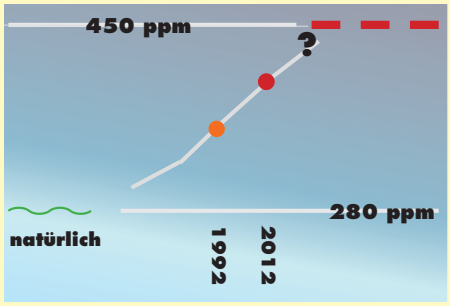
Wohnen
Ohne
Auto

1995–2015: 20 Jahre Wohnen ohne Auto in München

Erfolge, Hindernisse und Perspektiven

Motivationen

1992, beim ersten „Erdgipfel" von Rio des Janeiro, lag die CO2-Konzentration in der Atmosphäre bei 360 parts per million (ppm), 80 ppm über dem Zustand vor Beginn der Industrialisierung. 2012 ist sie bei 400 ppm angelangt. 450 ppm, sagt man uns, sei die Grenze, die wir auf keinen Fall überschreiten dürfen.



Graphik links:
CO_2-Anstieg seit Rio

Nachhaltig leben bedeutet,
so zu leben, dass, was auch immer wir tun, wir bedenkenlos für immer tun könnten.
(Derrick Jensen)

Aus dem Agenda21-Prozess, der damals startete, ist „Wohnen ohne Auto" entstanden.

Aber auch der Naturschutz, die Gesundheit, die Qualität des öffentlichen Raums, das Besser-Wohnen, die globale Gerechtigkeit, die Kosten für öffentliche Hand und Privathaushalte waren Motive, die uns leiteten.

Unser globaler Konsum, auch Mobilität muss „enkeltauglich" organisiert sein.
Für eine Verhaltensänderung im notwendigen Umfang ist solch eine Forderung - selbst wo konkrete Enkel da sind - zu abstrakt, deshalb muss die Belohnung unmittelbar spürbar sein.
Ist's da nicht logisch, denen, die kein Auto haben, auch ein Wohnquartier ohne Autos mittendrin und außenherum anzubieten? Die Vorteile autofreien Lebens müssen offenkundig und richtig beneidenswert sein, dann werden sich auch Nachahmer finden.

Da die Stadt München sich hohe Ziele für Nachhaltigkeit gesetzt hat, wird die Idee des autofreien Wohnens auf fruchtbaren Boden fallen und breite Unterstützung bei allen städtischen Ebenen finden. Und Bauträger aller Art werden gern solch attraktive Quartiere bauen und Wohnungssuchende werden gern dahin ziehen, zumal autofreie Wohnungen und Quartiere auch billiger sind.
Dachten wir.....

Das Konzept „Wohnen ohne Auto"

Die Grundidee des Modells „Wohnen ohne Auto" ist einfach:
Menschen, die dauerhaft ohne (eigenes) Auto leben wollen, wohnen in einem zusammenhängenden Gebiet. So kann ihr unmittelbares Wohnumfeld vom Autoverkehr frei gehalten werden. Das bedeutet für die Autofreien eine hohe Wohnqualität:
weniger Lärm und Abgase, höhere Verkehrssicherheit. mehr Aufenthaltsqualität, mehr Grün, mehr soziales Leben.
Die Stellplatzreduzierung erlaubt mehr planerische Freiheit und geringere Kosten. Das Wohnen wird attraktiver und der „Verzicht" auf einen eigenen PKW zum Gewinn.

Vorteile für die Nachbarschaft und die Allgemeinheit sind:
weniger Autoverkehr insgesamt, verstärkte Nutzung des ÖV, mehr Umsatz für den lokalen Handel, neue Angebote wie Car Sharing, Klimaschutz und weniaer Lärm.

Von der Idee zur Initiative

1989: „Wie organisieren in unserer Auto-Gesellschaft Menschen ihre Wege, wenn ihr Auto einmal nicht bereitsteht?" Nach einem (wissenschaftlich begleiteten) Selbstversuch in Bremen beschlossen 5 von 6 Familien, ihr Auto ganz abzuschaffen. Daraus entstand die Planung für ein Wohnviertel nur für Leute ohne Auto in Bremen Hollerland.
Die Idee wurde bundesweit aufgegriffen, diskutiert wurden insbesondere stadtplanerische und rechtliche Fragen.

1992: In München engagierten sich Vereine und Initiativen ebenso wie Verwaltung und Politik, Arbeitsgruppen und interessierte BürgerInnen, u.a. im Agenda21-Fachforum ‚Verkehrs- und Siedlungsentwicklung'. Gemeinsam suchte man nach Möglichkeiten für eine ökologische und nachhaltige Stadtentwicklung und entschied sich schließlich, die Idee des autofreien Wohnens aufzugreifen und das Konzept in München zu realisieren.

1995: Ein breites Bündnis Münchner Umwelt- und Verkehrsvereine gründete so 1995 die Initiative „Wohnen ohne Auto" (WoA). Ziel war die Errichtung autofreier Quartiere in der Stadt, wobei klar war, dass wir nicht selber bauen, sondern Menschen zusammenbringen und unterstützen wollen, die das Konzept umsetzen möchten.

Ermutigende Anfänge

Eine städtische Wohnungsbaugesellschaft baute 1995/96 als erste stellplatzreduziert. Auf einem engen Grundstück mit altem Baumbestand und drückendem Grundwasser musste die Tiefgarage klein sein, also plante die Gewofag, dass in 42 von 75 Wohnungen Menschen ohne Auto wohnen sollten, dafür stellte sie 4 Car-Sharing-Stellplätze zur Verfügung. Solange dieses Modell klappt, ist die Miete günstiger.

Bei der ersten öffentlichen Aktion von WOA am Münchner Umwelttag 1995 meldeten sich innerhalb weniger Stunden 150 Interessenten für autofreies Wohnen.

Erste Projekte: Messestadt Riem

Eine Chance bot die gerade in Planung befindliche Messestadt Riem. Geplant und mit dem Habitat-Preis für die Stadt München gewürdigt war hier ein ökologischer, verkehrsarmer, kinderfreundlicher Stadtteil; eine klare Kostentrennung zwischen Wohnen und Parken sollte den Bewohnern zugute kommen. Deshalb mussten zu den einzelnen Häusern keine Tiefgaragen gebaut werden, sondern es wurden große Gemeinschaftsgaragen geplant, eine gute Voraussetzung für eine flexiblere Handhabung bei den Stellplätzen.

Der Stadtrat beschloss, als das große Interesse sichtbar geworden war, dass hier 200 autofreie Wohnungen entwickelt werden sollten, das Planungsreferat schickte einen Referenten zur ersten Informationsveranstaltung von WOA.

Es entstand eine Gruppe, die in der Messestadt autofrei wohnen wollte. Nach einem Seminar klärten sich die Bedürfnisse:

Interesse an Wohnformen	
Miete	30
Genossenschaft	19
Eigentum	16

Die „Eigentümer" gründeten eine GbR, die „Genossen" fanden bei der Wogeno Aufnahme. Für die, welche zur Miete wohnen wollten/mussten, fand sich kein Bauträger.

Der für Sommer 1996 angekündigte Verkauf der Grundstücke dauerte bis Sommer 1998. Aber 1999 bzw. 2000 konnten die ersten autofreien Häuser (Eigentumswohnungen und ein Genossenschaftshaus) in der Messestadt bezogen werden. Stabile und zufriedene fast autofreie Hausgemeinschaften leben bis heute hier.

Die beiden ersten Hausgemeinschaften mussten 3 bzw. 6 Stellplätze (= 0,21/Wohnung) in der Stadtteil-Tiefgarage „kaufen" (d.h. die Anmietrechte bezahlen). Dazu kamen schwer nachvollziehbare Sanktionen: ab 6 bzw 12 Autos müsste sofort auf 14

bzw. 28 Stellplätze aufgestockt werden. Für jeden erlassenen Stellplatz musste die Baugemeinschaft der Stadt eine Hypothek von 30.000 DM für den Nachkauf einräumen. Jährliche Berichterstattung über die vorhandenen Autos wird bis heute verlangt und bei unpünktlicher Abgabe der Zahlen drohen Strafzahlungen.

Autofrei Wohnen 2, Messestadt Riem

Die autofreie Ecke wurde zur Ökoecke ernannt, auch das erste Passivmehrfamilienhaus Münchens entstand hier, jedoch nicht autofrei.
Der Bezug von „Autofrei Wohnen 2" dauerte bis 2004, weil ein erstes Grundstück, das die Stadt anbot, für eine Baugemeinschaft zu groß war; bei dem passenden mussten die Kosten für einen Abluftkamin der Stadtteiltiefgaragen übernommen werden.
In dieser Tiefgarage musste die Gruppe für 10 Wohnungen 2 Stellplätze erwerben und nahm deshalb einen Autobesitzer mit auf.

Die drei autofreien Projekte fühlten sich vom Planungsreferat gut unterstützt, andere Bauherren aber wurden nicht informiert und ermutigt.

Genossenschaften in der Messestadt Riem

In den beiden folgenden Bauabschnitten bauten zwei Genossenschaften, Frauenwohnen und wagnis, die beide aufgrund ihrer Mitgliederstruktur nur sehr geringen Stellplatzbedarf hatten, zwei größere autoreduzierte Projekte (49 bzw. 95 Wohnungen).
Die von der Stadt geforderten 0,6 Stellplätze pro Wohnung waren von Anfang an bei weitem zu viel. Darüber hinaus mussten beide baulich sicherstellen, dass bei Bedarf auf 1,0 nachgebaut werden kann.

Vertane Chancen

Viele unserer ersten Interessenten wollten an den Max-Lebsche-Platz ziehen. Mit einer U-Bahn-Erschließung und nahe den Arbeitsplätzen im Klinikum Großhadern wäre dies ein idealer Standort gewesen. Der Investor, der zum Zuge kam, musste die volle Stellplatzzahl bauen.

Gut für autofreies Wohnen geeignet ist die Theresienhöhe, die Innenstadt ist fußläufig erreichbar, eine U-Bahnstation erschließt das Gebiet von Norden. WOA beteiligte sich an den Bürgerworkshops. Noch im November 1996 versprach die Stadt „Wohnen ohne Auto" zu berücksichtigen. Letztendlich genehmigte die Stadt hier aber keine Stellplatzreduzierung, auch nicht für die Genossenschaft Wogeno, die hier ein Passivhaus baute und weniger Stellplätze brauchte.

Seit Anfang der 90-er Jahre entwickelte die Stadt die früheren Bahnflächen an der Achse Hauptbahnhof-Laim-Pasing. Versprochen wurde eine schnelle Radwegverbindung vom Westen in die Stadt, auch eine S-Bahn-Station in der Nähe der Paul-Gerhard-Allee war geplant. WOA war auf vielen Bürger-Workshops dabei und forderte so nah am ÖV autofreie Wohnprojekte.

