



Stefan Frey

Mobilitätshubs in Quartieren mitdenken

Allen Unkenrufen zum Trotz geht die Zahl der Pkw in Deutschland nicht zurück, im Gegenteil: Sie steigt. Das gilt gleichermaßen für ländliche Regionen und Mittelstädte wie für Großstädte, wie Berlin oder München. In der bayerischen Landeshauptstadt lag beispielsweise die Zahl der zugelassenen Autos Ende 2022 bei rund 745.000; ein Jahr davor waren es knapp über 732.000 Autos. Hinzu kommt, dass die Wagen immer größer werden. Über ein Drittel der neu zugelassenen Wagen sind SUV und Geländewagen, die zumeist länger und breiter sind als Mittelklasseautos. Viele Kommunen stehen deshalb vor großen Herausforderungen, um den steigenden Pkw-Verkehr aufzunehmen und gleichzeitig alternative Fortbewegungsmittel zu fördern. Warum Mobilitätshubs dafür eine Lösung sind – und zwar gleichermaßen in Neubauquartieren wie in bestehenden Wohngebieten –, darum geht es im vorliegenden Beitrag.

Dass die Automobilindustrie in einem Transformationsprozess steckt, ist hinlänglich bekannt: Mehr Autos sollen mit Elektromotoren betrieben, das Fahren soll autonomer werden. Dass auch viele Städte vor einem Wandel stehen, geht häufig unter. Sie wollen sich von der Idee einer autofreundlichen Stadt, wie sie viele Jahrzehnte vorherrschte, zu einer City wandeln, die es ermöglicht, je nach Bedarf verschiedene Verkehrssysteme zu nutzen. Am besten wäre es, wenn diese Systeme digital und vernetzt sind. Im Klartext könnte ein Berufspendler mit seinem E-Auto zu einem Mobilitätshub in der Nähe der Innenstadt fahren, dort seinen Wagen parken und aufladen. Für die restlichen zwei, drei Kilometer zu seinem Arbeitsplatz oder Termin nutzt er U- oder Straßenbahn, mietet sich per App ein Fahrrad oder einen E-Scooter. Mit diesen alternativen Fortbewegungsmitteln ist er schneller am Ziel als mit seinem Auto. Zweites Beispiel: Der Bewohner eines Neubauquartiers am Ortsrand will einige Besorgungen machen, geht zum Mobilitätsknotenpunkt seines Quartiers – ein attraktives Gebäude, wo er neben seinem Pkw auch sein E-Bike sicher abstellen kann – und mietet sich für zwei Stunden ein Lastenrad für seine Einkäufe.

Öffentlicher Raum muss neu verteilt werden

Dass sich die Städte in Sachen Autofreundlichkeit zurücknehmen, hat viele Gründe. Zunächst soll die Luftverschmutzung reduziert werden; hier gilt es, gesetzliche Vorgaben einzuhalten. Anderen Verkehrsteilnehmern, wie Fußgängern und Radfahrern, soll außerdem mehr Raum gegeben werden. Nahezu alle Ballungsräume haben sich überdies zum Ziel gesetzt, den Radverkehr zu fördern – nicht zuletzt, um mit diesem emissionsfreien Fortbewegungsmittel die Klimaziele zu erreichen. Außerdem erfordert die Zunahme von Hitzetagen städtebauliche Anpassungen. Weil sich stark versiegelte Städte im Sommer stärker aufheizen als ländliche Regionen, müssen in Ballungsräumen mehr Grün- und Wasserflächen geschaffen werden, die das Mikroklima verbessern und heiße Tage für die Menschen erträglicher machen. Während der Coronapandemie erleichterten es die Kommunen den Gastronomiebetrieben, Außenflächen zu bewirtschaften. Oft wurden dafür Parkplätze am Straßenrand weggenommen.

Die Menschen nahmen dieses Angebot an. In den meisten Städten hat sich das Konzept bewährt und existiert weiter.

Alle diese Maßnahmen bringen es mit sich, dass der begrenzte Platz in den Städten neu verteilt und für den ruhenden Verkehr nach besseren Lösungen gesucht werden muss. Immerhin parken Autos im Schnitt täglich 23 von 24 Stunden, der Anteil des ruhenden Verkehrs an den öffentlichen Flächen der Städte liegt bei circa 23 Prozent. In Köln gibt es, wie in vielen anderen Städten, ein Fahrradstraßenkonzept, das immer mehr Fahrbahnen als Fahrradstraßen ausweist; Parkbuchten fallen weg. München will im Zentrum 3000 oberirdische Parkplätze streichen. Paris möchte in den nächsten Jahren 20.000 Parkbuchten an Straßenrändern umnutzen und so Gehwege verbreitern, mehr Bäume pflanzen, Bus- und Radspuren schaffen.



Abb. 1: Mobilitätshub im Gestaltungswettbewerb Hamburg-Oberbillwerder (IBA Hamburg)

Über zehn Mobilitätshubs in neuem Hamburger Stadtteil

Für die wegfallenden Parkplätze müssen intelligentere Lösungen gefunden werden als bestehende Parkhäuser. Bei größeren Neubauprojekten ist es sinnvoll, gemischt genutzte Mobilitätsgebäude mitzudenken. Im neuen Hamburger Stadtteil Oberbillwerder sind neben circa 6500 Wohnungen und 5000 Arbeitsplätzen auch elf bis dreizehn Mobilitätshubs geplant, die wenig mit klassischen Parkhäusern gemein haben.



