

Wohnen
Ohne
Auto



Autofrei Wohnen

Wir können's nur empfehlen!

Ergebnisse der Bewohnerbefragung 2007



Wohnen ohne Auto hat sich bewährt, nun braucht es mehr.

Trotz der zahlreichen erfolgreichen Projekte wird autofreies Wohnen in weiten Teilen der Öffentlichkeit und insbesondere auch von vielen Entscheidungsträgern bestenfalls als exotisches Nischenprodukt abgetan. Zähl hält sich das Vorurteil, solche Projekte seien zum Scheitern verurteilt.

Wir haben deshalb die Bewohnerinnen und Bewohner zu ihren Erfahrungen mit dem autofreien Leben befragt.

Die Ergebnisse zeigen keine Anzeichen von Scheitern. Im Gegenteil, sie unterstreichen, dass Wohnen ohne Auto funktioniert, dass es viele Vorteile bringt und dass es ein Konzept mit Zukunft ist.

Wir hoffen, Sie mit dieser Broschüre von der Attraktivität des autofreien Wohnens überzeugen zu können und damit neuen Projekten in anderen Stadtvierteln den Weg leichter zu machen.

Gunhild Preuß-Bayer, Maria Ernst Initiative Wohnen ohne Auto

Hintergrund

Nichts hat in den letzten Jahrzehnten weltweit die Städte so geprägt wie der zunehmende Autoverkehr. Das Auto ist praktisch überall präsent – akustisch und visuell. Gleichzeitig zeigt sich immer deutlicher, dass das Auto kein stadt- und umweltverträgliches Verkehrsmittel ist:

- der motorisierte Individualverkehr führt in vielen Stadtvierteln zu einer Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität
- die Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes ist stark eingeschränkt
- das eigene Auto ist in Großstädten erkennbar nicht mehr das optimale Verkehrsmittel, um Mobilität für alle zu ermöglichen

Gesucht werden Konzepte, die die Stadt als Wohn- und Arbeitsort wieder attraktiv machen und alternative Verkehrsmittel fördern. Das Modell „Wohnen ohne Auto“ bietet hier einen entsprechenden Ansatz.

„In autofreien Wohnprojekten verpflichten sich die BewohnerInnen dauerhaft, auf den Besitz eines Autos zu verzichten. Sie können aber einen Car-Sharing-Wagen benutzen.“

Es bietet für alle Vorteile:

für die BewohnerInnen, die billiger in einem attraktiveren Umfeld wohnen können; für die Nachbarschaft, die nicht mit mehr Autoverkehr belastet wird und von der stärkeren Nutzung der lokalen Infrastruktur profitiert; und natürlich für die Umwelt.

Die Begriffe

- autofrei
- autoarm
- autoreduziert
- stellplatzreduziert
werden mittlerweile weitgehend synonym verwandt.

Voraussetzungen

Autofreies Wohnen erfordert andere Voraussetzungen als konventioneller Wohnungsbau. Es verlangt insbesondere eine Planung mit dem Ziel, dass alle wichtigen Infrastruktureinrichtungen im Viertel fußläufig erreichbar sind („Stadt der kurzen Wege“), eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr gegeben ist und die Autoerschließung auf ein Minimum beschränkt ist.

Autofreies Wohnen verlangt auch eine Modifikation der Stellplatzpflicht, denn auch nach der Novellierung der Bayerischen Bauordnung 2007 und dem Inkrafttreten einer Münchner Stellplatzsatzung muss im Normalfall für jede neu gebaute Wohnung mindestens ein Auto-Stellplatz nachgewiesen werden. Diese Vorgabe, die in der Praxis zu einer Querfinanzierung der Autokosten über die Wohnungskosten führt, muss für „Wohnen ohne Auto“-Projekte aufgehoben bzw. deutlich reduziert werden.

Chronologie

Geboren wurde die Idee 1991/92 aus einem soziologischen Experiment der Universität Bremen, bei dem sechs Familien ein halbes Jahr ohne ihren Pkw auskommen mussten; anschließend schafften fünf der Familien ihr Auto ganz ab, weil sie feststellten, wie gut ihr Leben ohne Auto funktionierte. Daraus entwickelte sich das Konzept für das erste deutsche autofreie Projekt Hollerland in Bremen.

Dieses Projekt scheiterte zwar letztendlich an äußerst ungünstigen Vermarktungs- und Standortbedingungen, die Idee aber lebte weiter. In den folgenden Jahren entstanden in vielen europäischen und deutschen Städten autofreie bzw. -reduzierte Wohnviertel, so z. B. in Amsterdam, Edinburgh, Freiburg, Hamburg, Kassel, Tübingen und Wien.

Autofrei in München



Historie

In München baute 1995/96 eine städtische Wohnungsbaugesellschaft ein erstes stellplatzreduziertes Projekt am Kolombusplatz: In den insgesamt 75 Wohnungen müssen 40 Haushalte autofrei sein. Der Grund für diese Planung waren vor allem wirtschaftliche Überlegungen; die Lage an einer dicht befahrenen Straße bringt für die BewohnerInnen kaum ein Plus an Wohnqualität.

Ebenfalls 1995 gründeten Umweltverbände und interessierte BürgerInnen die Initiative „Wohnen ohne Auto“. Ihr Ziel ist die Errichtung autofreier Wohnquartiere in der ganzen Stadt. Die Initiative baut nicht selbst, sondern versteht sich als Ansprechpartner für Wohninteressenten, Politik, Verwaltung und Bauträger. Zusammen mit Wohnungsbaugenossenschaften und Bauherrengemeinschaften konnte sie in der Messestadt Riem mittlerweile vier autofreie Modellprojekte realisieren.

Entwicklung der Projekte

1991 wurde der Flughafen München Riem geschlossen. Das eröffnete die Chance für die Entwicklung eines neuen Stadtviertels im Osten von München – der Messestadt Riem. Hier sollten insbesondere auch ökologische Kriterien berücksichtigt werden.

