

»If you plan for people and places ...«
Perspektiven autoarmer Stadtquartiere

Abschlussarbeit zur Erlangung des akademischen Grades Master of Arts

vorgelegt von Lisa Buchmann

Masterstudiengang
Environmental Policy and Planning

Erstprüfer: Prof. Dr. Stefan Heiland, TU Berlin
Zweitprüferin: Dipl.-Ing. Sandra Reinert, TU Berlin

Berlin, 24. Januar 2019

Abstract

Als Reaktion auf die jahrzehntelange Orientierung der Stadtplanung am Paradigma der autogerechten Stadt sind in Europa seit Anfang der 1990er Jahre zahlreiche autoarme Stadtquartiere entstanden. Durch stark reduzierte Verkehrs- und Stellflächen für Autos wirken sie den negativen Folgewirkungen der autogerechten Stadt entgegen und erschließen neue städtebauliche Möglichkeiten. Anhand zweier Fallbeispiele im deutschsprachigen Raum (München-Riem und Wien-Floridsdorf) beleuchtet diese Arbeit langfristige Effekte autoarmer Projekte, ihre Potenziale sowie ihre mögliche Wirkung als „Leuchttürme“ für eine nachhaltige, menschengerechte Stadtentwicklung. Dazu wurden insgesamt sieben leitfadengestützte Expert*inneninterviews mit Bewohnenden, Verwaltungsmitarbeitenden und anderen an der Projektentwicklung beteiligten Personen geführt. Die Auswertung des Interviewmaterials erfolgte mit Hilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse. Dabei wurde deutlich, dass sich die autoarmen Quartiere besonders durch eine hohe Lebensqualität auszeichnen, die sich unter anderem aus der geringeren Lärmbelastung und der attraktiven Freiraumgestaltung ergibt. Durch die Umverteilung der Flächen im öffentlichen Raum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wird außerdem ein Beitrag zur Flächengerechtigkeit geleistet. Gleichzeitig wurden der bürokratische Aufwand und die rechtliche Unsicherheit aufgrund der Abweichung von der regulär nach der Stellplatzverordnung vorgeschriebenen Anzahl an Stellplätzen als zentrale Hürde für die Umsetzung autoarmer Stadtquartiere identifiziert. Vor diesem Hintergrund wird von den Befragten der Wunsch nach klaren Richtlinien sowie mehr Mut und Unterstützung von politischer und administrativer Seite ausgesprochen, um autoarme Planungen für Investor*innen und Bauträger*innen attraktiver zu machen und so in größere Dimensionen zu tragen. Eine dynamische Entwicklung ist derzeit bei Projekten mit alternativen Mobilitätskonzepten zu beobachten, die den oftmals negativ konnotierten Begriff „autofrei“ vermeiden und für den Wandel hin zu nachhaltigen, menschengerechteren Städten einen wichtigen Schritt darstellen.

In response to decades of car-oriented city planning numerous car-free urban quarters have been developed in Europe since the beginning of the 1990s. Due to strongly reduced traffic and parking space for cars they counteract the negative consequences of car-friendly cities and open up new possibilities for urban planning. Based on two case studies in the German-speaking world (Munich-Riem and Vienna-Floridsdorf), this thesis sheds light on long-term positive and negative effects as well as potentials of car-free projects and their possible impact as “lighthouses” for sustainable, human-oriented urban development. Altogether seven guided interviews were conducted with inhabitants, administration employees and other people involved in the projects’ development; the interview material was assessed by applying a qualitative content analysis. The interviews revealed that car-free urban districts are characterized by a high quality of life i. a. due to lower noise exposure and an attractive open space. Moreover, the redistribution of public street space in favour of pedestrian and bicycle traffic contributes to a fairer distribution of space. However, the bureaucratic effort and juridical uncertainties that come along with the deviation of the legally required number of parking spaces, turned out to be a central obstacle for the implementation of car-free urban quarters. Against this backdrop, the interviewees wish for distinct guidelines as well as more courage as and support from politicians and the administration in order to render car-free planning approaches more appealing and to spread their idea. In a broader context, projects with alternative mobility concepts that avoid the sometimes negatively connoted term “car-free” undergo a dynamic development and constitute an important step in the transition towards sustainable, human-oriented cities.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	1
2.	Theoretischer Rahmen.....	5
2.1	Leitbilder der Stadt- und Verkehrsplanung im Wandel	5
2.1.1	Das Paradigma der autogerechten Stadt.....	5
2.1.2	Folgen autogerechter Planung.....	8
2.1.3	Neuere Konzepte der Stadt- und Verkehrsplanung.....	13
2.2	Autoarme Stadtentwicklung	16
2.2.1	Überblick.....	17
2.2.2	Kennzeichen autoarmer Stadtquartiere	19
2.2.3	Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen.....	22
2.3	Zwischenfazit	25
3.	Methodisches Vorgehen	26
3.1	Auswahl der Fallstudien.....	26
3.2	Leitfadengestützte Expert*inneninterviews.....	27
3.2.1	Auswahl der Interviewpartner*innen	27
3.2.2	Entwicklung des Leitfadens	28
3.2.3	Durchführung der Interviews	29
3.3	Interviewauswertung – Qualitative Inhaltsanalyse.....	29
3.4	Methodenkritik	31
4.	Autoarme Stadtquartiere in der Praxis – Fallstudien	32
4.1	München-Riem	32
4.1.1	Entstehungsgeschichte der autoarmen Projekte in München-Riem.....	34
4.1.2	Überblick: Autoarme Projekte München-Riem	35
4.2	Wien-Floridsdorf.....	39
4.2.1	Entstehungsgeschichte der Autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf.....	40
4.2.2	Überblick: Autofreie Mustersiedlung Wien-Floridsdorf.....	41
5.	Ergebnisse der Expert*inneninterviews.....	44
5.1	Entwicklung der autoarmen Projekte	44
5.1.1	Planerische Aspekte	44
5.1.2	Zentrale Akteure	46
5.1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	47
5.1.4	Institutionelle Rahmenbedingungen	49
5.2	Status Quo	51
5.2.1	Mobilität	51
5.2.2	Parken.....	52

5.2.3	Bewohnerinnen und Bewohner	53
5.3	Auswirkungen.....	54
5.3.1	Effekte.....	55
5.3.2	Erfolgsindikator.....	55
5.3.3	Vorteile.....	56
5.3.4	Nachteile.....	57
5.4	Perspektiven.....	59
5.4.1	Voraussetzungen.....	59
5.4.2	Zukunftsperspektiven	60
5.5	Sonstiges.....	62
6.	Diskussion.....	64
7.	Fazit.....	72
8.	Ausblick.....	74
9.	Literaturverzeichnis.....	75
	Anhang A: Weitere Beispiele alternativer Mobilitätskonzepte.....	82

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Anteile der Verkehrsarten an der Verkehrsleistung im Personenverkehr	2
Abbildung 2:	Überdimensionierte Straßenverkehrskreuze in der Stadt.....	9
Abbildung 3:	Treibhausgasemissionen in Deutschland nach Sektoren im Jahr 2016.....	10
Abbildung 4:	Innenhof des autoarmen Projektes wagnis 3 in München-Riem.....	20
Abbildung 5:	Ablaufschema einer inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse	30
Abbildung 6:	Städtebaulicher Konzeptplan der Messestadt Riem	33
Abbildung 7:	Screenshot MVV Radroutenplaner	36
Abbildung 8:	Promenade im Süden der Messestadt Riem.....	37
Abbildung 9:	Fahrradschuppen des Projektes Autofrei Wohnen 1	38
Abbildung 10:	Screenshot Bike Citizens.....	42
Abbildung 11:	Innenhof u. Laubengänge der Autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf....	45
Abbildung 12:	Gemeinsamer Garten des Projektes Autofrei Wohnen 1 in München-Riem.....	57

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Auswahl autoarmer Stadtquartiere im deutschsprachigen Raum.....	18
Tabelle 2:	Kriterien für die Auswahl der Fallstudien	26
Tabelle 3:	Übersicht der Interviewpartner*innen	28
Tabelle 4:	Kurzüberblick über die autoarmen Projekte in der Messestadt Riem.....	35

Abkürzungsverzeichnis

AFW	Autofrei Wohnen
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
EU	Europäische Union
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
LHM	Landeshauptstadt München
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH
MVV	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
StVO	Straßenverkehrsordnung
UBA	Umweltbundesamt
UN	United Nations
WEG	Wohnungseigentümergeinschaft
WGarG	Wiener Garagengesetz
WOA	Wohnen ohne Auto

Glossar

Mobilität: Beweglichkeit von Menschen und Dingen, subjektiver Möglichkeitsraum einer potenziellen Ortsveränderung entsprechend individueller Bedürfnisse.

Modal Split: Kenngröße, die die prozentuale Aufteilung des *Verkehrsaufkommens* (Wege) oder der *Verkehrsleistung* (Personenkilometer) auf die verschiedenen Verkehrsmittel anzeigt.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Fortbewegung mit motorisierten Fahrzeugen, bei denen Nutzer*innen in der Bestimmung der Zeit und der Route der Fahrt frei sind.

Multimodalität: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel im Personenverkehr in Bezug auf einen bestimmten Zeitraum.

Umweltverbund: Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV).

Verkehr: Physische Bewegung von Fahrzeugen, Gütern und Personen im Raum, zeitliche Ausprägung einer realisierten Ortsveränderung.

Verkehrswende: Grundlegender Wandel des Verkehrssektors mit dem Ziel der Reduzierung verkehrsbedingter Umweltschäden, u. a. durch weitgehende Dekarbonisierung, Reduktion des Personen- und Güterverkehrs und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

*»If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places.«*

Fred Kent

1. Einleitung

Jahrzehntlang wurde bei der Entwicklung deutscher Städte vor allem aus einer Perspektive heraus gedacht und agiert: der des Autos. Der möglichst ungehinderte Fluss des motorisierten Verkehrs sollte gewährleistet werden, die Bedürfnisse der Menschen rückten in den Hintergrund. Das Auto galt dabei nicht nur als Mittel zur Fortbewegung, sondern auch als zentrales Symbol der Moderne und des wirtschaftlichen Wohlstands, das Freiheit und Unabhängigkeit versprach. Wegen der wesentlichen Beteiligung der Autoindustrie am wirtschaftlichen Aufschwung in Deutschland nach Ende des Zweiten Weltkriegs, wurde der wachsende Autoverkehr lange als Sinnbild des Wirtschaftswunders empfunden. So entwickelte sich eine zunehmend am Auto orientierte Stadt- und Verkehrsplanung, deren Ziel es war, eine jederzeit ausreichend dimensionierte Straßeninfrastruktur für die kontinuierlich steigenden Verkehrsströme zu schaffen. Straßendurchbrüche, der Bau von Hochstraßen und riesigen Verkehrskreuzen und die Umfunktionierung von Stadtplätzen zu Parkplätzen prägten die Stadtentwicklung. Als Folge dieses autogerechten Planungsparadigmas wurde das öffentliche Leben von der Straße verdrängt, die Stadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erschließen wurde zunehmend unattraktiv und die urbane Lebensqualität sank. Erst in den 1970er Jahren, als durch den extremen Anstieg des Autoverkehrs zum ersten Mal auch seine Nebenwirkungen in Form von Luftverschmutzung, Staus und Verkehrsunfällen deutlich spürbar wurden, setzte langsam ein Umdenken ein (Kipke 2016; Gehl 2016; Glaser 2007).

Seither arbeiten zahlreiche Stadtplaner*innen daran, dem motorisierten Verkehr weniger Priorität einzuräumen, um bessere Bedingungen für Zufußgehende, Radfahrende und das Stadtleben zu schaffen und die Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern. Trotz Fortschritten spürt man jedoch in den meisten Städten nach wie vor die langjährige Orientierung am Paradigma der autogerechten Stadt. Während Radfahrende sich jeden Meter Radweg erkämpfen müssen und alte Menschen, Eltern mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrende sich die häufig durch Masten, Schilder und Schaltkästen verengten Gehwege teilen, sind die Straßenränder von Autos gesäumt.

Im Jahr 2016 lag der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Personenverkehr, gemessen an der Verkehrsleistung, bei rund 76 Prozent. Gleichzeitig sank der Anteil des Umweltverbundes – also der gemeinsame Anteil von Bus, Bahn, Fuß- und Fahrradverkehr – von 24,2 Prozent im Jahr 1976 auf 19,4 Prozent im Jahr 2016 (vgl. Abbildung 1). Dabei „ruht“ ein Auto in Deutschland im Schnitt mehr als 23 von 24 Stunden am Tag (infas 2018b: 27) und nimmt unverhältnismäßig viel Fläche ein. Verkehrsplanung wird so auch zu einer Frage der Flächengerechtigkeit.

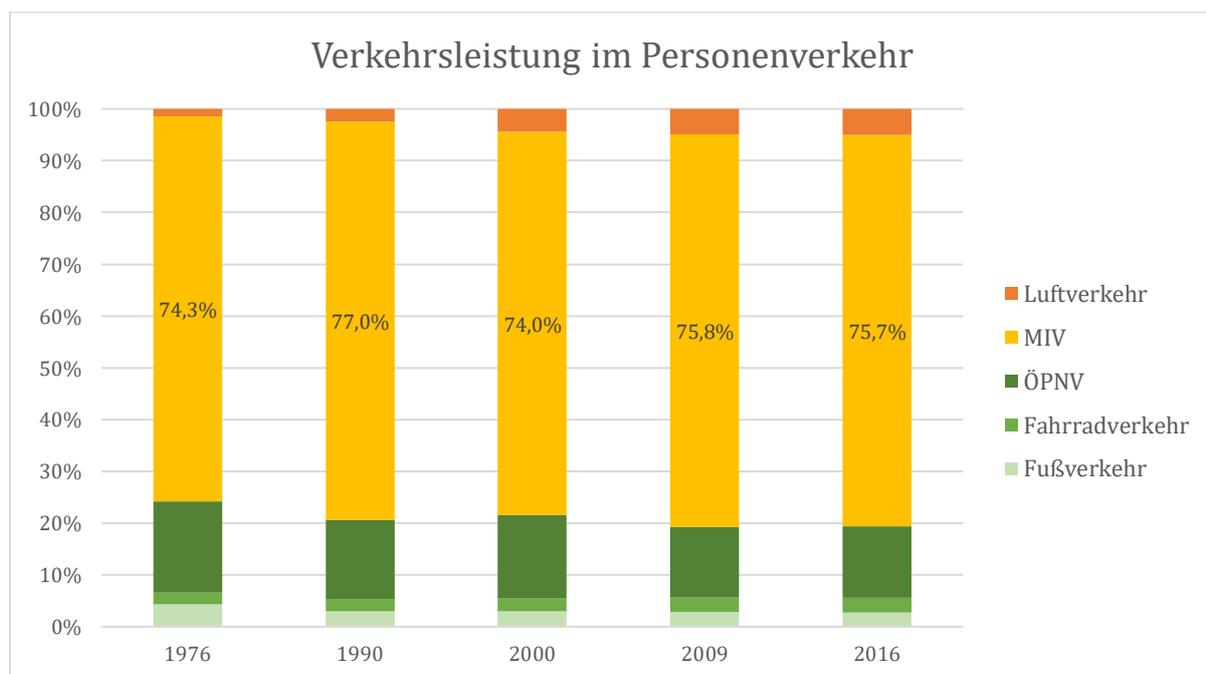


Abbildung 1: Anteile der verschiedenen Verkehrsarten an der Verkehrsleistung im Personenverkehr in Prozent (eigene Darstellung nach BMVI 2018: 229)

Die Auswirkungen der autogerechten Stadtentwicklung sind jedoch nicht nur in der baulichen Substanz unserer Städte zu spüren. 2018 haben sie einen neuen Höhepunkt erreicht: „EU-Kommission rügt Deutschland wegen starker Luftverschmutzung“ (Der Tagesspiegel, 15.02.2018), „Dieselskandal – Kommen jetzt Fahrverbote?“ (ZEITonline, 21.02.2018), „Gericht verhängt erstmals Fahrverbot für Autobahn“ (Süddeutsche.de, 15.11.2018) – solche und ähnliche Schlagzeilen bestimmten im letzten Jahr regelmäßig die Titelseiten deutscher Zeitungen. Hintergrund ist die wiederholte Überschreitung der von der EU seit 2010 vorgeschriebenen Stickstoffdioxid (NO₂)-Grenzwerte in zahlreichen Städten. Wegen zu starker Luftverschmutzung hat die EU-Kommission Deutschland nun verwarnet und zur Umsetzung von wirksamen Gegenmaßnahmen aufgefordert. Da der Straßenverkehr mit etwa 40 Prozent zu den NO₂-Emissionen beiträgt (UBA 2017b), wurden seither Lösungsansätze wie die Einführung eines kostenfreien öffentlichen Nahverkehrs diskutiert und in Städten wie Hamburg und Stuttgart erste Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ausgesprochen.

Der Verkehrssektor beansprucht Mensch und Natur in vielfacher Weise. So sind beispielsweise im Jahr 2017 bundesweit mehr als 3.000 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben gekommen. Innerorts ist der Anteil der tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden unter

Zufußgehenden (36,1 Prozent) und Radfahrenden (26,8 Prozent) besonders hoch (Statistisches Bundesamt 2018b: 87). Einen bedeutenden Gesundheitsrisikofaktor stellt der motorisierte Verkehr aber nicht zuletzt auch durch seinen maßgeblichen Beitrag zur Lärmbelastung und zum Ausstoß weiterer Luftschadstoffe wie Feinstaub und Schwefeldioxid (SO₂) dar. Darüber hinaus gilt er mit rund 18 Prozent als einer der größten Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland. Mit dem *Klimaschutzplan 2050* hat die Bundesregierung daher 2016 beschlossen, die Verkehrsemissionen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren. Geschehen soll dies unter anderem durch eine Verlagerung hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern und eine verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsplanung (BMUB 2017: 38). Nichtsdestotrotz sind die verkehrsbezogenen Emissionen der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) in Deutschland zuletzt eher gestiegen als gesunken (UBA 2017b). Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie die geforderte verkehrsvermeidende Siedlungs- und Verkehrsplanung aussehen soll. Wie kann sie sich effektiv vom Paradigma der autogerechten Stadt lösen? Und wie können Städte wieder menschengerechter gestaltet werden?

Vielfach wird derzeit noch die Hoffnung in die Weiterentwicklung der Elektromobilität gesetzt. Doch während diese sicher ein wichtiger Baustein der Verkehrswende ist, darf nicht vergessen werden, dass eine reine Substitution konventioneller Pkw durch elektronisch betriebene auf den ersten Blick zwar zu einer Reduktion von Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen führt. Die Flächenproblematik und mögliche Rebound-Effekte¹ werden dabei jedoch oftmals genauso außer Acht gelassen, wie die eher problematische Ökobilanz der e-Fahrzeuge und ihrer Batterien. Als Messgröße für eine zukunftsfähige Mobilität und eine „umweltschonend mobil[e], lärmarm[e], grün[e], kompakt[e] und durchmisch[t]e“ Stadt von morgen fordert das Umweltbundesamt für deutsche Großstädte daher vielmehr eine deutliche Reduzierung der Anzahl an Autos – nur so „würde sich das Stadtbild sichtbar und spürbar ändern“ (UBA 2017a: 5).

In der Abkehr von der autogerechten Stadt geht der im Fokus dieser Masterarbeit stehende Planungsansatz sogar noch einen Schritt weiter: Ab Anfang der 1990er Jahre wurde in einigen deutschen und anderen europäischen Städten damit begonnen, autoarme Stadtquartiere zu planen und zu realisieren. Die Spannweite der Ausgestaltung der Projekte ist dabei sehr weit. Während viele der Quartiere sich in ihrer Entstehungsgeschichte (von Seiten der Stadt vs. von Bürger*innen initiiert), Größe (von wenigen Dutzend bis zu über tausend Wohneinheiten), Definition (autofrei, autoreduziert, verkehrsberuhigt) und Organisation (privat vs. genossenschaftlich) unterscheiden, gibt es auch einige Gemeinsamkeiten: Durch stark reduzierte Verkehrs- und Stellflächen für Autos ermöglichen autoarme Quartiere im Rahmen von kompakten Stadtentwicklungskonzepten eine deutliche Verringerung des verkehrsbezogenen Flächenverbrauchs. Vor allem bei größeren Projekten eröffnet der Flächengewinn vielfältige städtebauliche und ökologische Potenziale für die Siedlungsentwicklung. Die zusätzliche Verkehrsverlagerung in Richtung Umweltverbund kann außerdem nach Ansicht von Christ und Loose (2001) eine

¹ Als Rebound-Effekte werden im Nachhaltigkeitskontext Effekte bezeichnet, die dazu führen, dass das Einsparpotenzial von Effizienzsteigerungen durch einen Mehrverbrauch (über)kompensiert werden. Typisches Beispiel: Ein spritsparendes Auto verursacht pro gefahrenem Kilometer zwar weniger Emissionen und geringere Treibstoffkosten. Das wirkt sich jedoch oft auf das Fahrverhalten aus: Viele Autofahrende nutzen in der Folge ihr Auto öfter und fahren weitere Strecken.

ökologisch nachhaltigere Gestaltung des Verkehrs anregen. Entgegen dem weitverbreiteten Optimismus, dass eine erfolgreiche Verkehrswende allein durch technische Lösungen zu schaffen sei, ist Knoflacher (2007: 633) davon überzeugt, dass sich erst in einem autofreien Umfeld „zukunftsorientierte nachhaltige Technologien des Verkehrswesens wieder sinnvoll entwickeln“ können.

Die vorliegende Masterarbeit untersucht das Phänomen der autoarmen Stadtquartiere beispielhaft anhand zweier Fallstudien. In München sind – eingebettet in das neue Stadtviertel der Messestadt Riem – seit Ende der 1990er Jahre mehrere kleine autoarme Teilgebiete entstanden, von denen hier die beiden ersten Projekte *Autofrei Wohnen 1 (AFW 1)* und *WOGENO* im Fokus stehen. Daneben wird das Beispiel der *Autofreien Mustersiedlung* in Wien-Floridsdorf näher betrachtet. Auf Grundlage der Ergebnisse vorhandener Studien und einer empirischen Erhebung in Form von leitfadengestützten Expert*inneninterviews vor Ort wird ermittelt, was aus der Entstehungsgeschichte der Projekte gelernt und möglicherweise auf die heutige Stadtentwicklung angewandt werden kann. Die zentrale Fragestellung lautet dabei:

Welches Potenzial bergen autoarme Stadtquartiere für eine menschengerechte, nachhaltige Stadtentwicklung?

Dazu werden langfristig positive und negative Effekte der Quartiere näher erörtert und geprüft, ob Maßnahmen mit positiver Wirkung im Grundsatz auch auf andere Planungsgebiete übertragbar sind. Der Untersuchung liegt die These zu Grunde, dass autoarme Stadtquartiere Leuchtturmprojekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung sein können – im Sinne eines vorbildlichen Vorbahens, das über seinen eigentlichen Zweck hinaus eine Signalwirkung hat.

Der erste Teil der Arbeit bildet die theoretische Grundlage, auf der die empirische Untersuchung und die Diskussion der Forschungsergebnisse aufbauen. Dazu werden in Kapitel 2 verschiedene Leitbilder der Stadt- und Verkehrsplanung eingeführt und der Wandel vom Paradigma der autogerechten Stadt hin zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung aufgezeigt. Als Teil davon wird die Idee autoarmer Stadtquartiere näher beleuchtet und ihre Merkmale sowie rechtliche und planerische Rahmenbedingungen dargelegt. Kapitel 3 erläutert schließlich das methodische Vorgehen, bevor die beiden Fallbeispiele in München-Riem und Wien-Floridsdorf ausführlich vorgestellt werden (Kapitel 4). Anschließend folgt die Darstellung der Ergebnisse der Expert*inneninterviews (Kapitel 5) und deren Diskussion im Hinblick auf das Potenzial autoarmer Stadtquartiere für eine nachhaltige, menschengerechte Stadtentwicklung (Kapitel 6). Zum Schluss werden die gewonnen Erkenntnisse resümiert und die Arbeit mit einem kurzen Ausblick abgeschlossen (Kapitel 7 und 8).

2. Theoretischer Rahmen

Trotz zahlreicher erfolgreich umgesetzter Modellprojekte ist das Phänomen autoarmer Stadtquartiere akademisch noch nicht umfassend erschlossen. Zwar wurden einige der Projekte kurz nach ihrer Fertigstellung wissenschaftlich untersucht (z. B. Freiburg-Vauban: Heuer et al. 2003, Hamburg-Saarlandstraße: Baier et al. 2004, Wien-Floridsdorf: Moser und Stocker 2008), nachdem der Boom des Themas im Laufe der 2000er Jahre jedoch merklich nachgelassen hat, gibt es nur wenige aktuelle Forschungsarbeiten, die sich mit autoarmen Stadtquartieren beschäftigen. Dabei wurde weder die Entwicklung der „Originale“ aus den 1990ern weiterverfolgt, noch wird sich eingehend mit neueren (umgesetzten bzw. geplanten) Projekten beschäftigt, so dass es heute – rund 20 Jahre nach Entstehung der ersten Quartiere – wenige Erkenntnisse über langfristige Herausforderungen, Erfolge und Effekte gibt. Laut Blechschmidt (2015: 6) bieten außerdem nur einzelne Veröffentlichungen einen Überblick über fördernde und hindernde Einflussfaktoren für die Planung und Umsetzung solcher Projekte. Darüber hinaus gibt es mit Ausnahme des Forschungsberichtes von Christ und Loose (2001), der die Qualitäten von vier unterschiedlichen autoarmen Siedlungen im städtebaulichen und verkehrsökologischen Kontext ermittelt, bisher kaum vergleichende Arbeiten. Als zentrales Ergebnis kommen die beiden Autoren zu dem Schluss, dass sich autoarme Quartiere durch eine besondere Lebensqualität für ihre Bewohnenden auszeichnen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit der Autoreduzierung steht. Zusammen erzielen urbanes Wohnen und Mobilität mit dem Umweltverbund demnach ökologisch wirksame Effekte für eine nachhaltige Stadtentwicklung (Christ und Loose 2001: 109).

Das folgende Kapitel bildet den theoretischen Grundstein dieser Arbeit. Im ersten Schritt wird dazu die Entwicklung des Paradigmas der autogerechten Stadt aufgezeigt, als dessen Gegenbewegung autoarme Stadtquartiere entstanden sind. Im zweiten Schritt werden verschiedene neuere Leitbilder der Stadt- und Verkehrsplanung vorgestellt, deren Ideen und Grundsätze sich im Konzept der autoarmen Stadtentwicklung wiederfinden. Vor dem Einstieg in den empirischen Teil der Arbeit wird dieses Konzept selbst schließlich näher beleuchtet.

2.1 Leitbilder der Stadt- und Verkehrsplanung im Wandel

2.1.1 Das Paradigma der autogerechten Stadt

*»Jeder Deutsche soll den Anspruch haben, sich einen eigenen Wagen zu kaufen.
Deshalb wollen wir ihm die Straßen dafür bauen.«
Helmut Schmidt (1965)*

Mitte 2018 wurden die ersten Ergebnisse der größten deutschen Mobilitätsstudie „Mobilität in Deutschland“ veröffentlicht. Eine der Erkenntnisse: Der MIV dominiert nach wie vor das Verkehrsaufkommen, sein Anteil am Modal Split beträgt 57 Prozent (infas 2018a: 13). Für Österreich gelten ähnliche Zahlen. Die Erhebung „Österreich unterwegs 2013/2014“ kam zu dem Ergebnis, dass auch dort im Durchschnitt deutlich mehr als die Hälfte aller Wege (59 Prozent) mit dem MIV zurückgelegt werden (BMVIT 2016: 56). Zwar ist dieser Anteil in urbanen Zentren erheblich geringer, auf den Straßen in Städten wie Wien, Berlin, Hamburg oder München ist das jedoch

kaum spürbar. Obwohl in Berlin nur jeder dritte Weg (33 Prozent) mit dem Auto zurückgelegt wird, sind etwa 58 Prozent der Verkehrsflächen dem Autoverkehr vorbehalten (Strößenreuther 2014: 2). Gleichzeitig „ruht“ ein Pkw im Schnitt mehr als 23 von 24 Stunden am Tag (infas 2018b: 27). Das Stadtbild ist somit, trotz der regen Nutzung des Umweltverbundes, stark von Autos geprägt. Während früher ein beträchtlicher Teil des gesellschaftlichen Lebens „auf“ der Straße stattfand, werden Straßen inzwischen kaum mehr als Aufenthaltsorte wahrgenommen. Die zerschneidende Wirkung des motorisierten Verkehrs wirkt sich auf das Kommunikationsverhalten im Straßenraum aus, zufällige Begegnungen finden nur mehr selten statt. Stattdessen dienen Straßen in der heutigen Welt überwiegend der Überwindung von Distanzen und das in so kurzer Zeit und mit wenig körperlichem Aufwand, dass städtische Funktionen wie z. B. Arbeit und Wohnen ganz einfach separiert werden (Angerer und Hadler 2005: 152).

Grund für diesen Zustand ist unter anderem eine jahrelang am Auto orientierte Stadtplanung. Deren Ursprung liegt in den USA der 1920er Jahre, das vom Zeitgeist des Ideals der Flüssigkeit jeglichen Verkehrs geprägt war. In Deutschland dagegen entwickelte sich das Paradigma der autogerechten Stadt weit später². Trotz gewisser Fortschritte konnte die Motorisierung hier bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges mit der Entwicklung anderer industrialisierter Staaten nicht Schritt halten. Abgesehen vom Bau der Reichsautobahnen – der in Wirklichkeit vorwiegend arbeitsmarktpolitische und propagandistische Funktionen erfüllte – gab es in den 1930er Jahren kaum automobilfreundliche Straßenbaupolitik. Die hohe steuerliche Gesamtbelastung machte den Pkw außerdem zu einem Luxusgut. Ab 1937 rückte eine Automobilisierung breiterer Bevölkerungsschichten vor allem aufgrund rüstungspolitischer Bewirtschaftungsvorschriften und Überlegungen in den Hintergrund. Mit Beginn des Krieges wurde der private Autoverkehr schließlich fast ganz eingestellt. Erst die Nachkriegsjahre brachten den Bedeutungszuwachs der Automobilität in Deutschland: Das Auto wurde zu einem wichtigen Hoffnungsträger des bundesdeutschen Wiederaufbaus. Dabei gingen ökonomische Wachstumsorientierung und Individualmotorisierung Hand in Hand. Die Autoindustrie entwickelte sich zu einer tragenden Säule des wirtschaftlichen Aufschwungs. Das zunehmende Vertrauen in die Fähigkeit des Kfz-Verkehrs, „das Recht auf Mobilität und eine chancenreiche Verkehrsanbindung selbst abgelegener Räume sicherzustellen“ (Klenke 2007: 109), läutete in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre den Beginn einer kraftfahrgerechten Straßenbaupolitik ein, die sich am US-amerikanischen Vorbild orientierte (ebd.: 105 ff.).

Als Sinnbild des Wirtschaftswunders sowie Freiheits- und Wohlstandssymbol wurde das Auto zum Wunschobjekt breiter Bevölkerungsschichten. Das Versprechen von Individualismus und Privateigentum diente zudem der Abgrenzung gegenüber der NS-Vergangenheit und dem kommunistischen Ostblock und hatte so auch eine identitätsstiftende Wirkung. In diesem automobilfreundlichen Klima fingen die Verkehrspolitik, aber auch andere Politikfelder wie die Stadtplanung und der Wohnungsbau, an, sich neu zu orientieren. Während die Jahre direkt nach dem

² Die Ausführungen zur Entwicklung der autogerechten Stadt beziehen sich hier zwar überwiegend auf Deutschland, sind jedoch an vielen Stellen auch auf Österreich übertragbar.

Krieg im Zeichen der Wohnraumbeschaffung standen, wurde nun parallel zur Pkw-Motorisierung statt sozialem Wohnungsbau gezielt der Bau von Eigenheimen unterstützt (Klenke 2007: 111).

Die Folge war eine systematische Förderung städtebaulicher Zersiedelung und der Verlust von Urbanität, die durch die Orientierung am städtebaulichen Leitbild der funktionellen Stadt der „Charta von Athen“ (1943)³ weiter verstärkt wurden: Auch wenn die strikte Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholen und Bewegen unter anderem dem Schutz der Menschen dienen sollte und gesundheitlich sowie ökologisch begründet wurde, fand sie ihren Niederschlag vor allem in Suburbanisierungsprozessen und der Entstehung monofunktionaler Stadtteile, die über weite Strecken hinweg miteinander verbunden werden mussten (Holzapfel 2012: 37 f.). Durch die fehlende Bündelung von Verkehrsnachfragen konnte der erhöhte Mobilitätsbedarf jedoch nicht in derselben Geschwindigkeit, mit der die Suburbanisierung stattfand, von einem funktionstüchtigen ÖPNV gedeckt werden, sodass stattdessen der Individual- als Pendlerverkehr angeregt wurde. Gleichzeitig führten neue Bauvorschriften zu einer zunehmend autogerechten Erschließung von Baugebieten durch Straßen und Stellplätze (Klenke 2007: 112).

In den 1960er Jahren erreichte die Straßenbaupolitik schließlich ihren Höhepunkt. Finanziert durch immer stärker fließende Kraftverkehrsabgaben und Kredite wurde der Straßenbau auf Grundlage eines großzügigen Ausbauprogramms vorangetrieben (ebd.: 114). Um einen hohen Autofahrkomfort sowie einen schnellen Verkehrsfluss sicherzustellen, wurde dem Kfz-Verkehr durch den Bau von breiten, möglichst geraden Straßen mit großen Kurvenradien, aber auch großzügigen Stellplatzabmessungen viel Fläche eingeräumt: In Neubaugebieten nahmen fahrende und parkende Autos damals oftmals 30 bis 50 Prozent der Flächen in Anspruch (Monheim und Monheim-Dandorfer 1990: 35). Während so der Straßenverkehr immer weiter wuchs, wurde die Weiterentwicklung der öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend vernachlässigt. Noch in der Nachkriegszeit waren Busse und Bahnen die tragenden Säulen des städtischen Verkehrssystems, mit dem Siegeszug des MIV gerieten sie jedoch immer mehr in Bedrängnis. Haltestellen und -inseln wurden verkleinert oder beseitigt, das Straßenbahnnetz massiv zurückgebaut – alles mit dem Ziel, mehr Platz für den Autoverkehr zu schaffen (ebd.: 41).

