



Monatsbericht

des Forschungsbereichs Verkehr

Mai/Juni 1996

Andrea Dittrich/Heinz Klewe

Autofreies Wohnen

Anforderungen, Projekte, Erfahrungen

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
des Landes Nordrhein-Westfalen

© Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen,
Forschungsbereich Verkehr

Königswall 38–40 · D-44137 Dortmund

Tel.: 02 31/90 51-0 · Telefax: 02 31/90 51-1 55 · E-Mail: ils.do@t-online.de

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung ist eine Einrichtung im Geschäftsbereich des Ministeriums für Stadtentwicklung, Kultur und Sport, die Landes- und Stadtentwicklungsforschung im Rahmen interdisziplinärer Zusammenarbeit betreibt. Die Veröffentlichungen in der Reihe „Monatsberichte“ stellen keine Meinungsäußerung der Landesregierung dar.

AUToFREIES WOHNEN

Anforderungen, Projekte, Erfahrungen

1. Die Idee

Leben ohne (eigenes) Auto - damit wird oft ein unfreiwilliger Verzicht verbunden, der mit Einschränkungen in der Mobilität der betroffenen Menschen einhergeht. Die Ergebnisse der 1990 vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Auftrag gegebenen Studie "Vier Wochen ohne Auto" machten dagegen deutlich, daß ein Leben ohne Auto bzw. ohne eigenes Auto auch individuelle Vorteile hat und keineswegs zwangsläufig mit einer Einschränkung von Aktivitäten und Mobilität verknüpft ist.¹ Auch eine kürzlich abgeschlossene Forschungsarbeit bestätigt diese Ergebnisse: 32 % aller Haushalte im Untersuchungsraum Dortmund leben derzeit ohne eigenes Auto (in NRW sind es ca. 30 %, im Bundesgebiet ca. 28 %); die überwiegende Mehrheit der Befragten zeigt ein hohes Maß an Zufriedenheit mit ihrer autofreien Lebensgestaltung.² Aus diesen Erkenntnissen heraus ist trotz des ungebrochenen Trends zu mehr Autobesitz und Autonutzung insbesondere in den Ballungsräumen auch zukünftig ein hoher Anteil autofreier Haushalte zu erwarten.

In ihrer jetzigen Wohn- und Lebenssituation sind die Mitglieder autofreier Haushalte den vom motorisierten Straßenverkehr ausgehenden Belastungen ausgesetzt, obwohl sie diese nur in geringem Maße selbst verursachen. Wohnangebote, die für die in diesen Haushalten lebenden Menschen die Möglichkeit schaffen, im näheren Wohnumfeld vom eigenen Mobilitätsverhalten zu profitieren, gibt es bislang nicht. Mit der Realisierung autofreier Wohnangebote soll sich diese Situation ändern. Dabei gehört dieser Planungsansatz sicherlich zu den derzeit am häufigsten diskutierten - wie auch immer er im konkreten Fall heißen mag: „autoarmes Wohnen“, „autoreduziertes Wohnen“, „autofreies Wohnen“, „autobefreites Wohnen“, „stellplatzfreies Wohnen“, „Wohnen ohne (eigenes) Auto“, etc. Die Vielfalt ist nicht allein sprachlicher Natur; vielmehr spiegelt sich in ihr die unterschiedliche Herangehensweisen an den Ansatz „autofreies Wohnen“ wieder.

So werden z.T. juristische Aspekte, wie die rechtliche Verpflichtung des Einzelnen zum „Autoverzicht“, in den Vordergrund der Begriffsbestimmung gerückt. Andere Definitionen beschreiben vornehmlich die innere Organisation und Gestaltung autofreier Gebiete, indem beispielsweise die Anzahl der herzustellenden Stellplätze und/oder die (mit unterschiedlichen Ausnahmen versehene) Sperrung für den Kfz-Verkehr vorgegeben wird. Auch die (gewünschten) Wertvorstellungen der Bewohner autofreier Quartiere, etwa die grundsätzliche Abkehr vom Auto, finden sich in den Definitionen wieder.

¹ Burwitz, Hiltrud/Koch, Henning/Krämer-Badoni, Thomas: Vier Wochen ohne Auto: Bericht über ein freiwilliges städtisches Abenteuer. Forschungsprojekt im Auftrag des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Abschlußbericht. Bremen 1990. Veröffentlicht unter Burwitz, Hiltrud/Koch, Henning/Krämer-Badoni, Thomas: Leben ohne Auto - Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt. Reinbek 1992.

² Reutter, Ulrike/Reutter, Oscar: Autofreies Leben in der Stadt - Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund 1996 (z.Z. im Druck).

Die rechtlichen Festsetzungsmöglichkeiten oder die planerische Konzeption oder die Motivation der Bewohner sind Aspekte, die in den Überlegungen zur konkreten Umsetzung autofreier Projekte unbestritten eine wichtige Rolle spielen. Die Minimierung des Erschließungsaufwandes, die Schaffung eines weitgehend autoverkehrsfreien Wohnumfeldes sind dabei sinnvolle Optionen bzw. Zielvorstellungen. Als Bestandteil einer Definition sind sie aber nur bedingt geeignet. Denn: Wie definiert sich letztlich die Obergrenze für die Anzahl der herzustellenden Stellplätze? Ist ein Gebiet mit 0,3 oder 0,4 Stellplätzen je Wohneinheit nicht mehr autofrei? Nach welchem (rechtlichen?) Kriterium bemisst sich, ob sich jemand grundsätzlich genug vom eigenen Auto abgewendet hat? Wer darf nun genau in ein autofreies Gebiet hineinfahren, wer nicht und mit welchem Fahrzeug? Eine allgemeingültige Antwort im Sinne einer Ausschlußdefinition kann hier kaum gelingen. Autofreie Projekte werden sich je nach örtlichen Gegebenheiten und der jeweiligen Nachfragegruppe sehr unterschiedlich gestalten müssen, eine Feststellung, die sich in der Praxis inzwischen bestätigt hat.

Vor diesem Hintergrund scheint es angebracht, die Grundidee bzw. den Ausgangspunkt des Ansatzes in den Vordergrund einer Begriffsbestimmung zu rücken. Autofreies Wohnen kann so schlicht als ein „ganz normales“ Wohnangebot benannt werden, das den Markt bereichert und zudem Impulse für neue Wohn- und Lebensqualitäten gibt - ein Angebot an diejenigen Kunden der Wohnungswirtschaft, die mobil sein wollen, ohne dies mit individuellem Kraftfahrzeugbesitz zu verbinden:

Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das sich speziell an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen.

Im Rahmen dieser Definition wird von einer Konkretisierung der Vorteile abgesehen, da die vom Individuum subjektiv vorzunehmende Bewertung eines Tatbestandes kaum als Vor- oder Nachteil objektiviert werden kann. Allenfalls lassen sich „Vorteilskategorien“ wie Finanzen, Freizeit, Gesundheit, Mobilität, Versorgung benennen.

Vergleichbares gilt für die Bewertung der Vorteile: Sind sie nun im Einzelfall groß, mittel oder eher gering? Die häufig geäußerte Forderung nach größeren autofreien Quartieren, die aufgrund ihrer räumlichen Dimension Vorteile verstärken oder gar erst entstehen lassen (z.B. hinsichtlich der verkehrsbedingten Luft- und Lärmbelastung), ist rational begründbar. Warum aber sollte ein unter der Zielsetzung autofreien Wohnens gebautes Mehrfamilienhaus, das den Bewohnern finanzielle Vorteile bei der Miethöhe oder qualitative Vorteile wie z.B. nutzbare Freiflächen im Hof bietet, nicht in die Kategorie „autofreien Wohnens“ aufgenommen werden können?

Entscheidendes Kriterium sollte vielmehr sein, ob *gezielte* Angebote an Haushalte ohne (eigenes) Auto gemacht werden, und der Zusammenhang zwischen individuellem Autobesitz/Autonutzung und alternativen Qualitäten sichtbar wird. Je mehr dieser Angebote entstehen und je dichter sie räumlich zusammenliegen, desto vielfältiger und deutlicher werden auch die Vorteile sein, die von den Haushalten ohne Auto nutzbar sind.

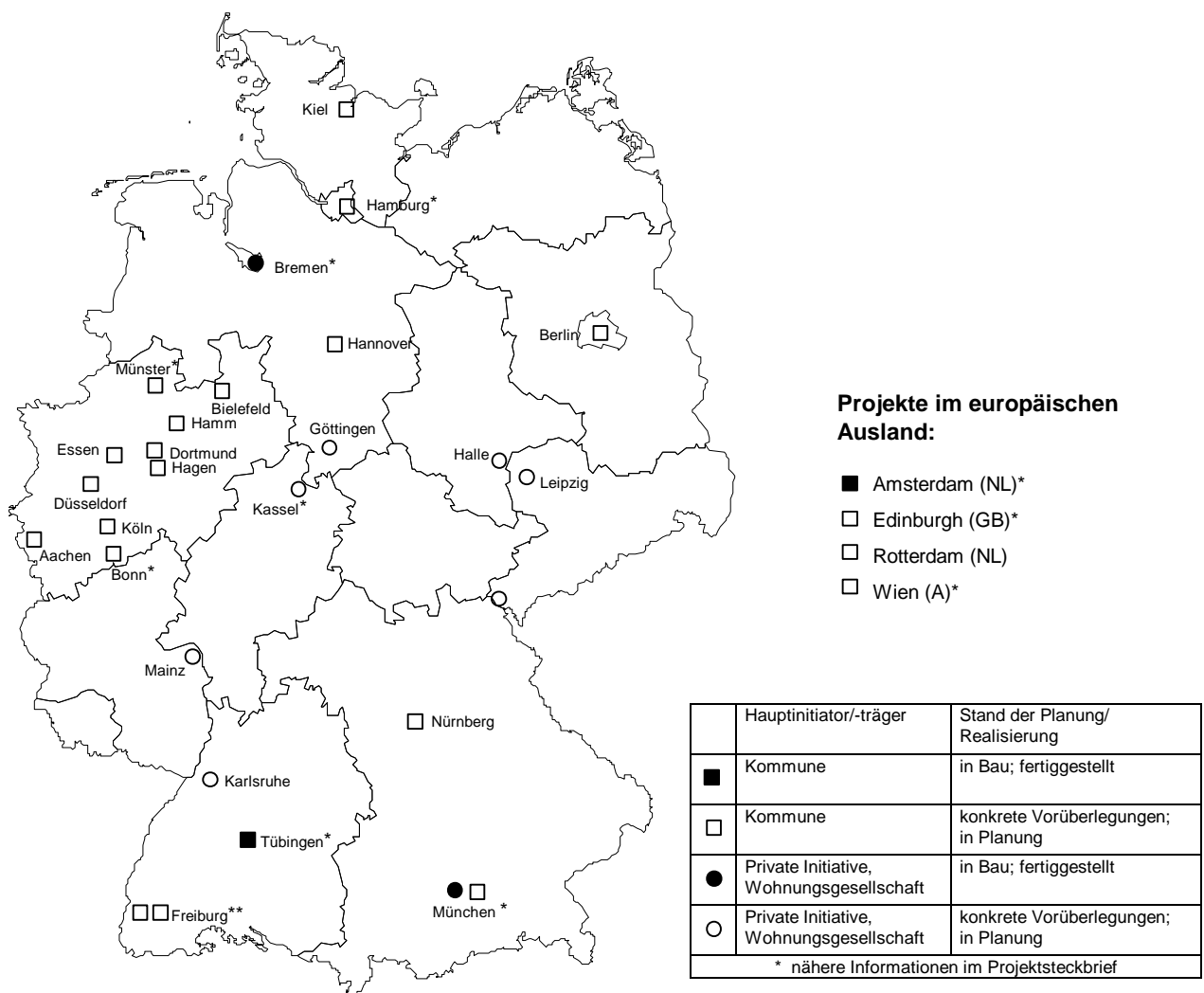
Für die Kommunen birgt der Ansatz autofreien Wohnens - abhängig von der Größe der realisierten Projekte - eine Reihe von Chancen und möglichen Vorteilen, z.B. die weitgehende Vermeidung neuer Verkehrsbelastungen in den Quartieren und deren Umgebung, die Förderung und Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV oder die finanziellen Einsparungen durch die Minderung städtischer Fördermittel für die Erschließung und Herstellung von Stellplätzen.

Auch die Wohnungswirtschaft kann von der Umsetzung derartiger Projekte profitieren. So sind insbesondere auf innenstadtnahen Flächen, auf denen die Herstellung der erforderlichen Stellplätze häufig nur durch Tiefgaragen möglich ist, erhebliche Investitionssummen einsparbar. Zudem bietet der Ansatz autofreies Wohnen für die Wohnungswirtschaft die Perspektive, ihr Angebot auf einem sich zunehmend diversifizierenden Wohnungsmarkt zu verbreitern und eine aussichtsreiche "Nische" zu besetzen.³

2. Die Umsetzung

Nachdem mit Bremen-Hollerland 1992 in Deutschland das erste autofreie Wohnprojekt öffentlich vorgestellt wurde, sind in einer Reihe weiterer Städte im In- und Ausland Projekte initiiert worden, die diesen Ansatz aufgreifen (vgl. Abb. 1). Mit dem Vorhaben Grünenstraße in Bremen ist dabei - von der Öffentlichkeit zunächst wenig beachtet - bereits ein erstes, wenn auch kleines, autofreies Wohnungsbauvorhaben realisiert worden. Auch die niederländische Modellsiedlung Westerpark in Amsterdam steht kurz vor ihrer Fertigstellung.

Abb. 1: *Initiativen zur Realisierung autofreier Wohnprojekte*



³ Vgl. das Projekt „Stadthaus Schlump“ in Hamburg, bei dem ein Privatinvestor seinen Mietern in Zusammenarbeit mit der Firma Volkswagen u.a. ein Car-Sharing-Angebot macht. In: Hamburger Abendblatt, 5. Juni 1996. Der Spiegel, 24/96.

Wie unterschiedlich sich die einzelnen Vorhaben darstellen, verdeutlichen die Beispiele autofreier Planungen (vgl. die Projektsteckbriefe im Anhang). Sie reichen von der Errichtung einzelner innerstädtischer Bauobjekte, wie das der Grünenstraße, bis hin zum Neubau autofreier Wohnquartiere im Rahmen größerer Stadterweiterungsgebiete (z.B. Wien „Floridsdorf Ost“). Die Planungen konzentrieren sich derzeit auf Neubauprojekte im großstädtischen Raum.

