

Mobilitätskonzept der PrymPark Quartiersgesellschaft Düren

-Diskussionspapier-

1 Hintergrund und Zielsetzung

Die Planungen zur PrymPark-Bebauung sind von Beginn an geprägt von generationenübergreifendem, sozial gemischtem sowie nachbarschaftlich orientiertem Wohnen. Ökologische und soziale Grundsätze und Werte haben somit auch im Selbstverständnis der PrymPark-Quartiersgesellschaft (im Folgenden ‚Quartiersgesellschaft‘) einen hohen Stellenwert. Zur ökologischen Bauweise mit einem nachhaltigen Energiekonzept und ressourcenschonender Regenwassernutzung gerät zusätzlich das Mobilitätsbedürfnis der Bewohnerschaft in den Blickpunkt. Die Herausforderung besteht darin, eine umweltfreundliche Mobilität zu einer weiteren Säule ökologisch orientierten Wohnens in der Mehrgenerationen-Siedlung PrymPark zu entwickeln. Dabei sollen die Bedürfnisse aller Bewohner_innen (jung, alt, mit und ohne Kinder, alleinstehend, gesund, erkrankt, behindert, ...) Berücksichtigung finden.

Das ‚PrymPark-Mobilitätskonzept‘ soll mit dem Konzept des Kreises Düren konform sein, das derzeit durch die FH Aachen für den Zeitraum bis 2025 erarbeitet wird.¹ Es könnte in diesem Zusammenhang über den PrymPark hinaus optional zur Nachbarschaft hin ausgeweitet werden.

Mit dem ‚PrymPark-Mobilitätskonzept‘ soll erreicht werden

- die Ausschöpfung der Energieeinsparungspotenziale im Verkehr;
- eine geringere Anzahl von Stellplätzen mit einem entsprechenden Flächengewinn für andere Funktionen (Spielen, Erholen, Begegnen);
- ein reduziertes Verkehrsaufkommen im gesamten Wohngebiet mit der Folge von weniger Abgasen und Lärm, mehr Sicherheit insbesondere auch für Kinder und einer höheren Lebensqualität im Quartier 2;
- eine Förderung der Nachbarschaft und Kommunikation im Wohnquartier durch Absprachen und gemeinsame Wege.

3 Wohnprojektbezogenes Drei-Säulen-Mobilitätsmanagement

Der PrymPark-Siedlung bieten sich für die Erarbeitung eines eigenen Mobilitätskonzeptes verschiedene Handlungsansätze:

- die nah gelegene und fußläufig gut erreichbare ÖPNV-Anbindung führt zu den richtigen Zielen und Bewohnertickets für den ÖPNV senken die Zugangsschwelle;
- die Errichtung leicht zugänglicher, komfortabler und sicherer Fahrradabstellanlagen erhöht die Akzeptanz das Fahrrad für Ziele im näheren und weiteren Umfeld zu nutzen ;
- das Vorhalten von CarSharing-Parkplätzen ist eine ‚Einladung‘ auf ein eigenes Kfz, zumindest aber den Zweit- und Drittwagen zu verzichten.

¹http://www.kreis-dueren.de/aktuelles/presse/news_wirtschaft_arbeit.php?pm=/aktuelles/presse/bauen/Mobilitaetskonzept_2025.php: Grundlegende Annahme ist dabei: Nur durch eine sinnvolle Verknüpfung von Fuß-, Rad-, Bus-, Bahn- und Autoverkehr lässt sich Mobilität aller Menschen ... sichern, wobei die möglichst abgasfreien Fahrzeuge im Individualverkehr gemeinschaftlich genutzt werden sollten.

² Vgl. <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de>; und dort Beitrag zu „Die Service-Idee“.

3.1 Fahrradverkehr (erste Säule)

Als eine der drei Säulen stellt das Fahrrad im Wohnprojekt von Anfang an eine wichtige Rolle im Verkehrsmittelmix dar und ist darum durch attraktive Maßnahmen zu fördern und zu unterstützen:

- Durch das Fahrrad werden viele Mobilitätsbedürfnisse im Nahbereich realisiert, insbesondere zur Erledigung von Einkäufen für den täglichen Bedarf und den Transport von (Klein-)Kindern (z. B. Kindergarten, Tagesmutter usw.).
- Dazu kann die Errichtung attraktiver, ebenerdiger, überdachter und gesicherter Fahrradstellplätze dienen, die einerseits in der Tiefgarage und andererseits über das Gelände verteilt wohnungsnah anzulegen sind. Der Bedarf an Stellplätzen ist abhängig von der angenommenen Anzahl der Bewohner_innen und zusätzlich durch eine Umfrage zu konkretisieren.
- Dem Aufbau und der Weiterentwicklung eines Pools an Sonderfahrzeugen, die gleichfalls in der Tiefgarage oder in einem zusätzlich oberirdisch zu schaffenden Raum untergebracht werden, ist ein besonderes Augenmerk zu widmen. Dazu zählen Lastenfahrräder und Lastenanhänger, die zur Nutzung für alle Bewohner_innen zur Verfügung stehen.