Für den ersten Bauabschnitt wurde ein innovatives Parkraumkonzept mit einer zentralen Tiefgarage und Wechselnutzung der Stellplätze durch alle Bewohner geplant. (Leider wurde diese Idee wegen der schwierigen Umsetzung in späteren Bauabschnitten nicht mehr umgesetzt.)

1995 beschloss der Münchner Stadtrat, dass hier auch 200 Wohneinheiten nach dem Modell „Wohnen ohne Auto“ entstehen sollen.

Obwohl die Voraussetzungen nicht ideal waren (das städtebauliche

Konzept war 1995 bereits nahezu abgeschlossen, Umplanungen unter dem Aspekt „autofreies Wohnen“ nicht mehr möglich), fanden sich rasch Interessierte. Trotz einer Wartezeit von 2 Jahren zwischen ursprünglich geplantem und tatsächlich möglichem Baubeginn konnten im ersten Bauabschnitt 52 Wohnungen verwirklicht werden.

Bald 200 autofreie Wohnungen

Mittlerweile sind in der Messestadt in vier Projekten 101 autofreie Wohneinheiten entstanden.

Einünftes mit ca. 95 Wohneinheiten wird derzeit von der Genossenschaft wagnis errichtet; es wird 2009 fertig gestellt.

Vorgaben der Stadt München

Die Stadt München legte in den Kaufverträgen für die Grundstücke die Bestimmungen zum autofreien Wohnen fest. Einen völligen Verzicht auf Stellplätze akzeptierte sie nicht. Außerdem wurde die damals geltende Bayerische Bauordnung dahingehend interpretiert, dass die Pflicht zum Bau von einem Stellplatz pro Wohnung nicht aufgehoben, sondern nur aufgeschoben werden konnte.

Regelungen im ersten Bauabschnitt

Für die Projekte im 1. Bauabschnitt ergaben sich damit folgende Regelungen:

- der Stellplatzschlüssel* wurde auf 0,21 reduziert; die so erforderlichen Stellplätze mussten sofort gekauft werden;
- werden weitere Stellplätze benötigt, können diese bis zu einem Schlüssel von 0,4 nachgekauft werden; übersteigt der Bedarf diese Zahl, gilt das Projekt als gescheitert und es müssen alle weiteren Stellplätze erworben werden.

* Stellplatzschlüssel = die Anzahl Stellplätze, die pro Wohnung errichtet werden muss, in München meist 1

„Projekte Wohnen ohne (eigenes) Auto bieten Wohnquartiere an, in denen die BewohnerInnen von den mit dem autofreien Lebensstil verbundenen Vorteilen in größtmöglichem Maße profitieren.“

(Andrea Dittrich, ILS)





Projekte in der Messestadt Riem

Die 4 befragten Projekte



WEG Autofrei Wohnen1

Caroline-Herschel-Str. 11

Fertigstellung: 1999

14 Wohnungen, 3 Stellplätze

49 BewohnerInnen: Alter 4 – 71



Wogeno

Caroline-Herschel-Str. 25-27

Fertigstellung: 2000

28 Wohnungen, 6 Stellplätze

70 BewohnerInnen Alter 2 - 75



WEG Autofrei Wohnen2

Caroline-Herschel-Str. 23

Fertigstellung: 2004

10 Wohnungen, 2 Stellplätze

36 BewohnerInnen, Alter 2 - 50



FrauenWohnen

Ingeborg-Bachmann-Str. 24-26

Fertigstellung: 2006

49 Wohnungen, 29 Stellplätze

54 BewohnerInnen, Alter 3 - 75

Neues Projekt im Bau



wagnis

Heinrich-Böllstraße

Fertigstellung : 2009

95 Wohnungen

- Zur Sicherung dieser Nachzahlung musste eine Höchstbetrags-Sicherungshypothek zu Gunsten der Stadt ins Grundbuch eingetragen werden.

- Die BewohnerInnen müssen einen jährlichen Bericht über ihren Fahrzeugbestand abgeben.

Möglich waren diese Regelungen, da es im 1. Bauabschnitt für alle Häuser eine Gemeinschaftsgarage mit einem eigenen Parkplatzbetreiber gibt, der die Tiefgaragenplätze erstellt und bewirtschaftet.

Regelungen im zweiten und dritten Bauabschnitt

In den späteren Bauabschnitten ging die Stadt wieder auf das Prinzip der den Wohnungen direkt zugeordneten Tiefgaragen zurück, was für die Projekte von FrauenWohnen und wagnis zu anderen Regelungen führte:

- Der Stellplatzschlüssel wurde nur auf 0,4 reduziert;

- die übrigen 0,6 Stellplätze pro Wohnung müssen auf dem Grundstück nachrüstbar sein, d.h., die Tiefgaragen mussten bereits so geplant und gebaut werden, dass gegebenenfalls weitere Stellplätze eingerichtet werden können;

- die dafür eventuell anfallenden zusätzlichen Kosten mussten durch eine Grundbuchhypothek abgesichert werden.

Interne Regelungen

Entsprechende interne Regelungen (etwa in den Teilungs- oder Mietverträgen) definieren, wie mit den vorhandenen Stellplätzen umgegangen wird, was im Falle eines Eigentümer- oder Mietwechsels passiert und wer die Kosten für einen zusätzlichen Stellplatz tragen muss.

Bis heute musste noch in keinem Projekt ein zusätzlicher Stellplatz angeschafft werden, statt dessen stehen Stellplätze, die teuer errichtet werden mussten, leer.

Hoffnungen und Erwartungen



Gemeinschaft wird groß geschrieben

Für jeden 2. befragten Haushalt war die Möglichkeit, in Gemeinschaft planen, bauen und leben zu können, ausschlaggebend dafür, in die Messestadt Riem zu ziehen.

Auch finanzielle Aspekte, besonders das Förderangebot der Stadt (Das „MünchenModell“ fördert besonders Familien) waren für viele Haushalte wichtig. Der Aspekt „Autofrei“ war dagegen für die meisten Neu-BürgerInnen „nur“ ein willkommenes Zusatzangebot.

