

Autoarme Stadtquartiere

INHALT

Seite 2
**Rückblick:
Treffen vor Ort**

Seite 6
**Verkehrsberuhigte Stadt-
quartiere - Neue Perspektiven für
städtisches Wohnen (III)**

Seite 14
Autofreies Leben in der Stadt

Seite 18
Kurzinfos & Kontakte

Vorbemerk...

Das Interesse am Thema autoarme Stadtquartiere bleibt groß, wie das zweite "Treffen vor Ort" in Köln gezeigt hat (vgl. S. 2 ff).

Auch in diesem vierten Rundbrief sind zur Information von Kommunen und Wohnungsunternehmen aktuelle Sachstände und Aktivitäten zu diesem Themenbereich zusammengetragen worden.

Mit dem letzten Kapitel der niederländischen Studie über autoarme Stadtquartiere und einer kurzen Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie für die Region Rotterdam beenden wir den fachwissenschaftlichen Beitrag des Planungsbüros "Werkgroep '2duizend'" (vgl. S. 6 ff).

Die Kurzfassung der Ergebnisse einer Dissertation von Oscar und Ulrike Reutter über autofreies Leben in der Stadt und der darin enthaltenen Vorschläge zur Einrichtung autofreier Stadtquartiere im Wohnungsbestand gibt einen ersten Einstieg in ein Thema, das auf zunehmendes Interesse bei den Kommunen stößt (vgl. S. 14 ff).

In der Reihe "Treffen vor Ort" haben wir einen neuen Termin für einen weiteren Informationsaustausch anberaumt (nähere Informationen finden Sie auf S. 21).

Herausgeber:

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes
Nordrhein-Westfalen (LS), Aufgabenbereiche Verkehr
Königswall 38-40 · 44137 Dortmund · Tel. 0231/9051-0 · Fax 0231/9051-155

Rückblick: "Treffen vor Ort"

Aufgrund des regen Interesses, das dem ersten "Treffen vor Ort" in Düsseldorf im Juni entgegengebracht wurde, hat das ILS im Oktober 1995 erneut zu einer Gesprächsrunde kommunaler Planungs- und Entscheidungsträger eingeladen. An der Veranstaltung im Kölner Stadtteilzentrum "Alte Feuerwache" nahmen u. a. Vertreter aus zehn nordrhein-westfälischen Kommunen und des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport teil.

Stand der Aktivitäten in Köln

Die Stadt Köln nimmt derzeit eine Vorreiterrolle in der Planung und Realisierung autofreier Stadtquartiere in Nordrhein-Westfalen ein. Hartmut Hoferichter, Leiter des Kölner Stadtplanungsamtes, und Jürgen Möllers, Abteilung Verkehrsplanung, berichteten von den frühzeitigen Aktivitäten der Stadtverwaltung zur Umsetzung derartiger Projekte, die von regen Diskussionen in Politik und Öffentlichkeit begleitet und unterstützt wurden. So ist bereits 1994 eine erste Flächenbeurteilung von möglichen Standorten für ein solches Wohngebiet durch die Verwaltung vorgenommen worden¹. Über eine erste kleine Umfrage zur Nachfrage nach autofreiem Wohnen in Köln sowie eine sich daran anschließende Veranstaltung² wurde parallel eine öffentliche Diskussion über das Thema eingeleitet.

Im Januar 1995 wurde die Stadtverwaltung vom zuständigen Fachausschuß offiziell beauftragt, eine Standortuntersuchung vorzunehmen. Durch die geleisteten Vorarbeiten konnte in kurzer Zeit eine Abschätzung der in Frage kommenden Flächen vorgelegt werden.

Dabei stellte sich heraus, daß neben der Eignung gemäß den Standortkriterien insbesondere der Flächenverfügbarkeit und damit der Umsetzungsmöglichkeit in dem ausgewählten Gebiet in den Überlegungen zur Realisierung eine wichtige Rolle zukommen muß. Zudem ist der Planungsstand zu berücksichtigen, der ausreichende (städtebauliche) Gestaltungsmöglichkeiten für die entsprechenden Flächen zulassen sollte.

Abschätzung der in Frage kommenden Flächen											
Nr.	Gebiet	Bewertung nach Punkten									Eignung
		gepl.WE	Realis.	Verkehr	Infra. Eink.	Infra. Einr.	Siedl.-str.	Gesamt (von)	(bis)	Durchschnitt	
1	Rheinauhafen - Südstadt	0 - 2	0 - 1	4 - 8	0 - 4	2	1	7	18	12,5	mittel
2	Sürther Feld	2	0	4 - 8	0 - 2	0	0	6	12	9	mittel
3	Heinr.-Erpenbach-Str. - Sürth	1 - 2	1	4 - 8	2	2	1	11	16	13,5	gut
4	Eifelwall - Sütz	1	0 - 1	8	2	2	1	14	15	14,5	gut
5	Haus Közal - Lövenich	1	1	2	2	2	0	8	8	8	mittel
6	Widdersdorf Süd	2	0	0 - 2	2	2	1	7	9	8	mittel
7	Venloer Str./Militär.	1	1	4 - 8	0	2	1	9	13	11	mittel
8	Ehem. Kaseme Klerken - Oss.	2	0 - 1	6	0 - 2	0 - 2	1	9	14	11,5	mittel
9	Ausbesserungswerk Nippes	1 - 2	0 - 1	4 - 8	2 - 4	0 - 2	1	8	18	13	gut
10	Zündorf Süd	2	1	0 - 8	2 - 4	2	1	8	18	13	gut
11	Winterberger Str./Merh.	1	0	4	2	2	1	10	10	10	mittel
12	CFK - Gelände - Kalk	0 - 2	0 - 1	4 - 8	2 - 4	2	1	9	18	13,5	gut
13	Aug.-Strindb.-Str./Hol.	1 - 2	0	8	2	2	1	14	15	14,5	gut
14	Ober Iddelsfeld	2	0	0 - 4	0	2	1	5	9	7	mittel
15	Hülseweg/Höhenh.	1	1	4 - 8	2	2	1	11	15	13	gut
16	Moorslede / Steinweg	2	1	0 - 4	0	2	1	6	10	8	mittel
17	Stammheimer Ufer - Mülheim	1	1	4	2	2	1	11	11	11	mittel
18	Euroforum - Mülheim	1	1	4	2	2	1	11	11	11	mittel

Stadt Köln - Stadtplanungsamt - Abt. Verkehrsplanung

¹ Vgl. hierzu Kriterienliste der Stadt Köln im Rundbrief "Autoarme Stadtquartiere" Nr. 1, Dezember 1994.

² Die Veranstaltung, die von der Partei der Grünen in Köln organisiert wurde, fand unter dem Titel "Wohnen und Arbeiten ohne Auto" am 18.06.1994 in Köln statt; vorgestellt wurden u.a. die Ergebnisse der ebenfalls von den Grünen initiierten Umfrage, die über eine Zeitungsanzeige unter 113 Haushalten in Köln durchgeführt wurde.

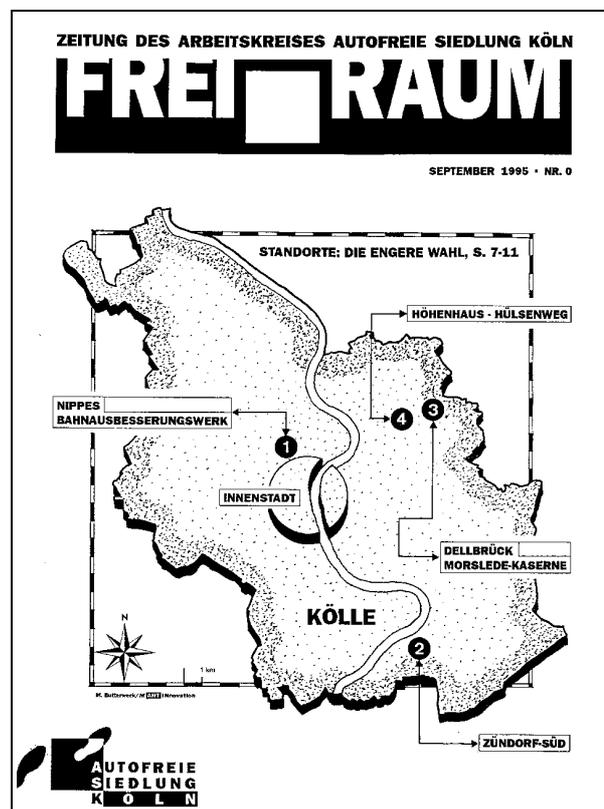
Aus der Abschätzung wurden vom Planungsausschuß fünf Flächen ausgewählt, die für die Umsetzung in die engere Wahl gezogen wurden. Zwei weitere Standorte, die von der Initiative "Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln" als geeignet beurteilt wurden, sind inzwischen ergänzt worden. Unter diesen sieben Standorten sind sowohl Standorte in unmittelbarer Zuordnung zum Stadtzentrum als auch Gebiete in City-Randlagen. Als nächster Schritt im Realisierungsprozeß ist eine systematische Marktanalyse geplant, mit der Struktur und Umfang der Nachfrage bezogen auf die einzelnen Standorte ermittelt werden sollen und auf deren Grundlage die Entscheidung für die Realisierung eines autofreien Wohngebietes auf einer oder mehrerer dieser Flächen getroffen wird.

Herr Hoferichter und Herr Möllers hoben in ihren Beiträgen die positive Wirkung eines frühzeitigen und intensiven Austausches innerhalb von Stadtverwaltung, Politik und Öffentlichkeit hervor, der zu einer kontinuierlichen Weiterentwicklung von Ansätzen, etwa bei der Flächenbeurteilung, beigetragen und die Akzeptanz autofreier Planungen deutlich erhöht hat. In diesem Zusammenhang wurde neben einer engen Zusammenarbeit mit dem "Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln" auch die Bildung eines verwaltungsinernen Arbeitskreises aus allen künftig an der Realisierung beteiligten Stellen (fast 20 Ämter und Fachdienststellen) als wichtiger Baustein des Planungs- und Realisierungsprozesses genannt. Die Vertreter der Stadt äußerten insgesamt Zuversicht darüber, daß ein Modell "Autofreies Wohnen" in Köln bald planerisch umgesetzt und die Realisierung vorbereitet werden kann.

Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln

Ergänzt wurde der Sachstandsbericht der Vertreter der Stadtverwaltung Köln von Mitgliedern des im September 1994 gegründeten "Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln". Erika Uber, Öffentlichkeitsreferentin und Martin Esch, Sprecher des Arbeitskreises, stellten Geschichte und Aufbau der Kölner Initiative dar. Neben einem Plenum, das sich in regelmäßigen Abständen trifft, existieren beim Arbeitskreis eine Reihe von Arbeitsgruppen, die sich inhaltlich mit den Aspekten der Planung und Realisierung autofreier Wohnquartiere beschäftigen (Koordinationsausschuß; Arbeitsgruppen Öffentlichkeitsarbeit, Kooperation, städtebaulicher Entwurf, Energie). Insgesamt zählt der Arbeitskreis etwa 35 aktive Mitglieder, hinzu kommen die Bürger, die sich bei den Plenumsitzungen oder den angebotenen Informationsabenden über den Ansatz autofreier Wohngebiete informieren und mitarbeiten.

Die Vertreter des Arbeitskreises konnten auch die erste Ausgabe einer eigenen Zeitung vorstellen, mit der künftig vierteljährlich nicht nur über den Stand der Planungen in Köln, sondern auch über andere Projekte und generell über Leben und Planen ohne Auto berichtet wird. Die abgebildete erste Ausgabe enthält neben Informationen über den Arbeitskreis auch eine detaillierte Vorstellung der vier Standorte, die vom Arbeitskreis für die Realisierung favorisiert werden (vgl. Rundbrief "Autoarme Stadtquartiere" Nr. 3, S. 23).



Diskussionspunkt: Nachfrageermittlung

Inhaltlicher Schwerpunkt des "Treffens vor Ort" in Köln war der Themenbereich der Nachfrageermittlung; ein Punkt, dem im Planungs- und Realisierungsprozeß autofreier Stadtquartiere erhebliche Bedeutung zukommt.

Innerhalb der regen Diskussion wurden die sehr unterschiedlichen Erfahrungen angesprochen, die dazu bislang in der Bundesrepublik wie im benachbarten Ausland gemacht wurden. Zwei Arten der Nachfrageermittlung wurden diskutiert: die grundsätzliche Abschätzung bzw. Ermittlung eines Nachfragepotentials ohne Flächenbezug und die konkrete Nachfrageermittlung für einen feststehenden Standort.

Standortunabhängige Nachfrageermittlung

Grundsätzliche Abschätzungen des Nachfragepotentials autofreier Wohnprojekte, die ohne konkreten Standortbezug durchgeführt werden, werden vorwiegend zur Verbesserung der Akzeptanz des autofreien Ansatzes in Politik und Wohnungswirtschaft eingesetzt. Als Beispiel für eine derartige Abschätzung wurde die 1995 durchgeführte Infas-Umfrage in Berlin genannt, die ein großes Presseecho fand³. Nach dieser Befragung, in die 1093 Bürger und Bürgerinnen Berlins einbezogen wurden, wären 44 % der Befragten bereit, auf ein eigenes Auto zu verzichten, wenn sie die Vorteile eines autofreien Wohngebietes genießen könnten; 56 % würden für ein ruhiges und sicheres Wohnumfeld eine Entfernung zu ihrem Fahrzeug von bis zu 800 Metern akzeptieren.

In den Niederlanden sind bereits mehrere Marktabschätzungen zum autofreien Wohnen veröffentlicht worden. So wird in einer Broschüre des zuständigen Ministeriums eine Marktuntersuchung angeführt, nach der 25% der Niederländer bei guter Anbindung an den ÖPNV und einer entsprechenden Wohnumfeldgestaltung in hohem Maße an autofreiem Wohnen interessiert sind⁴. Eine weitere Untersuchung⁵ hält in diesem Zusammenhang fest, daß "es in den Großstädten schon jetzt eine aktive Nachfrage nach autofreiem Wohnen gibt"; so daß etwa 5-10 % der Neubauprojekte in diesen Kommunen in der Form autofreier Siedlungen realisiert werden könnten (vgl. hierzu auch S. 12 f).

Auch wenn von derartigen standortunspezifischen Potentialabschätzungen durchaus positive Signale ausgehen können, überwog in der Diskussion eine eher kritische Einschätzung. So wurde die Aussagekraft derartiger Untersuchungen als sehr gering eingeschätzt. Über das konkrete Projektinteresse bzw. den Umfang und die Struktur der Nachfrage ließen sich erst dann brauchbare Aussagen machen, wenn zumindest die groben Rahmenbedingungen der Realisierung, insbesondere aber der Standort, feststünden. Auch das Interesse der Wohnungswirtschaft, so die überwiegende Einschätzung, wird sich erst auf der Grundlage eines konkreten Standortes manifestieren.

Daß grundsätzlich ein Nachfragepotential nach autofreiem Wohnen besteht, könne schon aus der hohen Zahl von Haushalten abgeleitet werden, die bereits heute ohne eigenes Auto leben (im NRW-Landesdurchschnitt 30% aller Haushalte). Untersuchungen, wie sie beispielsweise von Reutter/Reutter über die Zufriedenheit und die Einstellungen autofreier Haushalte gemacht wurden, liefern in diesem Zusammenhang wichtige Hinweise darauf, daß dieses Nachfragepotential für autofreie Wohngebiete auch auf Dauer Bestand haben wird (vgl. hierzu auch S. 14 ff).

³ Vgl. u. a. Berliner Zeitung vom 4.5.95; der Tagesspiegel vom 4.5.95; Ruhr-Nachrichten vom 5.5.95.

⁴ Ministerie von Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Hrsg.): *Autovrij wonen, een nieuw perspectief*; o.O., o.J..

⁵ Ministerie von Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Hrsg.): *Werkgroep 2duizend: "Kansen voor autovrije woonwijken"*; Amersfoort, März 1995.

Standortspezifische Nachfrageermittlung

Die bislang vorliegenden Erfahrungen zeigen, daß sich die Nachfrage nach autofreiem Wohnen auf der Grundlage eines feststehenden (gut geeigneten) Standortes i.d.R. rasch konkretisiert.

Als Beispiel wurde in der Diskussion u. a. Amsterdam angeführt, wo ein Jahr vor (anvisiertem) Baubeginn per Zeitungsanzeigen eine Interessentenwerbung für den ausgewählten Standort im Stadtteil Westerpark durchgeführt wurde. Das Interesse am Projekt war mit 6000 Meldungen sehr groß; nach einer ersten Prüfung blieben 4000 Personen übrig, die als ernsthaft interessiert eingestuft wurden.

Auch das Bremer Projekt ist in diesem Zusammenhang als Beispiel zu nennen: Hier wurde über die erfolgreiche Werbung von Interessenten für den Standort Hollerland (250 Haushalte, die sich innerhalb kurzer Zeit auf eine Zeitungsanzeige meldeten) der Wohnungsbauträger von der Marktfähigkeit des Ansatzes überzeugt.

Erwähnt wurde in diesem Zusammenhang, daß auch eine standortbezogene Nachfrageermittlung kein Garant für die erfolgreiche Vermarktung des Projektes ist. Insbesondere wenn ein langer Zeitraum zwischen Interessentenwerbung und tatsächlicher Realisierung liegt und sich in dieser Zeit die (Rahmen-)Bedingungen des autofreien Projektes oder auch die persönlichen Lebensumstände der Interessenten verändern, kann das Interesse während der Umsetzungsphase deutlich erlahmen; eine Tendenz, die sich derzeit beispielsweise in Bremen-Hollerland zeigt (vgl. S. 19 f). Die Teilnehmer der Diskussion waren sich darüber einig, daß eine geweckte Nachfrage schnell befriedigt werden muß.

Eine andere Vorgehensweise in der Nachfrageermittlung strebt die Stadt Köln an: Als nächster Schritt der dortigen Planungen (s.o.) ist eine standortspezifische Nachfragermittlung auf der Basis der durch die Verwaltung ausgewählten Flächen geplant. Ziel der Untersuchung ist zunächst nicht, Käufer bzw. Mieter für die konkrete Umsetzung zu finden, sondern über die sich artikulierende Nachfrage Hinweise über marktfähige Standorte, den anzustrebenden Umfang und die Konzeption möglicher autofreier Projekte im Stadtgebiet zu erhalten. Die eigentliche Interessentenwerbung wird erst bei Vorliegen konkreter Realisierungsbedingungen erfolgen.

Bei einem der folgenden "Treffen vor Ort" wird die Stadt Köln Näheres über ihre Erfahrungen mit diesem Vorgehen berichten können.

Werkgroep '2duizend

Dr. Robert Leferink

übersetzt von Sabina Keller

"Verkehrsberuhigte Stadtquartiere - Neue Perspektiven für städtisches Wohnen" (Teil 3)⁶

• Einleitung

In Rotterdam wurde vom Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umweltschutz und der Stadt Rotterdam eine umfangreiche Machbarkeitsstudie zur Realisierung autoarmer Stadtquartiere verschiedener Ausprägung durchgeführt.

Die Studie wurde im September 1994 begonnen; sie besteht im wesentlichen aus vier Bausteinen:

1. Formulierung der städtebaulichen Ausgangspunkte für autoarme Siedlungen (Gutachten: "Verkehrsberuhigte Stadtquartiere - Neue Perspektive für städtisches Wohnen")
2. Untersuchung der Marktpotentiale unterschiedlicher autoarmer Konzepte
3. Standortuntersuchung und Auswahl geeigneter Grundstücke für die Realisierung
4. Beratschlagung und Verhandlung mit Gemeinden und Baugesellschaften: Vorbereitung der Umsetzung.

