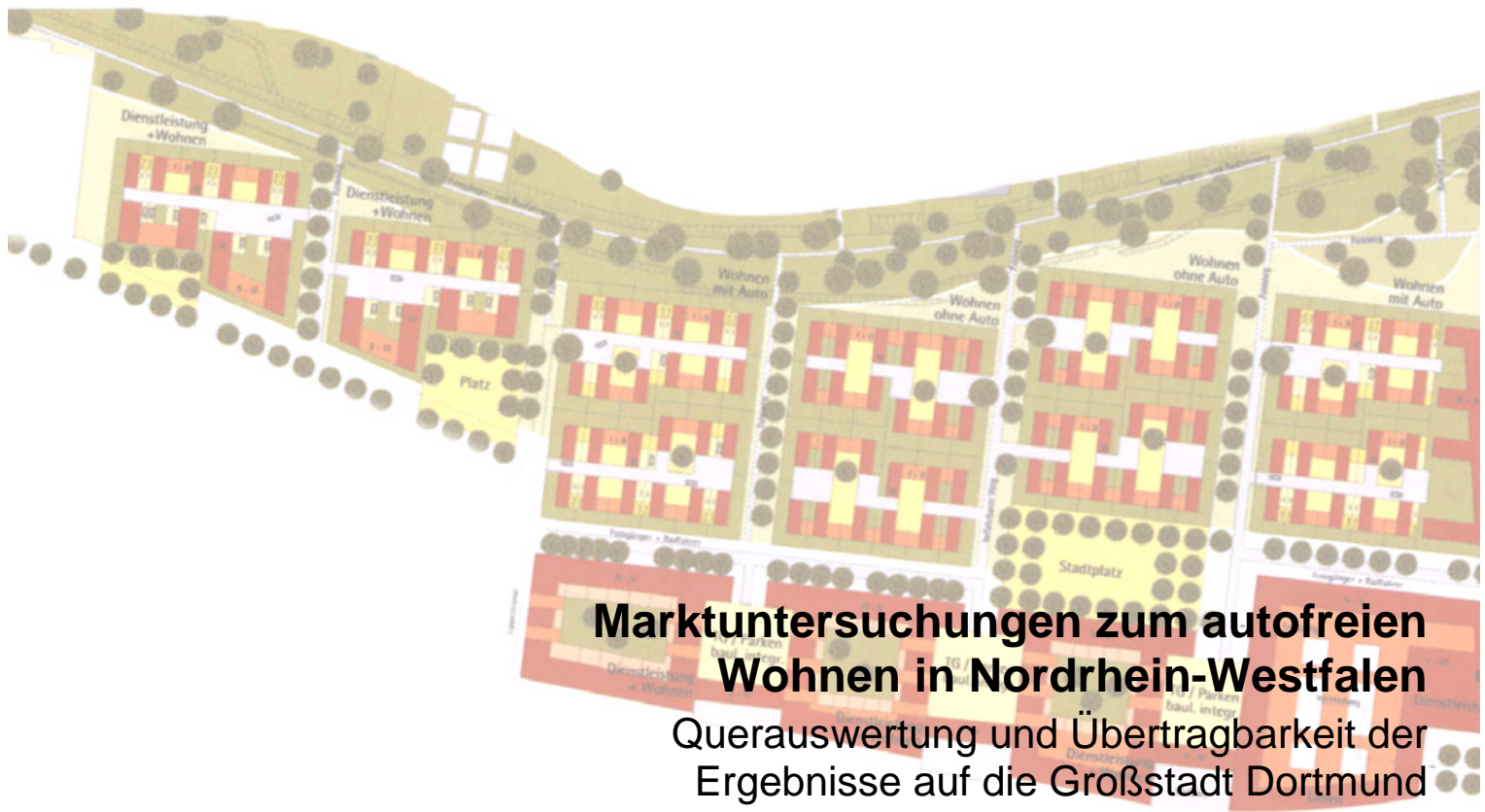




Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung  
des Landes Nordrhein-Westfalen



**Marktuntersuchungen zum autofreien  
Wohnen in Nordrhein-Westfalen**

Querauswertung und Übertragbarkeit der  
Ergebnisse auf die Großstadt Dortmund

Dortmund, Oktober 2001

## **Marktuntersuchungen zum autofreien Wohnen in Nordrhein-Westfalen**

Querauswertung und Übertragbarkeit der Ergebnisse  
auf die Großstadt Dortmund

Dortmund, Oktober 2001

### **Auftraggeber**

Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Referat V C 3  
40190 Düsseldorf

für die

Stadt Dortmund  
Stadtplanungsamt  
44122 Dortmund

### **Bearbeitung**

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Forschungsbereich Verkehr  
Postfach 10 17 64  
44017 Dortmund

Dipl.-Ing. Henrik Freudenau

Telefon: +49 (0)2 31 / 90 51 – 2 79

Telefax: +49 (0)2 31 / 90 51 – 2 80

e-mail: [henrik.freudenau@ils.nrw.de](mailto:henrik.freudenau@ils.nrw.de)

Abbildung Titelseite:

Rahmenplan Stadtquartier Ost auf der Fläche  
des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“ in Dortmund (Mai 2000)

## Inhalt

	<b>Seite</b>
Inhalt .....	III
Zusammenfassung .....	V
<b>1. Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Erfahrungen, Modelle und Projekte zum autofreien Wohnen .....</b>	<b>2</b>
Modellansätze und realisierte Projekte .....	2
Die Standorte – urban, grün, autofrei .....	3
Stellplatzreduzierung und Parkraummanagement .....	4
Städtebauliche und ökologische Qualitäten .....	4
Gewährleistung und Sicherung der Autofreiheit .....	5
Nachfrage .....	5
Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Partizipation .....	6
Mobilitätskonzepte .....	7
<b>3. Querauswertung vorhandener Marktuntersuchungen zum autofreien Wohnen .....</b>	<b>8</b>
Ablauf der Marktuntersuchungen .....	8
Resonanz .....	10
Interessentenstruktur .....	11
Mobilitätsdaten .....	13
Mobilitätsdienstleistungen .....	14
Gründe für den Umzug in eine autofreie Siedlung .....	15
Standortwünsche .....	16
Wohnwünsche .....	16
<b>4. Autofreies Wohnen in der Großstadt Dortmund im neuen Stadtquartier Ost auf der Fläche des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“ .....</b>	<b>18</b>
Zur potenziellen Nachfrage .....	18
Zum Standort .....	19
Zum weiteren Vorgehen .....	20
Quellen .....	23

## Zusammenfassung

### Erfahrungen



Erfahrungen aus dem Planungsprozess autofreier Wohnprojekte liegen seit etwa zehn Jahren vor; die ersten Wohnanlagen sind bereits seit Mitte der 90er Jahre bezogen.

Die elf realisierten Projekte basieren im Detail auf sehr unterschiedlichen Ansätzen. Grob unterteilen lassen sie sich u. a. nach dem Grad der Autofreiheit. Während in restriktiv ausgerichteten Projekten ausschließlich autofreie Haushalte wohnen, richtet sich der fakultative Ansatz sowohl an autofreie als auch an autobesitzende Haushalte. Vorteile werden hier vor allem über die konsequente Trennung von Wohnungsbau- und Stellplatzkosten geschaffen.

Eine Schwierigkeit wird häufig in der rechtlichen Bindung der Bewohner an die Autofreiheit gesehen. Die ersten Projekte relativieren diese Einschätzung, ohne dass allerdings schon Rechtsprechungen vorliegen.

Keines der elf realisierten Projekte hat ernsthafte Vermarktungsprobleme. Teilweise werden die Erwartungen sogar übertroffen. Absatzprobleme bestehen allerdings bei Kaufobjekten von Bauträgern.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor autofreier Siedlungen liegt daher auch in der Öffentlichkeitsarbeit und Partizipation.

### Resonanz

2<sup>1</sup>3

Bisher haben in Nordrhein-Westfalen vier Städte eine standortspezifische Marktuntersuchung für autofreies Wohnen durchführen lassen. Dies sind die Großstädte

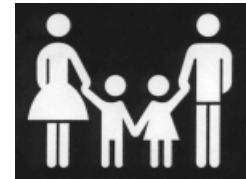
- Köln (1 Mio. Ew) für vier Standorte,
- Wuppertal (365.000 Ew) für vier Standorte,
- Bielefeld (325.000 Ew) für drei Standorte und
- Aachen (245.000 Ew) für zwei Standorte.

Alle vier Marktuntersuchungen belegen eine vorhandene Nachfrage nach autofreien Wohnformen. In Aachen, Bielefeld und Wuppertal haben zwischen 200 und 350 Haushalte, in Köln über 2.350 Haushalte ihr Interesse bekundet.

Besonders erfreulich ist bei allen vier Untersuchungen die hohe Rücklaufquote sowie die hohe Anzahl an auswertbaren Fragebögen gewesen. Beides ist ein Indiz für das ernsthafte Interesse der befragten Haushalte, in eine autofreie Siedlung ziehen zu wollen.

Eine weitere und vergleichbare Befragung ist zu Beginn der Bewohnerfindung für die Gartensiedlung Weißenburg in Münster durchgeführt worden. Hier bekundeten 225 Haushalte ihr Interesse am autofreien Wohnen.

### Interessentenstruktur



Die Befragungsergebnisse zeigen eine erstaunliche Konstanz. Insgesamt wird deutlich, dass die interessierten Haushalte eine sehr heterogene Gruppe bilden.

Mit etwa zwei Dritteln werden überwiegend Ein- und Zweipersonenhaushalte angesprochen. Es ist aber auch ein besonderes Interesse bei Haushalten mit Kindern auszumachen. In etwa jedem dritten Haushalt lebt mindestens ein Kind.

Im Vergleich zur nordrhein-westfälischen Entwicklung ist bei den Interessenten für autofreies Wohnen ein leicht gegenläufiger Trend zum Mehrpersonenhaushalt mit Kind auszumachen. Dieser Trend wird durch die realisierten Projekte bestätigt. In allen autofreien Siedlungen leben überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern.

Die am autofreien Wohnen Interessierten sind deutlich jünger als der nordrhein-westfälische Durchschnitt. Die Mehrheit ist zwischen 26 und 45 Jahren alt. Auffällig ist zudem der überaus hohe Anteil an Kleinkindern. Es wird deutlich, dass sich insbesondere Familien in der Gründungsphase für autofreies Wohnen interessieren.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass autofreies Wohnen für alle Bevölkerungsschichten in Frage kommt und die Zusammensetzung der Bewohner letztlich vom konkreten Wohnangebot abhängig ist.

## Mobilitätsdaten



Zwischen 40 und 50% der am autofreien Wohnen interessierten Haushalte besitzen noch ein eigenes Auto. Damit wird deutlich, dass sich autofreie Wohnangebote nicht nur an autofreie, sondern auch an autobesitzende Haushalte richten. Es gibt demnach eine latente Anzahl an Haushalten, die aufgrund der Wohnqualitäten von autofreien Wohnangeboten bereit sind, ihr Auto abzuschaffen.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Fahrradparken in autofreien Siedlungen zu. Über 90% der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad. Im Mittel besitzt jeder Haushalt bis zu 2,9 Fahrräder. Hinzu kommt eine Reihe von Fahrradzubehör wie z. B. Fahrradanhänger und Kindertrailer.

Ebenso hat der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) einen hohen Stellenwert für die interessierten Haushalte. Sie nutzen ihn regelmäßig für alle Zwecke (Arbeit, Einkauf, Freizeit). Viele der interessierten Haushalte besitzen mindestens eine ÖPNV-Jahresfahrkarte und sind damit Stammkunden von Bus & Bahn.

Mit dem Einzug in eine autofreie Siedlung ist zu erwarten, dass insbesondere für die noch autobesitzenden Haushalte die Bedeutung des ÖPNV weiter zunehmen wird.

## Mobilitätsdienstleistungen



Für viele der am autofreien Wohnen interessierten Haushalte sind siedlungsbezogene Car Sharing Angebote ein wichtiger Baustein zur Sicherung ihrer Mobilitätsbedürfnisse. Etwa zwei Drittel der Haushalte findet ein solches Angebot wichtig, obgleich nur etwa jeder zehnte Haushalt bisher Car Sharing nutzt. Insbesondere für die noch autobesitzenden Haushalte mit Kindern ist die Bereitstellung von Car Sharing Fahrzeugen eine wichtige Voraussetzung für den Einzug in eine autofreie Siedlung.

Um die autounabhängige Alltagsorganisation der Bewohner autofreier Siedlungen zu fördern, wünschen sich die Interessenten weitere wohnortnahe Mobilitäts- und Serviceangebote. Wie z. B. die Nutzung von Lieferdiensten mit der Einrichtung von Bringedepots. Häufig genannt werden auch Serviceangebote rund ums Fahrrad und hier vor allem ein Fahrradanhängerverleih.

## Umzugsgründe



In erster Linie erwarten die interessierten Haushalte durch den Umzug in eine autofreie Siedlung eine Steigerung ihrer Lebensqualität. Als dominierende Gründe werden von mehr als 80% der Interessenten weniger Lärm, mehr Grün und weniger Abgase genannt.

Im Vordergrund steht weniger der Umweltschutzgedanke, als vielmehr die unmittelbare Qualität des Wohnumfeldes. Fast zwei Drittel der interessierten Haushalte begründen ihren Umzugswunsch mit einem kinderfreundlichen Umfeld.

Die Autofreiheit selbst bzw. die Mobilität ohne Auto spielt in den Köpfen der Interessenten hingegen eine untergeordnete Rolle.

## Standortwünsche



Die am autofreien Wohnen interessierten Haushalte bevorzugen innenstadtnahe Standorte. Ihnen ist die Nähe zu städtischen Versorgungs-, Freizeit- und Kultureinrichtungen wichtiger als die Nähe zur Natur.

Relativiert werden die Aussagen zum citynahen Standort beim Vergleich von aktuellem und gewünschtem Wohnstandort. Die am autofreien Wohnen interessierten Haushalte bevorzugen demnach Standorte in ihrem eigenen Stadtbezirk.

So verwundert es auch nicht, dass bei den Motiven für die Standortwahl neben der Citynähe vor allem die vertraute Umgebung bzw. die Bindung an den Stadtteil wichtig sind.

Letzlich sind die Standortpräferenzen sehr von den örtlichen Gegebenheiten wie Topographie, Zuschnitt und Größe des jeweiligen Stadtgebietes sowie Ausstattung und Image des Stadtteils abhängig.

Befindet sich ein Standort in Stadtrandlage ist wichtig, dass er mit einer guten Infrastruktur ausgestattet ist und vor allem in fahrradfreundlicher Entfernung zur Innenstadt liegt.

## Wohnwünsche



Im Vergleich zur derzeitigen Wohnform ist ein deutlicher Anstieg im Eigentumsbereich auszumachen. Wohnen heute noch mehr als 80% der interessierten Haushalte zur Miete, verbinden über ein Drittel der Haushalte, teilweise sogar mehr als jeder zweite Haushalt, den Umzug in eine autofreie Siedlung mit der Eigentumsbildung. Dennoch möchten viele der interessierten Haushalte auch zukünftig zur Miete wohnen.

