

WOLFGANG CHRIST  
WILLI LOOSE

## Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere



Bauhaus-Universität Weimar

 **Öko-Institut e.V.**  
Institut für angewandte Ökologie  
Institute for Applied Ecology

  
Gefördert durch die  
Deutsche Bundesstiftung Umwelt



WOLFGANG CHRIST

WILLI LOOSE

# Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere

Ein Forschungsprojekt der Bauhaus-Universität Weimar, Professur Entwerfen und Städtebau I, Prof. Wolfgang Christ, und dem Öko-Institut e.V., Büro Freiburg, Arbeitsfeld Verkehr, Willi Loose.

# Forschungsbericht

## **Bearbeitung**

Prof. Wolfgang Christ, Bauhaus-Universität Weimar

Dipl.-Ing. Christiane Hübner, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Bauhaus-Universität Weimar

Willi Loose, Öko-Institut e.V., Büro Freiburg

## **Technische Mitarbeit**

Edith Thiel, Bauhaus-Universität Weimar

## **Studentische Hilfskräfte, Bauhaus-Universität**

Kirstin Eichenberg, David Lodemann, Jan Sandleben, Sebastian Schlunk

## **Redaktion**

Prof. Wolfgang Christ, Dipl.-Ing. Christiane Hübner, Willi Loose

## **Layout**

Kirstin Eichenberg

## **Satz**

Christiane Hübner, Hannes Osterrieder

## **Lektorat**

Anne Wilcken

## **Umschlagentwurf**

Hannes Osterrieder

## **Umschlagfotos**

Karl Johaentges, KUKA Hannover

Printed in Germany. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von Auszügen, der fotomechanischen Wiedergabe und Übersetzung vorbehalten

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahmen

Der Titeldatensatz für die Publikation ist bei der Deutschen Bibliothek erhältlich

ISBN 3-934490-12-3

© 2001 Bauhaus-Universität Weimar und Öko-Institut e.V., Freiburg

## Inhalt

Vorwort . . . . .	7	5.1.2 Differenzierte Mobilitätsdienstleistungen für verschiedene Verkehrszwecke . . . . .	89
<b>1 Anlass und Zielsetzung der Forschung</b> . . . . .	<b>8</b>	5.1.3 Lösungsansätze für entstehende Probleme . . . . .	89
1.1 Zur Lage: Das Auto formt die Stadt . . . . .	8	5.1.4 Befragung zu den Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner der Sargfabrik, Wien . . . . .	90
1.2 Aufgabe: Entwicklung integrativer Konzepte Stadt und Verkehr . . . . .	8	5.2 Verkehrsentlastung . . . . .	91
1.3 Ziel: Wohnen ohne eigenes Auto . . . . .	9	5.2.1 Chancen autoreduzierter Wohnquartiere für die Sozialisation von Kleinkindern . . . . .	91
1.4 Ansätze: mehr als 30 Projekte in Europa . . . . .	11	5.2.2 Verkehrsentlastung begünstigt fließende Übergänge zwischen Innen und Außen . . . . .	92
1.5 Motive: Nachhaltigkeit in der Stadt- und Verkehrsentwicklung . . . . .	11	5.2.3 Komplexität und neue Problemthemen verkehrsberuhigter Wohnquartiere . . . . .	93
1.6 Ziel der Forschung . . . . .	12	5.3 Raumflexibilität . . . . .	94
<b>2 Inhalt und Aufbau der Forschung</b> . . . . .	<b>14</b>	5.3.1 Flexibilität der Raumfiguren . . . . .	94
2.1 Begleitforschung . . . . .	14	5.3.2 Flexibilität in der architektonischen Gestaltung eines Stadtquartiers . . . . .	95
2.2 Fallstudien . . . . .	14	5.3.3 Personale Kommunikation als Qualität flexibler Raumgestaltung . . . . .	95
2.3 Untersuchungsaspekte . . . . .	14	5.3.4 Raumflexibilität hilft der Ökologie der Stadt . . . . .	96
2.4 Folgerungen . . . . .	15	5.3.5 Komplexität und neue Herausforderungen . . . . .	97
2.5 Ablauf der Forschung . . . . .	15	5.4 Kostenflexibilität . . . . .	97
<b>3 Fallstudien</b> . . . . .	<b>16</b>	5.4.1 Komplexibilität und neue Herausforderungen . . . . .	98
3.1 Amsterdam · GWL-Terrein . . . . .	21	5.5 Flächengewinn . . . . .	99
3.2 Hamburg · Saarlandstraße . . . . .	31	5.5.1 Flächengewinn für den Einzelnen . . . . .	99
3.3 Nürnberg · Langwasser P . . . . .	41	5.5.2 Flächengewinn für Haus-Gemeinschaft . . . . .	99
3.4 Tübingen · Französisches Viertel/Stuttgarter Straße . . . . .	51	5.5.3 Flächengewinn für städtebaulich-urbanistische Zwecke . . . . .	100
3.5 Wien · Sargfabrik . . . . .	63	5.5.4 Komplexität und neue Herausforderungen . . . . .	100
3.6 Wittenberg · Werksiedlung Piesteritz . . . . .	73	5.6 Planungskultur . . . . .	101
<b>4 Hypothesen zur städtebaulichen und ökologischen Qualität</b> . . . . .	<b>83</b>	5.6.1 Eine Planungskultur der interaktiven Prozesse . . . . .	101
4.1 Hypothese zur Komplexität . . . . .	83	5.6.2 Eine kommunikationsbetonte Planungskultur . . . . .	102
4.2 Hypothese zur Flexibilität . . . . .	84	5.6.3 Die Planungskultur wird von Personen geprägt . . . . .	102
4.3 Hypothese zur Urbanität . . . . .	84	5.6.4 Der Planungsprozess ist qualitätsorientiert . . . . .	103
4.4 Hypothese zur Nachhaltigkeit . . . . .	85	5.6.5 Komplexität und neue Herausforderungen . . . . .	103
<b>5 Bewertung – Nachweis städtebaulicher und ökologischer Qualitäten</b> . . . . .	<b>87</b>	<b>6 Zusammenfassung und Forderungen</b> . . . . .	<b>105</b>
5.1 Flexible Verkehrsmittelnutzung . . . . .	87	6.1 Qualitäten . . . . .	105
5.1.1 Die Komplexität bewusst wahrgenommener Mobilitätsdienstleistungen steigt durch gezielte Vermittlungsangebote . . . . .	88	6.2 Agenda 21 . . . . .	106
		6.3 Herausforderungen . . . . .	107
		6.4 Europäische Stadt . . . . .	107



## Vorwort

Raumordnung und Verkehrsentwicklung, Städtebau und Verkehrsplanung sind jeweils Bereiche, die eng miteinander verbunden sind und wegen ihrer beträchtlichen Auswirkungen auf natürliche Ressourcen (Fläche, Boden, Energie) und der von ihnen ausgehenden Umweltbelastungen (Schadstoffe, Lärm, Unfallgefahren, Fragmentierung und Zerschneidung von Landschaften) für die Zukunftsfähigkeit der Städte und Regionen, für eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung, zentrale Bedeutung haben.

Die Ausdehnung der Siedlungs- und Verkehrsflächen ist nicht nur auf gestiegene spezifische Flächenansprüche für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen etc. zurückzuführen. Vor allem hat der motorisierte Individualverkehr einen immensen Flächenbedarf und im Wesentlichen die flächenaufwendigen, dispersen baulichen Strukturen im Umland der Städte verursacht. Der Prozess der Auflösung von relativ kompakten Stadtstrukturen erzeugt wiederum zunehmenden Verkehrsbedarf und steigende Abhängigkeit vom privaten Automobil. Der Wunsch nach dem frei stehenden Eigenheim im Grünen zerstört letztlich – wenn von vielen realisiert – das, was man damit gewinnen will: die Nähe zur freien Landschaft. Je mehr das Stadtumland mit Einfamilienhäusern bebaut wird, desto weiter muss man fahren, um freie Landschaft erleben zu können. Umgekehrt gilt, dass die immensen Störungen und Umweltbelastungen durch den Autoverkehr eine direkte Folge dieser Stadtrandwanderung sind und gleichermaßen zu neuer "Stadtflucht" führen.

Es besteht kein Zweifel darüber, dass eine solche Entwicklung nicht dauerhaft umweltverträglich und wirtschaftlich ist. Die Enquete-Kommission des Bundestags "Schutz der Menschen und der Umwelt" und das Bundesministerium für Umwelt haben daher das Ziel formuliert, die jährliche Inanspruchnahme von Landschaftsfläche für Siedlungs- und Verkehrszwecke im Laufe von 10 Jahren deutlich zu senken. Diesem Ziel ließe sich auch näher kommen, da z.Zt. erhebliche Entwicklungspotenziale in den Städten durch aufgelassene Militäranlagen, durch Industrie- und Verkehrsbrachflächen vorhanden sind. Aktuelle programmatische Aussagen des Bundes, der Länder und vieler Kommunen lauten entsprechend übereinstimmend, der Innenentwicklung der Städte und Gemeinden, der baulichen Entwicklung im Siedlungsbestand gegenüber der Inanspruchnahme weiterer Flächen im Außenbereich Priorität einzuräumen.

Eine Neuausrichtung der Städtebau- und Verkehrspolitik ist also erforderlich. Dazu gehört ein komplexes Bündel von Strategien, das Bund, Ländern und Kommunen aufgegeben ist.

Aufgabe des Bundes und der Länder ist es vor allem, politisch gesetzte Rahmenbedingungen zu verändern. So besteht noch eine Vielzahl von Regelungen in Bereichen des Steuerrechts, der Wohnungs-, Wirtschafts- und Verkehrspolitik, in den Landesbauordnungen und in diversen Förderrichtlinien, die Zersiedelungstendenzen und Verkehrswachstum sogar fördern. Solche Rahmenbedingungen ließen sich auch so gestalten, dass sie eine ressourcenschonendere Stadt- und Ortsentwicklung unterstützen anstatt diese zu hemmen. Zum Beispiel könnte die Wohnungsbauförderung (Eigenheimzulage) auf Standorte im Innenbereich der Städte und Gemeinden, auf Standorte mit Bahnanschluss und auf flächensparende und ökologische Bauweisen konzentriert werden.

Auch die ohnehin anstehende Grundsteuerreform stellt eine Chance dar, eine bodenwert- und bodenflächenbezogene Grundsteuer zu gestalten, die der Mobilisierung innerstädtischer Brachflächen dienen und flächensparende Bauweisen begünstigen würde. Auch eine Weiterführung der Ökosteuer mit stufenweiser Verteuerung des Energieverbrauchs sowie die Weiterentwicklung über den Energiesektor hinaus durch einen Einbezug der Besteuerung auch von Bodenabbau und Bodenflächenverbrauch würden sich harmonisch in eine Neuausrichtung der Städtebau- und Verkehrspolitik einfügen.

Wichtige kommunale Strategien sind eine Stärkung der Wohnfunktion der Kernstädte und in vielen – besonders ostdeutschen – Städten auch eine Stärkung der Geschäftsfunktionen der Stadt- und Stadtteilzentren. Dazu bedarf es der Entwicklung urbaner Wohnformen in städtischer Dichte, aber höherer Umfeldqualität und der Qualifizierung des städtischen öffentlichen Raums (z.B. Rückbau von Straßenfläche zugunsten des Fußverkehrs, für Aufenthalt, Spielfläche, Bäume, Vorgärten). Beides benötigt die Unterstützung durch eine neue Verkehrspolitik. Ohne eine Abkehr von autoorientierten Leitbildern kann es auch keine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung geben. Bei der Entwicklung urbaner Wohnformen in hoher ökologischer und städtebaulicher Qualität als Alternative zum Eigenheim im Stadtumland erweisen sich der Autoverkehr und der relativ hohe Motorisierungsgrad in Deutschland als wesentliche Hemmnisse.

Zu diesen kommunalen Strategien für eine "autoarme", nachhaltige Stadtentwicklung liefert die vorliegende Untersuchung eine wichtige Grundlage. Sie stellt dar, wie die Abhängigkeit vom eigenen Pkw verringert werden und wie die ökologischen und ökonomischen Vorteile des Lebens ohne eigenes Auto im Stadtquartier für den Einzelnen und für alle nutzbar gemacht werden können. Anhand von sechs realisierten europäischen Beispielen "autofreier und autoarmer Stadtquartiere" liefert die Begleitforschung (z.T. in anschaulichen bildlichen Darstellungen) Informationen zum städtebaulich-verkehrlichen Konzept, zur Finanzierung, zur Organisationsstruktur, zum Planungsprozess usw. bis hin zur Bewertung der erreichten ökologischen Qualitäten.

"Autofreie" Stadtquartiere ermöglichen für die Stadt insgesamt erhebliche Flächengewinne durch sparsamere Straßen- und Parkierungsanlagen, Entlastungen von Kfz-Verkehr und eine Verringerung von Kosten für die gesamte technische Infrastruktur wegen der geringeren Straßen- bzw. Leitungslängen. Sie vermitteln dem Individuum eine erfreuliche Erfahrung von Stadt: Wohnen ohne Lärm und Unfallgefahren durch Autoverkehr, Entfaltungsmöglichkeiten für Kinder und auch für andere Altersgruppen im Quartier, Rückgewinnung der Straße als sozialen Ort.

Die Studie zeigt auf, Lebensqualität in der Stadt ist abhängig vom Grad der Autoorientierung bzw. der Autoreduzierung. Wohnen in der Stadt und Mobilität vorrangig zu Fuß, per Rad, Bahn und Bus ergeben zusammen die ökologischen, sozialen und ökonomischen Effekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Dieter Apel

## 1 Anlass und Zielsetzung der Forschung

### 1.1 Zur Lage: Das Auto formt die Stadt

Das Auto prägt heute unübersehbar das Erscheinungsbild des Stadtraums. Wir können auch beobachten, dass die Art und Weise, wie wir uns darin bewegen, wie wir den Raum der Stadt nutzen und was wir davon überhaupt sinnlich wahrnehmen, direkt oder indirekt vom Auto abhängt.<sup>1</sup> Das Geschwindigkeitspotenzial des Autos formt die Topografie der Stadt:<sup>2</sup> Die Stadt dehnte sich im Laufe des 20. Jahrhunderts aus in einem Netz aus Transiträumen. Häuser, Freiräume, Straßen und Wege, Figur und Größe der Stadt werden in entscheidendem Maß von den Struktureigenschaften des Automobils definiert.

Die Lage des Hauses im Gefüge von Straße und Freiraum wird tendenziell vom fahrenden und parkenden Auto geprägt. Wie wir zum Beispiel ein Haus betreten – von der Straße, vom Hof, aus der Tiefgarage –, ist Teil des alltäglichen Bewegungsablaufs, den die Verkehrsmittelwahl mit sich bringt, und die ist überwiegend Kfz-orientiert. Besonders deutlich ausgeprägt finden wir diese Situation beim Einkaufen vor: Die Eingänge des Fachmarktes oder des Shopping Centers richten sich immer auf die parkenden Autos aus. Selbst das nicht zuletzt Umweltgesichtspunkten verpflichtete Leitbild des flächensparenden Bauens gerät in der Realität oft genug zum Wohnen inmitten von Carports und Parkplätzen.

Das Auto hat zunehmend steuernd in den Alltag und die Behausung der Menschen Einzug gehalten.<sup>3</sup> Nimmt man die Omnipräsenz des Autos in den Bild- und Filmmedien hinzu, dann bewegen wir uns in der Tat in einer ubiquitären Autolandschaft.

Nach wenig mehr als 100 Jahren Entwicklung ist aus einem Verwunderung und Ängste hervorrufenden, skurrilen Objekt<sup>4</sup> ein technisch aufgerüsteter Körper zwischen Mensch und Außenwelt geworden. Das Auto bewegt mehr als nur die Insassen: Es ist auch ein Fetisch, der das Selbstbewusstsein ebenso anspricht wie das Gefühl.<sup>5</sup> Besonders nachdrücklich fördert dies der Führerschein zutage: Für die 18-Jährigen ist der Führerschein der faktische Ausweis für das Erwachsensein, für individuelle Freiheit, aber auch für das Gefühl dazuzugehören.<sup>6</sup> Den Führerschein zu machen ist vielleicht das letzte Ritual, das die Gesellschaft dem Einzelnen abverlangt, dem man sich freiwillig unterwirft.

Am Ende des 20. Jahrhunderts ist der Eindruck, den das Leben in der Stadt vermittelt, ein Leben mit dem Auto, neben dem Auto, durch das Auto und nicht selten für das Auto.

Nun kann die Statistik nachweisen, dass zumindest in den Großstädten ein großer Teil der Haushalte kein eigenes Auto besitzt. In Berlin trifft das zum Beispiel auf 44,8% der Haushalte zu.<sup>7</sup> Dies sieht man aber der Stadt, den Stadtteilen und Wohnquartieren nicht an: Der freiwillige oder erzwungene Verzicht auf das eigene Auto findet keine Konsequenz in der städtebaulichen und archi-

tektonischen Gestaltung der städtischen Umwelt. Im Gegenteil, ein Leben ohne Auto galt und gilt gemeinhin als ein Leben mit einem entscheidenden Defizit an individuellen Mobilitätschancen. Die Anzahl der Pkw pro 1000 EW ist denn auch immer noch ein beliebter Indikator für den Wohlstand einer Gesellschaft und den fortgeschrittenen Grad des "way of life".

### 1.2 Aufgabe: Entwicklung integrativer Konzepte Stadt und Verkehr

Aus dem Abstand von wenigen Jahren kann man jedoch heute schon feststellen, dass mit Beginn der 90er Jahre sich zunehmend Skepsis breit macht, was die ungebrochene Verlängerung des Autotrends anbelangt. Grenzen der Autogesellschaft werden sichtbar:

#### *Kapazitätsgrenze*

Die existierende Straßeninfrastruktur gerät absehbar an die Grenzen ihrer Kapazität. Ein weiterer massiver Ausbau ist gesellschaftlich nicht mehr konsensfähig. Szenarien prognostizieren einen Verkehrskollaps schon im 1. Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts, insbesondere infolge einer ungeheueren Zunahme des Lkw-Verkehrs.<sup>8</sup>

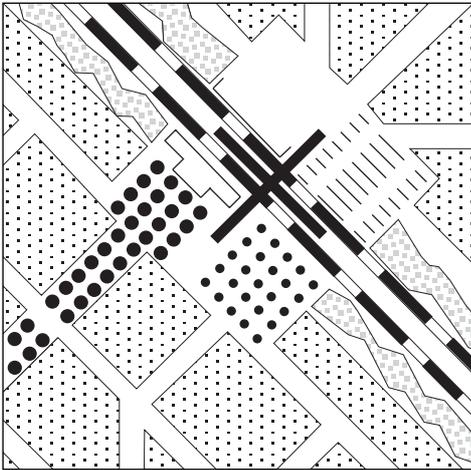
#### *Fall der Grenzen*

Der Fall des Eisernen Vorhangs richtet die Verkehrsströme neu aus und beschleunigt den Zuwachs. Zum vorherrschenden Nord-Süd-Verkehr trifft der Ost-West-Verkehr.

#### *Grenzen der Umweltbelastung*

Neben Bodenversiegelung, Verbrauch an fossiler Energie und Unfallgefahren wird die Ozon- und CO<sub>2</sub>-Belastung infolge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zum Politikum. Die Erklärung der Bundesregierung, 25% CO<sub>2</sub> bis 2005 einzusparen,<sup>9</sup> kann nur mittels Reduktion des (Zuwachses an) MIV eingelöst werden.

Der eng verflochtene Zusammenhang zwischen Auto und Umwelt erfährt eine inhaltliche Erweiterung von technisch-infrastrukturellen und chemisch-physikalischen Parametern, hinzu kommen Struktur und Aufbau des Siedlungsraums: "Es wird zunehmend erkennbar, daß die Lösungen der Verkehrsprobleme mit Maßnahmen der Verkehrspolitik allein nicht möglich sind, weil sich die Konfliktbereiche zwischen Verkehr, Wirtschaft, Umwelt, Raumordnung und Städtebau verschärfen. Die unterschiedlichen Ansprüche müssen in einem Konzept für eine umwelt- und siedlungsfreundliche Verkehrspolitik koordiniert werden".<sup>10</sup>



UMWELTBAHNHOF RHEINLAND-PFALZ:  
Der Bahnhof als Drehscheibe im Umweltverbund und als städtebauliche Mitte

Das Ziel, Umwelt, Verkehr und Siedlung ganzheitlich zu betrachten und integrative Konzepte zu entwickeln, gewinnt in den 90er Jahren Kontur:

#### *Stadt der kurzen Wege*

In der Raumordnungspolitik des Bundes und der Länder wird die "Stadt der kurzen Wege" zum Leitbild. Die "Innenentwicklung" soll anstelle des Bauens "auf der grünen Wiese" Landschaft schonen, vorhandene Infrastruktur nutzen, Stadt wiederbeleben und Wege sparen.<sup>11</sup>

#### *Wandel ohne Wachstum*

Das Motto der IBA Emscher-Park soll beispielgebend für den Strukturwandel der Industriegesellschaft sein: Umnutzen des gebauten Bestandes und Urbanisierung von Brachflächen.<sup>12</sup>

#### *Konversion*

Zahlreiche innenstadt- und stadtnahe Kasernen-Areale schaffen nach dem Rückzug der Streitkräfte unerwartete Potenziale für Wohnen in der Stadt.

#### *Umweltbahnhof*

Das Siedeln an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs zählt seit Jahrzehnten zur Standardforderung der Regionalplanung. Mit dem "Umweltbahnhof Rheinland-Pfalz" existiert seit der Mitte der 90er Jahre eine Konkretisierung dieses Ziels für kleine und mittlere Kommunen. Der Bahnhof wird zur Drehscheibe des umweltfreundlichen Verkehrs und zur städtebaulichen Mitte.<sup>13</sup> Vereinzelt kooperiert die Industrie mit Kommunen mit dem Ziel, den MIV und den ÖPNV aufeinander abzustimmen, wie z.B. BMW in München. Mobilität als Dienstleistung bietet das Stadthaus Schlump in Hamburg mit Unterstützung durch VW an. Die Automobilindustrie reagiert auf die "Grenzen des Wachstums" in erster Linie systemkonform durch Integration der Informationstechnologie in die Fahrzeuge und das Individualverkehrsnetz.<sup>14</sup>

### 1.3 Ziel: Wohnen ohne eigenes Auto

Die skizzierten Ansätze, Stadtverkehr, Städtebau und Ökologie mit einer "Renaissance des Städtischen"<sup>15</sup> zu verknüpfen, finden ihre radikalste Konsequenz im Konzept "autofreier Stadtquartiere".<sup>16</sup> Anfang der 90er Jahre ist die Zeit offensichtlich reif, ein Leben ohne eigenes Auto als individuell, gesellschaftlich, ökonomisch und ökologisch sinnvoll anzuerkennen.<sup>17</sup> Es ist dann nur ein kleiner Schritt zu der Erkenntnis, dass ein Leben ohne eigenes Auto von den Nachteilen infolge der Autonutzung anderer so weit wie möglich verschont werden sollte.

1992 gründet sich in Deutschland erstmals eine Initiative für ein eigenes Wohnquartier, das aus der Abwesenheit des Autos Potenziale für ein neues Wohnen und neue Urbanität gewinnen will. Ziel ist es, "mit einer höheren Wohnumfeldqualität einen städtebaulichen Bonus für Menschen mit umweltfreundlicher Mobilität anzubieten und mit der Dominanz des Autos in der Planung zu brechen".<sup>18</sup> 210 Wohneinheiten in Reihenhäusern sollen auf 2,6 ha Fläche am Stadtrand gebaut werden. Das Projekt in Bremen-Hollerland scheitert. Die Gründe hierfür sind vielfältig und beeinflussen – wie die Initiative an sich – in erheblichem Maß die internationale Diskussion um Sinn und Zweck von "Wohnen ohne eigenes Auto" und die Strategie, dieses Ziel auch zu erreichen.<sup>19</sup>

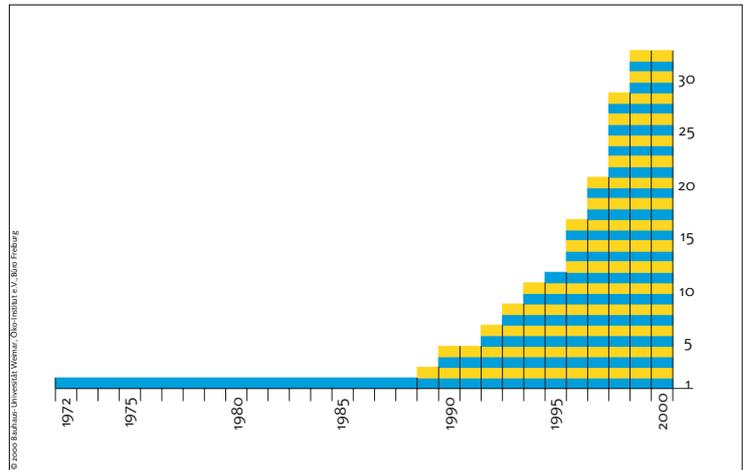
Die im Rahmen dieser Studie untersuchten Projekte zeichnen sich durch verschiedenartige Handhabungen zum Grad der Autoreduzierung aus. Die Forschungsgruppe legt ihrer Arbeit folgende Definition zugrunde:

#### *autofrei*

Der Erwerb von Wohneigentum oder das Anmieten einer Wohnung sind mit einer verbindlichen Erklärung verbunden, auf den Besitz eines eigenen Autos oder die Nutzung eines in der persönlichen Verfügbarkeit befindlichen Autos zu verzichten. Damit verbunden ist die – zeitweise oder dauerhafte – Reduzierung von Stellplätzen im Gebiet auf einen Bruchteil der sonst üblichen Stellplatzverpflichtung. (Hamburg-Saarlandstraße, Wien-Floridsdorf, Amsterdam-GWL-Terrein)

#### *autoarm bzw. autoreduziert*

Es gibt keine formale Verpflichtung der Wohneigentümer und Mieter zum Verzicht auf ein eigenes Auto. Jedoch werden Anreize geschaffen, auf ein Auto zu verzichten. Wer ein Auto besitzt, muss einen Stellplatz nachweisen und dafür die Kosten aufbringen. Wer kein Auto besitzt, braucht keinen Stellplatz nachzuweisen und kann dadurch Kosten sparen. (Tübingen-Südstadt, Freiburg-Vauban)



ANZAHL AUTOREDUZIERTER QUARTIERE GEPLANT/IM BAU 1972-2000

- 1 Aachen
- 2 Amsterdam
- 3 Berlin
- 4 Bielefeld
- 5 Bonn
- 6 Braunschweig
- 7 Bremen
- 8 Düsseldorf
- 9 Edinburgh
- 10 Frankfurt am Main
- 11 Freiburg
- 12 Halle
- 13 Hamburg
- 14 Heidelberg
- 15 Helsinki
- 16 Kassel
- 17 Karlsruhe
- 18 Köln
- 19 Mainz
- 20 München
- 21 Münster
- 22 Nürnberg
- 23 Tübingen
- 24 Wien
- 25 Wittenberg
- 26 Wuppertal



AUTOFREIE PROJEKTE IN EUROPA NACH KENNNTNIS DER VERFASSER, STAND 1999

### *verkehrsberuhigt*

Das Wohnquartier ist in seiner inneren Erschließung von Autoverkehr befreit. Die Autos der Bewohner werden auf zentralen Stellflächen am Rande des Quartiers abgestellt. Dort werden Stellplätze im ortsüblichen Stellplatzschlüssel angeboten. (Nürnberg-Langwasser P, Wittenberg-Werksiedlung Piesteritz, Wien-Sargfabrik)

### *1.4 Ansätze: mehr als 30 Projekte in Europa*

Mittlerweile existieren in Europa mehr als 30 Projekte mit den oben genannten Attributen. Diese Wohnanlagen und Quartiere repräsentieren die ganze Bandbreite städtebaulicher Milieus:

#### *1 Lage*

Innenstadt (Messeplatz, Kassel); Stadtrand (Floridsdorf, Wien); vorstädtische Siedlung (Piesteritz, Wittenberg)

#### *2 Umfeld*

Bestand (Sargfabrik, Wien); Neubau (Vilich-Mühdorf, Bonn); ehemalige Industriebrache (GWL-Terrein, Amsterdam); Konversion (Vauban, Freiburg); Satellitenstadt (Langwasser P, Nürnberg)

#### *3 Struktur*

Block (Franz. Viertel, Tübingen); Zeile (Saarlandstraße, Hamburg); Reihenhaushaus (Vauban, Freiburg)

#### *4 Status*

Eigentums- und Mietwohnungen sind generell gemischt vorhanden

#### *5 Größe*

Stadtteil (Piesteritz: 380 WE); Quartier (GWL-Terrein: 600 WE); Wohnanlage (Sargfabrik: 73 WE); Hausgruppe (Grünenstraße, Bremen: 23 WE)

Die vorliegende Forschungsarbeit reagiert auf die Variantenvielfalt und betrachtet in den ausgewählten sechs Modellprojekten das Spektrum dessen, was "ohne Auto" klassifiziert werden kann. Wir verzichten daher auf eine normative Festlegung des Zusammenhangs "ohne Auto". Die Vielzahl der städtebaulichen Milieus und der Ideenreichtum, eine Siedlung vom Auto unabhängig(er) zu machen, spiegeln sich auch in der breit gefächerten Motivation, diese Projekte zu initiieren:

### *"von unten"*

In der Regel ist es die Initiative "von unten", also baulustiger oder mietbereiter Bürger/innen, die den Anstoß für ein Projekt geben. (Beispiel Freiburg, Vauban)

### *Stadtplanungsamt*

Mittlerweile berücksichtigen auch die Stadtplanungsämter die Nachfrage und bieten entsprechende Standorte an. (Vorbildlich Stadt Köln)

### *Architekten*

Architekten und Planer erkennen die Potenziale und werben für entsprechende Lösungen. (Beispiel Wittenberg, Werksiedlung Piesteritz)

### *Widmung als "Heim"*

Die radikale Reduzierung des Stellplatzschlüssels kann sich als einzig ökonomisch und wohnbaulich gangbarer Weg zur Nutzung eines Standortes eignen, z.B. durch Widmung als Wohnheim wie in Wien, Sargfabrik.

### *Markt*

Die Immobilienwirtschaft entdeckt den Markt der autofreien Haushalte. (Beispiel Hamburg, Stadthaus Schlumpp)

### *Neue Urbanität*

Das Konzept, am Vorbild des gründerzeitlichen Städtebaus Urbanität zurückzugewinnen, schließt notwendig autoreduzierende Konzepte ein. (Beispiel Tübingen, Französisches Viertel)

### *Staatliche Förderung*

Auf EU-Ebene, aber auch in der Landesplanung werden dem Projekt Aufmerksamkeit und Förderung zuteil. (Beispiel NRW Wettbewerb Münster)<sup>20</sup>

### *1.5 Motive: Nachhaltigkeit in der Stadt- und Verkehrsentwicklung*

Die Handlungsmotive der Akteure leiten sich nicht zuletzt aus den lokalen Bedingungen ab. So kann, wie in Lutherstadt Wittenberg, die Schönheit der Siedlung Piesteritz nur autofrei erlebt werden. Es lassen sich aber auch verallgemeinerbare Motive erkennen:

#### *1 Abnehmende Wohnqualität in der Stadt*

Jede Umfrage zu Störquellen des persönlichen Wohlbefindens fördert Autolärm als Problem Nr. 1 für das Wohnen in der Stadt zutage.<sup>21</sup>

## 2 Autoverzicht als Vorteil genießen

Wer kein Auto hat, kann dennoch nicht die Vorteile genießen, die daraus auch erwachsen. Aus dem Nichtbesitz soll eine Investition in Lebensqualität werden.

## 3 Mobilität umweltfreundlich gestalten

Ein bewusster Umgang mit der Mobilität konzentriert sich auf die Angebote des Umweltverbundes. Carsharing sichert die individuelle Mobilität, wenn sie auf das Auto angewiesen ist.

## 4 Wohnumfeld zurückerobern

Die fortlaufende Verdichtung der Siedlungsräume (siehe Leitbilder "Kurze Wege" und "Innenentwicklung") verschärft tendenziell die Konflikte zwischen Bauen, Natur/Grün und Verkehr. Das Wohnumfeld soll statt Straße, Parkplatz, Garage oder Carport Aufenthaltsort sein können.

## 5 Kosten sparen

Die von den Kommunen festzulegende Stellplatzsatzung sichert üblicherweise 0,8 bis 1,5 Stellplätze pro WE. Die Kosten differieren zwischen 3.000 DM und 30.000 DM für einen Stellplatz (offen-Tiefgarage)<sup>23</sup> je nach Bauart, ohne Grundstücksanteil.

## 6 Global denken – lokal handeln

Der weitgehende Verzicht auf das eigene Auto ist oft nur ein Baustein einer ganzheitlichen Perspektive. Hinzu kommen z.B. ökologische, soziale und politische Ziele: Solararchitektur/gemeinschaftliches Bauen und Wohnen/Engagement in der lokalen Agenda 21.

## 7 Partizipation in der Planung

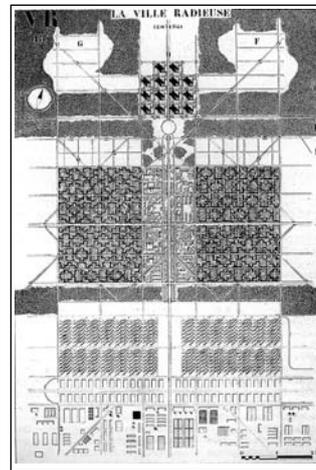
Der selbstbewusste Verzicht auf das eigene Auto geht oft einher mit dem Anspruch, die (eigene) Umwelt aktiv zu beeinflussen, also Verantwortung zu übernehmen. Viele Projekte handeln mit Stadt, Bauträger und untereinander die angestrebte Wohnqualität aus.

### 1.6 Ziel der Forschung

#### Paradigmenwechsel

"Wohnen ohne Auto" vollzieht a priori einen Paradigmenwechsel im Zusammenhang von Stadt und Mobilität. Beide Parameter werden dabei neu formuliert. Wenn das Auto als tragende Säule der Planung oder gar als ideale Mitte ausfällt, was tritt dann an seine Stelle? Welche Erkenntnisse können die autofreien/autoarmen Stadtquartiere hierfür liefern?

Ziel der Forschung ist es, aus dem Paradigmenwechsel resultierende Qualitäten im städtebaulichen und verkehrsökologischen Kontext der Siedlungen zu ermitteln.

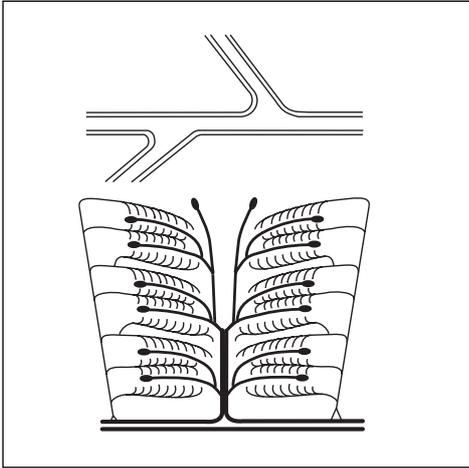


LE CORBUSIER: 'VILLE RADIEUSE', ERSCHLIESSUNGSSYSTEM

Um die Tragweite der mit den Initiativen für eine durch "Wohnen ohne Auto" in Gang gekommenen Entwicklung abschätzen zu können, ist es hilfreich, sich an die Ikonen der Städtebaumoderne des 20. Jahrhunderts zu erinnern: an die "Cité Radieuse" von Le Corbusier,<sup>23</sup> die "Broadacre City" von Frank Lloyd Wright<sup>24</sup> und die "autogerechte Stadt" von Hans Bernhard Reichow, der 1959 apodiktisch fordert: "Die Entwicklung einer dem Wesen des Menschen und des Autos gleichermaßen gerecht werdenden Stadt bleibt also das dringlichste Anliegen der Stadtbau-Wissenschaft".<sup>25</sup>

Im Zentrum der "Stadt der Zukunft" steht – bei tiefgreifenden Differenzen der Akteure über funktionalistische (Le Corbusier) oder organische (Frank Lloyd Wright) Architektur – der Gedanke der klar gegliederten und geordneten Stadt-Landschaft. Dem Autoverkehr kommt die Rolle des vermittelnden Mediums zu. In der Verknüpfung biologistischer Metaphern mit dem grenzenlosen Glauben an die "Maschinenmoderne" sollen sich die städtebaulichen und verkehrlichen Probleme der existierenden Stadt – "unsere total kranken Stadtkörper" (Hans Bernhard Reichow) – quasi von alleine lösen. Wissenschaft und Technik bauen die Stadt. Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr werden dabei zu Funktionen im quantitativen Sinne. Die Krise der quantitativ ordnenden, fortschrittseuphorischen Planung wird mit der von Meadows vorgelegten Studie des Club of Rome "Grenzen des Wachstums" offensichtlich. Dieser Studie voraus geht in den 60er Jahren die Diskussion um Lebensqualität. Die Stadt wird nicht mehr als ein System perfekter Funktionsabläufe definiert, sondern als ein Ort, der das Individuum und dessen physische und psychische Bedürfnisse befriedigt.

Carl Amery verweist 1975 auf die Vokabel "Lebensqualität", die von F. K. Galbraith stamme, der entsprechende Ideen in seinem Buch "Die industrielle Gesellschaft" von 1964 entwickelt habe.



H.B. REICHOW: DIE AUTOGERECHTE STADT, ERSCHLIESSUNGSSYSTEM

“Bei Galbraith (...) wird deutlich, worum es dabei geht: Mit tiefem Bedauern sieht er all das von dem industriellen Expansionismus bedroht, was man einmal “Natur und Kultur” genannt hat, reine Luft und reines Wasser, fußgängergerechte Stadtviertel, ungezwungene Kommunikation, öffentliche und geistige Treffpunkte der Gesellschaft. Im Englischen gibt es für diese Welt einen schönen Ausdruck, man spricht von den amenities of life.”<sup>26</sup> Qualität meint in der ethymologischen Herleitung Eigenschaft, Beschaffenheit, Verfassung. Die Brauchbarkeit und die Befähigung entscheiden über den Wert einer Sache. Qualität beschreibt also immer eine Relation, ein Verhältnis zwischen Gegenstand und Nutzer.

Insofern ist städtebauliche und ökologische Qualität mehr als die optimale Ausgestaltung eines räumlich-funktionalen bzw. biologischen Gefüges. Qualität bezieht sich notwendigerweise auf den Nutzer: Kinder, Alte, Frauen, Männer, Fußgänger, Radfahrer, Bürger oder Touristen.

An die generelle Fragestellung nach den Qualitäten autofreier/ autoarmer Stadtquartiere im städtebaulich-verkehrlichen Zusammenhang schließen sich eine Reihe von Fragen an, die im Laufe der Forschung untersucht werden sollen:

- Gibt es einen Zusammenhang zwischen städtebaulichen und ökologischen Qualitäten?
- Können sich städtebauliche und ökologische Qualitäten gegenseitig befördern?
- Können die spezifischen Qualitäten der untersuchten Projekte verallgemeinert werden?
- Welcher Strategien, Methoden und Instrumente bedarf es, um städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier/ autoarmer Stadtquartiere auf den Städtebau und die Stadtentwicklung anzuwenden, also “alltagstauglich” zu machen?

## Literatur

- 1 Lynch, Kevin: Das Bild der Stadt, Bauwelt Fundamente 16
- 2 Conrads, Ulrich (Hrsg.): Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Bauwelt Fundamente 1
- 3 Vgl. hierzu die umfangreiche Studie: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hrsg.): Faktoren des Verkehrsverhaltens, Berlin, 1994
- 4 Bierbaum, Otto Julius: Empfindsame Reise in einem Automobil, München, 1979
- 5 Lt. Frankfurter Rundschau vom 12.03.1994 kündigt Mercedes-Benz das Swatch-Auto (heute “smart”) an als: Verbindung von intelligenter Einfachheit und Ästhetik, es führe Ökologie, Emotion und Intellekt zusammen.
- 6 Öko-Institut e.V. Freiburg: Stadtwege 3/97, Seite 10
- 7 Berliner Zeitung, Nr. 127, 04.06.1999, Seite 22; Anmerkung: Leider gibt es keine Statistik darüber, wie viele Haushalte bewusst auf ein Auto verzichten.
- 8 Güterverkehrsprognose: Hopf, Rainer u.a.: Verminderung der Luft- und Lärmbelastungen im Güterfernverkehr 2010; Forschungsvorhaben Nr. 104 05 962 im Auftrag des Umweltbundesamtes, Berlin, 1994
- 9 CO<sub>2</sub>-Minderungsziel: Enquete-Kommission “Schutz der Erdatmosphäre” des Deutschen Bundestages (Hrsg.): Klimaänderung gefährdet globale Entwicklung, Bonn, 1992
- 10 Staatskanzlei Rheinland-Pfalz: Raumordnungsbericht 1993, Seite 39 ff
- 11 Beschlüsse der Ministerkonferenz für Raumordnung, 14.02.1992, a.o.a.O. Seite 213-217
- 12 Wachten, Kunibert (Hrsg.): Wandel ohne Wachstum?, Vieweg, Wiesbaden, 1996
- 13 Boczek, Christ, Loose, Lücking: Umweltbahnhof RP-Planungshandbuch, zweite, erweiterte Auflage, Freiburg, 1997
- 14 Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): WOHN MOBIL oder Mobilität ohne Auto als Marketinginstrument, in: Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 7 (1997), Seite 20-23
- 15 Prigge, Walter (Hrsg.): Materialität des Städtischen, Birkhäuser-Verlag AG, 1987
- 16 Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, so der Titel einer seit 1996 erscheinenden Info-Broschüre des ILS, Dortmund
- 17 Freie Hansestadt Bremen: Wohnen ohne eigenes Auto – Bremer Modell für neue Urbanität, 1994
- 18 a.o.a.O: Fücks, Ralf: Grußwort zur Tagung “Wohnen ohne eigenes Auto”
- 19 Im Rahmen einer Konferenz in Weimar im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurden Defizite des Bremer Projektes benannt: Randlege mit mangelhaftem ÖPNV-Anschluss; Differenzen mit dem Bauträger; juristische Festsetzung der Autofrei-Verpflichtung; Schließung der Vulkan-Werft und dadurch allgemein gespannte ökonomische Situation.
- 20 ILS: Wohnen ohne Auto, Ergebnisse des Landeswettbewerbs 97/98, ILS, Dortmund, 1998
- 21 Seifried, Dieter: Gute Argumente Verkehr, C.H.Beck, 1991
- 22 Aydin, Can; Tönnies, Martin: Neue Dimensionen im kosten- und flächensparenden Bauen durch autofreie Stadtteile, in: STADT OHNE AUTO, W. Müntz (Hrsg.), Wohnbund, Darmstadt, 1993
- 23 Le Corbusier: Kinder der strahlenden Stadt, Hatje, Stuttgart, 1968
- 24 Wright, Frank Lloyd: Usonien. When Democracy Builds, Gebr. Mann, 1995
- 25 Reichow, Hans Bernhard: Die autogerechte Stadt, Otto Maier Verlag Ravensburg, 1959
- 26 Amery, Carl: Lebensqualität – Leerformel oder konkrete Utopie? in: Ume Schultz (Hrsg.): Lebensqualität – konkrete Vorschläge zu einem abstrakten Begriff, aspekte Verlag, Frankfurt/M, 1975

## 2 Inhalt und Aufbau der Forschung

### 2.1 Begleitforschung

Das Forschungsvorhaben will Qualitäten entdecken, bewerten und darstellen. Dies ist nur durch die Kombination einer Vielzahl von Analysemethoden möglich, die befragend, beschreibend und visualisierend Relationen vermitteln. "Harte" und "weiche" Fakten werden nebeneinander gestellt, um so ein möglichst objektivierendes Bild zu erhalten. Der Forschungsgegenstand ist insgesamt lebendig: Die Projekte wachsen und verändern sich im Zeitraum der Untersuchung. Widerstände werden oft erst spät, bei Fertigstellung, entdeckt. Ansprechpartner wechseln und mit ihnen auch die subjektive Einschätzung. Die Projekte sind alle samt personenfixiert, d.h. ohne persönliches Engagement Einzelner gäbe es die gebauten Wohnanlagen nicht. Die untersuchten Beispiele repräsentieren also immer auch im wörtlichen Sinne "Persönlichkeiten".

