzte Fortbewegungsmittel in Deutschland und stellt eine große Belastung für die Städte dar. Dementsprechend liegt ein hoher Anteil Motorisierten Individualverkehrs (MIV) vor, welcher im Klimakontext als Dreh- und Angelpunkt für die Verkehrswende betrachtet wird. Das große PKW-Aufkommen in Städten bringt einige Nachteile mit sich. Grundsätzlich hat der hohe MIV-Anteil einen negativen Einfluss auf die Quartiersentwicklung, der sich z.B. in einem hohen Flächenverbrauch, verringerter Lebensqualität und Lärm- und Schadstoffemissionen ausdrückt.

Um eine nachhaltige Quartiersentwicklung voranzutreiben sind umweltverträglichere Mobilitätskonzepte wie z.B. autofreie Quartiere notwendig, bei denen größtenteils auf das Auto verzichtet werden kann. Durch die verringerte Flächeninanspruchnahme durch den PKW können die ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekte in den Vordergrund gestellt und für die Zukunft nachhaltig gesichert werden. Deshalb ergibt sich die Frage, warum autofreie Quartiere in der Praxis so selten vorzufinden sind und warum nicht viel mehr Städte den Beispielen erfolgreicher Umsetzungen gefolgt sind. Es scheint, als wären besondere Voraussetzungen und Maßnahmen nötig, um solche Quartiere zu errichten.

Die selten in Deutschland umgesetzten Projekte werden vergleichsweise wenig beschrieben und dokumentiert. Die Dokumentationen beschränken sich meist nur auf die erfolgreiche Umsetzung solcher Planungen, betrachten dabei jedoch nicht die Schwierigkeiten und Hemmnisse, die während des Planungsprozesses und der Durchführung aufgetreten sind. Insgesamt sind nur wenige Veröffentlichungen zu finden, die die Charakteristika autofreier Quartiere in ihrer Breite aufzeigen. Somit bietet dieser spärliche Dokumentationsstand Anlass zur Forschung, die Entwicklung autofreier/-armer Quartiere näher zu untersuchen. Denn auch zukünftig wird der Handlungsbedarf für den MIV in Städten bestehen bleiben.

1.2 Zielsetzung

Ziel der Bachelorarbeit ist es, Erfolgskriterien und Hemmnisse für die Planung und Umsetzung autofrei/-armer Quartiere zu analysieren und auszuwerten.

Um die Rahmenbedingungen, Charakteristika und notwendigen Voraussetzungen herauszuarbeiten, werden drei Best-Practice-Beispiele von bereits durchgeführten Umsetzungen von autofreien/-armen Quartieren in Deutschland analysiert. Auf Grundlage von Experteninterviews sollen Rückschlüsse für die erfolgreiche Planung und Umsetzung autofreier/-armer Quartiere gewonnen werden, aber auch untersucht werden, welche Kriterien einen negativen Einfluss auf die Realisierung autofreier/-armer Quartiere haben.

Ein weiteres Ziel ist es, das vorgestellte Plangebiet zu analysieren und die aus den Interviews bzw. der Recherche gewonnenen Erkenntnisse in Teilen (hierbei geht es um die Standortfaktoren) anzuwenden, um zu prüfen, inwiefern sich das Bahnhofsgelände Hoffnungsthal als autofreies Quartier eignet.

Abschließend wird die Frage beantwortet, ob autofreie Quartiere auch in Kleinstädten realisierbar sind.

1.3 Forschungsfragen

Auf Grundlage der dargestellten Problem- und Zielstellung ergeben sich folgende Forschungsfragen:

- 1. Welche Kriterien haben einen positiven, welche einen negativen Einfluss auf die Realisierung?**
- 2. Welche Kriterien sind für eine gelungene Umsetzung von autofreien Quartieren ausschlaggebend?**
- 3. Welche Grundvoraussetzungen muss das Plangebiet erfüllen, damit ein autofreies Quartier überhaupt denkbar ist?**
- 4. Inwiefern ist das Konzept des autofreien Quartiers aus Großstädten auf Kleinstädte übertragbar?**

Die Fragestellungen werden im folgenden Kapitel anhand des Aufbaus der Arbeit noch einmal veranschaulicht.

1.4 Überblick über den Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit ist wie folgt gegliedert:

Zunächst erfolgt eine theoretische Einführung in das Thema der autofreien/-armen Quartiere. Begonnen wird mit den Begrifflichkeiten und Eigenschaften solcher Quartiere. Weiterhin wird auf die sozialen, ökonomischen und ökologischen Vorteile eingegangen und zum Ende hin wird der Einfluss autofreier/-armer Quartiere auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung untersucht.

Im Hauptteil liegt der Fokus auf den ausgewählten Best-Practice-Beispielen. Dazu werden anhand eines Gesprächsleitfadens vier Experteninterviews mit Planern bzw. Vertretern von autofreien/-armen Quartieren durchgeführt, um Erkenntnisse zu sammeln, welche Faktoren die Planung begünstigen und welche diese hemmen. Danach werden die aus den Interviews herausgearbeiteten Kriterien einzeln erläutert und im Anschluss bewertend eingeordnet.

Danach geht es um die konkrete Betrachtung des vorgestellten Plangebietes am Bahnhaltepunkt Hoffnungsthal mit dem Hauptaugenmerk auf den Standortfaktoren, die ein Gebiet benötigt, um als autofrei/-arm funktionieren zu können. Vorangestellt ist eine Analyse des Gebietes, um aufzuzeigen, welche Gegebenheiten die Basis für nachfolgende Planungen bieten. Auf dieser Grundlage ist es dann Ziel, das Plangebiet auf die Kriterien Lage, ÖPNV, Infrastruktur und sonstige Mobilität zur Realisierung eines solchen Quartiers zu prüfen. Dabei wird analysiert, ob eine Errichtung eines autofreien Quartiers an dem Standort überhaupt sinnvoll ist, wenn ja, welche Voraussetzungen bereits gegeben sind und welche noch zusätzlich umgesetzt werden müssen, um die Planung möglich zu machen. Im weiteren Verlauf wird die Forschungsfrage betrachtet, ob das Konzept der autofreien/-armen Quartiere aus Großstädten auch auf Kleinstädte übertragbar ist.

Die Arbeit endet mit einem Fazit, Ausblick und einer kritischen Reflexion.

2 Grundlagen

2.1 Gebietstypologien mit reduziertem MIV

Bei Wohngebieten mit reduziertem MIV muss man zwischen fünf Gebietstypologien unterscheiden. Dabei handelt es sich um „autofreie“, „optisch autofreie“, „autoreduzierte“, „autoarme“ und „stellplatzfreie“ Wohngebiete.

Grundsätzlich sind autofreie Gebiete Bereiche, in denen Zufußgehen, Fahrradfahren, öffentlicher Personennahverkehr und Sharing-Angebote Vorrang vor PKWs haben. Dementsprechend soll sich der Privatanteil an Autos durch politische/planerische Anreize und Maßnahmen verringern (Bolt Blog 2023).

Autofreie Quartiere sind charakteristisch mit 0,0 - 0,2 Stellplätzen pro Wohnung ausgestattet, welche meistens am Quartiersrand angesiedelt sind. Diese können von Besuchern genutzt werden. Für Gewerbefahrzeuge, die etwas anliefern müssen, Taxen, Möbeltransporter usw. kann es Abweichungen zum generellen Stellplatzschlüssel geben, um das Befahren des Gebietes in besonderen Fällen möglich zu machen und das Fahrzeug parken zu können, ohne ein Hindernis darzustellen. Autofreie Quartiere richten sich in erster Linie an Haushalte, die kein eigenes Auto haben und freiwillig darauf verzichten möchten. Die Autofreiheit kann rechtlich in Kauf-/Mietverträgen, städtebaulichen Verträgen etc. gesichert werden. Nur so kann die Autofreiheit in Wohngebieten gewährleistet werden (Rädel 2014).

Wie bei autofreien Gebieten verlagern sich die Stellplätze der Typologie „optisch autofrei“ an den Quartiersrand. Zu beachten ist, dass hier keine Regelung zu der Anzahl der Stellplätze getroffen wird, sondern stattdessen die Standardanzahl von ein bis zwei Stellplätzen pro Wohnung gilt (ab 50 Quadratmeter Wohnfläche) (Oestereich 2022). Im Gebiet selbst sind keine PKWs erlaubt und die Wege sind grundsätzlich nur für Einsatzkräfte und Müllabfuhr freigegeben. Ähnlich wie beim autofreien Zustand gibt es Regelungen, die das Befahren in dringenden Fällen für Gewerbefahrzeuge, Taxen usw. gestatten. Bei dieser Typologie besteht keine rechtliche Bindung der Mieter/Käufer sich daran zu halten, kein eigenes Auto zu besitzen. Dementsprechend wohnen in solchen Gebieten sowohl Menschen mit als auch ohne PKW. „Optisch autofrei“ bedeutet allerdings keinerlei Kostenersparnis oder echte ökologische Vorteile, da die parkenden Autos samt Stellplätzen nur an einen anderen Ort verlagert werden (Bolt Blog 2023). Als optisch autofrei kann z.B. das Uni-Wohngebiet Kaiserslautern angesehen werden, wo alle Autos auf Stellplätzen entlang der Hauptstraße geparkt werden müssen.

Der Typ „autoreduziert“ beschränkt sich auf 0,3 - 0,7 Stellplätze pro Wohnung mit bevorzugter Lage der Stellplätze am Quartiersrand, aber auch häufig im Quartier selbst. Um einen geringeren PKW-Anteil im Quartier zu erreichen, werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eingeleitet. Solche Maßnahmen könnten z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen oder auch Verbote/Beschränkungen für bestimmte Fahrzeugarten sein. Autoreduzierte Gebiete sind durch einen unterdurchschnittlichen PKW-Besitz gekennzeichnet, da auch häufig Menschen ohne eigenen PKW ihren Wohnort dort haben (Rädel 2014). Wie beim „optisch autofreien“ Zustand gibt es keine rechtlichen Vorgaben zum Besitz von PKWs, daher ist die Erfolgsquote dieses Konzepts mit Vorsicht zu betrachten.

Bei „autoarmen“ Wohngebieten handelt es sich um Quartiere, bei denen das Parken ebenfalls am Rande der Siedlung auf dafür vorgesehenen Flächen möglich ist, aber im Gebiet selbst kein PKW-Verkehr stattfindet. Ähnlich wie beim „autoreduzierten“ Typ wird eine deutliche Reduktion an PKWs angestrebt. Unterschied hierbei ist, dass die Parkflächen „autoarmer“ Gebiete meistens nicht im Quartier selber liegen (VCD-Debatte 2022). Der Stellplatzschlüssel beläuft sich auf Werte zwischen 0,1 - 0,3 pro Wohneinheit.

Der Vollständigkeit halber wird noch die Typologie „stellplatzfrei“ kurz erklärt. „Stellplatzfrei“ bedeutet, dass es einen ortsüblichen Stellplatzschlüssel gibt und das Gebiet grundsätzlich mit Autos befahrbar ist. Allerdings sind verschiedene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorhanden wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Stellplätze werden an den Rand des Wohngebietes verlegt (Rädel 2014). In stellplatzfreien Quartieren wohnen sowohl Menschen mit als auch ohne eigenen PKW, dementsprechend ist eine Durchmischung zu erkennen. Im Gegensatz zu autofreien/-armen Gebieten gibt es hier keine wirklichen Kostenvorteile oder ökologische Effekte, sofern man sich nicht an die individuelle Autofreiheit bindet. Positiv anzumerken ist, dass Wohngebiete mit dieser Typologie relativ einfach umgesetzt werden können (Rädel 2014).

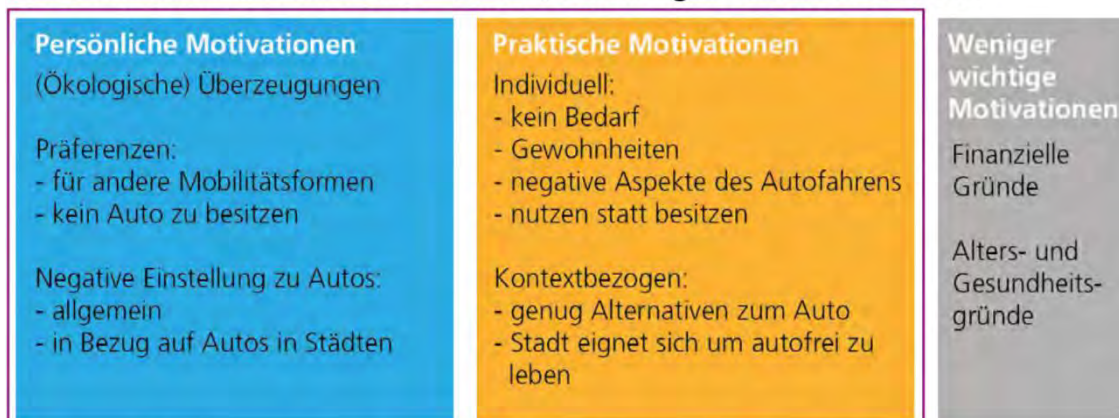
2.2 Zielgruppen

Hauptzielgruppe für das Wohnen in autofreien/-armen Quartieren sind junge Familien mit kleinen Kindern (Rädel 2014). Solche Quartiere bieten ideale Voraussetzungen, um Kinder gefahrenlos aufwachsen zu lassen und dabei gleichzeitig die Eltern zu entlasten (BundesBauBlatt 2014).

Auf der anderen Seite werden auch Menschen angezogen, die einen kritischen Umgang mit Autos haben, die umweltbewusst leben oder die das Konzept des autofreien/-armen Wohnens im Allgemeinen spannend finden und Teil davon werden bzw. sich dafür engagieren möchten (Mobilservice 2020).

Grundsätzlich kommen verschiedene Personengruppen für das Wohnen in autofreien/-armen Quartieren in Frage. Wer sich dann tatsächlich zum Wohnen in einem solchen Quartier niederlässt, hängt von vielen Faktoren ab. Bähler untersucht das Profil der BewohnerInnen autofreier Quartiere genauer. Dabei unterscheidet er die „Motivationen der BewohnerInnen, ohne eigenes Auto zu leben“ von den „Motivationen der BewohnerInnen in eine autofreie Siedlung zu ziehen“. Für die erste Gruppe von Motivationen stellt er fest, dass fast alle Haushalte freiwillig ohne eigenes Auto leben und die „Motivationen sich hauptsächlich auf eine Kombination aus praktischen und persönlichen Gründen“ beziehen (Bähler 2019, S. 6).

Motivationen der Bewohner*innen, ohne eigenes Auto zu leben



Meistens Kombination von persönlichen und praktischen Gründen

Abbildung 1: Motivation der BewohnerInnen, ohne eigenes Auto zu leben (Bähler 2019)

Bezüglich der Entscheidung in eine autofreie Siedlung zu ziehen werden „praktische Gründe wie die Erreichbarkeit der Lage der Siedlung hervorgehoben, aber auch soziale Aspekte wie das Gemeinschaftsleben,...“ (Bähler 2019, S. 6).

Motivationen der Bewohner*innen, in eine autofreie Siedlung zu ziehen

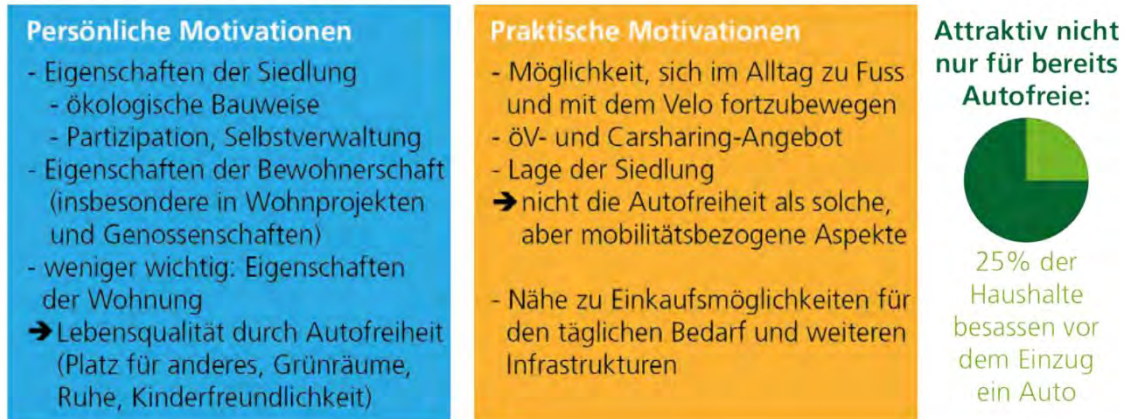


Abbildung 2: Motivation der BewohnerInnen, in eine autofreie Siedlung zu ziehen (Bähler 2019)

Es ist möglich den Prozess der Bewohnerauswahl schon von Beginn an zu steuern. Eine Maßnahme könnten unter anderem sein, Bewerbungsgespräche mit den Interessenten zu führen, um das Mobilitätsverhalten dieser vorab genauer zu verstehen. Auch durch die Vermarktung/Werbung kann frühzeitig offen kommuniziert werden, welche Voraussetzungen eine Person mitbringen sollte, um sich in dem autofreien/-armen Wohngebiet wohlfühlen bzw. zurecht zu kommen.

2.3 Vorteile autofreier Wohnquartiere

2.3.1 Soziale Vorteile

2.3.1.1 Städtebauliche und architektonische Gestaltung

Die städtebauliche Gestalt war seit Jahrzehnten von der Anpassung an das Auto geprägt (Stellplätze, Straßenraum, Versiegelung etc.). Mit dem Konzept der autofreien/-armen Wohnquartiere und dem dabei gewonnenen finanziellen Spielraum ergeben sich vielseitigere Möglichkeiten sich von den bisherigen Standardraumfiguren zu lösen.

Grundsätzlich kann eine dichtere Bauweise bei geringeren Baukosten erfolgen. Vorteilhaft kann dies vor allem für die Mietpreise in Städten mit großem Wohnungsmangel sein, denn genau dort wird das erschwingliche Wohnen immer schwieriger. Die geringeren Bau- und Mietkosten ermöglichen, dass Gelder in Gemeinschaftseinrichtungen des Quartiers, ÖPNV oder Sharing-Initiativen investiert werden können (Christ und Loose 2001). Eine zusätzliche städtebauliche Veränderung im Vergleich zu normalen Quartieren ist die Nutzung von Erdgeschossbereichen als Gewerbeflächen anstatt Garagen oder Stellplätzen.

Die Grundstücke können aufgrund des Wegfalls der Flächen für den Straßenverkehr einfacher parzelliert werden und bieten damit attraktive Gewerbeeinheiten, die von allen Bewohnern genutzt werden können.

2.3.1.2 Sicherheit

In den vergangenen Jahrzehnten ist die Zahl der Straßenverkehrsunfälle aufgrund des zunehmenden Verkehrs deutlich gestiegen. Dabei ist festzuhalten, „dass dies in erster Linie auf Unfälle mit Sachschäden zutrifft“, während „die Zahl an Verkehrsunfällen bei denen es zu Personenschäden kommt“, „sich 2023 auf ähnlichem Niveau wie schon 1955“ bewegt (Impey 2024, Z. 4 - 6). Laut dem statistischen Bundesamt ist der Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden mit 67% der MIV (Carolina Achilles 2022). Dementsprechend wird die Unfallrate durch den Wegfall des PKWs auf ein Minimum reduziert und die Sicherheit bzw. das Sicherheitsempfinden in autofreien/-armen Quartieren signifikant erhöht. Nicht nur für spielende Kinder erhöht sich die Verkehrssicherheit, sondern auch für Senioren, beeinträchtigte Menschen und Fahrradfahrer, die sich im schnelllebigen Straßenverkehr nur mit Komplikationen zurechtfinden können (Rädel 2024).

2.3.2 Ökologische Vorteile

Eine hohe Flächenversiegelung, Hitzeinseln und Lärm-/Luftschadstoffbelastungen sind einige der Probleme, mit denen eng bebaute städtische Quartiere zu kämpfen haben. Im Folgenden werden die Vorteile autofreier/-armer Siedlungen genauer betrachtet.

2.3.2.1 Luftverschmutzung und Verkehrslärm

Laut der Europäischen Umweltagentur war der Straßenverkehr mit 71,7% für ein Viertel der gesamten CO₂-Emissionen der EU verantwortlich (Europäisches Parlament 2019). Um das Ziel der Klimaneutralität im Jahre 2050 zu erreichen, müssten die Treibhausgasemissionen bis dahin zu einem Großteil gesenkt werden. Explizit wird dabei auch der niedrige PKW-Besetzungsgrad von 1,6 Personen/PKW herausgestellt, welcher als Anreiz gesehen wird, mehr auf andere Mobilitätsformen wie z.B. Car-Sharing, ÖPNV, Radfahren oder Zufußgehen umzusteigen. Zu erkennen ist, dass Deutschland bei der Senkung der Treibhausgasemissionen bisher nur geringe Verbesserungen erreichen konnte. „Zwar seien die Emissionen insgesamt deutlich zurückgegangen, das habe aber vor allem an der schwächelnden Wirtschaft und dem milden Wetter gelegen, so der Expertenrat“ (Bierl 2024, Z. 3). Im Bereich Verkehr lagen die Emissionen deutlich

über den Grenzwerten (Bierl 2024, Z. 3). Unter diesem Gesichtspunkt könnten autofreie/-arme Quartiere einen wertvollen Beitrag leisten. Durch eine Reduzierung der PKWs können größere CO₂-Einsparpotenziale erzielt- und die Reduktionsziele bis 2050 im Verkehrssektor besser erreicht werden. Gleichmaßen sind die enormen Verkehrslärmbelastungen in Städten mit hohem Verkehrsaufkommen von Bedeutung, da diese mit als Hauptstressfaktor des städtischen Lebens gelten (Umweltbundesamt 2022). Sie bringen ebenfalls gesundheitsschädliche Folgen mit sich, die in autofreien/-armen Quartieren stark reduziert werden können. Durch die Verkehrsentlastung erhöht sich die Lebensqualität im Wohngebiet und dessen Umfeld drastisch, sodass einige positive Effekte für die Gesundheit der Stadtbevölkerung entstehen (BundesBauBlatt 2014).