Heute gibt es auf der ganzen Achse kein autofreies Projekt, an der Paul-Gerhard-Allee wird sogar eine Siedlung ohne S-Bahn-Halt neben die S-Bahngleise gebaut. Rahmenbedingungen für ein autofreies Projekt sind nicht gegeben.

Mit einigen hundert autofreien bzw. autoreduzierten Wohnungen ist das Potenzial von autofreiem Wohnen bei weitem nicht ausgeschöpft – immerhin besitzt rund ein Drittel der MünchnerInnen kein eigenes Auto!

Ackermannbogen

Die Stadt übernahm in den 90-er-Jahren Kasernenflächen von Bund als zukünftige Wohnviertel. Stadt und Freistaat wollten am „Ackermannbogen" im Rahmen der *‚Offensive Zukunft Bayern'* nachhaltig planen und bauen. Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege sollen Arbeiten, Wohnen und Freizeit wieder näher zusammenrücken. Mit flächensparenden Siedlungsformen sollte demonstriert werden, dass ökologische Ziele kostengünstig umgesetzt werden können.
Autofrei wäre hier ein prima Beitrag gewesen. Dennoch verbot die Stadt in den ersten 3 Bauabschnitten selbst eine minimale Stellplatzreduzierung, auch bei der Genossenschaft wagnis. (Die bekannte KreaTief-Garage wurde

Wohnen ohne Auto III

nachträglich 2009 mit Bundesmitteln „Exwost" gebaut und ist vorerst nur befristet genehmigt.)
Doch voller Hoffnung rief WOA 2009 autofreie Interessenten für den 4-ten Bauabschnitt auf, sich auf eine Bewerbung vorzubereiten und begleitete die Gruppe 2 Jahre lang.
Erst nun wurde der Baugemeinschaft, „Wohnen ohne Auto 3" und dem Genossenschaftshaus wagnis4 eine dauerhafte geringere Zahl von Stellplätzen in Aussicht gestellt.
0,6/ Wohnung musste WOA3 dann bauen, wagnis4 0,5.

Vision von Autofrei Wohnen 4

Nochmal Messestadt

Ab 2011 baute WOA die Baugemeinschaft „Autofrei Wohnen 4" auf. Die von der Stadt angekündigte baldige Ausschreibung von Grundstücken erforderte, mit unseren Interessenten rasch eine arbeitsfähige Gruppe aufzubauen. Diese klärte ihre Finanzierung, suchte Architekten und gab erste Vorarbeiten in Auftrag. Schrittweise verzögerte sich die Ausschreibung um 1½ Jahre. Wartezeit und steigende Grundpreise brachen immer wieder Mitglieder aus der Gruppe.
Auch die Frage, ob die vier verlangten Stellplätzen in einem nahegelegenen, halb leer stehenden Parkhaus nachgewiesen werden dürften, statt sie selbst zu bauen, war bis zum Kauf ungewiss.

Vier Jahre nach der ersten Infoveranstaltung von WOA hat die Baugemeinschaft das Grundstück kaufen können.

Weitere Projekte

Besonders die jungen Genossenschaften, denen preiswerter Wohnraum, sparsamer Umgang mit Fläche, Teilen von Raum und Dingen wichtige Anliegen sind und deren Bewohner/innen mehrheitlich kein Auto haben, kämpften in ihren Projekten ebenfalls um Stellplatzreduzierung, mittlerweile ist die Stadt bereit, ihnen hier entgegenzukommen.
Auch andere Baugemeinschaften haben dies inzwischen aufgegriffen und an der Domagkstraße gemeinsam mit den Genossenschaften mit einem ausgearbeiteten Mobilitätskonzept eine kleine Reduzierung erreichen können.
Am Prinz_Eugen-Park hoffen wir noch auf ein Projekt in der „ökologischen Mustersiedlung.

Was es schwierig macht(e)

Größte Hürde für autofreie Projekte war und ist die Bauordnung, die den Nachweis für einen Parkplatz nicht an den Autobesitz, sondern an die Wohnung bindet: wer eine Wohnung baut, muss dazu i.d.R. auch einen Stellplatz errichten – egal ob er ihn braucht. Grundlage ist die bayerische Bauordnung, in der auch nach der Novellierung 2007, trotz unserer intensiven Bemühungen und Unterstützung durch die Oppositionsparteien, keine Ausnahmeregelung für autofreies Wohnen aufgenommen wurde. Es ist den Kommunen seitdem möglich, eigene Stellplatzsatzungen zu erlassen, München hat dies 2008 getan. Aber auch hier wurde keine Regelung für autoarme/ autofreie Projekte getroffen.

Parkhaus Helsinkistraße, gebaut als Gemeinschaftsgarage, seit Jahren halb leer

Damit haben autofreie Wohnprojekte immer noch keine Rechtssicherheit, sondern müssen in jedem Einzelfall mit der Baugenehmigungsbehörde eine Stellplatzreduzierung „aushandeln", mit ungewissem Ergebnis.

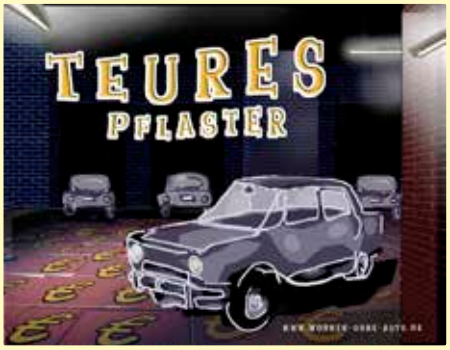
Dieses Prozedere erschwert und verzögert den Planungs- und Genehmigungsprozess und verursacht zusätzliche Kosten, die viele Wohnungsunternehmen davon abhalten, sich auf das „Abenteuer" Stellplatzreduzierung einzulassen.

Weitere überflüssige Kosten entstehen, weil bisher auch in autofreien Wohnprojekten relativ viele Stellplätze gebaut werden mussten und Vorhaltungen (baulicher oder finanzieller Art) für eventuelle Nachrüstungen nachgewiesen werden müssen – Kostenvorteile, die sich aus einem autofreien Lebensstil ergeben sollten, werden so minimiert.

Wir spüren bei Verwaltung und Politik immer noch großes Misstrauen gegenüber autofreien Menschen - „Die schaffen sich ja doch irgendwann alle ein Auto an", hören wir immer wieder. Dabei erleben Autofreie den Verzicht aufs eigene Fahrzeug nicht als Mangel, sondern als Freiheit! Doch das ist in einer Stadt, bei der BMW in der Verkehrspolitik mitmischt, für viele nur schwer vorstellbar.

Und dann gab es noch das Problem der oft langen undurchschaubaren Planungsabläufe der Stadt: Wir haben es einige Male erlebt, dass eine Gruppe fast zerfallen ist, weil sich die Grundstücksausschreibung immer wieder verzögert hat und die Menschen mit einem Wohnungswechsel nicht so lange warten konnten oder sie die zwischenzeitlich gestiegenen Kosten nicht mehr tragen konnten.

Dass letztendlich doch Häuser entstanden, spricht für den starken Wunsch nach dem Besonderen eines autofreien Projektes und für den starken Zusammenhalt der Gruppen, die da geplant haben.



Stellplätze zu vermieten ist ein Verlustgeschäft, da die Herstellungs- und Bewirtschaftungskosten meist deutlich höher sind, als sich mit marktüblichen Mietpreisen erzielen lässt – so lange kostenloses Parken im öffentlichen Raum möglich ist, wird sich daran nichts ändern!

200 m² autofreie Tiefgarage bei Wohnen ohne Auto III

Ende gut , alles gut,

so empfinden es die BewohnerInnen in autofreien Quartieren. In unserer Befragung 2007 bei den Projekten in der Messestadt zeigte sich eine große Zufriedenheit mit dem autofreien Leben, das eigene Auto wurde nur selten vermisst (und dann gab es ja ein Car-Sharing-Fahrzeug) und sich in der Zukunft ein Auto anzuschaffen, konnte sich die große Mehrheit nicht vorstellen – und hat es bis heute nicht getan. Für die mittlerweile groß gewordenen Kinder ist autofrei normal. Die große Zufriedenheit unterstreichen auch die stabilen Hausgemeinschaften (Wohnungswechsel kommen kaum vor) und das bürgerschaftliche Engagement vieler Autofreier im Stadtteil.

Autofreie Projekte

WEG Autofrei Wohnen1
Caroline-Herschel-Str. 11
Fertigstellung: 1999
14 Wohnungen, 3 Stellplätze

Wogeno
Caroline-Herschel-Str. 25-27
Fertigstellung: 2000
28 Wohnungen, 6 Stellplätze

WEG Autofrei Wohnen2
Caroline-Herschel-Str. 23
Fertigstellung: 2004
10 Wohnungen, 2 Stellplätze

Wohnen ohne Auto III
Petra-Kelly-Str. 25
Fertigstellung 2015
13 Wohnungen, 8 Stellplätze

WEG Autofrei Wohnen 4
Oslostraße
Grundstückskauf 2015
14 Wohnungen, 4 (?) Stellplätze

Autofreie Haushalte haben ihr Interesse auch für andere Baugebiete, z.B. ökologische Mustersiedlung im Prinz-Eugen-Park, Freiham u.a., angemeldet. Im Prinz-Eugen-Park hatte sich „Autofrei-Familienwohnen" um ein Baufeld beworben, hatte aber keinen Zuschlag bekommen.

Autoreduzierte Projekte

Kolumbusstraße 40
Fertigstellung 1996
75 Wohnungen, 33 Stellplätze

FrauenWohnen
Ingeborg-Bachmann-Str. 24-26
Fertigstellung: 2006
49 Wohnungen, 29 Stellplätze

wagnis 3
Heinrich-Böll-Str. 63-75
Fertigstellung: 2009
95 Wohnungen, 64 Stellplätze

Neue Genossenschafts- und Baugemeinschaftsprojekte
Die Zeichen der Zeit stehen auf weniger Autos. Andere Akteure auf dem münchner Wohnungsmarkt haben die Erfahrungen aufgegriffen und machen für ihre Situation angepasste Projekte, die sich nicht explizit an autofreie Haushalte wenden, sondern für ihre BewohnerInnen mit weniger Autos Kosteneinsparungen realisieren möchten. So entstanden Häuser mit mit auf 0,5 bis 0,8 reduzierten Stellplatzschlüsseln, z.B. bei Frauenwohnen und Wogeno in der Westendstraße, bei wagnis4, Ackermannbogen, bei wagnis, Wogeno und Baugemeinschaften an der Domagkstraße, ganz aktuell bei der Wogeno am Reinmarplatz. Hier der gemeinsame Fuhrpark von Stattauto und Gemeinschaftsrädern.