Die Geschichte der Projekte ist nicht zu trennen von der Geschichte der Kritik am etablierten Städtebau. Eine der Grundvoraussetzungen wissenschaftlicher Forschung – Distanz zum Gegenstand – kann unter den skizzierten Umständen nicht durchgehend aufrechterhalten werden: Zu intensiv ist die Auseinandersetzung um den Begriff der Qualität, die gesellschaftliche, ökologische und letztlich politische Dimension der Idee.

### 2.2 Fallstudien

Die folgende Darstellung der methodischen Vorgehensweise reagiert auf die beschriebene Gemengelage des Untersuchungsgegenstandes. Sechs Fallstudien bilden die Basis der Ermittlung städtebaulicher und ökologischer Qualitäten. Die Fallstudien bauen sich wie folgt auf:

#### Auswahl der Modellprojekte

Ziel ist es, ein möglichst breites Spektrum der gebauten Projekte "Wohnen ohne eigenes Auto" zu untersuchen, die in unterschiedlicher Weise von verkehrsberuhigt bis autofrei restriktiv mit dem Auto umgehen. Dabei sind von Bedeutung die Lage, Größe, das Alter und die Typologie der Architektur und des Städtebaus. Zudem sollen die ausgesuchten Beispiele jeweils modellhafte Eigenschaften besitzen. Untersucht werden:

1 Amsterdam: GWL-Terrain  
Innenstadtrand/Großstadtquartier, Neubau, autofrei

2 Hamburg: Saarlandstraße  
Innenstadtrand/Wohnanlage und Gewerbe, Neubau, autofrei

3 Nürnberg: Langwasser P  
Satellitenstadt der 70er Jahre, Bestand, verkehrsberuhigt

4 Tübingen: Französisches Viertel/Stuttgarter Straße  
Innenstadtrand/Konversionsprojekt, Wohnen und Gewerbe, Neubau, autoreduziert

5 Wien: Sargfabrik  
Innenstadtferner verdichteter Stadtteil, Umnutzung/Neubau, Urbanität und Dichte, autoreduziert/verkehrsberuhigt

6 Wittenberg: Werksiedlung Piesteritz  
Dörfliche Lage/Gartenstadt 20er Jahre/Sanierung, verkehrsberuhigt

### 2.3 Untersuchungsaspekte

Um die Vielfalt und dadurch bedingte Widersprüchlichkeit – etwa was den Grad an Autofreiheit angeht – zu dokumentieren und zugleich operabel zu machen, werden 22 Aspekte des Themas untersucht:

- |    |                                  |
|----|----------------------------------|
| 1  | Management/Organisationsstruktur |
| 2  | Finanzierung/Modalitäten         |
| 3  | Umfang des Projekts              |
| 4  | Planungsprozess                  |
| 5  | Lage in der Stadt                |
| 6  | Städtebauliche Analyse           |
| 7  | Außenraumgestaltung              |
| 8  | Äußere Verkehrserschließung      |
| 9  | Wegestruktur                     |
| 10 | Parkierung                       |
| 11 | Stellplatzregelung               |
| 12 | Rechtliche Vereinbarungen        |
| 13 | Mobilitätskonzept                |
| 14 | Zonierung                        |
| 15 | Versorgung                       |
| 16 | Freizeit                         |
| 17 | Schulen, Kita und Spielplätze    |
| 18 | Raumsituation                    |
| 19 | Architektonische Besonderheiten  |
| 20 | Gestalterische Besonderheiten    |
| 21 | Ökologische Besonderheiten       |
| 22 | Ziele                            |

Die Untersuchung der einzelnen Aspekte basiert auf Interviews mit Akteuren der Modellprojekte und der Städte, Recherchen vor Ort, Auswertung von Planungs- und Projektunterlagen und Erkenntnissen der Workshops von 1996 und 1999 an der Bauhaus-Universität Weimar. Die textlichen Aussagen werden komplettiert und illustriert anhand von neun grafischen Analysen zur

Bau-, Raum- und Gestaltqualität der unterschiedlich strukturier-ten Stadtquartiere. Es werden folgende Aspekte differenziert dar-gestellt:

- 1 Geographische Lage
- 2 Städtische Lage
- 3 Vernetzung
- 4 Raumplan
- 5 Blickachsen
- 6 Plätze
- 7 Erschließung
- 8 Figur
- 9 Grünplan

#### 2.4 Folgerungen

Die Vielzahl der Einzelaspekte, anhand derer die Fallstudien un-tersucht werden, werden im Kapitel 4 zu vier Hypothesen der Forschung verdichtet. Deren Aufgabe ist es, die Ergebnisse so zu bewerten, dass verallgemeinerungsfähige Aussagen möglich werden, die einen Beitrag für eine nachhaltig stabile Siedlungs-und Verkehrsentwicklung leisten. Dabei sollen die strukturellen, städtebaulichen und verkehrlichen Qualitäten autofreier/autoarmer Stadtquartiere deutlich werden. Die Hypothesen zielen auf folgende zentrale Begriffe, die zudem den interdisziplinären An-satz der Forschung aufzeigen:

- 1 Komplexität
- 2 Flexibilität
- 3 Urbanität
- 4 Nachhaltigkeit

Abschließend wird die Bedeutung der Modellprojekte autofrei-er/autoarmer Stadtquartiere für die zukünftige Entwicklung von Stadt und Mobilität dargestellt.

Die Ergebnisse der Forschung werden im Rahmen des internati-onalen Kongresses "Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier/autoarmer Stadtquartiere" in Tübingen, September 2000, vorgestellt und von Experten der beteiligten Fachdiszipli-nen und einem engagierten Fachpublikum diskutiert.

#### 2.5 Ablauf der Forschung

November 1996

- Workshop "Städtebauliche Konzeption autofreier/ autoarmer Quartiere"

Dezember 1996

- Erarbeitung des Forschungsantrages

Dezember 1998

- Bewilligung der Förderung durch die Deutsche Bundesstif- tung Umwelt

Ab April 1999

- Recherche: Literatur, Broschüren, Internet
- Erstellung einer Projektdatei: Wo gibt es autofreie Wohnpro- jekte, wer ist Ansprechpartner, wie ist der Planungsstand

Ab Mai 1999

- Anschreiben an die Projekte mit einem 10 Fragen-Katalog

1	Initiator des Projektes
2	Lage in der Stadt
2.1	Verkehr – ÖPNV – Anbindung
2.2	Versorgung
2.3	Freizeit
2.4	Wohnen
2.5	Arbeiten
3	Umfang des Projektes
4	Gegenwärtiger Stand
5	Rechtliche Vereinbarungen
6	Städtebauliche Besonderheiten
6.1	Stellplatzregelung
6.2	Mobilität
7	Architektonische Besonderheiten
8	Ökologische Qualitäten
9	Finanzierung/Modalitäten
10	Management/Organisationsstruktur

Ab Juni 1999

- Auswahl der Modellprojekte: Sechs werden intensiv un-tersucht, parallel erfolgt die Beobachtung der anderen Projekte
- Anforderung von Unterlagen bei den Initiatoren, Bauherren, Architekten, Grünplanern und Stadtplanungsämtern: Planunterlagen mit unterschiedlichen Maßstäben, CAD-Da-teien, Publikationen, Projektdokumentationen
- Erste Auswertung, Analyse und grafische Aufarbeitung

Ab Juli 1999

- Besuch der Modellprojekte, Ortsbesichtigung
- Fotografische Dokumentation
- Gesprächstermin mit den an der Planung Beteiligten
- Weitere Auswertung

November 1999

- Workshop mit Vertretern der sechs Modellprojekte
- Rückkopplung der ersten Ergebnisse und Schlussfolgerung, Kritik und Anregung

Dezember 1999 – Juni 2000

- Ausarbeitung der Forschung

Juli/August 2000

- Erstellung des Endberichts
- Vorbereitung Fachtagung Tübingen

### 3 Fallstudien



FOTO: WILL LOOSE

#### *Amsterdam · GWL-Terrain*

- Großstadtquartier
- Stadteilerweiterungsgebiet, innenstadtnah
- 600 Wohneinheiten
- Größe ~ 6,0 ha
- GFZ 1,0
- Realisierung 1993 –1998



FOTO: CHRISTIANE HÜBNER

#### *Tübingen · Französisches Viertel/Stuttgarter Straße*

- Wohnen und Gewerbe, Konversionsprojekt
- ~ 2500 Wohneinheiten
- Größe ~ 60 ha
- GFZ 0,41
- Realisierung 1996–2008



FOTO: CHRISTIANE HÜBNER

*Hamburg · Saarlandstraße*

- Wohnen und Gewerbe, Neubauprojekt
- 220 Wohneinheiten
- Größe ~ 3,5 ha
- GFZ 0,6
- Realisierung 1998–2005



FOTO: CHRISTIANE HÜBNER

*Nürnberg · Langwasser P*

- Satellitenstadt der 70er Jahre
- 528 Wohneinheiten
- Größe ~ 14,7 ha
- GFZ 0,36
- Realisierung 1973–1982



FOTO: CHRISTIANE HÜBNER

*Wien · Sargfabrik*

- Urbanität als Lebensform, Blockverdichtung
- 73 Wohneinheiten
- Größe 0,47 ha
- GFZ 1,5
- Realisierung 1994–1996



FOTO: CHRISTIANE HÜBNER

*Wittenberg · Werksiedlung Piesteritz*

- Gartenstadt der 20er Jahre
- 380 Wohneinheiten
- Größe 13 ha
- GFZ 0,3
- Realisierung 1995–2000

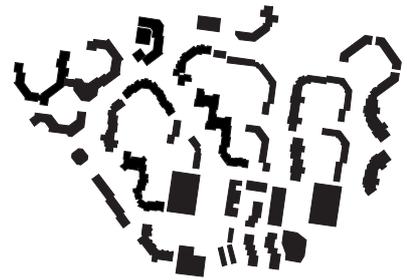
SCHWARZPLÄNE IM VERGLEICH  
M = 1:1000



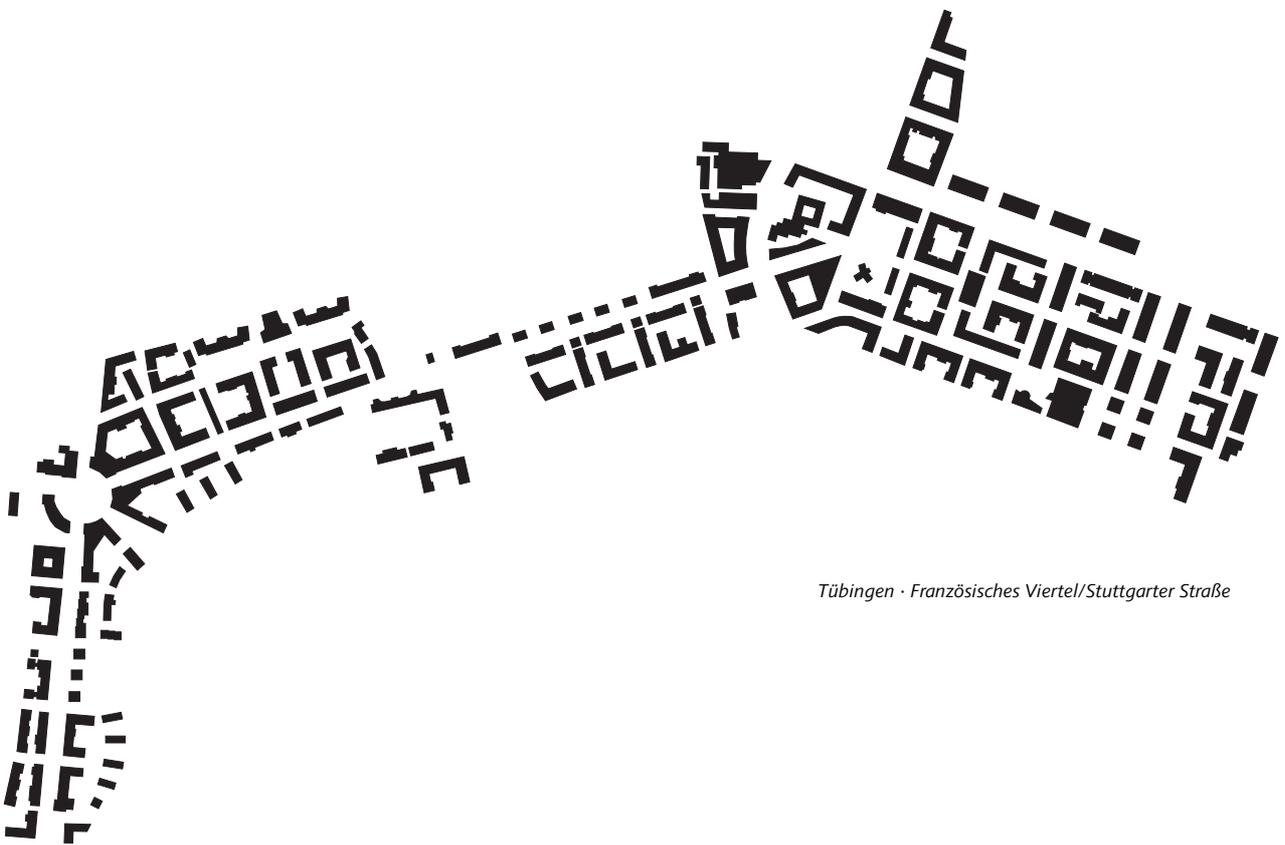
Amsterdam · GWL-Terrein



Hamburg · Saarlandstraße



Nürnberg · Langwasser P



Tübingen · Französisches Viertel/Stuttgarter Straße



*Wien · Sargfabrik*



*Wittenberg · Werksiedlung Piesteritz*



### 3.1 Amsterdam · GWL-Terrein



## Amsterdam · GWL-Terrain

### Initiator des Projektes

1992 beschloss der Gemeinderat der Stadt Amsterdam im Rahmen einer Erweiterung des Stadtteils Westerpark den Bau eines umweltbewussten und autofreien Wohnquartiers.



GEOGRAPHISCHE LAGE

### 1 Management/Organisationsstruktur

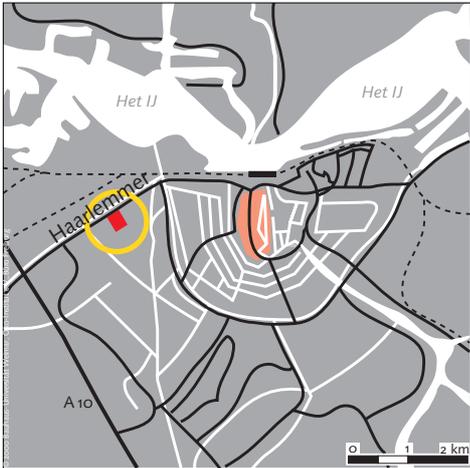
Das Projekt wurde von der Stadt Amsterdam organisiert. Hierbei ist Ineke Karemaker von der Stadtverwaltung Amsterdam die treibende Person gewesen. Nach Aussagen der am Projekt Beteiligten wäre ohne sie die Umsetzung des GWL-Terrains nie in einer derartigen Zügigkeit vonstatten gegangen. Es wurde ein Managementplan erstellt, der die Qualität des Vorhabens für die Zukunft sichert. Der Manager begann mit seiner Arbeit, bevor die ersten Bewohner einzogen. Er hat zu den üblichen Arbeiten eines Managers die Aufgabe, die Bewohner über die Wohneinrichtungen zu informieren, auf die Einhaltung des autofreien Wohnens zu achten und die Nutzung der Gärten zu organisieren.

### 2 Finanzierung/Modalitäten

Finanziert wurde das Projekt von fünf Wohnbaugenossenschaften, die sich in der Gesellschaft Stichting ECOPlan zusammenschlossen.

### 3 Umfang des Projekts

Durch die räumliche Konzentration eines früher auf der Fläche befindlichen Wasserwerks wurden etwa sechs Hektar Bauland verfügbar (GWL-Terrain). Es wurden 600 WE erstellt, welche je zur Hälfte Eigentums- und Mietwohnungen sind. Die begrenzte Grundstücksgröße führte zu der relativ hohen Dichte von 100 Wohneinheiten pro Hektar (entsprechend dem umliegenden älteren Quartier Westerpark).



STÄDTISCHE LAGE



VERNETZUNG

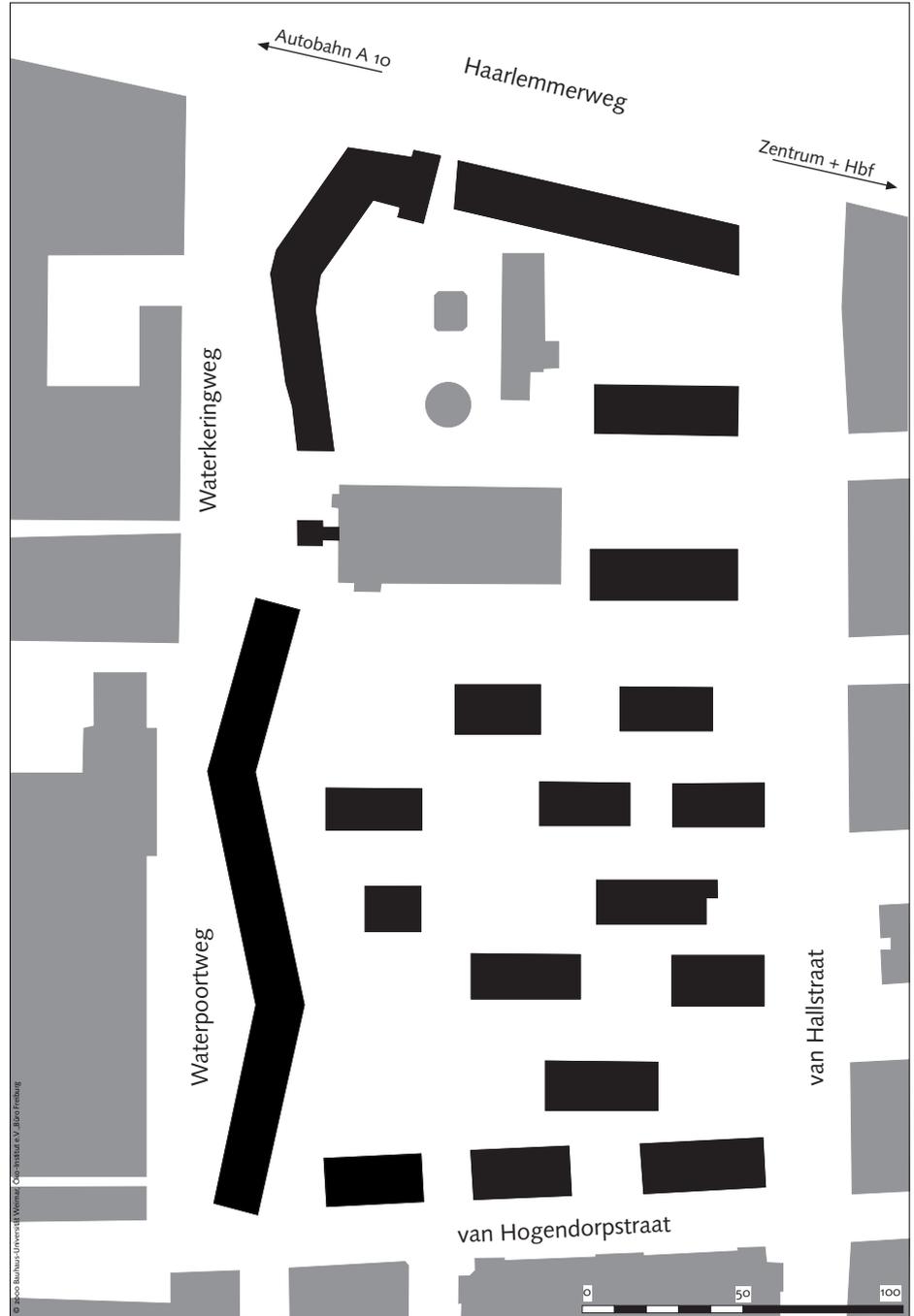
#### 4 Planungsprozess

Das Planungsamt im Stadtbezirk veröffentlichte 1993 eine zurückhaltend formulierte Zeitungsanzeige zur Ankündigung des Vorhabens und bekam etwa 4.000 ernst gemeinte Reaktionen von Interessenten, die eine schriftliche Erklärung zur Unterstützung des autofreien Charakters des Projekts abgeben mussten. Nach einem Wettbewerbsverfahren erarbeitete das Büro Kees Christiaanse das städtebauliche Konzept. Das Wohnumfeld wurde von den Büros West 8 und Boom entworfen. Diese drei Büros erarbeiteten ein Grundgerüst des Wohnquartiers, welches von fünf ausgewählten Architekturbüros (DKV; Neutelings & Riedijk; Meyer & van Schooten; Zeinstra, Van der Pol) und dem Büro Kees Christiaanse mit konkreten Gebäudeentwürfen gefüllt wurde. Das Projekt wurde in mehreren Etappen ab Ende 1996 fertig gestellt und ist seit Anfang 1998 vollständig bezogen.

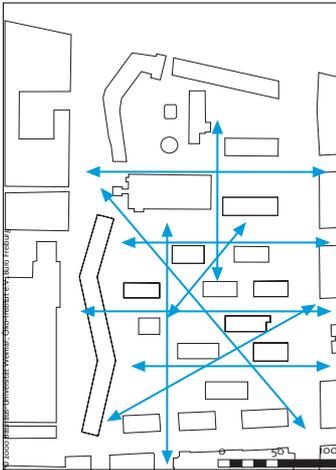
#### 5 Lage in der Stadt

Das Grundstück liegt etwa 3 km vom Stadtzentrum entfernt, am äußeren Rand des dicht bebauten Stadtteils Westerpark, der um die Jahrhundertwende entstanden ist. In Westerpark kam autofreies Wohnen zum ersten Mal in einem derart großen Maßstab und auf einer Fläche außerhalb der vorindustriellen Altstadt zur Anwendung.

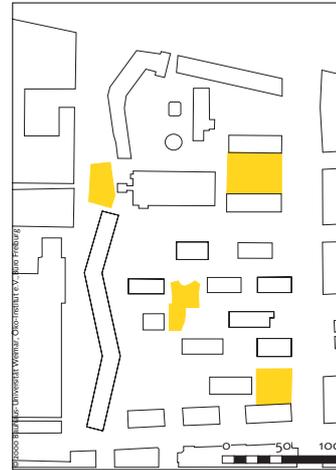
RAUMPLAN



- Neubauung
- Bestand



BLICKACHSEN



PLÄTZE

### 6 Städtebauliche Analyse

Die Dichte der Bebauung schafft einen urbanen Charakter. Die Straßenachsen und Geschosshöhen der Randbebauung wurden in die neue Struktur aufgenommen. Das neue Quartier ist räumlich gut in den bestehenden Stadtteil integriert: Jeder umliegende Straßenzug findet seine Erweiterung als Fußgängerachse durch das Gelände und knüpft die sehr unterschiedlichen alten und neuen Gebäude- und Städtebautypologien zusammen.

Der Block 2c ist mit 10 Geschossen das höchste Gebäude im Projekt. Diese Kubatur dient der Abschirmung der Verkehrsbelastungen vom Haarlemmer Weg. Die "Schlange" bildet eine Fassung/einen Abschluss der Bebauungsstruktur. Ein großes Tor in Block 1 und die Lücke zwischen Block 1 und 2a gewähren jedoch eine Durchlässigkeit und bieten die Möglichkeit einer vielleicht später folgenden Erweiterung in Richtung Westen. Die Stadtvillen sind eine Auflösung der Blockbebauung des umliegenden Quartiers. Es wurden gute Blickbeziehungen innerhalb des GWL-Terrains sowie Innen- und Außenbezüge geschaffen.

### 7 Außenraumgestaltung

Die geringe Anzahl von Pkw-Stellplätzen wurde in den Randbereichen des Quartiers untergebracht. Hierdurch konnte ein hoher Anteil an öffentlichen und privaten Grünflächen ermöglicht werden. Im Freiraum wird ein geringer Versiegelungsgrad erzielt.

#### · Grün

Die Mietergärten und Balkone werden von den Anwohnern angenommen, d.h. genutzt und gepflegt. Das Gemeinschaftsgrün ist vernachlässigt, Gleiches ist bezüglich der öffentlichen Grünbereiche zu beobachten. Alle Grünbereiche, ausschließlich der eindeutig öffentlichen Flächen, sind mit einem 1,30 m hohen

Zaun eingefasst. Die Bäume wirken sehr fedrig, zerfleddert, werden niemals einen vollen Baumcharakter erhalten.

#### · Wasser

Die stilisierte Gracht wirkt kühl und wenig einladend. Bei der Besichtigung am Sonntag, dem 27.06.1999, und Montag, dem 28.06.1999, hielten sich keine Personen in diesem Bereich auf. Sie scheint nicht als Aufenthaltsort angenommen zu werden.

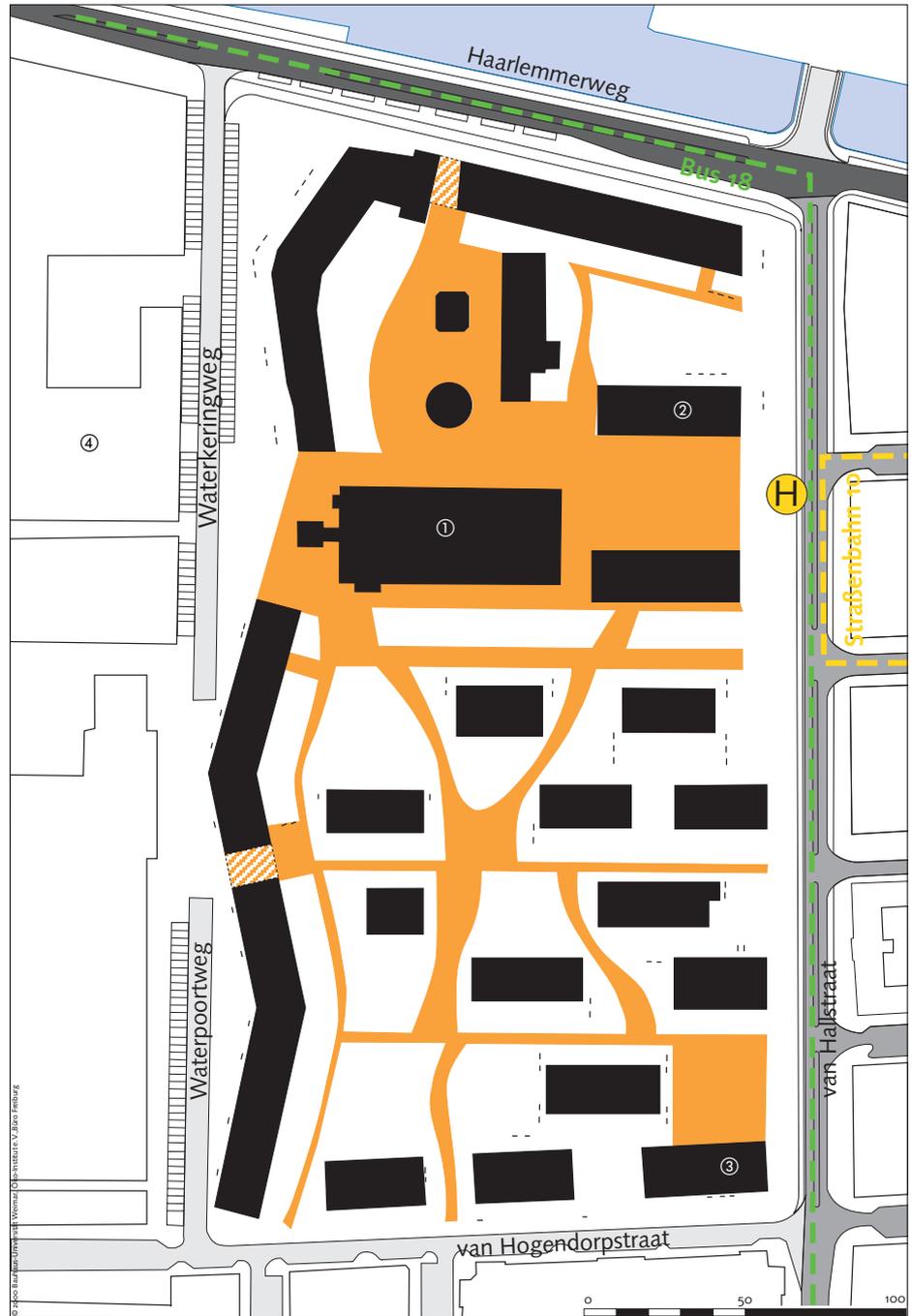
#### Anmerkung:

Die Gracht ist ein Betonbecken mit harten Kanten. Sie wirkt in der Breite überdimensioniert. Eine Baumreihe entlang Block 6 und 7 könnte den Raum verengen und attraktiver gestalten.

#### · Möblierung

Sitzbänke sind lediglich in halböffentlichen Bereichen angeordnet, d.h. es gibt keine Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum!

ERSCHLIESSUNG

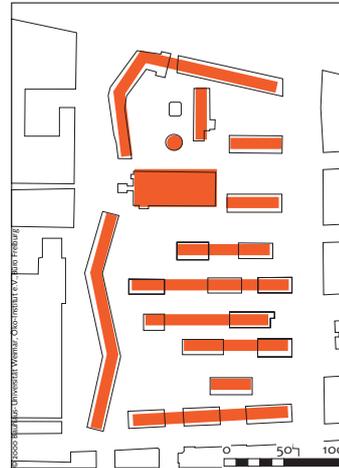


Verkehrsbelastung

- schwach
- mäßig
- stark

verkehrsberuhigte Zone

- ① Restaurant
- ② Café
- ③ Kinderladen
- ④ Sportkomplex



FIGUR

### 8 Äußere Verkehrserschließung

#### · Autoverkehr

- Haarlemer Weg: stark belastet
- van Hallstraat: normal belastet
- van Hogendorpstraat: wenig belastet

#### · ÖPNV-Anbindung

Das Quartier liegt an der Endstation der Straßenbahnlinie 10 (van Hallstraat – Javaplein) mit direkter Anbindung an die Innenstadt. Eine Verlängerung der Straßenbahnlinie in das nördlich angrenzende Freizeitgelände ist angedacht. Die Buslinie 18 (Slotervaart – Centraal Station) verbindet das Quartier mit dem Hauptbahnhof. Straßenbahn- und Bushaltestelle direkt am Ostrand des Viertels.

Fahrplankontakt: Mo – Sa alle 10 min 5.00 – 1.00 h  
So alle 15 min 5.00 – 1.00 h

#### · Radverkehr

- Radwegeverbindung Ost – West (von westlichem Stadtgebiet Richtung Hauptbahnhof) über Haarlemer Weg
- Radwegeverbindung nach Süden (südlicher Innenstadtbereich) über van Haalstraat

### 9 Wegestruktur

Innerhalb des Projektgebietes gibt es keine Unterscheidung von Rad- und Fußwegen. Die West-Ost-Wegeföhrung ist geradlinig parallel. Die Nord-Süd-Wegeföhrung ist geschwungen und amorph geformt. Die Wege sind mit Ziegel und Betonstein gepflastert.

### 10 Parkierung

#### · Auto

Die Stellplätze für 10 Besucher- und 140 Bewohnerautos sowie zwei Carsharing-Fahrzeuge befinden sich am Waterkeringweg und Waterpoortweg. Die Stellplätze werden unter den Bewohnern ausgelost, wobei uns das Verfahren zur Zeit nicht bekannt ist. Weitere Stellplätze für Carsharing sind an der van Hallstraat geplant.

#### · Fahrrad

Fahrradbügel sind im Quartier und am Rand vorhanden. Es gibt keine überdachten Fahrradabstellanlagen im Außenraum und außer in Block 6 konnten wir keine ebenerdig erschlossenen Fahrradräume entdecken.

### 11 Stellplatzregelung

Das Konzept "autofreies Wohnen" ist im Grunde keine völlige Neuheit in Amsterdam, da Stadterneuerungsprojekte innerhalb der alten Grachtenquartiere auch nach 1945 meistens von den gesetzlichen Stellplatznachweisen freigestellt wurden, um Charakter und Funktionsfähigkeit dieser Stadtbereiche zu bewahren. In Westerpark kam autofreies Wohnen zum ersten Mal in einem derart großen Maßstab und auf einer Fläche außerhalb der vorindustriellen Altstadt zur Anwendung.

- Stellplatzschlüssel 0,25 Stellplätze/WE
- 140 Stellplätze für Bewohner, 10 Stellplätze für Besucher

Die Durchsetzung der Autoreduzierung im GWL-Terrain geschieht durch Begrenzung des Parkraumangebots auf dem Grundstück und Ausschluss der Bewohner vom bewirtschafteten Anwohnerparken im Stadtteil, das 1993 eingeföhrt worden war.

GRÜNPLAN



- privates Grün
- gemeinschaftliches Grün
- öffentliches Grün
- Spielplatz

Der Besitz eines Autos, das außerhalb des Quartiers geparkt wird, stößt auf keine Restriktionen. Es gibt allerdings einen vom Stadtbezirk genehmigten Plan zum Bau einer Hochgarage mit 400 Stellplätzen in der Nähe des GWL-Terrain. Damit sollen die wegfallenden ebenerdigen Parkplätze eines regional bedeutsamen Kulturzentrums kompensiert werden, dessen Umfeld zu einem Park umgestaltet wird. Außerdem könnten hier weitere Stellplätze zur Versorgung der gewerblichen Einrichtungen auf dem GWL-Terrain (Restaurant und Studio) angeboten werden. Eventuell noch darüber hinaus verfügbare Kapazitäten werden dem Anwohnerparksystem im Stadtteil zugeführt, wobei noch unklar ist, ob auch der Zugang dazu für die autofreien Bewohner liberalisiert wird. In einem solchen Fall würde der autofreie Charakter der Siedlung ein wenig verwässert.

#### 12 Rechtliche Vereinbarungen

Auf der Grundlage des Verkehrsgesetzes wird der Innenbereich des Gebietes für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Der autofreie Charakter wurde im öffentlich-rechtlichen Bebauungsplan festgelegt. Jeder Käufer muss eine Erklärung unterschreiben, dass er den autofreien Charakter des Projektes unterstützt und akzeptiert.

#### 13 Mobilitätskonzept

Es gibt Carsharing im Quartier. (3 Autos, Stand Sept.1999)

#### 14 Zonierung

##### · Wohnen

Es gibt eine Mischung aus sozialem Wohnungsbau, Miet- und Eigentumswohnungen im Quartier. Viele der GWL-Terrain-Bewohner lebten bereits vorher in Westerpark, da die Vergabepraxis neuer Wohnungen Bewerber aus demselben Stadtbezirk bevorzugte. Mit seinem umfangreichen Angebot großer Wohnungen war das GWL-Terrain für diejenigen Haushalte sehr attraktiv, die in den Altbauten mit ihren überwiegend kleinen Wohnungen nicht genügend Platz hatten und trotzdem in ihrer Nachbarschaft bleiben wollten. Es wurde hierdurch verhindert, dass ein "hippes" neues Wohnquartier entsteht. (Gentryfication)

##### · Arbeiten

Bestehende Gebäude wurden mit kulturellen und gewerblichen Nutzungen gefüllt.

#### 15 Versorgung

Das GWL-Terrain kann auf die Nachbarschaftseinrichtungen einer gewachsenen Stadtstruktur des Stadtteils Westerpark zurückgreifen:

- Supermarkt im Quartier
- van Hallstraat: fußläufig sind vielfältige Einkaufsmöglichkeiten erreichbar.
- Schulen, Ärzte etc. in der Nähe
- Ein Markt wird auf dem Watervalplein eingerichtet werden. (Findet z.Zt., Sept.1999, an einem anderen Ort im Westerpark statt)

Es gibt mehrere kleine Läden und Dienstleistungen, etwa ein Internetcafé, sowie ein größeres Café-Restaurant und ein Fernsehstudio in dem alten Wasserwerksgebäude.

#### 16 Freizeit

Folgende Freizeitangebote sind im Projekt und der näheren Umgebung vorhanden:

- Café im Block 4
- Restaurant/Café in Haus D
- Kneipe an der van Hallstraat
- Theatercomplex Westergasfabrik, grenzt im Norden an das GWL-Terrain
- Naherholungsgebiet Westerpark
- Sportkomplex West
- Schwimmhalle Marnixbad

#### 17 Schulen, Kita und Spielplätze

Im Block 17 befindet sich ein Kinderladen. Die drei vorhandenen Spielplätze sind in einem wenig ansprechenden Zustand:

- lediglich ein Betonbecken mit Sand gefüllt – tristlos
- keine Anregung für Spiele
- keine altersspezifische Ausstattung
- keine altersdifferenzierte Aufteilung der angelegten Spielgelegenheiten
- Umzäunung sollte entfernt werden, damit ein öffentlicher Charakter entsteht.

Es gibt keine Schulen in der autofreien Siedlung, da die bestehenden Einrichtungen im Stadtteil noch freie Kapazitäten hatten – infolge eines langjährigen Trends zu weniger Familien- und mehr Ein- und Zweipersonenhaushalten.

#### 18 Raumsituation

Gute Blickbeziehungen innerhalb des GWL-Terrains sowie Innen- und Außenbezüge sind charakteristisch für das GWL-Terrain. Durch die Einbindung alter Gebäude des Wasserwerkes ergibt sich ein anregendes Wohnumfeld.

### 19 Architektonische Besonderheiten

- generell Ziegelfassaden und Holzfenster
- ansonsten ansprechende moderne niederländische Architektur

### 20 Gestalterische Besonderheiten

Die Einbeziehung von einzelnen erhaltenen Gebäuden der vorherigen Nutzung (Wasserwerk) ist aus unserer Sicht gut gelungen. Der alte Wasserturm bildet als gestalterische Besonderheit eine Landmarke. Erwähnenswert ist die gute Innenraumgestaltung des Restaurants als zentralem Treffpunkt mit alter Wasserwerkstechnik (Pumpen, Laufkran etc.).

Vergebene Chance: Wasser als vorherrschendes Element der früheren Nutzung herauszustellen (Grachtgestaltung wenig ansprechend, kleiner Brunnen viel zu zurückhaltendes Element)

### 21 Ökologische Besonderheiten

Neben dem autofreien Charakter ist das Gebiet durch diverse ökologische und soziale Komponenten gekennzeichnet, von begrünten Dächern, Regenwassernutzung in den Toiletten und der ausschließlichen Verwendung von Holz aus nachhaltiger Produktion bis hin zu einem Nachbarschaftszentrum, besonderen Wohnungen und Einrichtungen für behinderte Kinder und Senioren und einigen Wohnateliers für Künstler. Verwertbare Abfälle werden in vier Gruppen getrennt (einschließlich Kompost) und in unterirdischen Behältern am Rande des Grundstücks gesammelt.

### 22 Ziele

- Stadteilerweiterung von Westerpark
  - "Wir können nur davor warnen, eine autofreie Siedlung als Patentrezept für ein besseres Wohnumfeld oder als Impuls für den Ausbau des ÖPNV zu propagieren."
  - "Wir sind nach der langen Arbeit an diesem Projekt sehr gespannt, ob aus dem Phantom tatsächlich eine etwas andere Wirklichkeit werden kann."
- (Aus: ILS Rundbrief Autofreie Stadtquartiere Nr. 7)

### 3.2 Hamburg · Saarlandstraße



Hamburg · Saarlandstraße

#### *Initiator des Projektes*

Der Verein Autofreies Wohnen e.V. begann 1993 mit der Initiierung eines autofreien Wohnprojektes.



GEOGRAPHISCHE LAGE

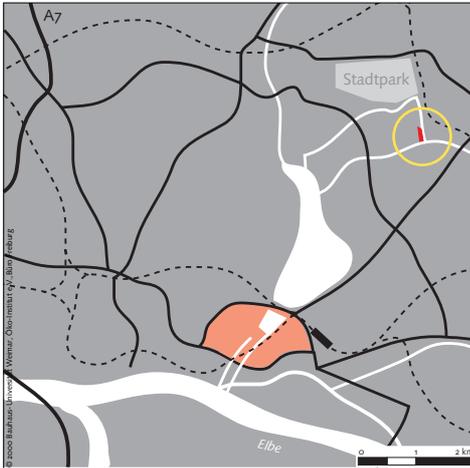
#### *1 Management/Organisationsstruktur*

Die Stattbau Hamburg GmbH, seit 12 Jahren alternativer Sanierungsträger und im Neubau sehr erfahren, wickelt die finanzielle Baubetreuung für die Genossenschaft, die Eigentumsgruppe sowie die Gesellschaft "Leben mit Behinderung" ab.

- Die Architekt/innen für die Gruppen sind Christine Reumschüssel aus dem Büro Architekten Dittert & Reumschüssel und Joachim Reinig vom Architekturbüro PanR.

#### *2 Finanzierung /Modalitäten*

Im 1. Bauabschnitt sind vier Gesellschaften beteiligt. Das Bauvorhaben wird in Mischfinanzierungsmodellen gefördert. Das gesamte Siedlungsgebiet wurde unter fünf Investorengruppen aufgeteilt. Die Genossenschaft Wohnwarft wird 31 Wohnungen bauen. Dabei wird ein Mischfinanzierungsmodell im geförderten Wohnungsbau angestrebt, das eine Wohnungsbelegung aller Einkommensgruppen zulässt. Alle Bewohner/innen bringen 12%–15% Eigenkapital auf. Die Eigentümergemeinschaft Barmbeker Stich wird 18 Wohnungen errichten, davon die Hälfte als gefördertes Eigentum. Die Bewohner/innen bringen mindestens 20% Eigenkapital auf. Die "Leben mit Behinderung Hamburg GmbH" wird 14 Wohnungen für betreutes Wohnen behinderter Menschen erstellen. Die städtische Wohnungsbaugenossenschaft GWG (Neue-Heimat-Nachfolgerin) wird ca. 50 Mietwohnungen im 1. und 3. Förderweg erstellen. Dies ergibt die Möglichkeit, auch Interessierte im autofreien Wohnprojekt aufzunehmen, die kein Eigenkapital haben.



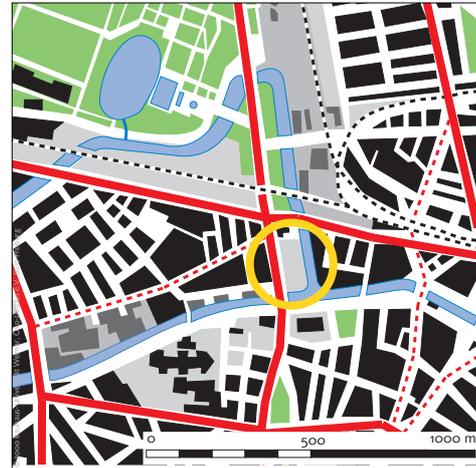
STÄDTISCHE LAGE

### 3 Umfang des Projekts

Die Fläche des Projektes umfasst 3,5 ha und wird zu 1/3 mit Gewerbegebäude und zu 2/3 mit Wohngebäuden besetzt sein. Insgesamt werden 220 Wohneinheiten in drei Bauabschnitten errichtet werden. Im 1. Bauabschnitt sind es 120 Wohneinheiten.

