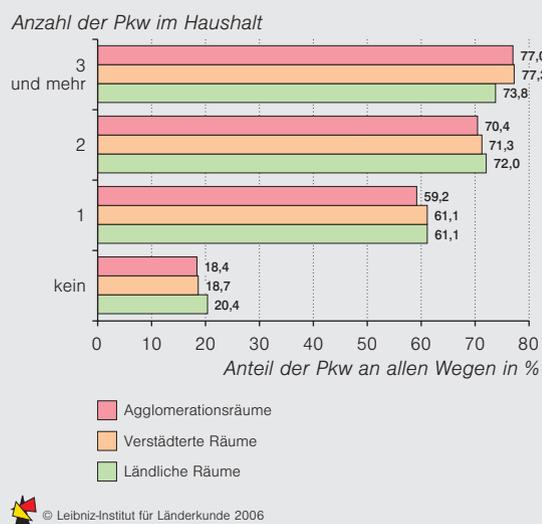


Wohnen ohne Auto – ein Beitrag zur Lebensqualität

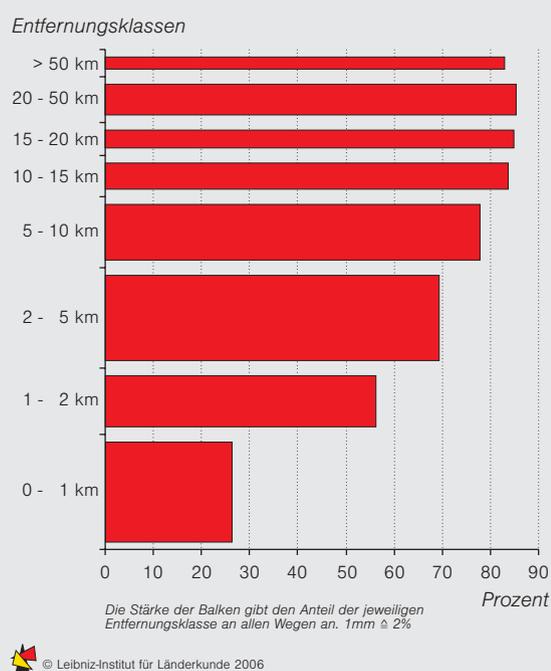
Claudia Nobis

Moderne Lebensstile und Arbeitsweisen sind durch eine hohe Zahl an weit im Raum verteilten Aktivitätsstandorten und eine daraus resultierende hohe Mobilität gekennzeichnet. Da öffentliche Verkehrsmittel nur bedingt in der Lage sind, individuellen Erfordernissen gerecht zu werden, sind autoabhängige Lebensweisen heute für den überwiegenden Teil der Bevölkerung in Deutschland der Normalfall (► Beitrag Kracht, S. 90). Die Folgen sind Umwelt- und Gesundheitsprobleme und der Verlust an Lebensqualität durch Lärm, Abgase und Unfallgefährdung sowie ästhetische Beeinträchtigungen, v.a. in Städten.
► **Autofreie** Wohnprojekte versuchen

1 Anteil der Pkw an allen Wegen 2002 nach Zahl der Pkw und Regionstypen



2 Anteil der Wege mit Pkw 2002 nach Entfernungsklassen



autofrei – Gebiet, in dem mit Ausnahme von Rettungswagen etc. kein motorisierter Verkehr zugelassen ist; die dort lebenden Personen verzichten freiwillig auf ein Auto.

autoreduziert – Gebiet, mit Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (v.a. Geschwindigkeitsbegrenzung, Stellplatzreduzierung) und Anreizen für Haushalte ohne eigenes Auto

optisch autofrei – Gebiet, in dem mit Ausnahme von Rettungswagen etc. kein Verkehr zugelassen ist; die dort ansässigen Haushalte können einen Pkw besitzen, der am Rand des Gebietes abgestellt wird; zu dieser Kategorie zählen auch Fußgängerzonen.

stellplatzfrei – Gebiet, in dem der Bau von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück untersagt ist; ein Befahren ist möglich.

hier einen Kontrapunkt zu setzen. Dort soll das Mobilitätsverhalten langfristig am Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, zu Fuß) ausgerichtet sein, und es soll ein spürbarer Vorteil sein, kein Auto zu besitzen.

