



Thomas Stein

AUTOFREIES WOHNEN IM BESTAND

Das Beispiel Berlin

DISCUSSION PAPER

IVP-Discussion Paper 2016 (2)

Thomas Stein

Autofreies Wohnen im Bestand
Das Beispiel Berlin

Die IVP-Discussion Papers sind wissenschaftliche Arbeitspapiere mit einem vorläufigen Charakter und sollen den wissenschaftlichen Diskurs befördern. Stellungnahmen und Diskussionsbeiträge sind von den Autoren ausdrücklich erwünscht.

IVP-Discussion Papers are scientific working papers of a preliminary character aimed at promoting scientific discourse. Comments and contributions to the discussion are expressly desired by the authors.

Herausgeber:
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes

Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin

Telefon: +49 (0)30/314-25145

Fax: +49 (0)30/314-27875

Homepage: <http://www.ivp.tu-berlin.de/>

Institut für Land- und Seeverkehr
Fakultät Verkehrs und Maschinensysteme

Technische Universität Berlin

ISSN 2197-6341

Zitierweise:

Stein, Thomas (2016): Autofreies Wohnen im Bestand. Das Beispiel Berlin. IVP-Discussion Paper. Heft 2/2016. Berlin.

Zusammenfassung

Bei der Suche nach nachhaltigen Verkehrslösungen für die wachsenden Ballungsräume in Deutschland, aber auch weltweit, dominieren vielfach technische Lösungen die Debatte. Im Umgang mit der weiter wachsenden Verkehrsmenge, Flächenkonflikten, Herausforderungen durch Klimawandel, Ressourcenproblematik und demographischem Wandel, müssen jedoch auch weitere Aspekte betrachtet werden, um in Zukunft eine nachhaltige Mobilität in Städten für alle zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist das „autofreie Leben“ ein vielversprechender Lebens- und Mobilitätsstil, den es durch geeignete Maßnahmen auf Ebene der Stadt- und Verkehrsplanung zu unterstützen gilt. Eine Möglichkeit stellen die vor allem aus dem Neubau bekannten autofreien Wohnquartiere dar. Hier werden die Vorzüge des autofreien Lebens für die Bewohner in ihrer direkten Wohnumgebung erlebbar und durch begleitende Mobilitätsmaßnahmen gefestigt. Die Entwicklung bereits bestehender Wohnquartiere hin zu autofreien oder –armen ist ein nächster Schritt. Statistisch gesehen nimmt die Hauptstadt Berlin in Deutschland hinsichtlich autofreien Lebens eine Vorreiterrolle ein. Der hohe Anteil autofreier Haushalte, nicht nur in der Innenstadt, spiegelt sich jedoch nur unzureichend in der Stadt- oder Verkehrsplanung wider. Anhand einiger Initiativen in Berlin werden Chancen und Hemmnisse für die Realisierung von autofreien Wohnquartieren im Bestand sichtbar.

Abstract

The paper at hand discusses requirements and potential obstacles in the process of reshaping existing housing areas into car free settlements in inner-city Berlin as a contribution to sustainable urban and transport development. In 2002, a model project was executed by the Federal German Environmental Agency in Halle (Saale), in which an existing housing area was supposed to be reshaped during an urban regeneration process. Next to this, experiences of existing car-free initiatives in Berlin are also an important part for assessing beneficial resp. impeding factors for such a process. In addition, a closer look is taken into the district of Berlin-Prenzlauer Berg which stands out due to a high rate of car-free households and a high modal share of ecomobility. The discrepancy between the mobility of the people and the presence of cars in their living environment reveals a main issue when trying to implement car free housing measures.

While regulatory provisions and planning policies don't seem to be a severe obstacle for reshaping existing settlement into car free neighborhoods, political and communicative issues do so. The local majority of car-free households and their demand for a car-free or reduced environment must be portrayed in the struggle for urban space. Some inner-city districts of Berlin show good potential and possible majorities for reshaping urban space. While little success can be identified looking at the "car free-concept", a broader view reveals good practices which can also contribute to car-free housing and a corresponding development in some areas in Berlin.

Inhalt

1	Vorwort	1
2	Einführung	3
2.1	Negative Folgen des motorisierten Individualverkehrs in Berlin	4
2.2	Nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung am Beispiel von Berlin	8
3	Autofreies Leben und autofreies Wohnen	9
3.1	Besonderheiten autofreier Wohnquartiere.....	11
3.2	Bestandsprojekte contra Neubau	14
3.3	Modellvorhaben ‚Autoarmes Wohnen im Bestand‘	16
4	Autofreies Leben in Berlin	19
4.1	Autofreie ‚Bremer Höhe‘	22
4.2	Bewohnerbefragung ‚autofreie Bremer Höhe‘	25
5	Realisierungschancen von Bestandsprojekten in Berlin	35
6	Good Practice	41
7	Autoarme Umgestaltung in der ‚Bremer Höhe‘	45
8	Fazit	46
9	Literaturverzeichnis	48

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergleich der Flächeninanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsmittel (pro Person)	6
Abbildung 2: Beispielhafte Aufteilung des Straßenraums vor und nach einer autofreien Umgestaltung	11
Abbildung 3: Projektgebiet mit geplanten Umbaumaßnahmen durch den Bezirk an der Gethsemanekirche	20
Abbildung 4: Projektgebiet mit Umgestaltungsideen für die Manteuffelstraße in Berlin-Kreuzberg	21
Abbildung 5: Schema ‚Bremer Höhe‘	23
Abbildung 6: Gestaltungsidee für die Greifenhagener Straße zwischen Gneiststraße und Greifenhagener Straße.....	24
Abbildung 7: Übersicht Nutzungshäufigkeit einzelner Verkehrsmittel in der Bremer Höhe.....	25
Abbildung 8: Interessensbekundung an möglichen Mobilitätsangeboten zur Förderung der alternativen Mobilität in der Bremer Höhe.....	26
Abbildung 9: Bekanntheit von autofreien Wohnquartieren und grundsätzliche Bereitschaft für Maßnahmen zur autofreien Umgestaltung in der Bremer Höhe	29
Abbildung 10: Bewertung Konzeptbestandteil ‚Wegfall von einzelnen Parkflächen‘ . 30	
Abbildung 11: Umfang der Parkflächen, die für eine autounabhängige/ gemeinschaftliche Nutzung in der Greifenhagener Straße und Gneiststraße zur Verfügung stehen würden.....	32
Abbildung 12: Einschätzungen über Einfluss autofreier Wohnumgebung auf die Wohn- und Lebensqualität in der Bremer Höhe	33
Abbildung 13: Bereitschaft zur Kostenbeteiligung für Umbau oder Gestaltung eines autofreien Straßenraums.....	33
Abbildung 14: Bereitschaft zur autofreien Umgestaltung in der Bremer Höhe nach Haushalten mit und ohne Minderjährige.....	34
Abbildung 15: Beschilderung Spielstraße (links) und verkehrsberuhigter Bereich (rechts).....	41
Abbildung 16: Blick auf die Selkestraße vor und nach dem Umbau im Jahr 2009	42
Abbildung 17: ‚Parklet‘ in San Francisco.....	43
Abbildung 18: Beispielhafte Gestaltung einer größeren Mobilitätsstation mit verschiedenen Mobilitäts- und Serviceangeboten.....	44

1 Vorwort

Nachdem die bundesdeutsche Wohnungsbaupolitik in den letzten zwanzig Jahren weitgehend vernachlässigt wurde, sind die wohnungsbaupolitischen Versäumnisse der Vergangenheit mittlerweile ins öffentliche Bewusstsein gerückt. Das gilt insbesondere für Berlin, das in den nächsten Jahren mit einem rasanten Bevölkerungswachstum rechnet und bis zum Jahr 2030 voraussichtlich die 4 Millionen Grenze erreichen wird. Die weltweite Migration wird diese Entwicklung wahrscheinlich noch verschärfen.

Berlin sieht sich daher vor der Herausforderung, in kurzer Zeit viel neuen Wohnraum zu schaffen. Gleichzeitig hat man sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 eine klimaneutrale Stadt zu sein. Damit stellt sich die Frage, wie das zu erwartende Stadtwachstum nachhaltig gestaltet werden kann. Aufgrund des schnell wachsenden Handlungsdrucks und der daraus resultierenden Zeitnot droht jedoch ein für die zukünftige nachhaltige Stadtentwicklung zentrales Thema verloren zu gehen: Das enge Verhältnis von Wohnen und Verkehr.

Obwohl die Bedeutung des Wohnstandorts für die Verkehrsentwicklung seit langem wissenschaftlich belegt ist, gibt es bis heute kaum stadt- und verkehrspolitische Ansätze, die das enge Wechselverhältnis thematisieren und integrierte Lösungskonzepte entwickeln. Während aktuell viel von städtebaulicher Nachverdichtung die Rede ist, wird demgegenüber kaum thematisiert, wie der Verkehr in den hochverdichteten Innenstadtquartieren oder den neu zu bauenden Wohnsiedlungen zukünftig gestaltet werden soll. In Anbetracht der Bedeutung des Verkehrs als zweitgrößten CO₂-Produzenten und mit Blick auf die angestrebten Klimaziele, erscheint das fahrlässig.

Die Bundesregierung hat jüngst den neuen Baugebietstyp „Urbanes Gebiet“ vorgeschlagen, womit die rechtliche Grundlage geschaffen werden soll, Innenstadtquartiere mit Wohnraum nach zu verdichten und gleichzeitig mit Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben in kleinteiliger Nutzungsmischung zu entwickeln. Das Ziel ist die ‚Stadt der kurzen Wege‘, in der die wichtigsten Einrichtung ohne großen Verkehrsaufwand zu erreichen sind und die Abhängigkeit vom privaten Pkw gemildert wird: „Wir wollen, dass das Auto nicht mehr die dominierende Rolle im Stadtverkehr spielt. Wer Rad fährt, verbessert die Klimabilanz, vermindert die Schadstoffbelastung, benötigt deutlich weniger Fläche als der Autoverkehr und reduziert den Lärm in unseren Städten“ (BMUB 2015).

Mit dem hier zitierten Programm „Neues Zusammenleben in der Stadt“ reagiert die Politik auch auf neue Ansprüche der Stadtbürger_innen, deren Vorstellung städtischer Lebensqualität sich zunehmend wandelt. Einer vom Umweltbundesamt durchgeführten repräsentativen Befragung zufolge setzen sich über achtzig Prozent der deutschen Bevölkerung für verkehrsberuhigende Maßnahmen ein. In Stuttgart sprachen sich in einer Umfrage immerhin 26% der Bevölkerung für autofreie Stadtteile aus. Für den Tiroler Immobilienmarkt wurde gezeigt, dass die Bereitschaft

besteht, für Grundstücke in verkehrsberuhigten Zonen durchschnittlich vierzig Prozent mehr zu zahlen als für vergleichbare Objekte in benachteiligter Lage.

Der für Städte am wenigsten verträgliche Verkehr ist der Autoverkehr, vor allem aufgrund seines unverhältnismäßig großen Flächenverbrauchs. In Berlin sind die Kfz-Zulassungszahlen in den letzten Jahren wieder gestiegen, wie lässt sich diese Entwicklung bei einer wachsenden Stadtbevölkerung zukünftig eindämmen? Es gibt seit langem Bestrebungen, Wohnkonzepte zu entwickeln, die es den Bewohner_innen erlauben, auf den privaten Pkw zu verzichten, ohne ihre Mobilität einzubüßen. Die vorliegende Arbeit knüpft an diese Pionierarbeiten an, um am Beispiel von Berlin die Möglichkeiten und Grenzen autoarmer Wohnquartiere zu diskutieren. Sie möchte damit eine öffentliche Debatte über ein Thema anstoßen, das noch nicht auf der politischen Agenda steht.

Prof. Dr. Oliver Schwedes

2 Einführung

Bei der Bewältigung des Klimawandels spielt der Verkehr in Städten eine entscheidende Rolle. Am Beispiel Berlin wird dies deutlich. Gut 25 Prozent der gesamtstädtischen CO₂-Emissionen werden durch den Verkehr verursacht. Dabei stellt insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung eine große Herausforderung dar. Neben klimaschädlichen Gasen werden auch Belastungen in Form von hohem Flächenbedarf, hohem Unfallrisiko sowie Lärm- und Abgasemissionen vom MIV hervorgerufen. Maßnahmen für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sehen daher die Steuerung und Eindämmung des MIV zu Gunsten nachhaltigerer Mobilitätsformen vor (vgl. SenVerw. 2011a: XI). Vor dem Hintergrund der Ressourcenproblematik, sowie einer zunehmenden Verstädterung in der Welt und in Deutschland, gilt es hierfür tragfähige Konzepte zu finden. In dieser Debatte findet man eine starke Fokussierung auf technische Lösungen. Ein Blick auf Mobilitäts- bzw. Lebensstile ist jedoch ebenso wichtig (vgl. Butzin et al. 2013: 1).

Berlin hat unter den deutschen Großstädten die niedrigste Pkw-Besitzquote. Zudem liegt in einigen Bezirken Berlins der Modal-Split-Anteil des MIV bei gerade 16 Prozent (vgl. SenVerw. 2011b: o.S.). Neue Mobilitätsformen und -angebote und ein Wandel in der Einstellung zum Automobil unterstützen diesen Trend (vgl. Bratzel 2014: 97f.). In der Stadtstruktur spiegelt sich diese „Autoabstinenz“ mancher Innenstadtquartiere bisher selten wider (vgl. Christ et al. 2001: 1). Die Ausweisung von Fahrradstraßen und Busspuren, die Parkraumbewirtschaftung, die Anpassung der Stellplatzpflicht, Feldversuche mit Begegnungszonen oder klassische Spielstraßen sind im Fall von Berlin vereinzelte Ansätze einer ausgewogenen Flächen- und Verkehrsentwicklung.

Seit den 1990er Jahren gibt es auch weitergehende Ansätze. Meist auf städtischen Konversionsflächen gelegen, entstehen autofreie oder autoarme Neubauquartiere. Beispiele aus Köln (Stellwerk60), Freiburg (Vauban), Hamburg (Saarlandstraße) oder Amsterdam (GWL-Terrein) zeigen die vorhandene Nachfrage und Machbarkeit solcher städtebaulicher Ansätze. Das autofreie Wohnen bzw. autofreie Wohnquartiere, beides ist synonym verwendbar, verbinden gegenüber einer „klassischen“ autozentrierten Planung eine Vielzahl von Vorteilen:

„Autofreies Wohnen“ ist ein Weg zu einer nachhaltigeren Gestaltung des Verkehrsgeschehens. Wer unabhängig vom individuellen Autobesitz lebt, [...] und so seine Mobilität, [...] nachhaltig organisiert, soll dort die Vorzüge eines vom fahrenden und parkenden Autoverkehr befreiten Wohnumfeldes genießen können: mehr Ruhe, mehr Verkehrssicherheit, bessere Luftqualität, mehr Raum für Grün, mehr Bewegungsraum für den Fuß- und Radverkehr, mehr Freiraum für die Erwachsenen im öffentlichen Raum und mehr Spielraum für die Kinder im Freien“ (Reutter 2002: 2).

Auffällig ist, dass in Deutschland Vorhaben, die bestehende innerstädtische Wohnquartiere zu autofreien- oder armen Quartieren entwickeln, bis auf eine Ausnahme nicht realisiert wurden. Wie es gelingen kann ein solches Vorhaben unter

heutigen Bedingungen in Berlin zu realisieren soll im weiteren Verlauf betrachtet werden.

2.1 Negative Folgen des motorisierten Individualverkehrs in Berlin

Die autogerechte Stadt, als Leitbild aus den 60er und 70er Jahren, hat insbesondere die Städte in Westdeutschland geprägt. Es geht zu großen Teilen auf die Charta von Athen zurück, in der Anfang des 20. Jahrhunderts das Prinzip der städtischen Funktionsteilung von Arbeit, Wohnen und Freizeit manifestiert wurde. Einhergehend mit der raschen Ausbreitung des Automobils in den USA wurde diesem Leitbild mehr oder weniger zwingend das dazugehörige Verkehrsmittel zugeordnet. Der Rückbau von öffentlichen Verkehrsmitteln, die Schaffung innerstädtischer Autobahnen und die steuerliche und ordnungsrechtliche Förderung des motorisierten Individualverkehrs führten zu Mobilitätsroutinen, Stadt- und Raumstrukturen, die bis heute den privaten Pkw als unabdingbare Stütze der eigenen Mobilität festigen oder es so scheinen lassen. Suburbanisierung, Zersiedlung und Stadtflucht waren seither sich gegenseitig verstärkende Folgen dieser Stadt- und Verkehrsplanung (vgl. Knoflacher 1996: 20ff; Topp 2006: o.S.).

Seit den 60er Jahren hat sich die Zahl der zugelassenen Pkw in Deutschland verdoppelt. Damit einhergehend wurden immer mehr Autobahnen, Stadtstraßen und Umgehungsstraßen gebaut, um dem Anstieg des MIV leistungsfähige Infrastrukturen zu bieten. Mit dem Anstieg des (Schwer-)Lastverkehr auf den Straßen stoßen diese zunehmend an ihre Grenzen. Neben der Finanzierungsfrage für diese Infrastruktur stellt sich auch die grundsätzliche Frage des „weiter so?!“.

Einhergehend mit Deindustrialisierung und Tertiärisierung und der Aufwertung baulicher und sozialer Strukturen durch Förderprogramme hat sich in den letzten Jahrzehnten jedoch auch ein Trend zur Reurbanisierung, im Sinne einer erhöhten Attraktivität städtischer Zentren und städtischen Lebens, eingestellt (vgl. Brake et al. 2012: 278f.). Dies ist aus verkehrlicher Sicht und vor dem Hintergrund kompakter Siedlungsstrukturen positiv. Hier offenbart sich der Zusammenhang von Stadt- und Verkehrsplanung. Die integrierte Betrachtung der Wechselwirkungen zwischen diesen beiden Disziplinen ist daher ein wichtiger Aspekt der Planung. Bisher wirkt sich der Verkehr auf die Umwelt- und Lebensqualität in den Städten besonders negativ aus. Am Beispiel Berlin wird deutlich, welche Aspekte des motorisierten Individualverkehrs besondere Herausforderungen für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sind.

Lärm

Geräusche sind in der Stadt allgegenwärtig. Dabei leidet ein Großteil der Stadtbevölkerung unter ständigem, gesundheitsgefährdenden Verkehrslärm, der auf Dauer besonders schädlich ist und eine Reihe von Folgekrankheiten begünstigt. Neben Bahn- und Fluglärm in bestimmten Korridoren ist primär der motorisierte Verkehr der größte Lärmverursacher in Berlin.

„Besonders geräuschintensiv sind schwere Fahrzeuge wie Lkw und Busse, bei den Pkw fallen oft die SUV und Fahrzeuge mit sehr breiten Reifen mit hohen Geräuschemissionen auf. Während bei den Pkw bereits oberhalb 30 km/h die Rollgeräusche, die durch den Reifen-Fahrbahnkontakt entstehen, dominieren, stehen bei den Lkw im innerstädtischen Verkehr die Antriebsgeräusche im Vordergrund. Hinzu kommen Anfahr- und Bremsgeräusche an Kreuzungen“ (SenVerw. 2014b: 37).

Mit dem allgegenwärtigen Pkw-Verkehr wird auch der dadurch verursachte Lärm in der Stadt verteilt. Wenige Straßen sind vom motorisierten Individualverkehr befreit, so dass ein störender, wenn nicht sogar krankmachender Lärmpegel entsteht. Nachts sind in Berlin gut 300.000 Menschen von gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm belastet. Auf der Minderung des Lärms liegt daher ein besonderes Augenmerk. Maßnahmen gehen von Tempolimits über „Flüsterasphalt“ bis hin zu geräuscharmen Antrieben¹ (vgl. SenVerw. 2014b: 36f.).

Abgase/Emissionen

Die Belastungen der Städte durch Abgasemissionen sind bereits seit mehreren Jahrzehnten ein deutliches Problem. Verantwortlich für Smog-Alarm und hohe Stickstoffwerte war neben Industrieanlagen und Kohleöfen auch der motorisierte Individualverkehr. Durch die Einführung von Katalysatoren, bleifreiem Benzin und Rußpartikelfiltern wurde mit Hilfe technischer Lösungen eine Verbesserung herbeigeführt. Des Weiteren sind vor allem EU-Grenzrichtlinien ein entscheidender Treiber für die Luftqualitätsverbesserung in Städten. Die Umweltzone in deutschen Städten ist eine der bekanntesten Maßnahmen der letzten Jahre. Dabei zeigt sich, dass weiterhin insbesondere bei Feinstaub- und Stickoxidbelastungen die Grenzwerte überschritten werden und einzelne Autohersteller Abgasgrenzwerte nur unter Laborbedingungen einhalten. Auch Effizienzgewinne bei der Antriebstechnik haben bisher nicht zu einer Senkung der CO₂- Emissionen des Verkehrssektors beigetragen. Die klimaschädliche Wirkung u.a. des MIV bleibt also weiterhin sehr problematisch (vgl. UBA 2012: 36f.).