### 4 Planungsprozess

Die Projektidee einer autofreien Siedlung für Hamburg entstand durch den Verein Neandertal e.V., der sich später in Autofreies Wohnen e.V. umbenannte. Die Stadtentwicklungsbehörde musste erst durch Hartnäckigkeit der Initiative Autofreies Wohnen e.V. von einem autofreien Wohnprojekt überzeugt werden. Der Autofreies Wohnen e.V. bildet einen Dachverband für verschiedene Initiativen, wie die Genossenschaft Wohnwarft und die Eigentümergemeinschaft Barmbeker Stich. 1995 wurde das Gebiet Saarlandstraße von der Stadtentwicklungsbehörde in Absprache mit dem Autofreies Wohnen e.V. als geeignete Fläche für eine autofreie Siedlung festgesetzt. Das Grundstück wurde ehemals von der Stadt für den Bau einer Autobahntrasse erworben und freigehalten. Aus einem städtebaulichen Wettbewerb (1995) ging ein Funktionsplan hervor, der Grundlage für den Bebauungsplan wurde. Baubeginn war im November 1998. Die 111 WE des 1. Bauabschnittes sind ab 01/2000 bezugsfertig. Auf dem Areal befindet sich zur Zeit noch eine Tankstelle, deren Pachtvertrag 2004 auslaufen und nicht verlängert werden wird. Erst ab diesem Zeitpunkt kann mit dem 2. Bauabschnitt begonnen werden. Ein 3. Bauabschnitt wäre die Erweiterung der Fachhochschule Saarlandstraße inklusive weiterem Wohnungsbau. Die Umsetzung ist jedoch noch nicht beschlossen.



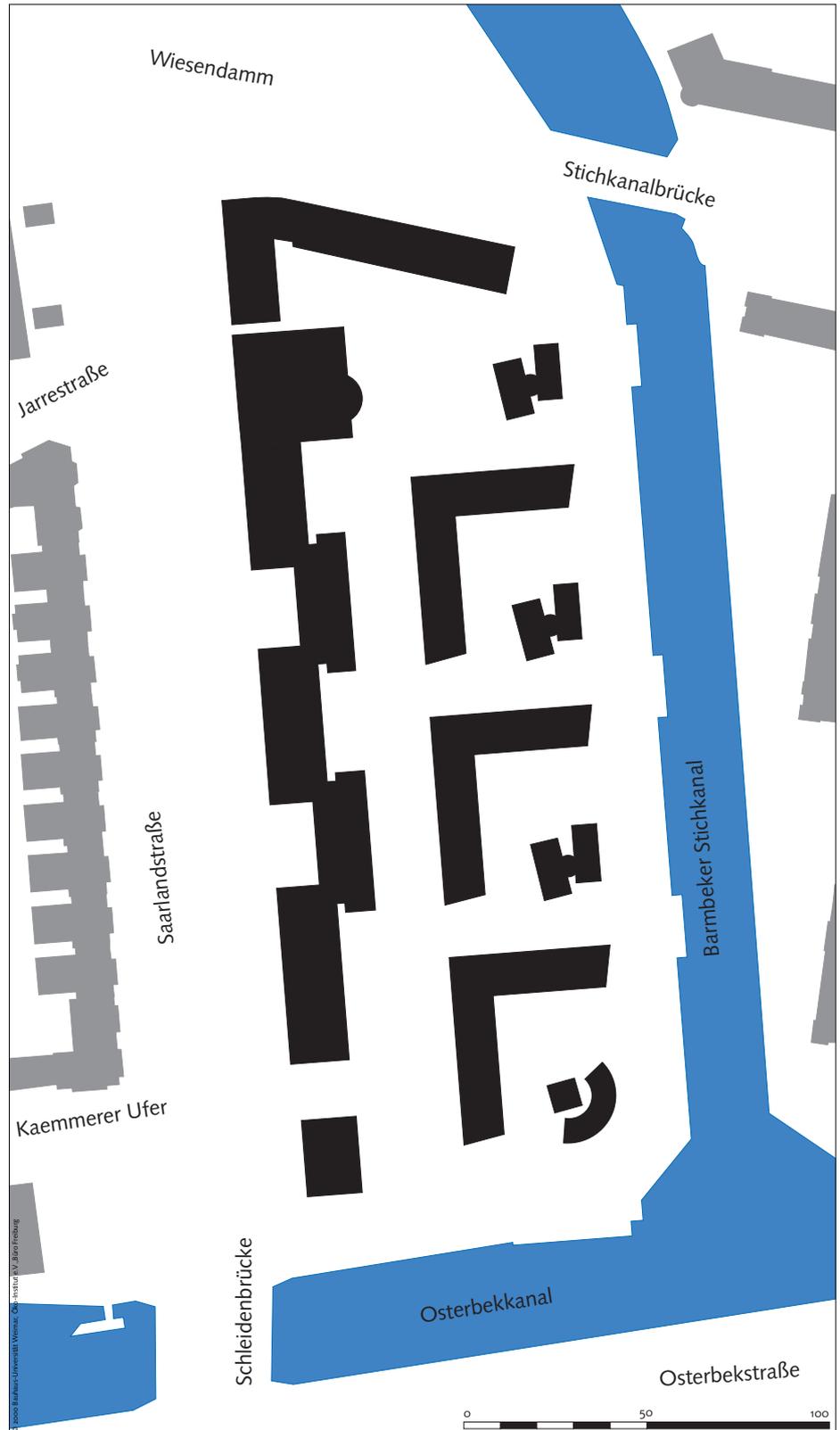
VERNETZUNG

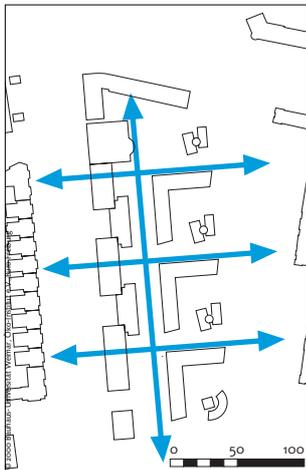
### 5 Lage in der Stadt

Das Gelände der Saarlandstraße ist ca. 4 km vom Stadtzentrum entfernt. Es liegt zwischen den Stadtteilzentren Barmen und Winterhude/Eppendorf. Die Siedlung ist an zwei Seiten von Wasserflächen (Osterbekkanal und Barmbeker Stichkanal) umgeben und liegt in direkter Nähe zum Stadtspark. Der Standort bietet gute Bedingungen für kleinere und mittlere Betriebe aus dem produzierenden und dem so genannten dienstleistungsorientierten Gewerbe.

RAUMPLAN

- Neubebauung
- Bestand





BLICKACHSEN



PLÄTZE

### 6 Städtebauliche Analyse

Die winkelförmigen vier- bis fünfgeschossigen Wohngebäude und die zum Barmbeker Stichkanal liegenden Punkthäuser sind an die umgebenden Bauhöhen angepasst. Die Baukörper entsprechen der in dieser zentralen Lage üblichen Bebauungsdichte. Das Gewerbe, an der Saarlandstraße gelegen, ist baulich vom Wohnen getrennt. Die geplanten Ausweisungen (im maßgeblichen Bebauungsplan) sind im Wesentlichen "Reines Wohngebiet", "Kerngebiet" und "Parkanlage", wobei das Kerngebiet mit Büronutzung den Schallschutz des Wohngebietes zur Saarlandstraße gewährleisten wird. Durch die Wohnkonzeption können Wege und Plätze innerhalb des Quartiers weitgehend autofrei ausgebildet werden und als Aufenthalts- und Spielbereich mitgenutzt werden. Städtebaulich wird auf die Nähe zum Wasser und zum öffentlichen Weg entlang dem Barmbeker Stichkanal reagiert.

### 7 Außenraumgestaltung

#### · Grün und Wasser

Von den drei Plätzen im Wohnbereich führen baumbestandene Wege zum Grünzug am Barmbeker Stichkanal. Im Endzustand beträgt die Grün- und Freifläche insgesamt 1,4 ha. Sie setzt sich aus öffentlichem Grün am Osterbek- und Barmbeker Stichkanal sowie aus wohnungsbezogenen halböffentlichen und privaten Grünflächen zusammen. Am Fußgängerboulevard (Wohnerschließung) befinden sich unterschiedlich gestaltete Spielflächen. Die Erdgeschosswohnungen erhalten erhöht gelegene Vor- bzw. Mietergärten, die von niedrigen Gartenmauern und Hecken eingefasst werden. Die Gemeinschaftsgrünflächen in den Höfen der Wohnkomplexe können nach Wunsch der Bewohner flexibel genutzt werden.

Die Außenanlagen werden gemeinschaftlich von den Bewohnern geplant. Für die Gestaltung der Dachflächen gab es einen Workshop mit den zukünftigen Bewohnern.

### 8 Äußere Verkehrserschließung

#### · Autoverkehr

Die Belastung durch den Autoverkehr ist an der Saarlandstraße und dem Wiesendamm sehr stark.

#### · ÖPNV-Anbindung

Die U-Bahn Saarlandstraße liegt ca. 300 m Fußweg vom Quartier entfernt.

U-Bahn U 3: Barmbek – Saarlandstraße – Elbufer/Landungsbrücken – Hauptbahnhof – Mümmelmannsberg (bekannt aus vielen Fernseh-Krimis); fährt alle 5 Minuten, ab 18.30 Uhr alle 10 Minuten, am Wochenende größtenteils im 10-Minuten-Takt.

Weitere umsteigefreie Direktverbindungen sind an der U- und S-Bahnstation Barmbek in 600 m Entfernung zu erreichen. Vier Stadtbuslinien (117, 171, 172, 173) und eine Nachtbuslinie (N 600) fahren unmittelbar am Quartier vorbei.

#### · Wasseranbindung

Es soll ein Bootsweiler mit Gemeinschaftsbooten eingerichtet werden. Am Barmbeker Stichkanal sind zwei Bootsanlegestege geplant.

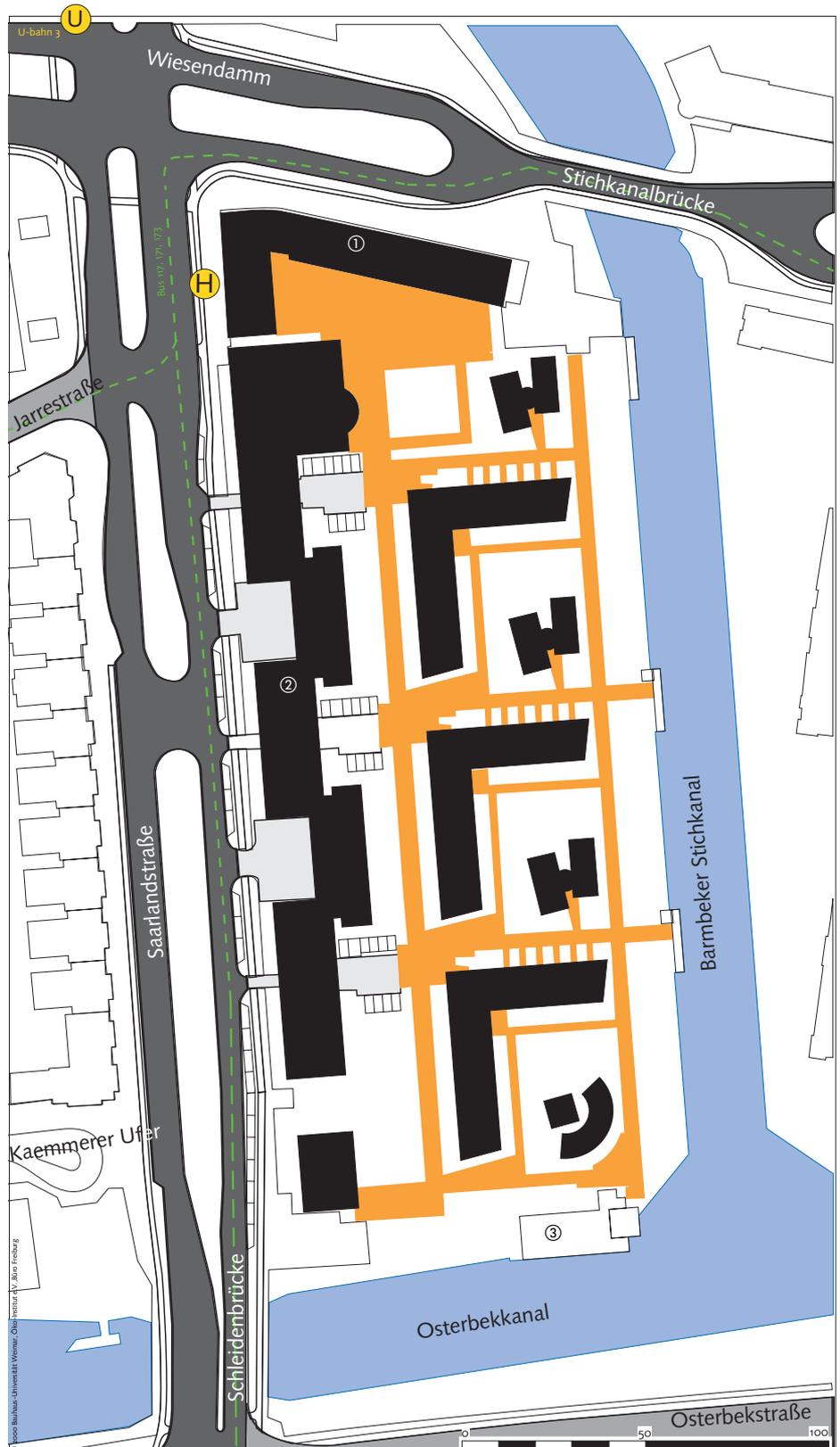
ERSCHLIESSUNG

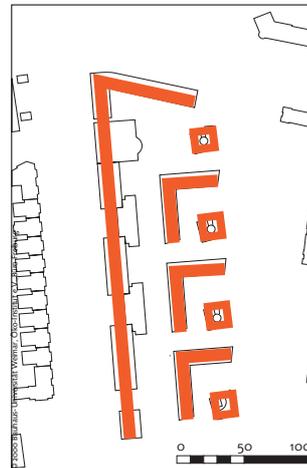
- verkehrsberuhigte Zone
  
- Verkehrsbelastung

  - schwach
  - mäßig
  - stark

  - ① Fachhochschule
  - ② Gewerberiegel
  - ③ Café





FIGUR

### 9 Wegstruktur

Durch die Wohnkonzeption können Wege und Plätze innerhalb des Quartiers weitgehend autofrei ausgebildet werden und als Aufenthalts- und Spielbereich mitgenutzt werden. Ein im Gebiet liegendes Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ermöglicht die Durchfahrt für Feuerwehr-, Rettungs- und Möbelfahrzeuge.

### 10 Parkierung

#### · Auto

Bis zu 30 Stellplätze können an den drei Zufahrten von der Saarlandstraße untergebracht werden. Hier sind auch die Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge geplant.

#### · Fahrrad

Fahrradboxen vor den Hauseingängen, ein Stellplatz/WE ("Fahrradabstellflächen 1. Klasse"). Über Rampe bequemer Zugang zum Fahrradkeller mit je zwei Stellplätzen/WE. Insgesamt drei Stellplätze/WE für Fahrräder, weiterer Bedarf könnte in den Privatkellern der Mieter und Eigentümer abgedeckt werden.

### 11 Stellplatzregelung

Von sonst üblichen 0,8 Stellplätzen pro WE müssen nur 0,15 nachgewiesen werden. Sie sind jedoch erst bei tatsächlichem Bedarf auch baulich zu errichten. Bei Anschaffung eines Autos muss eine Stellplatzablösesumme von 21.000 DM gezahlt werden. Beim Scheitern des Projektes wird diese Stellplatzablösesumme von allen Bewohnern fällig. Ein Scheitern des Projektes ist für die Eigentümergemeinschaft Barmbecker Stich ab der Existenz von 10 Pkw definiert, für die Genossenschaft ab 13 Pkw.

### 12 Rechtliche Vereinbarungen

Im Rahmen des Bauantrages wird die rechtliche Bindung für den Autoverzicht geregelt. Die Bauherren verpflichten sich, dafür Sorge zu tragen, dass bei Miet- und Eigentumswohnungen kein Stellplatzbedarf durch die dauerhafte Nutzung eines Kfz erzeugt werden wird. Die Verpflichtung wird an die Mieter bzw. Erwerber weitergegeben. Zitat aus der Verpflichtungserklärung zur Verringerung des Stellplatzbedarfs: "Vorbemerkung: Diese Verpflichtungserklärung dient der Glaubhaftmachung, dass für die benannte bauliche Anlage/Wohneinheit der Stellplatzbedarf auf unabsehbare Zeit erheblich verringert wird (3 Stellplätze = 0,15 Stellplätze je WE statt 1,0 je WE). Auf der Grundlage dieser Erklärung wird bei der Bauaufsichtsbehörde beantragt, die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung der notwendigen Stellplätze im Sinne von § 48 Absatz 1 HBauO bis zur Entstehung eines konkreten Bedarfs in dieser Höhe auszusetzen. Den Gesellschaftern der "Barmbecker Stich – W.E.G. von Auto" ist bekannt, dass nach § 80 Absatz 2 HBauO ordnungswidrig handelt, wer wider besseren Wissens unrichtige Angaben macht, um einen Verwaltungsakt (hier die Aussetzung der Stellplatzverpflichtung) zu erwirken; gemäß § 80 Absatz 3 HBauO kann die Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße bis zu 100.000,- DM geahndet werden ..." Der Autoverzicht wird in das Grundbuch eingetragen, daraus folgt eine Beibehaltung der Verpflichtung auch bei Eigentümerwechsel.

# GRÜNPLAN

-  privates Grün
-  gemeinschaftliches Grün
-  öffentliches Grün
-  Spielplatz



*13 Mobilitätskonzept*  
Carsharing ist geplant.

*14 Zonierung*  
Das Projekt umfasst zu 1/3 Gewerbegebäude und zu 2/3 Wohngebäude. Das Gewerbe, an der Saarlandstraße gelegen, ist baulich vom Wohnen getrennt.

*15 Versorgung*  
Die Ortsteilzentren Barmbek und Winterhude bieten viele Einkaufsmöglichkeiten, Kultur, Unterhaltung, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, Verwaltungen. Zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus sind hier Läden, Schulen, Kindertagesstätten, Kirchen, Alteneinrichtungen, Spiel- und Sportplätze, Grün- und Erholungsflächen in ein paar Minuten zu erreichen.

*16 Freizeit*  
Es soll ein Bootskeller mit Gemeinschaftsbooten eingerichtet werden. Am Barmbeker Stichkanal sind zwei Bootsanlegestege geplant. Der Stadtpark ist in direkter Nähe zum Gebiet.

*17 Schulen, Kita und Spielplätze*  
Schulen, Kindertagesstätten, Kirchen, Alteneinrichtungen, Spiel- und Sportplätze, Grün- und Erholungsflächen sind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus in ein paar Minuten zu erreichen.

*18 Raumsituation*  
Aufgrund des Bauprozesses ist diesbezüglich zur Zeit (Nov. 1999) noch keine Aussage möglich.

*19 Architektonische Besonderheiten*  
Aufgrund des Bauprozesses ist diesbezüglich zur Zeit (Nov. 1999) noch keine Aussage möglich.

*20 Gestalterische Besonderheiten*  
Aufgrund des Bauprozesses ist diesbezüglich zur Zeit (Nov. 1999) noch keine Aussage möglich.

#### *21 Ökologische Besonderheiten*

Es wurden eine Altlastensanierung durchgeführt und die Erhaltung des wertvollen Baumbestandes durchgesetzt. Auf dem Gelände entstehen über 1,4 ha Grün- und Freifläche, die sich aus öffentlichem Grün am Osterbek- und Barmbeker Stichkanal sowie aus wohnungsbezogenen halböffentlichen und privaten Grünflächen zusammensetzen. Ein öffentlicher Zugang sowie zwei Bootsanlegestege führen zum Wasser. Auf die Versiegelung von Flächen wurde soweit wie möglich verzichtet – Wege sind mit Kies belegt, die Dächer werden begrünt. Das Regenwasser versickert in den Erdgrund.

#### *22 Ziele*

“Autofreies Wohnen ist nicht gleichbedeutend mit autofreiem Leben. Der völlige Verzicht auf den Pkw ist heute kaum denkbar, jedoch liegt der Gedanke nahe, den Pkw aus dem Wohngebiet zu verbannen.” (Aus: Autofreies Wohnen e.V., Infoblatt A, 5/98)



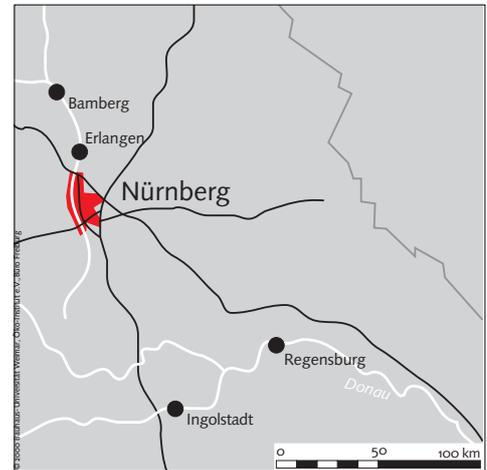
### 3.3 Nürnberg · Langwasser P



## Nürnberg · Langwasser P

### Initiator des Projektes

1957 übertrug die Stadt Nürnberg der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg mbH die Planungsträgerschaft für die Großwohnsiedlung Nürnberg-Langwasser.



GEOGRAPHISCHE LAGE

### 1 Management/Organisationsstruktur

Die Planungsträgerschaft der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Nürnberg mbH umfasst insbesondere folgende Aufgaben:

- Programmplanung
- städtebauliche Rahmenplanung
- Festlegung der Fernwärmeversorgung
- Standort- und Bedarfsplanung für Folge- und Versorgungseinrichtungen
- geschäftliche Durchführung des kaufmännischen Bereichs, einschließlich Ankauf und Verkauf von Grundstücken
- Beseitigung der Bebauungshindernisse wie Baracken und Märzfeldtürme usw.
- Koordinierung aller Bauträger bei der Durchführung von Bauvorhaben
- beratende Funktion bei der Bebauung
- Finanzierung und Errichtung verschiedener sozialer Einrichtungen

### 2 Finanzierung/Modalitäten

Finanziert wurde das Projekt durch die Wohnungsbaugesellschaften ESW und WBG und private Bauherren. Nach einem Wettbewerbsverfahren wurde der Architekt Albin Hennig 1972 mit der Planung von Langwasser P beauftragt. Die Grünplanung wurde vom Büro Thiele Landschaftsarchitekten GmbH durchgeführt.



STÄDTISCHE LAGE



VERNETZUNG

### 3 Umfang des Projekts

Das Wohngebiet Langwasser P ist Teil des Stadtteils Langwasser, das seit 1957 in Teilabschnitten realisiert wurde. Langwasser P ist ~ 14,7 ha groß. Es wurden 528 Wohneinheiten als Mietwohnungen erstellt. Im Gebiet Langwasser P leben 1.600 Einwohner. Die GFZ beträgt 0,36.

### 4 Planungsprozess

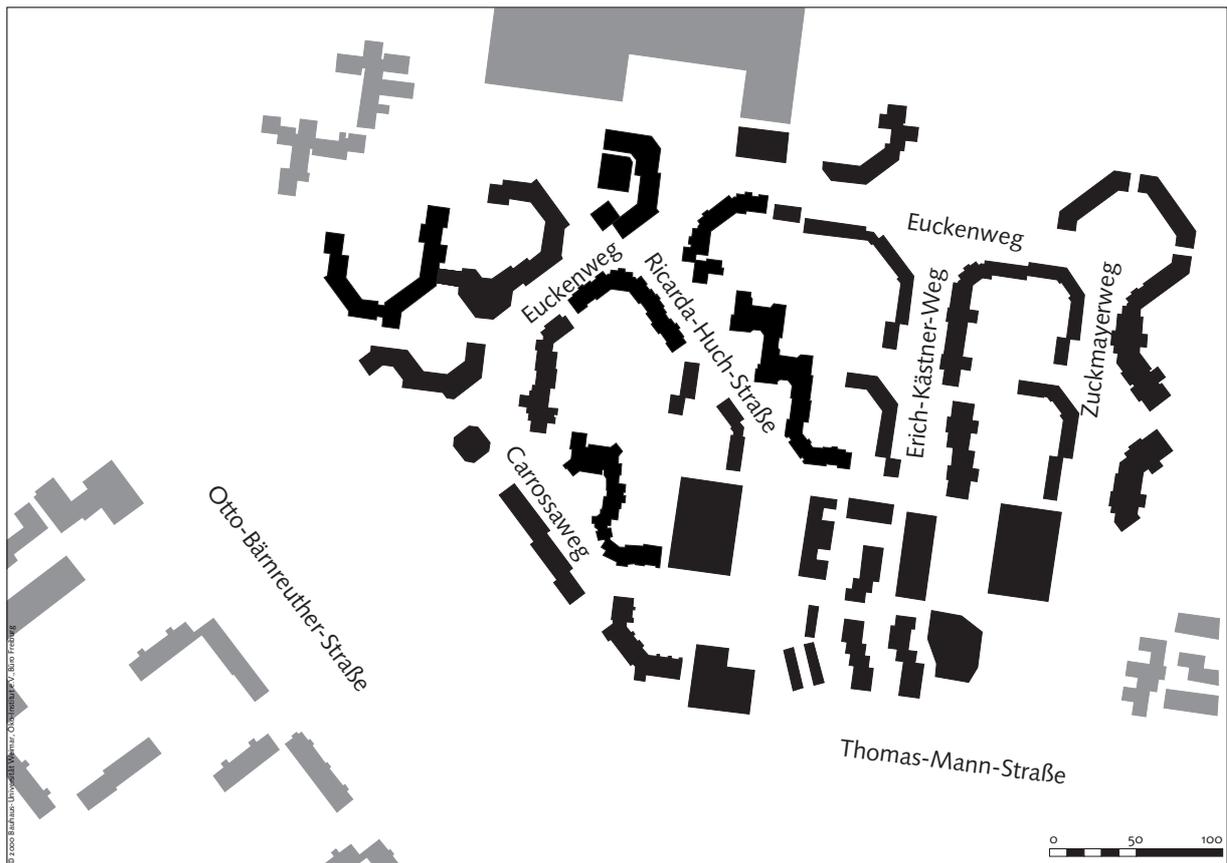
Nach einem Wettbewerbsverfahren wurde der Architekt Albin Hennig 1972 mit der Planung von Langwasser P beauftragt.

- 1972–1975
- Bebauungsplan: · Albin Hennig
- 1973
- Teilbebauung: · Elementa: Eckert und Pressel  
· Steidle und Partner
- 1976–1982
- Bebauung: · Evangelisches Siedlungswerk Bayer  
· Dieter Fritsch  
· Albin Hennig  
· Rudolf Hennig  
· Wolfgang Hintz
- Grünplanung: · Gerhard Thiele

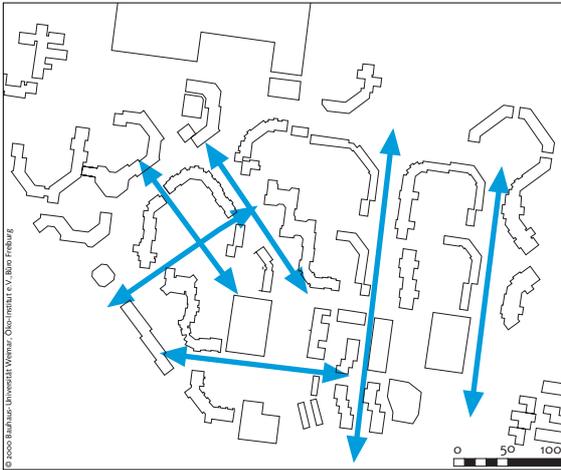
### 5 Lage in der Stadt

Der Stadtteil Langwasser liegt im Südosten der Stadt Nürnberg auf dem ehemaligen Märzfeld. Das Projektgebiet P liegt im Nordost-Teil von Langwasser. Es grenzt im Norden an die Wohnanlage Elementa und an die Gesamtschule. Die südliche Grenze bilden die Thomas-Mann-Straße und das anschließende Gewerbegebiet. Im Osten folgen weitere Wohnbaugebiete des Bereiches Nordost. Den westlichen Abschluss bildet die Otto-Bärnreuther-Straße mit der U-Bahn.

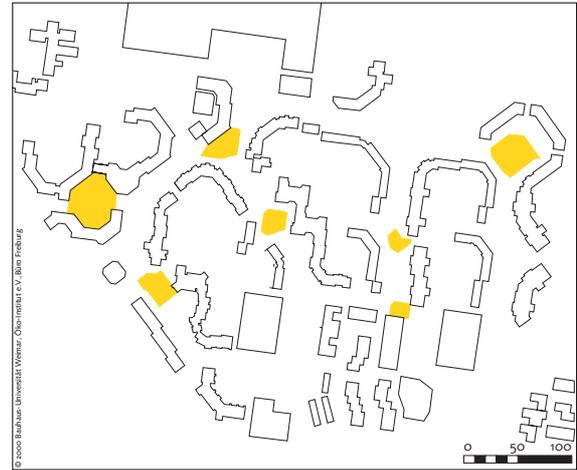
RAUMPLAN



- Neubauung
- Bestand



BLICKACHSEN



PLÄTZE

## 6 Städtebauliche Analyse

“Wohnen sollte wieder in einen urbanen Raum eingebunden werden, der durch Plätze, Wege und Straßen gebildet wird. Nicht mehr die aufgelockerte Idealstadt, sondern die Rückbesinnung auf die Qualitäten alter Städte, wie der verwinkelten Nürnberger Altstadt mit ihren Plätzen und Gassen, deren Prinzipien für die Gegenwart übersetzt werden sollten, stand dabei Pate.” (Aus: Geschichte eines Stadtteils-Langwasser P)

Die städtebauliche Achse Hofburg-Märzfeld wird als Nebenelement in der Struktur behandelt. Am Ende der aus der Stadt kommenden Achse wird eine Aufweitung als Grünfläche gestaltet. Gestaltung der Straßen und Plätze als Fußgängerbereiche. Parkplätze und Parkhäuser befinden sich am Rande des Baugebietes. Die Bebauung sollte sowohl im Maßstab als auch an der Erkennbarkeit der Einzelgebäude an die Bauprinzipien der Kernstadt erinnern. Dabei wurden die Straßenräume differenziert gestaltet und ein Farbkonzept in Rotbraun-Tönen des Nürnberger Sandsteins für die Fassaden zugrunde gelegt. Im Gegensatz zum Modell der “aufgelockerten und durchgrünten Stadt” wurde hier eine eindeutige Gliederung von intensiv genutzten Erschließungszonen und ruhigen Grünbereichen auf den innen liegenden Wohnseiten geplant.

## 7 Außenraumgestaltung

### · Grün

Eine großzügige Gestaltung des öffentlichen Grüns prägt den Außenraum. Die Grünbereiche sind von speziellen Nutzungen freigehalten. Spielen findet in Fußgängerbereichen statt.

Der Außenraum ist durch eine reliefartige Landschaftsgestaltung mit hohem Baumbestand und pflegeleichten einheimischen Gehölzen und Bäumen geprägt. Mietergärten sind den Erdgeschosswohnungen zugeordnet.

Es gibt ein Zaunverbot für das gesamte Gebiet. Um die Beeinträchtigungen durch den übergeordneten Straßenverkehr soweit wie möglich zu vermeiden, wurden entlang der Otto-Bärnreuther-Straße und der Thomas-Mann-Straße bepflanzte Lärmschutzwälle errichtet. Ein öffentlicher Grünzug im Südosten des Wohngebietes ist auf den Fundamenten der ehemaligen Märzfeldanlage erstellt worden. Für die Gestaltung der Landschaftsübergänge wurden vorgefundene Baumaterialien des Dritten Reiches einbezogen. Aufgrund der komplexen Planung konnten sämtliche Versorgungsleitungen (Strom, Wasser, Fernwärme ...) in den 6 m breiten Fußgängerbereichen untergebracht werden. Alle Grünbereiche sind frei von technischer Infrastruktur (Kabel, Rohre etc.) im Boden, sodass die Freiraumgestaltung maximale Freiheit hat.

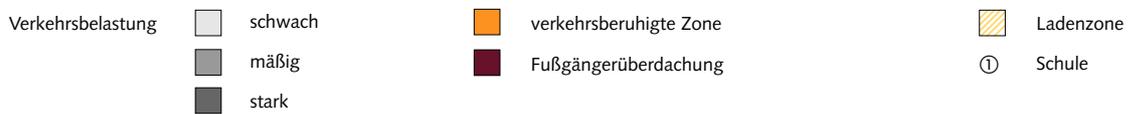
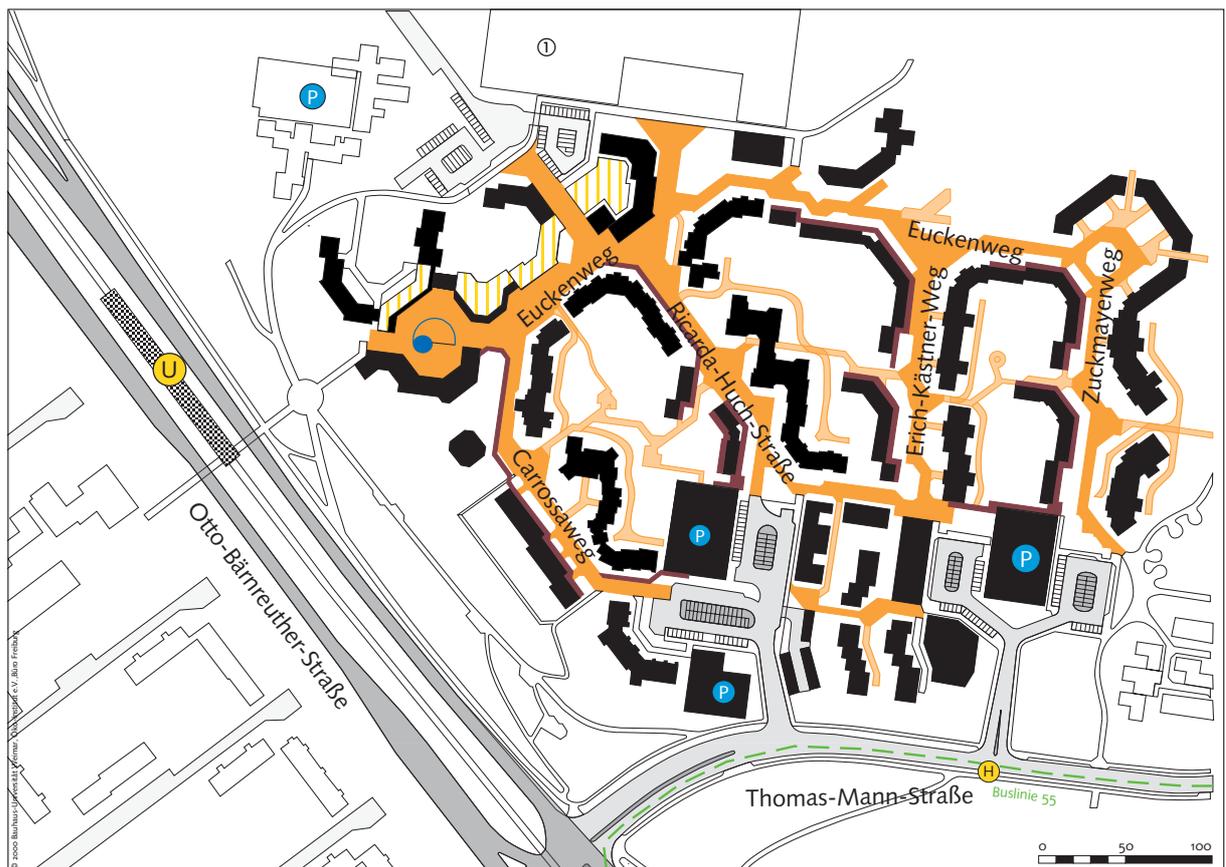
### · Wasser

Der Langwasserbach wurde zu einem See aufgestaut. Für die Ufergestaltung nutzte man die auf dem ehemaligen Märzfeld gefundenen Bausteine, welche als Fundamente der von Albert Speer entworfenen Fahnenürme dienten. Innerhalb des Wohngebietes gibt es eine großzügige Brunnenanlage als Mittelpunkt eines gepflasterten städtischen Platzes.

### · Möblierung

Sitzbänke befinden sich am Rand der an die Wohnbebauung angrenzenden Grünbereiche. Ebenso sind Bänke an den Kinderspielflächen in die Wohnwege integriert. Die Fußwegeüberdachungen bilden ein dominantes Element im Fußgängerbereich. Im Wohngebiet verteilt findet man Steinplastiken, welche für Kinderspiele anregend sind.

## ERSCHLISSUNG





FIGUR

### 8 Wegestruktur

Der verkehrsberuhigte Bereich wurde mit Betonsteinen rot und grau gepflastert. Das Hauptwegenetz hat eine Breite von ca. 6 m. Hausabstand und Wegeraum stehen in gutem Verhältnis zueinander. Eine teilweise Überdachung der Fußwege schützt die Fußgänger vor Regen. Die vielarmige Verflechtungszone ist als Kommunikationsachse ausgebildet. Neben den Hauptwegen schaffen kleine Wege, die durch Gebäudehöfe führen, ein gutes Netzwerk mit Querverbindungen. Die Art der Wegeführung gestaltet die Durchquerung des Wohngebietes spannungsreich und interessant.

### 9 Äußere Verkehrserschließung

#### · Autoverkehr

Breite Autostraßen erschließen den Stadtteil entlang der U-Bahn-Trasse. Die hochbelastete Otto-Bärnreuther-Straße ist durch einen breiten bepflanzten Lärmschutzwall von der Wohnbebauung abgetrennt. Die Thomas-Mann-Straße ist als Zufahrt zu den Parkhäusern die Haupteerschließung des Quartiers und damit verkehrsbelastet.

#### · ÖPNV-Anbindung

U-Bahn U1/U11 (100 bis 500 m Fußweg zur Haltestelle): Langwasser-Süd – Hauptbahnhof/Innenstadt – Fürth; Bedienung zwischen 5 Uhr und 1 Uhr alle 6 bis 7 Minuten, in den Hauptverkehrszeiten alle 3 Minuten, am Wochenende mindestens alle 10 Minuten.

Buslinie 55: Langwasser Mitte – Langwasser P – Meistersingerhalle (Anschluss an S- und Straßenbahn).

#### · Radverkehr

Der Stadtteil Langwasser ist durchgehend mit straßenunabhängigen Radwegen erschlossen. Über zwei Fußwegeüberführungen ist die Verbindung zur Nachbarschaft Langwasser U gegeben.

### 10 Parkierung

#### · Auto

Parkhäuser und ebenerdige Parkflächen sind im Süden des Baugebietes, an der Zufahrt zum Wohngebiet gelegen; eine Tiefgarage befindet sich an westlicher Zufahrtsstraße. Die Entfernung der Wohnungen zu den Parkplätzen beträgt max. 200 – 250 m. Das Fahrverbot für Autos in den Wohnwegen wird allgemein eingehalten. In der Anfangszeit hat der Hausmeister verstärkt auf die Einhaltung geachtet. Die Fußwege von den Parkgaragen zu den Hauseingängen sind weitgehend überdacht. Für den Transport vom Parkplatz zur Wohnung ist jede Wohnung mit einem Einkaufsroller ausgestattet.

#### · Fahrrad

Es sind einige Fahrradständer im Quartier verteilt. In den 70er Jahren spielte das Fahrrad im Städtebau keine Rolle, deshalb gibt es keine extra ausgewiesenen Fahrradstellplätze.

### 11 Stellplatzregelung

Der Stellplatzschlüssel beträgt 1,0 Stellplätze/WE. Die Entfernung zu den Wohnungen beträgt max. 200 – 250 m. Wer kein Auto hat, braucht auch keinen Stellplatz zu mieten. Die Stellplatzmiete beträgt zur Zeit (1999) 60 DM/Monat und ist mit diesem Betrag nicht kostendeckend.

# GRÜNPLAN



- privates Grün
- gemeinschaftliches Grün
- öffentliches Grün
- Spielplatz

### 12 Rechtliche Vereinbarungen

Der Nürnberger Stadtrat beschloss eine Satzung über die Sondernutzung, wonach die Straßen neben der Nutzung durch Fußgänger und Fahrräder nur zur Befahrung mit Arztfahrzeugen, Sanitätsfahrzeugen, Taxen, Umzugswagen und Möbeltransportern und Fahrzeugen für Handwerksbetriebe freigegeben sind. Vorsorglich wurde jedoch die Straßenbreite mit mindestens 6 m so bemessen, dass gegebenenfalls Autostraßen mit Einbahnregelung eingerichtet werden könnten.

### 13 Mobilitätskonzept

Zur Durchführung der Vorgabe wurden in einem ähnlich großen Wohngebiet sämtliche Fahrvorgänge über einen Zeitraum von zwei Wochen beobachtet und gezählt. Dabei hat sich gezeigt, dass nur 7,5% aller Kfz-Bewegungen notwendige Fahrten bis zur Haustür waren. Daraufhin beschloss der Nürnberger Stadtrat eine Sondernutzung für die als Fußgängerzonen gewidmeten Straßen des Baugebietes P nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz. Neben Fußgängern und Radfahrern sind, zeitlich nicht begrenzt, Arztfahrzeuge, Sanitätsfahrzeuge, Taxen, Fahrzeuge für Umzüge und Möbeltransporte und Fahrzeuge für Handwerksbetriebe zugelassen. Vorsorglich sind die Fußgängerbereiche so aufgebaut, dass auch eine Befahrung in Einbahnrichtung möglich wäre. Für den Transport vom Parkplatz zur Wohnung ist jede Wohnung mit einem Einkaufsroller (Kofferkuli) ausgestattet. Diese werden jedoch nicht gut angenommen.

### 14 Zonierung

· *Wohnen* – Langwasser P ist ein reines Wohngebiet.

#### · *Arbeiten*

Einige Dienstleistungen sind im westlichen Teil von Langwasser P am Brunnenplatz angesiedelt.

### 15 Versorgung

Dinge des alltäglichen Bedarfs sind im Quartier erhältlich. Zudem ist es an die umliegenden Teilbereiche des Stadtteils Langwasser angebunden. Zentrale Einkaufsgelegenheit von Langwasser ist das Frankenzentrum, zwei U-Bahn-Stationen von Langwasser P entfernt.

### 16 Freizeit

Zwei Rasenbolzplätze sowie ein Allwetterplatz in Verbindung mit Tischtennisplätzen bieten ausreichende Spielmöglichkeiten. Alle notwendigen Einrichtungen für Ver- und Entsorgung, Kinderspiel- und Freizeitbereiche werden in den breiten Fußgängerbereichen untergebracht. Das Problem der Lärmstörung durch Kin-

derspiel in den Wohnwegen und durch Jugendliche, die sich regelmäßig in den Wohnwegen aufhalten (Kommunikationszonen!), wird von den Verantwortlichen der Wohnbaugesellschaft stark thematisiert. Der von Menschen verursachte Lärm wird in verkehrsberuhigten Zonen störender wahrgenommen als in Straßen, in denen der Autoverkehr die größte Lärmquelle ist! Das heutige Problem war bei der Erstvermietung nicht vorhanden, da es die eigenen Kinder waren, die lärmten. Heute wohnen zunehmend kinderlose Mieter in Langwasser P. Wald und Wiesen als Naherholungsgebiet grenzen im Nordosten an das Gebiet an. Der "Lorenzer Reichswald" liegt im Süden von Langwasser P.

### 17 Schulen, Kita und Spielplätze

Eine Gesamtschule ist im Norden des Gebietes angesiedelt. Die Spielplätze sind in den Fußgängerbereichen angeordnet.

### 18 Raumsituation

Die Bebauung weist eine städtebauliche Vielfalt auf, die sich deutlich von den Baugebieten der früheren Jahre in Nürnberg abhebt und zu einer hohen Akzeptanz durch die Bevölkerung geführt hat. Die besondere Qualität liegt in der stadträumlichen Gruppierung.

### 19 Architektonische Besonderheiten

50% der Wohnungen sind als Großfamilienwohnungen geplant worden. Für jede Person einer Familie war ein Zimmer vorgesehen, d.h. eine Familie mit zwei Kindern sollte eine 4-Zimmer-Wohnung erhalten. Darüber hinaus waren für die Mieter, z.B. für Familienfeste, eine anmietbare Gästewohnung, ein Gemeinschaftsraum und eine Kinderspielwohnung vorzusehen. Die Kinderspielwohnung ist inzwischen in einen improvisierten Kindergarten umgewandelt worden.

