



NABU.de Themen Siedlungsentwicklung, Bauen Wissen Integrativ

## Umweltfreundlich mobil

### Mehr Lebensqualität für unsere Städte

Ein großer Anteil der Siedlungsflächen, nämlich 40 Prozent, werden von Straßen, Parkplätzen und anderen Flächen für den Verkehr verbraucht. Die Zunahme der Verkehrsflächen ist dabei seit Jahren ungebrochen: Täglich werden 20 Hektar, also 200.000 Quadratmeter, für neue Verkehrsflächen in Deutschland versiegelt (Stand 2003). Besonders der Autoverkehr führt zu hohem Flächenverbrauch, da für PKW am Wohnort, in der Innenstadt, im Einkaufszentrum am Stadtrand, in Freizeit- und Erholungsgebieten Abstellflächen geschaffen werden. Pro Parkplatz benötigt der sogenannte "ruhende Verkehr" 20 Quadratmeter wertvoller Siedlungsfläche. Für Städte und Dörfer sind diese Flächen überwiegend verlorene Flächen, da sie die Lebensqualität der Bevölkerung durch eine Verschlechterung des Ortsbildes negativ beeinflussen und den Etat der Kommune per Saldo negativ belasten (Instandhaltung, Beseitigung des Niederschlagswassers), Organisation der Parkraumbewirtschaftung etc.



Kein Platz mehr übrig: 50 Personen benutzen jeweils ihren eigenen PKW.



Die 50 Personen können aber auch einen Bus benutzen.

Eine Alternative zum hohen Automobilitätsgrad und den dadurch bedingten Nachteilen für die Siedlungsstruktur bietet das Fahrrad. Besonders in den Ballungsräumen könnte es deutlich an Bedeutung als Verkehrsträger gewinnen, denn die Hälfte aller PKW-Fahrten sind dort kürzer als fünf Kilometer. Untersuchungen haben gezeigt, dass diese Strecken mit dem Fahrrad sogar oftmals schneller bewältigt werden, als mit dem PKW. Dass das Potentiale des Fahrrades bei weitem nicht ausgeschöpft ist, zeigt ein Vergleich mit den Niederlanden, wo für 27 Prozent aller Wege das Fahrrad benutzt wird. In einigen Städten liegt dort der Radverkehrsanteil sogar bei rund 40 Prozent.

Unterdessen werden in Deutschland gegenwärtig nur zwölf Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Als Gründe hierfür muss angesehen haben, dass Kommunen, Kreise, Länder und Bund den Ausbau von Fahrradwegen und die Förderung des Fahrradverkehrs über Jahrzehnte vernachlässigt haben. Nicht vorhandene oder schlechte Radwege oder Radfahrstreifen, Einbahnstraßen und fahrradfeindliche Verkehrsregelungen bestimmen nach wie vor in vielen Kommunen das Bild. Dabei führt die Erhöhung des Fahrradanteils am Gesamtverkehr im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik zur Sicherung der Gesamtmobilität; Wenn jeder das Auto benutzt geht in den Innenstädten nichts mehr.



Soviel Platz ist nötig, wenn 50 Personen das Rad nehmen.

## Der Nationale Radverkehrsplan

### Ein flächendeckendes Netz schaffen

Der [Nationale Radverkehrsplan](#) (PDF-Dokument, 900 KB) der Bundesregierung zielt auf die Vernetzung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Nahverkehr und dem Nah- und Fernverkehr der Bahn. Der Plan entwickelt erstmals ein flächendeckendes Netz national bedeutenden Radwege. Ziel ist die Schaffung eines zusammenhängenden Radwegenetzes und der Lückenschluss zwischen bestehenden Einzelwegen. Als Instrument nutzt der Nationale Radverkehrsplan den Wettbewerb "Best for Bike":

## Fahrrad- und Fußgängerbrücke in Kiel

### Ein Brückenschlag zwischen Ost- und Westufer

In Kiel entstand auf einem ehemaligen Werftgelände der neue Stadtteil [Kai-City](#) mit einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten. Die Umnutzung des ehemaligen Werftgeländes auf dem Ostufer ist ein innenstädtischer Flächengewinn. Die Kai-City Kiel schafft den

