

Das Stellplatzäquivalent

Wie Quartiersentwicklung mit zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten verknüpft werden kann

In der Planungspraxis wird Mobilität meist als Automobilität verstanden. Dies erhöht unweigerlich den Anteil des Autoverkehrs in der Stadt und widerspricht zudem ökonomischen, ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitszielen im Wohnungsbau. Die ersten Projektentwickler beginnen umzudenken: Im Zuge der Neubebauung der „Siedlung Westend“ in Berlin-Charlottenburg plant die Deutsche Wohnen AG ein innovatives Mobilitätskonzept.



Richard Kemmerzehl
Projektmanager
Mobilitätskonzepte
Inno2grid GmbH
Berlin

Mehr als zwei von drei Wegen beginnen oder enden im Wohnquartier, wobei die Wahl des Verkehrsmittels davon abhängt, welche Verkehrsmittel einfach und schnell verfügbar sind. Somit entscheidet sich an der Haustüre, wie wir unterwegs sind. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die urbane Verkehrspraxis immer multimodaler wird. In den Bauordnungen wird allerdings immer noch von der Alleinherrschaft des Autos ausgegangen: Mobilität wird in der Regel ausschließlich als Automobilität betrachtet und diese wird in der

Planungspraxis auf zu errichtende Parkplätze reduziert. Das ist nicht mehr zeitgemäß und schon gar nicht zukunftsorientiert, denn das Verhältnis zwischen Stadt und Mobilität ist ein dialektisches: Wenn der Bau von Stellplätzen das Auto als präferiertes Verkehrsmittel fördert, so verhindert dies im gleichen Maße, dass andere Formen der Mobilität gestärkt werden.

Zukunftsfähige Verkehrsinfrastrukturplanung

Gemäß diesem Gedanken bedarf es einer zeitgemäßen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturplanung. Anstatt zu fragen, welche Infrastruktur zu errichten ist, wenn vergangenes Verkehrsverhalten zu Rate gezogen wird, ist es zukunftsweisender, zu fragen: Welches alternative, standortspezifische Mobilitätsangebot muss bereitgestellt werden,

um eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung zu erreichen? Der Planungsansatz des „Stellplatzäquivalents“ greift diese Gedanken auf: Aus dem Wissen heraus, dass sich Mobilitätsverhalten über ein attraktives und haustürnahes Angebot bestimmt, ist die Planungspraxis anzupassen und zu ermitteln: Wie viele Stellplätze sind wir noch bereit zu halten, wenn wir stadtverträgliches Verkehrsverhalten fördern und fordern?

„Man kann nicht in die Zukunft schauen, aber man kann den Grund für etwas Zukünftiges legen – denn Zukunft kann man bauen“, sagte schon Antoine de Saint Exupéry. Ein Gedanke, der auch die praktische Ausgestaltung des Planungsansatzes gemäß dem Stellplatzäquivalent leitet.

Standortspezifische Mobilitätskonzepte

Dabei wird der Standort des Bauprojektes unter die Lupe genommen und die verkehrliche Erschließung für alle Verkehrsmittel analysiert. Anschließend wird das Substitutionspotenzial von Wegen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch die Ertüchtigung, Optimierung und Bereitstellung von alternativen Verkehrsträgern (ÖPNV, Sharingangeboten, Rad- und Fußverkehr) betrachtet. Daraus ergibt sich ein standortspezifisches Mobilitätskonzept, das infrastrukturelle, angebotsseitige und informatorische Einzelmaßnahmen aufführt. Diese reichen von der Ausgestaltung der Fahrradstellplätze über die Umsetzung von Sharingangeboten, der räumlichen und digitalen Vernetzung der Mobilitätsangebote hin zu Maßnahmen der Nutzeraktivierung beispielsweise durch Informationsveranstaltungen. Bereits in der Vorphase von Bauprojekten wird für den Standort eine Potenzialabschätzung aufgezeigt, wie viele