### 20 Gestalterische Besonderheiten

Das Wohnprojekt ist durch die klassische Gestaltung der 70er Jahre in Formensprache und Farbkonzept geprägt.

### 21 Ökologische Besonderheiten

Untersuchungen belegen, dass Kleinkinder in Langwasser P in einem früheren Alter, zeitlich länger und selbstständiger draußen spielen als in vergleichbaren Wohnsiedlungen. Dies ist für die kindliche Entwicklung von großer Bedeutung und eine Erleichterung für die erwachsenen Aufsichtspersonen. Der vorhandene Wildaufwuchs von Eichen, Kiefern und Birken wurde weitestgehend geborgen und nach Abschluss der einzelnen Baumaßnahmen wieder gepflanzt.

## 22 Ziele

### · Soziale Ziele:

“Die wohnungspolitischen Forderungen zielen vielmehr darauf ab, die Bedürfnisse der anzusprechenden Zielgruppen (sozial Schwache) zwar wesentlich stärker zu berücksichtigen, als das gemeinhin in Neubaugebieten geschieht, diese Gruppe aber nicht zu isolieren, sondern auch andere Bewohner ausreichend anzusiedeln, um durch eine solche soziale Mischung eine stabilisierende Wirkung auf die Lebensverhältnisse der Zielgruppen zu erreichen.” (Aus: “Wohnpolitisches und städtebauliches Programm für Nürnberg/Langwasser-Nordost”, März 1974)

### · Städtebauliche Ziele:

- Ausformung von Straßen und Plätzen als gebaute Räume
- Rückgabe der Freiflächen an die Bewohner, besonders die Kinder
- Straßenräume als echter Fußgängerbereich
- konsequentes Modell für Wohngebiete in Deutschland

### · Ziele in Bezug auf die Grundrisse:

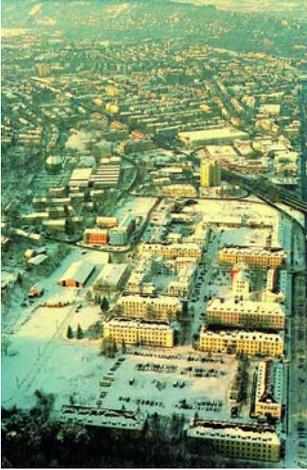
Verbesserung der Wohnungsgrundrisse für unterschiedliche Ansprüche sowie Unterbringung von mind. 50% Großwohnungen

### · Architektonische Ziele:

- Wiederentdeckung der Bauprinzipien der alten Stadt im Hinblick auf Maßstäblichkeit und Erkennbarkeit von Einzelgebäuden
- Überwindung der Monotonie von Wohnblöcken

“Wir waren keine Autokritiker. Ausgangspunkt war die Kritik am Städtebau.” (Aus: “Geschichte eines Stadtteils – Nürnberg-Langwasser”, Seite 204)

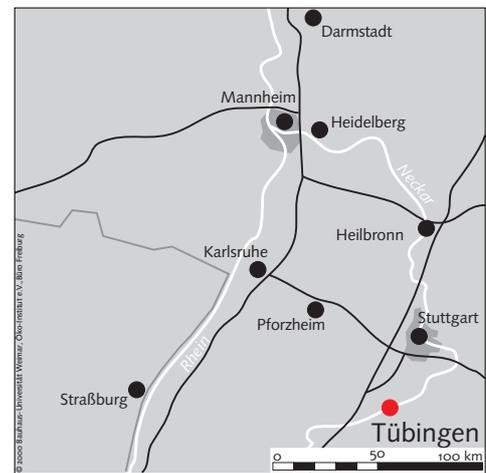
### 3.4 Tübingen · Französisches Viertel/Stuttgarter Straße



## Tübingen · Französisches Viertel/Stuttgarter Straße

### Initiator des Projektes

Aufgrund des Abzugs der französischen Garnisonen aus Tübingen erklärt die Stadt 1991 die Absicht zur Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches. Das Stadtsanierungsamt der Stadt Tübingen wird mit der Maßnahme beauftragt.



GEOGRAPHISCHE LAGE

### 1 Management/Organisationsstruktur

Die Entwicklungsmaßnahme wird von der Stadt Tübingen selbst durchgeführt. Unterstützt wird sie dabei von der Landesentwicklungsgesellschaft Baden-Württemberg (LEG), der sie Teilleistungen eines Entwicklungsträgers, insbesondere die Führung eines Treuhandkontos, übertragen hat. Die LEG und das Stadtsanierungsamt bilden eine Projektgruppe.

### 2 Finanzierung/Modalitäten

Die Finanzierung der Maßnahme erfolgt durch den Verkauf von Grundstücken im Entwicklungsgebiet. Dabei kann von der Stadt die Differenz zwischen dem entwicklungsunbeeinflussten Bodenwert und dem Neuordnungswert zur Finanzierung der Maßnahme eingesetzt werden.

### 3 Umfang des Projekts

Das gesamte Projekt hat eine Größe von ca. 60 ha, davon sind 60% Konversionsfläche. Es sollen Wohnraum für 6.000 – 7.000 Menschen und 2.500 Arbeitsplätze entstehen. Die wichtigsten Neubaugebiete sind das Loretto-Areal und das Hindenburg-Areal. Das Loretto-Areal ist 5,92 ha groß. Das Hindenburg-Areal ist 13,37 ha groß.



STÄDTISCHE LAGE

#### 4 Planungsprozess

1990

1990 wird bekannt, dass die französische Garnison abziehen wird. Es werden erste Überlegungen zum Umbau der Südstadt innerhalb des Stadtgebietes von Tübingen angestellt.

1991

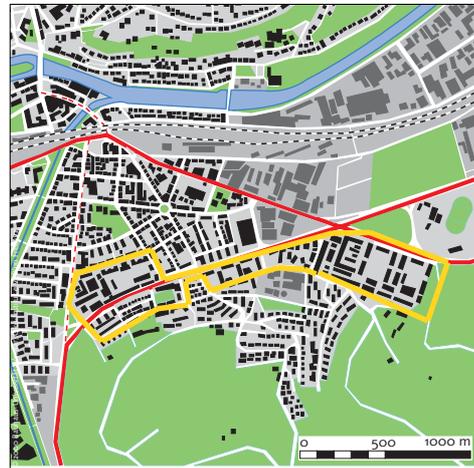
Die Stadt Tübingen erklärt die Absicht zur Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs. Das Stadt-sanierungsamt wird mit der Maßnahme beauftragt. Das Motto lautet: "Le bataillon de la garde n'existe plus!". Im Juni verlässt der größte Teil der französischen Truppen Tübingen. Die Stadt übernimmt sukzessive die Militärareale. Im Sommer erfolgt der Startschuss zum städtebaulichen Wettbewerb, begleitet von einem Kolloquium und Diskussionsveranstaltungen zur Zukunft der Südstadt. Die Stadt und das Studentenwerk beginnen mit dem Umbau von Militärgebäuden. Als Zwischennutzer bis zur Privatisierung der Flächen siedeln sich die ersten Gewerbebetriebe an.

1992

Der Wettbewerb wird von fünf Studenten gewonnen, die später das Stuttgarter Büro Lehen 5 gründen. Beginn der Altlastenuntersuchung und Erschließungsmaßnahmen, parallel entsteht der Entwurf des städtebaulichen Rahmenplans. Im Herbst beschließt der Gemeinderat die Entwicklungssatzung, die im Dezember durch Genehmigung des Regierungspräsidiums rechtskräftig wird. Der Entwurf des Rahmenplans wird in den Gremien diskutiert und der Öffentlichkeit vorgestellt.

1993

Der Gemeinderat bildet einen Südstadtausschuss, die Kaufverhandlungen mit dem Bund konkretisieren sich. Im Dezember stimmt der Gemeinderat dem Entwurf des Rahmenplans zu.



VERNETZUNG

1994

Die Stadt erwirbt vom Bund das Hindenburg-Areal, das Loretto-Areal und die Französische Schule. Die Altlastensanierung und die Verhandlungen mit Grundstücksinteressenten beginnen. Parallel entsteht das Konzept für den Bebauungsplan Hindenburg-West.

1995

Erste Optionen für den Gebäude- und Grundstücksverkauf werden gegeben. Konzepte für die Neubebauung des Loretto-Areals entstehen.

1996

Das Stadt-sanierungsamt und die Landesentwicklungsgesellschaft bilden eine Projektgruppe. Der Verkauf der bebauten Grundstücke beginnt. Zu diesem Zeitpunkt gibt es im Entwicklungsbereich bereits 350 Arbeitsplätze und Wohnraum für 1.300 Bewohner. Der Gemeinderat beschließt den Bebauungsplan für Hindenburg-West. Im Juni wird der erste private Kaufvertrag über ein Neubau-Grundstück abgeschlossen. Baubeginn in Hindenburg-West.

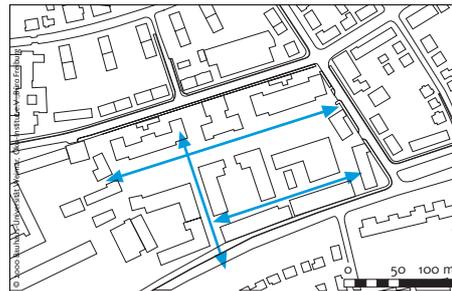
1997

Baubeginn im Loretto-Areal. Für fast alle Grundstücke in den ersten beiden Bauabschnitten liegen Kaufverträge oder Optionen vor. Die ersten Richtfeste werden gefeiert.

1998

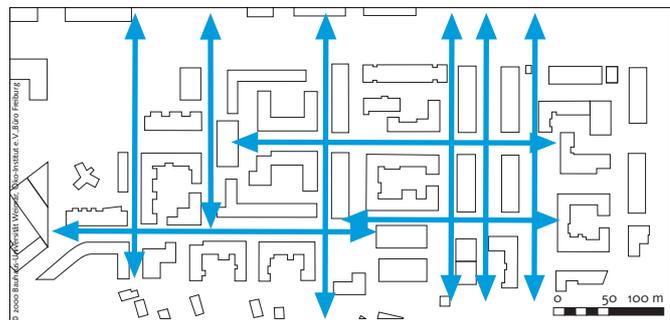
Der Entwurf für den Bebauungsplan Hindenburg-Ost entsteht. Der Gemeinderat beschließt den Bebauungsplan für Loretto-Ost. Ein privater Investor soll die Herstellung der automatischen Quartiersgaragen übernehmen.

## Loretto-Areal



BLICKACHSEN

## Hindenburg-Areal



BLICKACHSEN

1999

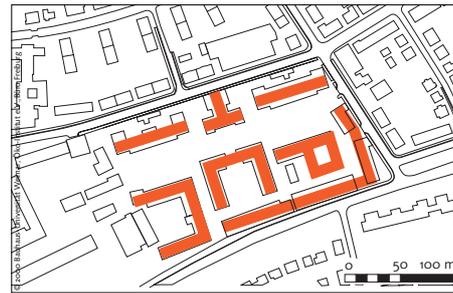
In den beiden ersten Bauabschnitten Hindenburg-West und Loretto-Ost ist ein großer Teil der Neubebauung bereits bezogen, der Rest steht vor der Fertigstellung. Der Grundstücksverkauf für Hindenburg-Ost läuft, erste Optionen wurden bereits vergeben. Eine Investorengruppe aus dem Bereich der Baugruppen meldet Interesse am Bau von zwei Quartiersgaragen an und bekommt den Zuschlag von der Stadt. Anfang 2000 beginnt voraussichtlich die Akquisition für Loretto-West. Die ehemaligen militärischen Nutzbauten, soweit erhalten, sind alle um- und ausgebaut und werden genutzt als:

- Studentenwohnheime (500 Studenten)
- VHS
- barrierefreies Wohnen
- experimentelles Wohnen
- gewerbliche Nutzung:
  - Möbelschreinerei
  - Hausratverwertungshof
  - Zimmerei
  - Schlosserei usw.

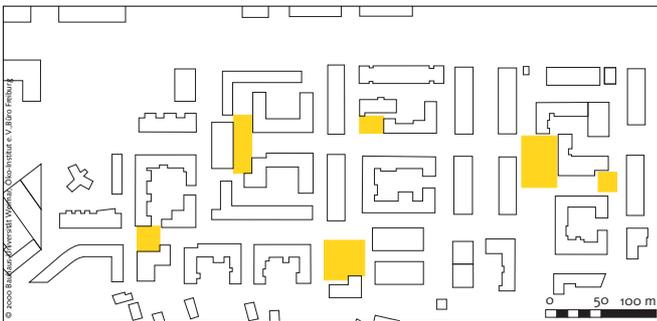
Im September 1999 haben sich 105 Betriebe mit ca. 600 Beschäftigten im Areal angesiedelt.



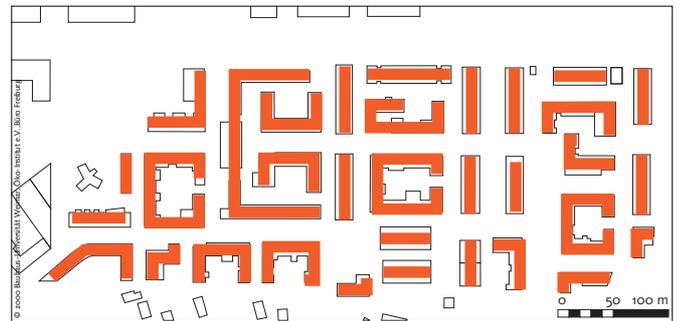
PLÄTZE



FIGUR



PLÄTZE



FIGUR

Sie unterteilen sich in:

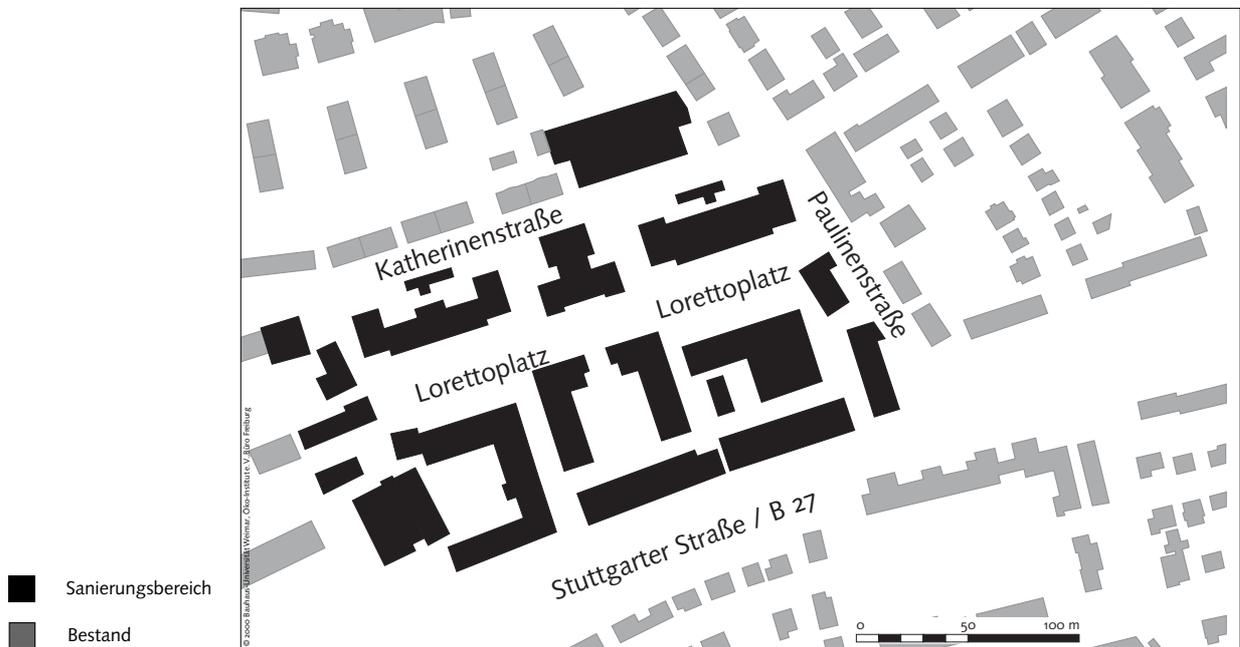
- 20% Handwerk
- 30% Dienstleistung
- 10% Einzelhandel
- Fachmärkte
- Kultur und öffentliche Einrichtungen

- Entwicklungsstufe I      1992–1996
- Entwicklungsstufe II     1997–1999
- Entwicklungsstufe III    2000–2002
- Entwicklungsstufe IV    2003–2005
- Entwicklungsstufe V     2006–2008

Nähere Informationen hierzu im Buch "Stadt Tübingen – Städtebaulicher Rahmenplan Stuttgarter Straße/Französisches Viertel".

1994

Die Bürgerbeteiligung ist ein wesentlicher Punkt des Sanierungskonzeptes. Die Baugruppen identifizieren sich durch die Eigenbeteiligung am Planungsprozess mit dem Stadtteil und sind politisch präsent. Zum Beispiel gibt es eine Planungsgruppe für die Außenraumgestaltung. Die Grundstücke werden nicht nach Höchstpreis vergeben, sondern nach Nutzungskonzept, bevorzugt werden Baugruppen. In der Zusammenarbeit mit Baugruppen wurden von Seiten der Stadt Tübingen seit der Anfangs-

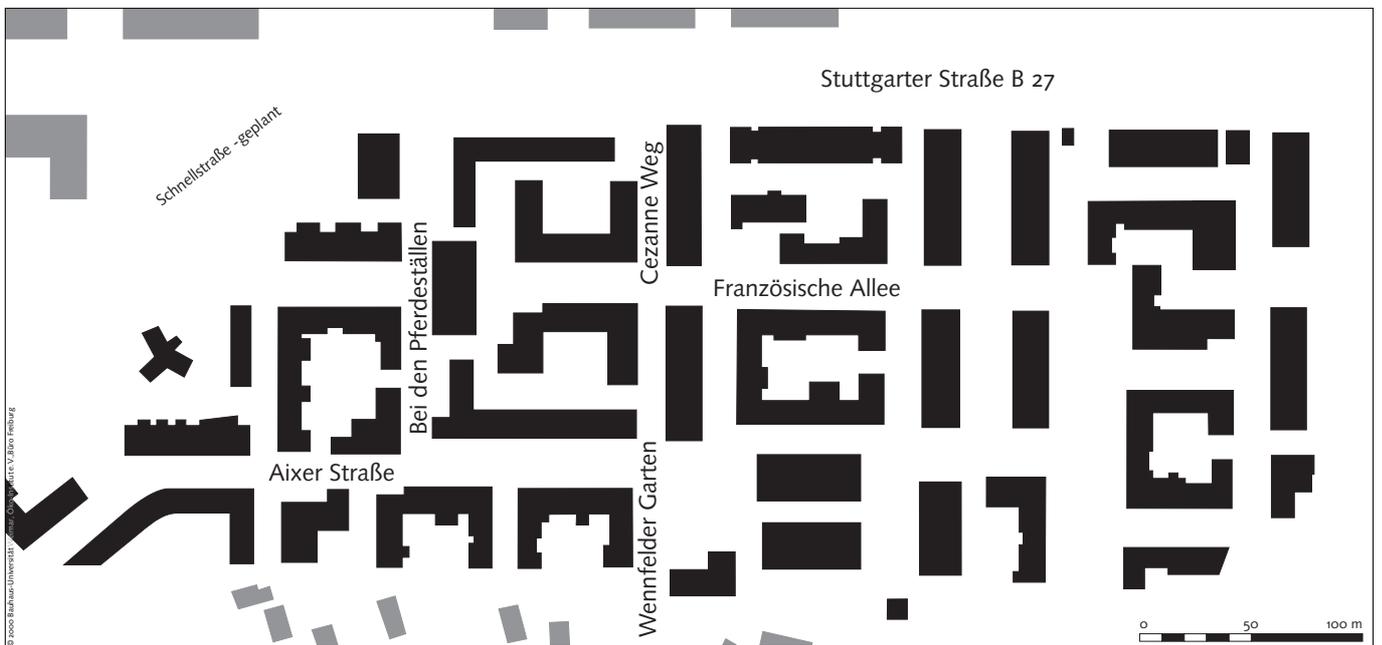


phase gute Erfahrungen gemacht. Das Gewerbe wird durch die Baugruppen angeworben. Die Stadt fördert den Kontakt zur interessierten Bürgerschaft durch ein Stadtteilbüro und durch räumliche Angebote für die Zusammenkünfte von Arbeitsgruppen. Zur Information wird in der Anfangsphase der Entwicklung eine Stadtteilzeitung ("Südstadt") herausgegeben. Über die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung im Rahmen der Bauungsplanaufstellung hinaus werden Informationsgespräche für interessierte Gruppen, Verbände, Kammern (IHK, Handwerkskammer), Kirchengemeinden u.ä. angeboten. Die Bevölkerung wird ausdrücklich zur aktiven Mitarbeit an dem Rahmenkonzept wie an den Teilplänen für die einzelnen Gebiete des

Projekts Stuttgarter Straße/Französisches Viertel aufgerufen. Nur durch die Mitarbeit der Bevölkerung kann erreicht werden, dass die örtlichen Bedürfnisse in den künftigen Maßnahmen manifest werden.

#### 5 Lage in der Stadt

Das Französische Viertel befindet sich im Süden Tübingens. Die Südstadt ist von der Kernstadt räumlich getrennt durch den Neckar, das Bahngelände und die vielbefahrene B 28. Es besteht eine Verbindung zur Kernstadt durch den Schlossbergtunnel, die Blaue Brücke und den Ortsteil Lustnau.



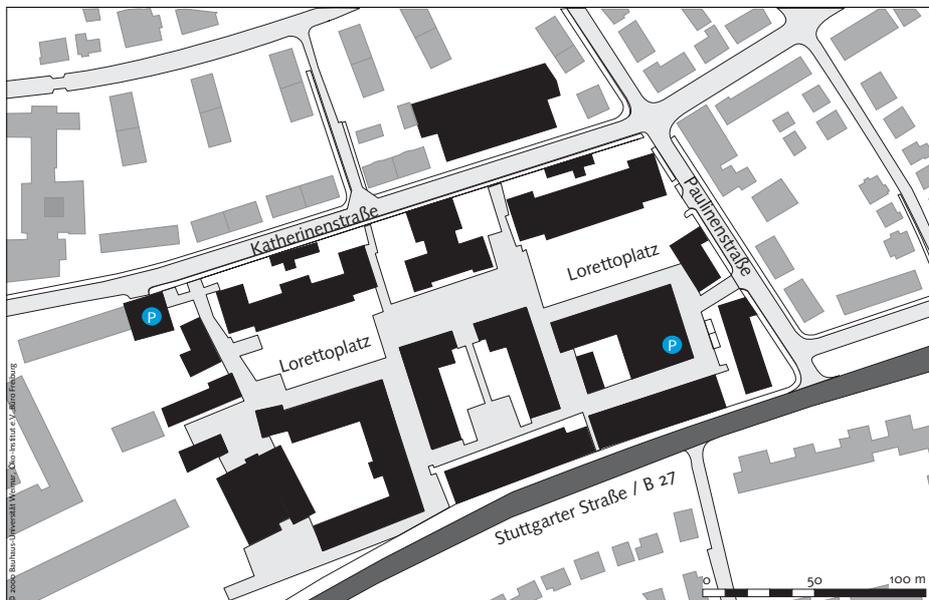
Die B 27 und B 28 trennen, insbesondere für Fußgänger, die Süd-  
stadt mehrmals. Andererseits verbinden die zwei Bundesstraßen  
die Südstadt optimal autogerecht mit der Region.

#### 6 Städtebauliche Analyse

Das städtebauliche Grundkonzept ist eine städtische Entwicklung  
– kein Siedlungsbau. Es geht um die Verdichtung der vorhande-  
nen Kasernenstruktur und um das Leitbild der "Stadt der kurzen  
Wege". Ein innerstädtischer Charakter wird durch eine dichte  
Parzellenstruktur und fast flächendeckende Gewerbenutzung in  
der Erdgeschosszone erzeugt. Der gesamte Bereich ist als Misch-

gebiet vorgesehen, wobei die Nutzungsmischung konsequent bis  
auf die Parzelle durchgeführt wird. Neben der Nutzungsmi-  
schung ist eine kleinmaßstäbliche Struktur mit kleinen Parzellen  
und mit geschlossener, mehrgeschossiger, verdichteter Bauweise  
vorgesehen. Die Grundstücke weisen eine hohe GRZ, mindestens  
0,6 auf. Dies und die mehrgeschossige Bebauung führen zu rela-  
tiv niedrigen Grundstückskostenanteilen je WE bzw. m<sup>2</sup> Wohn-  
fläche.

- Verkehrsbelastung
-  schwach
  -  mäßig
  -  stark
  -  verkehrsberuhigte Zone



**7 Außenraumgestaltung**  
· Grün

Die Bewohner werden aktiv in den Planungsprozess der Außenräume einbezogen. Es gibt Gemeinschaftsgrün in den Höfen. Südlich des Hindenburg-Areals schließt ein Naherholungsgebiet an.

**8 Wegstruktur**

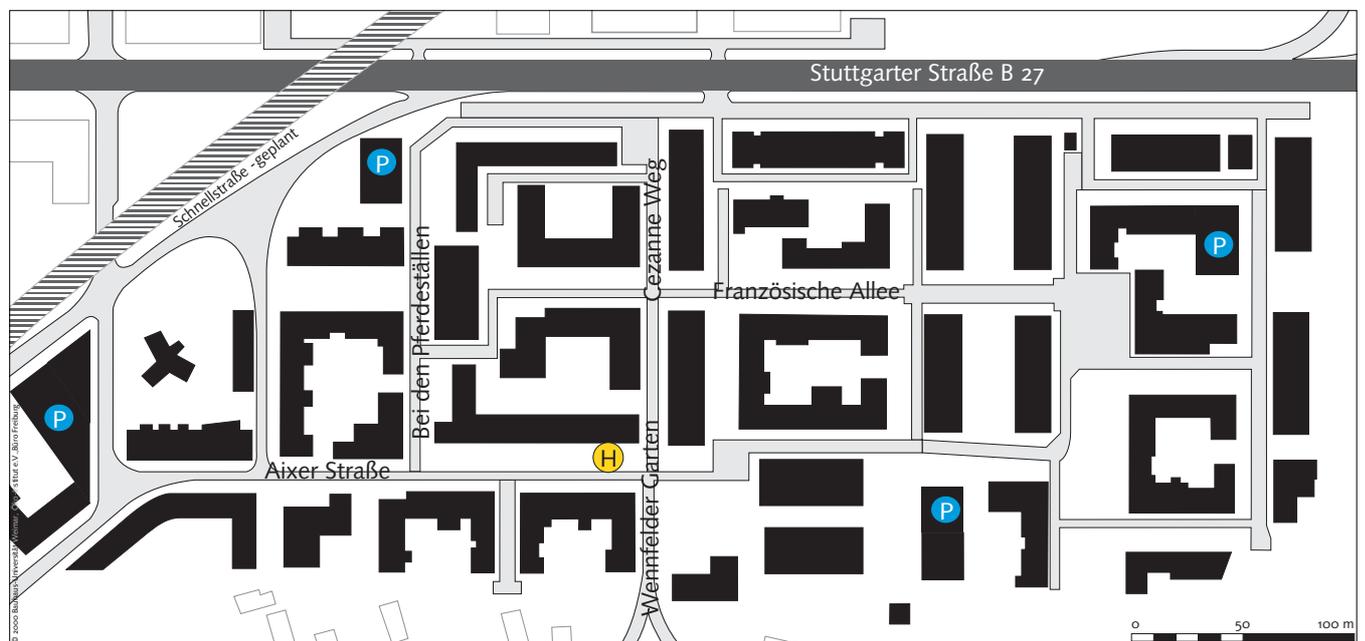
Es gibt eine dichte Wegstruktur in den einzelnen Quartieren. Alle Straßen im Quartier sind ohne Einschränkungen für den Autoverkehr zugelassen.

Durch die Einrichtung von Zone 30-Bereichen und Spielstraßen werden die Straßen verkehrsberuhigt.

**9 Äußere Verkehrserschließung**

- **Autoverkehr**
- B27/Stuttgarter Straße: sehr stark belastet (es gibt die Absicht, die B 27 durch den Bau einer Umgehungsstraße zu verlagern, jedoch ist die Realisierung nicht in Sicht)
- Hechinger Straße: stark belastet

## ERSCHLIESSUNG · Hindenburg-Areal



### · ÖPNV-Anbindung

Das Hindenburg-Areal wird durch die zwei Stadtbuslinien 4 und 13 zentral erschlossen. Durch Überlagerung der beiden Linien besteht werktags eine viertelstündliche Verbindung zum Hauptbahnhof und zur Altstadt. An Sonntagen verkehrt allerdings nur eine Linie im Stundentakt bzw. Halbstundentakt (vormittags/nachmittags bis abends).

Das Loretto-Areal wird durch die Stadtbuslinien 3 im Westen und 8 peripher am östlichen Rand, die werktags jeweils halbstündlich verkehren, erschlossen. Allerdings sind damit teilweise längere Anmarschwege bis zu den Haltestellen verbunden. An Sonntagen und teilweise an Samstagen verkehren beide Stadtbuslinien

nicht zur Südstadt. Generell weist der Fahrplan größere Unterschiede zwischen Schul- und Ferienzeiten auf.

### 10 Parkierung

#### · Auto

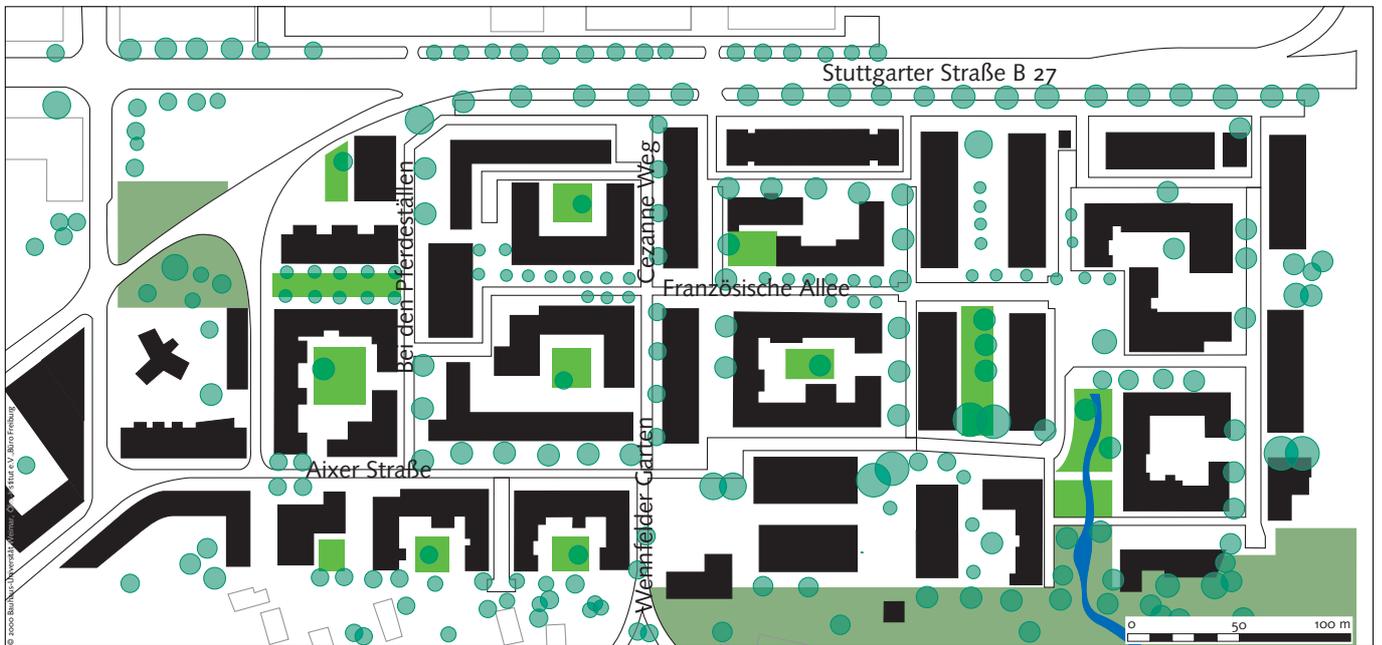
Die Baulasten der Stellplätze werden von den Privatgrundstücken entkoppelt, d.h. die Baulast wird auf die zentralen Flächen der Quartiersgaragen gelegt. Es findet kein Parken auf Privatgrundstücken statt. Am Rande der Quartiere sind Grundstücke ausgewiesen, auf denen automatische Parkieranlagen gebaut werden und die in der Regel von außerhalb angefahren werden



können, ohne die Wohnstraßen zu belasten. Mit Ausnahme von Be- und Entladen von Fahrzeugen ist das Abstellen von Pkw im öffentlichen Raum nur in Ausnahmefällen gestattet. Für Besucher im Stadtteil stehen freie Kapazitäten in den automatischen Parkieranlagen zur Verfügung. In den umgebenden Wohngebieten ist flächendeckend Parkplatzbewirtschaftung eingeführt, sodass dort keine kostenlosen Dauerparkplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehen.

· *Fahrrad*

“Für das Radfahren soll ein zusammenhängendes Straßennetz überwiegend aus verkehrsberuhigten Bereichen und aus den als Tempo-30-Zonen angeordneten Sammelstraßen zur Verfügung stehen. Die einzelnen Teilbereiche sollen möglichst gut an das übergeordnete Radwegenetz angebunden werden, das insbesondere in den Verbindungen zur Innenstadt zu verbessern ist. (...) Für Fahrräder sollen überdachte Abstellmöglichkeiten angeboten werden.” (Aus: “Stadt Tübingen – Städtebaulicher Rahmenplan Stuttgarter Straße/Französisches Viertel”, 1994)



### 11 Stellplatzregelung

Nach den Festsetzungen in den Bebauungsplänen ist das dauerhafte Abstellen von Fahrzeugen weder im öffentlichen Straßenraum noch auf den Baugrundstücken zulässig. Dafür werden am Rande der Quartiere Grundstücke ausgewiesen, auf denen automatische Parkieranlagen gebaut werden und die in der Regel von außerhalb angefahren werden können, ohne die Wohnstraßen zu belasten. Diese Regelung wurde bis auf eine Ausnahme überall durchgesetzt, sodass der Weg zum Autostellplatz gleich lang oder länger ist als zur nächsten Bushaltestelle im Gebiet. Maximal sind die Wege zum eigenen Autostellplatz 200 bis 250 m lang. Diese Grundstücke sind mit Baulasten zugunsten

der zu errichtenden Wohnungen belastet: Je Wohnung eine Baulast, d.h. die Zahl der WE bestimmt die Anzahl der Stellplätze. Die Baulasten sind für den Bauherrn einer Wohnung kostenlos. Die Parkierungsgrundstücke werden an Investoren mit entsprechenden Auflagen zu Bau, Betrieb und Unterhaltung veräußert. Wohnungseigentümer, die ein Auto besitzen, können gegen Zahlung von bis zu 24.000 DM einen Anteil an der Parkierungsgesellschaft erwerben, damit verbunden ist ein Dauernutzungsrecht in der automatischen Parkieranlage. Sie können jedoch auch einen zeitlich begrenzten Mietvertrag über einen Stellplatz abschließen (etwa 120 DM/Monat, z.B. für den Zweitwagen des Haushalts).

Durch diese Regelung ist es gelungen, die Kosten für die Herstellung eines Stellplatzes von den Kosten für die Erstellung einer Wohnung zu trennen und auf den Verursacher des Parkraumbedarfs, den Halter eines Fahrzeuges, zu verlagern. Wer kein Auto besitzt, braucht auch keinen Stellplatz in der Parkieranlage zu erwerben und spart somit direkt Geld ein.

#### 12 Rechtliche Vereinbarungen

Eine vertragliche Regelung über Autoverzicht gibt es nicht.

#### 13 Mobilitätskonzept

Entwicklung eines flächendeckenden Mietautosystems mit hoher Mobilitätsgarantie. Insgesamt 7 – 9 Carsharing-Stellplätze werden im Gebiet auf privaten Flächen in öffentlicher Hand ausgewiesen. Ein Vorher/Nachher-Vergleich zu den Verkehrsgewohnheiten der Bewohner ist zur Zeit in der Bearbeitung.

#### 14 Zonierung

Der gesamte Entwicklungsbereich ist als Mischgebiet ausgewiesen. (Nutzungsmischungsplan Stand 6/1999)

#### 15 Versorgung

Das Konzept der "Stadt der kurzen Wege" zieht die umfassende Versorgung innerhalb des Stadtteils mit sich. (Nutzungsmischungsplan Stand 6/1999)

#### 16 Freizeit

Das Konzept der "Stadt der kurzen Wege" zieht die umfassende Versorgung innerhalb des Stadtteils mit sich. (Nutzungsmischungsplan Stand 6/1999)

#### 17 Schulen, Kita und Spielplätze

Das Konzept der "Stadt der kurzen Wege" zieht die umfassende Versorgung innerhalb des Stadtteils mit sich. (Nutzungsmischungsplan Stand 6/1999)

#### 18 Raumsituation

Es geht um die Verdichtung der vorhandenen Kasernenstruktur und um das Leitbild der "Stadt der kurzen Wege". Ein innerstädtischer Charakter wird durch eine dichte Parzellenstruktur und eine hohe Anzahl an Gewerbeflächen in der Erdgeschosszone erzeugt.

#### 19 Architektonische Besonderheiten

Die Entwicklungsmaßnahme ist gekennzeichnet durch architektonische Vielfalt. Diese wird erreicht durch die Bildung von kleinen Parzellen, die an einzelne kleine Baugemeinschaften mit je einem Architekten und nicht an Bauträger veräußert werden. Neben den allgemeingültigen baurechtlichen Vorschriften beschränken sich die Vorgaben für den Architekten auf:

- Einhaltung des Baufensters und der GRZ (0,6–0,7)
- zulässige Gebäudehöhe, bezogen auf Traufe (9–18 m)
- bei Dachgeschoss: Einhaltung der Hülllinie
- geschlossene Bauweise

Die Grundstücksgröße ist nicht vorgegeben. Sie wird mit der Bauherrngruppe und den benachbarten Bauherrngruppen einvernehmlich festgelegt. Es wird angestrebt, dass sich im Erdgeschoss gewerbliche Nutzung befindet.

#### 20 Gestalterische Besonderheiten

Eine hohe Anzahl der vorhandenen Kasernengebäude wurde in die Stadtentwicklung einbezogen. Erwähnenswert ist die Umnutzung einer ehemaligen Panzerhalle zu einem überdachten Marktplatz im Hindenburg-Areal.

#### 21 Ökologische Besonderheiten

Durch die geschlossene und mehrgeschossige Bauweise wird sparsam mit Grund und Boden umgegangen. Anstatt konventioneller Parkhäuser werden platzsparende mechanische Parkieranlagen gebaut.

Die öffentlichen Flächen und Räume werden durch das Freihalten von Parkierung und durch die Ausstattung mit besonderer Qualität aufgewertet. Das Leitmotiv der "Stadt der kurzen Wege" über Nutzungsmischung bewirkt eine Verkehrsverringerung. Bauherrngruppen, mit besonderer ökologischer Zielsetzung wie Passivhaus, Null-Energie-Haus, Verwendung ökologischer Baustoffe u.ä., werden bevorzugt. Das Stadtsanierungsamt gibt eine Niedrig-Energie-Haus-Bauweise vor. Die Gebäude werden an das Fernheiznetz der Stadtwerke Tübingen angeschlossen. Auf Oberflächenversiegelung wird, wo möglich, verzichtet.

#### 22 Ziele

Ziele sind nicht Autoverzicht, sondern Autoreduzierung und Reduzierung der Autonutzung. Ein Verzicht auf Autos ist schon im Hinblick auf die ebenfalls angestrebte Mischnutzung nicht möglich.

### 3.5 Wien · Sargfabrik

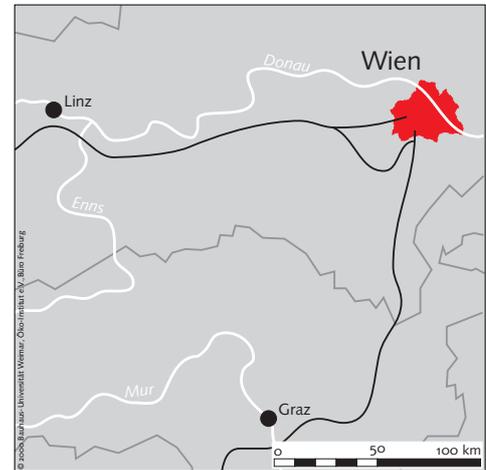


FOTO: CHRISTIANE HUBNER

## Wien · Sargfabrik

### Initiator des Projektes

1987 wurde der gemeinnützige Verein für integrative Lebensgestaltung gegründet.



GEOGRAPHISCHE LAGE

### 1 Management/Organisationsstruktur

Der Verein war Bauherr, ist Eigentümer und verwaltet sich selbst. Dem gewählten ehrenamtlichen Vereinsvorstand steht eine Geschäftsführung zur Seite. Im Mai 1989 wurde die Liegenschaft, eine ehemalige Sargfabrik, erworben. Das Architekturbüro BKK-2 wurde 1993 mit der Planung eines den komplexen Vorstellungen des Vereins entsprechenden Gebäudeensembles auf dem Grundstück der stillgelegten Fabrik beauftragt.

### 2 Finanzierung/Modalitäten

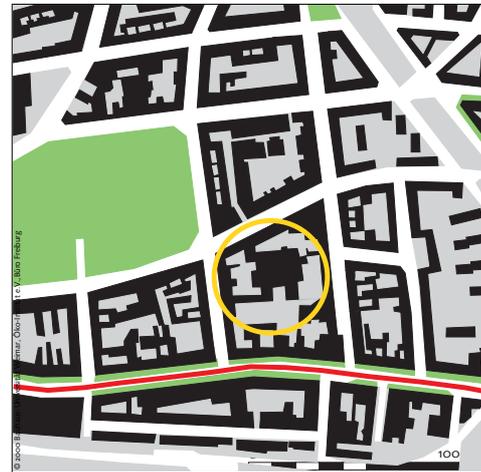
Das Wohnprojekt ist ein geförderter Wohnbau (nach WWFSG 1989, § 14) und wird als Wohnheim deklariert. Die Vereinsmitglieder zahlen ein Darlehen an den Verein gegen Nutzungsrecht der gemeinschaftlichen Einrichtungen. Die Finanzierung von Gemeinschaftseinrichtungen ist Voraussetzung für die Förderung von Wohnheimen nach dem österreichischen Recht (WWFSG). Es wurden 1,4 Mill. öS (200.000 DM) durch Nichtbau einer Tiefgarage eingespart.

### 3 Umfang des Projekts

Das Grundstück hat eine Fläche von 0,47 ha. 73 Wohneinheiten werden 1999 von 90 Erwachsenen und 40 Kindern bewohnt.