Informieren, beraten, vernetzen

Beraten, vernetzen

Wir sammeln Informationen und geben sie an alle, die sich für autofreies Wohnen interessieren, sammeln Adressen von Wohn-Interessenten und bringen diese zusammen. An zwei Vormittagen haben wir unser Büro geöffnet, welches wir mit dem VCD teilen.

Infostände und Ausstellungen

Schon 1995 waren wir mit unserem Infostand beim „Tag der Umwelt" auf dem Marienplatz dabei – mit frisch gedrucktem Infoblatt und provisorischen Plakaten. Mittlerweile ist die 4. Neu-Auflage unseres WoA-Flyers erschienen, wir haben professionelle Tafeln und viele zusätzliche Materialien.

Wir waren bei Umwelttagen, Wohnprojekttagen, Selbsthilfetagen, Streetlife-Festivals, beim »Tag gegen Lärm«, beim ParkingDay oder bei den ökologischen Hoffesten im Gut Riem, usw.

Ein besonderes Highlight war 1998 die Teilnahme am Messe-Opening in Kooperation mit Stattauto München und Prof. Ingrid Krau vom Lehrstuhl Städtebau und Entwurf der TU München.
Höhepunkt der 9-tägigen Ausstellung war der Besuch des bayerischen Umweltministers Dr. Thomas Goppel.

Ein bisschen stolz waren wir auch auf die Organisation der Ausstellung „Autofreies Leben in Europa" (vom Verein autofrei leben!) 2002 in der Kongresshalle, die selbst dem Bayerischen Rundfunk einen Beitrag wert war.

Als 1999/2000 die ersten beiden autofreien Wohnprojekte fertig waren, konnten wir endlich zeigen, wie schön autofreies Wohnen ist und wie gut es funktioniert – denn was kann ein Konzept besser illustrieren als ein konkretes Beispiel? Seitdem haben wir auf

Anfrage, aber auch als regelmäßiges Angebot schon viele Führungen zu den Riemer Autofreien gemacht, wobei auch immer die Gelegenheit besteht, mit den BewohnerInnen zu sprechen.

Fachveranstaltungen

1997: Seminar „Bauen für die Zukunft – mobil, flexibel, autofrei"
2000: „Wohnen ohne Auto in Hamburg – ein Modell für München?"
2001: „Autofreies Wohnen in München: rechtliche Gestaltung und Umsetzungsmöglichkeiten in München"
2003: „Kompakt – urban – grün; und die Stellplatzpflicht?"
2004: „Stellplatzpflicht und umweltpolitische Steuerung"
2012: „Von Wien lernen – Wohnen im Radl-Palast: Nachhaltiger Wohnungsbau und Mobilität für München"

Aber auch wir nutzten jede Gelegenheit, mit Vorträgen unser Konzept und unsere Projekte bei Veranstaltungen vorzustellen. So zum Beispiel 2001 beim Mieterbeirat im Rathaus, bei der „Autofrei Wohnen"-Konferenz 2008 in Köln, beim Fachgespräch „Baurecht und Klimaschutz" 2011 im bayerischen Landtag oder beim Fachseminar „Stadt findet Platz" des ISW 2011 in München.

Veröffentlichungen

Daneben erschienen aber auch Hefte zu verschiedenen Sonder-Themen, wie zum Ablauf des ersten autofreien Baugemeinschaftsprojektes in Riem (die so erfolgreich war, dass mittlerweile auch die 2. Auflage vergriffen ist) oder zu den Ergebnissen der BewohnerInnen-Befragung 2007, bei der uns die Selbach-Umweltstiftung unterstützte (alle Broschüren stehen im Internet zum Download bereit).

Wir erstellten im Laufe der Zeit auch eine ganze Reihe unterschiedlicher Flyer – zu unserer Initiative, zu den einzelnen Projekten oder zu den Veranstaltungen und haben auch unser Logo immer wieder mal „modernisiert".

Unsere InteressentInnen und SympathisantInnen erhalten außerdem einen jährlichen Rundbrief und natürlich informieren wir heute auch über unsere Internetseite und einen Newsletter, für den man sich gerne bei uns anmelden kann!

Überregional

Wir stehen im Erfahrungsaustausch mit autofreien Projekten und Initiativen im In- und Ausland.

Beim Streetlifefestival spielen Freunde an unserem Infostand

Podiumsdiskussion mit Christoph Chorherr aus Wien, die Dokumentation haben wir veröffentlicht.

Als 1997 in Bremen die Werftenkrise ihren Höhepunkt erreichte und der Immobilienmarkt zusammenbrach, bedeutete das auch das Aus für das erste autofreie Projekt Hollerland. Aber in vielen anderen deutschen und europäischen Städten war das Konzept mit großer Begeisterung aufgenommen worden und es entstand eine Vielzahl unterschiedlichster autofreier Quartiere.

Bremen

In Bremen entstand bald in der Innenstadt ein Projekt mit 23 Wohnungen.

Hamburg

Eine der ersten autofreien Wohnsiedlungen in Deutschland entstand in Hamburg an der Saarlandstraße, ein Projekt der Genossenschaft „Wohnwarft". Es umfasst 220 Wohnungen und musste nur einen Stellplatzschlüssel von 0,1 erfüllen – was bis heute problemlos klappt.

Freiburg

Im Freiburg-Vauban baute man einen autoreduzierten Stadtteil, wo man zwischen stellplatzfreiem (also mit einem Parkplatz in der Quartiersgarage) und autofreien Wohnung wählen kann. Bisher haben sich etwa 450 Haushalte für das autofreie Wohnen entschieden. Auch kleine Gewerbebetriebe können durch den Abschluss eines Autofrei-Vertrages vom Kauf von Stellplätzen befreit werden, wenn ihre Kundschaft überwiegend aus der Nachbarschaft kommt.

Münster

In Münster wurde 2001 mit dem Bezug von 140 autofreien Mietwohnungen begonnen: Mittlerweile leben hier ca. 400 BewohnerInnen und ein Ausbau für bis 500 Menschen ist geplant. Der Stellplatzschlüssel liegt bei 0,25.
Die Entwicklung des Modells wurde vom Land NRW und der Stadt Münster vorangetrieben und unterstützt.

Köln

Lange gedauert haben die Planungen für die autofreie Siedlung „Köln-Nippes", wo ein Investor den Bau der Wohnungen übernommen hat. Von den geplanten 420 Wohneinheiten sind mittlerweile die meisten bezogen. Ein Parkhaus am Rand bietet Platz für ca. 80 Autos (Stellplatzschlüssel 0,2).

Weitere

Einzelne kleinere autofreie oder -reduzierte Projekte, ähnlich wie in München, gibt es mittlerweile in verschiedenen Städten wie Kassel und Heidenheim. Es muss aber auch festgestellt werden, dass viele Vorhaben in Deutschland noch immer im Planungsstand feststecken oder ganz aufgegeben wurden, weil die Widerstände aus Verwaltung und Politik zu groß sind.

Amsterdam

In den Nachbarländern war oft mehr möglich: so entstand schon 1995 in Amsterdam das Projekt „GWL-terrein", mit 600 Wohneinheiten nach wie vor eine der größten autofreien Siedlungen weltweit.

Wien

Auch in Wien fiel die Idee auf fruchtbaren Boden und es wurden mittlerweile drei autofreie Wohnquartiere mit einer Größe von 100 – 244 Wohneinheiten gebaut. Wie Christoph Chorherr bei unserer Veranstaltung 2012 erzählte, sind weitere geplant.

Schweiz

In der Schweiz hat man lange neidvoll auf Deutschland geschaut hat, nun ist Dynamik in die Entwicklung gekommen.

Zufriedene Menschen

Trotz aller Unterschiedlichkeit der Projekte sind die Erfahrungen überall gut: die BewohnerInnen fühlen sich wohl, es gibt kaum Nutzerwechsel, das Schreckgespenst der überall in der Nachbarschaft zugeparkten Straßen durch „Autofrei-Betrüger" hat sich nicht bewahrheitet, die rechtlichen Modelle halten, auch die mittlerweile 2. Generation Autofreier schafft sich kein Autos an und das Lob für die positiven Effekte auf das ganze Quartiersleben ist groß.

Mehr autofreie Wohngebiete!

ABER: Alle Erfolge können nicht darüber hinweg täuschen, dass autofreies Wohnen immern noch mit dem Etikett „Modell-Projekt" behaftet und weit davon entfernt ist, ein etabliertes Angebot auf dem Wohnungsmarkt zu sein – es gibt ein attraktives, nachhaltiges und vermarktbares Produkt – aber viel zu wenig Hersteller.

PLATTFORM AUTOFREI/AUTOARM WOHNEN

Für Mensch und Umwelt VCS

Samuel Bernhard
Plattform autofrei/autoarm Wohnen
Autofrei Wohnen in der Schweiz im Aufwind

Im August 2011 bezogen die ersten BewohnerInnen der Schweiz eine autofreie Neubausiedlung. Im Westen der Stadt Bern wurde die Siedlung Burgunder mit 80 Wohnungen von zwei privaten Bauträgern erstellt. Vier Jahre später sind nun sieben autoreduzierte Siedlungen mit bis zu 0.3 Parkplätzen pro Wohnung in Betrieb. Etliche weitere Projekte sind in Realisierung. Das autoreduzierte Planen, Bauen und Wohnen ist aus den Kinderschuhen herausgekommen.

Ohne den langen Atem der verschiedenen lokalen Initiativen wäre diese Entwicklung nicht möglich gewesen. Die Gesetzgebung verlangt an den meisten Orten die Erstellung von Pflichtparkplätzen bei Neu- oder Umbauten. Die lokalen Akteure, welche autofrei bauen wollten, mussten teils jahrelang auf Ausnahmeregelungen warten. Ein anderer wichtiger Hinderungsgrund war die Schwierigkeit, von Banken Geld für ein geplantes Projekt zu erhalten. Als zu groß wurden die Risiken eingeschätzt.

Die ersten sieben realisierten Projekte mit rund 1000 Wohnungen beweisen, dass das Konzept «autofrei wohnen» funktioniert. Dies anerkennen auch die Behörden. Sie bieten nicht zuletzt aufgrund der Erfolge der Vorreiterprojekte an einigen Orten Hand für eine Änderung der Gesetze. So ist etwa im Kanton Bern seit 2014 autofreies Bauen grundsätzlich auch ohne Ersatzabgabe möglich. Voraussetzung ist ein Mobilitätskonzept, welches aufzeigt, wie die Autofreiheit umgesetzt wird. In der Stadt Baden ist autofreies Wohnen seit 2015 möglich. In der Stadt Zürich wurde die revidierte Parkplatzverordnung bereits am 28. November 2010 vom Wahlvolk gutgeheissen. Die Umsetzung des Gesetzesartikels und die Genehmigung durch den Kanton Zürich dauert bis voraussichtlich Ende 2015. «Autofrei wohnen» lässt sich auch in der größten Schweizer Stadt nicht mehr aufhalten.