Bei der Planung der *Fahrradabstellanlagen* ist zu berücksichtigen,

- welche Fahrradabstellplätze benötigt werden, nämlich ob abschließbar, überdacht, ob eingezäunt im Gelände oder in Fahrradboxen;
- wo die Fahrradabstellplätze zu platzieren sind; ob in der Nähe der Gemeinschaftsanlagen, ob individuell in den Wohnbereichen, ob im Gelände verteilt, ob im Keller, ob in gesonderten Fahrradhäuschen;
- dass E-Bikes nicht nur, besonders aber für ältere Menschen eine zunehmende Bedeutung erlangen, wegen der leichten Steigung zur PrymPark-Siedlung von der Stadt aus betrachtet Kräfte schonend sind und gesonderte Stellplätze mit Stromanschluss benötigen.

Wichtige Bildungseinrichtungen für (Klein-)Kinder und Jugendliche liegen in fußläufiger bzw. günstiger Entfernung für den Radverkehr. Da Kindergarten und eine Grundschule ortsnah vorhanden sind, bieten diese Bedingungen hervorragende Voraussetzungen, dass Kinder in Begleitung oder auch selbständig sicher zum Kindergarten bzw. zur Schule gelangen und der Einsatz eines KFZ für diesen Zweck entfallen bzw. minimiert werden kann.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV, zweite Säule)

Eine weitere fest in das Mobilitätskonzept einzubindende Säule ist der ÖPNV. Hier profitiert das Wohnprojekt von den in unmittelbarer Nähe liegenden Bushaltestellen

- der Linie 204 an der Römerstraße und am Chlodwigplatz zum Kaiserplatz in die unmittelbare Fußgängerzone (7 Min. – tägl. halbstündlich bis ca. 23 Uhr) und
- der Linie 231 und der SB 98 an der Josefkirche zum Bahnhof Düren (9 Min. – täglich bis ca. 20 Uhr).

Es wird darauf zu achten sein, dass die Wege zu den Haltestellen barrierefrei bleiben.

Zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Verkehrsmittelmix wird im Zuge des Entstehens der PrymPark-Siedlung mit den Verkehrsbetrieben über eine Verdichtung des Verkehrstaktes und eventuell zumindest eine zusätzliche Bushaltestelle an der Sparkasse auf der Zülpicher Straße zu verhandeln sein.

Es könnte ein Pool übertragbarer Umwelttickets gebildet werden.

Die Versorgung aller Bewohner_innen mit aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen einschließlich aktualisierter Aushänge zum ÖPNV-Angebot und Fernverkehr (z. B. Abfahrtstafel Düren-Hauptbahnhof sowie der Bushaltestellen am PP) kann über den Beirat der Quartiersgesellschaft - auch als Angebot für das gesamte Wohngebiet – koordiniert werden.

3.3 ‚Nachbarschaftsauto‘ und CarSharing vor Ort (dritte Säule)

Selbst in den vielen autofreien Wohnprojekten in NRW³ stellt der motorisierte Individualverkehr weiterhin eine wichtige Säule im Verkehrsmittelmix dar. Allerdings ist in diesen Projekten die sogenannte KFZ-Durchdringung mit einem Schlüssel von 0,2 Pkw pro Wohneinheit deutlich geringer als sonst üblich.

Um mit 0,5 Pkw pro Wohneinheit einen günstigen Schlüssel, der die PrymPark-Siedlung als ‚autoarm‘ qualifizierte, zu erreichen, könnten als Vorbild die vom VCD entwickelten und in der Praxis erprobten Verträge für Nachbarschaftsautos für zwei bis vier Parteien gelten, die aber auch als Grundlage für mehrere Parteien dienlich sind.

Dieses Vorhaben des Teilens von Autos direkt am Standort, „vor der Haustür“ ist nachhaltig und zukunftsfähig, denn es

- erhöht die Akzeptanz unter Bewohner_innen;
- erzielt eine hohe Flexibilität ohne Verwaltungskosten und ohne zentrale Organisation;
- ist vertrauensbildend, da sich alle potenziellen Nutzer_innen untereinander kennen und die Kommunikation einfach ist;
- reduziert die Kfz-Kosten für den einzelnen Haushalt und wirkt sich somit unmittelbar auf das persönliche Budget aus, so dass es viele Bewohner_innen als direkten und sichtbaren Erfolg werten werden.

