



Autoarme Stadtquartiere

INHALT

Seite 2

**Städtebauliche und ökologische
Qualitäten autofreier und auto-
armer Stadtquartiere**

Seite 8

**Städtebaulicher Wettbewerb
EAW Köln-Nippes entschieden**

Seite 14

**Wohnen und die Mobilitäts-
auswirkungen von Lebensstilen**

Seite 21

Kurzinfos & Kontakte

Vorbemerkt ...

Welche städtebaulichen Innovationsmöglichkeiten und Chancen zur Verkehrsreduzierung bieten autofreie Stadtquartiere? Zwei Aspekte, mit denen sich die Beiträge dieser Ausgabe des Rundbriefes näher befassen.

In einem Forschungsvorhaben der Uni Weimar und des Öko-Instituts Freiburg wurden anhand von sechs Beispielprojekten spezifische Qualitätsmerkmale autoarmer Stadtquartiere formuliert. Die Studie stellt u.a. heraus, dass autoreduzierte Wohnformen sich „in vieler Hinsicht als Baustein für die europäische Stadt des 21. Jahrhunderts eignen“ (ab Seite 2).

Nach sechsjähriger, intensiver Vorarbeit hat Köln jetzt ein städtebauliches Konzept für das Modellprojekt „Autofreie Siedlung“. Ab Seite 8 werden prämierte und weitere interessante Wettbewerbsentwürfe für das EAW-Gelände in Köln-Nippes vorgestellt.

Wie umweltfreundlich ist das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen von Öko-Siedlungen? Diese Fragestellung war Ausgangspunkt eines Forschungsprojektes der Murdoch University Perth. Bei einem Vergleich der Mobilitätsdaten von BewohnerInnen herkömmlicher Öko-Siedlungen und autoreduzierter Siedlungen zeigen sich überraschende Unterschiede (ab Seite 14).



Wolfgang Christ, Willi Loose¹

Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere

Im November 2000 wurde ein Forschungsprojekt der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Städtebau und Entwerfen I und dem Öko-Institut, Arbeitsfeld Verkehr, Büro Freiburg abgeschlossen, das durch die Deutsche Bundesstiftung Umwelt gefördert wurde. Es wurde untersucht, welche städtebaulichen und verkehrsökologischen Potenziale in Wohnquartieren dadurch erzielt werden können, dass das Auto aus dem unmittelbaren Wohnumfeld ausgelagert oder ein verminderter Autobesitz unterstützt wird. Als Beispiele dienten die 6 Projekte Hamburg-Saarlandstraße, Amsterdam-GWL-Terrein, Südstadt Tübingen, Nürnberg-Langwasser P, Wittenberg-Werksiedlung Piesteritz und Wien-Sargfabrik. Der folgende Text gibt eine kurze Zusammenfassung der Ergebnisse und Folgerungen der Studie wieder.

1. Spezifische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere

Die Untersuchung hat belegt, dass in den Stadtquartieren, in denen das Auto nicht im Vordergrund der kommunalen Planung und des Lebensstils der Bewohner steht, eine Vielzahl städtebaulicher und verkehrsökologischer Qualitäten verwirklicht werden kann, die in herkömmlichen, autoorientierten Quartieren so nicht angetroffen werden.

Am Beispiel der 6 modellhaften Quartiere unterschiedlicher Größe, Entstehungszeit, baulicher Struktur und Form und intendiertem Grad an Autoreduktion konnten folgende Qualitätsmerkmale nachgewiesen werden.

Flächengewinn

Wir stellen generell durch eine abgespeckte Straßeninfrastruktur oder fehlende Pkw-Parkieranlagen die Chance für einen merklichen Flächengewinn fest. Dies ermöglicht u. a. die bauliche Verdichtung, ohne dass es zu einem Verlust an Wohnqualität kommt. Der Flächengewinn kann sich in vielfältiger Weise positiv im Quartier auswirken: Die Erdgeschossbereiche der Wohngebäude können dadurch eine architektonische und städtebauliche Aufwertung erfahren. Dies ermöglicht in einigen Fällen eine Erweiterung privater Wohn- oder Wohnfolgeflächen nach innen und außen. Anstelle von Garagen oder Stellplätzen können gemeinschaftlich genutzte Flächen und Räume im Quartier zur Verfügung gestellt werden. Solche gemeinschaftlich genutzten Räume ermöglichen wiederum „städtebauliche“ Angebote über das Quartier hinaus. Sie öffnen mit Caferäumen, Fahrradwerkstätten etc. die Projekte nach außen und beziehen so die Nachbarschaft in die Chancen der auto-reduzierten Struktur mit ein.



GWL-Terrein, Amsterdam

¹ Wolfgang Christ ist Professor für Städtebau an der Bauhaus-Universität Weimar; Willi Loose leitet die Abteilung Verkehr am Öko-Institut in Freiburg.

Kontakt: Bauhaus-Universität Weimar, Fakultät Architektur, Stadt- und Regionalplanung, Entwerfen und Städtebau I
Tel: 03643/58 26 35, stadtforschung@uni-weimar.de,
Öko-Institut e.V. Freiburg, Abt. Verkehr, Tel: 0761/452 95 18, loose@oeko.de

Reduzierung der Umweltbelastung

Als Chancen der Verkehrsentslastung im Wohnquartier sind in erster Linie spürbar niedrigere verkehrsbedingte Umweltbelastungen im unmittelbaren Wohnbereich zu nennen. Diese fallen umso höher aus, je größer und kompakter das verkehrsberuhigte oder autofreie Wohnquartier ist. Das Ausgrenzen des Sicherheitsrisikos Autoverkehr weitet die Spielfläche für Kinder auf das gesamte Quartier aus, die Wohnwege werden in ihrer Aufenthalts- und Kommunikationsfunktion aufgewertet. Eine offene Architektur ermöglicht fließende Übergänge zwischen Innen und Außen. Diese stehen nicht nur als bauliche Optionen zur Verfügung, sondern stellen für die Kommunikation der Bewohner tatsächlich nutzbare Strukturen dar.

Besondere Aufmerksamkeit müssen in autoreduzierten Quartieren die verkehrsbelasteten Randbereiche erfahren, für die z. B. ein besonderer Ausgleich auf der quartierzugewandten Seite geschaffen werden sollte.

Städtebauliche Flexibilität

Die flexible Aufteilung und Gestaltung des gebauten und des freien Raumes ist ein weiteres entscheidendes Merkmal autofreier/autoarmer Stadtquartiere. Auch hierbei bestimmt der Grad der ‚Autoreduktion‘ die architektonisch-gestalterische Vielfalt.

So kann der Wegfall der Tiefgarage im Untergeschoss eines Wohnblocks eine freie Parzellierung der Grundstücke erlauben, in deren Folge z. B. die klassischen städtebaulichen Typologien Block, Zeile, Punkthaus frei interpretiert werden können. Die Mischung der Funktionen ist ebenfalls einfacher, wenn die Tiefe, Höhe und Breite eines Gebäudes im Verband eines Quartiersblockes flexibel konfiguriert werden kann. Im Außenraum bietet das Fehlen einer Tiefgarage u. a. die Chance, ein weites Spektrum landschaftsarchitektonischer und landschaftsökologischer Konzepte von baulichen Hindernissen unbeschadet zu realisieren.

Chancen für neue Mobilitätsformen und -dienstleistungen

Die Chancen einer flexiblen Verkehrsmittelwahl steigen durch bessere Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr, den ÖPNV und die gemeinschaftliche Autonutzung innerhalb des Quartiers. Diese Verkehrsmittel rücken in das Blickfeld der BewohnerInnen. Hierbei spielt nicht nur die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur oder von Fahrplanangeboten eine Rolle. Neue, gezielt auf die Bedürfnisse der Quartierbewohner zugeschnittene Mobilitätsdienstleistungen erleichtern das Leben autofreier Haushalte oder unterstützen das Loslassen vom eigenen Auto. Die eingesparten finanziellen Mittel für Erschließung, Parkplatz und Parkraumbewirtschaftung ermöglichen u. a. auch private oder gemeinschaftliche Alternativinvestitionen. Die getrennte Bilanzierung von Wohnraumkosten und Parkraumkosten macht die Mobilitätskosten für den Einzelnen und die gesamte Wohnanlage transparent. Dies provoziert einen bewussten, zweckrationalen Umgang mit Mobilität und macht zudem Mobilität als externe Dienstleistung, z. B. als Car Sharing-Angebot, attraktiv.



Südstadt Tübingen

Neue Planungskultur

Ein besonderes Qualitätsmerkmal der untersuchten Stadtquartiere betrifft die in der Regel über einen langen Zeitraum der Projektentwicklung praktizierte Planungskultur. Hier lässt sich feststellen, dass sich sowohl neue Formen kommunaler Planung als auch eine neue Rolle der Bauherren etabliert haben. Die Kooperation zwischen Stadt und Projektinitiative, zwischen Experten und engagierten Laien ließ in vielen Fällen eine Planungskultur wachsen, in der die öffentliche Seite moderierend auftrat und ein partnerschaftliches Verhältnis praktizierte. Die zukünftigen BewohnerInnen der autoreduzierten Quartiere haben dabei ein großes Stück Verantwortung nicht nur für ihr ‚Haus‘, sondern für das Quartier und insgesamt für die Stadtentwicklung übernommen.

Die untersuchten Projekte autofreien/autoarmen Wohnens vermitteln im besten Fall ein neues Bild vom Bürger als Bauherr(in) der Stadt.

Variabilität autofreier und autoarmer Konzepte

Die stellvertretend ausgewählten Projekte repräsentieren die ganze Palette der den Verfassern der Studie bekannten autoreduzierten Quartieren in Europa. Zugleich machen sie deutlich, dass autofreie, autoarme oder nach unserer Definition verkehrsberuhigte Stadtquartiere (in denen die Bewohner- und Besucherautos am Rande der Wohnquartiere abgestellt werden) keine eigene städtebauliche Typologie darstellen, sondern auf alle bekannten Strukturen und Formen des Stadt- und Siedlungsbaus übertragbar sind.

Die Spannweite der analysierten Quartiere reicht von explizit autoreduzierten Wohnprojekten mit stark eingeschränktem Stellplatzangebot wie in der Saarlandstraße in Hamburg und dem GWL-Terrain in Amsterdam bis hin zur denkmalgeschützten gartenstädtischen Werksiedlung Piesteritz in Wittenberg (Projekt der Expo 2000 Sachsen-Anhalt) oder der Großsiedlung Nürnberg Langwasser P, in denen die Anwohnerautos lediglich aus den Wohnstraßen herausgenommen und an den Rand der Siedlung platziert wurden.



