

Schwerpunkt: Grüne Immobilien

Elektromobilität – Chancen für die Stadtentwicklung und die Immobilienwirtschaft

Mit Feinstaubplaketten und dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs versuchen die Kommunen, die verkehrsbedingte Schadstoffbelastung in der Luft zu reduzieren. Ein Teil der Lösung könnten Elektroautos sein, für die es jedoch vielfach noch an der nötigen Infrastruktur mangelt. Darin sieht der Autor eine Chance und Zukunftsaufgabe für die Immobilienwirtschaft. So sollten in innerstädtischen Parkgaragen mehr Flächen mit entsprechenden Lademöglichkeiten angeboten werden, um den Umstieg auf Elektroautos attraktiver zu machen. Dann würde, so die Erwartung, auch die Zahl der potenziellen Nutzer steigen, sodass sich die Investition künftig doch noch betriebswirtschaftlich rechnet. (Red.)

Es ist ein schmaler Grat zwischen Großstadt mobilität und Verkehrskollaps, auf dem die deutschen Metropolen tagtäglich balancieren. Die Antwort der kommunalen Verkehrspolitik hierauf beschränkt sich meist auf den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und das Parkraummanagement. Der motorisierte Individualverkehr soll hier durch verschiedene Maßnahmen stadtverträglich organisiert werden. Um die Mobilität in den Stadtzentren langfristig zu sichern und gleichzeitig die Attraktivität der Innenstädte zu erhalten, ist jedoch ein breiterer Mix an Maßnahmen erforderlich. Viele davon liegen außerhalb der Einflussmöglichkeiten von Immobilienunternehmen. Aber nicht alle.

Plaza als Vorbild

Wie lässt sich die Attraktivität im öffentlichen Raum in den Stadtzentren zukunftsfähig gestalten? Unstreitig ist, dass eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum und eine gute Erreichbarkeit zur Verbesserung der

Lebensqualität unserer Innenstädte beitragen. Durchschnittliche Verweildauer und Fußgängerfrequenz an den Einkaufstraßen und in der gesamten Innenstadt müssen sich erhöhen. Bekannt sind die mediterranen Plazas, wo alles gleichzeitig auf einer Fläche stattfindet. Für uns scheinbar unorganisiert, aber das ist es nicht. Es ist eine öffentliche Fläche, auf der alles gleichberechtigt ist: Der Einzelhandel, die Gastronomie am Straßenrand, der Fußgänger, der Radfahrer und die Autos auf der Verkehrsfläche. Das braucht natürlich auch mehr Raum und Platz.

Parkende Autos am Straßenrand verhindern durch ihre Anwesenheit solche gemischten Verkehrszonen. Sie brauchen zuviel Platz und wirken wie Hindernisse. Parkende Autos müssen unter die Erde, in die innerstädtischen Parkgaragen verlagert werden. In manchen Gebieten reichen diese Stellplätze nicht aus, es müssen zusätzliche gebaut werden. Die freiwerdenden Flächen im öffentlichen Straßenraum können dann attraktiv und kleinräumig für Fußgänger, für Fahrradfahrer oder für den Einzelhandel und die Gastronomie erschlossen werden. Diese Flächen können aber auch den Raum für Begrünung der Innenstädte liefern.

Gelänge es, eine gemischte Verkehrszone für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen – inklusive Fußgängern und Radfahrern, jedoch ohne parkende Autos am Straßenrand –, könnten wir eine solche Nutzung der Straße organisieren. Die Verkehrsteilnehmer müssen sich im Hinblick auf die Geschwindigkeit am Schwächsten, dem Fußgänger, orientieren. Die Aufenthaltsqualität solcher Zonen dürfte ungleich höher sein. Man stelle sich einen Ein-

kaufsbummel in solch einer quirligen Szenerie vor. Dass diese gemischten Zonen nicht überall und keineswegs flächendeckend möglich sind, versteht sich von selbst. Ein weiterer Ansatz hingegen ist durchaus flächendeckend denkbar: Ein Paradigmenwechsel beim Parken. Gegenwärtig ist das Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum grundsätzlich erlaubt – es sei denn, die Erlaubnis wird durch Verbote eingeschränkt. Wäre Parken umgekehrt grundsätzlich verboten und nur an bestimmten Stellen erlaubt, würde dies zu einer Reduzierung der Verkehrsströme und der Raumfülle beitragen.

Blaue Zonen

In München gibt es bereits solche Bereiche, sie werden als „Blaue Zone“ betitelt. Flächen, auf denen das Parken erlaubt ist, sind blau markiert – ansonsten herrscht grundsätzliches Parkverbot.

Auch die Verkehrsmittelwahl bietet Ansatzpunkte, die Mobilität von morgen zu sichern. Umweltverträgliche Verkehrsmittel müssen attraktiver werden, damit sie von mehr Verkehrsteilnehmern genutzt werden. Beim motorisierten Individualverkehr ist dies beispielsweise das Elektroauto. Vor allem bei Pendlern und Haushalten mit Zweit- und Drittwagen bestehen große Chancen, dass zumindest eines der Autos mit Verbrennungsmotor durch ein Elektroauto ersetzt wird. Die Bundesregierung spricht von einer Million möglicher Elektroautos bis 2020. Die Energieversorger hingegen halten deutlich mehr für möglich und sprechen von einem Vielfachen hiervon.

