

Flächennutzungsplan 2010 Freiburg - Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen

Gemeinsame Stellungnahme von:
Öko-Institut e.V., Arbeitsfeld Verkehr
Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Kreisverband Südlicher Oberrhein
Lokale Agenda 21 Freiburg, Arbeitskreis
Mobilität

Freiburg, Juli 2001

Willi Loose, Öko-Institut e.V.

Öko-Institut e.V.
Geschäftsstelle Freiburg
Postfach 6226
D-79038 Freiburg
Tel.: 0761-4 52 95-0

Flächennutzungsplan 2010 Freiburg Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen

Gemeinsame Stellungnahme von:

Öko-Institut e.V., Arbeitsfeld Verkehr

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Südlicher Oberrhein

Lokale Agenda 21 Freiburg, Arbeitskreis Mobilität

Verfasser: Willi Loose

Freiburg, 31.07.2001



Öko-Institut e.V. Geschäftsstelle Freiburg Arbeitsfeld Verkehr Postfach 6226 D-79038 Freiburg Tel. 0761-452 95-18 Fax 0761-47 54 37 Email: loose@oeko.de http://www.oeko.de	Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Südlicher Oberrhein im mobile am Hauptbahnhof Wentzingerstr. 15 79106 Freiburg Tel.: 0761-2 58 58 Fax: 0761-3 77 78 Email: vcd-freiburg@gmx.de http://www.freenet.de/VCD-Freiburg	Lokale Agenda 21 Freiburg Arbeitskreis Mobilität c/o Daniela Ullrich Eschholzstraße 52 79115 Freiburg Tel.: 0761/2 39 79 Email: Daniela.Ullrich@stadtwerke-fr.de
--	--	---

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Grünflächen sind wertvolle Ressourcen.....	1
3	Planungsbericht über bisherige Flächennutzungsplanungen.....	3
4	Entlastung durch lockere Familienhausbebauung in Freiburger Tuniberggemeinden?	4
5	Eine gute Infrastruktur erfordert eine ausreichende Bewohnerzahl im Umfeld.....	6
6	Familienfreundliches Wohnen in angemessener städtischer Dichte	8
7	Marketing für städtische Wohn- und Lebenskultur.....	12

1 Einleitung

Öko-Institut e.V., der VCD Südlicher Oberrhein und der Arbeitskreis Mobilität der Lokalen Agenda 21 Freiburg legen mit diesem Papier eine gemeinsame Stellungnahme zum Flächennutzungsplan 2010 in Freiburg vor. Als Schwerpunkt der Ausarbeitung werden die verkehrlichen Auswirkungen des FNP betrachtet und Empfehlungen für die weitere Ausgestaltung des FNP gegeben.

Die Unterzeichner begrüßen den gerade angelaufenen Moderationsprozess zum Flächennutzungsplan 2010 und verstehen die Stellungnahme als konstruktiven Beitrag zum beginnenden Diskussions- und Partizipationsverfahren. Wir möchten damit der Stadt und den Beteiligten am Diskussionsprozess zum FNP 2010 wissenschaftlich abgeleitetes Material für die weitere Verwendung an die Hand geben und auf diese Weise die Diskussion mit unserer inhaltlich pointierten, aber sachlich begründeten Sichtweise begleiten.

Wissenschaftliche Grundlagen der Stellungnahme sind eigene Studien des Öko-Instituts - u. a. zu den Chancen und Potentialen verkehrsreduzierter Wohnquartiere - sowie eine umfangreiche, gut recherchierte Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik zur nachhaltig flächensparenden Siedlungsentwicklung. Wir beziehen uns in unserer Stellungnahme auf die Aussagen der Gemeinderatsdrucksache G 00098¹, in der die inhaltlichen Grundlagen des FNP 2010 abgeleitet werden.

2 Grünflächen sind wertvolle Ressourcen

Unzerschnittene, nicht versiegelte Grünflächen, die ihre ökologischen Ausgleichsfunktionen noch erfüllen können, gehören zu den wertvollsten, nicht vermehrbaren Ressourcen. Eine nachhaltige Flächennutzungsplanung ist ohne sparsamen Flächenumgang nicht denkbar. Deshalb muss Flächensparsamkeit als oberstes Leitbild der Flächennutzungsplanung bestimmt werden.

In der Gemeinderatsdrucksache G 00098 vom Mai 2000, die als inhaltliche Grundlage der bisherigen Flächennutzungsplanentwicklung dient, ist die Notwendigkeit, sparsam mit unversiegelten Flächen umzugehen, nicht erwähnt und nicht erkennbar berücksichtigt. Dabei gehört der sorgsame Umgang mit Böden als endlicher Ressource zur unabdingbaren Pflichtübung einer nachhaltigen Stadtentwicklung und wurde von der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages „Schutz des Menschen und der Umwelt“ als übergreifendes Umweltziel bezeichnet. § 1a Abs. 1 BauGB verpflichtet als Optimierungsgebot die Planungsträ-

¹ Gemeinderatsdrucksache G 00098 vom 03.05.2000: Große Flächennutzungsplan-Fortschreibung 2010; hier: Sachstandsbericht über die Ermittlungen zu dem auszuweisenden Flächenumfang und weiteres Vorgehen

ger: „Mit Grund und Boden soll schonend und sparsam umgegangen werden, dabei sind Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen“.²

In anderen aktuellen Flächennutzungsplanungen ist das Leitbild sparsamer Flächenverbrauch bzw. Flächensparen explizit thematisiert worden. Als Beispiele werden die Städte Heidelberg und Münster aufgeführt.