2.3.2.2 Flächenversiegelung und -inanspruchnahme

Herkömmliche Quartiere sind durch eine hohe Bodenversiegelung und Flächeninanspruchnahme gekennzeichnet. Dabei machen die Flächen für den PKW-Bedarf mit Stellplätzen, Garagen etc. den größten Teil aus. Das Umfeld des Gebäudes ist meistens für das Auto reserviert und kann somit nicht für andere Zwecke wie Bepflanzung oder Begrünung verwendet werden. Christ/Loose zeigen in ihrer Arbeit auf, dass 60% der innerstädtischen Flächen für Fahrzeuge zur Verfügung stehen und dass 40-60 Quadratmeter pro Pkw Stellfläche nötig sind (Christ und Loose 2001). Zu bedenken ist ebenfalls, dass der PKW den größten Teil des Tages stillsteht und gar nicht bewegt wird und dabei ständig Fläche verbraucht. Aber selbst, wenn der PKW bewegt wird, ist die Fläche dauerhaft reserviert und kann zu keinem Zeitpunkt einer anderen Nutzung zugeordnet werden (Sabine Drewes 2019). Dementsprechend bieten autofreie/-arme Quartiere große Einsparpotenziale den Zugewinn an Fläche für anderweitige Nutzungen umzufunktionieren. Solche könnten z.B. genutzt werden für Grün- und Freiflächen, die für Kühlung im Quartier sorgen oder um die Bauweise so zu gestalten, dass mehr Wohnraum entstehen kann. Vorteilhaft kann dies vor allem in Städten mit Wohnraummangel sein.

2.3.3 Wirtschaftliche Vorteile

2.3.3.1 Kostenersparnis

In nicht-autofreien Quartieren ist die Errichtung von ausreichend zur Verfügung stehenden Stellplätzen einer der größten Kostenfaktoren. Meist müssen in dicht bebauten Städten kostenintensive Tiefgaragen gebaut werden, um die PKWs unterirdisch abzustellen. Bei autofreien/-armen Quartieren sorgt der Wegfall an Stellplätzen unter anderem für große Einsparpotenziale der Baukosten. Ein Vorteil ist dann z.B., dass das Wohnen in der Stadt auch für einkommensschwächere

Gruppen erschwinglich ist. Die gesparten Kosten werden in solchen Quartieren in die soziale Infrastruktur und damit in höhere Lebensstandards investiert (Rädel 2024).

Beim Bau von Tiefgaragenstellplätzen werden je nach Region pro Stellplatz Baukosten in Höhe von 22.000 € bis 52.000 € berechnet (Deckert 2022) und für oberirdische Stellplätze Kosten von ca. 1000 € bis 2000 € pro Fahrzeug (CleverParken.de 2023). Es wird deutlich, dass die Investitionssummen beim Bau autofreier Quartiere deutlich geringer sind als bei Quartieren mit gewöhnlicher Anzahl an Stellplätzen. Dies kann sowohl für Bauträger als auch für Mieter profitabel sein und sich in finanzieller Entlastung und geringeren Mieten äußern.

Bei Wohnquartieren mit Stellplatzpflicht stellt die Kostengerechtigkeit ein weiteres Problem dar. Häufig werden die Kosten bzw. Mieten von Stellplätzen auf alle Mieter gleichermaßen übertragen, sodass auch Menschen ohne eigenen PKW daran beteiligt werden. Im Umkehrschluss herrscht bei der Realisierung autofreier/-armer Wohngebiete eine größere Kostengerechtigkeit, da die Kosten der Stellplätze nicht von der Allgemeinheit getragen werden müssen (Rädel 2024).

2.3.3.2 Reduzierte externe Kosten

Laut Allianz pro Schiene sind „Externe Kosten des Verkehrs Folgekosten, die durch Mobilität entstehen, aber nicht von den Verkehrsteilnehmern selbst getragen werden. Stattdessen werden diese Kosten auf die Allgemeinheit oder aufkommende Generationen abgewälzt, durch Einbußen an Lebensqualität, durch höhere Steuern oder Krankenversicherungsbeiträge“ (Allianz pro Schiene 2019, Z. 1). Dabei ist zu beachten, dass der Straßenverkehr im Jahr 2017 94,5% der externen Kosten verursacht hat und damit eine wichtige Stellschraube darstellt. Autofreie/-arme Quartiere können die externen Kosten erheblich reduzieren: Unter anderem fallen Investitionen in die Infrastruktur (Straßenbau, Parkplätze etc.) weg genauso wie Unfall- und Staukosten, die durch den PKW-Gebrauch entstehen würden (Christ und Loose 2001). Weiterhin sind die Kosten zu beachten, die sich dadurch, dass kein eigenes Auto gebraucht wird, erübrigen. Im Grunde spart jeder Quartiersbewohner finanzielle Mittel, indem er Unterhaltungskosten wie z.B. Versicherung des Kfz, Reparaturen, Benzinkosten, Parkgebühren usw. vernachlässigen kann (Rada 2019).

2.4 Nachhaltige Quartiersentwicklung

Im Jahr 2015 hat die Weltgemeinschaft die „Agenda 2030“ verabschiedet, bei der 17 Nachhaltigkeitsziele entwickelt wurden, die global Anwendung finden sollen. Sie setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung in allen drei Faktoren ein, sozial, ökologisch und ökonomisch. Ziel ist es die natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen zu erhalten und ein menschenwürdiges Leben zu gewährleisten. Eines der Ziele heißt „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ und beschreibt die Notwendigkeit, bezahlbaren Wohnraum und eine integrierte Stadtentwicklungspolitik zu gewährleisten. Kernpunkte sind bei diesem Ziel leistungsfähige Infrastruktur, genügend bezahlbare Wohnungen und moderne Mobilitäts- und Erholungsangebote (Die Bundesregierung informiert 2020).

Genau dort setzen autofreie/-arme Quartiere mit ihrem Konzept an. Obwohl der Begriff der Nachhaltigkeit schwer zu definieren ist, ist es jedoch einleuchtend, dass autofreie/-arme Quartiere in jeder Hinsicht einen Beitrag zu dieser Zielsetzung und damit zur Erreichung der „SDGs“ beitragen (Rädel 2024). Aus dem bereits in Kapitel 2.3 Gesagten ergibt sich, dass der Wegfall des MIV damit den größten Faktor zur Verbesserung beiträgt. Auf der Reduzierung des PKWs basieren alle weiteren Vorteile wie z.B. eine geringere Flächenversiegelung, das Möglichmachen großer Frei- und Grünflächen oder auch die Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte innerhalb des Quartiers. Damit verbunden sind diverse ökonomische, soziale und ökologische Vorteile, die auch bezahlbares Wohnen möglich machen und zeitgleich die Lebensqualität steigern.

Infolgedessen stellen autofrei/-arme Wohnquartiere einen sinnvollen Ansatz dar, insbesondere Maßnahmen, die die Mobilität betreffen, umzusetzen und somit einen nachhaltigen Beitrag zu der Agenda 2030 zu leisten.

3 Best-Practice-Beispiele

3.1 Auswahl der Beispielgebiete

Im Folgenden werden exemplarisch drei Best-Practice-Beispiele genauer vorgestellt, zu denen Interviews durchgeführt werden. Die Vorstellung dieser drei Beispiele gibt erste Aufschlüsse über Merkmale, die solche Gebiete aufweisen. Im Bundesland NRW werden Quartiere in Münster sowie Köln analysiert. Dies erscheint sinnvoll, da es dem Verfasser dieser Arbeit einfacher möglich ist, diese Quartiere zu besuchen. In Baden-Württemberg wird die bekannte autofreie Vauban-Siedlung untersucht, da sie in allen drei Aspekten, ökologisch, ökonomisch und sozial, ein Vorzeigeprojekt und Inspiration für viele Menschen weltweit ist und vor allem auch als Idee für die Umsetzung neuer autofreier/-armer/-reduzierter Quartiere genutzt wird (Herzberg 2024).

3.1.1 Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. in Münster

Die Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. hat eine Größe von 3,8 ha mit ca. 189 Wohnungen und wurde auf einem ehemaligen Kasernengelände errichtet. Der Zeitraum von der Planung bis zur kompletten Fertigstellung beläuft sich auf die Jahre 1998 bis 2019. Die Siedlung, welche Teil eines europaweit ausgeschriebenen Wettbewerbs war, wurde in drei Bauabschnitten errichtet, wovon die ersten zwei bereits bis 2003 abgeschlossen waren (sdg21 2016). Der letzte Bauabschnitt wurde erst 2018 bezugsfertig. Von den genannten Wohnungen sind allein 138 öffentlich gefördert und somit Sozialwohnungen (sdg21 2016).

Die Bewohner des Wohnquartiers bewegen sich hauptsächlich mit dem Fahrrad fort, weshalb einige Fahrradstellplätze und Fahrradgaragen zur Verfügung stehen. Es ist kein Auto notwendig, da alle Wege in die Stadt innerhalb von zehn Minuten durchführbar sind. Sollte eine Fahrt mit dem Auto unumgänglich sein, so steht am Rande der Siedlung auf dem Besucherparkplatz eine Car-Sharing-Station mit Fahrzeugen zum Ausleihen bereit.

Bewohner des Quartiers können diese vergünstigt mieten. Das Quartier ist autofrei, da keine weiteren Stellplatzmöglichkeiten bestehen, dementsprechend liegt ein geringer Stellplatzschlüssel von 0,2 Pkw je Wohnung vor.

Als Vorbild für die Weißenburgsiedlung wurde das autofreie Quartier Freiburg-Vauban gesehen.



Abbildung 3: Siedlungsstruktur, (Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. 2024)

3.1.2 Autofreie Siedlung Stellwerk 60 in Köln

Stellwerk 60 in Köln Nippes ist ein 4,2 ha großes Quartier mit 1550 Einwohnern auf einem ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerk. In dem Wohngebiet sind verschiedenste Typen an Einfamilienhäusern, Eigentums- und Mietwohnungen vorhanden, was für eine große soziale Durchmischung sorgt (bpd 2024). Der Bau des Wohngebietes hat mit allen Bauabschnitten von 1994 bis 2013 gedauert und zum Jahr 2007 bereits 80 Mio Euro gekostet. Die Planung erwies sich im Vorhinein als äußerst zäh, da die Politik der ganzen Idee ablehnend gegenüberstand. Es waren diverse Bemühungen, Initiativen und Umfragen nötig, um aufzuzeigen, dass die Nachfrage und das Interesse der Bevölkerung nach einer autofreien/-armen Siedlung in Köln vorhanden sind.

Hauptsächlich werden von der Siedlung Sharing-Angebote als Mobilitätsform genauso wie Fuß- und Radverkehr genutzt. Am Rande der Siedlung existieren zehn Car-Sharing-Stellplätze und eine Sammelgarage mit 80 privaten Stellplätzen (die zusätzlich gemietet werden können) und 30 Gästeparkplätzen (Wohnen und Mobilität 2020). Der Stellplatzschlüssel liegt bei 0,18. In dem Quartier selbst herrscht ein striktes Fahrverbot. Zusätzlich zu den PKW-Stellplätzen wurden

Fahrradgaragen unter dem Quartier errichtet und am Siedlungseingang eine Mobilitätsstation, an der verschiedene Transportmittel und andere Draußenutensilien ausgeliehen werden können.

Als Vorbild für die Siedlung wurde ein autofreies Quartier in Amsterdam und eines in Münster betrachtet.



Abbildung 4: Siedlungsstruktur Stellwerk 60, (RLS 2023)

3.1.3 Autoreduzierte Siedlung Freiburg-Vauban

Das Quartier wurde von 1997 bis 2017 erbaut und erstreckt sich auf eine Fläche von 38 ha mit ca. 5500 Einwohnern auf dem ehemaligen Kasernengelände (Stand 2013). Da die Vermarktung der Grundstücke hauptsächlich private Bauherren ansprach, sind viele verschiedene Wohnformen umgesetzt worden, die sich in Wohngruppen, Baugruppen oder Reihenhäusern äußern (Freiburg im Breisgau 2024). Weiterhin sind verschiedene Geschäfte, eine Grundschule, zwei Kindergärten und weitere Einrichtungen z.B. für gemeinsame Aktivitäten vorhanden.

Es ist kein autofreies, sondern ein autoreduziertes Wohngebiet mit einem Stellplatzschlüssel von 0,42. Ein geringer Bruchteil der dort lebenden Bevölkerung hat also einen eigenen Pkw. Grundsätzlich liegt der Fokus auf dem Fuß und Radverkehr, dennoch gibt es eine zentrale Verkehrsachse (30km/h) durch das Quartier, von der man in die anliegenden Wohnstraßen abzweigen kann. Park- oder Stellplätze gibt es dort aber nicht und es herrscht Schrittgeschwindigkeit.

Wer dennoch ein Auto besitzt, muss sich in einer der zwei am Quartiersrand gelegenen Parkgaragen einen Stellplatz mit Kosten in Höhe von 20.000 € dazu kaufen, um sein Fahrzeug abstellen zu können. Wer kein Auto hat und sich zur Autofreiheit verpflichtet, muss diese Summe nicht bezahlen, sondern nur einen Anteil einer Vorbehaltsfläche außerhalb des Quartiers in Höhe von 3700 €. Dies gilt für den Fall, dass ein Bewohner doch noch einen PKW erwirbt (Dartenne 2022). Zusätzlich gibt es die Möglichkeit einen von ca. 15 Car-Sharing-PKW zu mieten oder auch die seit 2006 nutzbare Stadtbahnanbindung zu nutzen.



Abbildung 5: Siedlungsstruktur Freiburg-Vauban, (stadtteil-vauban.de 2024)

3.1.4 Erkenntnisse aus dem Vergleich der Best-Practice-Beispiele

1. Die Quartiere liegen innerhalb von Großstädten oder in Stadtrandlage von Großstädten
2. Die Quartiere werden auf unterschiedlich großen Flächen umgesetzt
3. In den Quartieren leben Menschen aller sozialer Schichten abhängig von der Art der Wohnbebauung
4. Alle Quartiere haben ein angepasstes Mobilitätskonzept
5. Die Ausgestaltung der Quartiere hängt wesentlich von der konkreten Lage und erreichbaren Infrastruktur ab

3.2 Experteninterviews

Das Analysieren der Beispielgebiete in Verbindung mit dem Durchführen der dazugehörigen Experteninterviews bildet den Kern der Bachelorarbeit. Auf dieser Grundlage sollen sowohl positive Aspekte als auch Hemmnisse für die Planung und Realisierung autofreier/-armer Quartiere herausgearbeitet werden, um sie im Anschluss auf ihre Relevanz hin zu untersuchen. Die Gesprächspartner werden durch Recherche zu den bereits ausgesuchten Beispielquartieren gefunden und per E-Mail bezüglich eines gemeinsamen Termins kontaktiert. Darüber hinaus erscheint es sinnvoll auch einen Interviewpartner zu kontaktieren, der bei der Planung/Umsetzung eines gescheiterten autofreien/-armen Wohngebietes beteiligt war.

Durchgeführt werden die Gespräche telefonisch, per Zoom oder per E-Mail aufgrund der teilweise weiten Distanzen zwischen den Städten. Die vollständigen Interviews sind dem Anhang zu entnehmen.

3.2.1 Interviewpartner

Um die Interviewpartner zu finden, wird vorab eine E-Mail an die Ansprechpartner der jeweiligen Quartiere bzw. an die entsprechende Stadtverwaltung geschickt und die Bitte angefügt, den Kontakt mit den passenden Personen für die spezifischen Fragen herzustellen. Resultierend daraus werden als Interviewpartner verschiedene Arten von Experten befragt.

Das Interview für das Wohnquartier in Münster wird mit Frau Dr. Sylvaine Hänsel, einer Bewohnerin der Weißenburgsiedlung durchgeführt, die ebenfalls als langjähriges aktives Mitglied des BewohnerInnenvereins tätig ist. Aus dieser Perspektive ist es möglich, genauere Einblicke in die Bedürfnisse und Wünsche der Bewohner des autoarmen Quartiers zu gewinnen und die Vor- und Nachteile aus der Sicht eines Einwohners geschildert zu bekommen. Somit können Fragen

beantwortet werden, die eine Person, die nur an der Planung beteiligt war, wohl nicht beantworten kann.

Das Interview für die Kölner Siedlung Stellwerk 60 wird mit Herrn Hans-Georg Kleinmann, einem seit dem Jahre 2000 tätigen Vorstandsmitglied des VCD Regionalverband Köln und Umgebung e.V., durchgeführt, welcher ebenfalls seit 2008 Vorstandsmitglied beim BewohnerInnenverein der Autofreien Siedlung Köln e.V. ist. In diesem Interview werden zusätzlich explizit Fragen zum Planungs- und Umsetzungsprozess thematisiert, um tiefere Einblicke in die Geschichte von der Planung zur Realisierung von Stellwerk 60 zu erlangen.

Das dritte Interview wird mit dem Stadtplanungsamt Freiburg durchgeführt. Bei diesem Interview können Erkenntnisse der Planung des autoreduzierten Quartiers Freiburg-Vauban gewonnen und herausgearbeitet werden.

Das vierte Interview (verschiedene Projekte) wird mit Dipl. Ing. Holger Wolpensinger, einem Experten der Fachrichtung Architektur durchgeführt, welcher seit 2001 im wissenschaftlichen Bereich und in der Politikberatung zu nachhaltigen Siedlungen, Stadtquartieren, Gebäuden und deren Bewertung sowie zur Implementierung nachhaltiger Zielsetzungen im Öffentlichen Bereich sowie in Wohn- und Bauunternehmen, tätig ist (Fachberatung Nachhaltiges Bauen 2021). Bei diesem Interview wird aufgrund von Wiederholungen der Antworten in den vorherigen Interviews auf einige Frageblöcke verzichtet. Statt dessen wird mehr Wert auf die Aspekte gelegt, die Projekte haben scheitern lassen. Es können überblicksweise Erkenntnisse über mehrere autofreie/-arme Quartiere gewonnen werden.

3.2.2 Interviewfragen und Methodik

Bei den Experteninterviews handelt es sich um qualitative Interviews, da hier Sachverhalte entdeckt, Meinungen und Hintergründe erfragt werden (D-LABS GmbH 2024). Es wird eine Gesprächsleitfaden zu Hilfe genommen. Dieser Gesprächsleitfaden wurde bereits zwei Wochen vor Durchführen der Interviews erarbeitet und mehrere Tage vor dem Termin an die Gesprächspartner zur besseren Vorbereitung geschickt. Es handelt sich um ein semistrukturiertes Interview, bei dem auch Raum für weitere Anmerkungen besteht. Merkmale des semistrukturierten Interviews sind unter anderem die Offenheit und Flexibilität (Genau 2019). Somit wird sich stark an den vorab überlegten Fragen orientiert, mit der Möglichkeit auch weitere Informationen austauschen zu können bzw. über Erkenntnisse außerhalb des Leitfadens zu sprechen. Einige dieser Äußerungen werden in der Arbeit nicht weiterverwendet, haben aber einen positiven Einfluss für das Grundverständnis über autofreie Quartiere.

Der Fragebogen teilt sich in fünf Frageblöcke auf und wird im Folgenden kurz beschrieben.

Der erste Frageblock thematisiert allgemeine Fragen zu dem jeweiligen Quartier, um die grundsätzlichen Gegebenheiten des Gebietes aufzunehmen und eine Vergleichbarkeit mit den anderen Quartieren herzustellen. Der zweite Fragenblock bildet den Hauptteil der Interviews. Hier werden Fragen zur Planung und der Umsetzung gestellt. Fragenblock drei beschäftigt sich mit Vor- und Nachteilen autofreier/-armer Quartiere, während sich der vierte Fragenblock auf die Resonanz der Bewohner und Anwohner im Quartier, aber auch außerhalb des Quartiers fokussiert. Der abschließende Frageblock fünf befasst sich mit der Schwierigkeit der Übertragbarkeit autofreier/-armer Konzepte auf Kleinstädte. Dabei werden unter anderem wichtige Fragen beantwortet, wieso z.B. autofreie/-arme Quartiere in Deutschland so selten umgesetzt werden oder ob sich ein solches Konzept auch beliebig auf andere Regionen übertragen lässt bzw. warum nicht.

Die Auswertung des Interviews erfolgt schrittweise. Die Transkription erfolgt als vereinfachte Transkription, bei der wörtlich transkribiert wird, Satzabbrüche, Stottern, Wortdoppelungen ausgelassen werden, und die Interpunktion nachträglich gesetzt wird (Pfeiffer 2018). Nach der Transkription werden die Informationen herausgefiltert, die für die Forschungsfragen wichtig sind. Dies erfolgt in Kurzfassung (Zusammenfassende Inhaltsanalyse). Da hier vier Interviews vergleichend analysiert werden, empfiehlt sich eine Darstellung in Tabellenform, in der alle vier Interviews erfasst werden. Danach werden die relevanten Aspekte unter Überschriften zusammengefasst. Diese Überschriften benennen die hemmenden und begünstigenden Kriterien. Abschließend wird für jedes einzelne Kriterium erläutert, inwieweit es ein Hemmnis darstellt bzw. förderlich für die Realisierung eines autofreien Quartiers sein kann.

