

# Autofreie Wohnprojekte als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung

Vortrag auf der Jubiläumstagung **10 Jahre Autofreie Siedlung** in Münster

19.11.2011



- 1. Annäherung an das Thema – eine Rückschau**
- 2. Mobilitätsverhalten – Veränderungen und Hoffnungen**
- 3. Wohnen und Mobilität – Ergänzende Ansätze**
- 4. Fazit – Forschungs- und Entwicklungsbedarf**

Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen.

# 1. Annäherung an das Thema – Autofreie Wohngebiete - Übersicht



## 1. Annäherung an das Thema – Modellansätze

### Betreibermodell

***bindend***

München-Kolumbusplatz

Kassel-Unterneustadt

Münster-Gartensiedlung  
Weißenburg

Amsterdam-GWL-Terrein

Edinburgh-Slateford Green

Wien-Floridsdorf

### Selbstverwaltetes Modell

***bindend***

Bremen-Grünenstraße

München-Riem

Hamburg-Saarlandstraße

Hamburg Kornweg

### Stellplatzfreies Modell

***wahlfrei***

Freiburg-Vauban

Tübingen-Französisches  
Viertel/Loretto Areal

Köln-Stellwerk 60

- „Bindend“ heißt:
  - ausschließlich für Haushalte ohne eigenes Auto
  - Nachrüsten von Stellplätzen ist i.d.R. nicht vorgesehen
  - z.T. Vorhalteflächen für spätere Herstellung
  - spätere Autoanschaffung ist aufgrund vertraglicher Vereinbarungen nicht möglich oder bedeutet Auszug
  - Härtefallregelungen sind vertraglich vorgesehen

## 1. Annäherung an das Thema – Modellansätze

- „Wahlfrei“ heißt:
  - Nebeneinander von autofreien und autobesitzenden Haushalten
  - konsequente Trennung von Stellplatzkosten und Wohnungskosten
  - Autofreie Haushalte sind von der Stellplatzkaufpflicht befreit
  - Keine Stellplätze in den Straßen und Wohnwegen
  - Befahren in Schrittgeschwindigkeit zum Be- und Entladen ist möglich

### 1. Zwischenfazit

- Autofreies Wohnen ist immer noch und wieder ein Thema
- aber immer noch ein Nischenprodukt; kein Massenabsatz
- Bereicherung des Wohnungsmarktes
- Demonstration von brauchbarem und lebenswertem Städtebau kombiniert mit wohnungsbezogenen Mobilitätsdienstleistungen
- Autoarmes Wohnen im Bestand: noch immer eine Herausforderung, Bedarf international (Montreal)





1. Annäherung an das Thema –  
eine Rückschau
- 2. Mobilitätsverhalten –  
Veränderungen und Hoffnungen**
3. Wohnen und Mobilität –  
Ergänzende Ansätze
4. Fazit –  
Forschungs- und Entwicklungsbedarf

### 2. Zwischenfazit – Erkenntnisse aus der MID 2008 (Mobilität in Deutschland)

- Mobilität und Verkehr nehmen immer noch zu.
- Vor allem im Freizeitverkehr.
- Interessante Gruppe: Jugendliche und junge Erwachsene: das Auto verliert an Attraktivität, Handy und Internet sind wichtiger als ein eigenes Auto – Potenzial für autofreie Quartiere?
- Haushaltseinkommen hat noch immer einen starken Einfluss auf den Autobesitz bzw. Nichtbesitz; „Auto ist zu teuer“ meistgenannter Grund
- Große Anteile autofreier Haushalte in den Stadtstaaten – Potenziale
- In Kernstädten: „ein Auto ist nicht nötig“ zweitwichtigster Grund
- Nachdenken über neue „Zielgruppen“ für autofreie Quartiere



1. Annäherung an das Thema –  
eine Rückschau
2. Mobilitätsverhalten –  
Veränderungen und Hoffnungen
- 3. Wohnen und Mobilität –  
Ergänzende Ansätze**
4. Fazit –  
Forschungs- und Entwicklungsbedarf



## Hintergrund

EU-Projekt **ADD HOME - Mobility Management for Housing Areas – From Car-Dependency to Free Choice**