Langwasser P, Nürnberg



Siedlung Piesteritz, Wittenberg

Neue Qualitätsmerkmale

Gemeinsam ist allen untersuchten Beispielen eine Renaissance der ideellen Werte in der Stadtentwicklung, Quartiersentwicklung und Architektur: An die Stelle des Rationalitätsprinzips des modernen Städtebaus mit den ‚fordistischen‘ Werten der Effektivität, des Seriellen, des Billigen und der raumfunktionalen Trennungen von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, von Autostraße, Gehsteig und Radweg etc. treten ‚weiche‘ Qualitätsmerkmale, deren Kennzeichen Integration ist: die Straße als Wegraum und Aufenthaltsraum; urban und zugleich gesund zu wohnen; Technik und Natur als Einheit zu begreifen; Junge; Alte, Behinderte und Nichtbehinderte, Mieter und Eigentümer im Quartier zur Entfaltung kommen zu lassen; anonym und gleichwohl gemeinschaftlich agieren zu können

Neue Anforderungen an die Planung

Die untersuchten Modellprojekte zeigen eindeutig den Zusammenhang zwischen einem autofreien oder autoarmen Konzept und einer funktionalen, gestalterischen, ökologischen und sozialen Variabilität. Dies ist jedoch auch mit neuen Herausforderungen verbunden: So führt in der Regel die Flexibilisierung der Raumnutzung, der Verkehrsmittelwahl und des Kostenbudgets zu einer deutlich höheren Komplexität in den genannten Bereichen. Wo die Freiheitsgrade in der Handhabung von Flächen, Räumen, Nutzungen, Zeit und Geld wachsen, wächst auch das Konfliktpotenzial.

Je größer und komplexer diese Stadtquartiere werden, desto offensichtlicher werden Zielkonflikte unter den beteiligten Akteuren. Anders ausgedrückt: Je weniger der Wohnraum als eine rein marktwirtschaftlich orientierten Immobilie entwickelt und genutzt wird, je stärker also die immateriellen Werte ins Gewicht fallen, desto weniger richten die tradierten Prozesse formeller Planung im konkreten Fall aus. Alle untersuchten Projekte zeichnen sich – trotz bestehender Unterschiede im Einzelnen – dadurch aus, dass informelle Strukturen und Formen der Projektentwicklung zum Erfolg verhalfen. Dies betrifft sowohl die internen Verhältnisse, als auch die Beziehungen zur Stadt oder zu den Bauträgern. Im Zentrum informeller Planungskultur steht der Dialog. Dabei wird das hierarchisch abgestufte Genehmigungsverfahren eines Bauprozesses mehr und mehr von einem kommunikationsintensiven, projektbezogenen Moderationsverfahren begleitet.

2. Autofreies und autoarmes Wohnen im Kontext der europäischen Stadt

Die autoreduzierten Stadtquartiere sind ein Zeichen des Wandels in der Stadtentwicklung. Ihr grundsätzliches Ziel ist es, gangbare Wege aus den Zwängen der im Laufe des 20. Jahrhunderts zunehmend selbstverständlicheren Autoorientierung zu beschreiten.

„Ohne Auto“ suggeriert dabei ein Leben mit dem permanenten Makel des Verzichts, sozusagen eine negative Fixierung auf das abwesende Objekt der allgemein vorherrschenden Begierde. Der Alltag in den Quartieren, die in der vorliegenden Studie untersucht wurden, vermittelt indes eine erfreulich gegenteilige Erfahrung. Im Vordergrund steht die Emanzipation aus den städtebaulichen Zwängen des Industriezeitalters: Wohnen ohne Autolärm und Unfallgefahren durch den Autoverkehr; Entfaltungschancen im Haus und im Außenraum; architektonische Selbstverwirklichung in der Stadt; intensivere soziale Beziehungen im Quartier; Rückgewinnung der Straße als sozialer Ort; Entwicklung von Verantwortung für Natur, Bauen und Städte ...

Die autoreduzierten Stadtquartiere verändern durch die (graduell unterschiedliche) Herausnahme des Autos die Wahrnehmung und Bedeutung des Wohn- und Stadtraumes. Dies schlägt sich insbesondere in der neuen Rolle der Straße, der Erdgeschosszone der Gebäude sowie der freien Flächen im Quartier nieder. Mit der Betonung auf die Wohn-, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten eines Stadtteils kehrt sich der eingeübte Blick auf den Zusammenhang von Stadt und Mobilität um.

In der Folge des Konzepts der ‚autogerechten Stadt‘ konnten die Städte ebenso wie die Planer die leidvolle Erkenntnis gewinnen, dass es unmöglich ist, sowohl der Stadt als auch dem Auto gerecht zu werden. Die Projekte autofreien Wohnens ziehen nach einem über ein halbes Jahrhundert andauernden Prozess des ‚trial‘ and ‚error‘ um einen ‚autofreundlichen‘ Konsens den (mehr oder weniger) radikalen Entschluss, eindeutig der Stadt und damit der ‚Kultur des Ortes‘ Priorität einzuräumen. Sie trennen Wohnen vom motorisierten Individualverkehr und definieren Mobilität als Nutzungsoption für alle verfügbaren Verkehrsmittel eines Stadtraumes. Damit stellen sie das Konzept der ‚autofreien Stadtquartiere‘ vom Kopf auf die Füße, denn es entstammt ursprünglich dem fortschrittseuphorischen Denken des Industriezeitalters: Als letzte ‚Zelle‘ im Modell des ‚Organischen Städtebaus‘ sollte das Wohnumfeld ungestört, sicher und naturnah sein.

Die prototypische Ausführung erhielt die Idee der autogerechten Stadt mit dem autofreien Wohnen in zwei gartenstädtischen Siedlungen in den USA. ‚Radburn‘ (1928) in New Jersey an der Ostküste und

‚The Village Green‘ (1941) in der Los Angeles-Agglomeration sollten beweisen, das beides geht: totale Automobilität und eine ‚carfree neighbourhood‘.²

Von der Antragstellung bis zum Abschluss der Forschung liegt ein Zeitraum von mehr als 3 Jahren. In dieser Zeit stieg das europaweite Interesse an der Idee, autofrei zu wohnen, stark an. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass es sich bei den Initiativen mittlerweile um eine Reformbewegung handelt, die in die Geschichte der Wohn- und Siedlungsreform eingereiht werden kann. Die untersuchten Stadtquartiere vereinen in unterschiedlicher Ausprägung eine ganze Reihe wohn- und lebensreformerischer Modellansätze, die mit der Industrialisierung und Großstadtbildung im 19. und 20. Jahrhundert entstanden sind, so z. B.:

- gesundes Wohnen,
- Wohnen in der Gemeinschaft,
- genossenschaftliches Handeln und Wirtschaften,
- Natur integrieren,
- Gesellschaft verändern,
- die ‚Stadt der Zukunft‘ vorwegnehmen.

In Zeiten des Umbruchs gewinnen neue Ideen, in Experimenten Einzelner oder kleiner Gruppen umgesetzt, im besten Fall die Bedeutung eines Laboratoriums der Gesellschaft. Mächtige Bewegungen der städtebaulichen Moderne, wie die ‚Gartenstadt‘ oder das ‚Neue Bauen‘ und nicht zuletzt die Umweltbewegung, lassen sich auf die Ausbruchsversuche weniger kritischer Zeitgenossen zurückführen. Die quantitative Dimension eines Experiments ist noch kein hinreichendes Kriterium der möglichen gesellschaftlichen Relevanz.

3. Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

Die vorliegende Studie hat eine Vielzahl verallgemeinerungsfähiger Aussagen zu den städtebaulichen und verkehrsökologischen Qualitäten von Stadtquartieren ermittelt, die nicht dem Zwang unterworfen sind, die Erschließung, die Parzellen- und Gebäudestruktur und die Freiraumnutzung auf das Auto auszurichten. Dabei ist ein Reformpotenzial zutage getreten, das über die unmittelbaren Zielsetzungen und Erwartungen an die Projekte hinausreicht. Eine weitere Beschäftigung mit dem zugrundeliegenden Konzept dürfte für die Stadtentwicklung insgesamt produktiv sein. Für diese Behauptung lassen sich drei wesentliche Gründe nennen:

- Der bewusste Verzicht auf das eigene Auto ist oft nur Teil eines umfassenderen Anspruchs, mit der Stadt und der natürlichen Umwelt schonend umzugehen. Diese Akteure stehen in der Regel den Forderungen und Anregungen etwa der Lokalen Agenda 21 offen und sympathisierend gegenüber.
- Die autoreduzierten Stadtquartiere sind auf das alternative Mobilitätsangebot des ‚Umweltverbundes‘ angewiesen. Diese Nachfrage stärkt den Umweltverbund in der Konkurrenz mit dem motorisierten Individualverkehr. Zugleich wird der enge Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur bewusst.
- Die Projekte autoreduzierten Wohnens können strukturbedingt nur an städtebaulich integrierten, verkehrlich vielfach vernetzten und funktional möglichst komplexen Standorten Erfolg versprechend ausgesiedelt werden. Ihre Lage muss innen sein, nicht außen – auch dies im Gegensatz zu den ‚carfree neighbourhoods‘ der autogerechten Stadt, die idealerweise im ‚Greenbelt‘ um die Kernstadt lagen. Autofreie Stadtquartiere stärken – trenduntypisch! – den Standort Stadt.

² Scully, Vincent: American Architecture and Urbanism, S. 164 ff., New York, 1969.

In der Konkurrenz um marktgängige Leitbilder dominiert heute immer noch das Einfamilienhaus, in der Regel außerhalb der Stadt gelegen. Die ‚milieufreundlichen‘ Stadtquartiere - wie ‚autofrei‘ in der holländischen Diktion genannt wird - generieren durchweg ein eigenständiges, positives Image. Darauf aufbauend bietet sich die Chance, Leben in der Stadt‘ gegenüber Suburbia oder der grünen Wiese auch in der Konkurrenz der ‚Lifestyle-Bilder‘ zu propagieren.

Zusammenfassend können wir feststellen, dass sich die autofreien/autoarmen Stadtquartiere in vieler Hinsicht als Baustein für die europäische Stadt des 21. Jahrhunderts eignen. Sie belegen eindrucksvoll eine Renaissance weicher Standortfaktoren, zu denen u. a. zählen: Urbanität, damit eng verknüpft eine ‚Kultur des Ortes‘ und deutlich spürbar die Chance, vielfältige soziale Beziehungen vor Ort aufbauen zu können.