Autofrei Wohnen im Oberfeld in Ostermundigen bei Bern: Der Verzicht auf Parkplätze ermöglicht eine attraktive Umgebungsgestaltung, welche zum Spielen und Verweilen einlädt

„Kalkbreite_Zürich":
Eine Oase mitten in der Stadt Zürich: die autofreie Siedlung Kalkbreite mit 2 Parkplätzen für Menschen mit Behinderung und 300 Veloabstellplätzen für 97 Wohnungen

War vor einigen Jahrzehnten noch ein Unterangebot an privaten Parkplätzen vorhanden, droht die Entwicklung nun auf die andere Seite zu kippen. Mit der vielerorts immer noch geltenden Richtschnur, einen Parkplatz pro Wohnung zu erstellen, wird mittel- bis langfristig ein Überangebot an privatem Parkraum geschaffen. In den gröten Schweizer Städten lebt nämlich die Hälfte der Haushalte heute ohne eigenes Auto – Tendenz steigend. Diese gesellschaftliche Realität gilt es künftig verstärkt wahrzunehmen und entsprechend zu handeln. Konkret: Kantonale und kommunale Gesetze müssen, dort wo noch nicht geschehen, der Wirklichkeit angepasst werden und es muss vermehrt autoreduzierter Wohnraum gebaut werden. Die Vorzeichen stimmen die Förderer des autofreien Planens, Bauens und Wohnens in der Schweiz sehr positiv!

Blick in die autoreduzierte Siedlung Giesserei in Winterthur-Hegi: 0.3 Parkplätze für BewohnerInnen und BesucherInnen sind auch an nicht perfekt erschlossener Lage ausreichend.

Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen ist ein Projekt des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Partner ab 2015 sind: Städtekonferenz Mobilität und Fussverkehr Schweiz. Massgebliche finanzielle Unterstützung in der Aufbauphase bis 2014 durch das Eidgenössische Dienstleistungszentrum für innovative Mobilität.

www.wohnbau-mobilitaet.ch

Grußworte

Stephanie Jacobs
Referentin für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München
Elektromobilität und Car-Sharing als Schlüssel für die Luftreinhaltung

Es ist eine wichtige Aufgabe, die richtigen Rahmenbedingungen für ein gesundes und umweltfreundliches Leben in München zu setzen. Das Referat für Gesundheit und Umwelt betreut mit dem Gesundheitsschutz, der Gesundheitsvorsorge und dem Umweltschutz die Themen, die die Münchner Bürgerinnen und Bürger direkt betreffen und bewegen - Tag für Tag, aber vor allem auch in der Zukunft.

Eine Herausforderung ist es dabei, die Luftreinhaltung in unserer Stadt durch eine Reduzierung der Abgase kontinuierlich zu verbessern. Auch eine Minderung des Verkehrslärms haben wir im Fokus. Eine Millionenstadt ohne Auto ist ein reizvoller Gedanke, aber wohl nicht ganz realisierbar. Entscheidend ist es, darauf hinzuwirken, dass möglichst viele Menschen auf den Umweltverbund umsteigen und das Auto

nur noch nutzen, wenn es unumgänglich ist. München investiert daher seit Jahren stark in den ÖPNV und fördert den Radverkehr. Ich persönlich lege zudem einen Schwerpunkt auf die Elektromobilität. Dieser Technologie müssen wir zum Durchbruch verhelfen, so dass der motorisierte Individualverkehr in hoffentlich bald greifbarer Zukunft möglichst sauber durch die Stadt fährt. Nicht jeder muss in der engen Großstadt ein eigenes Auto besitzen. Das Mobilitätsbedürfnis der Menschen verlangt jedoch danach, möglichst ohne große Hürden und flexibel auf ein Auto zugreifen zu können. Dabei kommt meines Erachtens dem Car-Sharing – im Idealfall nur mit Elektrofahrzeugen – eine Schlüsselrolle zu. Zudem verspricht Car-Sharing den großen Vorteil, dass weniger Platz für abgestellte Fahrzeuge benötigt wird und somit mehr Raum für Grünflächen, Fußgänger und Radfahrer entsteht.

„Wohnen ohne Auto" hat wertvolle Pionierarbeit bei der Bewusstseinsbildung für den Verzicht bzw. den zurückhaltenden Gebrauch von Autos geleistet und ist nach wie vor ein wichtiger Akteur unserer Stadtgesellschaft.
Ich gratuliere herzlichst zum 20-jährigen Bestehen und wünsche weiterhin jedweden Erfolg und freue mich auf viele innovative und kreative Ideen!

Mit besten Grüßen
Stephanie Jacobs

Prof. Dr. Ingrid Krau,
Weniger Autos – ein Gewinn

Seit drei Jahren lebe auch ich ohne Auto. In der Folge gehe ich weit mehr zu Fuß, nutze das Rad und die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger als zuvor. Selbst das Car-Sharing Abo verwende ich seltener als gedacht, manchmal ist ein Taxi preiswerter. Befreit von Autoreparaturen, Tanken und PKW-Nebenkosten ergeben sich auch weitere Gewinne: Ich habe mehr Aufmerksamkeit für Grün und das urbane Ambiente und begegne mehr Menschen. Die Tram ist mein Seismograph für die Internationalisierung Münchens und die Vielfalt der Sprachen.

Auch wenn ich Haushalten mit Kleinkindern und Personen in besonderen Fällen das individuelle Auto zugestehe, halte ich aus eigener positiver Erfahrung die Kombination von den oben genannten Verkehrsmitteln für einen Gewinn - und zwar für die Mehrheit der Stadtbewohner und der Stadtbesucher.

In die Zukunft gesehen brauchen wir, die Stadtbewohner, weniger Auto; ja, wir profitieren davon. Weniger Autos in der Stadt gibt mehr Raum für Grün und damit für den Klimaschutz. Mit Blick auf das Stadtklima muss die Stadtluft endlich von Diesel und Benzin befreit werden und muss Verkehrsfläche entsiegelt werden. Das mit alternativem Strom versorgte E-Auto wird uns vom fossilen KFZ-Antrieb befreien. Aber es darf nicht zum Freibrief für mehr Individualverkehr werden, selbst wenn smarte Verkehrslenkung uns den zügigeren Durchfluss der E-Autos verspricht.

Helmut Steyrer, Architekt und ehem. Stadtrat
Wohnen ohne Auto
Gedanken zur Pionierzeit

Als die Initiatoren im Jahr 1995 begannen, „Wohnen ohne Auto" als Möglichkeit der Stadtentwicklung und als Chance für mehr Lebensqualität in München offen zu propagieren, war das noch eine Pioniertat. Zu dieser Zeit war für viele Lebensqualität noch untrennbar mit Automobilität verbunden, der Verzicht auf das eigene Auto wurde meist als Verlust begriffen. Welche Chancen dagegen in so einem Wohnmodell liegen, das haben die Pioniere schon vor 20 Jahren erklärt: Neue Siedlungsstrukturen mit ungestörten, zusammenhängenden Freiflächen, in denen Nachbarschaft, das Leben von Generationen ohne Beeinträchtigung durch Lärm, Abgase und erhöhter Unfallgefahr möglich wird. Um aus der Illusionsecke herauszukommen, in die viele das Projekt stellen wollten, haben die Vordenker auch die Rahmenbedin-

20 Jahre WOA

Prof. Dr. (I) Elisabeth Merk, Stadtbaurätin der Landeshauptstadt München

Leuchttürme der nachhaltigen Stadtentwicklung

„Für das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sind die die erfolgreichen Projekte von „Wohnen ohne Auto" Leuchttürme der nachhaltigen Stadtentwicklung in München: Wer in seinem Alltag nicht auf das Auto, sondern auf Bus, Bahn, Fuß und Rad setzt, entlastet die Straßen und vermeidet jeden Tag Lärm, Schadstoffe und Treibhausgase. Außerdem schonen die autofreien Haushalte die knappen Flächen auf den Straßen und im öffentlichen Raum. Das ist vor dem Hintergrund des prognostizierten weiteren Bevölkerungswachstums in

München ein besonders wichtiges Ziel unserer Stadtentwicklungsplanung.

Umgekehrt zeigen die Haushalte in den Projekten von „Wohnen ohne Auto" täglich, dass unser Verkehrssystem in München in Übereinstimmung mit der Stadtentwicklungs- und Verkehrskonzeption schon heute so gestaltet ist, dass der Alltag mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds gut zu bewältigen ist. Das bedeutet, dass auch Menschen, die aus finanziellen, gesundheitlichen, Alters- und sonstigen Gründen nicht Auto fahren können, grundsätzlich ihre Ziele erreichen können und damit eine wichtige Voraussetzung zur sozialen Teilhabe erfüllt ist. Ich gratuliere deswegen der Initiative „Wohnen ohne Auto" sehr herzlich zum 20-jährigen Bestehen und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit und möglichst viele neue erfolgreiche Projekte."

gungen benannt, die Wohnen ohne Auto möglich machen: Sehr gute ÖV-Erreichbarkeit, Rad- und Fußwege von Qualität, Mindestgröße eines Quartieres, PKW-Stellplätze für Besucher, Behinderte, Car-sharing, Zufahrt für Anlieferung und Versorgung. Dazu die wesentliche Voraussetzung: Dass sich genug interessierte Haushalte finden und das Zusammenwirken von Politik, Verwaltung und Fachleuten gelingt, um in ersten Pilotprojekten zeigen zu können, dass dies ein Wohnmodell der Zukunft ist.

Wohnen ohne Auto kann nach 20 Jahren gelungenen Projekte in München vorweisen. Sie sind ein wesentlicher Teil dieser Broschüre. Wie mühsam der Weg war und wie viele Widerstände zu beseitigen waren und immer noch zu beseitigen sind, das wird nicht verschwiegen. Aber in einer boomenden Großstadt, in der uneingeschränkte Automobilität inzwischen vielfach kritisch gesehen wird, ist das bewusst gewählte Leben ohne eigenes Auto keine Minderheitenidee mehr: Schon 1995 waren 40% der Münchner Haushalte ohne eigenes Auto, und seitdem hat die Bedeutung des eigenen PKW im Stadtleben dank echter Alternativen, u.a. Car-sharing, ÖV, verbesserter Rad- und Fußwege weiter abgenommen. Die Kosten für PKW-Stellplatze, die vielfach in Tiefgaragen leer stehen, sind dagegen im Stadtgebiet Münchens explodiert und belasten die Menschen sinnlos finanziell. Wenn in dieser Stadt wegen der massiven Wohnungsnot Zusammenrücken und höhere Wohndichten notwendig werden, dann verliert das eigene Auto weiter an Attraktivität, werden Stellplätze für Wohnen weiter entbehrlich.

