



Wohnen
Ohne
Auto

Wohnen ohne Auto in Hamburg - ein Modell für München?

**Vortrag von
Karsten Wagner
und Fachgespräch
21.7.2000**

Nachdruck
2016

Carsten Wagner:

Ich bin Architekt und wohne in der Siedlung, die ich mir erdacht habe; allerdings habe ich nicht die Architektur, sondern die Projektentwicklung gemacht.

In Großstädten über 500.000 Einwohnern leben 37% ohne eigenes Auto, innerstädtisch sind es noch erheblich mehr. So ist es uns geglückt, ein autofreies Projekt in den Kooperationsvertrag von SPD und Stadtliste hineinzubringen...

Regelungen in Hamburg

Das Baurecht wurde novelliert, es wurde die Möglichkeit geschaffen, für Wohnprojekte ohne Autos einen niedrigeren Stellplatzschlüssel anzuwenden. Das Projekt Zeisewiesen hat teilweise 0,2 Stellplätze pro Wohneinheit. Wir haben 0,15, die ökologische Siedlung Braamwisch auch 0,2. Stadthaus Schlump hat auch einen niedrigeren Stellplatzschlüssel.

In München wird immer gefordert, dass noch Platz da sein muss für die Stellplatznachrüstung. Platz für Stellplatznachrüstung müssen wir nicht haben. Die sogenannte Höchstbetrags-Sicherungshypothek, die im Grundbuch eingetragen wird, haben wir auch nicht. Allerdings haben wir einen Vertrag mit der Stadt: wenn die Leute alle Auto fahren, muss der Ablösebetrag für die Stellplätze nachgezahlt werden.

In Riem ist der Platz für die Nachrüstung von Parkhäusern im Bebauungsplan festgeschrieben. Im Projekt Kolumbusplatz wurde die Stellplatzablöse ausgesetzt, die in dem Moment fällig wird, wenn nicht mehr 40, sondern nur mehr 39 Haushalte autofrei sind. Diese Stellplatzverordnungen, die ja immer davon sprechen, dass für den zu erwartenden und den vorhandenen Verkehr Stellplätze hergestellt werden müssen, sind sehr dehnbar. Die Hamburger Verwaltung hat die Weisung erlassen, dass es Wohnprojekte mit 0,2 Stellplätzen gibt, allerdings erst ab 50 Wohneinheiten. Wer unter 50 Wohneinheiten ist, hat Pech gehabt. Das Projekt Zeisewiesen ist relativ groß, drei Gruppen haben davon Gebrauch gemacht. Die ökologische Siedlung Bromwiesch hat eine Mischregelung bekommen. Stadthaus Schlump ist relativ klein, die haben einfach verhandelt. Stadthaus Schlump ist ein Projekt für Besserverdienende; die haben

mit VW einen Vertrag: VW stellt ihnen Fahrzeuge zur Verfügung, das sind die Carsharing-Fahrzeuge.

Zum Bebauungsplan: das Planrecht kann sagen, oberirdisch wird nicht geparkt.

Standort Saarlandstraße

Heute vor sechs Jahren habe ich eine Befragung verschickt: auf welchen Standort gehen wir. Wir haben festgestellt, dass autofreie Haushalte innerstädtische Wohnquartiere deutlich bevorzugen, die einen guten öffentlichen Personennahverkehr haben. Wir haben einen Standort ausgewählt: Saarlandstraße, zwischen 200 und 210 Wohnungen möglich, 2 U-Bahn-Linien und eine S-Bahn-Linie, 17 Buslinien in 700 Metern Entfernung. Ich fahre eine Viertelstunde, zwanzig Minuten ins Stadtzentrum. Alle alternativen Wohnprojekte wollen in den Westen Hamburgs; der Standort Saarlandstraße ist schon östlich der Alster, aber wir haben im Süden und im Osten den Kanal, und den Stadtpark in fußläufiger Erreichbarkeit.

Werbung und Nachfrage

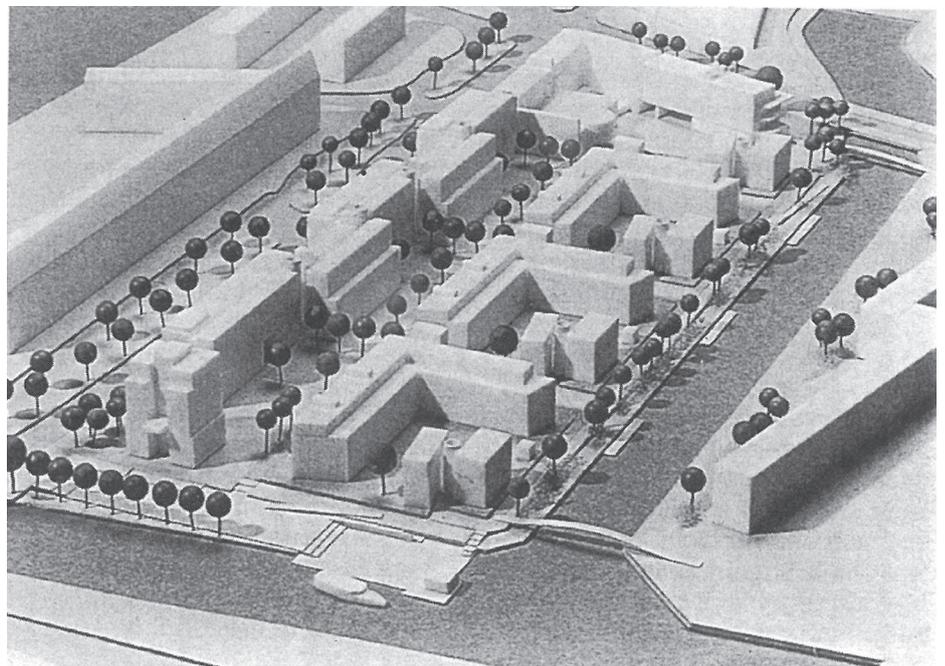
Wir werben nicht einfach nur für Wohnungen, sondern wir werben mit Menschen, die wir ablichten, oder mit Familien, die sagen, „ich will autofrei wohnen“. Denn es ist so, dass diese Projekte sehr viel Zeitaufwand mit sich bringen und man jahrelang durchhalten muss. Das geht nur mit Leuten, die auch mehr wollen als einfach nur eine Wohnung. Das ist nicht so ohne, ein Wohnprojekt zusammenzubringen und das auch in eine Richtung zu bringen. Wir haben inzwischen etwa

2400 Anfragen von interessierten Haushalten. (in Köln hat die Stadt erhoben, die haben über 4000 Rückmeldungen gehabt.) Wir haben bisher auch nie Nachfrageprobleme gehabt, 63 Wohnungen sind gebaut, 48 werden Anfang nächsten Jahres fertiggestellt, diese Wohnungen sind auch alle belegt.

