

# Jubiläumstagung - 10 Jahre Autofreie Siedlung Autofreie Quartiere – ein Beitrag zu nachhaltiger Stadtentwicklung

*Samstag, 19.11.2011, 11.30 – 18.00 Uhr*  
*Autofreie Siedlung Weissenburg, Münster/ Johanniter-Akademie*  
*Weissenburgstr. 60-64*

---

## Bericht

### *Inhalt*

- 1. Vorgeschichte zur Tagung**
- 2. Tagungsprogramm**
  - 2.1. Führung am Vormittag
  - 2.2. Tagung am Nachmittag
- 3. Vorstellung existierender und geplanter autofreier Quartiere durch deren Vertreter**
  - 3.1. Münster: Autofreie Siedlung Weissenburg
  - 3.2. Köln: Autofreie Siedlung Köln-Nippes
  - 3.3. Freiburg: Stadtteil Vauban
- 4. Vortrag: „Autofreie Wohnprojekte als ein Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung“**
  - 4.1. Diskussion
- 5. Diskussionsrunde „Münster und die autofreie Siedlung“ - Stadtplaner, Kommunalpolitiker und Nachbarn diskutieren mit den Teilnehmern der Tagung**
- 6. Anhänge**
  - 6.1. Hamburg: Saarlandstraße
  - 6.2. Kontakte/Internetadressen
- 7. Anlage: Präsentation Vortrag von Dr. Ulrike Reutter (pdf)**

## 1. Vorgeschichte zu Tagung

Die Idee entstand im Gespräch des VCD mit dem Vorstand des Bewohnervereins „Autofreie Siedlung Weissenburg e.V.“ in Münster: Zum 10-jährigen Jubiläum des Bezugs der autofreien Siedlung im Jahre 2001 sollte neben einem Sommerfest für die Bewohner und die Nachbarschaft in einer Fachtagung über die Erfahrungen mit dem Leben in autofreien Siedlungen und die Bedeutung solcher Siedlungen für eine nachhaltige Stadtentwicklung nachgedacht werden. Dabei sollten auch die Erfahrungen anderer Siedlungen einbezogen werden. Ein Verkehrswissenschaftler sollte den Problemhorizont abstecken, lokale Planer und Politiker nach ihrer Sicht der Dinge befragt werden. Neben den Bewohnern der Siedlung und der Stadtgesellschaft sollten auch Interessenten aus anderen autofreien Siedlungen in Deutschland eingeladen werden. Die Tagung sollte damit möglichst einer Vernetzung der autofreien Bewegung dienen.

Als Referentin konnte Frau Dr. Ulrike Reutter vom Institut für Landes- und Stadtentwicklung (ILS) Dortmund gewonnen werden. Frau Reutter hat die Entwicklungen autofreier Quartiere für viele Jahre wissenschaftlich begleitet und dazu auch 2005 in Münster referiert. Zur Zeit vertritt sie eine Professur in Kaiserslautern. 2010 hielt sie in Ottawa auf Einladung des Goethe-Instituts Vorträge zu unserem Thema.

Angeschrieben wurden alle „autofreien“ Projekte, von denen sich in der Liste unter [www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de) eine noch gültige Adresse fand. Rückmeldungen kamen vom Vorstand des Vereins „autofrei leben! e.v.“ sowie von autofreien Siedlungen aus München, Freiburg, Hamburg und Köln. Teilnahme und Bericht zugesagt wurde aus Freiburg, Hamburg und Köln. Kurzfristig war der Berichterstatte aus Hamburg verhindert, sandte aber schriftliche Informationen, die in die Diskussion eingebracht und für diesen Bericht verwendet wurden.

Eingeladen wurden das Stadtplanungsamt Münster und die Ratsfraktionen, sie wurden um eine Stellungnahme in der abschließenden Diskussionsrunde gebeten. Beworben wurde die Veranstaltung über verschiedene Mailverteiler, über Handzettel, redaktionelle Beiträge in zwei lokalen Tageszeitungen und einem Radiosender, und Anzeigen in einer Zeitung.

## 2. Tagungsprogramm

- **11.30 Uhr** Führung durch die Siedlung
- **13.00 Uhr** Gelegenheit zum Mittagessen in der Akademie
- **14.15 Uhr** Begrüßung, Einführung
- **14.30 Uhr** Vorstellung existierender oder geplanter autofreier Quartiere durch deren Vertreter (Münster, Köln, Freiburg)
- **15.30 Uhr** Kaffeepause/Kontakte
- **16.00 Uhr** Vortrag „Autofreie Wohnprojekte als ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung“, Dr. Ulrike Reutter, Professur Verkehrswesen TU Kaiserslautern
- **17.00 Uhr** Diskussionsrunde „Münster und die autofreie Siedlung“ - Stadtplaner, Kommunalpolitiker und Nachbarn diskutieren mit den Teilnehmern der Tagung
- **Ende 18.00**

## 2.1. Führung am Vormittag

Die Führung durch die autofreie Siedlung Weissenburg wurde durchgeführt vom Vorsitzenden des Bewohnervereins, Georg Heinrichs, und vor allem wahrgenommen von den auswärtigen Gästen sowie einigen interessierten Münsteranern, die die Siedlung noch nicht kannten. Es nahmen 15 Personen teil.

## 2.2. Tagung am Nachmittag

Zur Tagung kamen ca. 40 Teilnehmer, unter ihnen Bewohner der Siedlung sowie Teilnehmer der abschließenden Diskussionsrunde.

Der Vorsitzende des VCD-Regionalverbands Münsterland, Wolfgang Wiemers, eröffnete und moderierte die Veranstaltung. Er übermittelte die Grüße des Vorsitzenden des Vereins „autofrei leben!“, Heiko Bruns, sowie des kurzfristig verhinderten Berichterstatters aus Hamburg, Jörg-Michael Sohn. Er verlas ein Grußwort des ehemaligen Vorsitzenden des Planungsausschusses und Nachbarn der Siedlung, Winfried Welter, der ganz maßgeblich an der Realisierung des Projektes beteiligt war, und der darum bat, „Dank und Stolz“ zu übermitteln: *„Dank an diejenigen, die seinerzeit mitgestritten haben. Ich erinnere mich, dass ich zur Verbschiedung des Bplans extra von einer Dienstreise in Berlin zurückkommen musste, um die Mehrheit im Rat zu sichern, und dann am nächsten Morgen wieder nach Berlin zurückgefahren bin. Dies zeigt, dass das Projekt nicht ohne viele Widerstände zu verwirklichen war. Stolz darauf, dass wir, die Überzeugten, uns nicht haben verunsichern lassen, obwohl auch Experten wie Heiner Monheim seinerzeit zwar optimistisch waren, aber keineswegs sicher, dass das Projekt gelingt. Und heute sind selbst die meisten Anwohner der Weißenburgstraße froh, dass wir keine "Auto-Siedlung" gebaut haben.“*

Wiemers erinnerte daran, dass zwar vor 10 Jahren die ersten Siedler einzogen, die Geschichte der münsterschen Siedlung aber zurückreiche bis zu einer Initiative der Verkehrsverbände im Umweltforum, dem Dachverband der münsterschen Umweltgruppen, aus dem Jahr 1993, die damals von allen Ratsfraktionen positiv aufgenommen wurde. Hilfreich sei dabei der Geist der Zeit gewesen, der geprägt war von der Weltkonferenz von Rio 1992. Dazu zitierte er zwei Statements aus Münster von 1992 und 93, die, nach Bekanntgabe der jeweiligen Quelle, von den Anwesenden amüsiert zur Kenntnis genommen wurden:

