

Erfolgskriterien für die Realisierung **autofreier und autoarmer Wohnquartiere**

Fallbeispiele aus Deutschland und der Schweiz im Vergleich

Masterarbeit

zum Erlangen des akademischen Grades

Master of Science (M.Sc. Raumplanung)

Laura Herten

201246

Technische Universität Dortmund

Fakultät Raumplanung

Betreuung: Prof. Dr. Karsten Zimmermann (TU Dortmund)
Prof. Dr. Adrienne Grêt-Regamey (ETH Zürich)
Dipl.- Geogr. Manuel Sudau (ETH Zürich)

November 2019

Anmerkungen

Zeichenzahl ohne Leerzeichen (ohne Verzeichnisse, ohne Anhang): 169.871 Zeichen

Bei Bezeichnungen, die sich eindeutig auf eine Person beziehen, wird in dieser Arbeit eine geschlechtsneutrale Form verwendet. Wird auf eine juristische Person bzw. auf eine Personenvereinigung Bezug genommen, wird im Sinne der verbesserten Lesbarkeit das generische Maskulinum verwendet.

Kurzfassung

In Anbetracht aktueller Klimadiskussionen, einer angestrebten Verkehrswende sowie wohn- und gesellschaftspolitischen Herausforderungen leisten autofreie und autoarme Wohnquartiere als Instrument nachhaltiger Mobilität einen positiven Beitrag für eine nachhaltige Quartiersentwicklung. Durch einen reduzierten Anteil an Pkw-Stellplätzen eröffnen sich eine Vielzahl an Potenzialen in finanzieller, ökologischer und sozialer Hinsicht, sodass zukünftige Realisierungen autofreier/-armer Projekte erstrebenswert erscheinen.

Im europäischen Vergleich sind in Deutschland und der Schweiz eine vergleichsweise hohe Anzahl an derartigen Wohnprojekten realisiert worden, auch wenn autofreie/-arme Quartiere in beiden Ländern noch als Nischenprodukt auf dem Wohnungsmarkt einzuordnen sind.

Auf Grundlage dessen gilt als Ziel der zugrundeliegenden Arbeit, eine vergleichende Untersuchung von Fallbeispielen aus Deutschland und der Schweiz durchzuführen, um Erfolgskriterien für die Planung und Umsetzung autofreier und autoarmer Wohnquartiere empirisch zu analysieren und auszuwerten. Um die Forschungsfrage zu beantworten, wurden problemzentrierte Experteninterviews zu jeweils zwei Fallbeispielen aus Deutschland (Stellwerk 60 in Köln und Lincoln-Siedlung in Darmstadt) und der Schweiz (Erlenmatt-Ost in Basel und Hunziker-Areal in Zürich) durchgeführt, sodass länderspezifische Gemeinsamkeiten und Unterschiede für eine erfolgreiche Realisierung erarbeitet werden konnten. Für die Auswertung wurden auf Basis der wissenschaftlichen Literatur sieben Planungskategorien abgeleitet, die eine Realisierung autofreier und autoarmer Quartiere beeinflussen.

Die Ergebnisse zeigen, dass eine politische Unterstützung sowie rechtliche Gestaltungsfreiheit maßgeblich zur erfolgreichen Umsetzung beitragen. Demnach bedarf es rechtlicher Anpassungen, um begünstigende Rahmenbedingungen für weitere erfolgreiche Realisierungen zu etablieren. Neben der Bereitstellung von angepassten (verkehrs-)planerischen und räumlichen Maßnahmen für das autofreie/-arme Wohnkonzept gilt als wesentliche Herausforderung, vorhandenes Misstrauen und Vorbehalte gegenüber autofreien/-armen Wohnquartieren seitens Bauträgern, der Politik sowie der Gesellschaft zu überwinden. Somit kann Interesse geweckt und Akzeptanz für derartige Quartiersentwicklungen geschaffen werden, um zukünftige, erfolgreiche Realisierungen anzustoßen.

Abstract

In view of current climate discussions, an intended ecological traffic turn as well as housing and socio-political challenges, car-free and car-reduced residential neighbourhoods make a positive contribution to sustainable neighbourhood development as an instrument of sustainable mobility. The reduced proportion of car parking spaces opens up a multitude of financial, ecological and social potential, so that the future realisation of car-free/-reduced projects seems desirable.

In a European comparison, a comparatively high number of such housing projects have been realised in Germany and Switzerland, even though car-free/-reduced neighbourhoods in both countries can still be classified as niche products on the housing market.