Wichtigste Erwartung war, dass durch das gemeinsame Planen und Bauen eine gute Hausgemeinschaft entstehen würde. Fast genauso wichtig war den meisten ein grünes Umfeld und eine gute Erschließung für den nicht-motorisierten Verkehr.

Hauptgrund für Umzug in die Messestadt (Mehrfachnennungen)

	%
Gemeinschaftsprojekt	50
Finanzielle Aspekte	24
Kinderfreundliches Umfeld	14
Autofreies Konzept	8
Umgebung, Landschaft	4
Neuer Stadtteil	2
Sonstiges	10



„Wir sind hier gut eingebunden und wohnen gern hier. Auch andere bleiben gerne in der Messestadt – ich kenne sogar einige Leute, die innerhalb der Messestadt umgezogen sind.“

Wichtige Erwartungen an Messestadt Riem (Mehrfachnennungen) Erwartungen eher erfüllt? (% bezogen auf wichtige Erwartung)

	%	%
Gute Hausgemeinschaft	94	89
Viele Grünflächen	90	98
Guter öffentlicher Nahverkehr	84	93
Radfahrer- und fußgängerfreundlich	82	98
Gute soziale Kontakte im Stadtteil	80	50
Kinderfreundliches Umfeld	76	84
Gutes Einkaufsangebot	72	33
Gute Möglichkeiten, ökologisch zu leben	68	79
Gutes Car-sharing-Angebot	60	73
Gutes Angebot an Schulen	50	36



„Wir regeln so viel gemeinschaftlich, da muss man sich treffen, das schafft eine gute Nachbarschaft.“



„Bei meiner früheren Wohnung sind die Leute bloß zwischen Tiefgarage, Lift und Wohnung durchgehuscht.“

Zufriedenheit und Identifikation



„Für die Stadt ist es auch ein Vorteil, sich den Stress mit Baugruppen anzutun. Wir identifizieren uns mit dem Stadtteil, weil wir bewusst hier gebaut haben und nicht einfach irgendwo eine Wohnung von der Stange gekauft haben.“



„Wo sich Leute engagieren, da sind das immer die Gleichen. Ich glaube, das sind doch hauptsächlich Leute aus der Pionierzeit, das hat uns sehr verbunden.“



„Ein neuer Stadtteil, wo man selber was gestalten kann, das finde ich erfrischend.“

Zufriedenheit mit Messestadt ist groß

Die Erwartungen an den neuen Stadtteil haben sich weitgehend erfüllt. Insbesondere das Angebot an Grünflächen, Fuß- und Radwegen und öffentliche Verkehrsmittel kommt bei den BewohnerInnen sehr gut an.

Auch die Erwartungen für einen kinderfreundlichen Stadtteil haben sich größtenteils erfüllt.

Mit ihrem Verhältnis zur Hausgemeinschaft sind die Befragten sehr zufrieden. Viele glauben, dass dies nicht nur der Vorbereitungsprozess bewirkt hat, sondern dass der gemeinsame Wunsch, autofrei zu sein, Gemeinsamkeit schafft. Außerdem seien dies dann auch oft engagiertere Leute. Tatsächlich haben sich gerade von den „Pionieren“ viele ehrenamtlich engagiert, etwa im Familienzentrum oder im Bürgerforum.

Verbesserungsbedarf

In zwei Punkten wird allerdings noch Verbesserungsbedarf gesehen:

So vermissen viele Eltern eine weiterführende Schule im Stadtviertel.

Besonders unzufrieden sind die BewohnerInnen mit den Einkaufsmöglichkeiten: Im Ostteil der Messestadt beklagt man, dass generell kein Angebot vorhanden ist. Im Westteil hat sich zwar die Situation mit Eröffnung der RiemArcaden und eines Wochenmarktes verbessert, gleichwohl halten viele die Auswahl für verbesserungsbedürftig. Gewünscht wird vor allem ein Biomarkt und ein Discounter.

Gut eingebunden - engagiert

In den Gesprächen lässt sich eine hohe Identifikation der Autofreien mit dem neuen Stadtteil feststellen. Viele sind überrascht bis empört, dass der Messestadt außerhalb oft ein schlechtes Image nachgesagt wird, da sie selbst von den angeblichen Problemen wenig bemerken.

Stand 2008:

Schulen:

In der Messestadt gibt es inzwischen 2 Grundschulen, eine davon mit Mittagsbetreuung und Hort, sowie eine Hauptschule mit Ganztagsbetreuung und ein Sonderpädagogisches Förderzentrum. 2 Realschulen, davon eine der Erzdiözese, und ein Gymnasium sind in Berg-am-Laim.

Einkauf:

Im Ostteil hat sich die Situation verbessert: 2008 eröffnete ein kleiner Gemischtwarenladen, ein Backshop und eine Eisdiele.

An der Station Messestadt West findet Freitags ein kleiner Wochenmarkt statt.

Der vorgesehene Discounter ist immer noch nicht in Sicht.

In den RiemArkaden gibt es außer Shopping auch Lebensmittel, Apotheke und andere Geschäfte des täglichen Bedarfs.

Ein Backshop und ein Gemüseladen liegen nahe dem Galeriahaus.

Gastronomie:

Es gibt verschiedene Stände und Lokale in den RiemArkaden und Ikarus im Wohngebiet.

Menschen ohne Auto



Autofreie sind keine Randgruppe

München gilt als eine „autodominierte“ Stadt: So gibt es im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten nicht nur überdurchschnittlich viele Autobesitzer, sondern auch der Anteil der Haushalte mit zwei und mehr Autos ist erstaunlich hoch. Dennoch hat jeder 4. Münchner Haushalt kein Auto. ⁽⁴⁾

Haushalte ohne Autos ⁽⁴⁾

In allen deutschen Städte über 500.000 Einwohner:

40,2 % ohne Auto

In München:

28 % ohne Auto

Zwar zeigt sich auch in München ein deutlicher Zusammenhang zwischen Autolosigkeit und soziodemographischen Merkmalen wie Haushaltsgröße, Alter, Erwerbstätigkeit und Einkommen. Die Einschätzung, Autofreie seien arm, alt, allein oder in Ausbildung kann aber so nicht aufrecht erhalten werden.