Zwischen 1960 und 2005 hat sich in der alten Bundesrepublik die Zahl der Pkw mehr als verdreifacht. Gegenwärtig sind in Deutschland 45 Mio. Pkw zugelassen, durchschnittlich 550 je 1000 Einwohner. Dadurch hat sich nicht nur das Bild der Städte, sondern auch das Mobilitätsverhalten der Menschen stark gewandelt: 60% aller Wege und 80% aller zurückgelegten Personenkilometer werden heute mit dem Pkw erbracht **1**. Bereits ab einer Distanz von einem Kilometer ist der Pkw das dominierende Verkehrsmittel **2**.

Die Auswirkungen der Pkw-Anschaffung auf das Mobilitätsverhalten lassen sich auf eine einfache Formel bringen: Wer einen Pkw besitzt, nutzt ihn auch. Je mehr Pkw einem Haushalt zur Verfügung stehen, umso höher ist der Anteil der Wege, die von den Haushaltsmitgliedern mit dem Auto zurückgelegt werden **1**, unabhängig davon, ob der Haushalt im ländlichen Raum oder in Agglomerationsräumen mit einem besser ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz angesiedelt ist.

Autofrei wohnen

Die Anteile der Haushalte mit und ohne Auto haben sich seit 1960 in ihr Gegenteil verkehrt. Von 75% Haushalten ohne Auto 1960 ist der Anteil auf heute 23% gesunken. Angesichts des Scheiterns von Ansätzen, die in den 1980er Jahren auf Verkehrsvermeidung und -verlagerung abzielten, wird autofreien Haushalten seit Beginn der 1990er Jahre sowohl in der Forschung als auch in der Praxis vermehrt Auf-

merksamkeit geschenkt. In ihnen leben besonders oft nicht erwerbstätige Personen, die entweder im Ruhestand oder noch in der Ausbildung sind. Entscheidend ist jedoch, dass der Anteil autofreier Haushalte mit zunehmender Stadtgröße steigt **3**; in Berlin sind es sogar 42%. Urbanes Leben erweist sich damit als besonders für die Mobilität ohne Auto geeignet.

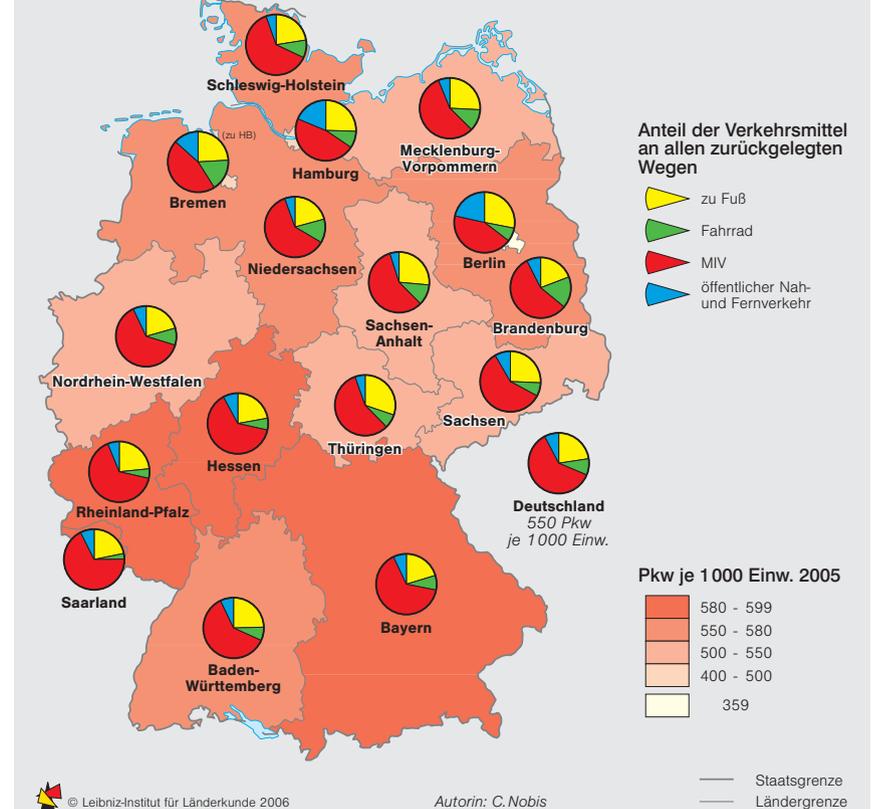
Anstatt Symptome zu bekämpfen, setzen autofreie Wohnprojekte am Kern des Problems an: dem Autobesitz. Da die meisten Wege einer Person von der Wohnung aus starten oder dort enden, sind Wohnorte ein geeigneter Ausgangspunkt zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Ziel autofreier Projekte ist es, Haushalte ohne Auto in einem Wohnumfeld zusammenzuführen, um sie von ihrer Lebensweise wechselseitig profitieren zu lassen. In Planung und Umsetzung der Projekte gibt es große Unterschiede. Dies betrifft z.B. die rechtliche Regelung der Autofreiheit oder die Festlegung des Stellplatzschlüssels. Auch die Größe der Projekte variiert. Sie reicht vom autofrei geplanten Mehrfamilienhaus bis hin zu stadtteilweiten Konzepten. Entsprechend unterschiedlich sind die Vorteile für die Bewohner. Zwar kann Verkehrsbelastung erst ab einer bestimmten Mindestgröße erlebt werden, jedoch profitieren die Bewohner kleiner Projekte z.B. auch