Trotz spezifischer Unterschiede folgen die in Abb. 1 angeführten Projekte der Grundidee autofreien Wohnens: Für Menschen, die kein eigenes Auto besitzen bzw. dieses bei Einzug in das neu gebaute autofreie Projekt abschaffen wollen, sollen über diese Neubauprojekte Vorteile realisiert werden.

Berücksichtigt wurde dabei auch ein Projektansatz, der sich sowohl an autofreie wie auch an autobesitzende Haushalte wendet. So soll auf der 60 ha großen, als Mischgebiet geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Stuttgarter Straße/Französisches Viertel“ in Tübingen das Leben ohne eigenes Auto gefördert und ein deutlich geminderter Pkw-Besitz realisiert werden. Bausteine des derzeit in der konkreten Umsetzung befindlichen Projektes sind u.a. die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, die Einführung eines stadtteilbezogenen Car-Sharing-Systems sowie eines speziellen Parkierungskonzeptes, das die notwendigen Stell- und Parkplätze in gemeinschaftlichen Kompaktanlagen konzentriert und eine Trennung von Wohnkosten und Kosten der Autohaltung ermöglicht.⁴ Auf dem „Vaubangelände“ in Freiburg, ebenfalls eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, ist ein Vorhaben mit ähnlichem Projektansatz in Vorbereitung (vgl. Projektsteckbriefe).

Die Initiative für die Planung autofreier Wohnangebote kommt bisher überwiegend aus der kommunalen Politik und Verwaltung, häufig unterstützt bzw. vorbereitet durch das Engagement lokaler Initiativen oder Umweltverbände. Die Wohnungswirtschaft tritt dagegen noch selten als Initiator autofreien Wohnens auf und widmet dem Thema nur zögerliche Beachtung.⁵ Die Zurückhaltung ist - trotz der für sie offensichtlichen Kostenvorteile - verständlich. Solange autofreie Modellprojekte nicht realisiert wurden und sich über einen längeren Zeitraum bewährt haben, lassen sich über ihre Vermarktungschancen nur Vermutungen anstellen. Dabei spielt auch eine Rolle, daß über Umfang und Struktur autofreier Haushalte bisher wenig bekannt war, und demzufolge diese Bevölkerungsgruppe von der Wohnungswirtschaft nicht als eigenständiges Kundenpotential erkannt wurde.

Erste Ansätze zur Umorientierung sind allerdings inzwischen erkennbar. So ist das Projekt München „Kolumbusplatz“ auf Initiative der Gemeinnützigen Wohnungsfürsorge AG (GEWOFAG) entstanden. Ausgangspunkt für das Engagement des Wohnungsbauunternehmens waren hier die hohen Investitionskosten zur Herstellung von Tiefgaragenplätzen, die bei einer Realisierung im üblichen Umfang entstanden wären.⁶ Kassel „Messeplatz“ ist ein weiteres Beispiel für eine autofreie Planung, die maßgeblich von Investorensseite getragen bzw. unterstützt wird (vgl. Projektsteckbriefe). Das bereits eingangs erwähnte Beispiel „Stadthaus Schlump“ in Hamburg zeigt in diesem Zusammenhang, daß Mobilität ohne eigenes Auto auch als Marketinginstrument genutzt werden kann. In dem 60 Wohneinheiten umfassenden Bauprojekt in der Innenstadt Hamburgs konnte nur eine geringe Anzahl an Stellplätzen (0,25/WE) realisiert werden. Die etwa 100 Mieter erhalten beim Einzug eine Chipkarte mit

⁴ Feldtkeller, Andreas: Fallbeispiel Tübingen-Südstadt ‘Französisches Viertel’. In: Institut für Städtebau Berlin (Hrsg.): *Autoverkehrsreduzierte Innenstädte/Auf autofreie Wohngebiete*. Berlin 1996.

⁵ Dies wurde in einer Umfrage des ILS im September 1994 in Nordrhein-Westfalen deutlich: Während in der überwiegenden Mehrheit der 30 befragten Kommunen zu diesem Zeitpunkt bereits Fachdiskussionen oder aber erste Schritte in der Realisierung autofreier Projekte stattgefunden hatten, überwog bei den 30 parallel einbezogenen nordrhein-westfälischen Wohnungsunternehmen Skepsis und Zurückhaltung (vgl. ILS-Monatsbericht September/Okttober 1994).

⁶ Durch die Einsparung von 40 der ursprünglich 82 bauordnungsrechtlich notwendigen Stellplätze konnte eine erhebliche Kostenminderung in diesem Bauvorhaben realisiert werden: die anfänglich kalkulierten Herstellungskosten lagen aufgrund schwieriger Grundstücksverhältnisse bei 45.000 DM pro Stellplatz (vgl. Fedorao 108.: *Autoarme Stadtquartiere*. Unveröffentlichtes Gutachten im Auftrag des Stadtplanungsamtes Dortmund. Dortmund 1994, S. 36).

Geheimcode und können damit direkt auf einen hauseigenen Fuhrpark, zu dem u.a auch ein Elektrofahrzeug gehört, zugreifen. Dieses Angebot, das durch eine Reihe von Leihfahrrädern ergänzt wird, wird vom privaten Investor gezielt in der Vermarktung der Wohnungen eingesetzt. Der Volkswagen-Konzern, der sich zu 50 % an den Kosten der Car-Sharing-Fahrzeuge beteiligt, erhofft sich aus der Auswertung der Nutzung neue Erkenntnisse über die Akzeptanz derartiger Angebote.⁷

Trotz vieler positiver Ansätze verläuft der Realisierungsprozeß autofreier Projekte auch innerhalb der kommunalen Planung und Politik selten reibungslos. Lange Zeit waren die Kommunen weitgehend von der Notwendigkeit enthoben, für Menschen ohne eigenes Auto zu planen. Angesichts der Vorstellungen, die die Entscheidungsträger über die von den Bürgern gewünschte Mobilität haben - nicht selten aus den Erfahrungen von diversen Bürgerversammlungen stammend, auf denen „die Bürger“ vehement und aggressiv für den Erhalt aller, auch der illegalen, Parkplätze streiten -, erfordert es derzeit noch politischen Mut, sich an das Thema autofreies Wohnen heranzuwagen. Auftretende Widerstände und Hemmnisse innerhalb der kommunalen Politik und Planung lassen sich aber überwinden, wie u.a. das Beispiel der Stadt Köln zeigt: Das Herbeiführen eines frühzeitigen politischen Beschlusses, die weitgehende Einbeziehung und Information der Öffentlichkeit sowie der kontinuierlich und intensiv geführte Dialog zwischen allen an der Planung beteiligten kommunalen Stellen haben hier gute Ausgangsbedingungen für die Realisierung autofreier Wohnprojekte geschaffen.⁸

Der Umsetzungsprozeß autofreier Projekte folgt keinem einheitlichen Schema. Je nach Initiator des Projekts, der sich konkretisierenden Nachfrage oder auch der rechtlichen Rahmenbedingungen stehen sehr unterschiedliche Dinge im Vordergrund der örtlichen Aktivitäten. Die im folgenden skizzierten Aspekte der Standortwahl, der Nachfrageermittlung, der planerischen und städtebaulichen Konzeption sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen und Instrumentarien stellen keinen (ideal-) typischen Weg in der Umsetzung dar, werden jedoch in der aktuellen Diskussion als die Kernpunkte eines Realisierungsprozesses angesehen.

2.1 Standortwahl

Die Attraktivität autofreien Wohnens wird wesentlich durch die Wahl des Standortes bestimmt. Die verkehrliche Anbindung und infrastrukturelle Ausstattung des Gebietes, die Qualitäten des Wohnumfeldes müssen auf die Nutzer ohne eigenes Auto abgestimmt sein: "Ein Standort nach Maß (...) ist Voraussetzung für den Erfolg".⁹ Um eine systematische Überprüfung des vorhandenen Flächenpotentials zu gewährleisten, nutzen viele Kommunen eigens hierfür entwickelte Kriterienlisten, die ein Raster zur Bewertung möglicher Standorte enthalten. Die in diesen "Checklisten" aufgeführten Grundvoraussetzungen an eine Fläche bzw. die Ausstattung des Umfeldes ähneln sich in den wesentlichen Punkten, variieren aber je nach lokalen Gegebenheiten in Umfang und Ausprägung (vgl. Abb. 2).

Eine Schlüsselrolle in der Beurteilung der Qualitäten möglicher Standorte wird einer hochwertigen ÖPNV-Erschließung und einer ausreichenden infrastrukturellen Ausstattung des Umfeldes beigemessen. Die genannten Kriterien verlangen hier in der Regel die unmittelbare Zuordnung des Areals zu einem infrastrukturell gut ausgestatteten Stadt(teil-)zentrum; eine Qualität, deren zentrale Bedeutung sich in der Praxis bestätigt. So war in Bremen „Hollerland“ die eher suburbane Lage des Gebietes - ca. 6 km

⁷ Vgl. Fußnote 3.

⁸ Möllers, Jürgen/Butterweck, Martin: Autofreie Stadtquartiere für Köln. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.), Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 5/1996, S. 11ff.

⁹ Vgl. Workgroup '2duizend: Verkehrsberuhigte Stadtquartiere - Neue Perspektiven für städtisches Wohnen' (Teil I bis III). In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.), Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 2/1996, 3/1996, 4/1996.

Luftlinie vom Stadtzentrum und knapp 2 km vom nächsten Stadtteilzentrum entfernt - eine bedeutende Ursache für das geringe Interesse am Kauf der offerierten Eigentumsobjekte.¹⁰

Abb. 2: Kommunale Kriterienlisten zur Standortprüfung - Beispiele Halle und Münster

Gebiet:			
Kriterien für Standortbewertung			Bewertung
1. Anzahl der Wohneinheiten		< 200 WE 200 - 500 WE > 500 WE	
2. Realisierungshorizont <i>max. 1 Punkt</i>		vor 1997 1997 - 2001 nach 2001	0 1 0
3. Verkehrsanbindung <i>max. 10 Punkte</i>	Straßenbahn	> 500 m 250 - 500 m < 250 m	0 3 6
	Bus, S-Bahn Bewertung nur dann, wenn keine Punkte für Straßenbahn	> 300 m 150 - 300 m < 150 m	0 2 4
	Direktverbindung zum Hauptbahnhof	nein ja bzw. < 500 m fußläufige Entfernung	0 1
	Direktverbindung zum Marktplatz	nein ja bzw. < 500 m fußläufige Entfernung	0 1
	Anbindung an das Radwegenetz	nein ja	0 2
4. Versorgung <i>max. 6 Punkte</i>	täglicher Bedarf/Einkauf	> 500 m 250 - 500 m < 250 m	0 2 4
	weiterer Bedarf Dienstleistungen, (Post u. a.), soziale, kulturelle Einrichtungen (Spielplatz, Jugend-zentrum, Kindergarten, Grundschule, etc.)	> 500 m < 500 m	0 2
5. Lage im Stadtgebiet <i>max. 1 Punkt</i>		außerhalb innerhalb des Siedlungsgefüges	0 1
6. Lärm- oder andere Umweltbelastungen <i>max. 1 Punkt</i>		von drei oder vier Himmelsrichtungen	-1
		von einer oder zwei Himmelsrichtungen	0
		nein	1
7. Frei- und Grünflächenversorgung <i>max. 1 Punkt</i>	zurückzulegende Entfernung	> 500 m < 500 m	0 1

Planungsamt Halle (Stand 11/95)

¹⁰ Vgl. Viets, Renate; Lemmen, Diana: Ergebnisse der Befragung zu den Rahmenbedingungen für das Wohnen ohne eigenes Auto. Bewohnerberatung Bremen (Hrsg.). Bremen März 1996.

Gebiet:			
Kriterien für Standortbewertung			Bewertung
1. Anzahl der Wohneinheiten		> 500 WE/ha	2
		200 - 500 WE/ha	1
		< 200 WE/ha	0
2. Realisierungshorizont		bis 1999	1
		ab 2000	0
		Planungsrecht	
3. Eigentümer		privat	0
		öffentlich	1
4. Erschließung			
• ÖPNV	Haltestellenentfernung	< 150 m	4
		300 m	3
	Bedienungsqualität in Hauptverkehrszeiten	10 min Takt 20 min Takt	4 2
Fahrzeit bis Altstadt		15 min 30 min	2 0
	• Bahn	Haltestellenentfernung	< 500 m
< 750 m			2
Bedienungsqualität in Hauptverkehrszeiten		30 min Takt 60 min Takt	2 0
	• Radverkehr	geschlossenes Radwegenetz zur Altstadt vorhanden	vollständig teilweise
Entfernung zur Altstadt			< 5 km < 10 km
	5. Infrastruktur	Grundversorgungseinrichtungen, Entfernung	< 250 m
250 - 500 m			2
> 500 m			0
Dienstleistungen, Anzahl vorhandene (z. B. Ärzte, Reinigung, Friseur)			10 verschiedene 5 verschiedene nicht vorhanden
	soziale Infrastruktur (Grundschule, Kindergarten, Sport, Kirche/Gemeindehaus)	< 500 m	4
		500 - 750 m	2
> 750 m		0	
Einbindung in vorhandene Siedlungsstruktur		ja nein	1 0

Planungsamt Münster (Stand 11/95)

Weitere Bewertungspunkte in den kommunalen Kriterienlisten sind beispielsweise die Erreichbarkeit von Naherholungsmöglichkeiten oder auch die Größe des Areals bzw. die Anzahl der realisierbaren Wohneinheiten: 2 ha bzw. 200 Wohneinheiten werden häufig als wünschenswerter Mindestumfang autofreier Projekte genannt.

Die Kriterienlisten gewährleisten in erster Linie eine zügige erste Einschätzung von Flächen sowie eine transparente Beurteilung nach außen, ihre Funktion in der konkreten Standortfindung ist insgesamt aber eher gering einzuschätzen: Die Aussagekraft der verwendeten Faktoren muß zwangsläufig grob bleiben; spezifische Bedingungen, wie etwa die Akzeptanz und Attraktivität des umliegenden Stadtteils eines Standortes bleiben ausgeklammert. Auch die potentiell möglichen Verbesserungen, etwa beim Kriterium ÖPNV-Bedienungsqualität, gehen nicht in die Bewertung ein. Zum anderen sind Wohnbauflächen, eine halbwegs urbane Lage vorausgesetzt, in den meisten Kommunen knapp bemessen. Faktoren wie private Besitzverhältnisse, bereits fortgeschrittene Planungsstände oder Interessenskonflikte mit anderen Nutzungen lassen die Zahl nutzbarer Flächen in der Praxis weiter schrumpfen. Vor diesem Hintergrund scheint es um so wichtiger, vorhandene Potentiale konsequent zu nutzen und die sich bietenden Optionen im Einzelfall zu prüfen.

