

Siedlungsstrukturen

Dichte statt Auto

Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern ein notwendiges Übel. Er entsteht dadurch, dass Menschen aus unterschiedlichsten Gründen größere Distanzen überwinden müssen – vor allem von der Wohnung zum Arbeitsplatz und zurück. Der große ökologische Vorteil dicht bebauter Städte ist: Nähe. Sie ist Voraussetzung, um auf das private Auto verzichten zu können.

von Günther Hartmann

Die Gegner einer CO₂-Bepreisung bringen als Argument gerne vor, dass diese die Pendler hoch belasten würde und deshalb unsozial sei. Pendeln gilt als normal und notwendig – und wird vom Staat über die Entfernungspauschale subventioniert. Beim von der Bundesregierung am 20. September 2019 beschlossenen Klimaschutzpa-

die Aspekte Wohnen und Mobilität, dann müsste die Summe aus preisgünstigem Wohnen auf dem Land und langen Fahrten mit dem Auto gleich hoch sein wie die Summe aus teurem Wohnen in der Stadt und kurzen Fahrten mit dem ÖPNV. Allerdings sind die tatsächlichen Kosten der beiden Alternativen schwer vergleichbar, denn die Preisvorteile

die Kosten für lange Autofahrten zur Arbeit, sondern die Mehrkosten für Wohnen in der Stadt. So ein Vorschlag würde aber sicher auf große Widerstände stoßen – nicht nur bei der Autoindustrie. Sind unsere Städte nicht schon viel zu voll? Und sind hohe Bebauungsdichten nicht unmenschlich und unökologisch?

Flächenfraß erzeugt Verkehr

Die hohe Nachfrage nach städtischem Wohnraum ist aus ökologischer Sicht durchaus positiv. So stieg von 1950 bis heute in Deutschland die Wohnfläche pro Einwohner stetig an: von 15 auf 46,5 m². Hätte dieses Wachstum vornehmlich in Form von immer neuen Einfamilienhäusern in dünn besiedelten Gegenden stattgefunden, dann wäre der Verbrauch an Bodenfläche vielfach höher, als er ohnehin schon ist. Der Verbrauch an Bodenfläche für Häuser, für Garagen, für Straßen und für Parkplätze.

Den Flächenverbrauch deutlich zu senken, bedeutet vor allem: mehrgeschossig bauen. Denn gegenüber einem zweigeschossigen Gebäude beträgt der Pro-Kopf-Verbrauch an Bodenfläche bei einem viergeschossigen Gebäude nur die Hälfte, bei einem achtgeschossigen Gebäude nur ein Viertel. Hohe Bebauungs- und Einwohnerdichten

sind ein Ausdruck von Bescheidenheit und Sparsamkeit.

Je höher die Dichte, desto mehr unbebaute Landschaft bleibt außerhalb übrig. Zudem sind hohe Dichten die Voraussetzung für eine Infrastruktur, wo sich die meisten Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen lassen. Und hohe Dichten sind auch die Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Netz mit kurzen Takten und Haltestellen, die sich schnell und bequem zu Fuß erreichen lassen.

Obendrauf geht noch viel

Bis zu 2,7 Mio. neue Wohnungen können in Deutschland allein durch den Ausbau bislang ungenutzter Dachräume und durch die Aufstockung von Bestandsgebäuden geschaffen werden. Zu diesem Ergebnis kommen zwei Studien der TU Darmstadt und des Eduard Pestel Instituts Hannover. Der große Vorteil: Dachausbauten und Aufstockungen brauchen kein neues Bauland. Vorbildliche Beispiele gibt es zuhauf.

Wie viele Geschosse sich auf einen Bestandsbau oben draufpacken lassen, hängt von dessen statischen Reserven ab. Bei den 1950er-Jahre-Bauten reichen sie aufgrund der

schosswohnungsbauten, sondern auch auf Parkhäusern, Bürogebäuden, Supermärkten, Kaufhäusern und anderen Nichtwohngebäuden.

nicht möglich oder sehr aufwendig und teuer. Und auch nicht sinnvoll, denn zum Verzicht auf ein eigenes Auto wird durch solch eine Rege-

Nur wenn die Fahrten mit dem ÖPNV nicht sehr viel länger dauern als die mit dem Auto, kann sich der ÖPNV als gleichwertige Alternative behaupten.

Das Potenzial ist riesig und bringt nur Vorteile. Auch städtebaulich. Denn durch Nachverdichtung lässt sich eine bessere soziale und funktionale Mischung erzeugen, sprich: mehr Urbanität. Die Infrastruktur ist schon vorhanden und wird besser ausgelastet. Eine gezielte Förderung von Dachausbauten und Aufstockungen wäre durchaus angebracht. „Bodenflächen-Einsparprämie“ könnte sie heißen, denn der Pro-Kopf-Verbrauch an Bodenfläche nimmt ja bei den Hausbewohnern mit jedem zusätzlichen Geschoss ab.