Grundstück, Planung, Realisation

Das sind Wohnblocks, vier und Staffelgeschoss, also fünf Stockwerke, wobei sich das oberste etwas abstafftelt. Diese Wohnblöcke haben immer zwischen vier und fünf Hauseingängen, dann gibt es hier noch immer ein Punktgebäude, da habe ich einen Hauseingang fürs ganze Gebäude. (Er zeigt eine Ansicht des Gebäudes): ich finde, es sieht sehr nüchtern aus. Wohngruppenprojekte interessieren ihre Architektur nicht so sehr, sondern mehr das Leben innendrin.

Zwischenfrage: Am Ackermannbogen hatten die Wohnprojekte große Schwierigkeiten mit dem Stangenbau. Ich finde Zeilen gar nicht so schlecht, wenn gewährleistet ist, dass es nicht laut wird. Bei Zeilen habe ich den Vorteil, dass sie eine gute Belichtung haben. Wir haben immer Probleme mit unseren Ecken. Alle haben ein Fenster zum Hof, nur die Ecke nicht. Diese Bewohnerinnen sind mehr oder minder vom sozialen Leben ausgeschlossen. Bei einer Zeilenaufstellung habe ich das Problem nicht: da kann ich immer Durchwohner machen, die sind immer auf beiden Seiten, ich kann gewährleisten, dass es eine gute Durchlüftung gibt.



Hier an der Durchfahrt gibt es einzelne Stellplätze (0,15), die dafür vorgesehen sind, wenn jemand eine schwere Behinderung hat, für Carsharing, für schwere Transporte. Wir haben kein Carsharing auf dem Grundstück, wir haben keine Behinderten und schwere Transporte, na ja, da muss man eben mal vorfahren und wieder wegfahren. Aber letztlich brauchen wir zur Zeit keine Stellplätze. Es gibt Carsharing in der Nähe. Aber die haben feste Stellplätze am Ende der Jarrestraße.

Nachteil des Standorts: die Saarlandstraße ist relativ stark befahren. Deswegen war es so angedacht, dass hier ein Gewerberiegel erstellt wird, der steht allerdings noch immer nicht. Autofreie Mieter, und dann gucken die auf die Saarlandstraße! Aber die Saarlandstraße ist ja zum Glück fast 100 m weg, es ist stark begrünt und ich habe einen ganz weiten freien Blick.

Zwischenfrage: Ist dieses Gewerbe auch auf dem Grundstück, das Sie beplanen?

Nein: Da kommen sowieso nur Büros in Frage und so stark ist der Büromarkt nicht angestiegen, dass ich dieses Wagnis auch noch machen wollte. Die Stadtentwicklungsbehörde wollte produzieren des Gewerbe im Geschoss. Das ist aber gar nicht zu finanzieren. Die gehen lieber auf eingeschossige Flächen im Umland: das ist viel günstiger und sie sparen auch noch Gewerbesteuer. Ich bin ganz nüchtern geworden: wir nehmen, was passt, was keinen Lärm macht, was sich nicht gegenseitig beeinträchtigt. Allerdings fahren die ohnehin von der Saarlandstraße in die Tiefgarage, die Autos kriegen wir nicht mit. Aber finden Sie mal einen Gewerbemieter, zu dem die Kunden nicht mit dem Auto kommen können.

Wir haben auch Niedrigenergiestandard, also kontrollierte Be- und Entlüftung, ich muss die Fenster nachts nicht öffnen. In den Innenhof schallt von der Saarlandstraße nichts mehr rein.

Zeitlicher Ablauf

Hier sieht man die Gewerbehalle im Frühjahr 1998, die abgebrochen wird, das war ein großer Schritt für uns, endlich wird die Halle abgebrochen. Dann Grundsteinlegung, und hier haben wir eine Alsterdampferfahrt gemacht. Wir dachten, wir laden alle, die daran beteiligt waren, zu einer Alsterdampferschiffahrt ein. Ein Transparent haben wir an den Dampfer gehängt: Autofrei wohnen,

Nerven schonen! Wir mussten uns das Grundstück von der Stadtverwaltung schon ziemlich massiv erkämpfen. Dann war es für mich aber auch wichtig, dass man denen noch mal schreibt: alle, die jetzt zum Gelingen beigetragen haben, laden wir jetzt noch mal ein.

Es gibt die Liegenschaftsverwaltung, die hat den Auftrag, anständig Geld rauszuholen, jeder hat seine Aufgaben in der Stadt. Ein Liegenschaftsbeamter sagt immer: „Sie mit Ihren blöden sozialen Projekten, bleiben Sie mir vom Leib, Sie senken meine Preise“. Dann sage ich zu dem: „Meine Aufgabe ist nun mal entgegengesetzt, darum nehmen Sie mir das nicht krumm, ich versuche alles, Sie zu übergehen.“ Und die verstehen mich dann auch.

1934 Metallfabrik, 1970 noch Stadtautobahn, 1997 Parkplatz und jetzt autofreies Wohnen. Wir hatten 16 Monate reine Bauzeit.