VARIANTE L

Stellplatzbedarf ohne Mobilitätskonzept: 509 Stellplätze

Handlungsfelder	Umfang
Förderung ÖPNV	+
Förderung Radverkehr	++
lokales Carsharingangebot	++
weitere Sharingangebote	+
Nutzeraktivierung	+
Vernetzung der einzelnen Angebote	+

Substitutionspotenzial: 253 Stellplätze

Verbleibender Stellplatzbedarf: 256 Stellplätze

Quelle: ImoZ / Inno2grid

Stellplätze über ein vielfältiges Mobilitätsangebot substituiert werden können.

Grundlage dieser Abschätzung des Substitutionspotenzials sind Ergebnisse der Forschungsvorhaben BeMobility, BeMobility 2.0, der Mobilitätstypenstudie und der Studie zur Wirkung von E-Carsharing-Systemen auf Mobilität und Umwelt in urbanen Räumen (WiMobil). Alle Studien weisen nach, dass ein multimodales Mobilitätsangebot dazu führt, dass sich in der Gesamtbilanz der Fahrzeugbesitz unter Nutzern reduziert und sich nach Abschaffung eines Fahrzeuges das gesamte Mobilitätsverhalten der Nutzer grundsätzlich ändert.

Beispielprojekt in Berlin-Charlottenburg wurde ausgezeichnet

Wie man nachhaltigen Wohnungsbau und Mobilitätskonzepte im frühen Planungsstadium verknüpfen kann, zeigt das Neubauvorhaben der Deutsche Wohnen „Stadtquartier Westend“ in Berlin-Charlottenburg. Das Projekt zeichnet sich durch einen ganzheitlichen Planungsansatz aus, der nachhaltige Lösungsansätze zu Themen wie

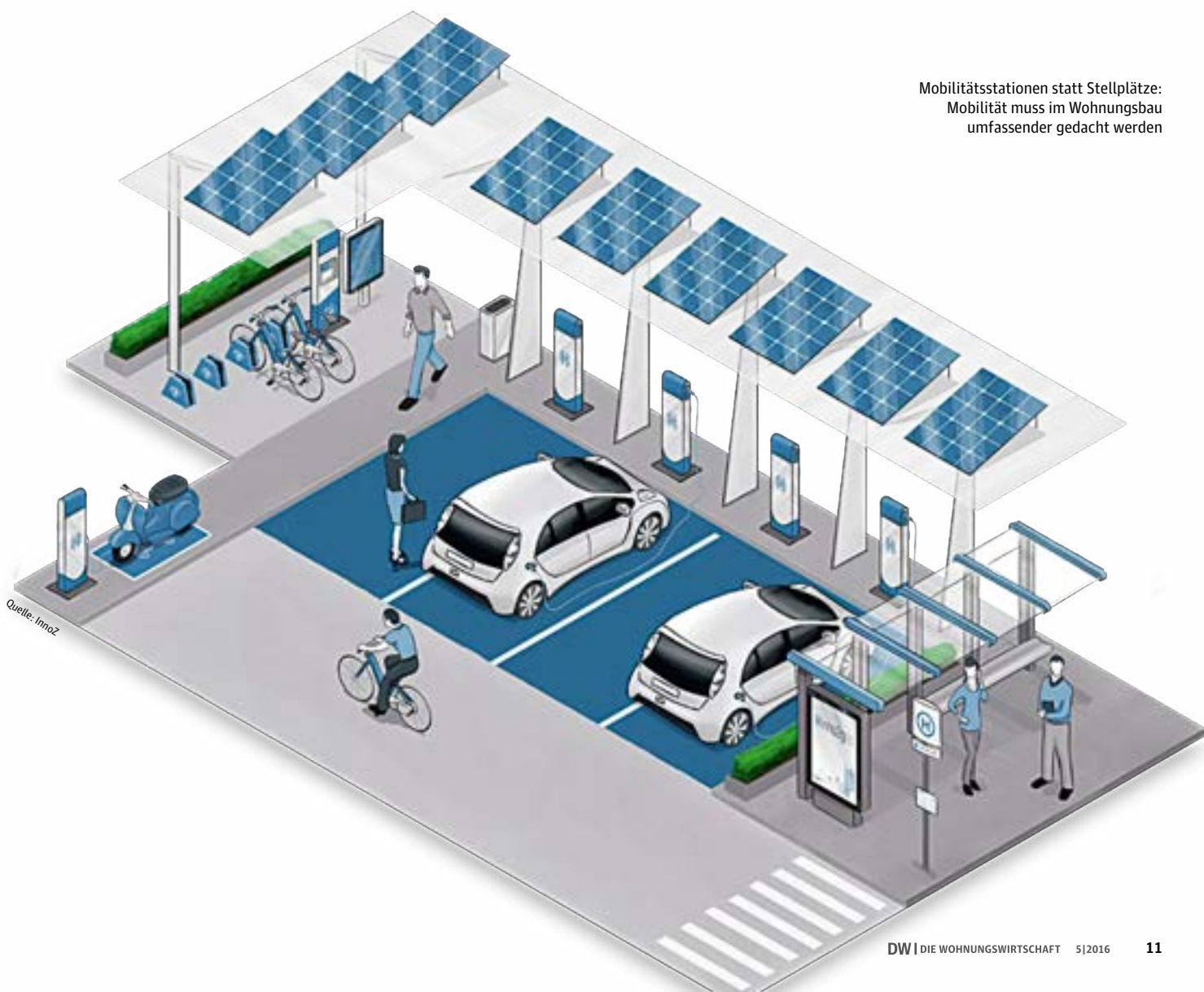
Energie, Mobilität sowie die Verwendung von innovativen Regen- und Abwasserkonzepten bereits in der Vorplanung mitbetrachtet. Die Deutsche Wohnen erhielt dementsprechend bei der Zertifizierung durch die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) die Höchstbewertung Platin.