Unfallgefahr

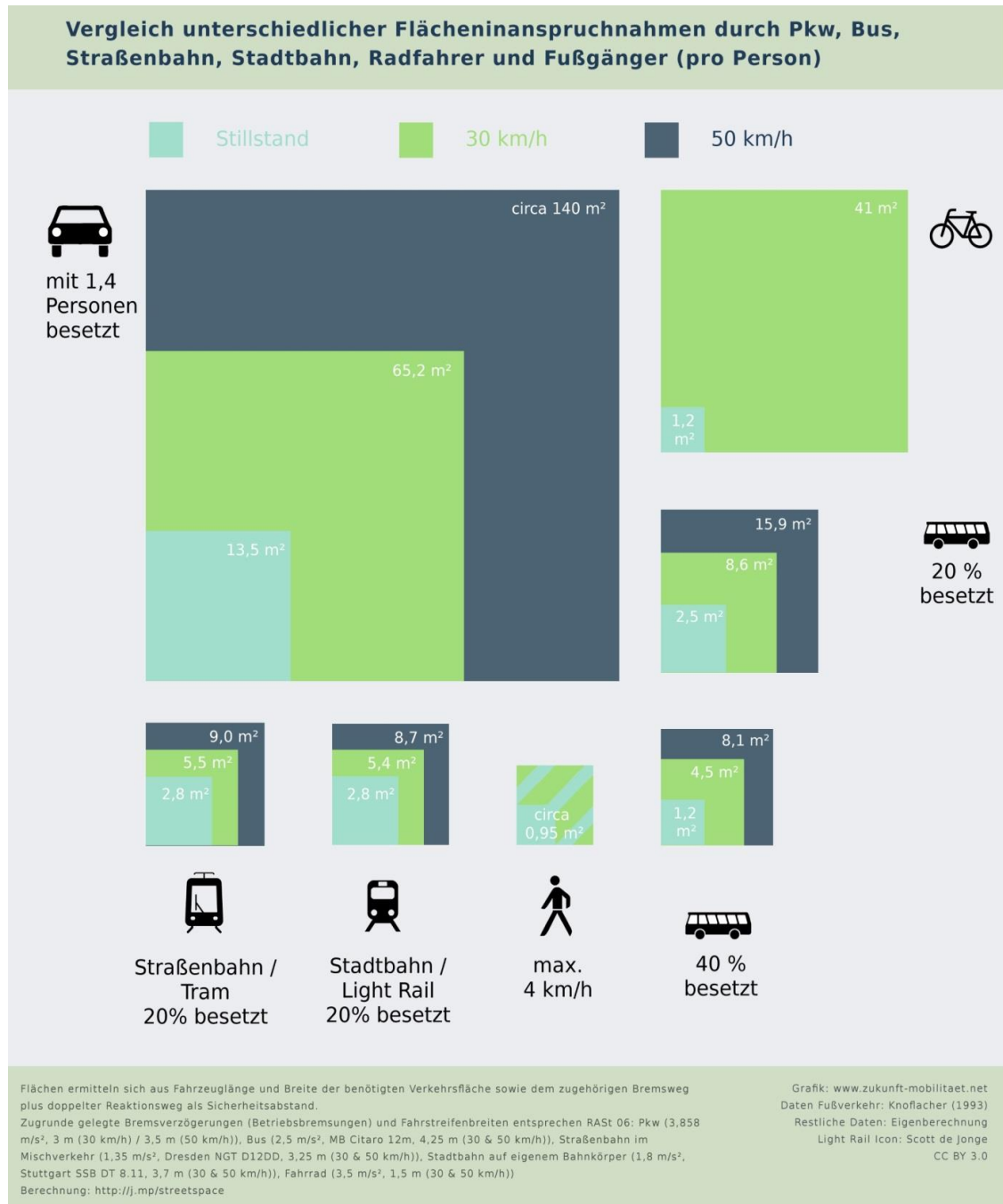
Ein weiterer Aspekt des Kraftfahrzeugverkehrs ist das Gefahrenpotenzial. Zwar ist die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren in Berlin kontinuierlich gesunken. Nach dem Rekordtiefstwert von 37 Verkehrstoten 2013 in Berlin stieg die Anzahl getöteter und schwerverletzter Unfallopfer 2014 wieder an. Hauptunfallverursacher sind überwiegend Pkw-Fahrer (70 Prozent), die Unfallopfer zumeist Fußgänger und Radfahrer. Besonders für die schwächsten Verkehrsteilnehmer stellt der motorisierte Verkehr ein hohes Gefährdungspotenzial dar. Neben Geschwindigkeitsüberschreitungen sind vor allem Abbiegefehler eine der Hauptunfallursachen zwischen Autos, Fußgängern und Radfahrern (vgl. Polizei Berlin 2015: o.S.).

¹ „Elektroautos können nicht pauschal als leise bezeichnet werden – ihre spezifischen Vorteile für den Lärmschutz liegen im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 25 km/h. In allen anderen Situationen sind sie genauso laut wie Fahrzeuge mit klassischem Verbrennungsmotor“ (UBA 2013: 4).

Flächenverbrauch

Der hohe Flächenbedarf des MIV ist ein weiterer negativer Aspekt. Die über 1,3 Millionen in Berlin zugelassenen Pkw bräuchten rein theoretisch eine Parkfläche von 17,5 km².

Abbildung 1: Vergleich der Flächeninanspruchnahme unterschiedlicher Verkehrsmittel (pro Person)



Quelle: Randelhoff 2014: o.S.

Dabei werden Pkw durchschnittlich nur 1 Stunde pro Tag bewegt, bei einer ebenfalls durchschnittlichen Besetzung von gerade 1,5 Personen. Die restliche Zeit parken sie und „verbrauchen“ wertvollen öffentlichen Raum² (vgl. Knoflacher 2001: 22). Problematisch ist auch der Platzbedarf während der Fahrt. Mit steigender Geschwindigkeit steigt auch der Flächenverbrauch (vgl. Randelhoff 2014: o.S.).

Um die Idee der autogerechten Stadt zu realisieren, bedarf es also viel Platz, der in Städten besonders begrenzt und wertvoll ist. Gerade der „ruhende Verkehr“ stellt auf öffentlichem Straßenland eine hohe Belastung dar und steht in Konkurrenz zu anderen Flächenansprüchen. Je nach Bezirk und Lage übersteigt in Berlin dabei die Nachfrage nach Parkständen das Angebot. In Prenzlauer Berg kommen so z.B. auf 27.800 Parkplätzen im öffentlichen Raum 38.900 zugelassene Kfz (vgl. Heinrichs 2015a: 10). Die größte Ineffizienz hinsichtlich des privaten Pkw-Besitzes wird beim Parken deutlich (vgl. Randelhoff 2013: o.S.). Zur Verbesserung der Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten für Anwohnende und den Lieferverkehr hat sich die sogenannte Parkraumbewirtschaftung in vielen deutschen Städten etabliert. Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme führt dieses Konzept jedoch zu keiner Verbesserung. Im Gegenteil wird der private Pkw-Besitz durch die erhöhte Chance auf einen Parkplatz vor der innerstädtischen Haustür attraktiver, insbesondere wenn die Kosten, wie im Falle von Berlin-Prenzlauer Berg, lediglich 2ct pro Tag betragen (vgl. Delatte et al. 2014: 27).

Neben dem Nutzungs- und Gerechtigkeitsaspekt der Flächeninanspruchnahme sind zusätzlich ökologische und klimatische Gesichtspunkte, besonders in hochverdichteten Stadtzentren, von Bedeutung. So können die natürlichen Funktionen³ von Freiflächen durch Bodenversiegelung nicht mehr gewährleistet werden und führen in Städten zu hohen Umwelt-, Hitze- und Gesundheitsbelastungen.

Externe Kosten

Neben den betriebswirtschaftlichen Kosten pro Kilometer für den Autobesitzenden, entstehen auch Kosten für die Allgemeinheit, die nicht durch Kfz-bezogene Steuern oder Abgaben abgegolten sind. Dies betrifft neben der Finanzierung der Straßeninfrastruktur insbesondere ungedeckte Unfallkosten, Kosten für Lärm- und Umweltverschmutzung sowie negative Auswirkungen auf das Klima. Daneben entstehen auch externe Kosten durch die (Energie-) Produktion von Fahrzeugen und deren Herstellung bzw. Entsorgung. Im europäischen Vergleich liegt Deutschland in Hinblick auf die externen Kosten des Autoverkehrs auf Platz 3, nur in Österreich und Luxemburg sind die Kosten noch höher (vgl. Becker et al. 2012: 33ff.).

² In Berlin haben 70% der innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings zugelassenen Kfz keinen privaten Stellplatz und parken auf öffentlichem Straßenland (vgl. Ahrens 2015: Tabelle 4.2).

³ z.B. Filterfunktion, Entwässerung, Kaltluftschneisen, CO₂-Aufnahme

2.2 Nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung am Beispiel von Berlin

Die Vermeidung und Verminderung dieser schädlichen Belastungen ist spätestens seit den 90er Jahren Hauptziel kommunaler Planungen im Stadtentwicklungs- und Verkehrsbereich. Dazu schrieb 2005 der Sachverständigenrat für Umweltfragen:

„Trotz Fortschritten in Teilbereichen, insbesondere durch technische Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffe, hat sich die Umweltproblematik im Verkehrssektor bisher nicht entspannt. Die durch den Straßenverkehr verursachten Folgeschäden an Gesundheit und Umwelt sind nach wie vor unakzeptabel hoch. Ohne politische Gegenmaßnahmen sind weiterhin ein sehr hohes Wachstum im Güterverkehr und ein moderates Wachstum im Personenverkehr zu erwarten“ (Sachverständigenrat für Umweltfragen 2005: 1).

Am Beispiel Berlin wird deutlich, wie breitgefächert die Handlungsziele für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung sind. Der Senat hat in verschiedenen Planwerken verkehrliche Entwicklungen analysiert und Maßnahmen zur umweltverträglichen (Re-)Organisation formuliert. Dabei liegt ein Hauptaugenmerk auf dem MIV, der möglichst stadt- und umweltverträglich abgewickelt werden soll. Vor allem der nicht-notwendige und Durchgangs-Kfz-Verkehr soll aus der Innenstadt herausgehalten werden. Ferner wird auch auf die „Gestaltung des ruhenden Verkehrs“ gesetzt. Ziele sind in diesem Rahmen u.a.:

- Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätschancen sozial und ökonomisch benachteiligter Gruppen
- Veränderung des Modal Split im Personenverkehr bis 2025 auf mindestens 75 Prozent im Umweltverbund (Gesamtstadt), auf mindestens 80 Prozent im Umweltverbund in der Innenstadt (innerhalb S-Bahn-Ring)
- Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung (Fzghm) um 10 Prozent bis 2025 auf gesamtstädtischer Ebene
- Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen um 25 Prozent von 2008 auf 2025
- Minderung der Lärmbelastung in Hauptnetzstraßen für 100.000 Anwohner, die nächtlichen Pegeln oberhalb 60db(A) ausgesetzt sind; keine Lärmbelastungen oberhalb 60db(A)
- Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten des Jahres 2008 um mindesten 40 Prozent bis 2025 (vgl. SenVerw. 2011a: 45ff.).

Aus dieser Auswahl werden die ökologischen, ökonomischen und sozialen Zieldimensionen für eine nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung sichtbar. Mit Blick auf individuelle Mobilitätsentscheidungen wird deutlich, dass die Wohnstandortwahl und das Wohnumfeld einen entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und Mobilitätsroutinen haben. Inwiefern in diesem Zusammenhang autofreies Wohnen zu einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung beitragen kann, wird im Folgenden dargestellt (vgl. Gross 2013: 34ff.).

3 Autofreies Leben und autofreies Wohnen

Bisher konzentrierte sich die wissenschaftliche Betrachtung autofreier Wohnquartiere vor allem auf autofreie Neubauquartiere und das autofreie Leben generell. Abgesehen von einigen Konzepten, wie den ‚Nicht-Autobesitzer-Straßen‘ in den 1980er Jahren oder ‚sozialen Fußgängerzonen‘, ist autofreies Wohnen intensiv ab Mitte der 1990er Jahre untersucht worden (vgl. Heil 2008: 26). Im Zuge des Wandels vom Verständnis von Stadt und den deutlicher werdenden Auswüchsen einer autozentrierten Planung wurden alternative Wohn- und Quartiersmodelle gesucht. Als Grundlage für die Entwicklung autofreier Wohngebiete ging es zunächst um die Frage, wie und wo autofreies Leben stattfindet und welche Bedürfnisse autofreie Haushalte haben.

Exemplarisch für solche Untersuchungen steht die Dissertation von Ulrike Reutter und Oscar Reutter ‚Autofreies Leben in der Stadt‘ (1996). Die beiden Autoren haben sich erstmals intensiv mit dem autofreien Leben in Deutschland auseinandergesetzt. Dabei ging es sowohl um die Sozialstruktur als auch um die Frage nach den Gründen für den Autoverzicht und die Alltagsorganisation autofreier Haushalte. Neben der Forderung nach aktiver Förderung autofreier Haushalte waren die konzeptionellen Überlegungen zur Umsetzung autofreier Wohnquartiere im Bestand bemerkenswert.

Den intensiven theoretischen Betrachtungen folgten Mitte der 90er Jahre praktische Umsetzungsversuche für autofreie Neubauquartiere. Neben gescheiterten Projekten, u.a. in Bremen-Hollerland, wurden bis in die frühen 2000er Jahre mehrere erfolgreiche Quartiere in Freiburg, Hamburg, München und Wien gebaut. Im Vorlauf der Expo 2000 waren auch einzelne Bestandsprojekte dabei, die im Rahmen städtebaulicher Erneuerungsprozesse umgesetzt wurden (vgl. Heil 2008: 30f.). Ein Modellprojekt mit autofreiem bzw. autoarmen Ansatz wurde von Anfang an durch Oscar Reutter (2002) wissenschaftlich begleitet. Die daraus entstammenden Erkenntnisse sind für die folgende Betrachtung der Realisierungschancen autofreier Bestandsprojekte in Berlin sehr wertvoll. Nach dieser Hochzeit der Autofrei-Idee gab es nur noch vereinzelte und eher kleinere Projekte. Insbesondere in Österreich und der Schweiz erfreut sich die Idee aber konstantem wissenschaftlichen und gesellschaftlichen Interesse (vgl. Heil 2008: 113; VCÖ 2015: o.S.).

Das Konzept des autofreien Wohnens bzw. der autofreien Wohnquartiere ist primär als Angebot für bewusst autofrei-Lebende gedacht. Um die positiven Effekte dieses Mobilitätsstils auch den Haushalten in ihrer Wohnumgebung erlebbar zu machen, sind autofreie Quartiere ein geeignetes Mittel. Mit Blick auf demographische Merkmale autofreier Haushalte wird deutlich, dass es sich nicht um einen homogenen Personenkreis handelt. Autofreie Haushalte findet man in unterschiedlichen Haushaltszusammensetzungen, Altersgruppen und Einkommensschichten. Dafür gibt es unterschiedliche Ursachen.

Neben gesundheitlichen oder altersbedingten Gründen für einen Autoverzicht ist gerade bei einkommensschwachen Haushalten die Kostenfrage entscheidend. Während in dieser Gruppe eher das niedrige Einkommen zum Autoverzicht zwingt, ist es bei anderen eher ein starkes Umweltbewusstsein und damit eine bewusste Entscheidung zum Autoverzicht. Auch rein rationelle Kosten-Nutzen-Erwägungen können eine Begründung für den Verzicht auf den eigenen Pkw sein (vgl. Reutter et al. 1996: 50f.). Abgesehen von der Motivation oder dem Zwang zum autofreien Leben hat dieser Mobilitätsstil gegenüber reiner Automobilität positive Effekte auf Umwelt und Verkehr (vgl. Becker et al. 2012: 22). In diesem Zusammenhang erscheint die Förderung autounabhängiger Mobilität, auch in Form von autofreien Wohnquartieren, als sinnvolles Instrument einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Am Beispiel der Berliner Innenstadt (S-Bahn-Ring) wird deutlich, dass über die Hälfte der Haushalte und teilweise bis zu 3/4 der Anwohnenden einzelner Stadtteile autofrei leben, ohne dass sich dies z.B. sichtbar in Straßen- und Raumgestaltung niederschlägt (vgl. SenVerw. 2014a: 20; Ahrens 2015: Tabelle 2.2). Autofreie Haushalte befinden sich also nicht nur in speziell angelegten autofreien Quartieren in der Mehrzahl.

Diese Diskrepanz eröffnet theoretisch die Möglichkeit für eine alternative, autofreie Gestaltung der Wohnumgebung in bestehenden Quartieren. Im Folgenden sollen die Bestandteile und Qualitäten solcher Quartiere näher betrachtet werden, um so den Beitrag für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung deutlich zu machen.

Grad der Autofreiheit

Bei der Beschreibung von Wohnquartieren, in denen man auf einen restriktiven bzw. besonders regulierten Umgang mit dem (privaten) Autoverkehr setzt, differenziert man in der Regel zwischen drei Typen. Der kleinste gemeinsame Nenner zwischen diesen ist der Verzicht von Stellplätzen in unmittelbarer Nähe der Wohneinheiten. Die weiteren Abstufungen beziehen sich vor allem auf Zufahrtsregeln, rechtliche Vereinbarungen über den Pkw-Besitz der Anwohnenden, alternative Mobilitätsangebote, den Stellplatzschlüssel, und die Kostentransparenz bei den Herstellungskosten für Stellplätze (vgl. Heil 2008: 32ff; Melia 2010: o.S.).

Autofreie Wohnquartiere werden ausschließlich von nicht-autobesitzenden Haushalten bewohnt. Das Quartier verfügt über nur wenige Stellplätze am Quartiersrand für Besucher und ggf. den Carsharing-Anbieter. Der ortsübliche Stellplatzschlüssel wird wesentlich vermindert. Erschlossen wird das Quartier zu Fuß oder per Fahrrad, die Zufahrt ist jeweils streng limitiert auf z.B. Versorgungs- und Einsatzfahrzeuge. Flankierend gibt es eine Reihe von Mobilitätsangeboten. Die Autofreiheit wird z.B. im Grundbuch, während der Bauphase als Projektziel oder auch vertraglich festgehalten und zur Bedingung für zukünftige Mieter oder Wohnungseigentümer gemacht (vgl. Christ et al. 2001: 3). Beispielhaft für ein solches Quartier ist das autofreie Wohngebiet Stellwerk60 in Köln oder das Projekt Messestadt Riem in München.

Autoarme Wohnquartiere unterscheiden sich von autofreien Quartieren vor allem im Umgang mit dem Autobesitz. Es gibt keine Verzichtserklärung als Voraussetzung für das Anmieten oder den Kauf einer Wohneinheit im Quartier. Stattdessen wird primär auf Anreize zum Verzicht auf das private Auto gesetzt: so werden z.B. die Kosten für einen etwaigen Stellplatz von den Benutzern getragen und nicht wie üblich als Teil der Gesamtinvestition berechnet. Die konsequente Sichtbarmachung und Trennung der Kosten für den Autobesitz ist ein Hauptbestandteil solcher gemischten Konzepte. Durch die räumliche Gestaltung, alternative Mobilitätsangebote und die „Vorbildfunktion“ autofreier Haushalte wird der Autobesitz tendenziell weiter verringert. Das Quartier in Freiburg Vauban steht stellvertretend für den autoarmen Ansatz.

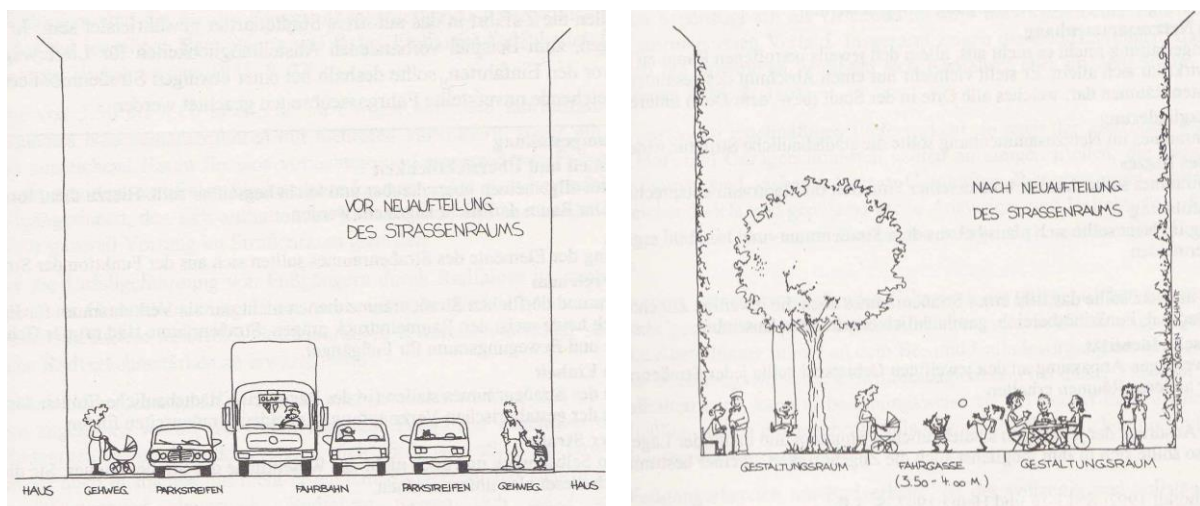
Stellplatzfreie Wohnquartiere haben vor allem optischen autofrei-Charakter und sind der „loseste“ Typ autofreier Siedlungen. Stellplätze gibt es nach ortsüblichem Stellplatzschlüssel am Quartiersrand oder in Tiefgaragen. Auch die Zufahrtsregelungen sind weniger streng als bei den vorgenannten Typen. Fehlende Anreize oder Alternativen zum Autobesitz unterstützen des Weiteren weit weniger ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Die Wirkung stellplatzfreier Siedlungen bezieht sich vor allem auf die Freiraumgestaltung und das fehlende Auto unmittelbar „vor der Haustür“. Dieser Typ wird jedoch nicht weiter betrachtet.

3.1 Besonderheiten autofreier Wohnquartiere

Autofreie Wohnquartiere zeichnen sich durch einige Besonderheiten gegenüber im üblichen Maße vom Autoverkehr geprägter Quartiere aus. Mit dem Verzicht auf eine umfassende private Motorisierung können diverse Vorteile für die Anwohnenden generiert werden. Für eine erfolgreiche Realisierung bedarf es dabei aber auch einiger planerischer und rechtlicher Maßnahmen (vgl. Christ et al. 2001: 87ff.).

Städtebauliche Qualitäten

Abbildung 2: Beispielhafte Aufteilung des Straßenraums vor und nach einer autofreien Umgestaltung



Quelle: Reutter et al. 1996: 68

Durch die Reduzierung von Straßeninfrastruktur und Stellplatzflächen kann in autofreien Wohnquartieren anstatt dessen ein höherer Flächenanteil für Grün- und Gemeinschaftsanlagen verwendet werden. Daneben können auch dichtere Bebauungsstrukturen realisiert werden, ohne dabei Wohnqualität einzudämmen. Des Weiteren erfahren vor allem Erdgeschoßflächen eine Aufwertung und können vielseitig für Gemeinschaftsaktivitäten im Quartier und darüber hinaus genutzt werden. So werden die Qualitäten des autofreien Quartiers auch für quartiersfremde Menschen erfahrbar. Der öffentliche Raum ist für eine Vielzahl von Menschen zugänglich und nicht auf die reine Abwicklung des Verkehrs limitiert. Durch die Autounabhängigkeit erfährt zudem die Nahmobilität eine höhere Bedeutung und Versorgungseinrichtungen und -angebote liegen tendenziell näher am Wohnort. So sind autofreie Wohnquartiere auch ein wichtiger Beitrag zum Leitbild der ‚Stadt der kurzen Wege‘ (vgl. Christ et al. 2001: 107).