Als sich erste kritische Stimmen zu den immer bedenklicher werdenden Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden äußerten, wurden diese zunächst als Außenseiterposition wahrgenommen. Erst als die Folgen der Verkehrsbelastung Anfang der 1970er Jahre zunehmend gravierender wurden, setzte auch in der Politik sowie in der Stadt- und Verkehrsplanung langsam ein Umdenken ein. Starke Lärmbelastung, die wachsende Zahl an Toten und Verletzten durch Verkehrsunfälle und die spürbare Emission von Luftschadstoffen konnten nicht länger ignoriert werden und offenbarten die Mängel der bisherigen Verkehrspolitik (Künne et al. 2005: 6). Infolgedessen kam es zwar zu ersten Restriktionen im Autoverkehr, wie etwa die Einführung des Tempolimits von 100 km/h auf Überlandstraßen, jedoch verhinderten der Einfluss der Autolobby und

³ Als Manifest des avantgardistischen Städtebaus und Konzept für eine funktionelle Stadt veröffentlichte der Architekt und Stadtplaner Le Corbusier 1943 die „Charta von Athen“, die vor allem in der Nachkriegszeit Bedeutung erlangte und bis heute die Gestaltung unserer Städte beeinflusst. Im Fokus der Charta stand die Auflockerung der Stadt und ihre Aufteilung in die vier funktionellen Haupteinheiten Wohnen, Arbeiten, Erholen und Bewegen. Als vierte Hauptfunktion kam dem Verkehr dabei die Rolle zu, die verschiedenen Einrichtungen möglichst effizient zu verbinden (Vogt 2005: 422).

wirtschaftspolitische Erwägungen umfassendere Maßnahmen (Klenke 2007: 115 f.). Selbst die aufkommende Umweltbewegung vermochte es nicht, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu brechen: „Umweltpolitik konnte im Verkehrsbereich nur dann Erfolge verbuchen, wenn sie den Nachweis führen konnte, dass sich ihre Konzepte mit der internationalen Wettbewerbsposition der Bundesrepublik vereinbaren ließen“ (ebd.: 120) – denn nur dann ließ sich die Bundespolitik auf Auseinandersetzungen mit der mächtigen Autolobby ein.

In der Folge wurde vor allem durch technische Lösungen versucht, die negativen Folgen des Verkehrs einzudämmen. Effizientere Kraftstoffe, Abgasfilter und nicht zuletzt neue Antriebstechniken, wie Hybride, Wasserstoff oder Elektromobilität, führten in den meisten Fällen jedoch nur teilweise und kurzfristig zu einer Reduktion der negativen Konsequenzen, während Rebound-Effekte und steigende Pkw-Fahrleistungen die Einsparungen der Emissionen wieder aufhoben. Darüber hinaus wurden und werden gesamtgesellschaftliche gesundheitliche, soziale und ökologische Folgewirkungen und Fragen der Flächengerechtigkeit oftmals außer Acht gelassen.

Bis heute ist es in Deutschland nicht gelungen, eine umfassende Lösung für die Herausforderung, Stadt und Verkehr umwelt- und menschenverträglich zu vereinen, zu finden. Ineffektive Planungsansätze, fehlende Gewissheit über die tatsächliche Verkehrsentwicklung und die häufig wechselnde verkehrs- und kommunalpolitische Bewertung des Themas sind nur einige Gründe dafür. Eine wichtige Rolle spielt jedoch auch die Diskrepanz zwischen den Wertvorstellungen und den tatsächlichen Verhaltensweisen der Menschen. Obwohl Umfragen belegen, dass die negativen Folgen des MIV der*dem Einzelnen bewusst sind, klafft zwischen dieser Erkenntnis und einem entsprechenden Verhalten eine bisher nicht zu schließende Lücke. Die Hoffnung, die Probleme allein durch das Schaffen eines öffentlichen Bewusstseins, oder Strategien der Vermeidung und Verlagerung lösen zu können, erweisen sich zunehmend als nicht zielführend. Stattdessen wird mehr und mehr versucht, integrierte Lösungen zu finden, bei denen die verschiedenen Planungsträger wie Stadtplanung, Städtebau und Verkehrsplanung besser untereinander koordiniert sowie die unterschiedlichen Entscheidungsebenen der Planung (Planer*innen, Kommunalpolitik, Bürgerschaft) wirksamer abgestimmt werden (Künne et al. 2005: 8 f.).

2.1.2 Folgen autogerechter Planung

Trotz der zunehmenden Entwicklung und Aneignung alternativer Leitbilder und Planungsansätze sind die Auswirkungen der langjährigen Orientierung am Paradigma der autogerechten Stadt bis heute spürbar. Die im Zuge des Ausbaus der Verkehrsnetze in den 1960er und 70er Jahren oftmals durchgeführten flächenhaften Sanierungsmaßnahmen mit Straßendurchbrüchen „haben nicht nur das Erscheinungsbild der Innenstädte nachhaltig verändert, sondern häufig auch deren urbanen multifunktionalen Charakter beeinträchtigt, städtebauliche, soziale und funktionale Zusammenhänge zerschnitten sowie historische Stadtgrundrisse zerstört“ (Kötter 2005: 464). Denn die Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses konnten nur auf Kosten des öffentlichen Raumes und damit der Stadtbewohnenden erfolgen: Boulevards wurden abgeschafft, Bürgersteige verschmälert, Grünflächen zu Verkehrswegen umgewandelt (vgl. Abbildung 2).



Abbildung 2: Überdimensionierte Straßenverkehrskreuze in der Stadt (© pixabay)

Umweltwirkungen

Besonders deutlich werden die Grenzen der autogerechten und wachstumsorientierten Planung jedoch, wenn der Blick auf ihre Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität in der Stadt gerichtet wird.

Bei den aktuellen Diskussionen um Diesel-Fahrverbote geht es überwiegend um den Ausstoß von Stickoxiden (NO_x), doch auch die Emission verschiedener anderer Luftschadstoffe wie Feinstaub und Schwefeldioxid (SO_2) macht den Kfz-Verkehr zu einem der bedeutendsten Verursacher anthropogener Umweltbelastungen. Durch seinen hohen Energiebedarf, der immer noch überwiegend durch fossile Energieträger gedeckt wird, ist der Verkehrssektor mit rund 18 Prozent für einen großen Teil der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich (siehe Abbildung 3) und trägt somit maßgeblich zum Klimawandel bei. Kontinuierliche Erneuerungen der Flotte und technische Effizienzgewinne führten zwar ab Mitte der 1990er Jahre zunächst zu einer Reduktion der Emissionen von Kohlenstoffdioxid (CO_2), Methan (CH_4) und Lachgas (N_2O), gleichzeitig haben steigende Pkw-Fahrleistungen, zunehmender Straßengüterverkehr und ein höherer Dieselsatz diese Gewinne in großem Umfang wieder aufgehoben (UBA 2017b).

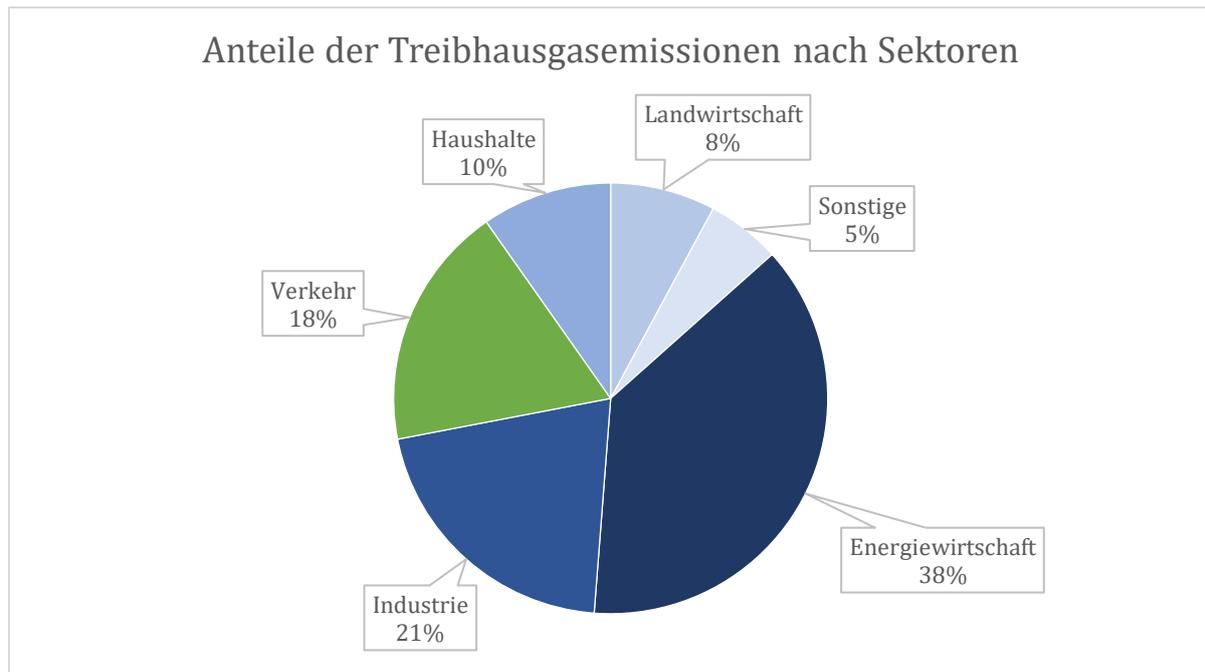


Abbildung 3: Treibhausgasemissionen in Deutschland nach Sektoren im Jahr 2016; Kategorien der UN-Berichterstattung ohne Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (eigene Darstellung nach BMUB 2017: 26)

Weitere negative ökologische Effekte ergeben sich aus der Flächenversiegelung. Durch die Versiegelung von Böden durch Straßen gehen wichtige biologische Funktionen verloren. Die ausbleibende natürliche Versickerung verhindert die Filterung von Schadstoffen aus dem Regenwasser und erhöht bei Starkregen das Hochwasserrisiko. Bei normalen Niederschlagsmengen bleibt dagegen aufgrund des schnellen Abflusses die Verdunstung des Wassers aus und verhindert eine Abkühlung der Stadt. Gleichzeitig absorbiert und speichert Asphalt Wärme stärker als beispielsweise Grünflächen (UBA 2013). So beeinflusst die Versiegelung durch Straßen auch das Stadtklima und verstärkt die Entstehung von städtischen Wärmeinseln (*Urban Heat Islands*)⁴.

Der Verkehrssektor trägt jedoch nicht nur maßgeblich zum Klimawandel und anderen Umweltproblemen bei, sondern gefährdet auch Leben und Gesundheit der Menschen. Im Jahr 2017 gab es 302.656 Unfälle mit Personenschaden im deutschen Straßenverkehr; in 3.180 Fällen sind dabei Menschen ums Leben gekommen (Statistisches Bundesamt 2018b: 43). 68,6 Prozent der Straßenverkehrsunfälle ereigneten sich innerhalb von Ortschaften, das heißt an Orten, an denen die verkehrlichen Funktionen des Straßenraumes auf seine Sozial- und Aufenthaltsfunktion treffen. Schwächere Bevölkerungsgruppen wie alte Menschen und Kinder, die selbst gar nicht am motorisierten Individualverkehr teilnehmen, sind davon besonders betroffen (Brannolte und Walther 2005: 165). In urbanen Agglomerationen ist der Verkehrssektor aber vor allem auch als Hauptverursacher von Lärmbelastung ein bedeutender Gesundheitsrisikofaktor. Wie die Umweltbewusstseinsstudie des Umweltbundesamtes zeigt, fühlen sich 76 Prozent aller Deutschen in ihrem

⁴ Städtische Wärmeinseln beschreiben das Phänomen, dass sich Städte aufgrund verschiedener städtebaulicher Eigenschaften (z. B. Gebäudegeometrie, Strahlungseigenschaften der Oberflächen) und damit verbundener Prozesse (z. B. ausbleibende Verdunstung, Absorption und Speicherung von Wärme) stärker erwärmen und weniger schnell abkühlen als ihr Umland. Insbesondere ältere Menschen, Menschen mit sozio-ökonomisch schwachem Status, chronisch Kranke und Kinder leiden unter den Folgen hoher Temperaturen. Aber auch bei gesunden Menschen wird die Schlafqualität, das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit durch eine dauerhafte Wärmebelastung eingeschränkt (Wiener Umweltschutzabteilung 2015).

Wohnumfeld von Straßenverkehrslärm belastigt (UBA 2017c: 51). Zwar gilt Lärm als subjektive Empfindung und wird je nach Empfindlichkeit, Toleranz und Einstellung zur entsprechenden Schallquelle von den Betroffenen in seiner Intensität und seinem Belastungsgrad unterschiedlich wahrgenommen, gleichwohl können seine gesundheitlichen Auswirkungen gravierend sein. So beeinträchtigt er nicht nur die Kommunikation und mindert die Lern- und Konzentrationsfähigkeit, sondern kann auch zu Schlafstörungen und ernsthaften organischen Folgewirkungen führen. Rund 3,5 Millionen Bürger*innen waren 2012 ganztägig einer Belastung von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt – laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) der Schwellenwert eines nachweisbar erhöhten Risikos für Herz-Kreislauf-Erkrankungen (UBA 2017b). Auch von der Lärm-belastigung durch Straßenverkehr sind dabei nicht alle Menschen gleichermaßen betroffen. Da häufig gerade benachteiligte Wohnquartiere an stark befahrenen Straßen liegen, sind es vor allem Haushalte mit geringerem Einkommen, die den Belastungen in höherem Maße ausgesetzt sind (Brannolte und Walther 2005: 167).

Weitere gesundheitliche Folgewirkungen resultieren aus der Schadstoffbelastung durch den Straßenverkehr; die folgende Auswahl stellt nur einen kleinen Auszug dar. Die derzeit viel diskutierten Stickoxide beispielsweise wirken als starke Reizgase auf Schleimhäute und Atemwege und können bei Dauerbelastung zu chronischen Schäden der Atmungsorgane führen, was an der starken Zunahme von Bronchial- und Lungenerkrankungen in den Städten deutlich wird. Dieselfuß wiederum kann als wesentlicher Bestandteil von Feinstaub über die Atemwege direkt in die Lunge gelangen. Dort lagert er sich in den Lungenbläschen ab und bindet kanzerogene Substanzen wie Schwermetalle, die schon in geringsten Konzentrationen Atemwegserkrankungen bei Kindern verursachen können. Außerdem gilt Benzol als krebserregend, blutschädigend und chromosomenschädigend (ebd.: 176).

Neben den erwähnten physischen Folgen ergeben sich durch den Verkehr aber auch psychische Beeinträchtigungen. Laut Brannolte und Walther (2005: 164) orientiert sich der Mensch in seiner Identifikation an einer für ihn als intakt empfundenen Umwelt. Der Straßenraum als unmittelbares Wohnumfeld sowie Ort verschiedenster zwischenmenschlicher und freizeitlicher Aktivitäten zählte dabei ehemals lange zu dieser Umwelt. Die bedrohliche Wirkung hoher Verkehrsbelastung beeinträchtigt heute dagegen zunehmend das Gefühl vieler Menschen sich in einer sicheren, angenehmen Umgebung zu bewegen. Vor allem nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende sind von der Trennwirkung von Straßen betroffen. Primär schlägt sich diese in Zeitverlusten durch Wartezeiten und Umwege zur Überquerung nieder. Längerfristig kann sie jedoch auch zu einer nachhaltigen Veränderung räumlich-funktionaler Beziehungen und zur Zerschneidung soziologischer Einheiten führen (ebd.: 189).

Gerechtigkeitsfragen

Wie bereits angeklungen sind meist diejenigen von den negativen Folgen der Verkehrsbelastung am stärksten betroffen, die am wenigstens dazu beitragen. Dazu gehören vor allem Bevölkerungsgruppen, die selbst nicht aktiv am MIV teilnehmen, darunter Ältere, Kinder und Menschen mit sozio-ökonomisch schwächerem Status. Das trifft insbesondere auf die Umweltwirkungen zu,

aber auch in verschiedenen anderen Lebens- und Gesellschaftsbereichen wirft die autogerechte Stadt Fragen der Gerechtigkeit auf.

So ist ein Ergebnis der offensiven Straßenbaupolitik der 1960er und 70er Jahre, dass heute etwa 4,5 Prozent der Gesamtfläche des deutschen Bundesgebietes dem Straßenverkehr vorbehalten ist, während die gesamte Wohnbaufläche dagegen nur 3,8 Prozent beansprucht (Statistisches Bundesamt 2018a). Es gibt in Deutschland also mehr Platz für Straßen und Wege als für Wohnbebauung. Die tatsächliche Aufteilung der Straßenflächen auf die verschiedenen Verkehrsarten ist dabei sehr unterschiedlich. Zwar nimmt der Kfz-Verkehr sichtbar den größten Anteil ein, konkrete Zahlen dafür, wie im Beispiel oben für Berlin, gibt es jedoch kaum. Nichtsdestotrotz lässt sich feststellen, dass der Flächenanspruch des Autoverkehrs durch seine Inkompatibilität mit anderen Nutzungen besonders schädlich ist. Während früher Straßen und Wege gleichzeitig als Verkehrsraum, Aufenthaltsraum, Sozialraum und Grünfläche dienten, tritt der Autoverkehr heute mit diesen Flächenansprüchen in Konkurrenz und führt dadurch zu Verdrängungseffekten (Monheim und Monheim-Dandorfer 1990: 36). Aber nicht nur physisch sind die Folgen der Orientierung am Paradigma der autogerechten Stadt noch heute zu spüren, auch das deutsche Verkehrsrecht ist geprägt davon. Zwar sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO) keine explizite Bevorzugung eines bestimmten Verkehrsmittels vor und fordert die gegenseitige Rücksicht aller (§1 Abs. 1 StVO), dennoch hat die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs Vorrang: „Wer zu Fuß geht, hat Fahrbahnen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrbahn zu überschreiten“ (§ 25 Abs. 3 StVO). Umwege durch fehlende Querungsmöglichkeiten, dunkle Unterführungen und lange Wartezeiten an Ampeln sind nur einige wenige Beispiele für Barrieren und Hindernisse, die Zufußgehende und Fahrradfahrende heute in ihrer Reisegeschwindigkeit und -freiheit einschränken und einer tatsächlichen Gleichberechtigung der Verkehrsmittel entgegenstehen.

Weiter erwähnenswert sind die hohen externen Kosten des MIV (u. a. Infrastrukturkosten für den Straßenbau, das Verkehrsleitsystem sowie die Herstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Raum, Klimafolge-, Luftschadstoff-, Lärmbelastungs- und andere Umweltkosten, Unfallkosten und Staukosten), die überwiegend gesamtgesellschaftlich getragen werden. So kam 2107 ein Forschungsprojekt der Universität Kassel zu dem Ergebnis, dass bei der kommunalen Finanzierung unterschiedlicher Verkehrsmittel ein starkes Ungleichgewicht herrscht. Zwar bekommt der ÖPNV in den untersuchten Städten demnach die höchsten direkten finanziellen Zuschüsse, werden jedoch auch die externen Kosten betrachtet, fließen in den Pkw-Verkehr im Vergleich zum ÖPNV etwa dreimal so viele öffentliche Gelder. Da seine Kosten durch Einnahmen über Parkgebühren und Steuern nicht gedeckt werden, liegt so der Kostendeckungsgrad des MIV in allen Beispielen deutlich unterhalb dem des ÖPNV. Gleichzeitig fallen die Zuschüsse für den Rad- und Fußverkehr wesentlich geringer aus, obwohl er den Kommunen aufgrund der relativ geringen Infrastrukturinvestitionen, minimalen externen Kosten, geringen Unfallrisiken und der Vermeidung von Krankheitskosten durch Gesundheitsprävention sogar Gewinne einbringt (Saighani und Sommer 2017).

2.1.3 Neuere Konzepte der Stadt- und Verkehrsplanung

Als Reaktion auf den Verlust an Urbanität und die eben geschilderten gravierenden Folgen der Verkehrsbelastung entstanden ab den 1970er Jahren verschiedene Bewegungen und alternative Planungsansätze, die sich bewusst vom Paradigma der autogerechten Stadt abwandten.

Nachhaltige Entwicklung

„Urbanität durch Dichte“ löste die Leitbilder der gegliederten und aufgelockerten sowie der autogerechten Stadt ab. Flächensanierungen und Versuche, die Attraktivität innerstädtischer Gebiete z. B. durch die Umwandlung von Hauptgeschäftsstraßen in Fußgängerzonen wieder zu steigern, konnten die Suburbanisierung jedoch zunächst nicht aufhalten; die 1970er und 80er Jahre waren nach wie vor von Prozessen räumlicher Funktionstrennung geprägt. Erst mit dem Aufkommen der Idee einer nachhaltigen Entwicklung wurde die integrierte Stadtentwicklung wiederentdeckt. Die kommunale Stadt- und Verkehrsplanung strebte danach, die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgen sowie Freizeit und Erholen wieder zu verknüpfen (UBA 2011: 20). Der Glaube an die Lösbarkeit städtebaulicher Probleme durch Technik hatte über die Jahre abgenommen und wurde durch die Vision einer humanen Stadt ausgewechselt. So stellt die heute weitläufig bekannte Definition von Nachhaltigkeit nach dem 1987 veröffentlichten Brundtland-Bericht „Our Common Future“ die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt – und zwar sowohl heutiger als auch zukünftiger Generationen:

„Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs“ (WCED 1987).

Spätestens mit der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992 („Rio-Konferenz“) sowie der Verabschiedung der Agenda 21 erhielt das Konzept globale Aufmerksamkeit und gab für alle Sektoren und Lebensbereiche das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung vor. Während bis zu diesem Zeitpunkt Verkehr in den heute bekannten Debatten um die Grenzen des Wachstums und den Klimawandel (z. B. Club of Rome – „The Limits to Growth“, 1972) höchstens im Kontext der Energiethematik behandelt wurde, hielt er in der Agenda 21 zumindest in einzelnen Abschnitten, etwa über die „Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung“ Einzug. Das wiederum gab Anlass dazu, räumliche Mobilitätsbedürfnisse stärker in den Blick zu nehmen und auch im Verkehrsbereich eine Verknüpfung der ökologischen mit der sozialen und ökonomischen Dimension anzustreben (Held 2007: 853).

Dabei wird deutlich, dass nachhaltige Mobilität eben nicht nur den Verkehrssektor betrifft, sondern als breites Querschnittsthema verstanden werden muss. Durch ihren direkten und indirekten Einfluss auf seinen Möglichkeitsraum wirken räumliche Strukturen auf die individuelle Mobilität des Menschen ein. Diese Erkenntnis schlug sich Ende der 1990er und Anfang der 2000er Jahre auch im Programm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ (ExWoSt) des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) nieder. Forschungsschwerpunkte wie „Städtebau und Verkehr“ sowie „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“ tragen den wechselseitigen Wirkungen der beiden Felder Rechnung und fordern integrierte Lösungsansätze, bei denen sowohl Instrumente der Verkehrsplanung für die Umsetzung städtebaulicher Zielvorgaben als auch

Instrumente des Städtebaus für die Umsetzung von verkehrlichen Zielvorgaben zum Einsatz kommen. Ergebnis der Modellvorhaben war unter anderem, dass sich verkehrssparsame Siedlungsstrukturen nur interdisziplinär und ressortübergreifend realisieren lassen (BBSR 2018).

Das Konzept der Nachhaltigkeit bildet heute für Leitbilder räumlicher Entwicklung einen übergreifenden Bezugspunkt und ist prägend für die Verkehrs- und Stadtplanung in Deutschland und anderen europäischen Ländern. Die zunächst abstrakte Idee einer nachhaltigen Stadtentwicklung nahm allerdings erst ab Mitte der 1990er Jahre Kontur an. So wurden im nationalen Aktionsplan der Bundesregierung im Kontext der HABITAT II Konferenz⁵ zum ersten Mal die Begriffe Dichte, Mischung und Polyzentralität als Leitlinien für die zukünftige Raumentwicklung genannt. Mit Hilfe verschiedener Maßnahmen wie der Nachverdichtung von städtischen Quartieren und der Förderung einer Funktions- und Nutzungsmischung soll die Suburbanisierung eingedämmt und die Entflechtung städtischer Grundfunktionen aufgehoben werden (UBA 2011: 21). Neben einer kompakten Stadtstruktur gelten für Talen (2012: 123) attraktive, multifunktional gestaltete öffentliche Räume als Grundvoraussetzung nachhaltiger Stadtentwicklung. Dass Mobilität dabei eine zentrale Rolle spielt, zeigt die Verankerung im deutschen Baugesetzbuch: Danach sind bei einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung „unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung“ (§ 1 Abs. 6 BauGB) die Belange der Mobilität der Bevölkerung – insbesondere der Verkehrsmittel des Umweltverbundes – zu berücksichtigen. Aber auch Farrs Definition einer nachhaltigen Stadtentwicklung sieht Mobilität als festen Bestandteil dieser:

„Sustainable urbanism is an integration of walkable and transit-served urbanism with high-performance buildings and high performance infrastructure“ (Farr 2008: 10).

Im Jahr 2007 unterzeichneten die in der EU für Stadtentwicklung zuständigen Minister*innen die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“. Auch diese wendet sich gegen Einseitigkeit und Monotonie in der Stadtentwicklung und empfiehlt, die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit wieder stärker zu vermischen. Grundlage für eine effiziente und nachhaltige Nutzung von Ressourcen ist demnach eine kompakte Siedlungsstruktur, die eine Zersiedelung des städtischen Umlandes verhindert und durch weniger Stadtverkehr und weniger Flächenversiegelung einen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Expliziter Bestandteil der Charta ist außerdem die Förderung nachhaltiger und gut zugänglicher Stadtverkehrssysteme unter besonderer Berücksichtigung der Verknüpfung der Verkehrsträger einschließlich des Rad- und Fußverkehrs (BMUB 2007).

Stadt der kurzen Wege

Innerhalb des Diskurses nachhaltiger Stadt- und Verkehrsplanung ist besonders das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ relevant für den Kontext autoarmer Stadtquartiere. Entstanden ist dieses in den 1970er Jahren unter anderem als Kritik an der flächenhaften Ausdehnung nordamerika-

⁵ UN HABITAT (United Nations Human Settlements Programme) ist das Programm der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen. Vor dem Hintergrund global zunehmender Urbanisierung und städtischer Armut standen Belange menschlicher Siedlungen im Kontext einer nachhaltigen Entwicklung im Fokus der zweiten UN Global Conference on Human Settlements (HABITAT II) 1996 in Istanbul (UN 2018).

nischer Städte in ihr Umland und dem damit einhergehenden Verlust von urbaner Dichte bei zunehmender Flächenversiegelung. Doch auch in Deutschland führten die beschriebenen Suburbanisierungsprozesse und der Rückgang kleinteiliger Nahversorgung zu einer Verlängerung der Wege und wachsendem Verkehrsaufkommen mit einem erhöhten Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Die „Stadt der kurzen Wege“ ist eine der Strategien, mit der Planung und Politik versuchen, die durch diese Entwicklung auftretenden Probleme zu verringern und vermeiden:

„Durch gezielte Beeinflussung der Verkehrsinfrastruktur und der Flächennutzung insbesondere durch eine stärkere Durchmischung der Grunddaseinsfunktionen wird versucht ein verkehrsreduziertes Mobilitätsverhalten d.h. eine Reduzierung der Wegedistanzen der Bevölkerung zu erreichen“ (Schulz 2012: 163).

Daneben sollen eine hohe Bebauungsdichte, kompakte Siedlungsstrukturen, wohnungsnah Ausstattung mit Versorgungs-, Dienstleistungs-, Freizeit- und Erholungsangeboten sowie eine attraktive, zum Aufenthalt einladende Gestaltung öffentlicher Räume die Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen und Orte des alltäglichen Lebens (wie beispielsweise Arbeit, Bildungseinrichtungen und Kindergärten) verbessern und so die Bewältigung täglicher Wege in kurzer Zeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad ermöglichen. In Verbindung mit einem entsprechenden Angebot des öffentlichen Verkehrs soll dadurch auch die strukturelle Abhängigkeit vom Auto verringert werden (UBA 2011: 5).

Soziale und ökologische Aspekte gehen dabei in der „Stadt der kurzen Wege“ Hand in Hand. Die gute Erreichbarkeit von Arbeits-, Ausbildungs- und anderen Einrichtungen verbessern ebenso wie die vielfältige Nutzungsmischung die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen Leben, eröffnen persönliche Entwicklungspotenziale und stärken die soziale Gerechtigkeit. Durch die hohe Lebensqualität wird außerdem die Stadt als Wohn- und Aufenthaltsraum wieder attraktiver. Gleichzeitig wird drängenden ökologischen Herausforderungen entgegengewirkt. So führt die Abwicklung des Verkehrs mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens sowie einer Minderung der Emission von Luftschadstoffen und Lärm. Durch die kompakte Gestaltung von Siedlungen wird außerdem die Inanspruchnahme und Versiegelung neuer Flächen z. B. für Verkehrsinfrastruktur eingeschränkt, wodurch der Verlust unzerschnittener, naturnaher Räume vermieden und ein Beitrag zum Erhalt der Biodiversität geleistet wird (ebd.: 22). Mit einer effizienteren Nutzung von und geringeren Kosten für technische Infrastrukturen, wie dem Stromnetz und der Wasserversorgung, findet in der „Stadt der kurzen Wege“ auch die ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit Niederschlag (ebd.: 23).

Die hohe Nachfrage nach Wohnungen in nutzungsgemischten gründerzeitlichen Altbauquartieren in vielen Großstädten, aber auch in kompakten Mittel- und Kleinstädten ist ein Zeichen für die Attraktivität von Quartieren der „Stadt der kurzen Wege“. In diesem Sinne stellt sie eine Rückbesinnung auf die städtebauliche Tradition der europäischen Stadt dar, die über Jahrhunderte von einer funktionalen, sozialen und ökonomischen Durchmischung geprägt war, welche einen wesentlichen Beitrag zu Urbanität und städtischem Leben leistete (Kulke 2012: 10). So hat das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ über die letzten 20 Jahre zwar viel Popularität erlangt, ist zuweilen jedoch auch stark umstritten. Kritik wird vor allem an seiner vermeintlich fehlenden

Realitätsnähe geübt. Es werde vernachlässigt, dass vorhandene räumlich-bauliche Strukturen nur schwer veränderbar und dementsprechend kompakte Stadtplanungskonzepte auf manche Orte nur schwer oder gar nicht übertragbar seien (van Wee 2013: 78). Im Hinblick auf den städtischen Verkehr macht Joos (2012: 105) außerdem deutlich, dass lediglich über physisch-materielle Änderungen im Stadtbild und technologische Lösungen keine langfristigen Effekte auf das Mobilitätsverhalten der Menschen erzielt werden können. Eine ansprechende Freiraumgestaltung mit attraktiven und sicheren Rad- und Fußwegen allein veranlasst demnach die Menschen noch nicht zum Umstieg auf den nachhaltigeren Umweltverbund. Auch van Wee (2013: 84) erkennt die zunehmende Entkopplung der gegebenen Raumstruktur vom individuellen Verhalten. Berufliche und wirtschaftliche Zwänge sowie individuelle Präferenzen dagegen gewinnen mehr und mehr an Bedeutung. Nichtsdestotrotz betont er, dass kompakte Strukturen Grundlage und Voraussetzung für eine nachhaltige Abwicklung des Stadtverkehrs sind und indirekt auch Einfluss auf die Einstellungen sowie das Mobilitätsverhalten der Menschen haben.

Nichtsdestotrotz führten und führen gesellschaftliche Umbrüche wie Individualisierung und Globalisierung seit Beginn der Diskussion um nachhaltige Mobilität ungebrochen zu einer Zunahme von Verkehrsströmen und deren negativen Folgen. Held (2007: 852) versteht daher nachhaltige Mobilität zunächst als „Bewusstwerden der Nichtnachhaltigkeit des heute vorherrschenden Verkehrs“. Dass wir uns inzwischen mitten im Prozess dieses „Bewusstwerdens“ befinden, zeigt der aktuelle Diskurs: Wie nie zuvor prägen Mobilitätsthemen die tagespolitischen, gesellschaftlichen und wissenschaftlichen Debatten. Außerdem herrscht zunehmend Einigkeit darüber, wie wenig zukunftsfähig unser bestehendes Verkehrssystem ist. Nicht zuletzt deswegen werden vermehrt Alternativen wie Elektromobilität, Sharingkonzepte, aber eben auch integrierte Ansätze wie autoarme Stadtquartiere entwickelt und erprobt.

2.2 Autoarme Stadtentwicklung

Die Entwicklung der letzten Jahre in Deutschland zeigt, dass alternative Planungsansätze, die sich am Leitbild der nachhaltigen Entwicklung orientieren, bisher nur in Ausnahmefällen die Spirale des Verkehrswachstums aufhalten konnten. Nach wie vor werden immer neue Straßen gebaut und wird dem MIV weiter mehr Raum gegeben – ungeachtet der Erkenntnis, dass neue Straßen das Verkehrsaufkommen erhöhen und dadurch wiederum Druck auf den Straßenausbau ausüben. Laut Holzapfel (2012: 82) konnten Veränderungen nur dort wirklich erreicht werden, wo städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen integriert gedacht wurden und ineinander greifen. Insgesamt habe aber beispielsweise die „Stadt der kurzen Wege“, die den Verkehr an der Quelle reduziert, jedoch noch nicht genug Realisierung gefunden.

Die im Fokus dieser Masterarbeit stehende Idee der autoarmen Stadtquartiere trägt selbst viele Charakteristika der „Stadt der kurzen Wege“ und erinnert daran, dass Straßenraum mehr als nur Verkehrsfläche sein kann. Als Aufenthaltsraum, Wohnumfeld, Kommunikations- und Erlebnisraum kommt der Straße hier wieder neue (bzw. alte) Bedeutung zu. Bevor in Kapitel 4 die autoarmen Projekte in München-Riem und Wien-Floridsdorf im Detail vorgestellt werden, soll im Folgenden zunächst ein Überblick über die Entwicklung autoarmer Planung gegeben und

Erfahrungen über positive Effekte und Herausforderungen aus anderen Fallbeispielen dargestellt werden.

2.2.1 Überblick

Wenn von autoarmen Stadtentwicklungskonzepten gesprochen wird, denken viele Menschen in erster Linie an autofreie Innenstädte. Als Reaktion auf die teilweise katastrophalen Verkehrsverhältnisse und deren ökologischen sowie sozialen Folgen gab es mit der vermehrten Einrichtung zentrumsnaher Fußgängerzonen und verkehrsberuhigter Bereiche in den 1970er Jahren in vielen Städten tatsächlich bereits erste Ansätze autofreier bzw. autoarmer Planung. Diese standen jedoch noch in der Tradition der funktionalen Trennung von Verkehr, Einkaufen und Wohnen. Erst mit der Erkenntnis, dass eine Lösung der Verkehrsprobleme aufgrund des engen Zusammenhangs und Konfliktpotenzials von Verkehr, Wirtschaft, Umwelt, Raumordnung und Städtebau mit Maßnahmen der Verkehrspolitik allein nicht möglich ist, wurde dazu übergegangen, die unterschiedlichen Ansprüche in integrativen Konzepten zu koordinieren. Ihre radikalste Konsequenz findet diese Idee im Konzept autoarmer Stadtquartiere. Als Gegenentwurf zur autogerechten Stadtentwicklung soll hier durch die Verknüpfung von Mobilität, Städtebau und Ökologie den negativen Entwicklungstendenzen entgegengewirkt und sollen die Wohn- und Lebensbedingungen für die Bewohnenden verbessert werden. Im Sinne einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung wurden ab Anfang der 1990er Jahre autoarme Stadtquartiere im Neubau entwickelt.

