

## Interview RENNwest-LAG21NRW

Herr Kleinmann, seit wann wohnen Sie autofrei? Und wieso haben Sie sich für einen Wohnraum im Stellwerk60 entschieden?

Ich wohne seit 2007 in der autofreien Siedlung. Bereits einige Jahre vorher hatte ich das eigene Auto verkauft. In die autofreie Siedlung bin ich gemeinsam mit meiner Familie gezogen, weil mich das Projekt sehr interessiert und auch fasziniert hat, quasi „Wohnen im Zukunftslabor“.

Was verändert sich, wenn man eine Siedlung für Menschen (und nicht für den Autoverkehr) baut?

Die Kommunikation mit den Mitbewohner\*innen ist einfacher, schon alleine weil man sich häufiger draußen aufhält und dort mehr Leute trifft. Die Straße wird zu einem attraktiven Aufenthaltsort, vor allem für die Kinder, aber auch für die Erwachsenen.

Von der ersten Bürgerinitiative bis zur Fertigstellung sind fast 20 Jahre vergangen - welche Hürden gab es bei der Gestaltung der Siedlung als autofreie Zone? *(Was gilt es zu beachten, wobei könnten Kommunen besser unterstützen, welchen Support gab es und von wem? Ist es heutzutage einfacher umzusetzen?)*

Es war sehr schwierig, die Stadtverwaltung, die Politik, die Bauträger und die Investoren von einer solchen Idee zu überzeugen und die erforderliche Mehrheit dafür zu erhalten. Es gab dort große Zweifel, ob man überhaupt genügend Mieter oder Käufer finden würde. Das ist zwar in den letzten Jahren in einigen Kommunen etwas besser geworden, aber die Vorbehalte überwiegen noch immer. Vor allem viele Entscheider, deren Lebensweise häufig sehr autointensiv ist, können sich nicht vorstellen, dass man ohne eigenes Auto durchaus angenehm leben kann.

Verändertes Mobilitätsverhalten, damit einhergehender Klimaschutz und höhere Aufenthaltsqualität werden oft als Resultate der autofreien Siedlung angeführt. Welche positiven Effekte konnten sie noch feststellen?

Am stärksten verändert sich das Mobilitätsverhalten: Bei vielen neuen Bewohner\*innen kann man feststellen, dass sie nach einer gewissen Eingewöhnungsphase zunehmend auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zurückgreifen, in erster Linie auf das Fahrrad und auf das Zu-Fuß-Gehen. Der Nahbereich rückt stärker in den Fokus, sei es beim Einkauf oder auch in der Freizeit. Die Stadt der kurzen Wege wird dadurch gefordert und gefördert.

Vor allem fördert diese Wohnform das Miteinander der Bewohner\*innen, von den Kindern, die einfach auf der Straße spielen können, bis hin zu den älteren, die sich zum gemeinsamen Kaffee treffen. Etliche Arbeitsgruppen und Initiativen können sich auf diese Weise entwickeln, das zeigt auch das Beispiel der Kölner Siedlung.

Viele Siedlungen sind schon gebaut – welche Ideen aus Stellwerk60 können bestehende Quartiere dennoch übernehmen und umsetzen?

Bestehende Siedlungen sollten zumindest stark verkehrsberuhigt werden; in manchen Städten werden temporäre Spielstraßen ausprobiert, wo eine Straße an manchen Tagen für ein paar Stunden gesperrt wird.

Gleichzeitig sollte die Fuß- und Fahrradinfrastruktur ausgebaut werden, vor allem durch ausreichend dimensionierte Fahrradabstellanlagen sowie durch Sitzbänke für Fußgänger. Eine Mobilitätsstation, welche Karren, Fahrradanhänger und weitere Transportmittel für die Bewohner\*innen bereithält, kann durchaus auch in einer normalen Garage angesiedelt werden. Ein gutes Carsharing-Angebot sollte eingeführt werden – so kann manches Zweit- oder Drittauto abgeschafft werden.

Was meinen Sie: Warum sind autofreie Siedlungen oder ausgelagerte Quartiersgaragen nicht schon längst Standard? Und wie lassen sich mehr Menschen von diesem nachhaltigen Konzept überzeugen?

Leider ist der Standard immer noch die autogerechte Siedlung, häufig mit vielen Stellplätzen im öffentlichen Raum. Einige fortschrittliche Planungsbüros verfolgen mittlerweile die Idee der Quartiersgarage.

Beim autofreien Innenraum überwiegen immer noch die Befürchtungen, dass diese Idee bereits im Vorfeld von der Stadtverwaltung und der Politik negativ beschieden wird oder ob solch ein Angebot überhaupt vermarktbar ist. Bei vielen Entscheidern gilt noch immer das Auto vor der Haustüre als wichtig und unverzichtbar, auch wenn da mittlerweile ein zaghaftes Umdenken eingesetzt hat. So langsam wird manchem klar, dass die Autos den öffentlichen Raum zum Teil beachtlich entwerten – zu Lasten der Aufenthaltsqualität. Weil jedoch diese Entwertung den Normalfall in unseren Städten darstellt, wird sie von den meisten nicht negativ wahrgenommen. Die Gewohnheit hat da leider den Blick verändert.

Stellen wir uns vor: Es ist das Jahr 2030 und die globalen Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen wurden erfüllt. Wie sehen die Siedlungen in dieser Welt aus? Und wie die Mobilität?

Der Bau von Neubausiedlungen und das Bewusstsein der Mieter und Käufer wird sich in den nächsten Jahren stark ändern, so dass es wesentlich mehr Siedlungen nach dem Konzept der autofreien Siedlung geben wird – in der Schweiz kann man einen beginnenden Trend bereits beobachten. Die Klimadebatte wird ein Umdenken begünstigen: Weniger Flächenverbrauch, weniger Versiegelung, mehr Bäume und mehr Grün, auch mit kleineren Wasserstellen.

Auch bei den bestehenden Siedlungen wird sich etwas in dieser Richtung ändern; es wird aber ungleich schwieriger, weil die meisten Siedlungen ja so gebaut wurden, dass die Autoinfrastruktur dominiert und nicht einfach zurückgebaut werden kann, man denke da nur an die PKW-Tiefgaragen oder auch an die Car-Ports bei den Einfamilienhäusern. Aber trotzdem wird es mehr und bessere Fahrradabstellanlagen geben und auch das Carsharing wird dort langsam Fuß fassen.

Die Mobilität wird sich weniger ressourcen-verbrauchend entwickeln: „small is beautiful“ bzw. „die Rückkehr zum menschlichen Maß“. Vor allem der Fahrradanteil wird sich noch stark erhöhen, sobald es gute und sichere Fahrradverbindungen in akzeptabler Netzdichte geben wird. Auch das Sharing wird sich von seinem heutigen Nischendasein befreien, sei es durch Car-Sharing oder durch Ride-Sharing.