

Arbeitsgruppe Mobiles



**Konzept für umweltfreundliche Mobilitätsgestaltung  
Mehrgenerationenwohnprojekt Amaryllis eG  
im WTP Vilich-Müldorf, Bonn-Beuel**

Gudula Kaeser-Hancock, Oliver Märker, Sabine Sharma,  
in Zusammenarbeit mit Architektenbüro Alte Windkunst, Herzogenrath,  
sowie WohnBund-Beratung NRW<sup>1</sup>

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	2
Hintergrund.....	4
Zielsetzungen.....	4
Erfolgsfaktoren.....	5
Amaryllis: Wohnprojektbezogenes Drei-Säulen-Mobilitätsportfolio.....	7
Zweiradverkehr (erste Säule).....	7
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) (zweite Säule).....	8
Variable Pkw-Nutzung und Carsharing vor Ort (dritte Säule).....	8
Umsetzung Carsharing vor Ort.....	9
Reduzierung der Pkw-Nutzung und Stellplatzbedarf.....	9
Rechtliche Verankerung.....	10
Quellen.....	11
Kontakte zu und Besuche bei autofreien Wohnprojekten.....	12

---

<sup>1</sup> Überarbeitete Version 8/06

## Zusammenfassung

Amaryllis plant im Wohn- und Technologiepark (WTP) Villich-Müldorf ein Mehrgenerationenwohnprojekt mit umweltfreundlicher Mobilitätsgestaltung. Das hier vorgestellte Konzept bildet die Grundlage der Argumentation für einen Stellplatzschlüssel von 0,5. Es ist zugleich zentraler Bestandteil der übergeordneten Ausrichtung und Umsetzung sozial-ökologischen Wohnens, die sowohl in der Satzung des Vereins Amaryllis e. V. als auch in den Statuten der Genossenschaft Amaryllis e. G. verankert ist. (⇒ Seite 4)

Das Konzept Umweltfreundliche Mobilitätsgestaltung sieht die Schaffung eines wohnprojektbezogenen Mobilitätsangebots vor Ort durch einen Mix attraktiver Verkehrsmittel vor. Es beruht auf den drei Säulen:

1. Zweiradverkehr (⇒ Seite 7)
2. Öffentlicher Personennahverkehr (⇒ Seite 8)
3. Flexible Pkw-Nutzung/Carsharing vor Ort (⇒ Seite 8)

Der Antrag auf einen Stellplatzsschlüssel von 0,5 pro Wohneinheit findet seine Begründung vor allem in der flexiblen Pkw-Nutzung durch Carsharing vor Ort.

Die flexible Pkw-Nutzung ist für den Erfolg des Konzepts von besonderer Bedeutung. Daher sind folgende Gesichtspunkte besonders zu beachten:

- Bedürfnisgerechte, flexible Pkw-Nutzung
- Reduzierung des Stellplatzschlüssels von 1,0 auf 0,5
- Rechtliche Verankerung

### Bedürfnisgerechte, flexible Pkw-Nutzung

(⇒ Seite 9)

Die räumliche Nähe der Genossenschaftsmitglieder zueinander, die Zusammensetzung der Haushalte (viele Haushalte werden von nur einem Erwachsenen mit/ohne Kind/er geführt), und gemeinsame Ziele fördern die Bereitschaft zu Absprachen und erleichtern die Reduzierung der Pkw-Haltung der Projektbewohner. Die Möglichkeit, das Fahrrad oder den ÖPNV in Villich-Müldorf zu nutzen, stellt eine realistische und attraktive Alternative zum Pkw dar, die vergleichsweise kosteneffektiv und ohne Zeitverlust zum Ziel führt.

Auch die unterschiedlichen Möglichkeiten der Fahrzeugnutzung oder deren Kombination bieten Flexibilität, sei es in der Nutzung eines Fahrzeugpools der Genossenschaft „Amaryllis-Carsharing“, bilaterale Nutzungsverträge, Pkw zur ausschließlichen Nutzung durch eine Wohneinheit oder bei Bedarf auch zusätzlicher, externer Carsharing-Angebote. In der Kombination dieser Möglichkeiten vermag das Konzept

1. sowohl den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden (täglicher, periodischer und episodischer Bedarf)
2. als auch kurz-, mittel- und langfristige Verschiebungen innerhalb der Mobilitätsbedarfe der Bewohner/innen im Hinblick auf die Pkw-Nutzung abzufangen.