Insbesondere am Beispiel der Projekte in Wien (Sargfabrik) und Tübingen wird sichtbar, dass individuelles Engagement für eine neue, unkonventionelle Qualität des Wohnens eine Revitalisierung der Strukturen und Erscheinungsformen der traditionellen Stadt bewerkstelligen kann.

Für die Zukunft der europäischen Stadt heißt dies, dass im Gegensatz zur Vergangenheit Stadt, Verkehr, Kultur und Natur nicht mehr voneinander getrennt entwickelt werden müssen. Die Zukunft der Stadt europäischen Typs wird sich vielmehr in der Fähigkeit beweisen, Komplexität in der Raumnutzung zu bewältigen und Kommunikation unter allen Beteiligten als Voraussetzung für Entwicklung zu kultivieren.

Angela Schneider-Sedlaczek¹

Städtebaulicher Wettbewerb EAW Köln-Nippes entschieden

Der von der Stadt Köln und der Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR ausgelobte zweiphasige städtebauliche Realisierungswettbewerb „Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk (EAW) in Köln-Nippes incl. Modellprojekt Autofreies Stadtquartier“ ist am 26.6.2000 entschieden worden. Nach 6 Jahren Vorarbeit hat das Modellprojekt „Autofreie Siedlung Köln“ nun endlich ein städtebauliches Konzept.

Vorgeschichte

Bereits 1994 wurde in Köln erstmals über mögliche autofreie Wohnprojekte diskutiert. Bei einer ersten Standortsuche hat das Stadtplanungsamt Köln insgesamt 18 potenzielle Flächen für autofreie Wohnbauvorhaben benannt. Nach interner Prüfung und gemeinsamer Diskussion mit dem „Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln“ (ASK) wurden aus den 18 Vorschlägen vier Standorte ausgewählt², für die 1997 eine standortspezifische Marktuntersuchung durchgeführt worden ist³. Mit über 2.500 ausgefüllten Fragebögen war die Beteiligung an der Umfrage überraschend hoch. Der mit Abstand gefragteste Standort war das EAW in Köln-Nippes.

Der Standort – eine ehemals als Eisenbahnausbesserungswerk genutzte 19 ha große Fläche – befindet sich linksrheinisch, citynah im nördlich der Kölner Innenstadt gelegenen Stadtteil Nippes. Das Gebiet wird im Westen von einer S-Bahn-Trasse, im Nordosten von der Kempener Straße (Hauptverkehrsstraße) und im Osten von der Eisenachstraße (Wohnstraße) begrenzt. In der näheren Umgebung sind vielfältige Einkaufs- und Dienstleistungsangebote, Kita, Grund- und weiterführende Schulen vorhanden. Der Haltepunkt von 2 S-Bahnlinien ist etwa 500 m entfernt, die Haltestellen von 3 Stadtbahn- und 4 Buslinien befinden sich in 350 – 700 m Entfernung. Das Gelände wurde Anfang 1999 von der Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR, Ewald Hohn Wohnungsbau und Roland Agne gekauft.

Der ASK hat im Herbst 1998 sein „Bild“ dieser künftigen Siedlung über ein städtebauliches Gutachten unseres Architekturbüros vorgestellt⁴. Das nun fixierte Ergebnis zeigt, dass zwar die Zielgröße der Siedlung von 400 – 500 Wohneinheiten auf 350 Wohneinheiten incl. 50 Einfamilienhäusern reduziert wurde, ansonsten jedoch viele der für den Arbeitskreis formulierten Anregungen, wie ihre Lage, die Umgebung, die wünschenswerten Anbindungen, die Ausbildung der Sied-



Städtebaulicher Entwurf aus dem Gutachten des ASK

¹ Angela Schneider-Sedlaczek ist freischaffende Architektin in Köln und war als Sprecherin des „Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln“ (ASK) Beraterin des Preisgerichtes.

Kontakt: Tel: 0221 / 257 033-6, e-mail: schneider-sedlaczek@netcologne.de

² Vgl. Rundbrief Nr. 3, S. 23 und Nr.4, S. 2 ff

³ Vgl. Rundbrief Nr. 10, S. 8 ff

⁴ Vgl. Rundbrief Nr. 5, S. 11 ff und Rundbrief Nr. 7, S. 15 ff

lungsränder und nachbarschaftliche Funktionen Eingang in das Wettbewerbsverfahren und die Entscheidungen gefunden haben.

Wettbewerbsergebnisse

Von der Jury sind sehr unterschiedliche Konzepte mit Preisen und Ankäufen gelobt worden: Von der hochverdichteten, städtisch geprägten Lösung über lichte, dennoch städtische Höfe bis hin zum nach Nippes importierten Freizeitpark wurden sehr verschiedene Ansätze als interessante Beiträge gewürdigt. Der Gedanke, eine dem Ort angemessene Lösung zu präferieren, führte schließlich zur Entscheidung für die Arbeiten der ersten beiden Preisträger – mit einem ausdrücklichen Hinweis des Preisgerichtes, die erstplazierte Arbeit zur Durchführung zu empfehlen.

Mit ihrer Konzeption für das Gesamtgelände konnten die beiden erstplazierten Arbeiten die Jury überzeugen. Auch aus Sicht des Arbeitskreises sind diese beiden Arbeiten die besten Beiträge der Preisträgergruppe – hier decken sich unsere Vorstellungen zur Entwicklung des Geländes mit denen des Preisgerichtes. Bei der Bewertung der Rangfolge hätte ich dem Preisgericht mehr Mut gewünscht – der „innovativere“ Beitrag ist mit dem zweiten Preis bewertet worden. Die Chance, mit diesem Modellprojekt städtebaulich neue Wege zu gehen, ist so nicht genutzt worden.

Dennoch wurde der erste Preis mit seiner gut durchdachten, soliden und robusten Hoflösung vom Arbeitskreis sehr begrüßt. Schon in der vereinsinternen Diskussion und verschiedenen Bewohnerplenen zu „Architektur und Städtebau der autofreien Siedlung“ zeichnete sich ein Interesse eher an bewährten als an innovativen Lösungsansätzen ab. Der erste Preis ermöglicht die Verwirklichung vieler vom ASK in seinen Grundsatzpapieren zu „Lebensqualität“ und „Verkehr“ formulierten Prinzipien. Letztendlich führten diese klar formulierten Wunschvorstellungen der InteressentInnen auch genau zu den im Gutachten dargestellten Lösungen – ein bisschen mehr Mut zum Beschreiten neuer Wege (nicht nur bei der Ausbildung des Mobilitätskonzeptes für eine autofreie Siedlung) könnten heute also auch die späteren BewohnerInnen der Autofreien Siedlung gebrauchen.

Die beiden erstplazierten Arbeiten stellen gute städtebauliche Lösungen für das Gesamtgelände und den autofreien Wohnbereich dar. Im Zuge des Wettbewerbsverfahrens wurde darüber hinaus eine Vielzahl städtebaulicher Einzellösungen aufgezeigt, die speziell unter dem Gesichtspunkt „Autofreie Siedlung“ entwickelt wurden, aber eben keine Perspektive für das Gesamtgelände darstellen konnten. Auf einige der erwähnenswerten Ideen möchte ich in der Folge aufmerksam machen – sie können sicherlich als bildhafte Beispiele die städtebauliche Diskussion zum autofreien/autoreduzierten Wohnen über die reine Anwendung „EAW-Nippes“ hinaus anregen.

Die beiden ersten Preise

Die Konzeption des ersten Preisträgers, des Architekturbüros Richard Waldmann und Barbara Rösner aus Erlangen, sieht die autofreie Siedlung in der vom ASK bevorzugten Lage zwischen Eisenachstraße im Osten und dem neuen Bürgerpark⁵ im Westen vor. Die Anbindung an die Kempener Straße erfolgt über die vom ASK entwickelte „Diagonale“. Richtung Wartburgplatz (bildet den südlichen Abschluss der Eisenachstraße) wird eine direkte Wegeverbindung eingerichtet. Die vom Arbeitskreis geforderte strikte Trennung von motorisierten Individualverkehr und Fuß- und Radverkehr ist konsequent umgesetzt.

Die Siedlung stellt sich dar als ein System von Hofanlagen, in die die von der Investorengemeinschaft gewünschten Einfamilienhäuser - erfreulicherweise verteilt - eingestreut sind. Die Zahl der autofreien Wohneinheiten ist zurzeit geringer als gewünscht. Das städtebauliche Prinzip lässt auf Grund der relati-

⁵ Im Auslobungstext vorgegeben war die Darstellung eines Bürgerparks in der Mitte des Planungsgebietes als Kommunikations- und Freizeitbereich.

ven Lichte Möglichkeiten der Nachverdichtung zu, um die vorgesehenen 305 Wohneinheiten bis auf 350 aufzustocken.

Die Siedlungsränder sind klar ausformuliert. Die Siedlung ist zum autogerechten Umfeld abgegrenzt und gleichzeitig in alle Richtungen offen. Zahlreiche kleine Platzanlagen bieten Gelegenheit zum Kommunizieren, Spielen und Werken. Die Mobilitätsstation ist sinnvoll am Siedlungsrand zwischen Misch- und Wohngebiet an der „Diagonalen“ angeordnet und mit einer Car-Sharing-Station verknüpft. Es entsteht eine Siedlung mit Gestaltungsfreiheiten für ein autofreies Wohnumfeld, die aber durch ihre Grundstruktur – Hofanlagen und dazwischen angeordnete Wege – die Option einer späteren autogerechten Nachrüstung in sich birgt.

Die Arbeit des zweitplatzierten Kölner Büros Haussmann und Müller zeichnet sich durch eine starke Konzentration einzelner Bauflächen in unterschiedlichen Bereichen des Geländes zugunsten eines Gewinns von Grünflächen aus. Die einzelnen Funktionsbereiche Gewerbe, Mischgebiet und Autofreies Wohnen grenzen sich sehr deutlich voneinander ab und werden über die eingefügten Grünzonen doch wieder miteinander verknüpft.



Zweiter Preisträger, Architekturbüro Haussmann und Müller, Köln



Erster Preisträger, Architekturbüro Waldmann und Rösner, Erlangen

Die Autofreie Siedlung liegt auch bei dieser Arbeit zwischen dem Bürgerpark im Westen und der Bebauung an der Eisenachstraße im Osten. Die Anbindungen an die Kempener Straße und den Wartburgplatz erfolgen direkt in die Siedlung. Eine übergeordnete Anbindung an den Bürgerpark erfolgt hier leider nicht. Direkt an den Nordrand der Autofreien Siedlung schließt sich ein Grünbereich an, über den von der Kempener Straße Richtung Wagenrichthalle⁶/Geländemitte und Park gelenkt wird.