Gestaltung

Wir haben unseren Gemeinschaftsraum - da toben die Kinder. Die Fragen, die die Gemüter jetzt bewegen: die Wippe; die Grünraumgestaltung. Die Erdgeschosswohnungen: hier wohnen Familien mit Kindern, die können raus, und gleich hier in den Hof, wo sie dann spielen können; die anderen Kinder, die müssen ja immer erst die Treppenhäuser runter.

Wir haben das Gebäude einen Meter rausgehoben. Wir haben überlegt, wie kann man gut die Fahrräder unterbringen, sodass ich mir gar nicht wie im Keller vorkomme. Sobald ich aus der Kellertüre komme, kann ich schon übers Gelände gucken. Die Rampen haben dreizehn Prozent Steigung, da kann ich bequem mein Rad hochschieben, mit meinem Haustürschlüssel öffnet sich elektronisch die Tür.

Die vier Treppenhäuser führen alle hoch auf's Dach, und auf dem Dach ist ein Staffel-Umgang, so dass alle Leute im Haus sich auch im Haus besuchen können.

Das sind die schönsten Wohnungen. Ich habe oben eine große Dachterrasse; die Wohnungen sind auch immer mit dem Fahrstuhl zu erreichen, und da hatte niemand bisher ernsthaft Probleme mit dem Fußgängerverkehr.

Dann haben wir auf dem Dach eine Photovoltaikanlage, auch ein Blockheizkraftwerk im Keller, eine Regenwassernutzungsanlage. Wenn man nicht die

Ausgaben fürs Auto hat, dann ist ja auch immer in bisschen Geld übrig. Und das, was die Leute nicht in ihre Autos gesteckt haben, haben die jetzt in ihre Küchen und die Fußböden gesteckt.

Man muss sich aber immer anschauen, was kann ich mir überhaupt leisten. Kann ich mir eine Solaranlage leisten, das konnten wir eigentlich nicht, aber wir haben jemanden gefunden, der wollte unbedingt unser Dach für seine Solaranlage haben.

Für ein Blockheizkraftwerk muss man eine Betreibergemeinschaft bilden, das ist ein irrsinniger Aufwand, aber da sind einige, die wollen das gerne. Wir haben unseren eigenen Strom im Keller. Ist aber nichts, was unbedingt die Kosten mindert.

Bewohnerbeteiligung

Ich hatte im letzten Jahr das erste Mal seit sechs Jahren Donnerstag frei, Donnerstag waren immer unsere Treffen.

Planrechtliche Dinge beschäftigen uns schon lange nicht mehr.

Damals gab es die Diskussion mit den Leuten, die drum herum wohnen und die ja dann immer sagen, „Ihr parkt uns ja alles zu, wenn ihr eure autofreie Siedlung habt, weil ihr ja doch schummelt.“ Damit mussten wir uns vor fünf Jahren beschäftigen. Jetzt geht es um Hausreinigung oder um einen Einbruch.

Wir haben unten einen Gemeinschaftsraum, den alle drei Rechtsformen gemeinsam für Veranstaltungen benutzen. Autofahrer kaufen sich ihren Mercedes und Wohnprojekte schmücken sich damit, besonders sozial zu sein. Autofrei kann ein Motto sein, aber was die Gruppe wirklich zusammenhält, das ist die Nachbarschaft.

Organisationsform

Wir sind in folgenden Rechtsformen organisiert: eine Wohnungseigentümergeinschaft mit 18 Wohneinheiten, eine Genossenschaft mit 31 Wohnungen, einen sozialen Träger Leben mit Behinderung“, mit 14 Wohnungen. Das sind Mehrfachbehinderte, die allesamt nicht autofahren dürfen. - Da ist ja immer die Diskussion, ihr müsst Stellplätze vorsehen für eventuelle Behinderte. Aber die meisten Behinderten können überhaupt kein Auto fahren. Vor allem, Behinderte haben überhaupt nicht das Geld, sich ein Auto zu kaufen, denn wenn sie wirklich in Pflege sind, dann bleibt nichts übrig.

Wir wollten gerne in einem Haus ein soziales Projekt unterbringen. Wir dachten auch an unbegleitete Jugendliche oder ein Jugendwohnprojekt; da kam dann aber der Einwand, die fahren doch immer Mofa und knattern dann mit ihren Dingen ums Haus.

Hier oben ist noch ein Gebäude, das baut die GWG, ein städtischer Wohnungsbauträger. Das sind Wohnungen, die werden einfach nur vermietet. Man kann überlegen, kann ich das mit einem klassischen Wohnungsbaunternehmen machen, oder muss ich es immer selbstorganisiert machen. Ich bin immer der Auffassung, dass da grundsätzlich eine Gruppe in Selbstorganisation rangehen muss, und dass man sich den Träger dazu suchen muss und genau gucken muss, passt der nun wirklich. Und dass so ein Großunternehmen wie die GWG mit 40.000 Wohnungen viel zu unflexibel ist, um so ein Sonderprojekt zu machen. Das Problem haben wir hier schon, aber nichtsdestotrotz finde ich das sehr gut, dass die dabei sind.

Diese Eigentümergemeinschaft, da war die Überlegung, kann das überhaupt funktionieren im mehrgeschossigen Wohnungsbau.

Bei der GWG habe ich das Risiko nicht so sehr gesehen, Leben mit Behinderung, die haben ja sowieso ein Sahnstück, direkt am Kanal, und die Genossenschaft, dachte ich, die kriegt das schon irgendwie hin. Die kann auch immer viel auffangen.

Es hat sich dann aber herausgestellt dass die Wohnungseigentümer überhaupt gar kein Problem dargestellt haben, die sind sehr mobil, die kümmern sich, die bilden sofort Gruppen, wollen auch gar nicht mehr, dass jemand wie ich das alles lenkt, sondern wollen das alles gleich selbst in die Hand nehmen, und sind aktiver als die Genossen.

Anhandgabe

In Hamburg werden Grundstücke anhand gegeben. Die Stadt sichert mir zu, wenn ich alles, was während der Anhandgabe vereinbart wurde, einhalte, das Grundstück auch kaufen kann.