Eine Möglichkeit kann hier in der Umsetzung autofreier Projekte auf "kleinen", d.h. deutlich unter der genannten Grenze von 2 ha oder 200 Wohneinheiten liegenden Standorten liegen. Auch wenn die Möglichkeiten der planerischen und städtebaulichen Konzeption hier beschränkt sind, kann doch in Abhängigkeit von der Art und Ausgestaltung des näheren Wohnumfeldes eine hohe Wohnqualität für die Bewohner verwirklicht werden. Zudem läßt sich ein zentraler Vorteil selbst auf einer einzelnen innerstädtischen Baulücke realisieren: Jeder nicht hergestellte Stellplatz spart Geld und Fläche und schafft damit Spielraum für anderweitige Nutzungen, die den Bewohnern zugute kommen können. Das Projekt Bremen „Grünenstraße“ bietet hier ein gutes Beispiel. Auf einer nur 0,08 ha großen, direkt am Bremer Stadtzentrum gelegenen Fläche wurden 23 autofreie Wohneinheiten realisiert. Durch die eingesparten Flächen bzw. Kosten wurden großzügig angelegte Gemeinschaftsanlagen möglich. Die Initiative für dieses Projekt ging in diesem Fall von den künftigen Bewohnern - einer ökologisch orientierten Baugenossenschaft - aus, womit gleichzeitig das in der Realisierung letztlich entscheidende Kriterium der Gebietsauswahl genannt ist: Das Interesse des Investors bzw. die bestehende Nachfrage.

2.2 Nachfrageermittlung

Um das grundsätzliche Nachfragepotential für autofreie Wohnangebote zu umreißen, genügt zunächst ein Blick in die amtliche Statistik: 28 % aller Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland besitzen kein eigenes Auto (Stand 1993); in den Großstädten über 100.000 Einwohner liegt die Anzahl noch deutlich höher.¹¹ Weitere Nachfrager sind darüber hinaus in der Gruppe der (noch) autobesitzenden Haushalten zu vermuten, wie u.a. Untersuchungen zur Akzeptanz von Car-Sharing zeigen.¹²

Die bisher vorliegenden Marktabschätzungen und Modellrechnungen zur Nachfrage nach autofreiem Wohnen scheinen die große Zahl potentieller Interessenten zu bestätigen. So sind in Berlin laut einer Infas-Erhebung 44 % der Bürgerinnen und Bürger bereit, auf ein eigenes Auto zu verzichten, wenn sie

¹¹ "Spitzenreiter" ist Berlin, wo etwa 50 % aller Haushalte kein (eigenes) Auto besitzen (Creutzfeldt, Martina: Ergebnisse einer repräsentativen infas-Umfrage zum Thema autofreies/autoarmes Wohnen. In: Bezirksamt Steglitz (Hrsg.), a.a.O., S.28)

¹² So ist die Attraktivität und Akzeptanz der gemeinschaftlichen Autonutzung laut einer Dekra-Umfrage von September 1995 hoch einzuschätzen: 49% der Bundesbürger sind danach bereit, sich an entsprechenden Car-Sharing-Initiativen zu beteiligen. (vgl. Dekra (Hrsg.): Im Dialog 1/96 - Ergebnisse der Umfragen zu Verkehr, Umwelt und Fahrzeugsicherheit 1994/1995. Stuttgart 1996).

die Vorteile autofreien Wohnens genießen könnten.¹³ In Bonn geht man aufgrund eines Gutachtens davon aus, daß „man bei etwa 25 % aller Bonner Haushalte mit einem grundsätzlichen Interesse für das Wohnen in einer autofreien Siedlung rechnen kann“.¹⁴ Auch die Wohnungswirtschaft läßt über erste Umfragen die Akzeptanz autofreien Wohnens prüfen. So in Berlin, wo 450 Mieter eines neugebauten Wohnungsobjektes nach ihrer Einstellung zu einem derartigen Vorhaben befragt wurden: 15 % bejahten die Frage, ob sie auch dann gemietet hätten, wenn sie auf ein Auto hätten verzichten müssen.¹⁵

Derartige grundsätzliche Abschätzungen des Nachfragepotentials, die vor Ort häufig durch kleinere (standortunabhängige) Umfragen oder Interessentenlisten privater Initiativen und Umweltverbände ergänzt werden, können erheblich zur Verbesserung der Akzeptanz des autofreien Ansatzes in der kommunalen Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft beitragen. Dennoch bleibt ihre Aussagekraft zwangsläufig begrenzt. Ob ein konkretes autofreies Wohnprojekt letztlich vermarktbar ist und sich damit das bestehende Interessentenpotential aktivieren läßt, kann erst dann aussagekräftig abgeschätzt werden, wenn zumindest die groben Rahmenbedingungen der Realisierung, insbesondere der Standort, feststehen. Zu diesem Zeitpunkt kann eine gezielte Marktanalyse, vor allem wenn in einer Kommune mehrere Standorte in Betracht kommen, wichtige Hinweise zur Vermarktbarkeit einzelner Flächen liefern und somit die Grundlage für das weitere Vorgehen von Kommunen und Investoren bilden. Eine derartige Nachfrageermittlung wird derzeit von der Stadt Köln auf der Grundlage von vier räumlich sehr unterschiedlich gelegenen Standorten durchgeführt. Ziel ist es, „über die Ermittlung des flächenspezifischen NutzerInnenpotentials die politische Durchsetzbarkeit zu fördern und vor allem die Realisierungsgunst unterschiedlicher Flächen zu prüfen. Diese Vorgehensweise soll als Hilfsmittel sowohl für die Verwaltungsarbeit als auch bei der Investorenfindung dienen.“¹⁶

Auch eine auf der Grundlage eines konkreten Standortes durchgeführte Nachfrageermittlung bzw. Interessentenwerbung ist letztlich noch kein Garant für die erfolgreiche Vermarktung - ein Umstand, der sich im Projekt Bremen „Hollerland“ zeigte. Auch bei autofreien Wohnangeboten entscheiden die Interessenten erst auf der Grundlage der konkreten städtebaulichen und planerischen Konzeption sowie der preislichen Ausgestaltung des „Produkts“ über dessen Kauf oder Miete. Die konjunkturelle wirtschaftliche Lage und das zum Zeitpunkt der Fertigstellung aktuelle Angebot auf dem Immobilien- bzw. Mietwohnungsmarkt sind dabei, so die Bremer Erfahrungen, wichtige Einflußfaktoren der Entscheidung. Nicht zu unterschätzen ist auch die Bedeutung der vor Ort durchgeführten Öffentlichkeitsarbeit. Eine starke

Abb. 3: Informationsbroschüre Bremen „Hollerland“



¹³ Institut für angewandte Sozialwissenschaft (Infas): Autofreies/Autoarmes Wohnen - Interesse, Akzeptanz und Voraussetzungen - Ergebnisse einer Repräsentativerhebung in Berlin - Januar/Februar 1995. Bonn 1995.

¹⁴ Planungsbüro g8: „Wohnen ohne Auto“ in Bonn - Abschätzung des Nachfragepotentials für ein autofreies Wohngebiet am Stadtrand von Bonn. Gutachten im Auftrag der Stadt Bonn. Dortmund 1996.

¹⁵ Wulff, Lothar: Autofreie Wohngebiete aus Investorensicht. In: Institut für Städtebau Berlin (Hrsg.), a.a.O.

¹⁶ Möllers, Jürgen/Butterweck, Martin, a.a.O., S. 18

Konzentration auf den Verzichts- und Verbotsaspekt, auf das „ohne eigenes Auto mobil sein zu müssen“, scheint wenig geeignet, Interesse am autofreien Wohnen zu wecken (vgl. Abb. 3).

Daß autofreie Wohnangebote mit einem durchdachtem Konzept und einem Marketing, das die Qualitäten der Wohnungen und des Wohnumfeldes hervorhebt, hohe Attraktivität besitzen können, zeigt sich derzeit im Projekt „GWL-terrein“ in Amsterdam-Westerpark: Alle 129 Eigentumswohnungen des ersten Bauabschnitts wurden bereits verkauft; für die derzeit angebotenen Mietwohnungen sowie die Eigentumswohnungen des zweiten Bauabschnitts besteht bereits reges Interesse (vgl. Projektsteckbrief). Das städtebauliche bzw. planerische Konzept eines Projektes entscheidet letztlich auch darüber, welche Bevölkerungsgruppen durch das Angebot angesprochen werden. Eine homogene, „verlässliche“ Nachfragegruppe für autofreies Wohnen läßt sich aus den bislang vorliegenden Informationen jedenfalls nicht ableiten. Vielmehr zeigen die vorliegenden Marktanalysen und Befragungen, daß sich für entsprechende Wohnangebote grundsätzlich in allen Bevölkerungsgruppen Interesse wecken läßt. Erwartungsgemäß überwiegen dabei solche Haushalte, die bereits heute keinen Pkw besitzen. Allerdings sind mit einem Anteil von etwa 30 % auch autobesitzende Haushalte in nennenswertem Umfang vertreten.¹⁷ Dies stützt die These, daß über die Realisierung autofreier Wohnangebote ein Leben ohne eigenes Auto auch für derzeit noch autobesitzende Menschen attraktiviert werden kann.

2.3 Planerische und städtebauliche Konzeption

Nach der Wahl des Standortes ist die sorgfältige städtebauliche und planerische Umsetzung, das "Produkt nach Maß", eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Vermarktung autofreier Wohnangebote. Die Idee autofreien Wohnens liefert dabei die Grundprämisse: Unter der Zielsetzung, das Leben ohne Auto mit Vorteilen zu verbinden, soll die städtebauliche Gestaltung Qualitäten autofreien Lebens sichtbar machen und ein für Bewohner und Besucher erlebbaren Charakter entwickeln. Die Konzeption steht in engem Zusammenhang mit den jeweiligen örtlichen Verhältnissen, der angestrebten Nachfragegruppe sowie der Größe des Vorhabens und wird sich einzelfallbezogen sehr unterschiedlich darstellen. Sie wird sich aber kaum darauf beschränken können, die Anzahl der Stellplätze zu verringern und keine Autos in der Siedlung zuzulassen. Um ein attraktives Wohnangebot zu realisieren, müssen vielmehr eine Vielzahl von Aspekten berücksichtigt und in der baulichen Umsetzung überzeugend gestaltet werden. Drei Grundsätze lassen sich zusammenfassend formulieren:

1. Die Chancen und Möglichkeiten der Gestaltung, die durch die autofreie Erschließung geschaffen werden, sollten genutzt werden.
2. Den Anforderungen autofreier Haushalte an die Gebrauchsfähigkeit und Sicherheit der Wohnung und des Wohnumfeldes muß ausreichend Rechnung getragen werden.
3. Der notwendige motorisierte (Rest-)Verkehr sollte verträglich und unter der Prämisse sparsamster Erschließung in die Konzeption des Gebietes integriert werden.

¹⁷ Zu Struktur und Zusammensetzung der Nachfrage vgl. u.a. Planungsbüro g8, a.a.O.

Abb. 4: Mögliche Aspekte der städtebaulichen und planerischen Konzeption

Mögliche Aspekte der städtebaulichen und planerischen Konzeption autofreier Wohnprojekte

- Kombination von hoher Bebauungsdichte und „grünem“ Wohnumfeld
- Ausformung privater, halböffentlicher und öffentlicher Freibereiche mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für die Bewohner
- Schaffung vielfältiger Spiel- und Aktionsräume für Kinder unterschiedlicher Altersgruppen
- Integration ökologischer Aspekte (uneingeschränkte Nutzung anfallenden Regenwassers, konsequente Ausrichtung der Gebäude zur passiven Sonnenenergienutzung etc.)
- Entwicklung innovativer Konzepte in der Siedlungs- und Gebäudeplanung
- Schaffung komfortabler, umweg- und barrierefreier Rad- und Fußwege innerhalb des Gebietes sowie zu umliegenden Versorgungseinrichtungen und dem Stadt(teil-)zentrum
- Ausrichtung des Gebietes bzw. der Wegebeziehungen im Gebiet auf bestehende ÖPNV-Haltepunkte
- Berücksichtigung ausreichender Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie von entsprechendem Zubehör (Lastenanhänger) in der Gebäudeplanung
- Gewährleistung von Sicherheitsanforderungen (Einsehbarkeit, Beleuchtung, soziale Kontrolle) in der Führung und Gestaltung der Wege sowie der Planung der Grünanlagen
- Berücksichtigung anfallender Transportwege in der Anordnung der Gebäude
- Einbeziehung ergänzender Serviceeinrichtungen für den Transport von Gütern und Waren (Verleih von Zubehör für den Lastentransport, Aufbewahrung von Gepäck und angelieferten Waren u.ä.)
- Begrenzung der Herstellung von Stellplätzen auf das erforderliche Minimum (insbesondere für Car-Sharing, Besucher, Behinderte)
- Ansiedlung verbleibender Stellplätze am Rand des Projektgebietes unter Nutzung vorhandener Erschließungswege; Belastungen für die umliegende Wohnbevölkerung sind zu vermeiden
- Ausrichtung der Dimensionierung und Ausgestaltung der Erschließung auf die Ansprüche des nichtmotorisierten Verkehrs
- Abwicklung des Handwerks-, Liefer- und Entsorgungsverkehrs soweit möglich über das umliegende bestehende Straßennetz

ILS 1996

Durch den Modellcharakter, den autofreies Wohnen derzeit noch hat, sind konkrete Anschauungsmaterialien wie auch praktische Erfahrungen mit derartigen Konzeptionen rar. Eine Reihe der in Abbildung 4 angeführten Aspekte der planerischen und städtebaulichen Konzeption sind aber bereits in ökologischen Wohnbauprojekten oder Vorhaben, die z.B. an flächen- und kostensparenden Prinzipien ausgerichtet waren, erprobt worden, so daß bereits wichtige Anhaltspunkte für die Gestaltung vorliegen. Beispielhaft lassen sich anführen:

