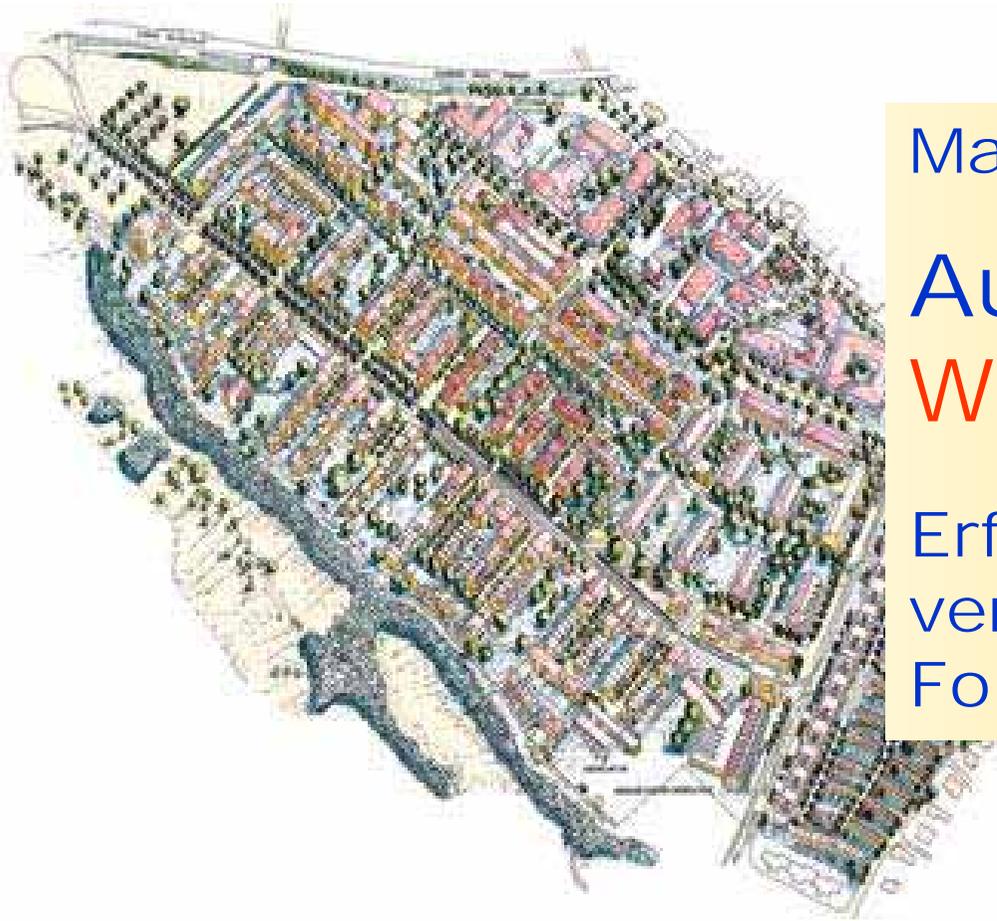


VCD Bayern - Ringvorlesung München 02.07.2003



Matthias Striebich:

**Autofreie
Wohngebiete:**

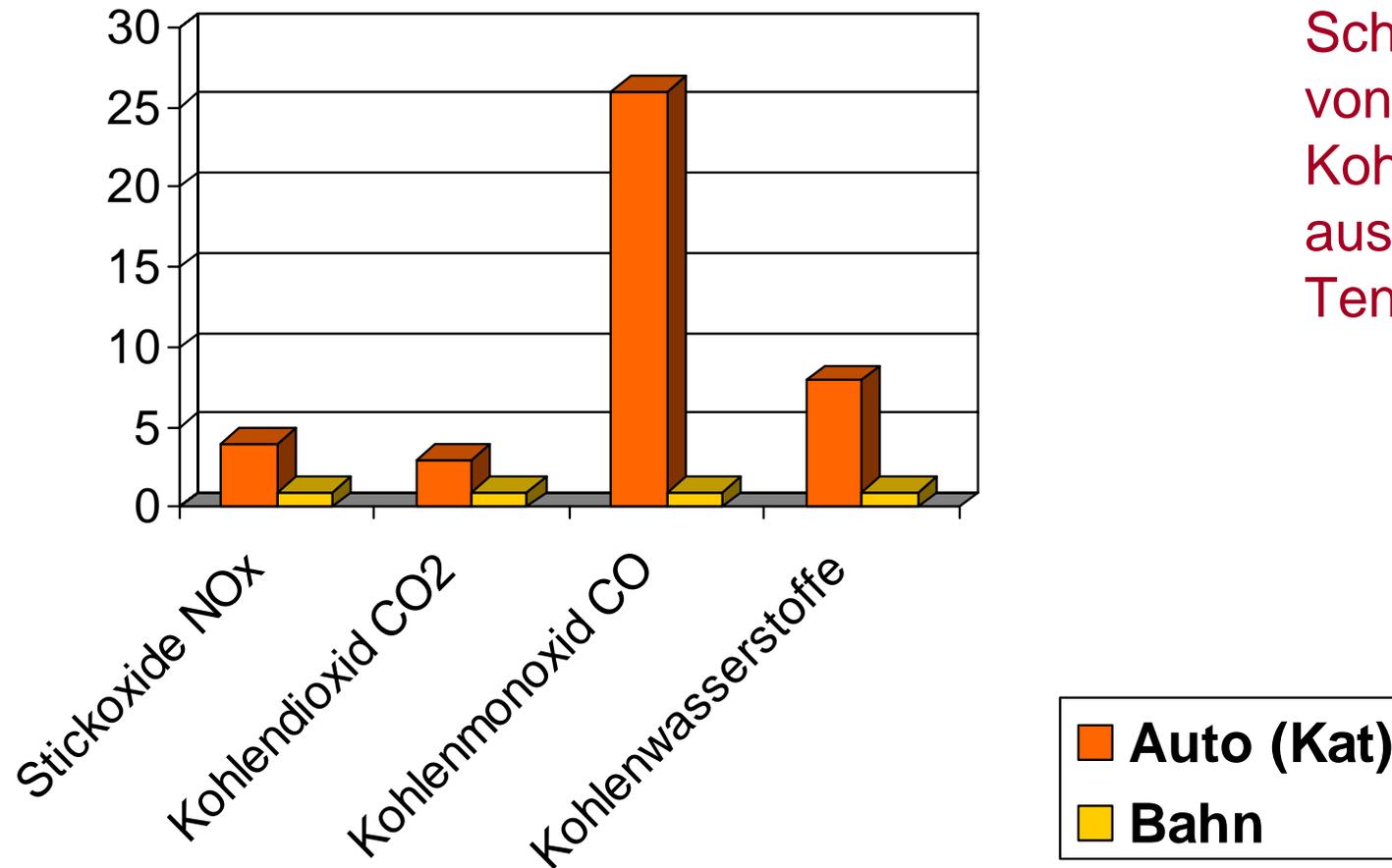
Erfolgreiche Projekte und
verkehrspolitische
Folgerungen