Das steigende Interesse an der Wohneigentumsbildung belegt zudem die Absicht der Haushalte, sich dauerhaft sowohl an das autofreie Wohnkonzept wie auch an den Stadtteil zu binden.

Für viele Interessenten besteht der Wunsch nach mehr Wohnfläche, wobei sämtliche Größenklassen genannt werden. Bei Mietwohnungen werden eher kleine Einheiten (65 m<sup>2</sup>), bei Eigentumswohnungen und Eigenheimen eher größere Einheiten (100 m<sup>2</sup>) gewünscht.

Gefragt sind zielgruppenspezifischen Anforderungen und ökologischen Baustandards. Viele möchten ihre Wohnvorstellungen aktiv mitgestalten.

Insgesamt zeigt sich bei den Wohnwünschen eine sehr große und differenzierte Bandbreite. Autofreies Wohnen kann demnach sämtliche Wohnungsmarktsegmente beinhalten.

## Übertragbarkeit



Die Ergebnisse der fünf Interessentenbefragungen zum autofreien Wohnen weisen eine hohe Konstanz auf. Diese konstatierte Übereinstimmung legt den Schluss nahe, in Großstädten durchweg ähnliche Nachfragestrukturen zum autofreien Wohnen vorzufinden. Die grundlegenden Aussagen sind somit auch auf andere Großstädte übertragbar.

Übertragen auf die Großstadt Dortmund mit 585.000 Einwohnern würde dies bedeuten, dass bei einer ähnlich angelegten Marktuntersuchung die Zahl der am autofreien Wohnen Interessierten im Bereich zwischen 500 und 600 Haushalten einzuordnen wäre.

Deren Struktur wird entsprechend den Ergebnissen der Marktuntersuchungen sehr heterogen sein: Überwiegend Ein- und Zweipersonenhaushalte, aber auch verhältnismäßig viele Haushalte mit (Klein)Kindern.

Im Eigentumsbereich werden weniger fertige Bauträgerprodukte gefragt sein, als vielmehr individuelles Bauen in Gruppen.

Der Standort „Güterbahnhof Ost“ eignet sich aufgrund seiner Lage, der Infrastruktur und dem Stadtteilimage hervorragend für autofreie Wohnangebote. Als Konzept wird ein fakultativer Umgang mit dem Autobesitz vorgeschlagen.

# Marktuntersuchungen zum autofreien Wohnen in Nordrhein-Westfalen

## Querauswertung und Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die Großstadt Dortmund

### 1. Einleitung

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS) bearbeitet das Themenfeld „autoarme/autofreie Stadtquartiere“ bereits seit 1990. Es betreut verschiedene Projektarbeiten und betreibt seit 1995 ein Informationsnetzwerk zum kontinuierlichen Erfahrungsaustausch zwischen den an der Entwicklung autofreier Wohnkonzepte Beteiligten. In diesem Zeitraum wurden vielfältige Erfahrungen zur Realisierung autofreier Siedlungen in Deutschland und dem europäischen Ausland gesammelt.

Von zentraler Bedeutung für die Akzeptanz autofreier Wohnangebote bei den Entscheidungsträgern aus Politik, Verwaltung und Wohnungswirtschaft ist die Frage nach dem Bedarf. Allgemeine Marktabschätzungen<sup>1</sup> belegen zwar ein eindeutiges Interesse an autofreien Wohnformen, ihre Aussagekraft bleibt dennoch zwangsläufig begrenzt. Ob ein autofreies Wohnprojekt letztlich vermarktbar ist und sich das bestehende Interessentenpotenzial aktivieren lässt, kann erst dann aussagekräftig abgeschätzt werden, wenn zumindest die groben Rahmenbedingungen, insbesondere der Standort, feststehen.

Um das Interesse an autofreien Wohnangeboten für unterschiedliche Standorte festzustellen, hat das Land Nordrhein-Westfalen im Oktober 1996 einen Runderlass zur „Förderung von Neubaugebieten für ein Wohnen ohne Auto“ herausgegeben. Dieser beinhaltet u. a. die Förderung so genannter „standortspezifischer Marktuntersuchungen“.

In Nordrhein-Westfalen sind vier solcher Marktuntersuchungen mit finanzieller Unterstützung des Landes durchgeführt worden. Es liegen Ergebnisse aus den Städten Aachen, Bielefeld, Köln und Wuppertal vor. Mit der Stadt Dortmund möchte aktuell eine fünfte Kommune den Bedarf an autofreien Wohnangeboten prüfen.

Das Instrument Marktuntersuchung ist vor allem dazu geeignet, aus mehreren Standorten denjenigen zu ermitteln, für den das Interesse in der Bevölkerung am größten ist. Da in Dortmund mit dem „ehemaligen Güterbahnhof Ost“ der Standort aber schon feststeht, ist dieser Teil der Untersuchung überflüssig. Die Befragung potenzieller Interessenten bekommt in diesem Fall sehr stark den Charakter einer direkten Vermarktung, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sinnvoll ist. Dieser Schritt ist erst dann wichtig, wenn das konkrete Wohnungsangebot feststeht.

Das ILS und das Land Nordrhein-Westfalen halten aus den oben genannten Gründen die Durchführung einer standortspezifischen Marktuntersuchung für unzweckmäßig. Zum jetzigen Zeitpunkt bietet es sich vielmehr an, aus den vorliegenden Untersuchungsergebnissen zum autofreien Wohnen generelle Aussagen über das Nachfragepotenzial und die Interessentenstruktur abzuleiten. Diese Querauswertung ermöglicht es, das Potenzial für eine Großstadt wie Dortmund abzuschätzen.

Erfahrungen zeigen zudem, dass selbst eine positive Nachfrageermittlung die auf Grundlage eines konkreten Standortes durchgeführt wird, noch kein Garant für die erfolgreiche Umsetzung ist. Hauptursache ist häufig der sehr komplexe Planungsprozess. Deshalb werden zunächst in Kapitel 2 Modellansätze und Erfahrungen aus realisierten Vorhaben beschrieben. Sie geben wichtige Hinweise für die Planung autofreier Wohnangebote. Die eigentliche Querauswertung der Marktuntersuchung erfolgt im dritten Kapitel. Abschließend werden in Kapitel 4 die gewonnenen Erkenntnisse auf die Stadt Dortmund übertragen und Empfehlungen für das weitere Vorgehen gegeben.

---

<sup>1</sup> In Berlin sind beispielsweise laut einer Infas-Erhebung 44% der Einwohner bereit, ohne eigenes Auto zu leben, wenn sie die Vorteile autofreien Wohnens genießen könnten (vgl. Infas 1995).

## 2. Erfahrungen, Modelle und Projekte zum autofreien Wohnen

Erfahrungen aus dem Planungsprozess autofreier Wohnprojekte liegen seit etwa zehn Jahren vor; die ersten Wohnanlagen für Haushalte ohne eigenes Auto sind bereits Mitte der 90er Jahre bezogen worden. Der erste Realisierungsversuch für eine autofreie Siedlung in Bremen-Hollerland ist aus dem 1990 durchgeführten verhaltenswissenschaftlichen Experiment „Vier Wochen ohne Auto“ hervorgegangen. Für viele Kritiker wurde (und wird) der 1996 erfolgte Planungsstopp an diesem Modellprojekt als Beleg für die fehlende Umsetzbarkeit autofreier Wohnquartiere gewertet.

Während in anderen Kommunen begonnene Aktivitäten zur Realisierung autofreier Wohnquartiere meist stillschweigend wieder eingestellt werden, wurde in Bremen Ursachenforschung betrieben. Als Hauptgründe für das mangelnde Kaufinteresse wurden vor allem die unklare preisliche Entwicklung des Bauträgerprojektes sowie der viel zu lange Planungsprozess ausfindig gemacht. Über einen Zeitraum von mehr als drei Jahren, seit der ersten Interessentensuche, hatten sich die Lebensverhältnisse vieler Interessenten verändert. Bedingt durch externe Faktoren, wie die sich verschlechternde Arbeitsmarktlage, hatten viele Interessenten ihre Kaufabsicht überdacht; zum Teil war der Wunsch nach einem Eigenheim bereits an anderer Stelle verwirklicht worden<sup>2</sup>.

Ein weiterer Ausstiegsgrund war die periphere Lage des Baugebietes in Bremen-Hollerland. Es wurde deutlich, dass die Interessenten für autofreies Wohnen innenstadtnahe Lagen mit kurzen Wegen und hoher Freiraumqualität innerhalb der Siedlung gegenüber der Nähe zur Natur bevorzugen. Kaum ein Hinderungsgrund waren hingegen die rechtlichen Bindungen. Ein Großteil sprach sich für eine dauerhafte Selbstverpflichtung zum Leben ohne eigenes Auto aus, forderte gleichzeitig aber auch eine stärkere Flexibilität durch die Anlage von Vorhalteflächen. Zudem war den Interessenten wichtig, dass nicht nur sie selbst, sondern die Projektentwickler und Investoren die Autofreiheit des Gebietes vertraglich zusichern.

Viele dieser ersten Erfahrungen sind in die Planung und Realisierung von Folgeprojekte in anderen Städten eingeflossen. Im Schatten von „Bremen-Hollerland“, unbeachtet von einer breiten Öffentlichkeit, sind mittlerweile erste Pilotvorhaben umgesetzt worden.

### Modellansätze und realisierte Projekte

Die acht in Deutschland und drei im europäischen Ausland realisierten Projekte basieren im Detail – Größe, Lage, Initiatoren/Investoren, Wohnungsmarktsegment, Sicherung der Autofreiheit, Partizipation etc. – auf sehr unterschiedlichen Ansätzen. Gemeinsam ist ihnen der Ansatz:

**Alle Wohnangebote richten sich an Haushalte ohne eigenes Auto, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen.**

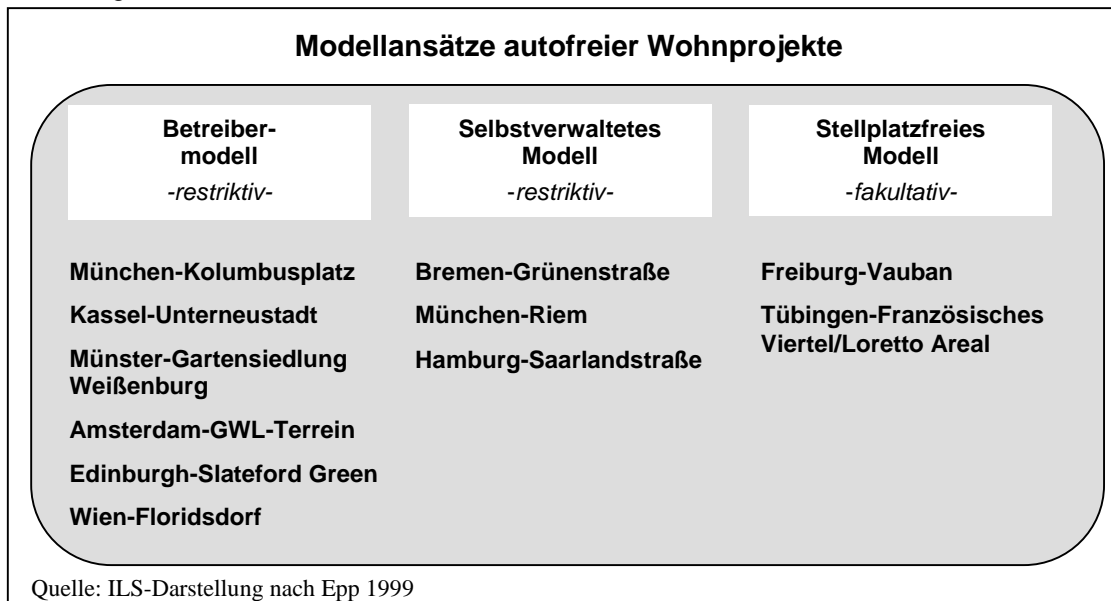
Grob unterteilen lassen sich die einzelnen Projekte u. a. nach dem Grad der Autofreiheit und der Motivation der Nachfrager (vgl. Abb. 1).

Sechs der acht deutschen Projekte verfolgen einen restriktiven Ansatz des autofreien Wohnens. Diese Siedlungen bzw. Wohnanlagen sind vom Grundsatz her ausschließlich Haushalten ohne eigenes Auto vorbehalten. Ein Nachrüsten von Stellplätzen ist in der Regel nicht vorgesehen, teilweise werden so genannte Vorhalteflächen für eine spätere Herstellung von Stellplätzen berücksichtigt. Grundsätzlich ist aber eine spätere Autoanschaffung aufgrund entsprechender vertraglicher Vereinbarungen nicht möglich und i. d. R. mit einem Wohnungswechsel verbunden. Verschiedene Härtefälle sind in den Autofreiregelungen der einzelnen Projekte definiert und ermöglichen Ausnahmen.

<sup>2</sup> Ähnliche Erfahrungen wiederholen sich derzeit für das Segment der Kaufobjekte in dem Münsteraner Projekt „Gartensiedlung Weißenburg“. Auch hier haben sich die interessierten Haushalte aufgrund des langen Planungszeitraumes, fehlender Exposés und Kaufpreisangaben sowie der unklaren Sicherung der Autofreiheit andersweitig orientiert. Dagegen besteht für die öffentlich geförderten Mietwohnungen eine hohe Nachfrage.



Abbildung 1



In seiner Arbeit zu Rechtsformen autofreien Wohnens unterteilt Epp diesen restriktiven Ansatz anhand der Kriterien Bewohnermotivation und Projektinitiatoren nochmals in „Betreibermodelle“ und „Selbstverwaltete Modelle“. „Betreibermodelle“ werden in der Regel von Wohnungsunternehmen realisiert, die mit unternehmerischen Zielsetzungen Mietwohnungen anbieten. Das Angebot richtet sich vorwiegend an Ein- und Zweipersonenhaushalte, eine Mitbestimmung findet nur in geringem Umfang statt. Die Motivation der Haushalte zum autofreien Leben und zum Einzug in eine autofreie Siedlung ist eher pragmatisch und in der Überflüssigkeit eines eigenen Autos begründet. Ganz anders beim „Selbstverwalteten Modell“, wo die Motivation eher in der Konzeptidee selbst liegt. Planung und Realisierung dieser Projekte basieren auf Eigeninitiative der Bewohner. Das Wohnangebot richtet sich vor allem an junge Familien mit Kindern.

Ein Nebeneinander von autofreien und autobesitzenden Haushalten bietet der fakultative Ansatz des „Stellplatzfreien Modells“. Im Freiburger Stadtteil Vauban und in den beiden Quartieren Französisches Viertel und Loretto Areal in der Tübinger Südstadt ist es gelungen, durch die konsequente Trennung von Stellplatzkosten und Wohnungsbaukosten die Nachweispflicht flexibel zu regeln. Autofreie Haushalte sind von der Stellplatzkaufpflicht befreit, alle übrigen Haushalte müssen einen Stellplatz am Rand der Siedlungen in Sammelgaragen erwerben. Innerhalb der Siedlungen unmittelbar an den Wohnhäusern gibt es keine Stellplätze; ein Befahren der Wohnwege zum Be- und Entladen ist möglich. Auch hier steht die Schaffung von Wohnraum für junge Familien mit Kindern als Alternative zum „Wohnen im Grünen“ im Vordergrund.

### **Die Standorte – urban, grün, autofrei**

Die Ausgangsbedingungen für Konzepte zum autofreien Wohnen bilden verkehrssparsame Siedlungsstrukturen als Voraussetzung für ein verkehrssparsames Verhalten. Als geeignet gelten Standorte mit einer hochwertigen ÖPNV-Bedienungsqualität und einer nahräumlich sehr guten Versorgungsausstattung – also integrierte, urbane Standorte, die weitgehend frei von Lärm und Luftschadstoffen sein sollten. Ein Produkt der intensiven Standortdiskussion für autofreie Wohngebiete sind verschiedene, meist von Planungsämtern erarbeitete Kriterienkataloge zur Standortfindung und -bewertung.

Die größten Einflussmöglichkeiten liegen naturgemäß im Neubau von Siedlungsbereichen. Es geht vor allem aber auch um die Stärkung vorhandener Nutzungsstrukturen. Als Schlagwort sei hier die Revitalisierung der Innenstädte zu attraktiven Wohn- und Lebensräumen genannt.

Potenziale sind vor allem auf innenstadtnahen Industrie- und Militärbrachen vorhanden. Sechs der acht deutschen Projekte sind auf solchen, lagemäßig gut erschlossenen Flächen entstanden. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass vorbelastete Flächen einer kosten- und zeitaufwendigen Standortentwicklung bedürfen und sie aufgrund ihrer exponierten Lage häufig in Konkurrenz zu anderen lukrativen Nutzungen stehen. Zudem machen die innerstädtischen Bodenpreise ein kostensparendes Bauen schwer.

### **Stellplatzreduzierung und Parkraummanagement**

„Bessere Wohnqualität in der Stadt bei Mischnutzung und größerer baulicher Dichte erfordert [...] vor allem eine Begrenzung des Autoverkehrs und der von ihm in Anspruch genommenen Flächen. Wesentliches Merkmal eines verkehrsreduzierenden Städtebaus mit erheblichen Auswirkungen auf die Flächenbilanz ist – neben Dichte und Nutzungsmischung – ein reduziertes Stellplatzangebot“.<sup>3</sup> Anhand eines städtebaulichen Modells mit Funktionsmischung und wohnungsnahem, privaten Freiraum machen Apel et al. deutlich, dass eine dichte und geschlossene Bebauung mit der Normalzahl bauordnungsrechtlich geforderter Kfz-Stellplätze nur schwer realisierbar ist. Stellplätze und Garageneinfahrten in den Erdgeschosszonen und Innenhöfen sind zudem mit dem Ziel urbaner, vielfältig genutzter Straßen- und Freiräume schwer vereinbar. In der Erläuterung zum Städtebaulichen Rahmenplan „Französisches Viertel“ in Tübingen heißt es dazu, „diese [Stellplatz]Reduzierung ist auch schon deshalb erforderlich, weil die nach der Landesbauordnung „erforderlichen“ Stellplätze weder räumlich noch finanziell im Entwicklungsgebiet herstellbar sind“.<sup>4</sup>

Unterstützt durch ein Parkraummanagement (räumlich intelligente Anordnung und Mehrfachnutzung der erforderlichen Stellplätze, z. B. in Sammelgaragen) ermöglicht eine Stellplatzreduzierung neue Gestaltungsqualitäten für den öffentlichen und privaten (Straßen)Raum. Vor allem aber wirkt die reduzierte Stellplatzanzahl nachweislich steuernd auf die Motorisierungsrate und damit auf das Mobilitätsverhalten.

### **Städtebauliche und ökologische Qualitäten**

Die realisierten Modellprojekte zeigen sich aufgrund der unterschiedlichen Lagebedingungen und dem verfolgten Konzept auch in ihrer städtebaulichen Gestalt heterogen. Deutlich wird dabei insgesamt, dass ein autofreies Wohnkonzept keinen neuen städtebaulichen Typus darstellt, sondern vielmehr auf alle bekannten Strukturen und Formen des Städte- und Siedlungsbaus übertragbar ist. Dennoch zeigen die realisierten Modellprojekte über einige prägnante Gemeinsamkeiten die grundsätzlichen Möglichkeiten einer autofreien Gestaltung auf. So stellt eine aktuelle Studie der Bauhaus-Universität in Weimar und des Freiburger Öko-Institutes im Ergebnis fest, dass „eine Vielzahl städtebaulicher und verkehrsökologischer Qualitäten verwirklicht werden kann, die in herkömmlichen, autoorientierten Quartieren so nicht angetroffen werden“.<sup>5</sup>

In Übereinstimmung mit den Aussagen über die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen wirkt sich nach dieser Untersuchung insbesondere der Flächengewinn durch eine abgespeckte Straßeninfrastruktur und die stark reduzierten Parkieranlagen positiv aus. Dadurch wird neben einer baulichen

<sup>3</sup> Apel et al. (1997), S. 134 u. 342

<sup>4</sup> Stadt Tübingen (1994), S. 35

<sup>5</sup> Crist; Loose (2000), S. 2

Verdichtung ohne Verlust an Wohnumfeldqualität auch die Herstellung gemeinschaftlich genutzter Flächen und Räume im Quartier möglich.

Wichtig festzuhalten ist, dass die städtebaulichen Qualitäten eng mit der Planungskultur vieler autofreier Projekte zusammenhängen. Insbesondere in den Selbstverwalteten Modellen, in denen Partizipation und Eigenverantwortlichkeit der Teilnehmer eine große Rolle spielen, spiegeln Städtebau und Architektur auch den Willen der Bewohner wider, gemeinschaftlich zu planen und zu bauen und neue Formen von Zusammenleben auszuprobieren. Die Autofreiheit tritt in diesem Zusammenhang als Beweggrund zur Beteiligung deutlich in den Hintergrund, wie auch die Daten über die Motivation der Bewohner bestätigen (vgl. Abb. 12 in Kapitel 3).

### **Gewährleistung und Sicherung der Autofreiheit**

Eine Schwierigkeit bei der Realisierung autofreier Siedlungen wird häufig in der rechtlichen Bindung der Bewohner an die Autofreiheit gesehen. Die ersten Projekte relativieren diese Einschätzungen, ohne dass allerdings schon Erfahrungen aus der Rechtsprechung vorliegen.

So sind Stellplatzreduzierungen und die Einrichtung räumlich autofreier Zonen in Wohngebieten über das öffentlich-rechtliche Instrumentarium (Landesbauordnung, Bebauungsplan, Städtebaulicher Vertrag) mittlerweile als unproblematisch zu sehen. Auftretende Schwierigkeiten sind vielmehr auf das Fehlen entsprechender Erfahrungen der zuständigen Behörden in der Genehmigungspraxis zurückzuführen.

Juristisches Neuland wird dagegen mit den privatrechtlichen Regelungen in Miet- und Kaufverträgen betreten. Die genaue Ausgestaltung dieser so genannten Autofreierklärungen ist sehr stark vom jeweiligen Projekttyp abhängig und muss individuell auf die jeweiligen Bedingungen abgestimmt werden. In den realisierten Projekten haben sich die Bewohner häufig in Organisationen mit unterschiedlichen Rechtsformen zusammengeschlossen. Zusätzlich zu den Miet- und Kaufverträgen werden in Vereinsatzungen, Genossenschaftssatzungen oder Teilungserklärungen von Wohnungseigentümergeinschaften Projektziele genannt, an die sich die Bewohner durch Beitritt verpflichtend binden. Inwieweit Konventionalstrafen bei nicht vorgesehenem Autobesitz gerichtlich durchsetzbar sind, kann allerdings letztlich erst durch Präzedenzfälle beantwortet werden.

Ein dritter und für das dauerhafte Gelingen letztlich entscheidender Punkt betrifft die Sicherung der Autofreiheit durch soziale Kontrolle. Epp merkt hierzu an, dass „die vertragliche Regelung die ohnehin vorhandene Akzeptanz der Projektteilnehmer für diese neue Wohnform nur unterstützen, nicht aber ersetzen kann“<sup>6</sup>.

### **Nachfrage**

Nach Aussagen der unterschiedlichen Projektinitiatoren hat keines der elf realisierten Projekte ernsthafte Absatz- oder Vermarktungsprobleme. Dies gilt insbesondere für die „selbstverwalteten und stellplatzfreien Modellprojekte“. Aufgrund der geforderten Eigeninitiative sind die Beteiligten hier stärker in die Projektumsetzung eingebunden. In Freiburg-Vauban entwickelt sich beispielsweise die Nachfrage nach dem Angebot im anstehenden zweiten Bauabschnitt so positiv, dass die Initiatoren von einem noch höheren Anteil autofreier Haushalte als im ersten Bauabschnitt (50% autofreie Haushalte) ausgehen. Aber auch in den Projekten mit einem „Betreibermodell“ entspricht die Nachfrage den Erwartungen der Initiatoren. So ist in Münster der Zuspruch im Vergleich zu herkömmlichen Neubauprojekten im Mietwohnungssegment für die Wohnungsgesellschaft Münsterland ungewöhnlich hoch.

---

<sup>6</sup> Epp (1999), S. 47

## Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Partizipation

In der Öffentlichkeit, insbesondere bei Entscheidungsträgern, hat der Ansatz autofreies Wohnen einen polarisierenden Effekt. Zum Teil wird die Diskussion sehr persönlich geführt; Sachargumente scheitern häufig am mangelnden Wissen bzw. der fehlenden Vorstellungskraft darüber, dass Menschen freiwillig kein Auto besitzen und langfristig ihren Alltag ohne größere Probleme autofrei bewältigen können. Vorbehalte werden in den Planungen autofreier Projekte häufig auch aus der angrenzenden Nachbarschaft laut, die in der Annahme des Scheiterns des autofreien Vorhabens einen unkontrollierbaren Parkdruck in den umliegenden Straßen befürchten.

Dies bekräftigt insgesamt die Notwendigkeit von gezielten kommunikativen Strategien zur Verbesserung der Akzeptanz autounabhängiger Lebensformen. Bezogen auf die Umsetzung autofreier Konzepte bestätigen die vorliegenden Erfahrungen die Bedeutung einer fundierten öffentlichen Informations- und Aufklärungsarbeit als ein zentrales Erfolgskriterium.

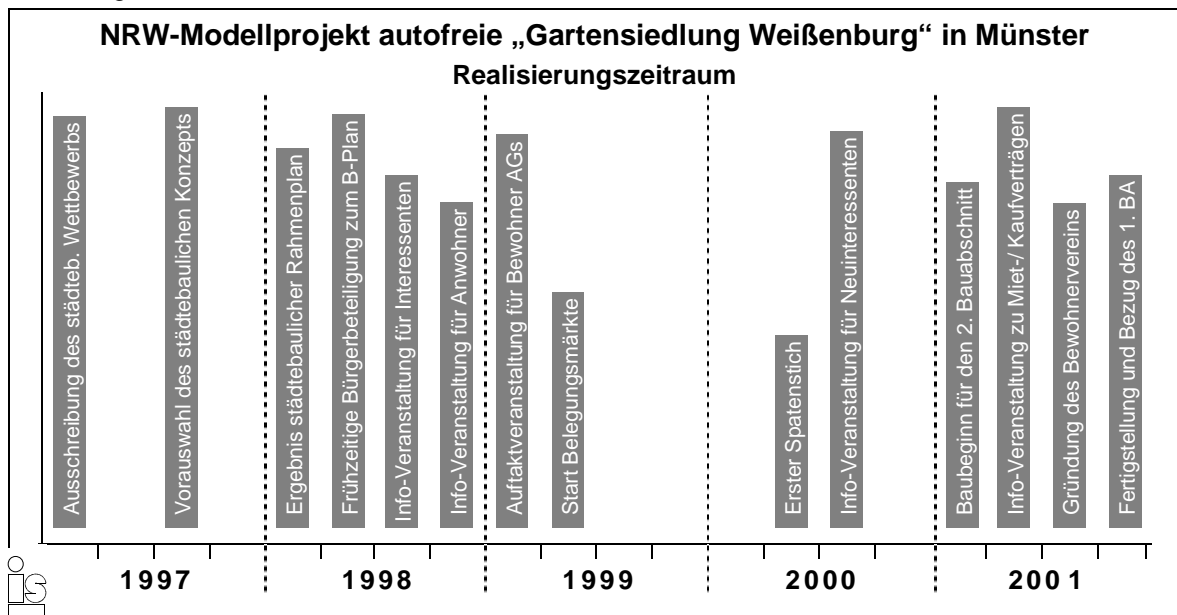
Wurde in der Anfangszeit der Diskussion um das autofreie Wohnen häufig das Auto mit den negativen Schlüsselwörtern Verzicht, Verbot und Beschränkung in den Mittelpunkt gestellt, hat in der Außerdarstellung mittlerweile ein Verständniswandel der Projektverantwortlichen stattgefunden. Informationsmaterialien zu den Projekten vermitteln heute überwiegend positive Eindrücke und stellen die Wohn- und Lebensqualität in den Mittelpunkt. Autofreiheit bzw. Mobilität ist „nur“ ein Baustein unter vielen für einen nachhaltigen Siedlungsbau. In Tübingen wird in der Öffentlichkeit sogar betont, dass die Südstadt nicht zum autofreien Stadtteil wird.

Im Münsteraner Projekt „Gartensiedlung Weißenburg“ hat sich die neutrale Moderation des dreijährigen Realisierungsprozesses bewährt. In regelmäßigen Arbeitskreissitzungen wurden Interessen und Meinungen zu vielen Detailplanungen ausgetauscht und umsetzbare Lösungen gefunden. Ein Schwerpunkt bildete u. a. die Bewohnerfindung. Anders als bei den Selbstverwalteten Modellen waren hier keine zukünftigen Bewohner unmittelbar an der Planung beteiligt. Umso wichtiger war es deshalb, die Besonderheiten des Wohnprojektes den zukünftigen Bewohnern zu vermitteln. Nach einem ersten Interessentenaufruf und der Durchführung von Info-Börsen wurden auf so genannten Belegungsmärkten erfolgreich erste nachbarschaftliche Kontakte zur Stärkung und Sicherung der Projektziele hergestellt.

Ähnlich wie in Bremen-Hollerland zeigte sich bei den meisten anderen Projekten der Faktor Zeit als unberechenbare Größe. So sind in Münster vom ersten Interessentenaufruf bis zur Fertigstellung der ersten Wohnungen über drei Jahre vergangen (vgl. Abb. 2). In dieser langen Zeit mussten die geweckten Erwartungen und Wünsche der Interessenten aufrechterhalten werden. Während für die geförderten Mietwohnungen der Mietpreis feststand und die Interessenten relativ schnell an der Gestaltung der Wohnungsgrundrisse beteiligt werden konnten, kam für die Eigentumsobjekte erschwerend hinzu, dass weder Kaufpreis noch die genaue rechtliche Ausgestaltung der Autofreierklärung feststanden.

