

KOMMUNALPOLITIK TRIFFT WISSENSCHAFT

>> **WOHNEN UND MOBILITÄT** <<

**NACHHALTIGE MOBILITÄT IN DER PLANUNG VON
ANFANG AN MITDENKEN!**

Thomas Scholle, plan-lokal

Ein Blick auf das Programm

- » Nachhaltige Mobilität in der Wohnbaulandentwicklung von Anfang an mitdenken! ... beginnt mit der Standortfrage!
- » Städtebauliche Entwicklung - Alles eine Frage der Dichte
- » Nachhaltige Mobilität im Entwurf mitdenken
- » Mobilitätsangebote auf Gebäude oder Nachbarschaftsebene
- » Integrierte Raum- und Quartiersentwicklung
- » Das Anforderungsprofil einer baulichen Entwicklung braucht Vermittlung und Dialog!

Nachhaltige Mobilität in der Wohnbaulandentwicklung von Anfang an mitdenken! ... beginnt mit der Standortfrage!

- » Die richtigen Standorte finden
- » Die Kontexte zur Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung aufgreifen
 - Lagegunst hinsichtlich einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung
 - Flächeneignung
 - Wirkungen/Impulse für die Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung

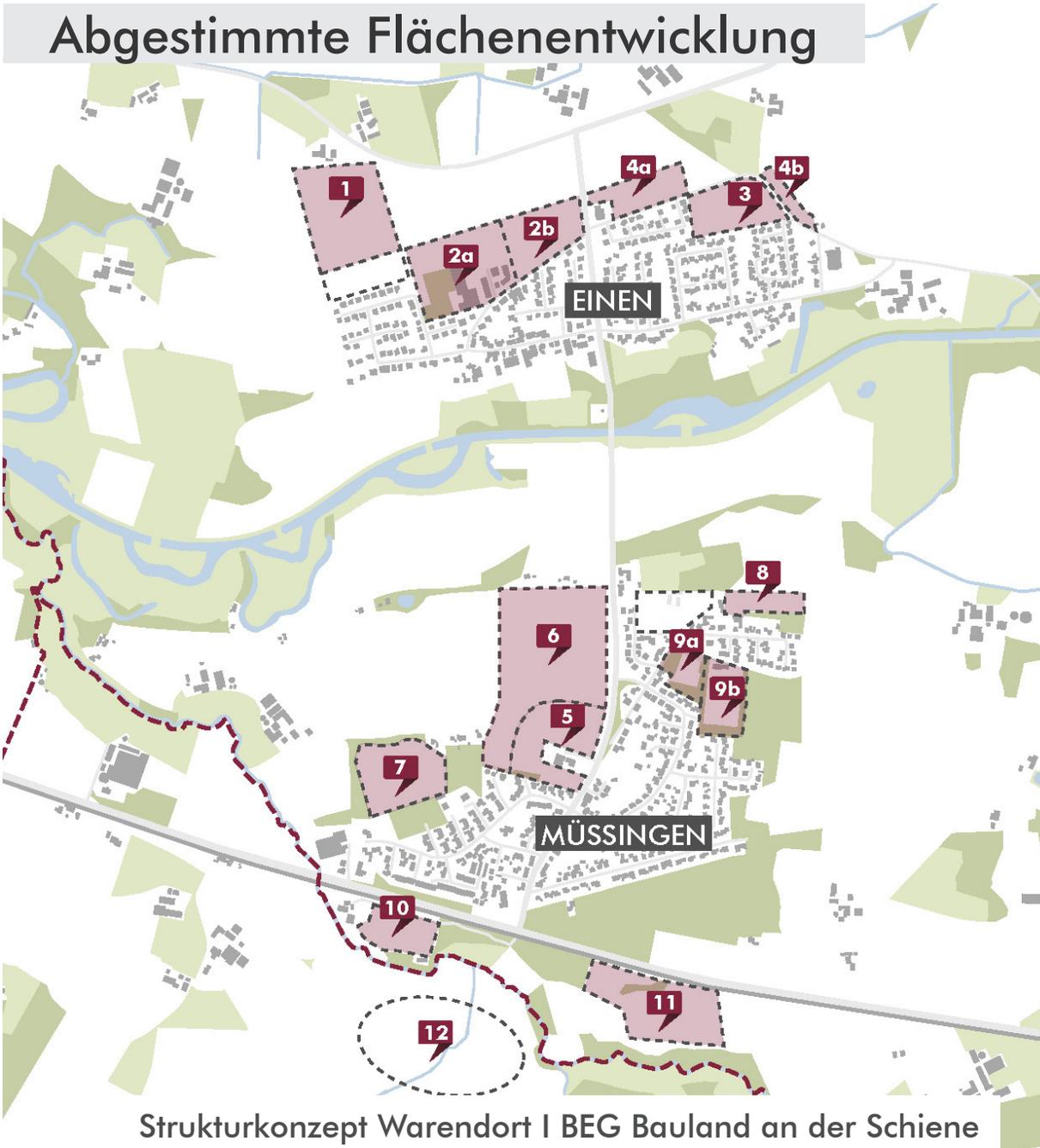
Mobilität im Blick



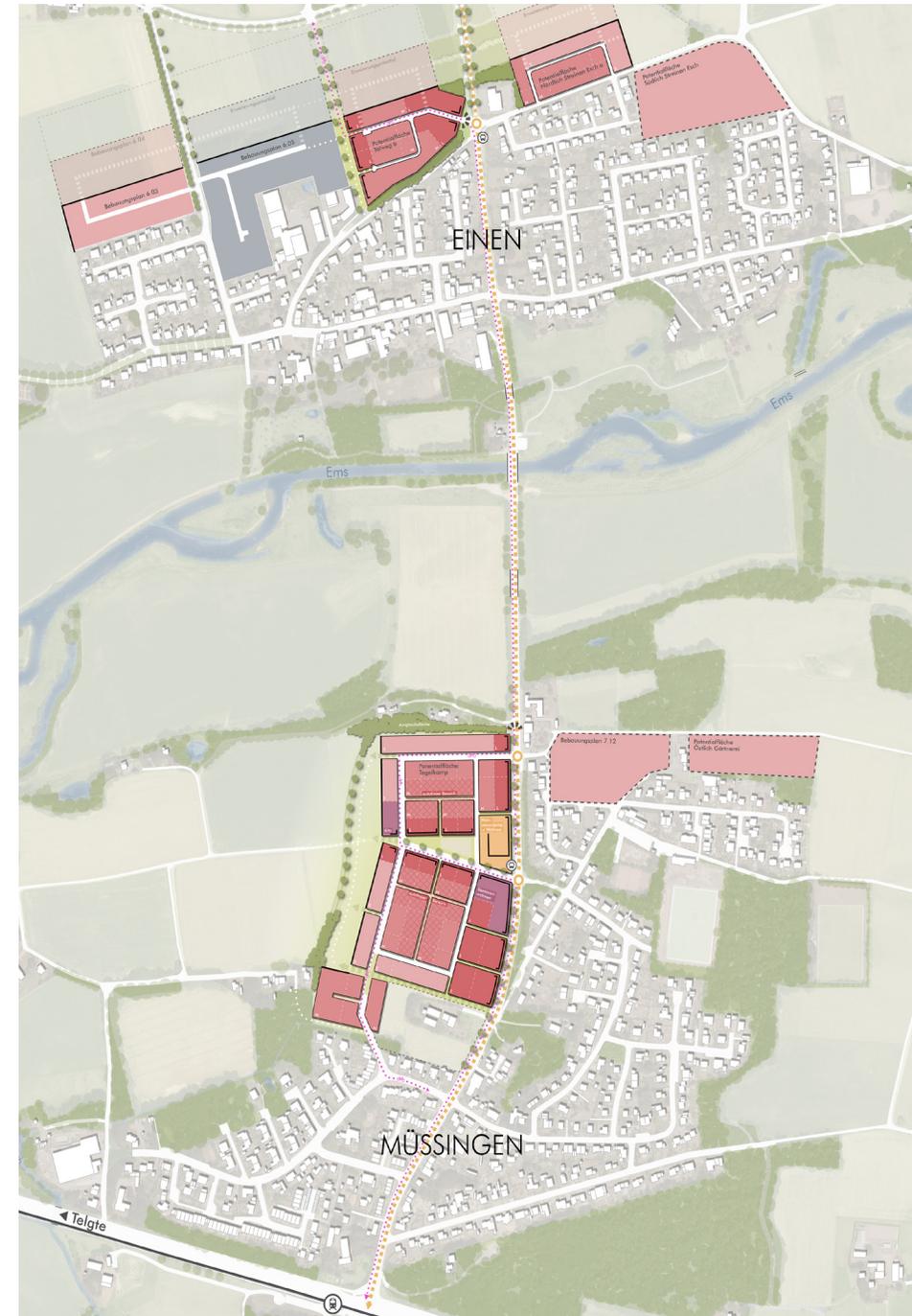
Strukturkonzept Warendorf I BEG Bauland an der Schiene



Abgestimmte Flächenentwicklung



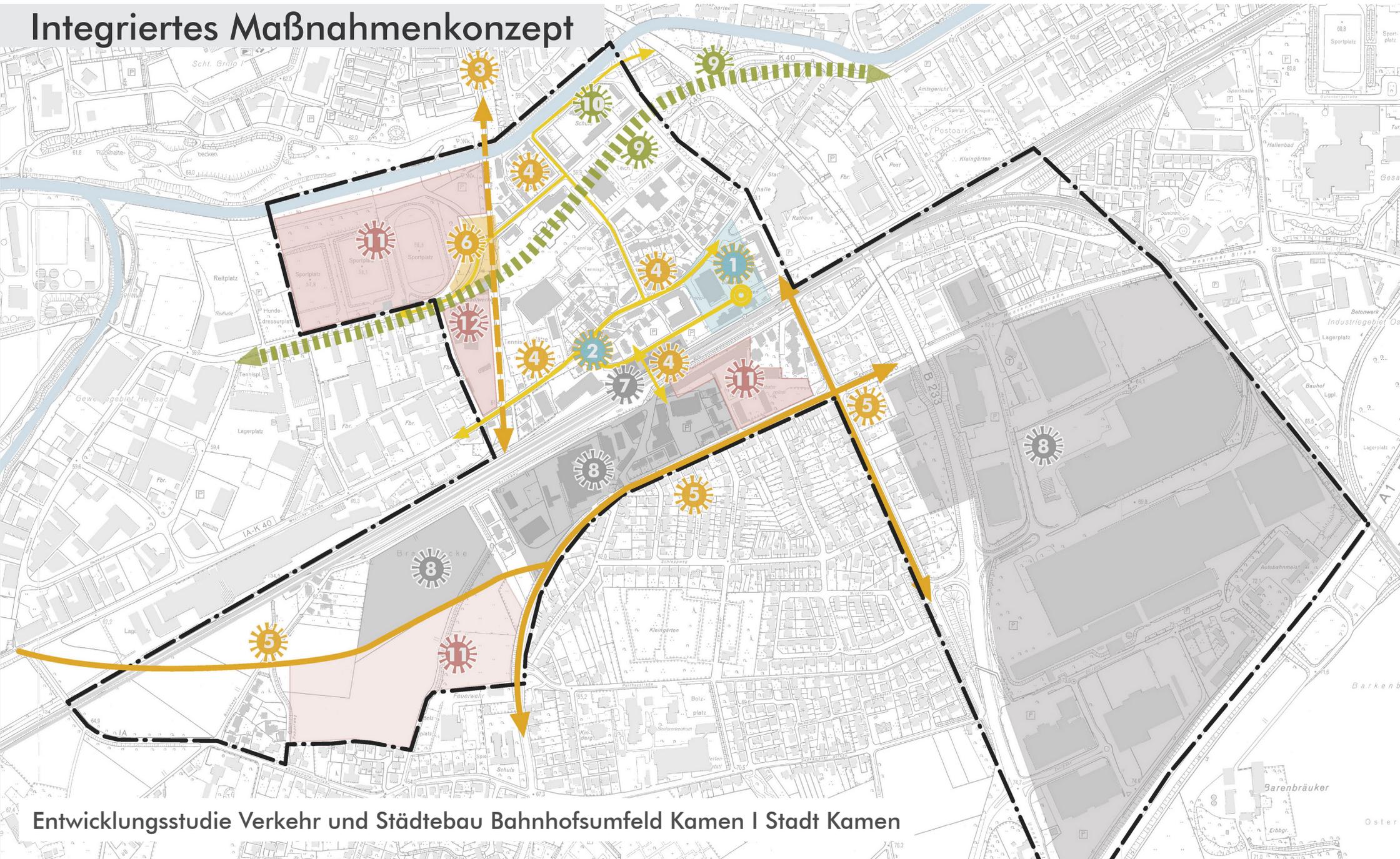
Strukturkonzept Warendort | BEG Bauland an der Schiene



