

Konferenzbericht autofrei Wohnen: Erfahrungen realisierter Projekte

Schöne Inseln ohne Leuchttürme

Ende September trafen sich in Köln auf Einladung von autofrei leben! Vertreter bestehender autofreier Stadtviertel, um gemeinsam Bilanz zu ziehen. In mehreren Vorträgen wurden Projekte aus Deutschland, den Niederlanden, Österreich, Groß-Britannien und der Schweiz vorgestellt. Gemeinsam wurde über Rahmenbedingungen, Planungsgrundlagen und Marketingstrategien diskutiert.

Aufgrund großer Unterschiede der einzelnen Projekte können in diesem Artikel nur einzelne Aspekte heraus gegriffen werden:

- Aus München lag zur Konferenz die Auswertung der Bewohnerbefragung 2007 vor. Im Stadtteil Riem gibt es vier einzelne Hausprojekte mit 110 Wohnungen, die teils schon vor 10 Jahren bezogen wurden.
- Im Tagungsort Köln entsteht gerade im Stadtteil Nippes auf einem alten Eisenbahngelände („Stellwerk60“) mit 450 Wohneinheiten die größte autofreie Siedlung. Hier wurden wichtige Erfahrungen zum Marketing gemacht.
- Der Umgang mit „schwarzen Schafen“ und die Einbindung in die Nachbarschaft („Raser aus dem autofreien Viertel“) sind Probleme, denen sich viele Projekte stellen müssen. Hier zeigte sich, dass aufgrund der Baugeschichte und der vertraglichen Regelungen zur Autofreiheit der Bewohner unterschiedliche Konzepte gefragt sind.

Motivation der Bewohner

„Autofrei allein macht nicht glücklich“, so das Resümee aus der Hamburger Saarlandstraße. Während die Initiatoren der Projekte meist langjährig autofrei lebende Menschen sind, sehen die zukünftigen Bewohner andere Aspekte im Vordergrund (s. Tabelle). In den Münchener Projekten hatten zwei Drittel der Bewohner zum Umzug schon länger kein Auto mehr oder nie eines besessen; rund 30% haben im Zusammenhang mit dem Umzug ihr Auto abgeschafft. Zum Vergleich: Mit dem Einzug in die neue Wohnung in Vauban (Freiburg) haben 57% der Haushalte ihr Auto abgeschafft.

Gründe für den Umzug in die Messestadt Riem

Gemeinschaftsprojekt	50%
finanzielle Aspekte	24%
kinderfreundliches Umfeld	14%
autofreies Konzept	8%
Umgebung, Landschaft	4%
neuer Stadtteil	2%
sonstiges	10%

Wohnen ohne Auto, München, Sept. 2008

Die Bereitschaft, das Auto bei einem entsprechenden Angebot abzuschaffen, ist durchaus vorhanden. Allerdings liegen Aspekte wie gemeinschaftliches und/oder ökologisches Bauen, Kinderfreundlichkeit, Partizipationsmöglichkeiten bei der Planung des Viertels und eine gute Nachbarschaft deutlich weiter vorne. Wenn dies gegeben ist, scheint Autofreiheit kein Problem zu sein.

Allerdings - so wurde mehrfach betont - kann nur eine „informelle Norm“ langfristig die Autofreiheit sichern. Somit ist eine positive Einstellung zum Autoverzicht wichtig: In München ist es für rund 90 % der Befragten „ziemlich sicher“ bzw. „wahrscheinlich“, dass sie in 2, 5 oder 10 Jahren kein Auto haben werden.

Kinderreichtum

Ob autofreies Wohnen Kinderwünsche beflügelt oder sich Menschen mit Kinderwunsch eher eine solche Wohnform suchen, konnte nicht geklärt werden. Sicher ist, dass der Anteil von Haushalten mit Kindern in den autofreien Stadtvierteln auffallend hoch ist (Vauban 2002 69% zu 18 % Freiburg gesamt).

