



Ein neues Grundverständnis bei der Mobilitätsversorgung urbaner Wohngebiete

Konrad Rothfuchs, Christoph Ludwig, Christian Scheler und Philipp Wetzel

Vor dem Hintergrund zunehmender Urbanisierungstendenzen und der vielfach diskutierten Trends einer neuen Mobilitätskultur bedarf es eines veränderten Grundverständnisses: Der eigene Stellplatz steht nurmehr als Synonym für eine flexible, unkomplizierte und allzeit verfügbare Mobilität. Warum ersetzen wir ihn nicht durch eine zuverlässige und bedarfsgerechte „Mobilitätsversorgung“? Durch die Bereitstellung eines vielseitigen quartierseigenen Fahrzeugpools an Pkw, Fahrrädern und Transportmitteln ergibt sich in Kombination mit den öffentlichen Mobilitätsangeboten (insbesondere dem ÖPNV) ein umfassendes Gesamtpaket, um die alltäglichen Bedürfnisse von Bewohnern und Beschäftigten zu bedienen. Um dies zu gewährleisten, sollte bei der Mobilität – ähnlich zur Wärmeversorgung – bei Bauprojekten frühzeitig ein Betreiber gefunden werden. Die Rahmenbedingungen sind situationsspezifisch nach einer Angebots- und Nachfrageanalyse festzulegen. In der Folge kann der Stellplatzschlüssel bei Neubauten reduziert, Mobilitätsversorgung als attraktives Alleinstellungsmerkmal nutzbar und ein neues Grundverständnis von Mobilität in Städten etabliert werden.

A growing urbanisation and current trends in the mobility behaviour demand the establishment of a more recent understanding of the individual mobility in residential urban areas: On-site parking space is now only a synonym for a flexible, uncomplicated on-demand mobility. Therefore, we ask if the private parking space can be replaced with a dependable and tailored to suit a market need "mobility-supply"? A multi-purposed fleet of motorised and non-motorised vehicles combined with the public transport can create a comprehensive mobility-package to provide a holistic mobility-supply and to make sure that the daily mobility needs of residents and employees are fulfilled. In order to ensure this, an operator must be searched for in an early stage of a building's development – similar to the heat-supply. The basic concept parameters are developed based on a demand and supply analysis. This leads to a reduced number of required on-site parking spaces and to a unique and attractive selling feature which altogether paves the way for establishing a new understanding of mobility in cities.

Verfasseranschriften:
 Dipl.-Ing. K. Rothfuchs,
 k.rothfuchs@argus-hh.de,
 M. Sc. C. Ludwig,
 c.ludwig@argus-hh.de
 M. Sc. C. Scheler,
 c.scheler@argus-hh.de
 M. Sc. P. Wetzel,
 p.wetzel@argus-hh.de
 ARGUS Stadt- und Verkehrs-
 planung,
 Admiralitätstraße 59,
 20459 Hamburg

1 Entwicklungstrends

Die Suburbanisierungstendenzen der letzten Jahrzehnte sind dabei, sich umzukehren. Offensichtlich wird dies an der zunehmenden Attraktivität innerstädtischen Wohnens. Stadtentwicklungsprojekte wie die Mitte Altona oder die Internationale Bauausstellung zeigen am Beispiel Hamburgs deutlich die Bemühungen deutscher Großstädte, auf die ansteigende Wohnraumnachfrage zu reagieren. Hinsichtlich der Mobilität wird dabei jedoch weiterhin in alten Mustern verharret. Bislang sind keine Konzepte erkennbar, die das Potenzial hätten, für eine breit aufgestellte, tragfähige und innovative Mobilitätsversorgung zu stehen. Dabei sind sie ein wichtiger Schlüssel zu einer zukunftsweisenden Entwicklung der Innenstadtlagen von morgen.