Während die Bausteine eins bis drei bereits im Sommer dieses Jahres abgeschlossen wurden, dauern die Aktivitäten im Rahmen des vierten Bausteins derzeit noch an.

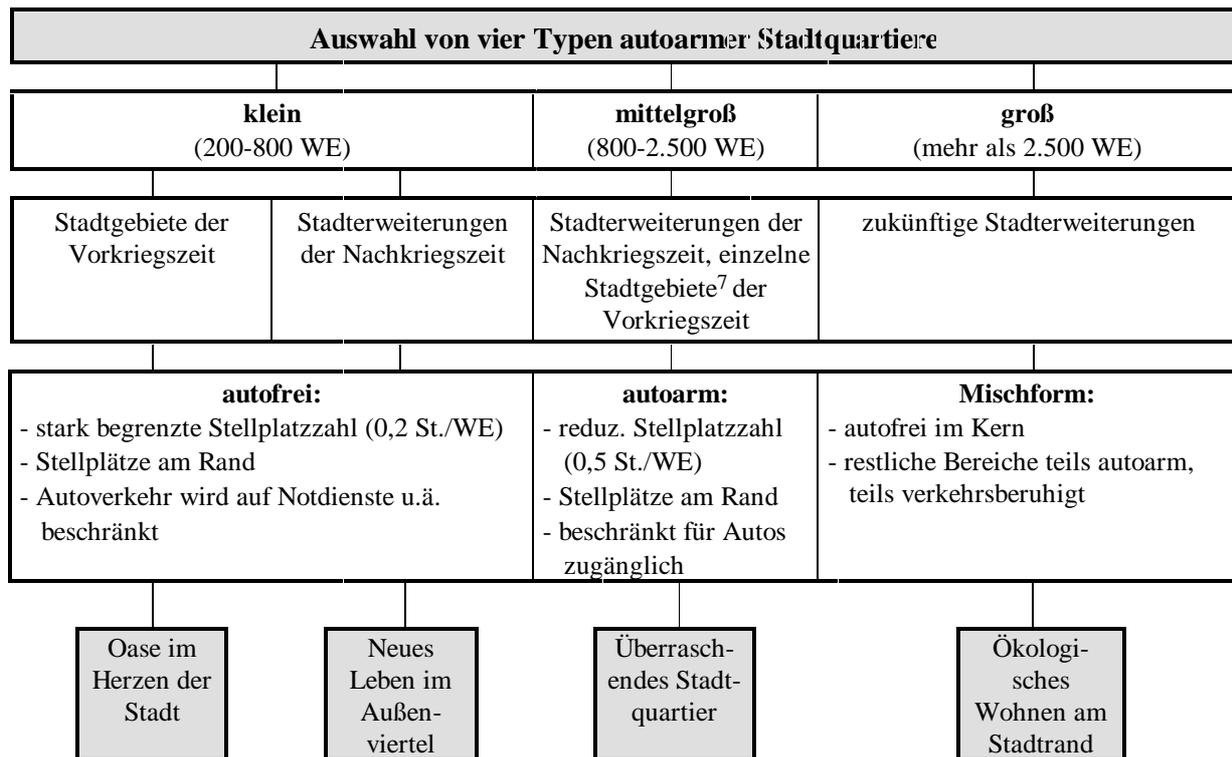
Das vom Planungsbüro Werkgroep '2duizend erstellte Gutachten, das den ersten Baustein abdeckt, wurde zum Großteil bereits in den vorherigen Rundbriefen (Nr. 2 und 3) vorgestellt. Der folgende dritte und letzte Teil dieses Gutachtens behandelt die quantitativen und qualitativen Effekte autofreier, autoarmer und verkehrsberuhigter Stadtquartiere.

Um eine Gesamtübersicht über die Machbarkeitsstudie in der Region Rotterdam zu geben, fassen wir im Anschluß an den folgenden Beitrag die wesentlichen Ergebnisse bzw. den aktuellen Stand der Bausteine zwei bis vier zusammen.

• Die vier Plantypen autoarmer Stadtquartiere

Die verschiedenen, für Rotterdam entwickelten Plantypen autoarmer Stadtquartiere, auf deren Systematik der folgende Beitrag aufbaut, wurden bereits ausführlich im Rundbrief Nr. 3 beschrieben. Zum besseren Verständnis sind die wesentlichen Merkmale dieser Typen in der untenstehenden Graphik nochmals aufgeführt.

⁶ Titel des Originals: Werkgroup '2duizend: "Autoluwe wijken op Vinexlokatie in de stadsregio Rotterdam"; Amersfoort, Januar 1995. Bei der Übersetzung wurden einige redaktionelle Änderungen durchgeführt und der Text an einigen Stellen gekürzt.



• Effekte der verkehrsberuhigten, autoarmen und autofreien Stadtquartiere

Mit der Planung von verkehrsberuhigten Bereichen sind sowohl im In- als auch im Ausland bereits Erfahrungen gemacht worden. Auf der Basis von bestehenden Evaluierungen können für die verschiedenen Effekte derartiger Konzepte einige Zahlen benannt werden.

Anders stellt sich dies bei den autofreien und z.T. auch den autoarmen Quartieren dar, die neuartige Konzepte verfolgen und deren Effekte bislang nicht dokumentiert wurden. Aus diesem Grund wird hier zum größten Teil auf Prognosen zurückgegriffen, die aus ersten Studien, städtebaulichen Analysen und vorbereitenden Untersuchungen im Rahmen der Vorbereitung derartiger Gebiete im In- und Ausland aufgestellt wurden.

Ähnliches gilt für die Aussagen über die qualitativen Effekte autofreier oder auch autoarmer Stadtquartiere. Auch hier müssen sich die Aussagen auf Erwartungen und Hypothesen beschränken, die mit Hilfe von Expertenmeinungen aufgestellt wurden.

Die quantitativen und qualitativen Effekte werden den vier Typen autoarmer Stadtquartiere bezüglich der folgenden Aspekte zugeordnet:

- Raumbedarf
- Ökologie und Umweltqualität
- Wohn- und Lebensqualität
- Mobilität
- Sicherheit
- Kosten
- lokale Wirtschaft

⁷ Im Gutachten wird hier der Rotterdamer Stadtbereich "Flußufer/Hafen" benannt.

Übersicht der Effekte

Oase im Herzen der Stadt	Neues Leben im Außenviertel	Überraschendes Stadtquartier	Ökologisches Wohnen am Stadtrand
Raumbedarf: Berechnung; quantitative und qualitative Prognose			
<p>Autofreie Erschließung bedeutet eine spürbare Platzersparnis, weil Erschließungs- und Stellplatzflächen größtenteils entfallen.</p> <p>In einem konventionellen Wohngebiet (35 WE/ha; 1,2 Stellplätze je WE) werden ca. 17 % der Gesamtfläche für die Versiegelung der Fahrbahnen und Stellplätze verwendet. Dies entspricht einem Anteil von 40 % des nicht-überbauten Raumes (der Rest besteht aus geringer Versiegelung und Grün). Theoretisch ist damit eine erhebliche Raumeinsparung möglich. Allerdings wird ein Teil des gewonnenen Raumes für die Anlage von Fuß- und Radwegen sowie Wegen für Notdienste gebraucht.</p> <p>Freiwerdender Raum schafft verschiedene Möglichkeiten für ergänzende Funktionen, die die Wohnqualität, die Versorgungsfunktion und den grünen Charakter stärken. Hier können u. a. genannt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Wohnungen, Arbeitsplätze und Versorgungseinrichtungen; - größere Grundstücksflächen; - Raum für private Gärten; - Raum für Spielplätze und öffentliches Grün, u. U. in Verbindung mit der Entwicklung von Biotopen. 		<p>Raumgewinn ist stark davon abhängig, wie die Autoerschließung und die Anordnung der Stellplätze gehandhabt werden. Wenn konzentrierte Stellplätze unter Anwendung eines nicht reduzierten Stellplatzschlüssels geschaffen werden, ist der Platzbedarf sogar größer.</p> <p>Verglichen mit einem konventionellen Wohngebiet (35 WE/ha; 1,2 Stellplätze je WE) benötigen konzentrierte Stellplatzanlagen 12 % mehr Raum, es sei denn, es werden Parkhäuser oder Tiefgaragen gebaut.</p> <p>Für das Konzept "Ökologisches Wohnen am Stadtrand" gilt, daß Läden und Einrichtungen im Wohngebiet mit einer niedrigeren Stellplatzzahl auskommen, wodurch ein Raumgewinn erzielt wird.</p>	
Ökologie und Umweltqualität: qualitative Prognose			
<p>Neue Chancen für Natur in der Stadt (Wasser und Grün) ergeben sich u. a. durch eine Verringerung des Versiegelungsgrades. Dadurch, daß der Boden mehr Niederschlagswasser aufnehmen kann, besteht ferner die Möglichkeit, den Abfluß von Regenwasser in die Kanalisation zu vermindern.</p> <p>Oberirdischer Abfluß und Rückhalt von überschüssigem Regenwasser (Teiche) evtl. in Kombination mit Grauwasser-Kreisläufen ist möglich, da das Oberflächenwasser nicht durch (parkende) Autos verunreinigt wird.</p>		<p>Wenn diese Plankonzepte auf einer ausreichend großen, zusammenhängenden Fläche realisiert werden, wobei die Stellplätze am Rand des Gebietes konzentriert werden, sind hinsichtlich der ökologischen Effekte vergleichbare Wirkungen wie bei den autofreien Konzepten möglich.</p>	
<p>Eine Verbesserung der Luftqualität in der unmittelbaren Wohnumgebung ist durch eine Reduzierung von lokalen Konzentrationen schädlicher Stoffe, wie beispielsweise Kohlenmonoxyd möglich, da der Schadstoffausstoß durch den Autoverkehr größtenteils unterbleibt. Eine starke Reduzierung von Verkehrslärm kann in der Mitte des Stadtquartiers erreicht werden. An den Rändern kann die Lärmbelastung durch angrenzende Straßen jedoch - je nach Lage des Gebietes - z.T. bestehen bleiben.</p>		<p>Je nach Größe des Gebietes, Stellplatzanordnung und Stellplatzschlüssel ist eine Verbesserung der Luftqualität insbesondere in der unmittelbaren Wohnumgebung erzielbar.</p> <p>Eine starke Verminderung des Verkehrslärms in der direkten Wohnumgebung kann bei konzentriertem Parken und bei Ausschluß des Autoverkehrs in den Erschließungsstraßen erreicht werden.</p> <p>Am Rand des Quartiers ist allerdings eine Erhöhung der Luft- und Lärmbelastung möglich.</p>	