Gliederung

- Die Folgen des Autoverkehrs
 - - allgemein
 - - für die Lebensqualität in der Stadt
- Autofreies Wohnen
 - Grundidee
 - Verschiedene Definitionen
- Beispiele
 - Planungsansätze
 - Praxis: Fortgeschrittene Planungen und realisierte Projekte
- Verkehrspolitische Folgerungen und Forderungen

Allgemeine Folgen des Autoverkehrs

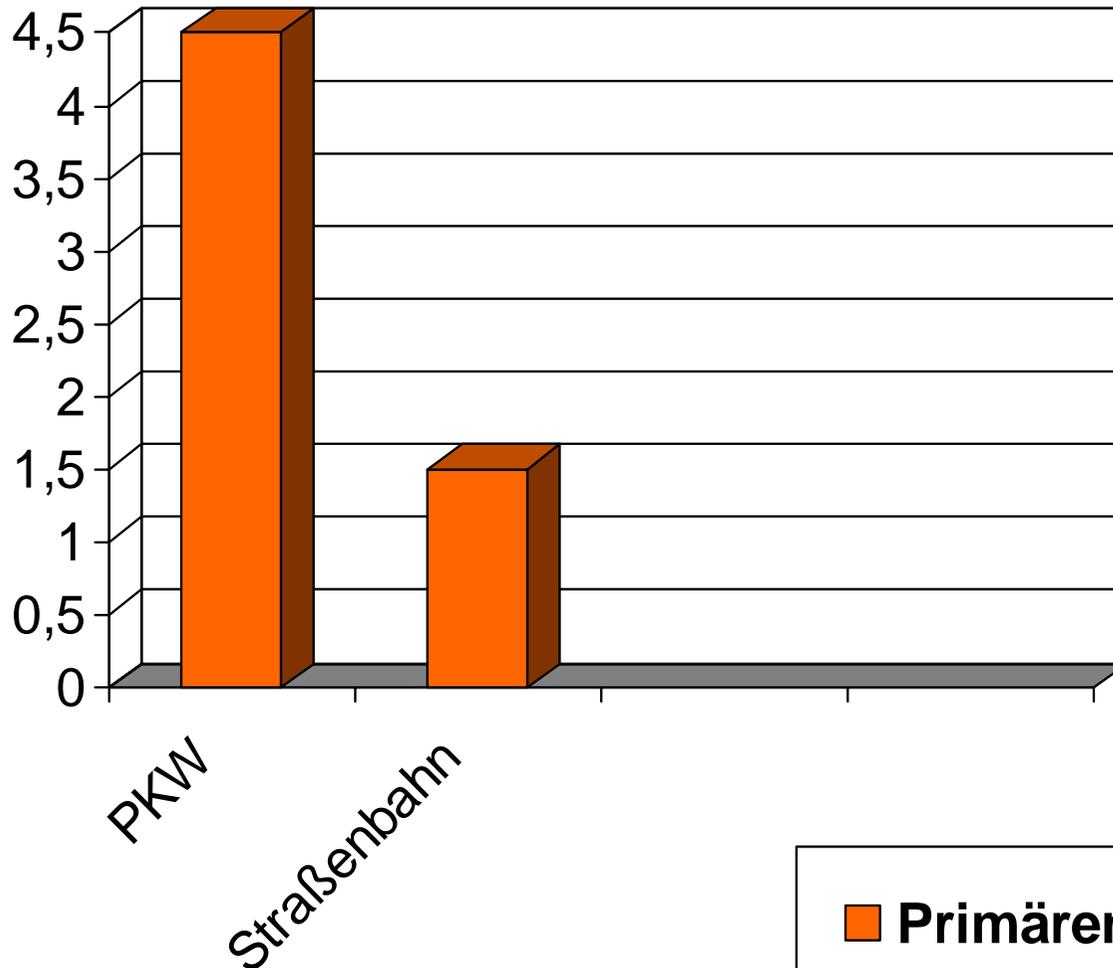
Umweltverschmutzung



... über 50 Prozent der Schadstoffemissionen von Stickoxiden und Kohlenmonoxid stammen aus dem Straßenverkehr, Tendenz steigend.