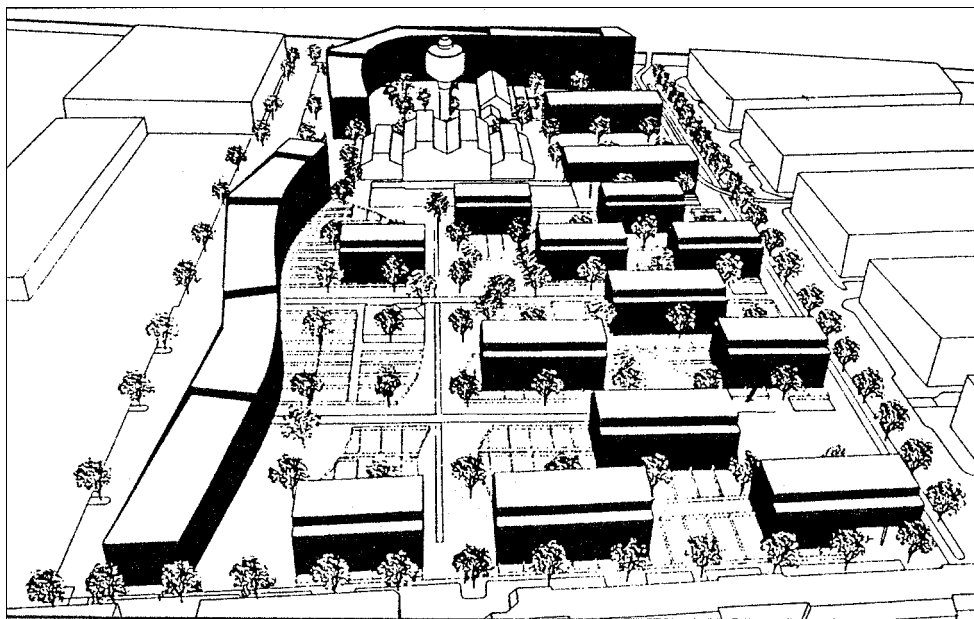
- Das Prinzip der *autofreien Innenschließung*: Eines der bekanntesten Beispiele ist das in den 70er Jahren für über 3000 Bewohner gebaute Wohngebiet Langwasser Nord-Ost in Nürnberg. Hier wird der private motorisierte Verkehr in Parkeinrichtungen am Rand der Siedlung, im Schnitt etwa 200 m von den Wohnungen entfernt, aufgefangen. Die innere Erschließung erfolgt ausschließlich durch Wohnstraßen, Fuß- und Radwege. Aktuelle Vorhaben mit vergleichbarer Zielsetzung sind der in der Planung befindliche neue Hamburger Stadtteil „Reinbeker Redder“ oder das Projekt „Backumer Tal“ in Herten.
- Unter der Zielsetzung, die Flächen für die innere Erschließung eines autofreien Wohnprojektes auf ein Minimum zu beschränken und den motorisierten Verkehr weitestgehend auszuschließen, muß auch beim *Entsorgungsverkehr* nach verträglichen Lösungen gesucht werden. Eine Möglichkeit könnte hier in der Bereitstellung zentraler Sammelbehälter liegen, die eine Zufahrt der Entsorgungsfahrzeuge in das Gebiet erübrigen (vgl. Modellprojekt „Radevormwald“).¹⁸

¹⁸ Vgl. Jörgens, Norbert/ Pretz, Thomas: Das Bringsystem Radevormwald, ein neuer Weg bei der Erfassung verwertbarer Altstoffe. In: Abfallwirtschaftsjournal 3 (1991), Nr. 1/2, S. 19ff.

- Die Belange der *Sicherheit im öffentlichen Raum* sind in einigen Modellprojekten beispielhaft berücksichtigt und umgesetzt worden. So etwa im niederländischen „Zwolle-Schellerbroek“, wo in einem auf die Belange von Frauen ausgerichteten Planungsverfahren die Vermeidung von Angsträumen einen Schwerpunkt bildete. Neben der Gestaltung der Wege wurde hier unter anderem auch die Lage der Quartiereinrichtungen sowie die Ausgestaltung der Eingangsbereiche der insgesamt 230 Wohnungen unter Sicherheitsaspekten geplant und realisiert.¹⁹

Ziel der städtebaulichen bzw. planerischen Konzeption autofreier Wohnangebote ist es nicht, das "Rad neu zu erfinden", sondern bestehende Ansätze und Erfahrungen zu nutzen und weiterzuentwickeln. Die Marktfähigkeit des Wohnangebotes hängt entscheidend davon ab, inwieweit hieraus eine im Ganzen überzeugende Wohnqualität entwickelt werden kann. Als gelungenes Beispiel läßt sich das autofreie Quartier „GWL-terrein“ in Amsterdam-Westerpark anführen. Die Konzeption wurde hier an ökologischen Kriterien ausgerichtet, wobei neben der Reduzierung des Autoverkehrs eine Vielzahl anderer Aspekte (passive Nutzung von Sonnenenergie durch Südorientierung der Wohnungen, Nutzung von Kraft-Wärme-Koppelung, Verwendung von nachhaltigen Baumaterialien, etc.) Berücksichtigung fanden. Die Flächeneinsparungen bei der Verkehrserschließung haben wesentlich dazu beigetragen, daß trotz hoher Dichte (600 Wohneinheiten auf 6 ha) viele Grünflächen im Wohnumfeld realisiert werden. Das Verkehrskonzept greift den autofreien Ansatz konsequent auf: Die Wege im Inneren des Gebietes sind ausschließlich dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Auch der Entsorgungs- und Lieferverkehr bleibt außen vor (Ausnahme: Rettungsfahrzeuge). Zur Erleichterung des Transports von Gütern und Waren zu den Wohnungen sind Elektrofahrzeuge vorgesehen, die - wie auch weiteres Transportzubehör - bei einem im Eingangsbereich angesiedelten Hausmeister ausgeliehen werden können. Hier ist zudem die Möglichkeit der Zwischenlagerung eingegangener Lieferungen und Waren gegeben (vgl. Projektsteckbrief).²⁰

Abb. 5: Projekt Amsterdam-Westerpark „GWL-terrein“ - Städtebauliche Gestaltung²¹



¹⁹ Vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.): Für eine Stadt ohne Angsträume, Planungsleitfaden für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum. ILS-Bausteine für die Planungspraxis, Nr. 20. Dortmund 1995.

²⁰ Leferink, Robert: Autofreies Wohnen - Perspektiven und Projekte in den Niederlanden. In: Autoarme Stadtquartiere - Projekte, Konzepte und Erfahrungen bei der Realisierung von Wohnquartieren für Haushalte ohne eigenes Auto. ILS-Schriften Nr. 108. Dortmund 1996.

²¹ Stichting ECO-Plan u.a.: Maaiveld Ontwerp GWL-terrein Amterdam - Definitief Ontwerp. Amsterdam 1995.

Möglichkeiten der Flexibilisierung der Konzeption

Ein wichtiger Punkt in der Auseinandersetzung mit der städtebaulichen und planerischen Konzeption autofreier Wohnprojekte ist die Frage, ob eine nachträgliche Bereitstellung von Stellflächen für private Kraftfahrzeuge in der Planung Berücksichtigung finden soll. Hintergrund der Diskussion sind die von Investoren, aber auch kommunalen Planungs- und Entscheidungsträgern häufig geäußerten Bedenken bezüglich der langfristigen Tragfähigkeit des autofreien Ansatzes ("Später haben sie dann ja doch alle ein Auto!"). Eine flexible Konzeption, die über die Freihaltung sogenannter Vorhalte- oder Reserveflächen eine nachträgliche Realisierung von Stellplätzen ermöglicht, soll hier das unternehmerische Risiko minimieren bzw. - aus Sicht der Städte - eine unerwünschte Verdrängung des ruhenden Kfz-Verkehrs in die Umgebung des Gebietes verhindern.

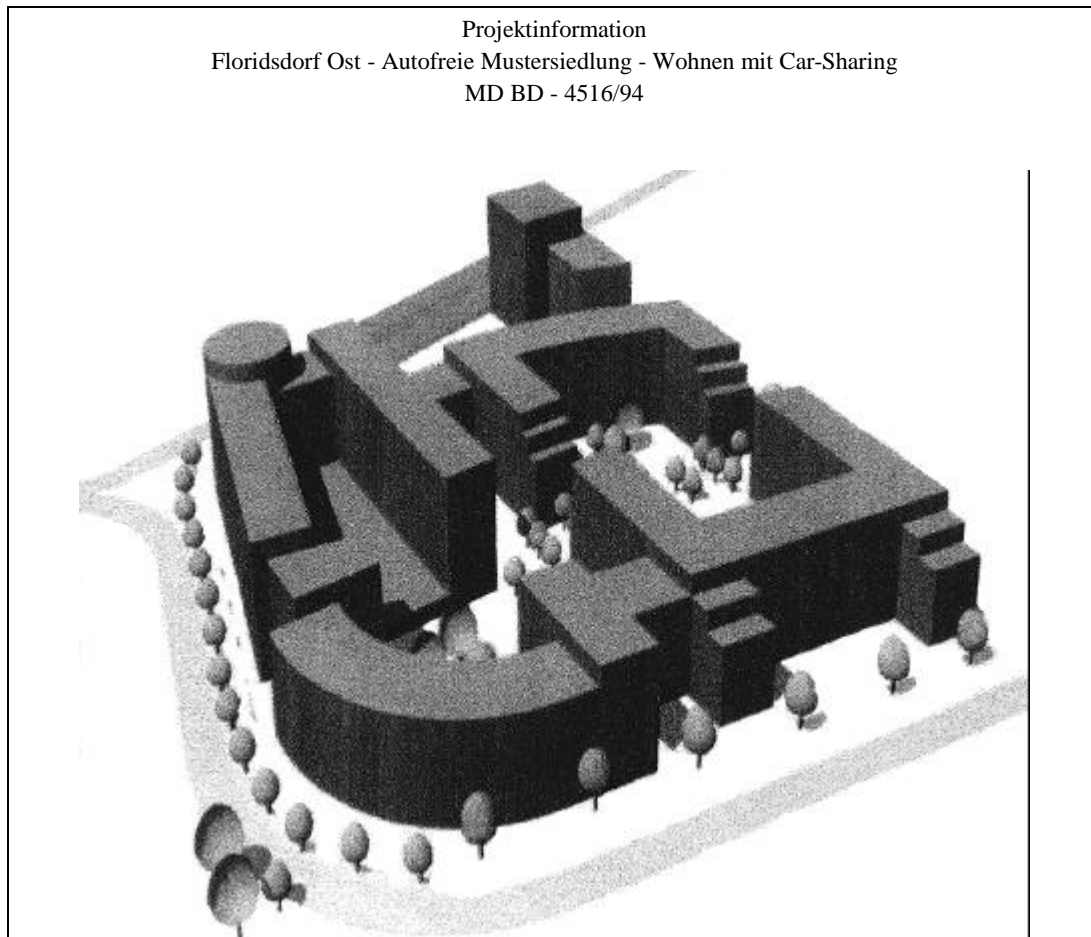
Diesen positiven Wirkungen stehen deutliche Nachteile gegenüber: Die oben genannten Prämissen und Aspekte der Konzeption autofreien Wohnens basieren wesentlich auf der Abkehr von der autogerechten Erschließung und der dadurch erzielbaren Flächeneinsparung. Die Freihaltung größerer Vorhalteflächen oder die Einplanung der nachträglichen Befahrbarkeit für den privaten Kfz-Verkehr scheint sich auf den ersten Blick nur schwer damit vereinbaren lassen. Trotz dieser Bedenken muß die konzeptionelle Einbeziehung einer nachträglichen Bereitstellung von Stellplatzkapazitäten nicht von vornherein ausgeschlossen werden. In Gesprächen mit Investoren, aber auch innerhalb der Stadtverwaltung, müssen vielmehr verträgliche Möglichkeiten der Flexibilisierung der Planung gesucht werden. Folgende Punkte sollten dabei berücksichtigt werden:

- Eine Bemessung der Vorhalteflächen an den in den Landesbauordnungen enthaltenen Richtzahlen (in der Regel 1 Stellplatz je Wohneinheit) scheint nicht nur aufgrund des hohen Flächenverbrauchs wenig sinnvoll. Die gute verkehrliche und versorgungsbezogene Infrastrukturausstattung dieser Gebiete legt vielmehr nahe, die Anzahl der Stellplätze in diesen Gebieten auch ohne autofreien Ansatz deutlich geringer zu bemessen. Die durchschnittliche Anzahl autofreier Haushalte im betreffenden Stadtteil - in innenstadtnahen Wohngebieten oft 40 % und mehr - kann hier wichtige Anhaltspunkte für die Dimensionierung der entsprechenden Vorhalteflächen liefern. Auch die Planung der nachträglichen Bereitstellung von Stellplatzkapazitäten in räumlich konzentrierten Parkieranlagen, wie beispielsweise in Tübingen und Freiburg vorgesehen, kann eine flächensparende Möglichkeit der Flexibilisierung autofreier Projekte darstellen (vgl. Projektsteckbriefe).
- Vorhalteflächen müssen darüber hinaus nicht notwendigerweise im Gebiet selbst realisiert werden. Vorhandener Parkraum in der Umgebung der Gebiete, etwa in umliegenden Tiefgaragen oder im Zusammenhang mit bestehender gewerblicher Nutzung²², können eine verträgliche Lösung der Bereithaltung zusätzlicher Stellflächen darstellen.
- Eine Möglichkeit zur Flexibilisierung der Planung kann auch darin liegen, ein autofreies Wohnvorhaben in mehreren Bauabschnitten zu realisieren. Die zunächst für die Herstellung von Stellplätzen reservierten Flächen könnten nachträglich baulich genutzt werden, wenn sich Bedenken gegen die Nachhaltigkeit des autofreien Ansatzes als gegenstandslos erwiesen haben. Ein solches Vorgehen wird im Projekt Wien „Floridsdorf Ost“ angestrebt, wo nach einer Frist von 15 Jahren eine Freigabe der Vorhalteflächen für eine anderweitige Nutzung geplant ist (vgl. Projektsteckbrief).

²² Als möglicher Auslastungsgrad doppelgenutzter Stellplätze läßt sich etwa 140 % annehmen (vgl. Coolens, Dirk: Parksysteme und was sie wert sind. In: Bundesbaublatt, Dez./1995, S. 936 ff.

Für das Wiener Projekt, wie für alle übrigen Projekte, bleibt allerdings zu hoffen, daß sich die städtebauliche Konzeption nicht nach dem "Entwurf" richtet, der unter dem Stichwort "Autofreie Mustersiedlung" für eine Präsentation des Vorhabens im Internet entwickelt wurde.