Unter der Überschrift „Bauland sparsam zu verwenden“ wird als Städtebauliches Leitbild im Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010 ausgeführt: „Dabei ist die Mobilisierung der Innenentwicklungspotentiale von zentraler Bedeutung. Diese stößt in Heidelberg jedoch gerade in den landschaftlich empfindlichen Bereichen an ihre Grenzen, so daß der Aktivierung von Stadtumbaupotentialen ... neben der behutsamen Stadtarrondierung eine ganz erhebliche Bedeutung zukommen wird... Um den Zuwachs der Siedlungsfläche so gering wie möglich zu halten, muß in allen Bereichen auf eine intensivere Flächenausnutzung hingewirkt werden... Vorrang bei einer Bebauung haben in der Regel diejenigen Gebiete, die dem Mittelpunkt der Stadt am nächsten und entlang der ÖPNV-Trassen liegen.“³

Als Grundlage für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes der Stadt Münster wird dort das folgende Leitbild der räumlichen Entwicklung beschrieben: „Um möglichst wenig natürliche Flächen für die Siedlungsentwicklung in Anspruch zu nehmen, strebt die Stadt eine höhere Verdichtung der Baugebiete und die Innenentwicklung an, also das Bauen im bereits bestehenden Bestand... Mit einer verstärkten Nutzungsmischung werden verkehrsmindernde Flächen- und energiesparende Stadtstrukturen geplant.“⁴

Fazit: Solange nicht ein Leitziel der Flächensparsamkeit entwickelt und in die Flächennutzungsplanung integriert wird, ist es nicht zu erwarten, dass der Diskussionsprozess aktiv in Richtung innovativer Maßnahmen der flächensparsamen Innenentwicklung gelenkt wird.

Wir empfehlen:

<p>Das Leitziel des sparsamen Umgangs mit unversiegelten Flächen sollte an übergeordneter Stelle in den Flächennutzungsplanprozess eingebracht werden. Alle Maßnahmen und Empfehlungen des FNP 2010 sind an diesem Leitziel zu bewerten.</p>

Das Eintreten für sparsamen Umgang mit Boden ist ausdrücklich nicht mit der Forderung gleichzusetzen, dass keine weiteren Flächen zum Zwecke der Wohnungs- oder Gewerbebebauung versiegelt werden dürfen, sofern dies die einvernehmlich beschlossenen Ziele des FNP 2010 erfordern. Damit wird jedoch eine Prioritätensetzung bei der Suche von geeigneten Maßnahmen begründet, in der flächensparende Lösungsvorschläge vorrangig entwickelt

² Baugesetzbuch, in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.8.1997, zuletzt geändert durch Gesetz vom 17.12.1997; Internet-Text: <http://dejure.org/gesetze/BauGB>, eingesehen am 19.07.2001

³ Stadt Heidelberg (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan Heidelberg 2010. Leitlinien und Ziele. Reihe Schriften zur Stadtentwicklung. Heidelberg 1997, S. 11

⁴ Stadt Münster Stadtplanungsamt (Hrsg.): Münster 2010. Planungen und Projekte für ein zukunftsfähiges Münster – Grundlagen für die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes 2010. Münster 1999 (Auflage 2000), S. 8

werden sollten, auch wenn dies mit einem größeren Aufwand und kleinteiligeren Verfahren verbunden ist.

3 Planungsbericht über bisherige Flächennutzungsplanungen

Der Flächennutzungsplan 2010 basiert auf den Grundlagen des vorangegangenen Flächennutzungsplanes 1980 und auf der kleinen Fortschreibung von 1995. Dort wurden Flächen zur Bebauung und Nutzung gewidmet, die zum Teil bis heute noch nicht für eine Bebauung verwendet wurden. In der Gemeinderatsdrucksache G 00098 wird ein Bestand von rechtlich gesicherten, gewidmeten Wohnbauflächen aus den vorangegangenen beiden Flächennutzungsplanungen aufgeführt, der für mindestens 8.500 neue Wohneinheiten ausreicht.⁵

Apel u. a. schlagen vor, den Einstieg in eine Flächennutzungsplanung mit einem „Planungsbericht“ vorzunehmen, „der die bisherige Entwicklung beurteilt und Änderungsbedarf benennt“.⁶

Wir empfehlen:

Zu Beginn des Diskussionsprozesses zum FNP 2010 Freiburg sollten von der Verwaltung die Erfahrungen über die beiden vorangegangenen Flächennutzungspläne in einem Planungsbericht dargestellt und bewertet werden.