Profil autofreier Haushalte (% unter autofreien Haushalten) ⁽⁴⁾

	in Deutschland	in München
Autofreie unter 65 Jahren	45,3 %	83,0 %
Erwerbstätige Autofreie	28,5 %	57,8 %

Autofreie erleben selbst positive Anerkennung...

Die meisten Befragten werden von Freunden, Bekannten usw. positiv bzw. gar nicht auf ihre Autofreiheit angesprochen. Nur eine ganz kleine Minderheit hat schon negative Reaktionen erlebt.

Reaktionen auf Autolosigkeit im persönlichen Umfeld in %

Eher positiv	38
Teils-teils	23
Eher negativ	6
Keine besonderen Reaktionen	32

... halten ihr Image trotzdem für schlecht.

Obwohl ihre persönliche Erfahrungen eher gut sind, glaubt fast die Hälfte der Befragten, dass autolose Haushalte in Deutschland ein schlechtes Image haben. Sie denken, dass Autofreiheit häufig mit Armut gleichgesetzt wird, weil das Auto immer noch als Status-Symbol und Prestigeobjekt gilt.

Einschätzung des Images der Autofreien in unserer Gesellschaft %

Besser als von Autobesitzern	22
Schlechter als von Autobesitzern	46
Kein Unterschied	32



„Als Städter unter Städtern ist man ohne Auto nichts besonders. Bei meiner Verwandtschaft auf dem Land bin ich schon exotisch.“



„Autofrei wurde von hohen Repräsentanten ja immer als Minderheitenprojekt bezeichnet.“



„Wenn ich in der Stadt den Kontrast sehe, die verstopften Straßen..., was bin ich froh, hier wohnen zu können.“



„Die Bushaltestelle ist fast vor der Tür...“



„... und zur U-Bahn gehen wir in 10 Minuten“



„Ich gehe lieber öfters mal einkaufen, da ist nicht nur der Transport einfacher, sondern man kriegt auch mehr aktuelle Angebote mit.“

Autofreie fahren öffentlich zur Arbeit

Die Autofreien fahren überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit: Von allen berufstätigen Befragten nutzen zwei Drittel den ÖV. Hier spielt sicherlich die gute U-Bahnanbindung der Messestadt eine wichtige Rolle. Außerdem haben die meisten (86%) ihren Arbeitsplatz innerhalb Münchens. Obwohl berufliche Gründe in allen Projekten einen privaten Autobesitz zulassen, braucht nur ein einziger Befragter einen Pkw für den Arbeitsweg.

Eingekauft wird im Viertel...

Obwohl das Einkaufsangebot in der Messestadt noch nicht alle Erwartungen erfüllt, kaufen zwei von drei Autofreien Lebensmittel, Getränke und sonstige Güter des täglichen Bedarfs am häufigsten vor Ort ein. Beliebtestes Verkehrsmittel ist dabei das Fahrrad.

Ein Teil der Befragten erledigt den Einkauf auch in der Nähe des Arbeitsplatzes, weil dann keine zusätzlichen Wege anfallen und der Heimtransport bequem mit dem ÖV erledigt werden kann.

Fünf Haushalte nutzen darüber hinaus Lieferdienste („Öko-Kiste. Getränkelieferant) und sind damit sehr zufrieden. Einer größeren Nutzung solcher Dienste stehen offenbar die Preisstrukturen entgegen, viele Haushalte meinen aber auch, sie kämen auch so gut zurecht.

... oder in der Stadt

Konsumgüter wie Bücher, Kleider etc. werden zwar häufig auch im Viertel gekauft, die Mehrheit (58%) fährt dazu aber mit der U-Bahn in die Innenstadt. Sechs Haushalte nutzen intensiv den Versandhandel, weil sie es als die bequemste Einkaufsmöglichkeit empfinden.

Restaurantbesuche

Noch beliebter ist „die Stadt“ für Restaurantbesuche: mehr als zwei Drittel der Befragten fahren dazu in andere Stadtviertel – natürlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Das Angebot in der Messestadt wird zwar von einigen genutzt, von den meisten aber als unzureichend eingeschätzt.

Verkehrsmittel nach Verkehrszweck (Mehrfachnennungen möglich)

	Zu Fuß %	Fahrrad %	ÖV %	PKW %	Anderes* %
Arbeit	3	37	63	3	0
Einkauf täglich	32	64	40	3	10
Einkauf längerfristig	28	36	58	0	12
Restaurantbesuche	20	12	68	10	0
Wochenendaktivitäten	22	50	68	12	0

* Lieferdienste, Versandhandel

Mobil in der Freizeit



In der Freizeit ist man unterwegs

Sind Autofreie in ihrer Freizeit weniger außerhalb aktiv und mehr daheim? Diese sog. „indoor“-Hypothese hat sich in der wissenschaftlichen Forschung nicht belegen lassen⁽⁴⁾. Auch in der Riemer Befragung geben nur 2 Haushalte an, am Wochenende überwiegend zu Hause zu sein. Rund die Hälfte der Wochenendaktivitäten spielt sich innerhalb der Messestadt ab, wobei besonders die Bedeutung des Landschaftsparks hervorgehoben wird.

Auch Freizeitangebote im übrigen München werden von jedem 2. Haushalt am Wochenende genutzt und immerhin jeder 4. fährt am Wochenende meistens weg.

Beliebtestes Verkehrsmittel für Freizeitaktivitäten ist der ÖV, sei es die U-Bahn für Fahrten innerhalb Münchens oder die S-Bahn bzw. DB für Fahrten ins Umland oder andere Regionen.

Die Hälfte der Autofreien ist außerdem am Wochenende mit dem Fahrrad unterwegs. Interessanterweise spielt am Wochenende auch das Auto eine gewisse Rolle – immerhin 6 Haushalte nutzen hier regelmäßig als Selbst- oder Mitfahrer den PKW, um ihre Ziele zu erreichen.