Klar ist, dass es einen optimalen Startpunkt für die Bewohnerfindung nicht gibt. Bei Bauträgerprojekten wie in Bremen-Hollerland oder Münster empfiehlt sich eher ein späterer Beteiligungszeitpunkt, da die Mitgestaltungsmöglichkeiten generell sehr eingeschränkt sind. Der städtebauliche Rahmen und die Freiraumgestaltung sind vorgegeben, häufig sind selbst am Baukörper (Material, Standards) kaum mehr eigene Vorstellungen einzubringen. Insbesondere im Wohneigentumsbereich zeigt sich, dass sich das bestehende Interessentenpotenzial erst aktivieren lässt, wenn das Produkt genau bekannt ist.

Abbildung 2



### Mobilitätskonzepte

Neben fußläufigen Entfernungen und einem guten ÖPNV-Angebot sind ergänzende siedlungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen eine wichtige Komponente zur Unterstützung der autofreien Alltagsorganisation und der langfristigen Sicherung des autofreien Verkehrskonzeptes. Diese Angebote zielen im Kern auf leichtere und verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ab. Die angebotenen speziellen Car Sharing Angebote, neuartigen Fahrradabstellanlagen und -leihangebote, Mietertickets und Lieferdienste, z. T. gebündelt in Form von Mobilpaketen, unterstützen die Bewohner damit in ihrer autounabhängigen Alltagsorganisation.

In allen autofreien Projekten sind diese Angebote ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzeptes. Die Organisation von Bringdiensten oder gemeinschaftlich genutzte Pkw greifen dabei die Erkenntnis über autofrei lebende Haushalte auf, nach denen merkbare Defizite in der autounabhängigen Mobilität gerade im Bereich des Warentransportes und der Bewältigung von Wegen zu bestimmten Zeiten und Wegezwecken feststellbar sind.

Die Bedeutung dieser Mobilitätskonzepte geht aber deutlich über die eigentliche Verkehrsbewältigung der Bewohner in dem Gebiet hinaus. Sie zeigen zum einen die baulichen und organisatorischen Möglichkeiten und Notwendigkeiten einer konsequenten Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel im Siedlungs- und Städtebau auf und liefern damit Anschauungsmaterial für weitere Projekte auch außerhalb des autofreien Wohnens. Zum anderen ist die Wirkung derartiger Angebote auf die Akzeptanz autofreier Konzepte, auch über den eigentlichen Interessentenkreis hinaus, als hoch einzuschätzen. Insbesondere die Berücksichtigung des Autos in Form von Car Sharing eröffnet hier die Möglichkeit, leidige Verzichtsdebatten zu entschärfen und Automobilität als selbstverständlichen Teil der Planungen zu verdeutlichen.

### 3. Querauswertung vorhandener Marktuntersuchungen zum autofreien Wohnen

Mit dem Runderlass „Förderung von Neubaugebieten für ein Wohnen ohne eigenes Auto“ vom Oktober 1996, bietet das Land Nordrhein-Westfalen den Kommunen finanzielle Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung autofreier Wohngebiete an. Zielsetzung dieser finanziellen Anschubförderung ist es, Erfahrungen mit der Umsetzung autofreier Siedlungen zu sammeln und erste Pilotvorhaben als Vorbilder für weitere Kommunen zu realisieren.

Das gemeinsam vom damaligen Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport und dem Ministerium für Bauen und Wohnen (heute vereint im Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport) erarbeitete Förderangebot beinhaltet insbesondere die Durchführung so genannter „**standortspezifischer Marktuntersuchungen**“. Ziel einer solchen Marktuntersuchung ist es,

- das Interesse für autofreies Wohnen für unterschiedliche Standorte herauszufinden sowie
- Kenntnisse über die soziodemographischen Merkmale und Wohnvorstellungen der interessierten Haushalte zu bekommen.

Fördervoraussetzung ist neben der kommunalpolitischen Willensbildung zur Entwicklung eines autofreien Wohngebietes durch einen entsprechenden Rats- oder Ausschussbeschluss vor allem eine Grobauswahl geeigneter Standorte durch das Stadtplanungsamt. Hilfestellung geben dabei vom ILS, zusammen mit Planungsämtern aktiver Städte, erarbeitete Standortkriterien und Bewertungskataloge. Ebenfalls hat die antragstellende Kommune unter Beachtung der Standortkriterien zu prüfen, ob gemeindeeigene Grundstücke zur raschen Realisierung in ein solches Projekt eingebracht werden können.

Bisher haben in Nordrhein-Westfalen vier Städte eine solche „standortspezifische Marktuntersuchung“ für autofreies Wohnen durchführen lassen<sup>7</sup>. Dies sind die Großstädte

- Köln (1.000.000 Einwohner) für vier Standorte,
- Wuppertal (365.000 Einwohner) für vier Standorte,
- Bielefeld (325.000 Einwohner) für drei Standorte und
- Aachen (245.000 Einwohner) für zwei Standorte.

#### Ablauf der Marktuntersuchungen

Das methodische Vorgehen ist in allen vier Marktstudien gleich. Die Untersuchungen basieren alle auf einer freiwilligen, schriftlichen und anonymen Befragung. Den interessierten Haushalten ist ein standardisierter, mit offenen Fragen ergänzter Fragebogen zugesandt worden, den sie zu Hause selbstständig ausfüllen und dann zurücksenden konnten.

Der Ablauf der Untersuchungen erfolgte in zwei Stufen (vgl. Abb. 3). Um möglichst viele Projektinteressierte zu erreichen, sind in einem ersten Schritt Faltblätter mit Kurzinformationen zum autofreien Wohnen in den jeweiligen Städten verteilt worden (z. B. in Bielefeld 30.000 und in Aachen 20.000 Stück). Interessierte Personen konnten eine beiliegende Antwortpostkarte ausfüllen um ihr Interesse zu bekunden und ausführliches Informationsmaterial anzufordern. Zusätzlich ist eine „Hotline“ einge-

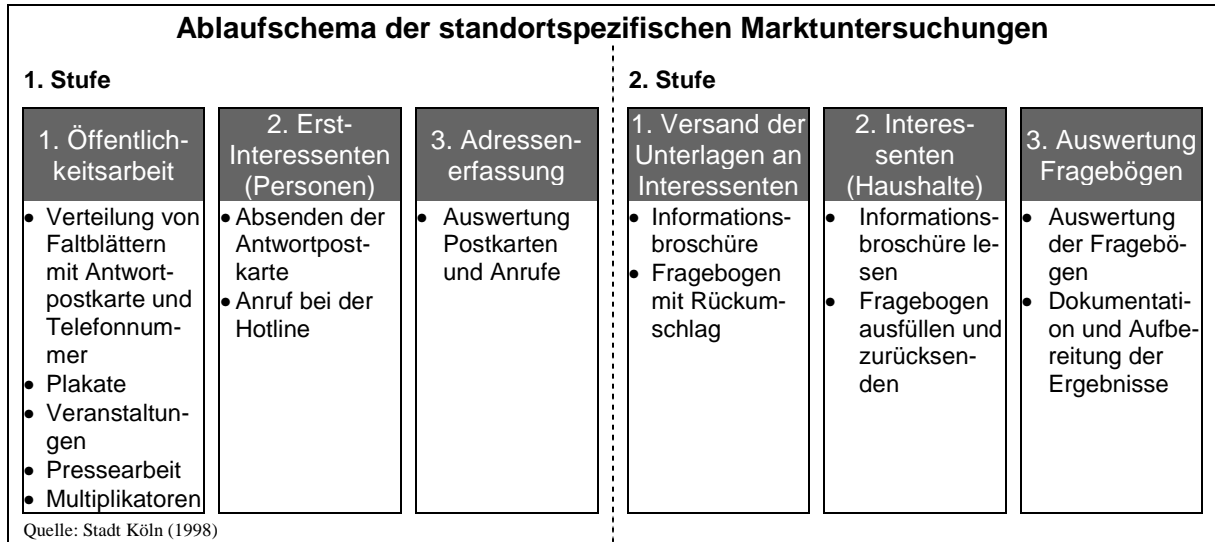
<sup>7</sup> Die Untersuchungen wurden jeweils im Auftrag der entsprechenden Stadt durchgeführt.

Für Köln und Wuppertal wurde die Marktstudie von Fedora 108. Büro für Städtebau und Raumplanung, Dortmund, erstellt. Für Bielefeld wurde eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Planungsbüro g8, Dortmund, und Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie mit der Bearbeitung beauftragt.

Für Aachen erfolgte die Bearbeitung durch eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Stadtteilauto Aachen, Planungsbüro g8, Dortmund, und Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

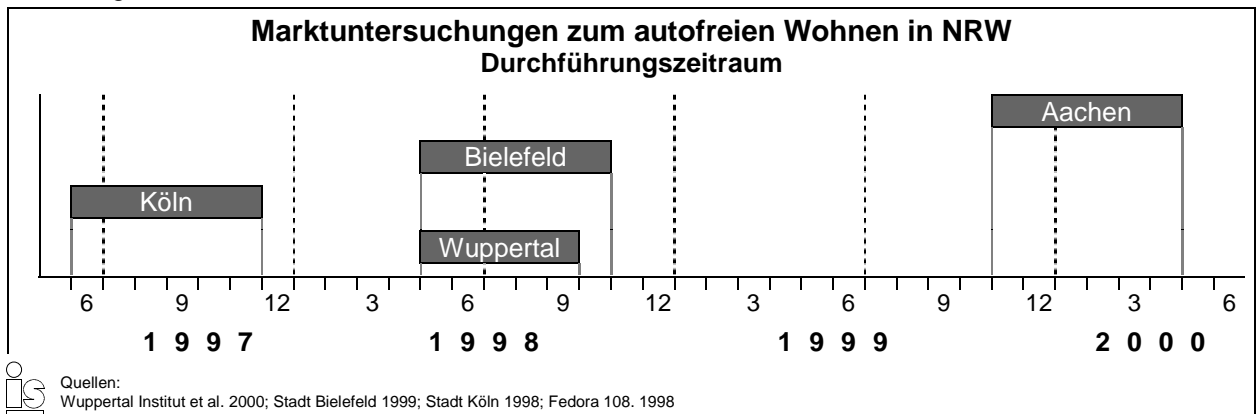
richtet worden, über die ebenfalls die Unterlagen telefonisch bezogen werden konnten<sup>8</sup>. Auf dem Postweg erhielten die interessierten Haushalte anschließend in der zweiten Stufe, neben einer Broschüre mit Informationen über die vorgeschlagenen Standorte (Standort-Exposés), gleichzeitig den Fragebogen.

Abbildung 3



Unterstützt worden ist die Faltschläger-Aktion durch eine breit angelegte Marketingkampagne mit verschiedenen öffentlichkeitswirksamen Aktionen: Einbindung der örtlichen Medien, Einbeziehung von Multiplikatoren, Plakatierung und Veranstaltungen. Die Öffentlichkeitsarbeit selbst dauerte bei den einzelnen Marktuntersuchungen etwa drei Monate. Der Rücklauf der Fragebögen erfolgte allerdings über diesen Zeitraum hinaus, so dass für die Auswertung der Fragebögen der Stichtag etwa sechs Monate nach Beginn der Kampagne lag. Abbildung 4 gibt einen Überblick über den Durchführungszeitraum der einzelnen Marktuntersuchungen.

Abbildung 4



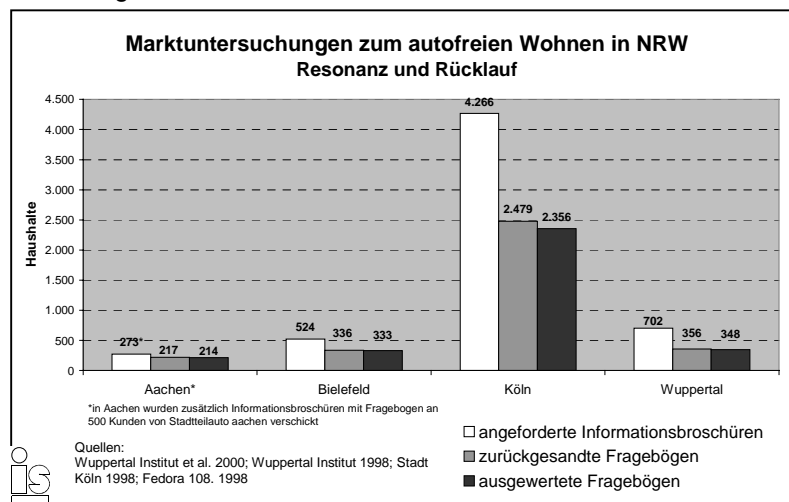
<sup>8</sup> Über die Postkarten bzw. die Telefonate wurden gleichzeitig erste Angaben über die soziodemographische Struktur der Interessenten abgefragt.

## Resonanz

Die Marktuntersuchungen belegen eine vorhandene Nachfrage nach autofreien Wohnformen. In Wuppertal (vier Standorte) und Bielefeld (drei Standorte) ist das Interesse mit 702 bzw. 524 angeforderten Informationsbroschüren in etwa gleich. In Aachen (zwei Standorte) sind die Unterlagen 273 mal angefordert worden. Besonders hoch ist das Interesse in Köln (vier Standorte) mit über 4.000 versendeten Exposés (vgl. Abb. 5).

Die hohe Beteiligung in Köln ist sicherlich auf die Größe der Stadt zurückzuführen. Vor allem aber ist hier die Öffentlichkeitsarbeit durch den Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. (ASK) unterstützt worden<sup>9</sup>. Durch Informationsstände, Veranstaltungen und Pressearbeit hat der ASK viele der Interessierten zum Mitmachen motiviert. Ein solches bürgerschaftliches Engagement zur Unterstützung der Marktuntersuchungen gab es in den drei anderen Städten nicht.

Abbildung 5



Die Rücklaufquote der Fragebögen liegt in allen vier Fällen über 50%. Besonders auffällig ist die hohe Rücklaufquote in Aachen von 80%, obgleich sich hier die wenigsten Interessenten meldeten. Auch ist die Zahl der auswertbaren Fragebögen bei allen vier Marktuntersuchungen sehr hoch. Beides ist ein Indiz für das ernsthafte Interesse der befragten Haushalte, in eine autofreie Siedlung ziehen zu wollen.

Die absoluten Zahlen der interessierten Haushalte – in Aachen, Bielefeld und Wuppertal zwischen 200 und 350 Haushalte, in Köln über 2.350 Haushalte – sind durchaus positiv zu bewerten und zeigen eine vorhandene Nachfrage, insbesondere vor dem Hintergrund der Zweistufigkeit des Verfahrens (das Mitmachen an der Umfrage war für die Haushalte mit einem Aufwand verbunden: erst Postkarte ausfüllen und zurücksenden, dann Fragebogen ausfüllen und zurücksenden).