Inspiration dafür bot ein soziologisches Experiment an der Universität Bremen, in dessen Rahmen sechs autobesitzende Familien über vier Wochen hinweg ein Leben ohne Auto in der Stadt austesteten und ihren Alltag dokumentierten. Auf Grundlage der positiven Erfahrungen der Projektteilnehmenden entstand in der Bremer Senatsverwaltung die Idee eines autofreien Wohngebietes im Stadtteil Bremen-Hollerland. Zwar wurde das Modellprojekt trotz hohem Beteiligungsinteresse aus unterschiedlichen Gründen (u. a. ungünstige Standortbedingungen) nie realisiert, die Diskussionen um die Planungen führten aber dazu, dass die Idee autoarmer Wohnkonzepte überregional bekannt und auch in anderen deutschen und europäischen Städten aufgegriffen wurde (Koerdt 2002).

Unter Einbezug der Erfahrungen aus Bremen wurde in der Folge eine ganze Reihe verschiedener Projekte realisiert (Tabelle 1 zeigt eine Auswahl der bekanntesten Beispiele im deutschsprachigen Raum). Vor allem zwischen den Jahren 1993 und 2008 gab es europaweit eine rege Entwicklungsdynamik autoarmer Stadtquartiere, mit größeren und bekannteren Projekten wie Freiburg-Vauban oder dem GWL terrein in Amsterdam, aber auch dutzenden kleineren Projekten. Eine abschließende Liste ist aufgrund der unterschiedlichen Definitionen nur schwer zu erstellen. Die „Plattform autofrei/autoarm Wohnen“ (<https://wohnbau-mobilitaet.ch/>) des ökologischen Schweizer Verkehrsclubs (VCS) gibt jedoch einen guten Überblick über verwirklichte und geplante Siedlungen in Europa und der Schweiz. Während in Deutschland und Österreich nach 2008 nur noch wenige Projekte explizit unter dem Label „autofrei/autoarm“ verwirklicht wurden, findet in der Schweiz derzeit eine Renaissance dieser statt.

Tabelle 1: Auswahl autoarmer Stadtquartiere im deutschsprachigen Raum (geordnet nach Stellplatzschlüssel)

Projekt	Stellplatzschlüssel ⁶	Fläche	Wohn-einheiten	Planungsbeginn	Erstbezug	Quelle
Wien-Floridsdorf	0,1	1,1 ha	244	1994	1999	u. a. Moser und Stocker 2008
Hamburg-Saarlandstraße	0,15	3,4 ha	170	1997	2001	Baier et al. 2004
Münster-Weißenburg	0,2	2,7 ha	189	1998	2001	ASW e. V. 2018
Köln-Nippes Stellwerk 60	0,2	3,2 ha	460	2005	2013	Friedrich 2009
München-Riem	0,21 – 0,6	556 ha	ca. 200	1995	1999	u. a. WOA 2015
Tübingen Französisches Viertel	0,6	9 ha	1.100	1993	2002	Manderscheid 2004
Freiburg-Vauban	< 1	38 ha	2500	1993	1998	Heuer et al. 2003
Wittenberg Werksiedlung Piesteritz	1	13 ha	380	1995	2000	Christ und Loose 2001

Ausgangspunkt der Projekte war meist die Idee, ein Wohnangebot und entsprechende Vorteile für Haushalte zu schaffen, die freiwillig auf einen individuellen Autobesitz verzichten. Ihre Umsetzung gestaltete sich jedoch mitunter sehr unterschiedlich, sowohl im Hinblick auf ihre Größe und den Grad der Autofreiheit als auch auf das Planungsverfahren und die letztendliche organisatorische, bauliche und rechtliche Ausgestaltung. Während manche der Projekte privat initiiert, von Baugemeinschaften oder gemeinnützigen Investor*innen wie Wohnungsgenossenschaften verwirklicht wurden, sind andere auf Initiative der Stadt mit Hilfe von kommunalen Unternehmen entstanden. Im Gegensatz zum klassischen Wohnungsbau wurden die künftigen Bewohnenden oftmals stark in die Planung einbezogen, von der ersten Idee bis zur Gestaltung des Quartiers. Da noch keine etablierten Planungsstrukturen vorhanden waren, gab es dabei besonders in den ersten verwirklichten Projekten oft intensive Aushandlungsprozesse zwischen den Projektinitiator*innen und der Kommune, die ein hohes Maß an Kommunikationskompetenz erforderte (Christ und Loose 2001: 102).

Zwar betiteln sich die meisten der Projekte selbst als „autofrei“, der Grad der tatsächlichen Autofreiheit geht jedoch – wie schon an der Anzahl der verwirklichten Stellplätze erkennbar ist – deutlich auseinander. In der Literatur werden die Projekte meist grob in drei Kategorien unterteilt (u. a. Baier et al. 2004: 7; Christ und Loose 2001: 10 f.):

Als **verkehrsfrei** bzw. **stellplatzfrei** gelten demnach Quartiere, die im Inneren autoverkehrsfrei sind. Erreicht wird diese Verkehrsfreiheit durch die Verwirklichung der verpflichtenden Stellplätze in zentralen Parkhäusern o. ä. am Quartiersrand. Ausnahmen bestehen für den Liefer- und

⁶ Der Stellplatzschlüssel bezeichnet die Anzahl der Stellplätze pro Wohneinheit, die beim Neubau von Gebäuden nachgewiesen werden müssen.

Versorgungsverkehr (z. B. Krankenwagen, Müllabfuhr). Der Zugang zu den Wohnungen findet über Fuß- und Radwege statt. Der Verzicht auf ein eigenes Auto ist dabei nicht vorgeschrieben.

Beispiel: Wittenberg – Werkssiedlung Piesteritz

In **autoreduzierten** Stadtquartieren wurden weniger Stellplätze als in konventionellen Wohngebieten hergestellt, also mit einem Schlüssel von unter 1,0 Stellplätzen pro Wohneinheit. In der Regel gibt es keine formale Verpflichtung zur Autofreiheit, dementsprechend leben hier auto-besitzende und autolose Haushalte Tür an Tür. Eine Zufahrt mit dem Pkw in das Quartier ist zwar möglich, aber soll durch wenige Erschließungsschleifen und das geringe Stellplatzangebot reguliert werden. Oft werden in Form von Carsharing und anderen Mobilitätsangeboten Anreize geschaffen, auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Beispiel: Freiburg-Vauban, Köln-Nippes – Stellwerk 60

Der höchste Grad an Autofreiheit findet sich in **autofreien** Stadtquartieren. Hier leben – bis auf einzelne Ausnahmen – ausschließlich Haushalte ohne Auto. In der Regel verpflichten sich die Bewohnenden beim Kauf oder dem Anmieten einer Wohnung vertraglich dazu, kein eigenes Auto zu besitzen. Diese schriftliche Erklärung gilt meist als Voraussetzung für die starke Reduzierung der zu erstellenden Stellplätze auf einen Bruchteil der sonst üblichen Anzahl.

Beispiele: Hamburg-Saarlandstraße, Wien-Floridsdorf – Autofreie Mustersiedlung

Zur Vereinfachung, aber auch wegen der häufigen Fehlinterpretation und negativen Konnotation des Begriffs „autofrei“ wird im Rahmen dieser Arbeit überwiegend der Begriff „**autoarm**“ verwendet. Dieser impliziert vor allem autoreduzierte und autofreie Stadtquartiere nach obiger Interpretation, soll aber zugleich deutlich machen, dass die erwähnten Quartiere meist eben nicht zu 100 Prozent autoverkehrsfrei sind.

2.2.2 Kennzeichen autoarmer Stadtquartiere

Während viele der autoarmen Quartiere sich in bestimmten Punkten mitunter stark unterscheiden, gibt es auch einige Gemeinsamkeiten. So ist ihnen in den meisten Fällen eine gute Anbindung an das ÖPNV- und Radwegenetz sowie kurze Entfernungen zu Nahversorgungs- und Naherholungsreinrichtungen als Grundvoraussetzung für ein Leben ohne eigenes Auto gemeinsam. Dabei können im Rahmen von kompakten Stadtentwicklungskonzepten durch reduzierte Verkehrs- und Stellflächen für Pkw hohe städtebauliche und verkehrsökologische Qualitäten erzielt werden. Christ und Loose (2001: 84) sehen in autoarmen Stadtquartieren in Abgrenzung zur Charta von Athen die Renaissance der Mischung von Funktionen (Arbeit, Wohnen, Freizeit), sozialen Schichten, Generationen und Natur.

Flächengewinn

Die deutliche Verringerung des verkehrsbezogenen Flächenverbrauchs in autoarmen Stadtquartieren eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten; Straßeninfrastruktur und Stellplätze werden durch Grünflächen und gemeinschaftlich genutzte Einrichtungen ersetzt (vgl. Abbildung 4). Die Spannweite der bisher umgesetzten alternativen Ideen geht dabei von vorrangig eher nützlichen

Einrichtungen, wie einer Waschküche und Werkstätten, bis hin zu freizeitorientierten Veranstaltungsräumen, einer Sauna oder einem Fitnessraum.

Ein Flächengewinn im weiteren ökologischen Sinne ergibt sich allerdings erst durch eine wirksame Reduzierung der Versiegelung durch den Wegfall von Stellplätzen. Ihre Verlagerung unter die Erdoberfläche schafft nur augenscheinlich eine autofreie Umgebung und mehr Raum für Grünflächen; Bodenversiegelung findet dennoch statt. So besitzen Tiefgaragen zwar auf den ersten Blick eine nutzbare Oberfläche, natürliche Versickerung von Regenwasser sowie das Wachstum großkroniger Bäume und anderer tiefwurzelnder Pflanzen lassen sie in der Regel jedoch nicht zu (Christ und Loose 2001: 99).



Abbildung 4: Innenhof des autoarmen Projektes wagnis 3 in München-Riem (eigene Aufnahme)

Zugleich bieten autoarme Stadtquartieren ein höheres Maß an Flexibilität des städtebaulichen und architektonischen Raumes: Die abnehmende Bedeutung des Autos als strukturprägende Größe führt zu einer neuen Vielfalt und neuen Optionen bei der Siedlungsstruktur. Städtebauliche Raumfiguren können dadurch neu und freier interpretiert und kombiniert werden (ebd.: 94). Darüber hinaus erleichtert eine höhere räumliche Flexibilität die Berücksichtigung ökologischer Baustandards (z. B. Süd-Orientierung der Gebäude zur Installation von PV-Anlagen) und macht insgesamt eine stärkere multifunktionale Gestaltung des Quartiers im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“ möglich. So können dichtere Bebauungsstrukturen realisiert werden, ohne dabei die Wohnqualität einzuschränken. Die Mittel, die durch den aufgrund der urbanen Dichte meist

kostengünstigeren Baupreis eingespart werden, können wiederum in Gemeinschaftseinrichtungen und alternative Mobilitätsangebote investiert werden (Christ und Loose 2001: 105).

Reduzierung der Umweltbelastung und anderer negativer Effekte von Verkehr

Die Reduzierung bzw. das Ausbleiben des MIV wirkt sich im unmittelbaren Wohnbereich autoarmer Stadtquartiere in der Regel durch eine deutlich geringere Verkehrsbelastung aus. Entsprechend sind auch die verkehrsbedingten Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe und Lärm geringer, wobei die Effekte je nach Größe, Grad der Autofreiheit und Kompaktheit des Quartiers, mehr oder weniger spürbar sind⁷. Darüber hinaus wird das Unfallrisiko gesenkt und die Sicherheit auf den Straßen und Wegen erhöht. Auch die erwähnte Trennwirkung von Verkehrswegen ist in autoarmen Stadtquartieren deutlich geringer ausgeprägt. Gemeinsam mit den Vorteilen des Flächengewinns führt die Reduzierung der negativen Effekte der Verkehrsbelastung dazu, dass der Straßenraum wieder an Aufenthaltsqualität gewinnt und eine hohe Kommunikationsqualität bietet (ebd.: 91). Saubere Luft, eine ruhige Umgebung und ein attraktiver öffentlicher Raum animieren zum Aufenthalt im Freien, fördern offene Sozial- und Kommunikationsformen und stärken so die Hausgemeinschaft und den Kontakt zur Nachbarschaft.

In von Autos dominierten Straßen haben Kinder kaum eine Chance, sicher im öffentlichen Raum zu spielen und selbstständig mobil zu sein. Die Rückeroberung der Straße als Lebensraum und Ort der Begegnung spielt daher vor allem auch für Kinder eine wichtige Rolle. Autoarme Stadtquartiere bieten ihnen für ihre körperliche, psychische und soziale Entwicklung den nötigen Freiraum für Bewegung, Spiel und Kontakt mit anderen (Limbourg 1999). Ergebnisse einer vergleichenden Wohnumfeldstudie zeigten, dass die Kinder des autofreien Wohnquartiers *Langwasser P* in Nürnberg sich öfter im Freien aufhielten, in ihrer Entwicklung weiter fortgeschritten waren und wesentlich früher eigenständig das Haus verließen als im konventionellen Nachbarquartier (Christ und Loose 2001: 92).

Alternative Mobilitätsangebote

Durch die eingeschränkte Dominanz des Autos können Verkehrsflächen vermehrt wieder dem umweltfreundlichen Fuß- und Radverkehr gewidmet werden. Um ein hohes Maß an Mobilität zu gewährleisten, ist eine Voraussetzung für das Funktionieren autoarmer Stadtquartiere jedoch ebenso ein entsprechendes Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel. Dabei können vom Ausbau und einer Taktverdichtung des ÖPNV quartiersübergreifend auch Menschen in anliegenden Gebieten profitieren. Ergänzt wird dieses Angebot in der Regel durch weitere, gezielt auf die Bedürfnisse autoloser Haushalte abgestimmte Mobilitätsangebote wie Carsharing, Verleihstationen für Lastenräder und Fahrradanhänger, Fahrradwerkstätten und ausreichende, qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten. Bessere Bedingungen für den nicht motorisierten Verkehr erhöhen so die Chancen einer flexiblen Verkehrsmittelwahl (ebd.: 105). Durch die Förderung von

⁷ Laut in der Literatur vorherrschenden Meinung sollten autoarme Siedlungen so dimensioniert sein, dass Vorteile eines autofreien Lebens wie geringere Lärm- und Luftschadstoffbelastung und ein Kfz-armes Umfeld spürbar sind, gleichzeitig Nahversorgungseinrichtungen und weiterführende Verkehrsinfrastruktur aber nicht zu weit entfernt liegen. Häufig wird dabei eine Zahl von 200 Wohneinheiten bzw. eine Größe von 2 ha als Mindestumfang genannt, ab dem die Vorteile autoarmer Stadtquartiere deutlich zur Geltung kommen (Baier et al. 2004: 10).

Mobilität abseits vom motorisierten Individualverkehr erleichtern autoarme Stadtquartiere in diesem Sinne auch die Teilhabe breiter sozialer Schichten am gesellschaftlichen Leben und verringern die soziale Exklusion benachteiligter Haushalte. Strategien der Verkehrsvermeidung und der Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel stärken so nicht nur die *intragenerationelle* Gerechtigkeit, sondern zielen langfristig ebenso auf eine Minimierung der Verkehrsbelastungen für zukünftige Generationen und leisten somit einen Beitrag zu *intergenerationeller* Gerechtigkeit⁸.

2.2.3 Rechtliche und planerische Rahmenbedingungen

Die dargestellten positiven Effekte autoarmer Gestaltungskonzepte sollten immer in Relation zu den Herausforderungen der Umsetzung und den rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen gesehen werden. So führt die Flexibilisierung der Raumnutzung und der Verkehrserschließung zu einer deutlich höheren Komplexität der Planungs- und Entscheidungsprozesse. Mit steigender Freiheit bei der Gestaltung von Flächen, Räumen, Nutzungen und finanziellen Mitteln wächst schließlich auch das Konfliktpotenzial.

Stellplatzsatzungen

Der offensichtlichste Konflikt tritt dabei in Form der Stellplatzbaupflicht zu Tage. In den Interviews, die im Rahmen dieser Arbeit geführt wurden, wurde ihr relativ große Bedeutung beigegeben. Daher wird im Folgenden kurz der Hintergrund der Stellplatzbaupflicht beleuchtet, um dann im Hinblick auf die Fallstudien exemplarisch näher auf die Stellplatzregelungen der Städte München und Wien einzugehen.

Zur Regulierung des ruhenden Verkehrs wird in den Bauordnungen der Länder sowie den daraus abgeleiteten kommunalen Satzungen festgelegt, wie viele Stellplätze auf einem Baugrundstück (oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück) herzustellen sind. In Ausnahmefällen, wenn es aufgrund der örtlichen Randbedingungen nicht oder nur schwer möglich ist, diese Stellplätze zu schaffen (beispielsweise in hochverdichteten Innenstädten), kann der*die Bauende durch die Zahlung eines Ablösebeitrags von der Herstellungspflicht befreit werden (Dunker 2005: 565). Die Bauordnungen der deutschen Bundesländer unterscheiden sich in ihren Stellplatzregelungen mitunter stark. Während in einigen Ländern (wie Brandenburg und Hessen) die Stellplatzbaupflicht erst durch die Verabschiedung einer kommunalen Bauvorschrift entsteht, ist sie in anderen (wie Baden-Württemberg und Bayern) in der Landesbauordnung selbst festgelegt. Ausnahmen stellen die Länder Berlin und Hamburg dar: Dort wurde die Baupflicht für Kfz-Stellplätze im Wohnungsbau 1997 bzw. 2013 abgeschafft. Seither steht es den Bauenden frei, ob und in welchem Umfang Stellplätze errichtet werden. Über die Jahre hat sich dabei gezeigt, dass trotz des Wegfalls der Baupflicht kein Stellplatzmangel eingetreten ist (Heinrichs et al. 2015: 7 f.).

⁸ Die Begriffe inter- und intragenerationelle Gerechtigkeit entstammen dem Diskurs der nachhaltigen Entwicklung. Während intergenerationelle Gerechtigkeit dabei als Verantwortung gegenüber künftigen Generationen verstanden wird, meint intragenerationelle Gerechtigkeit Verantwortung für die heute lebenden Menschen, v. a. in benachteiligten Staaten des globalen Südens, aber auch den Ausgleich und die Chancengleichheit innerhalb eines Staates (Michelsen und Adomßent 2014: 13).

Einmal mehr wird hier das Paradigma der autogerechten Stadt deutlich, insbesondere wenn der historische Ursprung der Stellplatzsatzungen betrachtet wird: Angesichts steigender privater Motorisierung sollten schon in den 1930er Jahren die öffentlichen Verkehrsflächen für den fließenden Verkehr freigehalten werden. Dazu wurde es als erforderlich angesehen, für den ruhenden Verkehr ausreichende Flächen im privaten Raum vorzuhalten. So wurde 1939 die Reichsgaragenordnung verabschiedet, welche die Errichtung eines Stellplatzes pro Wohneinheit festlegte. Zwar wurde sie in der Zeit nach 1945 im Wesentlichen durch die Bauordnungen der Länder ersetzt und teilweise an die Anforderungen zeitgemäßer Stadt- und Verkehrsplanung angepasst, nach wie vor ist die Reichsgaragenordnung jedoch Grundlage der heutigen Stellplatzsatzungen (Blees et al. 2017: 10). Trotz der lokalen Unterschiede wird in den meisten Fällen bei Bauvorhaben auch heute noch mindestens ein Stellplatz pro Wohneinheit gefordert, um eine Baugenehmigung zu erhalten – unabhängig davon, ob tatsächlich ein Autobesitz vorliegt oder nicht. Das führt schon im konventionellen Wohnungsbau zu einer ungerechten Behandlung autoloser Haushalte, da die Kosten für Tiefgaragen und andere Parkanlagen meist auf alle Bewohnenden eines Hauses umgelegt werden. Für autoarme Projekte wirkt sich die Stellplatzbaupflicht jedoch besonders nachteilig aus. Während inzwischen die Satzungen nach und nach gelockert werden und unter bestimmten Umständen Ausnahmen bei der Herstellungspflicht zulassen, war eine Reduzierung bei der Entwicklung der ersten autoarmen Stadtquartiere in den 1990er Jahren noch Neuland. So stellte sich die Errichtung der Stellplätze als besonderer Kostenfaktor⁹ und Umsetzungshürde heraus: Trotz stark reduziertem Bedarf mussten Stellplätze meist in weit höherem Umfang als notwendig hergestellt oder alternative Flächen vorgehalten werden.

Grundlage für den Stellplatzschlüssel im Fallbeispiel München-Riem bildet die Bayerische Bauordnung (BayBO). Mit ihrer Novellierung im Jahr 2007 ist es den Kommunen freigestellt worden, eigene Regelungen in Bezug auf die bei Bauvorhaben zu errichtenden Stellplätze zu treffen. Die Landeshauptstadt München hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und im Januar 2008 eine eigene Stellplatzsatzung verabschiedet, welche die lokalen Gegebenheiten stärker berücksichtigt. Nach wie vor wurden in Baugenehmigungsverfahren vorerst jedoch nur in Einzelfällen Abweichungen vom 1:1-Schlüssel gewährt. Erst seit einem Beschluss des Stadtrates aus dem Jahr 2016 ist für „Wohnnutzungen unter besonderen Voraussetzungen“ – beispielsweise bei Bauvorhaben mit alternativen Mobilitätskonzepten, aber auch bei Modellprojekten für autoarmes Wohnen – eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf bis zu 0,3 möglich, wenn eine Reihe von Kriterien eingehalten wird. Dazu gehört neben einer guten ÖPNV-Anbindung auch ein „plausibles Mobilitätskonzept“, das beispielsweise Angaben über die Bereitstellung von Carsharingstellplätzen oder die Förderung der Fahrradnutzung enthält. Wie im Beispiel Riem ist jedoch für den Fall des Scheiterns eines Projektes die Formulierung von „Sicherungsmaßnahmen“, wie das Vorhalten von Nachrüstungsmöglichkeiten oder Ersatzzahlungen, vorgeschrieben (vgl. Textfeld 1 und LHM 2016: 8 f.).

⁹ Heute wird im Durchschnitt im Wohnungsbau für die Errichtung eines Kfz-Stellplatzes in einer Tiefgarage mit Kosten von rund 18.200 Euro, in Ballungsgebieten wie Berlin und München durchschnittlich sogar bis zu 26.300 Euro gerechnet. In der Regel macht das etwa zehn Prozent der Gebäudekosten aus (Heinrichs et al. 2015: 42).

Textfeld 1: Kriterien für eine Stellplatzreduzierung für „Wohnnutzungen unter besonderen Voraussetzungen“ aus dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung der Stadt München vom 29.06.2016 (LHM 2016: 8)

1. Das Vorhaben schließt alle Wohneinheiten eines Gebäudes mit ein und umfasst eine Mindestgröße von 10 Wohneinheiten.
2. Das Baugrundstück ist / wird durch den Öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen und bietet damit die Voraussetzung, auch dauerhaft in unterschiedlichen persönlichen Lebenslagen und Haushaltskonstellationen den Alltag gut ohne eigenes Kfz bewältigen zu können.
3. Im Baugenehmigungsverfahren ist von der Antragstellerin / vom Antragsteller ein plausibles Mobilitätskonzept (= Konzept zur Förderung des bewussten Verzichts auf den Besitz eines Kfz) vorzulegen. [...]
4. Alle herzustellenden Stellplätze verbleiben im Gemeinschaftseigentum. [...]
5. Liegen diese Voraussetzungen kumulativ vor, ist im Baugenehmigungsverfahren auf Antrag der Stellplatzschlüssel in Abhängigkeit von der konkreten Ausgestaltung des jeweiligen Mobilitätskonzeptes zu reduziert werden. Im Minimum sind jedoch 0,3 Stellplätze je 1 Wohnung real herzustellen.
6. Das Mobilitätskonzept muss grundsätzlich in geeigneter Form abgesichert werden. [...] Als Sicherungsmaßnahmen kommen insbesondere die nachfolgenden Möglichkeiten in Betracht [...]:
 - Vorhalten einer Nachrüstungsmöglichkeit und tatsächliche Herstellung der „gestundeten“ Stellplätze
 - Ersatzzahlung für den Fall des Scheiterns des Modellprojekts, soweit keine Nachrüstung möglich ist.

Im geförderten Mietwohnungsbau dagegen wird aufgrund der niedrigen Autobesitzquote grundsätzlich von einem reduzierten Stellplatzbedarf ausgegangen. Für eine entsprechende bedarfsgerechte Anpassung des Stellplatzschlüssels wurden dazu in ausgewählten Gebieten in München stichprobenartige Parkraumerhebungen durchgeführt. Auf Grundlage der Ergebnisse wurde schließlich festgelegt, dass sich der Stellplatzbedarf in Abhängigkeit von den jeweiligen Münchener Förderprogrammen im Mietwohnungsbau auf einen Wert von bis zu 0,3 Stellplätzen pro Wohneinheit reduzieren lässt. Für das in der Messestadt Riem überwiegend angewandte *München Modell*, das vor allem Haushalten mit mittlerem Einkommen und Familien mit Kindern die Möglichkeit bietet, Wohnungen zu tragbaren Mieten zu finden, gilt demnach offiziell ein Stellplatzschlüssel von 0,8 (LHM 2016: 5 f.).

Auch die Stellplatzsatzung in Wien beruht auf der Reichsgaragenordnung von 1939. Die Möglichkeit einer Reduzierung des Stellplatzschlüssels wurde hier jedoch tatsächlich bereits Mitte der 1990er Jahre eingeräumt, als das sogenannte Wiener Garagengesetz (WGarG) im Zuge der Entwicklung der Autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf reformiert wurde. Um bis zu 90 Prozent kann seither der Umfang der Stellplatzverpflichtung verringert werden, etwa wenn die „Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln“ und eine ausreichende „Ausstattung des Gebietes mit Stellplätzen unter Berücksichtigung verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen“ sichergestellt ist (§ 48 Abs. 3, WGarG 2008). Außerdem ist seit 2008 statt der 1:1-Regelung vorgesehen, nur noch pro 100 m² Wohnfläche einen Stellplatz zu errichten. Die

Ende November 2018 vom Wiener Landtag beschlossene Novelle der Wiener Bauordnung beinhaltet eine weitere Lockerung des Garagengesetzes. So ist es künftig möglich – unter bestimmten Auflagen – nicht (mehr) benötigte Stellplätze umzunutzen. Grund für die Änderung sind „teilweise beträchtliche Dauerleerstände“, die dadurch zustande kommen, dass nach der derzeitigen rechtlichen Lage, ungeachtet des tatsächlichen Bedarfs, die Pflichtstellplätze zweckgebunden sind (Wiener Landtag 2018: 44). Unter anderem das Abstellen von Fahrrädern auf den Stellplätzen ist nun (auch offiziell) zulässig (ebd.: 17).

2.3 Zwischenfazit

Das vorhergehende Kapitel hat einen relativ weiten theoretischen Rahmen um das Thema autoarmer Stadtquartiere gespannt. Dabei wurde deutlich, dass autozentriertes Denken jahrelang Politik und Planung in Deutschland geprägt hat und die Auswirkungen der Orientierung am Paradigma der autogerechten Stadt bis heute in vielfältiger Weise – von der städtebaulichen Substanz bis hin zu rechtlichen Regelungen – spürbar sind. Die negativen Folgen dieser Entwicklung waren jedoch auch Auslöser verschiedener Gegenbewegungen und alternativer Planungsansätze, die sich verstärkt an einer nachhaltigen Entwicklung orientieren. Eines dieser Konzepte, das sich stark an das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ anlehnt, ist die Idee autoarmer Stadtquartiere. Durch verschiedene Strategien der Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf umweltfreundliche und stadtverträgliche Verkehrsmittel wird eine Vielzahl an städtebaulichen, ökologischen und gesellschaftlichen Potenzialen eröffnet. Die Bandbreite der Ausgestaltung autoarmer Quartiere ist dabei sehr weit. Doch obwohl die ersten Projekte dieser Art bereits vor über 20 Jahren entstanden sind, gibt es bisher nur eine überschaubare Anzahl eingehender wissenschaftlicher Untersuchungen. Dass Forschungspotenzial besteht, spiegelt sich auch in der Menge unterschiedlicher Definitionen und Verwendung der Begrifflichkeiten wider. Im weiteren Verlauf dieser Arbeit soll daher anhand der Beispiele München-Riem und Wien-Floridsdorf gezeigt werden, inwiefern sich die theoretischen Grundlagen und die Ergebnisse früherer Untersuchungen (beispielsweise von Christ und Loose 2001) heute in der Praxis wiederfinden. Darüber hinaus wird der zentralen Fragestellung nach dem Potenzial autoarmer Stadtquartiere für eine menschengerechte und nachhaltige Stadtentwicklung nachgegangen.

3. Methodisches Vorgehen

Die Auswertung von akademischer Literatur sowie von Projektberichten, Artikeln in Fachzeitschriften und anderen Arbeiten konnte zwar einen guten Überblick über das Thema „Autoarme Stadtquartiere“ verschaffen. Ausreichend Wissen über Potenziale und Herausforderungen solcher Quartiere konnten allein auf Grundlage der Literatur jedoch nicht erschlossen werden. Um diese Lücken zu schließen, wurden zwei Projektbeispiele ausgewählt, die im weiteren Verlauf als Fallstudien dienten. Aufbauend auf den Ergebnissen der Literaturrecherche wurde eine empirische Untersuchung durchgeführt, die es ermöglichte, Erfahrungen und Ansichten von Akteuren aus der Praxis miteinzubeziehen und sich beispielhaft vor Ort ein konkretes und aktuelles Bild von autoarmen Projekten zu verschaffen. Um die Forschungsfrage hinreichend zu beantworten, wurde im Rahmen von offenen, halbstrukturierten Expert*inneninterviews das notwendige Praxiswissen generiert und qualitativ ausgewertet.

3.1 Auswahl der Fallstudien

Um dem Rahmen einer Masterarbeit gerecht zu werden und gleichzeitig keine einseitigen Ergebnisse zu erzielen, wurden für die empirische Untersuchung zwei Fallstudien ausgewählt. Tabelle 2 beschreibt die Kriterien, die der Auswahl zugrunde lagen.

Tabelle 2: Kriterien für die Auswahl der Fallstudien

Kriterium	Begründung
Das Projekt ist ein „typischer“ Fall eines autoarmen Stadtquartiers.	Eine Strategie für die Fallauswahl bei empirischen Untersuchungen ist nach Gläser und Laudel (2010: 98) die Auswahl typischer Fälle, die den Untersuchungsgegenstand besonders gut repräsentieren. Typische Fälle sind dabei nicht zwangsläufig die, die am häufigsten auftreten. Vielmehr weisen sie charakteristische Eigenschaften und typische Ausprägungen von Variablen und Einflussfaktoren auf.
Das autoarme Stadtquartier bzw. Projekt liegt im deutschsprachigen Raum.	Die Einschränkung auf den deutschsprachigen Raum erleichtert den Zugang zu den Projekten und macht die Vergleichbarkeit wahrscheinlicher.
Es sind mindestens zehn Jahre nach Erstbezug des Quartiers vergangen.	Die langjährige Entwicklungsgeschichte macht die Untersuchung langfristiger Effekte möglich.
Es sind eine oder mehrere Studien vorhanden, die die Entstehung bzw. die ersten Jahre des Projektes begleiten.	Da die Entwicklung der Projekte schon länger zurückliegt und zunächst offen war, ob mögliche Interviewpartner*innen akquiriert werden können, die an dem Prozess beteiligt

	waren und/oder sich im Detail daran erinnern können, dienen die Studien als Grundlage und Ausgangspunkt für die Untersuchung.
Das Projekt entstand als Neubau oder auf einer Konversionsfläche (z. B. ehemalige Kasernengelände).	Aus forschungspraktischen Gründen wurde entschieden, Versuche von autoarmen Projekten im Bestand im Rahmen dieser Masterarbeit nicht weiter zu untersuchen.

Nachdem ein Überblick über in Frage kommende Stadtquartiere gewonnen wurde, fiel die Wahl schließlich auf die autoarmen Projekte in München-Riem und die Autofreie Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf. Beide werden in der Literatur als typische Fälle der ersten autoarmen Stadtquartiere der 1990er Jahre gehandelt, sind aber noch nicht so umfassend untersucht worden wie beispielsweise Freiburg-Vauban. Zwar ist ihre Entstehungsgeschichte relativ gut dokumentiert, die meisten der Berichte und Untersuchungen stammen jedoch aus den 2000er Jahren – neuere Erkenntnisse über die dort entstandenen Projekte gibt es kaum. Neben den oben genannten Kriterien war außerdem die vergleichbare Größe der Projekte sowie der beiden Städte ausschlaggebend. Die geographische Lage und gute Erreichbarkeit ermöglichten es darüber hinaus, beide Fallbeispiele im Rahmen einer 10-tägigen Reise zu besuchen.

3.2 Leitfadengestützte Expert*inneninterviews

Expert*inneninterviews kommen unter anderem zum Einsatz, wenn zur Beantwortung einer Forschungsfrage aktuelles Wissen oder erfahrungsgestützte Einschätzungen von Expert*innen benötigt werden, die sich nicht aus der Literatur erschließen lassen (Mieg und Näf 2006: 1). Als besondere Form der problemzentrierten Befragung bieten sich Expert*inneninterviews als Methode vor allem dann an, wenn schon grundlegendes Wissen über den Forschungsgegenstand vorhanden ist. Sie haben also keinen rein explorativen Charakter, sondern stützen sich auf Aspekte der vorangehenden Problemanalyse (Mayring 2016: 70).

Als Expert*in gilt nach Gläser und Laudel (2010: 11), wer spezifisches Wissen über die zu untersuchenden sozialen Situationen und Prozesse besitzt. Aufgrund ihrer individuellen Position, Erfahrungen und Beobachtungen im Kontext des Forschungsgegenstandes verfügen unmittelbar beteiligte Personen oftmals über dieses Sonderwissen. Sie haben eine besondere Perspektive auf den Forschungsgegenstand, der ihnen häufig einen guten Überblick verschafft und ihnen ermöglicht, die eigenen Kenntnisse in einen größeren Kontext einzuordnen. Die Autoren erfassen den Begriff damit weiter als in der wissenschaftlichen Landschaft in Deutschland üblich, wo der Status als Expert*in oftmals an eine berufliche Stellung gebunden ist.