Die Siedlung selber besteht aus ineinanderfließenden, hofartigen Räumen, die beispielhaft zeigen, wie die Auflösung von Vorne und Hinten / Privat und Öffentlich sinnvoll ausgeformt werden kann. Diese spezifische Möglichkeit des Umgangs mit Außenräumen stellt eine Besonderheit der Autofreien Siedlung dar und damit eine neue Chance für bauliche Nachbarschaften. Durch den Wegfall der Emissionen und Gefährdungen durch den Autoverkehr vor der Haustür ergibt sich hier die eigentliche Chance innovativen Städtebaus – eine Chance, die wahrzunehmen die Zeit vielleicht noch nicht reif ist... .

Wasserhöfe, Grüne Höfe, Steinhöfe u.ä. bilden im Entwurf des zweiten Preisträgers eigene Identitäten – jedes

⁶ Die denkmalgeschützte Wagenrichthalle befindet sich im nordwestlichen Teil des Plangebietes. Sie wird momentan und auch künftig durch gewerbliche und soziale Betriebe genutzt.

Gebäude ist durch das Prinzip der fließend ineinander übergehenden Räume zwei dieser Identitäten zuzurechnen. Geschosswohnungen, gestapelte Reihenhäuser und Einfamilienhäuser bewirken mit unterschiedlichen Höhen und Fassadenausbildungen ein lebhaftes Siedlungsbild und ermöglichen verschiedenartige Nachbarschaften.

Eine Mobilitätsstation ist in dieses Konzept bisher nicht integriert, Car-Sharing und Taxivorfahrt aber vorgesehen. Die Anzahl der gewünschten autofreien Wohneinheiten ist auch in dieser Arbeit noch nicht erreicht. Auf Grunde der schon jetzt vorhandenen Dichte würde eine Erhöhung der Wohnungsanzahl zu Veränderungen führen.

Da die nachfolgenden prämierten Arbeiten, die Preise 3 bis 5 sowie 4 Ankäufe nur teilweise innovative Ansätze für autofreie Wohnprojekte aufweisen, gehe ich in der Folge eher auf einige nicht prämierte Arbeiten ein, die unter diesem Gesichtspunkt interessanter erscheinen.

Städtebauliche Lösungen für ein autofreies Wohnumfeld

Einerseits sind spezifisch autofreie Planungsansätze, andererseits neue Ideen für den Umgang mit einzelnen Bereichen, der Ausbildung von Rändern zur Nachbarschaft, der Siedlungsanordnung auf dem Gelände des EAW o.ä. entstanden. Ich möchte auf einzelne interessante Ideen und Lösungsvorschläge hinweisen, indem ich – ohne jeweils die gesamte Arbeit erläutern oder bewerten zu wollen – diese aus dem Kontext herausgelöst darstelle.

Im Vorfeld des Wettbewerbes hat sich die „Planungsgemeinschaft Autofreie Siedlung Köln“ als Arbeitsgruppe des ASK intensiv Gedanken gemacht über eine spezifisch autofreie Siedlungsform, über typische städtebauliche Ansätze und innovative Möglichkeiten⁷. Über diese Ideen hinaus haben meiner Meinung nach vor allem vier Wettbewerbsarbeiten – ungeachtet ihrer Bewertung im Wettbewerb – Anregungen für die allgemeine Diskussion über autofreie Siedlungsformen gegeben.

Ähnlich wie im zweitplatzierten Entwurf der Architekten Hausmann und Müller entwickelten die Kölner Architekten Fischer + Fischer ineinanderfließende, hofartige Räume, welche mit der Auflösung von Vorne und Hinten / Privat und Öffentlich eine spezifisch autofreie städtebauliche Gebäudeanordnung darstellen. Die Höfe bilden durch individuelle Ausformungen der Außenraumgestaltung jeweils eigene, sich vernetzende Identitäten.

Die Arbeit von Hausmann und Müller setzt mitten zwischen die Geschosswohnungen gestapelte Reihenhäuser und Einfamilienhäuser. Die Arbeit von Fischer + Fischer bildet jeweils Gruppen gleichartiger Gebäude aus, die in den einzelnen Hofanlagen durchmischt werden. Während Hausmann und Müller eine gleichmäßige Anordnung der Höfe über die gesamte Autofreie Siedlung vorschlagen, ordnen Fischer + Fischer einen grünen Anger als Siedlungszentrum an. Hausmann und Müller setzen die oben beschriebene Auflösung von



Entwurf der Architekten Fischer + Fischer, Köln

Außen/Innen, Hinten/Vorne durch die Gleichmäßigkeit der Höfe konsequent durch, bei der Arbeit von Fischer + Fischer entstehen hingegen einerseits klare Abgrenzungen und andererseits fließende Übergänge. Beide Anordnungen verfügen über ihre spezifischen Reize – der Entwurf von Hausmann und

⁷ Vgl. Rundbrief Nr. 7

Müller mit einem kompakten Siedlungsgebilde ermöglicht großflächig zusammenhängende Grünzonen in der Nachbarschaft, der Entwurf von Fischer + Fischer integriert siedlungszugeordnete Grünbereiche in deren Mitte.

Das Kölner Büro Boris Enning agX Architekten mit Jens Rottland stellt für die autofreien Geschosswohnungen sehr kompakte räumliche Gebilde dar, die entlang einer Erschließungsachse aneinandergesetzt werden. Diese Achse geht intensiv auf die Bedürfnisse von Bewohnern ein, die sich zu Fuß, per Fahrrad, Dreirad oder Roller bewegen und diese Verkehrsmittel sicher und nah am Ziel abstellen wollen. Auch in dieser Arbeit werden Hofanlagen gebildet, die aber klar begrenzt und sehr stark verdichtet werden. Zwischen den einzelnen Höfen, in den offenen Erdgeschosszonen unter den Wohngebäuden entstehen Räume mit Abstellmöglichkeiten für Bewohner- und Besucherfahräder. Hier kann auch einmal ein Rad repariert, das Geschehen in den benachbarten Höfen beobachtet oder wettergeschützt ein Schwätzchen gehalten werden. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil der dargestellten Gebäudeanordnung ist die Unmöglichkeit der Nachrüstung für den Autoverkehr. Rot- und Blaulichtfahrzeuge fahren hier durch den Grünbereich zwischen den einzelnen Hofreihen – die Dichte und Kompaktheit der Siedlung lässt keine Umrüstung auf autogerechte Straßenquerschnitte zu.

Leider nicht konsequent ausgeformt ist die spannende Idee des Düsseldorfer Büros BLUM. Architekten, unterschiedlichen Funktionen – Gewerbe-, Mischnutzung, autogerechtes und autofreies Wohnen – und andersgeartete Gebäudekonstellationen einer übergeordneten Struktur zuzuordnen. Gebäudeabstand, Gebäudetiefe und Gebäudeanordnung variieren und könnten in konsequenter Handhabung eindeutige Hinweise für Bewohner und Besucher geben. Interessant ist hier, dass im Bereich der autofreien Siedlung der Wechsel von Straßen- und Grünbereichen zwischen den versetzt und dicht angeordneten Gebäudezeilen ein spezifisch autofreies, ungeordnetes Wegemuster bilden kann.

Alternative Ansätze für das EAW

In den folgenden Beiträgen sind einzelne Bereiche des EAW-Geländes unter Autofrei-Kriterien besonders interessant ausgeformt worden:

Die Arbeit von Prof. H. PA Haunschild, Köln, die mit einem Ankauf bewertet wurde, stellt den Siedlungseingang im Bereich des Worringer Bahnhofes (an der Kempener Straße) als Veedelsplatz dar. Hier sind die Mobilitätszentrale, Läden und ähnliche übergeordnete Funktionen angeordnet. Es bildet sich ein echter Knoten, der zwischen Kempener Straße, dem Mischgebiet im Norden, der Wagenrichthalle im Westen, dem Bürgerpark im Südwesten und der südlich angrenzenden autofreien Siedlung vermitteln kann.

Der Beitrag von Nebel Pössl Architekten, Köln, ordnet den Bürgerpark – entgegen fast allen anderen Arbeiten - im Zentrum des EAW an. So entsteht für die autofreie Siedlung eine hervorragende westliche Kante. Diese wollen die Architekten besonders nutzen, indem sie die Anordnung bestimmter Wohnungstypen an dieser Kante vorschlagen. Entsprechend der erwarteten Lebensumstände der Bewohner liegen im Westen die kleinen und mittelgroßen Wohnungen für Berufstätige, die ihre Wohnung hauptsächlich bei Abendsonne genießen können. Sied-



Entwurf von Prof. H. PA Haunschild, Köln



Entwurf von Nebel Pössl Architekten, Köln

lungintern sind für Familien mit Kindern gestapelte Reihenhäuser mit Südgärten oder Dachterrassen bzw. Passivhäuser angeordnet – ein sicherlich diskussionsanregender Beitrag.

Letztlich sei noch die Arbeit des Kölner Architekten Jörg Lieber erwähnt, die Lösungsvorschläge für eine optimierte Anbindung der Siedlung an die beiden S-Bahn-Haltepunkte im Norden und Süden aufzeigt. Die heute unter dem Gesichtspunkt eines sozial kontrollierten, angstfreien Zugangs eher unterbelichteten Stationen können durch die gezeigten Maßnahmen einerseits sicherer ausgebildet (zweiter Zugang), andererseits aber auch näher an die neuen Fahrgäste herangeführt werden.

Fazit und Ausblick

Auf Grund einer sehr kurzen Ankündigungszeit für den Wettbewerb haben für einen so innovativen, offenen Wettbewerb mit insgesamt 78 Beiträgen eher wenige Büros teilgenommen. Erschwerend kam hinzu, dass der Eigentümer und Mitauslober – die Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR – eine weitere Beauftragung der Preisträger nicht zugesagt hat. So verwundert es auch nicht, dass viele der spezifisch autofreien Detailvorschläge von Architekturbüros stammen, die kurzfristig vom Arbeitskreis auf den Wettbewerb aufmerksam gemacht und um Teilnahme gebeten worden sind; u. a. auch das Büro des ersten Preisträgers.