Oase im Herzen der Stadt	Neues Leben im Außenviertel	Überraschendes Stadtquartier	Ökologisches Wohnen am Stadtrand
Wohn- und Lebensqualität: qualitative Prognose			
<p>Stark von der Einschätzung durch die einzelnen Bewohner abhängig. Herausragende Merkmale dieses Konzepts hinsichtlich des Wohnungsmarktes sind:</p> <p>Eine ruhige Wohnumgebung mit relativ viel Grün und einer dennoch sehr zentralen Lage: es gibt eine Vielzahl von Geschäften sowie Freizeit- und kulturellen Einrichtungen in der Nähe.</p> <p>In der direkten Wohnumgebung gibt es viele Spielgelegenheiten, bei denen Sichtkontakt wegen des Fehlens von motorisiertem Verkehr weniger notwendig ist.</p>	<p>Stark von der Einschätzung durch die einzelnen Bewohner abhängig. Herausragende Merkmale dieses Konzepts hinsichtlich des Wohnungsmarktes sind:</p> <p>Eine ruhige Wohnumgebung, die über einen guten Anschluß an ein Stadtteilzentrum mit einer großen Vielfalt an Geschäften und Einrichtungen verfügt.</p> <p>In der direkten Wohnumgebung bestehen viele Spielgelegenheiten, bei denen Sichtkontakt aufgrund des Fehlens von motorisiertem Verkehr weniger notwendig ist.</p> <p>Der öffentliche Raum kann frei eingerichtet werden, weil Poller, Absperrungen, etc. nicht notwendig sind.</p>	<p>Stark von der Einschätzung durch die einzelnen Bewohner abhängig. Herausragende Merkmale dieses Konzepts hinsichtlich des Wohnungsmarktes sind:</p> <p>Eine ruhige Wohnumgebung mit viel Grün in der Nähe des Stadtgebietes. Diese Kombination aus städtischem Leben und grüner Umgebung wird akzentuiert durch die Orientierung der Gebiete auf städtische Freiräume⁸. In der Nähe gibt es eine große Vielfalt an Geschäften und Einrichtungen. Jüngere Kinder können selbständig zur Schule gehen.</p>	<p>Stark von der Einschätzung durch die einzelnen Bewohner abhängig. Herausragende Merkmale dieses Konzepts hinsichtlich des Wohnungsmarktes sind:</p> <p>Suburbanes Wohnen mit allem, was dazugehört (Grün, kinderfreundliche Umgebung, Nähe zu Erholungsgebieten) aber auch ein abwechslungsreiches Stadtquartier mit einer ausreichenden Vielfalt an Geschäften und Einrichtungen sowie einem hochwertigen ÖPNV-Angebot in der Nähe.</p>
Mobilität: Berechnung; quantitative und qualitative Prognose			
<p>Über die Effekte der autofreien Erschließung eines Gebietes, kombiniert mit einem sehr begrenzten privaten Autobesitz und einem funktionierenden "call-a-car"-System, ist wenig bekannt:</p> <p>Die Mobilitätseffekte sind abhängig von der Anzahl autofreier Haushalte unter den Bewohnern.</p> <p>Einen Hinweis auf mögliche Mobilitätseffekte gibt eine Untersuchung zu einem autofreien Stadtquartier in Amsterdam (GWL-Terrain).</p> <p>Für diesen Standort wird eine große Verlagerung im Modal Split prognostiziert. Der Autoanteil sinkt um ungefähr 75 %, vor allem zugunsten des Fahrrades. Diese Verlagerung hängt eng zusammen mit der Lage an einem Stadterweiterungsgürtel aus dem 19. Jahrhundert.</p>		<p>Der Mobilitätseffekt hängt stark vom Stellplatzschlüssel ab: Falls die Stellplatzzahl nicht reduziert wird, treten innerhalb des Viertels Verlagerungen bei der Verkehrsmittelwahl vor allem zugunsten des Fahrrads auf; diese sind eine Folge der indirekten Autoerschließung.</p> <p>Die Untersuchung eines solchen Fallbeispiels, einer Siedlung mit 20.000 Wohnungen⁹, im Vergleich mit einem herkömmlichen Konzept, ergab folgende Effekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wege mit dem Auto intern: - 40 % (von 36 % auf 22 %); - Wege mit dem Fahrrad intern: + 20 % (von 63 % auf 75 %); - Wege mit ÖPNV: leicht gestiegen (von 1 % auf 3 %). <p>Eine Verminderung der Autokilometer wird teilweise aufgehoben durch den Umwegefaktor für die verbleibenden Wege, die mit dem Auto innerhalb des Quartiers zurückgelegt werden.</p> <p>Veränderungen der Verkehrsmittelwahl außerhalb des Quartiers sind stark davon abhängig, ob die Konkurrenzposition von Fahrrad und ÖPNV im Hinblick auf das Auto verbessert werden kann.</p>	

⁸ Für den Stadtbereich Rotterdam wird hier das Gebiet "Fluöufer/Hafen" benannt.

⁹ Studie für die autoarme Einrichtung des VINEX-Standortes Utrecht/Vleuten-de Meern

Oase im Herzen der Stadt	Neues Leben im Außenviertel	Überraschendes Stadtquartier	Ökologisches Wohnen am Stadtrand
Sicherheit: Berechnung + qualitative Prognose			
<p>Grundsätzlich sind die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sehr positiv; keine Konfrontation zwischen Autos auf der einen und Fahrradfahrern und Fußgängern auf der anderen Seite innerhalb des Viertels.</p> <p>Einige Randbemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Mofa ist, wenn innerhalb des Quartiers zugelassen, ein Risikofaktor, der schwer durch Verkehrsberuhigungen zu entschärfen ist. - Falls die Straßenbahn ebenerdig oder direkt an dem Quartier vorbeifährt, können gefährliche Situationen entstehen. - Das Übergangsgebiet von autofreiem Quartier zu den umliegenden Gebieten ist aufgrund der "Entwöhnung" der Bewohner von Gefahrensituationen ein Risikobereich. Dies gilt insbesondere für die Kinder. Als Lösung kann eine Anpassung der Verkehrssituation in den umliegenden Gebieten dienen (Verkehrsberuhigung, Tempo-30-Zone). <p>Soziale Sicherheit wird durch die Gewährleistung von ungestörten Sichtbeziehungen zwischen Wohnungen und öffentlichem Raum sowie durch eine sorgfältige Routenführung und Ausgestaltung der Fuß- und Radwege erhöht.</p>	<p>Die Verkehrssicherheit wird durch eine Vergrößerung der autofreien Gebiete in der direkten Wohnungsumgebung und durch die Reduzierung der Geschwindigkeit in den befahrbaren Straßen erhöht.</p> <p>Ein Indikator ist die Entwicklung von Verkehrssicherheit in Tempo-30-Gebieten, wo die Unfallzahlen durchschnittlich um 19 % abnahmen. Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der Unfälle in Kontrollgebieten nur um 7 % ab.</p> <p>Daraus kann unter Vorbehalt geschlossen werden, daß in den Tempo-30-Gebieten eine weitere Abnahme der Unfälle von 12 % stattgefunden hat.</p>		
Kosten: Berechnung + quantitative + qualitative Prognose			
<p>In einem konventionellen Wohngebiet (35 WE/ha, 1,2 Stellplätze je WE) betragen die Kosten für die Versiegelung ca. 3.300,- Gulden, d. h. ca. 3.000 DM (Fahrbahn und Parken) pro Wohnung. Bei umbauten Stellplatzeinrichtungen, insbesondere bei Tiefgaragen, ist pro Wohnung ein Vielfaches dieses Betrages notwendig. Als Folge eines merklich niedrigeren Stellplatzschlüssels tritt eine beträchtliche Kostenersparnis ein.</p> <p>Außerdem sind durch die Versickerung von Regenwasser Einsparungen hinsichtlich der Dimensionierung der Kanalisation möglich.</p> <p>Demgegenüber können Mehrkosten als Folge einer höheren Ausstattungsqualität des Wohnumfeldes und durch Verwaltungsmaßnahmen entstehen.</p> <p>Der letztendliche Kostensaldo kann auch durch die Verwendung des gewonnenen Raumes zur Erhöhung der Bebauungsdichte beeinflusst werden. Desweiteren kann ein gewisses Maß an Eigenleistung der Bewohner den Verwaltungsaufwand begrenzt halten.</p>	<p>Bei konzentriertem Parken sind die Kosten stark davon abhängig, ob Parkhäuser oder Tiefgaragen gebaut werden.</p>	<p>Niedrigere Verkehrsbelastungen können dazu führen, daß der Erschließungsaufwand für den Autoverkehr im Stadtquartier sinkt, was spürbare finanzielle Einsparungen bringen kann.</p>	