*„Der individuelle Autoverkehr muß deutlich zurückgedrängt werden.“ „Insgesamt soll durch ein System von Anreizen, Restriktionen und – falls notwendig – von Verboten der Verkehr der Zukunft in unserer Stadt so gestaltet werden, daß ein umweltgerechter Verkehr entsteht.“*

*(aus: „Das Ziel: Münster – Modellstadt für umweltgerechten Verkehr“, Leitlinien und Handlungsschwerpunkte der CDU-Fraktion für die Verkehrspolitik in Münster“, Broschüre April 1992., S.5f.) „In der Entwicklung verkehrssparender Siedlungs-, Gewerbe- und Freizeitstrukturen liegen mittel- und längerfristig entscheidende Verminderungspotentiale für Verkehrsaufkommen, Energieverbrauch und CO2-Emissionen.“ (aus: „Es wird Zeit für eine neue Verkehrspolitik“, Beschluß des außerordentlichen Parteitags des SPD-Unterbezirks Münster, 14.März 1993, S.9 )*

Verglichen mit diesen Erkenntnissen müsse heute im Lichte der bevorstehenden Klimakonferenz von Durban eher von einem allgemeinen Rückschritt gesprochen werden. Man stöhne zwar regelmäßig über das steigende Verkehrsaufkommen, von Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wage aber kaum noch ein Politiker zu sprechen. Und der vor 2 Tagen im ZDF ausgestrahlte Film „Das Blut der Welt“ von Stefan Aust erwecke den Eindruck, Öl werde in Zukunft zwar unter schwierigeren Bedingungen gefördert, die Ölkonzerne würden diese aber schon meistern, und dann reichten die Vorräte noch lange. Von Klimaschutz sei keine Rede gewesen, der Film habe wohl richtiger „Die Droge der Welt“ heißen müssen. Aber es gebe doch noch einige Lichtblicke, „Gallische Dörfer“ im Autoreich. Er freue sich, dass Vertreter von dreien nun über ihr Leben in autofreien Quartieren berichten könnten.

### **3. Vorstellung existierender und geplanter autofreier Quartiere durch deren Vertreter**

#### **3.1. Münster: Autofreie Siedlung Weissenburg**

##### **Historie und Struktur**

Hervorgegangen aus einem Wettbewerb, den die damalige rot-grüne Landesregierung NRW 1996 auslobte, gründet die Autofreie Siedlung Weissenburg auf einem ehemaligen Kasernengelände aus dem 19. Jahrhundert. 1999 erfolgte die Erschließung der Fläche, und 2001 wurden die ersten Wohnungen bezogen. In weiteren Ausbauabschnitten wurden bis dato 140 Mietwohnungen im Sozialen Wohnungsbau mit derzeit ca. 400 Bewohnern errichtet. Ein weiterer Ausbau mit Wohnungen für bis zu 500 Bewohner ist geplant.

##### **Lage, Ausstattung und Mobilitätsanbindung**

Die Siedlung befindet sich am Südrand der Innenstadt Münsters im Geistviertel, einem Stadtviertel mit hoher Bewohnerdichte. Dank dieser Zentralität wird auch ohne eigenes Auto eine lückenlose Mobilität der Siedlungsbewohner gewährleistet durch:

- 3 Buslinien in fußläufiger Umgebung, die die Siedlung im 10-Minuten-Takt mit dem Öffentlichen Verkehrsnetz verbindet
- eine schnelle, bequeme und sichere Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und der Stadtmitte mit dem Fahrrad in 8 – 10 Minuten
- ein umfangreiches Carsharing-Angebot mit 10 Fahrzeugen aller Größenklassen auf einem Stellplatz von Stadtteilauto Münster direkt am Siedlungseingang.

Trotz der relativ dichten Bebauung weist die Siedlung einen für Innenstadtverhältnisse hohen Grünflächenanteil auf – Flächen, die ansonsten für parkende Autos hätten vorgesehen werden müssen. Die Bewohner von Erdgeschosswohnungen verfügen über einen kleinen, eigenen Garten. Neben einem zentralen, komfortabel ausgestatteten Spielplatz finden sich zwischen den Wohnblocks mehrere Sandkästen und weitere Spielmöglichkeiten für Kinder.

##### **Besonderheiten der Siedlung**

Sämtliche Mietwohnungen der Autofreien Siedlung sind sowohl im Rahmen des Sozialen Wohnungsbaus als auch im Niedrigenergiehaus-Standard errichtet worden. Die meisten der Mehrfamilienhäuser weisen außerdem eine Nord-Süd-Ausrichtung auf. Dadurch wird die Sonneneinstrahlung optimal genutzt und die Heizkosten der Bewohner können gering gehalten werden.

Jeder Mieter der Siedlung verpflichtet sich mit seiner Unterschrift unter seinem Mietvertrag, dass er kein eigenes Kfz besitzt. Dies wird auch von zuständigen Stellen überprüft. Während für einen Durchschnittshaushalt 1,0 Autostellplätze vorgehalten werden müssen, beträgt der entsprechende Wert für die Siedlungs-Haushalte 0,25 ; diese befinden sich auf dem Besucherparkplatz am Eingang der Siedlung. Das Hauptfortbewegungs- und Transportmittel für die Bewohner ist das Fahrrad. Hierfür sind in der Siedlung auch großzügige Abstellmöglichkeiten ausgewiesen. Die Vielfalt an Fahrradanhängern für den Kinder- oder Lastentransport ist enorm; einige Gefährte sind Spezialanfertigungen.

##### **Der Bewohnerverein der Autofreien Siedlung Weissenburg**

Bereits vor dem Erstbezug im Oktober 2001 wurde – so sah es das Projektkonzept vor – aus den Reihen der zukünftigen Siedler der Bewohnerverein gegründet. Dieser hat satzungsgemäß folgende Aufgaben:

- den Gedanken des autofreien Wohnens und Lebens zu praktizieren und ihn weiterzutragen, zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen, in der sanfte, CO2-freie Mobilität flächendeckend verwirklicht wird
- in der Siedlung nachbarschaftliche (Klein-)Kinderbetreuung und offene Jugendarbeit zu praktizieren
- behinderte und alte Menschen der Siedlung zu betreuen und aktiv in die Gemeinschaft zu integrieren.

Die Mitgliedschaft im Bewohnerverein ist freiwillig, derzeit sind ca. 25 % der Siedlungsbewohner zahlende Mitglieder. Von den Mitgliedsbeiträgen hat der Bewohnerverein das „Geistreich“, eine Gemeinschaftswohnung in der Siedlung angemietet, die für den Verein und für die Siedlung der Kristallisationspunkt des Gemeinschaftslebens ist. Dort öffnet 2 x wöchentlich nachmittags das ehrenamtlich betriebene Café, hier treffen sich Vereinsgremien genauso wie externe Gruppen und Verbände, die das Geistreich anmieten können. Beliebt ist das Geistreich darüber hinaus für Familienfeiern und andere Festivitäten.

Um die sensible Thematik der Autofreiheit kümmert sich ein siedlungsinternes Gremium, die „KFZ-Schlichtungsstelle“. Unter Wahrung einer diskreten Herangehensweise berät sie in möglichen Konfliktfällen oder begründeten Ausnahmefällen und gibt Empfehlungen an die Wohnungsgesellschaft. Der Verein hat auch die Möglichkeit, der Wohnungsgesellschaft Mieter für freiwerdende Wohnungen vorzuschlagen.