Autounabhängige Mobilität

Ein wichtiger Baustein eines erfolgreichen autofreien Wohnquartiers ist die Förderung und Sicherung der autounabhängigen Mobilität. Als erste Maßnahme ist dabei der Standort des Projekts zu berücksichtigen. Je zentraler desto besser funktioniert die autounabhängige Mobilität. Zusätzlich helfen sowohl ein umfangreiches Mobilitätsmanagement und Mobilitätsdienstleistungen als auch planerische Maßnahmen, die z.B. die Anbindung an den ÖPNV oder adäquate Rad- und Fußverkehrsverbindungen berücksichtigen. Die Zusammenarbeit mit einem Carsharing-Anbieter oder der lokalen Verkehrsgesellschaft sind jeweils lohnende Kooperationen sowohl für das Unternehmen als auch die Anwohnenden. Neben vergünstigten Nahverkehrstickets sind auch gemeinsame Fahrradfuhrparks mit speziellen Lastenrädern o.ä. als zusätzliches Mobilitätsangebot im Quartier denkbar.

Regelungen zur Autofreiheit

Je nach Grad der Autofreiheit gibt es unterschiedliche Instrumente den Autobesitz im Quartier zu regeln. In autoarmen Siedlungen als Mischform zwischen autobesitzenden und nicht-autobesitzenden Haushalten werden oftmals Absichtserklärungen in Miet- oder Kaufverträge eingearbeitet. Durch die Autoverkehrsfreiheit im Quartier sowie der Kostenersparnis bei Stellplatzverzicht werden so eher Anreize und weniger Verpflichtungen zur Autofreiheit verwendet. Daneben gibt es auch städtebauliche Vereinbarungen die eine Autoabstinenz in komplett autofreien Vierteln vorsehen. Die rechtliche Verbindlichkeit solcher Autoverzichtserklärungen sind jedoch immer wieder Diskussionspunkte innerhalb der Siedlungen wenn sich Anwohnende doch für den Autokauf entscheiden. So scheinen Anreize und Alternativen zur Automobilität erfolgsversprechender zu sein, um die Vorteile der autofreien Wohnquartiere zu realisieren und aufzuzeigen.

Stellplätze

Hinsichtlich der Stellplätze und der nötigen Flächen ergeben sich in autofreien Siedlungen, vor allem im Neubau, viele Vorteile gegenüber anderen Quartieren. Die Stellplatzsatzung regelt die zu errichtende Anzahl an Stellplätzen bei einem Bauvorhaben. Je nach Bundesland bzw. Kommune variiert der sog.

Stellplatzschlüssel, der in der Regel zwischen 0.5 bis 1.0 Stellplätze pro Wohneinheit vorsieht. In bestimmten Fällen kann die Stellplatzbaupflicht durch Ablösezahlungen „umgangen“ werden. Dabei schwankt der Betrag für einen nicht errichteten Stellplatz je nach örtlichen Bestimmungen zwischen 5.000 bis 15.000 Euro.

Bei autofreien oder autoarmen Bauvorhaben wirkt die Stellplatzbaupflicht als besonderer Kostentreiber, da meist gar keine oder zumindest weit weniger Stellplätze benötigt werden. Mit speziellen Regelungen für autofreie Wohnquartiere werden solche Bauvorhaben finanziell entlastet und gleichzeitig nachhaltige Mobilitätskonzepte unterstützt. Die Kostenersparnis durch nicht notwendige Stellplatzherstellung bzw. -ablösung ist somit ein wichtiger Vorteil bei autofreien Neubauquartieren. Übereinkünfte über reduzierte Stellplatzbaupflichten sind jedoch stets an den Einzelfall gekoppelt und nur langsam werden die Landesbauordnungen in dieser Hinsicht flexibilisiert. In Bremen z.B. kann bei Neubauvorhaben die Stellplatzzahl durch ein geeignetes Mobilitätskonzept reduziert werden. In Baden-Württemberg werden seit 2015 explizit „wettergeschützte Fahrradstellplätze“ gefordert, die zudem ein Viertel der Kfz-Stellplätze ersetzen können. Berlin stellt einen Sonderfall dar, da es als einziges Bundesland seine Kfz-Stellplatzbaupflicht in den 1990er Jahren abgeschafft hat. Die Anwendung und Ausgestaltung der Stellplatzsatzungen in den jeweiligen Bundesländern entscheidet also maßgeblich über die Erfolgchancen autofreier Wohnquartiere.

Verkehrs- und Stadtentwicklung

In Hinblick auf eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung können autofreie Wohnquartiere einen positiven Beitrag liefern. Die überdurchschnittliche Autofreiheit hat nicht nur in den Quartieren selbst, sondern auch darüber hinaus positive Auswirkungen. Da viele Anwohnende eher nachhaltige Mobilitätsentscheidungen treffen und diese aktiv gefördert und unterstützt werden, beeinflusst das auch das gesamte Stadt- und Verkehrsgefüge. Auf Grund der geringen Anzahl von Wohneinheiten in vielen autofreien Quartieren sind diese Auswirkungen eher limitiert. Größere Bauvorhaben könnten jedoch auch über die unmittelbare Quartiersumgebung positive Effekte hervorrufen (vgl. Baier et al. 2004: 62). Die alternative Bauweise und Raumaufteilung in autofreien Wohnquartieren sind Merkmale, die auch über die Neubauprojekte hinaus auf Interesse stoßen. Günstige Baukosten durch den Wegfall von Stellplätzen sorgen z.B. für günstigeren Wohnungsneubau. Weniger Verkehrslärm, weniger Abgase, weniger Verkehrsunfälle, mehr Grün- und Freiflächen, Begegnungsräume für die Anwohnenden und gute Nahversorgungsmöglichkeiten sind Aspekte, die auch im Rahmen von Stadterneuerungsvorhaben eine wichtige Rolle spielen. Autofreie Wohnquartiere ziehen dies bereits bei der Planung und dem Bau in Betracht und berücksichtigen dabei sowohl stadtplanerische als auch verkehrliche Aspekte des Quartiers. Bestandteile und Erfahrungen aus autofreien Wohngebieten können also durchaus auch für bestehende Quartiere u.a. bei Stadterneuerungsvorhaben nützlich und anwendbar sein, um Ziele einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung zu erreichen (vgl. Schmidt et al. 2013: 14).

Mit unterschiedlichen Ansätzen werden autofreie Wohnquartiere realisiert und regulieren dabei mal mehr, mal weniger konsequent den Autobesitz und die Präsenz des MIV. Gerade diese Präsenz und damit auch die Quartiersgestaltung scheint ein wichtiger Aspekt zu sein, wenn es darum geht autofreies Wohnen als nachhaltige Mobilitäts- und Lebensform zu etablieren.

„Die autoreduzierten Stadtteile verändern durch die (graduell unterschiedliche) Herausnahme des Autos als den Raum und dessen Nutzung präjudizierende Kraft die Wahrnehmung und Bedeutung des Wohn- und Stadtraumes. Dies schlägt sich insbesondere in der neuen Rolle der Straße, der Erdgeschosszone, der Gebäude, sowie der freien Flächen im Quartier nieder. Mit der Betonung auf die Wohn-, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten eines Stadtteils kehrt sich der eingeübte Blick auf den Zusammenhang von Stadt und Mobilität um“ (Christ et al. 2001: 107).

Ferner macht:

„[...] autofreies Wohnen [...] die große Gruppe der autofrei lebenden Menschen sichtbar und bringt sie ins öffentliche Bewusstsein. Gelungene Modellstadtteile zeigen, dass „Autoverzicht“ kein Verzicht an Lebensqualität sein muss und sogar erstrebenswert sein kann. Der Unterschied zwischen autofreien und konventionellen Gebieten macht Probleme des massenhaften Autoverkehrs sichtbar und trägt so zu einer Reduktion der Akzeptanz dieser Phänomene bei“ (Koerdt 2002: 23).

Die positiven Erfahrungen aus den bestehenden autofreien bzw. –armen Neubauquartieren in Freiburg, Wien oder München zeigen das Potenzial für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung. Auch anhand der eingangs angeführten Handlungsziele des Berliner Senats lassen sich die Überschneidungen zwischen jenen und den Vorteilen und Qualitäten autofreien Lebens und autofreier Wohnquartiere erkennen (vgl. Nobis 2003: 2ff; Moser et al. 2008: 13ff; Ornetzeder et al. 2008: 12f; Ernst 2008: 7f; VCÖ 2015: o.S.).

3.2 Bestandsprojekte contra Neubau

In autofreie Neubauquartiere ziehen Haushalte, die von vornherein an einem solchen Quartier interessiert sind bzw. die Bedingungen für einen etwaigen Autobesitz akzeptieren. Im Gegensatz dazu besteht bei Bestandsvorhaben die Bewohnerschaft aus autofreien und autobesitzenden Haushalten. Je nach Stadt und Wohnlage schwankt dabei das Verhältnis zwischen autofreien und autobesitzenden Haushalten. In Berlin gibt es stadtweit über 40 Prozent autofreie Haushalte, innerhalb des S-Bahn-Rings ist dieser Wert sogar noch höher. Eine solche Bewohnerstruktur im Bestand ist also ähnlich der eines autoarmen Wohnquartiers. Für eine entsprechende autofreie Wohnumfeldgestaltung und alternative, autounabhängige Mobilitätsangebote sind theoretisch genügend Interessenten vorhanden. Dennoch gibt es im Gegensatz zum Neubau wesentlich mehr Partikularinteressen zu beachten, die im Zweifel weit entfernt von autofreien oder autoarmen Wohnquartieren als Zielsetzung sind. Auch bei der Betrachtung autofreier Haushalte gilt es u.a. zu beachten, ob es sich um eine freiwillige oder erzwungene Autofreiheit

handelt. Je nachdem werden sich auch unter autofreien Haushalten unterschiedliche Meinungen und Interessen herausstellen. Im Bestand einen Konsens zu finden ist also eine entscheidende Aufgabe. Zwar ist dies auch bei Neubauquartieren zwischen Baugruppenmitgliedern nötig, tendenziell aber einfacher, da von vornherein ein mehr oder weniger klares gemeinsames Ziel vorhanden ist.

Gerade hinsichtlich einkommensschwacher Haushalte spricht einiges für eine Umsetzung autofreier Wohnquartiere im Bestand. Unter anderem im Hinblick auf das Thema Umweltgerechtigkeit ergeben sich einige Synergien. Geringere Umwelt- und Gesundheitsbelastungen sowie eine bessere Frei- und Grünflächenverfügbarkeit können so auch für Menschen gesichert werden, die sich Belastungen weniger einfach durch einen Umzug entziehen können. Gleichzeitig ist die Sicherung autounabhängiger Mobilität besonders für einkommensschwache Haushalte wichtig und ermöglicht soziale Teilhabe. Hinsichtlich des demographischen Wandels und der Barrierefreiheit in der Stadt sind zudem Überschneidungen mit autofreien Wohnquartieren im Bestand denkbar.

Im Gegensatz zu Neubauquartieren ist die Finanzierung für eine autofreie Umgestaltung im Bestand etwas anders gelagert. Im Neubau wird die Investitionsentscheidung für die Errichtung der Wohneinheiten und der Quartiersgestaltung meist von einem Investor oder einer Investorengruppe getroffen. Im Bestand geht es weniger um die Schaffung neuen Wohnraums, sondern eher um die Gestaltung des Umfelds und die Förderung autounabhängiger Mobilität. Dabei gibt es je nach Größe des potenziellen Umgestaltungsgebiets eine Vielzahl unterschiedlicher Eigentümer. Wie und von wem anschließend die Maßnahmen finanziert werden ist somit von Fall und Fall unterschiedlich. Je weniger Ansprechpartner dabei berücksichtigt werden müssen, desto wahrscheinlicher ist ein Konsens über mögliche Maßnahmen. Wird bei der Umgestaltung auch das öffentliche Straßenland einbezogen, bieten sich Kopplungen mit geplanten Maßnahmen an für die eine autofreie Umgestaltung berücksichtigt werden kann. Neben einem Steuergeldanteil könnten sich ggf. auch die Anwohnenden und Eigentümer, als Nutznießer eines autofreien oder -armen Umfelds, an der Finanzierung beteiligen.

Mit Blick auf die Flächenproblematik, gerade im innerstädtischen Bereich, erscheint die Umsetzung autofreier Neubauquartiere nur ein geringes Umsetzungspotenzial zu haben. Im Gegensatz dazu haben bestehende Quartiere, Kieze, Straßenzüge oder Wohnblöcke schon allein quantitativ ein höheres Potenzial. Dies gilt umso mehr für Gebiete mit hohem Anteil autofreier Haushalte. Bei einer Umgestaltung im Bestand ist der Umgang mit Parkständen, also Stellplätzen im öffentlichen Raum, eine entscheidende Herausforderung. Bei autofreien Neubauquartieren ist der Stellplatz eine private Angelegenheit; die Kosten sind transparent bei den Baukosten aufgeführt. Im Gegensatz dazu gibt es in bestehenden Quartieren eine Vielzahl von Parkständen, die z.T. kostenlos zur Verfügung gestellt werden und eine „privilegierte Nutzung des Straßenraumes“ (Bracher 2011: o.S.) im Rahmen des Gemeingebrauchs darstellen. Vor allem typische Gründerzeitquartiere sind meist von

allen Seiten durch öffentliche Straßen eingefasst und verfügen nur über wenig oder kaum Freiraum. Eine Debatte über die Nutzung und Gestaltung öffentlichen Straßenlands ist daher ein Kernpunkt bei der Schaffung autofreier Bestandsquartiere, ebenso wie die Betrachtung des potenziellen Umgestaltungsgebiets. Diese ersten Überlegungen zeigen bereits einige mögliche Schwierigkeiten bei der Schaffung autofreier Wohnquartiere im Bestand. Auch die Tatsache, dass es bisher kein durchschlagend erfolgreiches autoarmes Bestandsprojekt gibt, zeigt die Diskrepanz zwischen theoretischer Machbarkeit und praktischer Umsetzung.

3.3 Modellvorhaben ‚Autoarmes Wohnen im Bestand‘

Mit dem Modellvorhaben *Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle (Saale)* hat das Umweltbundesamt zusammen mit dem Wuppertal Institut einen wissenschaftlich begleiteten Feldversuch zur Umgestaltung eines Quartiers zu einem autoarmen Wohngebiet durchgeführt. Oscar Reutter hat im Abschlussbericht „7 Schlüsselfaktoren für den Projekterfolg“ (Reutter 2002: 81) formuliert, die im Folgenden als eine Grundlage für die Betrachtung von Umsetzungschancen in Berlin dienen. Diese Faktoren sind das Endergebnis einer 3-jährigen Modellphase, bei der:

„[a]m Johannesplatz in Halle/Saale [...] erstmalig [versucht wurde] in Deutschland [...] in einem bestehenden innerstädtischen Wohngebiet einen langfristig angelegten Stadterneuerungs- und Mobilitätsmanagementprozess einzuleiten, um das ursprünglich im üblichen Maße vom Autoverkehr geprägte Wohngebiet mit der Zeit zu einem autoarmen und möglicherweise autofreien Wohngebiet zu entwickeln. Dieser Umgestaltungsprozess wird getragen von einer Public-Private-Partnership der Stadt Halle und der Wohnungsgenossenschaft „Bauverein für Kleinwohnungen e.G.“, der fast alle Wohnungen am Johannesplatz gehören, und wird in intensiver Partizipation mit der Anwohnerschaft am Johannesplatz verwirklicht“ (Reutter 2002: VIII).

Während zu Beginn ein autofreies Bestandsquartier entwickelt werden sollte, stellte sich im Laufe des Prozesses heraus, dass ein autoarmer Ansatz zunächst praktikabler ist. Probleme mit der Vermietung an autofreie Haushalte, sowie die schwierige Akzeptanzbildung bei autobesitzenden Haushalten machten relativ schnell deutlich, dass ein gestuftes Verfahren für einen Projekterfolg adäquater ist. Zielstellung war es nunmehr ein System autofreier und autoarmer Straßenzüge zu gestalten und autounabhängige Mobilität zu unterstützen (vgl. Reutter 2002: VIII). Die tatsächlichen Ergebnisse des Modellprojektes halten sich hinsichtlich einer autofreien Wohnumfeldgestaltung in Grenzen. Lediglich ein 50 Meter kurzes Teilstück wurde tatsächlich autofrei gestaltet. Im Hinblick auf die Förderung auto-unabhängiger Mobilität konnten zumindest ein ‚Mieter-Ticket‘ und eine Carsharing-Station im Quartier implementiert werden. Maßnahmen, die vor allem den ruhenden Verkehr zurückgedrängt hätten konnten nicht realisiert werden. Auch der Anteil der autofreien Haushalte im Projektgebiet konnte nicht wesentlich erhöht werden.

Die Erfahrungen aus dem Umsetzungsprozess geben wichtige Hinweise für die Betrachtung unter heutigen Bedingungen in Berlin. Dabei ist mit Blick auf die eingangs erwähnten Autofrei-Konzepte deutlich geworden, dass ein gemischtes, also autoarmes Wohnquartier ebenfalls positive Auswirkungen auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung hat (vgl. Nobis 2003: 3f; Baier et al. 2004: 61f.). Somit ist der zentrale Unterschied zwischen dem ‚autofrei‘- und ‚autoarm‘-Konzept, die vertraglich festgeschriebene Autofreiheit, bei der Umsetzung eines Bestandsprojekts vernachlässigbar.

Die Schlüsselfaktoren aus dem Modellvorhaben im Überblick:

Projektentwicklung im Stadterneuerungsprozess

Zur Entwicklung eines autoarmen bzw. auf Dauer sogar autofreien Wohnquartiers im Bestand bedarf es einer langfristigen, stufenweisen Planung und Durchführung im Rahmen eines Stadterneuerungsprozesses. Mehrjährige Entwicklungsprozesse sind bei der Realisierung von Bestandsprojekten vorzusehen. Dies beinhaltet vor allem Geduld und einen langen Atem bei der Verfolgung des Leitbilds und der positiven Kommunikation. Mit kleinen Schritten hin zu einer autounabhängigen Mobilität und Umgebung kann dieser Prozess gelingen. Dabei gilt es stets die Projektziele und den Status zu reflektieren und nachzusteuern.

Wohnungsvermietung an autofreie Haushalte

Hinsichtlich der Bewohnerstruktur im Modellvorhaben ist die vertragliche festgelegte Vermietung an autofreie Haushalte ein weiterer Schlüsselfaktor. Nur Haushalte, die auf ein eigenes Auto verzichten sollen ins Quartier einziehen, um so eine kritische Masse zu erreichen, die die wohnumfeldbezogenen Maßnahmen unterstützt und als Mehrwert betrachtet. Dies setzt allerdings voraus, dass genügend Mieter zur Verfügung stehen, die bereit wären unter diesen Bedingungen in das Quartier zu ziehen. Gibt die Nachfrage dies jedoch nicht her und gibt es zudem eine hohe Leerstandquote in der Umgebung, so kann der Vermieter diese Praxis auf Grund ökonomischer Zwänge kaum durchsetzen. Je weniger autofreie Haushalte schließlich in das Gebiet zuziehen, desto gewichtiger ist das Interesse der autobesitzenden Haushalte.

Entschlossene Public-Private-Partnership

Eine Public-Private-Partnership wird im Modellvorhaben als besonders wichtig angesehen. Gemeint ist im konkreten Fall die Zusammenarbeit der Wohnungsbaugenossenschaft und der Stadt Halle im Rahmen eines Stadterneuerungsprozesses. Dabei wird eine „schriftliche Rahmenvereinbarung“ vorgeschlagen, in der das „Projektgrundkonzept“ festgelegt wird, sodass für beide Seiten Ziele und Maßnahmen absehbar sind. Gleichzeitig ist für die Projektkoordination eine Person vorzusehen, die sämtliche Maßnahmen und Planungen zentral steuert.

Intensive Partizipation und positive Projektkommunikation

Während der Modellphase hat sich gezeigt, dass eine aktive Projektkommunikation sehr wichtig ist. Durch die tiefgreifenden Veränderungen hinsichtlich der

Alltagsmobilität der Anwohnenden stellt dies einen Kernpunkt für den Projekterfolg dar. Wichtig ist die kontinuierliche, professionelle und örtlich präsente Kommunikation. Dabei ist insbesondere ein „ergebnisoffener Dialog“ durchzuführen, der alle Beteiligten gleichermaßen zu Wort kommen lässt. Ebenso wichtig ist die „positive Projektkommunikation“, die besonders den Mehrwert und die Qualitäten autoarmer Wohnquartiere betont.

„Damit werden für die Projektintention kontraproduktive Diskussionen um die mietvertragliche ergänzende Festschreibung eines dauerhaften Automobilverzichts überflüssig“ (Reutter 2002: 82).

Die richtige Standortwahl

Beim Schlüsselfaktor ‚richtige Standortwahl‘ geht es vor allem um die Mobilitätsalternativen zum Auto und eine möglichst zentrale städtische Lage. Ein gutes Nahversorgungsangebot ist dabei ebenso wichtig wie die Nähe zum Arbeitsplatz und die Erreichbarkeit beider mit dem ÖPNV, zu Fuß oder dem Rad. Des Weiteren sollte das Quartier eine reine Wohnfunktion haben, um so nicht auf Belange von Gewerbe oder Industrie Rücksicht nehmen zu müssen. Auch die Eigentümerstruktur spielt bei der Standortwahl eine Rolle. Im Hinblick auf die Kooperation vor Ort und einen zentralen Ansprechpartner sind auch die möglichst homogenen Besitzverhältnisse des designierten autofreien Quartiers von Bedeutung.

Flächenhaftes und differenziertes autoverkehrsreduziertes Wohnumfeldkonzept

Der richtigen Standortwahl folgend, muss die Umgestaltung eines Gebietes auf eben jenen angepasst sein. Als Ergebnis des Modellvorhabens wird ein flächenhaftes und differenziertes autoverkehrsreduziertes Wohnumfeldkonzept vorgeschlagen, bestehend aus einem System autofreier, autoarmer und verkehrsberuhigter Straßenabschnitte unterschiedlicher Qualitätsstandards. Die z.T. sehr kleinteilige Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten soll zum einen zur Akzeptanz beitragen und zum anderen praktikable und flexible Lösungen zur Gestaltung des notwendigen motorisierten Verkehrs Vorschub leisten.

Förderung einer autounabhängigen Mobilität

Einhergehend mit den Standortfaktoren gilt es auch die Förderung von autounabhängigen Mobilitätsalternativen zu berücksichtigen. Diese können sowohl mit der richtigen Standortwahl bereits gegeben sein, als auch durch konkrete Maßnahmen im Gebiet gefördert werden. Die Möglichkeiten reichen von einer Implementierung von Sharing-Angeboten für Anwohnende (Fahrräder, Lastenräder, Autos, Transporter, etc.) über Lieferkonzepte und Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur für das autofreie Wohnquartier, bis hin zu ‚Mieter-Tickets‘, die es Mieterinnen und Mietern erlauben zu Sonderkonditionen den ÖPNV zu nutzen. Die Verbindung von wohnumfeldbezogenen Maßnahmen und haushaltsbezogenen Maßnahmen ist ein wichtiger Faktor bei der Umsetzung autofreier Wohnquartiere und stellt einen entscheidenden Unterschied zu reinen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dar.