Laufzeit: Dezember 2006 – November 2009

Supported by **Intelligent Energy**  Europe

Bearbeiterinnen: Doris Bäumer, Ulrike Reutter

## Projektziele

- auf europäischer Ebene Beitrag zur stärkeren Verknüpfung der Themenfelder “Wohnen” und “Mobilität” leisten
- dazu beitragen, Verkehrsmittelwahlfreiheit am Wohnstandort zu erleichtern mit dem Ziel, MIV durch umwelt- und sozialverträglichere Formen von Mobilität zu ersetzen
- Einsatz von sog. weichen Maßnahmen als Kernelement von **Mobilitätsmanagement** in den Mittelpunkt stellen

## **Mobilitätsmanagement** – Zielsetzung und Begriffsbestimmung (1)

- Ziel: (Personen)Verkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher gestalten
- fördert die Alternativen zur alleinigen Nutzung des Autos
- ist in erster Linie ein Ansatz zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens einzelner Verkehrsteilnehmer/innen oder bestimmter Zielgruppen
- bietet Optionen für eine freiwillige Veränderung des Mobilitätsverhaltens
- setzt auf weiche Maßnahmen: Dienstleistung, Information, Beratung, Marketing und Motivation
- Beispiele: Pendlernetze, zielgruppenorientiertes Ticketing, Fahrradservice, Leihsysteme, CarSharing

## **Mobilitätsmanagement** – Zielsetzung und Begriffsbestimmung (2)

- setzt auf die Kooperation zentraler Akteure der Stadt- und Verkehrsplanung bzw. Stadtentwicklung
  - private und öffentliche Unternehmen, die durch geeignete Angebote und Regelungen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten und/oder Kunden nehmen (z.B. Wohnungsunternehmen!)
  - Verkehrsunternehmen und andere Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen
  - Die Kommune in der Rolle des Initiators und Motivators.
- Grundgedanke: Akteure übernehmen Verantwortung für den von ihren Standorten ausgehenden Verkehr

## **Mobilitätsmanagement** – Handlungsfelder wohnstandortbezogen

- **ÖPNV** → Ticketing, spezifische ÖPNV-Informationen, Initiierung von Angebotsoptimierung (Zugänglichkeit von Haltestellen, Linienanpassungen, Quartiersbusse, Bedarfsverkehre)
- **Auto** → CarSharing für bestimmte Quartiere oder den gesamten Wohnungsbestand eines WUs, Anzahl Pkw-Stellplätze / Parkraummanagement
- **Rad- und Fußgängerverkehr** → Wegenetze, Abstellanlagen, Transporthilfen, Reparaturdienste
- **Mobilitätsinformation und –beratung** → Starterpakete, Informationsmaterial (via Schwarzes Brett, Mieterzeitungen, Webportal); individualisiertes Marketing
- **Sonstige Dienstleistungen** → Zustellservice, Umzugsservice



## Wohnstandortbezogenes **Mobilitätsmanagement**: **Vorteile für die Akteure**

- ... **Mobilitätsdienstleister**: neue Absatzmärkte, zielgruppenspezifisches Marketing möglich, Kundebindung
- ... **Wohnungsunternehmen**: Aufwertung des Kernproduktes „Wohnung“, Ergänzung von Serviceangeboten, ökologisch-innovatives Image, Verbesserung der Identifikation von Kunden mit dem Unternehmen, Mieterbindung, Kosteneinsparungen (Stellplatzpflicht)
- **Öffentliche Hand/Kommune**: modal split, Sicherung der Mobilitätsoptionen für benachteiligte Bevölkerungsgruppen, städtebauliche Gestaltungsspielräume insbesondere im Neubau, auch im Bestand

## Add Home Demonstrationsvorhaben in Bielefeld

### Partner:

- moBiel Bielefeld
- BGW Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH
- cambio CarSharing Bielefeld

**Ziel:** Bessere Anbindung der BGW-Wohnungsbestände; Ausbau des Servicefeldes Mobilität für Mieter der BGW mittels:

- Erhöhung des Absatzes und der Nutzung des Mietertickets
- Mobilitätsberatung für Mieter der BGW
- CarSharing für Mieter der BGW
- Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs
- Kommunikation/Marketing

## Add Home Demonstrationsvorhaben in Bielefeld

**Hauptaktivitäten** (im Zeitraum Mai 2009 bis November 2009):

- Intensive Vermarktung von Mobilitätsdienstleistungen für alle Mieter der BGW:
  - Mieterticket
  - CarSharing zu Sonderkonditionen für alle Mieter/innen
  - Starterpaket (nicht realisiert)
  