Integriertes Entwicklungskonzept



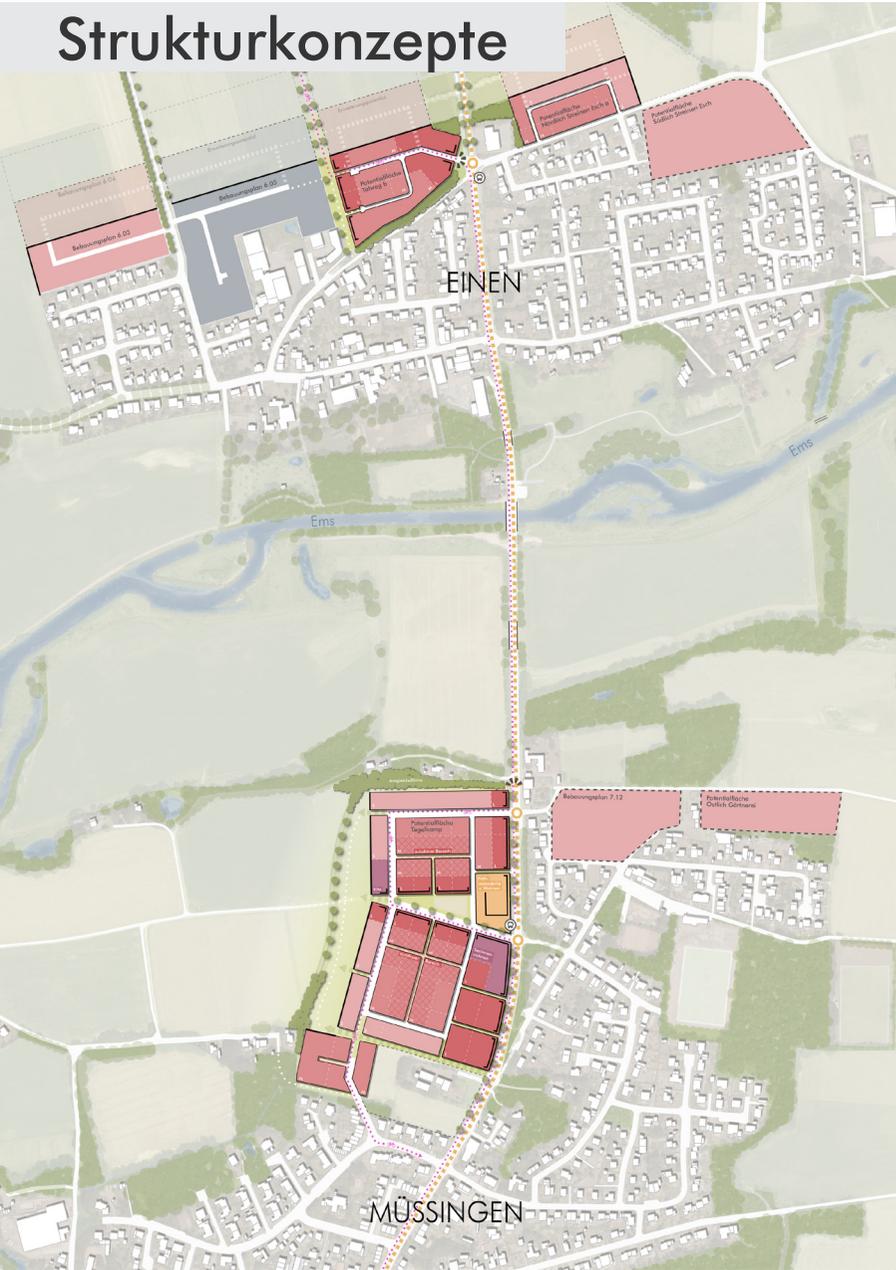
Integriertes Maßnahmenkonzept



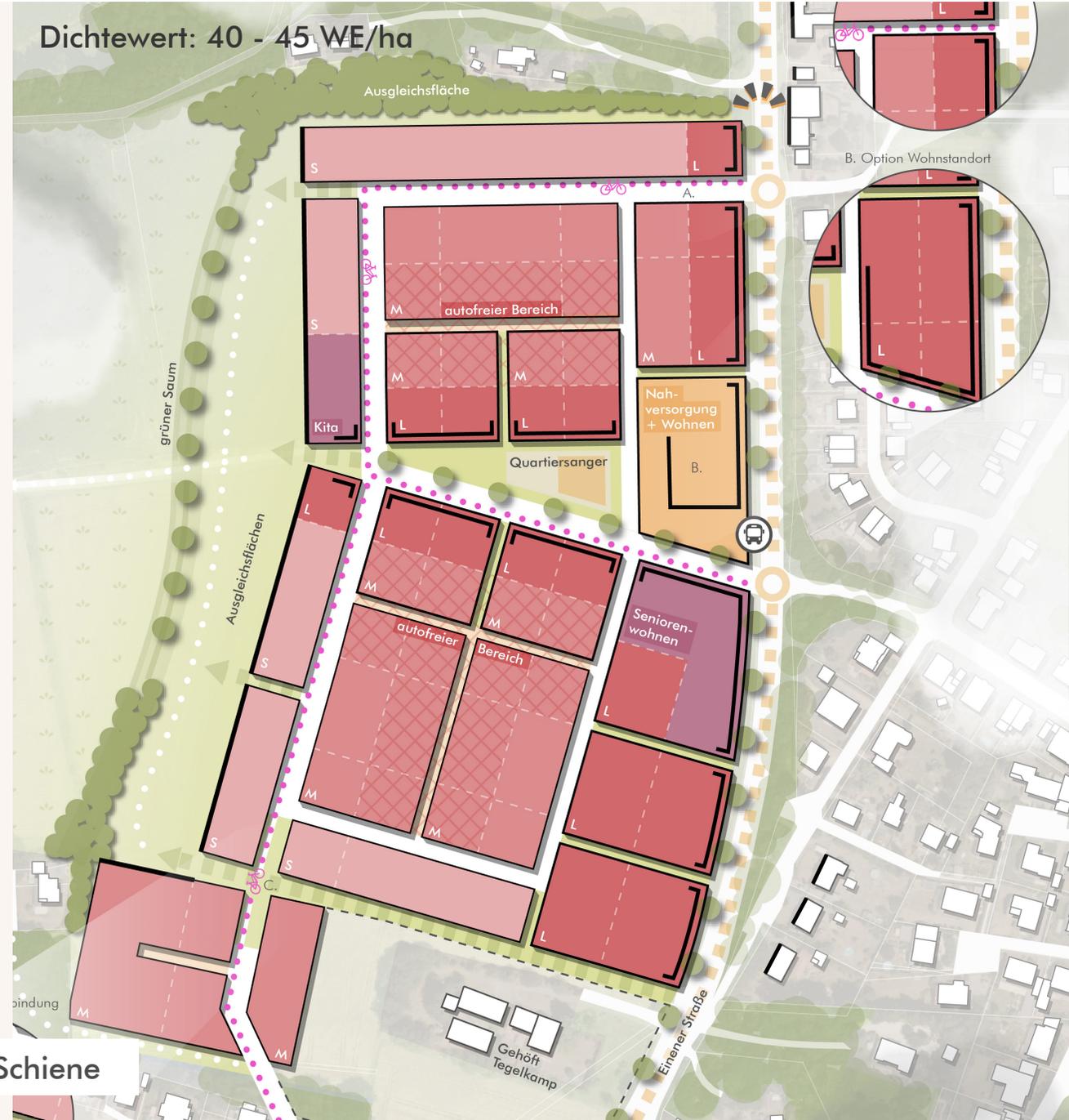
Städtebauliche Entwicklung - Alles eine Frage der Dichte