4 Autofreies Leben in Berlin

Berlin bietet auf den ersten Blick gute Voraussetzungen für ein Leben ohne privates Auto. Die polyzentrische Struktur, ein dichtes ÖPNV-Netz, kurze Wege für Freizeit, Arbeit und Versorgung sind gute Bedingungen für eine autounabhängige Mobilität (vgl. Brake et al. 2012: 282f.). Hinzu kommt eine Vielzahl von Carsharing-Anbietern, die sowohl mit stationsbasierten als auch nicht-stationsbasierten Angeboten eine gute Möglichkeit für eine flexible Pkw-Nutzung schaffen (vgl. SenVerw. 2014a: 23; Neumann 2015: o.S.). Auch ein Blick auf die Verkehrsstatistik verrät, dass viele Berlinerinnen und Berliner ohne Auto im Alltag auskommen. Nicht nur die geringe Pkw-Besitzquote sondern auch der Blick auf den Modal Split, insbesondere in der Innenstadt, bestätigen bereits eine praktische Umsetzung autofreien Lebens (vgl. SenVerw. 2011b: o.S.).

Es gab in den 1990er und frühen 2000er Jahre einige Versuche autofreie Wohngebiete im Neubau in Berlin umzusetzen. Auf dem ehemaligen Schlachthof an der Storkower Straße wurde jedoch ebenso wenig ein autofreies Wohnprojekt realisiert, wie auf dem Gelände des heutigen BND-Standortes an der Chausseestraße in Berlin-Mitte (vgl. Dierkes 1998: o.S.). Als autoarme Neubauquartiere führt die Transferstelle Mobilitätsmanagement des ILS Dortmund drei kleinere Projekte (zw. 16-50 Wohneinheiten) in Berlin auf (vgl. Bäumer et al. 2008: o.S.). Aktuell geplante Projekte, die sich bisher noch im Entwurfsstadium befinden, sind u.a. ein autofreies Quartier auf dem Gelände des ehemaligen Flughafen Berlin-Tempelhof, auf der Lohmühleninsel in Berlin-Kreuzberg sowie am Ostkreuz in Berlin-Friedrichshain. Viele der Neubauprojekte scheitern bisher sowohl an den finanziellen Hürden eines Neubauprojekts als auch am Flächenzugang, der insbesondere in den letzten Jahren in Berlin ein größeres Problem beim Wohnungsneubau darstellt.

Neben den Neubauinitiativen gibt es auch Initiativen, die ihre bestehenden Quartiere zu autofreien bzw. autoarmen umwandeln wollen. Dabei geht es ihnen vor allem um eine alternative Straßengestaltung, die mehr Freiräume und Sicherheit für die Anwohnenden schafft. Beispielhaft dafür stehen die Bürgerinitiative Gethsemaneplatz in Prenzlauer Berg, sowie die Initiative Autofreies Kreuzberg.

Bürgerinitiative Gethsemaneplatz

Die Bürgerinitiative (BI) Gethsemaneplatz hatte im Jahr 2009 im Rahmen des Weltspieletags⁴ ihre Bemühungen für eine autofreie Umgestaltung der Straßen um die Gethsemanekirche in Berlin-Prenzlauer Berg gestartet. Die historisch bedeutsame Kirche steht inmitten typischer Blockrandbebauung und ist von allen Seiten durch Straßen flankiert. An der nord-östlichen Straßenecke befindet sich ein

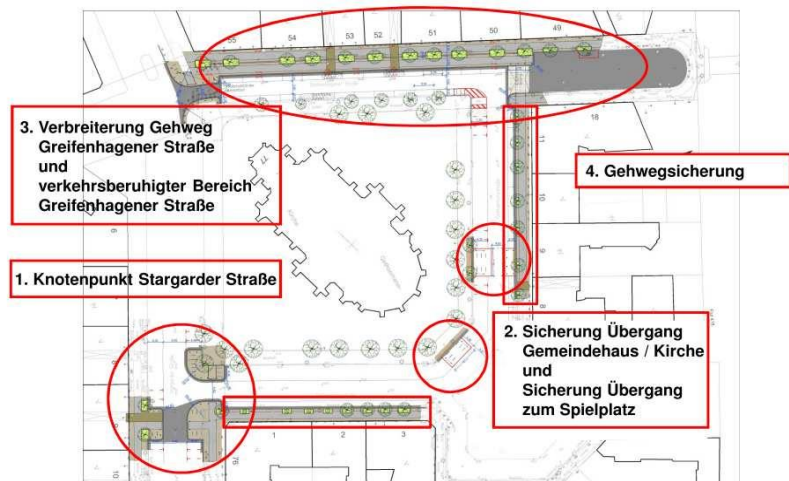
⁴ „Gemeinsam mit seinen Partnern im Bündnis für das Recht auf Spiel ruft das Deutsche Kinderhilfswerk e.V. jedes Jahr dazu auf, sich mit Aktionen am 28. Mai vor Ort zu beteiligen. Alle Initiativen erhalten Informationsmaterial und Handreichungen für die Durchführung ihrer Aktionen“ (Deutsches Kinderhilfswerk 2015: o.S.).

stark frequentierter Spielplatz, der eine wichtige Motivation für die Projektinitiierung darstellte. Die ursprüngliche Projektidee umfasste eine Begegnungszone in der Stargarder Straße und die Sperrung der drei verbleibenden Straßen um die Kirche herum. Ein zusätzliches Mobilitätskonzept sah die Initiative nicht vor. Mit Hinweis auf die reichhaltigen Carsharing und ÖPNV-Angebote und den ohnehin sehr geringen Anteil autobesitzender Haushalte wurde dieser Teil eines autofreien bzw. autoarmen Projekts ausgespart.

Eine Befragung aus dem Jahr 2011 ergab unter den Anwohnenden eine grundsätzliche Bereitschaft für die Pläne der Bürgerinitiative. Einzelne Befürchtungen betrafen vor allem mögliche Ruhestörung in der Nacht und eine erhöhte Müllproblematik (vgl. Zöller et al. 2011: 2f.). Der grundsätzlich positiven Stimmung für eine alternative Straßengestaltung standen einige kritische Stimmen gegenüber, die vor allem den Mangel an Parkplätzen anführten. Um hier einen Konsens zu schaffen, wurde seitens der BI eine abgewandelte Projektidee in Form einer ‚temporären Spielstraße‘ vorgeschlagen. Anstatt der zunächst angedachten dauerhaften und kompletten Autobefreiung der Straßen rund um die Kirche sollte lediglich ein Teil der Gethsemanestraße einmal pro Woche für einige Stunden als Spielstraße ausgeschildert werden. So wären umfangreiche Investitionen für einen Umbau des Straßenraums unnötig und gleichzeitig die Nutzung aller Parkstände außerhalb der „Spielzeiten“ möglich.

Dieser Kompromissvorschlag wurde jedoch nicht weiter diskutiert und auch die Umfrageergebnisse im weiteren Verlauf der Planungen nicht berücksichtigt. Zwar wurde vom Bezirk noch ein Mediationsverfahren für das Gebiet um die Gethsemanekirche eingeleitet, jedoch kurze Zeit später wieder eingestellt. Zeitnah wurde nun die Planung

Abbildung 3: Projektgebiet mit geplanten Umbaumaßnahmen durch den Bezirk an der



Quelle: Bentfeld 2014: o.S.

für das Gebiet vom Bezirk übernommen und die Bauarbeiten Ende 2015 abgeschlossen. Neben den üblichen Stadtsanierungsmaßnahmen, wie Gehwegvorstreckung/-sanierung und Bordsteinabsenkung, ist zumindest an der Greifenhagener Straße ein Flächenzugewinn für Fußgänger in Form eines überbreiten Gehwegs zu konstatieren. Der neu geschaffene verkehrsberuhigte Bereich am nördlichen Ende der Greifenhagener Straße ist des Weiteren für Kinderspiel vorgesehen. Wie dies jedoch im Alltag mit den weiteren Funktionen dieses Straßenabschnittes zusammengeht (Lieferverkehr, Zufahrt zu Tiefgarage,

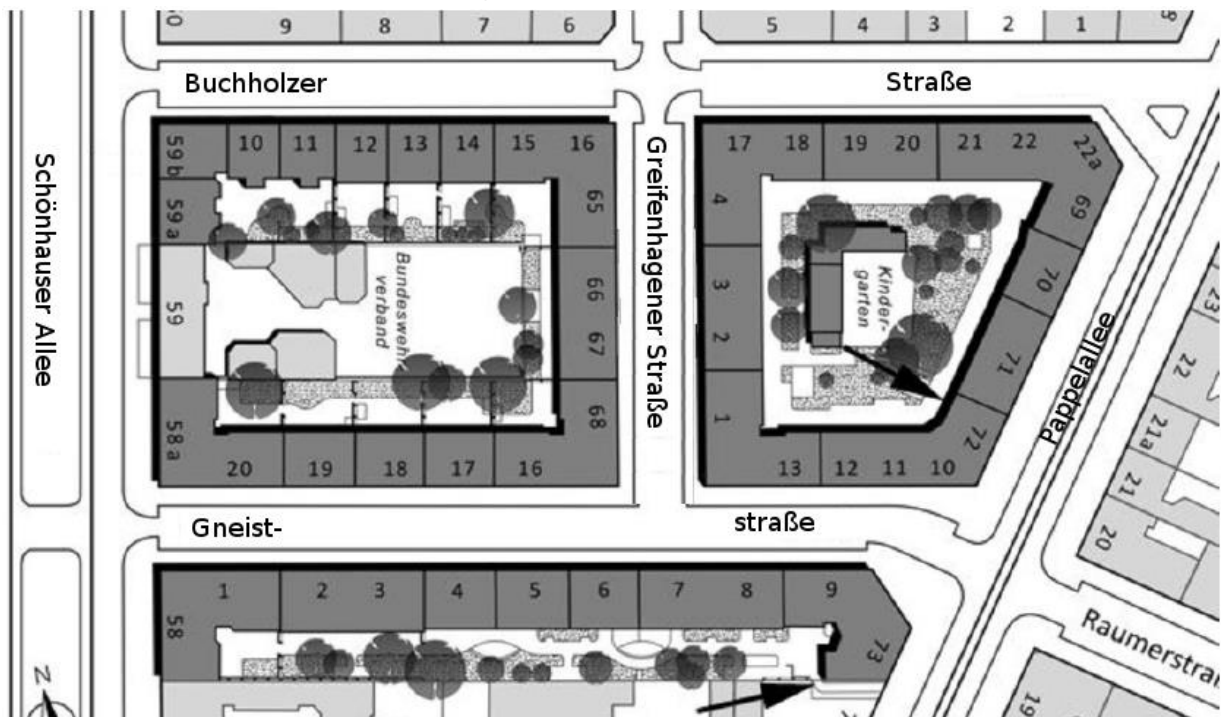
Eine weitere Initiative in Berlin verfolgt eine autofreie Straße im Bezirk Berlin-Kreuzberg. Die Manteuffelstraße soll nach den Ideen der Initiative zu einer „beruhigten Kiezstraße“ werden, die lediglich von Versorgungs- und Notfallfahrzeugen befahren werden darf. Parkstände sind nicht vorgesehen und werden für anderweitige Nutzungen umgewandelt. Die Vorschläge umfassen hierfür Spielgeräte für Kinder, Fahrradständer, eine „Bollerwagenbox“, Sitzmöglichkeiten und Beete (vgl. Abbildung 4). Die Anwohnenden sind tendenziell für eine Umwidmung, sehen jedoch ähnlich wie bei der BI Gethsemaneplatz die Gefahr, dass es in der ohnehin sehr touristischen Gegend durch die Steigerung der Aufenthaltsqualität zu vermehrter Ruhestörung und Müllproblemen kommt. Die Umwandlung in eine „beruhigte Kiezstraße“ wurde 2014 von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen. Auf der Grundlage eines Verkehrsgutachtens und einer intensiven Beteiligung der Anwohnenden soll die Umsetzung weiter präzisiert werden. Das Verkehrsgutachten stellte im Quartier einen sehr hohen Anteil nicht-autobesitzender Haushalte fest. Weniger als 20 Prozent der Anwohnenden besitzen ein Auto und lediglich 17 Prozent der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Im umgebenden übergeordneten Straßennetz sind Anzahl der Pkw und Anzahl der Fahrräder pro 24h teilweise auf fast identischem Niveau. Die Teilspernung des Abschnitts würde jedoch nur unter Berücksichtigung des gesamten Verkehrsgefüges im Quartier funktionieren, um z.B. Mehrbelastungen durch erhöhten Parksuchverkehr oder Verkehrsverlagerungen zu minimieren (vgl. Heinrichs 2015b: o.S.).

4.1 Autofreie ‚Bremer Höhe‘

Ein weiteres autofrei-Projekt wird im Berlin Prenzlauer Berg verfolgt. Bewohner der Wohnungsbaugenossenschaft Bremer Höhe wünschten sich für ihre Wohnumgebung eine Verkehrsberuhigung und haben dazu im Rahmen eines Mieterworkshops im Jahr 2010 ein Konzept erstellt. Dieses sah u.a. einen autofreien Straßenabschnitt vor, sowie weitere Maßnahmen zur Lärminderung und Flächenumnutzung im öffentlichen Straßenraum.

Mit Blick auf die bisherigen Erkenntnisse aus dem Modellvorhaben in Halle (Saale) wird die theoretische Eignung des Quartiers für eine autoarme Umgestaltung deutlich. Die typische, unter Denkmalschutz stehende Berliner Blockrandbebauung aus dem 19.Jh. bzw. Anfang 20.Jh. besteht aus mehreren Mehrfamilienhaus-Wohnblöcken. Mit 460 Wohnungen stellt die namensgebende Bremer Höhe den größten zusammenhängenden Bestand der Wohnungsbaugenossenschaft dar.

Abbildung 5: Schema ‚Bremer Höhe‘



Quelle: Ahrend et al. 2011: o.S.

Durch die „exklusive“ Lage an zwei Straßenabschnitten sind eine Reihe von Wohnumfeldmaßnahmen im öffentlichen Straßenland denkbar (vgl. Abbildung 5). Besonders vorteilhaft erscheinen vor allem der Standort und der zentrale Ansprechpartner im Untersuchungsgebiet. Durch die innerstädtische Lage innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings ist bereits eine wichtige Grundlage für autofreie Wohnquartiere gegeben: kurze Wege zu Versorgungseinrichtungen und weiteren Zielen, die gut per ÖPNV, zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Dies spiegelt sich auch im Mobilitätsverhalten im gesamten Stadtteil Prenzlauer Berg und bei den Mietenden in der Bremer Höhe wider. Die Autobesitzquote ist gering und die Affinität zu autounabhängiger Mobilität ist vorhanden (vgl. SenVerw. 2011b: o.S.; Ahrend et al. 2011: 53f.).

Wohnumfeldkonzept „Bremer Garten“

Aus Anlass eines Aufrufs des Berliner Senats für das Modellprojekt ‚Begegnungszonen‘ hatte sich die genossenschaftsinterne AG Verkehr mit dem Wohnumfeldkonzept „Bremer Gärten“ für eine Umsetzung beworben. Im Rahmen eines Mieter-Workshops wurden dabei mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Umfeldgestaltung entwickelt (vgl. Abbildung 6; Bremer Höhe 2010: o.S.). Diese beziehen sich auf die Buchholzer Straße, die Greifenhagener Straße und die Gneiststraße. Schönhauser Allee und Pappelallee sind auf Grund der höheren verkehrlichen Bedeutung aus der Betrachtung ausgenommen. Ziele der Umgestaltung waren die Neuordnung der Straßenzüge hinsichtlich eines ausgewogenen Flächenverhältnisses für Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr, eine allgemeine Verkehrsberuhigung der Bremer Höhe und

die Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit. Hierbei ist vor allem die Schaffung eines autofreien Straßenabschnitts interessant.

Abbildung 6: Gestaltungsidee für die Greifenhagener Straße zwischen Gneiststraße und Greifenhagener Straße



Quelle: Bremer Höhe 2010: o.S.

Die Greifenhagener Straße wird im Konzept für den privaten Pkw-Verkehr gesperrt. Lediglich in Sonderfällen oder für Versorgungs- und Notfallfahrzeuge bleibt der Zugang gesichert. Durch den Wegfall sämtlicher Parkstände und der Anhebung der Straße auf ein Niveau entsteht eine Art Fußgängerzone, die durch Stadtmöblierung und Begrünung ergänzt wird. Im Kreuzungsbereich der Greifenhagener Straße und Gneiststraße würde ebenfalls durch Aufpflasterung eine Verkehrsberuhigung geschaffen, die zusätzlich die Idee der Begegnungszone aufgreift. Weitere Maßnahmen zielten auf die Förderung alternativer Mobilitätsformen abseits des privaten Pkw ab, allen voran durch Schaffung attraktiver Fahrradabstellmöglichkeiten und Carsharing-Parkplätze.

Seit dem Entwurf des Konzepts im Jahr 2010 hat sich bereits einiges in der Bremer Höhe verändert. Beim Umbau der Gneiststraße wurden vereinzelt Bestandteile aus dem Konzept aufgenommen. So wurde der Kreuzungsbereich Gneiststraße/Greifenhagener Straße durch Gehwegvorstreckungen eingeengt und eine Art Platz mit Sitzmöglichkeiten und Fahrradständern geschaffen. Zudem fielen weitere Parkstände zugunsten von Fahrradabstellmöglichkeiten in der Greifenhagener und Gneiststraße weg (vgl. Stahl 2012: o.S.). Auch Carsharing-Parkplätze wurden an der Ecke Greifenhagener Straße/Buchholzer Straße durch den Bezirk eingerichtet. Neben den „typischen“ Stadtsanierungsmaßnahmen Gehwegvorstreckung und -sanierung sind vor allem die Fahrradabstellplätze hervorzuheben, die zumindest einen kleinen Beitrag hinsichtlich einer autounabhängigen Nutzung des öffentlichen Straßenlandes darstellen.

4.2 Bewohnerbefragung ‚autofreie Bremer Höhe‘

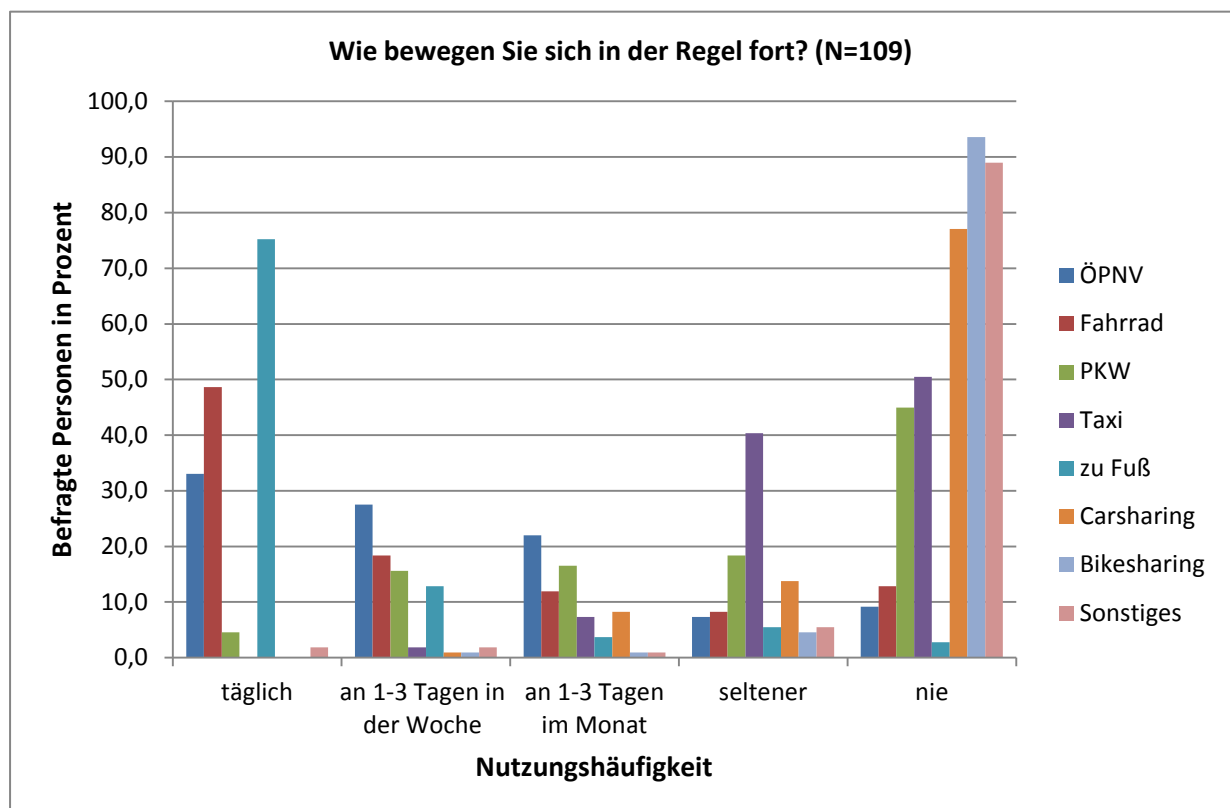
Im Rahmen einer Fragebogenerhebung wurde das Mobilitätsverhalten und explizit die Einstellungen gegenüber einer autoarmen Umgestaltung auf Grundlage des entwickelten Wohnumfeldkonzepts in der Bremer Höhe abgefragt. Im Folgenden werden die Ergebnisse der nicht-repräsentativen Anwohnendenbefragung⁵ aus dem Frühjahr 2015 vorgestellt. Diese ermöglichen einen Einblick in grundlegende Konfliktlinien und Einstellungen gegenüber einer autoarmen bzw. autofreien Wohnumfeldgestaltung auf Nachfragerseite.

Mobilitätsverhalten

Die Befragung ergab in der Bremer Höhe eine Fahrradbesitzquote von 90 Prozent und eine Autobesitzquote von 34 Prozent. Ein ÖPNV Monats- oder Jahresticket besitzen 47 Prozent der befragten Personen. Dahinter folgen Mitgliedschaften beim Carsharing mit 21 Prozent und Bikesharing mit lediglich 7 Prozent.