Oase im Herzen der Stadt	Neues Leben im Außenviertel	Überraschendes Stadtquartier	Ökologisches Wohnen am Stadtrand
Lokale Wirtschaft: qualitative Prognose			
<p>In der Nähe liegende Geschäfte und Einrichtungen profitieren von der stärkeren Kaufkraftbindung: Es besteht mehr Anreiz, Einkäufe mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erledigen, u. U. in Kombination mit einem Bringdienst.</p> <p>Mehr lokale Kaufkraft als Folge von höheren Bebauungsdichten.</p> <p>Potentiale für neue gebietsbezogene Arbeitsplätze im Bereich von Verwaltung und Service (z.B. Bringdienste, aber auch eine Stärkung der Nachfrage nach bereits bestehenden Dienstleistungen, wie dem Pizza-Kurier).</p> <p>Chancen für kleinmaßstäbliche Arbeitsmöglichkeiten innerhalb des Quartiers durch die Einrichtung von Telearbeitsplätzen zur Verminderung physischer Mobilität.</p> <p>Möglicherweise Vergrößerung des zur Verfügung stehenden Budgets pro Einwohner durch die weggefallenen Pkw-Kosten. Der Effekt ist aber sehr stark von der Höhe der früheren Kosten für den Pkw und der Höhe der Kosten für die alternativen Verkehrsmittel (ÖPNV, Taxi, Mietwagen) abhängig.</p>		<p>Stärkere Kaufkraftbindung innerhalb des Stadtquartiers oder Stadtteils durch die Benutzung von Geschäften in der Nähe; es besteht mehr Anreiz, Einkäufe mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erledigen, u. U. in Kombination mit einem Bringdienst.</p> <p>Mehr lokale Kaufkraft als Folge von höheren Bebauungsdichten</p>	

Machbarkeitsstudie Großraum Rotterdam

- Ergebnisse und Stand der Bausteine 2 bis 4 -

- **Baustein 2: Untersuchung der Marktpotentiale unterschiedlicher autoarmer Konzepte**

Auf der Grundlage der gebildeten autofreien, autoarmen und verkehrsberuhigten Plantypen wurde in der Region Rotterdam eine Marktuntersuchung durchgeführt, um die Nachfrage nach derartigen Gebieten zu ermitteln. Die Untersuchung wurde vom Planungsbüro Werkgroup '2duizend im Frühjahr 1995 durchgeführt¹⁰.

Untersuchungsgruppe und -methode

Als Untersuchungsgruppe wurden die Haushalte in der Region Rotterdam ausgewählt, die in den letzten zwei Jahren Neubauwohnungen bezogen haben. Bei dieser Auswahl wurde unterstellt, daß sich Präferenzen und Wahlverhalten in der nahen Zukunft nicht wesentlich verändern und die in die Untersuchung einbezogenen Haushalte damit stellvertretend für die Haushalte stehen, die in den nächsten Jahren in Neubauwohnungen umziehen werden.

Die Untersuchung wurde schriftlich mit Hilfe eines Fragebogens durchgeführt. Die Anzahl der zu untersuchenden Haushalte betrug für den gewählten Zeitraum von 1992 bis 1994 12.121 Haushalte. Aus dieser Gruppe wurden 2.583 Haushalte angeschrieben.

Von diesen Haushalten wohnen 78 % in frei finanzierten und 22 % in mit öffentlichen Mitteln geförderten Wohnungen; das Verhältnis Miete - Eigentum beträgt 37 % zu 63 %. In bezug auf den Haushaltstyp überwiegen Ein- und Zweipersonenhaushalte (56 %) sowie Haushalte, die aus zwei Erwachsenen mit einem oder mehreren Kindern bestehen (42 %). Überwiegender Wohnort ist Rotterdam (71 %); die restlichen Haushalte wohnen in den Umlandgemeinden Schiedam (12 %) und Spijkenisse (9 %).

Von den 2583 verschickten Fragebögen wurden 554 zurückgeschickt, was einer Rücklaufquote von 21,4 % entspricht.

Ergebnisse

69 % der Befragten gaben dem Wohnen in einem verkehrsberuhigten Wohngebiet den Vorzug; 15 % optierten für das autoarme Stadtquartier und 5 % wählten das autofreie Stadtquartier. Dabei gab es keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Bewohnern von Rotterdam und den übrigen Gemeinden.

In einer Studie von Werkgroep '2duizend über die Marktpotentiale autofreier Wohngebiete in den Niederlanden, die kurz vorher im Auftrag des Ministeriums für Wohnungswesen, Raumordnung und Umweltschutz fertiggestellt wurde¹¹, wird das Nachfragepotential für autofreie Wohngebiete in

¹⁰ Die Untersuchung wurde unter folgendem Titel veröffentlicht: Werkgroep '2duizend: Kansrijke Woonparken, Project Autoluwe Woonwijken, stap 3 Belangstelling voor autovrije, auto-arme en autoluwe wijken. Wie is 'in' voor auto-arm wonen?; Rotterdam, 1995

¹¹ Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Hrsg.): Werkgroep '2duizend: "Kansen voor autovrije woonwijken"; Amersfoort, März 1995.

größeren Städten mit 5-10 % der Haushalte angegeben. Das für die Region Rotterdam angegebene Ergebnis von 5 % der Wohnungssuchenden, die ein autofreies Stadtquartier bevorzugen, liegt damit am unteren Rand dieser Marktabschätzung

- **Baustein 3: Standortuntersuchung und Auswahl geeigneter Grundstücke für die Realisierung**

Parallel zur Marktuntersuchung wurden alle potentiell zur Bebauung anstehenden Grundstücke in der Region Rotterdam auf ihre Eignung als autofreie oder autoarme Wohngebiete untersucht¹². Die in Baustein eins gebildeten Plantypen sowie die dort entwickelten Grundprinzipien der Standortwahl¹³ bildeten die Grundlagen für diese Untersuchung.

Für die Neubaugebiete, die nach dieser Bewertung als grundsätzlich geeignet eingestuft wurden, sind von Werkgroep '2duizend unter Einbeziehung der Ergebnisse der Marktuntersuchung (Baustein 2) Empfehlungen für die Verkehrskonzeption (ganz autofrei, teils autofrei und autoarm) ausgesprochen worden.

- **Baustein 4: Beratschlagung und Verhandlung mit Gemeinden und Baugesellschaften: Vorbereitung der Umsetzung**

Auf der Basis der Ergebnisse der Bausteine eins bis drei führt Werkgroep '2duizend derzeit Verhandlungen mit Baugesellschaften, Bewohnerorganisationen, Kommunen und ÖPNV-Unternehmen durch. Über bilaterale Verhandlungen, Workshops und Diskussionsrunden soll mit den an der Realisierung Beteiligten ein Konsens über die Entwicklung vielversprechender Grundstücke zu autofreien oder autoarmen Vierteln erreicht werden. Bislang wurden derartige Verhandlungen bei drei der vorgeschlagenen Grundstücke durchgeführt (Stand November 1995). Beschlüsse über die Realisierung autofreier / autoarmer Wohngebiete durch die zuständigen Kommunen liegen bislang noch nicht vor¹⁴.

¹² Die Untersuchung wurde unter dem Titel veröffentlicht: Tiemersma, Rob; van der Kolk, Gerrit; Dienst Stede-bouw en Volkshuisvesting gemeente Rotterdam (Hrsg.): Kansrijke Woonparken, Project Autoluwe Woonwijken, stap 4 Inventarisatie potentiële locaties. Welke plekken zijn ansrijk?; Rotterdam, 1995.

¹³ Vgl. Rundbrief "Autoarme Stadtquartiere" Nr. 3, S. 11 ff.

¹⁴ Mündliche Informationen von Drs. Carole Sombroek, Werkgroep '2duizend vom 27.11.1995.

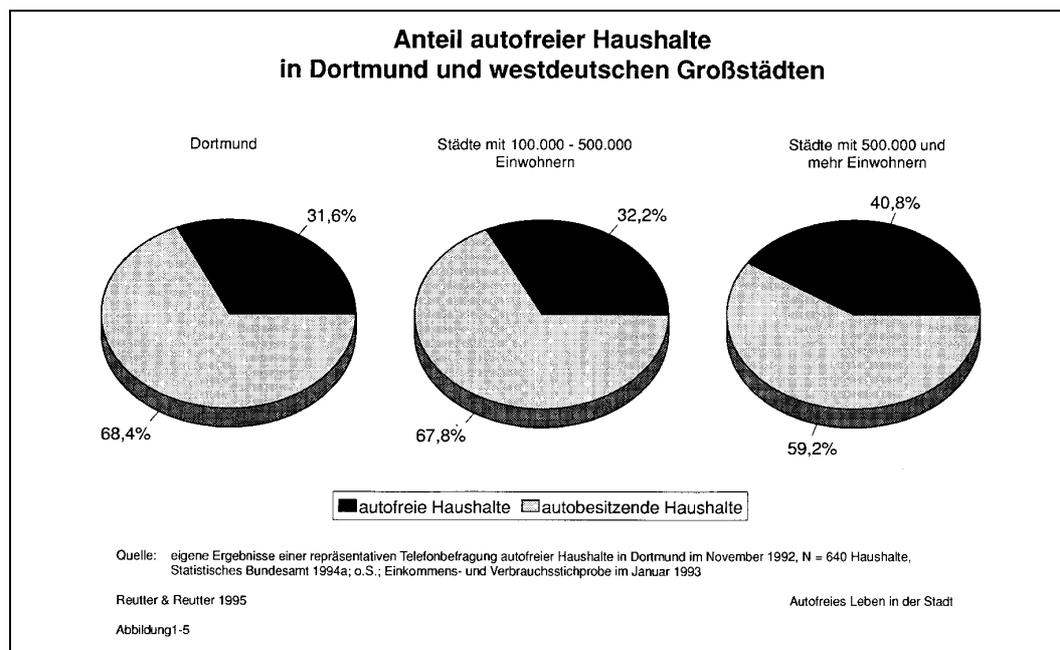
Oscar Reutter, Ulrike Reutter

Autofreies Leben in der Stadt¹⁵

Angesichts der bisherigen Massenmotorisierung in Deutschland und des auch zukünftig absehbaren Motorisierungszuwachses mit den daraus resultierenden ökologischen und sozialen Folgeschäden entwickeln wir in der Dissertation Vorschläge, wie mit stadt- und verkehrsplanerischen Maßnahmen die immer noch große Anzahl an autofreien Haushalten und das autofreie Leben in der Stadt gefördert werden können, um die Menschen in autofreien Haushalten in ihrer Entscheidung zu bestärken, auch zukünftig ohne Auto zu leben. Dazu beschreiben wir mit qualitativen und quantitativen Erhebungsmethoden umfassend, detailliert und systematisch das autofreie Leben von Menschen in autofreien Haushalten in westdeutschen Großstädten am Ende des zwanzigsten Jahrhunderts und entwerfen neben stadtweiten Förderstrategien ein Konzept zur Einrichtung autofreier Stadtquartiere in bestehenden innerstädtischen Wohngebieten.