### **Der soziale Aspekt der nachbarschaftlichen Selbstverwaltung**

Die nachbarschaftliche Selbstverwaltung durch den Bewohnerverein ist insbesondere für eine Siedlung im Sozialen Wohnungsbau ein Glücksfall. Entgegen dem allgemeinen Trend einer Anonymisierung und der Verwahrlosung der gesamten Wohnumgebung, wie dies in vergleichbaren Quartieren der Fall ist, herrscht in der Autofreien Siedlung Weißenburg ein reges nachbarschaftliches Gemeinschaftsleben, das sich in häufigen gemeinsamen Festen und Aktionen niederschlägt. Viele Bewohner eint das zentrale Anliegen, mitten in der Stadt autofrei, ohne Lärm, Abgase und parkende Autos vor der Haustür zu wohnen. Für die Kinder in der Siedlung, die mehr als 1/3 der Bewohner stellen, ist diese verkehrsberuhigte Umgebung paradiesisch. Die Siedlungswege werden wieder zu Orten der Begegnung, auf einer Öffentlichen Grünfläche wird mit vereinten Kräften ein Gemeinschaftsgarten gepflegt, und eine Fahrrad-AG kümmert sich in der gut ausgestatteten siedlungseigenen Werkstatt um das liebste Fortbewegungsmittel.

### **3.2. Köln: Autofreie Siedlung Köln-Nippes** *(Hans-Georg Kleinmann)*

An Hand einiger aussagekräftiger Bilder berichtete Hans-Georg Kleinmann von der autofreien Siedlung in Köln. 1994 schlossen sich Mitglieder von Verkehrsinitiativen, Vereinen, Wohnungswirtschaft, Politik, Verwaltung und Kölner Bürger zum Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln zusammen. Nach langer Vorarbeit gelang es ihm, Politik und Stadtverwaltung von der Idee zu überzeugen, und man fand in Nippes auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes nördlich der Altstadt eine geeignete Fläche. Die Entfernung zu Dom und Hauptbahnhof beträgt 2.5 km, S- und U-Bahnhaltepunkte liegen in fußläufiger Entfernung, ebenso mehrere Buslinien. Dazu kommen zwei Car-Sharing-Stationen, eine davon ist auch mit einem Transporter ausgestattet. Hauptverkehrsmittel der Bewohner ist allerdings das Fahrrad, auch in ungewöhnlichen Ausführungen und mit Anhänger für tägliche Transporte.

2000 wurde ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt, 2005 war der Bebauungsplan verabschiedet und ein Bauträger gefunden. Zunächst waren nur 40 Besucherstellplätze vorgesehen, der Bauträger fürchte jedoch bald, nicht genügend Käufer zu finden, und bat die Stadt



um einen Stellplatzschlüssel von 0,5 pro Wohneinheit. Trotz der heftigen Gegenwehr des Arbeitskreises beschloss der Rat schließlich 0,2, um dem Träger entgegenzukommen. Damit musste für 80+40 Stellplätze nachträglich ein Parkhaus eingeplant werden. Dieses wurde an das Ende einer bis dahin wenig befahrenen Wohnstraße gelegt, womit Nachbarschaftskonflikte gleich vorprogrammiert waren.

Die Wege innerhalb der Siedlung sind als Fußgängerzone ausgewiesen und nur für Radfahrer freigegeben, Lieferverkehr ist erlaubt. Da die Stadt sich bisher dagegen sträubt, außer den Schildern auch Poller aufzustellen, fahren im Schatten von Möbelwagen und über Baustraßen auch immer wieder private Fahrzeuge ein und müssen von den Bewohnern angesprochen werden.

2011 sind nun 340 von 420 Wohneinheiten bezogen. Ein Bewohnerverein wurde gegründet und nach dem Sechzig-Viertel „Nachbarn60“ genannt. Er bemüht sich aktiv um das Gemeinschaftsleben, veranstaltet Feste, beschafft und wartet Gemeinschaftsgüter und regelt auch Konflikte um die Autofreiheit. Ein wichtiger Anlaufpunkt für nachbarschaftliche Aktivitäten ist ein Pavillon, der auch als "Mobilitätszentrale" genutzt wird. Hier treffen sich Gruppen, Kinder leihen Spielgeräte und Erwachsene Tische, Bänke, Karren und vieles mehr. Das Angebot wächst stetig mit der Nachfrage.

Die Wohnqualität im Viertel ist so hoch und dieses damit so attraktiv, dass sich auch Menschen mit Auto als „autofrei“ ausgeben und keinen Stellplatz im Parkhaus kaufen oder mieten. Auch das führt zu Misstrauen in der Nachbarschaft und Kritik in der Öffentlichkeit und hindert die Einrichtung weiterer autofreier Quartiere mit dem Totschlagargument: „Das funktioniert ja doch nicht.“ Die Bewohner wollen damit allerdings offensiv umgehen und ihr Konzept verteidigen. Wichtigste Argumente auf ihrer Seite: die Zufriedenheit mit der Wohn- und Aufenthaltsqualität, die durch verschiedene Umfragen erhärtet wurde und sich in einer geringen Fluktuation niederschlägt, sowie die Tatsache, dass viele, die mit Auto eingezogen sind, nach einiger Zeit feststellen, dass sie das Auto nicht mehr brauchen.

### **3.3. Freiburg: Stadtteil Vauban** (Wolfgang Heinze)

Das Mobilitätskonzept in Vauban sieht vor, den Verkehr im Quartier auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Neben der Bündelung des ruhenden Verkehrs wird das Wohnen ohne eigenes Auto gezielt gefördert. Dadurch sollen zum einen hohe Wohn- und Aufenthaltsqualitäten in den privaten und öffentlichen Räumen realisiert werden und zum anderen neue Formen der Mobilität angeboten werden.

Die privaten Parkplätze sind in zwei Sammelgaragen am Siedlungsrand gebündelt, die von den autobesitzenden Bewohnern für einen Preis von ca. 18.000 Euro erworben werden müssen. Für Haushalte, die auf ein eigenes Auto verzichten möchten, ist die Stellplatzerrichtungspflicht nach Landesbauordnung ausgesetzt. Stattdessen sind an den "Verein für autofreies Wohnen e.V." einmalig ca. 3.500 Euro zu bezahlen. Als Gegenleistung erwirbt der Verein eine Vorhaltefläche, auf der bei Bedarf Stellplätze nachgerüstet werden können. Mit diesem vertraglich geregelten Modell wird der Verzicht auf ein eigenes Auto und damit auf einen Stellplatz auch finanziell belohnt. Bisher sind mehr als 420 Haushalte diesem Angebot gefolgt und verzichten auf einen eigenen PKW. Die Dichte an PKWs auf dem Vauban beträgt derzeit ca. 150 PKW pro 1000 Einwohner und liegt damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von ca. 450 PKW pro 1000 Einwohner. Es besteht die Wahlmöglichkeit zwischen stellplatzfreiem oder autofreiem Wohnen. Entschließt sich ein autofreier Haushalt zum Erwerb eines Autos, ist der Gesamtbetrag für einen Stellplatz an den Verein zu entrichten. Der Verein stellt ihm dafür einen Stellplatz auf der Vorhaltefläche zur Verfügung.

Die Befreiung vom Stellplatznachweis kann auch für eine gewerbliche Nutzung erteilt werden, sofern Kunden und Beschäftigte aus dem Stadtteil kommen und ebenfalls ein Vertrag mit dem "Verein für autofreies Wohnen e.V." abgeschlossen wird.

Eine gute ÖPNV-Anbindung durch Stadtbahnanschluss sowie komfortable Mobilitätsdienstleistungen (Car-Sharing, Fahrradladen und -werkstatt) sind integrale Bestandteile des Verkehrskonzeptes.