On this basis, the aim of the underlying work is to carry out a comparative investigation of case studies from Germany and Switzerland in order to empirically analyse and evaluate success criteria for the planning and implementation of car-free and car-reduced residential neighbourhoods. In order to answer the research question, problem-centred expert interviews were conducted on two case studies each from Germany (Stellwerk 60 in Cologne and Lincoln-Siedlung in Darmstadt) and Switzerland (Erlenmatt-Ost in Basel and Hunziker-Areal in Zurich), so that country-specific similarities and differences could be worked out for a successful realisation. Based on the scientific literature, seven planning categories were derived for the evaluation, which influence the realisation of car-free and car-reduced neighbourhoods.

The results show that political support and legal freedom contribute significantly to successful implementation. Accordingly, legal adaptations are required so that favourable framework conditions are created for further successful implementation. In addition to the provision of adapted (traffic) planning and spatial measures for the car-free/-reduced housing concept, the main challenge is to overcome existing distrust and reservations about car-free/-reduced living quarters on the part of investors, politicians and society. Thus, interest can be aroused and acceptance for such neighbourhood developments can be created in order to advance future, successful realisation.

Inhaltsverzeichnis

Anmerkungen.....	II
Kurzfassung.....	III
Abstract.....	IV
Inhaltsverzeichnis	V
Abbildungsverzeichnis.....	VIII
Tabellenverzeichnis.....	IX
Abkürzungsverzeichnis.....	X
1 Einleitung.....	1
1.1 Anlass der Forschung und Problemstellung.....	1
1.2 Zielstellung.....	2
1.3 Untersuchungsfragen	3
1.4 Aufbau der Arbeit	3
A Theoretische Grundlagen.....	5
2 Autofreie und autoarme Wohnquartiere	7
2.1 Begrifflichkeiten und Charakteristiken	7
2.2 Beitrag zu nachhaltiger Quartiersentwicklung.....	9
2.2.1 Finanzielle Vorteile	10
2.2.2 Ökologische Vorteile	12
2.2.3 Gemeinschaftliche Vorteile.....	15
3 Betrachtungsebenen für die Planung und Umsetzung.....	18
3.1 Rechtliche Rahmenbedingungen und politische Unterstützung	18
3.1.1 Deutschland.....	18
3.1.2 Schweiz.....	20
3.2 (Raum-)planerische Konzeption auf Projektebene.....	23
3.2.1 Standortbedingungen	23
3.2.2 Mobilitätsmaßnahmen	25
3.2.3 Flexible städtebauliche Konzeption	26
3.2.4 Sicherung der Autofreiheit.....	27
3.2.5 Nachfrageermittlung	28

3.3	Zwischenfazit	31
Teil B Empirische Untersuchung und Fallstudien		33
4	Methodik.....	35
4.1	Methodisches Vorgehen	35
4.1.1	Auswahl der Fallbeispiele	35
4.1.2	Leitfadengestütztes Experteninterview	37
4.1.3	Auswahl der Experten:innen.....	38
4.1.4	Auswertung der Interviews	39
5	Übersicht über autofreie und autoarme Wohnprojekte in der Praxis.....	40
5.1	Autofreie und autoarme Wohnprojekte in Deutschland.....	40
5.2	Autofreie und autoarme Wohnprojekte in der Schweiz.....	43
5.3	Erste Erkenntnisse der realisierten Projekte im Vergleich	46
6	Vergleichende Untersuchung der Fallbeispiele	47
6.1	Vorstellung der ausgewählten Fallbeispiele	47
6.1.1	Lincoln-Siedlung, Darmstadt.....	47
6.1.2	Stellwerk 60, Köln.....	52
6.1.3	Erlenmatt-Ost, Basel	56
6.1.4	Mehr als Wohnen, Zürich	60
6.2	Vergleich der Fallbeispiele.....	64
6.2.1	Zentrale Akteure:innen.....	64
6.2.2	Politische Unterstützung	65
6.2.3	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	68
6.2.4	Lage und Nahversorgung/-verkehr	69
6.2.5	Mobilitätsmaßnahmen im Quartier	72
6.2.6	Sicherung der Autofreiheit	74
6.2.7	Vermarktung und Zielgruppen	75
6.2.8	Weitere Aspekte.....	77
6.3	Ergebnisse aus der Untersuchung der Fallbeispiele	78
Teil C Synthese und Fazit		81
7	Erkenntnisse und Reflexion	83
7.1	Erfolgskriterien für die Realisierung autofreier und autoarmer Wohnquartiere	83
8	Schlussfolgerung und Ausblick.....	91
8.1	Fazit.....	91
8.2	Zukünftiges Forschungsinteresse	92