3.2.1 Auswahl der Interviewpartner*innen

Um ein möglichst umfassendes und differenziertes Bild vom Forschungsgegenstand zu bekommen, wurde versucht, Personen für ein Interview zu gewinnen, die an der Entwicklung der untersuchten autoarmen Projekte beteiligt waren und/oder in anderer Weise spezifisches Wissen

darüber verfügen, z. B. aufgrund ihrer beruflichen Auseinandersetzung mit dem Thema oder ihrer langjährigen Erfahrung als Bewohner*in.

Im Ergebnis wurden sieben Interviews geführt. Von den ursprünglich drei geplanten Gesprächspartner*innen in Wien ist einer kurzfristig abgesprungen; in München konnte im Nachgang der ersten Runde an Interviews hingegen noch ein zusätzlicher Partner gewonnen werden. Entsprechend sind – bezogen sowohl auf die Anzahl der Interviews als auch auf den Umfang der ausgewerteten Interviewtexte – die autoarmen Projekte in der Messestadt Riem überrepräsentiert (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Übersicht der Interviewpartner*innen

Fallbeispiel	Befragte*r	Rolle/Organisation
München-Riem	Person A	Eigentümerin (Autofrei Wohnen 1)
	Person B	Eigentümer (Autofrei Wohnen 1) Mitglied des Bewohnendenbeirates
	Person C	Bewohner (wagnis 3)
	Person D	Initiative „Wohnen ohne Auto“
	Person G	Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Landeshauptstadt München
Wien-Floridsdorf	Person E	Bewohner (Autofreie Mustersiedlung)
	Person F	Büro der IBA_Wien ehemals Wohnungsbaugesellschaft GEWOG

3.2.2 Entwicklung des Leitfadens

Um das Gespräch gezielt zu den zentralen Themen und offenen Fragen hinzuleiten und ein Abdriften zu irrelevanten Aspekten möglichst zu verhindern, wurde die Entscheidung getroffen, die Interviews durch einen Leitfaden zu unterstützen. Die daraus resultierende Strukturierung erleichtert zum einen die Vergleichbarkeit der verschiedenen Interviews, zum anderen hilft der Bezug des Interviewmaterials auf die jeweiligen Leitfadenfragen später bei der Entwicklung von Kategorien im Rahmen der qualitativen Auswertung (Mayring 2016: 70). Außerdem bietet die Entwicklung eines Leitfadens die Möglichkeit, das eigene theoretische Vorwissen zu vergegenwärtigen und zu organisieren und sich den Erwartungen an die Interviewinhalte bewusst zu werden (Helfferich 2009: 181).

Nach dem Prinzip des theoriegeleiteten Vorgehens wurde so auf Grundlage der zuvor gewonnen Erkenntnisse aus der Literatur und des aus der Forschungsfrage abgeleiteten Informationsbedürfnisses ein Leitfaden entwickelt. Dabei wurde nach folgender Maxime, angelehnt an Helfferich (2009: 182), vorgegangen: „So offen und flexibel [...] wie möglich, so strukturiert wie aufgrund des Forschungsinteresses notwendig.“ Dadurch wird der befragten Person ermöglicht, bisher nicht bedachte Aspekte zur Sprache zu bringen. Nachdem in einem ersten Schritt relativ frei mögliche Fragen gesammelt wurden, erfolgte im zweiten Schritt die Zusammenfassung ähnlicher Fragestellungen und – nach Möglichkeit – die Umformulierung von Suggestiv- oder Entschei-

dungsfragen in Fragen, die eine freie Antwort zulassen. Damit sollte dem Prinzip der Offenheit Rechnung getragen und der*dem Interviewten genügend Freiräume geboten werden, ihrem*seinem Wissen und Interessen entsprechend zu antworten (Gläser und Laudel 2010: 115). Zuletzt wurden die Fragen sortiert, wobei eine Unterscheidung zwischen zentralen Fragen, die in jedem Falle gestellt werden sollten, und ergänzenden Nebenfragen vorgenommen wurde. Weder Frageformulierung noch die Reihenfolge der Fragen wurden als verbindlich angenommen: Um das Interview einem natürlichen Gesprächsverlauf anzunähern und die befragte Person möglichst frei antworten zu lassen, wurden „im Feld“ Fragen auch abweichend vom Leitfaden gestellt, wenn es sich thematisch ergeben hat (ebd.: 42). Darüber hinaus wurde der Leitfaden kontinuierlich dem Befragungskontext, dem jeweiligen Fallbeispiel sowie dem*der Gesprächspartner*in angepasst.

3.2.3 Durchführung der Interviews

Bei der Kontaktaufnahme per E-Mail und Telefon wurden die potenziellen Interviewpartner*innen bereits über die Ziele der Forschungsarbeit sowie Inhalte und Dauer des geplanten Interviews aufgeklärt. Person G wurde darüber hinaus auf Wunsch ein Überblick über die relevanten Themen der Befragung zugesandt.

Im Rahmen einer mehrtägigen Reise im Sommer 2018 nach München und Wien wurden die Interviews schließlich persönlich, meist vor Ort in den autoarmen Projekten, durchgeführt. Mit Hilfe eines Aufnahmegerätes wurden die Gespräche nach ausdrücklicher Erlaubnis der Befragten elektronisch aufgezeichnet. Für die anschließende qualitative Auswertung wurden die Interviews mit Hilfe der Software easytranscript zielführend transkribiert. Dabei wurde den Interviewpartner*innen zur Wahrung der Anonymität jeweils ein Pseudonym zugeordnet. Zielführende Transkription bedeutet in diesem Fall, dass lediglich das gesprochene Wort und nicht etwa indirekte Gefühlsausdrücke wie Räuspern, Lachen, etc. verschriftlicht wurden. Außerdem wurde das Textmaterial geglättet, d. h. auftretende Dialekte und auch Fehler im Satzbau wurden teilweise behoben. Da im Rahmen dieser Arbeit die inhaltlich-thematische Ebene im Vordergrund steht, ist nach Mayring (2016: 91) die Übertragung in normgerechtes Schriftdeutsch zulässig, um eine bessere Lesbarkeit zu erreichen. Unverständliche Textpassagen wurden mit (unv.) gekennzeichnet, erklärende Anmerkungen der Autorin finden sich in den Transkripten in eckigen Klammern wieder (vgl. Interviewtranskripte auf der beigefügten CD).

3.3 Interviewauswertung – Qualitative Inhaltsanalyse

Das transkribierte Interviewmaterial wurde nach Kuckartz (2016) mit Hilfe einer inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse ausgewertet. Als einer der vom Autor vorgeschlagenen drei Basismethoden qualitativer Inhaltsanalyse wurde diese Methode gewählt, um das erhobene Material zu organisieren, zu strukturieren und präzise und nachvollziehbar zu interpretieren und anschließend Schlussfolgerungen für die Beantwortung der Forschungsfrage ziehen zu können. Die kategoriebasierte Auswertungsmethode wird meist mit dem Ziel angewandt, das erhobene Material zusammenzufassen und Komplexität zu reduzieren, ohne dass relevante Informationen verloren gehen (ebd.: 52). Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass trotz der systematischen

Vorgehensweise die Textauswertung und -codierung an menschliche Verstehens- und Interpretationsleistung geknüpft ist.

In der ersten Phase der Auswertung fand zunächst die sogenannte initiiierende Textarbeit statt. Dafür wurde das Interviewmaterial sequenziell durchgearbeitet, wichtige Textstellen markiert sowie Randnotizen, sogenannte Memos, angefertigt. Als zweiten Schritt sieht Kuckartz' Methode in ihrem Ablaufschema (siehe Abbildung 5) die Entwicklung thematischer Hauptkategorien vor.

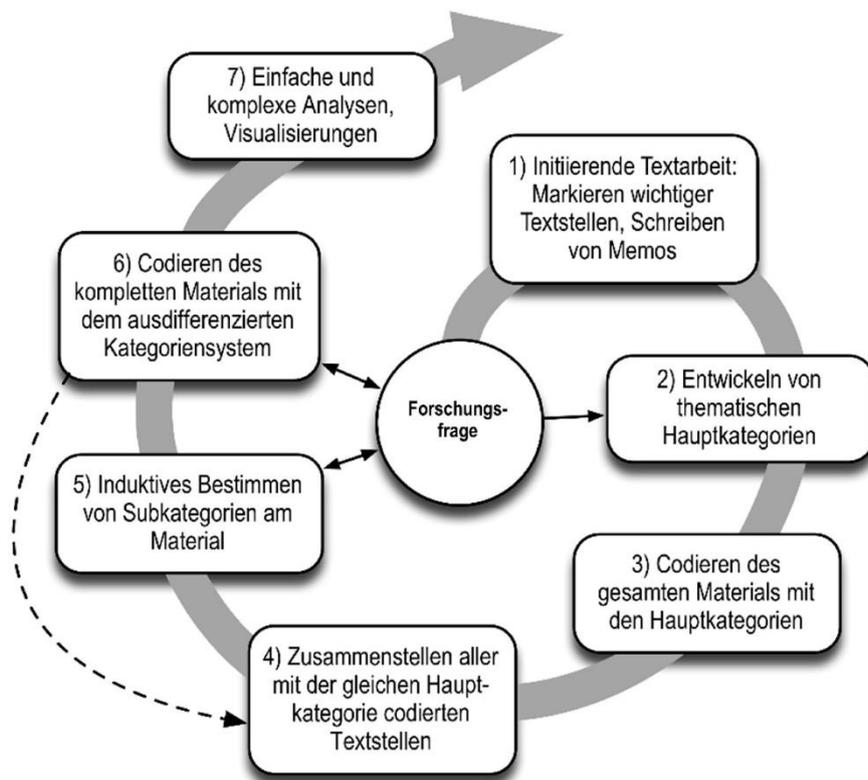


Abbildung 5: Ablaufschema einer inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse (Kuckartz 2016: 100)

Die Kategorienbildung nimmt in der inhaltlich strukturierenden Inhaltsanalyse eine zentrale Rolle ein: „Content analysis stands or falls by its categories (...) since the categories contain the substance of the investigation, a content analysis can be no better than its system of categories“ (Berelson 1952, nach Kuckartz 2016: 30). Die Strukturierung der offenen Interviews durch den Leitfaden erlaubt dabei die deduktive Ableitung von Kategorien aus den Fragen des Interviewleitfadens. So wurden auf Grundlage der initiiierenden Textarbeit und des Interviewleitfadens vorerst 16 Hauptkategorien gebildet. Die Weiterentwicklung und die Bildung von Subkategorien fanden anschließend unmittelbar am Text statt. In der ersten Codierphase (Phase 3) wurde unter Verwendung der Software ATLAS.ti das gesamte Material anhand der Hauptkategorien codiert, d. h. einzelne Textstellen (Sinneinheiten) den unterschiedlichen Kategorien zugeordnet. Dabei blieben nicht-sinntragende oder für die Forschungsfrage irrelevante Textpassagen uncodiert. Außerdem können sich im Gegensatz zum klassischen Verständnis einer Inhaltsanalyse, wonach eine Codiereinheit nur eine einzige Kategorie anspricht, nach Kuckartz (2016: 43) codierte Segmente durchaus überlappen oder ineinander verschachtelt sein. Im nächsten Schritt fand die

weitere Ausdifferenzierung des Kategoriensystems statt. Auf Grundlage der bereits kategorisierten Textstellen wurden dabei Subkategorien gebildet und das komplette Material erneut anhand des ausdifferenzierten Kategoriensystems codiert. Die Ergebnisse der kategorienbasierten Auswertung (Phase 7) sind in Kapitel 5 dargestellt.

3.4 Methodenkritik

Ein grundsätzliches Problem leitfadengestützter Interviews liegt in der Strukturierung, die man durch einen Leitfaden automatisch vornimmt. Sie stellt einen Widerspruch zum zentralen Prinzip der Offenheit von qualitativer Forschung dar. Um dieses Prinzip nicht zu verletzen, wurde bei der Entwicklung des Leitfadens darauf geachtet, möglichst offene Erzählaufforderungen und Fragestellungen zu verwenden, die zwar thematisch fokussieren, aber keine abschließende Wirkung haben.

Aufgrund der sommerlichen Temperaturen, aber auch um einen natürlichen Gesprächsablauf in angenehmer Atmosphäre zu fördern, fanden nahezu alle der Interviews im Freien statt. Das hatte im Falle einer der Befragungen zur Folge, dass einzelne Teile des Gesprächs wegen des Windrauschens nicht oder nur schwer verständlich waren. Nach Ansicht der Autorin hat der Informationsgehalt des Interviews jedoch nicht maßgeblich darunter gelitten.

4. Autoarme Stadtquartiere in der Praxis – Fallstudien

Bevor in Kapitel 5 die Auswertung der Expert*inneninterviews erfolgt, werden im Folgenden die beiden Fallstudien der autoarmen Projekte in München-Riem und Wien-Floridsdorf vorgestellt. Dabei fließen zum Teil bereits Erkenntnisse aus den Interviews ein.

4.1 München-Riem

Mit rund 1,5 Millionen Einwohner*innen ist die bayerische Landeshauptstadt München die drittgrößte Gemeinde Deutschlands und eine der wirtschaftlich erfolgreichsten und am schnellsten wachsenden Städte Europas. Zuwanderung aus dem Ausland, aber auch Binnenwanderung innerhalb von Bayern und Deutschland sowie Geburtenüberschüsse werden weiterhin für steigende Bevölkerungszahlen sorgen, so dass die Zahl der Wohnberechtigten laut Prognosen bis 2030 auf 1,8 Millionen ansteigen wird (LHM 2017a: 59). Das stellt die Stadt vor eine Reihe von Herausforderungen, nicht zuletzt im Bereich Wohnen und Mobilität. Für München hat daher neues Baurecht für den Wohnungsbau höchste Priorität. Mit Hilfe der drei Strategien *Verdichten*, *Umstrukturieren* und *Erweitern* sollen langfristig verfügbare Flächen identifiziert und bauliche Entwicklungen in die Wege geleitet werden. Hinterhofbebauung und Baulückenerschließung rücken in den Fokus der Stadtentwicklung. Aber auch die Umnutzung ehemaliger Infrastruktur- und Versorgungsflächen wie Bahn- oder Kasernenflächen spielte in den letzten Jahren eine wichtige Rolle (LHM 2017b: 10).

Eines der bedeutendsten Projekte ist dabei die Erschließung der sogenannten Messestadt im Stadtteil Riem. Seit den 1990er Jahren entsteht auf dem Gelände des ehemaligen Riemer Flughafens ein neues Stadtviertel, das nach Fertigstellung neben dem Messezentrum auch Platz für 16.000 Einwohner*innen und etwa 13.000 Arbeitsplätze bieten soll. Mit einer Fläche von 560 ha ist die Messestadt, etwa neun Kilometer östlich vom Stadtzentrum entfernt, eines der größten städtebaulichen Entwicklungsgebiete Europas. Neben einer ökologischen Stadtentwicklung stand vor allem die Bereitstellung einer vollständigen und umfassenden Infrastruktur im Fokus der Planung (LHM 2009: 2). Dabei nimmt die Dichte der Bebauung von Norden nach Süden hin ab. Während nördlich der Ost-West-Achse (Willy-Brandt-Allee) überwiegend gewerbliche Nutzungen und die Messe München angesiedelt sind, schließt sich südlich das kommerzielle Zentrum mit Einkaufsmöglichkeiten in den Riem Arcaden an. Nach einer „Verschränkungszone“ (Person G 2018: 325), in der Gewerbe, Infrastruktur und Wohnen aufeinandertreffen, folgen weiter südlich schließlich die Wohnquartiere und der Riemer Park (vgl. Abbildung 6).

Ein weiteres besonderes Merkmal ist die stichstraßenartige Verkehrserschließung der Messestadt. Von der Willy-Brandt-Allee aus wurde im Wechsel mit den Wohnstraßen jede zweite Nord-Süd gerichtete Achse als Grünzug geplant, die südlich in den Riemer Park übergeht. So verfügen heute nahezu alle Wohnquartiere über eine Straßenseite und eine „grüne“ Seite, die sie direkt mit dem Park verbindet (LHM 2009: 3). Die übrigen Querverbindungen dürfen nur von Sonder- und Versorgungsfahrzeugen der Stadtreinigung, Polizei und Feuerwehr sowie Fahrzeugen des ÖPNV und Fahrradfahrenden genutzt werden. Gemeinsam mit einem Parkraumkonzept, nach welchem Quell- und Zielverkehr schon am Rand des Wohngebietes in Tiefgaragen geführt werden soll, wird so – zumindest in der Theorie – „fremder“ Verkehr aus den Wohnvierteln herausgehalten und Durchgangsverkehr vermieden (WOA 2002: 4; Person B 2018: 29 ff.).

4.1.1 Entstehungsgeschichte der autoarmen Projekte in München-Riem

Das oben beschriebene Planungskonzept bot den passenden Rahmen für die Verwirklichung autoarmer Projekte. Dass die heutigen Projekte in der Messestadt Riem entstehen sollten, war jedoch nicht von Anfang an klar und geplant.

Im Rahmen des Agenda-21-Fachforums „Verkehrs- und Siedlungsentwicklung“ diskutierten Anfang der 1990er Jahre verschiedene Vereine und Initiativen, aber auch Mitglieder der Verwaltung und Politik sowie interessierte und engagierte Bürger*innen Möglichkeiten für eine ökologische und nachhaltige Stadtentwicklung. Nachdem Helmut Steyrer, ehemaliges Stadtratsmitglied des Bündnis 90/Die Grünen, das Thema der geplanten autofreien Wohnviertel in Bremen-Hollerland aufbrachte, wurde die Idee in der Runde aufgegriffen und entsprechende Potenziale für München erörtert. 1995 schloss sich schließlich ein breites Bündnis aus Münchener Umwelt- und Verkehrsvereinen zusammen, das unter dem Namen „Wohnen ohne Auto“ (WOA) die Entwicklung autoarmer Quartiere in München fördern und verwirklichen wollte. Bis heute vereint und unterstützt die Initiative Menschen, die autofrei leben und entsprechende Konzepte umsetzen möchten. Erste Informationsveranstaltungen zeigten, dass das Thema bei den Münchenern auf großes Interesse stieß. Auf der Suche nach geeigneten Grundstücken stieß WOA auf die Messestadt Riem. Da für die Stadt der Verkauf der Flächen zu der Zeit aufgrund fehlender Investor*innen nur schleppend anliefe und die Thematik sich gut in die Ausrichtung des Entwicklungsgebiets als „ökologisch vorbildlicher Stadtteil“ (Person D 2018: 82 f.) einfügte, eröffnete sich hier die Chance, ein autoarmes Projekt zu entwickeln. Auch als Reaktion auf das große Interesse aus der Bevölkerung beschloss der Münchner Stadtrat sogar, dass im ersten Bauabschnitt der Messestadt Riem insgesamt 200 Wohneinheiten für „Wohnen ohne eigenes Auto“ entstehen sollten. Nach Ermittlung der Bedürfnisse teilte sich Mitte 1996 die inzwischen gebildete Gruppe: Die Mitglieder der zukünftigen Eigentümergemeinschaft gründeten eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR), während die an genossenschaftlichem Wohnen Interessierten sich der Münchener Wohnungsbaugenossenschaft WOGENO anschlossen (WOA 2015: 3). Nach zahlreichen Verzögerungen (u. a. wegen der ungeklärten Erschließung des Grundstücks und Änderungen des Riemer Parkraumkonzepts) unterzeichnete die Gruppe der Eigentümer*innen schließlich im Juli 1998 den Kaufvertrag mit der Stadt und konnte nach einjähriger Bauphase im Herbst 1999 ihre 14 Wohnungen beziehen.

Die WOGENO dagegen erwarb ihr Grundstück im Erbbaurecht¹⁰. Zwar verzögerte sich der Baubeginn auch hier, ab Dezember 2000 konnten die 28 Wohnungen plus Gemeinschaftsraum und Gästezimmer jedoch von den Genoss*innen bezogen werden (WOA 2002: 8 f.).

4.1.2 Überblick: Autoarme Projekte München-Riem

Bis heute sind in der Messestadt noch mehrere weitere Wohnprojekte mit reduziertem Stellplatzschlüssel umgesetzt worden (vgl. Tabelle 4). Die nähere Beschreibung im Folgenden bezieht sich jedoch weitgehend auf die Projekte *Autofrei Wohnen 1* (AFW 1) und *WOGENO*, da diese als Erstes verwirklicht wurden und bei den Befragungen meist im Mittelpunkt standen.

Tabelle 4: Kurzüberblick über die autoarmen Projekte in der Messestadt Riem

Projekt	Wohn-einheiten	Stellplätze	Stellplatz-schlüssel	Erstbezug
WEG <i>Autofrei Wohnen 1</i> Caroline-Herschel-Str. 11	14	3	0,21	1999
Genossenschaft <i>WOGENO</i> Caroline-Herschel-Str. 25–27	28	6	0,21	2000
WEG <i>Autofrei Wohnen 2</i> Caroline-Herschel-Str. 23	10	2	0,2	2004
Genossenschaft <i>FrauenWohnen</i> Ingeborg-Bachmann-Str. 24–26	49	29	0,6	2006
Genossenschaft <i>wagnis 3</i> Heinrich-Böll-Str. 63–65	95	64	0,67	2009
WEG <i>Autofrei Wohnen 4</i> Oslostr. 4	14	1 (+ 3 Ablöse)	0,3	2017

Rechtliche Rahmenbedingungen

Obwohl sich die Gruppen unter der Prämisse autofrei zu leben zusammengefunden hatten, mussten nach der bayerischen Bauordnung (BayBauO) mehrere Stellplätze gebaut bzw. nachgewiesen werden. Als Ergebnis eines längeren Verhandlungsprozesses mit der Lokalbaukommission¹¹ durften die beiden Hausgemeinschaften jedoch vom regulären 1:1-Schlüssel abweichen und mussten nur 0,21 Stellplätze pro Wohneinheit verwirklichen, nicht zuletzt, um Besucherinnen das Parken zu ermöglichen. Durch die Zahlung von drei (AFW 1) bzw. sechs (WOGENO) Baukostenzuschüssen in Höhe von je 21.400 DM erwarben sie sich Anmietrechte für die entsprechende Anzahl an Stellplätzen in der Stadtteiltiefgarage¹². Die Reduzierung war darüber hinaus an Regelungen und Sanktionen geknüpft, die im Kaufvertrag für die Grundstücke fest-

¹⁰ Erbbaurecht bezeichnet das Recht, auf einem fremden Grundstück ein Bauwerk zu errichten oder zu unterhalten – meist gegen Zahlung eines regelmäßigen Zinses (bpb 2019).

¹¹ Die Lokalbaukommission ist die für München zuständige Baugenehmigungsbehörde. Sie ist Teil der Stadtverwaltung München und gehört zum Planungsreferat.

¹² Die Stadt München hat die Aicher Parkraum GmbH mit der Erstellung und Bewirtschaftung der Tiefgaragen in der Messestadt beauftragt. Bis heute ist die GmbH – inzwischen unter dem Namen Auto Park Riem GmbH – als zentraler Parkplatzbetreiber für die Verwaltung von über 2.000 Stellplätzen verantwortlich.

geschrieben sind. Zwar besteht theoretisch die Möglichkeit, weitere Stellplätze zu mieten, sollte der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen jedoch einen Schlüssel von 0,4 überschreiten – das wäre bei AFW 1 ab dem sechsten und bei WOGENO ab dem zwölften Auto der Fall – so würde das Projekt als gescheitert gelten und es müsste umgehend auf einen Schlüssel von 1,0 nachgerüstet bzw. die fehlenden Baukostenzuschüsse bezahlt werden. Für die potenzielle Nachrüstung musste die Baugemeinschaft der Stadt für jeden erlassenen Stellplatz eine Hypothek von 30.000 DM einräumen. Bis heute sind die Projekte außerdem dazu verpflichtet, bei der Lokalbaukommission einmal jährlich unaufgefordert und fristgerecht Bericht über die vorhandenen Autos zu erstatten. Bei unpünktlicher Abgabe drohen Strafzahlungen (WOA 2015: 3).

Lage und ÖPNV-Anbindung

Innerhalb der Messestadt Riem haben die ersten autoarmen Projekte Grundstücke in attraktiver Lage erwerben können. Die Gebäude in der Caroline-Herschel-Straße liegen direkt am Riemer Park und sind gleichzeitig zu Fuß in wenigen Minuten vom kommerziellen Zentrum mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten zu erreichen. Auch die Haltestellen des ÖPNV sind fußläufig erreichbar. Der Bus, der die Messestadt intern erschließt, um anschließend ins Stadtzentrum bis zum Ostbahnhof zu fahren, hält in unmittelbarer Nähe (< 200 m) und verkehrt an Werktagen zu Stoßzeiten im 10-Minuten-Takt, sonst alle 20 Minuten. Seit 1999 ist die Messestadt außerdem mit zwei U-Bahn-Stationen der Linie U2 erschlossen. Bis zur Station Messestadt West sind es etwa 500 m. Laut Fahrplanauskunft des MVV (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund) benötigt man von den autoarmen Projekten in der Caroline-Herschel-Straße bis ins Münchner Stadtzentrum (Marienplatz) mit öffentlichen Verkehrsmitteln inklusive Fußwege etwa 30 Minuten. Mit dem Fahrrad braucht man deutlich länger. Für die vorgeschlagene Route von 11,5 km werden etwa 45 Minuten berechnet (vgl. Abbildung 7, MVV 2018).



Abbildung 7: Screenshot MVV Radroutenplaner

Infrastruktur und Nahversorgung

Um in der Messestadt Wohnen im Grünen zu ermöglichen, aber gleichzeitig die Qualitäten einer städtischen Umgebung anzubieten, wurden im Rahmen eines Infrastrukturkonzeptes die grundsätzlichen Erfordernisse des neuen Stadtteils aus sozialräumlicher und -planerischer Perspektive erfasst und umgesetzt. So sollte sichergestellt werden, dass notwendige Infrastruktur und andere Einrichtungen zur Verfügung stehen und „sinnvoll angeordnet“ sind (LHM 2009: 4).

Aus Sicht der autoarmen Projekte ist dies durchaus gelungen. Kindertagesstätten und Grundschulen befinden sich in unmittelbarer Umgebung der Wohnhäuser in der Caroline-Herschel-Straße und können erreicht werden, ohne Straßen queren zu müssen. Zum zentralen Platz der Menschenrechte, an dem neben dem Einkaufszentrum (Riem Arcaden) auch das Kirchenzentrum, ein Kulturzentrum und ein Altenservicezentrum angesiedelt sind, sind es zu Fuß nur 5 Minuten. Durch das Café und öffentliche Sitzgelegenheiten im Schatten von Birken und Kiefern wird der Platz außerdem zum Treffpunkt und Aufenthaltsort für die Riemer Bewohnenden. Unmittelbar südlich an AFW 1 und WOGENO schließt die Promenade an, die zum einen die einzelnen Wohnquartiere der Messestadt verbindet (vgl. Abbildung 8). Zum anderen liegen hier verschiedene Einrichtungen, wie Schulen, Freizeit- und Sportanlagen, die von der Lage am Riemer Park profitieren. Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wird weitgehend von den Riem Arcaden abgedeckt. Neben mehreren Bäckereien, einem Supermarkt und einem Discounter gibt es seit 2018 auch einen Bioladen. Daneben findet man die inzwischen in deutschen Einkaufszentren üblichen Ketten im Bereich Mode, Multimedia und Lifestyle, aber auch Drogeriemärkte, Apotheken und Optiker. Ergänzt wird das Angebot durch einen Wochenmarkt mit regionalen Erzeugern auf dem vorgelagerten Willy-Brandt-Platz.



Abbildung 8: Promenade im Süden der Messestadt Riem (eigene Aufnahme)

Erweiterte Mobilitätsangebote

Zusätzliche Mobilitätsangebote neben denen des ÖPNV, die das Leben ohne eigenes Auto erleichtern, gestalten sich von Projekt zu Projekt unterschiedlich. Gemeinsam ist ihnen das Angebot verschiedener Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wie überdachte Fahrradständer oder abschließbare Schuppen (vgl. Abbildung 9). Wer kein eigenes Rad besitzt oder lieber Bikesharing nutzt, findet an der U-Bahn-Station Messestadt West mehrere Leihräder der MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft mbH). Im nahegelegenen Nachbarschaftstreff „Heinrich trifft Böll“ steht darüber hinaus ein Lastenrad mit Elektroantrieb zum Ausleihen zur Verfügung (Messestädter Nachbarschaftstreffs 2017: 24). Auch Carsharing ist seit Bezug der autoarmen Projekte in unmittelbarer Nähe in der Sammeltiefgarage des 1. Bauabschnitts angesiedelt. Das Unternehmen STATTAUTO betreibt inzwischen zwei Carsharingstationen mit insgesamt neun Stellplätzen und verschiedenen Fahrzeugtypen in der Messestadt (Person A 2018: 197 ff.).



Abbildung 9: Fahrradschuppen des Projektes Autofrei Wohnen 1 (eigene Aufnahme)

Parkraumkonzept

Mit dem Ziel einer „ökologischen und ressourcenschonenden Ordnung des ruhenden Verkehrs“ (Petra Kelly Stiftung 2004: 19) war ursprünglich ein für damalige Zeiten innovatives Parkraumkonzept für die Messestadt vorgesehen. Anstatt wie gewöhnlich für jedes Bauprojekt eine eigene Tiefgarage zu bauen, sollten die erforderlichen Stellplätze von einem zentralen Parkplatzbetreiber in Sammeltiefgaragen verwirklicht und verwaltet werden. Dadurch sollte der öffentliche Raum von Fahrzeugen freigehalten und die Flächenversiegelung reduziert werden. Durch

zentrale Zufahrten zu den Tiefgaragen sollte außerdem der Parksuchverkehr aus den Wohngebieten gehalten werden. Aufgrund der Erfahrung, dass größere Tiefgaragenanlagen häufig nicht vollständig ausgelastet sind, weil in der Regel nie alle Parkberechtigten ihre Autos gleichzeitig abstellen wollen, wurde zunächst zur Gewährleistung der Grundversorgung nur ein Stellplatzschlüssel von 0,75 angesetzt. Durch Wechsel- bzw. Mehrfachnutzung der Stellplätze sollte die Funktionsfähigkeit dieses reduzierten Stellplatzbaus sichergestellt werden. In einem „rollierenden System“ wären die Parkplätze also nicht bestimmten Mieter*innen zugeordnet gewesen, sondern je nach Bedarf belegt worden (Person A 2018: 26 ff.; Person D 2018: 105 ff.). Nachdem im 1. Bauabschnitt diese Idee vorerst noch verwirklicht wurde, ist das Konzept kurz nach Bezug der ersten Wohnungen am Widerstand der Bauträger*innen und Autobesitzenden gescheitert. Sie waren von den – nicht zuletzt finanziellen – Vorteilen nicht überzeugt und bemängelten das Fehlen eigener, zugewiesener Stellplätze. Obwohl sich bereits ein Überhang an freien Tiefgaragenplätzen abzeichnete, beschloss der Stadtrat im Jahr 2000, für die konventionellen Wohnanlagen nun doch den generellen Stellplatzschlüssel von 1,0 zu verwirklichen und so wurden in der Folge in allen weiteren Bauabschnitten individuelle Tiefgaragen mit zugewiesenen Plätzen und einzelnen Zufahrten in den Wohnstraßen gebaut (Person A 2018: 39 ff.; Petra Kelly Stiftung 2004: 19).

Das Mobilitätskonzept sah neben den Sammeltiefgaragen mit zentralen Zugängen auch durch die stichstraßenartige Erschließung vor, den Durchgangsverkehr in der Messestadt möglichst zu reduzieren. Zunehmende Besucher*innenzahlen der Riem Arcaden, des Riemer Parks und des Riemer Sees führten jedoch schon bald zu erheblichem Parksuchverkehr und einem hohen Parkdruck im öffentlichen Raum. Als Reaktion wurde daher in der Messestadt West 2005 und in der Messestadt Ost 2015 ein Zonenhalteverbot mit den sogenannten „Blauen Zonen“ eingeführt. Demnach gilt im gesamten Bereich des Zonenhalteverbots grundsätzlich das eingeschränkte Haltverbot, das es verbietet, länger als drei Minuten zu halten, ausgenommen zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- oder Entladen. Überall dort, wo Parkplätze mit blauen Strichen gekennzeichnet sind – also in den „Blauen Zonen“ – darf zwischen 9 und 18 Uhr nur mit Parkscheibe und bis zu zwei Stunden geparkt werden (LHM 2018b).

4.2 Wien-Floridsdorf

Die Stadt Wien steht vor ähnlichen Herausforderungen wie München. Die 1,8 Millionen Einwohner*innen starke österreichische Hauptstadt wächst seit Ende der 1980er Jahre kontinuierlich und könnte im Jahr 2020 die 2-Millionen-Grenze erreichen, falls die derzeit hohe Zuwanderungsdynamik weiterhin die demographische Entwicklung bestimmt (Stadt Wien 2014: 6). Um diesem Trend gerecht zu werden, hat die Stadt in den letzten Jahren verschiedene Strategien entwickelt. Einen wichtigen Meilenstein stellt dabei der Stadtentwicklungsplan STEP2025 dar. Er enthält unter anderem ein ehrgeiziges Mobilitätskonzept, das unter dem Motto „miteinander mobil“ die Lebensqualität der Wiener*innen verbessern und eine nachhaltige Stadtentwicklung fördern soll. Interessant im Kontext autoarmer Stadtquartiere ist vor allem das Ziel, öffentlichen Raum gerecht zu verteilen und nachhaltige Mobilität für alle leistbar zu machen. Die 365 Euro-Jahreskarte der Wiener Linien – die auch in Deutschland spätestens seit dem Dieselskandal und der Diskussion um einen kostenfreien ÖPNV bekannt ist – ist bereits Teil davon, aber auch der Fuß- und Rad-

verkehr sollen gefördert werden. Damit einher geht das Ziel, den Modal Split in Wien bis 2025 so zu gestalten, dass 80 Prozent der Wege mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden. Dazu muss der Anteil des MIV von derzeit 28 auf 20 Prozent reduziert werden (Stadt Wien 2015). Inwiefern das ambitionierte Konzept tatsächlich umgesetzt wird bzw. werden kann, wird sich in den nächsten Jahren zeigen. Die Fortsetzung der umfangreichen Förderung des ÖPNV-Ausbaus und der Entwicklung von innovativen lokalen Mobilitätskonzepten wie in der Seestadt Aspern (vgl. Anhang A), spiegelt jedoch schon heute das im STEP2025 verankerte zentrale verkehrspolitische Anliegen „Mobilität ohne Autobesitz zu ermöglichen“ wider (Stadt Wien 2015: 16). Dass das Wiener Fachkonzept Mobilität auch international auf Anerkennung stößt, zeigt die Verleihung des „European Sustainable Urban Mobility Planning Award“ im März 2018 (EC 2018).