Den Pionieren, die vor 20 Jahren aufgebrochen sind, „Wohnen ohne Auto" nicht nur zu fordern, sondern durchzusetzen und zu leben, sollen wir alle gratulieren und danken.
Wie sich mehr und mehr zeigt, sind sie Vorreiter für eine Stadtentwicklung der Zukunft.

Berit Noack, Baugemeinschaft ‚Autofrei Wohnen 4'

Liebe Gunhild, liebe Maria!

Herzliche Glückwünsche zu Euren tollen 20 Jahre Wohnen-ohne-Auto!!!
Ich kenne Euch nun schon sehr lange und bin sehr froh über Euer unermüdliches, unentwegtes, kämpferisches Bemühen, ein besseres autofreies Zusammenleben in dieser Welt zu schaffen.
Ohne Euer beiden Mühen, mit gegenseitigem Zuspruch all die Jahre, würden es nicht schon das fünfte Wohnen-ohne-Auto-Projekt geben und ich denke oft an die inzwischen vier Jahre mit vielen schönen, aber auch langen anstrengenden, mit Keksen und Tee versüßten Abende mit Euch und der sich verändernden Baugemeinschaft zurück.
Es waren doch schöne Jahre, interessante Gespräche und eine sehr interessante Lebenszeit für mich.
Bleibt so wie Ihr seit und mögen noch viele weitere WOA-Projekte entstehen, auch im Namen aller Anderen.

Berit und Birgit, zwei Aktive seit der ersten Stunde 2011 bei AFW4

Grußworte

Joachim Schwank, RGU, leitete 1993-1995 den Facharbeitskreis, aus dem WOA entstand

Wohnen ohne Auto - geht das auch jenseits von Venedig?

Nach 100 Jahren autozentrierter Verkehrspolitik ist es noch immer nicht gelungen, mehr als die Hälfte der MünchnerInnen im fahrfähigen Alter ans Steuer zu bekommen und jetzt steigt die Zahl der Leute, die gar nicht erst einen Führerschein machen wollen.
Nehmen sie nur die Zeit des fahrerlosen Auto-Fahrens vorweg?

Es scheint also, zumindest in manchen Städten und gar in Kopenhagen, Münster oder ähnlichen, klimatisch und geomorphologisch begünstigten Siedlungen....nein München mag ich da noch nicht dazu zählen... eine andere Verkehrspolitik möglich zu sein. Vielleicht dann, wenn man keinen Autokonzern als Platzhirsch hat?

„München autofrei 2000" nannte sich programmatisch vor ebenfalls 20 Jahren „Green City". Doch „Wohnen ohne Auto" und „München autofrei 2000" vermochten kaum mehr als Impulse zu setzen. Statt dessen stieg die Zahl der in München zugelassenen Kraftfahrzeuge von 400.000 auf über 750.000.

Beide Initiativen unterlagen einem Denkfehler: Sie verwechselten das Objekt mit der Art seiner Nutzung. Sonst hätten sie gehießen: „!München Privatautofrei 2000!" und „!Wohnen ohne eigenes Auto!".
„Mobilitäts-Dienstleistung" und „intermodale Fortbewegung" heißen heute die Zauberworte, die die Flöhe wieder einfangen, die Büchse der Pandora wieder schließen könnten, indem sie das Mensch- oder Software-geführte Vehikel als Teil öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel etablieren. 70.000 statt 750.000 Fahrzeuge würden in München genügen. Noch weniger bei einem Ausbau der Rad-Infrastruktur mit sicheren Stellplätzen, mit Lademöglichkeit, mit Straßenbenutzung statt Radwege-Bau. Parkplätze würden zu Parks und Plätzen, viele Straßen wieder zu Aufenthaltsraum, und elektrischer Antrieb würde unsere Fortbewegung noch etwas weniger emissionsträchtig machen.

WoA hat vorweg genommen, was ohne politischen Willen und anders gerichtete Infrastruktur-Entscheidungen nicht geht: Die menschengerechte Stadtentwicklung.

Rudolf Heunisch, 2. Vors. VCD KV München e.V.

..viele erfolgreiche Jahre

VCD Verkehrsclub Deutschland

Der VCD Kreisverband München e.V. beglückwünscht die Initiative Wohnen ohne Auto (WoA) zu Ihrem 20-jährigem Bestehen.

Als einer der Trägervereine und durch eine seit Jahren bestehende Bürogemeinschaft ist der VCD München mit WoA in besonderer Weise verbunden. Bereits in der Gründungsphase von WoA im Juni 1995 steht im Protokoll der VCD Vorstandssitzung folgendes: „VCD ist bereit Koordinierungsaufgaben zu übernehmen".

Neben den übrigen Trägervereinen, ADFC, BN, Gesundheitsladen, Greencity und Stattauto hatte der VCD München schon immer eine Sonderrolle.
Rückblickend kann man feststellen, dass die Initiative WoA in den letzten 20 Jahren Beachtliches geleistet hat.

Mit erfolgreichen Projekten in Riem und am Ackermannbogen hat WoA es geschafft, für viele Familien verkehrsberuhigtes Wohnen ohne (eigenes) Auto zu ermöglichen.
Dabei mussten viele bürokratische Widerstände überwunden werden. Ohne die Erfahrung und Hartnäckigkeit der Aktiven bei WoA wäre dies kaum möglich gewesen.
Auch die Einstellung zum eigenen Auto hat sich in den letzten Jahren gewandelt. Car-Sharing war schon immer Bestandteil des Konzeptes von WoA und des VCDs. Mittlerweile sind auch die Automobilhersteller auf diesen Zug aufgesprungen. Und vielleicht gibt es in den nächsten 20 Jahren auch in Ingolstadt oder Wolfsburg Wohnprojekte im Stile WoAs.

Der VCD München freut sich auf weitere Jahrzehnte guter Zusammenarbeit und wünscht der Initiative WoA viele erfolgreiche Jahre im Ringen für ein umweltverträgliches Wohnen im Großraum München.

20 Jahre WOA

Elisabeth Meßmer, „Autofrei Wohnen 1“ baut für ihre Kinder in „Autofrei Wohnen 4“ Herzlichen Glückwunsch zum 20. Geburtstag!

Die Mitarbeiter der Initiative „Wohnen ohne Auto“ haben mittlerweile 4 autofreien Baugemeinschaften auf die Beine geholfen, indem sie als Anlaufstelle beim Zusammenfinden der Gleichgesinnten fungieren und die Gruppen durch den Behörden-Dschungel begleiten und unterstützen. Vielen herzlichen Dank für Eure Hebammentätigkeit!

Als Bewohnerin von „Autofrei-Wohnen-1“, der ersten autofreien Baugemeinschaft und nun Wohnungseigentümergemeinschaft in München, lebe ich

seit 16 Jahren glücklich und zufrieden im autofreien Wohnprojekt. Die viele Zeit und Arbeit, die wir alle beim Entstehen des Projektes investiert hatten, hatte sich gelohnt, weil wir nicht erst als Fremde Fuß fassen mussten, sondern gleich mit guten Bekannten und Freunden unsere Wohnungen bezogen. Und sie macht sich auch heute noch bezahlt in Form einer stabilen, gut funktionierenden und selbstverwalteten Hausgemeinschaft.
Den mittlerweile großgewordenen Kindern von „Autofrei-Wohnen-1“ hat die autofreie Umgebung mit Sicherheit nicht geschadet – ganz im Gegenteil! Und, soweit ich weiß, leben auch die bereits Flügge-Gewordenen wieder autofrei.

Die Baugemeinschaft „Autofrei-Wohnen-4“ hat nach so manchen Schwierigkeiten nun das Grundstück gekauft. Schade, dass sich die Stadt München nach wie vor zu keiner tragenden und passenden Regelung für autofreie Wohnformen durchringen kann. Stattdessen fordert sie nach wie vor generell einen Stellplatzschlüssel 1:1 (Pro Wohneinheit ein Stellplatz). Auto-freie

oder auch autoreduzierte Projekte müssen vor oft unkoordinierten und vielleicht auch überforderten Behörden eine Art „Gewissensprüfung“, mit detaillierten Mobilitätkonzepten, durchstehen und bestehen, um vielleicht! und nur ausnahmsweise! einen geringeren Stellplatzschlüssel zugebilligt zu bekommen. Diese Praxis erschwert die Verbreitung von autoarmen Wohnformen in München und passt nicht mit Münchens angestrebtem ökologischem und zukunftsweisendem Image zusammen. Glücklicherweise gibt es immer wieder eine Einzelperson, die Initiative ergreift und die Baugemeinschaften unterstützt und damit ein weiteres autofreies Projekt ermöglicht.

Hubertus Grobbel, „Autofrei Wohnen 2“ baut für seine Kinder in „Autofrei Wohnen 4“

11 Jahre AFW2

Unser Projekt „Autofrei Wohnen 2“ in der Messestadt Riem mit zehn Eigentumswohnungen besteht jetzt seit elf Jahren.

Machen wir es kurz: Damals in der Bauphase wurden uns von der Stadt München im Rückblick einige Steine in den Weg gelegt. Wir wurden trotz Stellplatzreduktion gezwungen auf Kredit Autostellplätze zu kaufen, die wir gar nicht haben wollten. Also dann werden wir wohl oder übel wenigstens durch Stellplatzvermietung die Kreditzinsen kompensieren dürfen. Autofrei Wohnen will Autostellplätze vermieten? Abstrus. Da die große zentrale Tiefgarage in unserem Bauabschnitt

aber am Bedarf vorbei geplant - sprich zu groß und auch nach 10 Jahren bei weitem noch nicht voll - ist, kommen Autonutzer aus den eigenen Reihen gerade recht. Moment mal! Das war alles so garnicht beabsichtigt. Aber so sind die Realitäten unter diesen vorgegebenen Bedingungen. Als extra Bonbon mussten wir Autofreien dann auch noch einen riesigen Edelstahl-Abluftkamin für die angrenzende öffentliche Tiefgarage an unserer Fassade hoch bauen, selber bezahlen und uns notariell zu dessen Wartung verpflichten. Das alles hat uns aber nicht aufgehalten, eher zusammen geschweißt, als wir erst so richtig Fahrt in der Planungsphase aufgenommen hatten.

Heute weiss man: Jede autofreie Wohnung ist ein Gewinn für die Stadt, da Flächen in den Innenstädten von Autos freigehalten und durch konsequente Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs Lärm und Gestank reduziert werden.