Gegenwärtig leben von den rund 28,5 Millionen Haushalten in Westdeutschland etwa 7,4 Millionen Haushalte (26 %) ohne Auto. Im Durchschnitt gibt es also in gut jedem vierten Haushalt gar kein Auto. Der Anteil der Menschen, die in autofreien Haushalten leben, läßt sich auf knapp 17 % der Gesamtbevölkerung Westdeutschlands schätzen. Das sind etwa 10,6 Millionen der rund 63,8 Millionen Menschen in Westdeutschland.

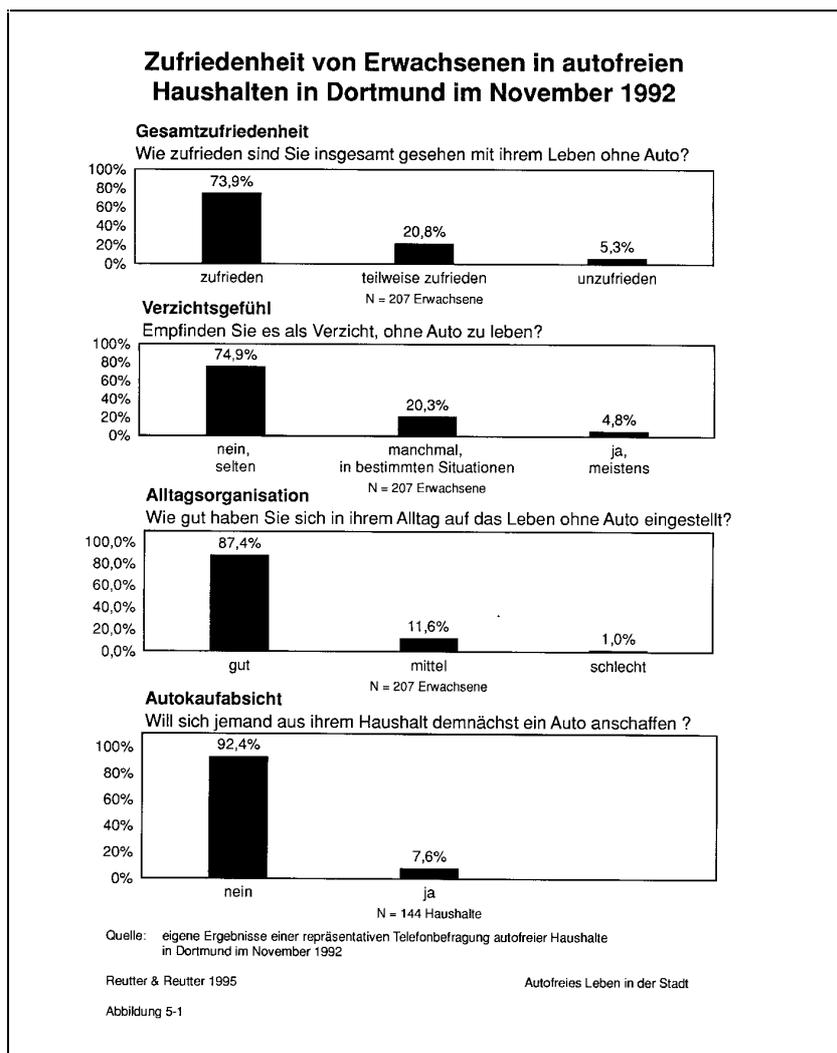
In den westdeutschen Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnern liegt der Anteil der autofreien Haushalte etwa zwischen 30 und 40 % aller Haushalte. In Dortmund, einer Großstadt mit rund 600.000 Einwohnern, gibt es in rund einem Drittel aller Haushalte kein Auto. Dies sind rund 87.000 Haushalte, in denen schätzungsweise rund 140.000 Menschen leben.



¹⁵ Der folgende Beitrag ist eine Kurzfassung der Dissertation: "Autofreies Leben in der Stadt - Eine Beschreibung des autofreien Lebens in westdeutschen Großstädten am Ende des 20. Jahrhunderts und Vorschläge für die Stadt- und Verkehrsplanung zur Förderung des autofreien Lebens in der Stadt, insbesondere durch die Einrichtung autofreier Stadtquartiere in bestehenden innerstädtischen Wohngebieten." Die Dissertation wird im Frühjahr 1996 veröffentlicht.

Von den autofreien Haushalten gehören rund zwei Drittel dem Haushaltstyp "trendgemäße Ruhestandshaushalte ohne Kind" an, rund ein Viertel dem Haushaltstyp "trendgegenläufige Erwerbstätigenhaushalte ohne Kind" und etwa 6 % dem Haushaltstyp "trendgegenläufige Erwerbstätigenhaushalte mit Kind(ern)".

Unter zehn Einzelmotiven für das Leben ohne Auto (Mehrfachnennungen waren möglich) ist das mit Abstand am häufigsten als zutreffend genannte Motiv für autofreie Haushalte die Überflüssigkeit eines Autos. Drei Viertel aller autofreien Haushalte in Dortmund brauchen kein Auto („Überflüssigkeit“). Jeweils rund die Hälfte der autofreien Haushalte hat kein Auto, um die Umwelt zu schonen („Umweltschutz“), weil ihnen zu Fuß zu gehen, mit dem Fahrrad zu fahren oder in Bus und Bahn gefahren zu werden, viel Spaß machen („Erlebnisqualität“) oder aus gesundheitlichen oder Altersgründen („Alters- oder Gesundheitsgründe“). Für mehr als 40 % aller autofreien Haushalte ist das Autofahren zu anstrengend und nervig ("Anstrengung") oder spielen die hohen Kosten des Automobilbesitzes eine entscheidende Rolle ("Kostensparnis") oder ihnen ist die Unfallgefährdung für sich und für andere zu hoch ("Unfallangst"). Rund ein Viertel der autofreien Haushalte besitzt deshalb kein Auto, damit die Menschen dieser Haushalte mit ihrer eigenen Überzeugung glaubwürdig bleiben können ("Glaubwürdigkeit"). Die Gründe "Führerscheinabgabe" sowie "Autoteilen" spielen quantitativ kaum eine Rolle.



Aus der Vielzahl von Motivkombinationen unterscheiden wir drei Typen autofreier Haushalte, für die bestimmte Motive überdurchschnittlich häufig zutreffen: Die "Vorsichtigen", die aus Alters- oder Gesundheitsgründen ohne Auto leben, die "Kostenbewußten", die ohne Auto leben, um die damit verbundenen erheblichen Kosten einzusparen, und die "Umweltschützenden", die autofrei leben, um dadurch die Umwelt zu schonen. Hinsichtlich der Entwicklungsverläufe zum autofreien Leben differenzieren wir vier Haushaltstypen: Rund die Hälfte aller autofreien Haushalte in einer westdeutschen Großstadt lebt schon immer ohne Auto ("routinierte Nichteinsteiger"), die andere Hälfte besaß früher einmal ein Auto, das inzwischen aber wieder abgeschafft worden ist. Die "Abschaffer" unterscheiden wir in die drei Typen "erleichterte Abschaffer", "geläuterte Abschaffer" und "schicksalsbedingte Abschaffer".

In ihrer Alltagsorganisation, der Erwerbsarbeit, dem Einkaufen, der Freizeit und dem Leben mit Kindern und Jugendlichen, haben sich die autofreien Haushalte insgesamt gut auf die Rahmenbedingungen ihres Lebens ohne Auto und ihre Fortbewegungsmöglichkeiten mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes eingestellt. Drei Viertel der Erwachsenen in autofreien Haushalten sind insgesamt zufrieden, ein weiteres Fünftel ist teilweise zufrieden und nur 5 % sind ausdrücklich unzufrieden mit dem Leben ohne Auto. Über 90 % der autofreien Haushalte beabsichtigen deshalb auch nicht, sich in der nächsten Zeit ein Auto zu kaufen.

Die größten Defizite sehen die Menschen in autofreien Haushalten im Freizeitbereich, und zwar insbesondere bei ihren Möglichkeiten, am Wochenende Ausflüge zu Zielen, die außerhalb der Stadt liegen, zu unternehmen. Eine weitere wichtige Quelle der Unzufriedenheit ist darüber hinaus die starke Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität durch den herrschenden Kraftfahrzeugverkehr. Insbesondere in den vom Autoverkehr stark belasteten innerstädtischen Wohn- und Mischgebieten, wo annähernd die Hälfte aller Haushalte autofrei lebt, fühlen sich die Menschen in autofreien Haushalten überdurchschnittlich häufig stark gestört.