Allgemeine Folgen des Autoverkehrs

Energieverbrauch



... 19 Prozent aller CO₂-Emissionen stammen direkt aus den Auspuffrohren der Autos. Rechnet man noch Raffinerien, Autoproduktion und Straßenbau hinzu, so kommt man auf 30 Prozent der CO₂-Emissionen, die vom Straßenverkehr verursacht werden.

Folgen des Autoverkehrs in der Stadt

Flächenverbrauch



„Wohnstraßen“
sind oft reine
Autostraßen
ohne Baum,
ohne Grün,
ohne
Spielplätze, nur
stehende und
fahrende Autos!

Folgen des Autoverkehrs in der Stadt

Flächenverbrauch



Fußgänger (und Radfahrer) müssen mit dem Platz auskommen, den die Autos übrig lassen.

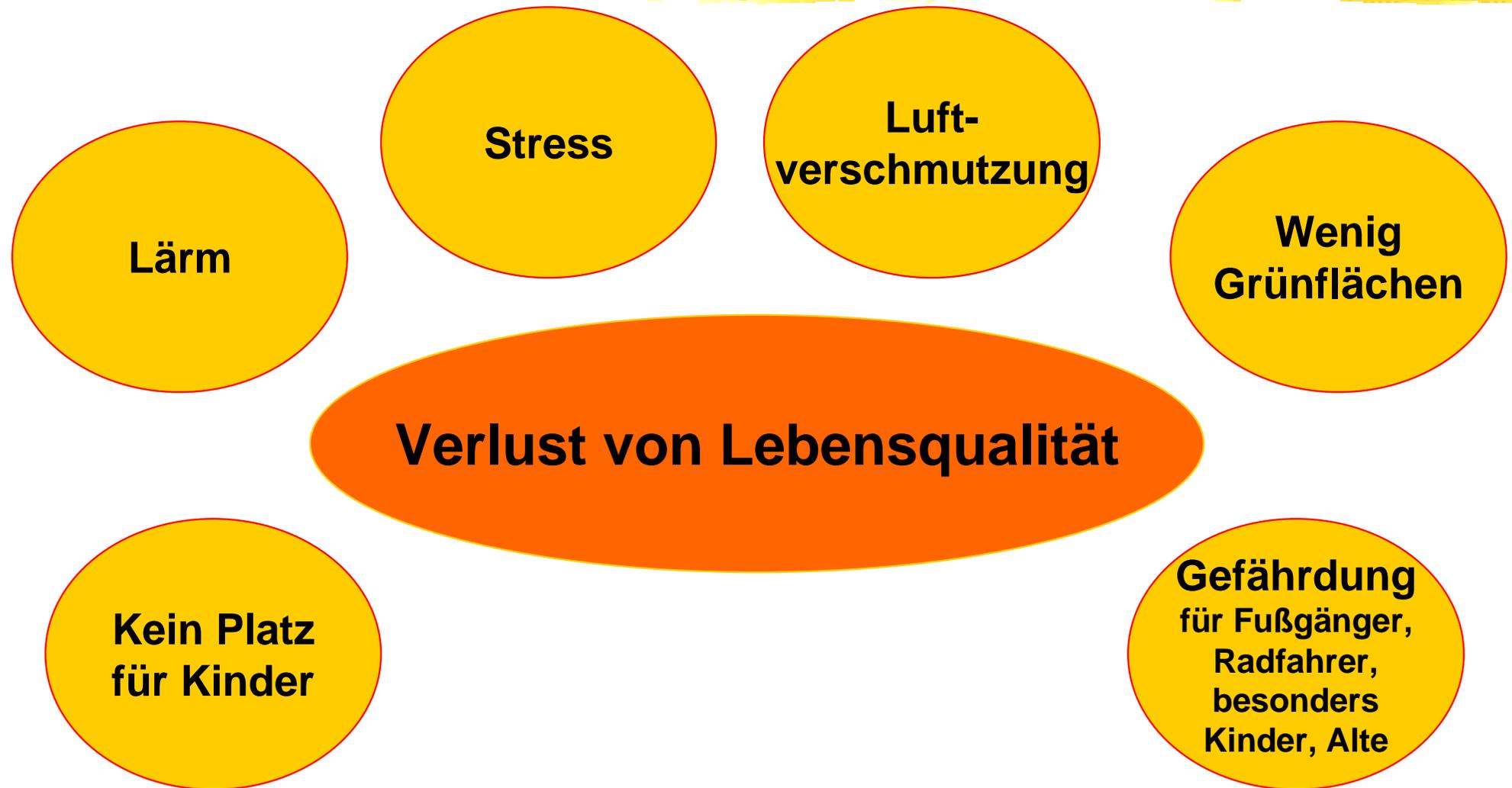
Folgen des Autoverkehrs in der Stadt

Lärm



Das Wohnen an Hauptverkehrsstraßen bedeutet unzumutbare Lärmbelästigung und Streß!

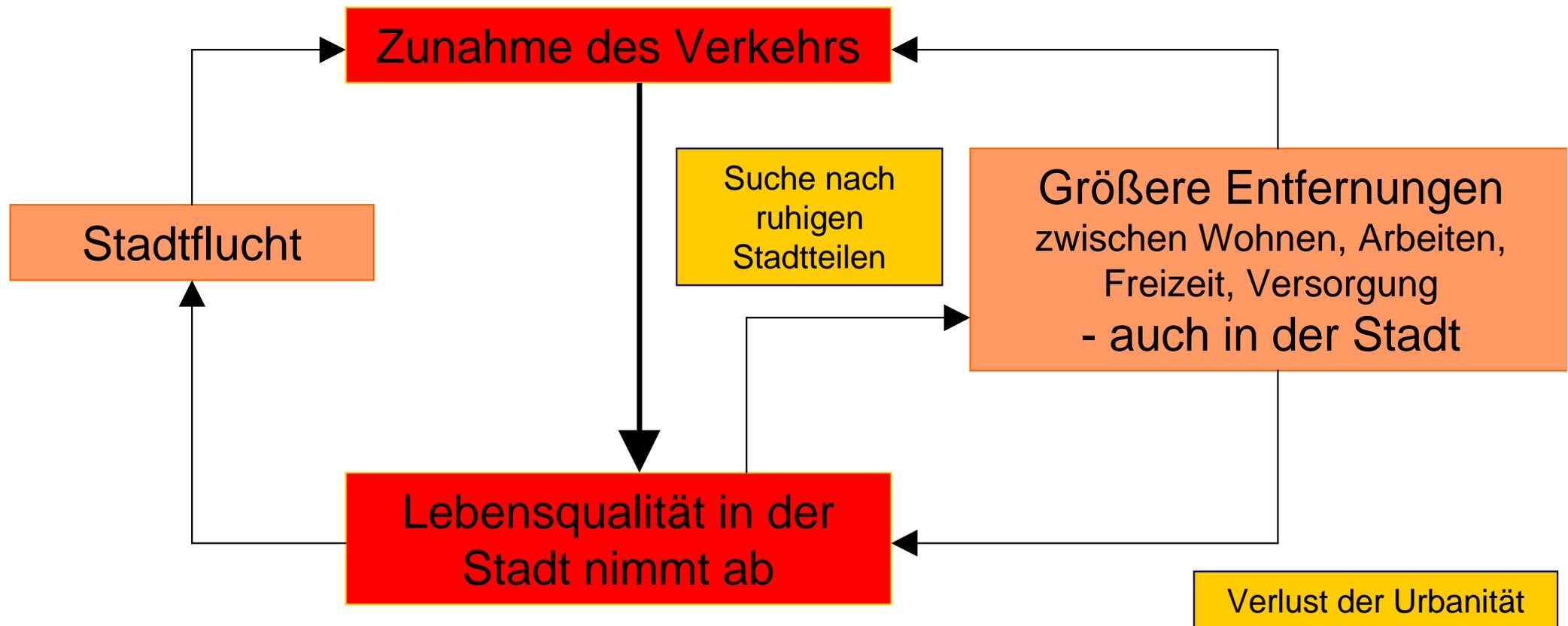
Verlust von Lebensqualität



Folgen des Autoverkehrs in der Stadt ... Besonders für Kinder



Folgen des Autoverkehrs in der Stadt ... immer mehr Verkehr



Autofreie Stadtgebiete

Grundidee

- Schon heute verfügen ca. 30 Prozent aller Haushalte über kein eigenes Auto, in Großstädten sind es teilweise über 40 Prozent.
 - Bisher erfahren autofreie Haushalte weitgehend nur die Nachteile des Lebens ohne Auto (Einschränkungen der Mobilität).
 - Die Vorteile des Lebens ohne Auto (mehr Ruhe, mehr Platz, Kosteneinsparung beim Bau von Wohnungen, da weniger Parkplätze gebaut werden müssen) sind nur bedingt erfahrbar!
- Es besteht ein starker Anreiz zur Anschaffung und Nutzung von Autos, da Stellplätze ohnehin geschaffen werden müssen, die zurückzulegenden Wege immer größer sind und die Alternativen zum Auto zu wenig gefördert werden.
- ⇒ In autofreien Stadtgebieten sollen die Alternativen zum Auto in hoher Attraktivität zur Verfügung stehen, eine Stadt der kurzen Wege erreicht und die Qualität des autofreien Lebens erlebbar werden.