9	Quellenverzeichnis	94
	Literaturquellen	94
	Rechtsquellen.....	101
	Interview- und E-Mailquellen	101
	Kartengrundlagen	102
	Anhang	103
	Anhang 1: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelnen Verkehrsmittel im Personenverkehr (2017).....	103
	Anhang 2: Leitfaden für Experteninterview.....	104
	Anhang 3: Exemplarische Übersicht über realisierte autofreie/-arme Wohnquartiere im europäischen Ausland	105
	Danksagung.....	106
	Ehrenwörtliche Erklärung	107

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Forschungsdesign.....	4
Abbildung 2: Baukosten pro Stellplatz.....	11
Abbildung 3: Externe Kosten MIV pro Schadenskategorie in der Schweiz (2015)	12
Abbildung 4: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland (1990-2018).....	13
Abbildung 5: Flächenverbrauch pro Person nach Verkehrsmittel (in m ²)	15
Abbildung 6: Prozentuale Entwicklung autofreier Haushalte in Deutschland (2002- 2017).....	29
Abbildung 7: Prozentuale Entwicklung autofreier Haushalte in der Schweiz (2002- 2015).....	29
Abbildung 8: Übersicht über realisierte autofreie/-arme Wohnquartiere in Deutschland.....	41
Abbildung 9: Übersicht über realisierte autofreie/-arme Wohnquartiere in der Schweiz.....	43
Abbildung 10: Lage und Umgebung der Lincoln-Siedlung in Darmstadt.....	48
Abbildung 11: Karte mit Mobilitätskonzept der Lincoln-Siedlung in Darmstadt.....	49
Abbildung 12: Lage und Umgebung des Stellwerk 60 in Köln.....	53
Abbildung 13: Karte mit Mobilitätskonzept des Stellwerk 60 in Köln	54
Abbildung 14: Lage und Umgebung des Erlenmatt-Ost Quartier in Basel	57
Abbildung 15: Karte mit Mobilitätskonzept des Erlenmatt-Ost Quartier in Basel.....	58
Abbildung 16: Lage und Umgebung des Hunziker Areals in Zürich	61
Abbildung 17: Karte mit Mobilitätskonzept des Hunziker Areal in Zürich	62
Abbildung 18: Erfolgskriterien für die Realisierung autofreier/-armer Quartiere.....	90

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Prozentualer Anteil der externe Kosten des Verkehrs pro Verkehrsmittel in Deutschland und der Schweiz.....	12
Tabelle 2: Ökonomische, ökologische und soziale Potenziale autofreier/-autoarmer Quartiere	17
Tabelle 3: Rechtliche Regelung zur Stellplatzpflicht in Deutschland	19
Tabelle 4: Rechtliche Regelung zur Stellplatzpflicht in der Schweiz	21
Tabelle 5: Überblick zu Inhalten eines Mobilitätskonzepts	22
Tabelle 6: Maßnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements nach Maßnahmenart	25
Tabelle 7: Gründe für den Pkw- Nicht-Besitz (Priorisierte Nennung, Mehrfachnennung)	31
Tabelle 8: Auswahl der Fallbeispiele	36
Tabelle 9: Tabellarische Übersicht über realisierte autofreie/-arme Wohnquartiere in Deutschland	42
Tabelle 10: Tabellarische Übersicht über realisierte autofreie/-arme Wohnquartiere in der Schweiz	45
Tabelle 11: Tabellarische Gegenüberstellung zu ersten Erkenntnissen zu realisierten Projekten im Vergleich	46
Tabelle 12: Steckbrief zur Lincoln-Siedlung in Darmstadt	51
Tabelle 13: Steckbrief zum Stellwerk 60 in Köln	55
Tabelle 14: Steckbrief zum Erlenmatt-Ost Quartier in Basel	59
Tabelle 15: Steckbrief zum Hunziker Areal in Zürich	63
Tabelle 16: Nahversorgung und Nahverkehr im Vergleich	70
Tabelle 17: Mobilitätsmaßnahmen im Vergleich	72
Tabelle 18: Ergebnisse der vergleichenden Untersuchung der Fallbeispiele.....	78

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
ASK e.V.	Autofreie Siedlung Köln e.V.
CH	Schweiz
DE	Deutschland
e.V.	eingetragener Verein
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr