

Autofrei Wohnen – gibt es einen Bedarf?

Bericht vom Fachseminar zum autoreduzierten Wohnen, 14.11.2017, Bern

Gunhild Preuß-Beyer

Autofrei Wohnen – gibt es einen Bedarf? So fragte die Fachtagung der „Plattform autofrei/autoarm Wohnen“ (Pawo), die am 14. November 2017 in Bern stattfand. Die Tagung zeigte: Autofreie Projekte werden nachgefragt, und wer für die Zukunft baut, muss andere Mobilitätsmöglichkeiten fördern, wenn keine Investitionsruinen entstehen sollen.

Wie schon in den zwei Jahren zuvor war ich wieder zu Gast bei der Fachtagung von „Pawo“ in der Schweiz, dieses Mal im alten Tramdepot in Bern. Schon der Weg zur Tagung war ein Vergnügen, mit einem pünktlichen Zug anzukommen und dann staunend zu Fuß durch das Weltkulturerbe Berner Altstadt zu gehen. Wenn jemand nicht laufen mag: die Linie 12 fährt vom Bahnhof mit Trolleybussen mitten hindurch und das alle 3 bis 6 Minuten. So war dies eine zauberhafte Einstimmung auf einen Nachmittag voller Infos, die ich gern nach Deutschland mitbringe.

Impulse aus der Zivilgesellschaft

Die Begrüßung übernahm Stéphanie Penher vom VCS Kanton Bern. Der VCS ist das Pendant zum VCD, dem Verkehrsclub Deutschland und ist eine treibende Kraft hinter den in den letzten Jahren sprießenden autofreien/autoarmen Wohnprojekten. Mit der Trägerschaft für Pawo gibt es hier nun eine Struktur für das ganze Land.

Nach Aktivitäten in vielen der deutschsprachigen Städte wendet sich der VCS/Pawo mit einer eigenen Stelle auch den Orten der Romandie, der französischsprachigen Schweiz zu. Erstmals wurde im Dezember auch eine französisch-sprachige Tagung angeboten.

Gemeinnütziger Akteur

Urs Buomberger von der Stiftung Habitat berichtete aus den ersten Erfahrungen mit dem neuen Projekt in Basel. Erlenmatt Ost ist ein „2.000-Watt-Areal“. Das heißt u.a., nachhaltiger Umgang mit Ressourcen bei Erstellung und Betrieb und die durch den Betrieb verursachte Mobilität. Die ersten Bewohner und Bewohnerinnen der 300 Wohneinheiten sind im Frühling 2017 eingezogen. Ihnen stehen insgesamt 27+3 Stellplätze zur Verfügung, darunter eine Car-Sharing-Station mit zwei Autos. Die fast 1.300 Veloabstellplätze in den Häusern, im Hof und der Einstellhalle berechnen sich so: Pro Zimmer ein Velostellplatz bei zukünftig etwa 900 Bewohnerinnen und Bewohnern. Neben der Stiftung Habitat bauen hier auch u.a. Baugemeinschaften. Die autofrei-Regeln gelten für alle gleichermaßen. Die Häuser und auch die Einstellhalle (= Tiefgarage) werden über den Innenhof erreicht – soziale Kontakte somit gefördert.

Kommerzieller Immobilienentwickler

Die SBB Immobilien entwickelt frei gewordene Flächen der schweizerischen Bundesbahnen. Dies sind zumeist öffentlich sehr gut erschlossene Standorte. Ihre Neubauten sind DGNB-zertifiziert. Jürg Schneider, Leiter Nachhaltigkeit, will auch bei den Stellplätzen mit Blick auf die nächsten 80 bis 100 Jahre keine Investitionsruinen entstehen lassen. Er zeigte Wohn-

bauten, die sich mit reduzierten Stellplatzschlüsseln gut vermarkten lassen, insbesondere wenn dann noch andere Mobilitätsdienstleistungen hinzukommen, die sich aus den Einsparungen im Bau leicht finanzieren lassen. Andere preisgünstige Wohnungen auf ehemaligen Bahnflächen – oft an kleinen Bahnhöfen – werden von Wohnbaugenossenschaften errichtet.

Die Bewohner und Bewohnerinnen

Daniel Baehler erforscht in seiner Doktorarbeit: Wer lebt in autofreien Siedlungen, und weshalb? Und umgekehrt: Was braucht es, damit Leben ohne Auto auch funktioniert. Bei den neun untersuchten Projekten in der Schweiz und in Deutschland zeigt sich deutlich, wie wichtig Genossenschaften dabei sind: Mehr als ein Drittel der Befragten stammen von Genossenschaften, fast die Hälfte waren Mieter/-innen, Eigentümer/-innen stellten knapp ein Fünftel. Alle Altersgruppen sind vertreten, vor allem Familien mit kleineren Kindern. Überraschend ist der hohe Anteil von Personen mit akademischem Hintergrund (über 60%).