- Standortspezifische Angebote und Aktivitäten im Stadtteil Ummeln:
  - neue CarSharing-Station & zusätzliche Anreize für Nutzung (eingestellt)
  - Verbesserung der ÖPNV-Anbindung
  - Aktionstag
  - Fahrradreparaturwerkstatt (nicht realisiert)

## Add Home Demonstrationsvorhaben in Bielefeld

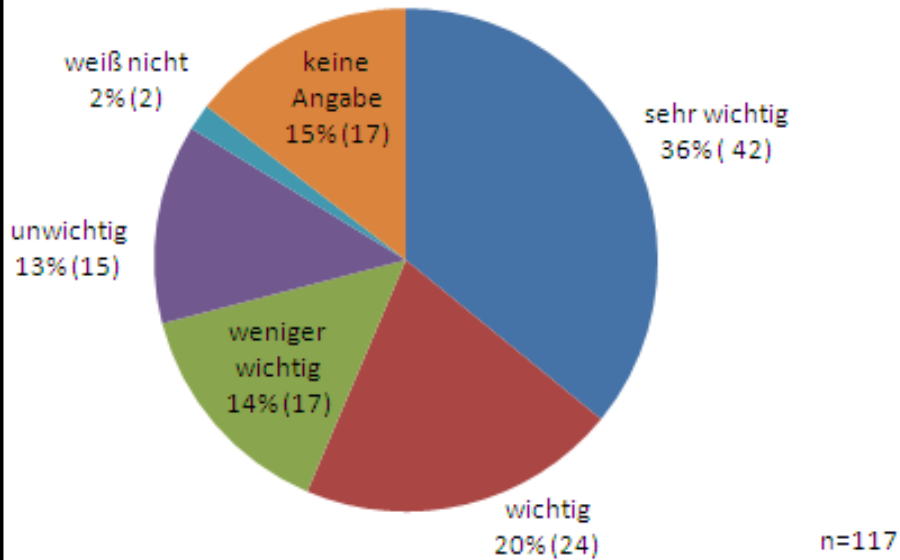
### Ergebnisse

im Zeitraum Mai 2009 bis November 2009 (Umsetzungsphase):

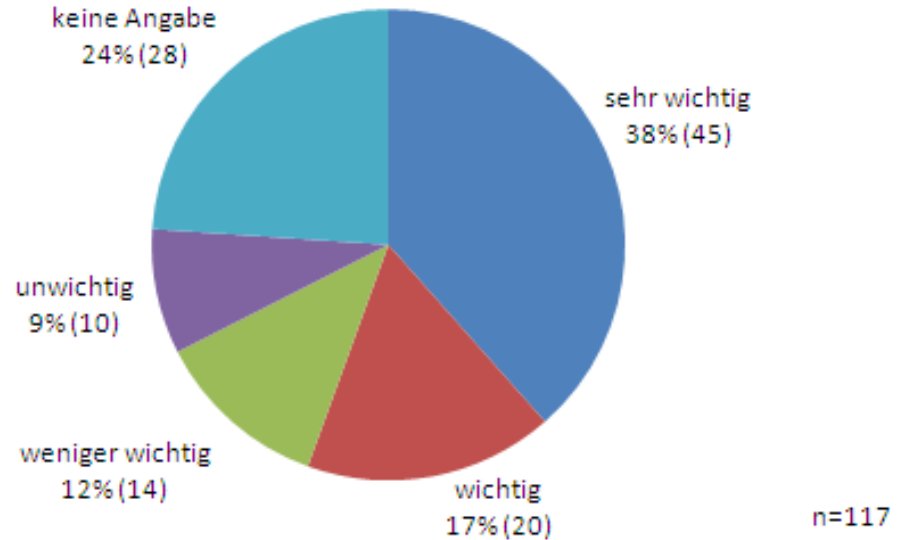
- persönliches Anschreiben, Informationen über Mobilitätsangebote und Fragebogen zum Mobilitätsverhalten an ca. 800 Haushalte
- Anzahl der seit Juni 2009 zusätzlich verkauften Mietertickets beträgt fast 100
- Anzahl neuer CarSharing Mitglieder sehr gering; nur sieben neue Mitglieder; → Angebot wieder eingestellt
- Gute Resonanz bei der lokalen Presse

