

Baugemeinschaft Wohnen ohne Auto zieht nach zehn Jahren eine positive Bilanz:

Zehn Jahre Wohnen ohne Auto – wir können's nur empfehlen



Grundsteinlegung

August 1998: Neben einer Baugruppe auf dem ehemaligen Flughafen Riem feiern dreißig Erwachsene und Kinder in einer Steinwüste, zwischen Baustellen und dem Rohbau der Schule, eine Grundsteinlegung. Man kannte sich schon lange. Nach dem Fotoshooting eroberten die Kinder die Kieshalden. Kiesel und verschiedene Bauabfälle würden in den nächsten Jahren kreativ genutztes Spielmaterial werden. Dieser Tag war eine wichtige Station auf dem Weg, der mit der utopischen Idee eines autofreien Wohnprojektes begonnen hatte.

Bauherr war eine Baugruppe, die erste in München. Der Weg bis zu diesem Tag war lang gewesen. Viele Jahre Aktionen gegen den die Stadt überrollenden motorisierten Verkehr lagen hinter den Aktiven aus verschiedenen Vereinen. Denn schon Anfang 1995 hatte Helmut Steyrer im großen Saal der Seidlvilla einen gut besuchten Vortrag über autofreies Wohnen gehalten. Dann kam die Dokumentation einer Fachtagung über das Projekt Bremen-Hollerland. Dort war im Rahmen einer größeren Wohnsiedlung ein geschlossenes Quartier für 200 autofreie Haushalte geplant. Sie enthielt eine neue konstruktive Idee, revolutionär und konkret zugleich: Nicht mehr „gegen den Autoverkehr“ sondern „für Auto-Freiheit“. Es gab viele autofreie Haushalte, nur hatten die gesetzgebenden Organe und die Planungsbürokratie sie noch nicht entdeckt.

Man musste sie also sichtbar machen. Wir druckten Faltposter, sammelten beim Umwelttag im Juni 1995 150 Adressen von Menschen, die autofrei wohnen wollten, und schrieben eine Presseerklärung. Der Stadtrat beschloss im Juli, dass in der zukünftigen Messestadt Riem 200 autofreie Wohnungen geplant werden sollten. Im November 1995 stellte das Planungsreferat diese projektierte „Stadt“ aus Messe, Gewerbegebiet und Wohnungen für 16.000 Menschen vor. Mit der Aussicht auf einen baldigen Baubeginn begannen die Vorbereitungen: In Kooperation mit der MVHS, dem Bayerischen Seminar für Politik und dem Architekten Thomas Hartmann, dem wir so viel zu verdanken haben, fanden regelmäßige Treffen und Seminare statt.

Mit dem zur Entscheidung notwendigen Know-how ausgerüstet, bildeten sich zwei Gruppen: Die „Genossenschaftler“ und die „Eigentümer“ begannen ihre Vorstellungen klarer herauszuarbeiten.



Baugruppe im Architekturbüro v Hofmann und Philipp

So fühlten wir uns gut gerüstet, als im April 1996 das Planungsreferat anrief, den „man wolle noch vor der Sommerpause mit dem Verkauf beginnen“. Die Stadt wollte frühzeitig die Bewohnerbedürfnisse kennen lernen. Leider ging das Jahr und noch eines vorüber und kein Verkauf startete. Die ersten autofreien Interessenten wanderten ab, verstreuten sich in konventionelle Bauprojekte, aber es blieben auch

Menschen, die ihr Ziel klar vor Augen hatten und an die Chance glaubten, vielleicht spät, aber doch absehbar, ihr autoloses Paradies zu bauen.

Bis 1998 benötigte die Stadt, um das Parkraumkonzept unter Dach und Fach zu bekommen und einen Betreiber für die gemeinsame Parkgarage zu finden – Voraussetzungen für den Start.

In der Baugruppe war in der Zwischenzeit sehr viel geschehen. Der Interessentenstamm festigte sich. In langwierigen Verhandlungen mit der Stadt war das optimale Grundstück gefunden worden. Gemeinsam mit den Architekten Claus Hofmann und Stephan Philipp wurden die Bedürfnisse der letztendlich 14 Haushalte geklärt und Baupläne erarbeitet, eine Bank gefunden, mit der Stadt eine familienfreundliche Mischung aus München-Modell und freifinanzierten Wohnungen vereinbart, ein komplizierter Vertrag über sofort und vielleicht später notwendige Stellplätze gemacht. Auf weniger als drei ließ sich die Stadt nicht ein, und jedes zusätzliche Auto sollte mit einer Nachkaufspflicht bis hin zum Verlust des Status „autofrei“ ab sechs Pkw geahndet werden.

Die Genossenschaftler schlossen sich der Wogeno an und planten streng barrierefrei, durften aber ihren ersten Entwurf nicht umsetzen, mussten einen zweiten Start machen. So kam es, dass die Baugruppenhäuser schon 1999, die Genossenschaftswohnungen aber erst 2000 bezogen werden konnten. Im Lauf der folgenden Jahre siedelten sich in der Öko-Ecke noch ein Passivhaus mit Kindertagesstätte an und ein weiteres Haus einer autofreien Baugruppe entstand.