- » Raumpotenziale angemessen nutzen
- » Orts- und Umgebungsspezifische Lösungen finden
- » Hohe Dichte erfordert hohe städtebauliche Qualitäten und einen guten Wohnungsbau
- » Nachbarschaftliche und gemeinwesenorientierte Qualitäten im Fokus

Strukturkonzepte



Dichtewert: 40 - 45 WE/ha



Strukturkonzept Warendort I | BEG Bauland an der Schiene

Städtebaulicher Entwurf



Dichtewert: 75 - 80 WE/ha

» Hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten in privaten und halb-öffentlichen Räumen

Rahmenplanung Bönen I BEG Bauland an der Schiene

Nachhaltige Mobilität im Entwurf mitdenken

- » **Flächensparende Erschließung**
- » **Autofreie, bzw. autoarme Quartiere**
- » **Quartiersgaragen, Tiefgaragen, Sammelstellplätze**
- » **Straßenraumgestaltung / Straßenraumprofil ... wer hat wie viel Platz?**
- » **Stellplatz- bzw. Parkraumangebot (Stellplatzschlüssel, Besucherstellplätze)**
- » **Sichere und komfortable Fuß- und Radwege**
- » **Anbindung an ÖPNV-Haltestellen**
- » **Mobilstationen**
- » **Zukünftige Entwicklungen in der Mobilität mitdenken!**

Umgang mit dem ruhenden Verkehr



Städtebaulicher Entwurf | Stadt Wermelskirchen

Städtebaulicher Entwurf | Stadt Vörde



Städtebaulicher Entwurf | Stadt Wermelskirchen

Städtebaulicher Entwurf | Stadt Vörde



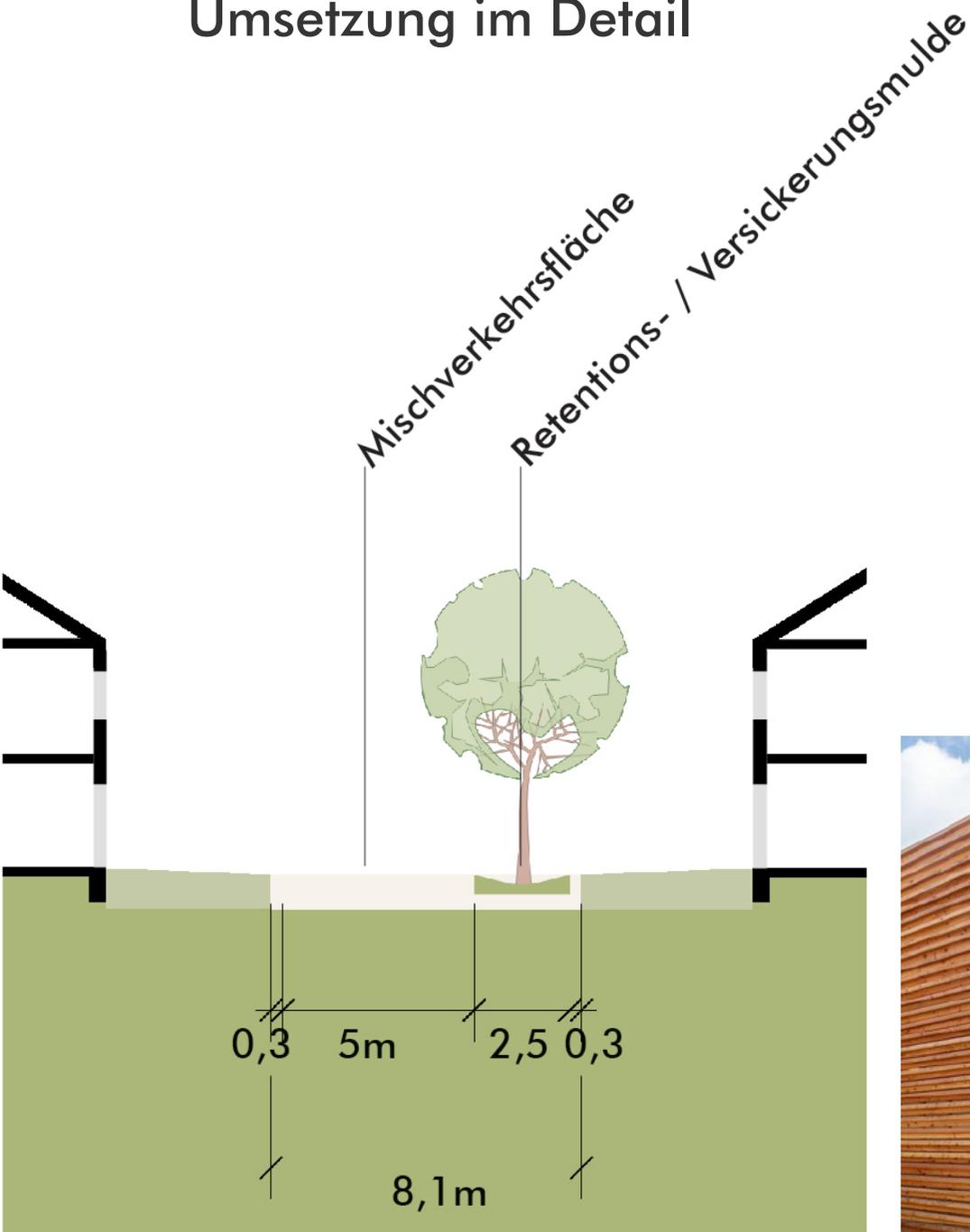
Städtebaulicher Entwurf | Stadt Wermelskirchen