Der Umsetzungsprozess wurde intensiv vom "Forum Vauban", als anerkanntem Träger der Bürgerbeteiligung und der sozialen Quartiersarbeit, begleitet und unterstützt. Dem Arbeitskreis Verkehr innerhalb des Forums kam die Rolle zu, zwischen den einzelnen Akteuren im Quartier und in der Verwaltung zu vermitteln und den notwendigen Interessenausgleich herzustellen. Mehr Informationen: <http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/54/>

### **Diskussion**

Die anschließende Diskussion betraf zunächst die Frage der Parkhäuser in Vauban. Heinze führte aus, dass der Verkauf der Stellplätze zunächst nur sehr schleppend von statten gegangen sei, daher habe auch die Parkhausgesellschaft die Aufgabe, ein zweites Parkhaus zu errichten, an die Stadt abgegeben. Die heute beobachteten hohen Leerstände in den Parkhäusern spiegelten aber nicht die tatsächlichen Verhältnisse, die meisten Plätze seien verkauft. Viele Eigentümer parkten aber bevorzugt auf den zu reichlich vorhandenen Besucherparkplätzen entlang der Vauban-Allee, näher zu ihren Häusern.

Eine weitere Frage betraf den Betrug, d.h. Haushalte, die sich zwar gegenüber dem Bewohnerverein bzw. der Stadt als autofrei erklärten und damit keinen Stellplatz kaufen müssten, tatsächlich aber ein oder auch mehrere Autos besäßen. Heinze schätzte diese Zahl auf 10%, also etwa 50 bei insgesamt 474 Haushalten. Das sei ärgerlich, aber die Stadt sei bisher nicht bereit gewesen zu Zwangsmaßnahmen und Klage. Andererseits könne dies aber kein Grund sein, die Regelung aufzugeben, bei anderen Regeln, etwa im Straßenverkehr oder bei der Steuer sei die Betrugsrate wesentlich höher, niemand wolle deswegen auf Fußgängerampeln oder den Einzug von Steuern verzichten.

Zur Frage der sozialen Zusammensetzung bestätigte Heinze, das Quartier sei tatsächlich ein „Akademischer Brennpunkt“ (Architekten und Lehrer: „Architekten können nicht irren!“). Die soziale Mischung werde hergestellt - durch die direkt benachbarten Mietshäuser für den sozialen Wohnungsbau mit Tiefgarage! Auch deren Bewohner profitierten aber von der guten ÖPNV-Anbindung.

Heinze hob hervor, dass die Autofreiheit nicht nur unter ökologischen Gesichtspunkten gesehen werden dürfe, sondern dass durch die Einsparung an PKW-Stellplätzen das Bauen insgesamt deutlich günstiger für Mieter und Eigentümer werden könne. Die Einsparungen durch autofreies Wohnen entsprächen in etwa der Summe der sonst üblichen Maßnahmen, die beim sogenannten kosten- und flächensparenden Bauen umgesetzt würden. Autofreies Wohnen mache Wohnen daher i.d.R. deutlich günstiger und sei somit **das** Instrument des sozialen Wohnungsbaus. Dass in Städten ab 200.000 Einwohnern mind. 20 % der Haushalte kein Auto besitzen - in Freiburg (210.000 EW) sind 38% autolos – mache deutlich, dass diese hohe Anzahl an autofreien Haushalten die PKW-Park-Infrastruktur über Wohnungsmieten und -kaufpreise mitsubventionierten, obwohl sie diese Infrastruktur weder brauchten noch nutzten.

## **4. Vortrag: „Autofreie Wohnprojekte als Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung“ (Präsentation s. Anlage)**

Die Referentin bedankte sich zunächst für die Einladung. Sie sei durch Ihre Arbeit im Forschungsfeld Mobilität am Institut für Landes- und Stadtentwicklung in Dortmund (ILS) dem Münsteraner Projekt seit seinen Anfängen verbunden, habe die Arbeit mit den zukünftigen Bewohnern begleitet und am Mobilitätskonzept für die damalige Zivildienstschule der Johanniter mitgewirkt. Zuletzt habe sie referiert auf einer Tagung des Zentrums für Umweltforschung der Universität Münster und des Umweltforums mit dem Thema „Autofreies Wohnen – ein Modell mit Zukunft?“ im Jahre 2005. Zur Zeit vertrete sie eine Professur am Institut für Mobilität und Verkehr (imove) der Technischen Universität Kaiserslautern. Auch persönlich lebe sie mit ihrer Familie in Dortmund ohne eigenes Auto.

Die Aktualität des Themas und den Aufklärungsbedarf verdeutlichte sie mit zwei Schlagzeilen aus der heutigen Ausgabe der Ruhr-Nachrichten. Zum einen werde dort von der Warnung des Klimabeirats der Vereinten Nationen im Vorfeld der Konferenz von Durban berichtet, dass die Klimaerwärmung schneller voranschreite und dass die Folgen auch für Mitteleuropa gravierender seien als bisher angenommen. Die andere Meldung berichte von der Empörung des Bundesverkehrsministers über den rasch steigenden Dieselpreis, den er als Abzocke bezeichnete. Bezeichnend sei, dass weder der Minister noch die Zeitung zwischen beidem einen Zusammenhang herstellten.

Sie wolle sich dem Thema zunächst aus der Rückschau nähern. Nachdem man in den 80ern versucht habe, dem überbordenden Autoverkehr durch flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten beizukommen, und auch schon in Quartieren wie Nürnberg-Langwasser versucht worden sei, den Autoverkehr aus Siedlungen herauszunehmen, habe Anfang der 90er eine neue Diskussion über Autofreiheit eingesetzt. Damals entschieden sich in Bremen einige Familien nach einem vierwöchigen Versuch, ohne Auto zu leben, dazu, das Auto ganz abzuschaffen. Anschließend wurde eine erste autofreie Siedlung, Bremen-Hollerland, geplant, die aber nicht realisiert wurde. Sie lag zu weit außen, die ÖPNV-Anbindung war zu schlecht, dafür waren die Grundstückspreise zu hoch.

Danach gab es sowohl einige Forschungsarbeit, u.a. ihre eigene Dissertation, als auch Initiativen von unten wie in Münster und den Wettbewerb des Landes NRW für eine Modellsiedlung, bei dem Münster den Zuschlag erhielt. Beginnend mit Amsterdam wurden dann in Europa und Deutschland einige Projekte realisiert, insgesamt aber, wie eine Karte (s. Anlage S.4) zeigte, doch nur eine überschaubare Anzahl. Anfang des neuen Jahrhunderts stockte die Bewegung, auch die Forschung wandte sich anderen Themen zu, Autofreiheit schien nicht mehr „opportun“.

Bei den inzwischen realisierten Modellen muss man zunächst zwei Kategorien unterscheiden: Die Autofreiheit ist für den einzelnen Haushalt entweder bindend oder wahlfrei. Beim letzteren spricht man dann korrekter eher von einem „stellplatzfreien“ Modell, die Stellplätze außerhalb der Siedlung können zugekauft werden. In diese Kategorie fallen u.a. Freiburg-Vauban und Köln-Stellwerk 60. Bei denen mit fester Bindung ist z.B. Münster ein reines Betreibermodell, d.h. eine Wohnungsgesellschaft baut und betreibt das Gebiet und verankert die im Bebauungsplan festgeschriebene Autofreiheit in den Mietverträgen. Hamburg-Saarlandstraße dagegen ist ein selbstverwaltetes Modell, hier übernehmen einzelne Bau- und Eigentümergruppen, z.B. als Genossenschaft, die Garantie für die Einhaltung der im B-Plan abgesicherten Bestimmung.