STÄDTISCHE LAGE



VERNETZUNG

#### 4 Planungsprozess

Aus Unzufriedenheit über den geringen Standard und die permanent steigenden Erhaltungskosten der Wiener Mietwohnungen bildete sich im Herbst 1986 eine kleine Interessengruppe. Man wollte einen Wohnungsverband in einem schon bestehenden Gebäude oder eine neuartig konzipierte offene Wohnanlage zur gemeinschaftlichen Beherrschung verschiedener Lebensformen und kultureller Möglichkeiten schaffen. 1987 wurde der gemeinnützige Verein für integrative Lebensgestaltung als Träger der bald zu einer Kerngruppe von mehr als 30 Mitgliedern angewachsenen Initiative gegründet und suchte eine geeignete Liegenschaft. Bevorzugt wurde eine Lage innerhalb des Hauptstraßengürtels. Im Mai 1989 konnte die Liegenschaft der ehemaligen Sargfabrik zu einem Kaufpreis von 13 Mio. öS (1,85 Mio. DM) erworben werden. Das Architekturbüro BKK-2 wurde mit der Planung eines den komplexen Vorstellungen des Vereins entsprechenden Gebäudeensembles auf dem Grundstück der stillgelegten Fabrik beauftragt. Den ersten Entwürfen zufolge sollte die historische, aus Backsteinmauerwerk bestehende Produktionshalle der ehemaligen Industrieanlage erhalten und mit Wohneinheiten ausgestattet werden. Dazu wäre man bereit gewesen, eine Reihe bloß nordseitig offener und sonst in das Gebäudeinnere ausgerichteter Wohnungen zu akzeptieren. Zu einer Realisierung dieses Plans kam es nicht, weil die Rechtsgrundlage für das zwar unkonventionelle, jedoch offiziell genehmigte und auch geförderte Projekt nach einem Anrainereinspruch vom Verwaltungsgerichtshof aufgehoben worden war. Was von diesem Konzept im Zuge der weiteren, zu einem fast kompletten Neubau führenden Diskussionsprozesse übrig blieb, war der Wunsch nach Beibehaltung der früheren Gebäudestrukturen. So orientieren sich die Kubaturen der von der Matznergasse aus nach innen führenden Trakte an den Bemessungen der alten Werkhallen. Aus diesen Entwicklungen heraus erklärt sich unter anderem die

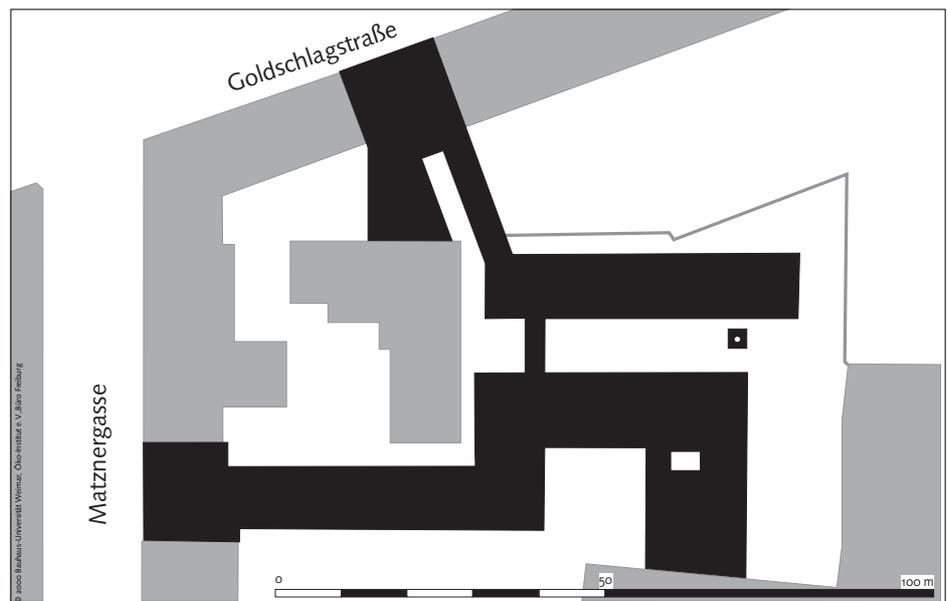
ungewöhnliche Aufrasterung der zweigeschossigen Wohneinheiten mit einem Gesamthöhenmaß von 4,8 Metern. Erhalten blieb auch das einstige Zinshaus in der Matznergasse, das saniert als Wohnhaus in das übrige Ensemble miteinbezogen wurde.

- Planungsbeginn Januar 1993
- Baubeginn April 1994
- Fertigstellung Juli 1996
- Eine Erweiterung ist auf dem nahe gelegenen Grundstück Missindorfstraße/Fenzlgasse in Bau – MISS Sargfabrik.

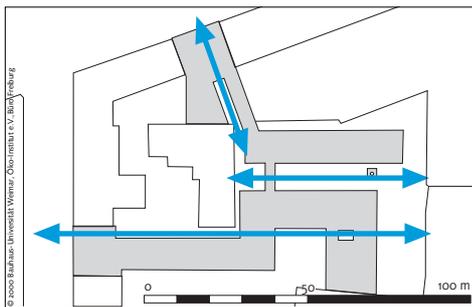
#### 5 Lage in der Stadt

Das Wohnprojekt liegt im Westen von Wien, außerhalb des Hauptstraßengürtels gelegen, etwa 6 km vom Innenstadtzentrum (Stephansdom) entfernt. Der 14. Bezirk (Penzing) ist ein klassischer Wohnbezirk, der, typisch für einen Wiener Außenbezirk, stark mit Hinterhofgewerbe und Kleinindustrie durchsetzt war und ist.

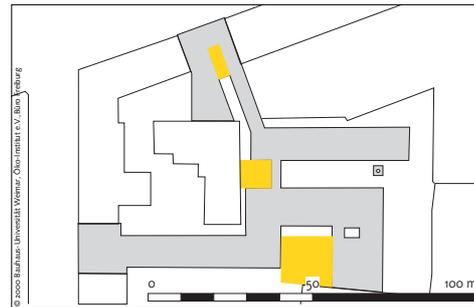
RAUMPLAN



■ Neubauung    ■ Bestand



BLICKACHSEN



PLÄTZE

### 6 Städtebauliche Analyse

Städtebaulich handelt es sich um die Verdichtung einer Blockrandbebauung. Das Wohnprojekt präsentiert sich stark introvertiert. Der Kindergarten und das Caféhaus an der Goldschlagstraße bilden das Tor zum Quartier bzw. zum öffentlichen Raum.

### 7 Außenraumgestaltung

#### · Grün und Wasser

Es gibt eine Dachbegrünung mit Sitzbereichen und einer beschränkten Anzahl von Gemüsebeeten. Die Beete werden einmal im Jahr unter den Interessenten verteilt. Die ebenerdigen Grünbereiche werden gemeinschaftlich genutzt. Der Hof ist mit einem bepflanzten Wasserbecken (das Dach des Badehauses) gestaltet. Der Rand des Wasserbeckens wird als Sitzgelegenheit genutzt.

### 8 Wegestruktur

Die zwei Eingänge Matznergasse und Goldschlagstraße ermöglichen eine Durchwegung der Wohnanlage. Metalltore an beiden Eingängen deuten auf die privatrechtliche Verfügung hin, auch wenn sie den größten Teil des Tages geöffnet sind. Sie werden abends und am Wochenende geschlossen. Die Erschließung des Gebäudekomplexes geschieht über offene Treppenhäuser und Laubengänge. Diese bieten sich auch als Aufenthalts- und Spielräume an.

### 9 Äußere Verkehrserschließung

#### · Autoverkehr

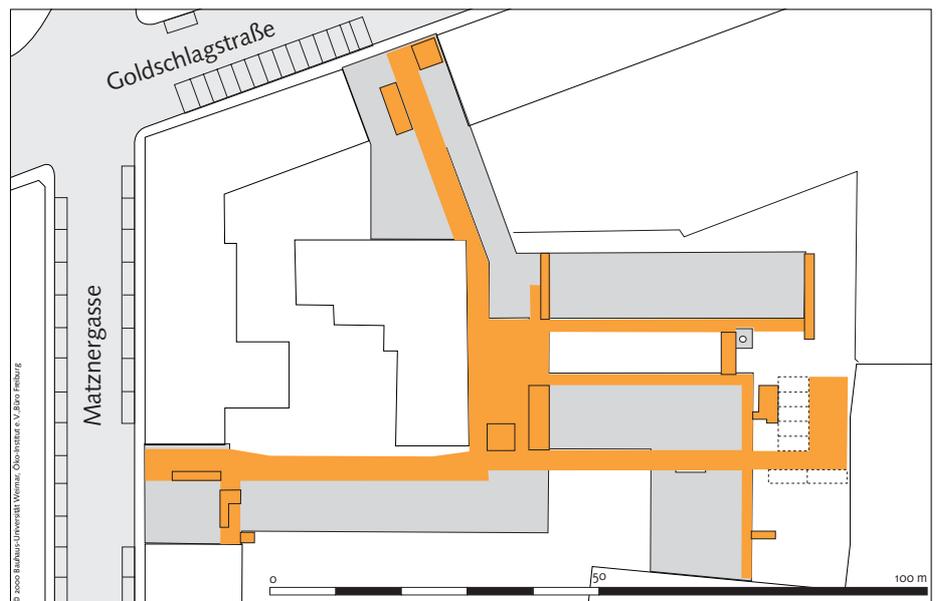
- Goldschlagstraße: mäßig belastet
- Matznergasse: wenig belastet
- Missindorfstraße (Erweiterungsbau): mäßig belastet
- Fenzlgasse (Erweiterungsbau): wenig belastet

#### · ÖPNV

- Straßenbahnlinie 52 (300 m Fußweg): Baumgarten (14. Bezirk) – Westbahnhof; Bedienung alle 7–8 Minuten tagsüber, 15 Minuten nach 22 Uhr
- Straßenbahnlinie 49 (450 m Fußweg): Hütteldorf (14. Bezirk) – Dr.-Karl-Renner-Ring (Innenstadtring); Bedienung alle 4–5 Minuten tagsüber, 15 Minuten nach 22.30 Uhr
- S-Bahn S 45 (400 m Fußweg): Hütteldorf (14. Bezirk) – Handelskai (Donauufer im nördlichen Außenbereich); durchgehend 15 min-Takt
- S-Bahn S 15 (400 m Fußweg): Westbahnhof – Meidling – Floridsdorf (Ringverbindung); fast durchgehend 1 Std.-Takt
- S-Bahn S 50 (400 m Fußweg): Westbahnhof – Neulengbach (westl. Umlandgemeinde); unregelmäßiger Stundentakt zwischen 7 und 19 Uhr, z.T. verstärkt
- U-Bahn U 3 (1 km Fußweg oder Umsteigen von Strab 49): Ottakring – Innenstadt – Erdberg; zwischen 6 und 18.30 Uhr 4 min-Takt, danach und davor schrittweise auf 7–8 min-Takt verlängert

Die ÖPNV-Anbindung kann als hervorragend gewertet werden und unterstützt so ein Wohnen ohne Auto im Quartier.

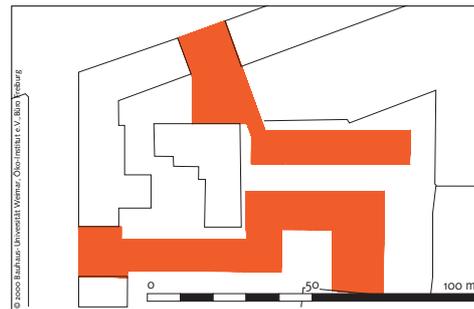
# ERSCHLISSUNG



Verkehrsbelastung

- schwach
- mäßig
- stark

verkehrsberuhigte Zone



FIGUR

#### 10 Parkierung

##### · Auto

Die Stellplatzverpflichtung für die Wohnanlage ergibt sich aus der Wiener Bauordnung, welche für Wohnheime einen Stellplatzschlüssel von 0,1 Stellplätze/WE vorschreibt. Diese Parkplätze wurden pro forma im begrünten Hinterhof ausgewiesen und dienen de facto als Spielflächen für Kinder. Die Bewohner der Sargfabrik haben die Übereinkunft getroffen, dass diese Stellplätze nicht als solche genutzt werden. Sie stellen ihre Autos im umliegenden Straßenraum ab.

Befragung zu den Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner der Sargfabrik, Wien, siehe Kapitel 5.1.4, Seite 90.

##### · Fahrrad

Im Kellergeschoss befindet sich ein 50 m<sup>2</sup>-Abstellraum für Fahrräder.

#### 11 Stellplatzregelung

Der Stellplatzschlüssel beträgt 0,1 Stellplätze/WE. Die Stellplatzverpflichtung für die Wohnanlage ergibt sich aus der Wiener Bauordnung, welche für Wohnheime pro 10 WE einen zu errichtenden Stellplatz vorschreibt.

#### 12 Rechtliche Vereinbarungen

Die Bewohner des Wohnheims haben die Übereinkunft getroffen, dass die im Hof ausgewiesenen Stellplätze nicht genutzt werden.

#### 13 Mobilitätskonzept

Ein Mobilitätskonzept ist nicht vorhanden, da bei der Planung des Projektes Mobilitätsgesichtspunkte eine untergeordnete Rolle spielten. Allerdings hat für die Auswahl des Projektstandortes auch die gute Anbindung an den ÖPNV eine Rolle gespielt. Für den Erweiterungsbau MISS Sargfabrik ist geplant, die drei geforderten Stellplätze als Carsharing-Plätze zu nutzen.

#### 14 Zonierung

##### · Wohnen

- Wohnen und Kultur
- Mehrgenerationen-Wohnen
- Unterstützung unkonventioneller Wohnformen
- Integration behinderter Menschen
- Integration von sozialen Randgruppen (für Erweiterung MISS Sargfabrik geplant)

##### · Arbeiten

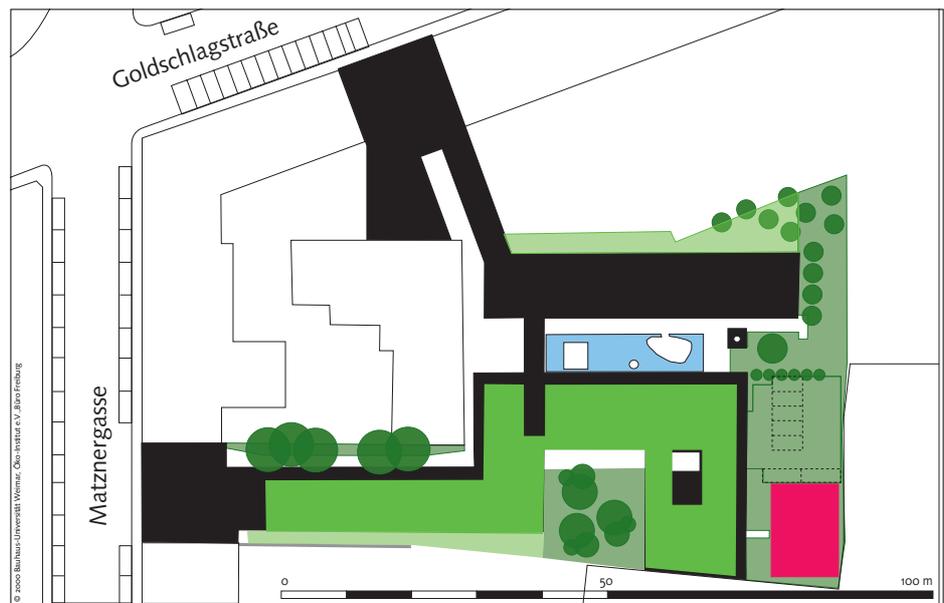
Wohnen und Arbeiten in vereinseigenen Betrieben: Badehaus, Seminarzentrum, Veranstaltungszentrum (siehe Veranstaltungsprogramm), Kindergarten, Café-Restaurant (verpachtet)

- 25 Arbeitsplätze durch den Verein
  - 10 Arbeitsplätze in Arztpraxis und Selbstständige
- Etwa die Hälfte der auf dem Gelände arbeitenden Menschen wohnt in der Sargfabrik.

##### - Veranstaltungssaal: Größe 150 m<sup>2</sup>

- großes Foyer mit Bar
- Fassungsvermögen: 140 Personen bei Kinobestuhlung mit Bühne, bei stehendem Publikum 240 Personen
- flexible Raumgestaltung
- programmierbare Licht- und Tonanlage nach außen schalldicht

# GRÜNPLAN



-  privates Grün
-  gemeinschaftliches Grün
-  Spielplatz

- Seminarräume:

- 3 Räume, von denen einer durch eine flexible Wand unterteilbar ist
- bieten durch ihre verschiedene Größe und moderne technische Ausstattung viele Einsatzmöglichkeiten
- Foyer 20 m<sup>2</sup>
- Umkleideräume und Duschen
- in den warmen Monaten Dachterrasse als Erholungszone

#### 15 Versorgung

Das Wohnheim ist in einen gut funktionierenden Stadtteil integriert. Ein mobiler Einzelhändler fährt die Sargfabrik in regelmäßigen Abständen mit seinem Verkaufswagen an und bietet Bioprodukte an.

#### 16 Freizeit

Ein Veranstaltungszentrum ist im Projekt integriert. Das Badehaus ist zum Entspannen und als kommunikativer Treffpunkt ein beliebter Ort.

- Badehaus:

- bietet für rund 70 Personen die Möglichkeit zur Entspannung und Erholung in einem Umfeld internationaler Badekultur
- Schwimmbecken mit Gegenstromanlage 21°C
- Warmwasserbecken 34°C
- Warmluftraum (Tepidarium)
- Sauna
- japanische und orientalische Badequellen
- Becken für Vollbäder

Ein Großteil der Angebote wendet sich nicht nur an die Hausbewohner, sondern steht auch den Stadtteilbewohnern offen. Spielbereiche sind im Hof angeordnet. Weitere Angebote sind im Erweiterungsbau MISS Sargfabrik geplant (Clubraum vor allem für Jugendliche, Bibliotheks-, Lese- und Medienraum für Gemeinschaftsnutzung). Das Café-Restaurant, das zum gewerblichen Betrieb verpachtet wird, übernimmt neben dem öffentlichen Betrieb die Versorgung der Wohnanlage.

#### 17 Schulen, Kita und Spielplatz

Spielbereiche sind im Hof angeordnet. Ein Kindergarten im Haus Goldschlagstraße wird auch vom Quartier genutzt. Das Grundstück liegt mitten in einem bestehenden Stadtteil mit Schulinfrastruktur.

#### 18 Raumsituation

Die Architektur ist durch eine transparente und dichte Wohnstruktur geprägt. Durch sie entstehen spannende Ein- und Durchblicke. Es wechseln sich Weite und Enge ab. Das Durchlaufen der Wohnanlage ist ein Erlebnis.

#### 19 Architektonische Besonderheiten

Die Wohneinheiten bestehen aus einem Grundmodul "Box". Die Boxen lassen sich variabel aneinanderkoppeln. Es gibt Wohneinheiten von 400 m<sup>2</sup> für acht Erwachsene und sechs Kinder bis zu 32 m<sup>2</sup> für eine Person. Die kommunalen bzw. öffentlichen Einrichtungen sind alle rollstuhlgerecht gebaut.

#### 20 Gestalterische Besonderheiten

Ein besonderes gestalterisches Element stellt der Schornstein der ehemaligen Sargfabrik dar.

#### 21 Ökologische Besonderheiten

Auf der Dachterrasse ist in begrenztem Umfang Gemüse- und Obstanbau für die Eigenversorgung möglich.

#### 22 Ziele

"Visionäres Wohnen inmitten städtebaulicher Alltäglichkeit ..."

(Aus: Infobroschüre SfAbRikG)

"Das Konzept setzt auf soziale Durchmischung: Die Sargfabrik ist Wohn- und Begegnungsstätte für Menschen unterschiedlichen Alters, unterschiedlicher Lebensform und Kultur – für Kinder, Jugendliche, Pensionist/innen, Flüchtlinge, Behinderte, Männer und Frauen. Mit dem Wohnheim Sargfabrik wurde sowohl in sozialer und konzeptioneller als auch in architektonischer Hinsicht ein neuer Maßstab in Sachen Wohnen gesetzt. (...) Sicher scheint, dass sich schon in allernächster Zukunft Soziologen und all jene, die sich dem Thema Wohnbau forschend nähern, damit befassen werden."

(Aus I-NET-Recherche: <http://db.nextroom.at/tx/516.html>)

"Im Vordergrund unserer Gemeinschaftsidee stand Integration und Kultur, kaum Vermeidung von Auto. Die quasi "Nichtbeachtung" zeigt sich insofern, dass weder jemand seine Parkplatzsorgen in den Verein getragen hätte, noch der Beschluss zur Heimförderung im Geiste der Stellplatzminderung kommuniziert wurde."

(Aus einem Schreiben des Vereins für integrative Lebensgestaltung an die Verfasser vom 22.06.99)



### 3.6 Wittenberg · Werksiedlung Piesteritz

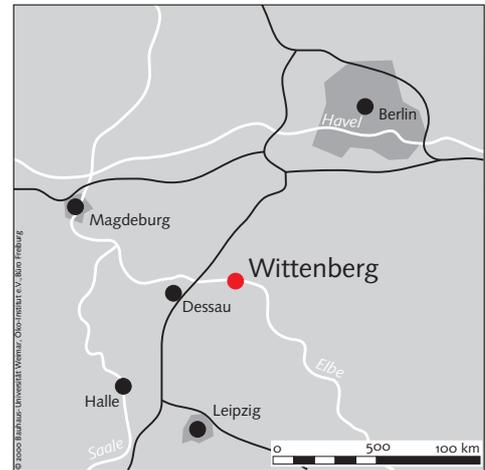


FOTO: CHRISTIANE HUBNER

## Wittenberg · Werksiedlung Piesteritz

### Initiator des Projektes

Die Piesteritzer Siedlungsgesellschaft mbH & Co Bewirtschaftungs-KG – eine Tochter der Bayernwerke AG München – ist heutige Eigentümerin der gesamten Siedlung.



GEOGRAPHISCHE LAGE

### Vorgeschichte

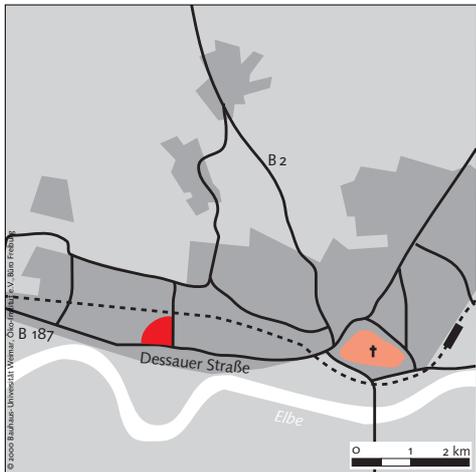
Die Entstehungsgeschichte der Piesteritzer Werksiedlung beginnt im Ersten Weltkrieg. Durch die englische Blockade konnte Deutschland unter anderem keine Düngemittel aus Übersee importieren. Das Kaiserreich bezog damals vor allem Salpeter aus Chile. Ein Handel mit dem südamerikanischen Land war durch den abgeschnittenen Seeweg nicht mehr möglich. Deutschland war also zur Autarkie gezwungen. Piesteritz, westlich von Wittenberg gelegen, bot ideale Voraussetzungen für die Errichtung einer Stickstofffabrik. Die Elbe und das gerade entstehende Kraftwerk Zschornowitz befanden sich in unmittelbarer Nähe.

Mit den ersten Forschungsarbeiten über den Stickstoff um die Jahrhundertwende und der Entwicklung des Haber-Bosch-Verfahrens 1908/12 beginnt eine neue Phase in der Geschichte der chemischen Industrie. Durch dieses Verfahren gelingt es, den Luftstickstoff bei hohem Druck, hohen Temperaturen und dem Einsatz von Katalysatoren mit Wasserstoff zu Ammoniak zu verbinden. Dies ermöglicht die synthetische Herstellung von Stickstoffdünger und eröffnet neue verfahrenstechnische Möglichkeiten.

1915 wurden die Reichsstickstoffwerke in Piesteritz errichtet.

1916 beschloss die Werksleitung, eine Wohnsiedlung für die ansteigende Zahl der Mitarbeiter bauen zu lassen. Georg Haberland, Direktor der Berliner Bodengesellschaft, erhielt den Generalauftrag zum Bau des Komplexes in unmittelbarer Betriebsnähe.

Haberland beauftragte seinerseits Friedrich Gerlach, Professor für Städtebau an der Universität Berlin, mit der detaillierten Siedlungsplanung. Als Architekt wurde der junge Otto Rudolf Salvisberg hinzugezogen. Von 1916–1919 wurde eine Siedlung mit 363 Reihenhäusern und 366 Wohneinheiten errichtet. Im Laufe der Jahre modifizierte man die Wohnungsgrundrisse und erhöhte so die Zahl der Wohnungen auf fast 400.



STÄDTISCHE LAGE



VERNETZUNG

### 1 Management/Organisationsstruktur

Heutige Eigentümerin ist die Piesteritzer Siedlungsgesellschaft mbH & Co Bewirtschaftungs-KG (PSG). Das Architekturbüro Fritz Hubert, München, wurde 1992 mit der Sanierungsplanung beauftragt.

### 2 Finanzierung/Modalitäten

Der fünfjährige Sanierungs- und Umgestaltungsprozess wurde hauptsächlich aus Eigenmitteln der Bayernwerke AG München finanziert. Anträge auf Aufnahme ins Städtebauförderungsprogramm für die Sanierungsmaßnahmen blieben nach zahlreichen Vermittlungsversuchen erfolglos. Jedoch konnte eine 100%-Förderung der Neugestaltung der Freiflächen erreicht werden, zu der die Stadt Wittenberg ihren Anteil bereitstellte.

### 3 Umfang des Projekts

Das Gelände des Sanierungsbereiches hat eine Größe von 13 ha. Es wurden 380 Wohneinheiten errichtet (19 Haustypen, 17 Sonderhäuser).

### 4 Planungsprozess – Stand November 1999

Das Architekturbüro Fritz Hubert wurde bereits vor dem Vertragsabschluss zwischen der Bayernwerke AG München und der Stadt Wittenberg mit einer städtebaulichen Untersuchung und der Erstellung von Kostenstudien beauftragt. Die Studien sollten die Sinnfälligkeit einer Erhaltung der Werksiedlung klären. 1994 erwarb die Bayernwerke AG München, im Zusammenhang mit der Übernahme des Stickstoffwerkes, die Werksiedlung. Bestandteil des Kaufvertrages war die mit der Lutherstadt Wittenberg erarbeitete Verpflichtung, die Siedlung als Eigentumseinheit

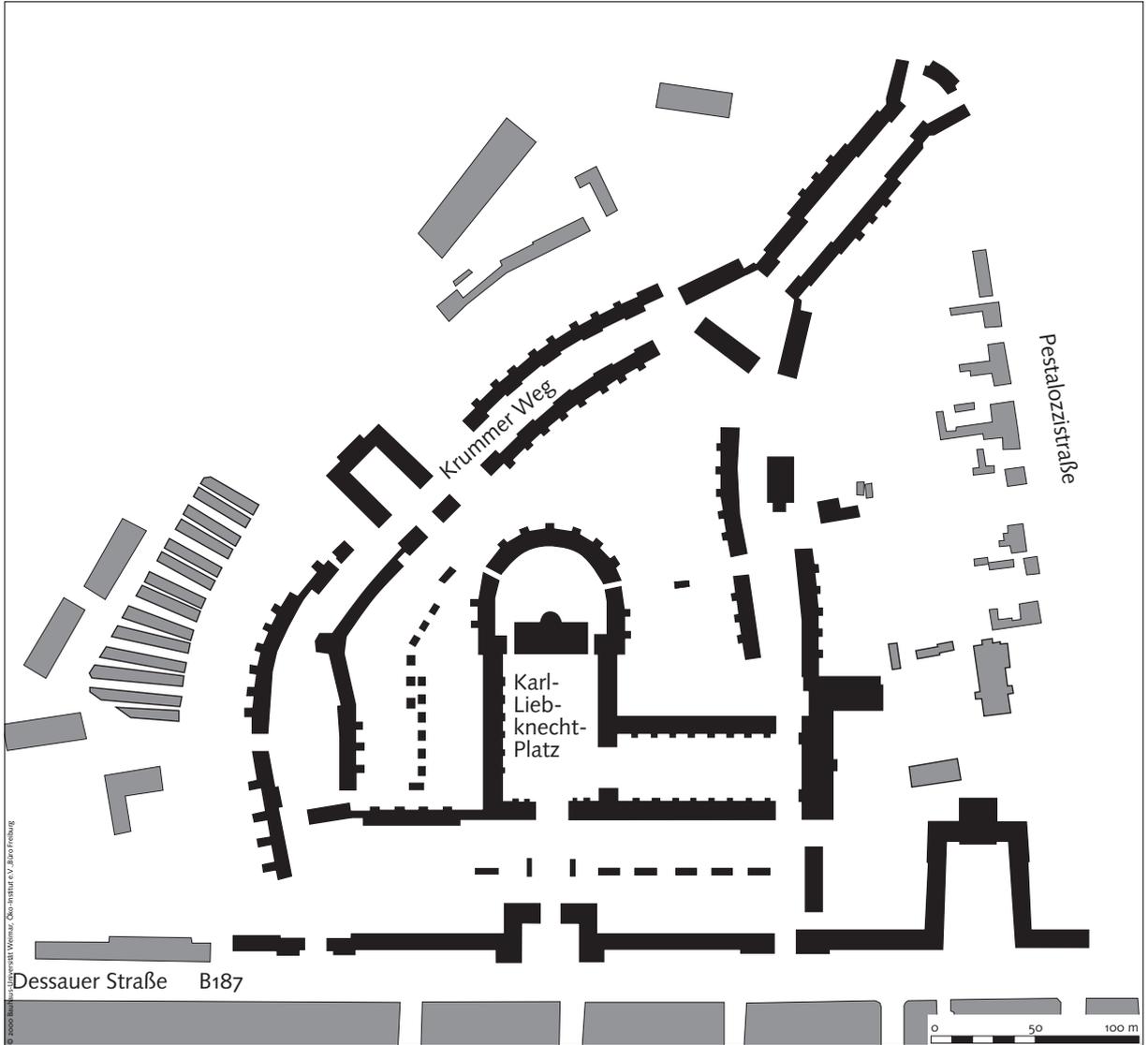
zu belassen und den Bewohnern den Verbleib zu sichern sowie in angemessener Frist eine festgelegte Investitionssumme einzubringen. 1994 folgte die Beauftragung des Architekturbüros Hubert für alle anfallenden Architekten- und Ingenieurleistungen für alle Gebäude und Freiflächen, die zum Eigentum der Siedlung gehörten. Das Konzept eines autofreien Piesteritz wurde bereits 1993 in Abstimmung mit der Bewohnerschaft konzipiert und 1994 ausgearbeitet.

Piesteritz wurde im September 1995 von der EXPO 2000 Sachsen-Anhalt GmbH als EXPO-Projekt deklariert. In der entsprechenden Vereinbarung ist die Übernahme des Konzeptes der denkmalpflegerischen Sanierung der Werksiedlung von Fritz Hubert festgehalten. Mitte 2000 wird die Sanierung der Häuser und Umgestaltung des Umfeldes zum verkehrsberuhigten Wohngebiet abgeschlossen sein. Ein Beschilderungskonzept, das die autofreie Siedlung sichern soll, wird zur Zeit erarbeitet.

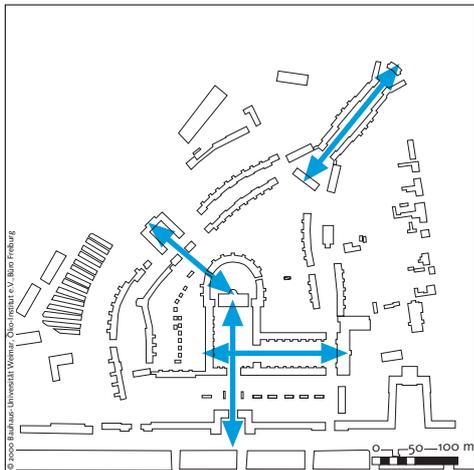
### 5 Lage in der Stadt

Die stadträumliche Einbindung ist Schwerpunkt der Betrachtung: Die Lutherstadt Wittenberg liegt im östlichen Teil Sachsen-Anhalts, auf einer Linie zwischen Berlin (80 km) und Leipzig (70 km). Die Stadt hat derzeit ca. 54.000 Einwohner. Die Werksiedlung Piesteritz erstreckt sich ca. 4 km westlich von der Wittenberger Innenstadt. Die Siedlung liegt direkt am Stadtteilzentrum Piesteritz/Dessauer Straße.

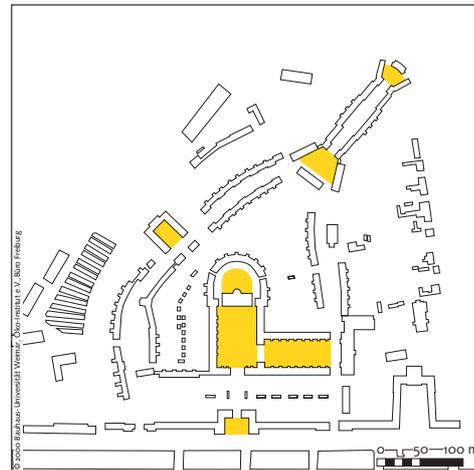
RAUMPLAN



■ Sanierungsbereich    ■ Bestand



BLICKACHSEN



PLÄTZE

### 6 Städtebauliche Analyse

Die bildhafte Qualität der Siedlungsstruktur steht im Vordergrund der Analyse. Die Werksiedlung ist eine gartenstädtische Siedlung aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts. Piesteritz besitzt eine homogene Siedlungsstruktur, ein reines Wohngebiet, dessen unverwechselbare Identität geblieben ist. Das Ensemble wird von einem Geflecht aus öffentlichen Straßen und Plätzen und einem inneren/halböffentlichen Gartenwegesystem vernetzt. Prägnant in der Figur der Wohnanlage ist der zentral gelegene Karl-Liebknecht-Platz mit einer hufeisenförmigen geschlossenen Bebauung. Die Siedlung besitzt so eine eindeutige Mitte. Die Reihenhäuser und Mehrparteienhäuser sind 2-4-geschossig. Die kleineren Häuser wurden von den Arbeitern, die größeren von Ingenieuren, Vorarbeitern etc. bewohnt. Den Häusern ist an der straßenabgewandten Seite ein Garten mit gemauertem Gerätehaus zugeordnet. Ein inneres Gartenwegesystem ermöglicht die nachbarschaftliche Begegnung und dient der Sekundärererschließung der Siedlung. Für die Umgestaltung zur autofreien Zone bieten die vorhandenen städtebaulichen Strukturen ideale Voraussetzungen: Friedrich Gerlach musste in seiner Planung von 1916 in den Straßen, Plätzen und Grundstücken noch keine Parkplätze oder breitere Spuren für Kraftfahrzeuge berücksichtigen. Daher sind Straßenprofile, Kurvenradien und Einsichtswinkel von vornherein für Fußgänger und Radfahrer konzipiert.

### 7 Außenraumgestaltung

Die Architektur ist das Bühnenbild des Außenraums. Der Außenraum ist integrativer Bestandteil der Architektur. Er ist eine unmittelbare Folge der raumkünstlerischen Fügung der 19 Haustypen.

Der öffentliche Außenraum vermittelt eine ästhetische Kontrolle bis ins Detail. Individuelle Veränderungen der Fassaden und Vorgärten sind ausgeschlossen.

### · Grün

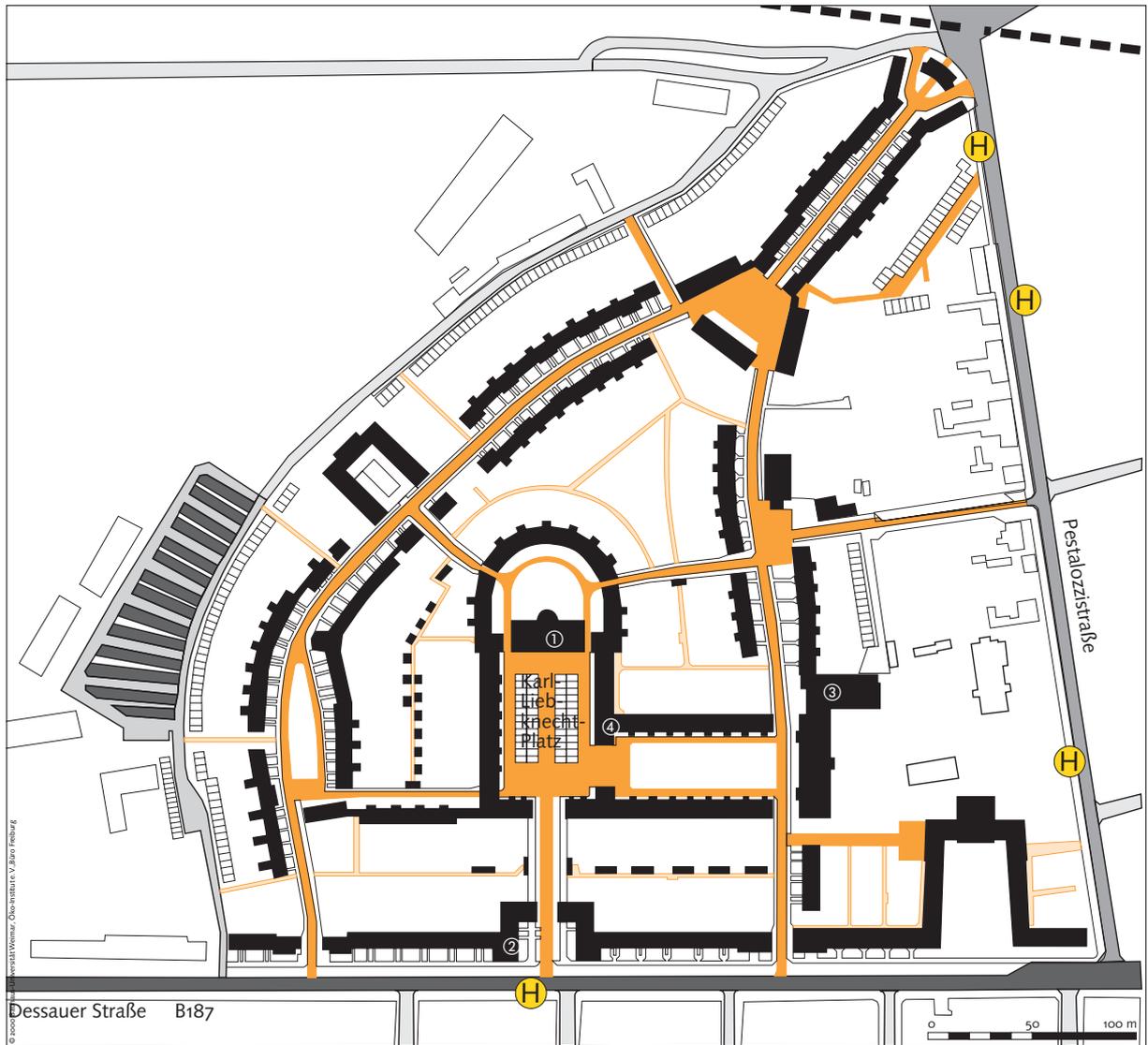
Vorgärten, Fassaden und Dachlandschaften, Materialien und ein artifizielles Farbkonzept schaffen eine Nahraumqualität, die die langsame Bewegung und den Aufenthalt im Freien angenehm macht. Aufgrund des städtebaulichen Konzeptes der Gartenstadt ist die Wohnanlage stark durchgrünt: Die öffentlichen Räume sind architektonisch kontrolliert. Die privaten Gärten bieten vielfältige Spielräume individueller Aneignung. In den Gärten sowie an den Straßen und auf den Plätzen ist ein großer Baumbestand zu finden, der zum Teil im Zuge der Sanierung ergänzt wurde. Die Wege werden weitestgehend mit natürlichen Materialien gestaltet, z.B. Kies. Hecken und Einfriedungen der Vorgärten werden zur Zeit gemäß den historischen Plänen wiederhergestellt. Ein Abenteuerspielplatz wurde mit Bürgerbeteiligung gestaltet.

### 8 Wegestruktur

· Die Erschließungsstruktur spiegelt die Ausgangssituation des Stadtquartiers. Es gab Anfang des Jahrhunderts eben kaum Autos.

Friedrich Gerlach musste in seiner Planung von 1916 in den Straßen, Plätzen und Grundstücken noch keine Parkplätze oder breitere Spuren für Kraftfahrzeuge berücksichtigen. Straßenprofile, Kurvenradien und Einsichtswinkel sind für Fußgänger und Radfahrer konzipiert. Ein inneres Gartenwegesystem ermöglicht die nachbarschaftliche Begegnung und den ungestörten Spaziergang zugleich. Für das Ziel des Projektes, die Umgestaltung zur autofreien Zone, bieten die vorhandenen Strukturen ideale Voraussetzungen.

# ERSCHLISSUNG

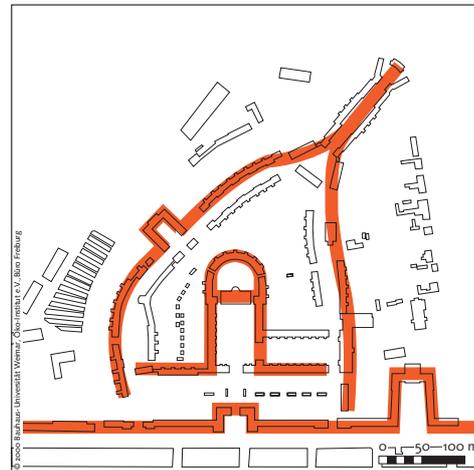


Verkehrsbelastung

- schwach
- mäßig
- stark

- verkehrsberuhigte Zone
- Gartenwege

- ① Restaurant
- ② Apotheke
- ③ Schule
- ④ Bäckerei, Fleischerei, Obst + Gemüse, Tabak/Zeitungen, Café



FIGUR

### 9 Äußere Verkehrserschließung

- *Auto*
- Dessauer Straße: stark belastet
- Pestalozzistraße: normal belastet

Einige Zufahrten in die Siedlung werden durch Poller abgesperrt. Damit Feuerwehr, Krankenwagen und Servicefahrzeuge auf dem schnellsten Weg in die Siedlung gelangen können, werden zum Teil umlegbare Poller installiert.

### · ÖPNV

Drei Buslinien verbinden die Siedlung direkt mit der Innenstadt Wittenbergs, die Buslinien 304 und 305 fahren auch den Bahnhof an. Die Haltestellen der Buslinien befinden sich am Rande der Siedlung in der Pestalozzistraße bzw. der Dessauer Straße. Der Bahnhaltepunkt Piesteritz soll an den Übergang Pestalozzistraße/Gartenweg am nördlichen Rand der Siedlung verlegt werden.

### 10 Parkierung

Die Werksiedlung wird im Inneren stellplatzfrei und verkehrsberuhigt.

### · *Auto*

Das Parken ist in der gesamten Wohnanlage verboten. Nur an der Westtangente der Siedlung, am südlichen Seitenweg der August-Bebel-Straße und auf dem Karl-Liebknecht-Platz werden Pkw-Stellplätze markiert. In allen übrigen Bereichen gelten die Regelungen eines eingeschränkten Halteverbotes. Bewohner dürfen nur zum Be- und Entladen ihr Auto kurzfristig abstellen. Das Parken ist nur im Randgebiet gestattet.

### · *Fahrrad*

Die Geräteschuppen im Gartenbereich werden als Fahrradunterstellplätze genutzt.

### 11 Stellplatzregelung

Der zukünftige Stellplatzschlüssel beträgt 1,1 Stellplätze/WE. Im Zusammenhang mit den Umbaumaßnahmen werden zusätzlich zu den bestehenden 100 Parkplätzen am Rande der Siedlung weitere Stellplätze geschaffen, insgesamt 168 Garagen, 110 Carports und 140 Stellplätze. Carports und Garagen werden nur nach Bedarf vermietet, autofreie Haushalte brauchen keinen Stellplatz anzumieten. Mietkosten für Garagen 40 DM/Monat, Carports 20 DM/Monat.

### 12 Rechtliche Vereinbarungen

Das Ordnungsamt der Stadt Wittenberg weist alle Siedlungsstraßen im Jahr 2000 als verkehrsberuhigten Bereich aus. Hierfür wird z.Zt. (Nov. 1999) ein Beschilderungskonzept erarbeitet. Alle Fahrzeuge (auch Fahrräder) müssen innerhalb der Werksiedlung Schrittgeschwindigkeit fahren. In allen übrigen Bereichen gelten die Regelungen eines eingeschränkten Halteverbotes. Bewohner dürfen nur zum Be- und Entladen ihr Auto kurzfristig abstellen. Das Parken ist nur im Randgebiet gestattet. Es gibt keine rechtlichen Vereinbarungen von Mieterseite zur Autoreduzierung. Die Verkehrsberuhigung wird durch die soziale Kontrolle der Siedlungsbewohner durchgesetzt.