Ob eine größere Anzahl von TeilnehmerInnen mehr innovative Impulse in die Diskussion gebracht hätte, bleibt offen. Richtig begeistert hat das Ergebnis mit seinen eher wenigen wirklich neuen und interessanten Ansätzen nicht. Hier erhoffen wir uns von der bundesweiten Diskussion über städtebauliche Lösungen für autofreie/autoreduzierte Stadtquartiere noch einige spannende Ergänzungen.

Das Büro Waldmann und Rösner hat inzwischen eine Überarbeitung des ersten Preises vorgestellt. Als nächstes ist nun das Stadtplanungsamt Köln gefordert, auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse das Bebauungsplanverfahren vorzubereiten und einzuleiten. Aufgabe des Arbeitskreises wird es sein, weiterhin den Kontakt mit dem Eigentümer der Fläche zu suchen und eigene Realisierungsmodelle zu entwickeln. Mit dem Baubeginn selbst ist frühestens in 2002 zu rechnen.

Jan Scheurer¹

Wohnen und die Mobilitätsauswirkungen von Lebensstilen

Wie wirkungsvoll sind Programme zum autofreien und autoreduzierten Wohnungsbau?

Einleitung

Wohnungsbauvorhaben mit ökologischen Elementen weisen eine Praxisgeschichte von mehreren Jahrzehnten auf; gemeinschaftsorientierte Siedlungsprojekte im städtischen Umfeld lassen sich sogar nahezu hundert Jahre zurückverfolgen. Gemeinsam bestimmen diese Traditionen maßgeblich unsere Visionen von der nachhaltigen Stadt der Zukunft und haben als solche Eingang in die Planungs- und Verwaltungspraxis in Deutschland und anderen europäischen Ländern gefunden. Energie- und ressourcensparende Bauweisen werden inzwischen in den meisten Baugesetzbüchern verpflichtend gefordert, und der funktionsgetrennte Städtebau der Nachkriegszeit macht sukzessive Platz für eine behutsame räumliche Mischung städtischer Lebenswirklichkeiten, verbunden mit der Hoffnung, dadurch soziale Konflikte zu entschärfen und die Teilhabe an gesellschaftlichen Chancen für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern.

Das Interesse an den individuellen Lebensstilen der Bewohner solcher Siedlungen, und deren Einfluss auf Ressourcenverbrauch und soziale Kohärenz einer nachbarschaftlichen Gemeinschaft, ist hingegen ein eher neues Phänomen. Dabei übertrifft etwa der Energieverbrauch vieler Stadtbewohner im Verkehr inzwischen regelmäßig den innerhalb der eigenen vier Wände, insbesondere wenn letztere einem zeitgemäßen Niedrigenergiestandard entsprechen. Zudem stellt sich über das reine Vorhandensein neuer Nutzungsgemischter Stadtbezirke hinaus die Frage, inwieweit die damit verbundenen Vorteile auch tatsächlich in Anspruch genommen werden und von wem. In diesem Zusammenhang ist es nur konsequent, wenn in zahlreichen europäischen Städten gegenwärtig Modelle zum autofreien Wohnen diskutiert und umgesetzt werden. Sie verfolgen nicht nur das Ziel ein besonderes Wohnraumangebot für Lebensstile mit bereits jetzt geringer Automobilität zu schaffen, sondern gleichermaßen stärker autogeprägte Lebensstile mit Hilfe eines funktionalen Umfeldes zu beeinflussen, das Anreize zur Pkw-Nutzung zugunsten von Fußläufigkeit und der bequemen Erschließung für Fahrrad und ÖPNV abbaut.

Im Rahmen der hier vorgestellten Dissertation² wurde versucht, durch eine Mobilitätsbefragung in neun ausgewählten ökologischen und autoreduzierten Wohnsiedlungen in verschiedenen europäischen Ländern erste Erkenntnisse über die Verkehrswirksamkeit der Lebensstile von Bewohnern solcher Projekte zu gewinnen. Dabei führte die Herangehensweise von der Evaluation mehrerer ökologischer Wohnsiedlungen ohne besondere Mobilitätskonzepte im Großraum Kopenhagen über den Besuch autoreduzierter Projekte in Hamburg, Amsterdam, Edinburgh und Wien bis hin zur Beschäftigung mit der Entwicklung eines kompletten nachhaltigen Stadtteils in Freiburg-Vauban, und bezieht bewusst eine Reihe verschiedenartiger Modelle zu Stadtökologie und Mobilitätsmanagement mit ein.

Wo lebt es sich am nachhaltigsten – auf dem Land oder in der Stadt?

Die erste vergleichende Fragestellung wird an Hand von Kopenhagener Beispielen erörtert. Sie betrifft die räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen ökologisch orientierten Lebens in einer semi-autarken Dorfgemeinschaft am Rand der Metropolregion, und in einem ebenfalls bewohnerinitiierten

¹ Jan Scheurer ist Doktorand am Institute for Sustainability and Technology Policy (ISTP), Murdoch University, Perth WA 6150, Australien. Kontakt: j.scheurer@central.murdoch.edu.au

² Detaillierte Informationen sind der Website des Projektes zu entnehmen:

<http://www.wistp.murdoch.edu.au/research/carfree.html>

Der Schlussbericht der Arbeit ist voraussichtlich ab Mitte 2001 über das ISTP erhältlich.

innerstädtischen Projekt. Die Landkommune Torup befindet sich ca. 70 km außerhalb des Kopenhagener Stadtzentrums unmittelbar an einem Regionalbahn-Haltepunkt und umfasste zum Zeitpunkt der Befragung (1997) etwa 45 Haushalte. Das mit 17 Wohnungen kleinere Projekt Bo90 befindet sich im dichtbebauten, gemischten Stadtteil Nørrebro, in etwa 2 km Entfernung zur Innenstadt. Beide Bewohnergruppen bekennen sich deutlich zu der Wichtigkeit autoreduzierter Lebensstile und nähräumlicher Verflechtungen im Sinne des nachhaltigen Wohnens – aber ihre Mobilitätsprofile weisen extreme Unterschiede auf:

- Obgleich die Bewohner der Landgemeinde Torup durchschnittlich 40% weniger Wege im Jahr unternehmen als die Bewohner der städtischen Wohnanlage Bo90 (578 gegenüber 973 Wege pro Person und Jahr, s. Abb. 1), legen sie im Durchschnitt mehr als dreimal so viele Kilometer innerhalb der Region Kopenhagen zurück (12.336 km pro Person und Jahr gegenüber 3.853 km). Entsprechend liegt die durchschnittliche Wegelänge der Landbewohner mehr als fünfmal über dem Wert von den Bewohnern von Bo90 (22,0 km gegenüber 4,0 km).
- Die Stadtbewohner von Bo90 benutzen für einen mehr als doppelt so hohen Anteil ihrer Wege das Fahrrad oder gehen zu Fuß (85% gegenüber 38%, s. Abb. 1), sie fahren aber nur etwa halb so häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln (120 zu 249 Fahrten pro Person und Jahr) wie die Landbewohner von Torup.
- Der Autoverkehrsanteil an den Wegen liegt in Torup bei 19% und in Bo90 bei nur 3% (s. Abb. 1), in Torup gibt es ein Privatfahrzeug pro 5,1 Bewohnern, in Bo90 kommt ein Fahrzeug auf 17,9 Bewohner. Diese Werte sind – auch für Kopenhagener Verhältnisse – deutlich unterdurchschnittlich.
- In Torup wohnen 65% autofreie Haushalte, in Bo90 leben 89% der Haushalte ohne eigenes Auto (s. Abb. 2).

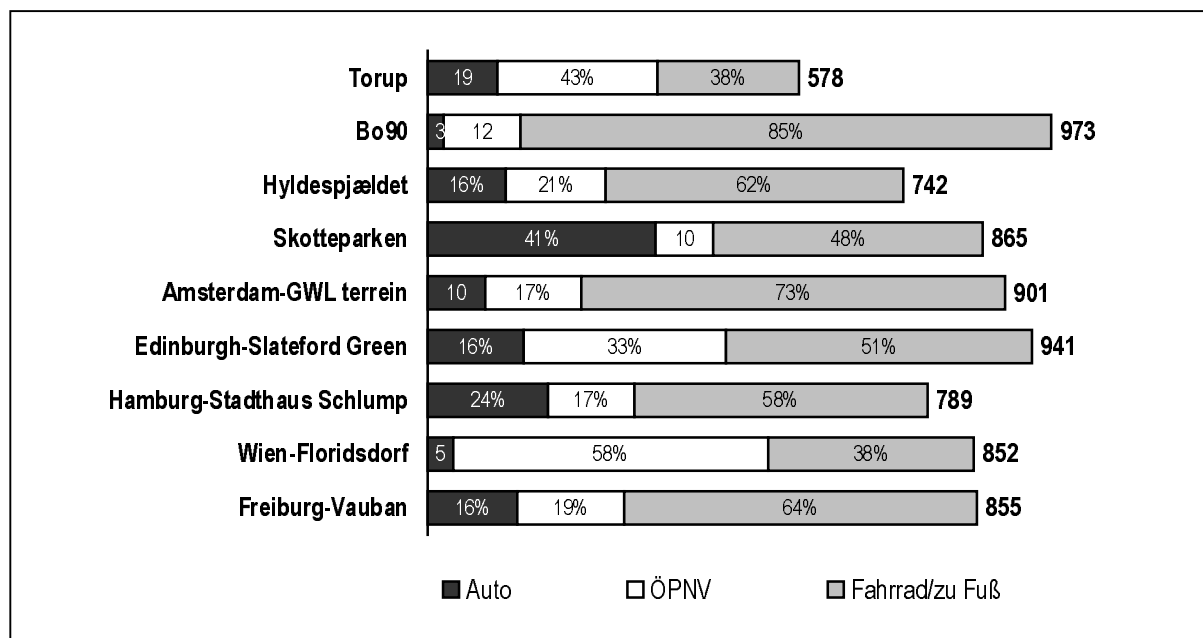


Abb. 1: Modal Split und Anzahl der Wege pro Bewohner und Jahr

Ein durch eine Wohngruppe ehrgeizig verfolgter ökologischer Lebensstil, verbunden mit einer Ansiedlung an einem mit angemessenem Standard betriebenen Schienenverkehr, kann durchaus respektable Ergebnisse mit Hinblick auf Verkehrsmittelwahl und Reduzierung des Pkw-Bestandes gegenüber dem Status Quo hervorbringen. Es ist jedoch gleichsam offensichtlich, dass unter den gegebenen räumlichen Strukturen eine weniger entfernungsintensive Lebensweise in außerstädtischen Lagen auf erhebliche Schwierigkeiten stößt, selbst wenn kollektive Anstrengungen unternommen werden, die Notwendigkeit

zum Verlassen der Siedlung zu minimieren. Hierin ist ein städtischer Lebensstil mit seinen vielfältigen Angeboten und Zielen im unmittelbaren Wohnumfeld dem Modell Torup deutlich überlegen.