Neben der Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel offenbart auch die Verkehrsmittelnutzung in der Bremer Höhe ein intermodales Mobilitätsverhalten und eine Affinität zum Umweltverbund. Täglich oder an 1-3 Tagen in der Woche nutzt nur die Hälfte der Autobesitzenden den eigenen Pkw. Die andere Hälfte nutzt den eigenen Pkw nur an 1-3 Tagen im Monat oder gar seltener.

Abbildung 7: Übersicht Nutzungshäufigkeit einzelner Verkehrsmittel in der Bremer Höhe



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

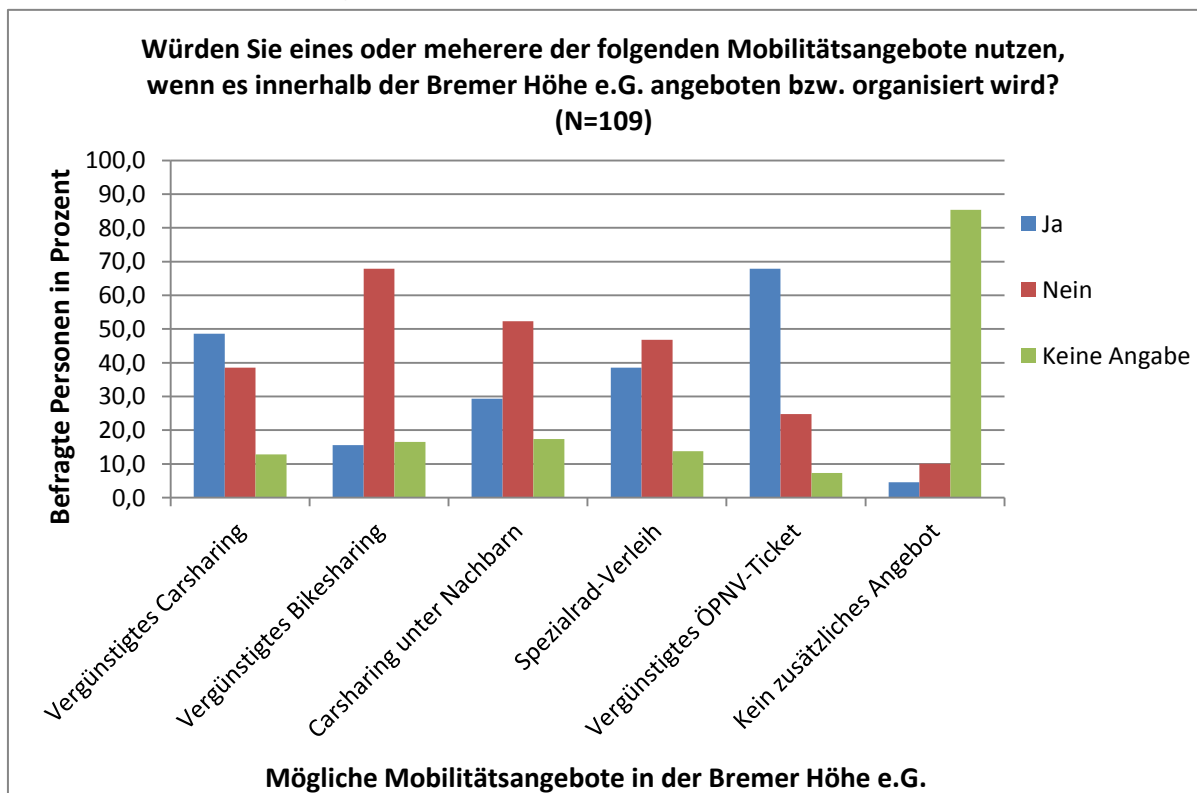
⁵ Im Rahmen der Befragung wurde 1 Fragebogen pro Haushalt (insgesamt 460 HH) in der Bremer Höhe verteilt. Davon kamen 109 Fragebögen vollständig ausgefüllt zurück, was einer Rücklaufquote von 23,7% entspricht.

Bei der täglichen Fortbewegung aller Haushalte dominieren vor allem der ÖPNV und das private Fahrrad. Weitere Alternativen sind mit deutlich geringerer Nutzungshäufigkeit Carsharing und das Taxi. Analog zu den geringen Mitgliederzahlen bei Bikesharing-Unternehmen ist die Nutzungshäufigkeit dieses Mobilitätsangebots, ähnlich wie ‚Sonstige‘, nur marginal (vgl. Abbildung 7). Die erhobenen Daten aus der Bremer Höhe decken sich auch mit Daten aus dem gesamten Prenzlauer Berg und zeigen ein hohes Potenzial für die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsalternativen. Besonders bemerkenswert ist die teilweise geringe Nutzung des privaten Pkw, die die Möglichkeit für eine weitere Verringerung des Pkw-Bestands in der Bremer Höhe eröffnet.

Alternative Mobilitätsangebote

Um Mobilität auch ohne den privaten Pkw zu gewährleisten bedarf es unter anderem attraktiver Alternativen. Ein erfolgsversprechender Ansatz sind sogenannte ‚wohnbegleitende Mobilitätsdienstleistungen‘. In diesem Rahmen bietet der Vermieter neben dem klassischen Mietverhältnis weitergehende Vertragsbestandteile an. Der Vermieter als Großkunde kann bestimmte Konditionen mit Mobilitätsdienstleistern vereinbaren oder z.B. andere Angebote zentral organisieren. Mobilitätsdienstleister erhalten so Zugang zu einem großen Kundenstamm, Vermieter können ihren Bestand mit Zusatzleistungen besser vermarkten und Kunden profitieren im besten Falle von günstigen und gut organisierten Mobilitätsangeboten (vgl. Gogol 2007: 43f.).

Abbildung 8: Interessensbekundung an möglichen Mobilitätsangeboten zur Förderung der alternativen Mobilität in der Bremer Höhe



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

Es zeigt sich, dass es in der Bremer Höhe ein eher mäßiges Interesse an den vorgeschlagenen zusätzlichen Dienstleistungen gibt (vgl. Abbildung 8). Bei weitem favorisiert wird von über zwei Dritteln der Befragten das vergünstigte ÖPNV-Ticket. Dieses Angebot gab es bereits Anfang 2000 in Berlin. Ähnlich wie beim ‚Jobticket‘ tritt hier anstatt des Arbeitgebers, der Vermieter gegenüber den Verkehrsbetrieben als Kunde auf und erhält so Mengenrabatt auf die Fahrkartenabonnements von durchschnittlich 5 Prozent, der im Idealfall komplett an die Interessenten weitergegeben wird. Derzeit gibt es in Berlin allerdings nicht die Möglichkeit ein solches ‚Mieter-Ticket‘ zu beantragen. In anderen Städten, z.B. Münster und Bielefeld, wird es jedoch angeboten und rege genutzt (vgl. Gogol 2007: 59ff.).

Neben dem ÖPNV-Ticket wird auch am vergünstigten Carsharing grundsätzliches Interesse gezeigt. Auch hier zeigen positive Beispiele aus autoarmen und autofreien Neubauprojekten die Vorteile für Mietende und Unternehmen. Mehr als ein Drittel der Befragten würden zudem spezielle Räder bzw. Fahrradanhänger ausleihen. Gerade E-Bikes, Lastenräder oder Fahrradanhänger sind z.T. nur selten in Gebrauch und in der Anschaffung recht teuer. Daher wäre ein Verleih im Rahmen der Genossenschaft eine gute Möglichkeit solche Spezialräder flexibel zu nutzen.

Weniger als ein Drittel bzw. ein Viertel interessiert sich für Carsharing unter Nachbarn bzw. für eine vergünstigte Bikesharing-Mitgliedschaft. Gerade ersteres erscheint vielen als zu umständlich und mit „hohem Konfliktpotenzial“ behaftet. Bikesharing spielt in der täglichen Mobilitätsroutine der Anwohnenden in der Bremer Höhe kaum eine Rolle und so ist auch das Interesse an einer vergünstigten Mitgliedschaft sehr gering ausgeprägt. Im Ergebnis zeigt sich also durchaus das Potenzial für die eine oder andere Mobilitätsdienstleistung der Bremer Höhe e.G.

Wohnumfeld in der ‚Bremer Höhe‘

Neben Fragen zur Mobilität geht es beim autofreien Wohnen zentral um das Wohnumfeld, die Zufriedenheit mit jenem und hinsichtlich einer Umgestaltung um mögliche Problemlagen. In Hinblick auf die Frage nach der Wohnumfeldzufriedenheit gab es in der Bremer Höhe ein relativ eindeutig positives Ergebnis (‚ja‘ 54,1% bzw. ‚eher ja‘ 37,6%). Lediglich 6,3 Prozent sind ‚eher nicht‘, ein Befragter ‚gar nicht‘ mit dem Wohnumfeld zufrieden.

Zur Identifikation möglicher Problemlagen die u.U. bei einer autoarmen Umgestaltung berücksichtigt werden könnten, wurden 12 Themen zur Bewertung gestellt. Dabei ging es um Fragen zu Aspekten autofreier Wohnquartiere und die Verhältnisse für alternative, vom Privat-Pkw unabhängige Mobilitätsformen. Die einzelnen Themen wurden nach dem Schulnotensystem bewertet (vgl. Tabelle 1).

Die beiden entgegengesetzten Pole bilden dabei im positiven das ÖPNV-Angebot mit einer durchschnittlichen Bewertung von 1,45 und das Parkplatzangebot mit einer durchschnittlichen Bewertung von 4,63. Trotz der niedrigen Autobesitzquote in der Bremer Höhe ist das Parkplatzangebot sehr negativ bewertet worden. Womöglich wird das Angebot von Autobesitzenden und Nicht-Autobesitzenden aus unterschiedlichen Gründen schlecht bewertet. Während erstere eher den Mangel sehen, bewerten letztere eine weiterhin viel zu hohe Anzahl und Präsenz von

Parkplätzen im öffentlichen Raum. Bei der positiven Bewertung des ÖPNV sind sich dagegen die Befragten relativ einig.

Tabelle 1: Übersicht über Mittelwert (MW) und Standardabweichung (SA) der Bewertung der einzelnen Themen in der Bremer Höhe

Themen	N	MW	SA	Themen	N	MW	SA
ÖPNV Angebot	99	1,45	0,848	Bikesharing Angebot	23	3,09	1,411
Carsharing Angebot	38	2,26	1,201	Luftqualität	103	3,14	1,291
Fahrradabstellmöglichkeiten Qualität	97	2,63	1,409	Zustand der Fußwege	108	3,14	1,271
Fahrradabstellmöglichkeiten Anzahl	97	2,65	1,415	Zustand der Fahrradwege	90	3,54	1,408
Verkehrssicherheit	103	2,82	1,227	Verkehrslärm	105	3,62	1,396
Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	105	3,03	1,087	Parkplatzangebot	84	4,63	1,259

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

Als weitere Probleme lassen sich der Verkehrslärm und der Zustand der Fahrradwege identifizieren. Mit einer durchschnittlichen 3,62 bzw. 3,54 wird hier Änderungsbedarf ersichtlich. Hierbei ist wichtig zu erwähnen, dass der Begriff Verkehrslärm sowohl den motorisierten Individual- und Lieferverkehr als auch den ÖPNV und im Speziellen Fall die oberirdische U-Bahn und die darunter fahrende Tram auf der Schönhauser Allee mit einschließt.

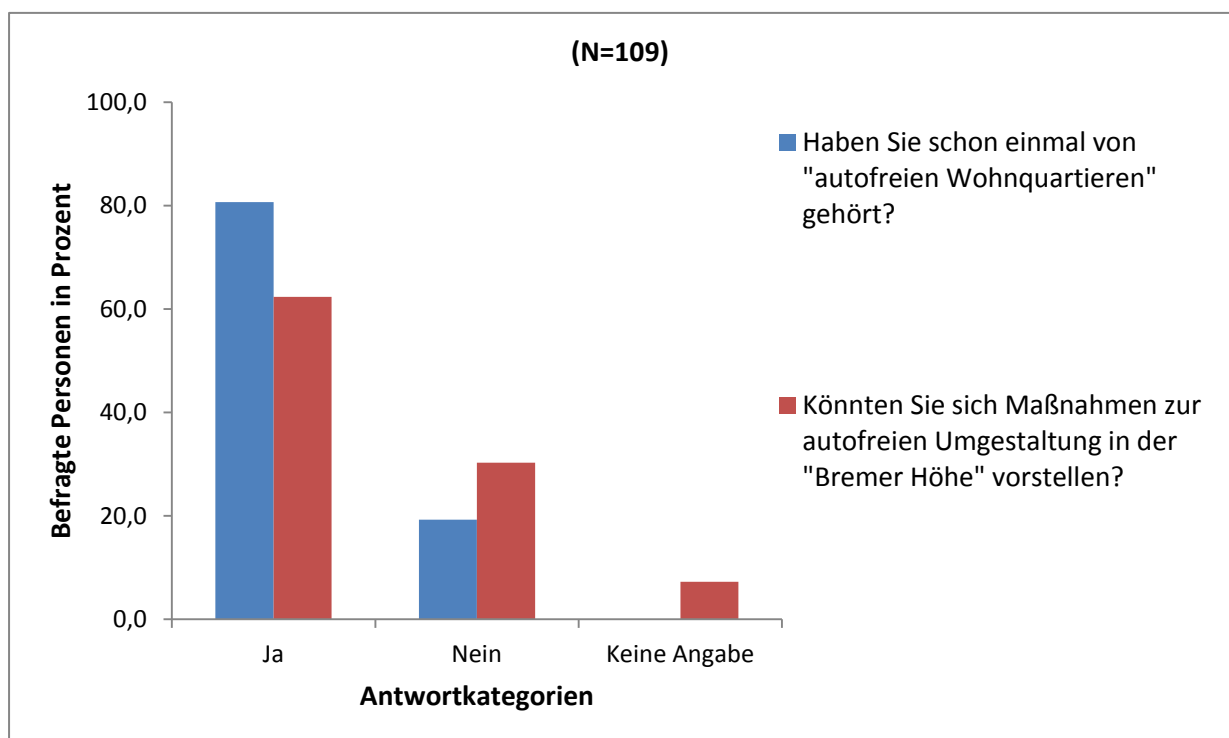
Bei der Bewertung der Fahrradinfrastruktur treten die größten Diskrepanzen auf. Mit einer jeweiligen Standardabweichung von über 1,4 bei allen drei Fahrradthemen scheint hier die größte Uneinigkeit zu bestehen. Hinsichtlich der Fahrradwege mag das u.a. auf die schwierige Bewertungsgrundlage zurückzuführen sein, schließlich gibt es nur auf der Schönhauser- und Pappelallee gesonderte Fahrradwege und das Kopfsteinpflaster in der Greifenhagener- und Gneiststraße ist nicht optimal für Fahrradfahrende. Hierin liegt z.T. auch das konfliktreiche Ausweichen der Fahrradfahrer auf den Gehweg begründet. Während bei den Fahrradwegen deutlicher Handlungsbedarf gesehen wird, ist die Frage nach den Abstellanlagen mit einer durchschnittlichen 2,6 für Anzahl und Qualität eher eine Stärke in der Bremer Höhe. Die Themen ‚Verkehrssicherheit‘, ‚Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum‘, ‚Luftqualität‘ und ‚Zustand der Fußwege‘ befinden sich „im Mittelfeld“ mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2,8 bis 3,1. Trotz der vorangegangenen, eher positiven Bewertung des Wohnumfelds gibt es durchaus einige Bereiche in der Bremer Höhe, die aus Sicht der Anwohnenden verbesserungswürdig sind. Im

Bereich Carsharing und Bikesharing bestätigen die Ergebnisse das Desinteresse am Thema Bikesharing und die geringe Nutzung des Carsharing-Angebots, wobei letzteres durchaus als gut bewertet wird.

Autofrei in der ‚Bremer Höhe‘

Mit Blick auf die Mobilitätsdaten in der Bremer Höhe scheint bereits eine erste wichtige Grundlage für eine erfolgreiche autoarme Umgestaltung der Bremer Höhe erfüllt. Im Anschluss daran ist vor allem die Einstellung gegenüber einer konkreten autoarmen Umgestaltung in der Bremer Höhe von Interesse. Dabei stellte sich zunächst eine hohe Bekanntheitsquote für diese „spezielle“ Quartiersform heraus.

Abbildung 9: Bekanntheit von autofreien Wohnquartieren und grundsätzliche Bereitschaft für Maßnahmen zur autofreien Umgestaltung in der Bremer Höhe



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

Über drei Viertel der Befragten können etwas mit dem Begriff ‚autofreie Wohnquartiere‘ anfangen. Zwar wurde nicht nach positiven oder negativen Assoziationen oder gar Erfahrungen gefragt, womöglich ist die hohe Bekanntheitsquote aber ein Indiz für ein steigendes Interesse an solchen Quartierstypen. Volker Heil hatte bei einer Befragung von Stadtplanungsämtern im Jahr 2008 eine recht geringe Bekanntheitsquote von 10 Prozent bis 20 Prozent ermittelt. Die Befragten aus der Stadtverwaltung sollten schätzen, wie viele Personen aus Planung, Politik und Bevölkerung das Konzept autofreier Wohnquartiere kennen (vgl. Heil 2008: 87). Dieser niedrige Schätzwert scheint zumindest auf die Bremer Höhe nicht zuzutreffen (vgl. Abbildung 9).

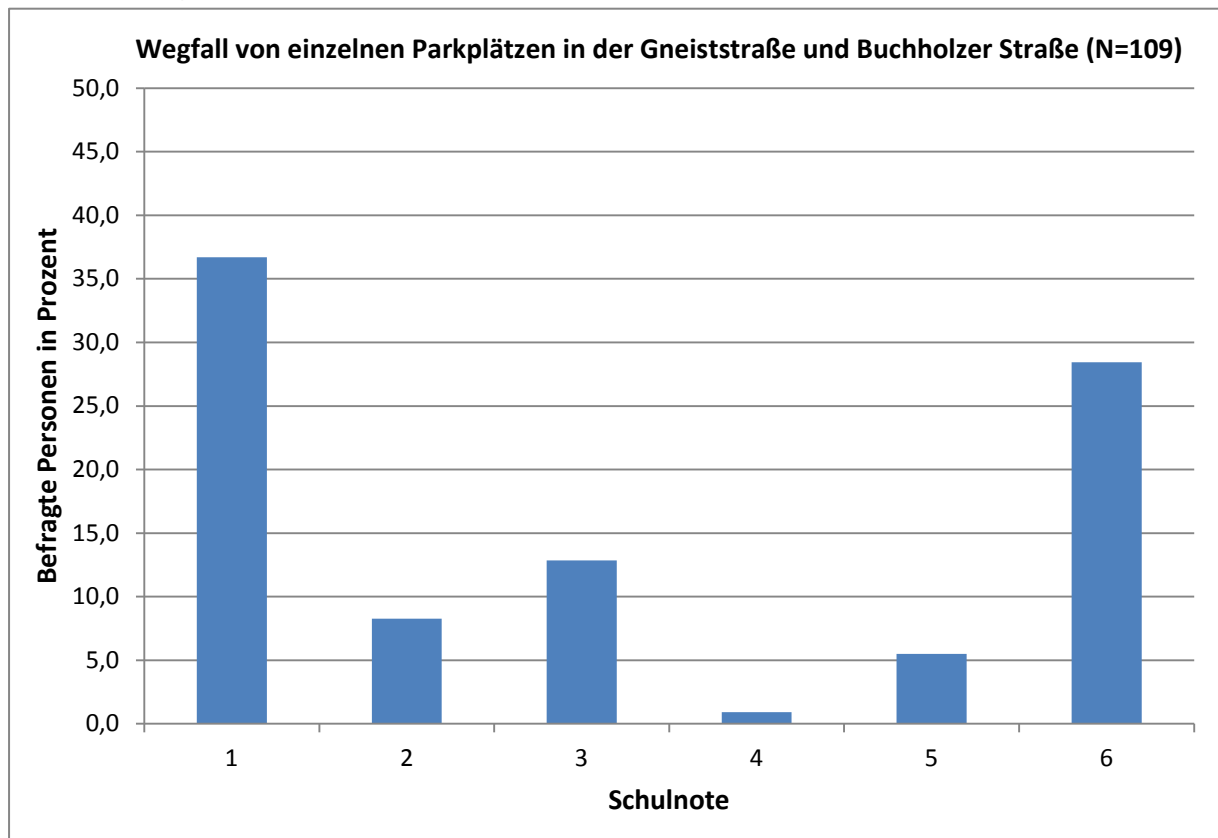
Neben der Bekanntheit in der Bremer Höhe legen die Ergebnisse aus der Fragebogenerhebung auch eine grundsätzliche Umsetzungsbereitschaft nahe.

Knapp zwei Drittel der Anwohnenden in der Bremer Höhe haben auf die Frage, ob sie sich Maßnahmen zur autofreien Umgestaltung in der Bremer Höhe vorstellen könnten, mit ‚ja‘ geantwortet. Neben den 30 Prozent die eine autofreie Umgestaltung komplett ablehnen, gibt es daneben weitere 7 Prozent die hierzu keine Angabe machen. Die „Unentschiedenen“ stehen dem Ansatz möglicherweise offen gegenüber, machen aber ihre Entscheidung vom konkreten Einzelfall abhängig. Dennoch sind die Bekanntheits- und Zustimmungsquoten relativ hoch und vermitteln einen fruchtbaren Boden für Maßnahmen zur autofreien bzw. -armen Umgestaltung.

Alternative Straßengestaltung in der ‚Bremer Höhe‘

Neben der grundsätzlichen Bereitschaft für eine autofreie Umgestaltung in der Bremer Höhe ist auch der Blick auf die Bewertung konkreter Maßnahmen aufschlussreich. Aufbauend auf dem Konzept der AG Verkehr wurden sieben Umgestaltungsbestandteile einzeln zur Abstimmung gestellt.

Abbildung 10: Bewertung Konzeptbestandteil ‚Wegfall von einzelnen Parkflächen‘



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

Um ein möglichst differenziertes Meinungsbild zu erhalten, wurde nicht das ganze Konzept zur Abstimmung gestellt, sondern die wenn auch an der einen oder anderen Stelle nicht ganz trennscharfe Einzel-Variante. Ziel war es neben konkreten Maßnahmen auch einen Eindruck von der grundsätzlichen Umgestaltungsbereitschaft zu erhalten und hier eine gewisse Abstufung bei den Maßnahmen abzufragen. Dabei zeigt sich, dass die einzelnen Maßnahmen von den Befragten entweder stark befürwortet oder strikt abgelehnt werden (vgl. Abbildung 10; Tabelle 2).