3.2.3 Tabellarische Auswertung der Interviews

Der besseren Vergleichbarkeit und Übersichtlichkeit wegen, wurden die wesentlichen Aussagen der vier Interviews in verkürzter Form in einer Tabelle dargestellt.

	Interview 1 Munster	Interview 2 Köln
Fragenblock 1 Allgemeine Infos	3,8 ha groß, 189 Wohnungen, ehemaliges Kasernengelände, Planung und Umsetzung 1998-2019, autofreie Siedlung	4,2 ha groß, 1550 Einwohner, ehemaliges Eisenbahn-Ausbesserungswerk, Planung und Umsetzung 1994-2013, autofreie Siedlung
Fragenblock 2 Hemmnisse Begünstigende Kriterien Voraussetzungen Mobilitätsformen Zielgruppe	 Verkehrsanbindung, Infrastruktur, mobile Betreuung für Senioren Car-Sharing, Fahrrad, ÖPNV Auswahlverfahren durch Bewohnerversammlung	 Verwaltung/Politik, Nachweis Interesse der Bev., Stellplatzschlüssel, Parkraumsituation gute Lage ÖPNV, Infrastruktur, Nahversorgung, gute Planung, Unterstützung durch Politik und Verwaltung, gute Beratung Bürgerinitiativen Car-Sharing, Fahrrad, zu Fuß Werbung, gezielte Vermarktung
Fragenblock 3 Vorteile Nachteile Risiken	 sozialer Zusammenhalt keine keine	 Klima ist besser, Versiegelung geringer, Aufenthaltsqualität besser, nachhaltig z.B. durch Wärmepumpen keine keine
Fragenblock 4 Resonanz der Bewohner	 positiv aktive Mitgestaltung durch Bewohnerversammlung keine Außendarstellung	 mehr Interessenten als Wohnungen, Verbesserungsvorschläge der Bewohner Probleme mit Parkraum in Nachbarteilen > Kontrolle der Parksituation Aufenthaltsqualität wird gelobt
Fragenblock 5 Übertragbarkeit/ Gründe f. seltene Umsetzung	 Infrastruktur + Car-Sharing Statussymbol Auto Wandel im Denken	 Vgl. Voraussetzungen (Gute ÖPNV-Anbindung + Nahversorgung) Bei Politik + Verwaltung: Wandel im Denken, Gewohnheitsänderungen, wenig politische Unterstützung, mangelnde Bereitschaft von Investoren, da neues Konzept

Tabelle 1: Auswertung Interview eins und zwei, eigene Darstellung

	Interview 3 Freiburg	Interview 4 verschiedene Projekte
Fragenblock 1 Allgemeine Infos	38 ha groß, 5500 Einwohner, ehemaliges Kasernengelände, Planung und Umsetzung 1997-2017, autoreduzierte Siedlung	
Fragenblock 2 Hemmnisse	fehlende Kommunikation zwischen Bewohnern und Verwaltung, finanzielle Hürden beim Ankauf der Fläche, zu wenig Erfahrung, zu wenig Projekte > schwierige Kalkulation der Kosten, rechtliche Hürden	Standort außerhalb, schlechte Vermarktung, Architektur nicht angepasst an Zielgruppe
Begünstigende Kriterien	vorhandenes Gelände (hier: Kasernengelände)	Zentrale Lage, gutes Marketing, gute Infrastruktur, Car-Sharing, ÖPNV-Anbindung
Voraussetzungen	ÖPNV, politische Unterstützung + Bürgerinteresse	
Mobilitätsformen	Car-Sharing, ÖPNV, Fahrrad	
Zielgruppe	Privatrechtliche Regelungen	passende Bewohner zum Projekt auswählen
Fragenblock 3 Vorteile	Entsiegelung, Lärm- und Schadstoffreduktion, mehr Grünflächen	
Nachteile	bei Sharingangeboten Spontaneität und Flexibilität eingeschränkt	
Risiken	keine	
Fragenblock 4 Resonanz der Bewohner	positiv gutes soziales Miteinander, gute ÖPNV-Anbindung	
Fragenblock 5 Übertragbarkeit/ Gründe f. seltene Umsetzung	gute ÖPNV-Anbindung (insbes. Schienenverkehr) + Nahversorgung fehlende geeignete Flächen	

Tabelle 2: Auswertung Interview drei und vier, eigene Darstellung

4 Hemmende und begünstigende Kriterien

Aus den Kernaussagen der Interviews konnte eine Reihe von Kriterien ermittelt werden. Diese lassen sich verschiedenen Ebenen zuordnen und werden in einer Tabelle dargestellt.

Übersicht Kriterien					
Standortfaktoren	Politische Ebene	Rechtliche Ebene	Kommerzielle Ebene	Gesamtgesellschaftliche Ebene	Sonstige Faktoren
• Lage des Gebietes • Anbindung an den ÖPNV • Sonstige Mobilität • Infrastruktur	• Politischer Wille • Wirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie • Wandel im Denken • Nachweis des Bevölkerungsinteresses • Erfahrung der Planungsämter	• Stellplatzschlüssel • Kontrolle der Parksituation im Quartiersumfeld • Rechtliche Absicherung der Autofreiheit • Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes	• Bereitschaft der Investoren • Zielgruppenvermarktung	• Bewusstseins-schaffung • Einbindung der Bevölkerung • Akzeptanz in der Öffentlichkeit	• Änderung der Lebensumstände

Tabelle 3: Übersicht Kriterien, eigene Darstellung nach (Herten 2019), Erfolgskriterien für die Realisierung auto- freier und autoarmer Wohnquartiere (Hinweis: kursiv gedruckte Kriterien entstammen nicht den Interviews)

Nachfolgend werden die Kriterien einzeln, entsprechend der Anordnung in der Tabelle, erläutert, um ihren hemmenden bzw. fördernden Einfluss darzustellen. Dabei werden auch Erkenntnisse aus der vorangegangenen Recherche mit einbezogen.

Die Zahlen in Klammern hinter den Überschriften geben an, in welchen Interviews das jeweilige Kriterium angesprochen wird.

4.1 Lage des Gebietes (1, 2, 4)

Die Lage des Gebietes, welches zur Neuplanung ausgewählt wird, ist von großer Bedeutung. An den Beispielen der realisierten autofreien Quartiere in Deutschland erkennt man, dass solche Neubauwohngebiete zumeist in Großstädten umgesetzt werden oder zumindest in Großstadtnähe. Gebiete im ländlichen Raum werden derzeit kaum in Betracht gezogen, weil sie vermeintlich die Voraussetzungen nicht erfüllen.

Vor der Planung ist es vorab sinnvoll, verschiedene Potenzialflächen untereinander abzuwägen. Die Lage der Fläche ist für den späteren Erfolg bzw. das Funktionieren des autofreien Quartiers von großer Bedeutung.

Unter Lage des Gebietes kann einerseits die Einbindung in das Gesamtgefüge (z.B. Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Entfernung zur nächsten Großstadt, ländlich/städtisch) verstanden werden, aber auch die Topographie. Somit ist es nicht sinnvoll ein autofreies Quartier auf einer Erhebung innerhalb der Stadt zu errichten, da dadurch der Fahrrad-/Fußverkehr erschwert wird.

4.2 Anbindung an den ÖPNV (1, 2, 3, 4)

Eine leistungsstarke Anbindung an den ÖPNV ist unerlässlich für das Funktionieren eines autofreien Quartiers. Anbindung an den ÖPNV meint in diesem Sinne die schnelle Erreichbarkeit von am besten mehreren Bushaltestellen oder Bahnlinien (Bahnhöfe) um das Quartier herum in Verbindung mit kurzen Fahrtzeiten der Buslinien zu den wichtigsten Einrichtungen. Je nach Lage kann es zusätzlich Sinn machen, wie z.B. beim Freiburger-Vauban Viertel, eine Stadtbahnlinie bis in das Gebiet zu erweitern, um eine noch vorteilhaftere Einbindung in die Stadt zu gewährleisten. Generell ist es beim ÖPNV wichtig, dass attraktive Fahrtzeiten ermöglicht werden und Bewohner eines autofreien Quartiers nie das Gefühl bekommen, doch wieder auf das Auto umsteigen zu müssen.

4.3 Sonstige Mobilität (1, 2, 3, 4)

Zusätzlich zum ÖPNV ist es von Vorteil, diverse weitere Mobilitätsangebote im Quartier zu Verfügung zu stellen. Da nicht alle Wege eines Bewohners ohne Auto zurückgelegt werden können, sollten am Quartiersrand Car-Sharing-Stationen eingerichtet werden. Je nach Größe des autofreien Quartiers sollten immer verfügbare Fahrzeuge bereitstehen, die im besten Fall für Bewohner kostengünstiger zu mieten sind als für Menschen von außerhalb. Neben E-Auto-Sharing-Stationen ist das Installieren von Bike-Sharing-Bereichen unerlässlich, um die individuelle Mobilität zu jedem Zeitpunkt gewährleisten zu können. Zusätzlich zum Fahrradverkehr ist es wichtig, falls nicht vorhanden, die Fahrradinfrastruktur auszubauen und leistungsfähiger zu gestalten.

Bei der Mobilität ist es ebenfalls von großer Bedeutung, schnelle, klare Wegebeziehungen innerhalb des Wohngebietes zu schaffen, um keine weiten Umwege in Kauf nehmen zu müssen. Als Diskussionspunkt stellten sich bei der Umsetzung autofreier Quartiere die Anlieferungswege von Paketzustellern und Essenslieferanten heraus. Hier macht es Sinn vorab zu überlegen, wie Lieferanten

zukünftig in das Quartier kommen, um ihre Bestellungen abgeben zu können, ohne weite Strecken fußläufig zurücklegen zu müssen.

4.4 Soziale Infrastruktur (1, 2, 4)

Als weitere wichtige Voraussetzung, um ein autofreies Wohnquartier zu errichten, stellt sich die Infrastruktur heraus. Sinnvoll ist es, das Neubaugebiet gut in die Lage der Stadt einzubinden, um somit alle Wege des täglichen Bedarfs so kurz wie möglich zu halten. Als Infrastruktur sind neben einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung hauptsächlich auch Einrichtungen wie z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte und Krankenhäuser anzuführen. Es sollte alles schnell, am besten fußläufig und ohne Hindernisse, erreichbar sein. Je nach Größe des autofreien Quartiers ist es auch eine Überlegung, das Wohngebiet selbst mit den wichtigsten alltäglichen infrastrukturellen Maßnahmen auszustatten. Solche könnten z.B. neben Einkaufsläden auch Repaircafés für elektrische Gegenstände/Fahrräder oder Gemeinschaftseinrichtungen sein. Schulen und Kindergärten sollten ebenfalls in unmittelbarer Nähe zum Wohnquartier vorfindbar sein. Die Menge dieser Einrichtungen hängt allerdings auch stark von der Bewohnerschaft ab. Je nach Anzahl an Familien mit kleinen Kindern kann es sinnvoll sein, Kindertagesstätten bereits innerhalb des Quartiers zu planen. Falls weniger Kinder im Quartier leben bzw. Familien eher andere Wohngegenden aufsuchen, ist die Nähe zu Kitas und Schulen natürlich zweitrangig.

4.5 Politischer Wille (2, 3)

Als größtes Hemmnis bei der Umsetzung autofreier Wohnkonzepte erweist sich die Politik. Allgemein fehlt der politische Wille zur Umsetzung solcher Quartiere, wobei hier die wichtigste Stellschraube zu vermehrter Realisierung autofreier/-armer Gebiete liegt. Die den politischen Gremien zuarbeitenden Stadtverwaltungen halten sich zurück und sind der Idee gegenüber noch misstrauisch, obwohl einige erfolgreiche Umsetzungen als Vorzeigeobjekte bereits vorhanden sind und zeigen, wie gut sie funktionieren können. Um den Veränderungswillen der Politik anzukurbeln, wäre es wichtig, die bisher zu selten vorhandenen Anreize für autofreies Wohnen zu stärken und vor allem die breite Bevölkerung für das Thema zu sensibilisieren. Politische Entscheidungen bilden die erste Instanz, um solche großen Projekte entweder realisierbar zu machen oder komplett scheitern zu lassen. Dementsprechend ist ein Wandel in der Verwaltung nötig, um diese erste große ausschlaggebende Hürde zu überwinden und den Weg für weitere Planungen freizumachen.

4.6 Wirtschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie (1)

Die Automobilbranche hat in Deutschland einen wirtschaftlich sehr hohen Stellenwert. „Sie ist gemessen am Umsatz die größte Branche des verarbeitenden Gewerbes und der mit Abstand bedeutendste Industriezweig in Deutschland. Die Unternehmen der Branche erwirtschafteten im Jahr 2023 einen Umsatz von gut 564 Milliarden Euro und beschäftigten direkt knapp 780.000 Personen“ (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2024, Z. 1). „Deutschlands Automobilindustrie trägt mit rund 4,5% zum Bruttoinlandsprodukt (BIP) bei und sorgt für jährliche Steuereinnahmen von rund 100 Milliarden Euro“ (Alte Schule 2023, Z. 5). Dabei ist umsatzfördernd auch die Statusfrage. Neben dem Wert als Fortbewegungsmittel ist das Auto für viele Käufer auch ein Statussymbol. Beispielhaft hierfür ist die wachsende Zahl an SUVs.

4.7 Wandel im Denken (1, 2)

Das Auto ist das beliebteste Fortbewegungsmittel in Deutschland und wird am häufigsten für das Zurücklegen von Wegen verwendet. Ursprünglich herrschte in Deutschland das Leitbild der autogerechten Stadt, weshalb Städte weiterhin dem PKW den meisten Platz einräumen und dem Fuß- und Radverkehr weniger Fläche zur Verfügung stellen. Die Abkehr von dem Glaubenssatz ein Auto besitzen zu müssen, um sich fortbewegen zu können, erscheint schwierig und für viele Menschen undenkbar. Dabei spielt vor allem die Bequemlichkeit, die mit dem eigenen PKW einherkommt, eine große Rolle.

4.8 Nachweis des Bevölkerungsinteresses (2)

Da autofreie Quartiere eher selten vorzufinden sind, scheint der Politik/Verwaltung nicht deutlich zu sein, dass das generelle Interesse und der Wunsch nach mehr autofreien Wohngebieten durch die Bevölkerung durchaus vorhanden sind. Dementsprechend gilt es zuerst die Entscheidungsträger, die das Projektvorhaben im Endeffekt „absegnen“ und zur Durchführung freigeben, von der Nachfrage zu überzeugen.

Um die autoreduzierte Siedlung, Stellwerk 60 in Köln Nippes, überhaupt möglich zu machen, waren weitreichende Bemühungen und Initiativen nötig. Bereits bei Beginn wurden Fragebögen bezüglich des Projektvorhabens an die Bevölkerung verschickt, um zu prüfen, wie die KölnerInnen dem Thema gegenüber aufgestellt waren. Das Ergebnis war eindeutig. Es gab 7000 positive Rückmeldungen, wovon nur 400 Haushalte im Endeffekt in der Siedlung Platz finden konnten. Damit wurde die hohe Nachfrage für den Bau des Quartiers deutlich bestätigt und den

Entscheidungsträgern gezeigt, dass auch solche neuartigen Wohnkonzepte in Zukunft mehr Akzeptanz erhalten sollten.

Als Nachteil von Stellwerk 60 wurden aufgrund des großen Interesses an Wohnraum in dem Quartier tatsächlich die langen Wartelisten genannt, um dort eine freie Wohnung zu bekommen.

4.9 Erfahrung der Planungsämter

Als weitere Schwierigkeit ergibt sich die Arbeit der Planungsämter. PlanerInnen haben kein breites Wissen über die Umsetzung von autofreien Wohngebieten, weil diese zu wenig Teil des Studiums oder der Ausbildung waren. Durch die seltene Umsetzung der Quartiere sind bisher wenige Berührungspunkte für PlanerInnen vorhanden gewesen. So konnten viele PlanerInnen bisher keine Praxiserfahrungen mit autofreien Wohngebieten erlangen, da sie nie mit dem Umsetzen solcher Quartiere konfrontiert wurden. Auch hier geht es wieder um die festgefahrenen Planungsstrukturen und das Nicht-Loslösen von den herkömmlichen Planungspraktiken. Auf der anderen Seite ergibt sich aber auch gar nicht die Möglichkeit, Erfahrungen in diesem Bereich zu sammeln, da die in den vorherigen Kapiteln genannten Hemmnisse die Realisierung bereits scheitern lassen. Als Orientierungshilfe im Falle einer tatsächlichen Planung können dann größtenteils nur die bereits erfolgreich umgesetzten autofreien/-armen Quartiere herangezogen werden, um zu verstehen, welche Kriterien die Realisierung begünstigen und welche diese hemmen. Anhand der Experteninterviews kann man erkennen, dass sich bei der Errichtung der Neubauquartiere immer an anderen bestehenden autofreien Quartieren orientiert wird. Dementsprechend lernen PlanerInnen bei der Neuplanungen hauptsächlich von bereits Existierendem.

4.10 Stellplatzschlüssel (2)

Stellplatzsatzungen stellen ein wichtiges Steuerungsinstrument der Kommune dar, um den ruhenden Kfz-Verkehr zu regeln. In der Umsetzung gestaltet sich die Abschätzung des PKW-Aufkommens in Wohngebieten allerdings äußerst schwierig und es kann selten genau gesagt werden, wie viele Stellplätze am Ende tatsächlich benötigt werden. Häufig wird von Stellplatzschlüssel-Werten ausgegangen, die sich weder an der Art des Quartiers noch an dem Mobilitätsverhalten der Bevölkerung orientieren. Abhängig ist der Stellplatzschlüssel von verschiedensten Rahmenbedingungen wie z.B. dem verfügbaren Mobilitätsangebot in der Nähe des Quartiers (TUHH 2018).

Was bei herkömmlichen Wohngebieten schon schwierig ist, wird bei der Neuplanung von autofreien Quartieren noch schwieriger. Nicht selten entstehen

Streitigkeiten zwischen InvestorInnen und PlanerInnen bezüglich der zu errichtenden Anzahl an Stellplätzen. InvestorInnen orientieren sich hauptsächlich an den üblichen Werten von einem Stellplatz pro Wohneinheit, während PlanerInnen auf Werte von weit unter Eins plädieren. Grund dafür sind die mangelnden Erfahrungen bei der Realisierung autofreier Quartiere durch die InvestorInnen. Man möchte lieber zu viele Stellplätze errichten, anstatt später nachträgliche Lösungen für Parkraumangel zu entwickeln.

Die rechtliche Regelung des niedrigen Stellplatzschlüssels von 0,2 stellte sich z.B. bei der Planung von Stellwerk 60 in Köln Nippes noch problematischer dar als heute. Damals musste dieser nämlich noch durch eine Ausnahmegenehmigung erlassen werden. Heutzutage wurde dieser Prozess vereinfacht.

Wie viele Stellplätze am Ende wirklich benötigt werden, hängt hauptsächlich von der Art des autofreien Quartiers in Verbindung mit diversen Rahmenbedingungen ab. Jede Typologie, autofrei, autoarm, autoreduziert, optisch autofrei oder stellplatzfrei weist unterschiedliche Werte auf, die bei der Planung und Parkraumbewirtschaftung vorab gut durchdacht werden müssen.

4.11 Kontrolle der Parksituation im Quartiersumfeld (2)

Eine der wichtigsten Stellschrauben sowohl beim Bau als auch bei der weiteren Nutzung autofreier Quartiere ist das Regulieren und Kontrollieren der Parksituation.

In diesem Zusammenhang stellen sich viele Fragen in den Vordergrund. Dürfen die Bewohner einen eigenen Pkw besitzen? Wenn ja, wie viele? Wo sollen diese abgestellt werden? Werden Parkhäuser oder Tiefgaragen errichtet? Wie ist die Parksituation außerhalb des Quartiers? Diese Fragen gilt es vorab sorgfältig zu durchdenken, um spätere Schwierigkeiten zu verhindern. Die Verpflichtung zur Autofreiheit durch die Bewohner stellt sich häufig als schwieriger heraus als ursprünglich gedacht.

In den Anfängen der Kölner autofreien Siedlung haben sich Bewohner des Quartiers trotz der Idee der reduzierten PKW-Nutzung ein Auto gekauft und es außerhalb der Siedlung auf öffentlichen Straßen und Parkflächen abgestellt. Dadurch wurde der Gedanke des Wohngebietes deutlich verfehlt. Durch die spätere Regulierung des Parkens durch Anwohnerparkausweise wurde der Problematik stark entgegengewirkt. Dennoch ist das Thema bis heute weiter gegenwärtig.

4.12 Rechtliche Absicherung der Autofreiheit (3)

Auch die rechtliche Absicherung der Autofreiheit ist schwierig, mit einem erhöhten Aufwand und vielen Regelungen und privatrechtlichen Vereinbarungen verbunden (Wohnen ohne Auto 2024). Allgemein müssen mehr Ausnahmeregelungen einfacher erteilbar sein und gesetzliche Regelungen vereinfacht werden, um den Prozess des Planens zu beschleunigen.