In den letzten Jahren habe es wieder eine Belebung des Gedankens der Autofreiheit gegeben, interessanter Weise vom Ausland her. So veranstaltete die Stadt Montreal 2010 eine „Woche der Mobilität“, und das Goethe-Institut lud sie und auch den Architekten Markus Heller, langjähriger Vorsitzender des Vereins „autofrei leben!“, zu verschiedenen Vorträgen ein. Die Hauptstraße war zu dieser Woche für den Verkehr gesperrt, mit Kunstrasen ausgelegt und möbliert, um die Bevölkerung aufmerksam zu machen. Dort wurden auch öffentliche Vorträge und Diskussionen angeboten.

Montreal ist eine junge Stadt, viele Studenten bestimmen das Bild, hat aber auch viel alte Bausubstanz, zum Teil pittoreske Häuserreihen mit außenliegenden Treppen. Einen Teil der zwischen den Reihen verlaufenden Straßen hat man für den Autoverkehr gesperrt und durch Bepflanzung aufgewertet. Dies sei ein gutes Beispiel für Autofreiheit im Bestand, ein Thema, das eigentlich für die Zukunft besonders wichtig werden müsste. In Deutschland sei es allerdings bisher nur in einem Projekt (Halle Johannisplatz) teilweise angegangen worden. Montreal sei auch, ungewöhnlich für Nordamerika, eine Fahrradstadt. Die Stadt unterstütze das durch 5000 Leihfahrräder an 400 Stationen.

Die bisherigen Ausführungen sollten deutlich machen, dass autofreies Wohnen in der Welt und in Europa durchaus ein Thema sei und ein Produkt, das den Wohnungsmarkt bereichert, allerdings bleibe es ein Nischenthema.



In einem zweiten Kapitel ging die Referentin kurz auf die Frage ein, welche Einsichten sich aus der letzten großen Studie „Mobilität in Deutschland“ von 2008 ergeben, und ob sich daraus Hoffnungen und Hinweise auf einen Bedarf an autofreien Quartieren ablesen lassen. Die Daten zeigten, dass sowohl die Zahl der Wege (etwa drei pro Person und Tag) als auch die für Mobilität aufgewendete Zeit in den letzten Jahrzehnten nur wenig verändert hätten. Erheblich angestiegen sei dagegen die Länge der Wege, vor allem an Wochenenden. Das lasse vielleicht den Schluss zu, man könne durch Verbesserung der Qualität des Wohnumfeldes darauf hinwirken, dass die Freizeit wieder mehr in Wohnungsnähe verbracht werde. Ältere legten eher längere Wege mit dem Auto zurück, hier zeige sich, dass bestimmte Alterskohorten ihre Mobilitätsgewohnheiten „mitnehmen“. Besonders zugenommen habe die Fahrleistung der 30-39-jährigen, ein Indiz für die Veränderungen der Berufswelt, die längere Wege zur Arbeitsstätte erfordere. Erschreckend sei auch die Zunahme der Zahl der transportierten Kinder. Dagegen sei die Bedeutung des Autos bei Jüngeren eher zurückgegangen, das lasse wieder Hoffnungen für die Zukunft zu.

Die Zahl der autofreien Haushalte sei bei etwa 18% relativ stabil, die meisten fänden sich in den Stadtstaaten und den neuen Ländern. Haushalte mit einem Erwachsenen (alleinerziehend) seien besonders stark vertreten. Hauptargument gegen Autobesitz seien weiterhin die hohen Kosten, dazu komme in Kernstädten das Argument, dass man das Auto für die tägliche Mobilität nicht brauche.

Vor diesem Hintergrund müsse man auch Überlegungen anstellen, wie weit es notwendig sei, nicht so sehr auf die Immobilienseite zu setzen, sondern Verhalten zu beeinflussen durch gute Mobilitätskonzepte gerade auch für Menschen mit niedrigen Einkommen. Ein Modellprojekt dazu, gefördert von der EU, habe das ILS 2006-2009 in Bielefeld zusammen mit einer gemeinnützigen Wohnungsgesellschaft durchgeführt und evaluiert. Ziel war es, durch weiche Maßnahmen Autoabhängigkeit durch freie Wahl des Verkehrsmittels zu ersetzen und damit umweltverträglichen Verkehr zu fördern. Das Angebot von Serviceleistungen durch die Wohnungsgesellschaft sollte gleichzeitig deren Mieterbindung verbessern. Die Auswertung durch Mieterbefragung ergab, dass den Serviceangeboten der Genossenschaft große Bedeutung zukam, an der Spitze rangierten ausreichende und sichere Abstellanlagen für Auto und Fahrrad. Besonderen Zuspruch fand ein verbilligtes Mieterticket. Dagegen bestand kein großes Interesse am Car-Sharing, das Angebot wurde daher eingestellt.

Deutlich sei dabei geworden, dass wir insgesamt noch viel zu wenig wissen über das Mobilitätsverhalten und die Motivationen der Menschen, und dass die typischen befristeten Forschungsvorhaben nicht ausreichen. Wollte man das Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen, brauche man eine Gesamtstrategie und Durchhaltevermögen.

Abschließend konstatierte die Referentin daher weiteren Forschungsbedarf z.B. hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens von Bewohnern autofreier Siedlungen im Vergleich mit dem der Mehrheit der Bevölkerung. Notwendig seien auch eine vergleichende Betrachtung verschiedener autofreier Gebiete sowie die Berücksichtigung subjektiver und objektiver Voraussetzungen, z.B. Soziodemografie, Mobilitätseinstellungen, Erreichbarkeiten und Anbindungen sowie Mobilitätsoptionen. Entwicklungsbedarf gebe es vor allem zur Autofreiheit im Bestand, zur Erreichung neuer Zielgruppen wie Migranten, zur Übertragung der Modelle auf Klein- und Mittelstädte. Wesentlich sei die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote und deren Einbindung in bestehende Angebote.

## **Diskussion**

Die anschließende Diskussion betraf zunächst die Frage der Autofreiheit in einem bindenden System wie in Münster: Was geschieht, wenn jemand ein Auto braucht, aber nicht ausziehen kann, wenn er keine adäquate Wohnung findet? Für Münster schien das ein geringes Problem, da die Wohnungsgesellschaft im Stadtgebiet über einen großen Bestand normaler Wohnungen verfügt, da sei immer etwas frei. Die Referentin ergänzte, dass auch die Sorgen der Nachbarschaft unbegründet seien: Sollte die Autofreiheit aufgehoben werden, müsste lediglich ein Teil der jetzigen

Wegeflächen und der Grünanlagen für Autos freigegeben werden. Dann entstünde dort eine Situation, die so unbefriedigend sei wie in jedem anderen Wohngebiet, die Nachbarn aber kaum betreffe.