# Mieterbefragung 2009

### Wichtigkeit Mieterticket

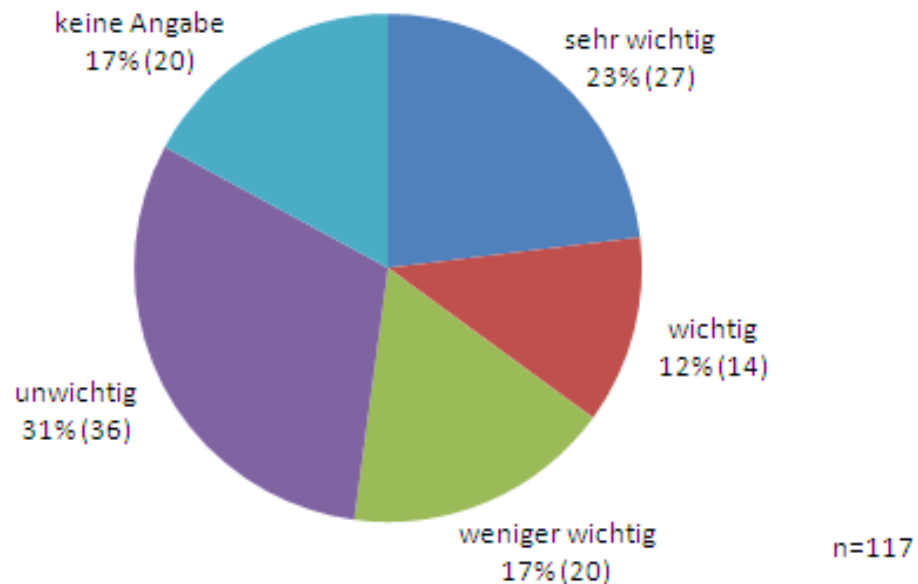


### Wichtigkeit gesicherte Fahrradabstellanlage

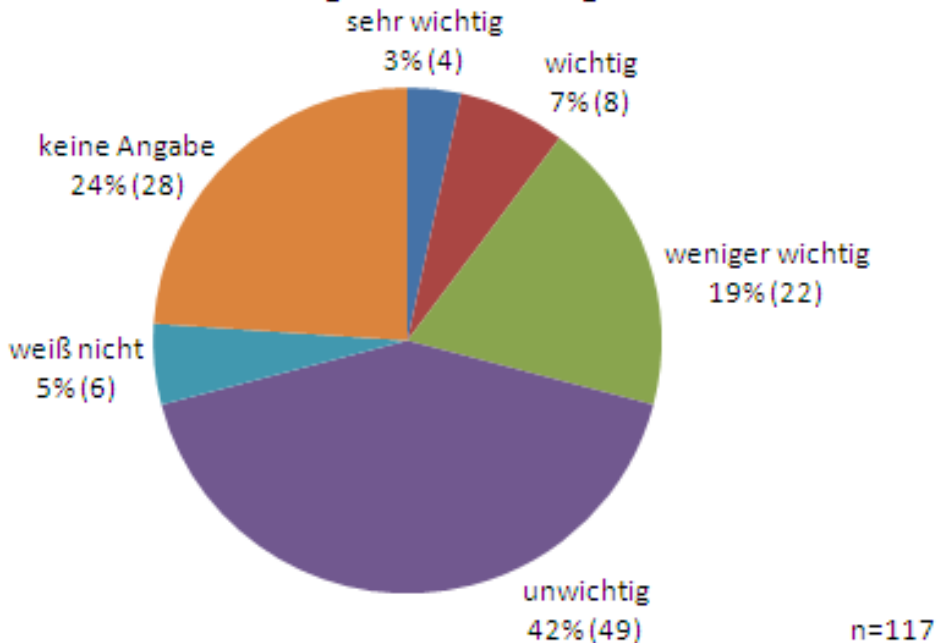


# Mieterbefragung 2009

### Wichtigkeit eigener Pkw Stellplatz

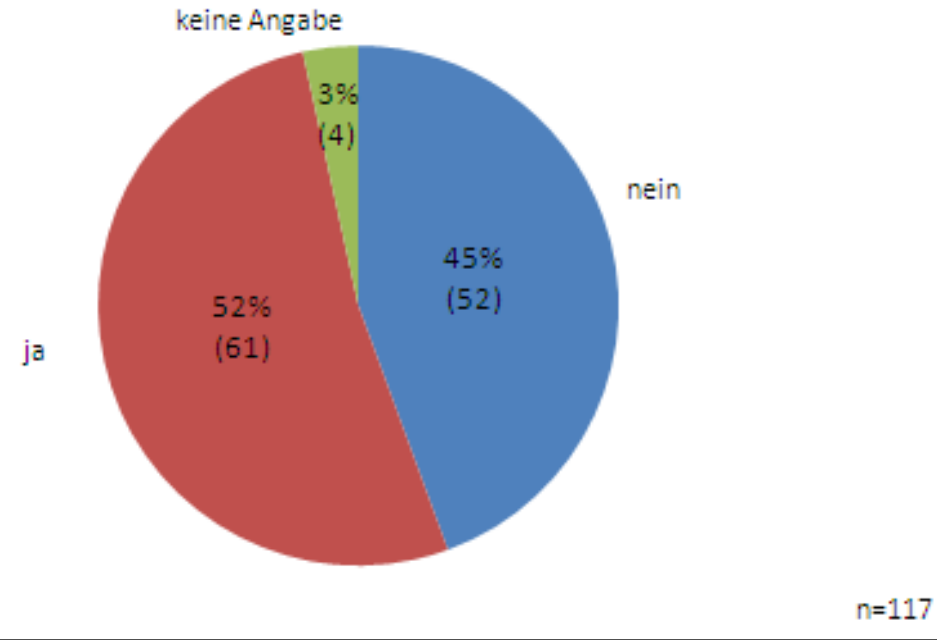


### Wichtigkeit Car Sharing

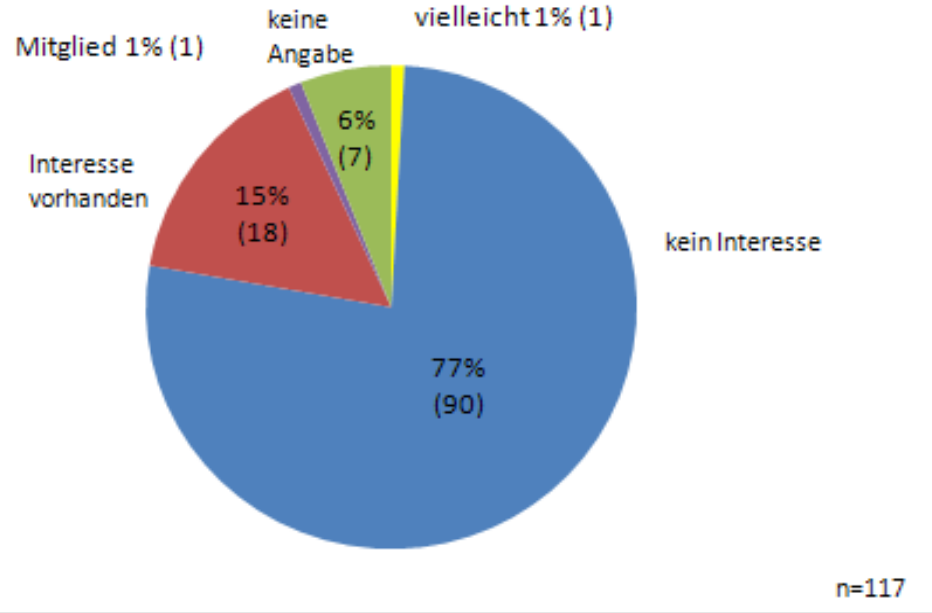


# Mieterbefragung 2009

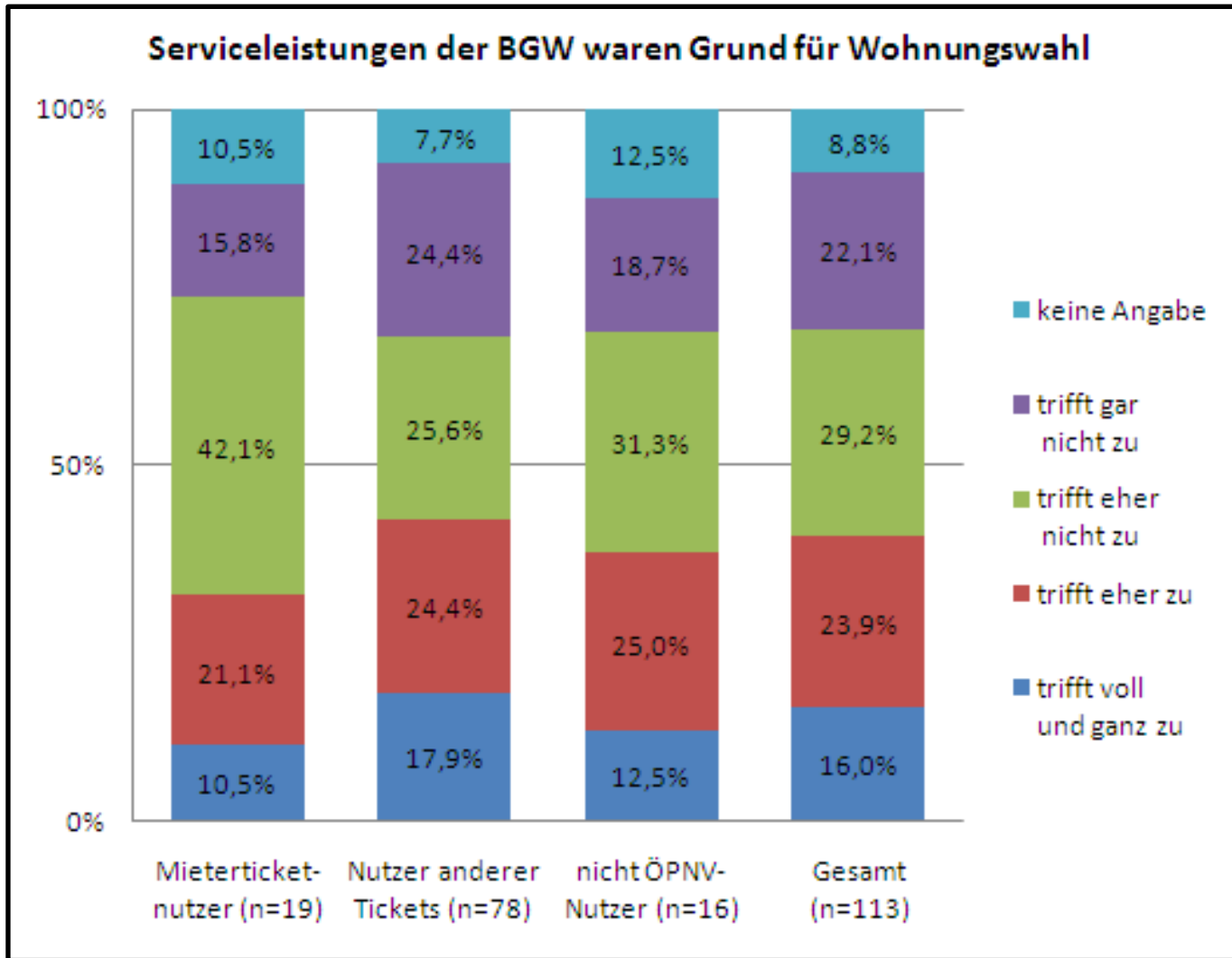
### Kenntnis CarSharing\_Gesamt



### Interesse CarSharing\_Gesamt

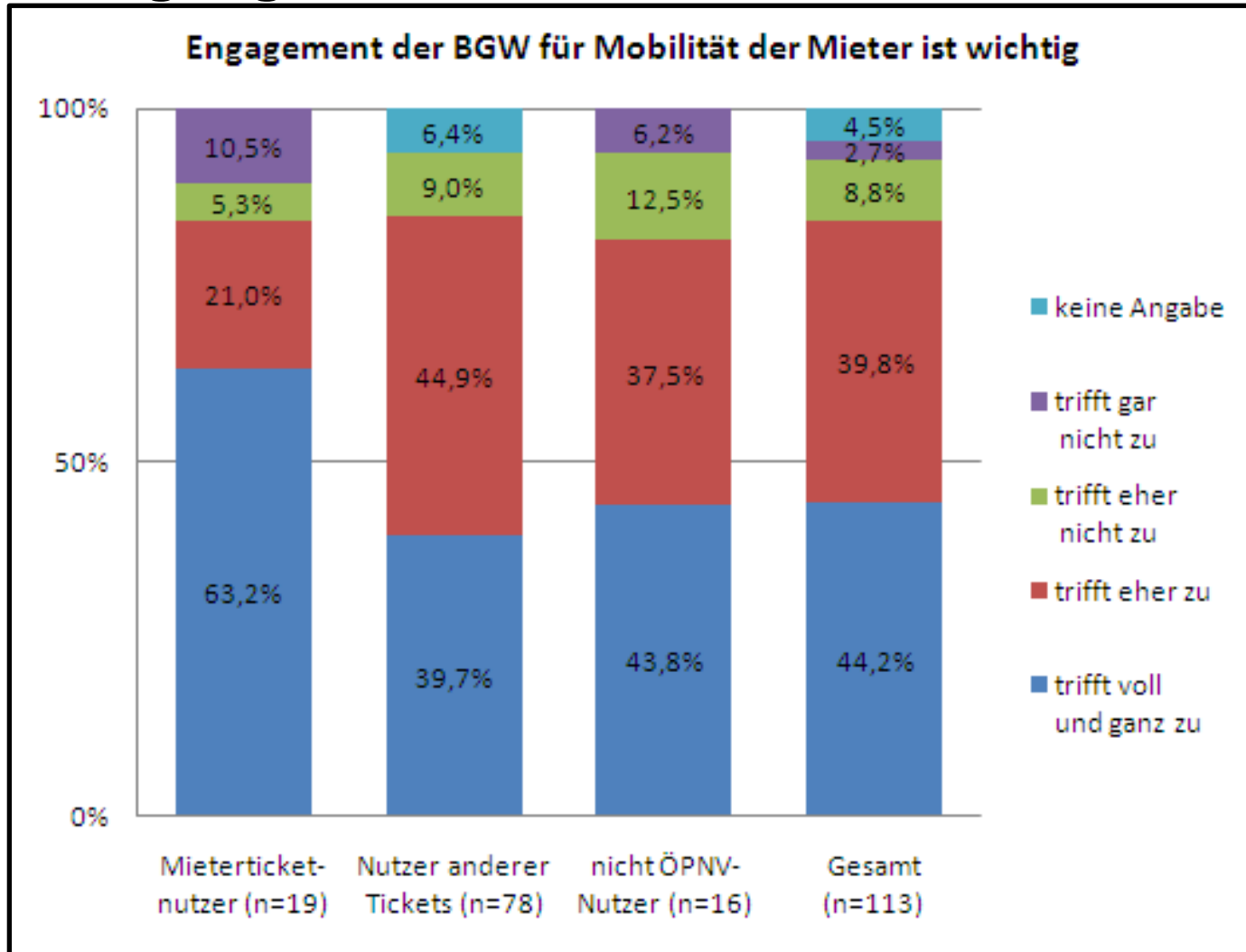


# Mieterbefragung 2009

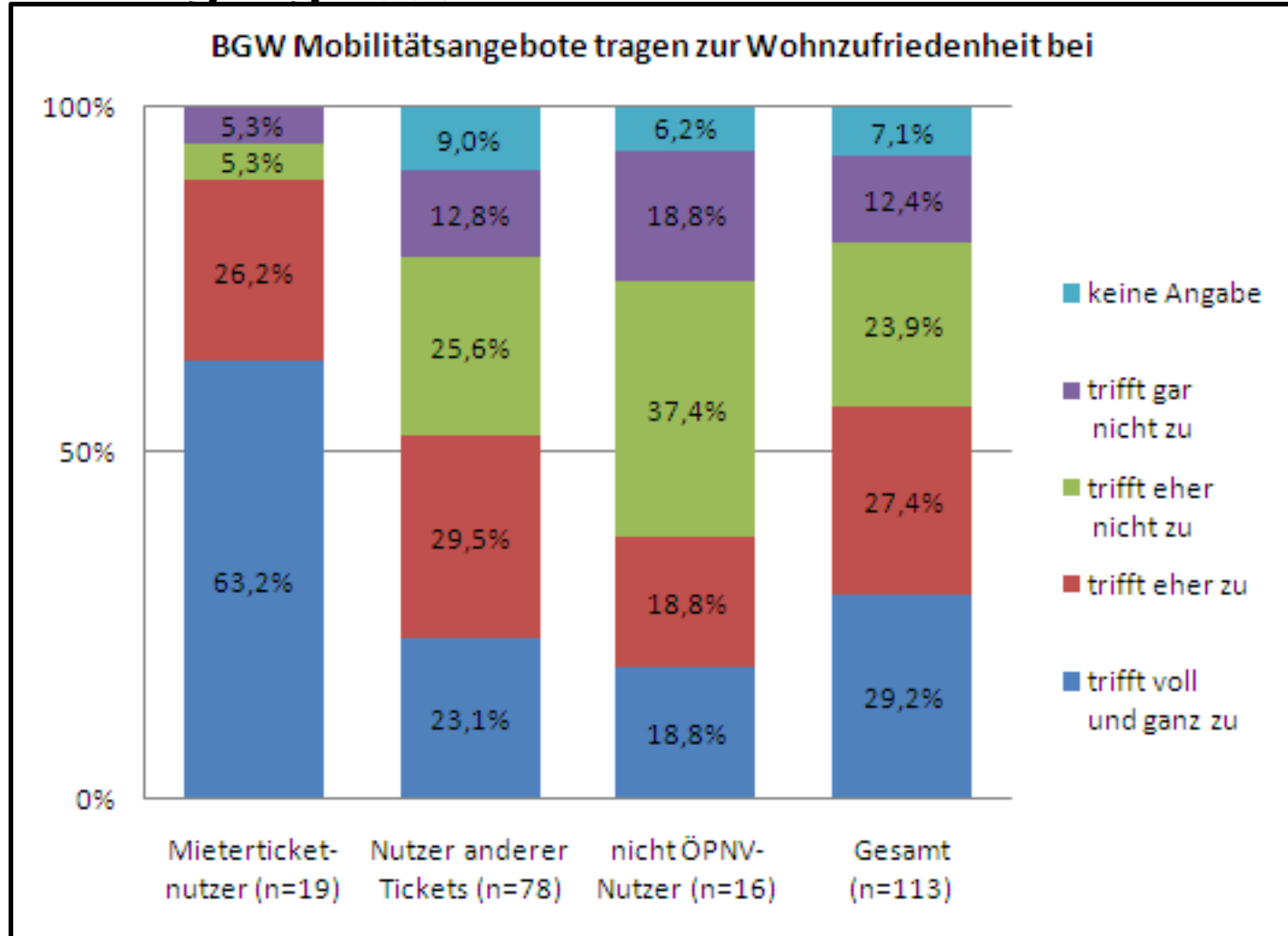