Professionelles Marketing

Für das „Stellwerk 60“ hat der Bauträger (Kontrola Treuhandgesellschaft, Köln) eine umfangreiche Marketingstrategie entwickeln lassen, in der die Wohn- und Lebensqualitäten herausgestellt werden („Vogelgezwitscher statt Straßenlärm“) während negative Begriffe (Verzicht, „Leben ohne Auto“) vermieden wurden. Dies kollidierte mit der Vorstellung des ASK (Arbeitskreis autofreie Siedlung Köln), der seit seiner Gründung 1994 die Lobbyarbeit für autofreie Stadtviertel in der Domstadt macht und zunächst ein Angebot für Menschen, die kein Auto besitzen, anstrebte.

Vermarktet wurde primär an autofreie Haushalte und Haushalte, die ihr Auto abschaffen möchten. In zweiter Linie an Haushalte, die in einem autofreien Umfeld leben wollen, aber (noch) auf ein Auto angewiesen sind. Letztere müssen einen Stellplatz im Parkhaus kaufen.

Entgegen aller Vorbehalte ist das Projekt mittlerweile fast vollständig vermarktet, wofür es verschiedene Gründe gibt: Image des Viertels, ausgewogenes Verhältnis von Autoverzicht und Nutzen (Wohn- und Lebensqualität), große Nachfrage nach Wohnraum in Köln, langjährige Vorbereitung, Partizipation der Bewohner und die Stadt Köln als Partner.

Positive Ausstrahlung

Aus anderen Projekten wurde berichtet, dass ein lebendiges autofreies Stadtviertel eine solche Strahlkraft entwickelt, dass ein umfangreiches Marketing nicht notwendig erscheint. Hierin scheint ein wesentlicher Unterschied zwischen genossen- bzw. gemeinschaftlichen Projekten und von einem Bauträger erstellten Gebieten zu liegen.

Mit der Abkehr vom Begriff „Autofreiheit“ hin zum Modewort „Bike City“ wird in Wien ein stellplatzreduziertes (0,5 / WE) Bauvorhaben beworben, für das sich 40mal mehr Interessierte vorangemeldet haben als es Wohnungen gibt.

Stellplatzpflicht

Die Abkehr vom Auto bringt auch Nachteile mit sich: Im Vorfeld müssen gerichffeste Lösungen zur Durchsetzung der Autofreiheit getroffen werden, um den Bauordnungen der jeweiligen Bundesländer zu genügen. Da in einigen Ländern die Zahl der Stellplätze dem tatsächlichen Bedarf angepasst sein soll, muss der Stellplatzschlüssel mit der jeweiligen Genehmigungsbehörde verhandelt werden. Ein solcher Ermessensspielraum wirkt sich nicht immer positiv aus. So musste im zuletzt in München realisierten Haus eine Tiefgarage mit 29 Plätzen (0,6 / WE) gebaut werden - davon werden ca. 10 benutzt - und baulich die Möglichkeit für 21 weitere vorgehalten werden.



Kindertransport mit Bakfiets & Co. Die Fahrradabstellanlagen vor und in den Häusern sind großzügig bemessen. (Stellwerk 60, Köln-Nippes)

Schwarze Schafe

Das Leben in einer Gemeinschaft ohne Auto ist auch für Autobesitzer attraktiv. Jedoch sparen sich einige wenige gerne die Kosten für einen Stellplatz in der Quartiersgarage und parken anderweitig. Der Umgang mit diesem Problem unterscheidet sich deutlich von Stadt zu Stadt. In Freiburg ist man auf die Kooperation des Ordnungsamtes angewiesen, das Falschparker im Gebiet ausmachen und die Daten weitergeben müsste, um Sanktionen einleiten zu können. In Hamburg hingegen wird über eine gewählte Bewohnervertretung der Sünder angesprochen

und nach einer Lösung gesucht. Das kann von einer Ausnahmegenehmigung, die auf einer Vollversammlung erteilt werden kann, bis zur Bitte um Auszug gehen.