Jenseits dieses objektiv messbaren Gewinns für unser Wohnviertel hier ist die Tatsache, dass viele der in der Messestadt Riem engagierten Menschen – sei es in Vereinen und Initiativen, in der Kirche oder anderswo – aus den autofreien Wohnprojekten stammen. In direkter Nachbaschaft gibt es nämlich gleich mehrere Projekte.

Eva Döring, seit 1995 bei WOA aktiv, Bewohnerin
Das Wogeno-Haus

Es sind genau genommen zwei Häuser, die im 2. OG durch einen Glasgang verbunden sind. Im A-Haus gibt es 12 und im B-Haus 16 Wohnungen, zusammen also 28. Wir wurden von der Stadt dazu verpflichtet, 6 Stellplätze in der gemeinsamen Tiefgarage des 1. Bauabschnitts zu kaufen. Sie wurden mit Privat-PKW belegt. Wir wurden also ein autoreduziertes Haus. Wenn jemand das 7. Auto anschaffen würde, hieß es, müssten wir auf einen Schlag die restlichen 22 Stellplätze kaufen. Ein Tiefgaragenstellplatz kostet ungefähr so viel wie ein neuer Mittelklassewagen. Da kann man sich ausmalen, dass wir diese Situation tunlichst vermeiden wollten. Inzwischen besteht das Haus seit 15 Jahren. Menschen sind eingezogen oder haben sich wieder weg bewegt. In 17 Wohnungen sind noch Leute, die von Anfang an dabei waren, bei 11 hat die Belegung gewechselt. Bei uns im Haus gab es alles, was im Leben vorkommt: Neue Erdenbürger sind geboren, leider mussten wir uns auch schon von Verstorbenen verabschieden. Die einen haben ihre Kinder großgezogen, andere sind im Beruf aufgestiegen, manche haben sich im Viertel engagiert und Dinge bewegt. Es gibt bei uns Singles und Paare, Familien und Alleinerziehende, kleine Kinder und Senioren, geförderte und freifinanzierte Wohnungen, Urbayern und Zuagroaste, wir sind eine bunte Mischung mit den verschiedensten Lebensstilen und Weltanschauungen. Es gibt überzeugte Ökos und Leute, die einfach nur eine Wohnung gesucht haben. Es gibt gemeinsame Veranstaltungen und Feste, aber auch heiße Debatten im Gemeinschaftsraum bei den Bewohnerversammlungen. Immer wieder schaffen wir es, die im Haus anfallenden Aufgaben zu verteilen und Leute zu finden, die als Haussprecher kandidieren. So verschieden wir auch sind, und so viel wir auch zusammen erlebt haben, eins ist in all der Zeit so geblieben: Heute wie damals kommen wir immer noch mit unseren 6 Stellplätzen aus. Natürlich: Wir leben in einem Stadtviertel der kurzen Wege, haben das dichte ÖPNV-Netz von München und Carsharing vor der Haustür.
Denen, die autofrei hier wohnen, gefällt das, es hat sich bewährt.

WOGENO München eG
Genossenschaft für selbstverwaltetes, soziales und ökologisches Wohnen

Yvonne Außmann, Genossenschaft Wogeno
Immer noch nicht die Regel

„Wohnen ohne Auto" hat sich vor nun 20 Jahren auf den Weg gemacht, Pionierarbeit zu leisten. Die Wogeno hat von der unbeirrten Forderung eines Wohnkonzepts ohne Auto sehr profitiert. Wir haben in der Messestadt Riem Ende der 90er Jahre, auch ermutigt durch die Akteure des autofreien Wohnens, eine Reduzierung des Stellplatzsschlüssels auf 0,5 realisiert und damit neben der Einsparung von Kosten, einer neuen Wohnphilosophie innerhalb der Wogeno den Weg geebnet. In unseren folgenden Bauprojekten bis hin zu den aktuellsten in Forstenried, Reinmarplatz und Domagk Park haben wir dieses Konzept beibehalten, bzw. ausgebaut. Die eingesparten Kosten für die Autoinfrastruktur werden für Mobilitätskonzepte und gemeinschaftsbildende Maßnahmen verwendet und stellen damit einen Mehrwert für alle dar.
Eine Befragung am Reinmarplatz (Stellplatzschlüssel 0,5) zum dort implementierten Mobikonzept ergab, dass durch den Einsatz alternativer Mobilitätsangebote, wie Car Sharing, Plattformen für private Mitfahrgelegenheiten, E-Mobilität sowie Leihräder und Fahrrad-Anhänger der PKW-Besatz sogar weiter rückläufig ist und damit ein konkreter Bedarf an Stellplätzen lediglich für 0,38 PKW/Haushalt besteht. Künftig werden am Reinmarplatz aufgrund des Komforts der Alternativangebote weitere Haushalte ihren PKW abschaffen, so dass mittelfristig sogar nur ein PKW Besatz 0,24 vorhanden sein wird. Schon zeichnet sich also ab, dass die erstellte Tiefgarage zu groß sein wird. Eine richtungsweisender, nun empirisch belegter Befund, dass der eingeschlagene Weg von Wohnen ohne Auto ein wichtiger Baustein nachhaltiger Stadtentwicklung war.
Unerwähnt bleiben soll dennoch nicht, dass die Durchsetzung eines reduzierten Stellplatzschlüssels nach wie vor kein Regelvorgang innerhalb der Stadtverwaltung ist. Nur durch den engagierten Einsatz von Überzeugungstätern gelingt es, die Genehmigungsbehörden von alternativen Mobilitätskonzepten zu überzeugen.

20 Jahre WOA

Kathrin und Christoph Knittel, Sabine und Franz Netter, Reinhold Wehner und Julia Zöller aus der Hausgemeinschaft Wohnen ohne Auto III
Null, zero, ganz ohne

WoAIII: Seit ein paar Monaten wohnen am Ackermannbogen 13 Parteien einer Baugemeinschaft autofrei. Mobil sind sie trotzdem.

Die Jungs kicken im Garten, mal wieder. Mannschaften müssen her, aber wer gegen wen? „Wohnen ohne Auto gegen Wohnen mit Auto", schlägt einer vor. Klare Sache, drei Jungen von Wohnen ohne Auto III stehen zusammen. „Aber wir haben auch kein Auto", meint da auf einmal einer aus der vermeintlich gegnerischen Mannschaft. „Echt?" Verblüffung bei den WoA-Kindern.

Die Erwachsenen haben es schon früher mitbekommen: Am Ackermannbogen ist man ohne Auto kein totaler Exot. Auch in der Nachbarschaft gibt es viele Bewohner ohne eigenes Auto. Aber wirklich null. Zero, ein ganzes Haus ohne Auto – das hat im Viertel nur Wohnen ohne Auto III. Wobei wir, bei näherer Betrachtung, auf sehr unterschiedliche Art und Weise „ohne Auto" wohnen.

Wir haben die, die noch nie ein Auto hatten und den Anblick unserer zugeparkten Straße nur schwer ertragen. Wir haben die, die sich für das Projekt und gegen ihren eigenen Wagen entschieden haben. Dann die Faulen, die schlicht keine Lust haben, sich um ein Auto zu kümmern. Die Sparfüchse („Null Rendite, nur Kosten!") und nicht zuletzt haben wir die, die immer mal wieder mit Autos unterwegs sind. Nur nicht mit eigenen, sondern mit Geteilten.

Noch ist es eigentlich zu früh für ein Fazit in der Petra-Kelly-Straße, aber die Zwischenbilanz lautet: Hier lebt man nicht „ohne", sondern – ganz im Gegenteil: man lebt „mit". Mit sehr viel Mobilität.

Unsere Räder stehen stets bereit in Münchens (dank Stellplatzverordnung) wohl großzügigster Fahrrad-Tiefgarage mit mehr als 200 Quadratmeter Fläche für 13 Wohnungen. Stattauto hat eine Station gleich bei den Nachbarn. Die Trambahnhaltestelle wurde jüngst direkt an die Straßenecke verlegt. Bald kommt auch noch die neue Buslinie.

Wohnen ohne Auto ist für uns unkompliziert. Manchmal fühlen wir uns wie WoA „light", im Vergleich zu den Pionieren in Riem, vor denen wir voll Anerkennung den Hut ziehen.

Drei fertig gestellte WoA-Projekte, weitere in Planung. Ein Signal auch an die Stadt München: die Bewährungsphase ist vorbei! Künftige autofreie Hausgemeinschaften sollten nicht mehr um einen deutlich reduzierten Stellplatz-Schlüssel feilschen müssen. In einer „Radlhauptstadt" kann es nicht sein, dass Fahrrad-Ständer vor dem Haus genau so wenig genehmigt werden wie überdachte Stellplätze im Hinterhof. Wohnen ohne Auto entlastet die Straßen und schafft freie Parkplätze. Deshalb gilt hier ausnahmsweise: Wer bremst, verliert.

Andreas Schuster, Green City e.V.
Entschlossenheit und einen langen Atem

Egal ob als Fahrzeug oder als Stehzeug: das Auto bedroht und vernichtet unsere urbane Lebensqualität durch Lärm, Schadstoffe, Unfälle, Flächenverbrauch und hohe soziale Ungerechtigkeit, sei es durch mangelnde Zugangschancen für nicht motorisierte Bürgerinnen und Bürger, durch Kostenumverteilung auf die Allgemeinheit oder Raubbau an den Rohstoffen und damit der Zerstörung der Lebensgrundlagen der Menschen in anderen Ländern. Ein nachhaltiger Lebensentwurf ist nur mit der massiven Reduktion des motorisierten Individualverkehrs möglich. Wohnen ohne Auto setzt sich seit zwanzig Jahren dafür ein, dass diese Theorie Wirklichkeit wird und kämpft bei jedem Projekt auf´s neue gegen die Kurzsichtigkeit und Ignoranz der Gesetze und Behörden. Wir gratulieren Wohnen ohne Auto für ihren bisherigen Einsatz herzlich und wünschen ihnen weiterhin viel Mut, Entschlossenheit und einen langen Atem bei der Umsetzung vieler autofreier Wohnprojekte in den kommenden Jahrzehnten.

Grußworte

Elisabeth Hollerbach, Genossenschaft wagnis
Wohnen ohne Auto? Ein Wagnis?