# GRÜNPLAN



-  privates Grün
-  gemeinschaftliches Grün
-  öffentliches Grün
-  Spielplatz

### 13 Mobilitätskonzept

In Wittenberg existiert bisher nur ein Carsharing-Auto. Es besteht von Seiten der PSG Interesse, ein Werbekonzept für Carsharing zu unterstützen.

### 14 Zonierung

Die Werksiedlung Piesteritz ist als reines Wohngebiet erhalten.

### 15 Versorgung

Das Quartier ist unmittelbar an den Stadtteil Piesteritz angebunden. Versorgungs- und Sozialeinrichtungen sind im Gebiet vorhanden (eine Kirche, zwei Schulen, ein Kindergarten). Ein geringer Anteil an privater Dienstleistung (Apotheke, Hotel, Gaststätte) ist im Quartier vorhanden.

### 16 Freizeit

In südlicher Richtung befinden sich in fußläufiger Entfernung die Naherholungsmöglichkeiten der Elbaue.

### 17 Schulen, Kita und Spielplätze

Zwei Schulen gehören zur Werksiedlung. Ein Abenteuerspielplatz wurde mit Bürgerbeteiligung gestaltet.

### 18 Raumsituation

Die paternalistische Struktur der Werksiedlung spiegelt sich in der differenzierten Gestaltung der Architektur wider.

### 19 Architektonische Besonderheiten

Insgesamt existieren heute in der Siedlung 19 verschiedene Haustypen und 17 Sonderhäuser. Die Gebäude unterscheiden sich durch Grundriss und Ausstattung. Für die Arbeiter gab es fünf jeweils modifizierte Grundtypen. Sie haben eine durchschnittliche Wohnfläche von 67,5 m<sup>2</sup> und besaßen fast alle einen Stall als Anbau. Ingenieure und Vorarbeiter wohnten in etwas größeren Wohnungen, wie z.B. im "Krummen Weg". Facharbeiter lebten in den Häusern im "Stillen Winkel". Die Meister und kaufmännischen Angestellten bewohnten die Häuser "An der Stiege". Für die leitenden Angestellten waren die Häuser in der "Dessauer Straße" errichtet worden. Sie wurden im Landhausstil vornehm und dezent gestaltet. Die Betriebsleiter residierten an der Spitze der Siedlung in großen repräsentativen Häusern "Am Dreieck". Die Wohnfläche beträgt in diesen Häusern ca. 164 m<sup>2</sup>. Überwiegend ledige Ingenieure bezogen das Herrenheim am Marktplatz. Das Damenheim befand sich am "Krummen Weg".

### 20 Gestalterische Besonderheiten

Alle Elemente sind Bestandteil eines Gesamtkunstwerkes. Die soziale Differenzierung der Architektur in der ursprünglichen Siedlung bietet heute ein weitgefächertes Angebot an Wohnungstypen und sorgt damit für eine Vielfalt in der Einwohnerstruktur. Durch eine akribische Recherche und Untersuchung konnte der historische Zustand der Werksiedlung rekonstruiert und wiederhergestellt werden. Die Gestalt der Siedlung wird stark durch die Dachlandschaft geprägt. Das historische Farbkonzept der Siedlung wurde anhand von altem Fotomaterial und restauratorischen Untersuchungen rekonstruiert und umgesetzt. Kuriositäten (aus heutiger Sicht), wie der Farbwechsel auf der Höhe des Kirchenaltares, sind aufgedeckt und wiederhergestellt worden. Die Vorgärten sind nur durch niedrige Spaliere und Hecken unterteilt, also quasi öffentlich. Hecken und Einfriedungen werden zur Zeit gemäß den historischen Plänen wiederhergestellt. Lediglich die Gärten im Hinterbereich werden durch Zäune abgeteilt und bieten so ein vergleichsweise hohes Maß an Intimität. Die Wege werden weitestgehend mit natürlichen Materialien gestaltet, z.B. Kies.

### 21 Ökologische Besonderheiten

Umwelt- und Denkmalschutz bilden die Grundlage für die Sanierung:

- Regenwasser soll in Zukunft versickern können bzw. gesammelt und genutzt werden. Das bedeutet unter anderem, dass die versiegelten Flächen mit einem wasserdurchlässigen Belag versehen werden mussten.
- Einbau von Wasserspararmaturen in den Wohnungen
- Austausch von Kohleöfen gegen ein Fernwärmesystem
- Für Putz und Anstrich wurden nur mineralische und umweltfreundliche Produkte verwendet.

### 22 Ziele

"Einst als Unterkunft für die Mitarbeiter der Piesteritzer Stickstoffwerke erbaut, ist die Siedlung heute Modell für den strukturellen Wandel im doppeltem Sinne." (Aus: Projektinformation der EXPO 2000 Sachsen-Anhalt GmbH, Fax vom 01.06.1999)

Es war allen Beteiligten wichtig, die architektonische Eigenart und Schönheit der Anlage zu erhalten bzw. wiederherzustellen.



## 4 Hypothesen zur städtebaulichen und ökologischen Qualität

Die vorausgegangene Untersuchung der gebauten und im Bau befindlichen Stadtquartiere hat auf der Basis von 22 Einzelaspekten sowie der grafischen Analyse von neun qualitätsbedeutsamen "Schichten" der Bau- und Raumstruktur zu verallgemeinerfähigen Aussagen geführt. Diese werden nun zu vier Hypothesen der Forschung verdichtet.

Anschließend werden die Hypothesen anhand der Fallstudien überprüft und es wird der Nachweis erbracht, dass sie grundlegende Bausteine der Stadtentwicklung entscheidend prägen können. Diese sind: Verkehr, Raum, Fläche, Kosten und Planung, bezogen auf die Hauptfunktion Wohnen.

Die zentrale Erkenntnis der vorliegenden Untersuchung lautet:

Die autofreien, autoarmen und verkehrsberuhigten Stadtquartiere zeichnen sich im Vergleich zu herkömmlichen autokonformen Wohn- und Wohnmischquartieren in der Stadt in ganz besonderem Maß durch ein Zusammenspiel von vier Eigenschaften aus, die den Kern städtebaulicher und ökologischer Qualität ausmachen:

1. Komplexität
2. Flexibilität
3. Urbanität
4. Nachhaltigkeit

### 4.1 Hypothese zur Komplexität

In dem Maß, wie das Auto an Einfluss auf die Struktur und den Aufbau des Quartiers verliert, erhöhen sich die Freiheitsgrade bei dessen Gestaltung:

Komplexität tritt an die Stelle einer aus bautechnischen, organisatorischen, finanziellen und räumlich-funktionalen Zwängen der Autokultur resultierenden Ordnung. Damit sind eine Reihe städtebaulicher und verkehrlicher Chancen verknüpft – zugleich erhöhen möglicherweise konkurrierende Ansprüche das Konfliktpotenzial in der Planungsphase. Komplexität erhöht die Qualität der folgenden Faktoren der Siedlungsentwicklung:

#### 1 Mobilität

Der Wegfall der Pkw-zentrierten Mobilität geht einher mit der Entdeckung des integrierten Verkehrssystems, das alle Verkehrsmittelangebote – auch das Auto – unter praktischen und ökologischen Gesichtspunkten einbezieht.

Mobilität wird als ein komplexer Zusammenhang u.a. aus individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln, Langsam- und Schnellverkehr, Transit- und Aufenthaltsräumen erfahren.

#### 2 Städtebau

Die Schwächung oder weitgehende Abschaffung des Autos als dominierendem Nutzer von öffentlichem (Straße), halböffentlichen (Hof) und privaten (Garage) Raum eines Stadtquartiers stärkt eine städtebauliche Haltung, die Thomas Sieverts in seiner Streitschrift "Zwischenstadt" fordert, "als eine(r) ständige(n) Anstrengung, die gefährdeten schwächeren Elemente der Stadt – Menschen, Natur und Kultur – zu schützen und sie in ihrem Eigenwesen zu entwickeln."<sup>1</sup>

Städtebau in autoreduzierten Stadtquartieren kann frei(er) werdende öffentliche, halböffentliche und private Flächen und Räume mit neuen Nutzungen belegen und vor allen Dingen vielschichtig verflechten. Daneben sind Mehrfachnutzungen, intensivere und neuartige Innen-Außen-Beziehungen und eine sanfte, naturnahe Weg- und Freiraumbildung Optionen eines Stadtquartiers neuer städtebaulicher Komplexität.

#### 3 Architektur/Gestaltung

Die Lage und Orientierung eines Gebäudes, die Gebäudetypologie und die Integration des Außenraums in die Fügung der Räume eines Bauwerks sind wesentlich freier – und damit vordergründig beliebiger – in autoreduzierten Quartieren als in autokonformen. Mit der Komplexität der Entwurfsbedingungen wachsen die Chance für eine bessere Baukultur, aber auch die Aufgabe und Verantwortung der planenden Disziplinen.

#### 4 Nutzung

Verkehrsberuhigung provoziert prinzipiell eine Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Der gebaute und offene Raum kann dann Nutzungen ineinanderfügen, überlagern und Synergieeffekte erzielen – z.B. Verkehrsweg, Energie und Ressourcen sparen –, wenn tendenziell der Aufenthaltsraum den Transitraum strukturiert. Nutzungsplanung wird so aus einem Komplexität reduzierenden Trenn-Schema zu einem Vernetzungs-Management, das Komplexität fördert.

#### 5 Ökologie

Weniger Autoverkehr, mehr Mobilität mit dem Umweltverbund, Verkehrsvermeidung und eine neue Qualität des Wohnens für das Individuum und die Gemeinschaft machen an sich schon ein überdurchschnittlich hohes Maß an Umweltbewusstsein aus, das nur aus der Kenntnis komplexer Zusammenhänge der Mensch-Technik-Naturbeziehung erwächst.

Eine zusätzliche Anreicherung mit den Standards des ökologischen Bauens oder dem Leitbild der "Stadt der kurzen Wege" konfiguriert den außerordentlich komplexen Wirkungszusammenhang einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

## 4.2 Hypothese zur Flexibilität

Je nachdem, wie weitreichend die Herausnahme des Autos aus dem Quartier gestaltet wird, erhöht sich der Grad der Flexibilität im Umgang mit den frei werdenden finanziellen und räumlichen Kapazitäten. Flexibilität erhöht die Qualität der folgenden Faktoren der Siedlungsentwicklung:

### 1 Mobilität

Eine flexible Verkehrsmittelwahl generiert tendenziell Mobilität als Dienstleistung. Das einzelne Verkehrsmittel ist dann kein Wert an sich und in der Regel nicht Eigentum. Entscheidend für die flexible Verkehrsmittelnutzung sind Zugangschance, Vernetzung der Verkehrsmittel und deren Qualität. Flexibilität erweist sich als Chance, das gesamte Spektrum der Verkehrsmittel jeweils funktionsoptimiert und kontextbewusst einsetzen zu können.

### 2 Städtebau

Der Grad der Autoreduzierung führt zu einem entsprechend höheren Maß an Flexibilität in der Erschließung, Parzellierung, bei Gebäudetypologie und Kubatur, bei der Lage und Nutzung des Freiraums. Festgefügte Raumfiguren Straße und Block z.B. können freieren Formen weichen. Flexibilität hat dann auch die Suche nach neuen Bindungen zur Folge.

### 3 Nutzung

Eine größere Flexibilität der Raum- und Flächennutzung macht eine orts- oder quartierspezifische Nutzungsdisposition möglich. Es erwachsen Alternativen im Spannungsfeld zwischen privaten und gemeinschaftlichen Schwerpunktnutzungen, zwischen Bauen und Freilassen, Wohnen und anderen Nutzungen, z.B. Dienstleistung, Freizeit, Kultur, Natur ...

Flexibilität der Nutzungen macht komplexere Planungs-, Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen notwendig.

### 4 Kosten/Finanzierung

Je nach Art und Umfang der eingesparten Infrastruktur erwirtschaften autoreduzierte Stadtquartiere einen Kostenvorteil gegenüber autokonformen. Die Kosten der Mobilität mit dem Auto werden im städtebaulichen Kontext objektivierbar.

Beim Verzicht auf das eigene Auto kann das frei werdende Finanzbudget individuell oder als Teilhabe an Gemeinschaftsinvestitionen flexibel eingesetzt werden.

### 5 Ökologie

Ein flexibler Umgang mit städtebaulichen und architektonischen Mustern macht die Integration ökologischer Parameter einfacher möglich, z.B. Ausrichtung der Gebäude nach der Sonne. Mehr finanzielle Flexibilität erlaubt z.B. zusätzliche Investitionen in die ökologische Qualität des Bauens und der Siedlung. Flexible Verkehrsmittelwahl hilft, die Wechselwirkung zwischen Infrastruktur, Verkehrsmittel, Stadt und natürlicher Umwelt im Sinne von Nachhaltigkeit zu optimieren.

## 4.3 Hypothese zur Urbanität

Verkehrsberuhigte oder gar autofreie Stadtquartiere eröffnen potenziell neue Chancen für Urbanität. Urbanität wiederum qualifiziert die autoreduzierten Quartiere als Baustein in der europäischen Stadt des 21. Jahrhunderts.

Der partielle Rückzug des Autos aus dem öffentlichen Raum kann mit einem Gewinn an Multifunktionalität, Aufenthaltsqualität und einer Renaissance der Beziehungen von Haus und Straße verbunden sein. Urbanität kehrt den städtischen Charakter, das städtische Wesen des öffentlichen Raumes hervor. Urbanität erfordert prinzipiell Offenheit und Toleranz dem Fremden gegenüber. Voraussetzung ist eine klare Definition von öffentlichen und privaten Räumen. Das Gegenteil wäre die Verdörflichung der Stadt. Urbanität erhöht die Qualität der folgenden Faktoren der Siedlungsentwicklung:

### 1 Mobilität

Mobilität und Urbanität stützen sich dann, wenn Menschen sich in öffentlichen Räumen und Verkehrsmitteln bewegen und nicht in privaten "Zellen". Der öffentliche Personenverkehr und Fuß- und Radwege bilden den Kern des Umweltverbundes, der für die Bewohner autoreduzierter Quartiere die Mobilität sichert. Der Umweltverbund profitiert von urbaner Qualität, da die Wege und Zugangssituationen belebt, also vergleichsweise sicher sind und der Verkehrsweg funktional und gestalterisch abwechslungsreich aufgebaut ist.

Der urbane Stadtraum repräsentiert eine "Kultur des Ortes", die insbesondere für den Fuß- und Radwegeverkehr grundlegend sein sollte.<sup>2</sup> Ein Umweltverbund mit urbanen Attributen kann zudem ein erfolgreiches Image aufbauen, das in der Konkurrenz mit dem Auto bestehen kann.

### 2 Städtebau

Autoreduzierte Stadtquartiere können Urbanität im städtebaulichen Sinne in dreifacher Weise befördern:

1. durch eine Renaissance der Straße, auf der sich verstärkt das Leben wieder abspielen kann,

2. durch eine Renaissance des Prinzips der Mischung von Funktionen, sozialen Schichten, Generationen, Haustypen, Bauen und Natur,

3. durch eine Renaissance der Institution des Bauherrn, der im Gegensatz zum anonymen Immobilienfonds eine persönliche Handschrift und eine unmittelbare Beziehung zum Ort anstrebt – mit entsprechendem Engagement und langfristigen Perspektiven.

### 3 Architektur

Der urbane Raum kann in Quartieren mit autoreduzierter Umfeldqualität wieder verstärkt als komplementärer Raum zur privaten Wohnung zur Geltung kommen. Damit kann z.B. die Fassade wieder zum Medium des Austausches von Innen und Außen werden – im Gegensatz zu ihrer Funktion als Schutzschild vor Lärm und Abgasen. Architektonische Zeichen urbaner Stadt- raumqualität werden wieder sinnvoll: offene Erdgeschoss-Zonen, die Beletage, der Balkon oder die Terrasse zur Straße.

### 4 Nutzung

Urbanität lebt von der Überlagerung vielfältiger Nutzungen an einem Ort. Autoreduzierte Stadtquartiere können diejenigen Nutzungen bevorzugt integrieren, die vom Auto ansonsten behindert oder verhindert werden: Wohnen, Erholung, Spielen, Freizeit, Kunst und Kultur. Dies betrifft alle Nutzungen, die einen Aufenthalt für längere Zeit erfordern, also einen Treffpunkt brauchen.

### 5 Ökologie

Urbanität und Ökologie dürfen sich nicht prinzipiell ausschließen. Ziel ist es, Ökologie im urbanen Raum sichtbar und erfahrbar zu machen, z.B. über das Mobilitätssystem, die Bautechnologie, die Behandlung des Bodens, die Verwendung von Wasser etc. Dabei ist nicht zuletzt die offensive Inszenierung ökologischer Kreislaufbeziehungen ein Ansatzpunkt für die Wechselwirkungen von Stadt und Ökologie, z.B. mittels Photovoltaikanlagen.

## 4.4 Hypothese zur Nachhaltigkeit

Autoreduzierte Stadtquartiere leisten einen entscheidenden Beitrag, Stadt und Verkehr langfristig stabil zu entwickeln. Mit der Betonung auf Verkehrsvermeidung und einer die natürliche Umwelt und den städtebaulichen Kontext schonenden Mobilität wird die Voraussetzung geschaffen für eine Wohnqualität in der Stadt. Die kompakte Stadt ist die nachhaltigste Form der Siedlungsstrukturen. Nachhaltigkeit erhöht die Qualität der folgenden Faktoren der Siedlungsentwicklung:

### 1 Mobilität

Mobilität ist in der Regel kein Selbstzweck, sondern ermöglicht Teilnahme an sozialen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und kulturellen Austausch- und Vermittlungsprozessen.<sup>3</sup> Mithilfe von Strategien der Verkehrsvermeidung, Verlagerung von umweltschädlichem Verkehr auf stadt- und umweltverträgliche Verkehrsmittel und mit dem Einsatz effizienter Technik werden heutige Belastungen auf ein erträgliches Maß reduziert und die Langzeitverkehrsbelastungen für zukünftige Generationen minimiert.<sup>4</sup>

### 2 Städtebau

Nachhaltiger Städtebau sichert das Grundbedürfnis des Wohnens, vermeidet dabei jedoch unnötigen Ressourcenverbrauch. Die Innenentwicklung innerhalb der bebauten Siedlungen und das Flächenrecycling von Brachflächen haben dabei Vorrang vor der Inanspruchnahme neuer, bisher unbebauter Flächen. Eine kompakte Bebauung reduziert den Flächenbedarf und ermöglicht die Anlage verkehrssparsamer Siedlungsstrukturen, die gute Voraussetzungen für den nicht motorisierten Verkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel bieten.<sup>5,6</sup>

### 3 Nutzung

Nachhaltigkeit in der Nutzung setzt eine vorausschauende Planung voraus. Mittel- und langfristige Änderungen der Bewohnerstruktur werden dadurch aufgefangen, dass Haus- und Wohnungsgrundrisse flexibel angelegt werden und durch Umbau leicht an die geänderten Bedürfnisse angepasst werden können.

### 4 Ökologie

Ökologie ist eine der Säulen der Nachhaltigkeit. Ressourcenschonung, wie oben zum Stichwort der nachhaltigen Mobilität ausgeführt, gilt in allgemeiner Form auch für die Ökologie. Das Bauen bewegt große Stoffströme, insofern hat die Auswahl umweltschonender Materialien einen großen Einfluss auf die Ökobilanz eines Gebäudes. Bei der Bewertung der Materialien gehen Rohstoffgewinnung, Produktion und Verarbeitung wie auch die Verwertung nach dem bestimmungsgemäßen Gebrauch ein.

Zur Nachhaltigkeit der Bebauung sollte jedoch auch berücksichtigt werden, dass die Ökologie des Bauens und die Verkehrserzeugung im Einklang zueinander stehen. Ein energieautarkes Haus, das mit ökologischen Baustoffen erstellt wurde, sich jedoch an einem schlecht angebundenen Standort befindet und das die Nutzung eines Autos für jeden einzelnen Bewohner erzwingt, ist sicherlich nicht als nachhaltig zu bezeichnen.

Der Aspekt des ökologischen Bauens wurde im Forschungsprojekt nicht thematisiert. Wenn im Folgenden von Ökologie gesprochen wird, bezieht sich dies auf verkehrsökologische Themen.

#### *Literatur:*

- 1 Sieverts, Thomas: Zwischenstadt, zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land, S. 9 ff., Vieweg & Sohn, Bauwelt Fund. 118, 1. Auflage, 1997
- 2 Christ, Wolfgang: Für eine Kultur des Ortes; PlanerIn, SRL Mitteilungen 1/2000
- 3 Beckmann, Klaus J.: Nachhaltiger Verkehr – Ziele und Weg, in: Vereinigung für Stadt-, Regional und Landesplanung e.V. SRL (Hrsg.): Nachhaltige Stadt, SRL-Schriftenreihe 47, Berlin, 2000
- 4 Arlt, Günther; Becker, Udo J.; Beckmann, Klaus J. u.a.: Hinweise für nachhaltige Verkehrsentwicklung, Entwurf eines Arbeitspapiers der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Arbeitskreis 1.1.21 Umwelt und Verkehr – Nachhaltige Verkehrsentwicklung, 1998
- 5 Apel, Dieter; Henckel, Dietrich; Bunzel, Arno; Floeting, Holger; Henkel, Michael J.; Kühn, Gerd; Lehmbrock, Michael; Sander, Robert: Flächen sparen, Verkehr reduzieren. Möglichkeiten zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung Nr. 16, Berlin, 1995
- 6 Apel, Dieter; Lehmbrock, Michael; Pharaon, Tim; Thiemann-Linden, Jörg: Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich, DIFU-Beiträge zur Stadtforschung Nr. 24, Berlin, 1998

#### *Weiterführende Literatur:*

- Wachs, Martin; Crawford, Margaret: The Car and the City - The automobile, the built environment and daily life, The University of Michigan Press, 1992  
Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hrsg.): 15 Teilprojekte in 6 Bänden, Ernst & Sohn, Berlin, 1994
- Berichte des Nationalen Forschungsprogramms 25 Stadt und Verkehr, 8 Teilanalysen, vdf Hochschulverlag AG, ETH Zürich, 1989–1996, insbesondere:
- Boesch, Hans: Die Langsamverkehrstadt, 1992
- Frey, René L.: Ökologie der städtischen Mobilität, vdf, Hochschul-Verlag, Zürich, 1994
- Wehrli-Schindler, Brigitte: Lebensraum Stadt, 1995
- Güller, Peter; Breu, Thomas (Hrsg.): Städte mit Zukunft – Ein Gemeinschaftswerk, 1996
- Grund, Egon: Venedig, Vorbild einer autofreien Stadt?, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund, 1993
- Flade, Antje (Hrsg.): Mobilitätsverhalten, Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Beltz Psychologie-Verlags Union, Weinheim, 1994

## 5 Bewertung – Nachweis städtebaulicher und ökologischer Qualitäten

### 5.1 Flexible Verkehrsmittelnutzung

Routinen der Verkehrsmittelnutzung erleichtern einerseits die Orientierung im Verkehrsgeschehen. Das gewohnheitsmäßige Einüben von Verhaltensabläufen nimmt den Verkehrsteilnehmern die Mühe ab, über jeden Schritt nachdenken zu müssen und Tag für Tag aufs Neue über die Verkehrsmittelwahl und die Bedingungen zur Nutzung der Verkehrsmittel entscheiden zu müssen. Insofern sind Routinen eine erstrebenswerte Vereinfachung im Verkehrsalltag. Sie tragen andererseits jedoch dazu bei, dass die Verkehrsmittelwahl eher an starren Gewohnheiten ausgerichtet ist. Dies trifft auch dann zu, wenn es im Einzelfall bessere Verkehrsmittelalternativen gibt als die eingeübte. Routinen können dann zu einer unangemessenen Belastung der Allgemeinheit werden, wenn sie den Blick auf das jeweils beste Angebot versperrt und dadurch für den Einzelnen die situationsbedingt angepasste Verkehrsmittelwahl einschränken.

Eine ökologisch orientierte Stadt- und Verkehrsplanung setzt ihren Schwerpunkt auf die vielfältige Entwicklung der stadtverträglichen Verkehrsangebote. Sie vergrößert die Wahlmöglichkeiten unter den gleichwertig ausgebauten Verkehrsalternativen des so genannten Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr) und erleichtert den Zugang zu diesen Verkehrsmitteln sowie den Übergang von einem Verkehrsmittel zum anderen. Als Maßnahmen stehen der Ausbau der Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr, der Ausbau neuer ÖPNV-Strecken und das Angebot neuer Linienverbindungen sowie Fahrplanverbesserungen zur Verfügung. Die Infrastruktur für den gebrochenen Verkehr wird mit Bike- & Ride-Anlagen und Umsteigehaltestellen zwischen Bahnen und Bussen verbessert. Carsharing-Stellplätze am Rande der Quartiere erleichtern die Nutzung eines Autos für diejenigen Ziele, Zeiten oder Nutzungen, für die andere Verkehrsmittel keine geeigneten Angebote bereitstellen. Ergänzt und ins rechte Licht gerückt werden die Angebote auch durch besonders auf die Bedürfnisse autofreier Haushalte zugeschnittene Mobilitätsdienstleistungsangebote.

Prinzipiell zu unterscheiden in ihrer Wirkung auf das Verkehrsverhalten im Alltag sind Quartiere, in denen eine Reduzierung des Autobesitzes erklärtes Ziel ist und die Bereitschaft zum Autoverzicht von den Bewohnern erwartet wird, und solchen, in denen die privaten Autos lediglich an den Rand der Wohngebiete verlagert werden. Während im ersten Typ die Autonutzung im Regelfall auf das Mitfahren bei Bekannten, Verwandten und die Nutzung von Gemeinschaftsautos beschränkt ist, kann im zweiten Fall eine Reduzierung von Autofahrten gegenüber vergleichbaren Gebieten nur vermutet werden, ist jedoch statistisch bisher nicht bestätigt. Die Überlegung – aus der Sicht der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl – ist bei denjenigen Wohngebieten, bei denen die in ihrer Anzahl nicht beschränkten Parkplätze an den Rand platziert wurden, dass der Weg zum Auto mindestens so

lang sein soll wie zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle und wesentlich länger als zum Fahrradstellplatz. Dies soll die systembedingten Nachteile dieser stadtverträglichen Verkehrsmittel kompensieren und ihre Nutzung gegenüber dem Auto erleichtern.

Die flexible Verkehrsmittelnutzung von Bewohnern eines großstädtischen Stadtquartiers, denen alle Verkehrsmittel gleichermaßen gut zur Verfügung stehen, wurde in einer nicht repräsentativen Verkehrsbefragung bei den Haushalten der Fallstudie Sargfabrik in Wien erfasst. Obwohl der Autobesitz in diesem nach unseren Kriterien als lediglich verkehrsberuhigt bzw. bedingt autoarm zu bezeichnenden Projekt nicht reglementiert ist und zwei Drittel der ausgewerteten Haushalte über ein Auto verfügen, steht die Autonutzung im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln stark im Hintergrund. Das Auto wird von den Befragten sehr gezielt und sparsam eingesetzt. (Ausführlichere Informationen siehe Kapitel 5.1.4, Seite 90.)

In Bezug auf ihre Verkehrsmittelnutzung werden von autofreien oder verkehrsberuhigten Stadtquartieren verschiedene Zielgruppen direkt oder indirekt in folgender Weise angesprochen:

#### *1 Bewusst autofreie Haushalte, die in ein autofreies Quartier ziehen:*

Ihnen werden optimale Bedingungen zur Unterstützung ihres autofreien Lebens am Wohnort geschaffen, sie werden damit in ihrer bewussten Entscheidung unterstützt.

#### *2 Haushalte, die sich aus verschiedenen Gründen kein eigenes Auto leisten können (Kostengründe, Gesundheitsgründe, kein Führerschein):*

Ihnen sollen verbesserte Mobilitätsbedingungen angeboten werden. Damit wird ein Stück Chancengleichheit bei der Mobilität für diese teilweise unterprivilegierte Gruppe geschaffen. Durch die Verbesserung der Mobilitäts- und Wohnsituation wird gleichzeitig eine soziale Aufwertung der mehr oder weniger unfreiwilligen Autofrei-Situation geleistet.

Es gibt unseres Wissens nach keine Statistik, die autofreie Haushalte nach dem bewussten Verzicht auf ein Auto einerseits bzw. dem unfreiwilligen Autoverzicht aufgrund von außen bestimmter Ursachen andererseits unterscheidet. Dennoch deutet der hohe Anteil älterer Menschen und jüngerer Personen in der Lebensphase der ersten eigenen Wohnung<sup>1</sup> darauf hin, dass die letztere Gruppe die größere ist.

3 Eine indirekte Auswirkung wird für diejenigen Haushalte mit Auto angenommen, die sich an der Schwelle zur Überlegung befinden, das eigene Auto abzuschaffen, die aber (noch) nicht selbst im autofreien Quartier leben möchten.

Für diese Gruppe ist das autofreie Quartier ein vorgelebtes Beispiel, dass ein Leben ohne (eigenes) Auto möglich ist. In der Auseinandersetzung mit den Bewohnern autofreier Quartiere können sie praktisch erfahren, dass sich ein Leben ohne Auto ohne Mobilitätseinbußen gestalten lässt.

#### 5.1.1 Die Komplexität bewusst wahrgenommener Mobilitätsdienstleistungen steigt durch gezielte Vermittlungsangebote

Die von autoreduzierten Wohnquartieren ausgehenden Mobilitätsangebote reichen oft weiter als üblich. Zum Teil werden sie den Bürgerinnen und Bürgern direkt in den Quartieren mit einem persönlichen Beratungsangebot vermittelt. Diese neuen Mobilitätsangebote bringen die Komplexität vorhandener Mobilitätsdienstleistungen ins Bewusstsein der Bewohner der Quartiere oder erhöhen sogar die Komplexität der Angebote, indem neue, speziell auf die Bedürfnisse der Quartiere oder Wohnprojekte zugeschnittene Angebote geschaffen werden.

##### *Beispiel Freiburg – Neubaustadtteil Vauban*

Im Freiburger Neubaustadtteil Vauban wird gezielt die Ansiedlung autofreier Haushalte in verkehrsberuhigten Wohnstraßen gefördert. Parallel dazu werden auch die autobesitzenden Haushalte zu einem stadtverträglichen Verkehrsverhalten angeregt. Diese Aufgabe hat sich ein Mobilitätsbüro im Quartier gestellt, das über alle Mobilitätsangebote in der Region informiert. Eine geplante enge Zusammenarbeit mit der Freiburger Fahrradstation und Mobilitätszentrale "mobile" am Hauptbahnhof soll sicherstellen, dass auch komplexe Fragestellungen kompetent und zuverlässig bearbeitet werden.

Über Projektmittel aus einem umsetzungsorientierten EU-Programm konnte unter anderem ein zeitlich begrenztes Mobilitätspaket auf die Neubürger des Stadtteils zugeschnitten werden. Dieses Paket beinhaltete, dass Bewohner, die mit dem Umzug ins neue Quartier die Mitgliedschaft bei der Freiburger Carsharing-Organisation FAG beantragten, zusätzlich eine kostenlose übertragbare Regio-Jahreskarte für den Öffentlichen Personennahverkehr (gültig auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln in Freiburg und den angrenzenden zwei Landkreisen) und eine BahnCard für den Fernverkehr der Deutschen Bahn erhalten haben.

Mit diesem Mobilitätspaket wurde ein guter Anreiz zum richtigen Zeitpunkt geschaffen. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass Umstellungen im Mobilitätsverhalten dann leichter fallen, wenn sich die Menschen z.B. nach einem Umzug in eine neue Umgebung sowieso neu orientieren müssen.<sup>2</sup>

Ebenfalls in Zusammenarbeit mit der FAG wurden im Vauban 10 Fahrradanhänger angeschafft und auf Leasingbasis unter Haushalten und Baugruppen im Stadtteil verteilt. Gegen geringes Entgelt können diese Fahrradanhänger auch andere Bewohner nachbarschaftlich nutzen.

##### *Beispiel Stadthaus Schlump in Hamburg*

Das Stadthaus Schlump im Hamburger Stadtteil Eimsbüttel ist ein ehemaliges Krankenhaus, das seit 1996 als Wohnanlage von 100 Bewohnern genutzt wird. Ein ÖPNV-Jahresticket des Hamburger Verkehrsverbundes ist in der Miete der 44 Wohnungen enthalten. Jeder Bewohner mit Führerschein erhält außerdem mittels einer Chipkarte mit persönlicher Kennung Zugang zum haus-eigenen Fuhrpark und kann die unterschiedlichen Fahrzeuge – vom Elektromobil bis zum Transporter – auf Stundenbasis mieten. Zum privaten Carsharing-Angebot des Wohnprojektes zählen neben den Kraftfahrzeugen auch Leihfahrräder.

Ähnliche Angebote wie im Stadthaus Schlump werden auch den Bewohnern einer Wohnanlage der Gesellschaft für Soziales Wohnen in Gießen gemacht. Auch hier können die etwa 220 erwachsenen Bewohner einer ehemaligen Kaserne auf den Fuhrpark der Eigentümergesellschaft zugreifen. Ein Kleintransporter kann über die Kooperation mit dem örtlichen Carsharing-Anbieter genutzt werden. Als weitere Mobilitätsdienstleistung ist ein Fahrradreparaturservice im Wohnblock geplant.

Nicht alle Mobilitätsdienstleistungen, die von den Eigentümern im Quartier angeboten werden, sind automatisch erfolgreich. In Nürnberg Langwasser P hat die Wohnungsbaugesellschaft allen Mietern einen Lastenkarren als Bestandteil der Wohnungseinrichtung zur Verfügung gestellt. Er sollte den Gepäcktransport zwischen Wohnung und den Einkaufsgelegenheiten im Stadtteil bzw. von den am Rand des Quartiers gelegenen zentralen Parkplätze erleichtern. Die Karren sind noch heute vorhanden, sind jedoch so gut wie nie im Einsatz. Die technischen Probleme mit der Rückgabe und schlechte Erfahrungen anderswo haben auch in Freiburg-Vauban dazu geführt, dass vom ursprünglichen Vorhaben, Gepäckwagen an die autofreien Haushalte im Quartier zu verteilen, abgesehen wurde.

### 5.1.2 Differenzierte Mobilitätsdienstleistungen für verschiedene Verkehrszwecke

Die Mobilitätsdienstleistungen können auf die spezifischen Bedürfnisse einzelner Verkehrszwecke zugeschnitten sein. Hol- und Bringdienste des örtlichen Einzelhandels können zum Beispiel den Einkaufsverkehr erleichtern und die Notwendigkeit für Großeinkäufe in Geschäften in den Randbereichen der Städte und Stadtteile vermindern, die meist schlecht an die Verkehrsmittel des Umweltverbundes angebunden sind.

Dabei sind Hol- und Bringdienste des Einzelhandels gar keine exklusiven Errungenschaften und zum Teil noch nicht einmal mit zusätzlichen Kosten für die Einkaufenden verbunden. Eine nicht repräsentative Umfrage des Öko-Instituts beim Einzelhandel in der Innenstadt von Bruchsal (41.000 Einwohner) ergab, dass etwa 40% der befragten Geschäfte Waren mit eigenem Personal oder von Dritten zu den Kunden bringen und im Gegenzug eventuell etwas dort abholen lassen.<sup>3</sup> Das Warenangebot dieser Geschäfte mit Hol- und Bringservice reicht von Lebensmitteln, Büchern, Backwaren, Fleisch und Wurst bis hin zu Arzneien, Blumen, Textilien und Zeitschriften. Die Auftragsannahme erfolgt zum überwiegenden Teil persönlich im Laden, jedoch sind auch Bestellungen über Telefon, Fax oder per Internet möglich.

Hol- und Lieferservice sind also weiter verbreitet, als vielfach im Stadtteil bekannt ist. Aufgabe zum Beispiel einer Mobilitätszentrale im Quartier oder in der Stadt könnte es sein, diese Informationen zu sammeln und quartiersweit zu verbreiten. Die Entwicklung eines speziellen Aufklebers für Geschäfte mit Lieferservice informiert interessierte Kunden bereits am Eingang. Nicht zuletzt tragen solche Dienstleistungen dazu bei, den örtlichen Einzelhandel zu stützen und ihn gegenüber den Einkaufszentren "auf der grünen Wiese" konkurrenzfähig zu halten.

Baulich sollte diese verkehrssparsame Form der Sammelauslieferung von Einkäufen in den autoreduzierten Stadtquartieren dadurch unterstützt werden, dass Schließfächer in den Hauseingangsbereichen vorgesehen werden und damit die Anlieferung der Waren unabhängig von der Anwesenheit der Besteller erfolgen kann. Dies könnte auch eine große Erleichterung für berufstätige Personen sein.

Viele autofreie oder verkehrsberuhigte Quartiere haben Einzelhandelsgeschäfte integriert und ermöglichen so den Einkauf der kurzen Wege (z.B. GWL-Terrein in Amsterdam, Südstadt Tübingen, Nürnberg Langwasser P). Dass solche integrierten Lösungen nicht allein von einer Mindestgröße des Quartiers abhängen, zeigt das Beispiel der ökologischen Siedlung Geroldsacker in Karlsruhe. Von den Bewohnern der Siedlung wurde eine Einkaufsgenossenschaft für Bioprodukte gegründet, die in der Siedlung ein Ladenlokal betreibt.

Auch bewusst in die Quartiere integrierte Freizeiteinrichtungen tragen aus dem Blickwinkel der Verkehrsvermeidung zu einer Reduzierung von Verkehr bei (beispielsweise Gemeinschaftsräume zum Feiern auf den Dachterrassen in Wien-Floridsdorf, Bootskeller als Ausgangspunkt für Rudertouren in Hamburg-Saarlandstraße, Festsaal im Bürgerhaus in Freiburg-Vauban).

Die konsequente Gewerbenutzung, die vom Stadtanierungsamt Tübingen für das Neubaugebiet der Südstadt Tübingen durchgesetzt wird, kann neben anderen Begründungen als besonders konsequenter Versuch angesehen werden, Wohnen und Arbeiten in einem Stadtteil zu ermöglichen und darüber täglichen Berufsverkehr einzusparen.

Sofern die Mobilitätsdienstleistungen und Mobilitätsangebote nicht ausschließlich auf die Bewohner autofreier Stadtquartiere zugeschnitten sind, profitieren auch die Bewohner benachbarter Quartiere davon.

### 5.1.3 Lösungsansätze für entstehende Probleme

Nur ein (eventuell geringer) Teil der Mobilitätsbedingungen der autofreien Haushalte sind im Wohnquartier selbst bzw. durch die aktuelle Planung zu beeinflussen. Der quellbezogene Planungsbezug hat lediglich Einfluss auf die quartiersbezogenen Rahmenbedingungen der Mobilitätskette. Für die Verkehrsmittelwahl sind jedoch alle Entscheidungskriterien maßgeblich, die die gesamte Wegeketten und damit die Mobilitätsbedingungen in der Gesamtstadt einbeziehen. Bestehen zu große Widersprüche zwischen den günstigen quellbezogenen Rahmenbedingungen, die vom Quartier her geplant werden, und den möglicherweise weniger günstigen Bedingungen in der Gesamtstadt oder im Umfeld des Quartiers, wird auch das Mobilitätskonzept des Quartiers konterkariert und nicht akzeptiert.

Hieraus folgt, dass bestimmte Mindestanforderungen für die räumliche Auswahl des Quartiers existieren. Stehen mehrere Siedlungsgebiete in einer Stadt für den Neubau eines autofreien oder autoreduzierten Gebietes zur Verfügung, sollte eine Potenzialanalyse auch die Anbindung für alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes einzeln bewerten.

Das Stadtplanungsamt Köln hat in einem akribischen, mehrstufigen Verfahren eine Prioritätensetzung für den Bau eines oder mehrerer autofreier Wohnquartiere durchgeführt.<sup>4</sup> Jedoch zeigen die Kölner Ergebnisse und auch die unterschiedlichen Erfahrungen mit zwei Plangebietes in Freiburg (Freiburg-Vauban mit etwa 1/3 autofreien Haushalten im ersten Bauabschnitt gegenüber mangelnder Nachfrage im autofreien Quartier in Freiburg-Riesel-

feld), dass Mobilitätskriterien nicht unbedingt den herausragenden Einfluss auf die Akzeptanz eines autofreien Siedlungsgebietes haben. Andere Kriterien wie Lage in der Stadt, milieubedingte Lagegunst für eine bestimmte prägende Zielgruppe, aber auch unterschiedliche Planungsprozesse in verschiedenen Gebieten (siehe Kapitel 5.6 Planungskultur, Seite 101) können für den Erfolg eines Projektes unter Umständen viel größeren Einfluss haben.

Die Planung eines neuen Stadtquartiers sollte zum Anlass genommen werden, die Anbindungen für alle Verkehrsarten zu überprüfen und zu verbessern. Dies gilt natürlich erst recht für ein autoreduziertes Stadtquartier. Durchgehende Rad- und Fußwegeverbindungen sollten strahlenförmig aus dem Quartier in die umliegenden Stadtteile, zur Innenstadt und zu den umliegenden Freizeitzielen geschaffen oder überplant werden. Neue ÖPNV-Linien sollten eingeführt oder bestehende an das neue Quartier angepasst werden, wobei zu bedenken ist, dass die Bewohner dieser Quartiere erwartungsgemäß häufigere ÖPNV-Nutzer sein werden als die Bewohner normaler Wohnquartiere.

Nicht überall ist das Bewusstsein bei einem genügend großen Teil der Bevölkerung so ausgeprägt, dass die Vermarktungschancen positiv eingeschätzt werden und eine Stadtverwaltung das Wagnis eingeht, einen Bebauungsplan für ein autofreies Stadtquartier aufzustellen. Teilweise ist auch das Bewusstsein in der Bevölkerung vorhanden, aber die Stadtverwaltung und die politischen Gremien sind noch nicht so experimentierfreudig, dass sie sich zu einer solchen Planung bereit finden. Die Beispiele aus Nürnberg Langwasser P und vor allem die aktuelle Aufwertung der Werksiedlung Piesteritz in Wittenberg weisen jedoch einen Kompromiss auf, den viele Städte gehen könnten. Die Privatautos vollständig aus den Wohnquartieren herauszunehmen und auf die Parkmöglichkeiten in den Randbereichen zu verweisen und verkehrsberuhigte Wohnstraßen mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer anzulegen, das kann auch dort durchgeführt werden, wo der ÖPNV nicht die optimale Andienungsqualität erreicht und autofreies Wohnen als Utopie angesehen wird. Zusätzlich ist mit Carsharing fast überall eine gute Rahmenbedingung für einen Verzicht auf das eigene Auto bzw. Zweitfahrzeug vorhanden oder ausbaufähig.

Lange Zeit war die Diskussion über autofreie Wohnquartiere in Deutschland von der Diskussion über das Verbot von Autos geprägt. Insbesondere die juristischen Regelungsbedingungen der Autoverzichtserklärungen und der Stellplatzverpflichtung in Wohngebieten bestimmten die Planungsvorbereitungen in den Städten. Dies brachte eine eher negative Note in die Diskussion über autofreie Quartiere, da nicht die Vorzüge dieser Wohnform im Mittelpunkt der Außendarstellung standen, sondern das Auto auch hier den Dreh- und Angelpunkt allen Denkens darstellte.

Inzwischen ist über die Möglichkeit der Aussetzung des Vollzugs der Stellplatzverpflichtung eine pragmatische Lösung zur Anwendung gekommen (z.B. in Freiburg). Im Ausland wurde diese Frage von Anbeginn an pragmatisch geregelt: Im GWL-Terrain in Amsterdam gibt es keine Verpflichtungserklärungen zum Autoverzicht. Hier regelt das knappe Angebot von Parkplätzen in den Randbereichen den Autobesitz, während in den Nachbarquartieren eine gut kontrollierte und mit harten Sanktionen durchgesetzte Parkplatzbewirtschaftung und Anwohnerparkbevorzugung das Dauerparken Quartiersfremder verhindert. Auch im autofreien Quartier in Wien-Floridsdorf soll eine pragmatische Lösung Konflikte mit autobesitzenden Bewohnern verhindern. Falls einzelne Bewohner mit der Zeit die Notwendigkeit verspüren, trotz Autoverzichtserklärung sich ein Auto anschaffen zu wollen (zu müssen), werden die Wohnungsgesellschaften dabei behilflich sein, in der Nachbarschaft einen festen Parkplatz anmieten zu können.