Abb. 6: Gestaltungsvorschlag "Autofreie Mustersiedlung" (Floridsdorf Ost)²³



²³ <http://www.adv.magwien.gr.ap>

2.4 Rechtliche Aspekte der Umsetzung

Die rechtlichen Aspekte autofreien Wohnens gelten in der Diskussion stets als eine der Kernfragen bei Planung und Realisierung. Dabei sind zwei unterschiedliche Bereiche angesprochen:²⁴

- Die Minderung bzw. Umgehung der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen über bauordnungsrechtliche Instrumentarien sowie
- die langfristige Absicherung des Projektziels "autofreies Wohnen" über die rechtliche Verpflichtung des einzelnen Bewohners bzw. grundstücksbezogenen Festsetzungen.

Öffentlich-rechtliche Umsetzung

Wer sich mit der Realisierung autofreier Wohnprojekte beschäftigt, stößt zumeist sehr schnell auf eine gesetzliche Vorschrift, die diesem Ansatz im Grundsatz zuwiderlaufen scheint. Als Voraussetzung für die Baugenehmigung bei Errichtung oder Umbau von Wohnraum verlangen die Landesbauordnungen den Nachweis einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen. Wieviel Stellplätze errichtet werden müssen, wird von den einzelnen Ländern in den Verwaltungsvorschriften über sogenannte Richtzahlsammlungen konkretisiert (i.d.R. 1 Stellplatz pro Wohneinheit). Ohne Belang für die Bemessung sind die persönlichen Verhältnisse der Eigentümer bzw. Mieter, wie etwa die nachweisliche Fahruntüchtigkeit. Auch Faktoren wie ÖPNV-Erreichbarkeit des Gebietes oder Lage des Bauvorhabens im Stadtgebiet spielen, zumindest im hier angesprochenen Bereich der Wohnnutzung, keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle. Autofreies Wohnen ist in den Bauordnungen nicht als Planungsfall vorgesehen. Entsprechend groß sind die Widerstände, auf die die Beteiligten vor Ort bei der Realisierung autofreier Projekte häufig stoßen. Da hilft es zumeist wenig, darauf hinzuweisen, daß die in der Landesbauordnung enthaltene Richtzahlsammlung grundsätzlich nur eine Richtschnur für die Einzelfallentscheidung im Rahmen der Baugenehmigung darstellt, und Stellplätze in diesem Verfahren - entsprechend dem erzeugten Zu- und Abgangverkehr - im Einzelfall zugeordnet werden müssen. Ein Abweichen von den Richtzahlen der Verwaltungsvorschriften und damit von einer jahrzehntelangen Genehmigungspraxis wird von den verantwortlichen Behörden zumeist nicht als ein gangbarer Weg gesehen.²⁵

Trotzdem, auch unter diesen Voraussetzungen werden in den Bauordnungen keine unüberwindbaren Hürden für die Realisierung autofreier Wohnprojekte aufgebaut: Jede Landesbauordnung eröffnet vielmehr auch heute schon die Möglichkeit, unter bestimmten Voraussetzungen die Anzahl der herzustellenden Stellplätzen deutlich zu mindern. So wird - angelehnt an eine Änderung der Musterbauordnung²⁶ (MBO) 1981 - den Kommunen inzwischen in allen Landesbauordnungen die Möglichkeit eingeräumt, über Satzung die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Teile oder auch das gesamte Gemeinde-

²⁴ Nicht näher behandelt wird hier die bauplanungsrechtliche Festsetzung autofreier Wohnprojekte. Dies insbesondere, da die Aufstellung eines Bebauungsplanes für ein solches Bauvorhaben (insbesondere bei größeren Flächen) zwar in der Regel eine wichtige Maßnahme zur planerischen Festsetzung des Projektzieles darstellt, die Verankerung des autofreien Ansatzes hier aber im allgemeinen keine rechtlichen Probleme aufwirft. Zudem ist die bauplanungsrechtliche Festsetzung autofreier Planungen für die im folgenden angesprochene Minderung der Stellplatzherstellungspflicht bzw. der rechtlichen Verpflichtung des einzelnen Bewohners i.d.R. von nachrangiger Bedeutung.

²⁵ Dabei gibt es bereits einen „Präzedenzfall“ für ein derartiges Vorgehen: Für das Projekt Grünenstraße wurde im Rahmen der Baugenehmigung auf einen Anteil von 13 der insgesamt erforderlichen 18 Pflichtstellplätze verzichtet. Die Bauordnungsbehörde ging bei ihrer Entscheidung von dem Verständnis aus, daß bei diesem Bauvorhaben nur geringer motorisierter Verkehrsaufwand zu erwarten ist, und die üblichen Richtzahlen deshalb konsequenterweise keine Anwendung finden dürften (vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.): Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 1/1994, S. 9 ff).

²⁶ Die Musterbauordnung wird von der Ministerkonferenz der ARGEBAU (Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Länder) beschlossen. Die MBO bezweckt, die Einheitlichkeit des Bauordnungsrechtes zu wahren; für die Ausgestaltung der einzelnen Landesbauordnungen besitzt sie eine wichtige Leitfunktion (vgl. Smeddinck, Ullrich/Schomerus, Thomas: Die Stellplatzverpflichtung im Wandel. In: Zeitschrift für Umweltrecht 2/95, S. 72 ff).

gebiet zu untersagen bzw. einzuschränken, wobei Voraussetzungen und Modalitäten je nach Landesbauordnung variieren.²⁷ Derartige Einschränkungssatzungen (z.T. auch Reduktions- oder Beschränkungssatzungen genannt) lösen dabei gleichzeitig die Verpflichtung aus, die auf dem Grundstück nicht hergestellten Stellplätze abzulösen.²⁸ Im Falle der Realisierung einer autofreien Siedlung ist es denkbar, diese Verpflichtung zeitlich auszusetzen, eine Möglichkeit, wie sie für den Bereich der gewerblichen Nutzung in einigen Ländern bereits besteht.²⁹ Eine derartige Regelung kann gleichzeitig als Sicherungsinstrument des autofreien Projektes verwendet werden: Läßt sich die vorgesehene Anzahl autofreier Haushalte nicht dauerhaft für das Projekt gewinnen, werden die entsprechenden Geldbeträge nachträglich fällig.

In den letzten Jahren sind zudem in einigen Landesbauordnungen Änderungen eingeführt worden, die die Möglichkeiten der Reduzierung der Stellplatzherstellungspflicht, teilweise mit explizitem Bezug auf den Ansatz autofreien Wohnens, deutlich erweitert haben:

- In Hessen ist mit der 1993 erfolgten Novellierung der Landesbauordnung die Eigenverantwortung der Kommunen grundsätzlich gestärkt worden. Ihnen obliegt es nunmehr weitgehend in eigener Verantwortung, die Anzahl der herzustellenden Stellplätze per Satzung festzulegen bzw. die Herstellung zu untersagen oder einzuschränken, "soweit Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe dieses erfordern" (HBO § 50 Satz 6 Nr. 7).
- Auch in Berlin sind die Möglichkeiten der Realisierung autofreier Wohnprojekte 1994 deutlich erweitert worden. Bei der Errichtung von Wohnungen gilt nun allgemein der Schlüssel von 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit; wird die Herstellung von Stellplätzen in einem Gebiet u.a. aufgrund von Bebauungsplänen oder Vorhaben- und Erschließungsplänen eingeschränkt oder ausgeschlossen, "so hat es dabei sein Bewenden" (§ 48 Abs. 4 BauO Bln). Damit besteht in diesen Fällen keine Verpflichtung mehr, die auf dem Grundstück nicht hergestellten Stellplätze entweder in zumutbarer Entfernung des Gebietes nachzuweisen oder aber abzulösen. In der Begründung der Novelle wurde ausdrücklich auch auf den autofreien Ansatz Bezug genommen: "Im Ergebnis sollen bauordnungsrechtliche Hindernisse gegen beabsichtigte Beschränkungen der Stellplatzzahlen, wie sie z.B. bei den derzeit im Gespräch befindlichen kraftfahrzeugfreien Wohnformen auftreten könnten, ausgeräumt werden."
- In Hamburg wurde unter dem Titel „autoarmes Wohnen“ 1996 eine Bestimmung eingeführt, die das Vorgehen bei der bauordnungsrechtlichen Genehmigung derartiger Projekte detailliert regelt. Bei autofreien (bzw. hier „autoarm“ bezeichneten) Projekten sind danach 0,2 Stellplätze je Wohneinheit sofort herzustellen. Die Herstellung der übrigen Stellplätze wird ausgesetzt, wobei „Flächen für die nicht hergestellten Stellplätze und der zugehörigen Zuwegungen in den Bauvorlagen nachzuweisen“ sind (Fachliche Weisung ABH-BO 4/1996 Nr. 8.4). Ist eine Vorhaltung von Flächen nicht möglich, nennt die fachliche Weisung auch das Aussetzen von Ablösebeträgen als mögliches Sicherungsinstrument.
- Nordrhein-Westfalen sieht noch für 1996 vor, eine Regelung zur Erleichterung der bauordnungsrechtlichen Umsetzung autofreier Projekte in die Verwaltungsvorschriften der Landesbauordnung aufzunehmen. Nach dem Wortlaut des Entwurfs kann „soweit in bestimmten Baugebieten, insbeson-

²⁷ Vgl. u.a. 50 Abs. 6 HBO; § 51 Abs. 5 BauO NW; § 49 Abs. 5 BremLBO.

²⁸ In einigen Ländern wie auch in Nordrhein-Westfalen muß bei Wohnungen sichergestellt sein, daß in zumutbarer Entfernung zusätzliche Parkeinrichtungen zur Verfügung stehen (vgl. § 51 Abs. 5 Nr. 3 BauO NW).

²⁹ Vgl. u.a. § 51 Abs. 1 Satz 4 u. 5 BauO NW.

dere bei Wohnbauprojekten zur Förderung autoarmen oder autofreien Wohnens, ein nur geringer Kraftfahrzeugverkehr zu erwarten ist, (...) die Bauaufsichtsbehörde von einem entsprechend verringerten Stellplatzbedarf ausgehen und weniger Stellplätze als in der Tabelle der Richtzahlen vorgesehen zulassen. Dabei soll (...) eine Stellplatzzahl von 0,2 Stpl. je Wohnung nicht unterschritten werden“ (Entwurf zur VV BauO NW, Nr. 51.13, Stand Mai 1996).

Die beispielhaft skizzierten Instrumente zur Minderung der Stellplatzherstellungspflicht zeigen, daß es heute bereits, wenn auch länderspezifisch unterschiedlich, Möglichkeiten gibt, autofreie Vorhaben öffentlich-rechtlich umzusetzen. Bei der konkreten Realisierung sollte dabei eine frühzeitige und enge Abstimmung der beteiligten Behörden erfolgen, um unnötige Verzögerungen und Hemmnisse aufgrund rechtlicher Fragen zu vermeiden. Die Problematik der Landesbauordnungen geht aber über die Realisierung einzelner autofreier Projekte deutlich hinaus. Vielmehr ist grundsätzlich zu fragen, ob die bestehende enge gesetzliche Kopplung von Stellplatz- und Wohnungsbau noch zeitgemäß ist bzw., ob die Stellplatzherstellungspflicht in ihrer heutigen Ausprägung dem eigentlichen Ziel, als Steuerungsinstrument der kommunalen Verkehrsplanung zu dienen, genügt. Neben den erwähnten Novellen in Berlin und Hessen, mit denen sicherlich erste Orientierungsmaßstäbe für eine notwendige grundsätzliche Überprüfung gesetzt wurden, sollten in diesem Zusammenhang auch alternative Steuerungsinstrumente - etwa die Kopplung des Stellplatznachweises an die Fahrzeugzulassung - in die Überlegungen einbezogen werden.

Rechtliche Instrumentarien zur Absicherung des Projektziels

Die rechtliche Diskussion beschränkt sich nicht auf die Regelungen des Bauordnungsrechts. In dem Bemühen, einwandfrei sicherzustellen, daß sich in autofreien Gebieten die Bewohner nicht später doch ein eigenes Auto kaufen, werden derzeit eine Reihe weiterer rechtlicher Instrumentarien geprüft bzw. weiterentwickelt.

Am bekanntesten ist hier sicherlich die privatrechtliche Festsetzung in Miet- und Kaufverträgen, die auch in der Mehrheit der Projekte Anwendung findet bzw. finden soll. Das in Bremen entwickelte Modell dieser Vertragsklausel lautet wie folgt:

„Der Mieter (Die Mieter) verpflichten sich, zur Sicherung der ökologischen und urbanen Qualitäten der (...) Siedlung und ihrer Umgebung ein Kraftfahrzeug (Automobil, Motorrad, Motorfahrrad) weder zu halten noch zu nutzen (eventuell: privat zu nutzen) und für ein entsprechendes kraftfahrzeugfreies Leben seiner Mitbewohner zu sorgen. Diese Verpflichtung ist ein wesentlicher Vertragsinhalt und kann im Wege einer Unterlassungsklage nach § 550 BGB eingeklagt werden. Die Benutzung von Taxis und Mietwagen (auch organisiertes Car-Sharing) zu Einzelfahrten ist nicht vertragswidrig. Das Wirksamwerden des Mietvertrages wird ferner davon abhängig gemacht, daß der Mieter eine entsprechende schriftliche Verpflichtungserklärung der sonstigen vorgesehenen Bewohner der Mietwohnung spätestens bis zur Gebrauchsüberlassung beibringt. Soweit der Mieter während der Dauer des Mietverhältnisses Anspruch auf Zustimmung des Vermieters zur Aufnahme weiterer Personen in die Wohnung hat, ist diese Zustimmung ebenfalls nur nach Beibringung entsprechender Verpflichtungserklärungen zu erteilen. Der Mieter verpflichtet sich ferner, während der Dauer des Mietverhältnisses keine Personen, zu deren Aufnahme in die Mietwohnung er keiner

*Zustimmung des Vermieters bedarf, ohne entsprechende schriftliche Verpflichtungserklärung aufzunehmen und diese dann dem Vermieter auszuhändigen.*³⁰

Weitere Instrumentarien zur Absicherung des Projektziels sind die Festsetzung einer grundstücksbezogenen Dienstbarkeit im Grundbuch³¹ oder entsprechende Regelungen in Genossenschaftssatzungen oder Gemeinschaftsordnungen nach Wohnungseigentumsgesetz³², wobei hier meist zusätzlich eine mietvertragliche Festsetzung vorgesehen ist (vgl. Abb. 7).

Abb. 7: Manifestierung des Projektziels autofreies Wohnen in einer Genossenschaftssatzung

Genossenschaftssatzung

II. Zweck und Gegenstand der Genossenschaft

§ 2 Zweck und Gegenstand

(2) Die Genossenschaft fördert den Gedanken "Wohnen ohne Auto in der Stadt" durch Kraftfahrzeugverzicht ihrer Genossinnen und Genossen.