4.13 Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

„Seit einer Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes Ende vergangenen Jahres sind Bahnbetriebsflächen von „überragendem öffentlichen Interesse. Der Bund will damit verhindern, dass Flächen der Bahn, die später vielleicht doch noch gebraucht werden könnten, ohne weiteres verkauft und bebaut werden.“ (Matthias Arnold 2024, Z. 17). Das bedeutet, dass für zukünftige Wohnungsbauvorhaben, Entwidmungsanträge von den Städten gestellt werden müssen. Der Städtetag warnt vor Folgen. „Es steht zu befürchten, dass zahlreiche Projekte – insbesondere auch Wohnungsbauvorhaben – zum Stillstand kommen werden“ (Matthias Arnold 2024, Z. 50).

4.14 Bereitschaft der Investoren (2)

Als weiteres Hemmnis zeigt sich die Bereitschaft von InvestorInnen autofreie Quartiere zu erbauen. Herkömmliche Wohnformen umzusetzen ist einfacher, bedeutet weniger Aufwand und birgt weniger Risiken. Gemäß dem Motto „Never change a running system“ wurden Wohnquartiere immer nach dem gleichen Schema gebaut. Sobald es aber um die Realisierung von einem autofreien/-armen Quartier geht, wird es zunehmend schwieriger, Investoren für ein derartiges Konzept zu finden. Grund dafür ist hauptsächlich die geringe Risikobereitschaft sich auf neue Wohnkonzepte einzulassen und etwas außerhalb des Altbewährten, immer Funktionierenden umzusetzen.

Sehr deutlich wird dies im Experteninterview zu der Siedlung Stellwerk 60, bei dessen Planung es schwierig war, einen privaten Investor für das geplante Projektvorhaben zu finden.

4.15 Zielgruppenvermarktung (1, 2, 4)

Als vorteilhaft erweist sich bei der Realisierung schon von Anfang an, den richtigen Interessentenkreis für den Kauf und die Vermietung anzusprechen. Durch gezielte Vermarktung in Form von Werbung, Prospekten, Infoflyern etc. kann gesteuert werden, welche Personengruppen von dem autofreien Konzept angezogen werden sollen. Dies ist in erster Linie wichtig, um zu vermeiden, dass es später zu häufigem Bewohnerwechsel kommt und Menschen im besten Fall dauerhaft dort wohnen bleiben. Eine gleichbleibende Bewohnerschaft stärkt außerdem die nachbarschaftlichen Verhältnisse und den Zusammenhalt des Quartiers. Ebenfalls können somit durch das Anziehen ähnlich-denkender Menschen für das Wohnen im autofreien Wohngebiet Interessenskonflikte und Differenzen vermieden werden.

Die gesteuerte Vermarktung des autofreien Quartiers ist von herausragender Bedeutung, um tatsächlich nur Menschen anzuziehen, die gezielt auf einen eigenen PKW verzichten möchten, sich mit dem Thema der Autofreiheit identifizieren und dadurch die Wohnsituation zu schätzen wissen.

4.16 Bewusstseins-schaffung

Um die Realisierung autofreier Quartiere möglich zu machen, muss die Bevölkerung besser über neuartige Wohnkonzepte informiert werden. Wenn man nicht explizit nach Informationen sucht, wird man normalerweise auch nicht mit autofreien Wohngebieten konfrontiert und erfährt nichts über die positiven Eigenschaften dieser. Wichtig wäre es unter anderem, die bessere Aufenthaltsqualität in den Blickpunkt der Bevölkerung zu rücken. Selbst wenn solche Projekte umgesetzt werden, wird nach erfolgreicher Umsetzung kaum mehr darüber gesprochen und das Ganze nicht groß nach außen getragen. Die Vorreiter in Sachen autofreie Quartiere, wie z.B. das Vauban Viertel, sind vielen Leuten durchaus ein Begriff, während kleinere genauso erfolgreiche Planungen kaum bis gar keine Beachtung finden. Meist ist den Menschen nicht bewusst, welche alternativen Wohnformen es zum herkömmlichen Wohnen mit PKW gibt.

Als Lösungsansatz zur Bewusstseins-schaffung wäre es nötig, autofreie Quartiere der Bevölkerung näher zu bringen. Dies könnte in Form von Zeitungsartikeln, Flyern, Webseiten und vor allem durch die sozialen Medien geschehen, um eine möglichst breite Masse zu erreichen. Andererseits wären Infoveranstaltungen vor der Planung eines autofreien Quartiers mit starker Bürgerbeteiligung ein Vorteil. Je mehr die Stadtplanungsämter autofreie Quartiere mit in ihre Planungen einschließen, desto mehr gelangt das Thema zudem in die breite Öffentlichkeit.

4.17 Einbindung der Bevölkerung (2, 3)

Eine fehlende Einbindung der Bevölkerung beim Planen autofreier/-armer Quartiere kann zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung führen. Wichtig ist es hier, die Wünsche und Bedürfnisse der Bewohner frühzeitig zu beachten und mit in die Planung aufzunehmen. Die Bewohnerschaft betrachtet das Projektvorhaben aus einem anderen Blickwinkel als Politik und Verwaltung und kann somit bisher unbeachtete Aspekte mit einfließen lassen. Von gehobener Bedeutung ist dies vor allem für Menschen, die später tatsächlich in dem Quartier leben werden. Hier besteht großes Interesse, das Gebiet von Anfang an mitzugestalten, damit später keine kostspieligen nachträglichen Änderungen nötig sind, und das Quartier optimal für alle Altersgruppen nutzbar gemacht wird. Nur durch eine breite Bevölkerungsbeteiligung kann gewährleistet werden, dass alle sozialen Gruppen zu Wort kommen und ihre Bedenken bzw. Anregungen einbringen können.

4.18 Akzeptanz in der Öffentlichkeit (1, 2, 3)

Das Thema der autofreien/-armen Wohnquartiere wird in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Die einen befürworten das Wohnen ohne Auto und die anderen halten an dem Glaubenssatz fest, dass man ohne Auto nicht mobil genug sein kann. Die gesellschaftliche Akzeptanz für solche neuartigen Wohnkonzepte ist bisher gering. Aus den Experteninterviews ist hervorgegangen, dass autofreie/-arme Quartiere zumindest zu Beginn der Einführung von außen skeptisch beurteilt wurden. Hauptkritikpunkt war dabei die nicht ausgereifte Parkraumsituation außerhalb des Quartiers, die erst im Nachhinein gelöst werden musste. Als außenstehende Person kann man sich das Leben ohne Auto kaum vorstellen, da man nie die Möglichkeit hatte, solch ein neuartiges Wohnkonzept überhaupt selbst auszuprobieren. Aus eigener Unwissenheit über die positiven Aspekte autofreier/-armer Siedlungen fehlt häufig das Verständnis für Menschen, die sich für diese Wohnformen entschieden haben und gezielt diesen Weg gehen.

4.19 Änderung der Lebensumstände

Ein Hemmnis, das nicht die Umsetzung direkt betrifft, aber im späteren Verlauf zu geringerem Interesse nach Wohnraum in autofreien/-armen Quartieren führen kann, sind Änderungen der Lebenssituationen der Menschen. Menschen, die sich für das Wohnen in autofreien Quartieren entscheiden, entscheiden sich damit auch zeitgleich dafür, über viele Jahre bzw. die Zeit im Quartier, keinen eigenen PKW zu besitzen. Die Verpflichtung zur Autofreiheit stellt grundsätzlich kein Problem dar. Erst wenn unerwartete Ereignisse die Lebensumstände einer Person verändern, können Schwierigkeiten für das Mobilitätsverhalten entstehen.

Als Beispiel kann ein plötzlich anstehender Wechsel des Arbeitsplatzes angeführt werden. Während der alte Arbeitsplatz noch in der Stadt per Fahrrad nur zehn Minuten entfernt war, liegt der neue Arbeitsplatz 15 km außerhalb der Stadt und ist nur noch mit dem Auto zu erreichen. Deutlich wird, dass die Flexibilität und die Anpassungsfähigkeit an neue Lebensumstände in autofreien Quartieren erheblich erschwert ist. Mit einem unerwarteten Ereignis wie dem Arbeitsplatzwechsel kann niemand im Voraus rechnen, weshalb sich einige Menschen im Vorhinein gegen den Umzug in ein derartiges Quartier entscheiden. Man möchte sich schließlich die größtmögliche Anzahl an Optionen freihalten, um im Falle der Fälle umdisponieren zu können. Ohne den spontanen Umstieg auf den PKW wäre dann nur noch der Umzug aus dem autofreien Quartier eine Lösung, falls das sonstige Mobilitätsangebot nicht die gewünschten Leistungen erbringen kann.

5 Relevanz der Kriterien

Für die Umsetzung autofreier Quartiere ist das Zusammenspiel mehrere Faktoren ausschlaggebend.

Für die konkrete Planung sind Infrastruktur, Lage, ÖPNV-Anbindung und sonstige Mobilität wichtig. Die Lage des Gebietes ist unveränderlich. Deshalb muss vorab ein passendes Gebiet ausgewählt werden. Was die soziale Infrastruktur angeht, ist es von Vorteil, wenn die nähere Umgebung des Gebietes bereits mit zahlreichen Einrichtungen des täglichen Bedarfs ausgestattet ist. Geringfügig kann diese allerdings auch im Nachhinein durch z.B. neue Supermärkte o.Ä. angepasst werden (abhängig von der Quartiersgröße). Vor der Planung sollte ebenfalls ein bestimmtes Maß an Mobilitätsangeboten zur Verfügung stehen. Auch hier können Anpassungen relativ einfach vorgenommen werden. Verbesserungen wären z.B. mit dem Einrichten von Mobility-Hubs oder der Erhöhung der Takung von Busverbindungen möglich.

Übergeordnet sind politischer Wille und rechtliche Situation. Um rechtliche Vorgaben zu verändern, bedarf es langwieriger vorbereitender Prozesse. Ob die rechtlichen Voraussetzungen für autofreie Quartiere geschaffen werden, hängt vom politischen Willen der Verantwortlichen ab. Somit ist es kein Zufall, dass autofreie Wohngebiete bisher eher dort verwirklicht wurden, wo Bürgerinitiativen, die der Umweltbewegung nahestehen, aktiv sind bzw. dort, wo die Partei der „Grünen“ im Aufwind war und in die Stadträte eingezogen ist (wie bei den Städten der Best-Practice-Beispiele Münster, Köln, Freiburg).

Wandel im Denken, Bewusstseins-schaffung und Akzeptanz sind wechselseitige Prozesse. Verändert sich das Bewusstsein im Hinblick auf Themen wie Verkehrswende, nachhaltige Mobilitäts- und Wohnkonzepte, so wird dies auch bei KritikerInnen zu mehr Akzeptanz führen und vielleicht bei einigen Menschen zu einem Wandel im Denken, der sich dann in umweltbewussteren Lebensweisen zeigt. Diese Prozesse sind von großer Wichtigkeit, benötigen mitunter Jahre und sind schwierig zu beeinflussen.

Andere Kriterien lassen sich dagegen relativ einfach durch gezielte Maßnahmen beeinflussen bzw. regulieren. Als ein solches zählt z.B. die Beteiligung der Bevölkerung. Durch verschiedene Beteiligungsformate, wie runde Tische, Infoveranstaltungen, Workshops oder Befragungen, kann die Bevölkerung mit eingebunden werden. Die Automobilindustrie und nachhaltige Mobilitäts-/Wohnkonzepte stehen in einem schwer lösbaren Widerspruch zueinander. Hier ist die Politik in besonderer Weise gefordert, um die Automobilbranche mit finanziellen Anreizen zu fördern. Die Politik tut sich jedoch schwer. Dies zeigt sich mit dem Beschluss der Bundesregierung, den Umweltbonus für den Kauf von E-Autos bereits zum 18.12.23 auslaufen zu lassen (Wallner 2024).

6 Plangebiet

6.1 Einführung

Im Zuge dieser Bachelorarbeit wird das Bahnhofsgelände Hoffnungsthal betrachtet. Hoffnungsthal ist ein Stadtteil von Rösrath mit ca. 28.000 Einwohnern im Rheinisch-Bergischen Kreis (NRW) (Stadt Rösrath 2022). Markant für Hoffnungsthal ist vor allem die direkte Bahnverbindung zum Kölner Hauptbahnhof (25 min) bzw. in die Gegenrichtung über Gummersbach nach Meinerzhagen und Lüdenscheid. Grundsätzlich liegt es eher ländlich, dennoch sind alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie z.B. Schulen, Kindergärten oder Einkaufsmöglichkeiten und Apotheken vorhanden. Aus diesen Gründen wäre das folgend dargestellte Plangebiet besonders für Menschen ohne eigenes Auto oder für die, die auf das eigene Auto verzichten möchten, interessant.

Die Stadtverwaltung möchte sich proaktiv Gedanken darüber machen, was mit einer 9000 qm großen unbebauten Fläche direkt am Bahnhof geschehen soll. Dabei waren der Stadt, was die Überplanung der Fläche angeht, bisher die Hände gebunden, da dort in einem Bereich ein Containerbetrieb angesiedelt war. Dieser musste allerdings kürzlich seinen Betrieb einstellen, was mutmaßlich mit der mangelnden Umweltverträglichkeit der Anlage zu tun hatte.

Das Plangebiet ist im folgenden Bild mit der gestrichelten Linie kenntlich gemacht. Es wird zum Süden hin durch die Bahngleise, im Nordwesten durch den Fluss Sülz und im Nordosten durch eine Einbahnstraße abgegrenzt.



Abbildung 6: Plangebiet, (Stadtverwaltung Rösrath per E-Mail 2023)

Das vorgestellte Plangebiet gilt als Beispiel, um die Eignung des Bahnhofsgeländes als autofreies/-armes Neubauquartier zu prüfen. Dafür wird das Gebiet und dessen Umfeld auf seine Gegebenheiten analysiert und herausgearbeitet, welche Grundvoraussetzungen bereits gegeben sind, welche Teile der Infrastruktur weiter ausgebaut und welche weiteren Hemmnisse ausgeräumt werden müssen.

6.1.1 Plangebiet im Detail

Das Plangebiet besteht hauptsächlich aus Freifläche, Parkfläche und drei Bestandsgebäuden. Die untenstehenden Bilder decken nur den nordöstlichen Teil des Gebietes ab, da die Waldfläche im Südwesten nicht so einfach zugänglich ist.



Abbildung 7: Bestandsgebäude (ehemalige Bahnhofsgebäude mit Wohnnutzung), eigene Darstellung

Auf dem Gelände selbst befinden sich drei Gebäude. Eines davon ist ein relativ großer Geräteschuppen, der von der Containerfirma genutzt wurde, und die anderen beiden sind ehemalige Bahnhofsgebäude, die zur Wohnnutzung umgebaut wurden. Alle Gebäude sowie der Parkplatz für Pendler sind über eine Stichstraße an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Das rötliche Gebäude stellte das Hauptgebäude dar und befindet sich unmittelbar zwischen Schiene und Straße. Das weiße längliche Gebäude ist zentral im Quartier vorzufinden und schließt den Parkplatz nach Norden ein.



Abbildung 8: Parkplatz und Zufahrtsstraße, eigene Darstellung

Mit allen Parkmöglichkeiten kommt man auf ca. 100 Park & Ride-Stellplätze für PKWs im Quartier. Der Großteil davon befindet sich mittig zwischen ehemaligem Bahnhofsgebäude und der im Südwesten beginnenden Freifläche. Die anderen Parkplätze verteilen sich zumeist in Längs- aber auch Queraufstellung entlang der Stichstraße, die zu dem Gebiet führt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (02.04.2024), fuhr auf der Stichstraße außer den Pendlern weiterhin Fahrzeuge des Containerbetriebes, was zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr der Fall sein sollte. An diesem Tag um 13:30 Uhr, als das Bild aufgenommen wurde, war der Parkplatz mittelmäßig stark ausgelastet.



Abbildung 9: Containerbetrieb und Abstellfläche zum Wohnwagenüberwintern, eigene Darstellung

Der östliche Teil des Plangebietes wurde ausschließlich vom Containerbetrieb genutzt und zum Überwintern von 10 bis 15 Wohnwagen. Gut zu erkennen ist hier auf dem rechten Bild die Abgrenzung des Gebietes durch die Gleise. Das Bild wurde vom Bahnsteig aus aufgenommen. Hinter diesen beiden Nutzungen schließt sich bis zum Ende des Gebietes nur noch der Wald bzw. die Freifläche an. Diese wird durch die Gleise und auf der anderen Seite durch den Fluss Sülz in Verbindung mit einem steilen Abhang begrenzt. Abgetrennt wird der gesamte Bereich von einem einfachen Doppelstabmattenzaun zu den Gleisen.



Abbildung 10: Unterführung und Bahnsteig, eigene Darstellung

Grundsätzlich handelt es sich bei der Regionalbahnlinie um einen eingleisigen Zugverkehr. Daher sind auf der gesamten Strecke immer wieder zweigleisige Bahnhaltepunkte vorzufinden, um die entgegenkommenden Züge passieren zu lassen und den Fahrtverkehr in die Gegenrichtung aufrecht halten zu können. Solch einen Bahnhaltepunkt stellt der Bahnhof Hoffnungsthal ebenfalls dar. Der Bahnsteig selbst liegt außerhalb des Plangebietes und ist ausschließlich durch eine Unterführung, die in dem Beispielgebiet liegt, zu erreichen. Ausgestattet ist der Bahnsteig mit einer breiten Überdachung, einigen Bänken, einem DB-Fahrscheinautomat und mehreren Straßenbeleuchtungen. Einen Aufzug, um die Gleise z.B. mit einem Rollstuhl zu erreichen, findet man hier nicht vor. Lediglich an den Treppenstufen der Unterführung sind Fahrradleisten angebracht, um das eigene Fahrrad komfortabler mitnehmen zu können.



Abbildung 11: Fahrradabstellmöglichkeiten, eigene Darstellung

Als weitere Ausstattungsmerkmale befinden sich direkt neben der Unterführung einige Fahrradboxen sowie überdachte Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl für den täglichen Pendlerbedarf. Zusätzlich dazu wurde eine DHL-Paketstation errichtet, an der man z.B. bequem auf dem Hin- oder Rückweg zur Arbeit sein Paket abholen kann, sofern man den Bahnhofsteppunkt nutzt.



Abbildung 12: Wandertafeln, eigene Darstellung

Nach Verlassen der Unterführung findet man zwei Informationstafeln auf dem Plangebiet vor, die die nächstgelegenen Städte und die empfohlenen Wanderrouen aufzeigen. Eine davon befindet sich direkt an der Stichstraße und die andere am Anfang eines nur fußläufig benutzbaren Weges entlang eines Abhangs. Die Straße sowie der Weg bilden die einzigen Möglichkeiten, das Gebiet zu verlassen. Zusätzlich muss man sagen, dass das zu beplanende Gebiet leicht erhöht liegt und die Straße somit ein leichtes Gefälle aufweist.

Da Hoffnungsthal Teil des „Bergischen Wanderlandes“ ist, wird der Bahnhofsteppunkt auch von Wandertouristen frequentiert, die sich auf die Reise über einen der zahlreichen Wanderwege machen wollen. Die Landschaft um Hoffnungsthal ist optisch ansprechend und lädt zum Verweilen ein, dementsprechend wird der Bahnhofsteppunkt nicht nur von Berufspendlern genutzt.



Abbildung 13: Zuganbindung, eigene Darstellung

Die Bahnstation Hoffnungsthal steuert einen großen Teil zur Infrastruktur des Stadtteils bei. Von hier aus kann man in westlicher Richtung innerhalb von 25 Minuten den Kölner Hauptbahnhof erreichen oder in die andere Richtung die Städte Meinerzhagen und Lüdenscheid mit deutlich längeren Fahrtzeiten. Die Regionalbahn kommt hier im 30-Minuten-Takt. Die letzte RB fährt um 23:41 Uhr nach Köln und um 00:24 Uhr mit Ankunftszeit 00:48 Uhr nach Hoffnungsthal zurück. Die Züge fahren dann am frühen Morgen wieder ab 5:11 Uhr.

Attraktiv ist der Bahnhof Hoffnungsthal vor allem für Menschen, die in dem Stadtteil leben und in Köln zu Arbeit gehen. Zusätzlich können in Köln unzählige Aktivitäten vollzogen oder Einkäufe getätigt werden. In Hoffnungsthal kann man ruhiger leben und trotzdem in erreichbarer Nähe alle Vorzüge einer Großstadt genießen, wenn man möchte. Deshalb ist es interessant zu untersuchen, inwiefern auf dem Plangebiet ein neues, autofreies Quartier errichtet werden kann.

6.2 Analyse des Bahnhofumfeldes

Um das Bahnhofsumfeld zu analysieren, werden mit dem Programm Qgis Erreichbarkeitsanalysen erstellt, um zu prüfen, inwiefern sich das Plangebiet als autofreies/-armes Quartier eignet. Dabei ist Ziel, die Entfernungen zu verschiedenen Einrichtungen des täglichen Bedarfs und der Grundversorgungen (Schulen, Kitas, Ärzte, Supermärkte, Mobilitätsstationen etc.) herauszuarbeiten und zu analysieren, ob sie fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Als Ausgangspunkt dient der schwarz markierte Punkt im Zentrum des Beispielgebietes. Von dort aus werden die Entfernungen zu den einzelnen Untersuchungsgegenständen gemessen. Beim Fußverkehr wird von einer Geschwindigkeit von 3,6 km/h und 300 m zurückgelegtem Weg in fünf Minuten ausgegangen.