Letztlich kann über diese Marktuntersuchungen immer nur eine begrenzte Zahl an Haushalten erreicht werden. Erfahrungen aus realisierten autofreien Wohnprojekten zeigen, dass sich das wirkliche Interesse ohnehin immer erst am konkreten Wohnobjekt mit der genauen preislichen Ausgestaltung festmachen lässt.

Eine weitere und vergleichbare Befragung von Interessenten für autofreies Wohnen in Nordrhein-Westfalen ist zu Beginn der Bewohnerfindung für die Gartensiedlung Weißenburg in Münster durch

<sup>9</sup> Der ASK ist eine private Initiative aus der Kölner Bürgerschaft mit etwa 120 Aktiven, die sich 1994 gegründet hat, um eigene inhaltliche Vorstellungen zum autofreien Wohnen zu diskutieren und in die Öffentlichkeit zu bringen. Zwischen Stadtplanungsamt und dem Arbeitskreis besteht eine intensive Zusammenarbeit.



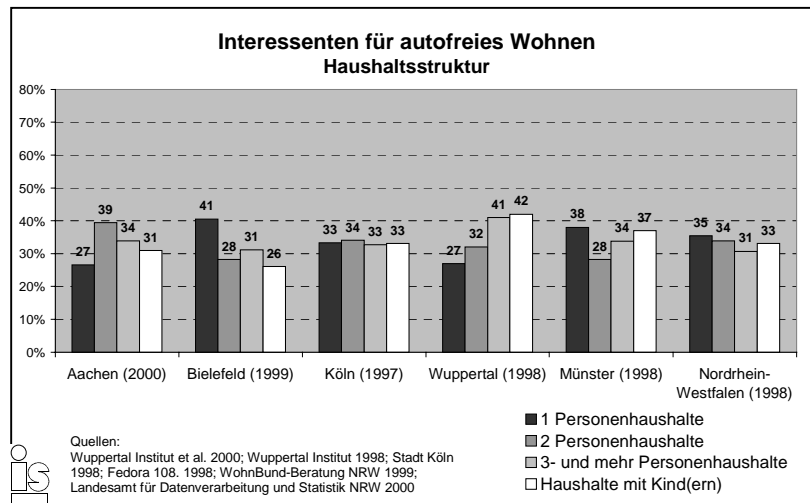
die WohnBund-Beratung NRW durchgeführt worden. Anders als bei den vier Marktuntersuchungen sind hier Interessenten für ein konkret in Planung befindliches Wohnprojekt befragt worden. Zum Befragungszeitpunkt im Herbst 1998 befand sich die Siedlung in einem sehr frühen Planungsstadium, etwa drei Jahre vor Fertigstellung des ersten Bauabschnittes. Es sind 600 Fragebögen verteilt worden, von denen 225 ausgefüllt worden sind. Die Ergebnisse dieser Befragung werden in die folgende Querauswertung der Marktuntersuchungen mit einbezogen.

### Interessentenstruktur

Die Befragungsergebnisse der fünf in Nordrhein-Westfalen durchgeführten Untersuchungen zeigen in allen Bereichen eine erstaunliche Konstanz. Insgesamt wird deutlich, dass die interessierten Haushalte eine sehr heterogene Gruppe bilden. Zudem muss berücksichtigt werden, dass durch die aufwändige Art der Befragung, die ein hohes Maß an Eigeninitiative erfordert, ältere Personen und Haushalte mit niedrigerem sozialökonomischen Status kaum erreicht werden.

Mit etwa zwei Dritteln werden überwiegend die kleinen Ein- und Zweipersonenhaushalte angesprochen. Erstaunlicherweise ist aber auch ein besonderes Interesse bei Haushalten mit Kindern auszumachen. Wird doch gerade dieser Gruppe nachgesagt, besonders auf ein Auto angewiesen zu sein und ungerne innerstädtische Wohnstandorte nachzufragen. Dennoch lebt in etwa jedem dritten Interessentenhaushalt mindestens ein Kind (vgl. Abb. 6). Dieser hohe Anteil ist sicherlich auch auf die autofreien Wohnumfeldqualitäten zurückzuführen.

Abbildung 6

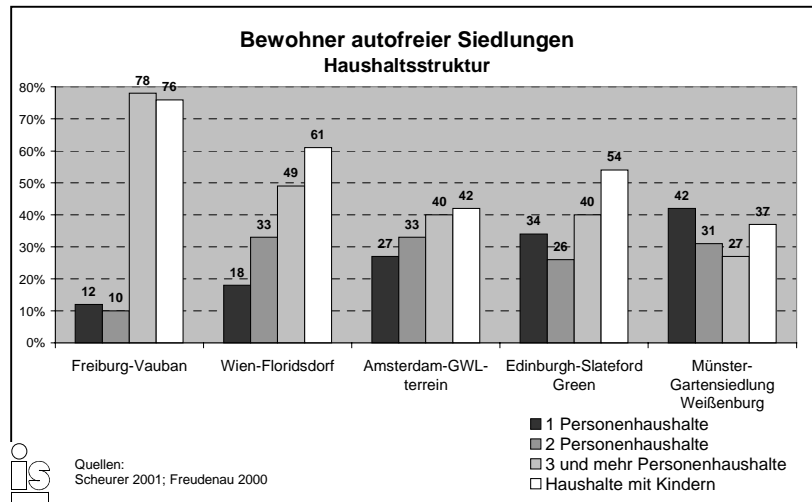


Dass es sich bei dieser Gruppe überwiegend um Kernfamilien und nur in geringem Umfang um Alleinerziehende handelt, zeigt der etwa gleich große Anteil an Haushalten mit drei und mehr Personen. Im Vergleich zur nordrhein-westfälischen Entwicklung (vor 20 Jahren lag der Anteil von Einpersonenhaushalten landesweit bei nur 29%, heute bei über 35%) ist bei den Interessenten für autofreies Wohnen ein leicht gegenläufiger Trend zum Mehrpersonenhaushalt mit Kind und dafür weniger kleine Haushalte auszumachen.

Dieser Trend wird durch Befragungsergebnisse von Scheurer (2001) aus realisierten Projekten eindrucksvoll bestätigt (vgl. Abb. 7). In allen autofreien Siedlungen leben überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern. Vor allem wird hier aber auch deutlich, wie sehr die tatsächliche Bewohnerstruktur vom angebotenen Marktsegment ((öffentlich geförderte) Mietwohnung / Eigentum) abhängig

ist. Bei den realisierten Projekten zeigt sich dadurch bei den Haushaltsstrukturen ein viel differenzierteres Bild.

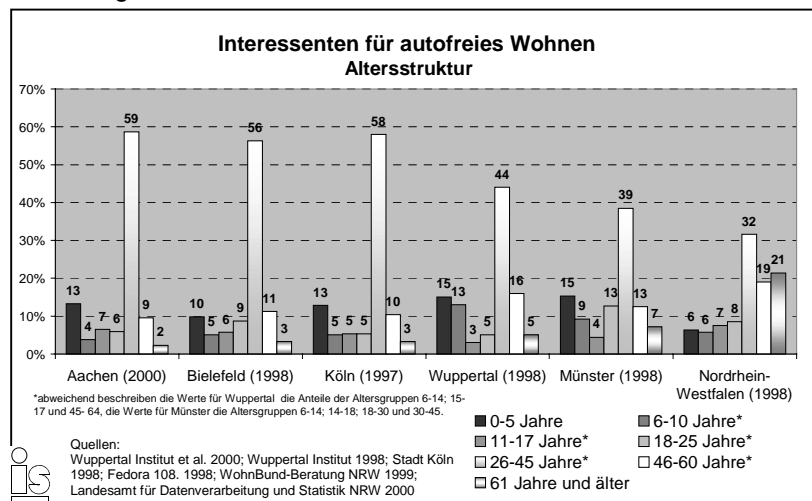
Abbildung 7



Im Vergleich zum nordrhein-westfälischen Durchschnitt sind die am autofreien Wohnen interessierten Personen deutlich jünger. Die 26- bis 45-Jährigen stellen hier eindeutig die stärkste Gruppe dar. Auffällig ist zudem der mit über 10% überaus hohe Anteil an Kleinkindern im Vergleich zum Landesdurchschnitt von 6% (vgl. Abb. 8). Diese Zahl verdeutlicht, dass sich insbesondere Familien in der Gründungsphase mit kleinen Kindern für autofreies Wohnen interessieren. Ein Grund dafür ist sicherlich, dass viele Eltern in diesem Lebensabschnitt besonders sensibel auf schädliche Umweltauswirkungen und Verkehrsgefahren für Kinder reagieren.

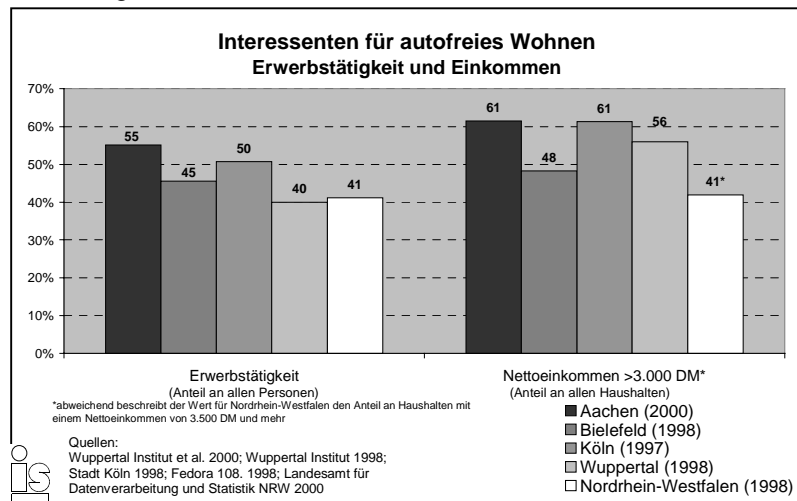
Ältere Personen über 60 Jahre äußern bei den Marktuntersuchungen kaum Interesse am autofreien Wohnen, obgleich bundesweit fast jede zweite Person dieser Gruppe kein Auto besitzt. Dieser geringe Anteil ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass ältere Personen nur noch ungern umziehen wollen und generell bei Befragungen sehr zurückhalten reagieren bzw. schwer zu erreichen sind. Wie erste Erfahrungen aus der Bewohnerfindung in Münster zeigen, kann ihr Anteil durchaus über den in den Umfragen ermittelten Werten liegen, sobald ein Projekt konkret realisiert wird.

Abbildung 8



Der Großteil der am autofreien Wohnen interessierten Personen ist erwerbstätig. In allen vier Marktuntersuchungen liegt ihr Anteil über dem Landesdurchschnitt. Auch das verfügbare Nettoeinkommen liegt deutlich über dem landesweiten Durchschnitt (vgl. Abb. 9).

Abbildung 9



Ebenfalls auf die Art der Befragung zurückzuführen ist das festgestellte hohe Bildungsniveau der Interessenten. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass autofreies Wohnen für alle Bevölkerungsschichten in Frage kommt und die Zusammensetzung der Bewohner letztlich wieder vom konkreten Wohnangebot abhängig ist.

### Mobilitätsdaten

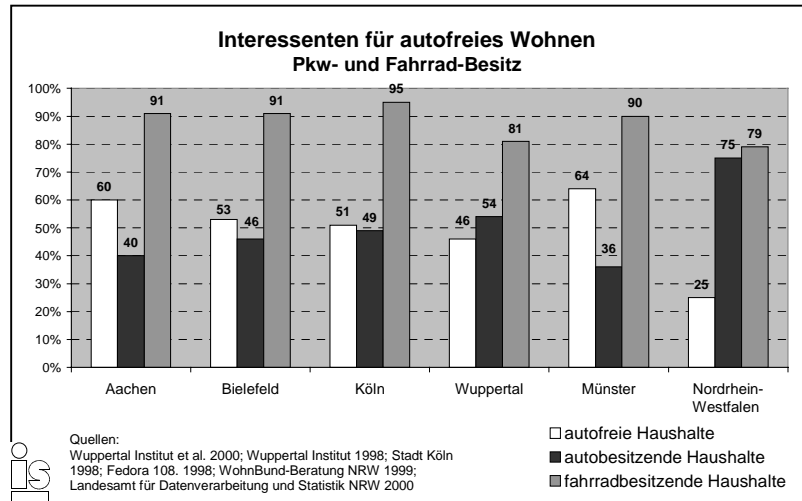
Zwischen 40 und 50% der am autofreien Wohnen interessierten Haushalte besitzen noch ein eigenes Auto (vgl. Abb. 10). Damit wird deutlich, dass sich autofreie Wohnangebote nicht nur an autofreie, sondern im beachtlichen Umfang auch an autobesitzende Haushalte richten. Diese Zahlen bestätigen die Ergebnisse von Selbstversuchen wie „Vier Wochen ohne Auto“ oder „100.000 Tage ohne Auto“, nach denen es eine latente Anzahl an Haushalten gibt, die aufgrund von Anreizen bereit sind, ihr Auto abzuschaffen.

Von den 40 bis 50% autobesitzenden Haushalten sind allerdings unterschiedlich viele bereit, ihr Auto mit Einzug in die autofreie Siedlung tatsächlich abzuschaffen. Während in Aachen und Bielefeld der Anteil der Nichtabschaffbereiten bei geringen 6 bzw. 4% liegt, trifft dies bei der Wuppertaler Marktuntersuchung immerhin auf jeden zweiten, in Münster auf jeden dritten autobesitzenden Haushalt zu. Es ist zu vermuten, dass je nach Konzept und Ausgestaltung der Autofreiregelung der Anteil an autoabschaffbereiten Haushalten sehr unterschiedlich sein wird. Erfahrungen aus der Bewohnerfindung in Münster zeigen dennoch, dass selbst bei einem restriktiven Ansatz der Anteil an abschaffbereiten Haushalten mit 25% erstaunlich hoch liegt. Für die Gruppe der noch nicht abschaffbereiten Haushalte kommt dagegen eher ein fakultatives Autofreikonzept (vgl. Abb. 1 in Kap. 2) wie in Freiburg und Tübingen in Frage.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Fahrrad zu. Über 90% der Haushalte – und damit deutlich mehr als der nordrhein-westfälische Durchschnitt – verfügen über mindestens ein Fahrrad. Im Mittel besitzt jeder Haushalt zwischen 2,0 (Wuppertal) und 2,9 (Münster) Fahrräder. Hinzu kommt eine Reihe von Fahrradzubehör: In Bielefeld besitzt z. B. jeder siebte Haushalt, in Münster sogar jeder dritte Haushalt zusätzlich einen Fahrradanhänger. Diese Zahlen machen deutlich, dass das Fahrradparken in

autofreien Siedlungen besonders beachtet werden muss. Bereits bei der städtebaulichen Planung müssen ausreichend Flächen zugewiesen und Fahrradgaragen architektonisch eingebunden werden.