Nachhaltigkeit wird von autofreien Bewohnern und Bewohnerinnen oft als Grund benannt, häufiger noch ganz praktische Überlegungen: „Ich brauche kein Auto, es gibt viele gute Alternativen. Ich gebe mein Geld lieber für etwas anderes aus.“ Ethische Werte sind für sehr viele der Autofreien charakterisierend.

Gemeinde als Akteur

Stephan Felber ist Gemeindeplaner in Köniz, einem Ort mit 40.000 Einwohnenden, die auf 16 Ortsteile und gut 50 km² verteilt sind. Bei bisherigen Arealentwicklungen, die er vorstellte, gab es 1 bis 1,25 Stellplätze pro Wohnung. Zugleich ist der ermittelte Autobesitz bei 0,5 bis 0,6 pro Haushalt. Er fragt sich, warum dann teilweise nur 8 bis 25 Prozent der Stellplätze leer stehen. Die Antwort: Sie werden an Pendelnde vermietet.

In Zukunft werden Wohnbauten mit noch geringeren Stellplatzschlüsseln bewilligt. Drei Projekte in Planung haben eine Quote von 0,5 bis 0,7.

Untersucht wurde in der Gemeinde auch, wie Wegelängen, Verkehrsmittel und die Bevölkerungsdichte zusammenhängen: je dichter besiedelt, desto mehr Fuß- und ÖV-Verkehr, das Auto ist nur in dünn besiedelten Arealen das Hauptverkehrsmittel. Alle übrigen Verkehrsanteile, aber insbesondere die Wegelängen der Autofahrten nehmen ab.

Die autofreien und autoarmen Projekte sollen Ansporn sein



Abbildung 1: Die Giesserei ist ein autoarmes Projekt der Genossenschaft Gesewo in Winterthur. Pro Wohnung stehen 0,2 Stellplätze zu Verfügung.
© Bild: Samuel Bernhard

Die Entwicklung zu weniger Autobesitz und –nutzung ist in den letzten Jahren stürmisch. Dazu trägt auch das Ziel vieler Akteure bei, zur 2.000-Watt-Gesellschaft zu gelangen. Hemmungslose Autonutzung ist damit nicht verträglich.

Im deutschsprachigen Teil der Schweiz sind schon viele Projekte mit weit über 1.000 Wohneinheiten an den Start gegangen und teilweise schon seit Jahren bewohnt. Daneben ist ein weiteres Dutzend in Planung oder geht die ersten Schritte.

Was können wir daraus für München lernen?

Münchner und Münchnerinnen, traut Euch!

Traut Euch, Ihr Planer und Planerinnen, Ihr Genehmigungsbehörden. Ja, setzt noch viel früher an: Traut Euch, von der frühen Planung weg konsequent autofreie Stadtquartiere zu entwickeln. Ihr Stadträte und Stadträtinnen, Ihr habt nichts zu verlieren. All diese Wohnungen werden weggehen wie warme Semmeln, sie werden ein Stückchen billiger sein und ein Stückchen weniger städtischen Boden okkupieren.

Lasst uns weg kommen von den Plänen, wo in jeder Häuserfront eine Tiefgarageneinfahrt eingezeichnet ist und die Hofgrößen so bemessen sind, dass darin in den kommenden Jahren der Klimaerwärmung keine Dorflinde Schatten spenden kann.

Es ist wenig zukunftssträchtig, wenn wir unter den Höfen weiterhin Geld und Betonressourcen vergraben, denn die Mobilität wird sich gewaltig ändern, hin zu platzsparenden Fahrrädern neuer Bauarten und hin zu Sharing-Mobility (wozu auch gerade der ÖV zählt).

Kreativ sein – noch dieses Jahr beginnen!

Das Kreativquartier lockt sehr viele Interessierte an, mitten in Schwabing, gegenüber dem Olympiapark, bestens mit Tram und Bus erschlossen und die U-Bahn drei Stationen entfernt. Wäre dies nicht erste Wahl (aber beileibe nicht die Einzige) für ein Wohngebiet, welches ausschließlich autofreien Haushalten angeboten wird? Ein gelebtes Stück Nachhaltigkeit. Ein Labor für kreative Wegefindung. Ein Leuchtturmprojekt für stadtverträgliches Leben.

Gunhild Preuß-Bayer ist Mitglied im Programmausschuss des Münchner Forums und Leiterin des Arbeitskreises Lärm.

27.02.2018