6.2.1 Erreichbarkeit ÖPNV unter fünf Minuten

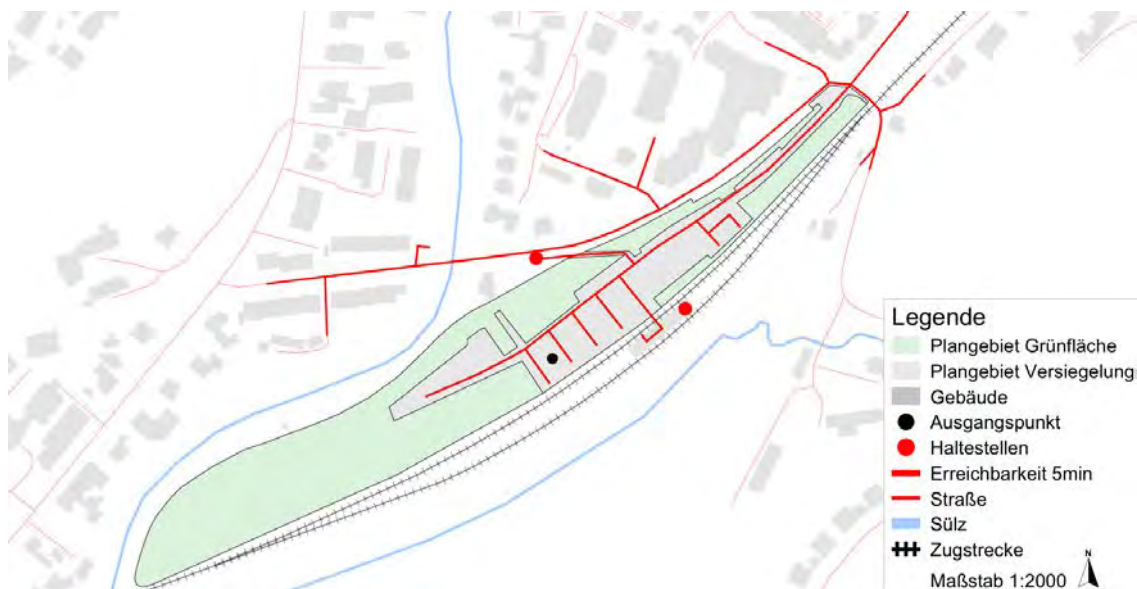


Abbildung 14: Erreichbarkeit von Bushaltestelle und Bahnstation, eigene Darstellung

Die rot markierte Wegstrecke kennzeichnet den Bereich, den zukünftige Bewohner des Quartiers innerhalb von fünf Gehminuten zurücklegen können. Im Norden ist mit einem roten Kreis die nächste Bushaltestelle eingezeichnet, die sofort vom Plangebiet aus erreichbar ist. Um zu ihr zu gelangen, müssen die fünf Minuten Gehzeit nicht ausgereizt werden, da sie durch eine direkte Wegeverbindung mit dem Quartier verbunden ist. Der zweite rote Kreis im Osten stellt den Bahnhof Haltepunkt Hoffnungsthal dar. Auch dieser ist innerhalb kürzester Zeit direkt vom Gebiet selbst durch eine Unterführung erreichbar. Über die Bahnanbindung gibt Kapitel 7.1.1 bereits Auskunft. Der Busverkehr ist allerdings an dieser Haltestelle sehr eingeschränkt. Busse fahren unter der Woche nur alle zwei Stunden bis 19:36 und samstags nur zweimal am Vormittag bis 11:06 Uhr.

6.2.2 Erreichbarkeit Schule innerhalb von zehn Minuten



Abbildung 15: Erreichbarkeit der Grundschule, eigene Darstellung

Die Erreichbarkeitsanalyse von zehn Gehminuten hat ergeben, dass die Grundschule Hoffnungsthal in Gelb markiert, gerade so in der angegebenen Zeitspanne erreichbar ist. Mit dem Fahrrad dauert die Strecke nur drei Minuten. Das nächstgelegene Gymnasium/Schulzentrum ist fußläufig in 30 Minuten und mit dem Fahrrad in zwölf Minuten erreichbar und befindet sich im Hauptort Rösrath. Da Rösrath auch einen Bahnhof hat, können Schüler theoretisch auch eine Station von Hoffnungsthal nach Rösrath mit dem Zug fahren, um innerhalb von 21 Minuten zum Gymnasium zu gelangen. Ein weiteres Schulzentrum erreicht man mit dem Zug in die Gegenrichtung in zwei Stationen.

6.2.3 Erreichbarkeit Kitas innerhalb von 15 Minuten



Abbildung 16: Erreichbarkeit der Kitas, eigene Darstellung

Hoffnungsthal besitzt zwei Kindertagesstätten, die beide im Rahmen von 15 Gehminuten erreicht werden können. Eine davon befindet sich an einer stark befahrenen Hauptstraße und die andere in einer Zone mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, an der verschiedene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt wurden.

6.2.4 Ärztliche Einrichtungen im Umkreis von 15 Minuten



Abbildung 17: Ärztliche Einrichtungen, eigene Darstellung

In einem Umkreis von 15 Gehminuten sind diverse ärztliche Einrichtungen im Stadtteil vorzufinden. Darunter einige Zahnärzte, Allgemeinmediziner und Heilpraktiker. Neben diesen Einrichtungen ist zentral gelegen ebenfalls eine Apotheke zu nennen. Das nächste Krankenhaus ist mit dem Auto ca. 15 Minuten entfernt.

6.2.5 Verfügbare Supermärkte innerhalb von 15 Minuten

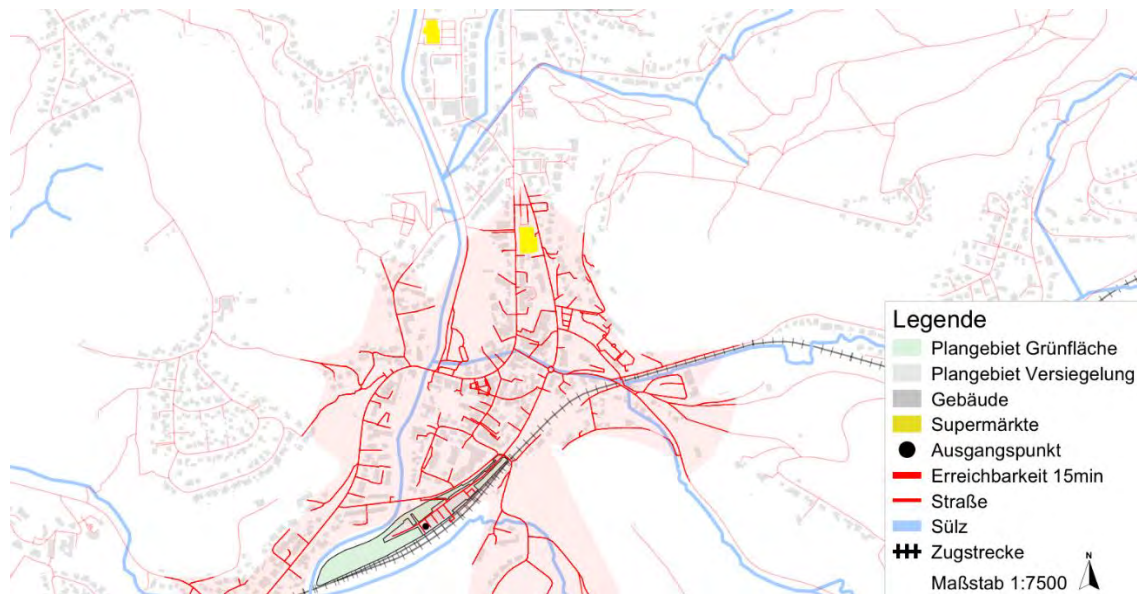


Abbildung 18: Supermärkte, eigene Darstellung

Das Angebot an nahegelegenen Supermärkten zum Plangebiet ist recht begrenzt.

In fußläufiger Entfernung von knapp weniger als 15 Minuten ist ein großer REWE zu erreichen, bei dem alle Einkäufe des täglichen Bedarfs erledigt werden können. Im Norden der Karte ist der zweitnächste Supermarkt verzeichnet. Dieser Aldi ist allerdings nicht ohne Auto, Bus oder Fahrrad anzusteuern. Zusätzlich hat Hoffnungsthal zahlreiche kleinere Geschäfte vorzuweisen, wie z.B. Elektroläden, Bekleidungsgeschäfte oder Gastronomiebetriebe.

6.2.6 Mobilitätsstationen innerhalb von zehn Minuten

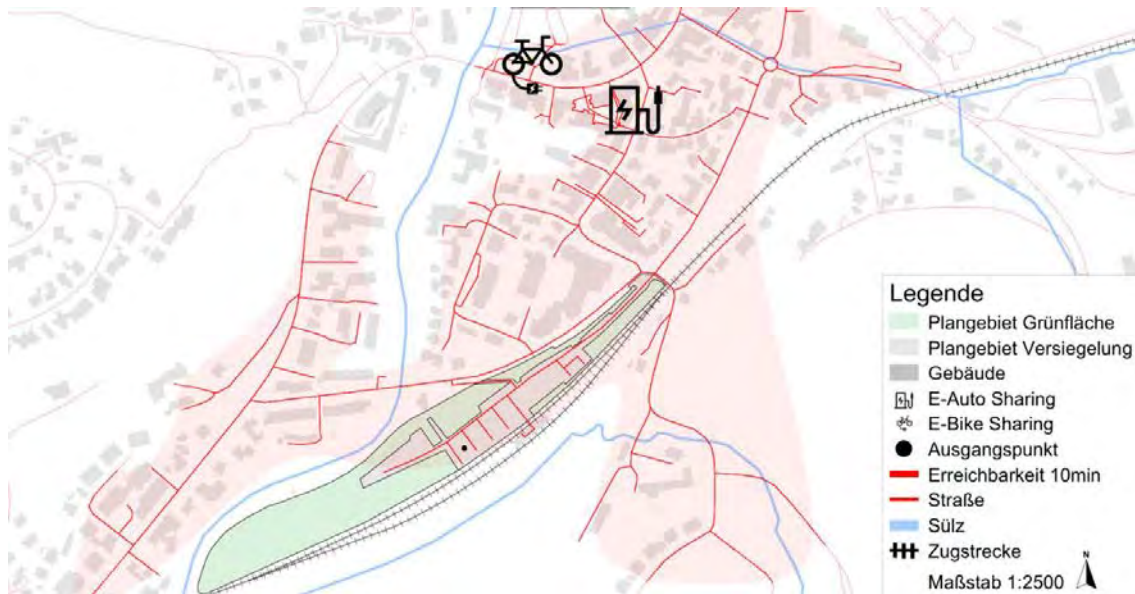


Abbildung 19: Mobilitätsstationen, eigene Darstellung

Im näheren Umfeld von maximal zehn Minuten Fußweg gibt es zwei Mobilitätsstationen. Im Norden gelegen wurde direkt am Rathaus eine E-Bike-Sharing Station errichtet. Unter dem Namen „Bergisches E-Bike“ wurde das Projekt mittlerweile an 15 Standorten realisiert. Nutzer können ein E-Bike ausleihen und an jeder beliebigen Station im Rheinisch-Bergischen Kreis kommunal übergreifend wieder abstellen. Die nach Hoffnungsthal nächstgelegene Sharing-Station befindet sich mit dem Fahrrad nur sieben Minuten entfernt im Nachbarstadtteil am Bahnhof Rösrath. Das ganze Projekt wird von Tier (Nextbike) betrieben (Rheinisch-Bergischer Kreis 2023).

Neben dem Bike-Sharing Angebot besitzt Hoffnungsthal eine E-Auto-Ladestation, ebenfalls keine zehn Minuten vom Plangebiet entfernt. Dort kann sowohl ein E-Auto ausgeliehen werden als auch das eigene geladen werden, sofern die Ladesäule frei ist. Insgesamt können allerdings nur zwei Autos gleichzeitig geladen werden. Betrieben wird die Ladesäule von den Stadtwerken und einem im Umfeld tätigen Verkehrsunternehmen (Rausch 2022).

7 Zusammenhang Erkenntnisse-Plangebiet

Um zu prüfen, inwiefern sich das Plangebiet für die Errichtung eines autofreien/-armen Quartiers eignet, werden die Standortfaktoren zusammenfassend dargestellt.

7.1 Lage

Grundsätzlich ist die Lage des Plangebietes am Rande von Hoffnungsthal als günstig anzusehen. Allerdings liegt das Gebiet, was die Topographie angeht, ein wenig erhöht, im Gegensatz zu dem städtischen Teil von Hoffnungsthal. Die zu dem Plangebiet führende Stichstraße weist eine leichte Steigung auf, die für die Planung nicht außer Acht gelassen werden sollte, weil sie eine Herausforderung für z.B. Rollstuhlfahrende oder ältere Menschen mit Gehbeeinträchtigungen sein kann.

Als weitere Schwierigkeit zeigt sich der steile Abhang des Plangebietes im Nordwesten zum Fluss hin. Hier kann nur mit einem bestimmten Abstand zur Böschung gebaut werden.

Zusätzlich ist der Bahnhof und somit das zukünftige Quartier über zwei Zugänge zu erreichen. Einmal über die Stichstraße und einmal über einen Treppenaufgang entlang eines Hanges an der Seite. Letzterer kann nicht durch Fahrräder oder Rollstühle befahren werden, da keine Rampen vorhanden sind.

Die direkte Lage entlang der Bahngleise kommt auch mit einer bestimmten Lautstärke durch den Zugverkehr einher. Am Bahnhaltepunkt Hoffnungsthal halten ca. alle 30 Minuten Regionalbahnen, die dort erst zum Stehen kommen und dann nach wenigen Minuten wieder beschleunigen, um ihre Fahrt fortzusetzen. Sinnvoll wäre hier die Überlegung, Lärmschutzwände entlang der Gleise zu errichten.

7.2 ÖPNV

Die Nähe zu ÖPNV-Haltestellen vom Plangebiet aus ist hervorragend. Sowohl die nächstgelegene Bushaltestelle als auch der Bahnhaltepunkt sind in ca. zwei bis drei Minuten vom Quartiersmittelpunkt zu erreichen. Problematisch ist bei beiden Varianten allerdings der Zugang. Der Bahnsteig kann lediglich über eine Unterführung ohne Aufzug/Rampen erreicht werden und zu der Bushaltestelle gelangt man entweder auf schnellstem Wege über eine Treppe oder in Form eines enormen Umweges entlang der Straße in mehr als der doppelten Zeit.

Zusätzlich zur Erreichbarkeit der Bushaltestelle stellen die unattraktiven Fahrtzeiten der Busse eine weitere Schwachstelle dar. Der Bus kommt hier nur alle zwei Stunden unter der Woche und an Ferientagen/Wochenenden noch viel seltener. Die Bahnanbindung direkt am Plangebiet hingegen ist als klarer Pluspunkt zu sehen. Die Züge fahren alle 30 Minuten in beide Richtungen (Köln/Meinerzhagen-Lüdenscheid) und Ausfälle/Verspätungen sind aus eigener Erfahrung selten. Für Menschen, die in Hoffnungsthal wohnen, aber in Köln arbeiten, wäre dieser Standort optimal.

7.3 Sonstige Mobilität

E-Bike- oder Car-Sharing-Stationen sind in Hoffnungsthal selten vorzufinden. Lediglich am Rathaus wurde eine E-Bike- und am Gebäude der Stadtverwaltung eine Car-Sharing-Station errichtet. An der Ladesäule können zwei Autos gleichzeitig laden, wobei ein Ladeplatz für das Fahrzeug, welches von der Stadt zur Verfügung gestellt wird, reserviert ist. Beide Mobilitätsstationen sind fußläufig erreichbar.

Auf dem Bahnhofsgelände selbst sind neben einigen Park & Ride-Parkplätzen für PKWs zahlreiche überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie abschließbare Fahrradboxen vorzufinden. Zusätzlich ist das Plangebiet im Bereich der abgestellten Fahrräder mit einer DHL-Paketstation versehen.

Der Fahrradverkehr um das Plangebiet herum wird zu einem Großteil auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem sonstigen Verkehr geführt. Zumeist fahren Fahrradfahrer, bis auf einige wenige Ausnahmen, ohne Trennung vom Kfz-Verkehr mit auf der Straße (z.B. Hauptstraße). In Einbahnstraßen oder bei sonstigen Gefahrenstellen wird der Radverkehr zur Sicherheit auf einem Schutzstreifen geführt, um z.B. auf die Möglichkeit des Entgegenkommens eines Radfahrers aufmerksam zu machen.

7.4 PKW-Verkehr

Zum Bahnhofsgelände selbst führen vier Straßen. Zwei davon sind allerdings als Einbahnstraßen gekennzeichnet und können beim Verlassen des Plangebiets mit dem PKW nicht verwendet werden. Dabei können für Pendler und PKW-Nutzer im Quartier umwegige Routen beim Verkehren zwischen den Nachbarortschaften entstehen, da z.B. Richtung Rösrath nicht die direkte Route genommen werden kann. Bei den zwei anderen Straßen handelt es sich um gewöhnlichen Zwei-Richtungsverkehr, aber nur eine davon führt in den städtischen Bereich von Hoffnungsthal.

7.5 Einrichtungen des täglichen Bedarfs

In einem Umkreis von 15 Gehminuten vom Plangebiet entfernt sind alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs und der Grundversorgung auffindbar. Darunter befinden sich zwei Kindertagesstätten, eine Grundschule, ein größerer Supermarkt, zahlreiche ärztliche Einrichtungen und eine Apotheke. Neben diesen sind an der Hauptstraße verschiedene kleinere Geschäfte, wie z.B. Kioske, Friseur- oder Gastronomiebetriebe angesiedelt. Größere Erledigungen, wie z.B. der Möbelkauf können in der Nachbarstadt Rösrath vollzogen werden. Einkäufe für speziellere Waren, die nicht in Hoffnungsthal erledigt werden können, können dank der Bahnanbindung bequem in der Kölner Innenstadt getätigt werden.

8 Fazit des Bahnhofsgeländes als autofreies Quartier

Das betrachtete Bahnhofsgelände bietet in einigen Punkten gute Voraussetzungen, um ohne PKW leben zu können. Dabei sticht die fußläufige Nähe zu den Einrichtungen des täglichen Bedarfs, bei der innerhalb von 15 Minuten die wichtigsten Orte, wie z.B. Kitas, eine Schule, der Supermarkt oder diverse Ärzte erreicht werden können, heraus. Mit dem Fahrrad hingegen wird nur ein Bruchteil dieser Zeit gebraucht.

Ebenfalls positiv anzumerken ist die schnelle Erreichbarkeit der Bus- und Bahnhofshaltestelle in zwei bis drei Minuten Entfernung in Verbindung mit der verlässlichen Zuganbindung an den Kölner Hauptbahnhof. Bei der Busverbindung ist allerdings mit einem Bus in zwei Stunden deutlicher Verbesserungsbedarf zu erkennen. Die Taktung sollte für den Fall einer Umsetzung des autofreien Quartiers stark erhöht werden, um die Flexibilität der Bewohner auf ein Maximum anzuheben.

Um ein solches Wohngebiet einzurichten sind weitere Modifikationen des Bahnhofsgeländes und dessen Umgebung notwendig. Somit ist es zunächst unumgänglich, die bisher nur über Treppen erreichbare Bushaltestelle sowie den Bahnsteig auch für Rollstuhl/-Fahrradfahrer zugänglich zu machen. Zusätzlich sollte über weitere Wegeverbindungen aus dem Quartier heraus nachgedacht werden.

Auch bei der sonstigen Mobilität ist Verbesserungsbedarf zu sehen. Eine E-Bike- und Car-Sharing-Station in zehn Minuten Gehentfernung sind nicht genügend. Bei der Neuplanung sollten Sharing-Angebote in ausreichender Anzahl in Form von E-Autos und Fahrrädern direkt am Rande des Quartiers angeboten werden und dann am besten zu attraktiven Tarifen für Quartiersbewohner. Die Radinfrastruktur ist als ausreichend, aber ausbaufähig zu vermerken. Grundsätzlich sind alle Wege mit dem Fahrrad durchführbar, dennoch sind vom Plangebiet aus mehrere Konfliktpunkte auf dem Weg in den städtischen Bereich vorhanden.

Die Lage des Gebietes ist aufgrund der Begrenzung durch die Gleise im Süden und den Fluss im Norden inklusive steilem Abhang nicht optimal. Dadurch ist das Plangebiet, was die Anzahl an realisierbaren Gebäuden angeht, leicht eingeschränkt.

Insgesamt zeigt die Überprüfung der Standortfaktoren, dass das Plangebiet für die Umsetzung eines autofreien Quartiers geeignet scheint.

9 Grobkonzept

9.1 Leitbild

Das Grobkonzept steht unter dem Leitsatz „Autofrei abseits der Großstadt – Wohnen zwischen Fluss und Gleis“. Hierbei wird zuerst einmal deutlich, dass der Fokus auf einem autofreien Quartier liegt.

Da das Plangebiet in Hoffnungsthal ein gutes Stück von der nächsten Großstadt entfernt liegt, ist mit der Realisierung der Autofreiheit eine gewisse Herausforderung verbunden. Insgesamt stellt ein ehemaliges Bahnhofsgelände einen ganz eigenen Gebietscharakter dar, der in seiner Form häufig in kleineren Städten/Ortschaften vorzufinden ist, aber meistens keiner weiteren sinnvollen Nutzung zugeführt wird. Somit wird mit dem Leitbild genau dieses Potenzial der Umnutzung brachliegender Bahnflächen aufgegriffen und aufgezeigt, was trotz der ungewöhnlichen Lage möglich ist. Ebenfalls wird das Ziel verfolgt, die Reproduzierbarkeit auf ähnliche Gebiete aufzuzeigen. Viele Orte entlang Bahnlinien bieten dieses Potenzial, dass bisher unbeachtet geblieben ist. Grundsätzlich sind Neuplanungen autofreier Quartiere leichter umzusetzen als Bestandsquartiere abzuändern.