„Am Wochenende leihen wir uns ganz gern mal ein Auto aus, um Freunde zu besuchen, zu denen man sonst halt nur schlecht mit der Bahn hinkommt. Ich finde das auch nicht so schlimm, wenn man sonst auf's Auto verzichtet.“

Urlaub wie alle anderen auch...

Auch Autofreie reisen gern: Nur drei Haushalte machten 2006 keine größere Urlaubsreise. Beliebtestes Urlaubsziel war - wie bei allen Deutschen - das Mittelmeer. Jeder 5. Haushalt machte Urlaub im eigenen Land, aber so manchen zog es auch in die Ferne, etwa nach Südafrika, Kuba oder China.

Urlaubsziele 2006⁽²⁾ im Vergleich

Urlaubsziele (in %)	Autofreie Riem	BRD
Deutschland	21	32
Mittelmeer (Europa)	34	27
Mittelmeer (außereuropäisch)	9	9
Westeuropa	23	12
Osteuropa	6	7
Skandinavien	--	3
Fernreisen	9	7

... nur mit Bus und Bahn

Während die meisten Bundesbürger mit dem Auto in den Urlaub fahren, nutzen die Autofreien fast dreimal so häufig Busse und Bahnen. Oft wird am Urlaubsort zusätzlich ein Fahrrad ausgeliehen. Ein Haushalt machte 2006 sogar einen reinen „Radl-Urlaub“. Allerdings gibt es beim Anteil der klimaschädlichen Flugreisen keinen Unterschied.

Hauptverkehrsmittel bei Urlaubsreisen 2006⁽²⁾

Verkehrsmittel (in %)	Autofreie Riem	BRD
PKW/Wohnmobil	21	47
Flugzeug	34	37
Bus, Bahn	41	15
Fahrrad	2	--



„Mit dem Auto in den Urlaub und die Kinder sind hinten angeschnallt, das ist doch eine Zumutung.“



Wir reservieren im Zug Plätze am Tisch. Da haben wir Platz und spielen z. B. Karten.“



„Tour de Natur, 400 km autofrei; wer da alles mitradelt, kleine Kinder und Gehbehinderte, ich hab gestaunt.“



Bequem und kostengünstig

Autofreie leben aus freier Entscheidung ohne Auto.

In verschiedenen wissenschaftlichen Forschungen wurde festgestellt, dass autofreie Haushalte überwiegend freiwillig aufs Auto verzichten und sich aufgrund ihrer Autolosigkeit nicht in ihrem persönlichen Handlungs- und Bewegungsspielraum eingeschränkt sehen⁽⁴⁾.

Auch in den Gesprächen mit den Autofreien in der Messestadt Riem wird häufig betont, dass man gerne ohne Auto lebe und dies nicht als Verzicht empfinde.



„Ich habe noch nie ein Auto gehabt und auch noch nie eines gebraucht und bin froh, dass ich jetzt unter Gleichgesinnten leben kann.“

Kosten für einen Mittelklasse-Kombi Diesel* im Jahr 2000

ohne Zins- und Wertverlust
3282 - 3687 €
mit Zins- und Wertverlust
7129 - 7964 €

* zB Skoda Octavia Combi 1.9 TDI SLX; VW Passat Variant 1.9 TDI Highline; Volvo V40 1.9D
Stiftung Warentest 5/2000

Zwar leben knapp ein Drittel der Befragten vor allem aus ökologischen Gründen ohne Auto, bei den meisten überwiegen jedoch ganz pragmatische Motive, sei es, dass sich ein eigener PKW in finanzieller Hinsicht nicht rechnet, sei es, dass ein Auto in München mit seinen guten Infrastrukturangeboten und ÖV-Anbindungen einfach nicht gebraucht wird, sondern im Gegenteil eher eine Belastung darstellt.

Gründe für Autolosigkeit (Mehrfachnennungen)

	%
Kosten	55
Auto ist allg. unnötig	55
Umweltschutz	30
ÖV macht Auto überflüssig	13
Ohne Auto weniger Stress	13
Gesundheit	6
Kein Führerschein	6
Sonstiges	16

Ein Leben ohne Auto ist billiger...

Praktisch unbestritten ist die Auffassung, dass ein Leben ohne eigenes Auto billiger ist: 94% der befragten Haushalte stimmen dem zu, die restlichen 6% meinen, dass die Mobilitätskosten in etwa gleich sind.

Beispiel Mobilitätskosten

einer vierköpfigen Familie
Mitte 2005 – Mitte 2006 im Modellprojekt Autofrei Wohnen Riem (mit Anschaffungen) in

Fahrräder:	1572 €
ÖPNV:	€794 €
Bahn:	€ 810 €
zusammen:	€3176 €

eigene Buchführung

Als Vorteil hervorgehoben wird auch immer wieder, dass man einen besseren Überblick über die Kosten hat als Autofahrer, die ja oft nur das Benzingeld rechnen.

Erheblich einsparen konnten die autofreien Haushalte auch durch den geringeren Bedarf an Stellplätzen: so verringerten sich z. B. im Projekt „Autofrei Wohnen 1“ die Herstellungskosten durch die Reduzierung des Stellplatzschlüssels um etwa 16.500 DM (8436 Euro) je Wohnung. Und wo keine Stellplätze sind, fallen auch keine Unterhaltskosten an.

Vorteile autofreien Lebens und Wohnens (Mehrfachnennungen)

	%
Mehr Bequemlichkeit	58
Besseres Wohnumfeld	41
Geringere Mobilitätskosten	23
Umwelt-/Klimaschutz	19
Aktiveres/gesünderes Leben	12
Kinderfreundlichkeit	4
Sonstiges	8

... und bequemer!

Besonders schön am autofreien Leben finden die Befragten, dass sie sich nicht um ein Auto kümmern müssen, keine Verpflichtungen bzgl. Versicherungen oder Steuern haben, keinen Parkplatz suchen müssen u.ä..

Und sie genießen das bessere Wohnumfeld, weniger Lärm, bessere Luft und mehr Kommunikation.

Freie Verkehrsmittelwahl



Der Verzicht aufs eigene Auto fällt nicht schwer

Zwar wird manchmal bedauert, dass man mehr planen muss und weniger spontan sein kann, 40% der Befragten autofreien Haushalte in der Messestadt Riem fällt aber gar nichts ein, was das Leben ohne eigenes Auto schwer machen könnte.