#### **Gewünschte Umsetzung des Stellplatzschlüssels 0,5**

(⇒ Seite 10)

Die Mitglieder der Genossenschaft haben einstimmig beschlossen, dass der zum Bauantrag eingereichte Plan des Architekturbüros Alte Windkunst eine Tiefgarage für 13 Stellplätze vorsieht; davon sollen 12 sogleich erstellt, ein weiterer für den eventuellen späteren Bedarf planerisch bereit gehalten werden. Oberirdisch werden vier Plätze erstellt; weitere 11 werden vorgehalten. In dieser Berechnung sind 30 Wohnparteien berücksichtigt.

Nach Absprachen mit der Stadt errichtet die Amaryllis eG 12 Stellplätze (0,5 Pkw/WE) für die 24 freifinanzierten Wohnungen und vier für die sechs sozial-geförderten Wohnungen, um dem Bedarf an gemeinschaftlichen und individuellen Pkw zu entsprechen; durch den Nachweis geeigneter Flächen im Außenbereich und in der Tiefgarage wird die Nachrüstbarkeit auf den Ausbaustand von 1,0 gewährleistet.

#### **Rechtliche Verankerung**

(⇒ Seite 10)

Ökologische Verträglichkeit als Zielsetzung ist Bestandteil der *Satzung* der Genossenschaft. Zusätzlich zu den Mietverträgen werden *Verpflichtungserklärungen* abgeschlossen; sie sollen sicherstellen, dass der gewünschte reduzierte Stellplatzbedarf im Wohnprojekt Amaryllis auf lange Zeit garantiert werden kann.

#### **Zukunftsperspektive**

Bei diesem Vorhaben handelt es sich um ein umweltverträgliches und anpassungsfähiges Mobilitätskonzept, das in dieser Form in Bonn noch nicht realisiert worden ist. Amaryllis macht daher den Vorschlag, mit interessierten Stellen der Stadt Bonn beispielsweise über regelmäßige Diskussionsrunden und Besuche in Kontakt zu bleiben, damit in anderen Projekten gleiche oder ähnliche Konzepte entwickelt und realisiert werden können. Jeweils zu aktualisierende Listen der Fahrzeughalter der im Projekt wohnenden Mitglieder könnten der Stadt Bonn als Kontrolle der Einhaltung des Stellplatzschlüssels dienen.

## Hintergrund

Zielsetzung von Amaryllis ist die Schaffung und Bewirtschaftung von Wohnraum im Rahmen einer Genossenschaft für generationenübergreifendes, sozial gemischtes, nachbarschaftlich orientiertes Wohnen. Ökologische und soziale Grundsätze und Werte haben im Selbstverständnis der Genossenschaft einen hohen Stellenwert. Neben den Einsparungen von Energie und Wasser, etwa durch ökologische Bauweise, eine moderne Heizanlage (Holzpellets), Brauchwassernutzung, stellt die umweltfreundlich orientierte Gestaltung der Mobilität der Bewohner und Bewohnerinnen eine zentrale Säule ökologisch orientierten Wohnens im Mehrgenerationenwohnprojekt Amaryllis dar.

## Zielsetzungen

Umweltfreundlich orientierte Mobilität heißt für das Wohnprojekt Amaryllis, dass die heterogenen Mobilitätsbedarfe der Bewohner/innen durch ein möglichst umweltfreundliches Mobilitätsportfolio abgedeckt werden. Zielsetzung des vorliegenden Konzepts ist daher die Entwicklung eines wohnprojektbezogenen Mobilitätsangebots, durch das die Mobilitätsbedarfe aller Bewohner/innen (jung, alt, mit und ohne Kinder, alleinstehend, gesund, erkrankt, behindert, ...) durch ein attraktives Angebot möglichst umweltfreundlich gedeckt werden können. Zielsetzung ist weiterhin, das Mobilitätsangebot optional über das Amaryllisprojekt hinaus auch als siedlungsbezogenes Angebot auszuweiten, um beispielsweise anderen Bewohner/innen des Wohnparks den Verzicht auf einen Pkw oder Zweitwagen zu ermöglichen und sich „Amaryllis-Carsharing“ anzuschließen. Neben einem wohnprojektbezogenen (und später auch siedlungsbezogenen) Mobilitätsangebot werden weiterhin Maßnahmen zur Reduzierung der Mobilitätsbedarfe durch Nutzung von Synergieeffekten angestrebt, beispielsweise durch Koordinierung der Lebensmittelbeschaffung (Food-coop).