Brückenschlag zwischen West- und Ostufer der Stadt Kiel und ist zugleich das Zentrum einer neuen innerstädtischen Achse. Der bereits 1997 fertiggestellte Norwegenkai setzt architektonische Maßstäbe. Die Halle 400 zieht als Medien- und Veranstaltungszentrum mit industriellem Ambiente zahlreiche Besucher in die Kai-City. Und die neue Uferpromenade lädt zum Bummeln und Verweilen im Kieler Hafenumfeld ein.



Durch eine direkte Verbindung durch eine neue, Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Zugbrücke wurde eine schnelle Anbindung an die Innenstadt geschaffen, die keinen zusätzlichen Autoverkehr generiert. Fußgänger und Radfahrer gelangen nun deutlich schneller zum Ziel als die Autofahrer, die einen zwei Kilometer längeren Weg bei der Umfahrung der Hörn in Kauf nehmen müssen. Mit dem Projekt hat sich die Stadt Kiel am Wettbewerb **Best for Bike** beteiligt, der von der Arbeitsgemeinschaft "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW", dem Bundesverkehrsministerium sowie dem Zweirad-Industrieverband vergeben wird.

## Ein Leben ohne Auto

### Ist das machbar?

Für viele Menschen erscheint ein Leben ohne Auto gar nicht machbar. Dabei besitzt immerhin ein Viertel aller deutschen Haushalte keinen PKW (Statistisches Bundesamt 2001). Besonders in Großstädten mit gut ausgebautem Nahverkehr und begrenztem Parkraum ist der Anteil der Haushalte ohne PKW noch deutlich größer. Bei der Planung neuer Wohngebiete wird zunehmend auch über autofreie Stadtteile nachgedacht. Die Vorteile liegen auf der Hand:

- höhere Verkehrssicherheit für spielende Kinder, Radfahrer und Fußgänger

- keine Belastungen durch Verkehrslärm

- bessere Luftqualität (Abgase, insbesondere relevant für Kinder im Kinderwagen, spielende Kinder)

- attraktivere Gestaltung des Wohnumfeldes (Grünflächen statt PKW-Stellflächen und Garagenhöfen)

Autofreie Stadtteile ermöglichen eine flächensparende Planung, da flächenintensive Parkplätze, Garagen und Tiefgaragenrampen entfallen. Gleichzeitig zeichnen sich autofreie Stadtteile durch eine gute Infrastruktur aus: Wohnungsnahe Einkaufsmöglichkeiten, Schulen und Kindergärten, eine gute ÖPNV-Anbindung, Fahrradwege und Freizeit- und Erholungseinrichtungen sind Voraussetzungen für einen funktionierenden autofreien Stadtteil.

## Die Modellstadt

### Modellprojekt Siedlung Vauban in Freiburg

Auf dem Gelände einer ehemaligen französischen Kaserne entsteht seit 1998 in Freiburg der autoarme **Stadtteil Vauban**. Dabei handelt es sich nicht um ein reines Wohngebiet, sondern eine Mischung aus Gewerbebetrieben, die 600 Arbeitsplätze bieten, einer Solarsiedlung, einem Studentenwohnheim sowie einem autofreien Wohnbereich. Bei der Planung wurde Wert gelegt auf eine gute Infrastrukturausstattung, die einen Supermarkt, einen Kindergarten, eine von den Bewohnern organisierte Kindertagesstätte und eine Schule umfasst. Besonders viele junge Familien, die bereits ins ländliche Umland Freiburgs abgewandert waren; haben die Chance genutzt, in den zukunftsorientierten Stadtteil zu ziehen. Alle Häuser wurden in Niedrigenergiestandard gebaut, Niederschlagswasser wird versickert und nicht in die Kanalisation geleitet, Biogas, Solarhäuser und ein Blockheizkraftwerk sorgen für die Energieversorgung des Stadtteils. Das Vauban-Viertel setzt auf eine aktive Bürgerbeteiligung in Planungs- und Bauprozessen und der Unterstützung von privaten Baugemeinschaften.