Quartiersmitte mit Quartiersgarage

Städtebaulicher Entwurf | Stadt Vörde

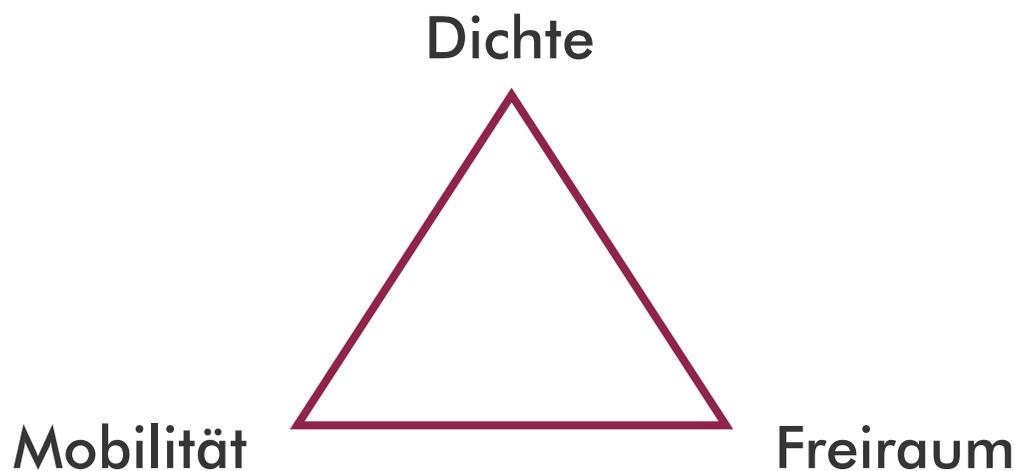
Umsetzung im Detail



Städtebauliche Rahmenplanung | Dreieck der Qualitäten

Städtebauliche Planung im Spannungsfeld von drei im Zusammenhang stehenden Leitebenen

- » Städtebauliche Qualität und Dichte
- » Spannungsvolle und attraktive Freiräume
- » Nachhaltige Mobilität



Mobilitätsangebote auf Gebäude oder Nachbarschaftsebene

- » CarSharing, BikeSharing, Lastenräder
- » Raumangebote für das Abstellen von Fahrrädern (Fahrradkeller, Fahrradschuppen etc.)
- » Ladesäulen für die E-Mobilität im öffentlichen Raum



Integrierte Raum- und Quartiersentwicklung

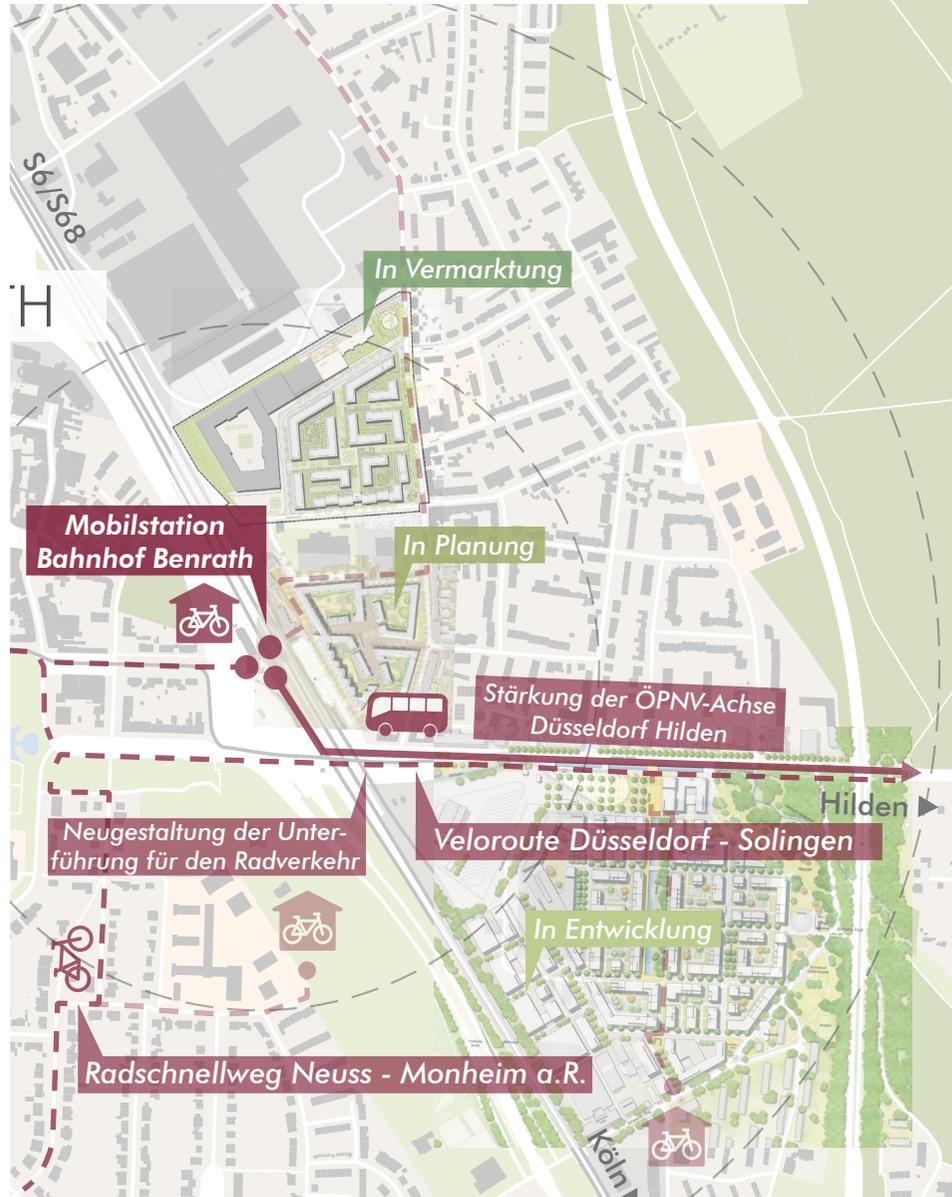
Integrierter Planungsansatz in jeder Entwicklungsphase mit einer vorausschauenden Berücksichtigung von Mobilitätsangeboten

Phasenspezifische Ansätze:

- » Entwicklungsphase (Quartiers- und Stadtteilentwicklung)
- » Planungsphase (städtebauliche Planung, Bauleitplanung, Satzungen)
- » Bau- und Vermarktungsphase (Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum, Kooperation mit privaten Akteuren)
Mobilitätsangebote auf Gebäude- und Quartiersebene im Bestand

Integriertes Regionales Mobilitätskonzept (IRM)

Arbeitsgemeinschaft planersocietät / Stein, Stadt- und Regionalplanung / plan-lokal



In Vermarktung: Quartier nördl. Paulsmühlenstraße

- Wie können Mobilitätsangebote im öffentlichen und privaten Raum geschaffen werden? Radabstellanlagen, Sharingnetzwerke
- Auf Quartiersebene: Radabstellflächen, den öffentlichen Raum vom motorisierten Verkehr befreien
- Auf Gebäudeebene: Fahrradkeller, Tiefgaragen, inklusive Zugriff auf Sharingfuhrpark

In Planung: Quartier südlich Paulsmühlenstraße

- Im Zuge des B-Plan-Verfahrens das Mobilitätskonzept proaktiv einbinden
- Mobilitätskonzept für die Bebauung muss bei Bauantrag vorhanden sein
- Je früher Leihstrukturen eingebunden werden, desto genauer anpassbar
- Satzungen für Radabstellplätze, Anzahl pro Wohneinheit je nach Größe