Durch das Mobilitätskonzept Umweltfreundliche Mobilitätsgestaltung der Amaryllis eG sollen in Vilich-Müldorf folgende Zielsetzungen unterstützt und gefördert werden:

- Ausschöpfung der Energieeinsparungspotenziale im Verkehr
- Geringerer Flächenverbrauch bzw. mehr Fläche für andere Funktionen (Spielen, Erholen, Begegnen)
- Geringeres Verkehrsaufkommen im angrenzenden Wohnbereich. Beitrag zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens des motorisierten Individualverkehrs im Wohngebiet, insbesondere vor dem Hintergrund, dass ca. 90% der Wegeketten wohnungsbe-

zogen sind, also nach dem Muster Wohnen–Aktivität–Wohnen–Aktivität–Wohnen ablaufen.<sup>2</sup>

- Weniger Abgase, weniger Lärm, mehr Sicherheit, insbesondere für Kinder im unmittelbaren Wohnbereich
- Förderung der Nachbarschaft und Kommunikation im Wohnpark durch Absprachen und gemeinsame Wege.

## Erfolgsfaktoren

Zur erfolgreichen Einführung, Entwicklung und Realisierung und Nutzung eines attraktiven und umweltfreundlichen Mobilitätsangebots durch Amaryllis eG werden folgende Erfolgsfaktoren berücksichtigt:

1. Wichtigster Erfolgsfaktor ist die Lage und die vorhandene verkehrliche Infrastruktur des projektierten Gebiets:
  - Unmittelbare Nähe zu gut vertakteten ÖPNV-Einrichtungen mit hervorragenden Verknüpfungen zum Regional- und Fernverkehr.
  - Das Beueler Zentrum und Hangelar sind als Nahversorgungsbereiche für den täglichen und mittelfristigen Bedarf schnell (Kurzstreckenbereich Linie 66) und auch mit dem Fahrrad erreichbar (ca. 1 bzw. 2 km).
  - Wichtige Bildungseinrichtungen für (Klein-)Kinder und Jugendliche liegen in fußläufiger bzw. günstiger Entfernung für den Radverkehr. Wenn der Kindergarten und die Grundschule vor Ort gebaut sind, werden diese Bedingungen hervorragende Voraussetzungen bieten, dass Kinder selbstständig und sicher zur Schule/Kindergarten kommen und der Einsatz eines Pkw für diesen Zweck entfallen kann.
2. Alternativen zum motorisierten Individualverkehr wie das vor Ort angebotene Carsharing (s. u.) bieten eine hohe Akzeptanzwahrscheinlichkeit, da sie – neben der sehr guten verkehrlichen Infrastruktur vor Ort – direkt am Standort „vor der Haustür“ verfügbar gemacht werden.
3. Die Zielsetzung einer umweltfreundlich orientierten Gestaltung der Mobilität der Bewohner/innen stellt *eine* zentrale Säule des ökologisch orientierten Wohnens im Mehrgenerationenwohnprojekt Amaryllis dar, ist also in ein übergeordnetes ökologisch und sozial orientiertes Wohnkonzept eingebettet und damit Teil eines Gesamtkonzepts.

---

<sup>2</sup> Vgl. <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de>; und dort Beitrag zu „Die Service-Idee“.