Straßenfest im Stadtteil Vauban

Von den Haushalten im Quartier kommen 55 Prozent der Haushalte ohne Auto aus, 45 Prozent parken ihr Auto in einer Garage am Rand des Viertels und genießen die Vorteile des autoarmen Wohnens. Innerhalb des Wohnviertels sind Autofahrten nur zum Be- und Entladen zulässig.

Um der durch die Landesbauordnung vorgegebenen Stellplatzpflicht Rechnung zu tragen, haben die Bewohner des autofreien Viertels einen Verein gegründet. Dieser hat eine Ausweichfläche angekauft, auf der Parkplätze eingerichtet werden können, falls sich ein Bewohner des Stadtteils doch zum Kauf eines Autos entschließt. Die Kosten für die Ausgleichflächen sind wesentlich geringer als die Parkplatzkosten. Zudem können die stellplatzfreien Wohnungen kostengünstiger angeboten werden bzw. die eingesparten Mittel fließen in andere Projekte zu.

Das Land Berlin hat mittlerweile nicht nur die Stellplatzpflicht, die Bauherren zur Schaffung von Parkplätzen zwingt, abgeschafft, sondern auch die Verpflichtung zur Schaffung von Ausweichflächen für autofreie Wohnprojekte.

Die Umsetzung des Modellstadtteils Vauban wurde durch das LIFE-Programm der EU gefördert. Ziel war es, modellhaft ökologische Maßnahmen in den Bereichen Verkehr, Energie, Beratung und Bauen zu realisieren.

## Münster macht's vor

### Bürger informieren

In Münster bekommt jeder neue Bewohner ein sogenanntes **Mobil-Paket**, in dem die Verkehrsträger und ÖPNV-Angebote der Stadt vorgestellt werden: die Mobilstationen, das Service-Centrum für clevere Verkehrsnutzung "Mobilé", Park-and-Ride-Möglichkeiten für Pendler, Fußwege sowie Bus und Bahn. Das Mobil-Paket setzt bei der Darstellung auf die Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad. An den Mobilstationen kann von Bus und Straßenbahn auf das Auto, vom Fahrrad auf die Bahn, vom Auto in den Bus



Service-Zentrum Mobilé

oder auf das Fahrrad gewechselt werden. An machen Mobilstationen gibt es auch die Möglichkeit ein Car-Sharing Auto anzumieten.

Das von Stadtverwaltung und Stadtwerken gemeinsam betriebene **Mobilé** als "Service-Zentrum für clevere Verkehrsnutzung" bietet Informationen für alle Verkehrsmittel und Fahrkarten unter einem Dach. Auch diebstahlsichere Abstellplätze für Fahrräder können dort gekauft oder ein Anruf-Sammeltaxi bestellt werden. Neben den Serviceleistungen rund um den Verkehr können auch Kritik und Wünsche an der Verkehrsplanung in Münster und Bus und Bahn angebracht werden.

---

## Der NABU zum Thema

### Nachbar Natur. Ökologische Konzepte für Städte und Dörfer

Mit der Kampagne "Nachbar Natur. Ökologische Konzepte für Städte und Dörfer" setzt sich der NABU für lebenswerte Städte und Dörfer ein. Dazu gehört ein sparsamer Umgang mit Ressourcen ebenso wie die naturnahe Gestaltung von Grünflächen. Aktiv werden kann jeder: Sparsam mit Boden, Wasser und Energie umgehen, ökologische Baustoffe verwenden oder auch einen naturnahen Garten, Innenhof oder Balkon schaffen - all das trägt dazu bei, unser direktes Lebensumfeld lebenswerter zu machen. In diesem Zusammenhang wird der NABU-Baupreis dieses Jahr zum ersten Mal vergeben. Prämiiert werden flächen- und ressourcenschonendes Bauen und Renovieren.

---