Zahlreiche Studien verdeutlichen bereits, dass sich das Verkehrsmittelwahlverhalten mit einem steigenden Mobilitätsangebot immer weiter ausdifferenziert. Besonders

in Städten mehrt sich die Anzahl der Nutzer alternativer Mobilitätsangebote, und das eigene Auto tritt als Fortbewegungsmittel zunehmend in den Hintergrund. Fahrradverleihsysteme, Carsharing und weitere, der Verkehrsplanung bislang weitgehend verborgene Dienstleistungen (z. B. Serviceboxen oder Paketshops in Kiosken) unterstützen diese Entwicklung. Die allseits bekannten und medial verstärkten Credos sind hier „Benutzen statt Besitzen“ und „Mobility On-Demand“ (dt. auf Abruf). Von der Mobilitätsforschung werden sie bereits mit dem Mobilitätsverhalten von morgen gleichgesetzt.

Entgegen dieser Trends ist die herkömmliche Stellplatzbereitstellung für die Immobilienwirtschaft immer noch ein entscheidender Standortfaktor. Es wird befürchtet, dass sonst die angestrebten Zielgruppen nicht erreicht werden. Denn im Fokus der Bemühungen stehen meist Familien mit doppelten und überdurchschnittlichen Einkommen. Diese besitzen in tradierten Vorstellungen meist ein oder

zwei Autos. Ohne Stellplatz wäre für sie das Wohnen in der Innenstadt letztlich unattraktiv, so die Annahme.

2 Grundverständnis

Doch ganz so einfach ist es nicht. Fragt man die Zielgruppe, welche Verbesserungen im Wohnumfeld die Attraktivität steigern könnten, so steht erwartungsgemäß als Antwort zuerst der Stellplatz (difu 2005). Fragt man aber danach, welche Ansprüche an die Mobilität in Städten gestellt werden, so sollte Mobilität flexibel, preisgünstig, pünktlich, zuverlässig, einfach und unkompliziert gestaltet sein (infas 2012). Die Bereitstellung von Stellplätzen taucht dabei nicht auf. Mit einfachen Worten: Mobilität muss praktisch sein, so wie der Parkplatz vor der Haustür. Der Stellplatz sollte als Synonym einer allzeit verfügbaren und unkomplizierten Mobilität angesehen werden, um attraktives Wohnen und Leben in Innenstädten zu ge-

Bild 1: Mehrschichtige Komponenten eines quartiersbezogenen Mobilitätsangebots

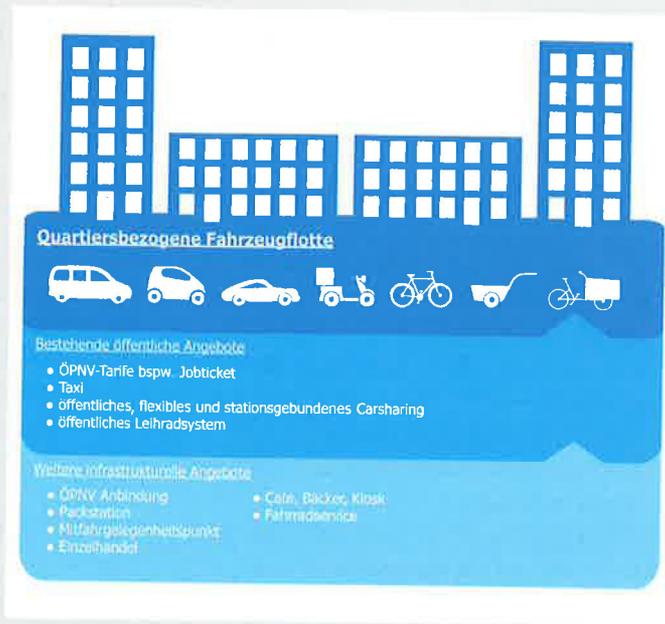
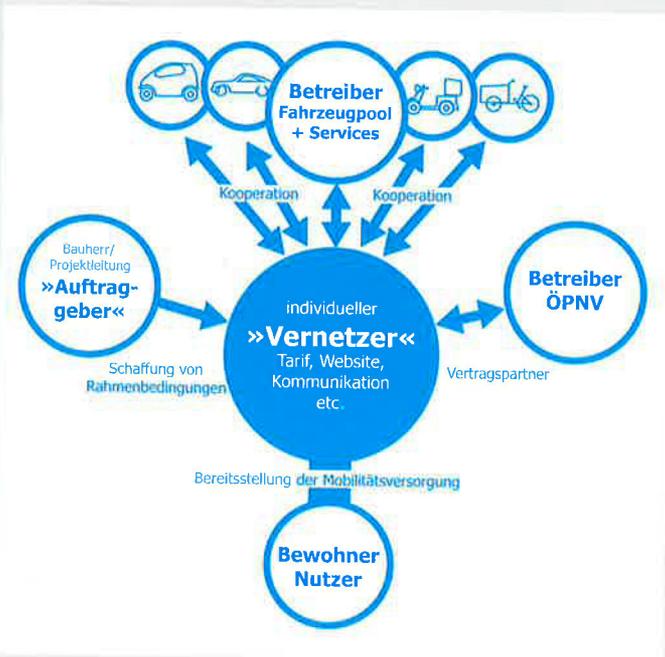