In Entwicklung: Quartier südlich Hildener Straße

- Komplette unter Einbezug des geplanten Mobilitätskonzepts entwickelbar
- Bauträger frühzeitig und vertraglich auf Unterstützung neuer Mobilitätskonzepte verpflichtet
- Lösungen auf Grundstücksebene: mit den Akteur:innen gemeinsam und mithilfe planerischer Festsetzungen

Bau- und Vermarktungsphase:
Mobilitätsangebote im öffentlichen Raum, Kooperation mit privaten Akteuren

Planungsphase:
städtebauliche Planung, Bauleitplanung, Satzungen

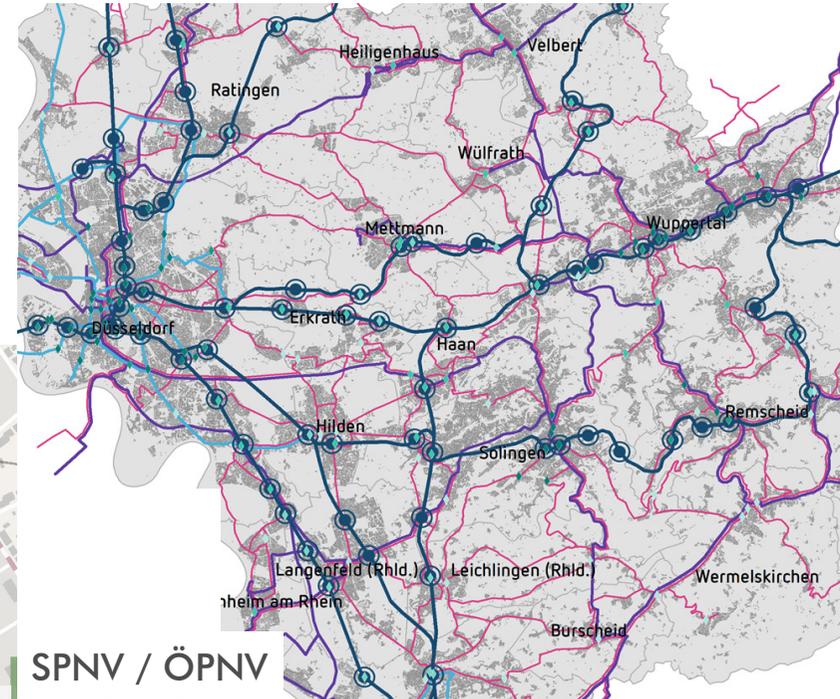
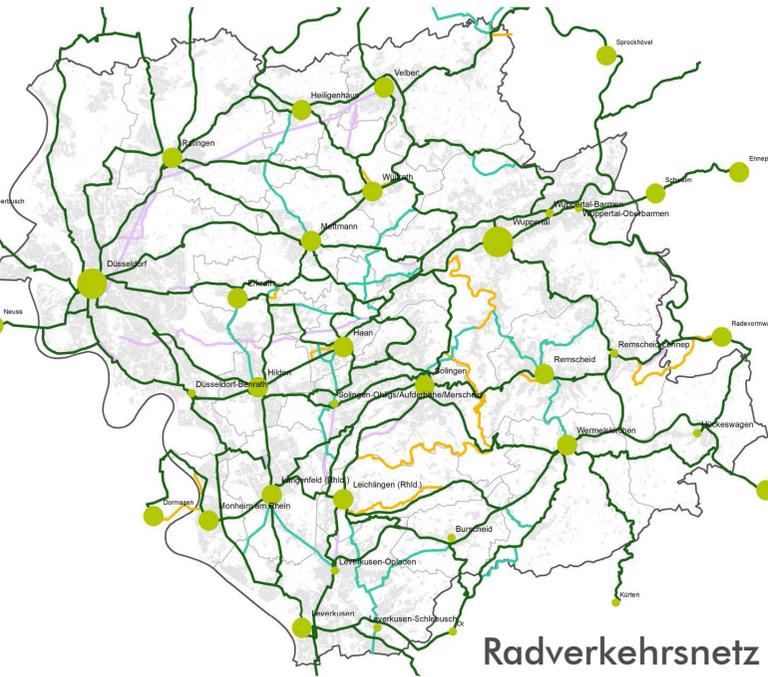
Entwicklungsphase:
Quartiers- und Stadtteilentwicklung

Jede Verbindung hat zwei Seiten - der Blick über den Tellerrand

- » Potenziale und Chancen örtlicher und regionaler ÖPNV/SPNV-Verbindungen ausschöpfen
- » Gesamträumlich/regional denken und handeln
- » Dreh- und Angelpunkte: Aufbau attraktiver und leistungsfähiger Mobilstationen, eingebunden in das Fuß- und Radwegenetz
- » Auf räumlicher Ebene: Raum und Mobilitätsentwicklung im Gegenstromprinzip

Integriertes Regionales Mobilitätskonzept (IRM)

Arbeitsgemeinschaft planersocietät / Stein, Stadt- und Regionalplanung / plan-lokal



Radverkehrsnetz

SPNV / ÖPNV

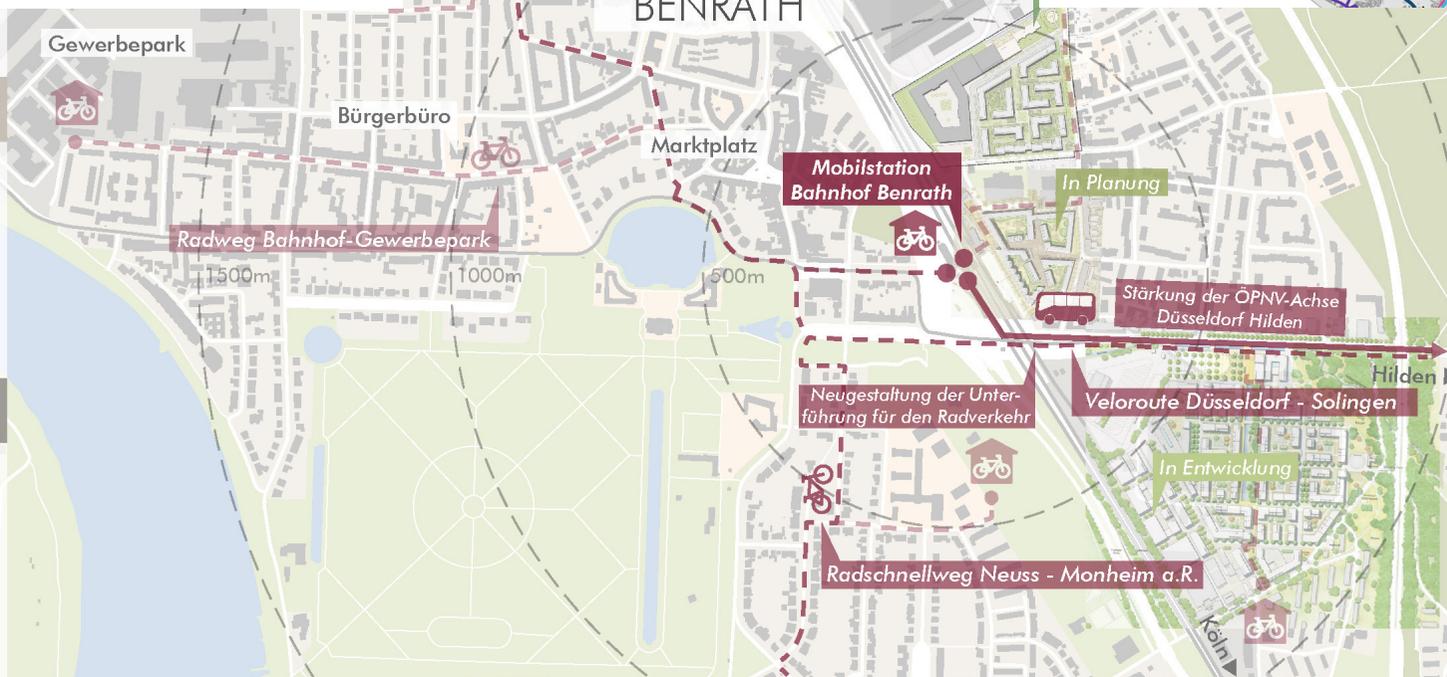
Benrath liegt direkt am Rad-schnellweg in Düsseldorf