Unbedingt gehören aber auch die baurechtlichen Verhinderungsinstrumente gründlich entrümpelt. So scheitern z.B. viele Dach-

lung niemand motiviert. Sie aufzuheben, wäre eine äußerst sinnvolle und wirkungsvolle Maßnahme.

Struktur am ÖPNV ausrichten

Der Faktor „Zeit“ wird bei Verkehrsuntersuchungen fast immer unzureichend dargestellt, dabei ist er bei der individuellen Entscheidung „Auto oder ÖPNV?“ maßgeblich. Nur wenn die Fahrten mit dem ÖPNV nicht sehr viel länger dauern als die mit dem eigenen Auto, kann

Eine der Hauptursachen für den wachsenden Autoverkehr ist das große Preisgefälle zwischen dem Wohnen auf dem Land und dem Wohnen in der Stadt.

ket wurde als Ausgleich für höhere Fahrtkosten eine Erhöhung der Entfernungspauschale von 30 auf 35 Cent/km festgelegt, um Pendler finanziell zu entlasten. Und dies, obwohl auch das Umweltbundesamt ausdrücklich darauf hinweist, dass die Entfernungspauschale verkehrserzeugend und damit klimaschädlich wirkt, zudem die Zersiedelung und den Verlust an Artenvielfalt fördert.

Ausgeblendet bleibt bei den Hinweisen auf die angebliche „soziale Ungerechtigkeit“ stets, dass Pendler wesentlich preisgünstiger wohnen als Städter. Reduziert man das Ziel „gleiche Lebensverhältnisse“ auf

auf dem Land werden meist für größere Grundstücke und Einfamilienhäuser genutzt. So zeigte die vom Bayerischen Rundfunk 2018 veröffentlichte Studie „Das verbaute Land“, dass in Bayern neue Wohngebiete den größten Anteil am „Flächenfraß“ haben – und dass diese vor allem dort entstehen, wo die Grundstücke billig sind.

Eine der Hauptursachen für den wachsenden Autoverkehr ist das große Preisgefälle zwischen dem Wohnen auf dem Land und dem Wohnen in der Stadt. Steuerlich absetzbar sein sollten aus Gründen des Klimaschutzes und der Flächensparnis eher nicht

Hohe Dichten sind die Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Netz mit kurzen Takten und Haltestellen, die sich bequem zu Fuß erreichen lassen.

damals notwendigen Materialsparsamkeit meist nur für ein zusätzliches Geschoss. In den 1960er-Jahren aber löste die Stahlbetonbauweise die Mauerwerksbauweise ab: Deshalb sind hier meist mehrere zusätzliche Geschosse statisch möglich. Und das nicht nur auf Ge-

ausbauten und Aufstockungen an der Stellplatzverordnung: Für jede neue Wohneinheit muss der Bauherr auch einen neuen Stellplatz errichten – egal ob die künftigen Bewohner ein Auto haben oder nicht. Ein neuer Stellplatz in bereits dichter Bebauung ist aber meist gar

ONLINETIPPS

TU Darmstadt,
Pestel Institut Hannover

Deutschlandstudie 2019

Wohnraumpotenziale in urbanen Lagen

Deutschlandstudie 2015

Wohnraumpotenziale durch Aufstockung

www.impulse-fuer-den-wohnungsbau.de/studien.html

obenplus

Architektursammlung für vertikale Nachverdichtung

Datenbank

www.obenplus.de

BR Data

Das verbaute Land

Studie, März 2018

<http://web.br.de/interaktiv/flaechenverbrauch>



Gründerzeitviertel in München: Die hohe Bebauungsdichte wird als angenehm empfunden, weil sie kleinteilig und abwechslungsreich ist. Die hohe Bewohnerdichte ist Voraussetzung, dass die Nahversorgungseinrichtungen zu Fuß erreichbar sind und der Betrieb einer Straßenbahn ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist.

Foto: Klaus Leidorf Luftbildokumentation

sich der ÖPNV gegenüber dem Auto als gleichwertige Alternative behaupten. Wenn die zeitlichen Erreichbarkeitsgefälle transparent gemacht würden, dann wäre deutlich, dass noch sehr viel mehr in den ÖPNV investiert werden muss.

Bei solchen Zeitvergleichen sind auch die Fußwege mit einzurechnen. Untersuchungen zeigten immer wieder, dass für die meis-

to dichter kann sein Takt sein, desto attraktiver ist er, desto mehr Menschen nutzen ihn wiederum – ein positiver Regelkreis.

Was bedeutet das jetzt für die Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung? Nicht eine gleichmäßig dichte Bebauung ist ideal, sondern eine sehr dichte Bebauung rund um die ÖPNV-Haltestellen – und eher keine Bebauung dahinter. Statt-

andere fast leer fährt. Das bedeutet, dass Wohnen und Arbeiten räumlich nicht zu trennen, sondern zu mischen sind.