Sie sollen dazu beitragen, dass Wohnstraßen frei von parkenden Autos bleiben; der Weg von der Wohnung zum nächsten Hub soll nicht länger als 250 Meter sein. Im Erdgeschoss und in den darüberliegenden Etagen könnten sich Nahversorger, wie ein Supermarkt, Bäcker oder ein Kiosk, ansiedeln. Ferner könnten die zentralen Räume genutzt werden als Bibliothek, Tagespflegeeinrichtung oder Kita. In den oberen Geschossen würden die Pkw der Bewohner und Gäste parken. E-Autos können bei Bedarf an E-Ladestationen angeschlossen werden. Die Hubs sollen im Schnitt sechs Stockwerke hoch sein. Die Dächer könnten als Gärten beziehungsweise Spiel- oder Sportflächen genutzt werden. Anfang des Jahres 2023 gab es Gestaltungswettbewerbe für die ersten Mobilitätsknotenpunkte im künftigen 105. Hamburger Stadtteil.

Auch andere Kommunen verknüpfen Mobilitätsangebote, wenngleich in kleinerem Rahmen. Seit vielen Jahren gibt es in der autofreien Siedlung in Köln ein Mobilitätskonzept, bei dem unter anderem Lastenräder und Sharing-Wagen angeboten werden. Eine Mobilitätsstation plant die Domstadt ebenfalls im Deutzer Hafen, einem ehemaligen Industrieareal, das in den nächsten Jahren einer Mischnutzung aus Wohnen und Arbeiten zugeführt wird.

Nun könnte man einwenden, dass es einfach ist, in Neubaugebieten Mobilitätsangebote einzuplanen. Was aber passiert mit den Bewohnern in den gebauten Wohnquartieren, denen immer weniger Stellplätze zur Verfügung stehen? Auch hier tut sich was: Immer mehr bestehende Parkhäuser erhalten eine Mischnutzung und werden zu Mobilitätsstationen weiterentwickelt. In Berlin wurde Ende 2022 am Gleisdreieck, einem großen U-Bahnhof, ein Parkhaus revitalisiert, an dem man nicht nur auf den öffentlichen Nahverkehr, sondern auch auf E-Scooter oder Leihfahrräder umsteigen kann. Mit diesen Zweirädern kann man durch den angrenzenden Park fahren, um zu seinem Zielpunkt zu gelangen. Der Kreuzungsbahnhof ist ein wichtiger U-Bahnknoten der Hauptstadt mit Bahnen in alle Himmelsrichtungen; entsprechend sind hier viele Passanten und Anwohner unterwegs. Ein wichtiger Mosaikstein der Pkw-Stellplätze ist die Ladeinfrastruktur. Tesla hat 20 der 800 Stellplätze mit Superchargern ausgestattet, die ein E-Auto in fünfzehn Minuten so aufladen, dass seine Reichweite auf rund 300 Kilometer steigt. 20 weitere Ladestationen verfügen über eine geringere Leistung und sind für E-Autos gedacht, die über Nacht aufgeladen werden sollen. Weitere Ladepunkte sind vorinstalliert.

Hubs in Bestandsstrukturen ermöglichen, weil Nutzungen obsolet werden

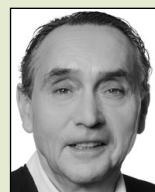
In Bestandsstrukturen könnten zudem Mobilitätsknotenpunkte in existierenden Gebäuden entstehen, die künftig einer Mischnutzung zugeführt werden sollen. Das können einstöckige Fachmarktzentren am Ortsrand oder in der

Stadt sein. Durch Aufstockungen könnte Raum für Mobilitätsangebote entstehen. Untersuchungen der Bosch-Stiftung kommen außerdem zu dem Ergebnis, dass künftig verschiedene Nutzungsarten aus den Städten verschwinden, wie Tankstellen, Banken, Warenhäuser, Gemeindehäuser und Kinos. Gebraucht werden Grün- und Erholungsflächen, Spielplätze, vertikale Farmen, Gründerzentren – und Mobilitätshubs.



Abb. 2: Automatisches Parken (Foto: Bosch)

Um Mobilitätshubs für Anwohner attraktiv zu machen, müssen diese Dauerparker einen geringeren Preis als externe Parker bezahlen. Digitale Technik ermöglicht es, flexiblere Preissysteme für unterschiedliche Nutzergruppen anzubieten. Auch können die Parkgebühren zu weniger stark nachgefragten Tageszeiten günstiger sein als zu starken Zeiten. Außerdem ist damit zu rechnen, dass mehr Autos künftig fahrerlos einparken. Bosch und Mercedes betreiben seit 2020 ein Pilotprojekt am Stuttgarter Flughafen. Das Kraftfahrtbundesamt hat im November 2022 dieses „Automated Valent Parking“ (AVP) genehmigt, sodass das automatisierte Parken in andere Parkhäuser einziehen kann. Die Technik wird ein weiterer Grund sein, eher ein Parkhaus zu wählen, als am Straßenrand nach einem freien Platz zu suchen. Immerhin verschwenden die Deutschen im Schnitt jedes Jahr 41 Stunden mit der Parkplatzsuche. Dies geht aus einer Untersuchung von INRIX hervor, einem Anbieter von Verkehrsanalysen. Die Studie wurde 2017 durchgeführt. Es ist anzunehmen, dass sich zwischenzeitlich die Situation eher verschlechtert als verbessert hat. Es ist also Zeit für smarte und möglichst flächendeckende Mobilitätshubs.



Stefan Frey

Vorstand der Immobilien-Projekt-Management AG, Köln