9.2 Planungsziele

Für die bevorstehende Überarbeitung des Bahnhofsgeländes wurden acht Planungsziele entwickelt. Diese gilt es bei der Neuplanung des autoarmen Quartiers zu beachten und in größtmöglichem Maß umzusetzen.

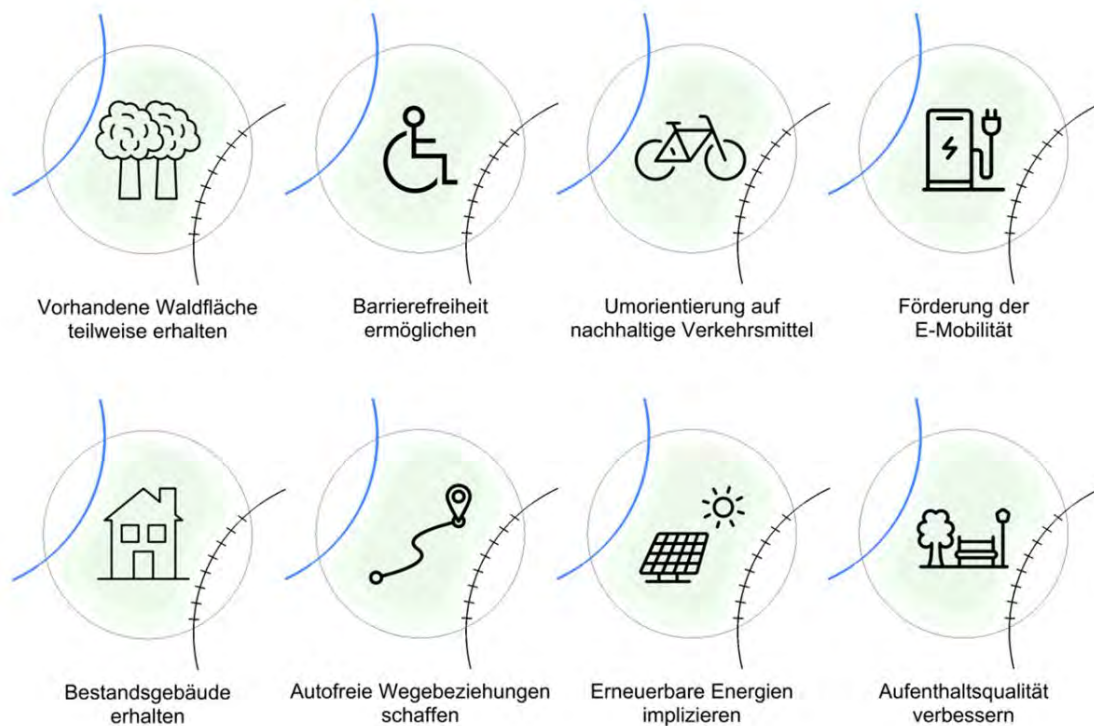


Abbildung 20: Symbolhafte Darstellung der Planungsziele, eigene Darstellung

Die meisten der entwickelten Planungsziele bezwecken, das Quartier so klimaneutral wie möglich zu gestalten, um ein hohes Maß an Nachhaltigkeit zu erbringen. Neben dem Umstieg auf alternative Verkehrsmittel und Erhalt von vorhandener Waldfläche soll das Gebiet ebenfalls für Menschen mit Beeinträchtigungen zugänglich gemacht werden. Nachhaltig ist es auch, die wenigen Bestandsgebäude auf dem Plangebiet zu erhalten und erneuerbare Energien wie Photovoltaik zu implementieren. Zusätzlich dazu soll die Aufenthaltsqualität des Geländes für zukünftige Bewohner verbessert werden.

9.3 Entwurf Nutzungskonzept

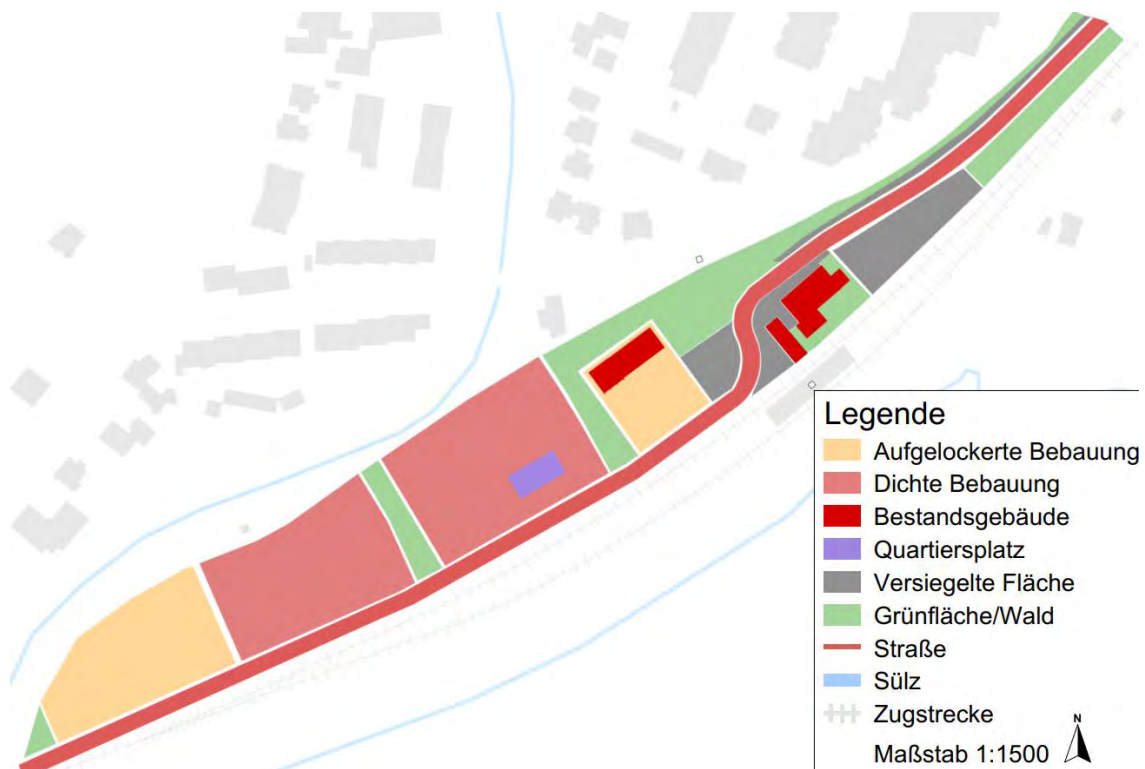


Abbildung 21: Nutzungskonzept, eigene Darstellung

Das Plangebiet wurde in seiner Struktur komplett neu aufgesetzt. Dabei haben sich die Parkflächen an den Anfang des Quartiers im Nordosten verschoben, um den Bereich des Wohnens ohne Autoverkehr nutzen zu können. Grundsätzlich wurde die Stichstraße bis an das andere Ende des Gebietes verlängert. Sie sollte allerdings ab Mitte des Plangebietes nur für Einsatzfahrzeuge etc. freigegeben sein. Neben den rot markierten Bestandsgebäuden können auch in weiten Teilen die vorhandenen Grün- und Waldflächen erhalten bleiben. An den Randlagen des autofreien Quartiers ist eine lockere Bebauung festzustellen, während der Kern dichter bebaut ist und deutlich mehr Menschen einen Wohnort bietet.

Auf dem Gebiet sind verschiedene Bautypologien vorzufinden, die in den weiteren Darstellungen deutlich werden. Zusätzlich wurde im Inneren der Blockstruktur eine Art Quartiersplatz mitgedacht. Bis auf die Bestandsgebäude handelt es sich bei den Wohnungen um öffentlich geförderten Wohnungsbau zur Miete. Schätzungsweise können in dem neuen Quartier 250 bis 300 Menschen jeden Alters leben, wobei die Hauptzielgruppe Familien und junge Erwachsene sein werden.

9.4 Entwurf Grobkonzept



Abbildung 22: 3D Ansicht, eigene Darstellung

9.4.1 Mobilität



Abbildung 23: Mobilitätsstation, eigene Darstellung

Zentral im Quartier wurde eine Mobilitätsstation eingerichtet. Diese beinhaltet neben zahlreichen Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen auch E-Bike- und E-Auto-Sharing-Angebote. Zu jeder Tageszeit sollten E-Autos zur Verfügung stehen. Grundsätzlich steht die Station allen Bürgern offen, für Bewohner des autofreien Quartiers ist das Ausleihen der Räder (Mountainbikes, Stadträder, Lastenräder) und Fahrzeuge dennoch zu einem vergünstigten Tarif möglich, während Personen von außerhalb den vollen Mietpreis bezahlen müssen. Somit kann die Priorisierung für Menschen, die sich für den autofreien Lebensstil entschieden haben, ein Stück weit garantiert werden. Da die Stadtwerke bereits mehrere E-Ladesäulen im Umkreis betreiben, wäre auch hier der Betrieb durch diese in Kooperation mit örtlichen bereits tätigen Verkehrsunternehmen denkbar.

Das Fahrradparken ist an verschiedenen Stellen möglich. Unter anderem kann das Fahrrad an der Mobilitätsstation, in einem Fahrradparkhaus direkt an einem der neu geplanten Gebäude in der Nähe der Mobilitätsstation oder an öffentlichen Fahrradständern im Quartier direkt an den Wohngebäuden abgestellt werden. Alle im Freien gelegenen Fahrradabstellanlagen sind durch Überdachungen vor Wind und Wetter geschützt und mit Beleuchtungen ausgestattet. Zusätzlich kann auf dem Gelände auch eine DHL-Packstation genutzt werden.

Für Pendler, die die Zugverbindung nutzen wollen, steht weiterhin ein Parkplatz und Parkstreifen im Eingangsbereich des Quartiers zur Verfügung. Das Parken sollte hier kontrolliert werden, um das unerlaubte Abstellen von Pkws eines Quartiersbewohner zu verhindern und den Sinn des autofreien Gebietes aufrecht zu halten, da der grundsätzliche Besitz von einem Auto nicht vorgesehen ist.

Um die autofreie Mobilität innerhalb des Plangebietes zu gewährleisten, wurde ein Wegenetz errichtet, das alle Teile abdeckt, und vor allem den schnellen Zugang zur Bushaltestelle und Bahnstation möglich macht. Im Wohnbereich selbst wird das Zufußgehen und Radfahren die Hauptfortbewegungsmöglichkeiten darstellen. Da das Wegenetz zentral in die Stichstraße führt ist ebenfalls die Möglichkeit gegeben, das Quartier zügig mit dem Fahrrad zu verlassen und in die Stadt zu fahren.



Abbildung 24: Aufzug, (Altenheim Walscheid 2016)

Aufgrund der Höhenunterschiede zwischen Bushaltestelle und Plangebiet ist an dieser Stelle ein Aufzug angedacht, um die Barrierefreiheit insbesondere für Rollstuhlfahrer zu gewährleisten. Der oben gezeigte Fahrstuhl wird in einem Nachbarort an einem Altenheim genutzt und dient als Idee, wie er auch am

Beispielgebiet errichtet werden kann, um den Zugang zur Bushaltestelle zu erleichtern. Da sich der Betrieb eines solchen Fahrstuhls bezüglich Vandalismus häufig als problematisch darstellt, ist für die Nutzung ein elektronisches Kartensystem denkbar, bei dem sich jeder Nutzer vorab vollständig registrieren muss, um den Aufzug zu aktivieren. In erster Linie sollte er den Quartiersbewohnern zugutekommen. Um die Barrierefreiheit ebenfalls an der Bahnstation zu ermöglichen, werden dort Rampen und taktile Leitelemente errichtet.

9.4.2 Aufenthaltsqualität



Abbildung 25: Verbesserung der Aufenthaltsqualität, eigene Darstellung

Die Aufenthaltsqualität des Bahnhofsgeländes wurde grundlegend verbessert. Insbesondere im Bereich der Reihenhäuser im Westen sind zahlreiche fest installierte Spielgeräte für Familien mit Kindern geplant worden. Weiterhin gibt es kleine „Ausleihschuppen“ in denen weitere Draußenutensilien gelagert werden können. Einige Grün- und Freiflächen dazwischen werden erhalten. Das Blockinnere bietet für Bewohner verschiedene Aufenthaltsqualitäten, die in folgenden Darstellungen besser ersichtlich sind.



Abbildung 26: Verbesserungen im Detail, eigene Darstellung

Das Blockinnere ist exemplarisch mit unterschiedlichen Nutzungsoptionen ausgestattet. Neben einem weiteren Spielplatz können Bewohner hier Gemeinschaftsbeete bewirtschaften oder auch in einer kleinen Parkanlage entspannen.

Auf der linken Seite ist als Ort der Gemeinschaftsstärkung ein Quartiersplatz inklusive Café vorgesehen, wo sich Bewohner an Wochenenden treffen und verschiedene Aktivitäten das Jahr über stattfinden lassen können. Da das Quartier für alle Altersgruppen gedacht ist, kann hier ein generationenübergreifender Austausch stattfinden und sich generell gegenseitig geholfen werden.

9.4.3 Dachformen



Abbildung 27: Dachformen, eigene Darstellung

Da es sich bei den meisten Dächern um Flachdächer handelt, bietet es sich an, diese mit Photovoltaikanlagen auszustatten oder Dachbegrünung zu implementieren.

9.5 Beseitigung vorhandener Hemmnisse

Die bisherigen Untersuchungen des Plangebietes beziehen sich auf die Standortfaktoren. Vor der konkreten Bauplanung ist es jedoch erforderlich, vorhandene Hemmnisse möglichst weitgehend auszuräumen.

„Der Anteil autofreier Haushalte steigt mit zunehmender Stadtgröße. Großstädter fahren weniger Auto als die Bevölkerung kleiner Städte“ (Dr. Lisa Küchel, Katharina Mohr, Lisa Abele, Katrin Alle 2024, S. 21). Beim Plangebiet Hoffnungsthal erscheint es daher sinnvoll, die Interessenlage vorab festzustellen. Das erscheint auch deshalb geboten, da bisher autofreie/-arme Quartiere in Kleinstädten selten umgesetzt wurden.

Da es sich bei dem Plangebiet um ein Bahnhofsgelände mit besonderen herausfordernden Charakteristika handelt, ist es ebenfalls wichtig, zu prüfen, ob ein geeigneter Investor, der die notwendige Risikobereitschaft aufbringt, zu finden ist.

Unter Umständen scheint es sinnvoll, bei der Planung Experten aus anderen Planungsämtern heranzuziehen, die sich bereits mit der Planung solcher autofreier/-armer beschäftigt haben oder selbst bereits bei der Umsetzung mitgewirkt haben. Somit kann das betroffene Planungsamt unterstützt werden und zeitgleich Erfahrungen in dem Bereich gesammelt werden, um später selber qualifizierte Maßnahmen zu treffen.

Der durchgängige Pendlerverkehr in Verbindung mit dafür vorgesehenen Parkflächen am Bahnhofsgelände stellt eine zusätzliche Herausforderung dar. Bewohner des zukünftigen Quartiers sollen keinen eigenen PKW besitzen, trotzdem müssen für Besucher der Bahnstation Parkplätze in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen. Dabei ist die Frage, wie kontrolliert werden kann, wer sein Auto dort abgestellt hat oder nicht. Denkbar wäre hier beispielsweise die Idee, ein Schrankensystem einzurichten, bei dem die Kennzeichen jedes Fahrzeugs registriert werden, um die Herkunft des PKWs identifizieren zu können. Im gleichen Zuge sollte der Stellplatzschlüssel rechtlich festgelegt werden.

Die Bevölkerung von Hoffnungsthal sollte frühzeitig informiert und möglichst in die Planungen eingebunden werden. So lässt sich möglicherweise eine geeignete Zielgruppe für das Quartier anziehen. Darüber hinaus sollte das Projekt in der Region publik gemacht werden.

10 Übertragbarkeit autofreier Wohnkonzepte auf Kleinstädte

Bei der Neuplanung autofreier/-armer Quartiere wird sich an bereits erfolgreich umgesetzten Projekten orientiert. Dabei sind die nötigen Kriterien häufig dieselben, die Gegebenheiten vor Ort allerdings sehr individuell. Die Schwierigkeit liegt darin, diese auf sehr unterschiedliche Gebiete anzuwenden, und zu prüfen, inwieweit sich ein Plangebiet als autofreies Quartier eignet.

Autofreie Konzepte werden meistens in Großstädten oder zumindest in Großstadtnähe durchgeführt. Diese Tatsache lässt die Frage aufkommen, warum das so ist und ob derartige Konzepte nicht ebenso in Kleinstädten umgesetzt werden können. Für die Umsetzung in Großstädten spricht die dort vorhandene, gut ausgebauten Infrastruktur und ÖPNV-Anbindung. Das führt zu der Annahme, dass Kleinstädte weniger oder nicht geeignet sind. Bei genauerer Betrachtung ist aber davon auszugehen, dass es eine Vielzahl an Kleinstädten gibt, deren Infrastruktur gut genug ist und deren Mobilitätsangebot sich durch eine höhere Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel und Sharing-Angebote verbessern lässt.

Das Plangebiet in Hoffnungsthal zeigt exemplarisch, wie die Umsetzung eines autofreien Quartiers in der Kleinstadt gelingen kann. Dies gilt auch für das flächenmäßig kleine Bahnhofsgelände, welches in dieser Arbeit untersucht wurde. Bei größeren autofreien Quartieren sind die Möglichkeiten der Ausgestaltung innerhalb des Quartiers deutlich zahlreicher. Dort können z.B. kleine Geschäfte oder Freiplätze für Sport und Spiel integriert werden.

Tatsächlich gibt es keinen Grund, derartige Konzepte nicht auch in Kleinstädten umzusetzen, solange sie einer Prüfung der in dieser Arbeit aufgeführten Kriterien standhalten. Grundsätzlich eignet sich ein Gebiet, wenn sämtliche Einrichtungen des täglichen Bedarfs fußläufig oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind und der ÖPNV gut ausgebaut ist. Als Unterschied ist festzuhalten, dass Menschen, die autofrei in der Großstadt leben, ein deutlich breiter gefächertes Angebot an Infrastruktur und Kultur-/Freizeitangeboten nutzen können. Für Menschen, die mit einer soliden Grundausstattung der Kleinstadt zufrieden sind, stellt das geringere Angebot jedoch kein Problem dar, weil sie mithilfe der guten ÖPNV-Anbindung auf das Angebot der Großstadt zugreifen können.

11 Fazit

Der vorliegenden Bachelorarbeit werden die folgenden Forschungsfragen zugrunde gelegt:

1. **Welche Kriterien haben einen positiven, welche einen negativen Einfluss auf die Realisierung?**
2. **Welche Kriterien sind für eine gelungene Umsetzung von autofreien Quartieren ausschlaggebend?**
3. **Welche Grundvoraussetzungen muss das Plangebiet erfüllen, damit ein autofreies Quartier überhaupt denkbar ist?**
4. **Inwiefern ist das Konzept des autofreien Quartiers aus Großstädten auf Kleinstädte übertragbar?**

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit konnten alle Forschungsfragen beantwortet werden.

Durch die Analyse verschiedener autofreier/-armer Quartiere in Deutschland in Verbindung mit den dazugehörigen Experteninterviews konnte eine Reihe von positiven und hemmenden Kriterien für die Realisierung erarbeitet werden und gezeigt werden, dass die Realisierung solcher Gebiete mit einem deutlich erhöhten Planungsaufwand im Vergleich mit herkömmlichen Quartieren verbunden ist.

Als ausschlaggebendes Kriterium für die Entwicklung autofreier Quartiere konnte die politische Unterstützung ausgemacht werden. Hilfreich wäre ein rechtlicher Rahmen, der die Umsetzung erleichtern würde (Stellplatzschlüssel, Sicherung der Autofreiheit im Gebiet). Als rechtliche Schwierigkeit kann z.B. die Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zeigen, wie schnell ein solcher Eingriff die Planung von Neubauquartieren auf Bahnhofsflächen scheitern lassen kann. Dies ist im Falle des in der Arbeit vorgestellten Plangebietes von besonderem Interesse, da es sich hier um ein ehemaliges Bahngelände handelt, und es die Idee war, das Konzept auf ähnliche Gebiete zu reproduzieren.

Ebenfalls ausschlaggebend ist die Notwendigkeit eines gesellschaftlichen Umdenkens. Die Bevölkerung muss sich von der Meinung loslösen, unbedingt einen PKW besitzen zu müssen, um mobil zu sein.

Betrachtet man ein potenzielles Plangebiet an sich, so ist die Lage und deren infrastrukturelle Umgebung als grundlegende Voraussetzungen zu sehen. Zeitgleich sollte die vorhandene Mobilität betrachtet und verbessert werden.

Das Konzept des autofreien Quartiers ist auch auf Kleinstädte übertragbar, sofern die in dieser Arbeit herausgearbeiteten Kriterien im Wesentlichen erfüllt werden. Am Beispiel des Bahnhofsgeländes Hoffnungsthal konnte exemplarisch

gezeigt werden, wie die Umsetzung eines autofreien Quartiers mit solch einem Gebietscharakter gelingen kann.