Bild 2: Akteurskonstellation bei der Bereitstellung einer Mobilitätsversorgung



sen Aufgaben die Kommunikation und Koordination mit Bewohnern, Bauherren und Betreibern zählen. Diese Konstellation wirft eine Reihe weiterer konzeptioneller Fragen auf, die im Vorfeld für jedes Projekt gesondert beantwortet werden müssen (Bild 2):

- Welcher Akteur übernimmt die Koordination und den Betrieb?
- Welche Informationsplattform muss der Betreiber vorhalten?
- Wie sieht die Flottengröße und -zusammenstellung aus?
- Wie viele Stellplätze werden bei einem Mobilitätskonzept benötigt?
- Welche Gebietsgröße eignet sich?
- Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind zu berücksichtigen?
- Welche Rahmenbedingungen müssen vertraglich mit dem Betreiber fixiert werden?
- Wie wird mit einem langfristigen Scheitern umgegangen?

Besonders bei den Fragen der Flottengröße, der Stellplatzanzahl sowie der Gebietsgröße bzw. Anzahl an Wohneinheiten sollte auf Grundlage einer umfassenden Potenzialanalyse die Formulierung von Anforderungsparametern erfolgen. Mit einer im Mietverhältnis integrierten Verpflichtung zur Nutzung der Mobilitätsversorgung kann eine verlässliche und wirtschaftlich sinnvolle Grundversorgung gewährleistet werden. Eine nachfrageorientierte Flottenzusammenstellung muss besonders auf die Flexibilität und Subjektivität der individuellen Mobilitätsbedürfnisse Rücksicht nehmen. Die neue Mobilität soll Spaß machen und nicht auf Verzicht basieren. Zu einer nutzerorientierten Mobilitätspalette können neben Kombis und Smarts ebenfalls Cabrios, Sportwagen, E-Fahrzeuge, Fahrräder und Transportmittel (z. B. Sackkarren oder Lastenräder) das Angebot vervollständigen. Als Grundlage für die flexible Flottenanpassung gilt es, die Nutzung der einzelnen Fahrzeuge stetig zu evaluieren und in festgelegten Zeitzyklen auf sich eventuell verändernde Bedürfnisse der Bewohner zu reagieren. Es ist anzunehmen, dass ein derartiges Mobilitätskonzept bereits bei geringen Quartiersgrößen funktionieren kann, solange eine kritische Masse an Nutzern zur Verfügung steht. Je höher die Anzahl der beteiligten Wohneinheiten, desto einträglicher, attraktiver und umfassender kann die Fahrzeugflotte gestaltet werden (Bild 3).

Um ein bedarfsgerechtes Gesamtkonzept formulieren zu können, ist anstatt eines

nerieren – nicht als Lösung. Keineswegs geht es dabei um einen zu kompensierenden Verzicht. Sondern darum, eine Mobilitätsversorgung zu gewährleisten, die den Nutzer in seinem Alltag unterstützt, ohne kompliziert zu wirken oder tatsächlich kompliziert zu sein (Bild 1).