Wohnprojekte sind darauf angewiesen, dass sie sich finden, dass sie Zeit haben, sich zu einem Wohnprojekt zu bilden, dass Vertrauen geschaffen wird, zuerst in die Mitbewohner, dann aber natürlich auch in die Baubetreuer, in die Architekten, in alle Beteiligten. Eine Gruppe von lauter Leuten, die sich noch überhaupt

nicht kennen, und die sollen da gleich unglaublich viel Geld reingeben, das funktioniert ja nicht. Es sei denn, das ist was sehr Etabliertes, oder eine sehr etablierte Wohnungseigentümergeinschaft, beispielsweise, die weiter baut. Aber es war auch noch eine neue Wohnungseigentümergeinschaft und eine Genossenschaftsneugründung. Ich habe natürlich den Zinsvorteil, je später ich es kaufe, bei einem vereinbarten Preis, desto besser für mich. Mir wurde gesagt, das gäbe es in München nicht, diese Anhandgabe.

Es ist hier auch so, dass man nicht sofort kaufen muss. Wir haben das Grundstück in Riem auch noch nicht gekauft, planen da aber schon seit fast anderthalb Jahren. Zum Beispiel am Ackermannbogen: gewisse Verpflichtungen hat man schon, aber man hat das Grundstück noch nicht kaufen müssen. Es gibt einen Stadtratsbeschluss, der einem so ein Grundstück zuteilt, wenn alles geklärt ist, auch die Bedingungen für den Kauf, dann gibt's den Beschluss über den Verkauf.

Das ist eine Option. Die Wohnprojekte am Ackermannbogen hätten gern eine Anhandgabe gehabt, es gibt wohl einen Unterschied zwischen den Begriffen.

Wohnprojekte brauchen Zeit und Spielraum

Beispiel Theresienhöhe: wenn ich da ein Vorhaben habe, und ich vergebe alle Grundstücke im Höchstgebotsverfahren, dann bleibt nun mal kein Raum für ein Wohnprojekt. Ein Wohnprojekt muss sich erst bilden. Ich finde selbstverständlich Leute, die machen eine Wohnungseigentümergeinschaft, die werden da auch einen Baublock errichten, die werden auch den Preis zahlen, den die Stadt haben will. Das Problem ist immer der Zeitraum. Dann muss mir die Stadt einen kleinen Freiraum lassen, ein Zeitfenster.

Peter Schmidt, WOGENO, schreibt, dass bei Neugründung einer Genossenschaft 25 % echte Eigenmittel da sein müssen. Ich kann nur jedem empfehlen, wer 25 % echte Eigenmittel hat, der soll auch Eigentum erwerben, sonst holt er sich einen ganz erheblichen Nachteil ein. Wer hier in München ein genossenschaftliches Modell macht, muss schon ein ziemlicher Idealist sein. Wir sind mit 12, mit 13 % Eigengeld eingestiegen, und das war schon schwierig genug. 20 % Eigengeld gilt in Hamburg als Tod für jede Genossenschaftsgruppe. Aber

offensichtlich gibt's hier auch Gruppen, die es bei 25 % schaffen, aber so viel Genossenschaften gibt es ja auch nicht, die sich in München neu gegründet haben, die letzten Jahre. Eine. In Hamburg ist es eben jedes Jahr etwa eine Genossenschaft, die sich neu gründet.

Wenn ich Erhebungen mache, dann komme ich ja immer dazu, autofreie Haushalte sind Alte und Singles. Bauen richtet sich ganz allein danach, was ist finanzierbar und was nicht. Und Familien mit Kindern, die haben bisweilen sehr günstige Konditionen. Entsprechend haben wir sehr viel Familien mit Kindern. Und deswegen muss ich auch gar nicht danach gucken, wie ist die Nachfrage autofreier Haushalte, sondern tatsächlich, was sind Fördermodelle, wo ich viele Menschen unterbringe.

Berlin

Berlin hat im Moment das Problem, dass keiner ernsthaft bauen will, aber alle sehen, dass in drei Jahren die Nachfrage wieder massiv steigt. Es gibt viele Investoren, die sich darum bemühen, auf einer Fläche autofrei zu bauen, einer relativ attraktiven Fläche, Stadion der Weltjugend, und die schon jetzt sich drum kümmern, aber auch sagen, erst in drei Jahren. Da sind ein paar ganz aktive Berliner, die kümmern sich darum. Jetzt weiß ich gar nicht, ob ich da überhaupt aktiv werden will, in Berlin.

In München ist es genauso: es ist für uns sehr weit weg. Und es gibt ja Urbanes Wohnen e.V., die WOGENO; Peter Pink und Wolfgang Kröner vom Wohnforum München, die machen ja auch Baubetreuung.

Diskussion

Eine lebhafte Diskussion entstand.

Planung Theresienhöhe

WoA:

Wohnen ohne Auto war im Rahmen der Bürgerbeteiligung von Anfang an, seit 1996 über 4 Jahre im AK Theresienhöhe vertreten, der jetzt aufgelöst wurde.

Von der Stadt wurde von vornherein gesagt, bringt uns Investoren für autofreies Wohnen, gleichzeitig behauptet, es gibt keine; es entstand der Eindruck, die Stadt würde gar nicht mit kleineren Investoren sprechen

Wir haben mit Herrn Wagner von der Lawaetz-Stiftung Kontakt aufgenommen, um zu zeigen, dass man durchaus Investoren finden kann.

Karsten Wagner:

Wir haben eine Bewerbung zur Theresienhöhe abgeschickt; allerdings können wir kein Höchstgebot abgeben, da wir Grundstücke nicht im Vorwege kaufen (wir sind kein Zwischenerwerber). Deshalb sind wir formal aus dem Bewerbungsverfahren rausgefallen. Letztlich ist das mit dem Höchstgebotsverfahren auch eine politische Entscheidung.

Die Theresienhöhe ist eine sehr plausible Fläche: innerstädtisch, ÖPNV-nah, man kann alles zu Fuß machen. Wenn man der Stadt auch noch sagt, sie bekommt das Geld, das sie dafür will und dass engagierte Leute hinkommen, die sich um ihr Wohnumfeld kümmern, müssten eigentlich Verhandlungen möglich sein. Die Frage ist, warum das nicht gemacht wurde.