Fehlentwicklungen korrigieren

Städte sind das Resultat der zahlreichen Vorteile räumlicher Nähe. Früher waren dies vor allem ökonomische Vorteile, heute sind es auch ökologische. Dem modernen Städtebau jedoch waren hohe Bebauungsdichte und funktionale Mischung suspekt. Die entmischte, aufgelockerte und autogerechte Stadt war sein Leitbild. Durch die Automatisierung der Bevölkerung verlor die räumliche Nähe stark an Bedeutung. Die Entfernungen zwischen Wohnungen, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen wuchsen. Zunächst wurden die Straßen immer mehr und immer breiter, dann die ländlichen Räume zersiedelt.

Klimaerwärmung und Flächenfraß zwingen heute zum Umdenken. Eine Rückkehr zu hohen Bebauungsdichten und urbaner Nutzungsvielfalt ist die Lösung. Unsere heutigen Städte besitzen

Je mehr Menschen nahe an den Haltestellen wohnen, desto mehr nutzen den ÖPNV, desto dichter kann sein Takt sein, desto attraktiver ist er.

ten Menschen nur ein Fußweg von wenigen hundert Metern akzeptabel ist. Wird die Entfernung zur Haltestelle als zu lang empfunden, dann wird lieber mit dem Auto gefahren – erst recht, wenn es regnet oder schneit. Die Attraktivität des ÖPNV hängt aber auch von seinem Takt ab. Und je mehr Menschen nahe an den Haltestellen wohnen, desto mehr nutzen den ÖPNV, des-

dessen sollten dort eher attraktive Naherholungsflächen sein. Denn die braucht jeder Stadtteil, um attraktiv und lebenswert zu sein. Da ein ÖPNV nur dann umweltfreundlich ist, wenn er gut ausgelastet ist, muss auch dafür gesorgt sein, dass er immer in beiden Richtungen eine ansehnliche Zahl Fahrgäste hat und nicht zu bestimmten Tageszeiten in die eine Richtung überfüllt und die



Neubaugebiet in Buch am Erlbach: In Wohnsiedlungen auf der „grünen Wiese“ sind fast alle Wegstrecken zu Nahversorgungseinrichtungen zu weit, um sie zu Fuß zurückzulegen. Und für einen ÖPNV sind die Bewohnerzahl und Bewohnerdichte zu gering. Folglich gehört hier bei jedem Haus eine Doppelgarage zum Standard.

Foto: Klaus Leidorf Luftbildokumentation

zahlreiche Stadtteile, die nicht urban sind – so gut wie alle, die ab den 1950er-Jahren entstanden. Das ist kein Versehen und hat auch nichts damit zu tun, dass diese Stadttei-

Zielen, mehr einer zwischen Eigennutzstreben und Gemeinwohl.

Das Schlagwort „Nachverdichtung“ löst bei vielen Bürgern reflexhaft Protest und Widerstand aus.

Bebauungsdichten, Bebauungsstruktur, Nutzungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Attraktivität sind eng aufeinander abzustimmen.

le geplant wurden und nicht „gewachsen“ sind, wie oft behauptet wird, sondern die logische Konsequenz des anti-urbanen Leitbilds im modernen Städtebau. Dessen Stadtfeindlichkeit kam allerdings nicht aus dem Nichts, sondern hatte eine lange Tradition, die ins 19. Jahrhundert reicht und mit der Gartencity-Bewegung begann. Ein folgenschwerer Irrtum. Der Wunsch nach möglichst viel Grün vor der eigenen Haustür steht meist im Widerspruch zur Notwendigkeit eines sparsamen Umgangs mit unseren begrenzten Ressourcen – weniger ein Konflikt zwischen ökologischen

Dabei sind auf ihren Reisen alle von hochverdichteten historischen Stadtzentren fasziniert und begeistert. Und auch in deutschen Städten sind die dicht bebauten Gründerzeitviertel fast immer die beliebtesten – und inzwischen leider auch die teuersten. Nachverdichtung bietet den ab den 1950er-Jahren entstandenen Stadtteilen eine große Chance für gestalterische, soziale und funktionale Verbesserungen. Das ist allerdings ein langer Umbauprozess aus zahlreichen Einzelmaßnahmen, die sich jeweils aus der Logik des Ortes ergeben. Dabei muss gelten: Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile!

Bebauungsdichten, Bebauungsstruktur, Nutzungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Attraktivität sind eng aufeinander abzustimmen. Das Ziel „Nachhaltigkeit“ darf nicht erst am Ende einer Entscheidungskette auf fast fertige Ergebnisse „draufgesattelt“ werden, sondern muss von Anfang an im Mittelpunkt stehen. Bevor es genehmigt wird, ist bei jedem einzelnen Bauvorhaben zunächst zu fragen: Wird der Autoverkehr dadurch reduziert? Wird der Fuß- und Radverkehr dadurch gestärkt? Wird der ÖPNV dadurch gestärkt? ■

Günther Hartmann, Jahrgang 1965, studierte Architektur und arbeitete nach dem Diplom zunächst in verschiedenen Architektur- und Stadtplanungsbüros. Seit 2008 ist er hauptberuflich als Journalist tätig. In die ÖDP trat er 1998 ein und ist seit 2006 Verantwortlicher Redakteur der ÖkologiePolitik.



www.guenther-hartmann.de