Die Frage von Planungsexekutiven, Immobilienwirtschaft und Verkehrsplanung sollte nicht mehr lauten: Wie viele Stellplätze müssen bereitgestellt werden, um die Zielgruppe anzusprechen? Sondern: Wie sieht eine zuverlässige und bedarfsgerechte Mobilitätsversorgung aus, um Immobilien oder auch ganze Quartiere attraktiv und zukunftsweisend für die Bewohner zu gestalten?

3 Mobilitätsversorgung als Konzept

Unter diesen Voraussetzungen wird Mobilität zu einer grundlegenden Versorgung, so wie es bei Wasser und Strom schon lange der Fall ist. Beim Einzug in eine neue Wohnung kann die Heizung angestellt, das Licht eingeschaltet und der Wasserhahn aufgedreht werden. Eine nachfrageorientierte Mobilitätsversorgung muss gleichermaßen als Grundversorgung gedacht werden. Dies bedeutet, dass bei Wohnungsbauprojekten verschiedene Mobilitätsangebote aus einer Hand organisiert und koordiniert angeboten werden müssen. Bei neu zu entwickelnden Quartieren gilt es, einen „Vernetzer“ zu akquirieren, zu des-

Bild 3: Vorgehensweise bei der Analyse zu den Komponenten eines bedarfsgerechten Gesamtkonzepts

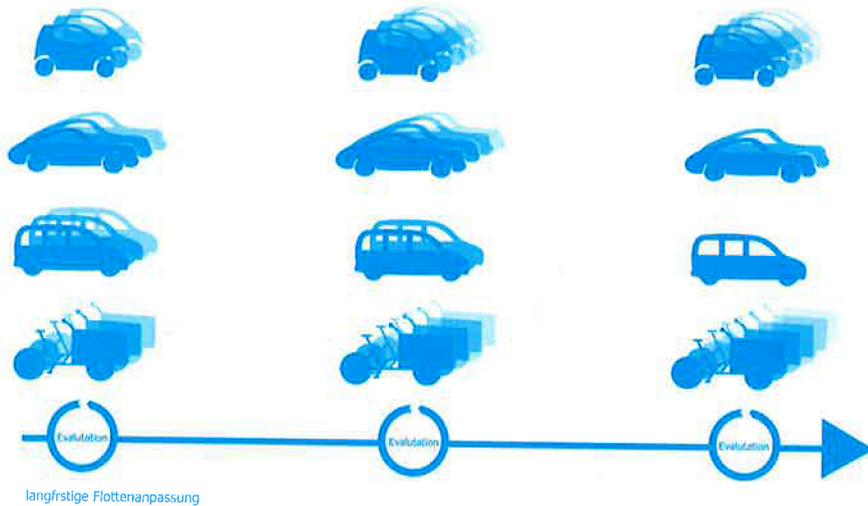
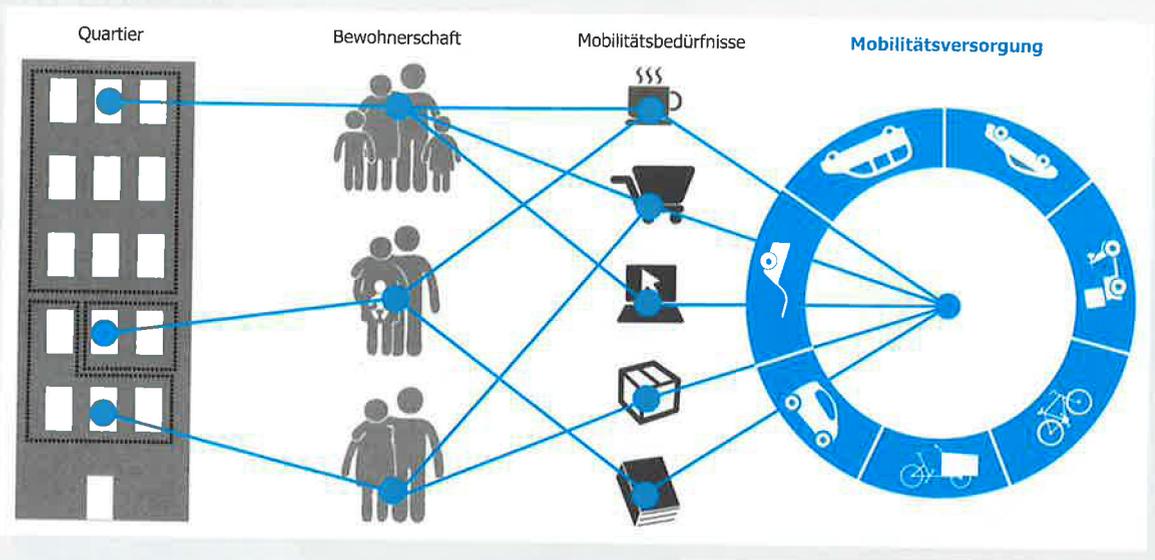