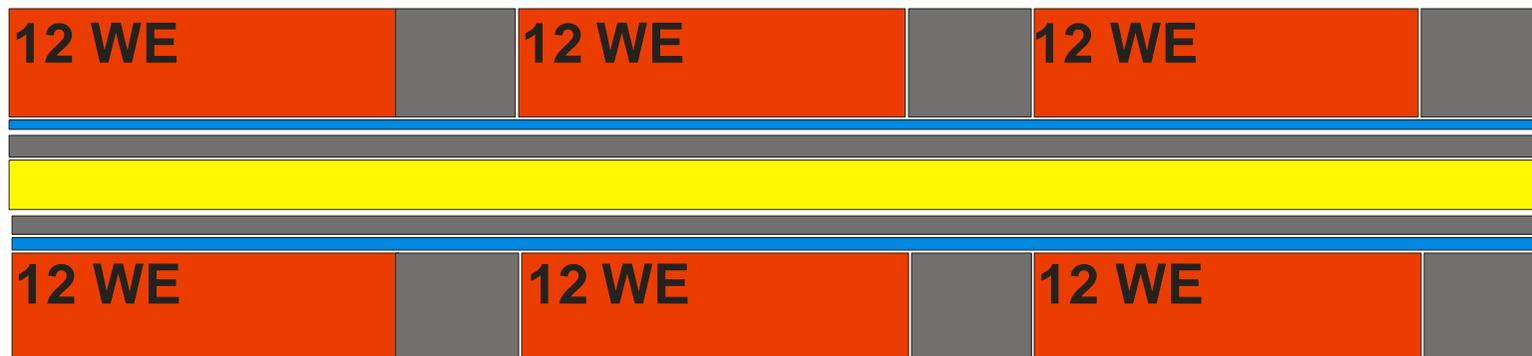
Voraussetzungen

- Die Mobilität ohne Auto muß gewährleistet sein, um die Akzeptanz sicherzustellen:
 - Erschließung durch öffentlichen Nahverkehr sehr hoher Qualität mit kurzen Wegen zur Haltestelle.
 - Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs.
 - Gegebenenfalls Car-Sharing.
- Zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs ist ein Stadtteil der kurzen Wege notwendig:
 - Mischnutzung: Arbeiten, Versorgung und Freizeit mit kurzen Wegen erreichbar
⇒ „Autofreie Stadtgebiete“ statt „Autofreie Wohngebiete“
 - Grünflächen
 - Nicht zu weit vom Stadtzentrum entfernt.
- Die spezifischen Vorteile der Autofreiheit müssen erlebbar sein. ⇒ Mindestgröße muß gegeben sein.

Mehr Platz zum Leben I

Konventionell:

Ruhender und fließender Autoverkehr beanspruchen nahezu die komplette Fläche; es bleibt kein Platz für Grün, Spielflächen, etc.; trotzdem reicht Parkraum nicht aus - auch die Autofahrer fühlen sich beengt!



Wohnhaus

Grünfläche,
Spielfläche, etc.

Fußgänger,
Radfahrer

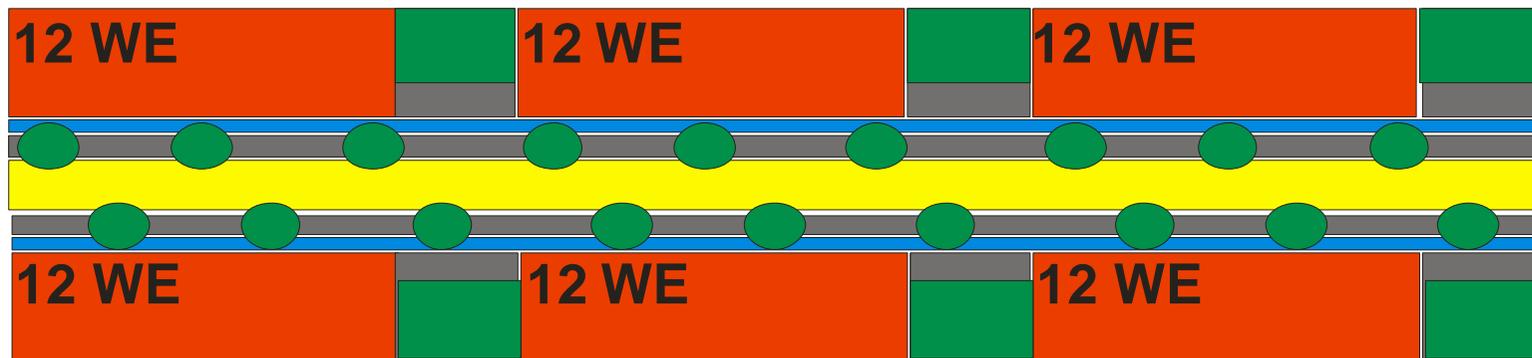
Autoverkehr,
fahrend

Autoverkehr,
ruhend

Mehr Platz zum Leben II

Car-Sharing:

Ruhender und fließender Autoverkehr beanspruchen deutlich weniger Fläche; es entsteht Platz für Grün, Spielflächen, etc.; Obwohl die Parkfläche kleiner wird, reicht der Parkraum besser aus!



Wohnhaus

Grünfläche,
Spielfläche, etc.

Fußgänger,
Radfahrer

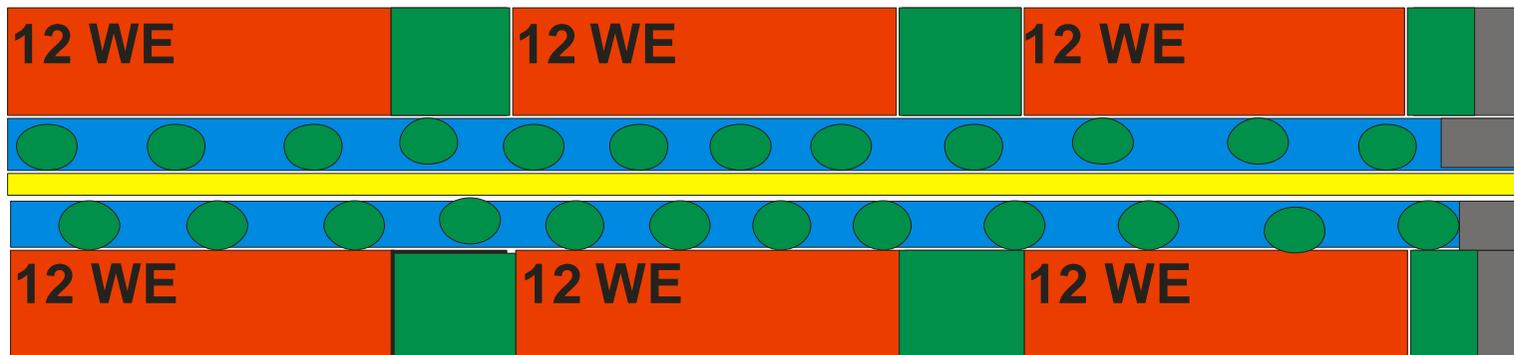
Autoverkehr,
fahrend

Autoverkehr,
ruhend

Mehr Platz zum Leben III

Autofrei:

Ruhender Autoverkehr wird weiter reduziert (kein eigenes Auto) und an den Rand verlagert; fließender Autoverkehr nur noch für Notfälle und Versorgung; es entsteht noch mehr Platz für Grün, Spielflächen, Freizeit, Fußgänger, etc.