Tabelle 2: Übersicht über Mittelwert (MW) und Standardabweichung (SA) der Bewertung der einzelnen Bestandteile des Konzepts aus der Bremer Höhe

Konzeptbestandteil	N	MW	SA
Sperrung der südlichen Greifenhagener Straße für den Kfz-Verkehr – Zufahrt nur für Versorgungsfahrzeuge, Notfall,	104	2,73	2,101
Begrünung und Stadtmöblierung in der südlichen Greifenhagener Straße	105	2,56	2,024
Wegfall aller Parkplätze in der südlichen Greifenhagener Straße	101	3,14	2,154
Verkehrsberuhigung durch Anhebungen und Bremsschwellen in der Buchholzer Straße und Gneiststraße	108	2,06	1,701
Wegfall von einzelnen Parkplätzen in der Gneiststraße und Buchholzer Straße	101	3,17	2,168
Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen	91	2,78	1,902
Installation von Fahrradboxen/Fahrradhäuschen	98	3,10	1,982

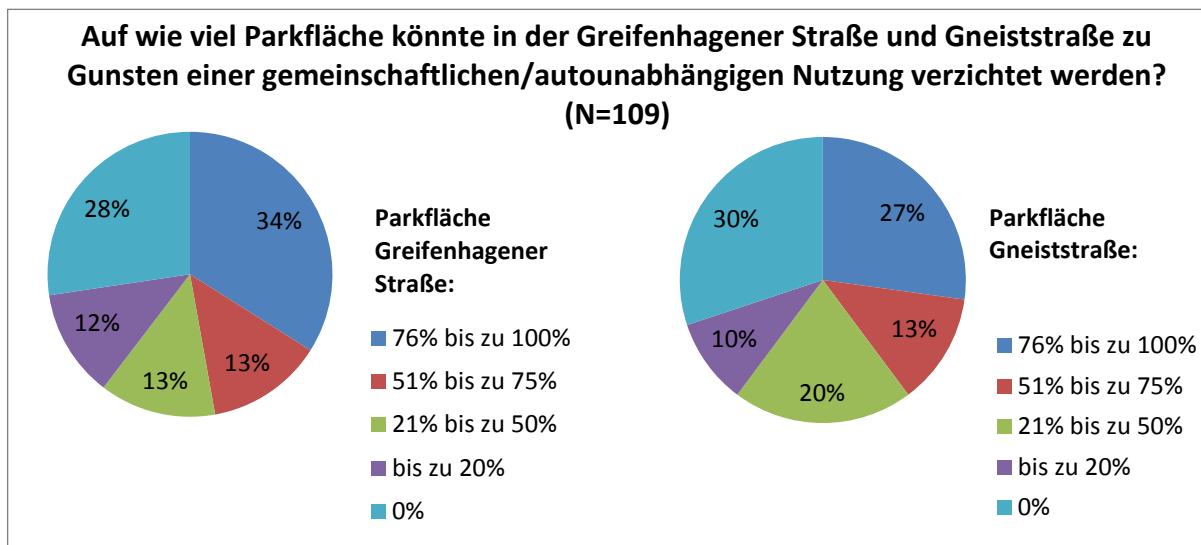
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

Die insgesamt schlechteste Note erhält der Wegfall von Parkplätzen auf der Gneist- und Buchholzer Straße. Auf der anderen Seite stellt die Verkehrsberuhigung in der Bremer Höhe unter den Befragten so etwas wie den kleinsten gemeinsamen Nenner dar. Während die anderen Maßnahmen hauptsächlich im Bereich zwischen 2,7 und 3,1 bewertet werden, erhält die Verkehrsberuhigung eine 2,0. Das Gesamtergebnis stellt sich grundsätzlich positiv dar, da keine der Maßnahmen mehrheitlich abgelehnt wird und es zumindest eine Diskussionsgrundlage für die eine oder andere Umgestaltungsmaßnahme gibt.

Neben dem Verkehrskonzept ist auch der Umgang mit den Parkflächen im Bereich der Bremer Höhe ein wichtiger Bestandteil einer autoarmen Umgestaltung. Gerade die Flächen für den „ruhenden Verkehr“ bieten großes Potenzial für eine autounabhängige Nutzung. Daher wurde nach dem prozentualen Parkflächenanteil gefragt, der jeweils in der Gneiststraße und Greifenhagener Straße anderweitig genutzt werden könnte.

Sowohl in der Gneiststraße als auch in der Greifenhagener Straße sprechen sich mehr als zwei Drittel der Befragten für eine anderweitige Nutzung der Parkflächen aus.

Abbildung 11: Umfang der Parkflächen, die für eine autounabhängige/ gemeinschaftliche Nutzung in der Greifenhagener Straße und Gneiststraße zur Verfügung stehen würden



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

Den circa 30 Prozent, die komplett gegen den Wegfall von Parkfläche sind, stehen auf der anderen Seite ähnlich viele Befürworter einer Umwidmung der kompletten Parkfläche in den beiden Straßen gegenüber. Fast die Hälfte der Befragten kann sich vorstellen zwischen 50 Prozent und 100 Prozent der Parkfläche in der Greifenhagener Straße anderweitig zu nutzen. In der Gneiststraße sind es 40 Prozent. Die Ablehnung bzw. Zustimmung zu einer anderweitigen Nutzung der Parkflächen verläuft dabei nicht auf der Linie zwischen Autobesitzenden und Nicht-Autobesitzenden. Von den 34 Prozent Autobesitzenden in der Bremer Höhe lehnen jeweils nur etwas mehr als die Hälfte eine Umwidmung von Parkflächen komplett ab. Im Mittel ergibt sich jeweils ein Wert zwischen 21 Prozent bis zu 50 Prozent der Parkflächen, die in den Straßen für eine autounabhängige Nutzung verfügbar wäre (vgl. Abbildung 11).

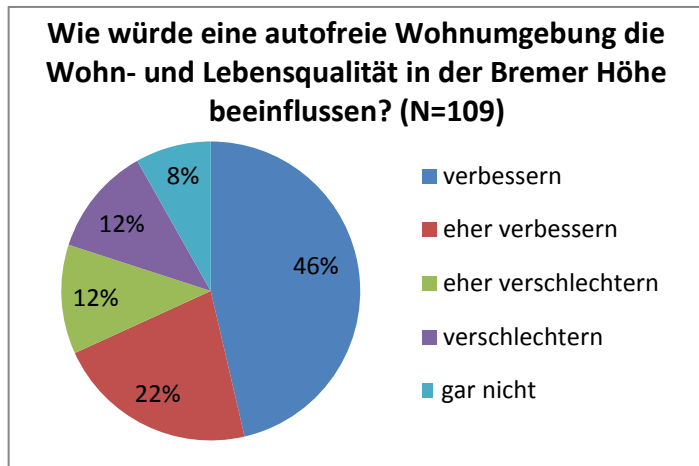
Auch der mögliche bzw. erwartete Einfluss auf die Lebensqualität, eines autofreien Wohnumfelds wurde in der Anwohnenden-befragung berücksichtigt. Trotz der relativ hohen Zufriedenheit mit dem Wohnumfeld wird einer autofreien Bremer Höhe von den Befragten ein zusätzlich positiver Einfluss beigemessen. Über zwei Drittel der Befragten würden ihre Wohn- und Lebensqualität durch eine autofreie Wohnumgebung ‚verbessert‘ oder ‚eher verbessert‘ sehen. Ein Viertel sieht eine Verschlechterung in einer solchen Umgestaltung (vgl. Abbildung 12). Ihre Entscheidung über den möglichen Einfluss einer autofreien Gestaltung hat fast die Hälfte der Befragten näher begründet. Auch wenn nach der allgemeinen Einschätzung zu einer autofreien Wohnumgebung gefragt wurde, so ist vermutlich vor allem das zugrunde liegende Konzept ‚Bremer Gärten‘ bei den Befragten präsent. Daher sind die Aussagen in diesem Kontext zu sehen. Die positive Einschätzung der Effekte einer autofreien Bremer Höhe wird hauptsächlich mit dem Freiraumgewinn und einer autounabhängigen Nutzung des öffentlichen Raums

begründet. Dabei geht es sowohl um eine bessere Naherholung als auch um ein besseres nachbarschaftliches Miteinander. Mehr Grün, weniger Lärm und eine erhöhte Verkehrssicherheit sind weitere Aspekte, die die Wohn- und Lebensqualität verbessern würden. Insbesondere ein Platzgewinn für Radfahrer und Fußgänger wird in diesem Zusammenhang erwähnt.

Diesen positiven Einschätzungen steht hauptsächlich die Befürchtung einer zusätzlichen Verschärfung der Parkplatz-situation und einer damit einhergehenden Mobilitätseinschränkung gegenüber. Eine Person gab jedoch an, dass dies für sie ein letzter Grund wäre den privaten Pkw endgültig abzuschaffen. Weiterhin sehen einige Befragte vor dem Hintergrund des Konzepts ‚Bremer Gärten‘ keine Notwendigkeit für zusätzliche Erholungs-räume im öffentlichen Raum in der Bremer Höhe, da die Innenhöfe hierfür bereits ausreichend Platz bieten. Auch der zusätzliche Lärm durch spielende Kinder oder nächtliche Ruhestörung wird als möglicher negativer Einfluss auf die Wohn- und Lebensqualität genannt.

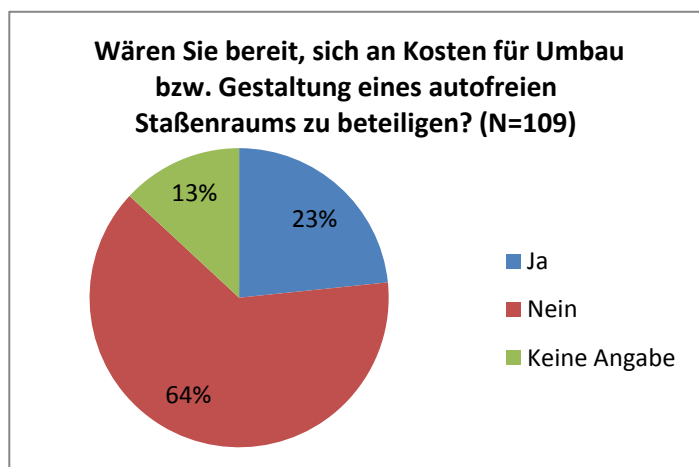
Um einen weiteren konkreten Umsetzungsaspekt zu beleuchten, wurde nach der Bereitschaft gefragt, sich an den Kosten für Umbau bzw. Gestaltung eines autofreien Raumes zu beteiligen. Zwar würden bei einer Umsetzung wahrscheinlich in erster Linie Steuergelder verwandt werden, gerade bei Detailfragen wie einzelnen Gestaltungs- oder Stadtmöblierungselemente könnte sich eine Privatfinanzierung durchaus anbieten. Ob dies in Form von Genossenschaftsanteilen oder einer anderen Finanzierung geschieht wurde nicht näher präzisiert. Lediglich eine grundlegende Bereitschaft zur Finanzierung sollte abgefragt werden. Das Ergebnis

Abbildung 12: Einschätzungen über Einfluss autofreier Wohnumgebung auf die Wohn- und Lebensqualität in der Bremer Höhe



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

Abbildung 13: Bereitschaft zur Kostenbeteiligung für Umbau oder Gestaltung eines autofreien Straßenraums



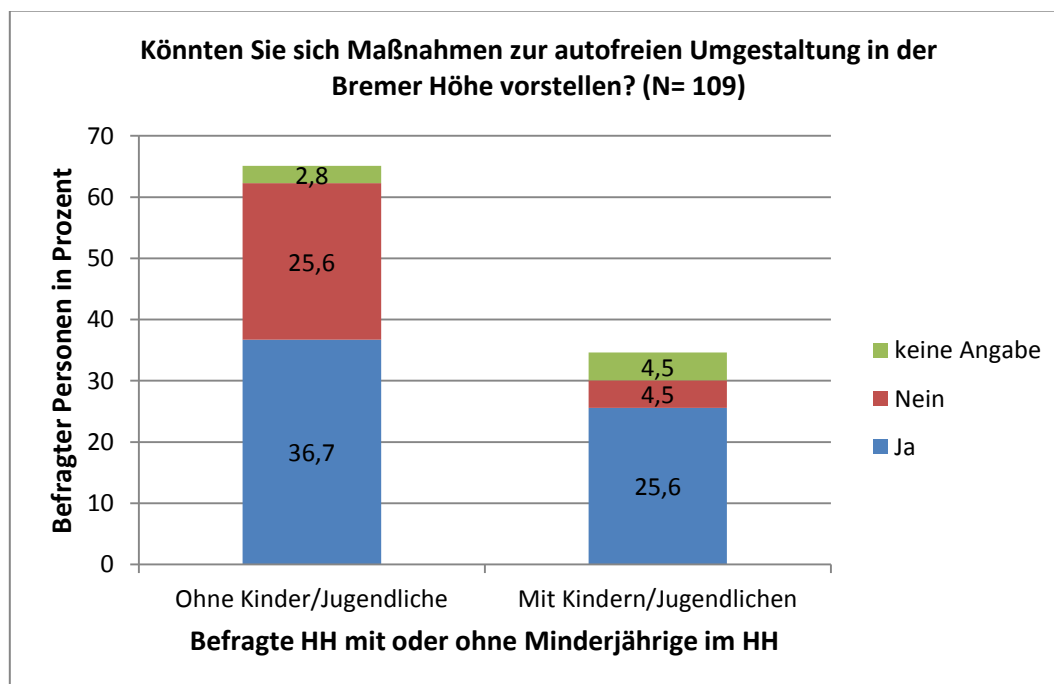
Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

zeigt eine deutlich ablehnende Haltung in dieser Frage. Die finanzielle Beteiligung ist für viele keine Option oder schlichtweg nicht möglich. Gerade in finanziellen Fragen ist es zudem schwierig sich ohne weitergehende Informationen zu entscheiden. Insofern sind auch hier die Unentschiedenen potenziell für eine Finanzierung von bestimmten Vorhaben zu gewinnen. Denkbar ist zudem, dass die Bereitschaft zu Eigenleistungen höher ausfällt (vgl. Abbildung 13).

Haushaltszusammensetzung

Die Befragung hat insgesamt 24 Haushalte mit Kindern ergeben, 7 Haushalte mit Jugendlichen und Kindern, sowie 7 Haushalte mit einer jugendlichen Person. Unter den befragten Haushalten leben 47 Kinder und 14 Jugendliche. Über zwei Drittel der Befragten haben demnach keine Kinder (mehr) im Haushalt. Hinsichtlich einer autofreien Bremer Höhe wird deutlich, dass die Familien mit Kindern und Jugendlichen der Idee sehr positiv gegenüber stehen, während sich unter den Haushalten ohne Minderjährige gut die Hälfte Maßnahmen zur autofreien Umgestaltung in der Bremer Höhe vorstellen kann, sind es unter den Haushalten mit Kindern und Jugendlichen sogar 73 Prozent (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Bereitschaft zur autofreien Umgestaltung in der Bremer Höhe nach Haushalten mit und ohne Minderjährige



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Fragebogenerhebung Bremer Höhe 2015

5 Realisierungschancen von Bestandsprojekten in Berlin

Die Ergebnisse und Erfahrungen aus den vorgestellten Berliner Initiativen sollen im Folgenden für eine Einschätzung der Umsetzungschancen und Hemmnisse für autoarme Bestandsprojekte in Berlin dienen. Dafür werden zudem die Schlüsselfaktoren für den Projekterfolg aus dem Hallenser Vorhaben herangezogen und neu bewertet werden.

Projektentwicklung im Stadterneuerungsprozess

Die Maßnahmen in Halle waren eingebettet in einen Stadterneuerungsprozess, der sowohl die Bestandserneuerung des Wohnungsbestandes der Wohnungsbaugenossenschaft umfasste als auch begleitende Wohnumfeldmaßnahmen zur Schaffung eines autoarmen Bestandsquartiers. Dabei sollten mit kleinen pragmatischen Schritten und *„je nach sozialer Akzeptanz und vorhandenen Ressourcen“* (Reutter 2002: 85) einzelne Maßnahmen umgesetzt werden und so auf lange Sicht ein autoarmes oder gar autofreies Wohnquartier realisiert werden. Dieser langjährige Ansatz ist je nach Gebietsgröße durchaus notwendig.

Im Falle der Bremer Höhe erscheint eine langjährige Entwicklung jedoch nicht unbedingt notwendig. Der Hauptbestandteil, die Sperrung der Greifenhagener Straße, wäre im Rahmen von Stadterneuerungsmaßnahmen vor allem in finanzieller Hinsicht durchaus sinnvoll, um z.B. Synergien zwischen notwendigen Straßenerhaltungsmaßnahmen und Umgestaltungsmaßnahmen zu nutzen. Im konkreten Fall der Bremer Höhe ist zum März 2015 das Sanierungsgebiet Helmholtzplatz ausgelaufen. Finanzierungs- und Umgestaltungsmöglichkeiten sind daher nicht mehr in Verbindung mit diesem Förderprogramm zu realisieren. Dennoch gibt es weiterhin eine Vielzahl von Sanierungsgebieten außerhalb des Helmholtzplatzes, die in dieser Hinsicht grundsätzlich Synergieeffekte und Umsetzungspotenzial für eine autoarme Umgestaltung bieten. Dies ist vor allem zu berücksichtigen wenn umfangreichere Tiefbaumaßnahmen vorgesehen sind

Wohnungsvermietung an autofreie Haushalte

Die Wohnungsvermietung an autofreie Haushalte scheint gerade vor dem Hintergrund des autoarmen Ansatzes nicht als zentraler Bestandteil für einen Projekterfolg. Im Fall des Modellvorhabens sollten die renovierten Wohnungen ausschließlich an autofreie Haushalte vermietet werden, um so eine genügend große Anzahl autofrei Lebender im Quartier zu etablieren, die schließlich die Idee der autoarmen Umgestaltung unterstützen. Die Vermietung an autofreie Haushalte würde zudem die strikte Variante einer vertraglichen Verpflichtung zum Autoverzicht beinhalten. Im Zuge der Untersuchung ist jedoch deutlich geworden, dass eine mögliche „kritische Masse“ autofreier Haushalte in vielen Berliner Stadtteilen und Kiezen bereits vorhanden ist. Auch in der Bremer Höhe gibt es einen mehrheitlichen Anteil autofreier Haushalte und dies ganz ohne explizite Autofrei-Maßnahmen. Die vertragliche Komponente einer Vermietung an autofreie Haushalte wäre auf dem stark nachgefragten Berliner Mietwohnungsmarkt vermutlich seitens der

Genossenschaft durchsetzbar. Die Ergebnisse aus der Bremer Höhe legen jedoch den Schluss nahe, dass auch ohne spezielle Vertragsbedingungen die Unterstützung für eine autofreie Umgestaltung vorhanden ist. Daher ist der Faktor einer ausschließlichen Vermietung an autofreie Haushalte für den Projekterfolg in der Bremer Höhe eher zweitrangig.

Entschlossene Public-Private-Partnership

Während des Modellvorhabens in Halle (Saale) wurde eng zwischen der Stadtverwaltung und der Wohnungsbaugenossenschaft zusammengearbeitet. Dabei ging es vor allem um die Koordinierung der einzelnen Maßnahmen hinsichtlich einer autofreien Umgestaltung im Projektgebiet. Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots und eine veränderte Verkehrsführung waren wichtige Gründe für die Kooperation.

Auch im Falle der Bremer Höhe wäre nach dem „Hallenser Modell“ eine Kooperation zwischen beiden Akteuren möglich und sinnvoll. Dies gilt umso mehr für die Umsetzung im Rahmen eines Stadterneuerungsprozesses, da sich hier Synergien für eine Umgestaltung ergeben. Im Gegensatz zum Projekt in Halle sind in der Bremer Höhe und im Prenzlauer Berg allerdings die Stadtumbaumaßnahmen größtenteils abgeschlossen bzw. das Fördergebiet zum März 2015 ausgelaufen. Dennoch ist auch abseits von solch einem Rahmen eine Umsetzung denkbar. In diesem Zusammenhang erscheint eine erfolgreiche Projektinitiierung bzw. -implementierung eine wichtige Voraussetzung zu sein. Die Erfahrungen der BI Gethsemanepplatz haben gezeigt, dass ein gewisser Institutionalisierungsgrad für die Umsetzung eines solchen Vorhabens sehr förderlich ist. Im Rahmen des Weltspieletags des Deutschen Kinderhilfswerks konnte so zumindest zeitweise eine Straßensperrung erreicht und die mögliche dauerhafte autofreie Gestaltung erlebbar gemacht werden. Abseits dieser erprobten und institutionalisierten Form hatte es die BI sehr schwer mit ihrem Anliegen durchzudringen. Dies lag unter anderem an der fehlenden Unterstützung bzw. Kooperation mit anderen Interessensvertretern. Zeitweise wurde zwar mit der lokalen Kirchengemeinde zusammengearbeitet, aber auch hier konnte keine dauerhafte Zusammenarbeit geschaffen werden. Die kurz zuvor eingeführte Parkraumbewirtschaftung im Projektgebiet der BI Gethsemanepplatz führte des Weiteren zu einem schwierigen politischen Klima für jegliche weitere Veränderungen im öffentlichen Raum zu Ungunsten von Stellplätzen. Ganz anders stellt sich der Fall der Initiative in Kreuzberg dar, die per BVV-Beschluss einen Umsetzungsprozess eingeleitet hat. Hier spielte vor allem die starke Position der Grünen-Fraktion im Bezirk eine entscheidende Rolle.

Insofern erscheint im Fall der Bremer Höhe eine Public-Private-Partnership weniger wichtig, da die Einbettung in einen Stadterneuerungsprozess unter den derzeitigen Voraussetzungen nicht zur Anwendung kommen kann. Eine etwas allgemeinere Interpretation des Schlüsselfaktors würde jedoch durchaus die, für eine erfolgreiche Projektinitiierung notwendige, „Koalitionsbildung“ umfassen. Die Schaffung eines breiten Bündnisses und die politische Dimension des Vorhabens zu antizipieren sind dabei wichtige Aspekte. Ein institutioneller Rahmen, wie z.B. eine Wohnungsbaugenossenschaft, ist dafür eine gute Ausgangsbasis. Auch wenn

genossenschaftsintern unterschiedliche Meinungen existieren, kann tendenziell die Ansprache der Anwohnenden und deren Beteiligung einfacher organisiert und vereinheitlicht werden.