# Mieterbefragung 2009



# Mieterbefragung 2009



## 3. Zwischenfazit

### Wohnstandortbezogene Mobilitätsdienstleistungen

- müssen, um erfolgreich zu sein, den situativen Rahmenbedingungen gerecht werden
  - stellen als relativ kostengünstige Maßnahmen einen wertvollen Beitrag zur Sicherung von Teilhabechancen dar
  - ergänzen/erweitern Aktivitäten in Richtung Energieeffizienz
  - können zu Imagegewinn und Kundenbindung für die Wohnungsunternehmen und Verkehrsdienstleister beitragen
- Win-Win für die beteiligten Akteure und Mieter/Bewohner



1. Annäherung an das Thema –  
eine Rückschau
2. Mobilitätsverhalten –  
Veränderungen und Hoffnungen
3. Wohnen und Mobilität –  
Ergänzende Ansätze
4. **Fazit –  
Forschungs- und Entwicklungsbedarf**



- Nutzungskonkurrenzen auf dem Standort
- Altlasten
- Eigentumsverhältnisse
- Ängste und Bedenken von Bauträgern und Investoren bezüglich der Vermarktbarkeit
- Ängste und Bedenken der Nachbarschaft vor den „Autos der Autofreien“

- Wechselnde politische Mehrheiten während der Planungs- und Bauphase
- Kontraproduktive Kommunikationsbotschaften
- Zeitfaktor (Realisierungszeiten)