Wohnhaus

Grünfläche,
Spielfläche, etc.

Fußgänger,
Radfahrer

Autoverkehr,
fahrend

Autoverkehr,
ruhend

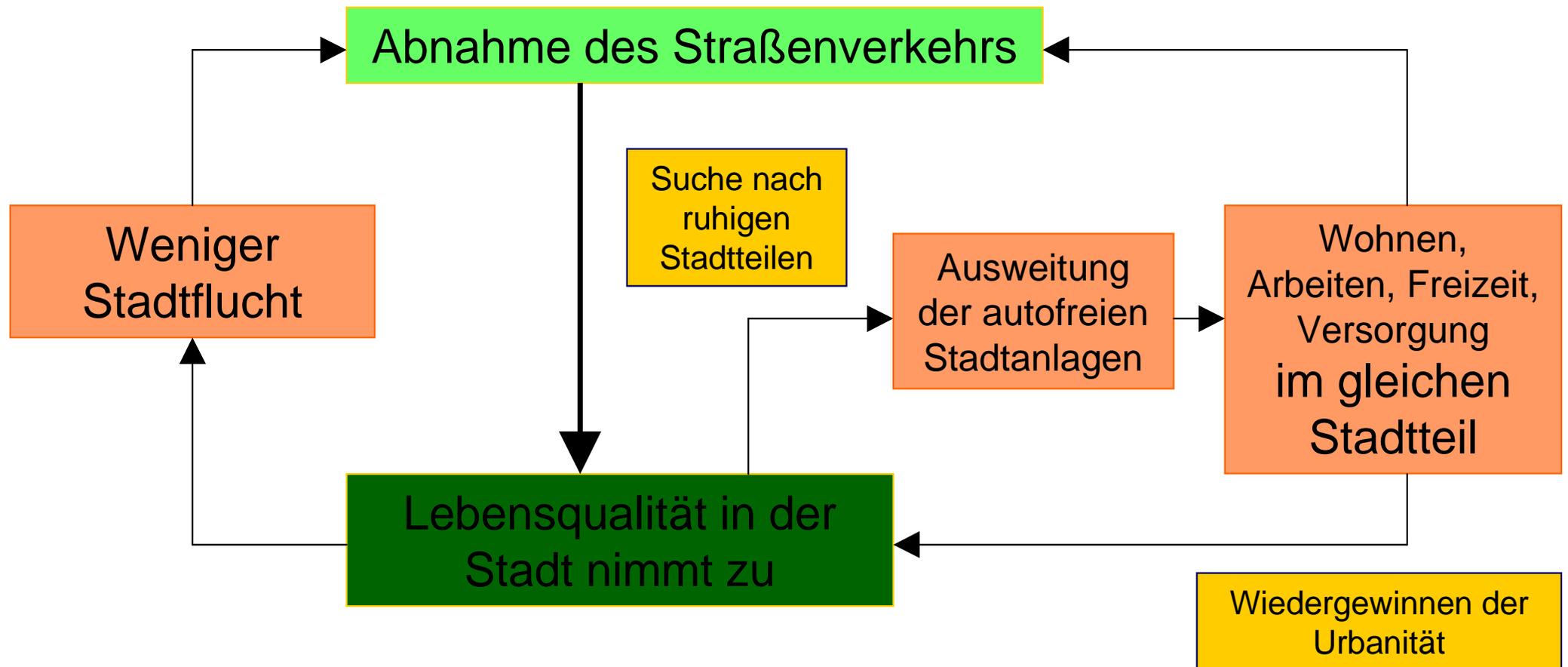
Wesentliche Erfolgskriterien

Nach Ulrike Reutter (siehe Literatur [1])

- Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Freizeit, usw.:
⇒ Am besten lösbar, wenn Gebiet eine gemischte Nutzung aufweist und in relativer Nähe zum Stadtzentrum liegt.
- Erschließung durch mindestens eine Hauptverbindung des öffentlichen Nahverkehrs
- Mindestgröße, damit spezifische Qualitäten (innerer autofreier Bereich, Verringerung der Lärm- und Luftbelastung) auch spürbar werden.