Zusammenfassend lässt sich herleiten, dass zukünftige Planungen bezüglich autofreier Quartiere weiterhin mit schwierigen Herausforderungen konfrontiert werden und einige Hürden für ein positives Gelingen überwunden werden müssen.

12 Ausblick

Die Meinungen über den Sinn autofreier Quartiere gehen stark auseinander (Dietz 2021). Dabei ist unumstritten, dass solche neuartigen Wohnkonzepte einen positiven Einfluss auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung inklusive aller ökonomischen, ökologischen und sozialen Vorteile aufweisen. Dennoch scheint die Umsetzung eines autofreien Quartiers häufig mehr eine Vision zu sein anstatt einer realisierbaren Idee. Unterschiedliche Schwierigkeiten bei der Planung lassen die Umsetzung scheitern. Das Auto hat sich als primäres Fortbewegungsmittel bei Politik, InvestorInnen, PlanerInnen und der Bevölkerung „eingebraunt“ und ist zu einem unverzichtbaren Fortbewegungsmittel geworden. Somit ist der Wandel zu weniger MIV in Städten ein eher zäher Prozess, der allerdings in den letzten Jahren immer mehr an Akzeptanz erfährt. Ausschlaggebend dafür sind unter anderem die Beispiele an erfolgreich umgesetzten autofreien Quartieren und Vorzeigeprojekten, wie z.B. dem Vauban Viertel in Freiburg. Der Wandel im Denken zeigt sich aktuell auch in der Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte in vielen deutschen Städten; der Radverkehr wird ausgebaut, Fahrbahnen werden zu Radspuren umgebaut, Mietfahrräder und E-Ladestationen werden zur Verfügung gestellt, Parkflächen werden reduziert und zu Aufenthaltsflächen umfunktioni- oniert.

Anzumerken bleibt, dass der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel den Kunden nicht immer leicht gemacht wird. Insbesondere bei der Deutschen Bahn kämpfen Kunden mit Ausfällen, schlechten Verbindungen, Verspätungen und teuren Tickets. Das marode Schienennetz und zu wenige Lokführer stellen ein weiteres Problem dar.

Autofreie Quartiere umzusetzen, erfordert neben einem starken Umdenken ebenfalls Mut der Politik, der PlanerInnen und der InvestorInnen. Bei der Planung von Neubauquartieren wird sich meist an festgefahrenen Planungsstrukturen orientiert, ohne die Risiken des „etwas anders machen“ einzugehen. Auch hier ist ein Wandel zu erkennen, sodass solche neuartigen Wohnkonzepte immer häufiger in der Planung mitgedacht werden. „Zudem gehen immer mehr Städte dazu über, städtebauliche Wettbewerbe und Ausschreibungen mit der Forderung zu verknüpfen, ein Mobilitätskonzept mitzuliefern, das Alternativen zum Pkw berücksichtigt“ (BuWomo 2022, S. 114).

Dass autofreie Konzepte im ländlichen Raum mit wenig Infrastruktur keine Chance haben werden, ist verständlich. Dort wird jeder Bewohner auch in den nächsten Jahren auf das Auto angewiesen sein, um weiterhin mobil zu sein. In Kleinstädten hingegen ist das vermehrte Planen von derartigen Wohnkonzepten durchaus denkbar.

Werden wir in Zukunft häufiger autofreie Quartiere sehen? Die Frage ist schwierig zu beantworten. Diverse Best-Practice-Beispiele aus Deutschland sowie dem Ausland machen es vor und zeigen, was für die erfolgreiche Umsetzung nötig ist. Allerdings sind einige Hürden zur Realisierung zu überwinden, zahlreiche Kriterien zu erfüllen und umfangreiche Investitionen in die städtische Infrastruktur und den ÖPNV nötig.

Komplett autofreie Wohnkonzepte werden eher selten vorzufinden sein. Wahrscheinlicher sind Planungen mit Zwischenlösungen, die sich an das Konzept der Autofreiheit annähern und Kompromisse bei der reduzierten PKW-Nutzung finden.

Klimatechnisch betrachtet werden zukünftige Konzepte mit dem Ziel der Reduzierung des MIVs auf jeden Fall einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende beisteuern. Auch wenn nicht ganz so effektiv wie bei komplett autofreien Planungen, wird es durch die Förderung umweltverträglicher Mobilitätskonzepte deutliche Verbesserungen im Flächenverbrauch, der Lebensqualität und der Lärm- und Schadstoffbelastung etc. geben und eine Annäherung an das Ziel der Klimaneutralität 2050 stattfinden.

13 Kritische Reflexion

Die Bearbeitung der Bachelorarbeit verlief ohne größere Hindernisse. Dennoch ist an manchen Stellen Optimierungsbedarf zu sehen. So kann z.B. festgehalten werden, dass sich bei den Experteninterviews der Fragebogen auch nur auf die tatsächlich relevanten Aspekte beschränken sollte, anstatt nicht relevante Informationen abzufragen. Dadurch wurden die durchgeführten Interviews zeitlich gesehen deutlich länger. Auf der einen Seite konnte man dadurch natürlich einen umfangreicheren Überblick als Basiswissen bekommen, aber auf der anderen Seite nicht alle gewonnenen Informationen wirklich in der Arbeit verwenden. Zudem stellte sich frühzeitig heraus, dass sich die Antworten der Interviewpartner aufgrund des gleich gestellten Fragebogens wiederholten, sodass in späteren Interviews explizit ausgewählte Fragen mit erhöhter Relevanz gestellt wurden.

Weiterhin ist aufgefallen, dass bei den Interviews auf eine sinnvolle Art der Transkription zu achten ist, um den späteren Aufwand so gering wie möglich zu halten. Die Interviews wurden nicht aufgezeichnet, sondern zeitgleich schriftlich erfasst. Die textliche Ausarbeitung sowie die Betrachtung des Forschungsgebietes bzw. der weiteren Arbeitsschritte stellten keine größeren Schwierigkeiten dar.

14 Literaturverzeichnis

Allianz pro Schiene (2019): Was sind externe Kosten des Verkehrs? Fragen und Antworten. Online verfügbar unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/externe-kosten/>, zuletzt aktualisiert am 21.08.2019, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Alte Schule (2023): Was wird aus unserer Autoindustrie? Online verfügbar unter <https://www.alteschule.tv/post/was-wird-aus-unserer-autoindustrie>, zuletzt aktualisiert am 12.10.2023, zuletzt geprüft am 31.07.2024.

Altenheim Walscheid (2016): DCP_0557.jpg (2160×1440). Online verfügbar unter https://www.altenheim-walscheid.de/wp-content/uploads/2016/04/DCP_0557.jpg, zuletzt aktualisiert am 21.07.2017, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. (2024): Die Siedlungsstruktur bis März 2018. Autofreie Siedlung Weißenburg e.V. Online verfügbar unter <https://www.weissenburgsiedlung.de/?cmd=siedlung;struktur>, zuletzt aktualisiert am 13.06.2024, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Bähler, Daniel (2019): In einer autofreien Siedlung leben. Motivationen und Mobilitätspraktiken der Bewohner*innen neun autofreier Wohnsiedlungen in der Schweiz und Deutschland, S. 6, Online verfügbar unter https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/4934/thesis_daniel_baehler_kurzversion.pdf?lm=1587722049, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

Bierl, Peter (2024): Gesetze ändern, statt sie einzuhalten. Online verfügbar unter <https://jungle.world/artikel/2024/17/gesetze-aendern-statt-sie-einzuhalten>, zuletzt aktualisiert am 25.04.2024, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Bolt Blog (2023): Autofreie Städte und was sie uns über die Zukunft sagen können | Bolt Blog. Online verfügbar unter <https://bolt.eu/de-de/blog/autofreie-staedte-und-was-sie-uns-ueber-die-zukunft-sagen-koennen/>, zuletzt aktualisiert am 24.07.2024, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

bpd (2024): Stellwerk 60 - Köln. Online verfügbar unter <https://www.bpd-immobilienentwicklung.de/unsere-arbeit/region-west-duesseldorf-koeln/stellwerk-60/>, zuletzt aktualisiert am 02.08.2024, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

BundesBauBlatt (2014): Autofrei wohnen. In: *BundesBauBlatt* 10/2014. Online verfügbar unter https://www.bundesbaublatt.de/artikel/bbb_Autofrei_wohnen-2173931.html, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2024): Automobilindustrie. BMWI. Online verfügbar unter <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2025, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

BuWomo (2022): Intelligent Mobil im Wohnquartier, S. 114, Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_und_Mobilitaet/pdf/BuWomo_HLF_2022_Web.pdf, zuletzt geprüft am 29.07.2024.

Carolina Achilles (2022): Autofreie Städte. In: *Bausteine für Klimagerechtigkeit*, S. 2. Online verfügbar unter https://konzeptwerk-neue-oekonomie.org/wp-content/uploads/2022/12/Dossier_Autofreie_Staedte_KNOE2022.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Christ, Wolfgang; Loose, Willi (2001): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Ein Forschungsprojekt der Bauhaus-Universität

Weimar, Professur Entwerfen und Städtebau I, und dem Öko-Institut e.V., Büro Freiburg, Arbeitsfeld Verkehr. Bauhaus-Universität Weimar; Öko-Institut; Deutsche Bundesstiftung Umwelt, Weimar, Freiburg. Online verfügbar unter <https://www.oeko.de/oekodoc/54/2001-002-de.pdf>, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

CleverPacken.de (2023): Was kostet ein Stellplatz Bauen? Hier ist die Antwort! Online verfügbar unter <https://baulichkeit.de/was-kostet-ein-stellplatz-bauen/>, zuletzt aktualisiert am 2023, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Dartenne, Sarah (2022): Freiburg Vauban: nachhaltiger Stadtteil der kurzen Wege. In: *MOVE forward*, 15.06.2022. Online verfügbar unter <https://move-forward.eu/2022/06/15/freiburg-vauban-nachhaltiger-stadtteil-der-kurzen-wege/>, zuletzt geprüft am 18.05.2024.

Deckert, Sabrina (2022): Tiefgarage bauen: Stellplatz unter dem Haus. In: *Das Haus*, 08.04.2022. Online verfügbar unter <https://www.haus.de/bauen/tiefgarage-bauen-34285>, zuletzt geprüft am 18.05.2024.

Die Bundesregierung informiert (2020): Agenda 2030: Unsere Nachhaltigkeitsziele | Bundesregierung. Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/nachhaltigkeitsziele-erklaert-232174>, zuletzt aktualisiert am 15.12.2020, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Dietz, Janis (2021): Autofreie Innenstädte: "Städte gehören den Menschen, nicht tonnenschweren Blechbüchsen". In: *Die Zeit*, 12.07.2021. Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-07/autofreie-innenstaedte-verkehrswende-strassenverkehr-konzept>, zuletzt geprüft am 06.07.2024.

D-LABS GmbH (2024): Qualitative Befragung. Online verfügbar unter https://www.d-labs.com/methods/qualitative_befragung.html, zuletzt aktualisiert am 26.06.2024, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Dr. Lisa Küchel, Katharina Mohr, Lisa Abele, Katrin Alle (2024): Mobilität in Wohnquartieren, S. 21, Online verfügbar unter https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2024/bbsr-online-27-2024-dl.pdf;jsessionid=15868321DF283912A995D497E49CE91F.live21323?__blob=publicationFile&v=3, zuletzt geprüft am 02.08.2024.

Europäisches Parlament (2019): CO₂-Emissionen von Pkw: Zahlen und Fakten (Infografik) | Themen | Europäisches Parlament. Online verfügbar unter <https://www.europarl.europa.eu/topics/de/article/20190313STO31218/co2-emissionen-von-pkw-zahlen-und-fakten-infografik>, zuletzt aktualisiert am 15.02.2023, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Fachberatung Nachhaltiges Bauen (2021): Holger Wolpensinger | Architektur & Bauberatung. Online verfügbar unter <https://greenup.one/ueber-uns/wolpensinger/>, zuletzt aktualisiert am 16.03.2024, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Freiburg im Breisgau (2024): Wohnformen. Online verfügbar unter <https://www.freiburg.de/pb/Lde/208756.html>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2024, zuletzt geprüft am 05.08.2024.

Genau, Lea (2019): Ein semistrukturiertes Interview führen mit Beispiel. Online verfügbar unter <https://www.scribbr.de/methodik/semistrukturiertes-interview/>, zuletzt aktualisiert am 15.03.2019, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

Herten, Laura (2019): Erfolgskriterien für die Realisierung autofreier und autoarmer Wohnquartiere. Fallbeispiele aus Deutschland und der Schweiz im Vergleich. Masterarbeit. Technische Universität Dortmund, Dortmund. Online verfügbar unter

https://ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/baug/irl/irl-dam/lehrveranstaltungen/master-thesis/archive/MSc_19HS_Laura_Herten_kurz.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Herzberg (2024): DAS QUARTIER VAUBAN |. Online verfügbar unter <https://quartiersarbeit-vauban.de/das-quartier-vauban/>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2024, zuletzt geprüft am 05.08.2024.

Impey, Ben (2024): Straßenverkehrsunfälle in Deutschland. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/themen/34/verkehrsunfall/#topicOverview>, zuletzt aktualisiert am 12.07.2024, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Matthias Arnold (2024): Städte fürchten um Bauprojekte. Das Errichten von Wohnungen auf alten Bahnflächen wird durch eine Gesetzesänderung erschwert. In: *Rhein-Sieg Anzeiger*, 15.07.2024. Online verfügbar unter <https://www.ksta.de/wirtschaft/dpa-wirtschaft/staedte-fuerchten-um-bauprojekte-wegen-neuer-rechtslage-827712>, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Mobilservice (2020): Wer lebt in autofreien Siedlungen, weshalb und wie? Online verfügbar unter <https://www.mobilservice.ch/de/news/news-dossiers/autofreie-siedlungen-2350.html>, zuletzt aktualisiert am 05.05.2020, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Oestereich, Eva (2022): Wie viele Parkplätze pro Wohneinheit? In: *DER HALLBERGER*, 17.11.2022. Online verfügbar unter <https://hallberger.de/wie-viele-parkplaetze-pro-wohneinheit/>, zuletzt geprüft am 18.05.2024.

Pfeiffer, Franziska (2018): 5 Tipps für das Transkribieren in deiner Abschlussarbeit. Online verfügbar unter <https://www.scribbr.de/methodik/interview-transkribieren/>, zuletzt aktualisiert am 30.06.2022, zuletzt geprüft am 05.08.2024.

Rada, Uwe (2019): Pro und Contra zur autofreien Innenstadt: Wie sozial ist das denn? Online verfügbar unter <https://taz.de/Pro-und-Contra-zur-autofreien-Innenstadt/!5624711/>, zuletzt aktualisiert am 31.08.2023, zuletzt geprüft am 18.05.2024.

Rädel, Robert (2014): autofrei leben! - Typologie autofreier Wohngebiete. Online verfügbar unter <https://www.autofrei.de/index.php/so-geht-autofrei/autofrei-wohnen/typologie-autofreier-wohngebiete>, zuletzt aktualisiert am 2014, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Rausch, Thomas (2022): Neue E-Lade-Säulen in Rösrath: E-Carsharing geht im Südkreis an den Start | Kölner Stadt-Anzeiger. In: *Kölner Stadt-Anzeiger*, 22.06.2022. Online verfügbar unter <https://www.ksta.de/region/rhein-berg/roesrath/neue-e-lade-saeulen-in-roesrath-e-carsharing-geht-im-suedkreis-an-den-start-232392>, zuletzt geprüft am 11.06.2024.

Rheinisch-Bergischer Kreis (2023): Bergisches e-Bike. Online verfügbar unter <https://www.rbk-direkt.de/bergisches-e-bike-rbk.aspx>, zuletzt aktualisiert am 09.07.2024, zuletzt geprüft am 11.06.2024.

RLS, Vermessung (2023): Stellwerk 60. Online verfügbar unter <https://www.vermessung-rls.de/referenzen/stellwerk-60/>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2024, zuletzt geprüft am 05.08.2024.

Sabine Drewes (2019): Urbaner Raum: Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt | Heinrich-Böll-Stiftung. Online verfügbar unter <https://www.boell.de/de/urbaner-raum-von-der-autogerechten-zur-lebenswerten-stadt>, zuletzt aktualisiert am 05.11.2019, zuletzt geprüft am 02.08.2024.

sdg21 (2016): Gartenhofsiedlung Weißenburg. Online verfügbar unter <https://sdg21.eu/db/gartenhofsiedlung-weissenburg>, zuletzt aktualisiert am 19.08.2016, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

Stadt Rösrath (2022): Einwohnerzahlen. Online verfügbar unter <https://www.roes-rath.de/einwohnerzahlen>, zuletzt aktualisiert am 11.04.2024, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

stadtteil-vauban.de (2024): Stadtteil Vauban, Freiburg. Online verfügbar unter <https://stadtteil-vauban.de/>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2024, zuletzt geprüft am 05.08.2024.

TUHH (2018): Stellplatzschlüssel und Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau. Online verfügbar unter <https://www.tuhh.de/vpl/forschung/stellplatzschluessel-und-mobilitaets-konzepte-im-wohnungsbau>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2024, zuletzt geprüft am 05.08.2024.

Umweltbundesamt (2022): Straßenverkehrslärm. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr>, zuletzt aktualisiert am 04.04.2022, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

VCD-Debatte. Beispielpräsentation Wohnen und autoarme/autofreie Mobilität (2022). Online verfügbar unter <https://www.vcd-muenchen.de/wp-content/uploads/2022/05/VCD-Debatte-Wohnen-ohne-Auto-1.pdf>, zuletzt aktualisiert am 05.2022, zuletzt geprüft am 04.08.2024.

Wallner, Irene (2024): BAFA-Förderung für Elektroautos beendet – so geht es 2025 weiter. In: *Carwow*, 09.07.2024. Online verfügbar unter <https://www.carwow.de/ratgeber/elektroauto/foerderungen-fuer-e-autos-2020-welche-zuschuesse-gibt-es>, zuletzt geprüft am 31.07.2024.

Wohnen ohne Auto (2024): Rechtliche Absicherung autofreier Projekte. Online verfügbar unter http://www.wohnen-ohne-auto.de/publ_rechtl_absicherung, zuletzt aktualisiert am 05.08.2024, zuletzt geprüft am 05.08.2024.

Wohnen und Mobilität (2020): Stellwerk 60 in Köln. Online verfügbar unter <https://intelligentmobil.de/stellwerk-60>, zuletzt aktualisiert am 05.08.2024, zuletzt geprüft am 03.08.2024.

15 Anhang

Interviewtransskripte

Anhang 1.1 Interview mit Dr. Sylvaine Hänsel, Münster

Datum: 13.05.2024 um 11 Uhr ca. 1h

1. Fragenblock: Allgemeine Informationen zum Quartier

- Wie viele Einwohner hat das Quartier?
 - Ca. 500 Einwohner, 200 Wohnungen mit jeweils 1-5 Zimmer
- Wie groß ist das Quartier?
 - Ehemaliges Kasernengelände mit Reihenhäusern, Mietswohnungen, Einfamilienhäusern
- Welche Menschen wohnen bevorzugt im Quartier?
 - Nicht nur Akademiker, sondern Durchmischung. Bevorzugt für Leute, die sich keine Wohnung in Stadtnähe leisten können. Auch für Konzeptliebhaber. Generell viele unterschiedliche Menschen. Familien mit Kindern vorzugsweise

2. Fragenblock: Planungs- und Umsetzungsprozess

- Gab es Vorzeigeprojekte, die als Inspiration für die Planung des Quartiers genutzt wurden?
 - Autofreie Siedlung Vauban
- Was braucht es, um ein autofreies Quartier zu errichten? (Voraussetzungen)
 - Alles muss schnell erreichbar sein. Eine gute Verkehrsanbindung, Schule, Kitas, Ärzte, Krankenhaus und eine mobile Betreuung für Senioren z.B. sind von Vorteil
- Welche Mobilitätsformen werden in den autofreien Quartieren genutzt?
 - Fahrrad als Hauptfortbewegungsmittel in Münster. Zusätzlich 10 Stellplätze für Car-sharing ständig verfügbar in der Nähe des Quartiers (Bewohner müssen keine Kaution zahlen für die Nutzung). Der ÖPNV ist leider schwach; was aber nicht weiter schlimm ist, da sowieso jeder das Fahrrad benutzt
- Kann man bei der Neuerrichtung autofreier Quartiere steuern, wer dort wohnen soll?
 - Die Bewohnerversammlung wählt ein Vermietungsgremium. Dieses spricht mit jedem, der einziehen möchte, wo er arbeitet/wie sein Mobilitätsverhalten aussieht. Diese Infos werden dann der LEG (Wohnungsunternehmen), welche die Bewerbungsstelle für das Wohnen im autofreien Quartier darstellt, weitergegeben. Diese entscheidet dann, wer einziehen darf.