Über fünf stadtweite planerische Förderstrategien hinaus (finanzielle Förderung durch kommunale ÖPNV-Tarifpolitik, stadtplanerische Stärkung der Nahbereiche, verbesserte Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrsarten des Umweltverbundes, ideelle Anerkennung im Rahmen kommunaler Öffentlichkeitsarbeit und verbesserte Informationsangebote zum autofreien Leben in der Stadt) schlagen wir die Einrichtung autofreier Stadtquartiere in bestehenden innerstädtischen Wohngebieten vor. Damit ergeben sich zusätzlich zu den individuellen Vorteilen des autofreien Lebens, zum Beispiel die Erlebnisqualität autofreier Fortbewegung und die erhebliche Kostenersparnis, die wir in einer Modellrechnung nachweisen, auch kollektiv erlebbare Vorteile durch die Erhöhung der Aufenthaltsqualität des direkten Wohnumfeldes für Kinder, Jugendliche, jüngere und ältere Erwachsene (vgl. Kasten: Qualitätsmerkmale autofreier Stadtquartiere in bestehenden innerstädtischen Wohngebieten). Wir schlagen zur Einrichtung eines autofreien Stadtquartiers ein räumlich und zeitlich abgestuftes Fahrbeschränkungskonzept und ein Parkraumbeschränkungskonzept für den Kraftfahrzeugverkehr vor. Danach kann der Straßenraum neu aufgeteilt werden, so daß die Straße als Aufenthaltsraum für die Menschen durch städtebauliche Maßnahmen zurückgewonnen werden kann.

Qualitätsmerkmale autofreier Stadtquartiere in bestehenden innerstädtischen Wohngebieten

Ein autofreies Stadtquartier im Bestand

gewinnt die Sozialraumfunktion der Straße zurück...

- durch neue Möglichkeiten der gebrauchswertsteigernden Straßenraumgestaltung, die bislang einseitig von den Anforderungen des fahrenden und stehenden Kraftfahrzeugverkehrs bestimmt war und sich nun neu am menschlichen Maßstab orientieren kann
- für den sicheren und attraktiven Aufenthalt der Anwohner zur Begegnung und sozialen Kommunikation in ihrem direkten Wohnumfeld
- als Raum zum Spaziergehen für die alltägliche Naherholung
- als Ort zum sicheren und freien Kinderspiel "vor der Haustür" auf der gesamten Straßenfläche

verbessert die kleinräumige Umweltqualität durch...

- ruhigere Straßen und Plätze
- ungestörte Nachtruhe der Wohnbevölkerung auch bei geöffneten Fenstern
- bessere Luftqualität und weniger Luftschadstoffe
- mehr ökologisch und ästhetisch bedeutsames Grün im Straßenraum
- weniger versiegelte Flächen und angenehmeres Kleinklima

fördert die Verkehrsarten des Umweltverbundes...

- als sicheres, engmaschiges und erlebnisreiches lokales Fußwege- und Radverkehrsnetz
- weil es die Orientierung der Bewohner auf nahegelegene Aktivitätsziele und damit verkehrsvermeidende Verhaltensweisen fördert
- weil es den autobesitzenden Haushalten nahelegt, ihr Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten des Umweltverbundes zu ändern
- als Baustein einer gesamtstädtischen umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsplanung

schafft ökonomische Marktvorteile für...

- Fahrradgeschäfte, ÖPNV-Betriebe, die Deutsche Bahn und Autoteilgemeinschaften
- die Anbieter von Bringdiensten und Heimservicelieferungen
- den wohnungsnahen Einzelhandel
- den großstädtischen Einzelhandel in der Innenstadt
- lokale kommerzielle Freizeiteinrichtungen wie z.B. Gastronomie, Hallenbäder, Kinos, Sport- und Fitnessstudios
- Gebäudeeigentümer und private Investoren im Gebiet, deren Investitions- und Modernisierungsbereitschaft durch den öffentlichen städtebaulichen Wohnumfeldverbesserungsimpuls angeregt wird
- die Gemeinde, die Straßenbau- und -unterhaltungsmittel einspart

stärkt die innerstädtische Wohnfunktion als...

- bedeutender Beitrag zur Wohnumfeldverbesserung
- attraktives Wohngebiet mit den Lagevorteilen im Inneren einer Großstadt, speziell für Haushalte mit Kindern
- Vorbildstadtteil für vergleichbare Stadtquartiere in anderen Stadtgebieten und Städten
- taugliches Modell für den Massenwohnungsbau in vergleichbaren Stadtquartieren, das zur Entlastung der Stadt vom Kraftfahrzeugverkehr führt und das für breite Kreise der Bevölkerung ein qualitativvoller innerstädtischer Wohnstadtteil sein kann
- Sicherung und Stärkung vorhandener Wohnungsbestände anstelle von zusätzlichem, flächenbeanspruchendem Wohnungsneubau

stärkt das Gemeinschaftsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner...

- da sie gemeinsam an dem erforderlichen politischen Prozeß beteiligt sind, um das Stadtquartier autofrei zu entwickeln
- da sie angeregt werden, sich ihr Wohnumfeld gemeinsam neu anzueignen und weitere stadtteilbezogene Gemeinschaftsprojekte wie etwa selbstverwaltete Kindertagesstätten zu organisieren

stabilisiert die autofreien Haushalte...

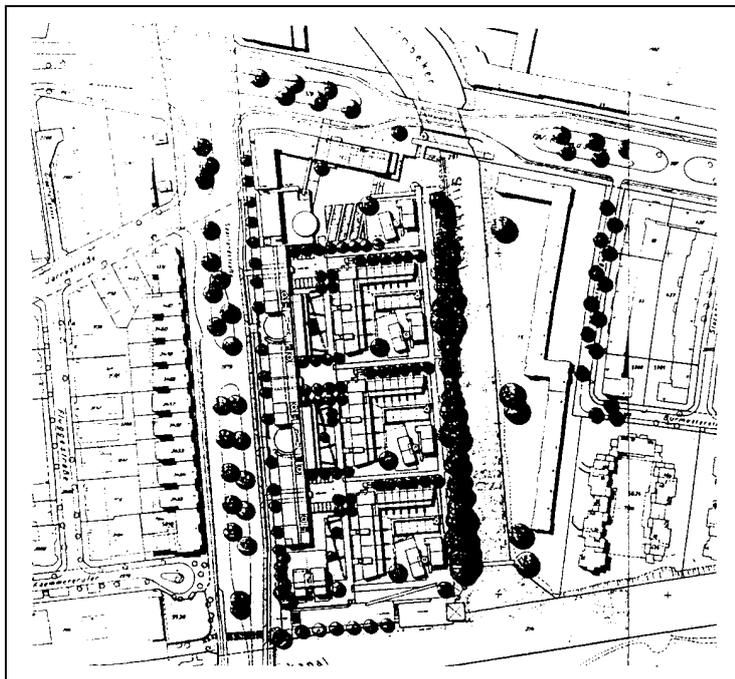
- die, ohne umziehen zu müssen, die Vorteile eines autofreien Stadtquartiers genießen können
- die damit einen materiell erlebbaren "sozialen Ökobonus" erhalten, nämlich ein besonders qualitativvolles Wohnumfeld mit hohem alltäglichem Gebrauchswert
- die mit einem autofreien Stadtquartier ein öffentlich wahrnehmbares und im Lebensalltag sehr bedeutendes Statussymbol vorzeigen können ("Schöner Wohnen in autofreien Zonen")
- die als besonders umwelt- und sozialverträgliche Lebensweise gesellschaftlich gewürdigt, als vorbildhaft anerkannt werden und dadurch positive bestärkende Rückmeldungen des sozialen Umfeldes erhalten

Kurzinfos & Kontakte

• Autofreies Wohnen in Hamburg

Bereits 1994 beschloß der Hamburger Senat das Pilotprojekt "Wohnen ohne Auto am Barmbeker Stichkanal - Gewerbe im Geschoß an der Saarlandstraße". Geplant sind ca. 250 autofreie Wohneinheiten (Miet- und Eigentumswohnungen), die auf dem ca. 3 ha großen Gelände in zwei Bauabschnitten realisiert werden sollen. Im ersten Bauabschnitt werden voraussichtlich ab 1997 ca. 140 Wohnungen und 8800 m² Bruttogeschoßfläche für gewerbliche Nutzung gebaut. Aufbauend auf den Erfahrungen aus dem ersten Bauabschnitt soll spätestens ab 2003, wenn eine noch bestehende gewerbliche Nutzung an einen anderen Standort verlagert wurde, der zweite Bauabschnitt folgen.

Das Gebiet liegt etwa 4 km von der Innenstadt entfernt, was etwa einer Fahrzeit von 15 bis 20 Minuten mit dem ÖPNV entspricht. Die Anbindung ist qualitativ hochwertig: U- und S-Bahn-Haltestellen sowie 17 Busverbindungen (davon zwei Nachtbuslinien) sind in 300 bis max. 600 m Entfernung vorhanden. Die infrastrukturelle Ausstattung ist durch die angrenzenden Stadtteile Barmbek und Winterhude gegeben; durch die direkte Nähe zum begrünten Kanalufer sowie einem Stadtpark bietet der Standort zudem sehr gute Erholungsmöglichkeiten.



Hamburg Saarlandstraße: Prämierter Entwurf des autofreien Gebietes

Die Hamburger Stadtverwaltung erhofft sich neben ökologischen Gewinnen, wie der Vermeidung von zusätzlichem motorisiertem Verkehr im Wohnumfeld, finanzielle Einsparungen in der Größenordnung von über 4 Mio. DM, die im wesentlichen durch den Verzicht auf eine Tiefgarage erreicht werden sollen.

Für das Neubaugebiet wird die übliche Stellplatzziffer festgelegt, wobei nur 0,1 Stellplätze je WE tatsächlich hergestellt werden sollen. Die Ablösebeträge für die übrigen Stellplätze sollen, unter der Voraussetzung privatrechtlicher Verträge mit Mietern und Eigentümern, ausgesetzt werden. Bei Vertragsverletzung würden nachträglich Ablösesummen erhoben.