Modern, energieeffizient und zukunftsfähig – das ist die Zielstellung für das „Stadtquartier Westend“. Klaus Zahn, Leiter Neubau und Projektentwicklung der Deutsche Wohnen Construction and Facilities GmbH, ist überzeugt, dass eine zukunftsfähige Mobilitätsversorgung nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit des Quartiers leistet, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Quartier verbessert. Im Rahmen der Vorplanung wurden das Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) und das sich in dieser Zeit noch in Gründung befindliche Startup Inno2grid hinzugezogen. Dem Ansatz des Stellplatzäquivalents folgend, wurden drei Varianten eines standortspezifischen Mobilitätskonzepts entwickelt, die im Ausleungsverfahren

eine wichtige Rolle spielen (eine dieser Varianten wird in der Tabellen auf S. 10 und 12 exemplarisch dargestellt). Über die Micro-Webseite www.siedlung-westend.de informiert die Deutsche Wohnen auch die Mieter über den Stand der Planungen und fordert diese auf, mitzudiskutieren und sich so bei der Gestaltung der Siedlung aktiv einzubringen. So wird im Dialogverfahren ein standortspezifisches Mobilitätskonzept mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen entwickelt, von dem nicht nur die Bewohner des Quartiers, sondern auch die Anrainer profitieren sollen.