Inhalt dieser Rechenschaft sollte sein:

- Problemstellungen und Ziele der vorangegangenen Flächennutzungsplanung
- Erfolge und Erfolgsfaktoren der vorangegangenen Flächennutzungsplanung
- Probleme der Zielerreichung der vorangegangenen Flächennutzungsplanung
- Zusammenhang der jetzigen Flächennutzungsplanung mit der vorangegangenen
- Detaillierte Flächenbilanz der vorangegangenen Flächennutzungsplanung

Ziel der Bewertung ist also nicht nur, Schwierigkeiten und Unzulänglichkeiten der vergangenen Planungen in Zukunft zu vermeiden, sondern in noch stärkerem Maße, aus den Erfolgen vergangener Planungsansätze zu lernen und hieraus weitere Innovationen und neue Lösungsstrategien zu entwickeln.

In die Flächenbilanzierung der vorangegangenen Planungsperiode sollten selbstverständlich auch alle Flächen eingehen, die in der Zwischenzeit durch veränderte Rahmenbedingungen für eine Bebauung zur Verfügung stehen, wie zum Beispiel die erheblichen Flächenreserven

⁵ Gemeinderats-Drucksache G 00098, S. 9

⁶ Apel, Dieter; Böhme, Christa; Meyer, Ulrike; Preisler-Holl, Luise: Szenarien und Potentiale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung. Forschungsbericht 297 11 141 im Auftrag des Umweltbundesamtes. UBA-Berichte 1/00. Berlin 2000, S.279

der Deutschen Bahn AG, die aus der Aufgabe von Bahnhofs- und Güterinfrastruktureinrichtungen und der Vermarktung dieser Flächen resultieren.

4 Entlastung durch lockere Familienhausbebauung in Freiburger Tuniberggemeinden?

Eine zentrale Begründung für die konkrete Ausgestaltung der FNP-Vorgabe, 70 % der vorgesehenen Wohnbauflächen mit lockerer „Familienhausbebauung“ (40 Wohneinheiten pro ha Bodenfläche) auszuweisen, ist das Eindämmen der Suburbanisierung im Freiburger Umland. Die aufkommende Flächendiskussion zeigt, dass ein Großteil der in Frage kommenden Flächenpotentiale für neue Bauflächen in den außenliegenden Stadtteilen Freiburgs liegen würde.

Bedeutet es jedoch weniger „Suburbanisierung“, wenn anstelle der Umlandgemeinden die außenliegenden Freiburger Stadtrandgemeinden (Tuniberggemeinden, Hochdorf) mit derselben flächenzehrenden „Familienhausbebauung“ bebaut werden?

Die Frage soll anhand von Zahlen zum Verkehrsverhalten der Bewohner der Freiburger Randgemeinden und zu allgemeinen Erkenntnissen zum Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrsflächen in Gemeinden bzw. Gemeindeteilen mit unterschiedlicher zentralräumlicher Bedeutung beantwortet werden.

Verkehrsbelastung

Der Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Pkw als Fahrer, Pkw als Mitfahrer, motorisiertes Zweirad) an den Wegen zwischen den außengelegenen westlichen Stadtteilen Freiburgs und der Innenstadt beträgt für die Bewohner in:⁷

- Hochdorf: 48 %
- Waltershofen: 67 %
- Opfingen: 37 %
- Tiengen: 57 %
- Munzingen 61 %.

Während im Binnenverkehr Freiburgs 29 % aller Wege mit dem Pkw (als Fahrer oder Mitfahrer) zurückgelegt werden und 52 % der Wege nichtmotorisiert, werden die Wege von den Bewohnern der außengelegenen Stadtteilen wesentlich verkehrsbelastender zurückgelegt. Der MIV-Anteil an den Fahrten zur Freiburger Innenstadt liegt bei einigen peripheren Stadtteilen in den Größenordnungen, welche die Bewohner der Landkreise Breisgau-

⁷ nach Befragungsergebnissen zum Verkehrsentwicklungsplan Freiburg, Anlage zum Sitzungsprotokoll der gemeinderätlichen Arbeitsgruppe vom 12.09.2000

Hochschwarzwald und Emmendingen bei Wegen nach Freiburg erreichen (67 % MIV-Anteil im Jahre 1992).⁸

Fazit: Sowohl bei den Wegen zwischen den außenliegenden Stadtteilen mit dem restlichen Freiburger Stadtgebiet als auch bei den Wegen zwischen den Umlandgemeinden und Freiburg sollten durch weitere Verbesserungen der Infrastruktur wie der Fahrpläne der Anteil des Umweltverbundes noch weiter gesteigert werden. Eine Umweltentlastung bei Fahrten, die von den Freiburger Randgemeinden ausgehen, wird im Vergleich zu Fahrten aus den Umlandgemeinden in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und die damit verbundenen Emissionen nicht gesehen, wohl aber bei der Länge der entsprechenden Fahrten.