Zukunftsinvestition für private Eigentümer

Und genau hier kommt die Immobilienwirtschaft ins Spiel. Während private Akteure der Immobilienwirtschaft nur selten die Chance haben, den öffentlichen Straßenraum für den fließenden und ruhenden Verkehr mitzugestalten,

Der Autor



Claus Schnell

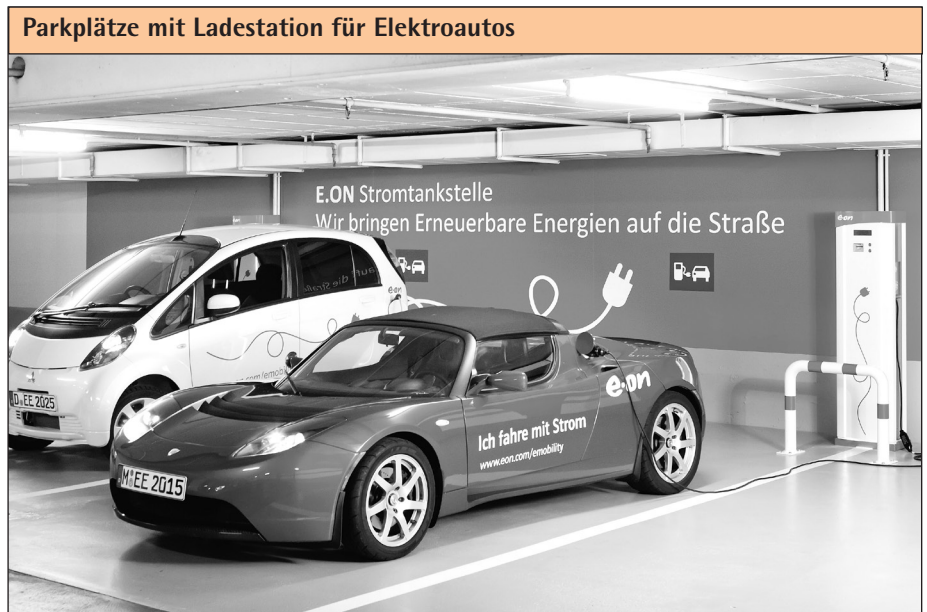
Geschäftsführer, Bavaria Parkgaragen GmbH, München

haben private Akteure im Parkhaus- und Garagensegment durchaus Einflussmöglichkeiten. Denn der Anteil privater Eigentümer von Parkhäusern ist vor allem in den attraktiven Zentren der großen Städte beachtlich, sodass sich hier die Gelegenheit bietet, ein privates Innenstadtnetz aus Stellplätzen und Tanksäulen für Elektroautos zu etablieren.

Wirtschaftlichkeit noch Zukunftsmusik

In Kooperation mit Eon hat die Bavaria Parkgaragen GmbH die ersten 16 Lademöglichkeiten in einigen ihrer Parkhäuser in München eingeweiht, und sie will künftig jede neue Parkgarage, die in Zusammenarbeit mit der Bayerischen Hausbau in Betrieb genommen wird, mit Tanksäulen für Elektroautos ausstatten.

Die typische Frage: Lohnt sich das überhaupt? Die Antwort darauf lautet: Wirtschaftlich lohnt sich das noch nicht. In München gibt es heute gerade einmal 200 Elektroautos. Zudem ist das Aufladen in den Garagen für den Nutzer fast kostenlos – er zahlt lediglich die Parkgebühr und eine Pauschale von einem Euro für das Laden seiner Batterie. Gegenwärtig subventioniert die Bavaria Parkgaragen GmbH das System also. Öffentliche Fördermittel gibt es hier übrigens nicht.



Ob sich dies für uns langfristig wirtschaftlich auszahlt, steht noch nicht fest.

Fest steht aber: Es handelt sich in jedem Fall um eine Investition in die Zukunft – in die Zukunft der Mobilität der Innenstädte. Nur wenn neue Konzepte für die Innenstädte erprobt und umgesetzt werden, kann die Mobilität europäischer Metropolen dauerhaft gesichert und der Verkehrskollaps vermieden werden. Die konzeptionellen Möglichkeiten sind vielfältig; die hier dargestellten Optionen stellen nur die Spitze des Eisbergs dar. Unabhängig davon gilt, dass das Elektro-

auto eine Schlüsselfunktion im Mix der Verkehrsmittel einnimmt.

Immobilienunternehmen müssen sich hier auch ihrer gesellschaftlichen Verantwortung stellen. Es ist unwahrscheinlich, dass sich der Verbrennungsmotor mittelfristig komplett durch elektrobetriebene Fahrzeuge ersetzen lässt. Sofern aber ein attraktives Ladenetz mit leicht handhabbaren Ladestationen existiert, kann dies dazu beitragen, dass das Elektroauto zumindest in zentralen Innenstadtbereichen zum zweitliebsten Kind der Deutschen wird.