Ökologischer Umbau durch BewohnerInnen und geplante Nachhaltigkeit

Der nächste Vergleich von Wohnquartieren und Lebensstilen bezieht sich auf den Gegensatz zwischen ökologischer Modernisierung in Selbsthilfe und einem ‚von oben‘ geplanten nachhaltigen Stadtteil. Dabei ist die Rolle der Nutzer von entscheidender Bedeutung: In unserer ersten Fallstudie (Hylde-spjældet mit 380 Wohneinheiten) war es die Bewohnerschaft, die durch eine Vielzahl von Initiativen und Aktivitäten die Gestaltung ihres Lebensumfeldes selbst in die Hand nahm. Im zweiten Beispiel (Skotteparken mit 100 Wohneinheiten) wurden die Wohnungen, die von vornherein nach ressourcensparenden Kriterien entworfen worden waren, nach einer kommunalen Warteliste vergeben. Sowohl Hylde-spjældet als auch Skotteparken befinden sich in Kopenhagens Vororten, jeweils ca. 15 km von der Innenstadt und etwa 2,5 km vom nächstgelegenen Stadtteilzentrum und S-Bahnhof entfernt. Es bestehen in beiden Fällen mäßige Busverbindungen sowie ein gut ausgebautes Fahrradwegenetz. Das Stellplatzangebot bewegt sich in der Größenordnung 1,0 pro Wohneinheit, wobei das Parken in Skotteparken haustürrnah in die verkehrsberuhigten Wohnstraßen integriert ist, während es in Hylde-spjældet am Rande des ansonsten räumlich kfz-freien Quartiers angeordnet ist.

Trotz vieler Ähnlichkeiten ergaben sich deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten:

- Sowohl der Autobesitz als auch die Autonutzung (nach Wegen) liegen in Skotteparken jeweils etwa zweieinhalb mal so hoch wie in Hylde-spjældet. In Skotteparken kommt ein Privatfahrzeug auf 4,0 Bewohner – was etwa im Trend der Kopenhagener Vororte liegt – in Hylde-spjældet kommt ein Fahrzeug auf 10,1 Bewohner. In Skotteparken werden 41% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt, in Hylde-spjældet dagegen nur 16% (s. Abb. 1).
- Hylde-spjældets Bewohner nutzen den öffentlichen Verkehr für durchschnittlich 155 Fahrten im Jahr, Skotteparkens Bewohner lediglich für 90, trotz etwa gleichwertiger Angebotsqualität.
- Skotteparkens Bewohner legen um die Hälfte mehr Kilometer in der Region Kopenhagen zurück (7.023 km gegenüber 4.616 km), und ihre durchschnittliche Wegelänge liegt um ein Drittel über der Hylde-spjældets (8,2 km gegenüber 6,3 km).
- In Skotteparken wohnen 50% autofreie Haushalte, in Hylde-spjældet besitzen 78% der Haushalte kein Auto.

Die enorme Differenz im Verkehrsverhalten dieser beiden Wohnsiedlungen überrascht. Es wäre spekulativ, sie in eindeutige Kausalbeziehungen zu fassen. Die existierenden sozialen Unterschiede beziehen sich zum einen auf die Entstehungszeiträume der Siedlungen – Hylde-spjældet wurde 1975 bezogen, Skotteparken 1992 – und das korrespondierende Stadium der Konsolidierung einer nachbarlichen Gemeinschaft, die in Hylde-spjældet deutlich weiter fortgeschritten ist als in Skotteparken. Zum anderen hat sich eben durch diese besondere Qualität des Zusammenlebens in Hylde-spjældet auch spürbar die Bereitschaft erhöht, das Wohnen im Quartier zu einer längerfristigen Lebensperspektive zu machen – die Fluktuationsrate sank von etwa 40% pro Jahr in den 80er Jahren auf 22% in 1997. In Skotteparken lag sie zum selben Zeitpunkt bei 37%.

Ein weiterer Aspekt, der Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben könnte, ist die Anordnung der Stellplätze. Während die Trennung der Verkehrsarten, wie sie noch den Städtebau von Hylde-spjældet prägte, in den 90er Jahren nicht mehr zum herrschenden Paradigma gehört, so vermag ein kfz-freies Wohnumfeld doch einen Sinn vom Leben ohne Auto zu vermitteln, der in den verkehrsberuhigten Bereichen von Skotteparken nicht aufkommt. Die Nebenfunktion des Pkw als Statussymbol verliert an Wirkung, wenn die Fahrzeuge gar nicht sichtbar sind.

Autoreduzierte Wohnprojekte nach Einzug - halten die Versprechen?

Die unerwarteten Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten in den dänischen Fallstudiengebieten gaben Anlass, in einer zweiten Stufe des Forschungsprojekts einen genaueren Blick auf gebaute Beispiele von Wohnsiedlungen zu werfen, in denen Mobilitätsmanagement einen integralen Bestandteil des Gesamtkonzepts ausmacht. Hierbei lag es nahe, sich mit einer Auswahl autofreier und autoreduzierter Projekte zu beschäftigen, die während der letzten Jahre in mehreren europäischen Städten entstanden sind. Analog zum dänischen Teil der Studie, repräsentieren auch diese unterschiedliche städtebauliche und wohnungspolitische Philosophien sowie verschiedenartige Ansätze, den Autobesitz und die Autonutzung zu behandeln.

- Die Beispiele in Wien (Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf), Amsterdam (GWL-terrein) und Edinburgh (Slateford Green) sind im Wesentlichen auf die Initiative der jeweiligen Stadt- und Stadtteilverwaltungen zurückzuführen, die gemeinsam mit interessierten Bauträgern ein Demonstrationsprojekt für autoreduziertes Wohnen realisieren wollten. In Hamburg (Stadthaus Schlump) ging diese Initiative von den Investoren selbst aus, die mit einem innovativen Konzept zum Mobilitätsmanagement einen städtischen Wettbewerb für sich entschieden.
- In Amsterdam (600 Wohneinheiten, voll belegt zur Zeit der Umfrage im Sep./Okt. 2000) und Wien (240 WE zu 90% belegt) geschah die Planung unter maßgeblicher Einbeziehung der späteren Bewohner, in Edinburgh (120 WE zu 75% belegt) und Hamburg (45 WE voll belegt) unterblieb eine solche Partizipation weitgehend.
- In Amsterdam und Edinburgh gibt es eine Mischung aus geförderten Mietwohnungen, Eigentumswohnungen und Genossenschaftswohnungen (Edinburgh), in Wien und Hamburg handelt es sich um reine Mietobjekte – gefördert in Wien, freifinanziert in Hamburg.
- Lediglich in Wien gibt es eine vertragliche Bindung der Bewohner zur Autofreiheit. In Amsterdam ist das Parken von Fahrzeugen in der Nähe des GWL-terrein einer Anwohnerparkregelung unterworfen, die den Bewohnern der Siedlung nicht zugänglich ist. In Edinburgh und Hamburg wurde die Anzahl der Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken reduziert, ansonsten gibt es keine Beschränkungen des Autobesitzes. Die Stellplatzsituation im Straßenraum der Umgebung ist in beiden Fällen angespannt, aber weitgehend unbewirtschaftet.
- In allen vier Fallstudiengebieten stehen CarSharing-Fahrzeuge auf dem Grundstück zur Verfügung, in Hamburg durch den Vermieter selbst betrieben. Besondere Anreize zu ihrer Nutzung gibt es allerdings nur in Hamburg und Wien. In Hamburg können die Bewohner des Stadthaus Schlump außerdem stark verbilligte Monatskarten für den ÖPNV erhalten.
- In Hamburg sind Wohn- und Gewerbenutzungen kleinteilig im selben Gebäude gemischt; beim Entwurf der Wohnungen spielte außerdem ihre Eignung für Heimarbeit eine besondere Rolle. Auch in Amsterdam wurden Gewerbeeinrichtungen integriert, die sich an eine gesamtstädtische Nutzergruppe richten. In Wien gibt es einige Dienstleistungseinrichtungen für den Nahbedarf, in Edinburgh fehlen gewerbliche Nutzungen ganz.

Die im Folgenden vorgestellten Ergebnisse der Mobilitätsbefragung in diesen Fallstudien erheben zwar durchaus einen Anspruch auf Vergleichbarkeit, müssen jedoch auch vor dem Hintergrund der besonderen räumlichen und verkehrlichen Situation in jeder der vier Städte betrachtet werden.

- So handelt es sich bei Edinburgh und Wien um Metropolen mit relativ schwachen regionalen Verflechtungen und stark dominierenden Stadtzentren in Hinblick auf Arbeitsplatzangebot, Einzelhandel und kulturelle Einrichtungen. Amsterdam hingegen ist Bestandteil eines hochgradig interdependenten, polyzentrischen Agglomerationsraums, der Randstad Holland. Das historische Zentrum stimmt dort nicht mit den geografischen Schwerpunkten von Arbeitsstätten überein. Hamburg und Freiburg (s. u.) nehmen nach beiden Kriterien eine mittlere Position ein.

- In Amsterdam nimmt das Fahrrad traditionell eine sehr hohe Bedeutung ein, während es in Edinburgh eher marginal genutzt wird. Für Wien ist die hervorragende Qualität des öffentlichen Verkehrs hervorzuheben.
- Die Fallstudien in Hamburg, Amsterdam und Edinburgh befinden sich in jeweils etwa 3 km Entfernung zum Stadtzentrum, in Wien sind es 9 km.

Die Verschiedenartigkeit der verfolgten Ansätze schlägt sich deutlich im Mobilitätsverhalten der Bewohner nieder.