Eigentlich ist es für die Theresienhöhe jetzt zu spät: man hätte vor 2 Jahren eine Anzeige aufgeben müssen, wer will auf der Theresienhöhe mit uns autofrei bauen; dann hätte man eine Gruppe aufbauen können, etwa 50 Interessierte, die alle gesagt hätten, wir wollen Eigentum erwerben und wir wissen, wie teuer die Münchner Grundstückspreise sind. Damit hätte man ganz anders gegenüber der Stadt argumentieren können.

Weitere Meinungen

Interessant ist, dass die Theresienhöhe über das Kommunalreferat vermarktet wird, während in Riem und am Ackermannbogen das Planungsreferat zuständig ist.

Bei der Theresienhöhe muss man wissen,

dass damit der Messeumzug finanziert werden soll; da gibt es wohl eine große Angst bei der Stadt, dass das Geld nicht reicht.

In Riem ist die Situation anders: die Stadt ist froh, wenn alle Grundstücke verkauft werden; trotzdem muss es möglich sein, auf der Theresienhöhe eine soziale bzw. ökologische Komponente hinein zu bringen.

Man hätte doch ein Höchstgebot abgeben können, wenn man die Leute gekannt hätte, die mitmachen, das ist das entscheidende Problem.

Bei der Stadt und beim Oberbürgermeister ist man der festen Überzeugung, dass es keine Interessenten für Wohnen ohne Auto gibt; entsprechend war die Abstimmung zum Bebauungsplan.

Situation in der Messestadt Riem

WoA:

In Riem gibt es für alle Bauträger einen gemeinsamen Pool von Stellplätzen auf die man zurückgreifen kann. Dieses System müsste eine wesentlich flexiblere Handhabung zulassen.

Dieser Pool sichert auch die Nachrüstbarkeit und es ist unverständlich, warum dann bei den einen eine Stellplatzreduzierung geht und bei den anderen nicht.

Autopark Riem GmbH:

Nach Beschluss des Riem-Ausschusses wird in der Messestadt nicht mehr der Stellplatzschlüssel 0,75, sondern 1,0 gebaut; das wird in der Stadtratsvollversammlung beschlossen werden; für autofreies Wohnen gilt nach wie vor 0,2.

Die Nachrüstung ist möglich auf der ausgewiesenen Sonderparkfläche SOP3 im Bebauungsplan; hier wird demnächst gebaut.

Wenn der konkrete Fall der Nachrüstung eintreten würde, hieße das: es müssten über das Kommunalreferat der Herstellungsbeitrag bezahlt werden und von Autopark Riem würden diese nachgerüsteten Stellplätze dann zur Verfügung gestellt werden; das wäre in relativ kurzer Zeit möglich,

Nachrüstung würde eventuell Aufstockung bedeuten, insbesondere wenn es nur noch feste Stellplätze geben wird (wohin der Trend geht).

Weitere Meinungen:

Nachrüstung könnte problematisch sein, wenn alle Flächen bebaut und die Parkhäuser voll sind: alle Genehmigungen sind so, dass man in der Messestadt nur viergeschossig bauen darf. Das gilt nur für Wohnungen; für Parken ist sechs- bis achtgeschossig möglich.

Tiefgaragenkosten

Bauträger:

Tiefgaragenstellplätze kosten um die 25.000 DM, bei besonderen Lagen, z.B. Grundwasser, auch mehr.

An der Tiefgarage verdient der Bauträger nichts, im Gegenteil, es wird noch draufgelegt: der Realisierungspreis ist ein anderer, als der Preis, der im Prospekt steht.

Stellplätze werden gebaut, damit die Wohnungen verkauft werden können (etwa auch in Berlin, wo es keine Stellplatzpflicht gibt).

WoA:

Wir denken, dass die Mehrkosten nicht von den Bauträgern übernommen werden (sind ja schließlich keine gemeinnützigen Vereine), sondern über den Wohnungspreis reingeholt werden.

Stellplatznachweis

Bauträger:

Man kann die Stellplätze, wenn man sie nicht bauen will, auch anders nutzen, z: B. als Gemeinschaftsräume wie in Hamburg oder man lässt statt Garagen eine Fläche mit Rasen, Pflaster o.ä. stehen.

Man kann doch aber eine Wohnung ohne einen Stellplatz dazu kaufen, wenn man das will.

WoA:

Das Problem bei Gemeinschaftsräumen ist aber, dass diese zur GFZ zählen, Garagen aber nicht.

Häufig werden Käufer gezwungen, einen Stellplatz mitzuerwerben, den sie dann auf dem Markt nicht absetzen können. Und die Stellplätze werden unter Preis verkauft.

Es muss schon ein besseres Konzept entwickelt werden, als nur zu sagen wer unbedingt keinen Stellplatz haben will, braucht auch keinen zu nehmen.

Weitere Meinungen:

Man könnte einen Art grauen Markt für Stellplätze entwickeln: Leute, die nachweislich ohne Auto leben, könnten ihren „Verzicht“ verkaufen

Jemand ohne Auto bekommt in einer zugesparkten Gegend bevorzugt eine Wohnung.

Man könnte für Leute, die Stellplätze nachweisen müssen, was nicht geht eine Gruppe mit Negativ-Stellplätzen finden, und ein Tauschgeschäfte machen.

Das geht in die Richtung, dass jeder Stellplatz Fläche verbraucht und derjenige, der sie braucht, zahlen muss; auch wenn er am Straßenrand steht. Die Stadt muss aufhören, die Leute zu subventionieren, die einen Stellplatz brauchen, z. B. bei diesen Quartiersgaragen, die aus Ablösegeldern finanziert werden, wodurch wieder die bevorzugt werden, die ein Auto haben.

Man muss ein besseres Vertrauen zwischen Autofahrern und Nicht-Autofahrern schaffen; Autofahren als Krankheit zu diffamieren bringt nichts.