Hauptinitiator des Projektes ist der Verein "Autofreies Wohnen e. V.", der sich 1992 gegründet hat. Über eine kontinuierlich betriebene Öffentlichkeitsarbeit konnten die Mitarbeiter dieser Initiative bereits mehr als 700 interessierte Hamburger Haushalte in ihre Adressenkartei aufnehmen. Über eine Fragebogenaktion wurden in den letzten Wochen konkrete Interessenten für das Projekt Saarlandstraße gesucht. Der Verein hat inzwischen über 200 Anmeldungen für das Projektgelände entgegengenommen und will die noch eintreffenden Fragebögen zunächst nicht mehr berücksichtigen, um eine überschaubare und realistische Zahl von Bewerbern nicht zu überschreiten.

Projektdate: Autofreies Wohnen Hamburg-Saarlandstraße

Größe:	ca. 3,5 ha
Maßnahme:	ca. 250 WE in autofreier Neubausiedlung; am Rand des Gebietes wird zusätzlich gewerbliche Nutzung realisiert
Lage:	im Nordosten Winterhudes an der Grenze zu Barmbek (ca. 4 km von der Hamburger City entfernt)
Anbindung:	sehr gute U-, S-Bahn- und Busanbindung (einschl. Nachtbuslinien); ca. 15 bis 20 Minuten Fahrzeit in die Innenstadt
Versorgung:	es besteht bereits eine gute lokale Versorgung in den angrenzenden Stadtteilen
Stellplätze:	0,1 Stellplätze je Wohneinheit sollen hergestellt werden

Von Seiten der Stadt wurde im Sommer dieses Jahres ein städtebaulicher Wettbewerb für die Fläche durchgeführt. Der prämierte Entwurf, auf dessen Grundlage ein neuer Bebauungsplan aufgestellt werden soll, wird derzeit entsprechend den Empfehlungen des Preisgerichtes überarbeitet. Das Bezirksamt Hamburg-Nord hat das entsprechende Bebauungsplanverfahren bereits eingeleitet.

(Quelle: Stadtentwicklungsbehörde Hamburg (Hrsg.): Wohnen ohne Auto am Barmbeker Stichkanal - Gewerbe im Geschoß an der Saarlandstraße, Hamburg 1995; mündliche Auskunft Karsten Wagner)

Ansprechpartner: Karsten Wagner, "Autofreies Wohnen e. V.", Tel.: 040/2006423
Tony Schröter, Stadtentwicklungsbehörde Hamburg, Tel.: 040/3504-3210

• Autofreies Hollerland: Im Strudel der Bremer Immobilienkrise?

Dem Projekt Bremen-Hollerland kommt eine wichtige Vorreiterrolle im Prozeß der Diskussion und Planung autofreier Stadtquartiere zu. Der Werdegang des Projektes, die rechtliche Umsetzung und die Interessentenwerbung werden in nahezu jedem Fachbeitrag zu diesem Themenbereich als positive Beispiele herausgestellt.

Um so schwerer wiegt das negative Presseecho, das dieses Projekt in den letzten Wochen erfährt. "Das Ende eines Traums" kommentierte der Bremer Weser-Kurier am 7.12.95 die zurückhaltende Resonanz auf das Verkaufsangebot für die ersten Reihenhäuser des autofreien Wohnprojektes im Bremer Hollerland. Der Kommentator des Weser-Kuriers¹⁶ sieht den Bauträger Gewoba "offenbar einer politisch verordneten Schnapsidee aufgesessen" und befürchtet "womöglich auch noch Wohnprojekte für bekennende Nichtraucher, Kinderlose und Vegetarier". Offensichtlich hat dieser Journalist das Thema gründlich mißverstanden: "Wer autofrei wohnen will, kann es viel einfacher haben als mit einem spektakulärem Modellprojekt: Man bleibe in seinen vier Wänden, verkaufe seinen Wagen- und schon wohnt man autofrei."

Das Bremer Vorhaben, bei dem Ende September die ersten 22 Reihenhäuser für einen Kaufpreis ab rund 386.000 DM (gehobene Kategorie auf dem Bremer Immobilienmarkt) angeboten wurden, ist in den Sog der allgemeinen Krise auf dem Bremer Immobilienmarkt geraten. So muß festgestellt werden, daß das bestehende Vermarktungsproblem ebenso auf konventionelle, d.h. mit Carports und Stellplätzen

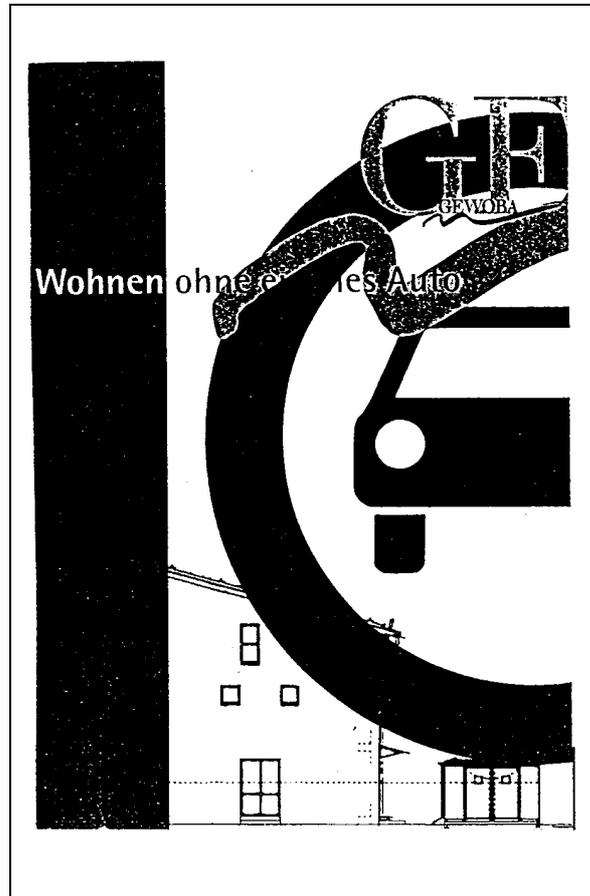
¹⁶ Heinz Holtgreffe, Weser-Kurier vom 7.12.1995.

versehene Bauprojekte (wie z.B. das benachbarte "Wohnen am Lehester Weidenfleet") zutrifft. Auch hier ist kaum noch Bereitschaft anzutreffen, Kaufverträge zu unterzeichnen. Gleichwohl wird die Situation als Ende der autofreien Idee dargestellt.

Gewoba und die zuständigen Verwaltungsdienststellen (Bau- und Umweltressort) sind sich einig, daß die Idee des autofreien Wohnens "richtig und zukunftsweisend" ist. Die bauliche Umsetzung des Standortes Hollerland wurde zunächst zurückgestellt.

Es wird nun per Befragung der Projektinteressierten untersucht, woran die Zurückhaltung liegt. So soll beispielsweise überprüft werden, welche Rolle die derzeitige Unsicherheit auf dem Arbeitsmarkt spielt und ob ein derartiges Angebot in dem (für Bremer Verhältnisse) gehobenen Preissegment sinnvoll ist. Die Attraktivität des Standortes und der städtebaulichen Konzeption, die Bautypen sowie die Einschätzung der vorgeschlagenen Rechtsregularien sind Bestandteil der Befragung.

Erst im Frühjahr 1996 wird dann über die Weiterentwicklung an diesem und an anderen Standorten (z.B. dem preisgünstigeren, aber erst später realisierbaren Standort Bremen-Huckelriede) entschieden werden. Das Thema des autofreien Wohnens bleibt aktuell und soll auch in Bremen umgesetzt werden. Die bisherigen Erfahrungen des Hollerland-Projektes - einschließlich des kritisierten Marketings der Gewoba - sind für die Weiterentwicklung aller vergleichbaren Projekte eine wertvolle Hilfe.



Verkaufsprospekt der Gewoba

Als "systemimmanentes Problem" sieht Michael Glotz-Richter - als einer der Initiatoren - nicht nur beim Hollerland-Projekt die starke Konzentration auf "Autoverhinderungsmechanismen" wie z.B. der "Autoverzichtsklausel". Auch der Gewoba-Prospekt macht mit einem Autoverbotsschild auf. Die Qualitäten würden so verdeckt werden. "Vielleicht wäre es für das Marketing besser, z.B. mit ‚kinderfreundlichem Wohnen in der Stadt‘ die Qualitäten in den Vordergrund zu stellen" meint Glotz-Richter. Mit dem autofreien Wohnen in Bremen sieht er es so wie mit Werder Bremen: Einige reden schon vom Abstieg (oder reden ihn herbei), für andere ist es eine vorübergehende Schwäche. Vielleicht sind auch einige Umstellungen in der Spieltaktik nötig. "Aber man kann halt nicht immer vorne mitmischen".

Unser Institut erhält zur Zeit viele Anfragen von kommunalen Planungs- und Entscheidungsträgern, die sich über die Entwicklung des Projektes und deren Hintergründe informieren wollen.

Das ILS steht in engem Kontakt mit den an der Realisierung in Hollerland Beteiligten; für den nächsten Rundbrief, der voraussichtlich im März erscheinen wird, bereiten wir eine Ausarbeitung vor, die sich näher mit den Entwicklungen in Bremen auseinandersetzen wird.

Bei Rückfragen zum Projekt Bremen-Hollerland können Sie sich unter den unten genannten Rufnummern an uns wenden.

Als direkte **Ansprechpartner** in Bremen stehen Ihnen zur Verfügung:

Renate Viets, Bewohnerberatung e.V., Tel.: 0421 / 39 54 70

Michael Glotz-Richter, Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung, Tel.: 0421 / 361 6703