3 Autofreie Haushalte 2003 nach Gemeindegrößenklassen



von freien Flächen auf dem Grundstück und geringen Kosten sowie von der Zurückgewinnung von Straßen und Plätzen als Orten der Kommunikation. Aus Sicht der Wohnungswirtschaft lassen sich die Angebotspaletten erweitern und Investitionssummen sparen. Umliegende Gebiete profitieren von dem geringen Aufkommen motorisierten Verkehrs. Der öffentliche Verkehr wird gestärkt, und die lokal gebündelte Nachfrage erleichtert ein gutes Angebot an alternativen Mobilitätsdienstleistungen

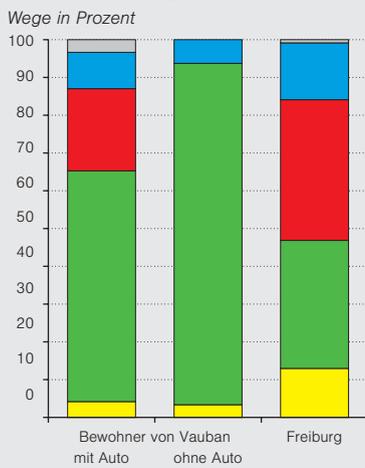
4 Zurückgelegte Wege 2002 nach Ländern



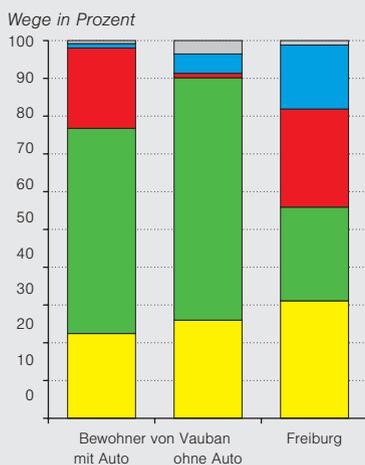
Autofreies Wohnen und Car Sharing 2005

wie z.B. Car Sharing **6**. Der Eintritt in eine Car-Sharing-Organisation ist nachweislich mit einer Reduktion der pro Jahr mit dem Pkw zurückgelegten

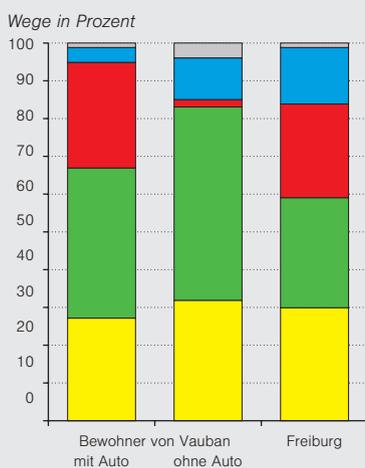
5 Freiburg-Vauban Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg und zur Ausbildungsstätte 2002



Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen 2002

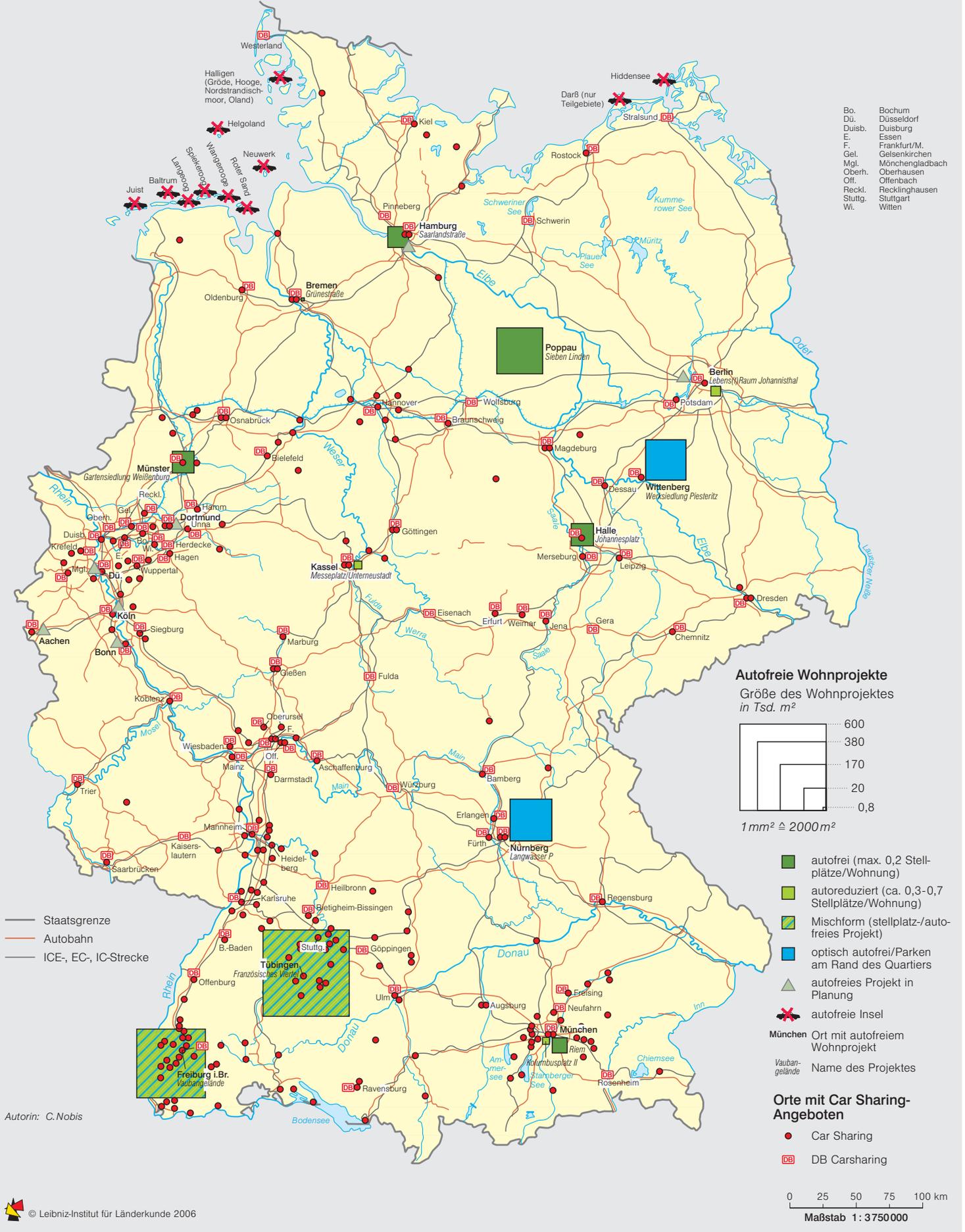


Verkehrsmittelnutzung im Freizeitverkehr 2002



■ zu Fuß ■ Rad ■ MV ■ ÖV ■ sonstiges
 © Leibniz-Institut für Länderkunde 2006

6



Kilometer sowie der Pkw im Haushalt verbunden.

Das Beispiel Vauban

Ein gelungenes Beispiel für die Umsetzung eines **stellplatz-** und autofreien Wohnprojektes ist der Stadtteil Vauban in Freiburg. Im größten Teil des Gebietes ist das Errichten von Stellplätzen

auf dem eigenen Grundstück nicht erlaubt. Geparkt wird in Sammelgaragen am Rand, autofreie Haushalte sind von der Pflicht, einen Stellplatz nachzuweisen, befreit. Fast 50% der Haushalte haben kein Auto. Durch das spezielle Verkehrskonzept konnten sowohl die Pkw-Zahl (150 Pkw auf 1000 Einwohner) als auch die Zahl der Wege mit dem Auto

5 deutlich reduziert werden. Die hohe Bedeutung alternativer Dienstleistungen zeigt sich in der Zahl der Car-Sharing-Mitglieder. Während bundesweit lediglich 0,17% aller Personen mit Führerschein Mitglied bei einer Car-Sharing-Organisation sind (2006), liegt der Anteil in Vauban bei 33%. ♦