Vorteile für alle

Von einer zeitgemäßen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturplanung gemäß dem Stellplatzäquivalent profitieren Wohnungsunternehmen und Kommunen gleichermaßen. Wird Mobilität bei Bauvorhaben auf den Bau von Stellplätzen reduziert, widerspricht dies den klima- und verkehrspolitischen Zielen einer Kommune. Zudem wird die Chance verkannt, mehr kostengünstigen Wohnraum in Städten zu schaffen. Der Bau von ▶



Mobilitätsstationen statt Stellplätze: Mobilität muss im Wohnungsbau umfassender gedacht werden

Quelle: InnoZ

Visualisierung aus der Siedlung Westend



Quelle: Deutsche Wohnen / Vandkunsten

Tiefgaragen treibt die Gesamtbaukosten in die Höhe und stellt vielerorts ein Investitionshemmnis dar. Zu guter Letzt addieren sich die Effekte: Verknappung des Wohnraums und hohe Baukosten ergeben in der Summe teuren Wohnraum. Vor dem Hintergrund des in deutschen Ballungsräumen besonders angespannten Wohnungsmarkts sind ein Dialogverfahren und die Modifizierung von Bauauflagen wichtiger denn je. Wohnungsunternehmen „legen den Grundstein für etwas Zukünftiges“, wenn sie sich proaktiv mit alternativen Konzepten der Mobilitätsversorgung

auseinandersetzen. Neben den ökonomischen und ökologischen Vorteilen einer Stellplatzreduktion im Areal verkennen viele Projektentwickler bislang den Wunsch ihrer Kunden nach haustürnahen alternativen Mobilitätsangeboten. Räumlich integrierte Mobilitätsstationen als Bestandteil des Wohnungsbaus sind neben der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs das Schlüsselement einer flexiblen, günstigen und nachhaltigen Quartiersmobilität. Das Stellplatzäquivalent als Planungsinstrument, um Mobilität im Wohnungsbau neu zu denken und

neu zu gestalten, bietet also mindestens drei Vorteile: Es unterstützt die Schaffung von günstigerem und qualitativ hochwertigerem Wohnraum, die Bewohner profitieren von neuer Wahlfreiheit bei der Verkehrsmittelwahl und es stärkt eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung in Wohnvierteln und letztlich in Kommunen. ■

Weitere Informationen: www.siedlung-westend.de und www.inno2grid.de

MOBILITÄTSKONZEPT WESTEND: MASSNAHMEN FÜR VARIANTE L UND AKTEURE

Carsharing-angebot	Mind. drei Carsharingfahrzeuge pro Wohnanlage = mind. neun Carsharingfahrzeuge für Standort	CS-Anbieter oder Bauherr
	Attraktive Carsharingkonditionen (vergünstigte Registrierung, Freimonate)	CS-Anbieter / Bauherr
	Beschilderung des Carsharingangebots	CS-Anbieter / Bauherr
Sharingangebote	Aufbau und Betrieb von E-Bike und / oder Bikesharing Stationen	Bikesharinganbieter / Bauherr
	E-Roller-Sharing oder Ausweitung des Operationsgebietes von Anbieter anstreben	E-Roller-Sharinganbieter / Bauherr
Nutzeraktivierung	Informationsmaterial (Mieterbroschüre) und mehrere Informationsveranstaltungen für Bestandsmieter und Neubewohner	Mobilitätsdienstleister / Bauherr
	Partizipationsangebot für Weiterentwicklung Mobilitätsangebot	Bauherr / Mobilitätsdienstleister
	Mobilitätsrechner für Mieter bereitstellen	Bauherr / Mobilitätsdienstleister
	Mobilitätsbeauftragter („Kümmerer“); Transparenz schaffen, Bezuschussung von Mobilitätsmitteln	Bauherr / Hausmeister
Vernetzung	Räumliche Integration des Mobilitätsangebots, beispielsweise durch <u>eine</u> zentrale Mobilitätsstation mit Carsharingfahrzeugen und Pedelecs	Bauherr / externer Dienstleister
	Entwicklung einer Mieter-Mobilitätskarte für Carsharing und Pedelecsystem (und Zugang zu Fahrradkellern)	Externer Dienstleister
	Zusammenführung der Buchungssysteme für Carsharing und Pedelecsystem in einem Buchungs- und Abrechnungssystem	Externer Dienstleister

Quelle: ImmoZ / Inno2grid