3. Fragenblock: Bewertung

- Vorteile von autofreien Quartieren?
 - Vor allem der soziale Zusammenhalt
- Nachteile autofreier Quartiere?
 - Keine Nachteile zu erkennen
- Gibt es Risiken, die durch die Errichtung autofreier/armer Quartiere entstehen?
 - Hier im Grunde nicht, da alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs weiterhin mit dem Fahrrad zu erreichen sind und es im Quartier keine Gewerbebetriebe gibt, die Nachteile erleiden könnten

4. Fragenblock: Resonanz der Einwohnenden

- Wie sind die Bürger/innen dem Thema gegenüber aufgestellt?
 - Die Wohnenden sind glücklich. Die Altersgruppe 15-18 hätte natürlich auch gerne ein Auto in jungen Jahren. Von außen wird man durchaus beäugt. Die Stadt hält die Siedlung unter der Decke und das Projekt wird nicht nach außen getragen
- Gab es Anmerkungen oder Verbesserungsvorschläge der Bewohner?
 - Es gibt eine Wohnerversammlung. Kürzlich wurden die Eingänge zur Siedlung mit neuen Pöllern und Papierkörben versehen

5. Fragenblock: Übertragbarkeit

- Was denken Sie, ist der Hauptgrund, warum solche Quartiere nur so selten umgesetzt werden in Deutschland?
 - Solange das Auto als Statussymbol gilt, wird sich nicht viel ändern. Es muss sich etwas im Denken ändern, damit mehr autofreie Quartiere umgesetzt werden
- Gibt es Arten von Gebieten, die sich besser zur „Umrüstung“ auf autofrei eignen?
 - Innenstadtnahe Gebiete mit ausreichender Infrastruktur. Zusätzlich sollte Car-Sharing möglich gemacht werden

1. Fragenblock: Allgemeine Informationen zum Quartier

- Wie viele Einwohner hat das Quartier?
 - 1550 Bewohner
- Wie groß ist das Quartier?
 - 4,2ha
- Wann wurde es umgesetzt und was war der Anlass?
 - 1994 Gründung einer Bürgerinitiative der autofreien Bewegung. Bremen hat an-gefangen mit der Idee, die allerdings nie umgesetzt wurde. In Köln hat diese Idee dann Fuß gefasst. Die Initiative bestand aus 100 Personen, die mit geplant hat. Es hat bis 2007 gedauert, bis überhaupt gebaut wurde
- Welche Menschen wohnen bevorzugt im Quartier?
 - Jüngere Familien, Leute mit kritischem Umgang mit Autos und weitere Gruppen
- Wie viel Geld hat die Umsetzung gekostet?
 - 80mio Euro im Jahr 2007

2. Fragenblock: Planungs- und Umsetzungsprozess

- Welche Hemmnisse gab es während des Planungsprozesses?
 - Verwaltung/Politik. Es hat nie eine politische Mehrheit für ein autofreies Quar-tier gegeben. Je höher die Verwaltungsspitze war, desto schwieriger war es, solch ein Projekt umzusetzen, da man für einen Bebauungsplan eine Mehrheit braucht. Die Schwierigkeit war es auch, das Thema bei der Verwaltung zu ver-ankern und gar anzusprechen. Da über diesen Weg keine Ergebnisse zu erzie-len waren, wurde eine Umfrage in der Bevölkerung durchgeführt. Aus diesen Fragebögen ergaben sich dann 7000 positive Rückmeldung von Menschen, die an dem Konzept des autofreien Wohnens interessiert waren. Da nur 400 Haus-halte umgesetzt werden konnten, stand fest, dass der Bedarf und die Relevanz des Themas gegeben waren. Im Folgenden galt es, ein geeignetes Grundstück zu finden. Als großer Diskussionspunkt erwies sich ebenfalls der geforderte Stellplatzschlüssel von 0,0. Der Investor wollte einen Stellplatzschlüssel von 0,7 durchsetzen. Am Ende konnte man sich auf 0,2 einigen, was in Realität sogar 0,18 geworden sind. Der Stellplatzschlüssel dieser Größenordnung musste da-mals allerdings noch mit einer Ausnahmegenehmigung erteilt werden. In den Anfängen gab es zusätzlich Probleme mit dem Parken der Autos (von Quartiersbewohnern) außerhalb des autofreien Gebietes, was allerdings spä-testens durch das Einführen des Anwohnerparkens und durch den Bau eines Parkhauses in Quartiersnähe geregelt wurde.
- Welche Hemmnisse gab es durch die Gesetzeslage? Politik?
 - Hauptschwierigkeit war es, die politische Mehrheit zu bekommen.
- Welche Kriterien begünstigen die Planung und Realisierung?

- Die Lage ist sehr wichtig. Es wird weniger Fläche durch den Wegfall der Stellplätze verbraucht. Somit kann der Investor auf der gleichen Fläche mehr bauen. Weiterhin wurde am Rande der Siedlung ein Parkhaus errichtet, was ökonomischer als der Bau einer Tiefgarage ist.
- Gab es Vorzeigeprojekte, die als Inspiration für die Planung des Quartiers genutzt wurden?
 - Amsterdam und die Münsteraner Siedlung
- Wie lange dauert es von der Planung bis zur Fertigstellung?
 - 1994-2013
- Was braucht es, um ein autofreies Quartier zu errichten? (Voraussetzungen)
 - starke Initiative mit langem Atem, Bürgerinitiativen, Verwaltung an der Spitze, Anschübe aus der Politik mit guten Leuten, gute Planung und Beratung, Infrastruktur: leistungsfähigen ÖPNV in der Nähe, Einbindung in der Stadt, keine weiten Distanzen, Nahversorgung im Radius von 1km Entfernung, Lage, die richtigen Leute in Führungspositionen
- Welche Mobilitätsformen werden in den autofreien Quartieren genutzt?
 - Vor allem Sharing-Angebote (Car-Sharing 25 Plätze am Rande der Siedlung), Fuß- und Radverkehr
- Kann man bei der Neuerrichtung autofreier Quartiere steuern, wer dort wohnen soll?
 - Ja, durch Werbung, Vermarkter, Prospekte. Offen kommunizieren, wer in diesem Quartier wohnen soll. Schon von Anfang an das richtige Publikum anziehen.

3. Fragenblock: Bewertung

- Vorteile von autofreien Quartieren?
 - Fläche, Aufenthaltsqualität, Gleichberechtigung der Autofreien. Wohnung ohne Stellplatz (muss nicht mit bezahlt werden). 15 Minuten Stadt, Klima ist besser und Versiegelung geringer.
- Nachteile autofreier Quartiere?
 - Keine
- Gibt es Risiken, die durch die Errichtung autofreier/armer Quartiere entstehen?
 - Nein, einen „roll back“ wird es nicht geben.
- Mussten nachträglich Änderungen am Quartier vorgenommen werden?
 - Es gibt eine eigene Klimagruppe, die sich um weitere Entsiegelung in dem Quartier kümmert. Ansonsten wird die Gasheizung des Nahwärmeversorger auf Wärmepumpen umgestellt.

4. Fragenblock: Resonanz der Einwohnenden

- Wie sind die Bürger/innen dem Thema gegenüber aufgestellt? Gesellschaftliche Akzeptanz
 - Am Anfang wurde man kritisch beäugt. Das hat sich allerdings mit der Zeit entspannt und ist ins Gegenteil umgeschlagen. Vor allem, was die Parkraumbewirtschaftung angeht, stand das Quartier unter Kritik. Der Druck sei aber mittlerweile runtergegangen. Einziges Manko sind die langen Wartelisten für neue Interessenten, da es keine Leerstände gibt
- Gab es Anmerkungen oder Verbesserungsvorschläge der Bewohner?
 - Die Mobilität bietet noch weiter Luft nach oben. Weiterhin ist eine Art Rikschadienst in Planung, der z.B. Menschen zum Arzt bringen kann.
- Was schätzen die Bewohner an dem Quartier?
 - Größtenteils die Aufenthaltsqualität

5. Fragenblock: Übertragbarkeit

- Was denken Sie, ist der Hauptgrund, warum solche Quartiere nur so selten umgesetzt werden in Deutschland?
 Es ist die Angst vor einem Paradigmenwechsel. Es gibt keinen Zwang zur Umstellung. Das Bauministerium tut sich schwer. Führungspositionen sind skeptisch und lassen sich nicht wirklich darauf ein. Verkehrspolitik ist nicht ausgereift. Investoren kennen nur „alte Schule“. Die Gewohnheit, mit dem Auto mobil zu sein. Es wird sich nicht getraut, aus den altbewährten Bauweisen auszusteigen und etwas anders zu machen als zuvor.
- Gibt es Arten von Gebieten, die sich besser zur „Umrüstung“ auf autofrei eignen?
 - Gebiete mit gutem ÖPNV in der Nähe und Nahversorgung.
- Lässt sich das Konzept des autofreien Wohnens auf jede Region übertragen?
 - Standorte, wie die Bekannten für autofreies Wohnen sind besser geeignet, z.B. Münster, Köln, Vauban. Daran kann man sich von der Größenordnung her orientieren.

Anhang 1.3 Interview mit dem Stadtplanungsamt Freiburg

Datum: 29.05.2024

Anmerkung: Die Interviewfragen wurden per E-Mail-Schriftverkehr beantwortet. Der Interviewpartner konnte daraus nicht ersehen werden.

1 Fragenblock: Allgemeine Informationen zum Quartier

- Wie viele Einwohner hat das Quartier?
 - Zurzeit ca. 5.100 EW, Höchststand ca. 5.700 EW (im Zeitraum zwischen 2013 bis 2017)
- Wie groß ist das Quartier?
 - Ehem. Kaserne, 38 ha, Größe der Entwicklungsmaßnahme ca. 34 ha (entspricht der Fläche, die die Stadt vom Bund erworben hatte), Größe des BPlans 6-130 ca. 41 ha (inkl. umgebende Straßen, Bachzone)
- Wann wurde es umgesetzt und was war der Anlass?
 - Beschluss zur Entwicklungsmaßnahme 1992, Städtebaulicher Wettbewerb 1994, Satzungsbeschluss BPlan und Einstieg in die Vermarktung 1997, Beginn der ersten privaten und städtischen Bauvorhaben 1998, erste BewohnerInnen im ersten Bauabschnitt ab Ende 1998
- Welche Menschen wohnen bevorzugt im Quartier?
 - Im Gegensatz zum Rieselfeld lag der damalige Schwerpunkt bei der Vermarktung von Vauban auf der Eigentumsbildung, sehr hoher Anteil von Familien mit kleinen Kindern, hoher Akademikeranteil
- Wie viel Geld hat die Umsetzung gekostet?
 - Ca. 102 Mio Euro, inkl. Eigenanteil der Stadt am Bau der Stadtbahn (ab Basler Tor), s. Abschlussbericht zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, S. 61ff

2. Fragenblock: Planungs- und Umsetzungsprozess

- Welche Hemmnisse gab es während des Planungsprozesses?
 - Unterschiedliche Vorstellungen seitens involvierter Bürgerinnen und Bürger sowie innerhalb der Verwaltung bzw. der im Rat der Stadt vertretenen Fraktionen, finanzielle Hürden beim Ankauf der Fläche (damals 40 Mio DM), ...Heutige Fragestellung: Kriegt man die Planung eines neuen Baugebietes überhaupt hin bei den zahlreichen Auflagen? Zu wenige Flächen entwickelt bisher.
- Welche Kriterien begünstigen die Planung und Realisierung?
 - Zuerst natürlich die politischen Umwälzungen in Europa ab 1989, dadurch bedingt Abzug der französischen Streitkräfte und Freiwerden des Kasernenareals (Rückfall der Fläche an den Bund)
- Gab es Vorzeigeprojekte, die als Inspiration für die Planung des Quartiers genutzt wurden?
 - Freiburg befand sich in gutem Austausch mit der Stadt Tübingen, die annähernd zeitgleich zwei ehemals französische Kasernenareale entwickelt hat
- Wie lange dauert es von der Planung bis zur Fertigstellung?

- Rund 25 Jahre, vom Beschluss der Entwicklungsmaßnahme bis zur Fertigstellung des letzten im Quartier errichteten Gebäudes („V7/V8“)
- Was braucht es, um ein autofreies Quartier zu errichten? (Voraussetzungen)
 - Zunächst den erklärten Willen der Bürgerschaft und der Mehrheit des jeweiligen Gemeinderats, das „A und O“ bei der Planung ist die Anbindung an den ÖV (und da sinnvollerweise schienenengebunden und mit hoher Takt)
- Welche Mobilitätsformen werden in den autofreien Quartieren genutzt?
 - Ohne Wertung und prozentualer Reihenfolge: eigenes Auto, Car-Sharing („Stadtmobil“ und „Grüne Flotte“), ÖV (drei Stadtbahn-Haltestellen im Quartier, eine in der Kombination mit Regio-Bus, eine in Kombination mit städtischem Bus), Fahrrad. Zahlen zum Modal Split ggf. beim GuT vorhanden.
- Kann man bei der Neuerrichtung autofreier Quartiere steuern, wer dort wohnen soll?
 - Zwischenzeitlich nach entsprechenden Gemeinderatsbeschlüssen noch stärker als früher, z. B. Vergabe von Grundstücken im Erbbaurecht (oder daran angelehnte Regelungen), Konzeptvergabe, sonstige Regelungen im Grundstückskaufvertrag (wie Vauban, z. B. Rechte und Pflichten beim Verzicht auf eigenes Kfz, „Anschlusszwang“ an die Nahwärmeversorgung, ...) bzw. Erbbaupvertrag

3. Fragenblock: Bewertung

- Vorteile von autofreien Quartieren?
 - Erheblich reduzierter Individualverkehr mit der einhergehenden Verringerung von Lärm, Ausstoß von Schadstoffen, Reduzierung von Vorhalteflächen für den ruhenden Verkehr, grünere und von „Blech“ befreite Straßenräume, die zum Spiel und Aufenthalt einladen, ...
- Nachteile autofreier Quartiere?
 - Vereinzelt längere Wege zum Stellplatz des eigenen Autos in einer der beiden Quartiersgaragen, ggf. könnte bei Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs die Spontanität/Flexibilität eingeschränkt sein.
- Gibt es Risiken, die durch die Errichtung autofreier/armer Quartiere entstehen?
 - Keine bekannt!
- Mussten nachträglich Änderungen am Quartier vorgenommen werden?
 - Nein, keine nennenswerten, außer der Herausnahme eines Baufeldes und zum Teil Verschiebungen einiger Baufelder (insgesamt sechs/sieben kleinere punktuelle BPlan-Änderungsverfahren)

4. Fragenblock: Resonanz der Einwohnenden

- Wie sind die Bürger/innen dem Thema gegenüber aufgestellt? Gesellschaftliche Akzeptanz

- Hohe Akzeptanz des Quartiers bei allen BewohnerInnen, bei denen ohne eigenes Kfz, also autofreien (hier passt der Begriff) sowie bei denen mit eigenem Kfz und (gekauftem) Stellplatz.
- Gab es Anmerkungen oder Verbesserungsvorschläge der Bewohner?
 - Es gab einen langen und umfangreichen Beteiligungsprozess, der weit über den vom BauGB vorgegebenen hinausging, das „Forum Vauban“ wurde aus der Entwicklungsmaßnahme mit finanziellen Mitteln ausgestattet, um beispielsweise eigene (Gegen-)Gutachten in Auftrag geben zu können. Aus dieser Beteiligung sind Aspekte in die städtische Planung eingeflossen.
- Was schätzen die Bewohner an dem Quartier?
 - Das urbane Leben miteinander, die enge Anbindung an die Innenstadt bei gleichzeitiger Nähe zum grünen Umland, die vielen Grün- und Freibereiche, die soziale Infrastruktur, ...

5. Fragenblock: Übertragbarkeit

- Was denken Sie ist der Hauptgrund, warum solche Quartiere nur so selten umgesetzt werden in Deutschland?
 - Z. T. fehlende Flächen in dieser Größenordnung und in dieser „Qualität“, also Konversionsflächen, die bereits einer Nutzung und Versiegelung unterlagen und insofern mit weniger Umweltauflagen zu entwickeln sind.
- Gibt es Arten von Gebieten, die sich schlechter zur „Umrüstung“ auf autofrei eignen?
 - Anbindung an den ÖV (s. o.) und die jeweilige Lage im Stadtraum. Eine nicht integrierte Lage mit großem Abstand zu den (vorhandenen) Zentren, insbesondere der „Stadtmitte“ dürfte die Entwicklung eines **autoreduzierten** Quartiers sehr erschweren.
- Lässt sich das Konzept des autofreien Wohnens auf jede Region übertragen?
 - Prinzipiell ja, allerdings ist die Übertragbarkeit stark abhängig von der Größe einer Stadt und vom jeweiligen (schnellen) Wachstum und dem damit verbundenen jeweiligen Druck auf den Wohnungsmarkt. Außerdem scheint die Realisierung in einer Stadt mit vielen Studierenden und hohem Akademikeranteil einfacher zu sein.

Anhang 1.4: Interview mit Herrn Dipl. Ing. Holger Wolpensinger, verschiedene Projekte

Datum: 14.06.2024

Anmerkung: Aufgrund von Wiederholungen der Antworten in vorherigen Interviews, wurden hier ausgewählte Fragen thematisiert und nicht der ganze Fragebogen.

2. Fragenblock: Planungs- und Umsetzungsprozess

- Welche Hemmnisse gab es während des Planungsprozesses?
 - Der Standort des Projektes (Bremen-Hollerland) lag total außerhalb, weshalb die Grundstücke nicht ordentlich vermarktet werden konnten. Zusätzlich waren die Wohnungen zu teuer, die Architektur sehr straight und gefiel der Zielgruppe eher nicht. Das Marketing war schwach und die Vermarktung nicht erfolgreich
- Welche Kriterien begünstigen die Planung und Realisierung?
 - Zentrale Lage, gute Nutzungsmischung anstatt nur reinen Wohngebiets, fußläufige Erreichbarkeit, Lage generell, gutes Marketing, gute Infrastruktur, ÖPNV-Anbindung, Naherholungsgebiete in erreichbarer Nähe, Car-Sharing, Taxis, die richtige Zielgruppe zu erreichen, ist mit das Wichtigste.
- Kann man bei der Neuerrichtung autofreier Quartiere steuern, wer dort wohnen soll?
 - Durch gezieltes Marketing. Andererseits entsteht Druck mit den Nachbarn auch kein eigenes Auto zu haben. Vergleich zwischen den Nachbarn führt zu ähnlichem Mobilitätsverhalten.

5. Fragenblock: Übertragbarkeit

- Gibt es Arten von Gebieten, die sich schlechter zur „Umrüstung“ auf autofrei eignen?
 - z.B. Kasernengelände am Stadtrand eignen sich schlecht. Mit der Zeit wurde allerdings so viel um diese Gebiete herum neu gebaut, sodass diese mittlerweile zentral liegen. Andererseits haben die Städte wieder angefangen, mehr Gebiete zum Bauen außerhalb auszuweisen, da innerstädtisch zu wenig verfügbar ist.

Anhang 1.5: Anschreiben Interviews

Sehr geehrte/r Herr/Frau.....,

ich bin Student an der RPTU Kaiserslautern-Landau im Bachelor Raum- und Umweltplanung.

Zur Zeit schreibe ich meine Bachelorarbeit mit dem Thema „Wohnen ohne Auto - Erstellung von Kriterien zur Umsetzung autofreier/armer Quartiere anhand von ausgewählten Best-Practice-Beispielen“. Im Zuge dessen würde ich gerne ein Interview mit jemandem durchführen, der an dem Planungs- bzw. Realisierungsprozesses beteiligt war. Das Interview dient mir als Basis für meine Bachelorarbeit. Hauptsächlich geht es um Hemmnisse, aber auch begünstigende Kriterien für die Planung/Realisierung von autofreien/armen Quartieren genauso wie viele weitere Fragen, die in meiner Bachelorarbeit thematisiert werden sollen.

Das Interview kann gerne via Zoom oder telefonisch stattfinden. Falls dies nicht möglich sein sollte, kann ich Ihnen meinen Fragebogen auch zukommen lassen.

Zeitlich würde es bei mir gut am 15., 16. oder 17. Mai passen, ansonsten auch noch in der Woche danach. Gerne zeitnah.

Können Sie mir vielleicht jemanden nennen, bei dem ich mich melden kann oder meine E-Mail direkt weiterleiten?

Ich freue mich auf eine Rückmeldung.

Mit freundlichen Grüßen,

Mario Bräunling

Einverständniserklärung zur Erhebung und Verarbeitung von Interviewdaten

Sehr geehrter Herr/Frau.....,

ich hatte Sie am zu meiner Bachelorarbeit „Möglichkeiten und Grenzen autofreier Quartiere in Kleinstädten“ interviewt. Ziel dabei war es hauptsächlich, sowohl positive Aspekte als auch Hemmnisse für die Planung und Realisierung autofreier/-armer Quartiere herauszuarbeiten. Alle Informationen, die Sie während des Interviews preisgegeben haben, werden streng vertraulich behandelt und ausschließlich für Forschungszwecke verwendet. Die Ergebnisse dieser Untersuchung können in wissenschaftlichen Zeitschriften, Berichten, Präsentationen oder Medien veröffentlicht werden. Bitte lesen Sie die folgenden Punkte durch und bestätigen Sie Ihre Zustimmung, indem Sie die zutreffenden Aspekte ankreuzen und unten unterschreiben. Ausgehend davon werden Ihre personenbezogenen Daten behandelt.

☐ Ich verstehe, dass meine Antworten anonym bleiben und nicht mit meiner Identität verknüpft werden.

Oder

☐ Ich bin damit einverstanden, dass mein Name im Zusammenhang mit dem Interview genannt wird.

☐ Ich verstehe, dass die Informationen, die ich gebe, in wissenschaftlichen Publikationen und Präsentationen, mit identifizierenden Details, veröffentlicht werden können.

Name des Interviewteilnehmers, Datum

Unterschrift des Interviewteilnehmers, Datum

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an dieser Forschung.

Mit freundlichen Grüßen

Mario Bräunling

Student an der RPTU Kaiserslautern