Probleme bei der Realisierung autofreier Wohnprojekte

WoA:

In Riem gab es einen Stadtratsbeschluss, 200 autofreie Wohneinheiten zu entwickeln; es wurde von der Stadt nichts gemacht; wir hätten uns vorgestellt, dass die Stadt in ihrem Anschreiben an die Bauträger auf diesen Beschluss hinweist und dass man solche Projekte gern sehen würde, aber nichts dergleichen ist passiert.

Wir sagen zur Stadt, ihr müsst autofreies Wohnen politisch wollen und unterstützen, dann läuft das. Die Stadt sagt, ihr müsst uns erst die Bauträger bringen. Die Bauträger sagen, ihr müsst uns erst die Kunden bringen. Die Kunden sagen, welche Angebote gibt es.

Bauträger:

Der Riem-Beschluss ist nicht bekannt. Der Kontakt Bauträgern und Wohnen ohne Auto war wahrscheinlich noch zu wenig intensiv.

Das Riemer Projekt mit seiner Selbst-Organisation hat sehr lange gedauert; das könnte ein professioneller Bauträger beschleunigen.

Voraussetzungen für weitere autofreie Wohngebiete

Bauträger:

Die Stellplatzreduzierung gilt ja nur in Riem für ein ganz bestimmtes Projekt. Es müsste aber eine allgemeine Regelung geben, z.B. wie in Hamburg. Ein Investor muss schließlich wissen, ob er gute Chancen hat, das zu realisieren. Das Risiko muss dem Investor etwas abgenommen werden, z.B. durch eine Art Anhandgabe wie in Hamburg.

Das Höchstgebotsverfahren müsste ausgesetzt werden; zumindest müsste jemand akzeptiert werden, der autofrei bauen will und sagt, dass er den Preis, der im Höchstgebotsverfahren ermittelt worden ist, auch zahlen wird. Wenn wir genügend Interessierte haben und wissen, welche Preise die zu zahlen bereit sind, kann man ganz konkret mit der Stadt verhandeln oder über Alternativen nachdenken, z.B. Stellplatz ablösen, als Grünfläche nutzen. (s. auch Punkt Nachfrage für autofreie Wohnungen)

WoA:

Stellplatzreduzierung muss in irgendeiner Form in den Flächennutzungsplan, Bebauungsplan oder sonstwie festgeschrieben werden.

Karsten Wagner:

Es wäre sicher hilfreich, wenn man in einem laufenden Bebauungsplanverfahren Regulierungen für die Autofreiheit findet; allerdings hängt dies davon ab, wie groß das Gebiet ist und wie genau meine Pläne sind.

Aber das Planrecht passt sich immer den Erfordernissen an, d.h. die Investoren kaufen ein Grundstück bzw. erhalten eine Kaufoption und handeln dann die Details des Planrechtes aus. Deswegen würde ich das Planrecht außen vor lassen.

Wenn ein Grundstück von einem klassischen Investor gekauft wurde, ist für ein Wohnprojekt die Chance zu 99% vertan, hier etwas zu erreichen.

Weitere Meinungen:

Die Stadt muss sich der Sache annehmen, die Probleme können nur politisch gelöst werden.

Es ist illusorisch, auf die Stadt zu bauen. Die wartet auf Initiative von außen.

Kontrolle der Autofreiheit

Bauträger:

Keinen Stellplatz zu brauchen ist eine langfristige Festlegung; das muss kontrollierbar sein, sonst wird es auch missbraucht.

WoA:

Die autofreien Leute in Riem müssen jedes Jahr Bericht erstatten - ein enormer Verwaltungsaufwand. Es kann natürlich keiner garantieren, dass dort nicht in 30 Jahren jeder Haushalt drei Autos hat.

Weitere Meinungen:

Eine Kontrolle ist sehr wichtig, damit die Autofreiheit ein anderes Image bekommt. Sonst kommt immer das Argument, die schaffen sich eine Insel der Autofreiheit und lassen ihr Auto dann woanders stehen.

Nachfrage für autofreie Wohnungen

Bauträger:

Wir sind nicht überzeugt, dass tatsächlich ein Markt für Wohnungen ohne Stellplatz vorhanden ist; unsere Erfahrungen sind teilweise konträr.

Die Frage ist, wo die Kunden sind. Es wäre für einen Bauträger das Optimum, z. B. 50 Kunden zu haben, die einem sagen, was sie haben wollen. Es reicht nicht, wenn man sagt, so und so viele Haushalte haben kein Auto „ die wollen ja nicht alle jetzt eine Wohnung ohne Stellplatz kaufen.

Ein Unternehmer muss von seinem Produkt überzeugt sein. Die Erfahrung der WEG Autofrei leben in Riem, die über 3 Jahre gebraucht haben und bei denen am Schluss nur noch ein paar von den ersten übrig geblieben sind, überzeugt einen Unternehmer nicht, dass er das Risiko bedenkenlos eingehen kann. Ohne Beweis der Nachfrage wird jeder Unternehmer mit Erfahrung erst andere Projekte realisieren, z.B. Holzhäuser, Energiesparhäuser o.ä., wenn er überhaupt aus dem konventionellen Markt heraus will.

Es gibt einige Bauträger, die große Areale beplanen und bebauen; wenn man genügend Kunden hat, wäre es wahrscheinlich leicht, einen Teil für autofreies Wohnen zu machen, es gibt nicht selten Probleme mit dem Stellplatzbau. So eine Symbiose „Mit Auto“ und „Ohne Auto“ ist durchaus denkbar, wenn man die Leute hat.

WoA:

Es gibt je nach Statistik 37 oder 42% Haushalte ohne eigenes Auto, die nach den heutigen Kostenstrukturen finanziell dadurch bestraft werden, dass sie die Infrastrukturkosten ihrer autobesitzenden Nachbarn mit tragen. Hier ist ein eindeutiges Marktpotential, aber kein Markt.

Das Marktpotential zu erschließen, ist die klassische Aufgabe von Unternehmern.