Abbildung 10

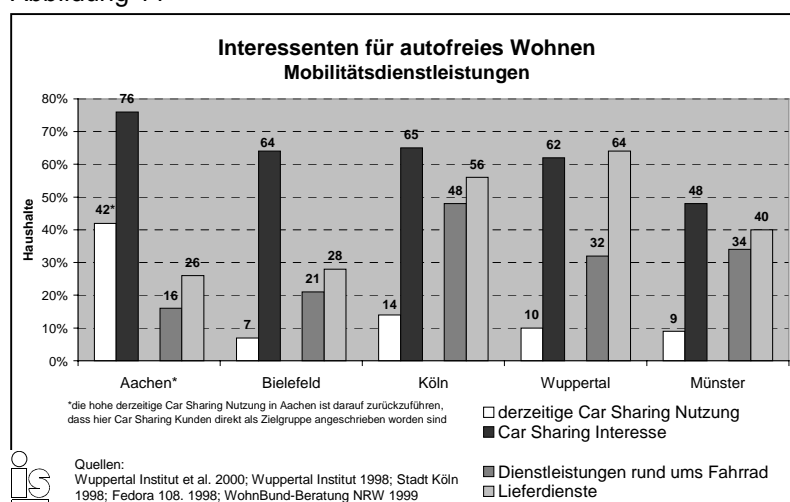


Die Umfrageergebnisse belegen den hohen Stellenwert des öffentlichen Personennahverkehrs für das Leben in einer autofreien Siedlung. In Aachen und Bielefeld halten neun von zehn Haushalten eine ÖPNV-Haltestelle in maximal 500 Meter Entfernung und einen 10-Minuten-Takt für unbedingt notwendig. Der Kölner Untersuchung zufolge nutzen die Interessenten bereits heute den ÖPNV regelmäßig für alle Wegezwecke (Arbeit, Einkauf, Freizeit). In Aachen und Bielefeld besitzen z. B. 50 bzw. 60% der Haushalte mindestens eine ÖPNV-Jahresfahrkarte. Mit dem Einzug in eine autofreie Siedlung ist zu erwarten, dass insbesondere für die noch autobesitzenden Haushalte die Bedeutung des ÖPNV weiter zunehmen wird.

### Mobilitätsdienstleistungen

Durch die wohnortnahe Bereitstellung verschiedener Mobilitäts- und Serviceangebote soll die autonominde Alltagsorganisation der Bewohner autofreier Siedlungen gesichert und gefördert werden. Wie die Umfrageergebnisse belegen, sind hier siedlungsbezogene Car Sharing Angebote für viele Interessenten ein wichtiger Baustein zur Sicherung ihrer Mobilitätsbedürfnisse.

Abbildung 11



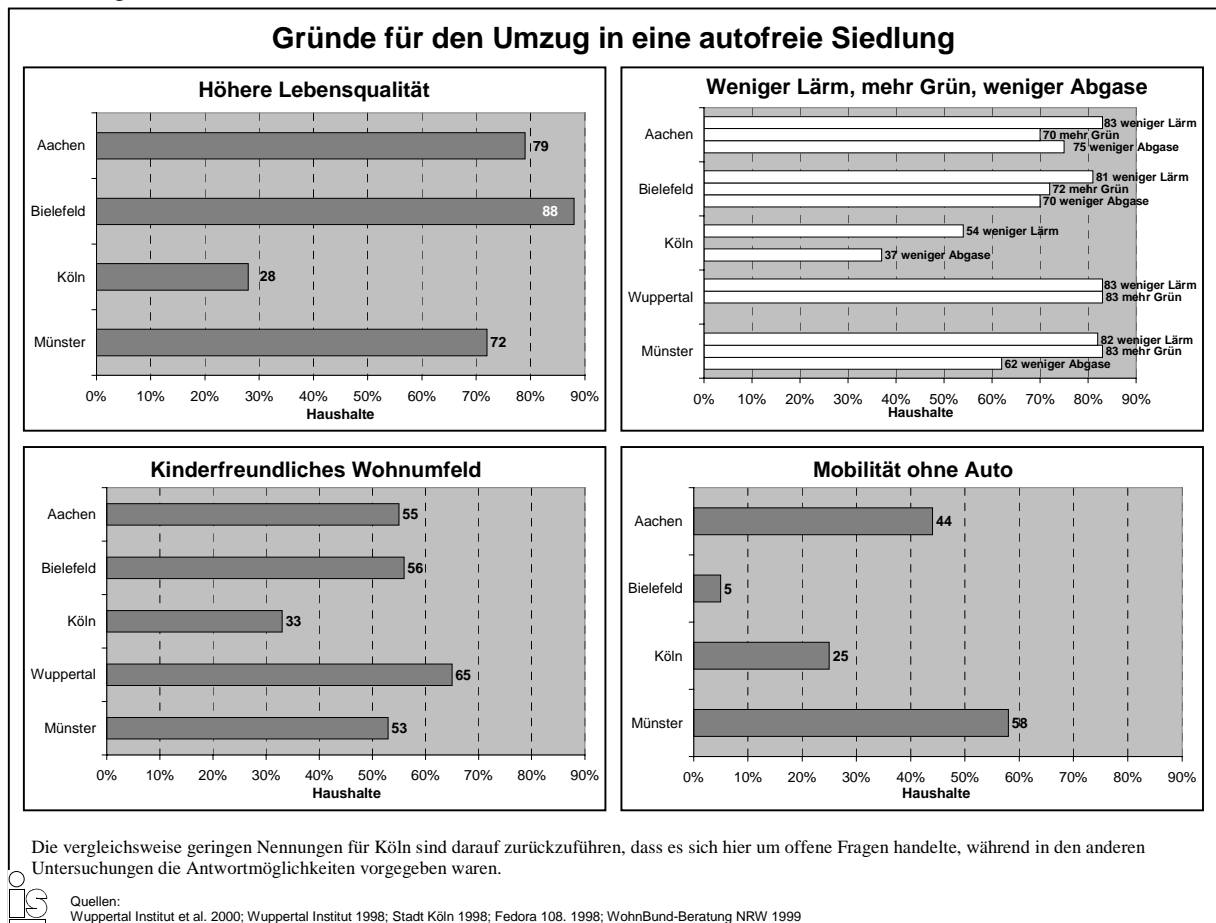
Etwa zwei Drittel der Haushalte finden ein solches Angebot wichtig, obgleich nur etwa jeder zehnte Haushalt bisher Car Sharing nutzt<sup>10</sup> (vgl. Abb. 11). Insbesondere für die noch autobesitzenden Haushalte und für Haushalte mit Kindern ist die Bereitstellung von Car Sharing Fahrzeugen eine wichtige Voraussetzung für den Einzug in eine autofreie Siedlung.

Auf Interesse stößt auch die Nutzung von Lieferdiensten mit der Einrichtung von Bringedepots in der Siedlung. Ebenfalls gewünscht werden Serviceleistungen rund ums Fahrrad und hier vor allem ein Fahrradanhängerverleih.

### Gründe für den Umzug in eine autofreie Siedlung

Die Motive für den Umzug in eine autofreie Siedlung sind persönlichen Faktoren zuzuordnen. Die Befragungen zeigen auch hier ein recht konstantes Bild<sup>11</sup>. In erster Linie erwarten die Interessenten eine Steigerung ihrer Lebensqualität. Als dominierende Gründe werden weniger Lärm, mehr Grün und weniger Abgase genannt (vgl. Abb. 12). Dass dieses vornehmlich als persönlicher Gewinn und weniger als Beitrag zum allgemeinen Umweltschutz gemeint ist, zeigt die geringere Bewertung des Faktors Umweltschutz. Er wurde durchschnittlich nur von jedem zweiten Haushalt angegeben.

Abbildung 12



Im Vordergrund steht für die Interessenten vielmehr die Qualität ihres Wohnumfeldes. Hierzu gehört gemäß dem hohen Anteil von Familien mit Kleinkindern insbesondere auch ein kinderfreundliches

<sup>10</sup>Die im Vergleich zu den anderen Untersuchungen hohe derzeitige Car Sharing Nutzung in Aachen ist darauf zurückzuführen, dass hier 500 Car Sharing Kunden als Zielgruppe direkt angeschrieben worden sind.

<sup>11</sup>Die für die Umfrage Köln durchweg geringeren Anteile sind darauf zurückzuführen, dass es sich um offene Fragen handelte, während in den anderen vier Untersuchungen die Antwortmöglichkeiten vorgegeben waren.

Umfeld. Die Autofreiheit selbst bzw. die Mobilität ohne Auto spielt in den Köpfen der Interessenten hingegen eine untergeordnete Bedeutung (vgl. Abb. 12).

### **Standortwünsche**

Die am autofreien Wohnen interessierten Haushalte bevorzugen innenstadtnahe Standorte. In Köln halten z. B. drei Viertel der Haushalte einen citynahen Standort für wichtig bzw. sehr wichtig. In Aachen und Bielefeld werden innenstadtnahe Standorte besonders häufig als Alternativen zu den vorgegebenen Standorten genannt. Auch die Präferenzen der Haushalte für die einzelnen Standorte in allen vier Marktuntersuchungen spiegeln dieses wieder, wobei durchaus auch ein Interesse für Standorte in Stadtrandlage besteht. Während in Köln der innerstädtische Standort in Nippes die meiste Zustimmung erhält, ist es in Bielefeld der am Stadtrand gelegene Standort Hof Halau. Wie das Beispiel Wuppertal (Tal- und Hanglage) zeigt, sind die Standortpräferenzen sehr von der örtlichen Topographie sowie dem Zuschnitt und der Größe des jeweiligen Stadtgebietes abhängig. So muss ein Standort in Stadtrandlage neben einer guten Infrastrukturausstattung vor allem eine fahrradfreundliche Entfernung zur Innenstadt aufweisen.

Relativiert werden die Aussagen zum citynahen Standort beim Vergleich von aktuellem und gewünschtem Wohnstandort. Alle fünf Untersuchungen belegen eine bemerkenswerte Abhängigkeit zwischen derzeitigem Wohnort und der Standortwahl. Besonders deutlich wird dies in Aachen, wo zwei Drittel ihren derzeitigen Wohnstadtteil als Wunschstandort für eine autofreie Siedlung angeben. Die am autofreien Wohnen interessierten Haushalte bevorzugen demnach Standorte in ihrem eigenen Stadtbezirk.

So verwundert es auch nicht, dass bei den Motiven für die Standortwahl neben der Citynähe vor allem die vertraute Umgebung bzw. die Bindung an den Stadtteil angegeben werden. Ein weiteres wichtiges Entscheidungskriterium für einen Standort ist die Stadtteilatmosphäre bzw. das allgemeine Ansehen des jeweiligen Stadtteils.

### **Wohnwünsche**

Über 80% der am autofreien Wohnen interessierten Haushalte wohnen zur Miete. Das Interesse von Wohnungs- bzw. Hauseigentümern ist deutlich geringer ausgeprägt. Dieses Verhältnis ist durchaus als normal einzuschätzen, wenn bedacht wird, dass die Eigentumsquote in Deutschland generell bei etwa 40:60 liegt und sie in Großstädten sogar noch geringer ausfällt.

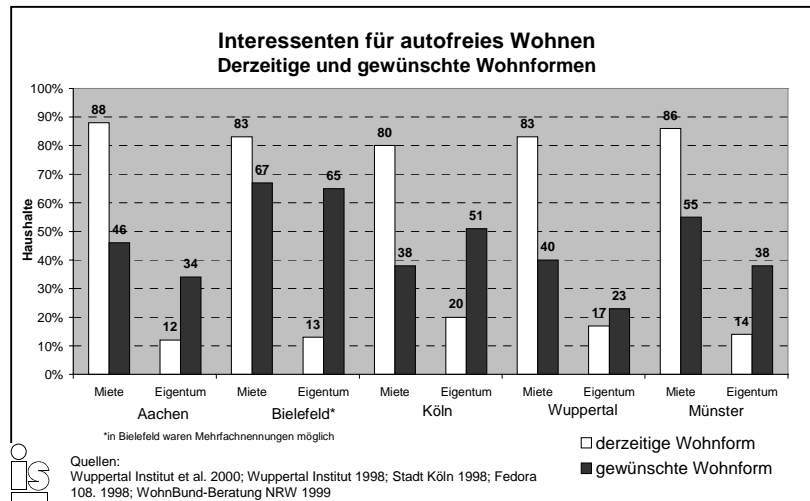
Auch zukünftig möchte ein Großteil der interessierten Haushalte wieder zur Miete wohnen. Allerdings verbindet über ein Drittel der Haushalte, in Köln und Bielefeld sogar mehr als jeder zweite Haushalt den Umzug in eine autofreie Siedlung mit der Eigentumsbildung. Abbildung 13 verdeutlicht den Anstieg im Eigentumsbereich. Das steigende Interesse an der Eigentumsbildung belegt zudem die Absicht der Haushalte, sich dauerhaft sowohl an das autofreie Wohnkonzept wie auch an den Wohnstandort zu binden.

Für viele der interessierten Haushalte besteht der Wunsch nach mehr Wohnfläche, wobei sämtliche Größenklassen von 40 m<sup>2</sup> bis über 100 m<sup>2</sup> genannt werden. Der Großteil wünscht sich 3-4 Zimmer mit 70 m<sup>2</sup> oder mehr Wohnfläche. Die Größe der Wunschwohnungen hängt entscheidend von der bevorzugten Wohnform ab. Bei Mietwohnungen werden eher kleine Einheiten (in Münster im Schnitt 65 m<sup>2</sup>), bei Eigentumswohnungen und Eigenheimen eher größere Einheiten (in Münster im Schnitt 100 m<sup>2</sup>) gewünscht.

Gefragt nach dem Mietpreis haben die Haushalte entsprechend ihrer heterogenen Zusammensetzung sehr unterschiedliche Vorstellungen. Im Mittel liegt die angegebene Nettokaltmiete in Wuppertal bei 10,33 DM/m<sup>2</sup> und in Münster bei 11,13 DM/m<sup>2</sup>. Während in Köln die durchschnittlich gewünschte Bruttowarmmiete von 15 DM/m<sup>2</sup> deutlich unter den Kölner Marktpreisen liegt, kommen die Markt-

untersuchungen in Aachen und Bielefeld zu dem Ergebnis, dass bei den interessierten Haushalten eine deutliche Bereitschaft besteht, für größere Wohnungen auch mehr Geld zu bezahlen.

Abbildung 13



Die Kaufpreisvorstellungen decken ebenfalls ein weites Spektrum ab, vom kostengünstigen Bauen bis zum exklusiven Eigenheim. In Köln liegt der gewünschte Quadratmeterpreis im Schnitt bei etwa 3.700 DM, in Wuppertal bei etwa 3.200 DM und in Münster bei etwa 3.800 DM. In Aachen sind 44%, in Bielefeld 30% der Kaufinteressenten bereit, zwischen 200.000 DM und 300.000 DM auszugeben; Eigentum im Wert von über 300.000 DM möchten in Aachen 34% und in Bielefeld 33% der Kaufinteressenten erwerben. Ohne zu wissen, inwieweit die Befragten Kenntnisse über die Preise auf dem Wohneigentumsmarkt besitzen, bewerten die vier Marktuntersuchungen die angegebenen Preisvorstellungen als durchaus realistisch, wobei eher eine Tendenz zur preisgünstigen Eigentumsbildung auszumachen ist.

