

Mobilitätsbaukasten für Bauvorhaben in Nürnberg

Planungs- und Baureferat Stadt Nürnberg / Verkehrsplanungsamt

Anlass

Nürnberg hat derzeit rd. 535.000 Einwohnerinnen und Einwohner; es wird ein weiteres Bevölkerungswachstum prognostiziert. Auch die Anzahl der Arbeitsplätze entwickelt sich positiv. Inzwischen gibt es in Nürnberg ca. 306.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Dazu kommen ca. 80.000 Beamte, freiberuflich Tätige und Selbständige.

Die Bebauungsstruktur in der Kernstadt innerhalb der Ringstraße ist geprägt von mehrstöckigen Gebäuden mit wenigen Frei- und Grünflächen und verhältnismäßig engen Straßen. Die anwachsende Bevölkerung und die zunehmende Zahl der Arbeitsplätze verursachen Verkehr. Dieser kann mit der bestehenden ÖPNV- und Straßeninfrastruktur schon jetzt nicht mehr problemlos abgewickelt werden. Da im Rahmen der Innenentwicklung auf innerstädtischen Flächen, wie z.B. auf dem ehemaligen Südbahnhofareal, neue Stadtteile entstehen, kann die Bewältigung des Verkehrs nur mit intelligenten verkehrlichen Lösungen gelingen.

Nicht nur historisch gewachsene Stadtstrukturen verhindern, dass zusätzlicher Kraftfahrzeugverkehr aufgenommen werden kann. Bereits heute überschreiten die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen an vielen Straßenabschnitten die zulässigen Grenzwerte. Rund 77.000 Menschen leben in Nürnberg an Straßen, an denen gesundheitsgefährdende Werte erreicht sind. Es gilt, diese Belastungen für die Stadtbewohnerinnen und -bewohner deutlich zu reduzieren. Deshalb ist es Ziel der Stadt Nürnberg, dass Mobilitätsbedürfnisse verstärkt mit stadt- und umweltgerechten Verkehrsarten (öffentlicher Nahverkehr, Fußgänger- und Radverkehr) bewältigt werden.

Um die Verlagerung insbesondere der Pendlerströme aus dem Umland, aber auch des innerstädtisch generierten Verkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen, ist die Realisierung vielfältiger, zu einem Mobilitätskonzept zusammengefasster Maßnahmen erforderlich. Diese betreffen die Bereiche Infrastruktur, Gestaltung sowie Information / Beratung / Dienstleistung gleichermaßen. Einen wesentlichen Baustein stellen dabei Maßnahmen dar, die bereits bei der Entwicklung größerer Wohn- und Gewerbebauvorhaben ansetzen und deshalb im Bauleitplan- und Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen sind. Kernziel ist dabei die „Stadt der kurzen Wege“ im Sinne der Leipzig-Charta.

Mobilitätsbaukasten

Der Mobilitätsbaukasten listet Maßnahmen auf, die multimodales Verkehrsverhalten unterstützen. Ziel ist es, die Verkehrsmittelwahl und damit das zukünftige Verkehrsaufkommen sowohl der Bewohner als auch der Beschäftigten und Besucher eines Areals zu beeinflussen. Die Wahl des Verkehrsmittels variiert situationsbedingt, wenn entsprechende Bedingungen sowohl in Form von Angeboten als auch in Form von Restriktionen für die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel gegeben sind.

Welche Maßnahmen für ein Vorhaben konkret festgelegt werden, muss nach einer individuellen Betrachtung des jeweiligen Areals und der Rahmenbedingungen entschieden werden. Ob ausgewählte Maßnahmen greifen und zum Erreichen der gesteckten Ziele beitragen können, hängt von mehreren Faktoren ab. Wesentliche Kriterien sind dabei

- die Lage im Stadtgebiet und die Erschließungssituation,
- die Größe des Entwicklungsgebietes oder Bauvorhabens sowie
- die geplanten Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Soziales, Grün usw.).