4. Das Wohnprojekt definiert sich über einen Gemeinschaftsanspruch, sodass die Reduzierung der Mobilitätsbedarfe im Wohnprojekt (z. B. durch koordinierte Besorgung von Gütern für den täglichen und mittelfristigen Bedarf oder Kinderbetreuung im Projekt)<sup>3</sup> und ein verkehrssparsames Mobilitätsverhalten (z. B. durch Bildung von Fahrgemeinschaften) gefördert und unterstützt werden können.
5. Weiterer zentraler Erfolgsfaktor ist die frühzeitige Beteiligung der zukünftigen Bewohner/innen an der bedarfsgerechten Entwicklung und Ausgestaltung des Konzepts Umweltfreundliche Mobilitätsgestaltung, deren Nähe untereinander und deren Willen zur Absprache. Mobilitätspräferenzen und -möglichkeiten werden von der Interessensphase an gemeinsam thematisiert und reflektiert. So basiert das Amaryllis-Mobilitätskonzept auf Befragungen der zukünftigen Mitbewohner, lässt aber auch andere Bewohner-Konstellationen zu.
6. Das Konzept geht über an einzelne Wohneinheiten gebundene Interessen hinaus und wird durch den genossenschaftlichen Überbau wohneinheitenunabhängig verbindlich und nachhaltig verankert.
7. Gerade Familien nutzen bei attraktiven Angeboten alternative Verkehrsträger<sup>4</sup>: Dies bestätigt auch die Erhebung unter den Mitgliedern von Amaryllis e. V.: Das Amaryllis-Konzept der Genossenschaft zieht Menschen mit diesem Hintergrund und Bedarf an.
8. Die geplante Altenwohngemeinschaft wird voraussichtlich einen geringeren Bedarf an eigenen Pkw haben.
9. Es wird ein flexibles Konzept entwickelt, das auch Veränderungen in der Mobilitätsbedarfsstruktur zulässt (z. B. bei Zugzug neuer Bewohner/innen, berufliche Veränderungen).
10. Eine radikale Reduzierung des Pkw-Anteils im gesamten Wohnprojekt bzw. im Mobilitätsportfolio auf einen Schlüssel von 0,2 (= „autofrei“) wird nicht angestrebt. Stattdessen wird ein Schlüssel von 0,5 (= „autoarm“) als angemessen betrachtet.<sup>5</sup>
11. Die Einrichtung eines ebenerdigen, wetterunabhängigen und gesicherten Fahrradstellplatzes in räumlicher Nähe zu den Wohnungen der Projektbewohner ist Teil der Planung.

---

<sup>3</sup> Der Aufbau einer Food-Coop ist geplant, sowie Kinderbetreuung im Projekt.

<sup>4</sup> Vgl. <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de>.

<sup>5</sup> Vgl. VCD (2005) und <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de>

## **Amaryllis: Wohnprojektbezogenes Drei-Säulen-Mobilitätsportfolio**

Das Konzept Umweltfreundliche Mobilitätsgestaltung sieht die Schaffung eines wohnprojektbezogenen Mobilitätsangebots vor Ort durch einen Mix attraktiver Verkehrsmittel vor, das auf folgenden drei Säulen beruht, wobei insbesondere die dritte Säule aktiv durch Amaryllis verfolgt wird:

- (1) Zweiradverkehr
- (2) Öffentlicher Personennahverkehr
- (3) Flexible Pkw-Nutzung und Carsharing vor Ort

Die Entwicklung der fußläufig erreichbaren Infrastruktur vor Ort (insbesondere Kindergarten und Grundschule) bildet darüber hinaus eine wichtige Basis für diese drei im Folgenden näher skizzierten Säulen:

### **Zweiradverkehr (erste Säule)**

Durch das Fahrrad können Mobilitätsbedürfnisse im Nahbereich realisiert werden, insbesondere zur Erledigung von Einkäufen für den täglichen Bedarf und den Transport von (Klein-) Kindern (z. B. Kindergarten, Tagesmutter, Sport in der Mühlenbachhalle, Gesamtschule Beuel, insbesondere Sporthalle oder Bücherei). Die Umfrage unter den zukünftigen Bewohner/innen hat gezeigt, dass der Bestand der Fahrräder hoch ist. Das Zweirad wird im Wohnprojekt eine wichtige Säule im Verkehrsmittelmix darstellen und soll darum durch attraktive Maßnahmen gefördert und unterstützt werden:

- Attraktive Fahrradabstellanlagen, etwa 60-70 oberirdisch, 30 in der Tiefgarage (trocken und diebstahlsicher, kurze Wege, barrierefrei, bevorzugte Stellplatzlage).
- Die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt in der Tiefgarage (Pflege- und Reparaturarbeiten durch Mitglieder der Genossenschaft) soll gewährleisten, dass die Verwendung von Fahrrädern attraktiv bleibt.
- Aufbau bzw. Weiterentwicklung eines Pools an Sonderfahrzeugen zur Nutzung für alle Bewohner/innen (insbesondere Lasten- und Kinderanhänger, Lastfahrrad), die gleichfalls in der Tiefgarage untergebracht werden.

### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV, zweite Säule)**

Hier profitiert das Wohnprojekt durch die unmittelbar angrenzende Lage (< 50 m) an die barrierefreie Haltestelle der Stadtbahnlinie in Richtung Siegburg und Bonn (Königswinter, Bad Honnef) mit attraktiven Betriebszeiten und Taktung auch in den Abendstunden und an Sonn- und Feiertagen. Das ÖPNV-Angebot stellt für unterschiedliche Funktionen ein attraktives Angebot im „Verkehrsmittelmix für umweltverträgliches Verkehrsverhalten“ des Wohnprojekts Amaryllis dar:

- Für die Versorgung des kurzfristigen/täglichen Bedarfes – neben der fußläufigen Versorgung in Vilich-Müldorf selbst (z. B. Beuel, Hangelar).
- Für die Versorgung des mittel- und langfristigen Bedarfs (z. B. Bonn-Zentrum, Siegburg, St. Augustin, Beuel).
- Als attraktiver Zubringer zum Regional- und Fernverkehr (Bonn Hbf; Siegburg/Bonn; später auch Übergang zur S-Bahnlinie 13 in Vilich) für Berufs- und Freizeitverkehr.
- Als sichere Verbindung zu weiterführenden Schulen in Bonn-Zentrum und Bad Godesberg.
- Als attraktive umsteigefreie Verbindung in Naherholungsgebiete: Rhein-Aue; Königswinter, Bad Honnef (Siebengebirge); Rheinpromenaden in Beuel, Bonn-Zentrum, Oberkassel.
- Attraktives Angebot für abendliche Freizeitunternehmungen in Bonn (Beuel, Zentrum, Bad Godesberg, Siegburg, Köln).
- Des Weiteren befindet sich in unmittelbarer Nähe des Wohnprojekts die Haltestelle der Buslinie 618, durch die eine Querverbindung nach Ramersdorf angeboten wird.
- Pool übertragbarer Umwelttickets.
- Versorgung aller Bewohner/innen mit aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen koordiniert über das Genossenschaftsbüro einschließlich aktualisierter Aushänge zum ÖPNV-Angebot und Fernverkehr (z. B. Abfahrtsafel der Bahnhöfe Bonn Hbf und Siegburg/Bonn); dies auch als Angebot für das gesamte Wohngebiet.

### **Variable Pkw-Nutzung und Carsharing vor Ort (dritte Säule)**

Selbst in den vielen autofreien Wohnprojekten in NRW<sup>8</sup> stellt der motorisierte Individualverkehr weiterhin eine wichtige Säule im Verkehrsmittelmix dar. In diesen Projekten wird eine

---

<sup>8</sup> Zu Projekten „Autofreies Wohnen in NRW“ siehe <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de>.

Pkw-Durchdringung mit einem Schlüssel von 0,2 Pkw pro Wohneinheit realisiert. Das Mobilitätskonzept des Wohnprojekts Amaryllis sieht die Reduzierung des Stellplatzbedarfs auf einen durchschnittlichen Wert von 0,5 pro Wohneinheit vor.

Die Reduzierung auf diesen Wert wird durch ein attraktives Carsharing-Angebot vor Ort in Kombination mit der Haltung von Privatfahrzeugen realisiert, die ebenfalls durch bilaterale Verträge<sup>7</sup> gemeinschaftlich genutzt werden.

## Umsetzung Flexible Pkw-Nutzung und Carsharing vor Ort

Bei der Säule „Flexible Pkw-Nutzung und Carsharing vor Ort“, die für den Erfolg des Projekts besonders relevant sein wird, finden folgende Aspekte Berücksichtigung:

- Bedürfnisgerechte flexible Pkw-Nutzung
- Rechtliche Verankerung
- Umsetzung des Stellplatzschlüssels 0,5