Es wurde dann die Frage aufgeworfen, ob es sinnvoll sei, Autofreiheit zunächst im sozialen Wohnungsbau zu realisieren. Dort sei die Rate autofreier Haushalte ohnehin höher. Problematisch für die Verkehrsbelastung der Stadt seien dagegen die wohlhabenderen Haushalte mit mehreren Autos, die müssten vorrangig für autofreies Leben gewonnen werden. Die Referentin plädierte dafür, das eine zu tun ohne das andere zu lassen.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Stellplatzverordnung angesprochen, die pro Wohneinheit einen Stellplatz vorsehe. De facto hätten aber heute viele Haushalte 2 oder 3 Fahrzeuge, und kein Politiker wage es, dazu restriktive Maßnahmen vorzusehen wie in Japan. Dort sei die Stellplatzverpflichtung an den Autobesitz gekoppelt, was u.a. dazu führe, dass weniger Autos und diese im Durchschnitt kleiner gekauft würden. Die deutsche Kopplung von Wohnung und Stellplatz gehe zurück auf die Reichsgaragenordnung der NS-Zeit, die das Ziel verfolgt habe, jedem Deutschen seinen Volkswagen zu geben. Eine Änderung sei zwar in den 90er Jahren in den Ministerien andiskutiert, aber nicht weiter verfolgt worden. Angesprochen wurde auch die Selbstverständlichkeit, mit der der deutsche Autofahrer erwarte, seinen Wagen direkt vor der Haustür parken zu können. Jedem ÖPNV-Nutzer würden dagegen ebenso selbstverständlich längere Wege zur nächsten Haltestelle zugemutet.

Andere Teilnehmer plädierten für weichere Lösungen wie in Vauban, damit werde Druck weggenommen und die Akzeptanz autofreier Quartiere erhöht. Damit könne man auch wesentlich mehr Gebiete als autofrei ausweisen, das sei in Münster z.B. im Hinblick auf die in Kürze freiwerdenden Konversionsflächen wichtig.

## **5. Diskussionsrunde „Münster und die autofreie Siedlung“ - Stadtplaner, Kommunalpolitiker und Nachbarn diskutieren mit den Teilnehmern der Tagung**

Das Podium bildeten Jörg Krause vom Planungsamt der Stadt Münster sowie die Ratsvertreter Gilbert Hartmann (CDU), Karl-Heinz Winter (SPD) und Carsten Peters (GAL).

Der Moderator verlas zunächst die 4 Fragen, die den Podiumsteilnehmern zur Vorbereitung gestellt worden waren:

- Welche Erwartungen/Befürchtungen verbanden sich für Sie mit der Planung der Siedlung?
- Welche Erfahrungen haben Sie mit der Siedlung und ihren Bewohnern gemacht? Welche Erwartungen haben sich erfüllt, welche nicht?
- Wie würden Sie die gegenwärtige Situation und Bedeutung der Siedlung beschreiben und bewerten?
- Können Sie sich weitere autofreie Siedlungen in Münster vorstellen, und würden Sie sich evtl. aktiv dafür einsetzen?

Er erteilte als erstes das Wort an Jörg Krause, da dieser Planung und Realisierung der Siedlung von Anfang an begleitet habe. Nach Krauses Ausführungen hat die Verwaltung damals Planung und Ausführung einer autofreien Siedlung als eine interessante und spannende Aufgabe angesehen. Neue und besondere fachliche Problemlösungen habe man erwartet in den Bereichen Städtebau, Lebensqualität und flächensparendes Bauen. Bezüglich Städtebau seien bei dem aufwändigen zweistufigen Wettbewerb allerdings keine Lösungen gefunden worden, die man nicht auch an anderer Stelle schon gesehen habe. Auch die Dichte sei nicht anders als bei vergleichba-

ren Siedlungen, allerdings seien die Flächen, die in konventionellen Quartieren dem Parken dienten, hier als Grün- und Freiflächen ausgewiesen, und trügen somit wesentlich zur Wohn- und Lebensqualität bei. In diesem Punkt hätten sich die Erwartungen voll erfüllt.

Angesichts der harten Diskussion am Anfang sei man in der Verwaltung durchaus auch skeptisch gewesen in Bezug auf die Nachhaltigkeit des Konzepts. Heute nach 10 Jahren könne man auch dies bejahen: Die Siedlung sei angenommen, in den letzten 5-6 Jahren seien keine Beschwerden mehr bei ihm eingegangen, das Konzept habe sich bewährt. Das sei ganz wesentlich auch ein Verdienst des Bewohnervereins.

Für die Zukunft könne er sich eine weitere Siedlung durchaus vorstellen, bei ca 20% autofreien Haushalten müsse es auch weiteres Potential geben. Die Verwaltung verhalte sich neutral, werde aber einen Vorstoß aus Bevölkerung und Politik mit tragen und fördern.

Als nächstes gab der Moderator dem „Gegenpol“ das Wort.

Ratsherr Gilbert Hartmann von der CDU betonte, dass er hier relativ unbelastet von den früheren harten Kontroversen auftreten könne, da er erst vor etwa 10 Jahren nach Münster und ins Südviertel gezogen sei. Für ihn sei in der Fahrradstadt Münster eine solche Siedlung völlig konsequent gewesen. Das Leben hier sei für ihn Normalität, er und seine Familie bewegten sich selbstverständlich in der Siedlung und hätten hier auch persönliche Kontakte. Auch er betonte die Leistung des Bewohnervereins für das Gemeinschaftsleben. Dies sei ein Modell, über das es sich zu diskutieren lohne, wenn man sich über das Besondere von Münster, ein „Modell Münster“ als „lebenswerte Stadt“, Gedanken mache. Unvoreingenommen müsse man prüfen, wie weit Erfahrungen, die hier gemacht würden, übertragbar seien. Wichtig sei es auch, bei der Autofreiheit nicht nur über die Raumfrage zu sprechen, sondern sie auch mit der Umweltdiskussion zu verbinden, der Frage innerstädtischer Klimaschutzzonen.

Der Moderator griff das letzte auf und stellte fest, dass Klima- und Umweltschutz auch für die Umweltverbände der Hauptgrund sei, Autofreiheit und autofreie Siedlungen zu unterstützen. Die Diskussion der anderen Problemfelder verdränge häufig diesen zentralen Aspekt, um so dankbarer sei er, dass Hartmann ihn hier einbringe. Er erteilte sodann dem Vertreter der SPD das Wort.

Ratsherr Karl-Heinz Winter drückte seine Genugtuung aus, dass dieses Projekt, das seine Partei mit auf den Weg gebracht habe, in 10 Jahren bewiesen habe, dass es funktioniere. Er hob besonders die Gemeinschaft hervor, die hier gepflegt werde, das sei wirklich etwas Besonderes, das man auch in anderen Quartieren gerne hätte.

Münster habe einen hohen Bedarf an Wohnungen, die Investoren drängten sich, die Wohnungsgesellschaften seien vor allem renditeorientiert. Als Betreiber für eine neue Siedlung dieser Art komme damit eigentlich nur die städtische Wohnungsgesellschaft in Frage. Suchen müsse man in den Konversionsflächen, dabei komme Handorf eher nicht in Frage, bessere Rahmenbedingungen fänden sich dagegen in Gremmendorf oder Gievenbeck.

Der Moderator wies ergänzend darauf hin, dass eine neue Siedlung nicht unbedingt nur einen Investor brauche. In Hamburg hätten sich beispielsweise eigene kleine Genossenschaften gebildet, die einzelne Baufelder der autofreien Siedlung in Eigenregie geplant und gebaut hätten und sie nun auch gemeinsam verwalteten.

Ratsherr Carsten Peters von den Grünen drückte ebenfalls seine Freude aus, dass dieses Modellprojekt, das seiner Fraktion sehr wichtig war, sich nunmehr bewährt habe und allseits anerkannt werde. Er drückte sein Erstaunen aus, dass eine wissenschaftliche Auswertung des Projekts bisher nicht erfolgt sei. Die Siedlung sei auch ein herausragendes Beispiel für Bürgerschaftliches Engagement, seine Partei werde weitere Initiativen aus der Bürgerschaft entschieden unterstützen. Eine erste Möglichkeit für ein neues Projekt werde sich in Kürze nach dem Abzug der britischen Streitkräfte aus der Gremmendorfer Kaserne ergeben.