Na klar, sagen viele von uns - aus vielen Gründen! Weil das unseren nachhaltigen Zielen entspricht, Mobilität in der Stadt andere Antworten braucht wie z.B. Carsharing, weil die Kosten der Tiefgaragen anderswo besser eingesetzt werden könnten.
Die wagnis eG hat sich bereits in Ihrem ersten Projekt am Ackermannbogen für autoarmes Wohnen eingesetzt. Sie musste jedoch zunächst den Stellplatzschlüssel 1:1 realisieren. Durch zähes Nachverhandeln ist es uns gelungen eine „Aussetzung" des Ausbaus von Doppelparkern zu erreichen. Einen Teil der Fläche konnten wir dann zu einer „KreativGarage" umbauen, was nun dem ganzen Quartier zu Gute kommt. Innerhalb von 11 Jahren hat sich der Bedarf an Stellplätzen nicht erhöht!

Auch in unseren folgenden Projekten liegt der Bedarf an Stellplätzen unter 50 %. In wagnisART im Domagkpark zeigt eine wissenschaftliche Untersuchung, dass unsere Tiefgarage, die für nur jeden zweiten Haushalt einen Stellplatz vorhält, etwa 31 % des Treibhauspotentials des Tragwerks verursacht und 31 % der nicht erneuerbaren Energie verbraucht.

In den letzten 20 Jahren ist sicher das Bewußtsein für ökologische Nachhaltigkeit und Energieeinsparung gewachsen, und viele Menschen in den Städten verzichten auf ein eigenes Auto.
Doch der Verkehr nimmt ständig zu, die Tiefgarage bestimmt noch immer das Gebäude!
In so fern wünsche ich „Wohnen ohne Auto" weiterhin mehr erfolgreichen Widerstand.

Vorstand und Team des Gesundheitsladen München e.V.
Wir unterstützen weiterhin

Wir gratulieren der Initiative „Wohnen ohne Auto" (WOA) und allen Akteurinnen und Akteuren zum 20-jährigen Jubiläum.
Zusammen mit anderen Münchner Vereinen und Gruppen gründeten wir, der Gesundheitsladen München e.V. (GL), im Jahre 1995 die Initiative.
Von Anfang an hat uns die Idee bewegt. Ein wohnungspolitisches Konzept zur Schaffung autofreier oder autoreduzierter Wohnquartiere. Zunächst mit modellhaftem Charakter, um dann als breite Bewegung die Stadtlandschaft zu prägen. Damit könnte ein wertvoller Beitrag zu einer gesünderen und ökologischeren Stadt geleistet werden…

Vor nunmehr 20 Jahren war das die Vision der Akteure. Was die Entwicklung hin zu einer breiten Bewegung angeht, erfuhren die Initiatoren manche Enttäuschung, blieben aber mit bestechender Ausdauer und Leidenschaft dabei. Wir sind von Anfang an Trägerverein. Es ist uns besonders wichtig, damit einen aktiven Beitrag zur Verwirklichung der ursprünglichen Vision zu leisten. Die Idee „Wohnen ohne Auto" finden wir heute so bestechend wie damals.

Die Verringerung der Umweltbelastungen in der Stadt war von Anfang an ein wichtiges Ziel für uns. Im Rahmen von Healthy–Cities gründeten wir 1990 einen AK-Verkehr. Unter der Mitarbeit vieler Engagierter, vom Kinderschutzbund über ADFC bis hin zum Bund Naturschutz, entstand eine Broschüre „Verkehr für eine gesunde Stadt". Da fiel in den frühen 90-er Jahren die Bremer Idee von autofreien Wohnquartieren hier in München auf fruchtbaren Boden.
Die Vision von damals ist in der Messestadt Riem zu einer attraktiven Realität geworden. Dort wurde das autofreie Wohnprojekt vollständig umgesetzt. Weitere autofreie bzw. autoreduzierte Projekte, darunter viele Genossenschaften, entstanden oder sind im Werden. Manches ist geschafft. Viele Schritte sind noch zu gehen.

Wir vom Gesundheitsladen unterstützen WOA weiterhin mit Rat und Tat. Ebenso viel Unterstützung wünschen wir der Initiative auch von Seiten der Kommune. Der Weg zu einer „autofreien Stadt München" ist (sehr) lange und oft steinig. Wir wünschen weiterhin Ausdauer, gute Wanderstiefel und ausreichend Proviant im Gepäck…

Eva Döring, Wogeno
Aktiv bei WOA seit 1995

Hallo Gunhild und Maria,
Das ist mir grade aufgefallen:
Nur weil es Euch beide gibt und Euer unermüdliches Engagement, gibt es alle diese Häuser: manche autofrei, andere immerhin autoreduziert. Ohne Euch würde ich, und würden viele andere Leute, immer noch in einem ganz normalen Mietshaus leben, mit vielen fremden Autos um uns herum.

20 Jahre WOA

Dr. Rudolf Nützel, Geschäftsführer BUND Naturschutz in Bayern e.V. Kreisgruppe München
Hartnäckigkeit und Geduld

Der BUND Naturschutz gratuliert zu 20 Jahren „Wohnen ohne Auto"!

Seit 20 Jahren unterstützt der BUND Naturschutz als Trägerverein die Arbeit von „Wohnen ohne Auto". Was damals als Idee begann, ist mittlerweile zu einer erfolgreichen, zukunftsweisenden Initiative herangewachsen. Gemeinsam mit Umweltverbänden und engagierten Münchnern hatte „Wohnen ohne Auto" bereits in kurzer Zeit beeindruckende Erfolge zu feiern. So stimmte der Münchner Stadtrat bereits 1995 dem Bau von 200 Wohnungen für Bewohner ohne eigenes Auto in der Messestadt Riem zu. Mittlerweile wohnen auch am Kolumbusplatz und am Ackermannbogen Menschen autofrei.

„Wohnen ohne Auto" spielt eine wichtige Rolle, die immer noch autozentrierten Planungen umweltfreundlicher zu gestalten. Das Engagement der Initiative sorgt für eine bessere Lebensqualität in der Stadt. Denn wo weniger Autos stehen, ist mehr Platz für Mensch und Natur. Durch ein Wohnen ohne Auto wird Klimaschutz auf lokaler Ebene nachvollziehbar umgesetzt. In Zeiten, in denen der Klimawandel bedrohliche Dimensionen annimmt, ist die autofreie Stadtentwicklung zweifach wertvoll: zum einen werden weniger Abgase produziert und zum anderen können mehr Grünflächen eine höhere Menge an CO_2 binden. Großstädte, die wie München eine hoch entwickelte Infrastruktur besitzen, ermöglichen autofreie Wohngebiete, ohne dabei Komfort und Flexibilität einzubüßen. Trotz Rückschlägen und Hindernissen hat sich

„Wohnen ohne Auto" nicht von seinem idealistischen Ziel abbringen lassen und geht in Deutschland mit gutem Beispiel weiterhin voraus. Dank „Wohnen ohne Auto" ist der Traum von umweltfreundlicher Mobilität, naturnahem Wohnen und verkehrslärmfreien Lebensraum möglich.
Der BUND Naturschutz wünscht für die Zukunft weiterhin viel Engagement, Hartnäckigkeit in der Sache, Beharrlichkeit im Werben für die gute Sache und Geduld, bis sich der Erfolg einstellt.
Initiativen wie „Wohnen ohne Auto" braucht es weiterhin, damit wir unsere Umwelt und Natur langfristig schützen können.

Sabina Prommersberger, Genossenschaft Frauenwohnen eG
Autoreduziert Wohnen, eine Selbstverständlichkeit bei FrauenWohnen eG

FrauenWohnen eG baut preiswerten und frauengerechten Wohnraum. Frauen haben weniger Autos, weil sie über weniger Einkommen verfügen, aber auch weil sie andere Prioritäten setzen, ökologisch denken, und ein eigenes Auto für sie oft ein unnötiges Prestigeobjekt ist. Wir kommen deshalb in unseren drei Wohnanlagen

mit einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,4 aus. Die Entwicklung in den ersten beiden Projekten zeigt über die Jahre sogar einen Rückgang der beanspruchten Stellplätze. Dort gibt es großen Leerstand in der Tiefgarage, der mit dem Versuch nach außen zu vermieten, u.a. auch mit Parkraumanbietern (parku), nur unzureichend aufgefangen wird. Tiefgaragenstellplätze verursachen nicht nur hohe Kosten (ca. 25.000 €/Stellplatz), sondern leerstehende Stellplätze gefährden durch Mindereinnahmen sogar die Wirtschaftlichkeit einer Wohnanlage. Für künftige Bauvorhaben wünscht sich FrauenWohnen einen an den Bedarf angepassten Stellplatzschlüssel. Dies trägt nicht nur zu einer ökologisch nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung bei, sondern ist wichtig, um weiterhin bezahlbaren Wohnraum in München bauen zu können.

So dagegen kann ich durch den Grünzug zur U-Bahn gehen und brauche nur die Bus-Trasse, und keine einzige normale Straße überqueren, um überall hinzukommen. Und habe 30.000 Euro gespart, die ich andernfalls für einen nicht gebrauchten Tiefgaragenplatz hätte zahlen müssen. Und lebe in einem ruhigen, durchgrünten Viertel mit guter Luft, das der Gesundheit dient. Da sind Höfe und Wohnwege, wo Flohmärkte stattfinden und Kinder spielen können.
Dafür muss einfach mal danke gesagt werden!!!

Erhard Michel, Diplom-Geograph, Mitgründer von WOA
20 Jahre Wohnen ohne Auto – eine Kommentierung

20 Jahre – unglaublich – was wir da vor 20 Jahren begonnen haben. Zunächst erstmal DANKE an all diejenigen, die in diesen Jahren Mühe und Zeit für die Idee verwendet haben! Und Hochachtung vor denjenigen, die als Investor_innen eingestiegen sind, obwohl die Idee von Wohnen ohne Auto eigentlich eine städtebauliche Idee ist – und die bisher umgesetzten Projekte zu klein sind, die Vorteile wirklich städtebaulich auszuleben. Obwohl – in Riem ist eine kleine Oase im ansonsten eher steril wirkenden Stadtteil entstanden.

Ein kurzer Blick zurück. Ein Fehler ist vielleicht der Name selbst. Der Name konzentriert sich genau auf das Objekt, um welches es genau nicht gehen soll. Es geht nicht um das Auto. Es geht um das ruhige grüne Wohnen mitten in der Stadt. Mit Flächen für die Menschen. Um kurze Wege zu allem, was man so braucht. Und was bis heute nicht begreiflich ist, warum wir die Stadtplaner_innen nicht mehr für die Idee haben gewinnen können. München urban, kompakt, grün – was sollte das anderes sein als unsere Idee? Wir waren für München wohl einfach zu früh…

Deshalb der Blick nach vorn. Die Dinge kommen ins Laufen. Mit dem Verkehrsmittel Auto geht man (in der Großstadt) nüchterner um, insbesondere die Jugend. Die Nutzung von Verkehrsmitteln ist abhängig von Bedarf und Laune, nicht mehr vom Besitz. Neue Angebote verstärken dies – Carsharing, Fahrdienste, Hol- und Bringdienste – alles nur ein Smartphone entfernt. Die Elektromobilität kommt, und mit ihr werden die Entwicklungen noch verstärkt. E-Auto-Mobile sind viel zu teuer, als dass sie im individuellen Fahrzeug zum Durchbruch kommen. Sie werden in Flotten / als Carsharing ihre Stärken ausspielen.