Gefragt nach besonderen Anforderungen an die Ausstattung der autofreien Neubausiedlung wünscht sich ein Großteil (z. B. in Bielefeld und Aachen 8 von 10 Haushalten) die Verwendung umweltgerechter Baumaterialien und Versorgungstechniken. Auch genannt werden zielgruppenspezifische Anforderungen wie kindergerechtes, behindertengerechtes oder seniorengerechtes Wohnen. Mehr als jeder dritte Haushalt (z. B. in Aachen 35%, in Bielefeld 45%) möchte seine Wohnwünsche gemeinsam mit Anderen in Baugruppen umsetzen.

Ebenfalls besteht bei den interessierten Haushalten teilweise der Wunsch, in der autofreien Siedlung zu arbeiten. In Köln hat jeder fünfte, in Aachen jeder sechste Haushalt Interesse an einer gewerblichen Nutzung in einem autofreien Stadtquartier. Hierbei handelt es sich überwiegend um Dienstleistungen wie Kanzleien, Arztpraxen, Architekturbüros und Mediengestaltung. Solche Tätigkeiten als wichtige Voraussetzung für nutzungsgemischte Stadtquartiere tragen zur Belebung des öffentlichen Straßenraumes bei und sind eine Bereicherung für ein autofreies Stadtquartier.

Insgesamt zeigt sich bei den zukünftigen Wohnvorstellungen eine sehr große und differenzierte Bandbreite. In den Umfragen wird der Wunsch nach Wohneigentum und Miete, nach öffentlich geförderten Wohnungen und Eigenheimen, nach kleinen und großen Wohnungen geäußert. Autofreies Wohnen kann demnach sämtliche Wohnungsmarktsegmente beinhalten. Zudem ist bei dieser Art von Marktuntersuchung zu beachten, dass die Haushalte ihre Idealvorstellung äußern konnten. Diese müssen natürlich später bei der Wohnungssuche den tatsächlichen Marktbedingungen angepasst werden. Letztlich wird sich das genaue Wohnungsangebot immer aus den standortspezifischen Rahmenbedingungen und dem gewünschten Wohnkonzept sowie den politischen Vorgaben ergeben.

#### **4. Autofreies Wohnen in der Großstadt Dortmund im neuen Stadtquartier Ost auf der Fläche des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“**

Die Ergebnisse der in fünf nordrhein-westfälischen Großstädten durchgeführten Interessentenbefragungen zum autofreien Wohnen weisen eine hohe Konstanz auf. Diese konstatierte Übereinstimmung legt den Schluss nahe, in Großstädten durchweg ähnliche Nachfragestrukturen zum autofreien Wohnen vorzufinden. Die grundlegenden Aussagen der Interessentenbefragungen können somit auch auf andere Großstädte übertragen werden.

Im Folgenden werden die zusammengefassten Erkenntnisse aus den fünf Untersuchungen auf die Großstadt Dortmund und im Speziellen auf den Standort „Güterbahnhof Ost“ im östlichen Innenstadtbezirk übertragen. Des Weiteren werden aus den vorhandenen Erfahrungen zur Umsetzung autofreier Wohnprojekte allgemeine Empfehlungen zum Planungsprozess für autofreie Siedlungen abgeleitet.

##### **Zur potenziellen Nachfrage**

Sowohl die Marktuntersuchungen als auch die realisierten Pilotprojekte belegen durchweg eine vorhandene Nachfrage nach Wohnangeboten für Haushalte ohne eigenes Auto. Quantitativ ergibt sich durchaus ein Zusammenhang zwischen den Nachfragerzahlen und der Einwohnerzahl einer Stadt. In Aachen (245.000 Ew) und Münster (265.000 Ew) beteiligten sich 214 bzw. 225 interessierte Haushalte an der Befragung. In den etwas größeren Städten Bielefeld (325.000 Ew) und Wuppertal (365.000 Ew) waren es mit 333 bzw. 348 Haushalten entsprechend mehr. In der Millionenstadt Köln (960.000 Ew) haben sogar 2.356 Haushalte ihr Interesse bekundet.

Nimmt man diese Zahlen als Richtwert und rechnet die Zahl der Einwohner anhand der durchschnittlichen Haushaltsgröße<sup>12</sup> in die Zahl der Haushalte um, so haben in Aachen 0,19%, in Münster 0,18%, in Bielefeld 0,22% und in Wuppertal 0,21% aller Haushalte ihr Interesse geäußert. In Köln liegt der Anteil bei 0,53% aller Haushalte. Der entsprechende Kennwert für eine grobe Nachfrageabschätzung liegt demnach zwischen 0,18 und 0,22%. Das Beispiel Köln mit einem Wert von 0,53% zeigt, welche Resonanz eine Interessentenbefragung haben kann, wenn die Arbeit des Planungsamtes durch bürgerschaftliches Engagement aktiv unterstützt wird.

Übertragen auf die Großstadt Dortmund mit 585.000 Einwohnern würde dies bedeuten, dass bei einer ähnlich angelegten Marktuntersuchung die Zahl der am autofreien Wohnen Interessierten im Bereich zwischen 500 und 600 Haushalten einzuordnen wäre. Selbstverständlich handelt es sich bei dieser Angabe nur um eine grobe Abschätzung, dennoch erlaubt dieser Wert eine erste Einschätzung der Größenordnung.

Positiv auf die Nachfrage könnte sich vor allem die Lage des Standortes im Stadtbezirk Innenstadt Ost auswirken. Die Fläche des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“ befindet sich in einem Stadtteil, in dem mit 46% annähernd die Hälfte aller Haushalte kein Auto besitzt<sup>13</sup>. Und wie aus den Marktuntersuchungen deutlich hervorgeht, präferieren die interessierten Haushalte vor allem Standorte in ihrem derzeitigen Wohnstadtteil. Zudem verfügt der Stadtteil über ein hervorragendes Nahversorgungsangebot, was die Vermutung nahe legt, dass für eine latente Anzahl an autobesitzenden Haushalten das eigene Auto für viele Wege bereits heute überflüssig ist. Auch von diesen Haushalten dürften einige Interesse am autofreien Wohnen haben.

<sup>12</sup>Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Nordrhein-Westfalen liegt bei 2,16 Personen/Haushalt (Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW). Für eine grobe Potenzialabschätzung reicht diese Zahl aus, die örtlichen Abweichungen sind marginal, haben keine Auswirkungen auf die Abschätzung und sind deshalb vernachlässigbar.

<sup>13</sup>Reutter & Reutter (1996): Autofreies Leben in der Stadt. Dortmund  
Einer repräsentativen Telefonbefragung aus dem Jahr 1992 zufolge lebt in Dortmund fast jeder dritte Haushalt (31,6%) ohne eigenes Auto. In den Innenstadtbezirken ist der Anteil am höchsten.



Die Nachfragerstruktur ist aus den Marktuntersuchungen abzuleiten und wird sich auch in Dortmund sehr heterogen darstellen. Zusammengefasst werden dies überwiegend Ein- und Zweipersonenhaushalte, aber auch verhältnismäßig viele Haushalte mit (Klein)Kindern sein. Der überwiegende Teil der Erwachsenen wird im erwerbsfähigen Alter zwischen 25 und 45 Jahren sein. Der Großteil wird weiterhin zur Miete leben wollen, ein beachtlicher Teil aber auch Wohneigentum bilden. Im Wohneigentumsbereich werden weniger fertige Bauträgerprodukte gefragt sein, als vielmehr individuelles und selbstorganisiertes Bauen in Gruppen. Neben ökologischen Baumaterialien werden auch zielgruppenspezifische Besonderheiten wie kindergerechtes, behindertengerechtes und seniorengerechtes Wohnen gewünscht. Die genauen Nachfragerstrukturen werden sich letztlich an den offerierten Wohnungsmarktsegmenten und Wohnprodukten orientieren.

### **Zum Standort**

Wie die Marktuntersuchungen belegen, bevorzugen die am autofreien Wohnen interessierten Haushalte insbesondere innenstadtnahe Standorte. Die Fläche des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“ befindet sich etwa 1.000 m östlich vom Dortmunder City-Wallring und entspricht lagemäßig damit der Wunschvorstellung vieler der am autofreien Wohnen interessierten Haushalte.

Zudem erfüllt die Fläche die zwei wichtigsten Lagekriterien für autofreie Siedlungen: Zum einen ist sie sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden. Die Haltestelle Lippestraße grenzt direkt an das Plangebiet an; hier verkehren zurzeit zwei Straßenbahnlinien zur Hauptverkehrszeit jeweils im 10-Minuten-Takt, die Fahrzeit in die Innenstadt beträgt 5 Minuten. Etwas aufwändiger ist das Erreichen des Hauptbahnhofes durch einmaliges Umsteigen und einer Fahrzeit von 10 Minuten. Zum anderen verfügt die Fläche durch die fußläufig erreichbare Kaiserstraße über eine hervorragende Nahversorgungsstruktur. Eine Vielzahl an öffentlichen Einrichtungen im Stadtteil runden das positive Standortprofil ab.

Defizite bestehen hingegen bei nahegelegenen Grün- und Erholungsflächen. Verbesserungen bringt hier sicherlich der im Rahmenplan dargestellte Grünzug auf der ehemaligen Eisenbahntrasse. Auch sind die Lärmemissionen der Hamburger Straße nicht mit einer autofreien Wohnnutzung in Einklang zu bringen. Entsprechend wichtig ist die Realisierung des im Rahmenplan dargestellten Gewerberiegels entlang der Hamburger Straße mit schallmindernder Wirkung für die hinterliegende Bebauung. Ebenfalls negativ ist das Fehlen von Fahrradwegen entlang der umliegenden Hauptverkehrsstraßen Hamburger Straße, Klönnestraße und Weißenburger Straße/Heiliger Weg. Auch ist der Hauptbahnhof in ca. 2.500 m Entfernung nicht über eine durchgehende Radwegeverbindung erreichbar. Verbesserungen im Radverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen sind laut Stadtbezirksentwicklungskonzept erst nach Verlegung der Straßenbahn in Tunnellage und der Neuaufteilung der Fahrbahnoberfläche möglich.

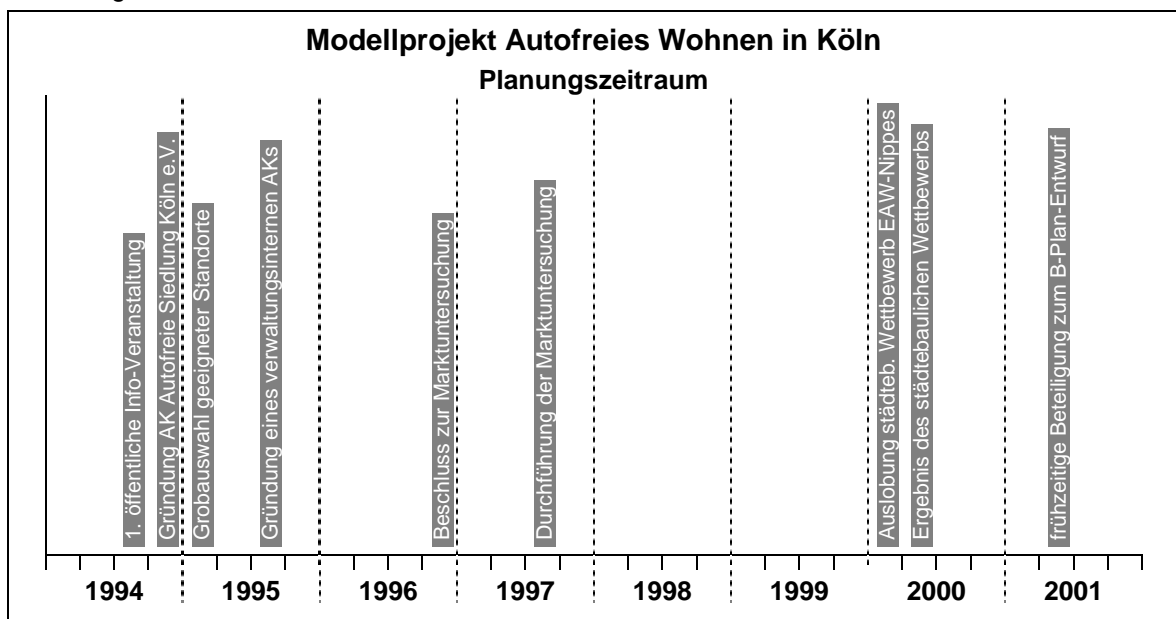
Ein weiterer Pluspunkt für den Standort ist das positive Image des Stadtteils – ein nicht zu unterschätzender Punkt für den Erfolg autofreier Wohnangebote. Die Innenstadt Ost ist ein attraktiver und beliebter Wohn- und Arbeitsort, der seinen Charme aus der vielfältigen Nutzungsstruktur und der vorherrschenden Blockrandbebauung mit z. T. alter Bausubstanz bezieht. Wie der Rahmenplan verdeutlicht, lässt sich eine Neubebauung der Fläche städtebaulich gut in die vorhandene Siedlungs- und Baustruktur einbinden, so dass der Charakter des Stadtteils durchaus auf das Neubaugebiet übertragen werden kann.

Insgesamt verdeutlichen die aufgeführten Standortkriterien, dass sich die Fläche des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“ sehr gut für ein autofreies Wohnprojekt eignet.

## Zum weiteren Vorgehen

Die Realisierung autofreier Wohnprojekte ist mit einem inhaltlich und organisatorisch sehr komplexen und aufwändigen Planungsprozess verbunden, insbesondere wenn es sich um Konversionsflächen handelt. Das Beispiel Köln verdeutlicht, dass sich trotz hoher Nachfrage, großem bürgerschaftlichen Engagement und einer aktiven Planungsverwaltung die Umsetzung sehr langwierig gestalten kann (vgl. Abb. 14). Deutlich wird, dass neben der politischen Willensbildung vor allem ein Konsens über die autofreie Zielsetzung zwischen den Projektbeteiligten notwendig ist. Eine Schlüsselrolle in diesem Prozess hat der Projektentwickler, mit ihm sind frühzeitig Art und Umfang der autofreien Wohnangebote und Regelungen zu klären.

Abbildung 14



Für die Fläche des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“ sind demnach zunächst die Grundstücksverhältnisse im Zusammenhang mit der Baureifmachung der Fläche zu klären. Es muss ein Projektentwickler oder Entwicklungsträger gefunden werden, mit dem gemeinsam – neben dem Wohnungsangebot und der Vermarktungsform generell – eben auch ein Verkehrskonzept für autofreie Wohnangebote entworfen und abgestimmt werden muss.