## Diskussion

In der anschließenden Diskussion griff eine Teilnehmerin den Begriff „Bürgerschaftliches Engagement“ auf: Das sei zwar gut und schön, es dürfe aber nicht Bedingung für das dauerhafte Funktionieren einer Siedlung sein. Sie selbst sei mit einer kleinen Gruppe damit beschäftigt, neue Mieter für frei werdende Wohnungen in der Weißenburgsiedlung zu suchen. Es werde zunehmend schwieriger, geeignete Mieter zu finden, die meisten wollten sich nicht langfristig festlegen. Man wolle aber nicht den Fehler des Bauträgers LEG wiederholen, der beim Bezug des zweiten Bauabschnitts seinerzeit nicht ausreichend über die Voraussetzung der Autofreiheit aufgeklärt habe, sondern Mieter aufgenommen habe, die zufällig gerade kein Auto hatten und später nicht eingesehen hätten, dass sie nach Anschaffung eines Autos ausziehen müssten. Der Vorsitzende des Bewohnervereins ergänzte, die Schwierigkeit liege auch darin, dass sie ehrenamtlich arbeiteten und nur geringe Mittel hätten, die Gesellschaft aber erwarte, dass eine freie Wohnung innerhalb eines Monats wieder vermietet sei.

Dazu meinten andere Diskussionsteilnehmer, dass es in Münster vielleicht eher Chancen gebe für ein zweites Projekt, wenn man die Grenzen nicht so eng zöge, dann würden auch andere Zielgruppen angesprochen. Wolfgang Heinze aus Freiburg verwies hier noch einmal auf das Modell Vauban, das freie Wahl und Flexibilität, und sei zudem günstig gelegen. Es spreche daher verschiedene Gruppen an, anders als die Weißenburgsiedlung.

Verschiedene Teilnehmer betonten, niemand könne heute eine Festlegung für ein ganzes Leben machen, dazu gingen die gesellschaftlichen Veränderungen zu schnell. Gilbert Hartmann betonte, es sei wichtig, aus den Erfahrungen des Modells zu lernen, und die Erfahrungen in die Stadtgesellschaft hinein zu tragen. Autofreies Leben dürfe nicht nur auf ein Lebensphasenmodell reduziert werden. Heinze betonte als Architekt noch einmal die Notwendigkeit flächen- und damit kostensparenden Bauens. Durch weniger Stellplätze ließen sich leicht 10-15% Ersparnis erzielen, im teuren Kernbereich der Städte noch wesentlich mehr. Es zähle dabei ja nicht nur die reine Stellplatzfläche, sondern auch der ebenso große Rangierraum und vor allem das Volumen bei Errichtung von Hoch- oder Tiefgaragen. Dazu kämen durch weniger Autoverkehr erhebliche Einsparungen bei den Dimensionen und der Unterhaltung der Zufahrtsstraßen. In Vauban würden auf einer Reservefläche lediglich 7,5 qm pro Haushalt vorgehalten, in Form einer Grünfläche, die jetzt der Freizeitnutzung dienen könne. Er schloss daran die Frage an, ob bei der autofreien Siedlung Weißenburg die Einsparung bei Flächen und Stellplätzen in Form einer niedrigeren Miete weitergegeben wurde.

Nach Auskunft der Bewohner ist dies nicht der Fall, die Mieten entsprechen den Sätzen für öffentlich geförderten Wohnraum. Jörg Krause erläuterte einige der Gründe: Das liege zum einen an den Ausgangspreisen, die LEG habe die Flächen vom privaten Vorbesitzer erwerben müssen. Sodann seien auf dem ehemaligen Kasernengelände mit späteren gewerblichen Nutzungen in einer Wasserschutzzone erhebliche Bodensanierungsmaßnahmen nötig gewesen, und schließlich sei auch ein Teil der Grundstücke noch nicht bebaut. Gilbert Hartmann bemerkte dazu, das sei sicher ein wichtiger Aspekt, aber man müsse die Diskussion weiter führen und offen halten, es könnten auch ganz andere Dinge wichtiger sein als die Kostenfrage.

Ein Teilnehmer betonte die Notwendigkeit eines guten alternativen Verkehrsangebots. Münster sei zwar sehr gut im Bereich des Fahrrads, habe aber in NRW auch die stärkste Zuwachsrate beim PKW-Bestand und sei die KFZ-reichste Stadt. Der ÖPNV sei dagegen weniger entwickelt.

Der Moderator griff diesen Beitrag auf: Tatsächlich sei der ÖPNV, trotz vieler Verbesserungen in den letzten Jahrzehnten, in Münster und im Münsterland unterentwickelt. Das wirke sich vor allem aus in einem wachsenden Berufs- und Berufspendlerverkehr mit dem Auto, sodass im letzten Jahr der aus dem Amt scheidende Verkehrsplaner Dr. Oellers von einem drohenden Verkehrskollaps gesprochen habe. Auch die Verfasser des Klimaschutzkonzepts 2020, das in den letzten Jahren im Rat diskutiert worden sei, forderten, dass „Klimaschutz als zentrale Zielstellung im Verkehrsentwicklungsplan“ verankert werden müsse. Dazu habe der Rat in letzter Zeit der Verwaltung Aufträge erteilt, auch sei ein Workshop zur „Öffentlichkeitsarbeit umweltfreundliche Mobilität“ beschlossen

worden, in den auch ehrenamtliche Akteure wie die Umweltverbände einbezogen würden. Dort müssten auch die Erfahrungen mit autofreiem Leben berücksichtigt und diskutiert werden.

Er mache im Bekannten- und Verwandtenkreis immer wieder die Erfahrung, dass sich viele eine Mobilität ohne Auto einfach nicht vorstellen könnten. Es sei vielleicht ein Vorteil ökologisch ausgerichteter Menschen, dass sie gelernt hätten, in Alternativen zum Gewohnten zu denken und sich daher auch vorstellen könnten, dass und wie man ohne Auto seine Ziele erreichen könne. Mobilitätsberatung, wie sie auch Dr. Reutter beispielsweise aus Bielefeld vorgestellt habe, müsse daher einen besonderen Stellenwert erhalten. Auch der Bewohnerverein leiste eine solche Beratung in seinen Gesprächen mit potentiellen Mietern.

Der Moderator schloss mit Dank an die auswärtigen Gäste, die Podiumsteilnehmer und die Teilnehmer und Helfer. Einen besonderen Dank richtete er an den Bewohnerverein und die Bewohner der autofreien Siedlung Weißenburg. Über das schon Gesagte hinaus schienen ihm noch zwei Aspekte wichtig: Zum einen gebe es hier besonders viele junge Familien. Mit ihren Kindern sorgten sie dafür, dass der Stadtteil jung bleibe, und dass Einrichtungen wie Kindertagesstätten, Jugendeinrichtungen und Schulen, die Kommune und freie Träger vorhielten, nachhaltig genutzt würden. Zum anderen habe er selbst in den vergangenen Jahren erfahren können, dass das bürgerschaftliche Engagement der Bewohner nicht nur ihrem Quartier gelte, sondern dass sich besonders viele für den Stadtteil und die Stadt insgesamt einsetzten. Sie leisteten damit einen erheblichen Beitrag zur Belebung und Weiterentwicklung unserer Demokratie.