Der Wohnbestand

- Anreize für Mobilitätsangebote schaffen: Radabstellplätze öff./priv.
- Direkte Ansprache der Vermieter:innen
- Den Raum auf Radtauglichkeit prüfen: Zubringerrouen erkennen, ausbauen
- Kurze Wege zum Bahnhof schaffen

Der Gewerbebestand

- Integriertes Mobilitätsmanagement: mit Unternehmen z.B. Firmentickets, Carsharingfuhrpark und Radabstellplätze verhandeln
- Das Gewerbe besser an das Radwegenetz anbinden, Erreichbarkeit des Bahnhofes stärken



In Planung: Quartier südlich Paulsmühlenstraße

- Im Zuge des B-Plan-Verfahrens das Mobilitätskonzept proaktiv einbinden
- Mobilitätskonzept für die Bebauung muss bei Bauantrag vorhanden sein
- Je früher Leihstrukturen eingebunden werden, desto genauer anpassbar
- Satzungen für Radabstellplätze, Anzahl pro Wohneinheit je nach Größe

In Entwicklung: Quartier südlich Hildener Straße

- Komplette unter Einbezug des geplanten Mobilitätskonzepts entwickelbar
- Bauträger frühzeitig und vertraglich auf Unterstützung neuer Mobilitätskonzepte verpflichten
- Lösungen auf Grundstücksebene: mit den Akteur:innen gemeinsam und mithilfe planerischer Festsetzungen

Zum Schluss:

Das Anforderungsprofil einer baulichen Entwicklung ...

- » Hohe Dichte (Grundstücksgrößen und Geschosshöhen)
- » Qualitätsansprüche bei privaten, halb-öffentlichen und öffentlichen Freiräumen
- » Maßnahmen zur Klimaanpassung auf der Ebene des Freiraums und der privaten Grundstücke (Dach- und Fassadenbegrünung, Retentionsflächen)
- » Anforderungen einer neuen Mobilität (ÖPNV- und Radverkehrs-anbindung, Mobilstationen, Quartiersgaragen)
- » Bezahlbares Wohnen (Grundstücksausnutzung, Wohnungsgrößen, gemeinschaftsorientierte Nutzungen)

... braucht Vermittlung und Dialog!

Daher: Akteure und Bürgerschaft mitnehmen

Die Herausforderung:

- » Zukunft thematisieren: heute Konzepte für morgen machen, die Spielräume für übermorgen bieten

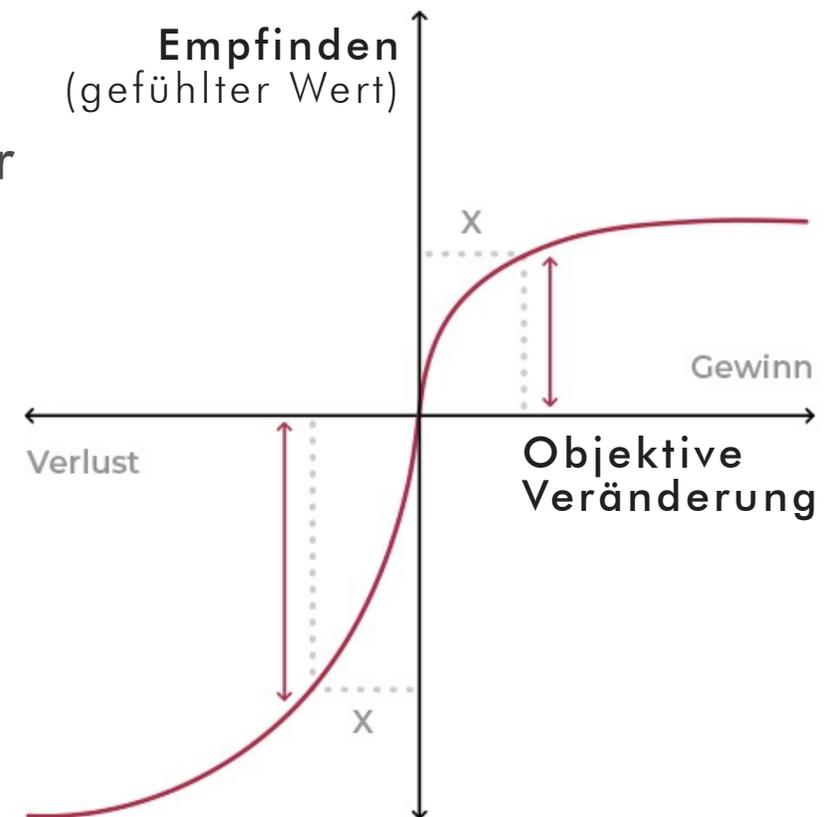
Auf diesem Weg: Akteure und Bürgerschaft von Anfang an einbeziehen