IV. Rechte und Pflichten der Mitglieder

§ 13 Recht auf wohnliche Versorgung

(4) UntermieterInnen und/oder NutzerInnen werden per Mietvertrag/Nutzungsvertrag verpflichtet, ein Auto weder zu halten, noch dauerhaft zu nutzen. § 15 Abs. 6 gilt sinngemäß.

§ 15 Pflichten der Mitglieder

(6) Die Mitglieder der Genossenschaft werden per Nutzungsvertrag verpflichtet, ein Auto weder zu halten noch dauerhaft zu nutzen. Die gelegentliche Nutzung von Taxis, Mietwagen oder geliehenen Autos ist nicht satzungswidrig, ebensowenig die Teilnahme an einem öffentlichen Car-Sharing-Projekt.

Eine Verpflichtung, sich der Haltung oder Nutzung eines Autos zu enthalten, besteht jedoch für ein Mitglied nicht, soweit ein Verzicht auf die Nutzung auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten des öffentlichen Personenverkehrs und der Bildung von Fahrgemeinschaften unzumutbar wird. Solche Fälle bedürfen der Zustimmung der Mitgliedsversammlung.

Quelle: Genossenschaftssatzung "anders Wohnen", Projekt Grünenstraße, Bremen

Der Umgang mit derartigen Sicherungsinstrumenten kann durchaus zwiespältig gesehen werden: So werden miet- und kaufvertragliche Regelungen vom Investor bzw. der planenden Kommune auf der einen Seite vielfach als ein wichtiges Instrument angesehen, um im Einvernehmen mit den künftigen Bewohnern das Projektziel zu manifestieren. Von den zuständigen Behörden werden sie zudem zum Teil

³⁰ Vgl. Derleder, Peter: Zur Zulässigkeit privatrechtlicher Bindungen der Mieter und Erwerber von Häusern und Wohnungen zugunsten eines autofreien Wohnens in einer neu geplanten Wohnsiedlung. Gutachten im Auftrage des Senators für Umweltschutz und Stadtentwicklung des Landes Bremen. Bremen 1992. Die rechtliche Wirkung dieser Regelung sollte aber nicht überschätzt werden. So räumt Derleder in seinem für das Projekt in Hollerland verfaßten Gutachten über die Möglichkeit der Absicherung über Miet- und Kaufverträge ein, daß "eine perfekte privatrechtliche Absicherung des Projektzweckes (...) nicht in Aussicht gestellt werden (kann, d. Verf.)".

³¹ Mit einer Dienstbarkeit kann die Nutzung von Kraftfahrzeugen auf dem entsprechenden Grundstück und seinem engsten Umkreis ausgeschlossen werden. Eine Verpflichtung des Einzelnen wird damit aber nicht erreicht (vgl. Kuhl, Thomas: Autofreie Wohnsiedlungen durch schuldrechtliche Verzichtsklausel? In: Zeitschrift für Umweltrecht 3/94, S.120 ff).

³² Vgl. Ganten, Hans: Erläuterungen zur Gemeinschaftsordnung nach WEG und zum Nutzervertrag. In: Gewoba (Hrsg.) Materialien zum Projekt "Wohnen ohne eigenes Auto" im Hollerland. Bremen 1994.

als Voraussetzung für die öffentlich-rechtliche Umsetzung eingefordert.³³ Auf der anderen Seite läßt sich aus bestehenden Umfragen und Projekterfahrungen in bezug auf die Nachfrage ableiten, daß in der rechtlichen Absicherung insgesamt „weniger“ oft „mehr“ zu sein scheint. Die dreifach zu unterschreibende "Autoverzichtsklausel", gekoppelt mit der (Zwangs-)Teilnahme an einer ausgefeilten Bewohnerorganisation, die die Pflichterhaltung des Einzelnen kontrolliert, scheint wenig geeignet, den Bewohnern einen persönlich realisierbaren Gewinn zu verdeutlichen.

Die Flexibilisierung der Konzeption - etwa in Form einer Überprüfung der vertraglichen Vereinbarungen nach einem gewissen Zeitraum und/oder einer Berücksichtigung von Flächenreserven (s.o.) - bietet hier eine Möglichkeit, den Interessenten das Gefühl zu nehmen, unwiderbringlich und für alle Zeiten auf eine bestimmte Wohn- bzw. Lebensform festgelegt zu sein. Dabei geht es keinesfalls darum, die Dauerhaftigkeit des Projektansatzes von Anfang an in Frage zu stellen bzw. gänzlich auf eine (wie auch immer geartete) Festsetzung des Projektziels zu verzichten. Die ersten praktischen und aus Umfragen gewonnenen Erfahrungen bestätigen vielmehr, daß auch den künftigen Bewohnern eine Zusage der Autofreiheit ein wichtiges Anliegen ist. Sie machen ihre Entscheidung über den Einzug ins Gebiet auch davon abhängig, ob ihnen zugesichert werden kann, daß keine nachträglichen Belastungen (aus dem Autobesitz anderer) entstehen.³⁴

Welche Form der rechtlichen Absicherung autofreier Projekte gewählt wird, muß im Einzelfall entschieden werden. Klar sein dürfte aber auf jeden Fall, daß unabhängig von allen Klauseln und Satzungen auch in bezug auf die langfristige Akzeptanz eines autofreien Projektes gilt: Ein guter Standort und ein Produkt nach Maß sind eben Voraussetzungen für den Erfolg.³⁵

3. Zusammenfassung und Ausblick

Der Ansatz autofreies Wohnen wird zur Zeit sehr intensiv diskutiert. Kaum eine größere Stadt, in der nicht über autofreies Wohnen debattiert wird, in der nicht mögliche Standorte gesucht werden oder nicht bereits konkrete Vorhaben und Projekte bestehen.

Die in Diskussionen und Fachveröffentlichungen verwendeten Begriffe und Definitionen sind vielfältig, eine einheitliche Abgrenzung des Themas existiert bislang nicht. Wichtig scheint uns in diesem Zusammenhang, in der Begriffsbestimmung den Ansatz autofreies Wohnen deutlich von der (gewünschten) Ausgestaltung autofreier Projekte zu trennen: Das verbindende Element liegt nicht in der projektbezogenen Umsetzung einer bestimmten verkehrsplanerischen oder städtebaulichen Konzeption, sondern in der Herangehensweise: Im Vordergrund der Planung stehen erstmals die Menschen, die ihr Leben ohne eigenes Auto gestalten; erstmals soll versucht werden, für diese Menschen ein Wohnangebot zu schaf-

³³ So ist in den oben angeführten Bestimmungen in Hamburg unter den Voraussetzungen für eine Anerkennung des verringerten Bedarfs an Stellplätzen beim „autoarmen Wohnen“ genannt: „Verfügungsberechtigte sowie Nutzerinnen und Nutzer verpflichten sich in rechtlich bindenden Erklärungen, auf das Nutzen eines Kfz zu verzichten und das ihnen rechtlich mögliche zu tun, daß diese Verpflichtung eingehalten wird“ (Fachliche Weisung ABH-BO 4/1996 Nr. 8.4).

³⁴ Dies bestätigt auch die Befragung der ehemaligen Projektinteressierten in Bremen: 15 % dieser Haushalte befürchteten, daß die Siedlung am Ende gar nicht autofrei wird und gaben diese Vermutung als (einen) Grund für den Ausstieg an (vgl. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.). Rundbrief "Autoarme Stadtquartiere", Nr.5/1996, S. 2ff) Auch aus der erwähnten infas-Umfrage in Berlin läßt sich die Bedeutung einer Absicherung ableiten: So wird als ein Ergebnis angegeben, daß die Verpflichtung aller BewohnerInnen zum Verzicht auf das eigene Auto für die Befragten eine wichtige Voraussetzung für den Einzug in ein autofreies Quartier wäre: „Entfällt diese Verpflichtung, sinkt auch die Bereitschaft der Befragten, in ein solches Gebiet zu ziehen“ (Creutzfeldt, Martina: Ergebnisse einer repräsentativen infas-Umfrage zum Thema autofreies/autoarmes Wohnen. In: Bezirksamt Steglitz (Hrsg.), a.a.O., S.30).

³⁵ Vgl. Werkgroup '2duizend, a.a.O..

fen, das ihnen die Möglichkeit gibt, von ihrem Verhalten zu profitieren. Die derzeit laufenden Projektplanungen bestätigen, daß sich die konkrete städtebauliche, planerische und rechtliche Umsetzung je nach örtlichen Gegebenheiten sehr unterschiedlich gestaltet und keineswegs einem einheitlichen Schema folgt.

Aus den Erfahrungen, die im Realisierungsprozeß vor Ort bislang gewonnen wurden, lassen sich erste Hinweise für bestehende und künftige autofreie Vorhaben ableiten:

Dies betrifft zum einen die Suche nach dem **Standort**. Angesichts knapper Flächenressourcen und vielfältiger Nutzungskonkurrenzen stellt sich die Suche nach einer „idealen“ Fläche für die Realisierung autofreier Projekte in der Praxis schnell als wenig aussichtsreich heraus. Unter den Kriterien zur Flächenbewertung, die sich aus den bisherigen Erfahrungen bei der Suche nach einem möglichen Standort als zentral bzw. kaum verzichtbar herauskristallisieren, ist in erster Linie die Einbettung der Gebiete in den städtischen Kontext zu nennen. Urbanität, das „Schnell-überall-sein können“, hat im Bewußtsein der Bürger im Zweifel höhere Priorität als die vollkommene Belastungsfreiheit o.ä. Qualitäten eines Standortes. Realisierte bzw. derzeit in der Realisierung befindliche Projekte zeigen in diesem Zusammenhang, daß sich auch auf kleineren innerstädtischen Flächen autofreie Konzepte erfolgreich umsetzen lassen.

Daß sich aus dem Potential autofreier Haushalte (sowie derer, die es werden wollen) für einen attraktiven Standort relativ rasch eine ausreichende **Nachfrage** konkretisieren läßt, hat sich inzwischen vielfach bestätigt. Allerdings entscheidet erst die gestalterisch wie preislich überzeugende Ausgestaltung, das „Produkt nach Maß“, ob sich letztendlich auch genügend Menschen für den Einzug ins Gebiet entscheiden.

Die **planerische und städtebauliche Gestaltung** einer Siedlung muß dazu autofreie Qualitäten sichtbar machen, kann sich dabei aber nicht darauf beschränken, keine Kraftfahrzeuge (bzw. keine autobesitzenden Haushalte) in der Siedlung zuzulassen. Um ein autofreies Wohnangebot erfolgreich zu vermarkten, müssen Aspekte wie die Gestaltung der Freibereiche, die Integration ökologischer Komponenten und die architektonische Ausgestaltung gleichermaßen überzeugen. Aus den bisherigen Erfahrungen zeichnet sich dabei ab, daß eine gewisse Flexibilität in der Konzeption die Nachfrage nach autofreiem Wohnen deutlich erhöhen kann. Je nach örtlicher Situation und verfolgtem Wohnkonzept lassen sich hier durchaus verträgliche Möglichkeiten einer Integration von Flächenreserven zur nachträglichen Herstellung von Stellplätzen finden.

Eine flexible Konzeption eröffnet auch in bezug auf die **rechtlichen Regelungen** einen gewissen Spielraum. Ein starrer, bis ins letzte rechtliche Detail geregelter „Autoverzicht“ des Einzelnen auf Lebenszeit kann so vermieden und planerische Maßnahmen und/oder finanzielle Anreizinstrumente in den Vordergrund der Planungen gerückt werden. Die Praxis zeigt in diesem Zusammenhang aber auch, daß den Interessenten autofreier Projekte die Absicherung des Projektziels gleichwohl wichtig ist: Wer sich für den Einzug in ein autofreies Wohnprojekt entscheidet, muß die Gewähr haben, daß nicht in ein paar Jahren das Auto des Nachbarn vor seiner Haustür parkt oder er letztlich doch mit den Kosten des Autobesitzes (anderer) belastet wird.

Die Problematik der öffentlich-rechtlichen Umsetzung autofreier Planungen wird häufig zu hoch eingeschätzt. Die Bauordnungen der Länder enthalten i.d.R. bereits heute Instrumentarien und Regelungen, die sich für die Realisierung derartiger Projekte nutzbar machen lassen. Die Widerstände und Schwierigkeiten, auf die die Planer in ihren Realisierungsbemühungen immer wieder stoßen, liegen vielmehr in

der Philosophie dieser Landesgesetze begründet: Wohnungs- und Stellplatzbau wird in ihnen i.d.R. unmittelbar und weitgehend undifferenziert gekoppelt. Autofreies Wohnen ist in den Bestimmungen (bzw. in den Köpfen der Zuständigen vor Ort) nicht als Planungsfall vorgesehen und wird deshalb trotz bestehender Möglichkeiten oft vorschnell für bauordnungsrechtlich “nicht machbar“ erklärt. Derartige Erfahrungen im Realisierungsprozeß autofreier Wohnprojekte zeigen deutlich, daß die Stellplatzverpflichtung in ihrer heutigen Ausprägung einer grundsätzlichen Überprüfung bedarf. Ziel sollte dabei nicht nur sein, die Umsetzungen einzelner autofreier Projekte zu erleichtern, sondern mit einer Novellierung der Regelungen ein nutzbares verkehrsplanerisches Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zu schaffen.

Die Idee autofreien Wohnens steht noch am Anfang einer (möglichen) Entwicklung. Die Neuartigkeit des Ansatzes, das Abweichen von einer über Jahrzehnte eingeübten Planungspraxis erfordert in der Umsetzung vor Ort derzeit noch politischen Mut und vor allem einiges Stehvermögen. Die aktuellen Entwicklungen im Projekt Bremen „Hollerland“ haben dabei den Gegenwind, der engagierten Planern, Politikern und Bürgern ins Gesicht bläst, sicherlich momentan verstärkt.

Dennoch wächst insgesamt die Akzeptanz des Ansatzes, ein Prozeß, der sich mit den ersten erfolgreichen Umsetzungen autofreier Wohnprojekte, wie sie sich derzeit abzeichnen, noch verstärken könnte. Neben der Umsetzung im Neubau gewinnt auch die Entwicklung von autofreien Konzepten für den Wohnungsbestand langsam an Bedeutung. Insbesondere innerstädtische Wohn- und Mischgebiete, in denen bereits heute ein überproportional hoher Anteil an autofreien Haushalten lebt, bieten hier gute Voraussetzungen für quartiersbezogene Konzepte.