#### 5.1.4 *Befragung zu den Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner der Sargfabrik, Wien*

Bei der Konzeption der Wohnanlage Sargfabrik standen der Wunsch nach einem selbstbestimmten Wohn- und Kulturprojekt sowie das Zusammenleben mit Gleichgesinnten im Vordergrund und nicht die Verwirklichung einer autofreien oder autoreduzierten Wohnform. Um jedoch einige Informationen über die Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner der Sargfabrik zu bekommen, wurde vom Öko-Institut eine Befragung der Haushalte durchgeführt.

Die folgenden Ergebnisse beruhen auf den Antworten von 33 der 73 Haushalte in der Sargfabrik. Sie können nicht als repräsentativ für das gesamte Wohnprojekt gelten, da über das Verhalten der nicht Antwortenden nichts bekannt ist.

21 der 33 Haushalte verfügen über einen eigenen Pkw, wobei ein Haushalt neben dem eigenen Fahrzeug noch regelmäßig über ein Geschäftsfahrzeug verfügt. Bis auf ein Fahrzeug, das vorwiegend außerhalb des Stadtgebietes genutzt und dort abgestellt wird, werden alle Pkw im Straßenraum vor der Sargfabrik geparkt. Die Nutzung der Pkw geschieht eher zurückhaltend: Lediglich drei Autos werden täglich bewegt, wobei hier die Fahrt zur Arbeit im Vordergrund steht. Sieben Pkw werden mehrmals die Woche genutzt und zehn nur selten (einmal die Woche oder weniger).

Nach der Häufigkeit der Verkehrszwecke befragt, zu denen ein (eigenes) Auto benötigt wird, antworteten die Haushalte wie folgt (Mehrfachnennungen möglich): für Freizeitfahrten (14 Nennungen), Einkauf (10), Arbeit und Transport von Lasten (je 5),

## 5.2 Verkehrsentlastung

geschäftlich bedingte Fahrten und Wochenend-Freizeitfahrten (je 3), Transport von Kindern und Urlaub (je 2), Fahrt zum Zweithaus (1 Nennung). Die überwiegende Anzahl der autobesitzenden Haushalte könnte aufgrund ihrer Nutzungsmuster das eigene Auto mit Carsharing-Autos austauschen und dadurch erhebliche Kosten einsparen. Tatsächlich wird jedoch nur von einem nicht autobesitzenden Haushalt in der Sargfabrik auf das Carsharing zugegriffen, wobei hierbei der Transport von Lasten und das Bringen von Kindern Anlass für die Nutzung des Gemeinschaftsautos ist. Möglicherweise wird der Zugriff auf das Carsharing größer, wenn im Erweiterungsprojekt der Sargfabrik Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge auf dem eigenen Grundstück angelegt werden.

29 Haushalte sind zufrieden mit den Mobilitätsbedingungen in und um die Sargfabrik, dies trifft auch auf 3/4 der autofreien Haushalte zu. Die Unzufriedenen bemängeln die Verschlechterung der Situation für die Radfahrer im Stadtteil, bedingt durch Umbauten an den Straßenbahnhaltestellen, die den Einstieg in die Straßenbahn erleichtern. Weitere Kritikpunkte der Unzufriedenen sind fehlende Beschleunigungsmaßnahmen für die Straßenbahn, eine fehlende Tangentialverbindung zwischen dem 14. und dem 23. Bezirk sowie die große Entfernung zur nächstgelegenen U-Bahn-Station mit Direktverbindung zur Innenstadt. Aber auch diejenigen, die prinzipiell mit den Mobilitätsbedingungen an ihrem Wohnort zufrieden sind, haben Verbesserungsvorschläge aufgelistet. Häufiger gewünscht wurden bessere Fahrpläne der nahe gelegenen Straßenbahnen sowie häufigere Fahrtangebote mit der S-Bahn vom Bahnhof Penzing aus und bessere Carsharing-Angebote im Quartier. Auch die Fahrradabstellmöglichkeiten in der Sargfabrik wurden zweimal als verbesserungswürdig benannt. Einmal wurde weniger Autoverkehr im Stadtteil gefordert und einmal wurde der Wunsch nach einem kostenlosen Garagenplatz für das eigene Auto geäußert!

Die Mitglieder der Haushalte in der Sargfabrik nutzen die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel sehr flexibel. Im Durchschnitt werden pro Haushalt 4,9 unterschiedliche Verkehrsmittel regelmäßig (einmal die Woche und öfter) genutzt. Mit einer durchschnittlichen Nutzung von 5,0 unterschiedlichen Verkehrsmitteln zeigen sich die autobesitzenden Haushalte sogar geringfügig flexibler als die autofreien Haushalte mit einer Quote von 4,8 regelmäßig genutzten unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Lediglich ein Haushalt gibt an, dass er kein Verkehrsmittel des ÖPNV regelmäßig nutzt.

Die Ergebnisse bestätigen eindrucksvoll, dass die Sargfabrik als Wohnprojekt gelten kann, das durch seine Anlage die flexible Verkehrsmittelnutzung seiner Bewohner fördert. Unterstützt wird dies durch geeignete urbane Rahmenbedingungen und eine gute Verkehrsmittelanbindung.

Auffälliges Merkmal autofreier und verkehrsberuhigter Stadtquartiere ist das Fehlen des Autoverkehrs im direkten Wohnbereich. Für autofreie Wohnquartiere ist dies auf die generelle Reduzierung des Autobesitzes und eine drastische Einschränkung von Stellplätzen zurückzuführen. Bei den verkehrsberuhigten Stadtquartieren ist der fahrende und ruhende Autoverkehr aus dem Bereich der Wohngebäude ausgelagert und auf Flächen am Rande des Quartiers verlagert. Dies trifft auch für die autoarmen Quartiere zu. Das Fehlen des Autoverkehrs in den zentralen Bereichen des Quartiers wirkt sich deutlich spürbar aus durch eine niedrigere Verkehrsbelastung und die daraus folgenden Umweltentlastungen:

- weniger verkehrsbedingte Luftschadstoffe (verkehrsbedingte Luftschadstoffe nehmen in logarithmischer Funktion mit der Entfernung zum Fahrbahnrand ab, in 20 m Entfernung vom Fahrbahnrand beträgt bei einer lockeren Bebauung die Schadstoffkonzentration etwa die Hälfte des Wertes am Fahrbahnrand)
- weniger Verkehrslärm
- höhere Sicherheit vor Unfallgefahren auf den Wohnstraßen und Wohnwegen im Quartier
- keine oder deutlich niedrigere Trennwirkung durch die Verkehrswege innerhalb des Quartiers
- weniger Flächenbedarf für die Verkehrswege im Quartier, dadurch weniger Bodenversiegelung und ein verbessertes Kleinklima im Nahbereich

Die Aufenthaltsqualität der Wohnstraßen profitiert von den fehlenden Störungen des Autoverkehrs und ermöglicht eine hohe Kommunikationsqualität direkt vor der Haustür. Darüber hinaus lässt die niedrige Verkehrsbelastung innerhalb des Quartiers vielfältige kommunikative Wechselwirkungen zwischen den Innenräumen der Gebäude und den Außenräumen zu. Mit diesen offenen Übergangsbereichen wird eine bessere Wohnqualität erzielt.

### 5.2.1 Chancen autoreduzierter Wohnquartiere für die Sozialisation von Kleinkindern

Im Normalfall ist der Straßenraum als Spielplatz für Kinder tabu. Dabei kommt ihm eine wichtige Funktion bei der kindlichen Persönlichkeitsentwicklung zu. Über Großstadtkinder im Grundschulalter wird berichtet, dass fehlende Spielmöglichkeiten auf der Straße und auf Spielplätzen, die wegen der Gefahren auf dem Weg dahin nicht wahrgenommen werden können, sich vielfach negativ auswirken. Die Sozialisationsfunktion der Straße geht verloren, damit auch die Identitätsbildung zum eigenen Wohnviertel.<sup>5</sup>

Der Mangel an kreativem Bewegungsspiel macht sich in Defiziten motorischer Fähigkeiten bemerkbar, z.B. in der mangelnden Fähigkeit, ohne Probleme rückwärts laufen zu können.<sup>6</sup>

In verkehrsreduzierten Stadtquartieren sind die Möglichkeiten zum Kinderspiel nicht auf die dafür besonders ausgewiesenen Spielflächen beschränkt, da die Gefahren des Straßenverkehrs wesentlich geringer sind. Kleinkinder und schulpflichtige Kinder können den gesamten frei zugänglichen Platz in ihrem Aktionsraum von etwa 300 m Luftlinie um die Wohnung herum nutzen und dabei auch die Wohnstraßen in ihr Spiel einbeziehen. Und dies ohne ständige Aufsicht von erwachsenen Begleitpersonen, was – bei der herkömmlichen geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung – den Haushaltsalltag der Mütter sehr entlastet.

Bei einer vergleichenden Untersuchung zweier benachbarter Wohnquartiere im Nürnberger Stadtteil Langwasser kamen bezüglich des Kinderspiels ermutigende Ergebnisse zutage. Die Nachbarschaft Langwasser P ist als Modellgebiet unseres Forschungsprojektes verkehrsberuhigt gestaltet. Die Autos der Bewohner und Besucher parken am Rande der Siedlung in zentralen Garagen und Parkierungseinrichtungen, während die Wohnwege nicht für den Pkw-Verkehr befahrbar sind. Die Vergleichs-Nachbarschaft Langwasser U ist hingegen mit einer normalen Autoerschließung in Ring- und Stichstraßen bis zu den Wohngebäuden versehen. Ergebnis der Untersuchung war, dass die Kinder aus Langwasser P sich wesentlich häufiger im Freiraum aufhalten als die Vergleichsgruppe. Sie verlassen das Haus ohne Begleitung Erwachsener in früheren Jahren als Kinder in Langwasser U.<sup>7</sup> Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die konsequente Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen sowohl positive Auswirkungen für die Selbstverwirklichung der Kleinkinder hat und zu ihrer frühen Selbstständigkeit beiträgt als auch den beaufsichtigenden Elternteilen mehr Freiräume gewährt.

Zusätzlich kann mit einem geeigneten Wohnungszuschnitt die Aufgabe der Bezugspersonen erleichtert werden, indem die Spiel- und Aufenthaltsflächen der Kleinkinder vor dem Haus von der Küche her einsehbar sein sollten, um zumindest aus der Ferne eine Beaufsichtigung der Kleinkinder zu gewährleisten.

#### 5.2.2 Verkehrsentlastung begünstigt fließende Übergänge zwischen Innen und Außen

Wohnungen in Straßenräumen, die frei sind von den Belastungen des fließenden Autoverkehrs, können sich nach außen öffnen. Die Architektur solcher Wohnhäuser kann vielfältige, fließende Übergänge zwischen den privaten Innenräumen und den belebten Außenräumen ermöglichen, die in normalen Wohnsituationen nur eingeschränkt genutzt werden könnten.

Folgende Formen bieten sich dafür an:

- Die Anlage von offenen Balkonen kann allein von der gewünschten Himmelsrichtung und der damit einhergehenden Besonnung bzw. Beschattung bestimmt sein. Die Nutzbarkeit von offenen Balkonen ist nicht davon abhängig, dass sie sich auf der verkehrsabgewandten Seite des Hauses befinden. Im Gegenteil kann die Positionierung zur Straße in verkehrsberuhigten Quartieren bewusst gewählt werden, um ein größeres Maß an Kommunikation zu gewähren und die Lebendigkeit des Straßenraumes vom Balkon aus zu genießen.
- Offene Laubengänge als Erschließung der Wohnungen schaffen einen Übergangsbereich zwischen den privaten Wohnungen und der halböffentlichen Hausöffentlichkeit. Die Bewohner können selbst entscheiden, ob sie sich für bestimmte Tätigkeiten oder zu bestimmten Zeiten im Laubengang aufhalten wollen, und dort in Kontakt mit anderen Bewohnern des Hauses kommen.
- Noch einen Schritt weiter in Richtung sozialer Kommunikation gehen Sitzgelegenheiten in den halböffentlichen Übergangs- und Grünbereichen vor den Hauseingängen. Hier können sich Hausbewohner und (bekannte) Passanten zum Plausch an der Straße zusammenfinden.
- Diese Sitzgelegenheiten können auch in öffentlichen Grünflächen direkt an der Haustür liegen. In Nürnberg Langwasser P kann zum Beispiel beobachtet werden, wie Hausbewohner ihre kleinen Kinder zum öffentlichen Spielplatz im Gehwegsbereich vor der eigenen Haustür mit einer Tasse Kaffee in der Hand begleiten.
- Verkehrsberuhigung fördert auch die Öffnung der Erdgeschosswohnungen auf der Straßenseite, sodass fließende Übergänge zwischen den öffentlichen Grünbereichen des Straßenraumes und den privaten Grünbereichen vor den Erdgeschosswohnungen entstehen (Beispiel Nürnberg Langwasser P).

Autofreie Wohnstraßen und Wohnwege bilden einerseits die Voraussetzung für das Entstehen eines "südlichen Flairs" im Wohngebiet. Andererseits wird dies durch eine daran angepasste offene Architektur ermöglicht. Die Auswirkungen begünstigen durch offenere Sozial- und Kommunikationsformen sowohl die Hausgemeinschaft als auch den Kontakt mit Nachbarn und Passanten, wenn sich neue Nutzungsgewohnheiten beim Gebrauch der halböffentlichen Übergangsräume einstellen.

### 5.2.3 *Komplexität und neue Problemthemen verkehrsberuhigter Wohnquartiere*

In verkehrsberuhigten Straßen können neue Störungsquellen auftreten, die in Erschließungsstraßen mit Autoverkehr nicht so sehr ins Gewicht fallen. So können menschliche Sprache oder Kinderspiel in einer ansonsten ruhigen Umgebung sehr auffallen. Es kann also leicht zu Nutzungskonflikten kommen, wenn die verkehrsentlasteten öffentlichen Außenräume tatsächlich als Kommunikationsräume angenommen werden. Der abendliche Aufenthalt von Jugendlichen aus der Nachbarschaft auf den Quartiersstraßen wird in Nürnberg Langwasser P von einigen Bewohnern als Problem genannt.

Abhilfe kann möglicherweise die kontinuierliche soziale und altersmäßige Durchmischung des Quartiers schaffen. So ist nicht eindeutig zu belegen, ob die vorgebrachten Klagen in Langwasser P nicht eher Folge einer zu einseitigen sozialen Monostruktur des Quartiers sind, die sich im Laufe von Umstrukturierungsprozessen eingestellt hat. Auf der Ebene der architektonischen Vorsorge werden notwendige Anpassungen an veränderte Anforderungen an die Bewohnerstruktur durch flexible Wohnungszuschnitte begünstigt. Sofern dies in den Hausentwürfen vorgesehen ist, lassen sich dann mit einfachen Umbaumaßnahmen größere oder kleinere Wohnungen durch die Ausgliederung oder das Zusammenlegen von Zimmern herstellen.

Da sich in der Regel eher die älteren Menschen im Quartier durch Jüngere gestört fühlen, kann das gegenseitige Verständnis auch mit gemeinsam geplanten und durchgeführten Festen im Quartier gefördert werden. Die Verständigung von Jung und Alt kann auch durch generationenübergreifende Gemeinschaftsaktionen, eine Tauschbörse für Nachbarschaftshilfe oder Ähnliches verbessert werden.

Eine bestimmte Mindestgröße des autofreien Stadtquartiers ist notwendig, damit die Entlastungseffekte des eigenen autoreduzierten Verkehrsverhaltens wirksam werden und nicht von der Verkehrsbelastung der benachbarten Gebiete oder von stark befahrenen Verkehrsachsen, die am Gebiet vorbeiführen, überlagert werden. In jedem Fall sind aber die Randbereiche autofreier/autoarmer Stadtquartiere besonders sensible Bereiche, für die verschiedene Lösungsmöglichkeiten in den bestehenden Projekten angedacht wurden.

Die Randbebauung wird teilweise als Lärmschutzbebauung für das dahinter liegende Quartier gestaltet und entweder mit Wohnnutzung wie im GWL-Terrain in Amsterdam oder mit Gewerbenutzung wie an der Saarlandstraße in Hamburg geplant. Dann stellt sich die Frage, ob diese Gebäude zum autofreien Bereich dazugezählt werden oder nicht. In Amsterdam ist der Ge-

bäuderiegel am stark frequentierten Haarlemmerweg integrierter Bestandteil des autofreien Wohngebietes, wobei die Gebäude- seite zur Straße hin abgeschottet wurde, dagegen sich zum Quartiersinneren vollkommen mit Balkonen öffnet. Der Gewerberiegel entlang der Saarlandstraße in Hamburg zählt hingegen nicht mehr zur autofreien Bebauung, hier gilt der normale Stellplatzschlüssel und die Nutzung ist ohne Beschränkung des Autoverkehrs möglich. Allerdings ist der Baufortschritt des autofreien Quartiers von der Vollendung des Gewerberiegels abhängig.

Sofern die Randgebäude zum Quartier zählen, stellt sich die Frage, welchen Ausgleich die Bewohner dieser Wohnungen gegenüber den anderen Quartiersbewohnern bekommen. Als Ausgleich der Nutzungseinschränkung auf der verkehrsreichen Außenseite könnte z.B. auf der verkehrsarmen Gebäudeseite eine außergewöhnlich gute Gestaltung vorgesehen werden, möglicherweise verbunden mit weiteren besonderen Vorteilen dieser Bewohner. Dies kann jedoch auf keinen Fall bedeuten, dass Wohnungszuschnitte in diesen Gebäuden so aufgeteilt werden, dass bestimmte Wohnungen nur zur verkehrsreichen Straße liegen und andere zum verkehrsberuhigten Quartier. Damit wird die beschriebene Raumflexibilität innerhalb dieser Gebäude stark eingeschränkt.

Wenn die Randbebauung mit Gewerbenutzung versehen ist, sollte der Andienungs- und Kundenverkehr so organisiert sein, dass er nicht in das autofreie Quartier einwirkt.

### 5.3 Raumflexibilität

Biegsamkeit und Elastizität sind Eigenschaften, die der Begriff Flexibilität vermittelt. Demnach könnte "Raumflexibilität" einen Raum beschreiben, der in der Lage ist, wechselnde Kräfte aufzunehmen, Belastungen auszuhalten, sich verschiedenen Bedürfnissen anzupassen. Die Fallstudien zeigen, dass sowohl der städtebauliche Raum als auch der architektonische Raum in autofreien/autoarmen Stadtquartieren in der Tat ein weit höheres Maß an Flexibilität aufweist als in konventionellen Quartieren. Flexibilität zeigt sich in folgenden, für die Qualität des Raumes bedeutsamen Aspekten:

1. Figur
2. Gestaltung
3. Kommunikation
4. Ökologie

#### 5.3.1 Flexibilität der Raumfiguren

Der mehr (autofrei) oder weniger (verkehrsberuhigt) ausgeprägte Wegfall des Autos als strukturprägende Kraft für den Aufbau und die Nutzung des gebauten Raumes (Erschließung, Parkplätze/Garagen, Versiegelung, Belichtung, Entlüftung etc.) führt zusammen mit dem potenziellen Flächengewinn und einem größeren Finanzspielraum zu neuer Vielfalt in der Komposition des Stadtquartiers. Die klassischen städtebaulichen Raumfiguren in Wohn- und Wohnmischgebieten – Blockrandbebauung, Zeile, Punkthaus/Villa – werden in den Modellprojekten neu und freier interpretiert und vor allen Dingen miteinander kombiniert.

Ein anschauliches Beispiel hierfür ist das GWL-Terrein in Amsterdam: Am Waterpoortweg bildet die "Schlange" einen Schutz des Blockinnenbereichs und einen dominanten Abschluss der Blockstruktur des angrenzenden Stadtteils. Aber im Gegensatz zur sonst üblichen Blockrandbebauung öffnet sich der Block zum Stadtteil an der van Hogendorpstraat und van Hallstraat durch parallel oder senkrecht platzierte kurze Zeilen. So entstehen Durchblicke, Plätze und Wege werden zum halböffentlichen Raum von Quartier und Stadtteil. Die Lage und Form von Wegen und Plätzen definieren dabei einen eher introvertierten Quartierscharakter oder eine eher offene Atmosphäre zum Stadtteil. Die Integration der erhaltenen Gebäude des ehemaligen Wasserwerks verstärkt den Charakter einer Raumcollage aus amorphen und orthogonalen Plätzen, schmalen und weiten, geraden und gebogenen Zeilen. Die flexible Raumkomposition in Grundriss und Aufriss setzt sich in der Dachlandschaft fort.

In Wien Sargfabrik wird der Raum vollends zur labyrinthischen Erfahrung. Im totalen Gegensatz zum GWL-Terrein ist von außen wenig oder gar nichts erkennbar von dem, was im Inneren an Raumfiguren vorhanden ist. Über ein ausgeklügeltes System von Wegeschleifen, Treppenhäusern, Übersicht bietenden Achsen

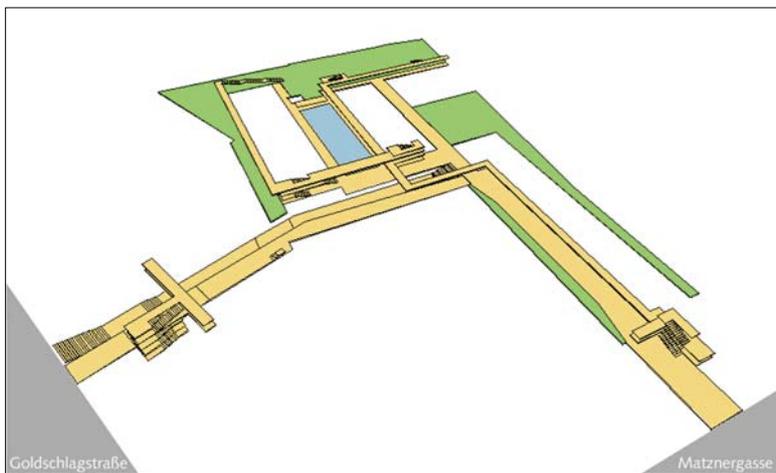
und Einblick bietenden privaten Räumen "wirbelt" die Raumkomposition der Sargfabrik nahezu alle Traditionen des Wohnbauens durcheinander. Auch hier gewinnt das Stadtquartier einen Teil seiner baulich-räumlichen Identität durch die geschickte Integration eines Relikts der ursprünglichen Nutzung: Der Kamin der Sargfabrik wirkt wie ein Anker im flexiblen Raum. Besonders vorteilhaft erweist sich auch im Fall der Sargfabrik die "Bodenfreiheit" infolge der Autofreiheit (im Inneren!): Erdgeschosszone und Untergeschoss – etwa im Bereich des Badehauses – können gemeinschaftlich genutzt werden. Hier ist zudem der ideale Standort für behindertengerechtes Wohnen.

In Nürnberg Langwasser P, dem ältesten der von uns untersuchten autoreduzierten Quartiere vom Anfang der 70er Jahre, hat die Verkehrsberuhigung eine vergleichsweise große städtebauliche Vielfalt in der Komposition des Raumes mit sich gebracht: Die besondere Qualität liegt in der stadträumlichen Gruppierung. Im Gegensatz zum Modell der aufgelockerten und durchgrünten Stadt wurde eine eindeutige Gliederung von intensiv genutzten Erschließungszonen und ruhigen Grünbereichen auf den innenliegenden Wohnseiten geplant.

"Wohnen sollte wieder in einen urbanen Raum eingebunden werden, der durch Plätze, Wege und Straßen gebildet wird. Nicht mehr die aufgelockerte Idealstadt, sondern die Rückbesinnung auf die Qualitäten alter Städte, wie der verwinkelten Nürnberger Altstadt mit ihren Plätzen und Gassen, deren Prinzipien für die Gegenwart übersetzt werden sollten, stand dabei Pate."<sup>8</sup>

In Tübingen verfolgt das städtebauliche Grundkonzept eine städtische Entwicklung – keinen Siedlungsbau am Stadtrand. Raumflexibilität heißt hier Verdichtung, Parzellierung nach individuellen Wünschen und Absprachen, Wohnen und Arbeit zu mischen. All dies führt vordergründig zu einem Stadtbild, das uneinheitlich in der Fassadengestaltung erscheint. Bedeutend ist aber, dass sich hinter der abwechslungsreichen Oberfläche eine neue Freiheit in der städtebaulichen Komposition eines Stadtquartiers offenbart!

Raumflexibilität fördert das Mitgestalten der Bewohner eines Quartieres, da neben den Sachzwängen der technischen Richtlinien zur Straßengestaltung andere Kriterien besser zur Geltung kommen können.



WIEN SARGFABRIK, WEGEFÜHRUNG

- verkehrsberuhigte Zone
- öffentliches Grün

### 5.3.2 Flexibilität in der architektonischen Gestaltung eines Stadtquartiers

Flächengewinn, Kostenflexibilität, aber auch die Experimentierfreudigkeit der Initiatoren (und Architekten ...) autofreier/autoarmer Stadtquartiere führen offensichtlich zu qualitativere Ergebnissen bei der architektonischen und landschaftsarchitektonischen Gestaltung der untersuchten Quartiere.

In Wittenberg Werksiedlung Piesteritz steht die denkmalgerechte Sanierung im Vordergrund. Das Innere der Gebäude, Fassade und Dach, Vorgarten und Straßenraum bilden ein Gesamtkunstwerk gartenstädtischer Architektur:

Die Wahrnehmung und das Erleben der großen Figur und der sensiblen Details – Farbe, Material, Pflanzung, Straßen- und Platzbelag etc. – sind in entscheidendem Ausmaß die Folge der Ruhe und Übersichtlichkeit des Quartiers durch Herausnahme des Autoverkehrs. In diesem Fall erweist sich Raumflexibilität sozusagen konservativ: als Chance, Störungen zu vermeiden.

In Amsterdam GWL-Terrain oder Wien Sargfabrik werden die Oberflächen des Raumes – Fassaden, Boden, Wege, Plätze, Dächer – frei gestaltet: Kräftige Farben (Rot, Orange) werden eingesetzt, um der differenzierteren Raumkomposition einen Zusammenhalt zu geben. Die individuelle Verfügbarkeit von Flächen etwa als Garten, Laubengang oder auf den Dächern führt zwangsläufig zu einem bunten Bild. Die Bewohner nutzen die Chancen, die ihnen die Raumflexibilität eröffnet. In Wien-Floridsdorf findet dies Niederschlag in der Fassadengliederung, denn die Bewohner konnten wählen, ob und wie sie einen Balkon wollten.

Die Parzellierung der Tübinger Südstadt und der einfache Bebauungsplan, der z.B. innerhalb eines absoluten Maßes keine zwingende einheitliche Traufhöhe vorschreibt, provoziert geradezu eine individuelle Gestaltung der Hausfassade. Auch in Tübingen erweist sich Raumflexibilität infolge Autoreduzierung als Chance, dass sich in der Stadt wieder Bauherren mit ihrem Haus oder ihrer Wohnung identifizieren. Gerade die Option, sich "vergegenständlichen" zu können, ist eine Qualität, die viele Bauwillige in die Anonymität des "Speckgürtels" oder nach Suburbia treibt.

In der Satellitenstadt Nürnberg Langwasser führt die Raumflexibilität zu einer besonders für Großsiedlungen beeindruckenden Gestaltung des öffentlichen Raums. Die Straßen und Plätze sind belebt, weil sie für Jung und Alt gefahrlos zu nutzen sind und weil sie unmittelbar sozial kontrolliert werden können. Hier hat man eine nahezu klassische Straßensituation geschaffen – allerdings ohne Auto.

### 5.3.3 Personale Kommunikation als Qualität flexibler Raumgestaltung

Die autofreien/autoarmen Stadtquartiere prägen als Ort und Struktur die personale Kommunikation. Raumflexibilität ermöglicht die Schaffung von Orten, die das Miteinander, die zufällige Begegnung, den öffentlichen Auftritt und die Zweisamkeit draußen anregen. Besonders erfolgreich geschieht dies, wenn ein quartierübergreifendes Angebot gemacht werden kann, wie im Fall des Restaurants/Cafés und der Veranstaltungssäle in Amsterdam GWL-Terrain und Wien Sargfabrik.

In Hamburg Saarlandstraße entstehen drei Plätze, von denen baumbestandene Wege zum Grünzug am Barmbeker Stichkanal führen. Die Grün- und Freifläche wird insgesamt 1,4 ha betragen! Am Fußgängerboulevard, der die Wohnungen erschließen wird, befinden sich unterschiedlich gestaltete Spielflächen.

In Nürnberg Langwasser P prägt die großzügige Gestaltung des öffentlichen Grüns und der großen Bäume den Außenraum. Sitzbänke, Steinplastiken, Spielplätze und Regenschutz bietende Fußwegeüberdachungen führen zusammen mit einer abwechslungsreich modellierten Landschaft dazu, dass, wie Untersuchungen zeigen, z.B. Kleinkinder in einem früheren Alter länger und selbstständiger draußen spielen als in vergleichbaren Siedlungen. In Piesteritz kommen zu den üppig vorhandenen Privatgärten ein geradezu luxuriöses Angebot an schön gestalteten Spielplätzen und öffentlichen Plätzen sowie ein Quartiersmittelpunkt mit Restaurant als Treffpunkt hinzu.

#### 5.3.4 Raumflexibilität hilft der Ökologie der Stadt

Die Verkehrswegeführung innerhalb eines autofreien Quartiers bezieht sich auf die Bedürfnisse der Bewohner und die Mobilitätsformen des Zufußgehens und des Fahrradfahrens. Die Oberflächen werden durch diese Mobilitätsformen wesentlich geringer belastet und eröffnen die Chance, die Flächen zu entsiegeln.

Im GWL-Terrain in Amsterdam sind alle Wege mit wasserdurchlässigen Materialien wie Ziegelsteinen, Steinplatten und Kieschüttung belegt. Die Breite der Wege orientiert sich an dem Maß der Frequentierung der Bewohner. Hauptwege sind breiter angelegt als Nebenwege. Neben dem autofreien Charakter ist das Gebiet durch diverse ökologische Komponenten gekennzeichnet: begrünte Dächer, Regenwassernutzung in den Toiletten und ausschließliche Verwendung von Holz aus nachhaltiger Produktion. Verwertbare Abfälle werden in vier Gruppen getrennt (einschließlich Kompost) und in unterirdischen Behältern am Rande des Grundstücks gesammelt.

In Hamburg wurde eine Altlastensanierung durchgeführt und die Erhaltung des wertvollen Baumbestandes durchgesetzt. Auf dem Gelände entstehen über 1,4 ha Grün- und Freifläche, die sich aus öffentlichem Grün am Osterbek- und Barmbeker Stichkanal sowie aus wohnungsbezogenen halböffentlichen und privaten Grünflächen zusammensetzen. Auf die Versiegelung von Flächen wurde soweit wie möglich verzichtet – Wege sind mit Kies belegt, die Dächer werden begrünt. Das Regenwasser versickert in den Erdgrund.

Der vorhandene Wildaufwuchs von Eichen, Kiefern und Birken wurde in Nürnberg weitestgehend geborgen und nach Abschluss der einzelnen Baumaßnahmen wieder gepflanzt.

In Tübingen wird durch die geschlossene, verdichtete und mehrgeschossige Bauweise sparsam mit Grund und Boden umgegangen. Anstatt konventioneller Parkhäuser werden platzsparende mechanische Parkieranlagen gebaut. Die öffentlichen Flächen und Räume werden durch das Freihalten von Parkierung und durch die Ausstattung mit besonderer Qualität aufgewertet. Das Leitmotiv der "Stadt der kurzen Wege" über Nutzungsmischung bewirkt eine Verkehrsverringerung. Bauherrengruppen mit besonderer ökologischer Zielsetzung wie Passivhaus, Null-Energie-Haus, Verwendung ökologischer Baustoffe u.ä. werden bevorzugt. Das Stadtsanierungsamt gibt eine Niedrigenergiehaus-Bauweise vor. Die Gebäude werden an das Fernheiznetz der Stadtwerke Tübingen angeschlossen. Auf Oberflächenversiegelung wird, wo es möglich ist, verzichtet.

In Wittenberg soll Regenwasser in Zukunft versickern können bzw. gesammelt und genutzt werden. Das bedeutete unter anderem, dass die versiegelten Flächen mit einem wasserdurchlässigen Belag versehen werden mussten. In den Wohnungen wurden Wasserspararmaturen eingebaut und Kohleöfen gegen ein Fernwärmesystem ausgetauscht.

Viele der beschriebenen ökologischen Qualitäten werden auch in herkömmlichen Neubauquartieren umgesetzt oder könnten zumindest auch in einem autoorientierten Wohnquartier angewendet werden. Jedoch bietet sich in einem autoreduzierten Quartier an, das umweltbewusste Verkehrsverhalten der Bewohner in Einklang zu bringen mit der Ökologie des Bauens und der Außengestaltung. Es wird damit eine Einheit von Form und Inhalt hergestellt.

Es sind aber auch die Sachzwänge, die in autoorientierten Quartieren eine Ökologisierung verhindern. So können die Dächer von Tiefgaragen nicht oder nur sehr eingeschränkt bepflanzt werden. Der Pflanzplan für Bäume und größere Sträucher wird so viel stärker von den Maßen der Parkierungseinrichtungen bestimmt als an der optimalen Gestaltung der Außenräume im Verhältnis zu den Baukörpern orientiert. Es resultieren die immer wiederkehrenden Schemata der Zwischenräume in mit Tiefgaragen versehenen Wohngebieten. Wie viel anspruchsvoller und abwechslungsreicher ist im Gegensatz dazu die Gestaltung der Gemeinschaftsflächen in Nürnberg Langwasser P, die Rücksicht nehmen kann auf die sichtbare Integration gewachsener Bodenformationen.

## 5.4 Kostenflexibilität

### 5.3.5 Komplexität und neue Herausforderungen

Die Flexibilität des Raumes forciert die Aneignung durch die Bewohner. Menschen, die ihre Umwelt individuell mitgestalten können, identifizieren sich mit ihr und haben ein Interesse daran, Verantwortung zu übernehmen. Daher gibt es in der Regel nicht nur einen Bauherrn, sondern potenziell so viele, wie Wohneinheiten oder Häuser vorhanden sind. Diese neue Qualität der Mitbestimmung erhöht die Komplexität im Zusammenhang mit einer neuen Raumflexibilität außerordentlich. Die Planungskultur wird auf diese Herausforderung Antworten finden müssen. (Siehe Kapitel 5.6 Planungskultur, Seite 101)

Im konkreten Fall führt Raumflexibilität durchweg zu einer Mischung von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Milieus. Offenheit und Kommunikationsangebote führen eben auch dazu, dass die klare Trennung zwischen Innen und Außen nur schwer aufrechterhalten werden kann. Der Außenraum wird verstärkt zu einem Medium, das vermittelt zwischen Innen und Außen, Wohnen und Freizeit, Spielen und Arbeiten. Die auto-reduzierten Projekte schaffen eine neue Form des Zwischenraums, die nur schwer zu fassen ist. Es gibt deutliche Anklänge an das Phänomen des "un-private house".<sup>9</sup>

Ebenso wie der Gewinn an Fläche in einem autofreien/autoarmen Stadtquartier zu Buche schlägt, stellt sich unmittelbar ein Gewinn an finanzieller Flexibilität durch die Ersparnis der Stellplatzkosten ein.

Zudem muss zur Kostentransparenz des motorisierten Individualverkehrs der Anteil externer Kosten hinzutreten. Diese sind im wesentlichen Infrastrukturkosten (Straßenbau, Verkehrsleitsysteme, Parkplätze im öffentlichen Raum, Unterhalt und Betrieb), Umweltkosten (Gesundheits-, Vegetations- und Gebäudeschäden, Klimaschäden), Unfallkosten und Staukosten.<sup>10</sup> Die vorliegende Forschungsarbeit verweist ausdrücklich auf den gesellschaftlichen und ökologischen Kostengewinn autofreier Stadtquartiere, ohne diesen Aspekt indirekter Kosten eigens am Beispiel der sechs Modellprojekte zu erörtern. Die städtebaulichen und ökologischen Qualitäten innerhalb des Stadtquartiers werden jedoch unmittelbar über die eingesparten Mittel beim Bauen und in der Unterhaltung der baulichen und freiräumlichen Anlagen deutlich.

Am Beispiel der Dortmunder Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft weisen Aydin und Tönnies für das Jahr 1992 nach, wie hoch die Subventionierung autofreier Haushalte für die Stellplatznutzung autobesitzender Haushalte in Wirklichkeit ist: Ausgehend vom statistischen Mittelwert für autofreie Haushalte in Städten mit über 500 000 Einwohnern von ca. 37%, errechnet sich für ein Haus mit 8 Wohneinheiten mit je 69 m<sup>2</sup> Größe bei einer auf alle Mieter im Rahmen des Solidaritätsprinzips gleichmäßig verteilten Belastung von 60,- DM pro Monat eine verdeckte Finanzierung von 128,- DM pro Monat.

Die Gesamtkosten für die Stellplätze betragen nach dem Verursacherprinzip (Stand 1992) einschließlich eines Besucherstellplatzes bei angenommenen 8 Wohnungen für den Haushalt mit Auto je m<sup>2</sup> Wohnfläche im Monat 3,13 DM, für den autofreien Haushalt 0,17 DM. Üblicherweise zahlen dennoch alle Haushalte gleich viel: 2,02 DM.

Autofreie Haushalte subventionieren nicht länger autobesitzende Haushalte. Mit den frei werdenden Mitteln wird in den Modellprojekten unterschiedlich verfahren:

#### *1 In Gemeinschaftseinrichtungen investieren:*

In Wien-Floridsdorf und in der Sargfabrik werden Gemeinschaftsflächen, Gemeinschaftsräume und Dienstleistungen für die Bewohner geschaffen: Badehaus (mit Sauna, Schwimmbaden mit Gegenstromanlage 21°C, Warmwasserbecken 34°C, Warmlufttraum (Tepidarium), japanische und orientalische Bädquellen, Becken für Vollbäder), Café, Saal, Fahrradwerkstatt, Kindergarten, Dachterrasse, Teichanlage ...

### *2 Kosten einsparen:*

In Freiburg-Vauban müssen von jedem Wohnungseigentümer Stellplatzflächen nachgewiesen werden. Das ergibt sich zwingend aus der baden-württembergischen Landesbauordnung. Autobesitzende Haushalte sind verpflichtet, einen Stellplatz in den zentralen Sammelgaragen des Stadtteils zu erwerben, das kostet zur Zeit 36.000 DM pro Stellplatz.

Autofreie Haushalte müssen einen Grundstücksanteil von 8 qm Vorhaltefläche erwerben, auf dem im Falle eines Autokaufs der nach der Landesbauordnung notwendige Stellplatz errichtet werden kann. Dies kostet den autofreien Haushalt zur Zeit 7.200 DM, also ein Fünftel der normalen Stellplatzkosten. Die Landesbauordnung sieht keine Möglichkeit zum Erlassen der Stellplatzerrichtungspflicht für Wohngebäude vor, sondern lediglich ein Aussetzen des Baus von Stellplätzen, „solange und soweit nachweislich ein Bedarf an Stellplätzen oder Garagen nicht besteht“ (§ 37 Abs. 3 Satz 2 LBO BaWü).

Verwaltet wird die potenzielle Parkplatzfläche vom Verein für autofreies Wohnen e.V., der jährlich die aktuelle Autofreierklärung der Wohnungseigentümer einsammelt und gegenüber der Stadt den Sammelnachweis des Minderbedarfs an Stellplätzen führt. Über die Vorhaltefläche kann frei verfügt werden, solange dort keine Stellplätze errichtet werden müssen, allerdings dürfen dort keine festen Gebäude errichtet oder Baumpflanzungen vorgenommen werden. Wenn nun ein vormalig autofreier Haushalt sich einen Pkw anschaffen möchte, muss er zusätzlich zu den bereits geleisteten Grundstückskosten weitere 30.000 DM an den Verein zahlen. Dieser ist verpflichtet, dem Vertragspartner einen Stellplatz auf dem Grundstück anzubieten. Bei größerem Bedarf wird der Bau einer Hochgarage erforderlich.

### *3 Parken als externe Dienstleistung:*

In Tübingen/Französisches Viertel wurden die Stellplatzbaulasten von den Grundstücken entkoppelt und auf die zentralen Flächen der Quartiersgaragen gelegt. Nur wer ein Auto besitzt, zahlt pro Stellplatz einen Eigenanteil von 24.000 DM an die Parkierungsgesellschaft. Das marktwirtschaftliche Modell Tübingens stellt Kostentransparenz her und macht damit die Kosten bewusst.

Kostentransparenz in Bezug auf die Stellplatzerrichtungskosten hat den augenfälligen Vorteil, dass zusätzliche Kosten (zum Kauf einer Wohnung) für den Kauf eines Stellplatzes in dem Moment anfallen, wo ein Stellplatz für ein vorhandenes Auto nachgewiesen werden muss. Wer im Moment kein Auto besitzt und damit keinen Stellplatz nachweisen muss, hat direkt einen immensen Kostenvorteil. Auch ist die Anschaffung eines Pkw für einen vorher autofreien Haushalt unmittelbar nicht nur mit den Anschaffungskosten für das neue Auto, sondern zusätzlich mit der Ent-

richtung der Stellplatzkosten verbunden.

Damit werden im positiven Fall durch die Kostentransparenz in autofreien oder autoreduzierten Quartieren ein starker Anreiz zum freiwilligen Verzicht auf ein Auto und im umgekehrten Fall eine zusätzliche Hürde bei der Erstanschaffung eines Autos geschaffen. Nicht nur die einmalig fälligen Anschaffungskosten, sondern auch die wiederkehrenden Betriebskosten eines Stellplatzes gehören in die Betrachtung mit hinein.

Allgemein ermöglicht Kostentransparenz unter ökonomischen Gesichtspunkten eine bessere Vergleichbarkeit und Bewertung der unterschiedlichen verfügbaren Verkehrsmittel. Sie relativiert die oftmals von Autofahrern verkündeten niedrigen Betriebskosten des eigenen Pkw („wenn das Auto doch schon vorhanden ist“) und die im Vergleich dazu überbewerteten Nutzungskosten der öffentlichen Verkehrsmittel. Kostentransparenz lässt beispielsweise die Kosten des gelegentlichen Taxifahrens als Mobilitätsalternative – die praktisch überall zur Verfügung steht – in einem ganz anderen Licht erscheinen. In diesem Sinne sollten die Kosten des eigenen Stellplatzes auch in den ADAC-Tabellen der Autokosten als Teil der Fix- und Betriebskosten ausgewiesen werden.<sup>10</sup>

### *5.4.1 Komplexibilität und neue Herausforderungen*

Es ist verführerisch, mit Einsparungen von bis zu 30.000 DM pro Wohneinheit individuell oder gemeinschaftlich Finanzreserven verplanen zu können. Es zeigt sich, dass alternative Investitionsmöglichkeiten eine kompetente Beratung der Initiativen und langfristiges Denken in der Planung notwendig machen: So müssen nicht nur Gemeinschaftseinrichtungen „erfunden“, finanziert und gebaut werden, sondern auch gepflegt und finanziell unterhalten werden. Es muss ein Betreiberkonzept entwickelt werden, das eine langfristige Finanzierbarkeit der Investition garantiert. Sonst würde das Scheitern eines Gemeinschaftsprojekts zur Belastung für das Quartier als Ganzes werden.