Ein erster Schritt, das oben genannte Anliegen zu verwirklichen, wurde bereits in den 1990er Jahren unternommen: Die Änderung des Wiener Garagengesetzes machte es damals möglich, im Stadtteil Wien-Floridsdorf eine autofreie Mustersiedlung zu realisieren.

4.2.1 Entstehungsgeschichte der Autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf

Wie in München waren auch in Wien die Pläne für ein autofreies Bremen-Hollerland Vorbild für die Verwirklichung eigener, ähnlicher Projekte. Während in der bayerischen Landeshauptstadt die Initiative jedoch eher von zivilgesellschaftlicher Seite ausging, waren es in Wien die Grünen, die 1992 im Wiener Gemeinderat den Antrag stellten, in den geplanten Stadterweiterungsgebieten „autofreie Siedlungen“ zu verwirklichen. Besonders engagierter Verfechter der Idee war der damalige grüne Stadtrat Christoph Chorherr, der unter anderem wegen seiner erfolgreich geleisteten Überzeugungsarbeit bis heute als zentraler Akteur für die Umsetzung gilt (Person E 2018: 21 ff.). Nachdem sich in einem intensiven Diskussionsprozess auch die Verantwortlichen der Wiener Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik hinter das Projekt stellten, wurde mit dem Bereich Nordmanngasse/Fultonstraße/Donaufelder Straße im 21. Bezirk Floridsdorf schon bald ein geeigneter Standort gefunden. Das weitere Vorgehen wurde vorerst von städtischer Seite bestimmt: Ein Projektteam, bestehend unter anderem aus der Magistratsabteilung 18 (MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung) und der Bezirksvorstehung des 21. Bezirks, traf sich ab September 1995 regelmäßig, um das Projekt „Autofreie Mustersiedlung“ vorzubereiten. Anfang 1996 folgte der Beschluss zur Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans im Wiener Gemeinderat. Parallel zur ersten offiziellen Informationsveranstaltung, zu der über 200 interessierte potenzielle Bewohnende einer autofreien Siedlung kamen, startete außerdem ein Bauträgerwettbewerb, der in Wien für alle städtisch geförderten Neubauten vorgeschrieben ist. Als Siegerin ging die Bietergemeinschaft der Bauträgerinnen *domizil GmbH* und *GEWOG* hervor. Zentrale Voraussetzung für die Verwirklichung des Projektes war darüber hinaus die Änderung des Wiener Garagengesetzes. Die Ermöglichung von Ausnahmen von der bis dato geltenden 1:1-Stellplatzverpflichtung wurde am 27. Juni 1996 einstimmig vom Wiener Landtag beschlossen. Um die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Autofreiheit der künftigen Bewohnenden, aber auch sonstige Fragen zur Wohnbauförderung und Finanzierung zu klären, fanden bis 1998 zahlreiche Sitzungen und Besprechungen statt. Im weiteren Verlauf bis zur Grundsteinlegung wurden die Bedürfnisse der Wohnungsinteressierten in verschiedener Weise erfasst. So eröffneten sich etwa

im Rahmen von Einzelgesprächen mit den Architekt*innen sowie bei diversen Informationsveranstaltungen – insbesondere für die Ausgestaltung der Gemeinschaftseinrichtungen und Freiräume – viele Möglichkeiten der Mitbestimmung. Eine weitere Besonderheit der Siedlung war nicht zuletzt, dass die durch die reduzierten Stellplätze eingesparten Mittel in eben jene Gemeinschaftseinrichtungen und eine großzügige Grünraumgestaltung reinvestiert wurden. Die Variante, die Mittel umzulegen und dadurch die Gesamtbaukosten zu senken, wurde von den künftigen Bewohnenden zugunsten der gemeinschaftsfördernden Lösung abgelehnt. Nachdem im Oktober 1997 mit dem Einmauern eines Fahrradständers die Grundsteinlegung stattfand, konnten die Mieter*innen nach zweijähriger Bauphase im Dezember 1999 schließlich die insgesamt 244 Wohnungen der Autofreien Mustersiedlung beziehen (GEWOG 2000: 6 f.).

4.2.2 Überblick: Autofreie Mustersiedlung Wien-Floridsdorf

Projekt	Wohn-einheiten	Stellplätze	Stellplatz-schlüssel	Erstbezug
Autofreie Mustersiedlung Nordmanngasse 25-27	244	(<) 24	(<) 0,1	1999

Rechtliche Rahmenbedingungen

Zwar musste, wie im Fall München-Riem, auch für die Mustersiedlung eine Tiefgarage errichtet werden, die Änderung des Wiener Garagengesetzes ermöglichte aber nun eine Reduzierung des Stellplatzschlüssels auf bis zu 0,1. Voraussetzung dafür war unter anderem der Nachweis der Erreichbarkeit des entsprechenden Gebiets mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Herstellung und/oder Erhaltung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten (insbesondere Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) und, dass „Pflichtstellplätze [...] für die Dauer des Bestehens der Verpflichtung der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen“ (§ 48 Abs. 3 und 4, WGarG). Da der Gemeinderat die formulierten Auflagen im Fall der Mustersiedlung als erfüllt sah, mussten letztlich tatsächlich nur 10 Prozent der Pflichtstellplätze erstellt werden. Die übrigen auf dem Papier vorgeschriebenen 24 Stellplätze wurden allerdings teilweise schon während des Planungsprozesses „weggespart“ (Person E 2018: 37 ff.) oder als Carsharingstation gewidmet. Im Gegenzug mussten entsprechende Reserveflächen freigehalten werden. Um die Autofreiheit zu gewährleisten, sind darüber hinaus bis heute alle Wohnungseigentümer*innen und Mieter*innen als Voraussetzung für die Wohnungsnutzung dazu verpflichtet, eine Erklärung zu unterschreiben, keinen eigenen Pkw zu besitzen (Moser und Stocker 2008: 2). Im Gegensatz zu München sind allerdings keine Sanktionsmöglichkeiten in dem Vertrag verankert.

Lage und ÖPNV-Anbindung

Die Autofreie Mustersiedlung liegt im 21. Gemeindebezirk von Wien. Von manchen Menschen wird der Bezirk aus Zeiten eines fehlenden U-Bahn-Anschlusses und aufgrund seiner Lage „über der Donau“ nach wie vor als peripher empfunden. Durch die Anbindung an das U-Bahn-Netz in den 1990er Jahren und die Ausweitung anderer ÖPNV-Angebote, aber auch durch die Nähe zur alten Donau gilt Floridsdorf heute jedoch als attraktives Viertel mit hohem Naherholungswert

(Person F 2018: 196 ff.). Direkt am Eingang zur Siedlung liegt die Straßenbahnhaltestelle Fultonstraße, von der die Linien 25 und 26 werktags im 6-Minuten-Takt verkehren. Sie verbinden die Siedlung mit dem Floridsdorfer S-Bahnhof (6 Minuten Fahrzeit) bzw. den U-Bahn-Haltestellen Kagran (6 Minuten Fahrzeit) und Kagraner Brücke (7 Minuten Fahrzeit), von wo aus jeweils regelmäßig Verbindungen zum Zentrum bestehen. Laut Fahrplanauskunft der Wiener Linien benötigt man von der Nordmannngasse bis ins Wiener Zentrum (Stephansplatz) mit öffentlichen Verkehrsmitteln etwas weniger als 30 Minuten. Die von der Wiener Mobilitätsagentur gratis zur Verfügung gestellte Navigationsapp „Bike Citizens“ berechnet für denselben Weg per Fahrrad eine Route von 8,7 km mit einer Fahrzeit von 34 Minuten (vgl. Abbildung 10; Wiener Linien 2018).

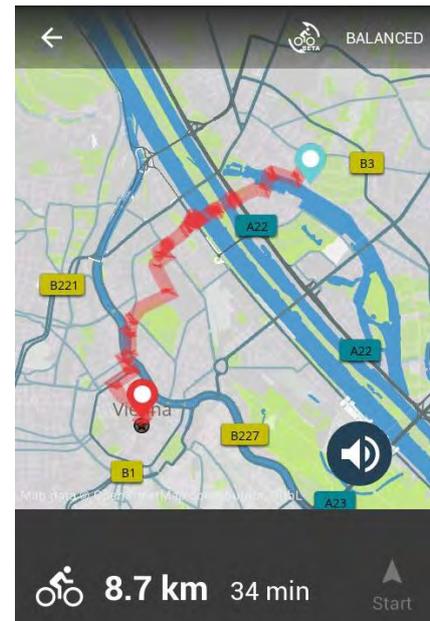


Abbildung 10: Screenshot Bike Citizens

Infrastruktur und Nahversorgung

In unmittelbarer Nähe der Autofreien Mustersiedlung befinden sich vielzählige Einkaufsmöglichkeiten, vom Supermarkt über den Drogeriemarkt bis zum Bekleidungsgeschäft, die die Versorgung mit Gütern des täglichen sowie des periodischen Bedarfs abdecken. Auch Bäckereien, Restaurants und Cafés sind in wenigen Gehminuten zu erreichen. Größere Einkaufszentren befinden sich in der Nähe der U-Bahnstationen Kagran und Kagraner Brücke. Ein geplanter Bioladen innerhalb der Siedlung ist wegen mangelnder Nachfrage zwar nicht realisiert worden, dafür gibt es das sogenannte Biolager, das von Bio-Bauernhöfen oder anderen Lebensmittellieferdiensten zur Anlieferung der Gemüseboxen o. ä. genutzt werden kann (Person E 2018: 220 ff.). Im Umkreis von einem Kilometer sind darüber hinaus verschiedene Bildungseinrichtungen angesiedelt: Neben zwei Volksschulen, einer Mittelschule, einem Gymnasium und einer Sonderschule ist auch eine der Wiener Universitäten vertreten. Mehrere Kindertagesstätten vervollständigen das Angebot. Weitere Bedürfnisse werden unter anderem durch siedlungsinterne Einrichtungen wie den Waschsalon, den Fitnessraum, den Veranstaltungsraum und die Holzwerkstatt abgedeckt.

Erweiterte Mobilitätsangebote

Da bereits in der Planungsphase ein erhöhter Fahrradbesitz zu erwarten war, wurden leichte, überdachte Fahrradunterstände so über die Siedlung verteilt gebaut, dass sie von den Wohnungen auf möglichst kurzem Weg zu erreichen sind. Darüber hinaus war unterirdisch ein gemeinsamer Fahrradkeller vorgesehen (GEWOG 2000: 15). Schon in der Bauphase stellte sich jedoch heraus, dass zu wenige Abstellplätze für Fahrräder geplant waren, so dass zusätzlich einige der Autoabstellplätze bereits im Zuge der Errichtung in Fahrradkäfige umfunktioniert wurden (Person E 2018: 114 ff.). Für Reparaturen etc. gibt es am zentralen, sogenannten versunkenen Platz eine Fahrradwerkstatt, wo außerdem ein Lastenfahrrad und ein Anhänger zum Ausleihen zur Verfügung stehen (ebd.: 471, 487–488). Eine Bikesharing Station von Citybike Wien gibt es „über der

Donau“ noch nicht und auch die Carsharingstation in der Mustersiedlung wurde inzwischen aufgegeben. Als Voraussetzung für die Autofreiheit der Siedlung war von Beginn an ein integriertes Carsharingsystem geplant. Das Unternehmen DENZELDRIVE, damals Österreichs größter Carsharingbetreiber, stellte in der Anfangszeit bis zu zehn Fahrzeuge zur Verfügung, darunter neben Kleinfahrzeugen auch Kombis und Transporter. Wegen mangelnder Nachfrage wurde die Anzahl jedoch bald auf drei reduziert und im Jahr 2017 der Betrieb des Carsharingsystems schließlich ganz eingestellt (Person E 2018: 95 ff.). Im Rahmen einer Paneldiskussion im Jahr 2008 wurde von verschiedenen Bewohnenden angemerkt, dass die Nachfrage aufgrund des unpassenden Angebots zurückgegangen sei. So seien die überwiegend bereitgestellten Kleinwagen für die Fahrt mit Kindern oder für Transportfahrten zu klein gewesen. Für größere Fahrzeuge hätte man so mehrere Kilometer bis zur nächsten Carsharingstation zurücklegen müssen, weswegen viele in der Folge auf „privates Carsharing“ oder traditionelle Mietwagen umgestiegen sind (Moser und Stocker 2008: Anhang).

5. Ergebnisse der Expert*inneninterviews

Nachdem die Darstellung der untersuchten autoarmen Projekte zum großen Teil auf Informationen aus Projektberichten und anderen Dokumenten beruhte, widmet sich das folgende Kapitel den Ergebnissen der qualitativen Inhaltsanalyse des erhobenen Interviewmaterials.

5.1 Entwicklung der autoarmen Projekte

5.1.1 Planerische Aspekte

Planungskonzept Riem

Wichtige Voraussetzung für die Umsetzung und den Erfolg der autoarmen Projekte in München-Riem war das übergeordnete Planungskonzept der Messestadt. Durch die stichstraßenartige Erschließung, aber auch durch die Planung von „möglichst schmale[n] Straßen, wenig Stellplätze[n], viel Grün, Aufenthalt, [und] Querungsstellen“ (Person G 2018: 812 f.) wurde versucht, den Verkehr innerhalb der Wohngebiete möglichst gering zu halten und ein attraktives Umfeld zu schaffen. „Deshalb bot es sich halt an, hier dann eben auch ein autofreies Projekt zu realisieren“ (Person B 2018: 34 f.).

Dabei sind sich die Befragten einig, dass die Attraktivität der Wohnlage nicht ausschließlich auf die Autofreiheit zurückzuführen ist: „[W]enn wir ein Auto hätten und dieses Grundstück bekommen hätten, wäre es genauso ruhig oder genauso laut wie es jetzt ist“ (ebd.: 742 f.). Das trifft insbesondere auf den ersten Bauabschnitt zu, da hier das Parkraumkonzept mit der Sammeltiefgarage zumindest insofern greift, als es keinen Parksuchverkehr von Anwohnenden gibt. Daneben wird auch die Kombination aus einer dichten Bebauung einerseits und den großzügigen, öffentlichen Grünzügen andererseits als positiv empfunden: „Ich finde das eine tolle Idee. Man verschwendet nicht mit kleinen Häuschen da einen Haufen Grundfläche, sondern baut wirklich dicht zusammen und baut aber innen so grüne Höfe“ (Person A 2018: 365 ff.). Das ursprünglich angedachte rollierende System der Tiefgarage wurde von den Befragten überwiegend positiv gesehen (u. a. ebd.: 25 f.). Für dessen Scheitern wird vor allem der Widerstand von Seiten der Bauträger*innen und Autobesitzenden genannt: „Aber das Argument hier bei den Bauträgern war dann: «Ja, das können wir dem Eigentümer nicht zumuten, dass er nicht weiß, wo sein Auto steht.» [...] Das war von den Bauträgern irgendwie nicht akzeptabel“ (Person B 2018: 153 ff.).

Dass es in manchen Bereichen der Messestadt, insbesondere in den späteren Bauabschnitten, nun doch Durchgangs- und Parksuchverkehr gibt, liege vor allem an der schlechten Verkehrsbeschilderung. Trotz offiziellem Durchfahrtsverbot würden dadurch beispielsweise Außenstehende auf der Suche nach einem Parkplatz in der Nähe des Riemer Sees durch die Siedlung fahren und so zu einer höheren Lärmbelastung beitragen (Person C 2018: 73 ff.).

Interessanterweise gab es während der Wettbewerbsphase¹³ ein weiteres Mobilitätskonzept für die Messestadt Riem, das vorsah, die Autostellplätze in derselben Distanz entfernt zu realisieren

¹³ In der Planungsphase der Messestadt Riem gab es insgesamt über 25 Wettbewerbe auf allen Planungsebenen (LHM 2009: 8).

wie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, um so eine Chancengleichheit zwischen dem MIV und dem ÖPNV herzustellen. Dass das Konzept im Endeffekt den Zuschlag nicht bekommen hat, liege daran, dass seine Umsetzung von städtischer Seite aus „schwierig bis unmöglich“ (Person G 2018: 129) war.

Planungskonzept Floridsdorf

Auch im Projekt in Wien-Floridsdorf sind viele der Vorteile des autofreien Wohnens dem Planungskonzept zu verdanken. Die Reinvestition der durch die Reduzierung des Stellplatzschlüssels eingesparten Mittel in gemeinschaftliche Infrastruktur spielt dabei eine zentrale Rolle. So ist beispielsweise ein großer Teil der Gelder in die großzügigen Laubengänge geflossen, die auf jedem Stockwerk halböffentliche Zonen schaffen und heute Orte der Begegnung sind, wo Bewohnerinnen und Bewohner sich treffen und verweilen (Person E 2018: 35 f., vgl. Abbildung 11). Aber auch die Freiraumgestaltung profitierte davon. Zum einen ist der gesamte Innenbereich der Siedlung autofrei. Zum anderen war es Teil des Konzeptes, den Freiraum möglichst vielfältig und interessant zu gestalten, so dass „die Leute nicht flüchten müssen, sich hier wohl fühlen“ (ebd.: 447 f.). Auffallend sind dabei vor allem das Biotop und die vielen Bäume. Darüber hinaus wurden ökologische Aspekte, insbesondere im Energiebereich, bei der Planung berücksichtigt: Heute verfügt die Autofreie Mustersiedlung über fünf Tiefbrunnen für Wärmepumpen, eine Photovoltaik- sowie eine Solarthermieanlage (ebd.: 186 ff., 192 f.).



Abbildung 11: Innenhof und Laubengänge der Autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf (eigene Aufnahme)

Partizipation

In beiden untersuchten Fallbeispielen spielte Partizipation eine wichtige Rolle. In München-Riem ist der Partizipationscharakter in den Projekten AFW 1 bis 4 vor allem der Tatsache geschuldet, dass es sich um Eigentümergemeinschaften handelt, die sich unter dem Motto, autofrei zu leben, zusammengefunden hatten. Die Möglichkeit mitzubestimmen, „wie die Wohnungen geschnitten sind, wie gebaut wird, was gebaut wird“ (Person B 2018: 445 f.) war für viele der Bewohnenden ein bedeutendes Kriterium zur Teilnahme am Projekt. Im Falle der Autofreien Mustersiedlung in Wien gab es einen umfangreichen Partizipationsprozess. Dass die Wahl bei der Umsetzung auf ein Architekturbüro fiel, das bereits viel Erfahrung im Bereich Partizipation hatte, schlug sich unter anderem in Form von Einzelgesprächen mit den künftigen Mieter*innen nieder (Person F 2018: 41 f.). Sehr früh im Planungsverfahren sind darüber hinaus erste Informationsabende und Versammlungen veranstaltet worden, in deren Rahmen beispielsweise über die Ausgestaltung der Gemeinschaftsräume diskutiert und ein Mieterstatut beschlossen wurde (Person E 2018: 131 ff.). Positiver Nebeneffekt des Mitbestimmungsprozesses war, dass schon beim Einzug eine sehr gute Vernetzung unter den Bewohnenden bestand: „[Wir] waren sozusagen schon eine Community, wo wir eingezogen sind“ (ebd.: 50). Bis heute gibt es neben einer sehr engagierten Kerngruppe von 50 bis 100 Menschen, die Communityarbeit machen, auch einen Bewohnendenbeirat sowie eine vierteljährlich stattfindende Bewohnendenversammlung (ebd.: 389 f.).

Infrastruktur

Wie im vorherigen Kapitel gezeigt wurde, sind die untersuchten Projekte infrastrukturell sehr gut ausgestattet bzw. versorgt. Das spiegelt sich in den Interviews wider. Insbesondere die genossenschaftlichen Projekte in Riem und die Autofreie Mustersiedlung bieten ihren Bewohnenden ein umfassendes Set an gemeinschaftlichen Einrichtungen wie Veranstaltungsräume, Werkstätten, Waschküchen, einen Fitnessraum, eine Sauna (Floridsdorf), eine Bibliothek (wagnis 3) sowie projektinterne E-Mail-Verteiler, die nicht nur den Zusammenhalt stärken, sondern gleichzeitig vermeiden, dass die Menschen in ihrem Alltag weite Wege zurücklegen müssen (Person C 2018: 427 ff.; Person E 2018: 460 ff.). Auch die Nahversorgung mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs wird von den Befragten als sehr gut empfunden: „Man hat hier alles. [...] Das ist hier schon sehr gut geplant. Es ist einfach an alles gedacht und man hat gar keinen Grund, dass man irgendwie weit weg fährt“ (Person A 2018: 625 ff.). Was beide Fallbeispiele darüber hinaus auszeichnet, ist ihre attraktive Lage direkt am Riemer Park bzw. in der Nähe der alten Donau, die für einen hohen Naherholungseffekt sorgen (Person F 2018: 200 ff.).

5.1.2 Zentrale Akteure

Die Frage nach den zentralen Akteuren bei der Entwicklung der autoarmen Projekte erzielte unterschiedliche Ergebnisse. Während in München die Initiative von zivilgesellschaftlicher Seite ausging, waren es in Wien politische Akteure, insbesondere die Grünen, die die Verwirklichung eines solchen Projektes vorantrieben.

In München kristallisierten sich zwei Akteursgruppen als besonders wichtig heraus: Zum einen die Initiative „Wohnen ohne Auto“, die sich zum Ziel gesetzt hatte, autofreies Wohnen zu ermö-

glichen und seit Mitte der 1990er Jahre entsprechende Vorhaben aktiv initiiert und/oder unterstützt. Zum anderen die Bewohnenden selbst (u. a. Person D 2018: 359 f.). Vor allem im Falle des ersten Projektes AFW 1 war es laut Person B (2018: 116) die Baugemeinschaft selbst, „die das dann am meisten gepusht [hat]“. So wurden etwa Kontakte zur Münchener Presse und zu Politiker*innen im Stadtrat genutzt, um Druck auf die Stadtverwaltung und die Lokalbaukommission auszuüben (ebd.: 104 ff.). Darüber hinaus wurden folgende weitere Akteure genannt:

- STATTAUTO: Carsharinganbieter und einer der Träger der Initiative WOA; stellte den Projekten AFW 1 und WOGENO – trotz anfänglicher Unwirtschaftlichkeit – von Beginn an Carsharingautos zur Verfügung (Person D 2018: 329 ff.).
- Helmut Steyrer: ehemaliges Stadtratsmitglied der Grünen; brachte die Idee von autofreien Projekten in den Stadtrat ein (ebd.: 46 ff.).
- Joachim Falkenhagen: Initiator der Idee einer Bauherrengemeinschaft (Person B 2018: 26 f.).

In Wien ist die Entwicklung einer autofreien Mustersiedlung vor allem von den Grünen „sehr engagiert betrieben worden“ (Person F 2018: 18). Insbesondere Christoph Chorherr hat – wie schon in der Projektbeschreibung in Kapitel 4.2 deutlich wurde – eine zentrale Rolle für die Umsetzung des Modellprojektes gespielt: „[D]er Ausgangspunkt war ein grüner Politiker, Christoph Chorherr, der gesagt hat: «Warum muss man immer Wohnungen für Autos bauen, wenn man Wohnungen für Menschen braucht?»“ (Person E 2018: 21 ff.). Zusammen mit Hannes Swoboda, damals Stadtratsmitglied der SPÖ, ergriff Chorherr die Initiative zur Änderung der Wiener Stellplatzverordnung und der Entwicklung eines autofreien Projektes (ebd.: 24 ff.). Darüber hinaus wurde aufgrund seiner Erfahrung mit Partizipationsprozessen und Community-Building auch das Architekt*innen-Team als wichtiger Akteur genannt (ebd.: 124 f.).

5.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

In Bezug auf die rechtlichen Rahmenbedingungen nahmen vor allem die Stellplatzregelungen eine zentrale Rolle ein. Der Hintergrund der Stellplatzverordnungen und die Anzahl der zu errichtenden Stellplätze wurde bereits im vorherigen Kapitel diskutiert. Im Folgenden werden daher vor allem ergänzende Erkenntnisse aus den Interviews aufgezeigt.

Stellplatzregelung

Zum Zeitpunkt der Entwicklung der autoarmen Projekte AFW 1 und WOGENO galt in München noch die reguläre Stellplatzverordnung nach der BayBO, die vorschreibt, pro Wohneinheit einen Stellplatz zu errichten. Eine Befreiung von dieser Pflicht durch die Zahlung einer Ablöse war bis dato nur für Bereiche gedacht, wo es nicht oder nur unter besonderen Schwierigkeiten möglich war, Stellplätze herzustellen, beispielweise in der Innenstadt. So war der Umgang mit der eingeforderten Stellplatzreduzierung für die ersten autoarmen Projekte in Riem „für die Stadtverwaltung ziemliches Neuland“ (Person B 2018: 62 ff., vgl. auch Person D 2018: 273 f.). Diese Unsicherheit und der mit einer Stellplatzreduzierung einhergehende bürokratische Aufwand war laut Person G (2018: 165 ff.) eine der größten Herausforderungen und einer der Hauptgründe dafür, dass autoarme Projekte nie auf einer breiteren Ebene umgesetzt wurden. Selbst

heute – trotz Anpassung der Münchener Stellplatzverordnung, wonach nun bei Vorlage eines entsprechenden Mobilitätskonzeptes eine Absenkung der Anzahl an Stellplätzen bei Modellprojekten möglich ist – ist nicht klar festgeschrieben, um wie viel genau reduziert werden darf. Stattdessen muss der Stellplatzschlüssel für neue Projekte nach wie vor individuell verhandelt werden (Person B 2018: 144 ff.). Auch die vorgeschriebene Formulierung von „Sicherungsmaßnahmen“, wie die Freihaltung von Flächen zur möglichen Nachrüstung, wirke sich nachteilig auf autoarme Projekte aus, da dadurch die potenzielle Kostenersparnis relativiert wird (Person G 2018: 296 ff.).

In Wien war bis 1995 nach dem Wiener Garagengesetz noch ein Stellplatzschlüssel von 1:1 vorgesehen. Erst im Zuge der Entwicklung der Autofreien Mustersiedlung wurde 1996 vom Wiener Landtag die Änderung des Gesetzes hinsichtlich der Ermöglichung einer Reduzierung des Schlüssels beschlossen. Im Gegensatz zu München-Riem habe so die Stellplatzreduktion bei der Umsetzung der Mustersiedlung keine größeren rechtlichen oder bürokratischen Herausforderungen zur Folge gehabt. Selbst die während der Bauphase erfolgte Umwandlung von Stellplätzen in „Fahrradkäfige“ sei „[i]rgendwie [...] informell durchgekommen“ (Person E 2018: 113 f.). Nichtsdestotrotz muss auch in Wien im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens eine mögliche Reduzierung des Stellplatzschlüssels nach wie vor für jedes Bauvorhaben neu verhandelt werden, in Abhängigkeit von der ÖPNV-Anbindung und von alternativen Mobilitätskonzepten (ebd.: 350 ff.).

Sonstige rechtliche Rahmenbedingungen

Neben der verpflichtenden Herstellung von 0,21 Stellplätzen pro Wohneinheit sind den autoarmen Projekten in Riem noch weitere Regelungen auferlegt worden. Wie schon in Kapitel 4.1.2 beschrieben, gelten die Projekte als gescheitert, wenn sie einen Schlüssel von 0,4 Stellplätzen überschreiten. Die WEG bzw. Genossenschaft muss dann unverzüglich die Baukostenzuschüsse für die restlichen Stellplätze aufbringen. Gegenüber der Stadt sind sie für das Zahlen dieser Kostenzuschüsse haftbar. Im Falle der WEG bedeutet dies, dass theoretisch jede*r Einzelne rechtlich dafür herangezogen werden kann (Person B 2018: 202 ff.). Allerdings gibt es interne Regelungen, nach denen diejenigen, die einen zusätzlichen Stellplatzbedarf auslösen, gemeinsam mit den anderen autobesitzenden WEG-Mitgliedern die Mittel aufbringen müssen, so dass keine Mehrbelastung für die autolosen Haushalte entsteht (ebd.: 209 ff.). Zur Absicherung der möglichen Nachrüstung der Stellplätze musste darüber hinaus zugunsten der Stadt München eine Hypothek in Höhe der zu erwartenden Kosten in das Grundbuch eingetragen werden (Person D 2018: 234 f.). Weiterer Teil der Bedingungen für die Stellplatzreduzierung, die in den Kaufverträgen mit der Stadt niedergeschrieben sind, ist die Berichterstattung über den Autobesitz. AFW 1 und die WOGENO müssen jährlich unaufgefordert und fristgerecht einen Bericht abgeben, der über den Fahrzeugbestand in den Projekten informiert. Bei Versäumnis der Frist sind Strafzahlungen möglich (ebd.: 220 ff.). Offen bleibt dabei, ab wann eine Autonutzung meldepflichtig ist. Fälle wie die gelegentliche Nutzung (inkl. Über-Nacht-Parken) eines Firmenwagens oder des Autos von Bekannten oder Verwandten werden innerhalb der Gemeinschaft diskutiert und sind mit der Stadt vertraglich nicht festgelegt (Person B 2018: 248 ff.). Teilweise fehlt auch intern eine saubere Rechtsprechung. So ist beispielweise nicht klar, ob ein*e Eigentümer*in dazu befähigt wäre, einem oder einer Mieter*in zu kündigen, falls diese*r sich nach Einzug ein Auto kauft (ebd.: 359 ff.).

Solche rechtlichen Graubereiche und Unsicherheiten stellen die Bewohnenden noch 20 Jahre nach Entstehung der ersten autoarmen Projekte vor Herausforderungen: „[V]on der Planungssicherheit für so eine Gruppe ist sowas natürlich auch schwierig, dass es da keine Richtlinien gibt“ (Person B 2018: 364 f.). Heute ist für die Reduzierung des Stellplatzschlüssels außerdem die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts notwendig. Als Bestandteil der Baugenehmigung muss dieses unter anderem Informationen über geplante Carsharing- und Bikesharingmöglichkeiten, die ÖPNV-Anbindung und die Bereitstellung von Mobilitätsinformationen enthalten (Person G 2018: 563 ff.).

Auch bei der Autofreien Mustersiedlung in Wien-Floridsdorf bestand die Bezirksverwaltung auf eine schriftliche Regelung, um zu vermeiden, dass „die Stellplatzverpflichtung dadurch ausgehebelt wird, dass die Leute dann im öffentlichen Raum parken“ (Person F 2018: 285 ff.). Die Bewohnenden mussten bzw. müssen beim Einzug unterschreiben, dass sie kein Auto besitzen, halten oder dauerhaft nutzen dürfen. Allerdings wird ihnen der Fahrzeugbesitz zugestanden, falls sie aufgrund einer Änderung der Lebensumstände darauf angewiesen sein sollten und das Fahrzeug im Umkreis von 500 m auf einem (privaten) Stellplatz unterbringen können (Person E 2018: 60 ff.). Das zumindest ist die Regelung auf Papier. In der Praxis wäre ein Verstoß nach Ansicht von Person E (2018: 86 ff.) sanktionslos, da aufgrund der starken Mieterrechte in Österreich ohnehin keine Kündigung möglich wäre.

5.1.4 Institutionelle Rahmenbedingungen

Politischer Rahmen

Wie bereits erwähnt, ging in München die Initiative zur Umsetzung der autoarmen Projekte eher von zivilgesellschaftlicher Seite aus. Zwar gab es 1995 einen Beschluss des Stadtrates, demzufolge in der Messestadt Riem insgesamt 200 autofreie Wohnungen entstehen sollten, „aber im Detail hat sich kein Mensch darum gekümmert, wie man das jetzt umsetzen soll“ (Person B 2018: 351 ff.). Selbst mit dem neuesten Projekt AFW 4 wurde diese Zahl bisher nicht erreicht. Person B (2018: 356 f.) vermutet außerdem, dass kaum mehr jemand in der Stadtverwaltung diesen Beschluss kennt.

Die politische Unterstützung für die autoarmen Projekte in Riem wird von den Befragten unterschiedlich wahrgenommen. Zwar habe es Wohlwollen und informelle Hilfe zum Umgang mit der Stadtverwaltung gegeben, „[a]ber letztendlich hat sich von den Politikern dann ja auch keiner in die Verwaltungsangelegenheiten eingemischt“ (ebd.: 126 f.). Während die Grünen die autoarmen Projekte unterstützen, begegnen andere Parteien im Stadtrat ihnen immer wieder mit Misstrauen. So sei ein oft gefallener Satz: „Dann kaufen die sich alle ein Auto und stellen es am Straßenrand im öffentlichen Raum ab“ (Person D 2018: 460 f.). Gleichwohl erwecken regelmäßige Führungen mit Politiker*innen und internationalen Delegationen den Eindruck, die Stadt München sei „schon ein bisschen stolz auf ihre autofreien Projekte, [...] [t]rotz der Hindernisse, die sie einem machen bei der Planung“ (Person A 2018: 557 ff.). Eine Hürde für weitere, ähnliche Projekte stelle jedoch der Automobilkonzern BMW dar. Die Stadt wäre sich zwar den Herausforderungen im

Mobilitätsbereich bewusst, „die Scheu von BMW davor, autofrei zu denken“, präge jedoch die städtische Verkehrspolitik (Person D 2018: 752).

Auch in Wien, wo die Entwicklung der Autofreien Mustersiedlung politisch initiiert war, wird die Unterstützung für das Projekt im weiteren Verlauf von Seiten der Politik – mit Ausnahme der Grünen – eher als gering empfunden. Die Umsetzung eines zweiten solchen Projektes sei insbesondere am fehlenden Interesse der Lokalpolitik gescheitert (Person E 2018: 574 f.). Dabei sei die Mustersiedlung als Reaktion der Politik auf gesellschaftliche Veränderungen entstanden: „[I]m politischen Bereich macht man auch sowas, wenn man irgendwo einen Druck verspürt“ (Person F 2018: 231 f.). Ein Bewusstsein für die Herausforderungen im Mobilitätsbereich sei also da, statt radikal autofreier Planungen sieht Person F (2018: 453 ff.) jedoch Mobilitätskonzepte, die den Verkehr durch das Angebot verschiedener alternativer Angebote reduziert, als die bessere, politisch mehrheitsfähigere Lösung, wie Beispiele wie die Seestadt Aspern zeigen.