### Bedürfnisgerechte Pkw-Nutzung und Stellplatzbedarf

Durch die Kombination

- eines Fahrzeugpools der Genossenschaft „Amaryllis-Carsharing“,
- bilateraler Nutzungsverträge (Vorbild Verträge des VCD: Privater Halter – mehrere Nutzer),
- von durch die Genossenschaft im Bedarfsfall zugelassenen Pkw zur ausschließlichen Nutzung durch eine Wohneinheit (z. B. aus beruflichen oder familiären zwingenden Gründen) und
- bei Bedarf zusätzlicher, externer Carsharing-Angebote (z. B. Nutzung der gut erreichbaren DB-Carsharing-Punkte in den Bahnhöfen Bonn Hbf und Siegburg/Bonn)

wird ein flexibel nutzbares wohnprojektgebundenes Pkw-Angebot ermöglicht, das *erstens* den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen gerecht wird (täglich, periodischer und episodischer Bedarf) und *zweitens* sowohl kurz-, mittel- und langfristige Verschiebungen inner-

---

<sup>7</sup> Als Vorbild gelten die vom VCD entwickelten und in der Praxis erprobten Verträge für Nachbarschaftsautos für zwei bis vier Parteien, die aber auch als Grundlage für mehrere Parteien dienlich sind.

halb der Mobilitätsbedarfe<sup>B</sup> der Bewohner/Innen im Hinblick auf die Pkw-Nutzung ausgleicht und so eine Beibehaltung des Parkflächenbedarfs von 0,5 garantiert.

### Umsetzung des Stellplatzschlüssels 0,5

Es gibt folgende Möglichkeiten, das Konzept der reduzierten Stellplätze umzusetzen, und dennoch Reserveflächen zur Aufrüstung vorzuhalten:

*Variante 1* Es werden zunächst 12 Stellplätze (davon zwei behinderten-gerecht) in der Tiefgarage und 4 oberirdische Stellplätze angeboten. Nutzung der meisten oberirdischen Parkflächen durch andere Funktionen (z. B. mehr Fahrradabstellanlagen auf den sonst für Pkw vorgehaltenen Flächen, zukünftig weiterhin Umwandlung und Nutzung als Parkfläche möglich; Fahrräder müssen dann an die dafür vorgehaltenen Fahrradabstellflächen).

*Variante 2* Steigt der Stellplatzbedarf, so können durch einfache Umbaumaßnahmen in der Tiefgarage zusätzlich ein Platz (behinderten-gerecht) erstellt werden. Auf dem Grundstück können durch Umnutzung von Gartenfläche und Umlegung von Fahrradabstellflächen zusätzlich bis zu 11 Autoabstellplätze entstehen. In einem zweiten Plan des Bauantrages ist der maximale Stellplatznachweis von 28 Stellplätzen (1,0/ WE) dargestellt.

### Rechtliche Verankerung

1. Amaryllis eG errichtet 16 Stellplätze und gewährleistet durch Nachweis geeigneter Flächen im Außenbereich und in der Tiefgarage die Nachrüstbarkeit auf den Ausbaustand von 1,0.
2. Das Ziel der ökologischen Verträglichkeit ist Bestandteil der *Satzung* der Genossenschaft. Zusätzlich zu den Mietverträgen werden *Verpflichtungserklärungen* abgeschlossen, die sicherstellen sollen, dass die nachgewiesenen Stellplätze von 0,5 Pkw/WE nur bei steigendem Bedarf nachgerüstet werden. Amaryllis wird sich darum bemühen, dass diese *Verpflichtungserklärungen* rechtlich abgesichert werden.

---

<sup>B</sup> Durch das Mehrgenerationenwohnprojekt wird eine heterogene Zusammensetzung der Alters- und Sozialstruktur unter den Bewohner/Innen angestrebt. Eine Homogenisierung der Mobilitätsbedarfe kann dadurch weitgehend verhindert werden. Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Bedürfnisse für die Nutzung an Werktagen, am Wochenende, tagsüber oder abends („Es bewegen sich nicht alle gleichzeitig in dieselbe Richtung“) sind im Amaryllis-Mehrgenerationenwohnprojekt Synergieeffekte durch sich ergänzende Bedürfnisse in der Pkw-Nutzung zu erwarten.