Für die Flächennutzungsplanung ist hieraus der Schluss zu ziehen, dass eine angemessene Verdichtung in denjenigen Bereichen des bereits bebauten Stadtgebietes, die gut an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sind, die besten Entlastungswirkungen erzielen. Für neu zu bebauende Grünflächen gilt: Je näher diese Flächen am Stadtzentrum gelegen sind und je besser sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, desto höhere verkehrliche Entlastungswirkungen können erwartet werden.

In diesem Sinne bietet unseres Erachtens – um ein anschauliches Beispiel zu nennen - der Ortskern von Haslach um die Carl-Kistner-Straße sehr gute Verdichtungs- und Entlastungspotentiale, sobald er in absehbarer Zukunft hervorragend an das Freiburger Straßenbahnnetz angeschlossen ist.

Flächenverbrauch

Zur Flächeninanspruchnahme aufgelockerter Einfamilienhausbebauung kommt noch einmal eine sehr viel höhere spezifische Verkehrsfläche pro Einwohner als in dichten innenstadtnahen Stadtteilen. In Hannover wurde dieser Zusammenhang untersucht und mit Zahlen belegt: In innenstadtnahen Stadtteilen verbraucht jeder Bewohner 90 qm Siedlungsfläche, davon 20 qm für Verkehrszwecke. Im Durchschnitt der gesamten Kernstadt Hannover macht dies 240 qm Siedlungsfläche, davon 50 qm Verkehrsfläche aus. In den Neubaugebieten der kleineren Umlandgemeinden in der Region Hannover steigt der Bodenflächenverbrauch auf erhebliche 600 qm Siedlungsfläche pro Bewohner, davon 200 qm Verkehrsfläche.⁹

Aus diesen Zahlen, die vermutlich in ähnlichem Ausmaß auf Freiburg und die Region übertragbar sind, lässt sich folgende Erkenntnis schlussfolgern: Eine dichtere Bauweise der Wohnbebauung trägt doppelt zum Einsparen von Flächenversiegelung bei. Zum einen über den geringeren Verbrauch von Wohnbauflächen bei gleicher Bewohnerzahl wie bei lockerer Bebauung. Zum anderen über einen Minderverbrauch von Verkehrsflächen, weil vergleichs-

⁸ Verkehrsgemeinschaft Freiburg: Die Regio-Umweltkarte. Band 6 der Schriftenreihe der Verkehrsgemeinschaft Freiburg. Freiburg 1993

Aktuelle Mobilitätskennziffern in den Fahrtbeziehungen der Umlandgemeinden mit Freiburg, mit denen die VEP-Daten von Freiburg verglichen werden könnten, sind nicht bekannt. Seit 1992 dürfte jedoch der MIV-Anteil bei Fahrten zwischen den Umlandgemeinden und der Stadt Freiburg eher zurückgegangen sein, da die ÖPNV-Verbindungen z. B. mit dem Ausbau der Breisgau-S-Bahn auf einigen Relationen deutlich besser geworden sind und Busverbindungen an diese guten Schienenanbindungen angepasst wurden.

⁹ siehe Apel u. a., S.53

weise kürzere Erschließungswege benötigt werden, und weiterhin über eine kompaktere Bauweise für Wohnfolgeeinrichtungen und Versorgungsinfrastruktur.

5 Eine gute Infrastruktur erfordert eine ausreichende Bewohnerzahl im Umfeld

Eine kundenfreundliche, attraktive ÖPNV-Erschließung benötigt eine gewisse Mindestdichte der umgebenden Bebauung, damit sie ökonomisch tragfähig und mit einer ökologisch sinnvolle Auslastung betrieben werden kann. Apel u. a. nennen folgende Einwohnerzahlen im Einzugsbereich von Haltestellen, die für ein attraktives städtisches ÖPNV-Angebot notwendig erscheinen:

- mindestens 1.000 bis 1.500 Einwohner mit einem maximalen Fußweg von 300 m zu einer Bushaltestelle,
- mindestens 3.000 Einwohner mit einem maximalen Fußweg von 400 m zu einer Straßenbahnhaltestelle und
- mindestens 4.000 Einwohner mit einem maximalen Fußweg von 500 m zum Haltepunkt einer leichten Regionalbahn (vergleichbar der Breisgau-S-Bahn).¹⁰

Wenn diese Zahlen auf die durchschnittliche Haushaltsgröße in Freiburg von 2,04 Einwohnern pro Haushalt und einem Umwegfaktor von 1,25 (d. h. der tatsächliche Fußweg entspricht dem 1,25-Fachen der Luftlinienentfernung) angewendet werden, ergeben sich folgende Einwohnerzahlen im Umfeld der Haltestellen (siehe Abb. 1):

Bei 40 WE/ha

- 1.476 Einwohner im Umfeld einer Bushaltestelle,
- 2.623 Einwohner im Umfeld einer Straßenbahnhaltestelle,
- 4.100 Einwohner im Umfeld eines Haltepunktes einer leichten Regionalbahn.