Bereits in der Vorbereitungsphase muss Klarheit über das gewünschte Autofreimodell (vgl. Abb. 1 in Kap. 2) geschaffen werden. Während der restriktive Modellansatz bei den Entscheidungsträgern (weniger bei den Bewohnern) wegen seiner fehlenden Flexibilität häufig auf Kritik stößt, erlaubt der fakultative Modellansatz einen situationsabhängigen Umgang mit dem Autobesitz und der Stellplatzfrage. Ziel des letztgenannten Ansatzes ist es, den Autobesitz zu reduzieren ohne ihn zu verbieten. Vielmehr geht es darum, von den ohnehin knappen Freiflächen in den dichtbesiedelten Stadtquartieren möglichst wenig für Autostellplätze zu verwenden. Das gesamte Gebiet wird vom fahrenden und ruhenden Autoverkehr freigehalten, indem die notwendigen Stellplätze gebündelt in Sammelgaragen am Rand des Gebietes untergebracht werden. Sowohl autofreie als auch autobesitzende Haushalte kommen in den Genuss der autofreien Wohnumfeldqualität.

Um den Autobesitz nachhaltig zu reduzieren, wird den Haushalten ein monetärer Anreiz zum Wohnen ohne Auto gegeben, indem autofreie Haushalte von den Stellplatzkosten befreit werden. Ermöglicht wird dies durch die konsequente Trennung von Wohnungsbaukosten und Stellplatzkosten. Wer ein

Auto besitzt muss einen Stellplatz nachweisen und kaufen. Wer kein Auto besitzt, ist von der Stellplatznachweispflicht befreit<sup>14</sup> und muss auch keinen Stellplatz kaufen.

Von zentraler Bedeutung ist bei diesem Ansatz ein Stellplatzmanagement sowie die Lage der Parkierungsanlagen. Um den Innenbereich der Siedlung vom Autoverkehr freizuhalten, ist es sinnvoll, mehrere (platzsparende automatisierte) Parkgaragen entgegen den Ausführungen im Rahmenplan möglichst außerhalb der Wohnbaufelder an der Hamburger Straße, Klönnestraße, eventuell im Eingangsbereich der Lippestraße vorzusehen. Die Anzahl der vorzuhaltenden Stellplätze für die Wohnbebauung kann sich an der Anzahl autofreier Haushalte in den umliegenden Wohnvierteln orientieren, wonach der Orientierungswert bei etwa 0,5 Stellplätzen pro Wohneinheit liegt. Stellplätze im Straßenraum sind nach Möglichkeit zu vermeiden, Besucher sollten auch die Parkgaragen nutzen. Die Kapazität sollte zeitlich gestaffelt realisiert und konkret am vorhandenen Bedarf ausgerichtet werden.

Die Bewirtschaftung der Parkgaragen könnte über ein geeignetes Betreibermodell (z. B. mit der SBB Dortmund GmbH) sichergestellt werden. Wichtig ist, dass eine flexible Handhabung möglich ist. Das heißt, wenn ein autofreier Haushalt sich ein Auto anschafft, muss er sich einen Stellplatz kaufen / mieten können bzw. wenn ein autobesitzender Haushalt sein Auto abschafft, muss eine Rückkaufpflicht seitens des Betreibers bestehen. Selbstverständlich kann die vorgeschlagene Lösung auch auf einzelne Baufelder angewandt werden.

Deutlich wird, dass die Komplexität und Neuheit dieses Konzeptansatzes ein kooperatives Planungsverfahren notwendig macht. Sehr gute Erfahrungen wurden bei der Realisierung der autofreien „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster mit der Einrichtung einer ämter- und institutionsübergreifenden Projektgruppe gemacht. In regelmäßigen Arbeitssitzungen (etwa alle acht Wochen über den gesamten Realisierungszeitraum) trafen sich alle Projektbeteiligten<sup>15</sup>, diskutierten ihre Standpunkte und legten gemeinsam die nächsten Arbeitsschritte fest. Als sehr hilfreich für den Arbeitsprozess und das gemeinsame Verständnis der Projektziele erwies sich die externe Moderation. Für die Realisierung eines autoarmen Stadtquartiers Ost auf der „ehemaligen Fläche des Güterbahnhofes Ost“ ist die Einrichtung einer ähnlich konstituierten Projektgruppe sinnvoll und notwendig.

Der Erfolg autofreier Wohnangebote ist nicht zuletzt von der richtigen Marketingstrategie und Öffentlichkeitsarbeit abhängig. Mit Bekanntgabe der Projektziele wird sowohl in der Nachbarschaft als auch bei den potenziellen Bewohnern ein großes Informationsbedürfnis bestehen. Wichtig ist, die Ziele, Inhalte und Qualitäten des gewählten Konzeptansatzes beiden Gruppen positiv zu vermitteln.

Wie die Marktuntersuchungen belegen, besteht bei den interessierten Haushalten ein reges Beteiligungsinteresse. Insbesondere im Wohneigentumsbereich möchte die Mehrzahl direkten Einfluss auf die Bauausführung nehmen. Erfahrungen aus den realisierten Projekten machen deutlich, dass insbesondere zur Identifikation mit den Projektzielen ein professionell durchgeführter Partizipationsprozess unabdingbar ist. Die hohe und frühzeitige Nachfrage im Mietwohnungsbereich im nordrhein-westfälischen Projekt in Münster ist nicht zuletzt auf die gute Informationsarbeit und die erfolgreiche Durchführung von Belegungsmärkten zurückzuführen.

Ein besonders heikler Punkt ist der Zeitpunkt der Öffentlichkeitsarbeit und Bewohnerfindung. Er sollte nicht zu früh gewählt werden, da die geweckten Erwartungen bei den interessierten Haushalten

<sup>14</sup>Der administrative Vorgang für eine Befreiung von der Stellplatznachweispflicht muss an den späteren Eigentümerstrukturen ausgerichtet werden. In Freiburg ist die Stellplatzbefreiung für private Bauherren an die Baugenehmigung gebunden, bei Nichteinhaltung der autofreien Lebensführung muss entsprechend der Baugenehmigung nachträglich ein Stellplatz erworben werden. Die Mittlerfunktion zwischen Stadtverwaltung und Bauherr übernimmt der Verein für autofreies Wohnen e.V.. Ein Stellplatz in der Sammelgarage, einem konventionellen Parkhaus, kostet hier 36.200 DM.

<sup>15</sup>Neben den Fachämtern (federführend das Planungsamt, zeitweise das Grünordnungsamt, das Bauordnungsamt, das Amt für Wohnungswirtschaft) waren u. a. an der Projektgruppe beteiligt das Wohnungsunternehmen als Bauherr, der projektsteuernde Architekt, die WohnBund-Beratung NRW für den Partizipationsprozess, der Landschaftsarchitekt, die Johanniter Unfall-Hilfe als unmittelbar betroffener Voreigentümer der Fläche sowie das ILS für das siedlungsbezogene Mobilitätskonzept. Moderiert wurde der Arbeitskreis von Renate Viets vom team2 aus Bremen.

über den langen Planungsprozess schwer aufrecht zu erhalten sind. Eine zu späte Beteiligung verringert hingegen die Einflussnahme der Interessenten. Generell sollte die Öffentlichkeitsarbeit erst nach Klärung der grundsätzlichen Rahmenbedingungen starten. Das heißt, der Entwicklungsträger bzw. der Projektentwickler muss bekannt sein, ebenso müssen das Wohnungsangebot, die Preise und das Autofreikonzept feststehen (im Mietwohnungsbereich sollte möglichst schon die hochbauliche Konkretisierung vorliegen). Diese Empfehlung bezieht sich ausschließlich auf die offizielle Öffentlichkeitsarbeit. Die Gründung privater Initiativen wie etwa in Köln und das Anlegen einer Interessentenkartei sind selbstverständlich jederzeit möglich.

Zusammenfassend lässt sich das weitere Vorgehen zur Realisierung eines autoarmen Stadtquartiers Ost auf der Fläche des „ehemaligen Güterbahnhofes Ost“ grob in folgenden Schritten empfehlen:

1. Entwicklungsträgersuche,
2. Abstimmung mit Projektentwickler bzw. Entwicklungsträger über Art und Umfang des autofreien Wohnangebotes,
  - 2a. Konkretisierung der städtebaulichen Hoch- und Freiraumplanung,
3. Gründung einer extern moderierten Projektgruppe „PG Realisierung“,
4. Bewohnerfindung und Öffentlichkeitsarbeit.

Für die Projektsteuerung unter Punkt 3 und 4 bestehen entsprechend dem Runderlass „Förderung von Neubaugebieten für ein Wohnen ohne eigenes Auto“ Fördermöglichkeiten durch das Land Nordrhein-Westfalen. Förderfähig ist demnach die externe Durchführung einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit und Interessentenwerbung mit der Einrichtung einer Anlaufstelle für die Einzelberatung potenzieller Bauherren. Hierunter fällt auch die Bildung einer Projektgruppe mit externer Moderation, um insbesondere den Öffentlichkeitsprozess zu koordinieren. Zunächst müssen aber die Eckwerte des Projektes, wie der Zeitpunkt des Planungsrechts, Beginn der Erschließungsarbeiten und der zu erwartende Kaufpreis für Grundstücke feststehen. Erst dann sollte eine intensive Öffentlichkeitsarbeit und Interessentenwerbung starten sowie beispielsweise eine Anlaufstelle für die Einzelberatung potenzieller Bauherren eingerichtet werden.

Die Konstitution einer Projektgruppe sowie die Öffentlichkeitsarbeit sind im weiteren Vorgehen im Zusammenhang zu sehen. Die Stadt Dortmund hat bereits verschiedene Institutionen aufgefordert, ein Angebot zur Durchführung einer Marktuntersuchung abzugeben. Diese Institutionen besitzen durchweg Erfahrung in der Planung autofreier Wohnangebote. Ihre Angebote enthielten bereits Projektsteuerungs- und erste Marketingelemente. Bei einer Vergabe der weiterführenden Partizipationsarbeit sollten die Angebote der Institutionen berücksichtigt bzw. die Institutionen zur Überarbeitung hinsichtlich der neuen Aufgabenstellung aufgefordert werden.

## Quellen

- Apel, Dieter; Lehm Brock, Michael; Pharoah, Tim; Thiemann-Linden, Jörg (1997): Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Di-fu-Beiträge zur Stadtforschung 24. Berlin
- Burwitz, Hiltrud; Koch, Henning; Krämer-Badoni, Thomas (1990): Vier Wochen ohne Auto: Bericht über ein freiwilliges städtisches Abenteuer. Forschungsprojekt im Auftrag des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW. Abschlußbericht. Bremer Institut für Stadt- und Sozialforschung an der Universität Bremen. Bremen
- Christ, Wolfgang; Loose, Willi (2000): Städtebauliche und Ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hg.): Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 13, Dezember 2000. Dortmund
- Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft (Hg.) (2000): Dortmund Stadtquartier Ost. Dokumentation der Entwurfswerkstatt und der Rahmenplanung. Dortmund
- Dittrich, Andrea; Klewe, Heinz (1997): Autofreie Stadtquartiere – Anforderungen, Projekte, Erfahrungen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hg.): Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. ILS-Schrift 108. Dortmund
- Dittrich, Andrea; Krause, Jörg (1998): Gartensiedlung Weißenburg. Autofreies Pilotprojekt in Münster auf dem Weg in die Realisierung. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hg.): Rundbrief Autoarme Stadtquartiere, Nr. 10, August 1998. Dortmund
- Epp, Christian (1999): Rechtsform autofreien Wohnens. Privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Instrumente der Autobeschränkung in Neubaugebieten. Nomos Universitätschriften: Recht, Band 319. Baden-Baden
- Fedora 108. Büro für Städtebau und Raumplanung (1998): Abschlussbericht Marktuntersuchung Autofreie Wohngebiete in Wuppertal. Dortmund
- Hastrich, Gudrun (1998): Die rechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten für Autofreies Wohnen in Neubaugebieten. Unveröffentlichtes Gutachten für das Projekt „Gartensiedlung Weißenburg – Wohnen Plus ...“ im Geistviertel/Münster. Im Auftrag der Stadt Münster. Köln
- Infas – Institut für angewandte Sozialwissenschaften (1995): Autofreies / autoarmes Wohnen. Interesse, Akzeptanz und Voraussetzungen. Ergebnisse einer Repräsentativerhebung in Berlin. Im Auftrag des Bezirksamtes Steglitz. Bonn-Bad Godesberg
- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW et al. (Hg.) (1998): Wohnen ohne eigenes Auto. Ergebnisse des Landeswettbewerbs 1997/98. Dortmund
- Nobis, Claudia (1999): Neue Mobilität. In: Sperling, Carsten (Hg.): Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Freiburg (Breisgau)
- Reutter, Oscar; Reutter, Ulrike (1996): Autofreies Leben in der Stadt. Autofreie Stadtquartiere im Bestand. Dortmund
- Scheurer, Jan (2001): Urban Ecology, Innovations in Housing Policy and the Future of Cities: Towards Sustainable Urban Neighbourhood Communities. Appendix A: Overview of Indicators from the Residents' Survey in Nine Case Study Areas. Perth
- Stadt Bielefeld (Hg.) (1999): Wohnen ohne eigenes Auto. Dokumentation der Marktuntersuchung. Bearbeitung: Planungsbüro g8, Dortmund und Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie. Bielefeld

- Stadt Dortmund (2001): Integriertes Stadtbezirksentwicklungskonzept Innenstadt Ost.  
(Entwurf). Dortmund
- Stadt Köln (Hg.) (1998): Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln. Dokumentation der Marktunter-  
suchung. Bearbeitung: Fedora 108. Büro für Städtebau und Raumplanung, Dortmund. Er-  
schienen in der Schriftenreihe „Verkehrsplanung für Köln“, Heft 29. Köln
- Stadt Köln (Hg.) (2001): Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Ehemaliges Eisenbahnausbesser-  
ungswerk in Köln-Nippes inkl. Modellprojekt Autofreies Stadtquartier. Dokumentation.  
Erschienen in der Schriftenreihe des Stadtplanungsamtes 4/01. Köln
- Stadt Tübingen Stadtanierungsamt (Hg.) (1994): Städtebaulicher Rahmenplan „Stuttgarter Straße /  
Französisches Viertel“. 2. Auflage. Tübingen
- Stadt Tübingen Stadtanierungsamt (1999): Stadt mit Eigenschaften. Städtebaulicher Entwicklungsbe-  
reich „Stuttgarter Straße / Französisches Viertel“. 3. Auflage. Tübingen
- WohnBund-Beratung NRW (1999): Gartensiedlung Weißenburg Wohnen PLUS ... Bericht zur Befra-  
gung der Interessenten im Herbst / Winter 1998/99. Im Auftrag der Stadt Münster.  
Bochum/Münster
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (1998): „Wohnen ohne eigenes Auto“ in Bielefeld.  
Standortspezifische Marktuntersuchung. Teilbericht Nachfrageanalyse. Im Auftrag der Stadt  
Bielefeld. Wuppertal
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie; Stadtteilauto Aachen; Planungsbüro g8, Dortmund:  
Mehr Wohnen weniger Auto. Die Marktuntersuchung zum Thema : Wohnen ohne eigenes  
Auto. Endbericht. Im Auftrag der Stadt Aachen. Aachen/Dortmund/Wuppertal
- Viets, Renate; Lemmen, Diana (1996): Ergebnisse der Befragung zu den Rahmenbedingungen für das  
Wohnen ohne eigenes Auto. Bewohnerberatung Bremen (Hg.). Bremen