## **6. Anhänge**

### **6.1. Hamburg: Saarlandstraße**

Jörg-Michael Sohn aus Hamburg war leider kurzfristig verhindert, sandte uns aber aktuelles Material aus den Jahren 2010/11. Wir zitieren aus einer Presseerklärung „10 Jahre autofreies Wohnen in Hamburg“ von September 2010: „In Hamburg feiert das bundesweit bekannte Modellprojekt „Autofreies Wohnen“ Jubiläum. In einem Neubaugebiet in der Saarlandstraße haben sich inzwischen etwa 170 Haushalte verpflichtet, kein eigenes Auto zu besitzen oder regelmäßig zu nutzen. Was im Jahre 2000 kaum einer für möglich gehalten hat: das Wohnprojekt existiert seit nunmehr 10 Jahren, ist gewachsen und alle Beteiligten zeigen sich hochzufrieden mit dieser Wohnform. Anja Essegern, eine der Bewohnerinnen: „Unsere Art, ohne eigenes Auto zu leben, ist kein Verlust von Lebensqualität, sondern ganz im Gegenteil ein Gewinn: Wir haben mehr Ruhe, mehr Platz für Gemeinschaftsanlagen, mehr Möglichkeiten für Kinder.“

Allerdings braucht es für den Erfolg solcher autofreien Quartiere eine Reihe von Voraussetzungen. Karsten Wagner, Architekt und früherer Bewohner: „Man kann nicht einfach Parkplätze einsparen, sondern muss den gewonnenen Platz und das ersparte Geld in Lebensqualität investieren.“ Dieses ist in der Saarlandstraße offensichtlich gelungen: Statt Parkplätzen gibt es dort ein „Grabeland“ mit kleinen Gartenparzellen für die BewohnerInnen, zusätzliche Spielplätze, großzügige Mietergärten, projektöffentliche Freiflächen und einen eigenen Bootsanleger. Susanne Roßkamp: „Autofrei zu wohnen heißt, angenehmer mobil zu sein – ich genieße es, zu Fuß, mit dem Rad und mit dem Boot unterwegs zu sein.“

Dass diese Wohnqualität geschätzt wird, zeigt sich auch an der hohen Zahl von Kindern im Projekt. Christine von Barga vom Verwaltungsrat erzählt: „Als unsere Kinder noch klein waren, konnten wir sie vom Autoverkehr geschützt überall spielen lassen, es gibt hier viel mehr Spielmöglichkeiten als an Orten, wo Straßen und Tiefgaragen den Lebensraum beschränken.“ Verblüffend ist, dass auch Familien mit kleinen Kindern ohne eigenes Auto auskommen. Der Einkauf wird mit dem Fahrradanhänger transportiert, der auch die ganz kleinen Kinder aufnimmt, die größeren fahren hinter ihren Eltern her. Überhaupt fallen eine Fülle von verschiedenen Fahrradtypen vor den Häusern, in den leicht zugänglichen Fahrradschuppen und im Fahrradkeller auf, der über eine Rampe

auch vollgepackt gut zu erreichen ist – manche BewohnerInnen haben 3 verschiedene Räder für verschiedene Zwecke.

Neben der guten Infrastruktur mit Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist auch die interne Organisation wichtig. Jörg-Michael Sohn, einer der Mitbegründer, betont: „Wir haben gemeinsam geplant und entscheiden in Arbeitsgruppen und in der Versammlung immer wieder, wie wir mit auftretenden Problemen umgehen, Wohnprojekte sind gelebte Demokratie.“ Diese Abstimmung war am Anfang nicht immer leicht, da mit der Autofreiheit juristisches Neuland betreten wurde, damals forderte die Stellplatzverordnung mehr Parkplätze, als die BewohnerInnen selbst wollten, Verträge mussten ausgearbeitet, Grundbucheintragungen überlegt, Ausnahmeregelungen formuliert werden. Dafür hat sich diese Pionierarbeit bezahlt gemacht: Immer wieder informieren sich Projekte aus ganz Deutschland über dieses Modell und auch für Investoren und Baugenossenschaften wird diese Form städtischen Wohnens attraktiver. Kirsten Schmidt aus dem jüngsten Projektteil „AmEisenwerk“: „Ich kannte das Ursprungsprojekt schon länger und neben der Autofreiheit hat mich die nachbarschaftliche Atmosphäre hier von Anfang an beeindruckt.“

Das Ursprungsprojekt bestand aus einer selbstorganisierten Eigentumsgruppe „Barmbeker Stich“ und potentiellen Mietern, die eigens für das Projekt die Genossenschaft Wohnwarft eG. gründeten. Inzwischen ist mit der GWG-SAGA eine große Genossenschaft mit einem weiterem Projektteil dabei und seit neuestem auch die Bestandsgenossenschaft FLUWOG-Nordmark eG. Dazu kommen zwei Hausgemeinschaften von „Leben mit Behinderung Hamburg“, in denen mehrfach behinderte Menschen eingebettet in ein funktionierendes Wohnumfeld weitgehend selbstständig wohnen. Damit existieren nach dem ersten Bauabschnitt unter dem gemeinsamen Nenner „Autofreies Wohnen“ inzwischen eine Reihe von ganz unterschiedlichen Organisationsformen.

## 6.2. Kontakte/Internetadressen

- **Referentin:**  
Dr.-Ing. Ulrike Reutter, [www.imove-kl.de](http://www.imove-kl.de) , [ulrike.reutter@imove-kl.de](mailto:ulrike.reutter@imove-kl.de)
- **Freiburg:**  
Verein für autofreies Wohnen e.V. Freiburg, [www.autofrei-verein.de](http://www.autofrei-verein.de)  
Wolfgang Heinze [Post@Architekt-Heinze.de](mailto:Post@Architekt-Heinze.de)
- **Hamburg:**  
Verein Autofreies Wohnen e.V., [www.autofreieswohnen.de](http://www.autofreieswohnen.de) , [info@autofreieswohnen.de](mailto:info@autofreieswohnen.de)  
Jörg-Michael Sohn [sohn@vpp.de](mailto:sohn@vpp.de)
- **Köln:**  
Nachbarn60 e.V., [www.nachbarn60.de](http://www.nachbarn60.de) , [info@nachbarn60.de](mailto:info@nachbarn60.de)  
Hans-Georg Kleinmann [nc-kleinmha@netcologne.de](mailto:nc-kleinmha@netcologne.de)
- **Münster:**  
Autofreie Siedlung Weißenburg e.V., [www.weissenburgsiedlung.de](http://www.weissenburgsiedlung.de) ,  
[mail@weissenburgsiedlung.de](mailto:mail@weissenburgsiedlung.de)  
Georg Heinrichs [heinrig@versanet.de](mailto:heinrig@versanet.de)
- **Deutschland:**  
Verein „autofrei leben!“ e.V., [www.autofrei.de](http://www.autofrei.de) , [verein@autofrei.de](mailto:verein@autofrei.de)



- **Schweiz:**  
Club der Autofreien der Schweiz (CAS), [www.clubderautofreien.CH](http://www.clubderautofreien.CH)
- **Welt:**  
World Carfree Network, [www.Worldcarfree.net](http://www.Worldcarfree.net) , [info@worldcarfree.net](mailto:info@worldcarfree.net)  
Internetmagazin, vierteljährlich: „Carfree Times“, [www.carfree.com](http://www.carfree.com)  
Zusammenstellung autofreier Siedlungen und Projekte (Markus Heller):  
[www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de)

## **7. Anlage: Präsentation Vortrag Dr. Ulrike Reutter (pdf)**

---

*Bericht: Wolfgang Wiemers, 2.3.12 /VCD Regionalverband Münsterland*