Man schätzt den Markt völlig falsch ein, wenn man denkt, Wohnen ohne Auto ist nur ein Angebot für Menschen mit einer bestimmten Ideologie.

Es gibt bei Wohnen ohne Auto den ganz normalen Nachfragemarkt, also Leute, die z.B. eine schicke Küche wollen, aber kein Auto, und es gibt die idealistische Schiene, also Umwelt-, Gesundheits- und Verkehrsverbände. Man muss sich klar sein, dass es nicht nur diese kleine Gruppe von Menschen gibt, die bereit sind, sich bei einem Wohnprojekt zu engagieren, sondern dass man auch ein Angebot für den ganz normalen Käufermarkt braucht.

Karsten Wagner:

Es war sehr wichtig, die Nachfrage zu belegen, um die Verwaltung zu überzeugen, dass sie den nächsten Schritt geht.

Es wurde eine Anzeige geschaltet, innerhalb des 1. Jahres kamen 1000 Anrufe. Das war am Anfang das gewichtigste Argument.

Es muss klar gestellt werden, dass da ein Markt entsteht, dass wirklich Leute gewillt sind, autofrei zu leben, und nicht, dass dies eine ideologische Richtung ist.

Die Nachfrage muss belegt sein gegenüber den Unternehmern und gegenüber der Politik.

Wenn man die Leute hat, findet sich am Markt immer ein Partner, für einen professionellen Bauträger muss aber auch etwas zu verdienen sein.

Wenn einer sagt, Theresienhöhe kauft doch sowieso keiner autofrei, wie will ich ihm das Argument nehmen, wenn ich nicht 50 Leute hab.

Rolle von Baugruppen

WoA:

Am Ackermannbogen gibt es ja eine genossenschaftlich organisierte Gruppe, die da sicher einiges durchsetzen wird.

Für Eigentumswohnungskäufer ist das aber kein Weg: es findet sich doch

jetzt keine Gruppe, die sagt, sie möchte in drei Jahren gemeinschaftlich ein Mehrfamilienhaus im Gebiet Hauptbahnhof-Laim-Pasing kaufen. Eigentümer gehen am liebsten zu Bauträgern und kaufen.

Eigeninitiative ist sicher ein guter Weg, das Risiko aber ist dann nicht auf Seiten der Bauträger, sondern bei der Gruppe.

In München geht erst gar nichts und dann alles ganz schnell, da bleibt für die Entwicklung einer Planung wenig Zeit.

Karsten Wagner:

Eine Eigentumsgruppe wäre nicht so einfach, aber nach unseren Erfahrungen durchaus auch möglich „ wir haben das ja auch gemacht. Je konkreter das Projekt wurde, desto fester blieb die Gruppe zusammen.

Es gibt Faktoren, die eine solche Sache befördern, etwa eine ausreichend lange Entwicklungszeit.

Man kann eine Gruppe aufbauen und es noch offen lassen, ob die selbst oder mit einem Unternehmer baut oder eine Kombination macht.

Es ist wichtig, dass man sich mit seinen Interessierten beschäftigt: Wenn die sich in Bremen vorher mit ihren Leuten befasst hätten, wäre es nicht zu solchen Fehleinschätzungen gekommen, an denen das Projekt gescheitert ist.

Bauträger:

Es ist wirklich wichtig, eine Gruppe zu finden, die zusammen leben will und auch ein Umfeld ohne Auto schaffen will.

Solche Gruppen zu bilden ist eine mühsame Arbeit, aber da geht kein Weg vorbei. Das hat sich in Riem oder am Ackermannbogen gezeigt.

Wenn man eine solche Gruppe als Unternehmer begleitet, könnte man den Prozess etwas beschleunigen.

Leute, denen solche Themen wichtig sind, sind auch eher bereit, aktiv mit zu machen.

Ackermannbogen war lange bekannt Die städtebaulichen Entwürfe Hauptbahnhof-Laim-Pasing sind ebenfalls bekannt, hier könnten sich doch jetzt schon Standorte für Wohnen ohne Auto finden lassen, auf die die Gruppen bei der Stadt Interesse anmelden könnten.

Entwicklung einer Werbekampagne

Karsten Wagner:

Man braucht eine Fläche, die in 2 Jahren etwa so weit ist wie die Theresienhöhe heute. Um hierfür Leute zu finden, muss man jetzt eine Werbekampagne starten.

In Hamburg war das ein Riesenaufwand: ich habe 2400 Anrufe angenommen und eine Viertelstunde muss man sich schon Zeit nehmen für jeden Anrufer; das war damals mein Privatvergnügen und ob ich mir das nochmals antun würde? Aber jetzt stehen die Häuser und ich kann daran vorbeigehen und mich freuen.

Wenn man das professionell machen lässt, muss man sicher mit 10 bis 20 DM pro Adresse rechnen; wenn ich also 1000 Adressen haben will, muss ich 15.- 20.000 DM ausgeben.

Man sollte sich nicht zu sehr an die Stadt koppeln; erstens dauert dann das zu lang (wie man in Köln sieht) und zweitens will die Stadt dann auch mitbestimmen und es gibt zum Schluss eine Befragung, die die Initiative gar nicht will und in der die „guten“ Standorte nicht drin sind.

Wir haben immer Geld von den Grünen gekriegt und uns hauptsächlich über Mitgliedsbeiträge finanziert. Das würde ich auch empfehlen:

Man sammelt mit der Kampagne Interessierte, die dem Verein beitreten und refinanzieren das durch die Mitgliedsbeiträge; Wenn ich von 15.000.- DM ausgehe, brauch ich schon 100 DM Jahresbeitrag oder auf 2 Jahre gerechnet 50 DM, die Mitglieder haben ja auch schließlich etwas davon.

Damit bekommt man auch die ernsthaft Interessierten; die Leute, die mal einfach so unterschreiben, sind zwar wichtig, aber man braucht auch die, die dann auch bauen.

Wenn man erst mal einen Stamm von Leuten hat, kann man eine gezielte Kampagne auf das Grundstück machen.