Bei 70 WE/ha

- 2.583 Einwohner im Umfeld einer Bushaltestelle,
- 4.591 Einwohner im Umfeld einer Straßenbahnhaltestelle,
- 7.174 Einwohner im Umfeld eines Haltepunktes einer leichten Regionalbahn.

Aus diesen Zahlen wird deutlich, dass eine lockere Bebauung von 40 WE/ha gerade noch oder nicht mehr ausreicht, um eine angemessene Nutzerdichte im fußläufig gut erreichbaren Umfeld der Haltestellen zu erzielen. (Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich die vorgegebenen Dichten der städtischen Gemeinderatsdrucksache nur auf die reine Wohnbebauung beziehen und nicht die Dichte der Gesamtbauung einschließlich Wohnfolgeeinrichtungen

¹⁰ siehe Apel u. a., S.69

und Verkehrsflächen einbeziehen.) Mit einer lockeren Bebauung wird ein ökonomisch tragfähiger ÖPNV-Betrieb zumindest nicht erleichtert, wenn nicht gar durch die geringe Nutzerdichte erschwert. Dies würde sich letztendlich in einem nur suboptimalen Fahrtenangebot der öffentlichen Verkehrsmittel auswirken und damit die Spirale

- nicht optimales ÖPNV-Angebot
- erhöht Nutzung des Autoverkehrs
- erzwingt weitere Ausdünnung des ÖPNV-Angebotes
- erhöht weiter die Autonutzung etc.

weiter antreiben.

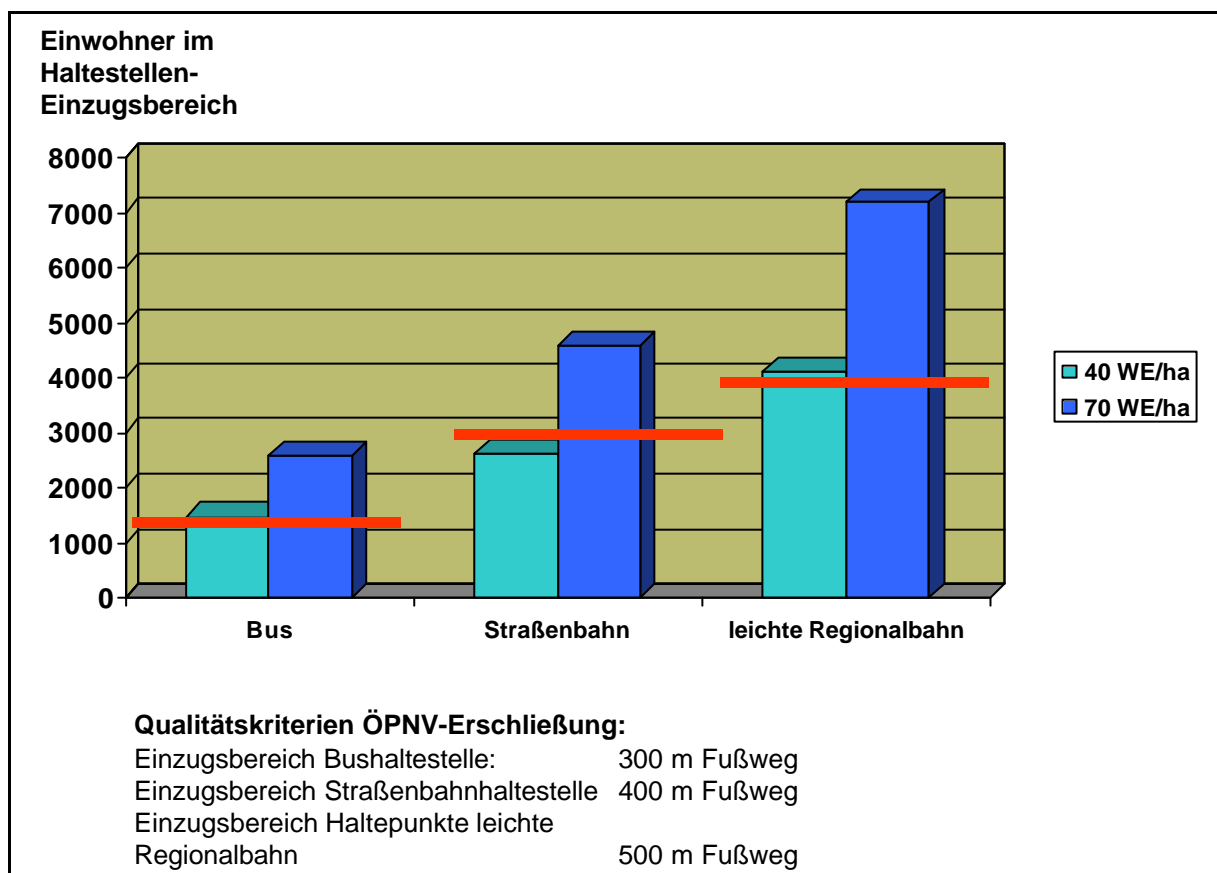


Abb. 1: Städtebauliche Voraussetzungen für eine attraktive ÖPNV-Erschließung

Eine dichtere Siedlungsstruktur trägt auch dazu bei, dass mehr Ziele des täglichen Bedarfs im fußläufigen Bereich liegen bzw. in guter Fahrraddistanz liegen.