Autofreies Wohnen ist heute dennoch kein „Selbstläufer“. Nur in Verbindung mit einer aktiven kommunalen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik, die mit Maßnahmen wie der Förderung des Umweltverbundes, der Stärkung der Nahbereiche sowie einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit positive Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten schafft, werden sich autofreie Konzepte im Neubau wie im Bestand verstärkt durchsetzen können. Auch neuere Ansätze wie die Mobilitätsberatung oder die Weiterentwicklung von Car-Sharing-Systemen bergen hier Potentiale, die es in den kommunalen Strategien zu nutzen gilt. Das Leben ohne (eigenes) Auto muß in den Köpfen der Planer wie der Bürger aus der „Zwangsverzichtsecke“ gelöst und stärker mit einem positiven Image versehen werden. Die Ergebnisse neuerer wissenschaftlicher Untersuchungen, die sich mit der autofreien Mobilität beschäftigen, stimmen hier vorsichtig optimistisch. Wenn es auch noch verfrüht scheint, bereits von dem Entwicklungstrend des „nachautomobilen Lebensstils“ (Krämer-Badoni) zu sprechen, scheint die Anzahl derer, die freiwillig und mit einer hohen Zufriedenheit ohne eigenes Auto leben, zuzunehmen. Diese Entwicklung sollte unterstützt und forciert werden. Die Umsetzung autofreier Konzepte im Neubau kann hier einen wichtigen, exemplarischen Beitrag leisten: Beispielhaft kann hiermit eine konkrete Alternative zum automobilen Lebensstil sichtbar gemacht werden; eine Alternative, bei der nicht der Verzicht, sondern die Realisierung eines Gewinns im Vordergrund steht.

Anhang: Projektsteckbriefe

Amsterdam-Westerpark: GWL-terrain	
Größe des Gebietes	ca. 6 ha
Maßnahme	600 Wohnungen; je zur Hälfte Eigentums- und Mietwohnungen
Initiator/Träger	Stadtteil Westerpark
Lage	Stadtbezirk Westerpark; ca. 2 km vom Stadtzentrum entfernt
Versorgung	fußläufig sind vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Ärzte, etc. erreichbar
Anbindung	Straßenbahn- und Bushaltestellen direkt am Grundstück in max. 250 m Entfernung; neue Straßenbahnhaltestelle am Ostrand des Viertels geplant; Hauptbahnhof und ein regionaler Bahnhof weniger als 2 km entfernt; eine Car-Sharing-Organisation ist im Stadtteil Westerpark eingerichtet worden
Stellplätze	0,2 Stellplätze je Wohneinheit; die Stellplätze sind für Besucher, Behinderte und Car-Sharing vorgesehen
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • jeder der Käufer muß eine Erklärung unterschreiben, daß er den autofreien Charakter des Projekts unterstützt und akzeptiert • auf der Grundlage des Verkehrsgesetzes wird das Gebiet für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt; der autofreie Charakter wird im öffentlich-rechtlichen Bebauungsplan festgelegt
Nachfrage	im September 1993 meldeten sich für das Projekt mehr als 6.000 Haushalte auf eine Zeitungsannonce, von denen nach einer Befragung 4.000 als interessiert eingestuft wurden; die 129 Eigentumswohnungen des ersten Bauabschnitts sind verkauft; die Miet- und Eigentumswohnungen des zweiten Bauabschnitts werden derzeit angeboten; auch hier ist die überwiegende Mehrheit der Wohnungen bereits verkauft bzw. vergeben.
Zeitplan	die ersten Wohnungen werden im Winter 1996 fertiggestellt; die Fertigstellung des gesamten Gebietes ist für Anfang 1998 geplant

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Bonn: Vilich-Müldorf	
Größe des Gebietes	insgesamt ca. 16 ha für künftige Wohnnutzung; Größe des autofreien Teils soll auf der Grundlage einer Nachfrageermittlung festgelegt werden
Maßnahme	Bau von 150 bis 200 autofreien Wohnungen als Teil des Projektes „Wohn- und Technologiepark Bonn/Sankt Augustin“ wird angestrebt; davon sollen 50 % öffentlich geförderte und 30 % frei finanzierte Mietwohnungen sowie 20 % Eigentumswohnungen werden
Initiator/Träger	Stadt Bonn
Lage	ca. 4,5 km vom Bonner Zentrum entfernt; Anschluß an die Ortslage Vilich-Müldorf; ca. 1,4 km vom Stadtteil Hangelar
Versorgung	Einrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs in Vilich-Müldorf; zahlreiche Einrichtungen des täglichen und mittleren Bedarfs sowie Verwaltungs-, Bildungs- und kommunale Freizeiteinrichtungen in den Stadtteilen Hangelar, Bechlinghofen und Beuel
Anbindung	ein Stadtbahnanschluß ist in unmittelbarer Nähe des Gebietes vorhanden (Linie Bad Honnef-Bonn-Siegburg); wochentags tagsüber 5- bis 10-Minuten-Takt, abends und am Wochenende 30-Minuten-Takt; das Gebiet liegt im Einzugsbereich der geplanten S-Bahn-Linie zum Flughafen Köln/Bonn
Stellplätze	für den autofrei realisierten Teilbereich werden 0,2 Stellplätze je Wohneinheit angestrebt
Rechtliche Regelungen	bislang nicht festgelegt
Nachfrage	eine konkrete Nachfrageermittlung wurde bislang nicht durchgeführt; eine Studie zum allgemeinen Nachfragepotential gibt die Anzahl der potentiellen Interessenten für autofreies Wohnen in der Stadtrandlage von Bonn mit 9.000 Haushalten an (5 % aller Bonner Haushalte)
Zeitplan	keine Angabe

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Bremen: Grünenstraße	
Größe des Gebietes	0,08 ha
Maßnahme	Baulückenschließung; Neubau eines Wohnhauses mit 23 autofreien Mietwohnungen durch eine genossenschaftliche Hauseigentümergeinschaft
Initiator/Träger	Wohnungsgenossenschaft "anders wohnen" eG
Lage	Stadtteil Neustadt; ca. 700 m Luftlinie zum Stadtzentrum
Versorgung	in fußläufiger Entfernung befinden sich verschiedenste Einkaufsmöglichkeiten, Theater, Museen, Cafés, etc.; das Gebiet liegt weniger als 500 m vom Naherholungsgebiet Werdersee entfernt
Anbindung	Busverbindung direkt am Gebiet (ca. 75 m); in ca. 500 m Entfernung ist ein Zentraler Omnibusbahnhof sowie die Straßenbahn erreichbar; für zwei Car-Sharing-Fahrzeuge der Stattauto Bremen GmbH wurde in unmittelbarer Nachbarschaft (Firmenparkplatz) ein fester Standort gefunden
Stellplätze	im Baugebiet wurden keine Stellplätze hergestellt; die Parkflächen für Car-Sharing konnten auf einem Nachbargrundstück verfügbar gemacht werden
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • im Rahmen der Baugenehmigung wurde die Zahl der notwendigen Stellplätze auf fünf begrenzt; diese wurden von den Eigentümern abgelöst • die Bewohner bzw. Mitglieder der Genossenschaft sind über die Genossenschaftssatzung und die auf dieser Grundlage abgeschlossenen Miet- bzw. Nutzungsverträge verpflichtet, kein Auto zu halten oder dauerhaft zu nutzen
Zeitplan	das Gebäude ist seit November 1995 bezogen

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Edinburgh: Gorgie Goods Yard II	
Größe des Gebietes	1,4 ha
Maßnahme	ca. 120 autofreie Wohneinheiten (Anteil Miet-, Eigentumswohnungen ist noch offen)
Initiator	Lothian Regional Council; Canmore Housing Ltd (Investor)
Lage	Stadtteil Gorgie; 3 km süd-westlich des Stadtzentrums
Versorgung	Geschäfte in direkter Nachbarschaft; einige Erholungseinrichtungen innerhalb von 1 km Entfernung (Öffentlicher Park, Football, Bowling-Platz); Grundschule in 500 m Entfernung
Anbindung	Buslinien angrenzend an das Gebiet; weniger als 1 km zum Hauptbahnhof
Stellplätze	0,1 Stellplatz pro Wohneinheit
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • zu Section 50 des „Town and Country Planning Act“ wurden sogenannte Heads of Agreement aufgestellt, die die Möglichkeit zur Reduzierung des normalen Stellplatzschlüssels bieten sollen • Bewohner werden rechtlich nicht verpflichtet, auf ein Auto zu verzichten; es wird angenommen, daß die Lage des Gebietes in Verbindung mit planerischen Maßnahmen als Instrument zur Sicherung der Autofreiheit des Gebietes ausreicht
Nachfrage	keine Angaben
Zeitplan	das städtebauliche Konzept soll bis Ende 1997 konkretisiert werden; als Baubeginn ist Januar 1999 vorgesehen

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Freiburg: Rieselfeld	
Größe des Gebietes	insgesamt ca. 78 ha; davon ca. 1,6 ha autofrei
Maßnahme	Neubaustadtteil für ca. 10.000-12.000 Einwohner; im dritten Bauabschnitt ist ein autofreies Wohnquartier mit ca. 120-140 Miet- und Eigentumswohnungen geplant; Grundstückerschließung soll über Wohnwege ermöglicht werden; falls autofreies Quartier ein Erfolg wird, ist eine Erweiterung im vierten Bauabschnitt geplant
Initiator/Träger	Stadt Freiburg; Bürgergemeinschaft zur Entwicklung des Stadtteils Rieselfeld e.V.
Lage	ca. 5 km westlich der Innenstadt
Versorgung	im Neubaustadtteil sind in zentraler Lage Geschäfte des täglichen Bedarfs vorgesehen (ca. 200-300 m vom Quartier); Grundschule (Beginn mit dem Schuljahr 1996/97), Gymnasium und Kindertagesstätten werden auch angesiedelt
Anbindung	Straßenbahn (ab Sommer 1997) mit Direktanschluß zum Hauptbahnhof und Innenstadt, 14 min Fahrtzeit; ab 2003 eine weitere Straßenbahnlinie; gute weitgehend straßenunabhängige Fahrradbindung in alle Richtungen
Stellplätze	0,2 Stellplätze je Wohneinheit sind für Besucher und Car-Sharing vorgesehen
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • die Errichtung der übrigen notwendigen Stellplätze wird auf Widerruf ausgesetzt • eine freiwillige vertragliche Verpflichtung der Eigentümer und Mieter ist vorgesehen; eine Prüfung über weitere notwendige rechtliche Regelungen steht noch aus
Nachfrage	es existiert eine Interessentenkartei mit ca. 350 Anschriften; eine konkrete Werbekampagne muß noch durchgeführt werden
Zeitplan	die ersten Bewohner sind im Sommer 1996 eingezogen (erster Bauabschnitt); der Baubeginn des dritten Bauabschnittes (inklusive autofreies Quartier) ist für 1998 vorgesehen

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Freiburg: Vaubangelände	
Größe des Gebietes	ca. 38 ha
Maßnahme	Neubau von 2.000 Wohneinheiten (Miete und Eigentum) sowie gewerblicher Nutzung (600 Arbeitsplätze) im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme; Planungen des ersten Bauabschnitts (ca. 850 Wohnungen) sind konkretisiert; die Wohnbereiche werden hier größtenteils vom ruhenden, partiell auch vom fließenden motorisierten Individualverkehr freigehalten; das geplante Wohnungsangebot richtet sich sowohl an autofreie wie auch autobesitzende Haushalte
Initiator/Träger	Stadt Freiburg; Forum Vauban e.V. (Trägerverein der Bürgerbeteiligung)
Lage	ca. 3 km Luftlinie süd-westlich der Innenstadt
Versorgung	Vielzahl städtischer Infrastruktur in der Umgebung; Schulen, Kindergärten und Läden für den täglichen Bedarf sind im Quartier vorgesehen
Anbindung	Realisierung einer Stadtbahnverlängerung in das Gebiet ist geplant; Anbindung wird bis dahin über Buslinien erfolgen; ca. 10 min Fahrzeit in die Innenstadt (ÖPNV sowie Fahrrad); die Ansiedlung einer Car-Sharing Organisation ist vorgesehen.
Stellplätze	Besucherstellplätze und Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge für autofreie Wohnungen werden in den gemeinschaftlichen Parkieranlagen berücksichtigt
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • für Haushalte ohne eigenes Auto wird die Pflicht zur Errichtung eines Stellplatzes ausgesetzt; sie erwerben eine Vorhaltefläche, deren Kosten sich am verringerten Flächenbedarf der Stellplatzherstellung in den geplanten mechanischen Parkieranlagen orientiert. • Haushalte ohne eigenes Auto werden über Miet- und Kaufverträge verpflichtet, kein Auto zu halten oder dauerhaft zu nutzen; bei nachträglicher Anschaffung eines eigenen Autos besteht für diese Haushalte die vertragliche Verpflichtung, die Kosten für die Errichtung eines Stellplatzes in einer der Parkieranlagen zu übernehmen.
Nachfrage	es besteht derzeit ein Interessentenkreis von ca. 900 Haushalten
Zeitplan	mit dem ersten Bauabschnitt soll voraussichtlich 1997 begonnen werden; der zweite Bauabschnitt ist ab dem Jahr 2000 vorgesehen

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Hamburg: Saarlandstraße	
Größe des Gebietes	ca. 2 ha
Maßnahme	Neubau von ca. 210 autofreien Wohnungen, davon etwa 2/3 Miet- und 1/3 Eigentumswohnungen; 12.000 m ² Bruttogeschoßfläche Gewerbe
Initiator/Träger	Stadt Hamburg; Autofreies Wohnen e.V.; BieterInnengemeinschaft Saarlandstraße (bestehend aus der autofreien Genossenschaft, Eigentümergemeinschaft, Kurt-Juster-Heim GmbH)
Lage	ca. 4 km vom Stadtzentrum entfernt im Stadtteil Barmbek (innerstädtisches Wohngebiet); das Gebiet wird östlich und südlich von Wasserläufen begrenzt und liegt in direkter Nähe zum Stadtpark
Versorgung	fußläufig sind viele Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle und öffentliche Einrichtungen, etc. in den angrenzenden Stadtteilen Barmbek und Winterhude erreichbar
Anbindung	U-Bahn-Haltestelle Saarlandstraße in 300 m Entfernung; U-/S-Bahn-Haltestelle Barmbek in 600 m Entfernung; 17 Buslinien; ca. 10 bis 15 min Fahrzeit mit dem ÖPNV zur Innenstadt
Stellplätze	0,15 Stellplätze je Wohneinheit vorgesehen
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • die nichthergestellten Stellplätze sollen abgelöst werden; die Zahlung der Ablösebeträge wird auf Widerruf ausgesetzt • die Bewohner/Käufer werden über Miet- und Kaufverträge verpflichtet, kein Auto zu halten oder dauerhaft zu nutzen
Nachfrage	1200 Anfragen generell für autofreies Wohnen; mit 200 Haushalten wird seit einem Jahr an Projektumsetzung gearbeitet; aus diesem Kreis haben sich Genossenschaft und Eigentümergemeinschaft gebildet
Zeitplan	ein erstes städtebauliches Konzept wurde bereits erarbeitet; zwei bis drei Bauabschnitte sind vorgesehen; Baubeginn soll 1997 sein; 1998 sollen die ersten 130 Wohnungen fertiggestellt werden; ab 2005 sollen weitere 80 Wohnungen gebaut werden, die Bauträgerauswahl findet derzeit statt.