Größere zusammenhängende Entwicklungsgebiete erfordern ein anderes Herangehen als Bauvorhaben in innerstädtischen, integrierten Lagen. Die Frage der ÖPNV-Erschließung spielt eine essentielle Rolle. Dort, wo ein hervorragender Anschluss an den ÖPNV existiert,

wird es leichter gelingen, die Bewohnerinnen und Bewohner in Kombination mit flankierenden Maßnahmen zum Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren. Bei gewerblichen Nutzungen sind andere Maßnahmen in Betracht zu ziehen als bei einer Wohnnutzung. Angestrebt wird grundsätzlich eine Mischnutzung in urbaner Kleinteiligkeit. Daher spielen auch städtebauliche Maßnahmen eine wichtige Rolle. Sie tragen entscheidend dazu bei, dass Mobilitätsmaßnahmen wirken können. Die Bebauung und die öffentlichen Räume müssen attraktiv gestaltet werden, zu Fuß gehen und Radfahren angenehm sein. Die wesentlichen Erledigungen müssen auf kurzen Wegen erreichbar sein, für längere Strecken muss ein guter ÖPNV-Anschluss bestehen. Autoarme Stadtquartiere können strukturell nur dort erfolgreich realisiert werden, wo städtebaulich integrierte und verkehrlich vielfach vernetzte und funktional möglichst komplexe Standorte bestehen. Eine „Stadt der kurzen Wege“, die durch eine urbane Mischung mit Wohnnutzung, kleinteiliger, nicht störender Gewerbenutzung, Einkaufsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung und verschiedenen Dienstleistungen vor Ort gekennzeichnet ist, aber auch eine komfortable Wegeinfrastruktur aufweist, ist also eine Voraussetzung für eine geänderte Verkehrsmittelwahl.

Maßnahmen

Im Folgenden werden Maßnahmen aufgelistet, die als die wichtigsten für das Erreichen einer Verkehrsmittelwahl zugunsten der Verkehrsarten des Umweltverbundes bewertet werden. Nicht alle Maßnahmen werden bei jedem Entwicklungsgebiet oder Bauvorhaben sinnvoll oder realisierbar sein. Wie bereits oben dargestellt, ist eine individuelle Betrachtung der strukturellen Rahmenbedingungen erforderlich, bevor Maßnahmen für ein Mobilitätskonzept festgelegt werden. Die Liste kann sich jederzeit weiterentwickeln und weitere mögliche Maßnahmen können ergänzt werden.

Fußverkehrsmaßnahmen

- Anlage komfortabler Gehwege mit ausreichend Platz. Vorzonen für Außenbestuhlung oder Auslagen, einem Gehbereich von 4 m Breite und einem Übergangsbereich zur Fahrbahn für Schilder, Radständer u. ä.
- Sichere Quermöglichkeiten von Fahrbahnen durch vorgezogene Gehsteige, Mittelinseln oder Zebrastreifen.
- Dichtes Wegenetz, so dass innerhalb des Quartiers keine Umwege erforderlich sind. Haltestellen, zentrale Einrichtungen und Plätze müssen schnell und bequem zu Fuß erreichbar sein.
- Direkte Wegeverbindungen in benachbarte Stadtteile.
- Abstellräume für Kinderwagen mit Regalen und Kästen in jedem Haus.
- Zugang zu den Hauseingängen auf direkten Wegen, von allen Seiten, bequem und frei vom Kfz-Verkehr.
- Überdachte Vorbereiche
- Ausleihmöglichkeit von Einkaufstrolleys
- Heimlieferservice von Einkäufen
- Sitzgelegenheiten, kleine Plätze und Parks sowie „Ruheräume“ im direkten Wohn- und Arbeitsumfeld.
- Qualitätsvolle Grünausstattung

Städtebauliche Maßnahmen

Zum Erreichen einer geänderten Verkehrsmittelwahl sind auch städtebauliche Maßnahmen von Belang. Entscheidend ist eine Atmosphäre im Quartier, die das zu Fuß gehen befördert. Hierzu zählen u.a.:

- Abwechslungsreiche und qualitätsvolle Erdgeschossnutzungen, die in den öffentlichen Raum hineinwirken (z.B. Cafés und Restaurants mit Außenbestuhlung, Läden mit Auslagen, nichtstörendes Handwerk, Kreativräume)
- Mischung Wohn- und nicht störenden Gewerbenutzungen
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
- gute Spielflächenausstattung
- Begrünung und Straßenbäume
- geeignete groß- und kleinflächige Grünflächen
- Abwechslungsreiche Fassaden
- Interessante Abfolge von Straßen und Plätzen
- Aufweitungen und Engstellen, Räume und Sichtbeziehungen
- Sitzgelegenheiten, Mülleimer