Eigenes Auto nie vermisst? ⁽⁴⁾ %

Autofreie Messestadt Riem	45
Autofreie München allgemein	29

Manchmal brauchen auch Autofreie ein Auto

Ein Leben in einer autoorientierten Gesellschaft bringt auch Menschen, die gern aufs Auto verzichten, in Situationen, in denen sie einen Pkw vermissen: jeder 2. Befragte kennt solche Situationen, wobei dies außerhalb der autofreien Wohngemeinschaften in der Messestadt Riem noch deutlich häufiger vorkommt. Gerade wenn es um Transporte, vor allem beim Möbelkauf oder beim Umzug geht oder um Fahrten in Orte ohne ÖV-Anschluss, sehen doch viele Autofreie ein Problem.

Nachteile autofreien Lebens und Wohnens (Mehrfachnennungen)

Nachteile	%
mehr Organisation und Planung nötig	17
Transporte schwieriger, mehr Schlepperei	15
geringere Flexibilität	13
ÖV-Abhängigkeit, längere Fahrzeiten	10
Abgelegene Orte schwer erreichbar	9
Keine	40

Car-sharing als Alternative

Aber zum eigenen Auto gibt es Alternativen – so bitten Autofreie in solchen Situationen autobesitzende Freunde und Bekannte um Hilfe oder leihen sich ein Auto aus: fast alle, die gelegentlich Bedarf an einem motorisierten Untersatz haben, sind Mitglied bei Stattauto, einer Münchner Car-Sharing-Organisation. Diese hat als konkrete Unterstützung schon für das erste autofreie Wohnprojekt eine Station in der Messestadt eröffnet. Mittlerweile ist die Nachfrage, auch bei „normalen“ BewohnerInnen, so groß, dass sich viele Befragte ein noch größeres Angebot wünschen.



„Dass ich ohne Auto nichts transportieren kann...? Einen Küchenschrank bekomme ich doch sowieso nicht in einen Pkw.“



„Eigentlich schaffe ich alles mit dem Fahrrad, für den Rest nutze ich den ÖV.“

„Car-Sharing erzieht dazu, genauer zu planen und genauer auf die Kosten zu schauen. Man bekommt die Rechnung ja schwarz auf weiß.“

In den Wohnprojekten im ersten Bauabschnitt sind 28 Haushalte mit 44 Personen Mitglieder bei Stattauto (54 % der Haushalte), bei FrauenWohnen nur 1 Haushalt (2%)



„Ich habe seit langem kein eigenes Auto, aber trotzdem ganz viele Autos, denn ich bin bei Stattauto und kann mir jedes Mal, wenn ich einen brauche, den passenden Wagen aussuchen.“

Kinder und Jugendliche

In 40% der befragten Haushalte leben Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre. Das ist deutlich mehr als im Münchner Durchschnitt (15,7), aber weniger als im Durchschnitt der Messestadt (55%)⁽³⁾.



Die Frage „Auto – ja oder nein“ spielt nach Einschätzung ihrer Eltern für Kinder und Jugendliche in den autofreien Projekten kaum eine Rolle. Sie fühlen sich in der Regel auch nicht benachteiligt oder schlechter angesehen.

Empfinden sich Kinder als anders?

In der Regel nicht	45 (in %)
Gelegentlich	10
Eher schon	5
Ist kein Thema	30
Kann ich nicht sagen	10

Kein „Mama-Taxi“ nötig

Durchschnittlich begleiten Eltern in den autofreien Riemer Projekten ihre Kinder pro Woche auf 6,25 Wegen*.

Fast alle Kinder im Kleinkindalter besuchen eine Kindertagesstätte in der Messestadt und werden auf dem Weg begleitet.

Der Schulweg wird von allen schulpflichtigen Kindern allein bewältigt, auch zu weiterführenden Schulen außerhalb der Messestadt. Auch bei Wegen zum Sporttraining u.ä. werden nur Kinder bis etwa 6 Jahren von Eltern oder älteren Geschwistern begleitet.

Interessanterweise glauben nur 40% der befragten Eltern, dass ihre Kinder selbstständiger sind als Kinder aus autobesitzenden Familien.

* Hin- und Rückweg gelten als zwei Wege

Führerschein ja – Auto, wenn es sein muss

Die Mehrheit der Eltern meint, dass es für ihre Kinder in unserer Gesellschaft sinnvoll ist, den Führerschein zu machen, weil sie ihn vor allem aus beruflichen Gründen doch mal brauchen könnten.

Sollen Kinder Führerschein machen? (in %)

Eher ja	55
Egal	25
Eher nein	10
Kommt darauf an	5
Kann ich nicht sagen	5



„Seit sie größer sind, sind unsere Kinder stolz, ohne Auto zu sein und regen sich über die Autofahrer auf.“



„Unsere Kinder hassen es, wenn sie im Auto mitfahren müssen, weil es da so stinkt und ihnen leicht schlecht wird.“

Zwar hofft fast die Hälfte der Eltern, dass ihre Kinder später ebenfalls autofrei leben werden, viele können sich aber auch vorstellen, dass sie unter gewissen Umständen ein Auto haben müssen.

Werden Kinder später auch aufs Auto verzichten? (in %)

Eher ja	45
Eher nein	25
Kann ich nicht sagen	30

Verkehrsmittelwahl Kinder und Jugendliche (in %)

wohin	allein			in Begleitung			
	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	Pkw
Kindertagesstätte	7	-	-	80	7	7	-
Schule	32	14	55	-	-	-	-
Sporttraining	38	12	19	29	-	4	-

Langfristiger Umweltschutz



Autofrei wohnen motiviert zum Autoverzicht

In rund drei Vierteln der befragten Haushalte gab es schon mal ein eigenes Auto. Auch wenn wegen der besonderen Entstehungsgeschichte der Riemer Projekte die meisten BewohnerInnen schon länger autofrei waren, so haben doch 40% ihr Auto erst vor oder nach dem Einzug abgeschafft, weil sie es dann nicht mehr brauchten. Drei Haushalte können aus beruflichen bzw. gesundheitlichen Gründen noch nicht aufs Auto verzichten.