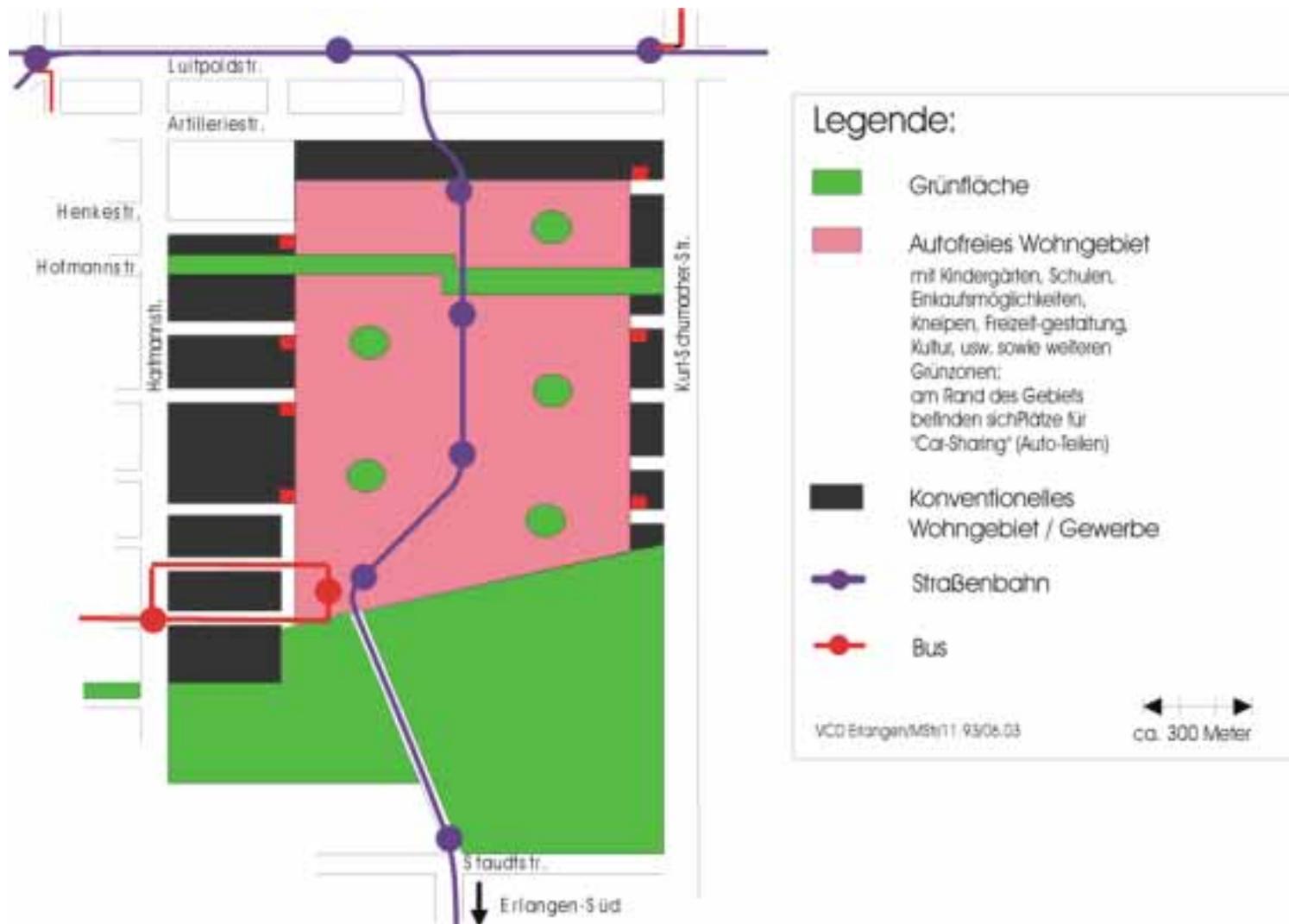
Autofreie Stadtanlagen

... immer mehr Lebensqualität



Projekt Autofreies Stadtgebiet

Erlangen Neustadt-Ost (nicht realisiert)



Erlangen Neustadt-Ost (nicht realisiert)

- **ÖPNV-Erschließung** durch Straßenbahn-Achse in Nord-Süd-Richtung.
 - Eine Straßenbahn erhöht die Wohnqualität durch ein attraktives ÖPNV-Angebot und durch eine Reduzierung des Autoverkehrs.
- **Autofreies Wohngebiet** in einem Gebiet ca. 250 Meter von Straßenbahn-Achse in Richtung Ost bzw. West.
 - ..., um die Wohnqualität in der Stadt zu erhöhen. Erlangen hätte die Möglichkeit, dies als erste Stadt in einem größeren Bereich einzuführen.
 - im Bereich von 250 Meter rechts und links der Straßenbahn-Achse ist autofreies Wohnen besonders gut möglich, weil hier die Entfernung zur nächsten Straßenbahnhaltestelle sehr gering ist.
 - die autofreien Wohngebiete sichern eine gute Akzeptanz der Straßenbahn.

Erlangen Neustadt-Ost (nicht realisiert)

- ... Fläche für Spielplätze, Grünflächen, Freizeiteinrichtungen etc. entsteht, da zur Erschließung nur Rad- und Fußwege sowie relativ schmale Wege für die Ver- und Entsorgung bzw. für Rettungsfahrzeuge vorgesehen werden müssen.
- Am Rand des autofreien Wohngebiets sind Plätze für "Car-Sharing"-Autos (Auto-Teilen) vorgesehen.
- **Möglichkeiten für Freizeitgestaltung und Einkauf**
 - ... damit keine reine Schlafstadt entsteht, weil sonst wieder viel zusätzlicher Verkehr erzeugt wird und die Wohnqualität abnimmt.
- **Umfangreiche Grünflächen**
 - Grünflächen erhöhen die Wohnqualität erheblich und sind außerdem aus ökologischen Gründen unabdingbar.

Amsterdam - Westerpark

- seit 1996 bezogen
- autofrei
- Neubau
- Innenstadtrand
- ~6 Hektar
- 600 Wohnungen (100 WE/ha)
- Parkplatz/WE: 0.3 PP/WE
- Max. Entfernung zu einer Straße: 150m
- Café/Stadtteilzentrum

Die in Europa erste große Siedlung mit einem autofreien Wohnkonzept ist auf dem sog. "GWL-Terrain" in Amsterdam-Westerpark realisiert. Für die 600 Wohneinheiten wurden anstelle der sonst üblichen 1.200 Parkplätzen, nur 120 erstellt, was einer Stellplatzkennzahl von 0,2 Parkplätzen je Wohneinheit entspricht. Diese werden für Carsharing-Fahrzeuge, im holländischen Alltag genutzte Lastenräder, Taxis und als Besucherparkplätze verwendet.