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Kassel: Messeplatz	
Größe des Gebietes	insgesamt ca. 9,7 ha; davon ca. 0,9 ha autofrei
Maßnahme	Neubau von 80 bis 100 autofreien Miet- und Eigentumswohnungen als Teil des Gesamtprojektes der Messeplatzbebauung mit ca. 600 Wohneinheiten sowie gewerblicher Nutzung
Initiator/Träger	Stadt Kassel; AutoFreiLeben e.V.; WOHNSTADT Stadtentwicklungs- und Wohnungsbaugesellschaft Hessen mbH (Investor)
Lage	Stadtteil Unterneustadt; ca. 500 m Luftlinie zum Stadtzentrum; das geplante Gebiet ist Teil der Neubaumaßnahmen auf dem Messeplatzgelände
Versorgung	Versorgungseinrichtungen direkt im Stadtteil geplant bzw. bereits vorhanden; Markthalle über geplante Fuldabrücke fußläufig in etwa 5 min erreichbar
Anbindung	Straßenbahnhaltestelle in unmittelbarer Nähe vorhanden
Stellplätze	0,1 Stellplätze je Wohneinheit für Car-Sharing bzw. Besucher sind vorgesehen
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • Festsetzungen im Bebauungsplan • Absicherung der Autofreiheit über privatrechtliche Verträge
Nachfrage	der Verein "AutoFreiLeben e.V." führt eine Interessentenliste mit derzeit 110 Haushalten; auf eine erste Projektinformation 1995 der WOHNSTADT in der eigenen Mieterzeitung haben sich 25 Haushalte gemeldet
Zeitplan	der Baubeginn des autofreien Quartiers ist für 1997/98 geplant

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

München: Kolumbusplatz II	
Größe des Gebietes	0,38 ha
Maßnahme	Neubau von 75 Mietwohnungen für städtische Bedienstete sowie Angestellte des Krankenhauses Harlaching; 42 dieser Wohnungen werden autofrei realisiert; GEWOFAG übernimmt für autofreie Haushalte Kautions- und Aufnahmegebühr für Car-Sharing
Initiator/Träger	Gemeinnützige Wohnungsfürsorge AG München (GEWOFAG); Stadt München
Lage	Stadtteil Haidhausen; ca. 1,4 km Luftlinie von der Innenstadt entfernt
Versorgung	vielfältige Versorgungseinrichtungen im Stadtteil sind fußläufig bzw. mit dem Fahrrad erreichbar
Anbindung	U-Bahn-Haltepunkt direkt angrenzend; drei Haltestellen bis Hauptbahnhof, zwei Haltestellen bis Innenstadt; eine Car-Sharing-Organisation wird im Gebiet angesiedelt
Stellplätze	0,5 Stellplätze je Wohneinheit werden hergestellt
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • die nicht hergestellten Stellplätze werden abgelöst, die Zahlung der Ablösebeträge wird auf Widerruf ausgesetzt • die Bewohner werden in mietvertraglichen Regelungen angehalten, kein Auto zu besitzen oder dauerhaft zu nutzen
Nachfrage	die Wohnungen werden vom Krankenhaus und der Stadtverwaltung an ihre Bediensteten und Angestellten vergeben
Zeitplan	Bezugstermin wird voraussichtlich Ende 1996 sein

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Münster: Weißenburgkaserne	
Größe des Gebietes	3,6 ha
Maßnahme	ca. 270 autofreie Miet- und Eigentumswohnungen, davon sollen ca. 35 in bestehenden Gebäuden realisiert werden ; Integration von max. 50 % Wohnsonderformen (u. a. betreutes Altenwohnen)
Initiator/Träger	Stadt Münster
Lage	Stadtteil Geist; ca. 2,5 km von der Altstadt entfernt
Versorgung	vielfältige Versorgungseinrichtungen sind unmittelbar am Gebiet bzw. im Stadtteil vorhanden; ergänzende Einrichtungen (u. a. Kindertagesstätte) werden in das Bebauungskonzept integriert
Anbindung	das Gebiet ist über ein ausgebautes Radwegenetz an die Altstadt angebunden: 5-10 min Fahrzeit; eine ausreichende ÖPNV-Anbindung ist direkt am Gebiet (eine Buslinie im 20-Minuten-Takt) bzw. in fußläufiger Entfernung (sechs Buslinien im 10-Minuten-Takt): 15 min bis zum Hauptbahnhof; eine Car-Sharing Organisation ist im Stadtteil vorhanden
Stellplätze	ca. 0,2 Stellplätze je Wohneinheit für Car-Sharing bzw. Besucher sind vorgesehen
Rechtliche Regelungen	bislang nicht festgelegt
Nachfrage	eine Interessentenwerbung wurde bislang nicht durchgeführt
Zeitplan	Planungen laufen derzeit an; Baubeginn des autofreien Quartiers ist frühestens für 1998 vorgesehen

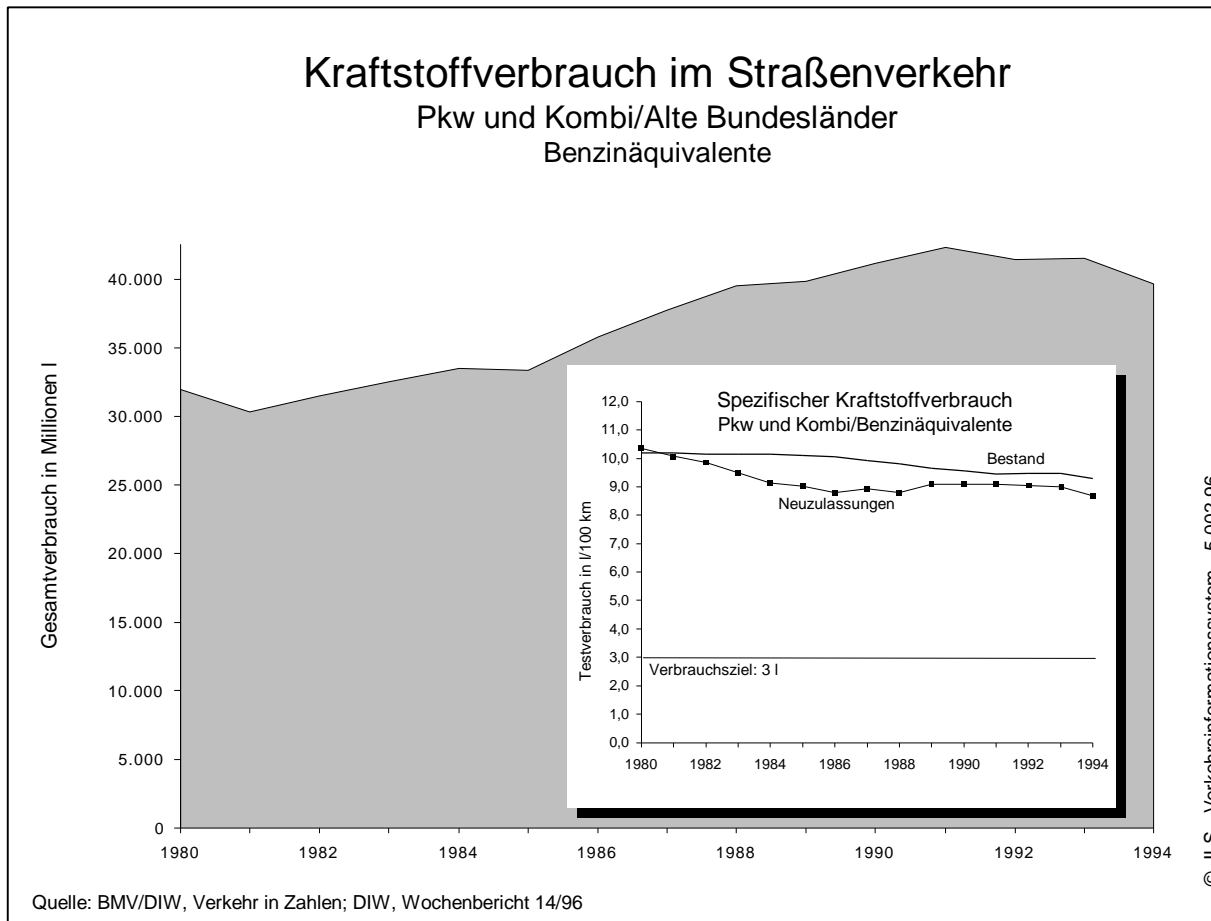
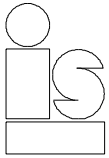
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Tübingen: Stuttgarter Straße / Französisches Viertel	
Größe des Gebietes	ca. 60 ha
Maßnahme	Neubau von Wohnungen für ca. 6.000 Einwohner sowie gewerbliche Nutzung (2.500 Arbeitsplätze) im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme; das Wohnungsangebot richtet sich sowohl an autofreie wie an autobesitzende Haushalte; die Wohnbereiche werden vom ruhenden motorisierten Individualverkehr freigehalten und sind nur für den Wirtschaftsverkehr zugänglich
Initiator	Stadt Tübingen
Lage	Tübinger Südstadt; etwa 1-2 km südlich der Altstadt gelegen
Versorgung	Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sind im Quartier vorgesehen, es soll Zentrumsfunktion für die Südstadt übernehmen
Anbindung	dichtes Busangebot und ein gut ausgebautes Radwegenetz sind vorhanden, Fahrzeit zur Altstadt ca. 10 min; der Hauptbahnhof ist fußläufig erreichbar; ein professionell betriebenes Car-Sharing-System wird im Gebiet angesiedelt
Stellplätze	1 Stellplatz je Wohneinheit vorgesehen; durch Mehrfachnutzung als Kurzzeitparkplätze kann die tatsächliche Herstellung um voraussichtlich 1/3 reduziert werden; Besucherstellplätze werden abgelöst (3.000 DM); Konzentration der Stellplätze in 8 gemeinschaftlichen Parkieranlagen
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • Parkieranlagen werden über geschlossenen Immobilienfonds gebaut, die Stellplatzpflichtigen sind Gesellschafter dieses Fonds und beteiligen sich mit 24.000 DM an den Errichtungskosten; die Nutzungsrechte der Stellplätze werden über Baulast mit den Grundstücken verbunden • autofreie Haushalte haben die Möglichkeit, ihr Nutzungsrecht zu vermieten und können somit von den Kosten der Stellplatzanlage entlastet werden
Zeitplan	mit Umnutzung ehemals militärisch genutzter Gebäude und Errichtung der Erschließungsanlagen wurde 1993 begonnen; Neubaumaßnahmen Herbst 1996; Fertigstellung des Gesamtprojektes ist bis zum Jahre 2006 geplant

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996

Wien: Floridsdorf	
Größe des Gebietes	ca. 1,8 ha
Maßnahme	Neubau von 250 autofreien Mietwohnungen
Initiator/Träger	Stadt Wien
Lage	Stadtteil Floridsdorf, Standort Fultonstraße/Donaufelder Straße; ca. 5 km Luftlinie zur Innenstadt
Versorgung	fußläufig sind zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten sowie die Alte Donau (für Erholungszwecke) erreichbar; lokale Versorgungseinrichtungen sind im Stadtentwicklungsgebiet vorgesehen
Anbindung	Anschluß an Straßenbahn; nach drei Haltestellen mit der Straßenbahn Anschluß an S-Bahn-, Straßenbahn-, U-Bahn- und Buslinien; mittelfristig ist der Bau einer neuen Straßenbahnlinie vorgesehen; Car-Sharing Plätze sind geplant
Stellplätze	nur 15-20 Stellplätze werden gebaut, der Stellplatzschlüssel liegt unter 0,1
Rechtliche Regelungen	<ul style="list-style-type: none"> • im Flächenwidmungsplan werden Vorhalteflächen vorgesehen, auf denen nachträglich Stellplätze errichtet werden können; nach einer Frist von 15 Jahren sollen diese Flächen zur Bebauung freigegeben werden • die Verpflichtung zum Autoverzicht wird privatrechtlich zwischen Bau-träger und Mieter (gegebenenfalls durch einen Verein) geregelt; die Stadt Wien und der Bau-träger erarbeiten die genaue rechtliche Vorge-hensweise
Nachfrage	schon vor der eigentlichen Interessentensuche, die im Sommer 1995 be-gonnen wurde, lagen 120 Anmeldungen für das Projekt bei der Stadt vor; zur Zeit sind 450 Interessenten vorgemerkt
Zeitplan	vorgesehener Baubeginn ist 1997, Bau-trägerauswahl findet zur Zeit statt

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen
August 1996



Die aktuelle Diskussion um ein „Drei-Liter-Auto“ ist Anlaß, einen Blick auf die jüngere Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr zu werfen. Dabei zeigt sich, daß der spezifische Kraftstoffverbrauch der neu zugelassenen Pkw in den letzten 15 Jahren lediglich um rund 1,5 Liter zurückgegangen ist, der im Bestand um rund 1 Liter (kleine Grafik). Bedingt durch eine anhaltende Erhöhung des Pkw-Bestandes mit entsprechend steigenden Gesamtfahrleistungen wuchs der Gesamtkraftstoffverbrauch der Pkw-Flotte im selben Zeitraum kontinuierlich an (große Grafik). Der Verbrauch von Dieselmotoren wurde dabei in Benzinäquivalente umgerechnet. Ob der Rückgang von 1993 auf 1994 - der im übrigen nur in den alten Bundesländern zu beobachten war - eine Trendumkehr signalisiert, bleibt abzuwarten. Zum Thema „Drei-Liter-Auto“ plant der Forschungsbereich Verkehr für Anfang 1997 eine Veranstaltung.