Auch wenn Haushalte schon länger ohne Auto leben, begrüßen sie es sehr, dass sie nun auch die Vorteile besser genießen können, insbesondere die höhere Wohnqualität, aber auch den Zusammenhalt unter Gleichgesinnten.

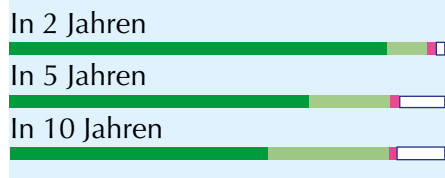
Wann haben Sie Ihr Auto abgeschafft ?	(in %)
Nie eines gehabt	30
vor längerem	36
im Zusammenhang mit Einzug	28
Noch nicht	6

Autofrei hat Zukunft

Die befragten Haushalte sind sich erstaunlich sicher, dass sie auch kurz-, mittel und langfristig kein eigenes Auto haben werden. Sie sehen aber auch Gründe, die es notwendig machen könnten, sich doch ein Auto anzuschaffen. Jedoch glauben die meisten, dass sie solche Situationen auch ohne Pkw gut lösen könnten. Dazu motiviert sie auch ihrer Einschätzung, dass Autofahren in Zukunft auch wegen der immer höheren Kosten unattraktiver wird.

So gibt es auch keine Befürchtungen, dass irgendwann die mit der Stadt München vereinbarten Stellplatzschlüssel nicht mehr ausreichend sein könnten und Stellplätze nachgerüstet werden müssen.

Glauben Sie, auch in Zukunft autofrei zu sein?	(in %)		
	ja, in 2 Jahren	5	10
Ziemlich sicher	87	70	60
Wahrscheinlich	9	19	28
Unwahrscheinlich	2	2	2
Eher nicht	0	0	0
Weiß nicht	2	9	11



Erhebliches CO2-Reduktionspotenzial

In einer Studie aus dem Jahr 2004 bewertet das Öko-Institut Freiburg die Schaffung von Wohnen ohne Auto-Projekten als ein effektives Instrument zur CO2-Reduktion in München. Mit der Zielsetzung, dass innerhalb der nächsten acht Jahre Wohnungen für 10.000 bewusst autofrei lebende Haushalte in autofreien Quartieren geschaffen werden, wird eine jährliche CO2-Einsparung von rund 5.000 t erwartet. ⁽⁵⁾



„Die Infrastruktur wird ja hier in der Messestadt immer besser, da braucht man doch erst recht kein Auto mehr.“



„Nach menschlichem Ermessen brauche ich hier kein Auto und in 10 Jahren kann ich mir wohl keins mehr leisten.“

„Es mehren sich die Hinweise, dass das Auto bald nicht mehr der Deutschen liebste Kind sein wird.“
Die WELT vom 21.06.2008

Das Potenzial für autofreie Wohnprojekte ist in München noch längst nicht erschöpft.

Die autofreien Wohnprojekte in der Messestadt haben sich bewährt und bieten langfristige Perspektiven.

Neue Stadtentwicklungsgebiete, etwa am Ackermannbogen, an der Domagkstraße oder anderen ehemaligen Kasernengeländen bieten viele Chancen, innovative Projekte zu wagen.

Aber auch im Bestand sind autofreie Vorhaben möglich, wenn der Wille da ist.

Wir wünschen uns von Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft den Mut, autofreie Wohnprojekte zu fördern und umzusetzen.



Stellplatzreduzierte Wohnanlage der GEWOFAG am Kolumbusplatz



Autofreie leben gerne ohne Auto und gerne in der Messestadt

Vor 10 Jahren wurde mit dem Bau des ersten autofreien Projekts in der Messestadt Riem begonnen. Mittlerweile leben hier über 200 Menschen in autofreien Wohnanlagen.

Obwohl die planerischen Voraussetzungen nicht ideal waren, herrscht mit dem Wohnstandort Messestadt Riem eine große Zufriedenheit. Nur die Einkaufsmöglichkeiten werden noch als unzureichend empfunden.

Die entwickelten Regelungen zum Autoverzicht und zum Auto-Teilen funktionieren. Die Bewohner planen langfristig autofrei zu leben. Sie sind sich einig, dass Menschen ohne Auto in einem autofreien Projekt besser leben als in einem herkömmlichen Viertel. Das Verhältnis zwischen autolosen und autobesitzenden Haushalten innerhalb der Projekte ist entspannt, für den Autoverkehr und die Parksituation im Viertel wünscht man sich noch bessere Regelungen.

Für ihre innovativen sozialen und ökologischen Ansätze haben die Quartiere vielfach Anerkennung erhalten. So wurde z. B. das Wogeno-Haus 2001 mit dem „Gütesiegel der Stadt München für Kinder- und Familienfreundlichkeit im Wohnumfeld“ und 2005 mit dem „Ehrenpreis für guten Wohnungsbau“ ausgezeichnet. FrauenWohnen wurde vom Bundesbauministerium im Rahmen von ExWoSt (*) gefördert.

(*) „Modelle genossenschaftlichen Wohnens – Erschließen von Genossenschaftspotentialen“ des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus

Autofrei wohnen – ein Zukunftsmodell für München?!

In der Messestadt zeigen sich die Vorteile autofreien Wohnens überzeugend, doch konnten sich in anderen Stadtteilen trotz Anfragen von Wohnprojekten keine autofreien/stellplatzreduzierten Hausgemeinschaften bilden.

Nun liegt die neue Münchner Stellplatzsatzung vor, die für die Zukunft Chancen bietet.

Ein Hindernis für die weitere Verbreitung von autofreien Wohnprojekten ist, dass bisher nur Baugruppen und Genossenschaften Interesse bekundeten. Klassische Bauträger befürchten anscheinend Vermarktungsprobleme.