Verwaltungsprozesse

Die größten Hürden, die im Zuge der Entwicklung der autoarmen Projekte in München-Riem bewältigt werden mussten, waren nach Ansicht der Befragten die administrativen Prozesse und der Umgang mit den Münchener Verwaltungsbehörden. Im Zentrum stand dabei vor allem die Stellplatzreduzierung. So „[gab] es mit der Stadtverwaltung immer wieder Schwierigkeiten, weil sie eben nicht wusste, wie das gemacht werden soll und die Mühlen natürlich auch da relativ langsam mahlen“ (Person B 2018: 102 ff.). Vor allem in den unteren Verwaltungsebenen habe es aufgrund fehlender Richtlinien bezüglich einer Stellplatzreduzierung Unsicherheiten und Schwierigkeiten gegeben: „[D]ie haben ihre Anweisung und wenn etwas von der Anweisung abweicht, dann haben sie nicht das nötige Instrumentarium, um hier jetzt Entscheidungen zu treffen“ (ebd.: 132 ff.). Ähnliches berichtet Person A:

„Politisch ist der Wille da, aber die Beamten, die dann wirklich die Genehmigung machen müssen, die schauen halt, dass sie da keinen Fehler machen und wollen halt gern das nach Schema F, wie auch alle anderen Bauträger, abhandeln. Und das ist halt die Schwierigkeit“ (Person A 2018: 567 ff.).

Fehlende Erfahrung im Umgang mit einer Stellplatzreduzierung und teilweise unklare Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung machten den Planungsprozess somit energie- und zeitraubend und führten immer wieder zu Verzögerungen (u. a. Person A 2018: 230 f., Person D 2018: 658 f.). In Form von verschiedenen Auflagen und Strafzahlungen, die an die Stellplatzreduzierung geknüpft sind, begegnet den autoarmen Projekten außerdem von Seiten der Stadtverwaltung „ein ganz riesiges Misstrauen“ (Person D 2018: 222 f.). Hinzu sei der Druck von übergeordneten Verwaltungsbehörden gekommen: Grund für die Schwierigkeiten bei der Stellplatzreduzierung war wohl unter anderem, dass die Regierung von Oberbayern in ihrer Rolle als Aufsichtsbehörde auf einer Einhaltung des 1:1-Stellplatzschlüssels bestand (Person G 2018: 730 ff.). Dies sei auch der Grund, warum man sich in München eine Aufhebung der Stellplatzsatzung wie in Berlin oder Hamburg nicht traue (ebd.: 450-452).

5.2 Status Quo

Nachdem die Entstehungsgeschichte und die entsprechenden rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen der untersuchten Fallbeispiele aus Sicht der befragten Personen näher beleuchtet wurden, sollen die folgenden Punkte den aktuellen Stand und das Leben in den autoarmen Projekten heute beschreiben.

5.2.1 Mobilität

Carsharing

Leben in einem autoarmen Projekt bedeutet in der Regel zwar, kein eigenes Auto zu besitzen, schließt jedoch das Autofahren per se nicht aus. Ermöglicht werden Transporte, Fahrten ins Grüne oder Besuche bei Verwandten und Bekannten an Orten, die nicht oder nur schlecht an den ÖPNV angebunden sind, oftmals durch Carsharing. Den Bewohnenden der autoarmen Projekte in der Messestadt Riem stehen dafür in der Sammeltiefgarage im ersten Bauabschnitt sechs Carsharingfahrzeuge des Unternehmens STATTAUTO zur Verfügung. Dabei schätzen die Befragten vor allem die Flexibilität und Freiheit, die ihnen Carsharing gibt. Sich nicht um Dinge wie Reparaturen, Wartungsarbeiten und TÜV, aber auch weniger offensichtliche Kosten wie Versicherung und Kfz-Steuer kümmern zu müssen, sehen sie als große Befreiung und Vorteil gegenüber dem Besitz eines eigenen Autos. Gleichzeitig deckt Carsharing Mobilitätsbedürfnisse, wie Umzüge oder eben Fahrten ins Münchener Umland, ab (u. a. Person A 2018: 631 ff.; Person C 2018: 47 f.).

In Wien hingegen ging das Carsharingkonzept nicht auf. Während gerade in den Anfangszeiten Carsharing noch für Transporte genutzt wurde, ließ die Nutzung aufgrund der fehlenden Abstimmung des Angebots auf die Bedürfnisse der Bewohnenden über die Jahre nach. Seit 2017 gibt es in der Mustersiedlung kein hausinternes Carsharingfahrzeug mehr – allerdings sei wegen der guten ÖPNV-Anbindung der Bedarf dafür auch nicht sehr groß (Person E 2018: 95 ff.).

ÖPNV

Für den Verzicht auf ein eigenes Auto und die Umsetzung autoarmer Projekte ist ein gut ausgebauter und regelmäßig verkehrender ÖPNV grundlegend. Darin sind sich die Befragten einig. Die Anbindung an den ÖPNV wird von den Bewohnenden der autoarmen Projekte in Riem als sehr gut wahrgenommen (u. a. Person B 2018: 312; Person C 2018: 104). Einzig die teilweise schlechte Verbindung der Stadt München mit ländlichen Regionen in der Umgebung wird bemängelt. In den vergangenen Jahren seien mehrere Buslinien eingestellt worden, so dass sich Person A beispielsweise gezwungen sieht, für den Besuch bei ihrer Verwandtschaft ein STATTAUTO zu nutzen (Person A 2018: 684 f.).

Trotz der weniger zentralen Lage ist auch die Autofreie Mustersiedlung in Floridsdorf öffentlich gut angebunden. Die Entfernung der Siedlung von zwei Stationen mit der Straßenbahn zur U- bzw. S-Bahn sei „eine Situation, die man in Wien überall findet“ (Person F 2018: 199). Aus Radfahnderperspektive sieht Person E den „extrem gut ausgebauten öffentlichen Verkehr“ in Wien sogar etwas kritisch. Dieser sei eine schlechte Ausgangsbasis für den Radverkehr: „Wenn man öffentlich

schnell fahren kann und häufig, dann ist nicht so sehr der Druck da, auch Radmobilität zu fördern“ (Person E 2018: 328 f.).

Radverkehr

Dem Anspruch der Stadt München, „Radlhauptstadt“ zu sein, stehen die Befragten kritisch gegenüber. Zwar seien die Nord-Süd-Verbindungen entlang der Isar sehr gut, die Ost-West-Verbindungen – worunter auch die Anbindung der Messestadt Riem an das Stadtzentrum fällt – hingegen eher schlecht (Person B 2018: 332 ff.). Dabei könne man durchaus Fortschritte in der Radmobilität beobachten: Seit Jahren gibt es den Münchener Fahrradstadtplan, die Beschilderung für Radfahrende hat sich verbessert, inzwischen wurde sogar eine Fahrradstellplatzsatzung verabschiedet (Person C 2018: 236; 247 f.; 250). Dennoch sei das Radfahren von der Messestadt in Richtung Zentrum aufgrund fehlender Radwege, holpriger Strecken und langer Ampelphasen nach wie vor nicht attraktiv: „Also ich finde es einfach unkomfortabel“ (ebd.: 254 ff.).

In der Autofreien Mustersiedlung in Wien stellte sich im Zuge des Partizipationsverfahrens schnell heraus, dass zu wenig Fahrradstellplätze geplant waren. So wurden schon in der Bauphase Teile der Autostellplätze in der Tiefgarage zu einem Fahrradkeller umfunktioniert (Person E 2018: 114 ff.). Die Anbindung an die Stadt empfindet Person E als „relativ“. Zwar würden sehr viele der Bewohnenden mit dem Rad zur nächsten U- oder S-Bahnstation fahren, bis ins Stadtzentrum hingegen nur wenige (ebd.: 259 f.).

5.2.2 Parken

Auch wenn die Bewohnenden der autoarmen Projekte in der Messestadt Riem selbst kein Auto besitzen – durch die Lage innerhalb eines konventionellen Wohngebiets sind sie vom Thema Parken dennoch betroffen. Die Einführung der „Blauen Zone“ habe die Parksituation zwar verbessert, viele Autofahrende würden jedoch ihre Fahrzeuge nach wie vor im öffentlichen Raum abstellen, obwohl sie einen Stellplatz in der Tiefgarage besitzen. Dadurch entstehe der Eindruck, dass es zu wenige Stellplätze gebe (Person D 2018: 850 f.). Dabei herrscht in der Messestadt in der Realität ein massiver Tiefgaragenleerstand. Die Sammeltiefgarage im ersten Bauabschnitt ist zwar nur auf einen Stellplatzschlüssel von 0,7 ausgelegt, jedoch steht „in der Regel [...] die Hälfte des Parkhauses leer“ (Person B 2018: 165 f.). Die Autopark Riem GmbH sei „froh um jeden Platz, den sie da unten vermieten kann“ (ebd.: 178 f., vgl. auch Person D 2018: 210 ff.). Auch die Genossenschaft Frauenwohnen, die einen Stellplatzschlüssel von 0,6 umsetzen musste, hat mit Leerstand zu kämpfen: „[Auf] ein[em] Drittel der Stellplätze steht ein Auto drauf, der Rest steht leer. Und die mussten die halt bauen. Die wohnen auf einer sauteuren Tiefgarage, mit der sie nichts anfangen können“ (Person A 2018: 94 ff.). Während der Leerstand im Fall der Genossenschaften sowie im Sozialwohnungsbau auf die geringe Autobesitzquote zurückzuführen ist, sieht Person G in konventionellen Wohngebieten das Problem unter anderem darin, dass es keine „Tiefgaragenbenutzungspflicht“ gibt. Die Folge: „[E]s werden hunderttausende Millionen von Mitteln in die Tiefgaragen gesteckt und wenn die Leute zu faul sind und wenn sie da nicht runterfahren, dann stehen die auf der Straße“ (Person G 2018: 142 ff.). Hinzu kommen die Zweckbindung und feste Widmung der Stellplätze: Trotz Leerstand war es so beispielweise nicht möglich, die pflichtigen

Stellplätze des Projektes AFW 4 in der Sammeltiefgarage unterzubringen, da diese für den ersten Bauabschnitt gewidmet ist, „auch wenn [sie] leer steht über Jahrzehnte“ (Person D 2018: 140).

Dass Tiefgaragenleerstand kein ausschließlich Riemer Phänomen ist, zeigt das Beispiel Floridsdorf. Der Leerstand in der Autofreien Mustersiedlung hat sich zwar durch die Umwidmungen zu Fahrradstellplätzen relativiert, in einem der Nachbargebäude, das etwa zur selben Zeit mit konventionellem Stellplatzschlüssel gebaut wurde, standen laut Person E (2018: 76 f.) jedoch über Jahre hinweg Tiefgaragenplätze frei. Dabei ist die Herstellung eines Tiefgaragenplatzes mit Kosten bis zu 26.000 Euro nicht nur sehr teuer, sondern schränkt auch die Planungsfreiheit bei Bauvorhaben ein: „[B]aut man sie unter das Haus, hat man Einschränkungen bei Kellern, baut man sie neben das Haus, dann kann man den Freiraum eigentlich nicht richtig gestalten“ (Person D 2018: 574 ff.).

5.2.3 Bewohnerinnen und Bewohner

Nachdem im vorherigen Abschnitt die äußeren Rahmenbedingungen dargestellt wurden, widmet sich der folgende Teil den Bewohnerinnen und Bewohnern autoarmer Stadtquartiere. Wer lebt in den autoarmen Projekten in München und Wien? Was hat die Menschen dazu motiviert, bei einem solchen Projekt mitzumachen? Wie gestaltet sich das Leben in den Quartieren?

Auffallend ist, dass besonders viele Familien mit Kindern sich zu einem Leben in einem autoarmen Projekt entschieden haben. Das widerspricht dem gängigen Narrativ, dass ein Leben ohne Auto als Familie nur schwierig zu gestalten sei. Nahezu alle Befragten berichten von einer überdurchschnittlich hohen Zahl an Kindern (u. a. Person A 2018: 277 f.; Person E 2018: 368 ff.). Zwar sei, besonders in den Baugemeinschaften, das Bildungsniveau relativ hoch (Person B 2018: 408 f.), insgesamt würden in den autoarmen Projekten in Riem aber nicht ausschließlich Familien mit akademischem Hintergrund wohnen, sondern würde durch die verschiedenen Fördermodelle durchaus eine Mischung entstehen (Person A 2018: 339). Außerdem sei ein großer Teil der Bewohnenden „ökologisch sensibel“ eingestellt, mit einem ausgeprägten Bewusstsein für Umwelt- und Klimabelange (Person B 2018: 406; Person C 2018: 483). Auch in Wien-Floridsdorf sei die Bewohnerschaft relativ gemischt. Aufgrund des umfangreichen Partizipationsprozesses im Zuge der Entwicklung der Mustersiedlung gab es von Beginn an eine gute Vernetzung unter den Bewohnenden. Dabei habe die Erfahrung, die viele der Menschen bereits in der NGO- oder Freiwilligenarbeit gesammelt hatten, beim Community-Building geholfen (Person E 2018: 44 ff.). Neben einem Kern von 50 bis 100 Bewohnenden, die sich von Anfang an im Projekt engagierten, gebe es aber auch viele, für die das Thema Autofreiheit eher zweitrangig ist, die z. B. aus finanziellen Gründen kein Auto besitzen und über die Wiener Wohnungslosenhilfe an eine Wohnung in der Mustersiedlung gekommen sind (Person F 2018: 277 ff.).

Zwar hat sich das Riemer Projekt AFW 1 unter dem Motto „autofrei“ zusammengefunden, für Person B war die Autofreiheit aber nicht der entscheidende Punkt, um bei dem Projekt mitzumachen: „Es hat sich halt ergeben, dass es ein autofreies Projekt war und wir auch autofrei waren und dass wir eine Wohnung gesucht haben“ (Person B 2018: 566 f.). Ausschlaggebend war für ihn eher die Möglichkeit der Mitbestimmung und Mitgestaltung. Dabei spielt das Thema Engagement

in den autoarmen Projekten in Riem generell eine wichtige Rolle. Schon beim Bau der Wohngebäude ist von den künftigen Bewohnenden viel Eigenleistung erbracht worden. Darüber hinaus sind viele von ihnen in Gremien und Vereinen innerhalb der Messestadt aktiv, etwa bei der Stadtteilzeitung, in der Kirchengemeinde, in ökologischen Gruppierungen oder im Bürgerforum (Person A 2018: 478 f.; Person B 2018: 591 f.; Person D 2018: 926 ff.).

Auffallend in beiden Fallbeispielen ist der hohe Stellenwert gemeinschaftlicher Aspekte. Die ausgeprägte Infrastruktur und die Gemeinschaftsräume der Projekte (u. a. Sauna, Werkstatt, Veranstaltungsräume) fördern den Austausch und die Kommunikation unter den Bewohnenden und stärken so die Gemeinschaft: „Das alles spielt dann zusammen, das ist ein viel, viel stabileres Netzwerk“ (Person C 2018: 790). Im Rahmen von Beiräten werden darüber hinaus interne Angelegenheiten diskutiert und die Interessen der Bewohnenden der autoarmen Projekte nach außen hin vertreten. Für Person E ist es bedeutend, die verschiedenen Menschen mit unterschiedlichem sozio-ökonomischem Hintergrund, egal ob Eigentümer*in oder Mieter*in, zusammenzubringen, „weil für das Gemeinschaftsleben ist es wichtig, dass die, die da wohnen, an einem Strang ziehen“ (Person E 2018: 390 ff.). Der starke Zusammenhalt innerhalb der WEG war auch bei der Entwicklung der autoarmen Projekte in Riem ein wichtiger Faktor, der die Gruppe in der langwierigen Planungsphase maßgeblich unterstützte (Person D 2018: 394 f.).

Mobilitätsverhalten

Nach Einschätzung der Befragten schaffen wenige Haushalte ihr Fahrzeug bewusst für den Einzug in ein autoarmes Projekt ab. Die meisten hätten vorher schon ohne Auto gelebt und mit den Projekten ein entsprechendes Wohnmodell gefunden (Person B 2018: 578 ff.). Zwar sei es in manchen Haushalten aufgrund von Veränderungen der Lebensumstände (z. B. Selbstständigkeit, körperliche Einschränkung nach einem Unfall) inzwischen zu einem Fahrzeugkauf gekommen, die ohnehin verfügbaren Stellplätze deckten aber den Bedarf ab, so dass bisher noch kein Stellplatz nachgerüstet werden musste (Person A 2018: 528 ff.). Tägliche Wege werden von den Bewohnenden überwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Durch die gute Nahversorgung in der Messestadt Riem werden außerdem weite Strecken zum Einkaufen, zur Schule oder zur Freizeitgestaltung vermieden: „[W]ie funktioniert autofreies Wohnen? Indem alles relativ in der Nähe ist“ (ebd.: 281). Für Fahrten ins Umland, aber auch Umzüge oder den Transport von größeren Gegenständen und Sperrmüll wird meist das Carsharingangebot von STATTAUTO genutzt (u. a. Person C 2018: 102 f.). Einzige Einschränkung im autolosen Mobilitätsverhalten sei der höhere Organisationsaufwand: „[M]an muss es halt immer vorher alles recherchieren und Fahrkarten kaufen und dies und jenes. Also ein bisschen Organisation ist schon nötig immer“ (Person A 2018: 703 f.).

5.3 Auswirkungen

Das folgende Unterkapitel beschreibt im weitesten Sinne die Auswirkungen der untersuchten Projekte. Dazu zählen neben Effekten auf ihre unmittelbare und weitere Umgebung vor allem die Vorteile und Nachteile, die sie mit sich bringen.

5.3.1 Effekte

Positive und negative Effekte

Durch das vielseitige Engagement der Bewohnenden der autoarmen Quartiere in den Vereinen und Gremien der Messestadt gehen nach Ansicht der Befragten viele Impulse aus. So werde etwa quartiersübergreifend Kommunikation und Austausch gefördert. Auch wenn das Thema Autofreiheit dabei nicht immer im Mittelpunkt stehe, haben die Projekte demnach insgesamt einen positiven Einfluss auf die Messestadt (Person B 2018: 601 f.; Person D 2018: 931 f.). Aufgrund ihrer überschaubaren Größe würde die Verkehrsbelastung zwar nicht spürbar verringert, nichtsdestotrotz glaubt Person C (2018: 536, 795), dass durch die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote, wie der zentralen Belieferung mit Gemüse (wagnis 3), Verkehr vermieden wird. Negative Effekte sehen die Befragten von den autoarmen Projekten keine ausgehen.

Außenwirkung

Ein gängiges Vorurteil, mit dem sich die Bewohnenden in beiden untersuchten Fallbeispielen konfrontiert sehen, ist das der erhöhten Belastung umliegender Gebiete durch das Parken vermeintlich „heimlicher Autobesitzer“ aus den Projekten (u. a. Person E 2018: 282). Person B (2018: 609 ff.) sieht dieses Narrativ allerdings unbegründet: Das „Fremdparken“ sei schon allein durch den Weg, den man per Fahrrad oder ÖPNV bis zum Auto zurücklegen müsste, nicht attraktiv bzw. die Hürde dafür zu groß. Davon abgesehen sei das Image der Projekte, nicht zuletzt wegen des Engagements der Bewohnenden, eher positiv (u. a. Person E 2018: 296). Allerdings findet in beiden Fallbeispielen bezüglich des Themas Autofreiheit nur selten ein direkter Austausch mit den Menschen in angrenzenden Quartieren statt. Aufgrund der überschaubaren Größe der autoarmen Projekte in Riem gibt es dort auch keine sichtbare Außenwirkung: „Dass weniger Autos fahren, dass wir [bei wagnis 3] nur sozusagen die Hälfte der Tiefgarage gebaut haben, das fällt dann so nicht auf“ (Person C 2018: 563 f.). Gleichzeitig glaubt Person A durchaus, dass durch die vielen Engagierten und die regelmäßige Konfrontation der anderen Riemer Bewohnenden mit dem Thema Autofreiheit „es ein bisschen reinwirkt in die Bevölkerung“ (Person A 2018: 487). In Floridsdorf wird unter anderem durch das jährliche Siedlungsfest im Sommer versucht, Kontakt mit umliegenden Gebieten zu knüpfen. „[D]as Ausstrahlen in die Umgebung ist [jedoch] nicht so gut gelungen, wie man sich erhofft hätte“ (Person E 2018: 279 f.). Nichtsdestotrotz ist Person F (2018: 444) der Meinung, dass die Autofreie Mustersiedlung in Wien durchaus bekannt und nach wie vor Vorzeigeprojekt ist. Anders verhält es sich in München. Zwar werden regelmäßig Führungen durch die autoarmen Projekte für Fachpublikum aus den Bereichen Architektur, Stadtplanung und Mobilität, für Politiker*innen und internationale Delegationen sowie für Menschen aus der Zivilgesellschaft, die sich für Themen wie genossenschaftliches und autofreies Wohnen interessieren, angeboten (Person A 2018: 553 ff.) – bekannt seien sie jedoch überwiegend in Fachkreisen, nicht so sehr in der Münchener Bevölkerung (Person D 2018: 973 ff.).

5.3.2 Erfolgsindikator

Dass Nachfrage nach autoarmen Stadtquartieren besteht, zeigen die vielen Interessenten, die in der Konzeptionsphase die Informationsveranstaltungen der untersuchten Fallbeispiele besuch-

ten und auch heute noch regelmäßig an geführten Touren teilnehmen. Die geringe Fluktuation der Bewohnenden wiederum deutet auf den Erfolg der autoarmen Projekte in Riem. So hat es bei AFW 1 seit Einzug vor 19 Jahren nur einen Besitzerwechsel gegeben, bei dem die Wohnung von den Eltern auf die Kinder überschrieben wurde (Person B 2018: 80 ff.). Darüber hinaus haben einige der Wohnungseigentümer*innen aus den ersten autoarmen Projekten im zuletzt fertig gestellten AFW 4 Wohnungen gekauft – etwa als Altersresidenz oder für die eigenen Kinder (ebd.: 500 ff.). Auch die Rolle als „Aushängeschild“ (ebd.: 705) der Stadt München, das internationale Interesse an den Projekten und die mediale Aufmerksamkeit (u. a. Reportagen in Architektur- und Bauzeitschriften, Person A 2018: 378) können als Indikatoren für deren Erfolg gesehen werden.

5.3.3 Vorteile

Bei der Auswertung der Interviews sind verschiedene Vorteile des Lebens in autoarmen Stadtquartieren deutlich geworden. Ein wiederkehrender Faktor ist die hohe Lebensqualität:

„Ich kann nur sagen, es ist ein Lebensgefühl. [...] Autofrei klingt irgendwie so abstrakt, als wenn es Einschränkungen sind, aber für mich hängt so viel anderes damit dran und fügt sich dann und dann ist das wie so ein Strauß Blumen, der da aufgeht“ (Person C 2018: 686 ff.).

Etwas allgemeiner formuliert es Person F:

„Autofreiheit von Stadtteilen [...] [bietet] immer ein Mehr an Lebensqualität. Für Kinder, für Jungfamilien mit Kindern, für alte Leute. [...] Ich habe mehr an Begegnungsraum, mehr an Spielraum, mehr an Grünraum, als wenn dort ein Auto parkt“ (Person F 2018: 394 ff.).

Es könne beobachtet werden, dass durch die Verkehrsberuhigung der Straßenraum nicht mehr nur dem Pkw vorbehalten ist, sondern ebenso von Kindern zum Spielen oder von Skatern genutzt wird (Person C 2018: 69 ff.). Auch die Lärmbelastigung ist geringer als in anderen Teilen der Stadt: „Man kann offener und freier leben [...]. Man macht eher die Fenster auf, als wenn ich Straßenlärm habe [...]. Also eine Qualität, die ich [an zentralen Orten der Stadt] nicht so ganz herkrige, weil einfach mehr Verkehr ist“ (ebd.: 396 ff.). Die Ruhe, die gute Luft und die vielen Grünflächen schaffen zudem ein attraktives Wohnumfeld, in dem Raum für Kommunikation entsteht (u. a. Person A 2018: 618; Person D 2018: 614 f., vgl. Abbildung 12). Besonders lebenswert sind die autoarmen Projekte außerdem aufgrund ihrer guten Lage. Während die Autofreie Mustersiedlung durch die Nähe zur alten Donau einen „sehr hohe[n] Naherholungseffekt“ (Person F 2018: 200 ff.) aufweist, wird in Riem von den Bewohnenden vor allem die gute Infrastruktur und die Nähe zum Riemer Park als positiv wahrgenommen: „[W]ir haben natürlich hier jetzt auch eine Art Filetstück bekommen“ (Person B 2018: 446 f.). Ebenso wird das Zusammenleben mit Gleichgesinnten als angenehm empfunden:

„Was die Leute auch sagen, was sie toll finden, ist, dass kein Auto zu haben einfach normal ist, dass sich die Nachbarn nicht gegenseitig komisch anschauen [...], sondern dass es auch sowas Verbindendes ist, für die Hausgemeinschaft“ (Person D 2018: 592 ff.).

So entsteht in den Projekten reges Leben: „Und bei uns war das schon deutlich spürbar, dass der attraktive Freiraum hohe Identifikation schafft und gerne genutzt wird“ (Person E 2018: 372 f.).



Abbildung 12: Gemeinsamer Garten des Projektes Autofrei Wohnen 1 in München-Riem (eigene Aufnahme)

Weitere Vorteile ergeben sich in finanzieller Hinsicht. In beiden Fallbeispielen wurde das Bauland direkt von der Stadt erworben, wodurch im Vergleich zum freien Wohnungsmarkt schon beim Grundstückskauf Kosten eingespart werden konnten (u. a. Person B 2018: 731 ff.). Darüber hinaus ergab sich durch den reduzierten Stellplatzschlüssel ein finanzieller Vorteil. Während sich dieser im Fall Wien-Floridsdorf durch die Reinvestition der Mittel in das Projekt direkt bemerkbar machte, war er in München-Riem aufgrund der verpflichtenden Einrichtung einer Hypothek bei der Stadt und der Bereitstellung möglicher Nachrüstungsflächen weit weniger spürbar. Entscheidender waren in Riem daher die gute Lage und die Möglichkeit der Mitbestimmung (ebd.: 460 f.). Gemeinsam führen die genannten Vorteile dazu, dass unter den Bewohnenden eine hohe Zufriedenheit herrscht:

„Also ich finde das Quartier hier sehr zu empfehlen und kann keine Nachteile erkennen. Ich finde das echt super“ (Person A 2018: 658 f.).

„[E]s könnte nicht besser gehen. Sehr, sehr zu empfehlen. Ich bin nicht der einzige, der eine hohe Zufriedenheit hat“ (Person E 2018: 211 f.).

5.3.4 Nachteile

Das Leben in autoarmen Stadtquartieren bietet jedoch nicht nur Vorteile, sondern bringt auch eine Reihe von Herausforderungen und Hürden mit sich. Das größte Hindernis bei der Umsetzung der Projekte in der Messestadt Riem war nach Ansicht der Befragten der Umgang der städtischen Behörden mit der Stellplatzreduzierung. So empfindet Person A die Verhandlungen mit der Lokalbaukommission, auch bei den späteren Projekten, geradezu als „Kampf“:

„Das ist halt bei uns der absolute Ausnahmefall, darum haben die Behörden einfach keine Erfahrung mit solchen Dingen. Also das letzte autofreie Projekt war jetzt wieder fünf Jahre her und dann ist das ganze Personal schon wieder neu und alle wissen nicht, wie man damit umgeht und es ist schwierig, sehr schwierig. Also man hat da tausend Behördengänge und wird von einem zum anderen geschickt und die wissen selber nicht, wer zuständig ist und wer das entscheiden kann. Also das ist aufreibend, jedes Mal um diesen reduzierten Stellplatzschlüssel zu kämpfen“ (Person A 2018: 125 ff.).

Neben der fehlenden Erfahrung im Umgang mit der Stellplatzreduzierung stellen demnach auch Unklarheiten in den Zuständigkeiten und das Fehlen entsprechender Richtlinien eine Herausforderung dar:

„Keiner will sich da irgendwie zu weit aus dem Fenster lehnen oder da irgendwelche Zusagen machen, wo er danach Ärger kriegt. Also die Stadt München bräuchte dringend da eine klare Regelung“ (ebd.: 231 ff.).

Die langwierigen Verhandlungen in Kombination mit Unsicherheiten bei der Planung des Parkraumkonzeptes im ersten Bauabschnitt, bei der Gestaltung des Kaufvertrages und den Verzögerungen beim Kauf selbst führten bei den ersten autoarmen Projekten somit zu einer Phase von über drei Jahren, bis überhaupt mit dem Bau begonnen werden konnte (u. a. Person B 2018: 77 ff.; Person D 2018: 363 ff.). Aufgrund der Verunsicherung, die durch diese lange Planungsphase entstand, sind in der Folge mehrere Projektinteressent*innen ausgestiegen (Person B 2018: 87 ff.). Als Nachteil wird darüber hinaus die unsichere rechtliche Situation gesehen, die sich einerseits aus dem „sehr schwammigen Beschluss“ (ebd.: 358) des Stadtrates von 1995 (vgl. Kapitel 5.1.4), andererseits durch die unklare Vertragsgestaltung ergab (ebd.: 189 f.). Aber auch Grauzonen bei internen Regelungen innerhalb der Gemeinschaft (beispielsweise bezüglich der Frage, ab wann eine Autonutzung meldepflichtig ist) werden als belastend empfunden und erschweren nach Ansicht von Person B (2018: 380 f.) die Umsetzung solcher Projekte in größerem Maße. Insgesamt wird die Entwicklung der autoarmen Projekte von den Befragten daher als „sehr kompliziert“ (ebd.: 404), „kräftezehrend und zeitraubend“ (Person A 2018: 136) wahrgenommen.

Neben der jährlichen Berichterstattung stellen die verpflichtende Einrichtung einer Hypothek bei der Stadt und die Nachrüstung im Falle des „Scheiterns“ der Projekte eine Hürde im Kontext der autoarmen Projekte dar. Die Nachrüstbarkeit mindert die potenzielle Kostenersparnis und verhindert gemeinsam mit der rechtlichen Situation die Entwicklung einer Marktdynamik: „[D]ie Unwägbarkeiten, die man sich damit erkaufte, sind eben aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten vielleicht zu groß [...] im Vergleich zu dem, was man spart“ (Person B 2018: 780 ff.). So reagieren Bauträger*innen und Investor*innen auf autoarme Planungskonzepte – etwa aufgrund von Bedenken bezüglich der Vermarktung und der „Verkaufsfähigkeit in 20 Jahren“ (Person G 2018: 749) – eher verhalten. Da es sich folglich als schwierig herausstellte, passende Bauträger*innen zu finden, sind die Projekte in München schließlich als Baugemeinschaft bzw. genossenschaftlich verwirklicht worden (Person D 2018: 267 ff.). Dabei sind für autofrei lebende Menschen solche urbanen Projekte oftmals die einzig gute Alternative (Person B 2018: 727). Eine weitere Hürde ist das Misstrauen, das den Projektbeteiligten immer wieder von Seiten der Stadtverwaltung und der

Politik entgegengebracht wird, etwa in Form von Regulierungen und Auflagen oder verbalen Beschuldigungen:

„Also es war für uns irgendwann nicht mehr nachvollziehbar, warum die Stadt bei jedem autofreien Projekt, was wir angestoßen haben, immer wieder mit der alten Leier gekommen ist: «Und dann kaufen die sich alle ein Auto und stellen es im öffentlichen Straßenraum ab»“ (Person D 2018: 455 ff.).

In Wien dagegen scheinen die Herausforderungen überschaubarer zu sein. Zwar werden auch hier manche Stellen des Miet- bzw. Kaufvertrags als „sehr schwammig formuliert“ (Person E 2018: 63) wahrgenommen, auf die Frage nach Herausforderungen oder Nachteilen wird sonst nur von Baumängeln und der „Lärmproblematik“ berichtet, wonach sich manche der Bewohnenden von spielenden Kindern gestört fühlen (ebd.: 154, 209–211).

5.4 Perspektiven

Als einer der zentralen Bestandteile dieser Arbeit werden im Folgenden weitere, aus den Interviews gewonnene Perspektiven aufgezeigt. Dazu zählt insbesondere die Frage nach den Potenzialen und Voraussetzungen für die Verwirklichung autoarmer Projekte im urbanen Raum.

5.4.1 Voraussetzungen

Eine gesicherte rechtliche Grundlage ist für die Befragten einer der wichtigsten Faktoren im Hinblick auf die Umsetzung autoarmer Planungen. So würde einerseits Sicherheit für die Projektbeteiligten geschaffen werden, andererseits sei angesichts der vielen autolosen Haushalte in deutschen Städten ohnehin Potenzial für autoarmes Wohnen vorhanden und mit der entsprechenden rechtlichen Absicherung könnten „solche Projekte [schließlich] auch für Bauträger interessant werden“, indem sie etwas „anbieten [können], was günstiger ist und was halt einen anderen Markt erschließt“ (Person B 2018: 385 ff.). Gleichzeitig müsse es „klare Vorgehenslinien“ für die Behörden der Stadtverwaltung im Umgang mit der Stellplatzreduzierung geben (Person A 2018: 573). Außerdem sei die Politik gefragt, eine breite Akzeptanz autoarmer Planungen zu fördern: „[S]olange der Staat nicht tatsächlich was in der Richtung rechtlich auch macht, um das weiter abzusichern, wird es immer ein Nischendasein führen“ (Person B 2018: 643 f.).

Für das Leben in autoarmen Stadtquartieren sind eine gute ÖPNV-Anbindung und eine entsprechende Infrastruktur wichtige Voraussetzungen. Wenn diese Rahmenbedingungen gegeben sind, sei untergeordnet, ob es strikt autofreie Projekte gebe oder nicht, weil „wenn halt alles relativ nah am Ort ist, die Schulen, Einkaufszentren, so ein bisschen Naherholungswert auch da ist und eine gute öffentliche Anbindung, dann hast du keinen Grund mehr, ein Auto zu haben“ (Person A 2018: 727 ff.). So sieht Person B ebenso die Stadtplanung in der Verantwortung: „Planung muss so gemacht werden, dass ich kein Auto brauche. [...] Dann verzichten die Leute auch aufs Auto“ (Person B 2018: 818 ff.). Weitere Steuerungsmöglichkeiten zur Unterstützung autoarmer Stadtquartiere sieht Person C (2018: 598, 705 f.) in der Förderung von Carsharing und alternativen Mobilitätskonzepten sowie entsprechenden Vorgaben für Investor*innen und Bauträger*innen von Seiten der Stadt.

Darüber hinaus sei „Bewusstseinsarbeit“ eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz von autoarmen Planungskonzepten und eine nachhaltige Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Menschen. Diese kann beispielweise die Zusammenarbeit mit Stadtteilmanagementbüros zur Bereitstellung von Informationen über Alternativen und transparente Kosten eines Autobesitzes umfassen (Person F 2018: 73 f., 379 f.).

5.4.2 Zukunftsperspektiven

Übertragbarkeit

Auf die Frage nach der Übertragbarkeit autoarmer Planungskonzepte auf andere Stadtteile oder Gebiete reagieren die Befragten zuversichtlich (u. a. Person E 2018: 629). Zwar müsse noch mehr Kommunikation stattfinden, um den Austausch innerhalb und zwischen den Kommunen zu fördern (Person C 2018: 729 f.), bei guter öffentlicher Erschließung sei eine Umsetzung ähnlicher Projekte nach dem Vorbild Riems oder Floridsdorfs jedoch – zumindest im städtischen Bereich – kein Problem (Person A 2018: 739 f.).