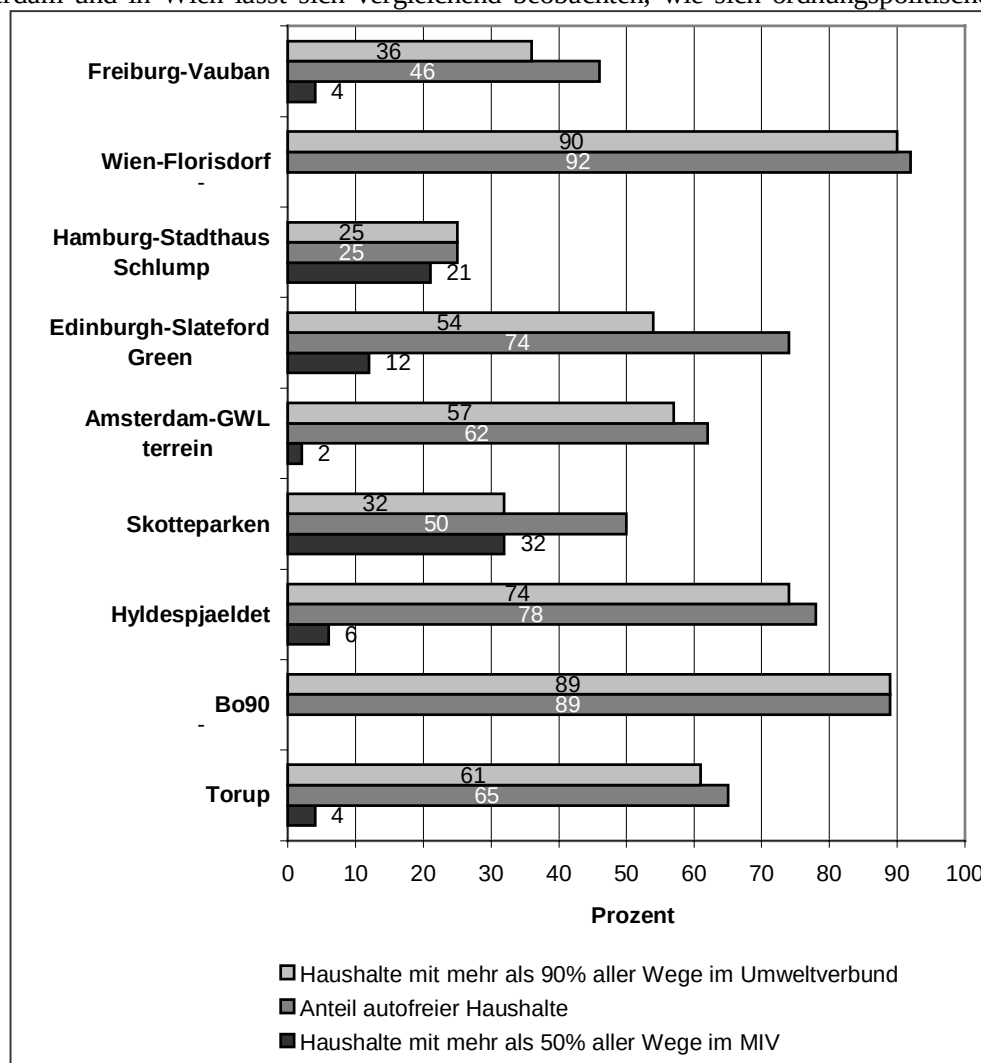
- Der Anteil autofreier Haushalte beträgt in Wien 92%, in Edinburgh 74%, in Amsterdam 62% und in Hamburg 25% (s. Abb. 2). Umgekehrt proportional verhält sich die Anzahl der privaten Pkw in Hamburg bei (landesweit überdurchschnittlichen) 1 Pkw pro 2,0 Bewohnern, in Amsterdam bei 1 pro 5,8, in Edinburgh bei 1 pro 8,8 und in Wien bei 1 pro 27,8 Bewohnern. Dabei ist festzuhalten, dass mit Einzug in die Siedlung die Zahl der Autos in allen vier Fallstudien bei den Befragten zurückgegangen ist. In Amsterdam und Hamburg werden die vorhandenen Autos zudem nur relativ selten genutzt, was zu einem geringeren Anteil an Autowegen führt (vgl. Abb. 1), als der Pkw-Bestand das normalerweise erwarten ließe.
- Der Anteil der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege liegt in Amsterdam mit 73% fast doppelt so hoch wie in Wien (38%), dazwischen liegen Hamburg mit 58% und Edinburgh mit 51% (s. Abb. 1). Der ÖPNV wird in Wien mit 490 jährlichen Fahrten pro Person mehr als dreimal so oft und in Edinburgh mit 315 mehr als doppelt so oft benutzt wie in Amsterdam (149) und Hamburg (134).
- Die durchschnittliche Wegelänge liegt in Edinburgh bei 4,3 km und in Wien bei 7,8 km, in beiden Fällen etwa entsprechend der Entfernung der jeweiligen Untersuchungsgebiete zum Stadtzentrum. In Amsterdam (9,9 km) ist vor allem die hohe durchschnittliche Länge der Arbeits- und Ausbildungswege auffällig, von denen 19% Ziele in mehr als 25 km Entfernung haben. In Hamburg (11,6 km) schlägt das Phänomen der Heimarbeit deutlich zu Buche: obwohl alle befragten Haushalte erwerbstätig sind, werden pro Bewohner und Woche nur 5,5 Wege zu Arbeits- und Ausbildungszwecken vorgenommen – in Edinburgh sind es 7,6 Wege, in Amsterdam 8,1 Wege und in Wien 9,2 Wege, bei teilweise bedeutend niedrigerer Erwerbstätigkeitsquote.
- Die gesamte jährliche Verkehrsleistung pro Person innerhalb der jeweiligen Metropolregionen liegt in Hamburg (8.958 km) und in Amsterdam (8.842 km) mehr als doppelt so hoch wie in Edinburgh (4.033 km); neben der größeren Ausdehnung der jeweiligen Aktionsräume in den ersteren Regionen liegt dies vor allem im Berufs-/Ausbildungsverkehr und im Freizeitverkehr begründet. Wien nimmt mit 6.609 km eine mittlere Stellung ein; hier wirkt sich die etwas periphere Lage des Untersuchungsgebiets aus, die einen vergleichsweise hohen Anteil von 41% aller Wege über eine Entfernung von 6 km hinausreichen lässt.

Die Erfahrungen aus diesen vier Befragungen zeigen zunächst, dass im Bereich des autofreien und auto-reduzierten Wohnens vieles davon abhängt, am 'richtigen Ort das richtige Konzept' zu entwickeln; es gibt keine Patentlösungen. Dies kann auch als ein Plädoyer für die möglichst weitgreifende Einbeziehung der Bewohner in den Planungsprozess und nicht zuletzt in Entscheidungen über mobilitätsrelevante Maßnahmen verstanden werden. Es ist wahrscheinlich kein Zufall, dass die Projekte in Hamburg und Edinburgh, in denen Partizipation keine große Rolle spielte und spielt, den höchsten Anteil an Lebensstilen aufweisen, die mit dem Ziel autoreduzierten Wohnens eigentlich nicht zu vereinbaren sind (vgl. Abb. 2). Dabei kommt Slateford Green noch entgegen, dass sich das Wohnangebot im Wesentlichen an Zielgruppen richtet, deren Autobesitz typischerweise eher niedrig ist und deren Aktionsräume sich auf den Nahbereich (zu Fuß) und das Stadtzentrum (per ÖPNV) konzentrieren. Im Stadthaus Schlump ist beides nicht der Fall. Einerseits haben wir es hier mit einer wohlhabenden Bewohnerschaft zu tun mit typischerweise überdurchschnittlichem Pkw-Besitz sowie der Bereitschaft und den Ressourcen, daran festzuhalten, auch wenn die Fahrzeuge nur sporadisch genutzt werden. Andererseits weisen die Aktivitäts-

tenmuster der Bewohner, von den durchweg zu Fuß in der unmittelbaren Umgebung erledigten Versorgungswegen einmal abgesehen, ein Ausmaß an räumlicher Dispersion und zeitlicher Unregelmäßigkeit auf, dass für sie Angebote wie verbilligte ÖPNV-Zeitkarten und CarSharing in seiner projekteigenen Organisationsform nur bedingt nutzbar sind. Für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement sind dies sicher nicht die zuträglichsten Bedingungen – doch ließen sich in einem offenen, siedlungsinternen Dialog mit dem Ziel, die Mobilitätsangebote genauer auf die tatsächlichen Bedürfnisse der Nutzer abzustimmen, auch im Stadthaus Schlump noch entscheidende Verbesserungen erreichen.

Abb. 2: Anteil der autofreien Haushalte, autodominierten und autofreien Lebensstilen

In Amsterdam und in Wien lässt sich vergleichend beobachten, wie sich ordnungspolitische und ver-



tragsrechtliche Ansätze der Autofreiheit jeweils in tatsächliches Mobilitätsverhalten übersetzen. Beide Projekte erreichen nicht ganz das Ausmaß erwarteten Nichtautobesitzes (das wären 80% der Haushalte in Amsterdam und 100% in Wien). In der Praxis existieren bei beiden Ansätzen durchaus eine Reihe Schlupflöcher, vom Aufbewahren des Fahrzeugs außerhalb der Siedlung über informelles Autoteilen und die Privatnutzung von Firmenfahrzeugen bis hin zur offenen Subversion der Reglementierungen. Der äußerst geringe Autoverkehrsanteil in Amsterdam und die wenig intensive Nutzung der vorhandenen Pkw könnten allerdings darauf hinweisen, dass sich der erschwerte Zugang zum Auto aufgrund des fehlenden Parkraums in der näheren Umgebung des GWL-terrein tatsächlich in der Verkehrsmittelwahl niederschlägt.

Freiburg-Vauban und die Zusammenführung nachhaltiger Erkenntnisstände

Unsere letzte Fallstudie – die Entwicklung des Stadtteils Vauban für 5.000 Menschen – ist das ehrgeizige Vorhaben, durch eine intensive Bewohnerbeteiligung erfolgversprechende Modelle für ressourcensparendes Bauen, Nachbarschaftsentwicklung und Mobilitätsmanagement zu verwirklichen. Durch ein umfassendes Vertragswerk³, das vor allem die explizite Trennung von Wohnungsbau- und Stellplatzkosten regelt, richtet sich der Stadtteil sowohl an autobesitzende wie an autofreie Haushalte; letztere werden über eine Selbstverpflichtung zum Nichtautobesitz vom Erwerb eines Stellplatzes befreit. Konsequenterweise befinden sich die Stellplätze abseits der Wohnungen in einer Quartiersgarage am Rand des Stadtteils; der eigentliche Wohnbereich darf nur zum Be- und Entladen sowie in Notfällen von Kraftfahrzeugen befahren werden.