Was für die ökonomische Tragfähigkeit der öffentlichen Verkehrsangebote gilt, ist auch auf die Tragfähigkeit der Versorgungsinfrastruktur anwendbar. Ausreichende Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote sind nur dann wohnungsnah und in fußläufiger Entfernung zu erwarten, wenn eine ausreichende Anzahl von Einwohnern im direkten Einzugsbereich dieser Geschäfte lebt. Hierzu ist eine angemessene Bewohnerdichte notwendig.

6 Familienfreundliches Wohnen in angemessener städtischer Dichte

Was ist eigentlich familienfreundliches Wohnen? Für viele heranwachsende Jugendliche gibt es kein langweiligeres Umfeld als die drögen Wohnquartiere im Umland der Kernstädte, in denen am Abend und am Wochenende nichts los ist.

Aufschlussreich für die Flächennutzungsplanung wäre es, die Wünsche und Bedürfnisse derjenigen Zielgruppe genauer zu untersuchen, die als Begründung für flächenzehrenden Familienhausbau in der Gemeinderatsdrucksache G 00098 vom Mai 2000 angeführt werden, d. h. die gut verdienenden Familien mit ein oder mehreren kleineren Kindern. Zum Beispiel sollten Familien intensiv befragt werden, die vor kurzem erst aus Freiburg heraus in eine Umlandgemeinde gezogen sind. Die Befragung sollte also detaillierter auf die Hintergründe der Abwanderung eingehen, als dem Anschein nach das Amt für Statistik und Wohnungswesen 1999 durchgeführt hat. Zum Beispiel wäre zu erfragen, welche Erwartungen sich erfüllt bzw. welche Erwartungen sich nicht in erhofftem Maße realisiert haben und wie die realisierten Verbesserungen der Wohnsituation vor dem Hintergrund der eventuell jetzt erlebten Nachteile gesehen werden. Dann würde sich nach unseren Vermutungen besser auswerten lassen, wie auf diese Erwartungen adäquat mit einer familiengerechten Wohnbebauung in einem angemessen verdichteten städtischen Umfeld in Freiburg reagiert werden könnte.

Dass familienfreundliches Bauen auch in dichteren baulichen Strukturen als die von der Stadt vorgeschlagenen 40 WE/ha für „Familienheimbau“ möglich und sinnvoll ist, zeigen verschiedene Untersuchungsergebnisse im In- und Ausland. Auch die Erfolge von Freiburgs großen Neubaugebieten Rieselfeld und Vauban, die als Modellgebiete mit hoher städtebaulicher Qualität gerade für Familien und Kinder einen internationalen Ruf genießen und zahlreiche Delegationen nach Freiburg locken, weisen darauf hin.

Das erste als „autofrei“ ausgewiesene Wohngebiet Europas wurde auf dem GWL-Terrain in Amsterdam-Westerpark errichtet und in den Jahren 1996 bis 1998 von den Bewohnern bezogen. Es wurde auf dem nicht mehr benötigten Gelände eines Wasserwerkes mit hoher baulicher Dichte gebaut. Auf einer Grundfläche von 6 ha wurden 600 WE gebaut, zuzüglich soziale und Versorgungseinrichtungen auf dieser Fläche. Die Bebauung – jeweils zur Hälfte Miet- und Eigentumswohnungen - weist am Rande bis zu 8 Geschosse auf, die als Abschottung zu einer stark befahrenen Straße dienen. Trotz der hohen baulichen Dichte des Geländes ist jeder Wohnung eine eigene private Grünfläche zugeordnet, entweder als privater Grünbereich vor den Erdgeschosswohnungen, als individuell zugeordnete Mietergärten im Quartier oder auf wohnungszugehörigen Dachterrassen. Außerdem ist das Quartier mit gemeinsamen Grün- und Spielflächen durchgrünt (siehe Abb. 2).¹¹

Die Erschließung der Häuser im Quartier ist ausschließlich über Wohnwege gewährleistet, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad genutzt werden. Pro Wohneinheit sind lediglich 0,3 Stellplätze für private Pkw vorhanden, das entspricht den Verhältnissen in dem benachbarten Stadtteil Westerpark, der Anfang des 20. Jahrhunderts gebaut wurde. Das Quartier kommt

¹¹ siehe: Christ, Wolfgang; Loose, Willi: Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Freiburg 2001 (Öko-Institut)

demzufolge mit einem Minimum an Verkehrsfläche aus. Die Nachfrage nach Wohnungen war etwa dreimal so hoch wie das zur Verfügung stehende Angebot.