„Ja, es ist insofern immer übertragbar, weil Autofreiheit von Stadtteilen oder Autoarmut im öffentlichen Raum immer ein Mehr an Lebensqualität bietet. [...] Man könnte ja das Modell eigentlich, der autofreien Mustersiedlung, immer wieder dahingehend übertragen, dass man sagt: Was machen wir sonst mit dem Geld? Welche Qualitäten [...] können wir überzeugend anbieten, dass die Leute sagen: «Das ist mir mehr wert als ein Stellplatz.»? Also insofern, glaube ich, lässt sich das schon gut übertragen“ (Person F 2018: 394 ff.).

Potenzial

Nach Ansicht der Befragten sind autoarme Planungskonzepte ein unerschlossener Markt, der viel Potenzial birgt. Schließlich seien sie als autofrei lebende Menschen „eigentlich keine kleine Minderheit [...]. Nur, dass die meisten eben einen Parkplatz dabei haben und den eigentlich gar nicht brauchen, weil sie sowieso kein Auto haben“ (Person B 2018: 389 ff.). Autofreies Wohnen gebe es also „immer und überall in der Stadt“, nur nicht gebündelt in entsprechenden Projekten und ohne die Vorteile, die autoarme Stadtquartiere bieten (Person A 2018: 754 f.). Zwei sich abzeichnende Tendenzen werden demnach in Zukunft eine wichtige Rolle spielen: Zum einen „die Erkenntnis der Sozialforschung, dass immer weniger Leute, insbesondere die jungen, ein Auto haben. Oder halt auch auf Auto verzichten möchten“ (Person F 2018: 46 ff., aber u. a. auch Person B 2018: 802). Zum anderen die zunehmende soziale Ungleichheit in Deutschland: So sind autoarme Stadtquartiere ebenso für diejenigen Menschen attraktiv, die sich finanziell einen Autobesitz nicht leisten können. Person G (2018: 839 ff.) bringt in diesem Zusammenhang den Begriff der „Captive Riders“ auf, für die öffentliche Verkehrsmittel keine Wahl darstellen, sondern die darauf angewiesen sind, weil ihnen kein Auto zur Verfügung steht. Auch Person F (2018: 167 ff.) sieht durch die Förderung alternativer Mobilitätsangebote im Kontext von autoarmen Planungskonzepten Potenzial für mehr soziale Gerechtigkeit.

Ferner steigt aufgrund übergeordneter Klimaschutzziele zunehmend der Handlungsdruck auf die Kommunen. Mit Verkehr als einem der größten Verursacher von CO₂-Emissionen ergebe sich also auch hier Potenzial für autoarme Projekte. Dabei liege ihre Rolle vor allem darin, Vorreiter zu sein,

als Pilotprojekte Erfahrungen zu sammeln und „die Angst [zu] nehmen, sowohl der Öffentlichkeit als natürlich auch [der] politische[n] Entscheidungsträgerinnen“ (Person F 2018: 297 ff.). Langfristig werde es jedoch „wahrscheinlich steuerpolitisch treffendere Maßnahmen geben als eine autofreie Mustersiedlung 2, 3, 4, 5, 6“ (ebd.: 465 f.). Nichtsdestotrotz nehme die Entwicklung entsprechender Projekte gerade wieder Fahrt auf. Vor allem in der Schweiz, aber auch in Wien, gebe es immer mehr „vielleicht nicht radikal autofreie Widmungen, aber doch extrem verkehrsberuhigte Überlegungen“ (ebd.: 51 f.). Nicht zuletzt seien autoarme Planungskonzepte wegen der Stärkung lokaler Strukturen und der Förderung von Kommunikation ein wichtiger Ansatzpunkt für eine nachhaltige Stadtentwicklung (Person E 2018: 652 f.).

Eine Einschränkung sehen die Befragten im Umfang autoarmer Projekte. Echte Vorteile würden sich vor allem dann ergeben, wenn diese in größerem Maßstab umgesetzt werden: „[D]as wird sich erst dann ändern, wenn es wirklich großflächiger wird. [...] Weil dann habe ich ein städtisches Quartier, wo eben auch tatsächlich eine Reduzierung an Autoverkehr dann entsteht“ (Person B 2018: 756 ff.). Die Frage nach autoarmen Projekten im Bestand bleibt ebenso offen. Bisher sind entsprechende Planungsansätze überwiegend im Neubau umgesetzt worden. Dabei „wohnen ja viel mehr Leute im Bestand als im Neubau. Das heißt, wenn man Effekte erzielen will, muss man die auch im Bestand tun“ (Person F 2018: 121 f.).

Stellschrauben

Im Laufe der Interviews sind von den Befragten verschiedene Maßnahmen angesprochen worden, die nicht direkt die Entwicklung autoarmer Projekte betreffen, aber insgesamt dazu beitragen könnten, den MIV zu reduzieren und dadurch zu einer Verkehrsberuhigung zu führen. So sei nicht die Autofreiheit per se der Hebel zur Entlastung der Städte, sondern vielmehr die Umsetzung infrastruktureller Maßnahmen in Kombination mit einer Erweiterung der alternativen Mobilitätsangebote, die letztendlich den eigenen Autobesitz überflüssig machen (Person B 2018: 853 ff.; Person C 2018: 100 ff.). Daneben sind sich die Befragten einig, dass eine wichtige Stellschraube sei, die Attraktivität des Autos zu mindern, beispielsweise durch eine höhere Bepreisung der Stellplätze oder indem die Entfernung zu diesen vergrößert wird. In dem Moment, in dem der Weg zum Auto genauso groß ist wie der Weg zum eigentlich Ziel, würden die Alternativen Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV an Attraktivität gewinnen: „[D]ie ganzen Fahrten unter 2 km [...], die fallen dann einfach weg“ (Person B 2018: 615 ff.). Auch Person E ist der Meinung, dass „jeder [Verkehrs-]Teilnehmer und jede Teilnehmerin für sich optimiert. Und wenn die gesellschaftlichen Bedingungen so sind, dass bei dieser Optimierung das Auto rauskommen kann, wird zum Auto gegriffen“ (Person E 2018: 630 ff.). Den Verzicht auf das Auto in den Vordergrund zu stellen, empfinden die Befragten jedoch als kontraproduktiv: „[I]n einem Transformationsprozess braucht es immer den Mehrwert. Also dieses Verzichten ist nicht unbedingt mehrheitsfähig“ (Person F 2018: 412 ff.). So sei auch der Begriff „autofrei“ negativ konnotiert und werde von den Menschen mit Verlust assoziiert (Person E 2018: 593). Umso wichtiger sei es, die alternativen Mobilitätsangebote (preislich) attraktiver zu gestalten, sie den Menschen niederschwellig näher zu bringen und die Vorteile des Lebens in autoarmen Stadtquartieren aufzuzeigen: „[M]an muss den Leuten auch einfach zeigen, wie schön es sein kann“ (Person A 2018: 776). Die ideale Lösung sieht Person D im Verursacherprinzip: „Wer ein Auto hat und das

irgendwo hinstellen will, muss dafür zahlen. Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichem Grund“ (Person D 2018: 888 ff.).

5.5 Sonstiges

Bevor in Kapitel 6 die Diskussion der geschilderten Interviewergebnisse folgt, sollen zuletzt noch drei Aspekte aufgegriffen werden, nach denen so nicht explizit gefragt wurde, die jedoch durchaus Relevanz für autoarme Stadtquartiere besitzen.

Verkehrsplanung

Sowohl in München als auch in Wien stellt der starke Bevölkerungszuwachs die Verkehrsplanung vor große Herausforderungen. Zur Bewältigung der zunehmenden Verkehrsflüsse wurde jedoch in der Vergangenheit laut Person G in München und Bayern generell „zu sehr auf Autobahn gesetzt und zu wenig auf Schiene“ (Person G 2018: 472 f.). Aufgrund langer Planungs- und Bauphasen werde es als Folge dieser einseitigen Verkehrspolitik in den nächsten fünf bis zehn Jahren in München keine neue Schieneninfrastruktur geben können; stattdessen werden vermehrt Busse eingesetzt (ebd.: 492 f., 518 f.). Hinzu komme die Fokussierung der städtischen Politik auf den Wohnungsbau. So gelte in München: „Es gibt nur noch drei Prioritäten: 1. Wohnen, 2. Wohnen und 3. Wohnen. Und alles andere hat sich danach zu orientieren“ (ebd.: 422 f.). Die Stadt Wien dagegen ist seit vielen Jahren bekannt für ihren gut ausgebauten und funktionierenden ÖPNV. Durch das in der Politik gängige Narrativ, die öffentlichen Verkehrsmittel immer noch weiter verbessern zu müssen, werde jedoch laut Person E (2018: 325 ff.) die Förderung des Radverkehrs vernachlässigt und die Frage nach der gerechten Verteilung von öffentlichem Straßenraum außer Acht gelassen.

Der vorgeschriebene Bau von Stellplätzen ist in diesem Kontext nicht nur für die Entwicklung autoarmer Quartiere ein Hindernis, sondern stelle auch Verkehrsplaner*innen regelmäßig vor Herausforderungen: „Wir wollen ja immer die Straßen so gestalten, dass sie eben auch von den Bewohnern, insbesondere Kinder, aber auch alte Menschen queren, Aufenthalt, Grün und so weiter [sic]. Und dann kommt immer der Konflikt mit den Stellplätzen“ (Person G 2018: 144 ff.).

Gerechtigkeitsfragen

Im Zuge der Interviews kamen außerdem immer wieder Fragen nach Gerechtigkeit auf. Bei der Diskussion um Themen wie Parkraumbewirtschaftung, Tempo 30 innerorts, aber eben auch autoarme Planungskonzepte, werde regelmäßig angeführt, man würde „dem Autofahrer die Freiheit [rauben]“ (Person C 2018: 820). Dabei werden nach Ansicht der Befragten die Privilegien der Autofahrenden, wie beispielsweise die überproportional hohe Flächeninanspruchnahme des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum, außer Acht gelassen. Auch die Tatsache, dass die Kosten für eine Tiefgarage im Mietwohnungsbau in der Regel auf alle Hausbewohnenden – ungeachtet ihrer finanziellen Situation und ob sie ein Auto besitzen oder nicht – umgelegt werden, wird als ungerecht empfunden (u. a. Person A 2018: 98 f.).

Autozentrierte Mentalität

Dabei wird deutlich, dass die Befragten diese Privilegien überwiegend in der in unserer Gesellschaft immer noch stark präsenten autozentrierten Mentalität begründet sehen: „Deutschland ist und bleibt halt ein Autoland. [...] Sie merken das ja an den Richtlinien [...]. [D]as Problem ist die Mentalität“ (Person G 2018: 675 ff.). Gerade für die Nachkriegsgeneration sei die zunehmende Automobilität eine gesellschaftliche Errungenschaft gewesen. Das Auto ermöglichte Mobilität für „jedermann“ und stärkere gesellschaftliche Teilhabe (Person F 2018: 457 ff.). Auch wenn derzeit ein Wandel stattfindet und für jüngere Generationen der Autobesitz nicht mehr so wichtig sei (Person B 2018: 802), gelte für viele andere Menschen das Auto nach wie vor als Statussymbol: „[Andere] sparen lieber dann am Essen oder sonst was oder gar Urlaub, damit der Kühler auf der Straße steht“ (Person C 2018: 51 f.). Darüber hinaus sei das Thema sehr emotional behaftet, was in Bezug auf die autoarmen Projekte den Austausch mit den Menschen in angrenzenden Vierteln manchmal erschwere (Person E 2018: 280 f.). Unterstützt werde die Auto mentalität außerdem durch eine „völlig autofreundliche Politik“ und den starken Einfluss der Autoindustrie und -lobby (Person A 2018: 761; Person C 2018: 818 f.).

In vielen Bereichen, insbesondere in ländlichen Gegenden und zum Transport sei das Auto jedoch auch „unschlagbar“ (Person G 2018: 685). Der Komfort und die Gewohnheit, das Auto jederzeit direkt vor der Haustür bzw. in der Tiefgarage zur Verfügung stehen zu haben, werden hoch geschätzt und erschweren somit Verhaltensänderungen (Person C 2018: 719). Weil oftmals die wahren Kosten nicht transparent seien, sei der Autobesitz außerdem subjektiv „noch viel zu billig“ (Person G 2018: 682). Gleichzeitig würden Stellplatzbewirtschaftungskosten von Autofahrenden als ungerecht empfunden werden, „obwohl das natürlich einfach sozusagen die wahren Kosten sind“ (Person D 2018: 159).

6. Diskussion

Vor dem Hintergrund der Frage, welches Potenzial autoarme Stadtquartiere für eine nachhaltige, menschengerechte Stadtentwicklung bergen, folgt nun die Diskussion der kategoriebasierten Ergebnisdarstellung aus Kapitel 5. Zur Unterstützung der Auswertung wird dabei weitere Literatur herangezogen, die den Zusammenhang zwischen dem theoretischen Hintergrund und den empirischen Ergebnissen verdeutlichen soll.

Wohnen ohne Auto findet immer und überall statt. Schon heute sind mehr als ein Fünftel aller Haushalte in Deutschland autolos; in Städten wie Hamburg (43 Prozent) und Berlin (51 Prozent) ist der Anteil sogar noch deutlich höher (infas 2018a). Doch während es für Haushalte mit Auto selbstverständlich ist, neben dem Wohnort auch bei der Arbeit und beim Einkauf einen Stellplatz zur Verfügung stehen zu haben und grundsätzlich viele Lebensbereiche an einem autobesitzenden Lebensstil ausgerichtet sind, sind speziell auf autolose Haushalte abgestimmte Angebote eher rar. So stellen autoarme Stadtquartiere bis heute eine Randerscheinung dar, obwohl sie Menschen ohne Auto einfach nur eine passende Wohnform bieten. Dabei können nicht nur bewusst auf einen eigenen Pkw Verzichtende vom Leben in solchen Quartieren profitieren, sondern auch sozio-ökonomisch benachteiligte Menschen, die sich einen Fahrzeugbesitz nicht leisten können. Bereits heute sind 48 Prozent der Haushalte mit sehr niedrigem und 39 Prozent der Haushalte mit niedrigem ökonomischen Status autolos (ebd.). Falls die derzeitige Entwicklung steigender sozialer Ungleichheit weiter voranschreitet, wird es hier zusätzlichen Bedarf an Wohnen ohne Auto geben. Darüber hinaus sollte die Nachfrage nach autoarmen Planungskonzepten unter jüngeren Generationen nicht unterschätzt werden. Schließlich gehört das Prinzip „Teilen statt Besitzen“ für diese heute oft schon zum Lebensalltag; Carsharing und Ridesharing sind ihnen keine Fremdbegriffe. Wie in den Interviews anklang, verliert das eigene Auto als Statussymbol und bevorzugtes Verkehrsmittel gerade bei jungen Menschen im urbanen Raum zunehmend an Bedeutung. Tatsächlich kam eine aktuelle Studie zu dem Ergebnis, dass nur 36 Prozent der befragten Städter*innen unter 25 Jahren einen privaten Pkw als wichtig empfinden – im Vergleich zu 73 Prozent der Gesamtstichprobe von 1.002 Deutschen (Bratzel und Tellermann 2018: 58). Ein weiteres Indiz für die Trendwende der Bedeutung des Autos vom Statussymbol zum Nutzgegenstand ist die seit Jahren rückläufige Anzahl der erteilten Pkw-Fahrerlaubnisse (Statista 2018).

Bedarf an innovativen Planungsansätzen, wie sie in autoarmen Stadtquartieren zur Anwendung kommen, ergibt sich aber auch aus anderen aktuellen Entwicklungen und übergeordneten (inter)nationalen Zielsetzungen. Das zunehmende Bevölkerungswachstum in Städten wie München und Wien verlangt eine attraktive und kompakte Stadt- und Siedlungsentwicklung, wie sie etwa in der Leipzig Charta oder im Rahmen der UN HABITAT Konferenzen (vgl. Kapitel 2.1.3) gefordert wurde. Nur so kann ausreichend und lebenswerter Wohnraum geschaffen werden, ohne die Flächenversiegelung weiter voranzutreiben, und können Suburbanisierungsprozesse, die zusätzlichen Verkehr erzeugen, vermieden werden. Darüber hinaus erhöhen Klimaschutzziele

wie das Paris Agreement¹⁴ und der hohe Handlungsbedarf bei der Reduzierung von Treibhausgasemissionen vor allem im Verkehrssektor den Druck auf die Kommunen, innovative Entwicklungskonzepte zu erproben und zu realisieren. Bedarf an alternativen Ideen wie autoarmen Stadtquartieren besteht also. Wie sieht es jedoch mit der Umsetzungsfähigkeit und den Potenzialen solcher Projekte aus?

Potenziale

Wie die Erkenntnisse aus der Literatur und den Interviews in den untersuchten Fallbeispielen zeigen, vereinen autoarme Stadtquartiere eine Vielzahl von Vorteilen und eröffnen neue städtebauliche, verkehrsplanerische und gesellschaftliche Möglichkeiten. Ohne die Punkte im Detail zu wiederholen, zeichnen sich die Quartiere besonders durch eine hohe Lebensqualität aus, die sich unter anderem aus der Verkehrsberuhigung ergibt. Eine geringere Luftschadstoff- und Lärmbelastung, mehr Sicherheit und eine attraktive Freiraumgestaltung mit vielen Grünflächen machen das Quartier lebenswert und werten den Straßenraum als Ort auf, der Begegnung und Kommunikation fördert und die Gemeinschaft der Quartiersbewohnenden stärkt. Durch eine Umverteilung der Flächen im öffentlichen Raum zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wird so ein Beitrag zu mehr Flächengerechtigkeit geleistet. Im weiteren Sinne ergibt sich außerdem durch potenziell geringere Gesundheitskosten auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen.

Ein ansprechender öffentlicher Raum kombiniert mit einem umfassenden Angebot an Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen lädt die Menschen zum Bleiben im Quartier ein. Kurz- und mittelfristig werden so unnötige Wege vermieden, langfristig hat es identifikationsstiftende Wirkung und erzeugt Stabilität. Das Engagement vieler Riemer Projektbeteiligter in lokalen Vereinen, die geringe Fluktuation innerhalb der Projekte und die Investition in Wohnungen der neuesten Anlage *Autofrei Wohnen 4* unterstützen diese Annahme. Identitätsstiftend wirkt jedoch auch der Partizipationsprozess, der in München und Wien ebenso wie in anderen autoarmen Stadtquartieren eine wichtige Rolle gespielt hat. Wie in den Interviews deutlich wurde, können die Bewohnenden bei solchen Projekten die gesamte Planung, von der Idee bis zur Konfiguration der Gebäude und der Gestaltung der Gemeinschaftseinrichtungen, mitbestimmen. Die Beteiligung der Bewohnenden prägt und verändert so sukzessive die Methoden und Fachsprache einer sonst eher von Expert*innen dominierten Planungskultur. In beiden Fallbeispielen hat der Partizipationsprozess darüber hinaus dazu beigetragen, eine Gemeinschaft zu bilden und den Zusammenhalt zu stärken, was in München-Riem maßgeblich bei der Überwindung bürokratischer und anderer Hürden geholfen hat. Während die soziale Dimension im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung oftmals unpräzise und abstrakt bleibt (Hopfner und Zakrzewski 2012: 55), tritt sie auf Quartiersebene, wie hier im Fall der autoarmen Projekte, in Form eben jener Partizipationsprozesse sowie der Bewohnendenbeiräte und -versammlungen sehr konkret in Erscheinung. Innovative Projekte wie diese können laut Kushner (2005: 16) außerdem „civic pride“

¹⁴ Das Paris Agreement (dt. Übereinkommen von Paris) ist das Ergebnis der internationalen UN-Klimakonferenz 2015 in Paris (COP 21). Auch wenn die Ziele umstritten sind, ist das Übereinkommen, das unter anderem eine Beschränkung der Erderwärmung auf unter 2° C und „möglichst unter 1,5 °C“ festlegt, ein wichtiger Schritt beim Versuch, eine gemeinsame Antwort auf die Bedrohung durch den Klimawandel zu finden (BMU 2018).

(=„bürgerlicher Stolz“) sowie Optimismus unter den Bewohnenden verbreiten und als Magnet wirken, der neben interessiertem Fachpublikum auch Tourist*innen und Unternehmen anzieht.

Attraktive Alternativen schaffen

Für die erfolgreiche Umsetzung autoarmer Planungen ist die Erfüllung einer Reihe von Voraussetzungen notwendig. Die im Mobilitätskonzept der neuen Münchener Stellplatzverordnung formulierten Bedingungen für eine Stellplatzreduktion stellen praktisch bereits die Grundlage für ein autofreies Leben dar: „Eine gute ÖPNV-Anbindung (U-/S-Bahn, Tram, Metrobus)“ und „eine gute Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs“ (LHM 2018a). Beide Kriterien sind in den untersuchten Fallbeispielen erfüllt und machen dort den Besitz eines eigenen Autos hinfällig. Dabei ist es dringend notwendig, den gesamten Umweltverbund zu fördern und neben dem ÖPNV-Angebot ebenso den Fuß- und Radverkehr im Blick zu behalten. Ein einladender Außenbereich sowie nutzungsfreundliche, leistungsfähige und sichere Fuß- und Radwege für das Zurücklegen kurzer Wege im Quartier selbst, aber auch die Anbindung an ein entsprechendes Radwegenetz für weitere Entfernungen sind dafür wesentliche Kriterien. Vor allem letzteres scheint sowohl in München-Riem als auch in Wien-Floridsdorf (noch) nicht ausreichend und zufriedenstellend erfüllt zu sein. Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung und der umfassenden Nahversorgung der Projekte ist die Einschränkung in den Mobilitätsbedürfnissen jedoch marginal. Außerdem wird das Nahversorgungsangebot in beiden Fällen durch siedlungsinterne Angebote ergänzt, die wiederum zusätzliche Wege vermeiden und die Gemeinschaft stärken. In diesem Sinne stehen die Projekte im Einklang mit den Prämissen der „Stadt der kurzen Wege“ und einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Um autoarme Projekte in größeren Dimensionen zu verwirklichen, müssen die alternativen Mobilitätsangebote im Vergleich zu den untersuchten Beispielen in München und Wien jedoch noch breiter aufgestellt sein. Neue Mobilitätsdienstleistungen können dabei die individuellen Mobilitätsoptionen erweitern und eine größere räumliche Unabhängigkeit ermöglichen, auch ohne eigenes Auto. Neben dem traditionellen Carsharing gewinnen derzeit beispielsweise das Peer-to-Peer-Sharing („Nachbarschaftsauto“) sowie Serviceleistungen wie Conciergedienste¹⁵ und Mietertickets¹⁶ an Bedeutung. Die zunehmende Digitalisierung erleichtert zudem den Zugang zu Mobilitätsinformationen und ermöglicht die flexible Verknüpfung und Nutzung unterschiedlicher Verkehrsangebote (Lanzendorf und Schönduwe 2013: 37 f.).

Bewusstseinsbildung

Betrachtet man Mobilitätsangebote und räumliche Strukturen als wesentliche Determinanten des Mobilitätsverhaltens, wird eine häufige Autonutzung oftmals auf eine hohe Autoabhängigkeit aufgrund fehlender Alternativen zurückgeführt (insbesondere in ländlichen Regionen). Die tatsächliche Abhängigkeit ist jedoch nur schwer messbar, weil sie immer mit einer subjektiven

¹⁵ Durch die Bündelung wichtiger Dienstleistungen an einem Standort minimieren Conciergedienste Wege. So können sie beispielsweise als zentrale Annahme- und Abholstelle für Paketdienste und Bewohnende dienen, Hausmeister- und Reparaturservices oder auch mobilitätsspezifische Dienstleistungen wie die Ausleihe von Lastenrädern anbieten (VCD 2018: 29).

¹⁶ Mietertickets sind ein wohnungsbezogenes Angebot, bei denen die Bewohnenden über ihre Wohnungsunternehmen preisreduzierte ÖPNV-Abonnements erwerben können (VCD 2018: 24).

Bewertung der Mobilitätsalternativen und Entfernungen zusammenhängt. So kann Autoabhängigkeit auch einfach Ausdruck von habituellem oder statusorientiertem Verhalten sein (Siedentop et al. 2013: 331). Allein über entsprechende Angebote und das „physisch-materielle Substrat“ lassen sich nach Joos (2012: 105) die Handlungen von Quartiersbewohnenden also nicht in „ein neues und nachhaltiges Mobilitätsverhalten umgestalten“. Die Ergebnisse der Interviews zeigen ebenso, dass die Grundlage für autoarme Planungen zwar ein entsprechend umfassendes Infrastrukturangebot ist, gleichzeitig jedoch mehr Bewusstsein für eine nachhaltige Mobilität und die Alternativen zum eigenen Autobesitz geschaffen werden muss, um langfristig einen Wandel herbeizuführen. Um die nach wie vor stark verankerte Automentalität zu überwinden, muss die Minderung der Attraktivität des Autos mit der Steigerung der Attraktivität der Alternativen Hand in Hand gehen. Dass der Verzicht auf ein eigenes Auto dabei keine Einschränkung der individuellen Mobilität bedeutet, zeigt die Zufriedenheit der Bewohnenden der autoarmen Projekte. Auch das Umweltbundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass funktionsfähige und attraktive Stadträume und verkehrssparsame Siedlungsstrukturen die gesellschaftliche Teilnahme sichern und Chancen für ressourcenschonende und umweltverträglichere Entwicklungen bieten, ohne dass sich ein Zwang zum Mobilitätsverzicht ergibt (UBA 2011: 24).

Rechtliche Sicherheit als Voraussetzung

Die zentralen Voraussetzungen, insbesondere im Hinblick auf zukünftige autoarme Planungen, sind jedoch der Abbau von bürokratischen Hürden und das Schaffen klarer und sicherer rechtlicher Rahmenbedingungen. So hat sich im Verlauf dieser Arbeit gezeigt, dass die Stellplatzsatzungen und der verwaltungstechnische Aufwand, der mit einer Stellplatzreduzierung verbunden ist, wichtige Gründe dafür waren, dass autoarme Projekte nicht auf einer breiteren Ebene umgesetzt wurden. Insbesondere im Fall Riem erwies sich die Unsicherheit in der Stadtverwaltung beim Umgang mit einer Abweichung von der Stellplatzbaupflicht als nicht unerhebliche Herausforderung. Die Einführung von Richtlinien und eine eindeutige Verteilung der Zuständigkeiten könnten rechtliche Unklarheiten sowie unnötige Behördengänge und Planungsverzögerungen, die letztlich zu einer Verunsicherung der Bauenden und teilweise sogar zu einem Rückzug aus dem Projekt geführt haben, verhindern. Die kürzliche Anpassung der Stellplatzsatzung in München mit der transparenten Formulierung von Voraussetzungen für eine Stellplatzreduzierung und die Entwicklung von Guidelines für die Gestaltung eines Mobilitätskonzeptes sind dafür wichtige und richtige erste Schritte. Grauzonen und rechtliche Unsicherheiten betreffen aber nicht nur interessierte Bewohnende, sondern halten auch Investor*innen davon ab, autoarme Projekte in größerem Umfang zu verwirklichen. Für eine hohe Akzeptanz sowohl bei Interessenten als auch bei Investor*innen sehen es Morris et al. (2009: 24) neben einer rechtlichen Absicherung daher als notwendig an, für beide Gruppen Vorteile zu generieren, beispielsweise in Form von Kosteneinsparungen bei der Straßen- und Parkinfrastruktur oder Anreizen von städtischer Seite. Insbesondere wenn man das Potenzial einer neuen Markterschließung betrachtet (Stichwort abnehmende Bedeutung des Autos als Statussymbol für junge Urbanist*innen), würde so autoarmes Wohnen auch für Investor*innen attraktiver werden. Angesichts der zunehmenden Zahlen autoloser Haushalte sollte die verpflichtende Herstellung von Stellplätzen beim Wohnungsneubau

nach dem 1:1-Schlüssel jedoch grundsätzlich in Frage gestellt und die Stellverordnungen bundesweit reformiert werden.

Misstrauen überwinden

Vor diesem Hintergrund kann das Misstrauen, das autoarmen Projekten von Seiten der Politik und der Verwaltung entgegengebracht wird, als weitere Hürde gesehen werden. Oft mündet dieses in Auflagen, die dazu führen, dass potenzielle Vorteile nicht voll zum Tragen kommen. Schon beim ersten geplanten autoarmen Stadtquartier in Bremen-Hollerland war einer der Gründe für dessen Scheitern, dass die durch den Wegfall der Stellplätze und eine autofreie Erschließung theoretisch entstehenden finanziellen Vorteile durch die verpflichtende Bereitstellung von Vorhalteflächen überkompensiert wurden (Koerdt 2002). Auch in München-Riem führen die im Kaufvertrag niedergeschriebenen Auflagen, wie die verpflichtende jährliche Berichterstattung und die Einrichtung einer Hypothek zugunsten der Stadt München, bis heute zu vermeidbaren Nachteilen. In Wien-Floridsdorf dagegen trug gerade die Reinvestition der freigewordenen finanziellen Mittel in Gemeinschaftseinrichtungen und in eine attraktive Freiraumgestaltung zum Erfolg des Projektes bei. Angesichts der Zweifel möglicher Investor*innen an einem ausreichenden Markt für autoarmes Wohnen sollten daher Misstrauensbekundungen vermieden und stattdessen gelungene Praxisbeispiele genutzt sowie Erfolgserlebnisse besser kommuniziert werden, um die Marktfähigkeit solcher Konzepte zu demonstrieren. Schon 2008 kam eine Konferenz mit Bewohnenden autoarmer Stadtquartiere zu dem Ergebnis, dass die fehlende öffentliche Wahrnehmung erfolgreicher Projekte die Entwicklung der „autofreien Inseln zu vorbildhaften Leuchtturmprojekten einer nachhaltigen Stadtentwicklung“ (Bruns 2008: 18) hemmen. Auch in den Interviews spiegelt sich das wider: In beiden Städten sind die autoarmen Projekte – abgesehen von einem Fachpublikum – den meisten Menschen eher unbekannt. Dabei wäre nach Ansicht der Befragten eine offene und breitere Kommunikation des Erfolgs und der Vorteile dringend notwendig, um Vorbehalte abzubauen und Nachahmende zu finden. Dass sich die Bewohnenden der autoarmen Projekte in München und Wien bis heute Vorurteilen (u. a. des heimlichen Autobesitzes) ausgesetzt sehen, ohne dass es konkreten Anlass dazu gäbe, zeugt von der anhaltenden Wirkung eines Diskurses, der lange Zeit von der Diskussion über das Verbot von Autos geprägt war. Laut Christ und Loose (2001: 90) brachten schon in den 1990er Jahren insbesondere die strikten Autoverzichtserklärungen und das mitschwingende Misstrauen eine negative Note in die Debatten, da nach wie vor das Auto die Überlegungen bestimmte, statt dass die Vorzüge autoarmen Wohnens in den Mittelpunkt der Außendarstellung gerückt worden wären. Im Sinne einer positiv besetzten Kommunikation ist es daher eine Überlegung wert, zukünftig den eher negativ konnotierten und mit Verlust assoziierten Begriff „autofrei“ zu vermeiden.

Politische Unterstützung

Die folgenden Punkte stellen keine expliziten Voraussetzungen dar, können aber auf politischer und planerischer Ebene als unterstützende Faktoren wirken und fördernde Rahmenbedingungen schaffen: Ein autoarmes Projekt kann zwar von unterschiedlichen Akteuren initiiert werden, wenn ein solches Vorhaben jedoch von politischer Seite mitgetragen wird, erleichtert das die Entwicklung und Umsetzung beachtlich, wie das Beispiel Wien-Floridsdorf zeigt. Im Gegensatz zu

München war dort die Stellplatzreduzierung kein Kampf, sondern verlief durch die politisch forcierte Änderung des Garagengesetzes problemlos. So kommt Kushner (2005: 16) zu dem Schluss, dass es für innovative Projekte eine gewisse Risikobereitschaft (führender) politischer Kräfte braucht, die an eine nachhaltige Entwicklung glauben und gewillt sind, autoarme Siedlungen offen zu fördern und zu unterstützen. Das gilt auch im Hinblick auf die Rolle der Autolobby. Die Aussagen der Befragten aus München deuten auf deren starken Einfluss als einen der Hinderungsgründe für eine mögliche Aufhebung der Stellplatzsatzung hin. Speziell in Deutschland zeigt sich immer wieder, dass die Automobilindustrie eine finanzstarke und einflussreiche Gegenspielerin von Bürgerinitiativen, die sich für nachhaltige Mobilität einsetzen, war und ist (Holzapfel 2012: 80). Das manifestiert sich aktuell etwa im zurückhaltenden Umgang der Bundesregierung mit der Automobilindustrie bezüglich der Hardware-Nachrüstungen im Rahmen der Dieseldebatte, aber ebenso darin, dass es bis heute keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen gibt. Neben der Überwindung von Vorurteilen und Widerstand gilt es also auch die Nähe zwischen Autolobby und Politik zu hinterfragen.

Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Wenn Wohnen in der Innenstadt aufgrund von überhöhten Mieten und starker Luft- und Lärmbelastung nicht (mehr) attraktiv ist, ziehen die Menschen ins Umland, was im Zuge von Suburbanisierungsprozessen wiederum mehr Verkehr erzeugt. Umso wichtiger ist es – nicht nur im Kontext autoarmer Stadtquartiere – dass Wohnungsbau und Verkehrsplanung Hand in Hand gehen und integriert gedacht werden. Schon die Modellvorhaben des Bundesamtes für Bau-, Stadt- und Raumforschung Anfang der 1990er Jahre haben allerdings gezeigt, dass ämterübergreifend Schwierigkeiten bei der Abwägung städtebaulicher und verkehrlicher Belange bestehen. Außerdem wurde deutlich, dass „die Hemmnisse für Entwicklung und Umsetzung integrierter Konzepte für Städtebau und Verkehr weniger durch Novellierung von Städtebau- und Planungsrecht, sondern vor allem durch eine Neuorientierung der am Planungsprozess mitwirkenden Planer und Entscheidungsträger vermindert bzw. aufgehoben werden können“ (BBSR 2018). Gerade das Beispiel München zeigt, dass die Reform der Stellplatzsatzung zwar theoretisch die Umsetzung erleichtert, aber nicht per se zu einer vermehrten Verwirklichung autoarmer Projekte führt. Vielmehr muss auch ein Umdenken stattfinden. Das betrifft neben dem oben beschriebenen Ressortdenken ebenso den Abbau von Vorbehalten gegenüber autoarmen Projekten sowie die immer noch in vielen Köpfen verankerte Autoorientierung – oder um es mit den Worten des bekannten Verkehrsplaners Hermann Knoflacher zu sagen: „Die Verkehrswende beginnt im Kopf, nicht auf der Straße!“ (ee-news 2018).