Im Großen und Ganzen hat sich das Konzept autofrei zu wohnen bewährt

Das Baufeld der Autofreien ist eine ganz spezielle Ecke in der Messestadt geworden. Viele Führungen, bei denen sich die Geführten in der „weißen Stadt im Grünen“ allmählich zu Tode gelangweilt hatten, enden hier, wo die ersten Häuser noch den gestaltenden Vorgaben der Stadt entgangen waren, wo es bunt und lebendig zugeht, wo man sich seit Bauzeiten kennt, wo es zwischen den Gärten keine Mauern (das wohl gruseligste Gestaltungselement der Messestadt)



Einzug

gibt, wo Scharen von Kindern auf Radln herumflitzen, Apfelbäume rot und golden fruchten, der Reichtum der Flora wachsen darf, und der Froschkönig im Teich vor der Haustüre quakt.

14 Jahre nach dem ersten Flugblatt und zehn Jahre nach dem erste Einzug fragen wir: Der Vorlauf war lang, die Mühen und der Zeitaufwand groß. Hat es sich gelohnt? Ja, sagen alle Beteiligten einhellig: Hier wollen wir leben. Und leben sie noch autofrei? Im Großen und Ganzen ja. Die schwierige Arbeitsmarktsituation und dienstliche Notwendigkeiten haben einzelne gezwungen, sich einen Pkw zuzulegen, aber gern wurde dieser wieder abgeschafft, sobald es möglich war. Ansonsten reicht Car-Sharing.

Das Besondere, das die Bewohner zusammengeführt hat, war der feste Wille, ihren umweltfreundlichen Lebensstil verbindlich beizubehalten und dafür auch viel Vorarbeit in Kauf zu nehmen. Und noch heute sind sich alle einig, dass sie auch in weiteren zehn Jahren gern autofrei leben wollen. Ökologisch, wohnlich, erschwinglich, so würden gern mehr Menschen wohnen. Mehr solcher Paradiесе zu schaffen, ist unser Traum.



Herbst im autofreien Wohnviertel

Fotos: Preuß-Bayer

Derzeit reden alle über Peak Oil. Die verderblichen Auswirkungen von Biosprit sind in die Diskussion geraten. Für eine neue Generation ist das Auto nicht mehr Lebensziel und -sinn. Es ist Zeit, dass die Planung diese Chance einer umweltverträglicheren Mobilität ergreift. Es darf nicht sein, dass alle Bauherren Tiefgaragen bauen müssen, die in einer autofreieren Zukunft nicht mal als Kartoffelkeller taugen.

Für das MIV-Verkehrsmittel der Vergangenheit ist schon zu viel Geld, Beton und Stahl im Untergrund versenkt worden. In der 1998 gebauten Gemeinschaftsgarage in der Messestadt 1. BA wurden für jede Wohnung 11.000 € kassiert und ein Stellplatz gebaut. Heute 2009 stehen 42 % der Plätze leer. Aktuelle Preise in München betragen selbst für Anwohnergaragen gut und gern bis 30.000 € (So hohe Kosten bezuschusst die Stadt !!) Wir erwarten, dass sie all ihren Umwelt- und Klimaschutz-Bemühungen auch in der Bauplanung Realisierung ermöglicht.

Gunhild Preuß-Bayer

Ein Stück Fußgängerzone in der Sendlinger Straße ist nun endlich beschlossen:

Eine simple Ausweitung wird der Sendlinger Straße nicht gerecht

Im Planungsausschuss vom 14. Oktober 2009 war die Sache den Stadträten kein Anlass für längere Debatten; sie winkten die Fußgängerzone im nördlichen Drittel der Sendlinger Straße vor dem ehemaligen Haus des Süddeutschen Verlages kommentarlos und ohne Gegenstimme durch. Das Baureferat ist demnach beauftragt, zwischen Färbergraben und Hackenstrasse und in der Dultstrasse ein Fußgängerareal aufzupflastern.

War eine Diskussion für eine simple Ausweitung der bestehenden Fußgängerzone auch nicht von Nöten? Man könnte ganz im Gegenteil von einer verpassten Gelegenheit sprechen. Ist doch die Monokultur der Münchner Fußgängerzone keineswegs so über alle Zweifel erhaben, dass in ihrer Anstückelung gleich ein Beweis für gelungene Stadtbaukunst vermutet werden müsste. Es entsteht, vielleicht zu Unrecht, der Eindruck, beim Projekt „Hofstatt“ und dem Fußgängerbereich handle es sich nicht nur um eine zeitliche Parallele – beides soll in etwa zwei Jahren fertig sein – sondern um einen ursächlichen Zusammenhang. Schließlich führen Fußgängerzonen bei den anliegenden Geschäften für gewöhnlich zu besonders hohen Umsätzen.

Jedenfalls: Man hätte sich auch ein höheres Ziel setzen und meinen können, hier gehe es darum, den Münchnerinnen und Münchnern ein schönes Stück Altstadt zurückzugeben, indem man die Autos, und zwar wohlgerne die fahrenden wie die parkenden, aus der für diesen Verkehr viel zu engen Sendlinger Straße heraus komplimentiert. Jetzt müssen sich die Freunde interessanter urbaner Verkehrs- und Begegnungsformen weiter gedulden. Es ist zu hoffen, dass die beschlossene biedere Fußgängerzone, nach dem Prinzip „mehr vom Selben“ einmal fertig gestellt, dazu führt, dass bei Planern und Stadträten der Mut wächst, auch die südliche Sendlinger Straße aus ihrem Aschenputtel-Dasein zu erlösen. Immerhin steht dort ein Juwel des Münchner Rokoko, die nach ihren Erbauern sogenannte Asamkirche. Sie steht nicht nur bei Betern, sondern auch bei Architektexperten, Touristen und Flaneuren sehr hoch im Kurs.

Florian Sattler