Realisierte Autofreie Stadtgebiete

Wien-Florisdorf

- seit 1999/2000 bezogen
- autofrei; Car-Sharing-Station
- Neubau
- Innenstadtrand
- ~1,8 Hektar
- 244 Wohnungen
- viele Gemeinschaftseinrichtungen



Die „Nicht-Errichtung“ von 230 Garagen ersparte 22 Millionen ATS (~3 Mio. DM bzw. 1,5 Mio. Euro), die in verschiedene Gemeinschaftseinrichtungen (Sauna, Jugend- und Kinderhaus, Fahrradwerkstatt, Fitnessraum, etc.) sowie in eine qualitätsvolle Freiraumgestaltung (z.B. Grünflächen) investiert wurden.

Realisierte Autofreie Stadtgebiete

Freiburg-Vauban

- Ehemaliges Kasernengelände
 - erste Bauabschnitte realisiert,
 - weitere Bauabschnitte wegen großer Nachfrage im Bau
- Modell:
 - autofrei/stellplatzfrei/Parken am Rand (Mischmodell)
 - 7 v. 10 Baufeldern autofrei/-arm: bereits 280 Wohnungen (50% autofrei, 50% Stellplatzfrei)
- Neubau
- Innenstadtrand
- ~38 Hektar
- Kita, Grundschule etc.



Realisierte Autofreie Stadtgebiete

Nürnberg-Langwasser

■ Geschichte

- 1. Ideenwettbewerb für Langwasser 1954
- autofrei-Idee für Bauabschnitt "P" Anfang d. 70-er Jahre
- 1976 Baubeginn
- 1978-1987 Fertigstellung

■ Modell:

- Parken am Rand
- innen „optisch“ autofrei

■ Neubau

■ ~900 WE, 3.180 Einw. (1990)

■ Besonderheit: Erste Großsiedlung mit Fußgängerzone in Deutschland

■ komplette Infrastruktur (nicht optimal)

gute Verkehrsanbindung, Parken in Hochgaragen am Rand

Nach einer vergleichenden Wohnumfeld-Studie sind die Kinder des autofreien Wohnquartiers "P" in ihrer Entwicklung den Kindern des konventionellen Nachbarquartiers "U" um knapp 2 Jahre voraus:

(...) Das Alter, in dem Kinder regelmäßig ohne Begleitung in das Wohnumfeld gehen, liegt in P wesentlich niedriger als in U. In P verläßt ein Kind im Durchschnitt mit 3,8 Jahren, in U mit 5,6 Jahren das Haus allein!

Realisierte Autofreie Stadtgebiete

Hamburg-Barmbek (Saarlandstraße)

- Autofrei
 - CarSharing-Stellplätze werden bislang nicht gebraucht
- Neubau
- Innenstadtrand
- ~2 Hektar
- ~210 Wohnungen
 - davon 70 bereits realisiert, weitere im Bau
- Gemeinschaftseinrichtungen



Autofreie Stadtgebiete

Forderungen

- Abschaffung des Zwangs zur Schaffung von Stellplätzen durch die Stellplatzverordnung
- Nicht beim Bau von Wohnungen ist die Schaffung eines Stellplatzes nachzuweisen, sondern viel eher beim Kauf eines Autos (z.B. Tokio).
 - Damit werden die Widerstände zur Schaffung von autofreien Gebieten abgebaut.
 - Muß beim Kauf eines Autos ein Stellplatz nachgewiesen werden, entspricht das dem Verursacherprinzip und macht die Beschaffung von Autos weniger attraktiv.
- Schon heute kann bei entsprechendem Engagement vor Ort die Schaffung autofreier Stadtgebiete gelingen, wie die Beispiele zeigen.

Literatur

- [1] Ulrike Reutter: „Autofreie Neubaugebiete - Machbarkeitsstudie über Umsetzungschancen und Umsetzungshindernisse (Zusammenfassung)“ in Verkehrszeichen 3/93, ISSN 0179-535X
- [2] Frank Drieschner: „Schöner ist das Wohnen in autofreien Zonen“ in „Die Zeit“ 07.05.1990
- [3] Initiative „Wohnen ohne Auto“ (Hg.): „Bauen für die Zukunft - mobil, flexibel, autofrei“, Seminardokumentation vom 27.11.1997
- [4] Can Aydin, Martin Tönnies: „Autofreies Wohnen, Realisierungschancen in Neubaugebieten“ in Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung 12/94
- [5] Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung Bremen (Hg.): „Wohnen ohne eigenes Auto - Bremer Modell für neue Urbanität“, Fachtagung Bremen 11.-12.04.1994

Autofreie Stadtanlagen

WWW

- www.autofrei-wohnen.de:
ursprünglich die www-Adresse einer Initiative für ein autofreies Wohngebiet in Berlin-Mitte; informiert umfassend über autofreie Projekte im In- und Ausland, umfangreiche Linkliste. *www.autofrei-wohnen.de* begreift sich als *NGO-Knotenpunkt im internationalen autofreien Netzwerk, nicht-kommerziell & umweltabhängig.*
- www.wohnen-ohne-auto.de
- <http://www.oeko-institut.org/bereiche/verkehr/autoarm.html>
W. Christ, W. Loose: „Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere“
- <http://www.ils.nrw.de>,
<http://www.ils.nrw.de/netz/autoarm/prog.htm#karte>
Überblick über sämtliche autofreie Projekte in Deutschland.

VCD Bayern - Ringvorlesung München 02.07.2003



Danke für die
Aufmerksamkeit!

Matthias Striebich