## 5.5 Flächengewinn

In einem konventionell autokonformen innerstädtischen Quartier ist in der Regel der Platzbedarf für die parkenden Fahrzeuge einschließlich der Zufahrten, Wege und Rampen so hoch, dass die Erdgeschosszone und/oder das Kellergeschoss vollständig oder zu großen Teilen dem Auto zur Verfügung stehen müssen. Oft sind der Hof oder generell die Freifläche am Haus ebenfalls für parkende Autos reserviert. Eine Tiefgarage im Hof belässt zwar eine benutzbare Oberfläche, verhindert aber in der Regel das Pflanzen großkroniger Bäume.

Die statistischen Daten: 36,2% (1,2 Mio ha) der Siedlungsfläche in der Bundesrepublik (alte Bundesländer) werden vom Verkehr eingenommen, zu den Parkplätzen im Haus und im Innenbereich kommen noch diejenigen an der Straße hinzu.<sup>11</sup>

“Die tatsächlich von motorisierten Fahrzeugen eingenommenen Flächen in Städten, insbesondere etwa durch private Parkflächen z.B. in Innenhöfen, sind weit größer: Auf Luftbildern ist zu erkennen, dass bis zu 60% innerstädtischer Flächen von Fahrzeugen belegt sind oder diesen potenziell zur Verfügung stehen”.<sup>12</sup> Privat genutzte Pkw benötigen im Schnitt pro Tag 40 – 60 m<sup>2</sup> Stellfläche, etwa zu Hause, beim Einkaufen und am Arbeitsplatz.<sup>13</sup>

Parkplätze stellen somit ein “erhebliches Flächensparpotenzial dar. Maßgeblich ist dabei der motorisierte Individualverkehr (MIV), der pro Personenkilometer einen im Mittel zehnfach größeren Flächenbedarf als öffentlicher und nichtmotorisierter Verkehr aufweist”.<sup>14</sup>

Eine Diplomarbeit an der Universität Dortmund hat Anfang der 90er Jahre nachgewiesen, dass autofreie Wohnquartiere ein Flächensparpotenzial von bis zu 33% der zur Verfügung stehenden Siedlungsfläche aufweisen. Am Beispiel einer Wohnanlage mit 28 Häusern und jeweils 8 Wohneinheiten ergab eine Modellrechnung für drei Szenarien “Autobefreit”, “Tiefgarage” und “Stellplatzanlage” eine jeweilig notwendige Erschließungsfläche von 1854 m<sup>2</sup>, 3049 m<sup>2</sup> und 3236 m<sup>2</sup>.<sup>15</sup>

Hermann Knoflacher weist darauf hin, dass jeder Fußgänger für seine bequeme, ungehinderte Fortbewegung 3 m<sup>2</sup> Verkehrsfläche benötigt, während ein Pkw je nach Geschwindigkeit in einer Wohnstraße 20 bis 50 m<sup>2</sup> Bewegungsfläche benötigt. Ein Pkw-Parkplatz ist mit rund 20 m<sup>2</sup> anzusetzen, während ein stehender Mensch nur 1 m<sup>2</sup> benötigt, die zur Verfügung stehende Fläche also etwa 95% effizienter ausnutzt.<sup>16</sup>

In autoreduzierten oder marginal autofreien Stadtquartieren führt der Wegfall der Parkplätze und Autowege zwangsläufig zu einem Gewinn an Fläche gerade in der für die Wohnqualität so sensiblen Boden- und Erdgeschosszone. Bei Beachtung einer Mi-

nimalausstattung mit Parkplätzen je nach städtebaulicher Situation und Erfordernissen der Nutzer, etwa für Behinderte, Gewerbetreibende oder für Carsharing, lässt sich der graduell messbare Flächengewinn prinzipiell auf drei Nutznießer verteilen:

1. den Bewohner/die Bewohnerin
2. die Hausgemeinschaft
3. die städtebauliche Planung

### 5.5.1 Flächengewinn für den Einzelnen

Ein Mehr an Fläche kann z.B. ein zusätzliches Zimmer bedeuten oder einen (größeren) Garten. So ist in Amsterdam GWL-Terrain jeder Wohneinheit ein Garten zugeordnet, der entweder im Innenbereich angeboten wird oder auf der Dachterrasse. In Hamburg Saarlandstraße werden den EG-Wohnungen private Gärten vorgelagert sein.

Einen Sonderfall stellt Tübingen/Französisches Viertel dar: Hier wurde konsequent die Chance genutzt und die EG-Zone als relativ tiefe wohnverträgliche Fläche für Gewerbetreibende ausgewiesen. In den untersuchten Projekten ist die Privatisierung der zusätzlich nutzbaren Flächen eher selten. Es überwiegen die gemeinschaftlichen und städtebaulich-urbanistischen Nutzungen.

### 5.5.2 Flächengewinn für Haus-Gemeinschaft

Die autoreduzierten Stadtquartiere verdanken ihre Existenz durchweg der Gemeinschaftsinitiative engagierter Bürger und Bürgerinnen. Insofern überrascht es nicht, dass insbesondere der aus dem Wegfall der Parkplätze im oder am Haus resultierende Flächengewinn für Gemeinschaftsaufgaben bzw. Gemeinschaftsinteressen zur Verfügung steht.

Auffällig ist, dass der Flächengewinn und, damit verbunden, der Geldgewinn zu kreativen Schöpfungen anreizen: In Wien Floridsdorf entstanden ein Internetcafé, eine Fahrradwerkstatt, ein Tageselterncenter und ein Waschsalon. Ebenfalls in Wien leisten sich die Bewohner der offiziell als “Heim” firmierenden und also weitgehend stellplatzbefreiten Wohnanlage Sargfabrik ein elegantes Badehaus mit einem darüber gelegenen Seerosenteich als ruhespendenden Ort der Erholung und Entspannung. Für die Hausgemeinschaft steht zudem eine begrünte Dachterrasse zur Verfügung. In Tübingen/Französisches Viertel werden die autofreien Innenhöfe gemeinschaftlich genutzt, ohne dass auf einschränkende Maße einer darunter liegenden Tiefgarage Rücksicht genommen werden muss.

In der Werksiedlung Piesteritz führt die Autofreiheit im Inneren (Parkplätze außen/am Rand) zu einem einladenden Ambiente schön gestalteter Straßen-, Platz- und begrünter Freiflächen, die bereits nach kurzer Zeit der Umgestaltung zu einer sozialen Nutzung des Straßenraumes geführt haben.

### 5.5.3 Flächengewinn für städtebaulich-urbanistische Zwecke

Der Flächengewinn autofreier/autoarmer Stadtquartiere durch Nichtbeanspruchung normalerweise dem Pkw überlassener Flächen kann städtebaulich und urbanistisch verwertet werden:

1. durch eine Verdichtung der Bebauung wie in Amsterdam GWL-Terrein oder Wien Sargfabrik, ohne Abstriche an Wohnqualität machen zu müssen. Böhme und Meyer weisen in ihrer aktuellen Untersuchung zu Recht darauf hin:

“Die These, daß die Grenze einer verträglichen baulichen Dichte aus ökologischen und sozialen Gründen bereits bei einer Geschosßflächenzahl von 0,8 bis 1,0 für Wohnnutzung erreicht sei, kann nicht bestätigt werden. Die Untersuchung zeigt auf, daß bis zu einer Geschosßflächenzahl von etwa 2,0 – was über dem für Wohnnutzung überhaupt zulässigen Maß bei Neubauten liegt – eine hinreichende wohnungsbezogene Freifläche realisiert werden kann, wenn der Pkw-Bestand unterdurchschnittlich niedrig ist, also nicht höher liegt als z.B. in innenstadtnahen Quartieren Amsterdams oder Kopenhagens (etwa 200 Pkw pro 1000 Einwohner). Nicht städtebauliche Bedingungen wie Belichtung, Besonnung, Freiflächen usw. setzen also Grenzen für städtebauliche Verdichtung, sondern der in deutschen Städten relativ hohe Stellplatzstandard und Pkw-Bestand.”<sup>15</sup>

Die großstädtische Dichte ermöglicht einen insgesamt kostengünstigeren Baupreis, steigert die Chance, anspruchsvolle Gemeinschaftseinrichtungen zu finanzieren und unterzubringen und schafft günstige Voraussetzungen für den ÖPNV, aber auch für Carsharing-Initiativen.

2. Das Freihalten der EG-Zone von Garagen und Parkplatzinfrastrukturen erleichtert eine freie Parzellierung der Grundstücke wie in Tübingen-Südstadt, wenn nicht auf Stützenraster und Großgaragenstrukturen Rücksicht genommen werden muss. Die städtebauliche Vorgabe, Gewerbe anzusiedeln, profitiert ebenfalls von der Verkehrsberuhigung, indem automatisierte Parkgaragen Platz machen für Gewerbe im Erdgeschoss der Wohnhäuser und für eine Nutzung der Kellerräume, z.B. als Abstellflächen.<sup>17</sup>

3. Die urbane Qualität autofreier/autoarmer Stadtquartiere wird von Angeboten befördert, die sowohl dem “Haus” als auch der “Stadt” dienen und die ohne Flächengewinn nicht zustande gekommen wären. Ein hervorragendes Beispiel hierfür ist das quartierübergreifende Engagement der Bewohner der Sargfabrik mit einem Kindergarten, einem Caféhaus und einem Veranstaltungssaal, in dem u.a. regelmäßig Konzerte stattfinden. Der zweite Bauabschnitt der Sargfabrik wird eine Wohngemeinschaft für betreute Jugendliche aufnehmen. Die denkmalpflegerisch und architektonisch beispielgebende Gestaltung der Gemeinschaftsfläche in Piesteritz ist auch ein Geschenk an Besucher und Touristen (Piesteritz ist EXPO-Projekt in Sachsen-Anhalt) und öffnet somit die dörflich-private Atmosphäre ins Städtisch-Urbane.

### 5.5.4 Komplexität und neue Herausforderungen

Der konstatierte Flächengewinn kann sowohl individuell verbraucht als auch gemeinschaftsstiftend kultiviert werden. Für den Städtebau erwächst eine Option, baulich-räumliche und urbanistisch-funktionale Vielfalt und Dichte – also Komplexität – zu befördern. So baut sich ein Spannungsverhältnis auf, das Einzelinteressen, Gruppeninteressen und das Interesse einer Stadt in einen schwierigen Balanceakt zwingt. Auch im Fall des Pluspunkts Flächengewinn erweisen sich Flexibilität und Komplexität als Herausforderung an das Management eines “Autofrei-Projektes” und an die formelle Stadtplanung.

## 5.6 Planungskultur

*Vorbemerkung: zur Abwesenheit des Bauherrn in der Stadtentwicklung*

Die Fallstudien zu autofreien, autoarmen und verkehrsberuhigten Stadtquartieren vermitteln das differenzierte Bild einer Planungskultur, die in vielen Aspekten neu ist. Dies tritt deutlich vor dem Hintergrund der heute üblichen Art und Weise, ein Wohnquartier planerisch zu "fassen", zutage. Stark vereinfacht läuft folgender Prozess ab:

Das Baurecht ermöglicht es, ein Grundstück zu bebauen. Zur Steuerung der baulichen Dichte, Nutzung, Geschosshöhe, Dachform etc. werden Vorgaben gemacht, die einzuhalten sind. Dann tritt in der Regel ein Bauherr oder ein Bauträger in Aktion, baut oder vermarktet als Erstes die geplante Investition. Verkauf, Vermietung oder "Facility Management" sind dann oft Angelegenheit weiterer Dienstleister.

Zwei Aspekte des skizzierten Planungs- und Bauablaufs sind in unserem Zusammenhang von Bedeutung:

1. Die Kommune, ausgestattet mit der Planungshoheit, tritt als Behörde auf, die Grenzen setzt und deren Einhaltung kontrolliert. Ein unmittelbarer Kontakt zum späteren Bauherrn oder Nutzer eines Grundstückes existiert normalerweise nicht: Die Bauleitplanung plant für einen anonymen Markt.
2. Der Bauträger baut für einen anonymen Markt, ist also kein Bauherr im eigentlichen Sinne: Ein Immobilienfonds oder selbst ein lokal verwurzelter Bauträger entwickelt, vermarktet und fertigt ein Produkt, auf das der Käufer oder Nutzer keinen direkten Einfluss hat.

Der skizzierte konventionelle Verlauf einer Wohn-Projektentwicklung führt dazu, dass weder die Kommune noch der Bauträger die gebaute Umwelt, die aus den baurechtlichen Vorgaben und den Marktbedingungen erwächst, in ihrer ästhetischen, sozialen, kulturellen und ökologischen Dimension verantworten. So entsteht "Stadt" heute in der Regel als Konsequenz aus der Verbindung von formellem Planungsrecht mit den Bedingungen des Immobilienmarktes:

In der Tradition der europäischen Stadt fehlt beiden Seiten die Figur des Bürgers, der an "seiner" Stadt baut! Die Quartiere und Städte, die wir als Touristen gerne besuchen, sind ausnahmslos Zeugen real existierender Bauherren, die als Stadtbürger agierten!

Die autoreduzierten Stadtquartiere knüpfen wieder an die Tradition der Bürger-Stadt an, indem die Investoren und/oder späteren Bewohner durchweg den Planungsprozess von der Idee über die Standortentscheidung bis zur Konfiguration der Gebäude und Gemeinschaftseinrichtungen mitbestimmend begleiten.

Wir können anhand der sechs Fallstudien Strukturmerkmale identifizieren, die die Planungskultur der autoreduzierten Stadtquartiere prägen.

Der Planungsprozess ist:

1. interaktiv
2. kommunikationsbetont
3. personenbezogen
4. qualitätsfixiert
5. in seinem Ausgang offen

### 5.6.1 Eine Planungskultur der interaktiven Prozesse

Der übliche Verlauf eines Planungs- und Bauprozesses ist linear: Ein ständig sich verfeinernder und konkreter werdender Prozess, gesteuert von Experten in der kommunalen Verwaltung und der Bauwirtschaft, produziert Wohnraum. Idealtypisch kommt diese so genannte Maschinenmoderne in den Plattenbauquartieren der ehemaligen sozialistischen Staaten zum Ausdruck. Aber auch in einer pluralistischen Marktwirtschaft ist die "fordistische" Struktur der Raumproduktion bislang noch vorherrschend: Die Bewohner kommen erst ins Spiel, wenn alle Planungs- und Bauentscheidungen gefallen sind. Die neu entstandenen autoreduzierten Stadtquartiere von Wien, Freiburg und Tübingen durchbrechen diesen Mechanismus durch mehr oder weniger frühzeitige Partizipationsangebote an die späteren Nutzer.

Modellhaft ist dies in Wien und Tübingen zu beobachten: Die beiden Wiener Quartiere unterscheiden sich erst einmal dadurch, dass die Sargfabrik auf Initiative eines Vereins zustande kam und Floridsdorf von Kommunalpolitikern und einem außergewöhnlich experimentierfreudigen Bauträger angeregt worden ist. Im Verlauf der Planung haben aber dann die späteren Mieter das Quartier bis in Einzelheiten mitbestimmt. Sie konnten Einfluss nehmen auf die Grundrissgestaltung, die Fassadengestaltung, die Verwendung der eingesparten "Autogelder".

In Tübingen/Französisches Viertel setzte die Stadtplanung den städtebaulichen Rahmen für eine gründerzeitlich inspirierte Parzellenstruktur der Wohnblöcke. Diese formelle Vorgabe der Stadt definiert zwar auch Grenzen im herkömmlichen Sinne, räumt damit aber im entscheidenden Maß völlig neue Spielräume für Bauherren in der Stadt ein. Das städtebauliche Programm provoziert und erfordert notwendig das Engagement der späteren Bewohner.

Die Fallstudien in Wien und Tübingen zeigen, dass Planung als interaktiver Prozess der Stadt wieder Bauherren beschert! Die Quartiere werden so unverwechselbar. Die Bewohner identifizieren sich mit ihrem Wohnort, da sie ihn sich Schritt für Schritt aneignen konnten. Alle Beteiligten am Planungsprozess arbeiteten parallel und zusammen und nicht mehr nacheinander und getrennt. Der interaktive Planungsprozess integriert Laien und Experten und vor allem die zukünftigen Bewohner und all die Institutionen, die planen, entscheiden, bauen und vermarkten.

### 5.6.2 Eine kommunikationsbetonte Planungskultur

Autoreduzierte Stadtquartiere sind ein neues städtebauliches und verkehrsökologisches Phänomen. Ihre Intensionen sind nicht selbstverständlich. In aller Regel muss ein solches Projekt verhandelt werden, mit der Stadt als planungsrechtlicher Instanz, mit einem Bauträger, der ökonomisch vernünftig agieren muss und mit den Architekten, die auf neue Wohnwünsche reagieren müssen. Die Komplexität der Anforderung an ein autoreduziertes Quartier sowie der interaktive Prozess der Projektentwicklung sind nur zu bewältigen, wenn alle Beteiligten zum Dialog bereit und konsensorientiert sind. Das macht einen hohen Grad an Kommunikationskompetenz auf allen Seiten erforderlich. Da dies aber nicht die Regel ist und autoreduzierten Quartieren noch keine neuen formellen Planungsstrukturen zugewiesen werden können, ist die Kommunikationskultur im Verlauf eines Projektes von entscheidender Bedeutung. Als hilfreich zeigen sich folgende Maßnahmen:

#### 1 Test der Nachfrage durch die Öffentlichkeit

Das Planungsamt im Amsterdamer Stadtbezirk des GWL-Terrain veröffentlichte 1993 eine eher zurückhaltend gestaltete Anzeige in der lokalen Zeitung zur Ankündigung des Vorhabens mit der Aufforderung, bei Interesse eine schriftliche Bewerbung für das Wohnen in einem autofreien Stadtquartier abzugeben. Die Resonanz war unerwartet: Etwa 4000 ernst zu nehmende Interessenten meldeten sich. Damit stand der Kreis der späteren Bewohner fest und die nutzerorientierte Projektentwicklung konnte beginnen.

In vergleichbarer Art und Weise, mit den Nutzern frühzeitig in Kontakt zu treten, geht die Stadt Köln vor.

#### 2 Installierung eines Projektbüros der Stadt

In Tübingen wurde ein Projektmanagement direkt im Konversionsstadteil etabliert. Damit kann vor Ort mit den zukünftigen Bauherren z.B. die Parzellierung der Blockgrundstücke ausgehandelt werden. So werden z.B. auch die Außenräume in Workshops mit den Bewohnern geplant. In Hamburg bildet Autofreies Wohnen e.V. einen Dachverband für verschiedene Initiativen wie die Genossenschaft Wohnwarft und die Eigentümergemeinschaft Barmbeker Stich. Der Verein und die beauftragten Architekten erarbeiteten das Projekt in gemeinsamen Arbeitssitzungen. Die Gemeinschaftsgrünflächen in den Höfen der Wohnkomplexe können nach Wunsch der Bewohner flexibel genutzt werden. Die Außenanlagen werden gemeinschaftlich von den Bewohnern geplant. Für die Gestaltung der Dachflächen gab es einen Workshop mit den zukünftigen Bewohnern. Stadtplanung nimmt auf diese Weise den Charakter einer Dienstleistung an.

#### 3 Gründung eines Vereins

In Wien Sargfabrik wurde 1987 der gemeinnützige Verein für integrative Lebensgestaltung gegründet, der als Träger der Pro-

jektidee auftrat und sich bald zu einer Kerngruppe von mehr als 30 Mitgliedern entwickelte. Bis heute existiert der Verein, der eine hausinterne Zeitung herausgibt und einen monatlichen Veranstaltungskalender publiziert.

#### 4 Aufbau eines eigenen Projektmarketings

Schon in der Anfangsphase eines Projekts erweist sich Marketing als ein wichtiges Kommunikationswerkzeug. In Amsterdam wurde ein "Buch von Qualität" von allen Beteiligten entwickelt, das über einen konventionellen Rahmenplan hinaus insbesondere jene Qualitätsstandards festschreibt, die für die Benutzbarkeit des Quartiers und die Aufenthaltsqualität entscheidend sind: Materialien, Farbe, Oberflächentextur, Gartengestaltung etc. Mit Broschüren, Modellen, Hausbaukästen wie in Wien Floridsdorf, Faltschablonen, Workshops und Kolloquien wird erreicht, dass in jeder Phase des Planungs- und Bauprozesses Information als Basis von Kommunikation allgemein verfügbar ist.

### 5.6.3 Die Planungskultur wird von Personen geprägt

Ein Haus, das einen Bauherrn im traditionellen Sinne hat, zeichnet sich u.a. dadurch aus, dass es eine persönliche Handschrift trägt. Der Bauherr drückt der Architektur mehr oder weniger stark seinen Stempel auf. Vergleichbares lässt sich bei den von uns untersuchten Neubauprojekten in Wien, Tübingen und Freiburg feststellen. Das GWL-Terrain und die Saarlandstraße tragen demgegenüber eher die Handschrift der Architekten. Piesteritz und Langwasser P in Nürnberg sind Sonderfälle, da es sich hierbei um Ensembles handelt, die als Großform geplant worden sind.

Wenn die Initiative einzelner Personen für das Zustandekommen eines autoreduzierten Quartiers verantwortlich ist, dann folgt daraus zwangsläufig, dass deren Vorstellungen vom Wohnen, von der Mobilität, von Stadt im weitesten Sinne sowohl den Planungsprozess prägen als auch die Architektur. Auch im Zusammenhang der Planungskultur muss betont werden, dass die Chance, sich in der Stadt – selbstverständlich im Rahmen des städtebaulichen Gesamtkonzeptes – baulich-gestalterisch zu verwirklichen, eine notwendige Option in der Auseinandersetzung mit dem Bauen "auf der grünen Wiese" darstellen könnte, wo es vergleichsweise nahezu keinerlei Rekonstruktionen gibt.

Stadtbaukultur resultiert nicht zuletzt aus dem Spannungsverhältnis zwischen einer kultivierten kollektiven Rahmensetzung und den Spielräumen für die Individualität des Bürgers als Bauherr.

#### 5.6.4 Der Planungsprozess ist qualitätsorientiert

Bei der Planung von konventionellen Wohnquartieren stehen funktionale, messbare Merkmale im Vordergrund, die sowohl der formellen Genehmigungsplanung als auch der Kosten-Gewinnerwartung der Investoren genügen: Wohnungsgröße, Wohnungsausstattung, Wohnungspreis, Mietpreis, die Versorgung mit technischer Infrastruktur (Verkehr/Medien) und das Angebot an Schulen, Einzelhandel etc. im Wohnumfeld.

Im Planungs- und Bauprozess autofreier/autoarmer Stadtquartiere rangieren die eher quantitativen Merkmale an nachgeordneter Stelle. Zuerst geht es um die Art und Weise, wie gewohnt wird. Den Investoren geht es um die Realisierung einer Idee, die eine neue Wohn- und Lebensweise anstrebt. Über die Befriedigung von Grundbedürfnissen hinaus geht es um Qualität des Wohnens, des Wohnumfeldes, der Mobilität, der sozialen und nachbarschaftlichen Beziehungen, der Umwelt- und Stadtverträglichkeit.

Erst wenn diese Parameter im Verlauf eines interaktiven Planungsprozesses Gestalt angenommen haben, werden sie letztendlich mit den quantitativ geprägten Wohnbedingungen abgeglichen. Wobei auch hier darauf hinzuweisen ist, dass die Option für mehr Qualität des Wohnens in entscheidendem Maß von den Auswirkungen der Autoreduzierung profitiert.

In einer außergewöhnlich ausführlichen Kritik des Tübinger Südstadtprojektes bewertet Hanno Rautenberg in DIE ZEIT den einzigen Wohnblock, der durch einen Bauträger errichtet wurde, wie folgt: "Beste Chancen hat, wer ein Wohn- und Lebenskonzept verwirklichen möchte, das es im Quartier noch nicht gibt. Streng ist man mit den kommerziellen Bauträgern, denen im ersten Bauabschnitt noch einzelne Grundstücke, einmal sogar ein ganzer Block anvertraut worden war. Viele lieferten am Ende nur den üblichen Standard ab, denn auch in der Immobilienbranche ist die Schere im Kopf weit geöffnet – die einen bauen Büros, die anderen Wohnungen, Vermischtes gilt als unrentabel. Folglich hielten sich viele der Professionellen nicht an die Spielregeln, die Suche nach dem Ungewöhnlichen ist ihre Sache nicht. Zudem waren ihre Wohnungen meist 20 Prozent teurer als jene der Baugruppen, denn Verwaltung, Maklerei und Gewinnmargen lassen den Preis steigen. Ziel der Südstadtplaner war es hingegen, das Bauen sogar für Leute erschwinglich zu machen, die sonst nie auf die Idee gekommen wären, ein Haus haben zu wollen – ein Teil der Bemühungen, bei der Stadtentstehung möglichst viele Bürger zu beteiligen."<sup>18</sup>

#### 5.6.5 Komplexität und neue Herausforderungen

Die Planungskultur wird geprägt von der Beteiligung der Bewohner an nahezu allen Phasen der Projektentwicklung. Laien greifen in einen gemeinhin von Experten dominierten Planungsprozess ein. Damit verändern sich die Methoden der Planung, die Fachsprache und die Bilder, in denen sie denkt, und nicht zuletzt die Instrumente, die sie anwendet, um zum Ziel zu kommen. Die Rollen der an der Planung von autoreduzierten Stadtquartieren beteiligten Akteure wandeln sich und passen sich den neuen Herausforderungen an.

Folgende Tendenzen sind erkennbar:

*1 Das kommunale Planungs- und Bauamt wandelt sich von der Behörde zum Dienstleister, vom Amt zum Partner:*

Um auf die inhaltlichen Herausforderungen angemessen reagieren zu können, muss die formelle Planungsinstanz mehr und mehr ebenfalls eine Vorstellung von der Qualität der Stadt entwickeln, wie z.B. Tübingen.

*2 Der Bauträger wird zum Entwurfspartner,*

der in jeder Phase des Projekts die Machbarkeit kritisch überprüft.

*3 Der Architekt wird zum Moderator:*

Sein Arbeitsfeld besteht nicht mehr allein aus dem Entwerfen, Konstruieren, Überwachen als Anwalt des Bauherrn, sondern in der Vermittlung der vielfältigen und auch widersprüchlichen Intentionen aller am Projekt beteiligten Gruppen: Bewohner, Stadtplanung, Bauträger.

*4 Die Initiatoren autoreduzierter Stadtquartiere werden zu Stadtentwicklern:*

Mit dem Anspruch, Mobilität umweltfreundlich zu praktizieren und Wohnen mit einer neuen sozialen, ökologischen, gestalterischen und kulturellen Qualität zu verknüpfen, greifen die Initiativen weit über ihren eigentlichen Standort in der Stadt hinaus. Sie provozieren vernetztes Denken und eine neue Komplexität von Nutzungen in der Stadt: Wohnen, Arbeiten, Mobilität, Freizeit. Sie arbeiten damit aktiv an einer neuen Stadtkultur.

### *Literatur:*

- 1 Reutter, Oscar; Reutter, Ulrike: Autofreies Leben in der Stadt, Autofreie Stadtquartiere im Bestand, Dortmund, 1996
- 2 Heller, Jochen: Vom Umdenken zum Umsteigen – Steigerungspotentiale des ÖPNV durch eine Marketingoffensive in Erlangen, Universität Bayreuth, Institut für Geowissenschaften, Abteilung Angewandte Stadtgeographie, Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 163, S. 133, Bayreuth, 1997,
- 3 Loose, Willi: Verkehrsminimierende Siedlungsentwicklung im Umfeld von Nahverkehrsbahnhöfen – Modellprojekt Bruchsal ‚Am Saalbach‘, Öko-Institut, Freiburg, 1999
- 4 Stadt Köln, Stadtplanungsamt (Hrsg.): Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln – Dokumentation Marktuntersuchung, Schriftenreihe Verkehrsplanung in Köln, Heft 29, Köln, 1998
- 5 Schöffel, M.; Schreiber, B.: Kinder in der Stadt. Spielraum und Spielraumplanung in Mannheim am Beispiel westliche Unterstadt, Diplomarbeit am Lehrstuhl für Methoden der empirischen Sozialforschung und angewandte Soziologie der Universität Mannheim, Mannheim, 1988
- 6 Kunz, Torsten: Weniger Unfälle durch Bewegung. Mit Bewegungsspielen gegen Unfälle und Gesundheitsschäden bei Kindergartenkindern, Schorndorf, 1993
- 7 Nützel, Margit: Nutzung und Bewertung des Wohnumfeldes in Großwohngebieten am Beispiel der Nachbarschaften U und P in Nürnberg-Langwasser, Universität Bayreuth, Institut für Geowissenschaften, Abteilung Angewandte Stadtgeographie (Hrsg.), Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Heft 119, Bayreuth, 1993
- 8 Bernd Windsheimer: Nürnberg-Langwasser – Geschichte eines Stadtteils, Geschichte Für Alle e.V. (Hg.), Sandberg Verlag, Nürnberg, 1995
- 9 Terence Riley: The Un-private House, Ausstellungskatalog des Museum of Modern Art, New York, 1999
- 10 ADAC Fahrzeugtechnik: ADAC Autokosten 2000, Aktuelle Betriebskosten für 333 repräsentative Neuwagen, Stand 04/2000
- 11 Frey, René: Ökonomie der städtischen Mobilität, S. 44 ff, vdf, Hochschul-Verlag, Zuerich, 1994
- 12 Buckley, Drummond: A Garage in the House, in: Wachs, Martin and Crawford Margaret: The Car and the City – The Automobile, The built environment, and daily urban life, The University of Michigan Press, 1992
- 13 Holzapfel, Helmut: Autonomie statt Auto, Zum Verhältnis von Lebensstil, Umwelt und Ökonomie am Beispiel des Verkehrs, insb. S. 51 ff, Economica Verlag Bonn, 1997
- 14 Socialdata GmbH: Mobilität in Deutschland, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln 1991
- 15 Böhme, Christa und Meyer, Ulrike: Szenarien und Potenziale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung, Difu-Berichte 2/2000
- 16 Knoflacher, Hermann: Subjektzentrierte Verkehrsplanung. In: Giese, Eckhard (Hrsg.): Verkehr ohne (W)Ende? Psychologische und sozialwissenschaftliche Beiträge, dgut Verlag, Tübingen, 1997
- 17 Flächengewinn: Stadt Tübingen: Stadt mit Eigenschaften, städtebaulicher Entwicklungsbereich ‚Stuttgarter Straße/Französischen Viertel‘, Tübingen, 1999
- 18 Rautenberg, Hanno: Bauen – auf die Bürger, Die Zeit Nr. 24, 8. Juni 2000

### *Weiterführende Literatur:*

- Aydin, Can und Tönnies, Martin: Neue Dimensionen im kosten- und flächensparenden Bauen durch autofreie Stadtteile, in Münst, Wolfgang (Hrsg.): Stadt statt Auto – Neue städtebauliche Qualitäten mit weniger Autos, Wohnbund, Darmstadt, 1993
- Zuckermann, Wolfgang; Britton, Eric: Mobilität oder Zugänglichkeit?, in: Flade, Antje (Hrsg.): Mobilitätsverhalten, Weinheim, 1994
- Schuck-Wersig, Petra; Wersig, Gernot: Flexibilität des Handelns als Hintergrund der Prognose der Mobilitätsentwicklung
- Stadt Tübingen: Stadt mit Eigenschaften, Tübingen, 1999
- Brunsing, Jürgen; Frehn Michael (Hrsg.): Stadt der kurzen Wege, zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie?, Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 1995
- Hoffmann-Axthelm, Dieter: Die dritte Stadt, Frankfurt/Main, 1993
- Fuhrer, U.; Kaiser, F.G.; Marxer, M.; Steiner, J.: Multilokales Wohnen. Freizeitmobilität als räumlich ‚verteiltes‘ Wohnen, Nationales Forschungsprogramm 25 ‚Stadt und Verkehr‘, Bericht 60, 1994
- Holzapfel, Helmut; Traube, Klaus; Ullrich, Otto: Autoverkehr 2000, 3. Auflage, Verlag F. C. Müller, 1992
- Münst, Wolfgang (Hrsg.): Stadt statt Auto – Neue städtebauliche Qualitäten mit weniger Autos, Wohnbund, Darmstadt, 1993

## 6 Zusammenfassung und Folgerungen

### 6.1 Qualitäten

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

Am Beispiel von sechs modellhaften Quartieren unterschiedlicher Größe, Entstehungszeit, baulicher Struktur und Form und intensioniertem Grad an Autoreduktion konnten folgende Qualitätsmerkmale nachgewiesen werden:

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

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

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

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

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

Die *Chancen einer flexiblen Verkehrsmittelwahl* steigen durch bessere Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr, den ÖPNV und die gemeinschaftliche Autonutzung innerhalb des Quartiers und bei dessen Anbindung an die Stadt. Diese Verkehrsmittel rücken in das Blickfeld der Bewohnerinnen. Hierbei spielt nicht nur die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrsmittelalternativen oder von Fahrplanangeboten eine Rolle. Neue, gezielt auf die Bedürfnisse der Quartiersbewohner zugeschnittene Mobilitätsdienstleistungen erleichtern das Leben autofreier Haushalte oder unterstützen das Loslassen vom eigenen Auto.

Die Möglichkeit, mit *Kosten flexibler umgehen* zu können, verdanken die Bauherren und Mieter autoreduzierter Stadtquartiere den eingesparten finanziellen Mitteln für Erschließung, Parkplatz und Parkraumbewirtschaftung. So werden private oder gemeinschaftliche Alternativinvestitionen möglich. Die getrennte Bilanzierung von Wohnraumkosten und Parkraumkosten macht die Mobilitätskosten für den Einzelnen und die gesamte Wohnanlage transparent. Dies provoziert einen bewussten, zweckrationalen Umgang mit Mobilität und macht zudem Mobilität als externe Dienstleistung, z.B. als Carsharing-Angebot, attraktiv. Die infolge Nicht-Autobesitzes eingesparten Mittel lassen sich selbstverständlich auch in eine höhere bauliche Dichte investieren, wenn dies städtebaulich und ökologisch sinnvoll erscheint.

## 6.2 Agenda 21

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

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

Die dargestellten Projekte in Hamburg, Amsterdam, Tübingen, Nürnberg, Wittenberg und Wien sowie eine Reihe weiterer, die besichtigt, aber nicht ausführlich dokumentiert wurden, repräsentieren die ganze Palette der den Verfassern der Studie bekannten autoreduzierten Quartiere in Europa. Zugleich machen sie deutlich, dass autofreie, autoarme oder nach unserer Definition verkehrsberuhigte Stadtquartiere keine eigene städtebauliche Typologie darstellen, sondern auf alle bekannten Strukturen und Formen des Stadt- und Siedlungsbaus übertragbar sind.

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

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

In dem Maße, wie Wohnen nicht mehr nur die materiellen Grundbedürfnisse befriedigt, sondern (wieder) mit einer Idee und Idealen verknüpft wird, muss die formelle Planung der Kommune ihrerseits mehr leisten als planungsrechtliche Festsetzungen. Als Handlungsrahmen bieten sich hierfür die lokale Agenda 21 ebenso wie die Deklaration von Urban 21 in Berlin an.

Die entsprechenden Forderungen, etwa nach der Stadt der kurzen Wege, der Mischung der Funktionen, der Revitalisierung der Innenstadt auch als Wohnstandort oder nach der aktiven Mitwirkung von Bürgern bei der Entwicklung des urbanen Raumes, werden durch die Erfahrungen und Erkenntnisse der Projekte für ein Wohnen ohne (eigenes) Auto angereichert und mit konkreten Handlungsmöglichkeiten versehen.

Für die Stadtplanung erwächst aus diesem Zusammenhang ein Zwang, Perspektiven einer langfristig stabilen Stadtentwicklung zu erarbeiten: Es ist wieder an der Zeit, Leitbilder zu entwerfen und breit zu diskutieren, wenn sich einerseits die Rahmenbedingungen ändern und andererseits die Komplexität der zu koordinierenden Prozesse im architektonisch-städtebaulichen, sozialen, verkehrlichen und ökologischen Bereich eine gemeinsame Handlungsbasis erforderlich macht.

Die meist individuellen Intentionen für ein "autofreies Leben" gewinnen im Kontext von Agenda 21 und Urban 21 eine gesellschaftspolitische Relevanz.

### 6.3 Herausforderungen

Die untersuchten Modellprojekte zeigen eindeutig den Zusammenhang zwischen einem geringen Grad der Autoorientierung in der städtebaulich-verkehrlichen Entwicklung eines Quartiers und einer funktionalen, gestalterischen, ökologischen und sozialen Variabilität. Neue Chancen im Siedlungsbau und für eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind jedoch verbunden mit neuen Herausforderungen: So führt in der Regel die Flexibilisierung der Raumnutzung, der Verkehrsmittelwahl und des Kostenbudgets zu einer deutlich höheren Komplexität in den genannten Bereichen. Wo die Freiheitsgrade in der Handhabung von Flächen, Räumen, Nutzungen, Zeit und Geld wachsen, wächst auch das Konfliktpotenzial.

Je größer und komplexer diese Stadtquartiere werden, desto offensichtlicher werden Zielkonflikte unter den beteiligten Akteuren. Anders ausgedrückt: Je weniger Wohnraum und Stadtraum als eine Immobilie oder eine Ware entwickelt und genutzt werden, je stärker also die immateriellen Werte ins Gewicht fallen, desto weniger richten die tradierten Prozesse formeller Planung im konkreten Fall aus. Alle untersuchten Projekte zeichnen sich trotz vielfältiger Unterschiede im Einzelnen dadurch aus, dass informelle Strukturen und Formen der Projektentwicklung zum Erfolg verhalfen. Dies betrifft sowohl die internen Verhältnisse als auch die Beziehungen zur Stadt oder zu den Bauträgern. Im Zentrum informeller Planungskultur steht der Dialog. Dabei wird das hierarchisch abgestufte Genehmigungsverfahren eines Bauprozesses mehr und mehr von einem kommunikationsintensiven, projektbezogenen Moderationsverfahren begleitet. Insofern vermitteln die Qualitäten autofreier/autoarmer Stadtquartiere keine "Heile-Welt-Botschaft". Neue Chancen generieren neue Herausforderungen. Dabei wird die Praxis zum Lernfeld, nicht zuletzt für die professionellen Disziplinen des Bauens, der Ökologie und der Stadt- und Verkehrsplanung.

### 6.4 Europäische Stadt

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

"Ohne Auto" suggeriert dabei ein Leben (ein Arbeiten) mit dem permanenten Makel des Verzichts, sozusagen eine negative Fixierung auf das abwesende Objekt der allgemein vorherrschenden Begierde. Die Projekte tragen die wenig aussagekräftigen Attribute "ohne" oder "arm": So zeigen sich noch im Widerstand gegen das Auto dessen Begriffe und die damit das Denken bildende Kraft.

Der Alltag in den Wohn- und Wohnmischquartieren, die in der vorliegenden Studie untersucht wurden, vermittelt indes eine erfreuliche gegenteilige Erfahrung. Im Vordergrund steht die Emanzipation aus den städtebaulichen Zwängen des Industriezeitalters: Wohnen ohne Autolärm und Unfallgefahren durch den Autoverkehr; Entfaltungschancen im Haus und im Außenraum; architektonische Selbstverwirklichung in der Stadt; intensivere soziale Beziehungen im Quartier; Rückgewinnung der Straße als sozialen Ort; Entwicklung von Verantwortung für Natur, Bauen und Städte ...

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

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

Die prototypische Ausführung erhielt die Idee der autogerechten Stadt mit dem autofreien Wohnen in zwei gartenstädtischen Siedlungen in den USA. Radburn (1928) in New Jersey an der Ostküste und The Village Green (1941) in der Los Angeles-Agglomeration sollten beweisen, dass beides geht: totale Automobilität und ein "carfree neighbourhood".<sup>1</sup>

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

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

In Zeiten des Umbruchs gewinnen neue Ideen, in Experimenten Einzelner oder kleiner Gruppen umgesetzt, im besten Fall die Bedeutung eines Laboratoriums der Gesellschaft.

Mächtige Bewegungen der städtebaulichen Moderne, wie die "Gartenstadt" oder das "Neue Bauen" und nicht zuletzt die Umweltbewegung, lassen sich auf die Ausbruchsversuche weniger kritischer Zeitgenossen zurückführen.<sup>2</sup>

Die quantitative Dimension eines Experiments ist noch kein hinreichendes Kriterium möglicher gesellschaftlicher Relevanz.

Die vorliegende Studie hat eine Vielzahl verallgemeinerungsfähiger Aussagen zu den städtebaulichen und verkehrsökologischen Qualitäten von Stadtquartieren ermittelt, die nicht dem Zwang unterworfen sind, die Erschließung, die Parzellen- und Gebäudestruktur und die Freiraumnutzung auf das Auto auszurichten.

Dabei ist ein Reformpotenzial zutage getreten, das über die unmittelbaren Zielsetzungen und Erwartungen an die Projekte hinausreicht. Eine weitere Beschäftigung mit dem zugrunde liegenden Konzept dürfte für die Stadtentwicklung insgesamt produktiv sein.

Für diese Behauptung lassen sich vier wesentliche Gründe nennen:

#### *Global denken – lokal handeln*

Der bewusste Verzicht auf das eigene Auto ist oft nur Teil eines umfassenderen Anspruchs, mit der Stadt und der natürlichen Umwelt schonend umzugehen. Diese Akteure stehen in der Regel den Forderungen und Anregungen etwa der Agenda 21 offen und sympathisierend gegenüber.

#### *Umweltverbund*

Die autoreduzierten Stadtquartiere sind auf das alternative Mobilitätsangebot des Umweltverbundes angewiesen. Diese Nachfrage stärkt den Umweltverbund in der Konkurrenz mit dem motorisierten Individualverkehr. Zugleich wird der enge Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur bewusst. Konsequenterweise müssten autofreie/autoarme Stadtquartiere in den Standorten höchster Zentralität angesiedelt sein, da hier die "Stadt der kurzen Wege" potenziell existiert und der Umweltverbund seine höchste Effektivität besitzt.

#### *Standort Stadt*

Die Projekte autoreduzierten Wohnens können strukturbedingt nur an städtebaulich integrierten, verkehrlich vielfach vernetzten und funktional möglichst komplexen Standorten Erfolg versprechend ausgesiedelt werden. Ihre Lage muss innen sein, nicht außen – auch dies im Gegensatz zu den "carfree neighbourhoods" der autogerechten Stadt, die idealerweise im "Greenbelt" um die Kernstadt lagen. Autofreie Stadtquartiere stärken – trenduntypisch! – den Standort Stadt.

#### *Marketing*

In der Konkurrenz um marktgängige Leitbilder dominiert heute immer noch das Einfamilienhaus, in der Regel außerhalb der Stadt gelegen.

Die "milieufreundlichen" Stadtquartiere – wie autofrei in der holländischen Diktion genannt wird – generieren durchweg ein eigenständiges positives Image. Darauf aufbauend, bietet sich die Chance, Leben in der Stadt gegenüber Suburbia oder "der grünen Wiese" auch in der Konkurrenz der "Lifestyle-Bilder" zu propagieren.

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

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

Insgesamt repräsentieren die Modellprojekte trotz ihrer Vielschichtigkeit und immer nur partiellen Vergleichbarkeit ein neues Denken im Städtebau und in der Stadtentwicklung, das anstelle von Aufgliederung, Ausdifferenzierung und letztlich an raum-funktionaler Trennung eindeutig an integrierenden Strukturen und Aktivitäten interessiert ist. Dass in diesem Zusammenhang Mobilität neu definiert werden muss, hat die Studie zu beweisen versucht: Lebensqualität in der Stadt steht in unmittelbarer Abhängigkeit vom Grad der Autoorientierung bzw. der Autoreduzierung. Beides zusammen, Wohnen in der Stadt und Mobilität mit dem Umweltverbund ergibt in der Summe die angestrebten ökologisch wirksamen Effekte für eine langfristig stabile Entwicklung.

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

#### *Literatur:*

- 1 Scully, Vincent: American Architecture and Urbanism, S. 164 ff., New York, 1969
- 2 Ein anschauliches Beispiel für diesen Sachverhalt liefert die Geschichte des "Monte Verita" in Ascona zu Beginn des 20. Jahrhunderts; siehe hierzu:  
Dado, Armando: Monte Verita, Editore Locarno, 1980