3. Amaryllis eG kann nach ihrem Ermessen und unter der Berücksichtigung der Obergrenze 0,5 Pkw/WE Bewohner/Innen von der Verpflichtung, „kein Kraftfahrzeug zu halten“ *entbinden*, wenn dies sachlich oder persönlich erforderlich erscheint, z. B.:
  - wenn der Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten des ÖPNV, der Teilnahme am Carsharing und der Bildung von bilateralen Nutzungsverträgen mit einem Fahrzeughalter im Projekt für die/den Betroffene/n unzumutbar wird.
  - wenn gesundheitliche oder sonstige erhebliche persönliche Gründe die Nutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs notwendig machen.
4. Die Entbindung von der Verpflichtung, in Amaryllis kein Auto zu halten, kann durch einen Genossenschaftsbeschluss rückgängig gemacht werden.
5. Die Genossenschaft wird die *Wahl weiterer Bewohner* in aller Regel so vornehmen, dass durch die Einholung weiterer Verpflichtungserklärungen der Schlüssel von 0,5 Pkw/WE nicht überschritten wird.
6. Die Gründung einer *Amaryllis-Carsharing* ist geplant.
7. Die *Finanzierung* der Stellplätze erfolgt durch die Nutzer der Pkw.
8. Gemeinsam mit Vertretern der Stadt Bonn wird ein Gremium gebildet, das ein- bis zweimal jährlich die Umsetzung des Mobilitätskonzepts der Amaryllis e. G. überprüft. Amaryllis legt zu diesen Treffen die jeweils aktuelle Liste der Fahrzeughalter im Wohnprojekt vor. Für den Fall, dass sich der Stellplatzbedarf im Zeitraum der Überprüfung nachweislich geändert hat, entscheidet das Gremium über die Erhöhung des Stellplatzschlüssels entsprechend dem festgestellten höheren Bedarf.

## Quellen

Bundesverband Carsharing e.V.: <http://www.carsharing.de/> [Zugriff: 2005-11]

Carsharing Renningen: [www.carsharing-renningen.de](http://www.carsharing-renningen.de) [Zugriff: 2005-11. Die Gruppe begann ihr Carsharing 1992 mit zwei Autos bei zehn Nutzern. Heute gehören ihr 140 Mitglieder an, die sich zehn Pkw mit einem Volumen von 140 000 km/Jahr teilen.]

Epp, Christian (2001): Rechtliche Gestaltung der Projekte autofreien Wohnens: Vortrag anlässlich einer Fachveranstaltung am 19. Juni 2001, in: <http://www.wohnen-ohne-auto.de> [Zugriff: 2005-11]

Lehmbruck, Michael (2003): „Kompakt – urban – grün“ und die Stellplatzpflicht? Vortrag und Diskussion, in <http://www.wohnen-ohne-auto.de> [Zugriff: 2005-11]

Münchener Forum – Diskussionsforum für Entwicklungsfragen: Beitrag zu einer Fachveranstaltung vom 16. Januar 2004 zu: Stellplatzpflicht und umweltpolitische Steuerung mit Dr. jur. Ulrich Smeddinck und Prof. Dr. jur. Heinrich Wolff

VCD, Verkehrsclub Deutschland (2005): Autofrei Leben. Fehlt was? – Themenheft: fairkehr – Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen; Oktober/November 2005, Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Hrsg.), fairkehr Verlagsgesellschaft mbH, Bonn.

Vaterstetter Auto-Teiler e.V.: [www.carsharing-vaterstetten.de/](http://www.carsharing-vaterstetten.de/) [Zugriff: 2005-11. Entsprechend der Dokumentation ersetzt ein Carsharing-Auto 6 bis 10 PKW]

Wohnen ohne Auto: <http://www.wohnen-ohne-auto.de> [Zugriff: 2005-10].

Wohnen plus Mobilität: <http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de> [Zugriff: 2005-10].

#### **Kontakte zu und Besuche bei autofreien Wohnprojekten:**

Wohngenossenschaft München: <http://www.wogeno.de/>

Wohngenossenschaft Vauban-Freiburg, soziales und ökologisches Bauen:  
<http://www.genova-freiburg.de/>

Franz. Viertel in Tübingen, Modellhafte Praxisbeispiele stadtökologischer Maßnahmen und Projekte im Bereich Flächennutzungskonkurrenzen: <http://www.difu.de/stadtoekologie/praxis/flaechen/tuebingen>

Bonn, den 25. November 2005, überarbeitete Version 23. August 2006