Bild 4: Evaluation des Fahrzeugbestands in festen Intervallen

ner, muss bei einem ersten Schritt im Vordergrund stehen. Mithilfe dieser Konzeption wird es möglich, eine Potenzialanalyse für die zu realisierenden Abstellanlagen für alle Verkehrsträger zu erstellen. Darauf basierend wird je nach Zielgruppe und Wohneinheiten ein Rahmenplan entwickelt, der in Kooperation mit dem „Vernetzer“ ausgearbeitet werden muss. Durch diese Zusammenarbeit können das Know-how der Betreiber und Projektentwickler sowie die Perspektive der Nutzer zu gleichen Teilen in den Prozess mit einfließen (Bild 4).

4 Fazit

Eine derartige Mobilitätsversorgung ist ökonomisch sinnvoll und wird sich attraktivitätssteigernd auf einen Wohnstandort auswirken. Neben dem zukunftsweisenden Charakter bietet es in der derzeitigen Stadtentwicklung sowie im Immobilienmarkt ein starkes Alleinstellungsmerkmal. Es ist an den Verantwortlichen aus Planung, Politik und Wirtschaft, diese Potenziale zu nutzen und die damit verbundenen Herausforderungen und Aufgaben gemeinsam anzugehen. Wir haben in den vergangenen Jahren viel darüber gesprochen. Nun wird es Zeit, diese neue vielbeschworene Mobilitätskultur tatsächlich umzusetzen und damit ein neues Grundverständnis in der Mobilitätsversorgung zu etablieren.

¹ Erste Berechnungen haben ergeben, dass ein Stellplatzschlüssel von 0,4 Stpl./WE eine flexible Grundstruktur bieten kann, die auch noch wenige private Stellplätze beinhalten kann. (ARGUS 2013)

konventionellen Stellplatznachweises vorab eine Analyse der Nachfrage und des Angebots nötig. Einen Grundpfeiler stellt dabei die Integration der bestehenden städtischen Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Fahrradverleihsysteme usw. dar, um eine bewusste Stärkung des Umweltverbunds zu berücksichtigen. Auf der Immobilien-ebene ist das Konzept sowohl betreiber-

seitig sicherzustellen als auch für den Nutzer komfortabel anzubieten. Hierfür müssen die Stellplatzanlagen den neuen Gegebenheiten angepasst¹ und die Nutzungsangebote via Website/Smartphone-App bedienerfreundlich gestaltet werden. Die Erarbeitung eines Betreiberkonzeptes, unter der Maßgabe der grundsätzlichen Teilnahmeverpflichtung für alle Bewoh-



Dynamische Vermessungen von Fahrbahnmarkierungen

im fließenden Verkehr
mit Zehntner Technik ZDR 6020

www.pbsberlin.de

Telefon: 030 76 76 90 45
Telefax: 030 76 76 90 44