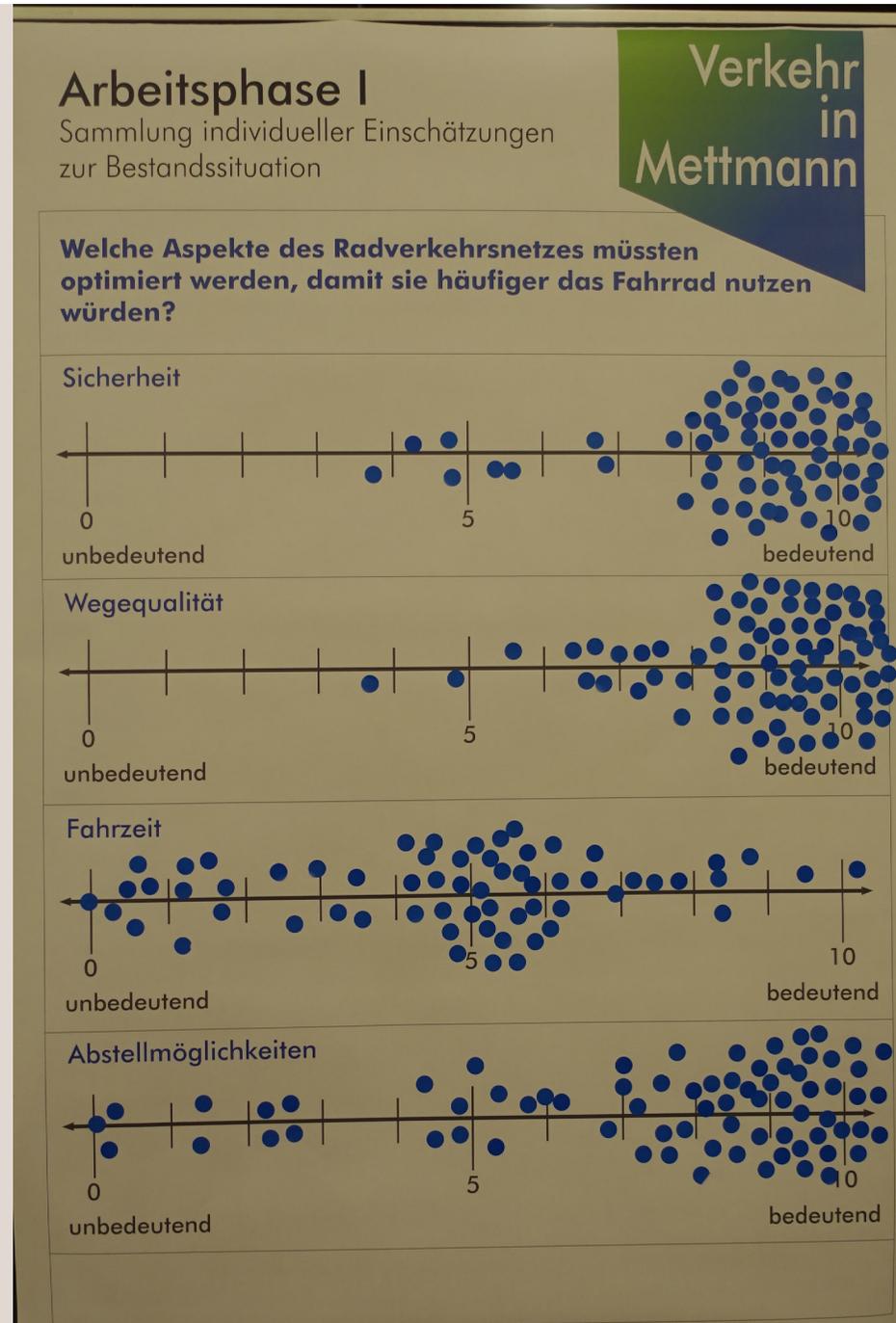
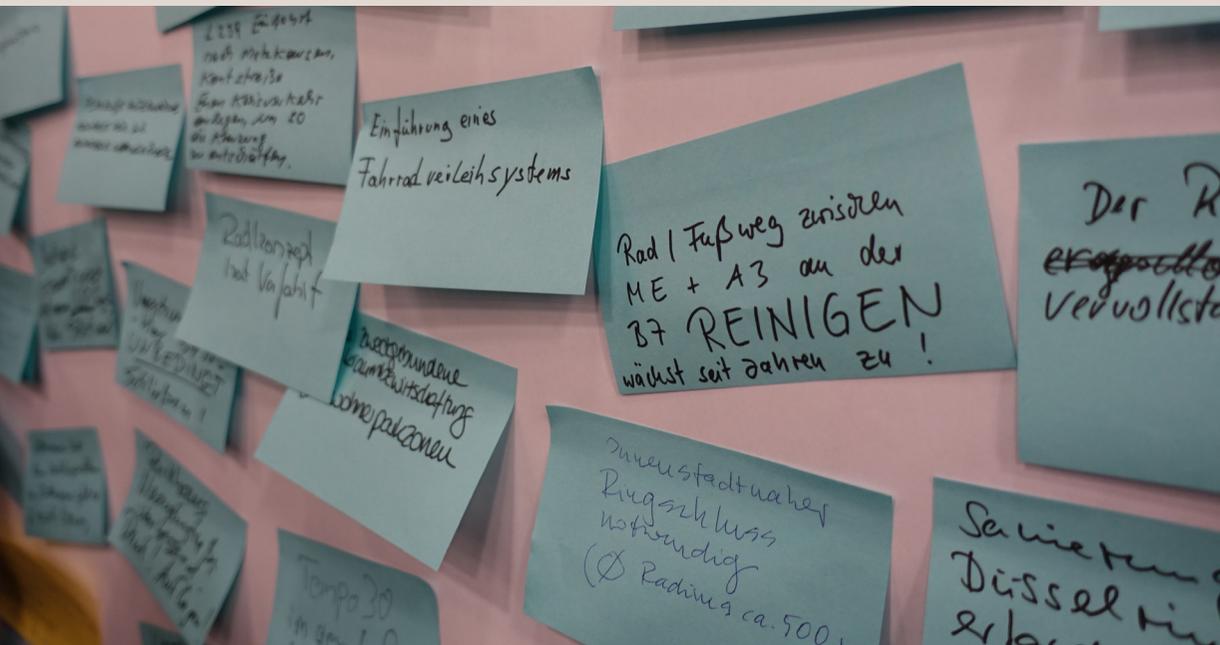
- » Information und Öffentlichkeitsarbeit
- » Diskussionsforen schaffen
- » Dialogkultur fördern



Veränderungen bedürfen guter Bilder und einer schlüssigen Erzählung

- » Bei anstehenden Veränderungen entstehen bei den Betroffenen konkrete Vorstellungen der zu erwartenden individuellen „Verluste“; individuelle „Gewinne“ sind für die Betroffenen selten konkret erkennbar
- » „Verluste“ werden neurobiologisch doppelt so negativ empfunden wie gleichrangige „Gewinne“ (Verlustaversion)
- » Um die „Gewinne“ erkennbar zu machen und ihre Bedeutung für die jeweils Betroffenen darstellen zu können, bedarf es guter Bilder





HERZLICHEN DANK !