Die Bedeutung dieses Problems sollte nach Ansicht vieler Teilnehmer jedoch nicht überbewertet werden, weil die Missbrauchsquote von den meisten insgesamt als gering eingestuft wurde. Durch eine ausführliche Auseinandersetzung mit den „Schwarzen Schafen“ bekäme das Problem eine - auch nach außen - unangemessen hohe Aufmerksamkeit.

... und die Nachbarn?

Akzeptanzprobleme in der Nachbarschaft kommen durch das überall vorhandene Vorurteil, dass alle aus der autofreien Siedlung heimlich Auto führen, hinzu. Aktuell wird in Köln über „Raser aus der autofreien Siedlung“ (Kölner Express 05.05.08, WDR-Fernsehen 20.09.08) berichtet und die durch die Bewohner des Stellwerks 60 angeblich blockierten Parkplätze diskutiert. Aus Münster gibt es ähnliche Meldungen („Heimliche Autofahrer in der Weißenburg-Siedlung?“ Westfälische Nachrichten 10.09.08).

Nachhaltigkeit

Aufgrund der Nachfrage hat sich der Bauträger des „Stellwerk 60“ entschieden mehr Niedrigenergie- bzw. Passivhäuser zu bauen. Auch in anderen autofreien Stadtvierteln wird - insbesondere durch Baugruppen - Wert auf eine ökologische Bauweise gelegt (Freiburg, München).

Wie oben dargestellt motiviert der Umzug in ein autofreies Viertel viele Menschen erst zum Verzicht auf einen eigenen Pkw und bestärkt andere weiterhin ihre Mobilität ohne Auto zu organisieren. Insofern stellen autofreie Projekte einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz dar.

Ausblick

Die Abschlussdiskussion ergab, dass die Außerdarstellung autofreier Siedlungen deutlich verbessert werden muss, um die bestehenden

autofreien Inseln zu vorbildhaften Leuchtturmprojekten einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu machen. „Wir haben ein gutes Produkt, aber keinen Absatz!“ brachte es ein Teilnehmer auf den Punkt. Somit wäre man eigentlich pleite. Da fast alle Teilnehmer ehrenamtlich an dem Thema arbeiten, ergibt sich die Frage wie die (positiven) Erfahrungen zukünftig professionell kommuniziert werden könnten.

Für die planerische Seite soll eine Synopse aller Projekte zu grundlegenden Fragestellungen erstellt werden, sodass neue Projekte von den bisherigen Erfahrungen profitieren und sich innerhalb der vielfältigen Möglichkeiten orientieren können. Daher wird die Auswertung der Konferenz erst im Frühjahr 2009 vorliegen. ⇒

Heiko Bruns, autofrei leben!

Auf dem BUVKO in Dresden soll im Workshop SA 2 das „Klimaschutzpotenzial autofreier Siedlungen“ anhand einer Studie aus Deutschland und den britischen Eco-Towns vorgestellt werden.

In Kürze

Autofreie Siedlungen sind bei ihren Bewohner/-innen sehr beliebt und auch wirtschaftlich ein Erfolg. Dies äußert sich jedoch nicht in einer Vielzahl von Nachahmern. Auch das Verhältnis zur Auto fahrenden Nachbarschaft kann angespannt sein. Möglichkeiten, die Außenwirkung zu erhöhen, werden diskutiert.

Links:

Übersicht: www.autofrei.de/wb/pages/vereinaktiv/veranstaltungen/konf-2008-koeln.php

<http://www.autofrei-wohnen.de/proj-d.html>

Stellwerk 60 in Köln

Bauträger: <http://www.stellwerk60.de/>

Bewohner: <http://www.nachbarn60.de/>

ASK: <http://www.autofreie-siedlung-koeln.de/>

Bewohnerbefragung München: www.wohnen-ohne-auto.de/sites/default/files/WOA-Bewohnerbefragung2007.pdf

Hamburg Saarlandstraße

Verein: <http://www.autofreieswohnen.de/>

Fernsehbericht:

www.3sat.de/3sat.php?http://www.3sat.de/vivo/119241/index.html