Das Land Berlin hat dahingehend einen wichtigen Schritt gemacht. Mit der Verabschiedung des ersten Mobilitätsgesetzes in Deutschland fördert Berlin nicht nur eine menschen- und stadtgerechte „Mobilität für alle“, sondern auch eine integrierte Verkehrs- und Stadtplanung. Der Erhalt und Ausbau gemischter Stadtquartiere, die die „räumliche Nähe von Einrichtungen und damit die Integration der Lebens-, Arbeits-, Bildungs-, Sozial- und Freizeitzusammenhänge“ (§ 7 Abs. 1 MobG BE) ermöglichen und dadurch die Verkehrsbelastung reduzieren, soll gezielt verfolgt werden. „Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur sollen im Einklang mit den Erfordernissen der nachhaltigen Stadtentwicklung gestaltet werden“ (§ 7 Abs. 2 MobG BE). Gemeinsam

mit der längst abgeschafften Stellplatzsatzung und der niedrigen Autobesitzquote bietet Berlin damit eigentlich gute Voraussetzungen für autoarme Projekte. Leider scheiterten explizite Ansätze bisher unter anderem am Widerstand von Politik und Verwaltung (Leiß 2005).

Einschränkungen

Zur Diskussion über autoarme Stadtquartiere gehört neben dem Aufzeigen von Vorteilen, Möglichkeiten und Voraussetzungen aber natürlich auch die transparente Kommunikation ihrer Grenzen. Laut Angerer und Hadler (2005: 156) sollte zwar der Vorrang des Umweltverbundes vor dem motorisierten Individualverkehr gesichert werden, dabei von einem totalen Verzicht auf das Auto auszugehen, bewerten sie aber als unrealistisch. Nichtsdestotrotz halten sie es in vielen Fällen für möglich, die Anfahrbarkeit in bestimmten Gebieten rigoros einzuschränken und auf den notwendigen Wirtschaftsverkehr zu begrenzen. Bei guter Anbindung an den ÖPNV werde so die Nutzung des individuellen Verkehrsmittels automatisch reduziert. Vor diesem Hintergrund ist es interessant zu beobachten, dass in der Autofreien Mustersiedlung in Wien mit dem guten ÖPNV-Angebot wenig Bedarf für Carsharing besteht, während das STATTAUTO von den Bewohnenden der autoarmen Projekte in Riem rege genutzt wird, vor allem für Fahrten in das schlecht angebundene Münchener Umland. Eine ausschließliche Fokussierung auf öffentliche Verkehrsmittel wäre jedoch der falsche Weg. Einerseits ist es dringend notwendig das Angebot attraktiver zu gestalten und weiter auszubauen, andererseits müssen die langen Planungs- und Umsetzungs-horizonte im ÖPNV bedacht werden. Beispiele wie München zeigen, dass insbesondere beim schienengebundenen Verkehr der Ausbau kurz- bis mittelfristig an seine Grenzen stößt. Umso wichtiger sind weitere alternative Mobilitätsangebote im Sharingbereich und vor allem die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Hier gibt es zahlreiche Maßnahmen der Straßenraumgestaltung, die in kurzer Zeit und kostengünstig umsetzbar sind (z. B. Einfärbung von Gefahrenstellen, Einrichtung von Radstreifen durch Markierungen).

Als weitere Einschränkung muss die deutlich höhere Komplexität der Umsetzung autoarmer Stadtquartiere im Vergleich zu konventionellen gesehen werden. Sowohl in den Interviews als auch der Literatur wird deutlich: Autoarme Planungen sind bisher „nichts von der Stange“ (Person B 2018: 404). Wo die Freiheit und die Flexibilität in der Gestaltung von Flächen, Räumen und Nutzungen sich vergrößern, steigt auch das Konfliktpotenzial. Christ und Loose (2001: 107) kamen zu der Erkenntnis, dass sich die von ihnen untersuchten Projekte unter anderem dadurch auszeichneten, dass ihnen informelle Strukturen und Formen der Projektentwicklung zum Erfolg verhalfen. Es gilt also, mögliche Zielkonflikte unter den beteiligten Akteuren frühzeitig zu erkennen, transparent zu machen und sich im Rahmen von Partizipationsprozessen auszutauschen, um eine gemeinsame Lösung zu finden: Dialog ist das A und O informeller Planungskultur.

Eine weitere Frage, die im Kontext autoarmer Stadtquartiere immer wieder auftaucht, ist die nach der Größe der Projekte. Zwar soll und kann die Frage hier nicht abschließend diskutiert werden, nichtsdestotrotz sollte sie nicht unerwähnt bleiben, da sie bei vielen Überlegungen mitwirkt. Dass die untersuchten Projekte in München-Riem und Wien-Floridsdorf über die Projektgrenzen hinaus zu messbaren Reduzierungen der Luftschadstoffemissionen oder in der Verkehrsbelas-

tung führen, ist aufgrund ihres überschaubaren Umfangs eher unwahrscheinlich. Nicht zuletzt deswegen sehen die Befragten den nächsten Schritt darin, autoarme Projekte in größere Dimensionen zu tragen, damit die positiven Effekte auch quartiersübergreifend spürbar werden. Insbesondere was die Lärmbelastung angeht, darf dabei nicht außer Acht gelassen werden, dass Lärmveränderungen erst ab einer Größenordnung von 2 bis 3 dB(A) bemerkbar sind, die wiederum erst durch eine Halbierung der Verkehrsstärke erreicht werden kann. Brannolte und Walther (2005: 173) sind daher der Meinung, dass allein durch eine Reduktion des Verkehrsaufkommens kaum Erfolge bei der Lärminderung zu erzielen seien. Was jedoch nicht als Appell gegen autoarme Projekte verstanden werden soll – schließlich haben konventionelle Schutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände und Schallschutzfenster auch nur eine begrenzte Wirkung und bringen verschiedene Nachteile mit sich (z. B. ästhetische Fragen und eingeschränkte Lüftungsmöglichkeit). Vielmehr sollte es nach Ansicht der Autorin als Aufruf zu mutigeren und konsequenteren Ansätzen begriffen werden.

7. Fazit

Das Thema „Autoarme Stadtquartiere“ spaltet die Gemüter. Während die einen an saubere Luft und spielende Kinder auf der Straße denken, assoziieren andere damit Verlustgefühle und Einschränkungen in der individuellen Mobilität. Die Untersuchungen im Rahmen dieser Masterarbeit zeigen jedoch, dass autofreies Wohnen keine Einschränkungen mit sich bringen muss. Im Gegenteil: In den Projekten in München-Riem und Wien-Floridsdorf eröffnet sich durch das umfassende Infrastrukturangebot in Verbindung mit einer attraktiven Freiraumgestaltung ein breites Spektrum an Möglichkeiten und sorgt für eine hohe Lebensqualität. Dass autoarme Wohnprojekte sich noch nicht dauerhaft als Modell der Stadtentwicklung und Angebot auf dem Wohnungsmarkt etabliert haben, liegt nicht etwa am fehlenden Mehrwert oder einer zu geringen Nachfrage, sondern vielmehr an bürokratischen und rechtlichen Hürden, die potenzielle Initiator*innen und Investor*innen abschrecken und eine Umsetzung solcher Projekte in größeren Dimensionen erschweren.

Um langfristig einen Wandel hin zu einer menschengerechten, nachhaltigen Stadt herbeizuführen, muss das Ziel vorerst nicht sein, dogmatisch und radikal autolos zu leben und zu planen. Beispiele wie die Seestadt Aspern oder der Domagkpark in München (vgl. Anhang A) zeigen, dass ein reduzierter Stellplatzschlüssel und Verkehrsvermeidung im Quartier auch funktionieren kann, ohne den negativ konnotierten Begriff „autofrei“ zu verwenden. Stattdessen kommen dort alternative Mobilitätskonzepte zum Einsatz, die die Vorzüge der Autoverkehrsreduzierung in den Vordergrund rücken und den Besitz eines eigenen Autos überflüssig machen.

Nichtsdestotrotz liegt das Potenzial autoarmer Stadtquartiere gerade darin, aufzuzeigen, wie (gut) ein Leben ohne Auto in der Stadt funktioniert. Dabei wirken sie als Pilotprojekte, die autoarme Planungsansätze austesten und Herausforderungen und Möglichkeiten verdeutlichen. Dass die untersuchten Projekte bekannte Größen in der Planungslandschaft sind und heute immer mehr Stadtquartiere in München, Wien und anderen urbanen Zentren mit reduzierten Stellplatzschlüsseln verwirklicht werden, veranschaulicht ihre Signalwirkung. Um dem Prädikat „Leuchtturmprojekt“ gerecht zu werden, müssten die Erfolge aber wohl noch aktiver kommuniziert werden, um mehr Menschen zu erreichen und zu inspirieren.

Für lebendige Stadtquartiere, ein gesundes Lebensumfeld und sichere Mobilität im Alltag ist die Rückeroberung des öffentlichen Raums vom Autoverkehr eine zentrale Voraussetzung. Die Tatsache, dass in der Regel jede Fahrt mit Bus, U- oder S-Bahn mit einem Fußweg oder einer mit dem Rad zurückgelegten Strecke beginnt oder endet, macht es umso wichtiger, Straßen so zu gestalten, dass sich Menschen gern draußen aufhalten und fortbewegen. Dazu sollten die Erfahrungen und Erkenntnisse aus den autoarmen Projekten in flächendeckende Mobilitätskonzepte einfließen, die alle Verkehrsmittel miteinbeziehen, ohne sie zu kannibalisieren. Denn mit der strukturellen Gestaltung des Stadt- und Straßenraums allein ist keine umfassende Lösung der Verkehrsproblematik möglich. Vielmehr müssen im Rahmen einer Gesamtstrategie Wohnungsbau und Verkehrsplanung integriert gedacht und der ÖPNV sowie das Rad- und Fußwegenetz attraktiv gestaltet werden, um Menschen zum Umstieg auf den klimaverträglicheren Umweltverbund zu bewegen und lebenswerte Stadtquartiere zu schaffen. Dazu bedarf es neben einem Bewusstseins-

wandel nicht zuletzt mehr Mut und Unterstützung von Seiten der Politik, der Verwaltung und der Bauträger*innen. Gerade der Kommunalpolitik und -verwaltung kommen bei der Frage, ob und in welchem Umfang autoarme Projekte realisiert werden, eine Schlüsselrolle zu. Durch klare Richtlinien, Leitbilder für eine nachhaltige Stadtentwicklung, Anreize für Investor*innen und die Bereitstellung von Bauland für entsprechende Vorhaben können sie eine aktivere und fördernde Rolle einnehmen.

Eine nachhaltige und menschengerechte Stadtentwicklung erfordert aber auch zwingend die konsequente Abkehr vom Paradigma der autogerechten Stadt. Das kann am besten erreicht werden, indem der Mensch und seine Bedürfnisse ins Zentrum einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung rücken und das Auto einem dem Menschen dienende, aber nicht dominierende Rolle einnimmt. Autoarme Stadtquartiere werden diesem Anspruch gerecht und schaffen einen öffentlichen Raum, der nicht mehr von Autos bestimmt, sondern wieder vermehrt von Menschen genutzt wird und somit seine ursprüngliche Funktion als Treffpunkt und gesellschaftlicher sowie demokratischer Ort des Austausches, der Kommunikation und der Partizipation zurückerlangt. Sie fördern damit die soziale Gerechtigkeit und tragen langfristig zu mehr Flächengerechtigkeit bei.

8. Ausblick

Über den Bearbeitungszeitraum dieser Masterarbeit hinweg hat sich die Stimmung in Deutschland bezüglich verkehrspolitischer Themen stark verändert. Der Jahrhundertsommer 2018 hat für Menschen in Europa die Folgen des Klimawandels hautnah erlebbar gemacht. Was bisher abstrakte Zahlen und Fakten über Treibhausgasemissionen waren, war in Form von Temperaturrekorden, Dürren und Waldbränden zum ersten Mal auch hier deutlich spürbar. Vor diesem Hintergrund hat die Frage nach klimafreundlichen Verkehrsmitteln und nachhaltiger Mobilität an Bedeutung gewonnen. Gleichzeitig hinterlässt der Dieselskandal nach wie vor seine Spuren. Die erfolgreichen Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen deutsche Städte, die folgenden Fahrverbote und nicht zuletzt die Forderung nach einem Tempolimit auf Autobahnen erzürnen viele Autofahrende. Gleichzeitig wird der Unmut über die Automobilindustrie größer und der Ruf nach sauberer Luft in den Städten lauter. Im Kontext dieser Entwicklungen finden auch autoarme Alternativkonzepte medial wieder mehr Aufmerksamkeit.

Um die Verkehrswende voranzutreiben und die Pariser Klimaziele zu erreichen, wird langfristig eine Reduzierung des Pkw-Aufkommens unausweichlich bleiben. Angesichts der ohnehin hohen Anzahl autoloser Haushalte in urbanen Räumen und dem Erfolg und der Beliebtheit neuerer Wohnbauprojekte mit alternativen Mobilitätskonzepten haben autoarme Stadtquartiere – unter entsprechenden Rahmenbedingungen – sicherlich die Chance, ein etabliertes Zukunftsmodell zu werden. Ob die Ereignisse im Jahr 2018 aber tatsächlich als Katalysator wirken und einen neuen Trend autoarmer Projekte anstoßen, bleibt abzuwarten.

9. Literaturverzeichnis

- Angerer, Fred/Hadler, Gerald (2005): Folgen und Wirkungen des Verkehrs. Städtebauliche Folgen. In: Steierwald, Gerd (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Berlin: Springer, S. 152–160.
- Autofreie Siedlung Weißenburg e. V. (ASW e. V.) (2018): Entstehungsgeschichte. Unter: <http://www.weissenburgsiedlung.de/home/cms/index.php/entstehungsgeschichte.html>, besucht am 28.10.2018.
- Baier, Reinhold/Grunow, Malte/Peter-Dosch, Christof (2004): Autofreies Wohnen - Begleituntersuchung zur autofreien Siedlung Hamburg-Saarlandstraße. Aachen.
- Blehschmidt, Andreas (2015): Wohnen ohne Auto – Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich (Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 10). Frankfurt a.M.
- Blees, Volker/Thiemann-Linden, Jörg/Müller, Katharina (2017): Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Köln.
- Brannolte, Ulrich/Walther, Christoph (2005): Folgen und Wirkungen des Verkehrs. Analyse von Umweltwirkungen. In: Steierwald, Gerd (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Berlin: Springer, S. 160–193.
- Bratzel, Stefan/Tellermann, Ralf (2018): Finanzierung und Absicherung neuer Mobilitätskonzepte. Unter: http://autoinstitut.de/index_html_files/Finanzierung_und_Absicherung_neuer_Mobilitaetskonzepte.pdf, besucht am 21.11.2018.
- Bruns, Heiko (2008): Schöne Inseln ohne Leuchttürme. Konferenzbericht autofrei Wohnen: Erfahrungen realisierter Projekte. In: *mobilogisch!* (4): S. 16–18.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018): Städtebau und Verkehr. Ergebnisse. Unter: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/ExWoSt/Forschungsfelder/2004undFrueher/StaedtebauVerkehr/01_Start.html?nn=429886¬First=true&docId=427300, besucht am 16.10.2018.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (2018): Die Klimakonferenz in Paris. Unter: <https://www.bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/internationale-klimapolitik/pariser-abkommen/>, besucht am 31.10.2018.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2007): LEIPZIG CHARTA zur nachhaltigen europäischen Stadt. Berlin.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2017): Klimaschutz in Zahlen. Fakten, Trends und Impulse deutscher Klimapolitik, Ausgabe 2017. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018): Verkehr in Zahlen 2018/2019. Unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen_2019-pdf.pdf?__blob=publicationFile, besucht am 02.01.2019.

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) (2016): Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichischen Mobilitätserhebung "Österreich unterwegs 2013/2014". Wien.
- Bundesrepublik Deutschland (2013): Straßenverkehrsordnung. StVO.
- Bundesrepublik Deutschland (2017): Baugesetzbuch. BauGB.
- Bundeszentrale für politische Bildung (bpb) (2019): Erbbaurecht. Unter: <http://www.bpb.de/nachschlagen/lexika/recht-a-z/22096/erbbaurecht>, besucht am 04.01.2019.
- Christ, Wolfgang/Loose, Willi (2001): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere. Weimar: Bauhaus-Universität Weimar.
- Drilling, Matthias/Schnur, Olaf (Hg.) (2012): Nachhaltige Quartiersentwicklung. Positionen, Praxisbeispiele und Perspektiven. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Dunker, Lothar (2005): Ruhender Verkehr. In: Steierwald, Gerd (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Berlin: Springer, S. 555–590.
- ee-news (2018): SES: "Die Verkehrswende beginnt im Kopf, nicht auf der Straße!". Unter: <https://www.ee-news.ch/de/article/39431/ses-die-verkehrswende-beginnt-im-kopf-nicht-auf-der-strasse>, besucht am 14.12.2018.
- European Commission (EC) (2018): Vienna, Igoumenitsa and Turda take home European sustainable mobility awards. Unter: https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/news/2018-03-21-mobility-award-winners_en, besucht am 05.09.2018.
- Farr, Douglas (2008): Sustainable urbanism. Urban design with nature. Hoboken, NJ: Wiley.
- Friedrich, Matthias (2009): Neue Mobilität auf alter Bahnfläche - die autofreie Siedlung "Stellwerk60" in Köln-Nippes. Diplomarbeit. Bonn: Rheinische Friedrich-Wilhelms-Universität Bonn.
- Gehl, Jan (2016): Städte für Menschen. 3. Auflage. Berlin: Jovis.
- GEWOG Gemeinnützige Wohnungsbau GmbH (2000): Modellprojekt Autofreie Mustersiedlung. Wien.
- Glaser, Hermann (2007): Verkehrskulturen. In: Schölller, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden, S. 63–82.
- Gläser, Jochen/Laudel, Grit (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse als Instrumente rekonstruierender Untersuchungen. 4. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag.
- Heinrichs, Eckhart/Schreiber, Michael/Rath, Sibylle/Kosarev, Ivan/Weinke, Lennart (2015): Untersuchung von Stellplatzsatzungen und Empfehlungen für Kostensenkungen unter Beachtung moderner Mobilitätskonzepte. Endbericht. Berlin.
- Heinrichs, Harald/Michelsen, Gerd (Hg.) (2014): Nachhaltigkeitswissenschaften. Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum.
- Held, Martin (2007): Nachhaltige Mobilität. In: Schölller, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden, S. 851–876.

- Helfferrich, Cornelia (2009): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 3. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Heuer, Martina/Lange, Jörg/Linck, Hannes/Loose, Willi/Nobis, Claudia/Schieder, Angelica/Sperling, Carsten (2003): Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban. Abschlussbericht. Freiburg.
- Holzapfel, Helmut (2012): Urbanismus und Verkehr. Bausteine für Architekten, Stadt- und Verkehrsplaner. 1. Auflage. Wiesbaden: Vieweg + Teubner.
- Hopfner, Karin/Zakrzewski, Philipp (2012): Nachhaltige Quartiersentwicklung im Bestand. Zur Übertragbarkeit von Konzepten nachhaltiger Stadtentwicklung auf Bestandsquartiere. In: Drilling, Matthias/Schnur, Olaf (Hg.): Nachhaltige Quartiersentwicklung. Positionen, Praxisbeispiele und Perspektiven. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 45–67.
- Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) (2018a): Mobilität in Deutschland 2017. Tabellarische Grundausswertung. Bonn. Unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf, besucht am 14.12.2018.
- Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) (2018b): Mobilität in Deutschland 2017. Vorstellung ausgewählter Themen. Bonn. Unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_AusgewaehlteThemen.pdf, besucht am 13.01.2019.
- Joos, Martina (2012): Wohnumfeldmobilität. In: Kemper, Franz-Josef/Kulke, Elmar/Schulz, Marlies (Hg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. Wiesbaden: Springer VS, S. 103–141.
- Kemper, Franz-Josef/Kulke, Elmar/Schulz, Marlies (Hg.) (2012): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. Wiesbaden: Springer VS.
- Kipke, Harald (2016): Von der autogerechten Stadt zur menschengerechten Stadt. Vortrag, 29.11.2016. Nürnberg. Unter: <http://www.stattautobahn.de/wp-content/uploads/2016/12/Vortrag-Kipke-29-Nov-2016.pdf>.
- Klenke, Dietmar (2007): Verkehrspolitik. In: Schöller, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden, S. 99–122.
- Knoflacher, Hermann (2007): Ingenieurwissenschaft und Verkehrstechnologie. In: Schöller, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden, S. 623–640.
- Koerdt, Arne (2002): Autofreies Wohnen. Vom autofreien Wohngebiet zur autofreien Stadt? In: *Planungsrundschau* (5).
- Kötter, Theo (2005): Straßen- und Wegenetze. In: Steierwald, Gerd (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Berlin: Springer, S. 463–502.
- Kuckartz, Udo (2016): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 3. Auflage. Weinheim/Basel: Beltz Juventa.
- Kulke, Elmar (2012): Stadt der kurzen Wege - Einführung in das Forschungsprojekt. In: Kemper, Franz-Josef/Kulke, Elmar/Schulz, Marlies (Hg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. Wiesbaden: Springer VS, S. 9–14.

- Künne, Hans-Dieter/Steierwald, Gerd/Vogt, Walter (2005): Planungsgrundlagen. In: Steierwald, Gerd (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Berlin: Springer, S. 3–17.
- Kushner, James A. (2005): Car-Free Housing Developments. Towards Sustainable Smart Growth and Urban Regeneration Through Car-Free Zoning, Car-Free Redevelopment, Pedestrian Improvement Districts, and New Urbanism. In: *UCLA Journal of Environmental Law and Policy* 23 (1).
- Land Berlin (2018): Berliner Mobilitätsgesetz. MobG BE.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (LHM) (2009): Messestadt Riem. Das Projekt – Planung und Realisierung. Unter: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:ed03d5bc-56c8-4c93-88fc-432767e9a884/planung_und_realisierung.pdf, besucht am 03.09.2018.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (LHM) (2016): Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau. Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 29.06.2016 (SB). München. Unter: <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4108717.pdf>, besucht am 12.09.2018.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (LHM) (2017a): Demografiebericht München - Teil 1. Analyse und Bevölkerungsprognose 2015 bis 2035. Unter: https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:5bcfb10e-5c87-4ae1-9d2d-eb2dd8a1d43d/2017_Demografiebericht1_2035.pdf, besucht am 03.09.2018.
- Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung (LHM) (2017b): München weiter denken. 125 Jahre Stadtentwicklung. München.
- Landeshauptstadt München (LHM) (2018a): Mobilitätskonzept. Entwurf vom 06.06.2018.
- Landeshauptstadt München (LHM) (2018b): Zonenhalteverbot Messestadt Riem. Unter: <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Parkraummanagement/Zonenhalteverbot-Riem.html>, besucht am 05.09.2018.
- Lanzendorf, Martin/Schönduwe, Robert (2013): Urbanität und Automobilität. Neue Nutzungsmuster und Bedeutungen verändern die Mobilität der Zukunft. In: *Geographische Rundschau* (6): S. 34–41.
- Leiß, Birgit (2005): Autofreie Siedlungen. In Berlin ausgebremst. In: *MieterMagazin des Berliner Mietervereins* (9).
- Limboung, Maria (1999): Der Einfluß des Straßenverkehrs auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern. Universität Duisburg-Essen. Unter: <https://www.uni-due.de/~qpd402/alt/texte.ml/Lebens>, besucht am 22.10.2018.
- Manderscheid, Katharina (2004): Milieu, Urbanität und Raum. Soziale Prägung und Wirkung städtebaulicher Leitbilder und gebauter Räume. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Mayring, Philipp (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken. 6. Auflage. Weinheim/Basel: Beltz.
- Messestädter Nachbarschaftstreffs (2017): Der Stadt-Esel. Das Lastenrad für die Messestadt. In: *Take Off! Stadtteilzeitung der Messestadt Riem* (65): S. 24–25.

- Michelsen, Gerd/Adomßent, Maik (2014): Nachhaltige Entwicklung: Hintergründe und Zusammenhänge. In: Heinrichs, Harald/Michelsen, Gerd (Hg.): Nachhaltigkeitswissenschaften. Berlin/Heidelberg: Springer Spektrum, S. 3–59.
- Mieg, Harald A./Näf, Matthias (2006): Experteninterviews in den Umwelt- und Planungswissenschaften. Eine Einführung und Anleitung. Lengerich: Pabst Science Publ.
- Monheim, Heiner/Monheim-Dandorfer, Rita (1990): Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg: Rasch & Röhning.
- Morris, D./Enoch, M./Pitfield, D./Ison, S. (2009): Car-free development through UK community travel plans. In: *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Urban Design and Planning* 162 (1): S. 19–27.
- Moser, Peter/Stocker, Eva (2008): Autofreies Wohnen. Evaluierung der Mustersiedlung in Wien Floridsdorf. Wien.
- Münchener Verkehrsverbund (MVV) (2018): Fahrtauskunft. Unter: <https://efa.mvv-muenchen.de/index.html#trip@enquiry>, besucht am 06.09.2018.
- Person A (2018): Interview mit Person A. München, 29.06.2018.
- Person B (2018): Interview mit Person B. München, 30.06.2018.
- Person C (2018): Interview mit Person C. München, 30.06.2018.
- Person D (2018): Interview mit Person D. München, 02.07.2018.
- Person E (2018): Interview mit Person E. Wien, 04.07.2018.
- Person F (2018): Interview mit Person F. Wien, 05.07.2018.
- Person G (2018): Interview mit Person G. München, 22.08.2018.
- Petra Kelly Stiftung (2004): Das nachhaltige Stadtviertel. Planen - Umsetzen - Bewerten. Unter: https://www.petrakellystiftung.de/fileadmin/user_upload/newsartikel/PDF_Dokus/Das_nachhaltige_Stadtviertel.pdf, besucht am 05.09.2018.
- Saighani, Assadollah/Sommer, Carsten (2017): NRVP 2020 - Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich? Zusammenfassung, Ausblick und Diskussion. Abschlussworkshop zum Forschungsprojekt (VB1513), 28.11.2017. Unter: https://www.uni-kassel.de/fb14bau/fileadmin/datas/fb14/Institute/IfV/Verkehrsplanung-und-Verkehrssysteme/Forschung/Projekte/NRVP2020/7_17_11_28_Zusammenfassung_Ausblick_Diskussion.pdf.
- Schöllner, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hg.) (2007): Handbuch Verkehrspolitik. 1. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden.
- Schulz, Marlies (2012): Zusammenfassung. In: Kemper, Franz-Josef/Kulke, Elmar/Schulz, Marlies (Hg.): Die Stadt der kurzen Wege. Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren. Wiesbaden: Springer VS, S. 163–171.
- Siedentop, Stefan/Roos, Sebastian/Fina, Stefan (2013): Ist die „Autoabhängigkeit“ von Bewohnern städtischer und ländlicher Siedlungsgebiete messbar? In: *Raumforschung und Raumordnung* 71 (4): S. 329–341.

- Stadt Wien (2008): Wiener Garagengesetz. WGarG.
- Stadt Wien (2015): Fachkonzept Mobilität. Miteinander mobil. Wien. Unter: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>, besucht am 05.09.2018.
- Stadt Wien, MA 23 - Wirtschaft, Arbeit und Statistik (2014): Wien wächst. Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken (Statistik-Journal Wien 1/2014). Wien. Unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wien-waechst.pdf>, besucht am 05.09.2018.
- Statista (2018): Anzahl der erteilten Pkw-Fahrerlaubnisse in Deutschland von 2004 bis 2017.
- Statistisches Bundesamt (2018a): Bodenfläche nach Nutzungsarten 2016. Unter: https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/LandForstwirtschaftFisc/herei/Flaechennutzung/Tabellen/Tabellen_Bodenflaeche.html, besucht am 09.10.2018.
- Statistisches Bundesamt (2018b): Verkehr. Verkehrsunfälle 2017 (Fachserie 8 Reihe 7).
- Steierwald, Gerd (Hg.) (2005): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Berlin: Springer.
- Strößenreuther, Heinrich (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report. Berlin.
- Talen, Emily (2012): Sustainability. In: Weber, Rachel/Crane, Randall (Hg.): The Oxford Handbook of Urban Planning. Oxford: Oxford University Press, S. 120–140.
- Umweltbundesamt (UBA) (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. Dessau-Roßlau.
- Umweltbundesamt (UBA) (2013): Bodenversiegelung. Unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#textpart-1>, besucht am 12.02.2019.
- Umweltbundesamt (UBA) (2017a): Die Stadt für Morgen. Umweltschonend mobil - lärmarm - grün - kompakt - durchmischt. Dessau-Roßlau.
- Umweltbundesamt (UBA) (2017b): Umweltbelastungen durch den Verkehr. Unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#textpart-1>, besucht am 23.02.2018.
- Umweltbundesamt (UBA) (2017c): Umweltbewusstsein in Deutschland 2016. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Dessau-Roßlau.
- United Nations (UN) (2018): UN HABITAT. History, mandate & role in the UN system. Unter: <https://unhabitat.org/history-mandate-role-in-the-un-system/>, besucht am 16.10.2018.
- van Wee, Bert (2013): Land use and transport. In: van Wee, Bert (Hg.): The transport system and transport policy. An introduction. Cheltenham u.a.: Elgar, S. 78–100.
- van Wee, Bert (Hg.) (2013): The transport system and transport policy. An introduction. Cheltenham u.a.: Elgar.
- Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) (2018): Intelligent mobil im Wohnquartier. Themenkompass für Wohnungsunternehmen. Berlin.

- Vogt, Walter (2005): Historische Entwicklung von Verkehrsnetzen. In: Steierwald, Gerd (Hg.): Stadtverkehrsplanung. Grundlagen, Methoden, Ziele. 2. Auflage. Berlin: Springer, S. 403–430.
- Weber, Rachel/Crane, Randall (Hg.) (2012): The Oxford Handbook of Urban Planning. Oxford: Oxford University Press.
- Wien 3420 Aspern Development AG (Wien 3420) (2011): Vision + Wirklichkeit. Instrumente des Städtebaus.
- Wien 3420 Aspern Development AG (Wien 3420) (2016): aspern + Die Seestadt Wiens. Das Projekt. Unter: https://www.aspern-seestadt.at/jart/prj3/aspern/data/downloads/aspern_Das_Projekt_Nr7_2017-07-10_1507691.pdf, besucht am 07.01.2018.
- Wien 3420 Aspern Development AG (Wien 3420) (2019): Mobilität. Die Seestadt bewegt. Unter: <https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/mobilitaet>, besucht am 07.01.2019.
- Wiener Landtag (2018): Gesetz, mit dem die Bauordnung für Wien, das Wiener Kleingartengesetz 2008, das Wiener Garagengesetz 2008, das Wasserversorgungsgesetz und das Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnungssanierungsgesetz - WWFSG 1989 geändert werden. Bauordnungsnovelle 2018. Unter: https://wien.arching.at/fileadmin/user_upload/redakteure_wnb/D_Service/D_1_1_Baurecht/Bauordnungsnovelle_Wien_2018/Entwurf.pdf, besucht am 05.01.2019.
- Wiener Linien (2018): Fahrgastinfo. Routenplanung. Unter: <https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeId/66526/channelId/-46649>, besucht am 06.09.2018.
- Wiener Umweltschutzabteilung (2015): Urban Heat Islands. Strategieplan Wien. Wien.
- Wohnen ohne Auto (WOA) (2002): Autofrei Wohnen in der Messestadt Riem. Dokumentation eines gemeinsamen Planungs- und Bauprozesses. München.
- Wohnen ohne Auto (WOA) (2015): 1995-2015: 20 Jahre Wohnen ohne Auto in München. Erfolge, Hindernisse und Perspektiven. München.
- World Commission on Environment and Development (WCED) (1987): Our Common Future. Unter: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>, besucht am 11.10.2018.

Anhang A: Weitere Beispiele alternativer Mobilitätskonzepte

Seestadt Aspern

Die Seestadt Aspern ist eines der größten Stadtbauvorhaben Europas. Seit 2014 entsteht im 22. Bezirk von Wien ein multifunktionaler Stadtteil, der neben Wohnungen, Büros und Gewerbe auch Wissenschaft und Forschung beherbergt. Als „Stadt der kurzen Wege“ strebt die Seestadt danach Vorreiterin im Bereich Mobilität zu sein. Aspern ist dabei Forschungslabor und Experimentierfeld in einem. Im aspern.mobil LAB werden umweltfreundliche Konzepte für urbane Mobilität entworfen und direkt vor Ort getestet. Das umfassende Nahversorgungsangebot wird durch Mobilitätsdienstleistungen wie die SeestadtFLOTTE (Bikesharing), Raddepotboxen, einen Lieferservice des Einzelhandels und Carsharing ergänzt (Wien 3420 2016). Die gute Anbindung an den ÖPNV rundet das Mobilitätskonzept ab:

„Schnell und energiesparend von A nach B kommen und gleichzeitig genug Platz zum Verweilen und Genießen – das sind die Grundsätze von aspern mobil. Deshalb wird hier ein besonders hoher Wert auf die Gestaltung des öffentlichen Raums gelegt. Attraktive Fußgängerzonen mit viel Platz zum Flanieren und Spazieren und breite Fahrradwege prägen das Stadtbild. Möglich ist das, weil die meisten Autos in Sammelgaragen parken – so bleibt viel Platz für RadfahrerInnen und FußgängerInnen“ (Wien 3420 2019).

Insgesamt wird in der Seestadt Aspern ein Stellplatzschlüssel von 0,7 verwirklicht. Dabei leisten alle Errichter*innen von Garagen Beiträge zu einem Mobilitätsfonds, die auf der Kostenersparnis durch die reduzierte Stellplatzpflicht basiert. Aus dem Fonds wiederum werden die o. g. Mobilitätsdienstleistungen finanziert (Wien 3420 2011).

Domagkpark München

Ein weiteres, häufig genanntes Best-Practice-Beispiel für nachhaltige Mobilität im Wohnquartier ist die 2015 fertiggestellte Wohnanlage Domagkpark im Münchener Stadtteil Schwabing. In enger Abstimmung mit den beteiligten Wohnungsgenossenschaften, Mobilitätsdienstleistern und Bewohner*innen wurde vor Baubeginn ein innovatives Mobilitätskonzept entwickelt. Dessen Herzstück ist eine zentrale Mobilitätsstation mit integriertem Car- und Bikesharing inklusive Lastenfahrrädern und einer Ladeinfrastruktur für e-Fahrzeuge. Daneben erweitern ein Concierge-Dienst und ein umfassender Informationsdienst das Mobilitätsangebot. Der Stellplatzschlüssel liegt bei 0,52 (VCD 2018).