Innerhalb des von uns untersuchten Teils, der etwa 240 Wohnungen umfasst, gibt es 46% autofreie und 54% autobesitzende Haushalte. Mit Einzug der Bewohner sank deren Autobesitz recht deutlich von 1 Fahrzeug pro 4,0 Personen auf 1 pro 5,4. Insgesamt werden viermal so viele Wege (64%) zu Fuß oder per Fahrrad zurückgelegt wie mit dem Auto, der dritthöchste Anteil aller Fallstudien nach Bo90 und Amsterdam. Der ÖPNV, dem eher mäßigen Angebot zum Trotz, bringt es auf 166 Fahrten pro Person und Jahr, mehr als in Amsterdam und Hamburg. Die jährliche Verkehrsleistung innerhalb der Region (6.586 km) und die durchschnittliche Wegelänge (7,8 km) liegen ganz ähnlich wie in Wien-Floridsdorf, obwohl Freiburg mit 200.000 Einwohnern wesentlich kleiner ist. Hierin drückt sich ein signifikanter Anteil an Berufs- und Ausbildungsverkehr entlang des Rheinkorridors aus, sowie die Beliebtheit der südlichen Schwarzwaldregion für Erholungszwecke.

Vauban wirkt wie eine kostbare Sammlung steingewordener Lebensträume, und es fällt schwer sich vorzustellen, dass sich inmitten dieser kinderfreundlichen, kommunikativen und gestalterisch außerordentlich vielseitigen und einfallsreichen Nachbarschaft so etwas wie Unzufriedenheit breit machen könnte. Dennoch gab es bei einer klaren Mehrheit der Befragten in Vauban keine guten Noten für das Mobilitätskonzept des Stadtteils – eine ansehnliche Minderheit lehnte es sogar rundweg ab. Dabei ist es weniger die Autofreiheit an sich, die die Gemüter erregt – sie findet weiterhin breite Unterstützung und war bei sieben von acht Haushalten ein ausschlaggebender Grund, nach Vauban zu ziehen. Doch es gibt ernsthafte Irritationen über Details: Wer zu welchen Zwecken wie lange in den Wohnstraßen halten darf, wie mit der Grauzone aus nicht wirklich autobesitzenden und nicht wirklich autofreien Haushalten umzugehen ist, wie die Einhaltung des Konzeptes überwacht werden kann, ohne durch unverhältnismäßige Spitzelei oder Sanktionen die Stimmung zu verderben und wie Außenstehenden, insbesondere Besuchern, klarzumachen ist, dass in Vauban wie in der Innenstadt das Auto in einem gebührenpflichtigen Parkhaus abgestellt werden muss, einen Fußmarsch vom eigentlichen Ziel entfernt.

Es ist offensichtlich, dass in all diesen Punkten neuer Verhandlungsbedarf besteht. Aber wo sonst gäbe es derart günstige Bedingungen, solchen Nachbesserungen zum Erfolg zu verhelfen, wie in Vauban? Die meisten Bewohner haben in Baugruppen und Kleingenossenschaften bereits in der Planungsphase reichhaltige Erfahrungen gesammelt, wie voneinander abweichende Meinungen in gemeinsame Ziele umsetzbar sind. Eine tatkräftige Stadtteilorganisation, zu deren Aufgaben seit Anbeginn die Mediation, die Erarbeitung konsensfähiger Lösungen und die Anreicherung von Know-how im Bereich nachhaltiger Stadtentwicklung gehört, genießt allgemeines Ansehen im Quartier. Die Wichtigkeit solcher partizipativer Strukturen für erfolgreiche Modelle zur Konsolidierung umwelt- und sozialverträglicher Lebensstile, auch und gerade in der Form zukunftsweisender Konzepte zum Mobilitätsmanagement, kann gar nicht deutlich genug unterstrichen werden.

³ vgl. Rundbrief Nr. 11 / März 1999: Ausführliche Beschreibung des Autofrei-Modells in Freiburg-Vauban

Kurzinfos & Kontakte

• Grundsteinlegung der Gartensiedlung Weißenburg in Münster



Festakt zur Grundsteinlegung am 30.11.2000

Für alle an der Planung Beteiligten und vor allem für die zukünftigen BewohnerInnen wird die Gartensiedlung Weißenburg endlich sichtbar. Nachdem im Herbst 1999 die Abbrucharbeiten auf dem Gelände der ehemaligen Hindenburg-Kaserne durchgeführt wurden, konnte bereits im April 2000 der erste Spatenstich für die Erschließungsarbeiten gefeiert werden. Mit der Grundsteinlegung am 30. November 2000 sind nun auch die Hochbauarbeiten offiziell gestartet. Auf Einladung der Wohnungsgesellschaft Münsterland (WGM) wurde der traditionelle Festakt im kleinen

Kreis abgehalten. Unter den Festrednern zur Grundsteinlegung war auch eine zukünftige Bewohnerin. In ihrem Plädoyer für die Siedlung forderte sie, die Wohnwerte einer autofreien Gartenstadt nun auch tatsächlich umzusetzen. Baubeginn für den zweiten Bauabschnitt ist für Januar/ Februar 2001 vorgesehen; die ersten Wohnungen sollen im Herbst 2001 bezogen werden.

• Ergebnisse zur Nutzungsbereitschaft von Mobilitäts- & Gemeinschaftsangeboten in der Gartensiedlung Weißenburg

Anfang des Jahres hat das ILS die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Gartensiedlung Weißenburg in Münster nach ihrer Nutzungs-, Zahlungs- und Mitwirkungsbereitschaft neuer Mobilitätsdienstleistungen und Gemeinschaftsangebote gefragt. Die Zusammenfassung der Umfrageergebnisse sind nun im Internet zugänglich. Unter der Rubrik Aktuell/Aus der Arbeit des ILS kann auch der umfassende Auswertungsbericht als pdf-Dokument heruntergeladen werden.

Internet-Adresse: <http://www.ils.nrw.de>

• Autofreie Siedlungen: geplant, gebaut und nun gelebt

Die Diskussions- und Planungsprozesse tragen Früchte: Nach Bremen, München und Freiburg können nun auch die Bewohnerinnen und Bewohner in Hamburg und Kassel die Qualitäten autofreier Siedlungen erleben. Mit dem Wohnbauvorhaben an der Saarlandstraße in Hamburg wird die erste größere autofreie Siedlung in Deutschland realisiert. Die ersten 120 der insgesamt 210 Wohnungen sind seit Sommer 2000 bezogen. Ebenfalls seit Sommer 2000 bezogen sind 54 Sozialwohnungen für autofreie Haushalte in Kassel, die die WOHNSTADT-Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH als Teil des Gesamtprojektes Unterneustadt gebaut hat.

Zuzug autofreier Haushalte vermeldete auch das Wohnprojekt in München-Riem. Nachdem in 1999 bereits 14 Reihenhäuser von der „WEG Autofrei Wohnen“ bezogen wurden, sind seit Herbst 2000 weitere 27 Wohnungen von autofreien Mitgliedern der Genossenschaft „WOGENO“ bewohnt.

Auch im europäischen Ausland steht das GWL-terrain in Amsterdam nicht mehr alleine da. In Wien-Floridsdorf hat das Wohnungsunternehmen Gewog 250 Mietwohnungen für autofreie Haushalte gebaut, die seit Dezember 1999 bezogen sind. Ebenfalls ein Wohnungsunternehmen bietet in Edinburgh in der gerade fertiggestellten Wohnanlage Slateford Green 120 Mietwohnungen für Haushalte ohne Auto an.

• Dokumentation des Fachgesprächs „Wohnen ohne Auto“ der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen September 1999 in Berlin

Im August diesen Jahres ist die Dokumentation der Tagung „Wohnen ohne Auto – Planen und Bauen für eine neue Mobilität“ erschienen. Die Tagung fand auf Einladung der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen am 03. September 1999 in Berlin statt.

Der Tagungsbericht – eingeleitet durch ein Vorwort der baupolitischen Sprecherin der der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen Franziska Eichstädt-Bohlig – enthält sechs Projektbeschreibungen aus Deutschland (Freiburg, Hamburg, Münster, Berlin), Österreich (Wien) und den Niederlanden (Amsterdam). Im zweiten Teil werden strategische Gesichtspunkte wie Städtebauliche Konzepte und Standort-eignung, Zielgruppen, Mobilitätskonzepte, rechtliche Aspekte und moderne Verkehrserschließung sowie politische Umsetzungsmöglichkeiten behandelt.

Bezug: Bündnis 90/ Die Grünen
Bundestagsfraktion
Info-Dienst
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Fax: 030 / 227 56566
email: public@gruene-fraktion.de
Schutzgebühr 3,- DM zzgl. Portokosten

• Treffen vor Ort

Im abgelaufenen Jahr fanden wieder zwei Informations- und Diskussionsrunden zum Thema Autofreies Wohnen statt. Beim Treffen im Juni in Dortmund wurde den 20 teilnehmenden Kolleginnen und Kollegen aus nordrhein-westfälischen Kommunen, Büros, Initiativen und Wohnungsunternehmen die realisierten Wohnprojekte aus Freiburg-Vauban und München-Riem sowie die autofreien Planungsideen der Stadt Dortmund zum Stadtquartier Ost vorgestellt. Beim mittlerweile 12. Treffen vor Ort Ende August in Köln konnten sich – im Rahmen einer vom Stadtplanungsamt Köln organisierten Ausstellung – die Interessierten über die Wettbewerbsergebnisse „EAW-Nippes“ informieren.

Im kommenden Jahr 2001 werden wir im Oktober eine größere Veranstaltung zum Themenbereich Wohnen und Verkehr durchführen, in der selbstverständlich auch das Themenfeld autofreies Wohnen berücksichtigt wird. Ein Treffen vor Ort ist konkret nicht vorgesehen – was nicht heißen soll, dass diese Veranstaltungsreihe damit auslaufen wird. Wir sind vielmehr gerne bereit, auf Wunsch von Netzwerk-Beteiligten aktuelle Entwicklungen aus den Kommunen oder drängende Fragestellungen bei weiteren Treffen aufzugreifen. Hier setzten wir ganz auf die aktiven Impulse aus dem Netzwerk.

Bis dahin wünschen wir allen Lesern und Netzwerk-Beteiligten erholsame Feiertage und einen guten Rutsch ins Jahr 2001.

Ansprechpartner/innen:	Henrik Freudenau	Tel.: 0231 / 90 51 – 279 henrik.freudenau@ils.nrw.de
	Andrea Dittrich-Wesbuer	Tel.: 0231 / 90 51 – 272 andrea.dittrich-wesbuer@ils.nrw.de
	Ulrike Reutter	Tel.: 0231 / 90 51 – 264 ulrike.reutter@ils.nrw.de
	Katrin Eimert	Tel.: 0231 / 90 51 – 282 studis.fb-verkehr@ils.nrw.de