### Autofreie Wohnprojekte als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung?

- Positive Beispiele und Bewohnererfahrungen, Projektsteckbriefe und best-practice-Sammlungen
- **aber** keine wissenschaftlichen Untersuchungen zur Nachhaltigkeit von autofreie Quartiere (deshalb meine „Brücken“ zur MID und zu add home)
- **Forschungsbedarf** hinsichtlich des Beitrags autofreien Lebens zu einer an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientierten Stadtentwicklung

## 4. Fazit – Forschungs- und Entwicklungsbedarf

- Forschungsbedarf u. a. hinsichtlich:
  - Mobilitätsverhalten der Bewohner (z. B. Alltag, Freizeit)
  - Vergleich zu Bewohnern nicht autofreier Quartiere
  - Vergleichende Betrachtung verschiedener autofreier Gebiete
  - Berücksichtigung subjektiver und objektiver Voraussetzungen (z.B. Soziodemografie, Mobilitätseinstellungen, Erreichbarkeiten und Anbindungen, Mobilitätsoptionen)
  - Veränderungen von Quartieren und ihren Nachbarschaften
  
- Entwicklungsbedarf u. a. hinsichtlich:
  - Bestand
  - Neuer Zielgruppen (z. B. Migranten)
  - Klein- und Mittelstädte
  - Neuer Mobilitätsangebote und deren Einbindung in bestehende Angebote



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



[Ulrike.Reutter@imove-kl.de](mailto:Ulrike.Reutter@imove-kl.de)