All dies wird Änderungen in der Stadtgestalt nach sich ziehen. Die Stadtplanung muss die damit verbundenen Chancen erkennen und ergreifen. Autos, die nicht mehr 23 Stunden rumstehen, sondern weniger Autos, die dafür aber mehr in Bewegung sind. Es genügen An- und Abfahrtszonen – nicht mehr, nicht weniger. Da lassen sich viele Flächen fürs Zusammenleben zurückgewinnen. Dann sind wir endlich da, wo wir hinwollen: Eine neue Flächenzuteilung in der Stadt. Und dann beschäftigen wir uns mit Stadtplanung, und nicht mehr mit Wohnen ohne Auto.

Die Dinge nur laufen zu lassen, es könnte vielleicht doch nicht ausreichen. Versuchen wir also die neuen Chancen zu nutzen und die Entwicklung in die richtige Richtung zu lenken. Und hoffentlich mit den wichtigen und richtigen Investor_innen. Da soll es in München einige geben. Machen wir ein Geschäftsmodell daraus. Dabei viel Freude am Gelingen und viel Erfolg!

Auf die nächsten 20 Jahre - für Wohnen ruhig und grün, mitten in der Stadt!

Heiko Bruns, autofrei leben! e.V.
Hier will ich auch wohnen

dachte ich beim ersten Besuch in Freiburg-Vauban. Auf der Straße keine Autos, sondern spielende Kinder und ein wunderschönes Umfeld mit viel Grün. Die alten Straßenbäume der französischen Kaserne stehen noch; ich genoss es, einfach auf einer Bank zu sitzen und mir die Sonne ins Gesicht scheinen zu lassen.

Leider hat es bei uns in Berlin nicht geklappt. Stärker als die Initiative für das „Autofreie Stadtviertel an der Panke" war der BND. Vielleicht ist es eine gewisse Befriedigung, dass am 3. Oktober in der Berliner Zeitung stand: Auf dem Gelände des Stadions der Weltjugend hätte man statt des gesichtslosen Klotzes eines Nachrichtendienstes lieber Wohnungen bauen sollen. Vor gut zehn Jahren konnten wir mit über 2.000 Interessanten für ein Projekt von ca. 500 Wohnungen und Gewerbe die Schlapphüte nicht ausstechen.

In den vergangenen Jahren habe ich einige autofreie Stadtviertel kennen gelernt und konnte miterleben, wie erfolgreich diese Form des Wohnens ist. Viele Bedenken haben sich als falsch erwiesen. Es gibt kein Parkchaos in der Nachbarschaft und es sind auch keine abgeschlossenen Inseln der Glückseligen entstanden.

autofrei leben!

Autofreie Wohnprojekte oder Stadtviertel können nur dort entstehen, wenn es die entsprechende Nachfrage gibt, und diese dann auf eine wohlwollende Verwaltung und politische Unterstützung trifft. Leider sind die letzten beiden Punkte häufig nicht der Fall. Beiden - Politik und Verwaltung – mangelt es an der notwendigen Fantasie und dem Willen neue Wege zu gehen hin zu einer menschenfreundlichen Stadt.

Erfreulich ist der Blick in die Schweiz, wo das „autoreduzierte Wohnen" – so bezeichnen die Eidgenossen es lieber – in den vergangenen Jahren mit Projekten in Zürich, Bern und anderen Städten sich als Alternative zum konventionellen Siedlungsbau behaupten konnte.
Hoffentlich gelingt uns das in Deutschland auch!

Bitte und Danke

Wir wünschen uns:

zum 20. Geburtstag von Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft:

- Mehr Mut bei Politik und Verwaltung für innovative Konzepte
- Eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse von autofreien Menschen in der Stadtplanung und Wohnungswirtschaft
- Eine Änderung des geltenden Baurechts mit der Abschaffung der Stellplatzpflicht: Nicht wer eine Wohnung baut, sondern wer ein Auto anmelden will, muss einen Stellplatz nachweisen (und bezahlen), den Rest regelt der Markt. Und selbstverständlich muss auch für die Nutzung des öffentlichen Raumes durch das Abstellen eines Fahrzeugs bezahlt werden.
- Kein kostenfreies Parken im öffentlichen Raum, sondern flächendeckende Parkraumbewirtschaftung
- München-Modell-Förderung ist gebunden an die Erfüllung ökologischer oder sozialer Extras, z.B. Autofreiheit
- Fahrradstellplätze ersetzen Autostellplätze
- Die Förderung des autofreien Lebensstils durch einen Abschaff-Bonus (der Kauf eines Elektroautos wird schließlich auch bezuschusst)

Leben statt Fahren, Wohnen statt Parken

Die drohende Klimakatastrophe, die seit Rio immer realer wird, die zunehmende Verlärmung und Verschmutzung der Städte durch immer mehr Autoverkehr, der täglich beobachtbare Verkehrsinfarkt auf unseren Straßen, der andauernde Verlust von Flächen bei steigendem Bedarf, die kaum noch erfüllbare Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum – es ist höchste Zeit, sich zu entscheiden:
Wollen wir eine Stadt für Menschen oder eine Stadt für Autos.

„A developed country is not a place where the poor have cars. It's where the rich use public transportation"
– Gustavo Pedro, Bürgermeister von Bogota, Kolumbien

Man muss als Planer Verkehrsgefüge schaffen, die die Menschen vom Zwang zum Autofahren befreien!
– Prof. Hermann Knoflacher, Verkehrsplaner)

Nur wer ein Auto anmeldet, soll auch für den Stellplatz sorgen.

„Wenn innerhalb der nächsten acht Jahre Wohnungen für 10.000 bewusst autofrei lebende Haushalte geschaffen werden, wird eine jährliche CO2-Einsparung von rund 5.000 t erwartet."
– Studie „Kommunale Strategien zur Reduktion von CO2-Emissionen um 50% am Beispiel der Landeshauptstadt München" des Öko-Instituts Freiburg, 2004

„Die formulierten Klimaziele von 50 Prozent Reduktion bis zum Jahr 2020 und 80 Prozent bis zum Jahr 2050 sind für den Verkehrsbereich so ersichtlich mit der verkehrspolitischen Realität inkompatibel, dass für eine ernsthafte Diskussion die Bezugspunkte fehlen."
– Enquete-Kommission „Nachhaltige Energieversorgung" des Deutschen Bundestages, 2002

Wir sagen danke

20 Jahre Wohnen ohne Auto – das ist nur möglich geworden durch die Kooperation mit vielen UnterstützerInnen und Gruppen, die von der Idee genauso überzeugt sind, wie wir. Ganz besonders bedanken wir uns bei:

- den Menschen, die die Vision vom autofreien Wohnen Realität werden haben lassen: liebe Baugemeinschaften und Genossenschaften - danke für Euren Mut und Eure Ausdauer!
- unseren Trägervereinen, die uns all die Jahre finanziell, personell, mit Equipment, know-how und mit ihren Kontakten geholfen haben – danke für Eure Treue!
- Referat für Gesundheit und Umwelt, das uns immer wieder einmal mit einem Initiativen-Zuschuss Projekte und Aktionen ermöglicht hat, die wir sonst nicht hätten umsetzen können.
- allen ehrenamtlichen HelferInnen, ohne die die Idee nicht wachsen hätte können und unsere Initiative nicht aktiv sein könnte.
- unseren SpenderInnen, mit deren kleinen und großen Zuwendungen viele Aktivitäten erst verwirklicht werden konnten. Besonderer Dank an die Selbach Umweltstiftung und die Münchner Rück für die Finanzierung einzelner Maßnahmen!
- den Münchner Grünen, die das Konzept in die Stadt gebracht und es immer unterstützt haben (auch wenn wir uns manchmal noch mehr Engagement bei dem Thema gewünscht hätten).
- allen MitarbeiterInnen im Referat für Stadtplanungen und Bauordnung, die für die besonderen Bedürfnisse und Ansprüche autofreien Wohnens ein offenes Ort hatten und die Realisierung unserer Projekte gefördert haben.
- allen, die bereit waren, für diese Broschüre einen Text mit ihrer Sicht von „Wohnen ohne Auto" zu schreiben – danke für diese Mut machende Sammlung!

und sollten wir jemanden übersehen haben, bitten wir um Nachsicht .

Wohnen
Ohne
Auto

Wohnen ohne Auto ist eine Initiative von:

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub, Kreisverband München e.V.
Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München
Gesundheitsladen München e.V.
GreenCity e.V.
STATTAUTO München Car-sharing
Verkehrsclub Deutschland e.V., Kreisverband München

Ziel der Initiative ist es, autofreie Wohnprojekte in München zu initiieren und zu verdeutlichen, dass städtisches Leben ohne eigenes Auto hohe Qualitäten für die Bewohner wie für die Gesamtstadt bringt. WOA steht in Kontakt mit den Akteuren am Wohnungsmarkt, berät InteressentInnen und sammelt Fachwissen. Sie informiert, entwickelt Stellungnahmen und Konzepte und unterstützt die überregionale Vernetzung autofreier Projekte.

Kontakt:

Wohnen ohne Auto, c/o VCD
Breisacher Str. 12
81667 München

Tel.: 089/20 11 898
Fax: 089/20 15 313
kontakt@wohnen-ohne-auto.de
www.wohnen-ohne-auto.de

Spendenkonto:

VCD München
Spardabank München, Kto.-Nr.: 579 700, BLZ 700 905 00
IBAN: DE17 7009 0500 0000 5797 00
BIC: GENODEF1S04
Verwendungszweck: „Spende für Projekt WoA"
Spenden sind steuerlich abzugsfähig.

Impressum:

Text und Redaktion: Maria Ernst, Eva Döring, Gunhild Preuß-Bayer
Fotos der Grußworte:
von unseren Trägern, Unterstützern und Partnern in München und anderswo
Fotos: S. 10 oben Tom Trenkle, weitere von Gunhild Preuß-Bayer, Tour de Natur, Nina Reitz, Ralph Wüst, Samuel Bernhard
Layout: Gunhild Preuß-Bayer
Belichtung und Druck: Ulenspiegel Druck GmbH&Co KG, Andechs
Wir verwenden der Lesbarkeit wegen meist die geschlechtsneutrale Form.

München, im November 2015

Mit freundlicher Unterstützung der

Landeshauptstadt
München
Referat für Gesundheit und Umwelt