WoA:

Gute Ideen und witzige Konzepte könnten wir sicher machen. Aber wenn wir uns Vermarktungskonzepte ausdenken, für etwas, das wir gar nicht haben, ist das nur Selbstbeschäftigung.

Wenn wir „Werbung“ für autofreies Wohnen machen, fragen die Leute sofort, welche Angebote gibt es, das ist unsere Erfahrung. Wenn wir dann sagen,

da müsst Ihr Euch selbst drum kümmern, ist das natürlich sehr unbefriedigend.

Bauträger:

Man muss diese Interessenten gewinnen, das ist am wichtigsten. Dazu braucht man ein Budget: es muss sich erst mal eine Gruppe bilden, dann macht man Veranstaltungen und irgendwann baut man dann einfach so, wie sonst auch. Das muss alles kostengünstig ablaufen.

Man muss aber auch noch mehr Bauträger finden, die von dem Konzept überzeugt sind, diese Basis muss verbreitert werden.

Weitere Meinungen:

Man gibt Geld für Anzeigen aus, was nicht billig ist, dann muss man die Interessenten betreuen, das absorbiert wieder Kräfte und die Ressourcen sind schnell aufgebraucht. Ob man auf diesem Weg wirklich Projektpartner findet?

Finanzierung einer Kampagne

WoA:

Kunden zu kriegen kostet erst mal Geld. Wir haben in diesem Jahr im wesentlichen 12.000.- DM vom Umweltreferat, ob wir nächstes Jahr was bekommen, erfahren wir im Mai oder Juni. An Kräften haben wir Ehrenamtliche und eine halbe ABM- Stelle, die ja auch immer nur ein Jahr gesichert ist. Alleine sind wir nicht in der Lage, so eine Kampagne durchzuziehen. Wir können sie uns ausdenken, aber wenn es an die Umsetzung geht (wo es dann teuer wird), fehlen uns die Mittel. Und es hat wenig Sinn, eine Kampagne zu starten, die dann plötzlich stockt, weil kein Geld mehr für den Druck da ist. Wir brauchen Unterstützung.

Bauträger:

Grundsätzlich braucht man als Unternehmer erst mal das Gefühl, dass ich eine solche Kampagne finanzieren soll. D.h., ich muss im Vorfeld davon überzeugt werden, dass es letztendlich der Sicherung meines Vertriebs dient. Dazu muss ich von dem Konzept überzeugt sein,

Wir würden eine solche Kampagne gerne begleiten. Aber wir haben keine finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten. Wir könnten jedoch personellen Einsatz anbieten, z.B. bei Verhandlungen mit der Stadt.

Eine Möglichkeit wäre, sich mit einem Bauträger zusammen zu tun und eine Marktbedingungs-Untersuchung oder

eine Imagekampagne zu machen. Damit könnte man zur Stadt gehen, um Gelder (z.B. für den Klimaschutz) zu bekommen.

Wir können prüfen, ob wir uns finanziell beteiligen, allerdings ist unsere Zielgruppe im Moment noch eine andere. Wir bedienen eher den hochpreisigen Markt. Aber es gibt ja noch mehr Bauträger.

Weitere Vorschläge:

Man sollte Green-City fragen, ob sie eine solche Kampagne machen. Das ist schließlich ein Trägerverein von Wohnen ohne Auto.

Wenn so eine Kampagne mal angelaufen ist, kann das auch ein Selbstläufer werden, z.B. wie bei Call a bike.

Call a bike hat mit Geldern aus der idealistischen Schiene etwas auf die Beine gestellt; der finanzielle Rahmen ist da überschaubar, bei Wohnungen muss man noch einige Nullen dranhängen. Man muss darüber nachdenken, dass bei autofreiem Wohnen auch eine Kombination aus investiertem Geld und Sponsorengeld möglich sein könnte.

Call a bike hat im Vorlauf vier Jahre lang einige Millionen investiert; die hat Wohnen ohne Auto nicht; wenn es die Wohnungen gäbe, dann würde es auch laufen.

Vielleicht bekommt man von der Stadt Geld für Anzeigen.

Man könnte einen Anteil von den späteren Käufern verlangen.

Weitere Schritte: Arbeitskreis

WoA:

Es scheint noch einiges an Gesprächsbedarf zu bestehen. Besteht Bereitschaft, sich zu treffen, und eine gemeinsame Kampagne, ihre Ausgestaltung und ihre Finanzierung zu planen?

Bauträger:

Bisher saßen wir nur einmal zusammen. Das wäre eine Daueraufgabe, dass man sich z.B. 2 Jahre lang alle 2 oder 4 Wochen trifft und dann die Maßnahmen diskutiert.

So etwas ist auch für uns interessant, die Frage ist allerdings, inwieweit wir einen Beitrag leisten können; das müssen wir erst hausintern besprechen.

Auch weitere Teilnehmer sind an einer Fortsetzung der Gespräche interessiert; als nächster Termin wird der 21.8. 2000 vereinbart.

Bis zur Drucklegung der ersten Broschüre hat sich der AK zweimal getroffen und die Bedarfsanalyse und Interessentensuche sind in Vorbereitung.

Rechtliche Regelungen

Im 18. Dez. wird Herr Dr. jur. Christian Epp und Herr Laurenz Hermann, ehem. Geschäftsführer beim Forum Vauban e.V. im Arbeitskreis über die möglichen öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Regelungen autofreien Wohnens und die Erfahrungen aus Freiburg berichten.

Eine Veranstaltung für die Fachöffentlichkeit zum Thema soll vorbereitet werden.

=====

Nachdruck 2016

Anlässlich der Fachveranstaltung:
„Mehr Rechssicherheit für autofreie Projekte – So kann das Wohnungsangebot vergrößert werden und zugleich klimaverträglich und nachhaltig gebaut werden.“
am 5. Dez. 2016

Wohnen ohne Auto
Breisacherstr. 12
81667 München
Tel. 20 11 898
Fax 20 15 313
kontakt@wohnen-ohne-auto.de
www.wohnen-ohne-auto.de