Wie in vergleichbaren Wohnprojekten erfordert die Planung und Umsetzung eine hohe Beteiligung. Diese Partizipation drückt sich aus durch eine Befragung der zukünftigen Bewohner_innen zu ihren Bedürfnissen und setzt sich fort, indem sie an einer (Weiter-)Entwicklung des Verkehrskonzeptes in der PrymPark-Siedlung wesentlich mitwirken.

Die Voraussetzungen dazu sind gut. Das Wohnprojekt definiert sich über einen Gemeinschaftsanspruch ebenso wie durch den Willen zum umweltgerechten Handeln. Ein verkehrssparsames Mobilitätsverhalten (z. B. durch Bildung von Fahrgemeinschaften, koordinierte Besorgung von Gütern für den täglichen und mittelfristigen Bedarf oder Kinderbetreuung im Projekt) bewusst zu fördern und einzuüben lässt sich somit im PrymPark-Vorhaben überzeugend integrieren.

³ Zu Projekten „Autofreies Wohnen in NRW“ siehe <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de>.

Mobilitätspräferenzen und -möglichkeiten können bei neuen Bewerber_innen von Anfang der Interessenbekundung an gemeinsam transparent thematisiert und reflektiert werden. Dabei kann angeführt werden, dass

- gerade für Familien alternative Verkehrsträger⁴ attraktiv sein können. Dies bestätigt auch die Erfahrung in anderen Projekten. Eine Wohnsiedlung mit einem solchen Mobilitätskonzept zieht Menschen mit diesem Hintergrund und Bedarf an, da das gelebte Beispiel offensichtlich erfolgreich ist;
- das ‚PrymPark-Mobilitätskonzept‘ flexibel ist, das auch Veränderungen im individuellen Bedarf zulässt (z. B. bei Zuzug neuer Bewohner_innen, bei beruflichem Bedarf, bei gesundheitlichen oder familiären Veränderungen);
- das Konzept im Rahmen der Erbpachtverträge verbindlich und nachhaltig verankert und die Zuteilung eines KFZ-Stellplatzes von der Wohnung unabhängig ist.

Quellen

Bundesverband Carsharing e.V.: <http://www.carsharing.de/> [Zugriff: 2005-11]

Carsharing Renningen: www.carsharing-renningen.de [Zugriff: 2005-11. Die Gruppe begann ihr Carsharing 1992 mit zwei Autos bei zehn Nutzern. Heute gehören ihr 140 Mitglieder an, die sich zehn Pkw mit einem Volumen von 140 000 km/Jahr teilen.]

Epp, Christian (2001): Rechtliche Gestaltung der Projekte autofreien Wohnens: Vortrag anlässlich einer Fachveranstaltung am 19. Juni 2001, in: <http://www.wohnen-ohne-auto.de> [Zugriff: 2005-11]

Lehmbrock, Michael (2003): „Kompakt – urban – grün“ und die Stellplatzpflicht? Vortrag und Diskussion, in <http://www.wohnen-ohne-auto.de> [Zugriff: 2005-11]

Münchener Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen: Beitrag zu einer Fachveranstaltung vom 16. Januar 2004 zu: Stellplatzpflicht und umweltpolitische Steuerung mit Dr. jur. Ulrich Smeddinck und Prof. Dr. jur. Heinrich Wolff

VCD, Verkehrsclub Deutschland (2005): Autofrei Leben. Fehlt was? – Themenheft: fairkehr – Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen; Oktober/November 2005, Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Hrsg.). fairkehr Verlagsgesellschaft mbH, Bonn.

Vaterstetter Auto-Teiler e.V.: www.carsharing-vaterstetten.de/ [Zugriff: 2005-11. Entsprechend der Dokumentation ersetzt ein Carsharing-Auto 6 bis 10 PKW]

Wohnen ohne Auto: <http://www.wohnen-ohne-auto.de> [Zugriff: 2005-10].

Wohnen plus Mobilität: <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de> [Zugriff: 2005-10].

Kontakte zu und Besuche bei autofreien Wohnprojekten:

Wohngenossenschaft München: <http://www.wogeno.de/>

Wohngenossenschaft Vauban-Freiburg, soziales und ökologisches Bauen: <http://www.genova-freiburg.de/>

Franz. Viertel in Tübingen, Modellhafte Praxisbeispiele stadtökologischer Maßnahmen und Projekte im Bereich Flächennutzungskonkurrenzen: <http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/flaechen/tuebingen>

Bonn, den 25. November 2005, überarbeitete Version 23. August 2006, 2. Überarbeitung August 2009