Intensive Partizipation und positive Projektkommunikation

Beteiligungsprozesse und Projektkommunikation sind ein fester Bestandteil in der heutigen Stadtplanung. Neben den ausgeweiteten formalisierten Beteiligungsmöglichkeiten gibt es auch zunehmend „frühzeitige Bürgerbeteiligung“, in Form von Versammlungen, Bürgerdialogen oder Zukunftswerkstätten. Die Sinnhaftigkeit solcher Maßnahmen liegt, insbesondere bei einem so starken Eingriff wie der autoarmen Umgestaltung eines Wohnquartieres, auf der Hand. Während der Anwohnendenbefragung in der Bremer Höhe wurden der Gesprächsbedarf und die unterschiedliche Ansichten zum Thema deutlich. Auch bei der BI Gethsemaneplatz und der Initiative in Kreuzberg ist die frühzeitige Einbindung der Anwohnenden ein fester Bestandteil der Projektinitiierung. Gerade die Unterstützung aus der Bevölkerung ist ein entscheidender Faktor für die erfolgreiche Umsetzung eines solchen Vorhabens.

In diesem Zusammenhang ist die Schaffung von Mehrheiten ein zentraler Bestandteil. Neben der politischen Unterstützung geht es auch um die Abbildung der Interessen der Anwohnenden. Die Herausforderung besteht in der Sensibilisierung und Mobilisierung der autofreien Mehrheit bzw. der Projektbefürworter im Quartier. Erfahrungen aus dem Modellvorhaben und der BI Gethsemaneplatz zeigen Probleme beim Umgang mit einer Minderheit hauptsächlich autobesitzender Anwohnenden. Bei der BI offenbarte sich so eine Diskrepanz zwischen den Wünschen der Anwohnenden, ihren Mobilitätsstilen und dem tatsächlichen Resultat der (alternativen) Straßengestaltung. Auch im Hinblick auf die Bremer Höhe wird dies deutlich. Die positiven Einstellungen gegenüber einer autofreien Umgestaltung scheinen auf dem Papier eine gute Grundlage für ein weiteres Engagement in Richtung einer konkreten Umsetzung zu sein. Die erhobene Mehrheit für eine aktive Unterstützung von konkreten Umsetzungsmaßnahmen zu gewinnen und in der Öffentlichkeit sichtbar zu machen wäre der nächste wichtige Schritt. Hinsichtlich einer positiven Projektkommunikation geht es vor allem um die Darstellung der Verbesserungen, die sich durch autoarme Wohnquartiere für den Einzelnen und die Gemeinschaft erzielen lassen. Beispiele aus ähnlichen Straßenumbaumaßnahmen zeigen, dass vor allem „Bilder“ geschaffen werden müssen, um Alternativen sichtbar und erlebbar zu machen. Der Ansatz des Weltspieletags ist dafür ein gutes Beispiel, ebenso die erfolgreiche Umsetzung einer temporären Spielstraße in der Gudvanger Straße in Berlin-Prenzlauer Berg. So kann das Bewusstsein für anderweitige, autounabhängige Nutzungen des öffentlichen Raums geschärft werden.

In diesem Zusammenhang wurde zudem deutlich, dass es weniger an Werkzeugen und Maßnahmen zur Beteiligung und Kommunikation mangelt, sondern vielmehr das hochemotionale Thema Parkplätze als auch die Mehrheitsverhältnisse im Beteiligungsprozess problematisch sind. Hier setzt die Argumentation an, dass sich die Menschen abstrakt ein schöneres, ruhigeres Umfeld wünschen, im Zweifel aber

für den Parkplatz und die schnelle Autoverbindung vor der Haustür votieren. Im Fall der Bremer Höhe wurde die Zustimmung aber auch explizit für Maßnahmen vor der Haustür erhoben. Somit ist die angeführte Argumentation zumindest nicht uneingeschränkt plausibel. Vielmehr scheint eher eine erfolgreiche Mobilisierung problematisch als ein „automobiles St. Florians-Prinzip“.

Die richtige Standortwahl

Für eine erfolgreiche Umsetzung eines autoarmen Bestandsprojekts ist die richtige Standortwahl eine wichtige Voraussetzung. Gerade hinsichtlich der Sicherung der autounabhängigen Mobilität sind die Standortfaktoren zu berücksichtigen. Innerstädtische Quartiere wie der Prenzlauer Berg sind auf Grund ihrer städtebaulichen Dichte prädestiniert für autofreies Leben und auch autoarmes Wohnen. Unterstützt wird dies weiterhin durch ein dichtes ÖPNV-Netz, ein gutes Nahversorgungsangebot, gute, wenn auch ausbaufähige Zustände für Radfahrende und zu-Fuß-Gehende. Daneben befinden sich in der Bremer Höhe nur einzelne Dienstleistungsunternehmen, wie ein Frisör, eine Kita und ein Architekturbüro; Konflikte mit Interessen von Gewerbetreibenden sind also eher nicht zu erwarten. Im Gegenteil wäre die ansässige Kita eher ein guter Grund für die autoarme Umgestaltung. Die Daten aus der Bremer Höhe unterstreichen die Eignung des Standortes für eine autoarme Umgestaltung. Sowohl der Anteil an autofreien Haushalten als auch die Bereitschaft für autofreies bzw. –armes Wohnen ist sehr ausgeprägt. Der Großteil organisiert seine Mobilität abseits des privaten Pkw und nutzt das reichhaltige Mobilitätsangebot in unmittelbarer Umgebung. Dies beschränkt sich zudem nicht nur auf autofreie Haushalte.

Des Weiteren kann auch die grundsätzliche Dynamik der Verstädterung als weiterer Standortvorteil interpretiert werden. Insbesondere die zunehmenden Flächennutzungskonkurrenzen sind ein gutes Argument für eine autoarme Umgestaltung. Beispielhaft steht hierfür die Bl Gethsemaneplatz für die der Mangel an Spielfläche der zentrale Grund für ihre Aktivitäten war. Mit steigender Einwohnerzahl und –dichte wird in Zukunft die Frage nach der Nutzung des öffentlichen Raums zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Flächenhaftes und differenziertes autoverkehrsreduziertes Wohnumfeldkonzept

Bei einer autoarmen Umgestaltung im Bestand muss auf ein funktionierendes Verkehrs- und Wohnumfeldkonzept geachtet werden, welches die Zielstellung einer autoverkehrsreduzierten Entwicklung im Blick behält und gleichzeitig den notwendigen motorisierten Verkehr in adäquater Weise abwickelt. Hier geht es vor allem um die Zufahrt für Notfall- und Versorgungsfahrzeuge. Dabei wird deutlich, dass die tendenziell eher kleinräumlichen Umgestaltungsmaßnahmen im Bestand aus (auto)verkehrlicher Sicht problematisch sind. Das Verkehrsgutachten der Initiative in Kreuzberg verdeutlicht dies. Die etwaige kleinteilige Straßensperrung hat Auswirkungen auf das gesamte Verkehrsgefüge im Quartier und führt zu Verkehrsverlagerungen und -belastungen in anderen Straßen. Während jedoch in Kreuzberg eine stark frequentierte Durchgangsstraße „beruhigt“ werden soll, so ist in

der Bremer Höhe eine sowieso schon ruhige Straße zur vollständigen Sperrung vorgesehen. Vorteilhaft ist in dieser Hinsicht die eher geringe Verkehrsverlagerung, die sich auf den Parksuchverkehr beschränken würde. Die Herausforderung besteht also in der Ausbalancierung der tendenziell eher kleinräumlichen Erstumsetzung und der gleichzeitig notwendigen Betrachtung der Auswirkungen auf Quartiersebene und für Anwohnende anderer Straßen. Vorbildcharakter könnte die erstmalige Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Berlin-Prenzlauer Berg haben. Die Verlagerung des Parksuchverkehrs und die geringeren Parkplatzchancen für Anwohnende in nicht bewirtschafteten Gebieten ermöglichte eine zügige und vor allem von den Anwohnenden befürwortete Ausweitung in diese Randgebiete der Bewirtschaftungszonen. Bei der Schaffung autoarmer Gebiete wäre ein ähnlicher Effekt nach einer erstmaligen Umsetzung denkbar.

Förderung einer autounabhängigen Mobilität

Autofreie und –arme Wohnquartiere funktionieren nur mit genügend Mobilitätsoptionen abseits des Pkw-Besitzes. Damit sind diese haushaltsbezogenen Mobilitätsangebote ein wichtiger Bestandteil für eine erfolgreiche Umsetzung insbesondere im Bestand. Zunächst ist eine gute Mobilitätsversorgung auf städtischer Ebene notwendig. Diese Mobilitäts-Grundversorgung, welche aus einem dichten ÖPNV- und Fahrradwegenetz guten Fußwegeverbindungen und Carsharing-Angeboten besteht, ist für die Minderung der Abhängigkeit und Attraktivität des privaten Pkw unabdingbar. Um diese Angebotsbreite im Sinne eines multimodalen Mobilitätsverhaltens nutzbar zu machen, bedarf es einem niedrighwelligen Zugang, der u.a. folgende Aspekte berücksichtigt:

- Nutzen ohne nachzudenken, so dass sich Nutzungsroutinen ausbilden können,
- eine „One-way-Fähigkeit“ der Verkehrsmittelnutzung, sowie
- ein der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung angepasstes Bezahlschema (als „Pay-as-you-go-Schema“ bezeichnet) (vgl. Delatte et al. 2014)

Durch die Verbreitung des Internets und mobiler Endgeräte hat sich der Zugang zu Mobilitätsangeboten stark vereinfacht. Dennoch besteht hinsichtlich Informationszugang, Tarif- und Bezahlsstruktur sowie Zugänglichkeit noch Verbesserungsbedarf, sowohl auf städtischer als auch nationaler Ebene.

Der Blick in die Bremer Höhe offenbart ein breites Mobilitätsangebot in unmittelbarer Wohnumgebung. Auf dem Gebiet der haushaltsbezogenen Maßnahmen ist im konkreten Fall die Ausgangslage bereits sehr gut. Die Nachfrage nach zusätzlichen Mobilitätsangeboten, wie vergünstigte ÖPNV-Tickets oder Carsharing-Angeboten, hält sich daher in Grenzen.

Für eine weitere Förderung autounabhängiger Mobilität und der Veränderung von Mobilitätsverhalten und -routinen sind somit vor allem wohnumfeldbezogene Maßnahmen entscheidend. Ein reichhaltiges Mobilitätsangebot führt nicht automatisch zum gewünschten Verhalten, wenn nicht auch an anderer Stelle Veränderungen vorgenommen werden. Beispielhaft stehen hierfür die Maßnahmen

in der Bremer Höhe aus dem Jahr 2010, bei denen Radabstellanlagen und Sitzbänke auf Parkständen installiert wurden. Im Idealfall gehen also verkehrsmittelspezifische Angebotsverbesserungen (Pull) mit Verschlechterungsmaßnahme (Push) einher und unterstützen so die Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Eine weitere Verknappung oder steigende Bepreisung von öffentlichen Stellplätzen stellt so auch für einige Autobesitzende einen Grund dar, dauerhaft auf den eigenen Pkw zu verzichten. Dies gilt besonders für jene, die die eigenen Fahrzeuge nur selten benutzen. Insofern ist bei diesem Schlüsselfaktor das Push- und Pullmaßnahmen-Verhältnis unbedingt zu berücksichtigen (vgl. Delatte et al. 2014: 11f.).

Demgegenüber wird jedoch an der zögerlichen Umsetzung solcher Maßnahmen eine verkehrsplanerische Fokussierung auf den MIV deutlich. Dies steht insbesondere einer Verkehrswende im Allgemeinen und autoarmen Gestaltungsmaßnahmen im Speziellen entgegen. Bei der Betrachtung des Verkehrsflusses wird hauptsächlich auf den motorisierten (Individual)Verkehr geachtet. Sichtbar wird dies z.B. bei Ampelschaltungen, schlechten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an Hauptverkehrsstraßen oder einer schleppenden Kapazitätsanpassung beim Radverkehr. Auch die tatsächlichen Kosten des Autoverkehrs werden nur unzureichend an die Verursacher weitergegeben, so dass der MIV weiterhin eine sehr dominante Rolle im Alltagsverkehr einnimmt. Diese Umstände werfen ein Schlaglicht auf eine Verkehrsphilosophie, die eine ausgewogene und nachhaltige Verkehrsentwicklung verhindert. So gibt es kaum ordnungsrechtliche Hürden für die Schaffung autoarmer Wohnquartiere im Bestand. Mögliche Maßnahmen wären z.B. Nachtfahrverbote, Parkverbote, Streckensperrungen, Einziehungsmaßnahmen, Verkehrsversuche etc. (vgl. Reutter et al. 1996: 259ff.). Eine Flexibilisierung der Straßenverkehrsordnung⁶ und der Stellplatzsatzungen auf Länderebene ist in diesem Zusammenhang durchaus wünschenswert und notwendig. Dennoch stellen diese Regelwerke auch im Moment keine unüberwindbare Hürde dar, um autoarme Quartiere bereits jetzt im Bestand zu realisieren. Vielmehr erscheint der Wandel zu einer gleichberechtigten Betrachtung aller Verkehrsmittel ein ebenso langwieriger und mühsamer politischer Prozess zu sein, wie eine ausgewogene Flächenentwicklung und die Schaffung autoarmer Wohnquartiere. Überlegungen wie die des Bundesumweltministeriums für einen neuen Baugebietstyps „urbanes Quartier“ gehen dabei in die richtige Richtung (vgl. BMUB 2015: 2f.).

⁶ Die Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen ist im öffentlichen Straßenland bspw. nur mit einer langwierigen straßenverkehrsrechtlichen Einziehung möglich.

6 Good Practice

Die Betrachtung der Schlüsselfaktoren unter heutigen Bedingungen in Berlin hat gezeigt, dass diese weiterhin eine gute Richtschnur für eine erfolgreiche Umsetzung eines Bestandsprojektes darstellen. Deutlich wurde aber auch, dass je nach demographischen, ökonomischen, infrastrukturellen und politischen Verhältnissen die Bedeutung und Ausrichtung der einzelnen Schlüsselfaktoren schwankt.

Vor einem abschließenden Fazit zur Bremer Höhe und einer berlinweiten Umsetzung soll der Blick hinsichtlich der Zielsetzung von Bestandsprojekten etwas geweitet werden. Neben den Initiativen im Prenzlauer Berg und Kreuzberg gibt es auch abseits des Begriffs ‚autofrei‘ oder ‚autoarm‘ eine Reihe von interessanten Ansätzen, die Maßnahmen zur autoarmen Wohnquartiersgestaltung darstellen. Eine erfolgreiche autoarme Bestandsentwicklung basiert zentral auf der Schaffung autofreier Räume. Der Blick über den „Tellerrand der Begrifflichkeiten“ kann für zukünftige Bestandsvorhaben Ansatzpunkte und Ideen liefern, die städtebaulichen Qualitäten von autofreien Neubauquartieren auch im Bestand zu realisieren. Eine Auswahl von Good Practice-Beispielen aus dem In- und Ausland soll im Folgenden die Machbarkeit einer autoarmen Bestandsentwicklung aufzeigen. Dabei handelt es sich nicht um Maßnahmen unter dem Titel ‚autofrei‘ oder ‚autoarm‘, sondern vielmehr um pragmatische stufenweise Ansätze, die unter Einbeziehung unterschiedlicher Akteure und Ressourcen auf eine erfolgreiche Rückgewinnung des öffentlichen Raums für eine autounabhängige Nutzung abzielen. Auch hinsichtlich einer Umsetzung in der Bremer Höhe können einzelne Aspekte Vorbildcharakter haben.

Temporäre Spielstraße

Die erstmalige Anwendung des Konzepts der ‚temporären Spielstraße‘ in Berlin wurde maßgeblich durch die BI Gethsemanepplatz ermöglicht. Langjährige Erfahrungen aus Bremen und Frankfurt am Main bestätigten bereits die rechtliche Machbarkeit. Zwar konnte das Konzept nicht an der Gethsemanekirche, jedoch an anderer Stelle im Prenzlauer Berg realisiert werden. Grundlage des Konzepts ist die zeitlich befristete Ausweisung einer Spielstraße. Im

Gegensatz zu einem verkehrsberuhigten Bereich besteht zu dieser Zeit absolutes Fahr- und Parkverbot für jegliche Fahrzeuge. Hinsichtlich der Realisierung solcher Maßnahme ist die Flexibilität des Konzepts hervorzuheben. Üblicherweise sind keine teuren Tiefbaumaßnahmen notwendig sondern lediglich die entsprechende Beschilderung (vgl. Abbildung 15). Je nach Nutzung, Lage oder anderer Gründe kann der Zeitraum der Spielstraßennutzung angepasst werden. In der Praxis werden temporäre Spielstraßen an einem Wochentag für mehrere Stunden eingerichtet.

Abbildung 15: Beschilderung Spielstraße (links) und verkehrsberuhigter Bereich (rechts)



Quelle: ADAC 2014: o.S.

Gerade vor dem Hintergrund von zu wenigen, zu kleinen und maroden Spielplätzen in der Berliner Innenstadt erscheint eine temporäre Spielstraße ein guter und flexibler Kompromiss zwischen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen zu sein (vgl. Scheufens 2015: o.S.). Durch diesen niederschweligen Einstieg in eine autounabhängige Nutzung eines Straßenzuges ist das Konzept zudem eine gute Grundlage für weitere, längerfristige autofreie bzw. -arme Maßnahmen.

Neukölln Selkestraße

Ähnlich wie das Konzept ‚temporäre Spielstraße‘ zeigt das Projekt in der Neuköllner Selkestraße beispielhaft die Umnutzung von Straßenland für Kinderspiel und als attraktiven Aufenthaltsraum. Im Rahmen des Förderprogramms ‚Soziale Stadt‘ wurde 2010 am Körnerpark im Berliner Stadtteil Neukölln ein Teil der Selkestraße für den Autoverkehr gesperrt und als Teil eines zusammenhängenden Platz- und Freizeitbandes gestaltet. Ziel war es:

„[...] einen Ort zu schaffen der das bestehende Spielband entlang der Schierker Straße fortsetzt, mit Bewegung und Fitness, für soziale Begegnungen, für den Aufenthalt im Freien und der die Nähe zum Körnerpark berücksichtigt“ (Lechner 2012: o.S.).

Abbildung 16: Blick auf die Selkestraße vor und nach dem Umbau im Jahr 2009



Quelle: Google Earth 2015 (oben); Lechner 2012: o.S. (unten)

Unter Einbeziehung der Anwohnenden, der Jugendlichen und Kinder vor Ort, wurden im Rahmen eines Ideenworkshops mögliche Maßnahmen entwickelt. Schließlich wurde das Fahrbahnniveau angehoben und Spiel-, Sport- und Freizeitgeräte auf der neu gewonnen Fläche installiert. Durch die langjährige und intensive Arbeit im Quartiersmanagement und der daraus gewachsenen Strukturen und nachbarschaftlichen Beteiligungserfahrungen konnte die bauliche Maßnahme mit

großer Unterstützung durchgeführt werden. Durch die frühzeitige und intensive Beteiligung der Anwohnenden, der Jugendlichen aus der Schule und dem Freizeitclub ist die Selkestraße ein gutes Beispiel für eine Maßnahme zur autoarmen Umgestaltung und zeigt gleichzeitig Förder- bzw. Finanzierungsmöglichkeiten für autofreie Wohnumfeldmaßnahmen auf. Auch die grundsätzliche rechtliche Machbarkeit einer anderweitigen Straßennutzung, abseits des Kraftfahrzeugverkehrs, wird durch dieses Projekt deutlich (vgl. Lechner 2012: o.S.; Quartiersmanagement Körnerpark 2012: o.S.).

Parking Day, Parklets und Schanigarten

Bei Maßnahmen zur autoarmen Umgestaltung ist der Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum ein schwer zu überwindender Interessenskonflikt zwischen Befürwortern und Gegner einer solchen Umgestaltung. Um allein sämtliche in Berlin angemeldeten Privat-Pkw Stoßstange an Stoßstange zu parken wäre eine Fläche von ca. 17,5km² nötig. Gleichzeitig benötigt ein Pkw theoretisch mindestens 3 Parkplätze, damit am jeweiligen Zielort geparkt werden kann. Daraus wird der durch den privaten Pkw-Besitz induzierte hohe Flächenbedarf deutlich, der im öffentlichen Raum zu Lasten anderweitiger Nutzungen geht (vgl. Randelhoff 2013: o.S.). Hier setzt der Parking Day an, ein jährlicher Aktionstag bei dem ein Parkstand für einen Tag als Park, für Fahrradabstellanlagen oder Cafés genutzt wird. Damit soll auf den enormen Flächenverbrauch des MIV aufmerksam gemacht werden und gleichzeitig das Bewusstsein für den Bedarf und die Möglichkeit einer anderweitigen Nutzung des öffentlichen Straßenlandes geschärft werden.

Ein ähnlicher Ansatz wird in San Francisco mit den sogenannten ‚Parklets‘ verfolgt (vgl. Abbildung 17). Im Gegensatz zur einmaligen Aktion werden hier Parkplätze dauerhaft zu öffentlichen Aufenthaltsflächen umfunktioniert. Die Stadt San Francisco vergibt unter bestimmten Voraussetzungen eine langfristige Genehmigung für eine Installation auf dem Parkstand. Das Design, der

Abbildung 17: ‚Parklet‘ in San Francisco



Quelle: Sheppard 2012: o.S.

Unterhalt und die Pflege liegen in der Hand des Antragstellers. Initiiert werden die Parklets meist von nachbarschaftlichen Gruppen oder Gewerbetreibenden. Tische und Stühle dürfen zwar auf dem Parklet platziert werden, ein Schild weist diesen jedoch dauerhaft als ‚Public Space‘ aus, weshalb dies nicht wie eine Freischankfläche durch den Gewerbetreibenden behandelt werden kann (vgl. Salvadori 2015: o.S.). Ein Beispiel für die Nutzung eines Parkstandes als Freischankfläche bietet Wien. Die sogenannten Schanigärten werden sowohl auf

Gehwegen als auch auf Parkplätzen genehmigt. In Berlin wird dies, obwohl rechtlich grundsätzlich möglich, nicht umgesetzt. Der Vorteil dieser Praxis liegt vor allem in der Entlastung des Fußverkehrs auf schmalen und/oder stark frequentierten Gehwegen.

Mobilitätsstationen und Quartiersentwicklung

Neben den, in der Erstumsetzung, tendenziell eher kleinteiligen Maßnahmen im Straßenraum sollte die Entwicklung eines autoarmen Quartiers das übergeordnete Ziel sein.

Abbildung 18: Beispielhafte Gestaltung einer größeren Mobilitätsstation mit verschiedenen Mobilitäts- und Serviceangeboten



Quelle: van Berg 2014: o.S.