Radverkehrsmaßnahmen

- Herstellung von ausreichend ebenerdigen, überdachten, komfortablen und sicheren Abstellmöglichkeiten.
- Dezentrale Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu den Hauseingängen auf Privatgrund bzw. überdachte Vorbereiche mit Radabstellmöglichkeiten.
- Ebenerdige Abstellräume mit Regalen oder Kästen für Helme, Regenkleidung, Packtaschen u. ä. in jedem Haus.
- Fahrradverleih, auch von Pedelecs, z.B. an Mobilitätsstationen
- Ausleihmöglichkeit von Lastenrädern, z.B. in einem Quartiersbüro oder in Verbindung mit einer „Mobilitätszentrale“
- „mitwachsendes Rad“ (Ausleihabonnement für Kinderräder)
- Reparaturservice, z.B. an zentralen Abstellorten
- Dichtes und sicheres Wegenetz, so dass innerhalb des Quartiers keine Umwege gefahren werden müssen. Ggf. Fahrradstraßen bei Bauvorhaben im Bestand.
- Direkte Anbindung an benachbarte Stadtteile und an das weiterführende Wegenetz in alle Richtungen.
- Radwege und Radstreifen ausreichend breit, so dass das Überholen konfliktfrei möglich ist.
- Aufgeweitete Fahrradstreifen und Wartebereiche für linksabbiegende Radfahrende.
- Radschnellwege, Radschnellverbindungen

ÖPNV-Maßnahmen

- Sehr gute ÖPNV-Anbindung. Bei größeren Entwicklungsgebieten, deren ÖPNV-Erschließung neu geplant und realisiert werden muss, ist auf eine direkte Linienführung in die Innenstadt und / oder zu übergeordneten Zielen zu achten.
- Dichter Takt der Busse und Straßenbahnen, die die Anbindung an übergeordnete Ziele oder die Kernstadt herstellen.
- Quartiersbus mit dichtem Haltestellennetz, in Abhängigkeit von der Größe des Quartiers, den Entfernungen zu den Haltestellen des Haupteerschließungssystems und der Nutzungsstruktur des Gebietes.
- Ausreichend und komfortable, überdachte Bike+Ride-Anlagen an den Haltestellen.
- Übertragbare Tickets und „Haustickets“ für Wohnanlagen.
- ÖPNV-Ticket im Mietpreis enthalten, Jahresgutschein, Verbund-Abo u.ä.
- Fahrplananzeigen im Hausflur

Motorisierter Individualverkehr

- Angepasste Anzahl privater Stellplätze auf privaten Grundstücken
- Deutliche Reduzierung öffentlicher Stellplätze (unter 0,1 pro Wohneinheit)
- Einrichtung Ladeinfrastruktur auf Privatgrund und in geringerem Maße im öffentlichen Raum
- Carsharing mit Fahrzeugen verschiedener Größen und Mobilitätsstationen im öffentlichen Raum
- Vermittlung von Fahrgemeinschaften
- Shuttle-Service (z. B. wenn Gepäck transportiert werden muss, ÖPNV nicht fährt, entferntere Haltestelle benutzt werden muss), z.B. in Verbindung mit einer „Mobilitätszentrale“
- Transportservice
- Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche
- Fahrradstraßen

Allgemeine Maßnahmen

- Einrichtung einer Mobilitätszentrale bzw. eines Dienstleistungsbüros für langfristige Beratung, Information und Dienstleistungen rund um das Thema Mobilität. Vom Dienstleister organisierte Veranstaltungen und Workshops können über neue Angebote und Entwicklungen aufklären. Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit durch Flyer oder eine Quartierszeitung kann die Identifikation mit dem Viertel erreichen.
- Durchführung von Beteiligungsformaten bei quartiersbezogenen Planungen und Entscheidungen.
- Digitale Angebote, wie z.B. Mobilitäts-App
- Paketannahmestelle, gebündelte KEP-Standorte

Rechtliche Verankerung

Voraussetzung für die Implementierung eines Mobilitätskonzeptes ist die rechtliche Verankerung. Dies bedeutet, dass behörden- und grundeigentümergebundene Planungsinstrumente erforderlich sind. Folgende Instrumente stehen grundsätzlich zur Verfügung:

- Städtebauliche Verträge, in denen u.a. die Finanzierung einzelner Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept geregelt werden.
- Durchführungsvertrag als Teil des städtebaulichen Vertrags zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. In ihm müssen die Komponenten des Mobilitätskonzeptes festgelegt und beschrieben werden. Hier könnte auch die Verpflichtung zur Weitergabe der Regelungen aus dem Mobilitätskonzept an Dritte festgeschrieben werden (Rechtsnachfolge). Darüber hinaus könnte im Durchführungsvertrag, falls erforderlich oder erwünscht, die regelmäßige Evaluation der realisierten Maßnahmen geregelt werden.
- Stellplatzschlüssel als Teil von Bebauungsplänen, in denen eine Reduzierung auch der öffentlichen Stellplätze für Entwicklungsgebiete mit einem vertraglich vereinbarten Mobilitätskonzept in einem Städtebaulichen Vertrag festgelegt wird.
- Rechtliche Regelungen zur gesicherten Nutzbarkeit v.a. von Erdgeschosszonen.