Mit einer veränderten gesellschaftlichen Wahrnehmung von Klimaauswirkungen und Kosten des Autoverkehrs entsteht ein größeres Nachfragepotential. Haushalte werden in Zukunft vermehrt in Energieeinsparung und nicht in Autobesitz investieren.

Wo der ausufernde Verkehr Urbanität zerstört und die Menschen von den Straßen vertreibt, können Projekte, die im öffentlichen Raum die langsameren, schwächeren und schutzbedürftigeren Mitbürger zum Maß machen, den Wohnstandort Stadt wieder attraktiv machen, sowohl für die zunehmende Zahl älterer Menschen wie für Kinder und Familien.

Informationen



Befragungsdesign

Schriftliche Haushaltsbefragung:
05.07.07: 98 Fragebögen verteilt,
Rücklauf 50 + 20 Zusatzbögen
Kinder
26.07.07 Erinnerungsschreiben
Rücklaufquote 51%
Gruppendiskussion
19.09.07, 8 Teilnehmer
Telefoninterviews August 07

Literatur

- (1) Batki, Claudia: Mobilitätsverhalten von autofreien & automobilen Haushalten im Vergleich – am Beispiel der Messestadt Riem (Diplomarbeit am Geographischen Institut der TU München); München 2002
- (2) Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V.: Reiseanalyse 2006 – Kurzfassung; Kiel 2007
- (3) Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.): Evaluierung Messestadt Riem: Nachhaltige Stadtentwicklung in München – Anlagenband; München 2005
- (4) Preisendörfer, Peter/Rinn, Marion: Haushalte ohne Auto: Eine empirische Untersuchung zum Sozialprofil, zur Lebenslage und zur Mobilität autofreier Haushalte; Opladen 2003
- (5) Timpe, Christof, Brohmann, Bettina et al. (Öko-Institut Freiburg e.V.): Kommunale Strategien zur Reduktion der CO2-Emissionen um 50% am Beispiel der Stadt München: Endbericht im Auftrag der Landeshauptstadt München, Freiburg 2004
- (6) Wohnen ohne Auto (Hrsg.): Autofrei Wohnen in der Messestadt Riem: Dokumentation eines gemeinsamen Planungs- und Bauprozesses, überarbeitete und erweiterte Neu-Auflage, München 2002

Nützliche Adressen:

Frauenwohnen e.G.
Ingeborg-Bachmann-Str. 26
81829 München
Tel./Fax: 089/18 92 33 70
info@frauenwohnen.de
www.frauenwohnen.de

Wagnis e.G.
Volkartstr. 2a
80634 München
Tel.: 089-189 116 50
Fax: 089/ 189 116 51
wagnis@wagnis.org
www.wagnis.org

WOGENO München e.G.
Aberlestr. 16 Rgb.
81371 München
Tel.: 089/721 17 05
Fax: 089/725 50 74
info@wogeno.de
www.wogeno.de

Forum Baugemeinschaften
Tel.: 089/2023 89 97
info@forum-baugemeinschaften.de
www.forum-baugemeinschaften.de

Bayerisches Netzwerk Wohnprojekte
Urbanes Wohnen e.V.
Nikolaiplatz 1b
80802 München
Tel.: 089/39 86 82
Fax: 089/3880 8943
www.wohnprojektatlas-bayern.de

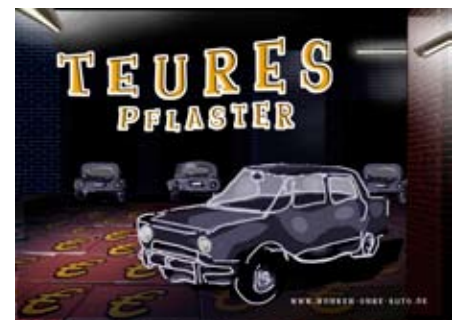
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung
Blumenstr. 28b
80331 München
Tel.: 089/233 284 74 oder 089/233 229 42
plan@muenchen.de
www.muenchen.de/plan

Kontakt:

Wohnen ohne Auto, c/o VCD
Jägerwirtstr. 3
81373 München
Tel.: 089/20 11 898
Fax: 089/20 15 313
kontakt@wohnen-ohne-auto.de
www.wohnen-ohne-auto.de

Spendenkonto:

VCD München
Kto.-Nr. : 579 700
Spardabank München,
BLZ 700 905 00
Verwendungszweck:
„Spende für Projekt WoA“
Spenden sind steuerlich abzugsfähig.



„Wir mussten ja 29 Stellplätze fertig bauen und weitere 21 baulich vorhalten, davon sind zur Zeit 9 belegt, der Rest ist immer noch frei und kostet nur.“

(FrauenWohnen)



Initiative „Wohnen ohne Auto“

Wohnen ohne Auto ist eine Initiative von:

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Kreisverband München e.V.
Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München
Gesundheitsladen München e.V.
GreenCity e.V.
STATTAUTO München Car-sharing
Verkehrsclub Deutschland e.V., Kreisverband München

Ziel der Initiative ist es, mehr autofreie Wohnprojekte in München zu initiieren und zu realisieren. WOA steht in Kontakt mit den Akteuren am Wohnungsmarkt, berät InteressentInnen und sammelt Informationen.

Impressum:

Text und Redaktion: Maria Ernst

Layout: Gunhild Preuß-Bayer

Fotos: Marlis Kappelhoff, Ralph Wüst (Ralph.Wuest@t-online.de), Hans Heydrich, G. und V. Bayer, M. Ernst, BewohnerInnen, Tour de Natur

Zitate: Bewohner auf den Fragebogen bzw. im Interview

Belichtung und Druck: Ulenspiegel Druck GmbH, Andechs

Bezug: Wohnen ohne Auto, c/o VCD, Jägerwirtstr. 3, 81373 München

Tel.: 089/20 11 898, Fax: 089/20 15 313

Mail: kontakt@wohnen-ohne-auto.de, Web: www.wohnen-ohne-auto.de

München, im September 2008

Mit freundlicher Unterstützung der



Landeshauptstadt
München
**Referat für Gesundheit
und Umwelt**

gefördert durch die

Selbach Umwelt Stiftung