Abb. 2: Grünplan des autofreien GWL-Terrain in Amsterdam-Westerpark

Ein weiteres, von Öko-Institut und Bauhaus-Universität Weimar untersuchtes Beispiel ist das autofreie Quartier Langwasser P in Nürnberg. Dieses wurde als Teil der Großsiedlung Langwasser in den Jahren 1976 – 1982 errichtet. Auf einer Gesamtfläche von 14,7 ha wurden 528 Mietwohnungen (zuzüglich weiterer Quartiersinfrastruktur) gebaut. Die relativ niedrige Bebauungsdichte kommt dadurch zustande, dass am Rande der Bebauung großzügige Grünflä-

chen eingeplant wurden. Langwasser P kann als Beispiel dazu dienen, wie die vom Autoverkehr nicht befahrenen Wohnwege die Aufenthaltsqualität im Quartier völlig verändern. Anstelle der üblichen Nutzung, dass private Kinderspielplätze und Aufenthaltszonen üblicherweise in den Innenbereichen der Wohnblöcke angelegt werden, sind die Wohnwege hier ein gern von Jung und Alt besuchter Kommunikationsraum. Die Spielplätze sind hier so angelegt, dass sie in das Quartiersgeschehen integriert sind (siehe Abb. 3). Überzeugend sind im gesamten Quartier die Übergänge zwischen öffentlichem Raum, halböffentlichen Übergangsräumen und privaten Grünflächen vor und hinter den Häusern. Wer seine Ruhe im Freien sucht, findet sie in den großzügig begrünten Blockinnenflächen.



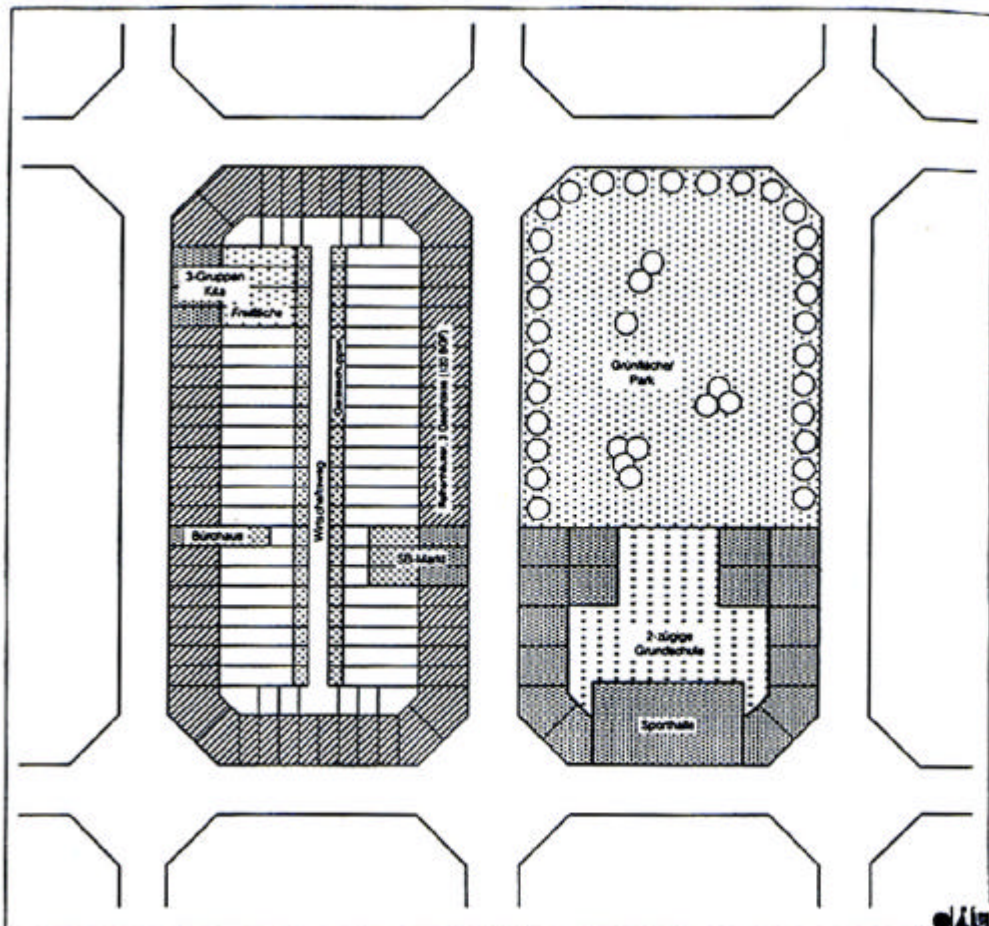
Abb. 3: Wohnweg in Nürnberg Langwasser P

Die angeführten Beispiele (und weitere untersuchte) sollen nicht ungeprüft zur Übertragung für Freiburger Neubauvorhaben empfohlen werden. Sie dienen lediglich als Beispiel dafür, dass hohe städtebauliche Qualitäten auch für kinderreiche Familien in dichter bebauten Quartieren erreichbar sind, wenn ein anderer Umgang mit dem privaten Pkw in diesen Baugebieten gefunden wird. Die Notwendigkeit, üblicherweise Stellplätze im Verhältnis 1:1 sowie deren Erschließungsflächen in einem herkömmlich strukturierten Wohngebiet unterbringen zu müssen, verhindert oftmals eine akzeptable Qualität. Zumindest beschränkt sie die flexible Raumaufteilung im Wohnquartier und bindet einen erheblichen Anteil der Baukosten (für Bauherren und Stadtverwaltung).