Welches Instrument jeweils sinnvollerweise angewandt werden sollte, muss im konkreten Einzelfall geprüft werden.

Umsetzung

Für den dauerhaften Erfolg des Mobilitätskonzeptes ist eine langfristige Begleitung erforderlich. Diese könnte von einem Dienstleister vor Ort, einer Anlaufstelle „Mobilitäts- oder Quartiersmanagement“, die sich um die verschiedenen Anliegen und Mobilitätsdienstleistungen kümmert, geleistet werden. Darüber hinaus sind die Zusammenarbeit und die Abstimmung mit verschiedenen Mobilitätsanbietern (Verkehrsunternehmen, Fahrradverleih, Carsharing) erforderlich.

Sofern keine Wohnbaugesellschaft die Verwaltung im Quartier übernimmt, ist die Einrichtung einer Mobilitätszentrale durch das örtliche Verkehrsunternehmen denkbar (Beispiel Darmstadt).

Finanzierung

Die Bausteine des Mobilitätsbaukastens sind mit dauerhaften Kosten verbunden, die nicht bzw. nicht ausschließlich den Quartiersbewohnern auferlegt werden sollten.

Folgende Finanzierungsmöglichkeiten sind im Einzelfall zu prüfen:

- Die Bauträger sparen sich Kosten für die Herstellung von Stellplätzen. Pro eingespartem Stellplatz ist ein festzulegender Betrag zu zahlen, von dem wiederum Maßnahmen des Mobilitätsmanagements finanziert werden (Städtebaulicher Vertrag).
- Die Bauträger müssen für jeden hergestellten Stellplatz einen festzulegenden Betrag zahlen, aus dem wiederum Mobilitätsmanagement finanziert wird. Beispiel: In Wien wurde bei der Entwicklung der Seestadt Aspern ein Mobilitätsfonds (Treuhandskonto) eingerichtet, in den pro hergestellten Stellplatz 1.000 € eingezahlt werden mussten (Städtebaulicher Vertrag).
- Ein Anteil der Einnahmen aus der Vermietung der im Quartier zur Verfügung stehenden Stellplätze für die Bewohner und der Einnahmen aus den Mobilitätsangeboten wird für das Mobilitätsmanagement verwendet (nur privatrechtlich möglich).
- Anschubfinanzierung Bauträger / Projektentwickler (Städtebaulicher Vertrag)
- Betrieb der Mobilitätszentrale durch städtische Verkehrsunternehmen, die davon profitieren, wenn deutlich mehr Menschen die öffentlichen Nahverkehrsmittel nutzen.
- Fördermittel der EU oder des Bundes (keine dauerhafte Finanzierung). Welche konkret in Frage kommen, muss von Fall zu Fall geprüft werden, da Förderprogramme wechseln und geänderten Zielsetzungen angepasst werden.
- Kooperationspartner aus der Mobilitätsbranche, wie z.B. örtliche Verkehrsbetriebe, Carsharing-Unternehmen

Beteiligung

Um die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Quartier und die Akzeptanz für verschiedene geplante Maßnahmen zu erhöhen, ist die Einbindung in Planungs- und Entscheidungsprozesse wichtig. In Abhängigkeit von der Fragestellung sind verschiedene Beteiligungsformate zu wählen. Von Vorteil ist, wenn ein Dienstleister vor Ort - analog eines Quartiersmanagements - als Organisator und Anlaufstelle zur Verfügung steht.

Nutzen

Autoreduzierte Quartiere haben einen vielfältigen Nutzen. Die Bewohner profitieren vom größeren alternativen Mobilitätsangebot und geringeren negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs. Lokale Läden und Einrichtungen werden verstärkt genutzt. Bauträger sparen Kosten, weil weniger Stellplätze (in der Regel in Tiefgaragen) nachgewiesen werden müssen. Die Gesamtstadt hat Vorteile aufgrund geringerer negativer Auswirkungen des Kfz-Verkehrs. Wenn durch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements der Kfz-Verkehr in einem

Viertel reduziert ist, ist außerdem die Entwicklung von Stadtteilen mit höherer Dichte und lebendigerer Atmosphäre möglich.

Die Aufenthaltsqualität eines Areals beeinflusst maßgeblich die Wertschöpfung und Werterhaltung von Immobilien. Weniger ansprechende öffentliche Flächen und mehr Verkehr bewirken das Gegenteil; sie mindern den Immobilienwert.