Hierbei kann auf Quartiersebene die Idee der Mobilitätsstationen eine wichtige Rolle spielen. Beispielhaft stehen dafür in Deutschland die Bremer „Mobilitätspunkte“ bzw. „Mobilitätspunktchen“. Die Bündelung und Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel in Verbindung mit einem Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebot kann notwendige Wege verkürzen, multimodales Verkehrsverhalten unterstützen und ein solches im öffentlichen Raum sichtbar machen. Die Angebotsbreite und -tiefe einer Mobilitätsstation muss dem jeweiligen Standort angepasst sein. Idealerweise umfassen Mobilitätsstation ein Sharing- bzw. Mietangebot (Auto und (spezielle) Fahrräder), Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder und eine gute Verknüpfung zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Taxis, ggf. Fernbussen und Mitfahrgelegenheiten. Entscheidend für multimodales Verhalten ist insbesondere ein verständlicher und verlässlicher Zugang zu den Angeboten. Neben der Förderung eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens durch die Angebote solcher Mobilitätsstationen bieten sie auch gute Möglichkeiten alternative Antriebe in das Verkehrssystem zu implementieren und so auch auf technischer Seite für eine nachhaltige Mobilität zu sorgen.

7 Autoarme Umgestaltung in der ‚Bremer Höhe‘

Durch die gewonnenen Erkenntnisse erscheint eine autoarme Umgestaltung in der Bremer Höhe, insbesondere dem Konzept „Bremer Garten“ folgend, grundsätzlich vielversprechend. Hinsichtlich der Standortfaktoren wurde bereits die Eignung des Gebietes dargelegt. Zudem ist das Mobilitätsverhalten der Anwohnenden bereits überwiegend losgelöst von der reinen Nutzung des privaten Pkw. Hier können vereinzelt Mobilitätsdienstleistungen zusätzliche Verbesserungen und Anreize für eine autounabhängige Mobilität schaffen. Die Einführung eines ‚Mieter-Ticket‘ wäre eine solche Maßnahme. An dieser Stelle müssen sich allerdings die Verkehrsbetriebe in Berlin und Brandenburg dem Potenzial klar werden und Angebote schaffen. Neben den guten Standort- und den Mobilitätsfaktoren spräche in der Bremer Höhe noch die Erhöhung der Verkehrssicherheit, bzw. die Minderung des Verkehrslärms und Durchfahrtsverkehrs für weitere Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum. Mögliche bauliche Eingriffe könnten dann mit einer Nachfrage nach einer Erhöhung der Flächenanteile für eine autounabhängige Nutzung gekoppelt werden. Hier treten insbesondere auch die relativ schlecht bewerteten Zustände für die Fußgänger und den Radverkehr hervor. Als größere Hürde für die Schaffung eines autoarmen Wohnquartiers erscheinen die bereits umgesetzten Maßnahmen aus dem Jahr 2011, die eher nicht für weitere Tiefbaumaßnahmen in der Bremer Höhe sprechen. Auch die ausgelaufene Sanierungsgebietsförderung erschwert eine mögliche Finanzierung von autoarmen Umgestaltungsmaßnahmen. Demgegenüber haben sich einige Anwohnende grundsätzlich für eine finanzielle Beteiligung bzw. für Eigenleistungen bereit erklärt. Je nach Intensität der Maßnahmen könnte hierdurch also Abhilfe geschaffen werden. Denkbar wäre zunächst eine Sackgassenregelung für die Gneist- und Buchholzer Straße, die sowohl günstig als auch in Hinblick auf den Durchgangsverkehr effektiv wäre. Hinsichtlich der Parkplatzsituation bzw. alternativen Flächennutzung gibt es bei der Konzeptumsetzung vermutlich das größte Konfliktpotenzial. Daher sollten Maßnahmen zunächst die drängendsten Probleme in der Bremer Höhe adressieren (vgl. S. 32) und gleichzeitig eine Autoreduzierung verfolgen. Den Aussagen von Pkw-Besitzenden folgend wäre die Verringerung der Stellplätze hierfür ein guter Beitrag. In Verbindung mit oben erwähnten Dienstleistungsangeboten könnte so der Verkehr und Parkplatzbedarf, der allein aus der Bremer Höhe induziert wird, weiter verringert werden. Wichtig wäre zudem eine langfristige Quartiersvision, um die Maßnahmen in der Bremer Höhe auch in größerem Kontext einzubinden und eine Gesamtstrategie für Verbesserungen im Quartier zu entwickeln. Die Good-Practice-Beispiele zeigen Möglichkeiten auf, die auf eine erste temporäre und kleinteile Umgestaltung abzielen.

8 Fazit

Auf Grundlage der formulierten Standortfaktoren haben theoretisch eine Vielzahl von Quartieren in der Berliner Innenstadt und teilweise darüber hinaus die Voraussetzungen für eine autoarme Umgestaltung. Zur weiteren Konkretisierung der Potenzialflächen für autoarme Wohnquartiere wäre der Blick auf den Modal Split und die Pkw-Besitzstatistik sinnvoll. Ähnlich wie Prenzlauer Berg sticht hier primär Friedrichshain-Kreuzberg heraus. In diesen Stadtteilen ist eine Umsetzung neben den Standortfaktoren auch im Hinblick auf die Nachfrage und notwendige Mehrheitsverhältnisse am wahrscheinlichsten. Mit Blick auf die Initiative Kreuzberg Autofrei erscheint diese Übertragbarkeit durchaus plausibel. Trotz offensichtlicher Überschneidungen hinsichtlich der abstrakten Eignung für autoarme Umgestaltungsmaßnahmen sollten jedoch stets die individuellen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Die zentralen Chancen und Hemmnisse für autoarme Bestandsprojekte in Berlin im Überblick:

Chancen

- Sehr gute Standortvoraussetzungen – vielfältige Mobilitätsangebote, hohe Dichte, gute Nahversorgungsmöglichkeiten etc.
- Wachsende Stadt – starke Nachfrage nach Wohnraum – öffentlicher Raum endlich – Flächenkonflikte
- Affinität bzw. hoher Anteil gelebter Mobilität abseits des privaten Pkw
- Nachfrage nach autoarmer Umgestaltung im Bestand vorhanden
- Synergien mit Förderprogrammen möglich (Stadterneuerung, Soziale Stadt, aktive Zentren, etc.)

Hemmnisse

- Mobilisierung/Mehrheitsbildung – „Vom Papier auf die Straße“
- Mangelnde Institutionalisierung
- Nicht nachhaltige und stark auf den MIV fokussierte Verkehrsphilosophie
- Fehlende Vorbilder
- Kleinräumliche/Straßenbezogene Erstmaßnahmen vs. Großräumliche/Quartiersbezogene Auswirkungen

Während der Untersuchung wurde deutlich, dass zur Schaffung autoarmer Bestandsquartiere in Berlin der Fokus vor allem wohnumfeldbezogenen Maßnahmen liegen muss. Es geht also neben der weiteren Förderung einer Mobilität abseits des privaten Pkw vor allem um Maßnahmen für eine autounabhängige Flächennutzung und -gestaltung in der Wohnumgebung. Trotz der teilweise lokalen Mehrheit autofreier Haushalte ist eine erfolgreiche Umsetzung autoarmer Wohnquartiere noch nicht realisiert. Eine etwas flexiblere Sichtweise auf das Konzept autoarmes bzw.

autofreies Wohnen offenbart jedoch einen fließenden Übergang zwischen der „Rückeroberung des öffentlichen Raums“ und dem Konzept autoarmer Wohnquartiere, insbesondere in innerstädtischen Wohnlagen. So lassen sich bereits erfolgreiche Projekte identifizieren, die als Ansatzpunkt und als notwendige (Vor-)Bilder für eine autoarme Bestandsentwicklung dienen können.

Die Schaffung autoarmer Quartiere im Bestand und die Förderung des autofreien Lebensstils kann ein wichtiger Beitrag für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung sein. Hinsichtlich der Handlungsziele des Berliner Senats und den dargelegten Vorteilen und Qualitäten autofreier und -armer Quartiere wird dies deutlich. Das betrifft u. a. die Handlungsziele zur Verbesserung der Luftqualität, der Lärminderung, der Versorgung mit Grün- und Freiflächen, aber auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit oder der Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätschancen für sozial und ökonomisch benachteiligte Gruppen.

Die Hemmnisse bei der Umsetzung sind dabei weitestgehend politischer Natur. Für eine flächenhafte Umsetzung fehlen die Mehrheiten, lokale Initiativen haben aber durchaus die Möglichkeit ihre Ideen umzusetzen, müssen aber gerade im Hinblick auf das emotionale Thema Parkplätze mit Bedacht vorgehen und möglichst erfolgreich für die eigene Sache mobilisieren. Die Erkenntnisse aus den Projektbeispielen, aber z.B. auch aus der aktuellen Umweltbewusstseinsstudie des BMUB verdeutlichen den Wunsch nach einer lebenswerten und weniger autofixierten Stadtentwicklung (vgl. BMUB et al. 2014: 35). Der Bezirksstadtrat von Pankow Jens Holger Kirchner setzt dabei auf auch „Physik und Darwinismus“. Je mehr Menschen sich in der „wachsenden Stadt“ im öffentlichen Raum befinden, desto eher wird auch die autounabhängige Nutzung akzeptiert bzw. eingefordert. Die Aktivität des Bezirks Pankow ist auf diesem Gebiet im Berliner Vergleich auf hohem Niveau. Hier sind vor allem die Gehwegvorstreckungen, die Installation von Radabstellanlagen auf der Fahrbahn und die mittlerweile eingestellte Praxis der Ausweisung von Carsharing Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum positiv hervorzuheben. Auch das Modellprojekt ‚Begegnungszone‘ des Berliner Senats in der Schöneberger Maaßenstraße kann als Indiz für einen neuen Umgang mit öffentlichem Raum und städtischer Mobilität gesehen werden. Durch einen schrittweisen Prozess kann es gelingen den MIV in den Innenstädten weiter auf ein „verträgliches Maß“ zu reduzieren. Die Prämisse einer ausgeglichenen (Verkehrs-)Flächenentwicklung ist dabei ein wichtiger Baustein und Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, (Verkehrs-)Sicherheit ein möglicher Dreiklang, der hier zur Anwendung kommen kann und in dessen Sinne, z.B. im Falle eines Flächenkonflikts mit dem vermeintlichen Anspruch auf kostenlosen öffentlichen Parkraum, gehandelt werden muss. Dies ist sowohl eine Aufgabe der Politik als auch der Stadtgesellschaft.

9 Literaturverzeichnis

- 2c2b (2013): Projektgebiet mit geplanten Umbaumaßnahmen in der Manteuffelstraße.
URL: <http://www.autofreies-kreuzberg.de/manteuffel/manteuffel-autofrei-2013-10-07.pdf>. letzter Zugriff: 13.04.15.
- AG Autofreies Kreuzberg (2013): AnwohnerInnenbefragung - Auswertung der Fragebögen, Berlin.
- Ahrend, Christiane/Daubitz, Stephan (2011): Auswertung der Datenerhebung Verkehrsverhalten in der Bremer Höhe: Quantitative Datenauswertung, Berlin.
- Ahrens, Gerd-Axel (2009): Endbericht zur Verkehrserhebung 'Mobilität in Städten - SrV 2008' und Auswertungen zum Städtepegel, Dresden.
- Ahrens, Gerd-Axel (2015): Tabellenbericht zum Forschungsprojekt "Mobilität in Städten - SrV 2013" in Berlin (innere Stadt), Dresden.
- ADAC, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (2014): Verkehrszeichen in Deutschland. URL: https://www.adac.de/_mmm/pdf/fi_verkehrszeichen_deutsch_1014_99256.pdf. letzter Zugriff: 14.01.16.
- Baier, Reinhold/Grunow, Malte/Peter-Dosch, Christof (2004): Autofreies Wohnen – Begleituntersuchung zur autofreien Siedlung Hamburg-Saarlandstraße, Aachen.
- Bäumer, Doris/Wilker, Jost/Reudenbach, Lisa (2008): Car-Free Settlements. URL: http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=118&Itemid=73. letzter Zugriff: 12.10.15.
- Becker, Udo/Becker, Thilo/Gerlach, Julia (2012): Externe Autokosten in der EU-27: Überblick über existierende Studien, Brüssel.
- Bentfeld, Sabine (2014): Sanierungsgebiet Helmholtzplatz - Erneuerung und Verkehrsberuhigung Gethsemanestraße/ Greifenhagener Straße: Information der Anwohner, Berlin.
- Bernhard, Samuel/Schweizer, Thomas (2012): Verkehrsparen in Siedlung und Quartier, 2. Auflage, Fussverkehr Schweiz, o.O.
- Bracher, Tilman (2011): Kostenlose Stellplätze wird es in den Innenstädten nicht mehr geben, Berlin.
- Brake, Klaus/Herfert, Günter (2012): Reurbanisierung - Materialität und Diskurs in Deutschland. Springer VS, Wiesbaden.

- Bratzel, Stefan (2014): Die junge Generation und das Automobil – Neue Kundenanforderungen an das Auto der Zukunft? In: Ebel, B./Hofer, M. B. (Hrsg.) *Automotive Management: Strategie und Marketing in der Automobilwirtschaft*, 2., überarb. und akt. Aufl. 2014. Springer Gabler, Berlin, Heidelberg, S. 93–108.
- Bremer Höhe (2010): Begegnungszone Bremer Höhe?! URL: <http://www.bremer-hoehe.de/index.php?&path=44>. letzter Zugriff: 08.01.16.
- Bretschneider, Betül (2014): *Ökologische Quartierserneuerung: Transformation der Erdgeschosszone und Stadträume*. Springer VS, Wiesbaden.
- BMUB, Bundesministers für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2015): *Neues Zusammenleben in der Stadt*. URL: http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Nationale_Stadtenwicklung/zusammenleben_staedte_bf.pdf. letzter Zugriff: 14.01.16.
- BMUB, Bundesministers für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit/UBA, Umweltbundesamt (2014): *Umweltbewusstsein 2014 in Deutschland: Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage*, 1. Auflage, Berlin.
- Butzin, Anna/Terstriep, Judith/Wellschhoff, Jessica (2013): *Nachhaltige Mobilität durch soziale Innovationen!? Verkehrsprobleme und alternative Ansätze zu ihrer Lösung*. *Forschung Aktuell*, Institut Arbeit und Technik (IAT) (02).
- Christ, Wolfgang/Loose, Willi (2001): *Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere*. Bauhaus-Universität, Weimar.
- Delatte, Aline/Kettner, Stefanie/Schenk, Eckart/Schuppan, Julia (2014): *Teilbericht des Projekt City2e zum Arbeitspaket 2: Nutzer und Akzeptanzanalyse*, Berlin.
- Deutsches Kinderhilfswerk (2015): *Weltspieltag - Hintergrund*. URL: <http://www.recht-auf-spiel.de/weltspieltag/hintergrund.html>. letzter Zugriff: 14.04.15.
- Dierkes, Meinolf (1998): *Bedingungen für eine Realisierung autofreier Wohngebiete unter besonderer Berücksichtigung der Projekte Alter Schlachthof (Eldenaer Straße) und Lichterfelde-Süd*, Berlin.
- Ebel, Bernhard/Hofer, Markus B. (Hrsg.) (2014): *Automotive Management: Strategie und Marketing in der Automobilwirtschaft*, 2., überarb. und akt. Aufl. 2014. Springer Gabler, Berlin, Heidelberg.
- Ernst, Maria (2008): *Autofrei Wohnen - wir können's nur empfehlen: Ergebnisse der Bewohnerbefragung 2007*, München.
- Gogol, Arne (2007): *Evaluation zielgruppenspezifischer Mobilitätsdienstleistungen von Wohnungsunternehmen: Eine empirische Untersuchung des Mietertickets der "Baugenossenschaft Freie Scholle eG" und der "Bielefelder Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft mbH" in Bielefeld*. Inst. für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen, Fachbereich Mobilität und Siedlungsentwicklung, Dortmund.

- Gross, Angela (2013): Barrieren und Chancen für die Realisierung nachhaltiger Mobilität: eine Analyse der Zeitabhängigkeit von Mobilitätsmustern am Beispiel von Krems/Donau., 1. Aufl.
- Heil, Volker (2008): Autofreie Wohnquartiere - Empirische Bestandsanalyse und Zukunftschancen. GRIN Verlag GmbH, München.
- Heinrichs, Eckhart (2015): Stellplatzbaupflichten und Entlastungsoptionen in den Landesbauordnungen, Vortrag 21.01.2015, Kassel.
- Heinrichs, Eckhart (2015): Verkehrsuntersuchung Manteuffelstraße, Vortrag 15.01.2015, Berlin.
- Jansen, Hendrik/Wehmeyer, Hanna/Gard, Jan Die Zukunft der urbanen Mobilität – Neue Chancen für die Stadt. mobilogisch. URL: <http://www.mobilogisch.de/archiv/41-ml/artikel/152-zukunft-urbane-mobilitaet.html>. letzter Zugriff: 25.03.15.
- Knoflacher, Hermann (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr - Freiheit vom Zwang zum Autofahren, 2., verb. und erw. Aufl. Böhlau, Wien.
- Knoflacher, Hermann (2001): Stehzeuge: Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Böhlau, Wien [u.a.].
- Koerdt, Arne (2002): Autofreies Wohnen – Nischenprodukt oder Leitbild: Vom autofreien Wohngebiet zur autofreien Stadt? planungsrundschau (05), S. 22–25.
- Lechner, Regine (2012): Städtische Grünanlage - Selkestraße. URL: <http://www.regine-lechner.de/de/gruenanlagen/selkestrasse.html>. letzter Zugriff: 25.03.15.
- Melia, S. (2010) Carfree, low car - what's the difference? In: European Transport Conference, Glasgow, Schottland.
- Moser, Peter/Stocker, Eva (2008): Autofreies Wohnen - Evaluierung der Mustersiedlung in Wien-Florisdorf, Wien.
- Neumann, Peter (2015): Berlin ist die Welthauptstadt des Carsharing. Berliner Zeitung, March 11. URL: <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/drivenow--car2go--multicity---spotcar-berlin-ist-die-welthauptstadt-des-carsharing,10809148,30097650.html>. letzter Zugriff: 15.04.15.
- Nobis, Claudia (2003): Evaluation des Verkehrskonzeptes im autoreduzierten Stadtteil Freiburg-Vauban, Dortmund.
- Ornetzeder, M./Hertwich, E. G./Hubacek, K. (2008): The Environmental Effect of Car-free Housing: A Case in Vienna. Ecological Economics, 2008, 516–530. URL: <http://eprints.whiterose.ac.uk/4735/1/hubackekk1.pdf>. letzter Zugriff: 12.03.15.
- Polizei Berlin (2015): Verkehrssicherheitslage 2014 in Berlin: Zahlen - Daten - Fakten, Berlin. URL: https://www.berlin.de/polizei/_assets/aufgaben/anlagen-verkehrssicherheit/verkehrssicherheitslage2014.pdf. letzter Zugriff: 20.01.2016.

- Quartiersmanagement Körnerpark (2012): Schierker Platz, Bolzplatz, Selkestraße.
URL: <http://www.qm-koernerpark.de/index.php/projekte/baufonds/52-formelles2/impressum2/340-schierker-platz-bolzplatz-selkestrasse>. letzter Zugriff: 25.03.15.
- Randelhoff, Martin (2013): Die größte Ineffizienz des privaten Pkw-Besitzes: Das Parken. URL: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/13615/strassenverkehr/parkraum-abloesebetrag-parkgebuehr-23-stunden/>. letzter Zugriff: 01.04.15.
- Randelhoff, Martin (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). URL: <http://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>. letzter Zugriff: 15.04.15.
- Reutter, Oscar (2002): Autoarmes Wohnen im Bestand am Johannesplatz in Halle (Saale): Modellvorhaben des Umweltbundesamtes "Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr". Teilbericht 17 "Projektentwicklung und Ergebnisse", Wuppertal.
- Reutter, Oscar/Reutter, Ulrike (1996): Autofreies Leben in der Stadt: Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund: Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund.
- Sachverständigenrat für Umweltfragen (2005): Umwelt und Strassenverkehr: Hohe Mobilität - umweltverträglicher Verkehr ; Sondergutachten, Juli 2005, 1. Aufl. Nomos, Baden-Baden.
- Salvadori, Ilaria (2015): San Francisco Parklet Manual, Version 2.2.
- Scheufens, Martin (2015): Prenzlauer Berg soll „temporäre Spielstraße“ bekommen. Berliner Zeitung, April 21. URL: <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/gudvanger-strasse-prenzlauer-berg-soll--temporaere-spielstrasse--bekommen,10809148,30490104.html>. letzter Zugriff: 18.04.15.
- Schmidt, J. Alexander/Hanna Wehmeyer, Hanna/Jansen, Hendrik/Garde, Jan (2013): Neue Mobilität für die Stadt der Zukunft, Duisburg-Essen.
- SenVerw., Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2011b): "Mobilität in Städten – SrV 2008", Berlin 23 Bezirke. URL: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/5_SrV_2008_Modal_split.pdf. letzter Zugriff: 27.10.14.
- SenVerw., Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2011a): Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025, Berlin.
- SenVerw., Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2014): Berliner Verkehr in Zahlen 2013: Mobilität der Stadt, Berlin.
- SenVerw., Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2014): Lärmaktionsplan 2013-2018, Berlin.

SenVerw., Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin - Abt. VII (2011c):
Mobilitätsprogramm 2016 des Stadtentwicklungsplans Verkehr.

Sheppard, Scott (2012): Parklet in San Francisco. URL:
http://labs.blogs.com/its_alive_in_the_lab/2012/10/autodesk-gallery-reclaiming-public-space-exhibit.html. letzter Zugriff: 24.02.15.

Stahl, Anka (2012): Umbau des Knotens Greifenhagener Straße/ Gneiststraße. URL:
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/stadtumbau/Knoten-Greifenhagener-Gneiststr.5969.0.html>. letzter Zugriff: 24.01.16.

Topp, Hartmut (2006): Trends, innovative Weichenstellungen und Hebel für Mobilität und Verkehr – von 2030 aus gesehen. TATuP - Journal by ITAS on Technology Assessment 15 (3), 12–20.

UBA, Umweltbundesamt (2012): Daten zum Verkehr, Dessau-Roßlau.

UBA, Umweltbundesamt (2013): Position - Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, Dessau-Roßlau.

van Berg, Sophia (2014): The Mobility Hub. URL: multi-mobility.tumblr.com. letzter Zugriff: 05.01.16.

VCÖ (2015): Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität. VCÖ, Wien.

Zöller, Patrick/Dittrich, Cornelia (2011): Meinungsumfrage Gethsemaneplatz: Zusammenfassung der Ergebnisse, Berlin.