Autoreduzierte Wohngebiete als Voraussetzung für die Verwirklichung familiengerechter, jedoch angepasst dichter urbaner Quartiere setzt die Mitwirkung zweier Seiten voraus. Zum

einen erfordern sie die Akzeptanz der Bevölkerung für eine nicht auf das eigene Auto ausgerichtete Mobilität, die die Vielzahl der zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel (einschließlich der Autonutzung über Car-Sharing) je nach ihren spezifischen Stärken nutzt. Sie benötigen andererseits die Bereitschaft der Stadt, der Planungs- und Genehmigungsbehörden, Experimente einzugehen und Innovationen zuzulassen.

Abbildung 31: Modellschema Reihenhausblock



Quelle: Dieter Apel u.a., Kompakt, mobil, urban. Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich, Berlin 1997, S. 352 (Difu-Beiträge zur Stadtforschung, 24).

Abb. 4: Modellschema Reihenhaus

Apel u. a. haben das in der Abbildung 4 dargestellte Modellschema eines familienfreundlichen Reihenhausblocks entwickelt. In dem verdichteten Baublock mit Reihenhäusern sind Läden, Büros und nicht störendes Gewerbe integriert und eine Baudichte (GFZ) von 1,5 im Mittel erreicht. Die Anzahl der Wohneinheiten pro Hektar Bruttobauland beträgt 75. „Diese Dichte bei gleichzeitig hohem Anteil privater und öffentlicher Freiflächen kann jedoch nur durch die

Anlage als autofreies Gebiet mit einer Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum auf nur 7 % der bauordnungsrechtlich vorgesehenen Stellplatznorm erreicht werden.“¹²

Wir empfehlen:

Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung sollte es sein, familienfreundliches Wohnen im urbanen, gemischtgenutzten Quartier zu entwickeln. Voraussetzung hierzu ist es, die Alternativen zur Nutzung des (eigenen) Autos konsequent zu fördern und deren Potentiale im Bewusstsein der Bevölkerung deutlich zu machen.

7 Marketing für städtische Wohn- und Lebenskultur

In der Gemeinderatsdrucksache G 00098 wird als „Sofortmaßnahme“ aufgeführt, eine Öffentlichkeitsarbeit für das „Wohnen in der Stadt“ zu entwickeln. Dieser Aspekt spielt jedoch in der bisherigen FNP-Diskussion überhaupt keine Rolle und wurde von der Stadtverwaltung auch nicht erkennbar in der derzeitigen öffentlichen Meinungsbildung weitergetragen.

Wir empfehlen:

Das Leitbild „urbanes Wohnen in dichten, gemischtgenutzten Stadtvierteln“ sollte im Flächennutzungsplanprozess aktiv aufgegriffen und mit Handlungsoptionen versehen werden.

Als Vorteile des Wohnens in der Stadt – im Vergleich zu den Einfamilienhausgebieten in den äußeren Stadtteilen oder im Umland - werden gesehen:

- gute strukturelle Voraussetzungen für ein gutes Angebot stadtverträglicher, umweltgerechter Verkehrsmittel
- gute strukturelle Voraussetzungen für ein Angebot vielfältiger sozialer Infrastruktureinrichtungen
- vielfältige bauliche Freizeiteinrichtungen, die der Bevölkerung die Wahl zwischen unterschiedlichen gleichartigen Angeboten in räumlicher Nähe gewähren
- ein hohes Niveau kultureller Freizeitangebote
- urbanes Leben in der Innenstadt und den gewachsenen Stadtteilen
- gestalteter, vielfältig genutzter öffentlicher Raum
- Aufenthaltsqualität des Straßenraumes

¹² siehe Apel u. a., S.158/159

- Zeitersparnis und kurze Entfernungen bei den Berufswegen zum/vom (auch nach dem Wegzug beibehaltenen) Arbeitsplatz in der Kernstadt
- trotz städtischer Dichte schnelle und leichte Erreichbarkeit der unverbauten Grün- und Erholungsräume im nahen Umfeld der Stadt, im Schwarzwald, Markgräflerland, Kaiserstuhl und Rheinauen mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad

Verbesserungswürdige Aspekte der städtischen Lebensqualität, die größtenteils in einer Flächennutzungsplanung zur Aufwertung der Stadtteile und Wohnquartiere angegangen werden sollten und durch weitere Fachplanungen unterstützt werden müssen, sind:

- Schutz vor Autolärm und Abgasbelastung
- Neuordnung von Straßenräumen durch Verminderung von Autostellplätzen, damit die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen verbessert wird
- Aufwertung von dezentralen Grün- und Aufenthaltsflächen, auch durch Zusammenlegen privater oder halböffentlicher Grünflächen in den Blockinnenräumen
- Ergänzung fehlender sozialer und Versorgungsinfrastruktur in den Stadtteilen