

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 11 (1998)  
**Heft:** [2]: "Neue Mobilität" : Tagungsband zu einer Veranstaltung der Metron über Verkehrsplanung am 30. Januar 1998 in Bern

**Artikel:** Autofreies Leben - autofreie Stadtquartiere : Anforderungen, Konzepte und erste Erfahrungen in Deutschland  
**Autor:** Reutter, Ulrike  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-120811>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Autofreies Leben – autofrei

Anforderungen, Konzepte und erste Erfahrungen in Deutschland

Autofrei leben in Deutschland rund 14 Millionen Menschen in etwa 10 Millionen Haushalten<sup>1</sup>. Jeder vierte Haushalt (28 Prozent) besitzt im Bundesdurchschnitt kein eigenes Auto. In den Grossstädten haben 30 bis 40 Prozent aller Haushalte kein Auto. In innerstädtischen Wohngebieten westdeutscher Grossstädte leben sogar annähernd 50 Prozent aller Haushalte autofrei. Die meisten dieser Menschen haben sich mit ihrer gesamten Alltagsorganisation, das heisst mit ihrer Arbeit, ihren Einkäufen, ihrer Freizeitgestaltung, ihrem Leben mit Kindern und Jugendlichen und ihrem Mobilitätsverhalten recht gut auf die speziellen Gegebenheiten eingestellt, die ihr Leben ohne Auto mit sich bringen. Sie sind durchaus zufrieden mit diesem Lebens- und Mobilitätsstil und erleben die spezifi-

schen Qualitäten der autofreien Mobilität, die als Raum-, Körper-, Kommunikations- und Zeiterlebnis beschrieben werden können. Mit vier Strategien zur autofreien Alltagsorganisation – planvolle Ortsveränderungen, Orientierung auf Nähe, sequentielle und synchrone Aktivitätenkopplungen und kleinteilige Gütertransportlogistik – stellen sie ihre Ortsveränderungsmöglichkeiten sicher.

Als negativ empfinden die Menschen in autofreien Haushalten die starke Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität durch den herrschenden Autoverkehr. In Dortmund beispielsweise fühlen sich 16 Prozent der Erwachsenen in autofreien Haushalten teilweise und 44 Prozent stark durch Autos gestört. Insbesondere in den vom Autoverkehr stark belasteten innerstädtischen Wohngebieten fühlen sich die Menschen in autofreien Haushalten überdurchschnittlich häufig stark gestört.

## Quellen

EXPO 2000 Sachsen-Anhalt GmbH: Die Korrespondenzregion Dessau-Bitterfeld-Wolfen-Wittenberg. Informationsbroschüre, Dessau 1996. Projektvereinbarung Siedlung «Piesteritz» Wittenberg, Februar 1996. Persönliche Auskünfte der EXPO 2000 Sachsen-Anhalt GmbH, März 1997.



## Förderung des autofreien Lebens

Die Stadt- und Verkehrsplanung sollte sich auf eine Förderung dieser besonders umwelt-, sozial- und stadtverträglichen Lebensweise einstellen und die autofreien Haushalte bestärken, sich auch zukünftig kein Auto anzuschaffen und weiterhin ohne eigenes Auto zu leben. Dazu ist es notwendig, ein scheinbar bestehendes Denktabu zu durchbrechen und die bisher diskutierten Konzepte zur Verkehrsvermeidung, zur Verkehrsverlagerung hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes und zur verträglicheren Abwicklung des noch verbleibenden Autoverkehrs mit weitergehenden Strategien, die als explizite Entmotorisierungskonzepte die Pkw-Zahl reduzieren wollen, zu ergänzen. Damit sollte versucht werden, dem absehbaren weiteren Zuwachs der Motorisierung mit den daraus resultierenden gravierenden ökologischen und sozialen Schäden entgegenzuwirken, d.h. diese Entwicklung zu bremsen und zu stoppen sowie zusätzlich die schon vorhandene Anzahl der Personwagen abzubauen.

Dies kann zunächst durch fünf Massnahmen der Stadt- und Verkehrsplanung geschehen, mit denen alle autofreien Haushalte in der gesamten Stadt gefördert und durch positive Anreize unterstützt werden können:

- die finanzielle Förderung durch die kommunale Tarifpolitik im öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV)
- die stadtplanerische Stärkung der Nahbereiche
- die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrsarten des Umweltverbundes
- die ideelle Anerkennung im Rahmen kommunaler Öffentlichkeitsarbeit und
- die verbesserte Information zum autofreien Leben in der Stadt

Diese Handlungsbereiche sollen alle autofreien Haushalte erreichen, unabhängig davon, wo die Haushalte wohnen. In Dortmund beispielsweise leben gegenwärtig schätzungsweise von insgesamt ca. 600 000 Einwohnern immerhin 140 000 Menschen in 87 000 autofreien Haushalten.

# Stadtquartiere

## Autofreie Stadtquartiere

Als darüber hinausgehende teilräumliche Schwerpunktförderung wird die Einrichtung autofreier Stadtquartiere in Neubau- und in bestehenden Wohngebieten in den letzten Jahren verstärkt diskutiert und umgesetzt. Dabei handelt es sich um Angebote, die sich an Haushalte ohne eigenes Auto richten, mit dem Ziel, für diese Haushalte die Vorteile des autofreien Lebens auch durch stadträumliche Qualitäten erlebbar zu machen<sup>2</sup>. In Neubauprojekten können diese Vorteile direkt der Klientel (autofreie Haushalte), die dort einziehen möchte, geboten werden, in Bestandquartieren werden die Qualitäten im Rahmen von kontinuierlichen Stadterneuerungsprozessen geschaffen. Insbesondere im Neubau werden zur Zeit eine ganze Reihe von Projekten vorbereitet und stehen zum Teil schon kurz vor der Realisierung. Dabei wird die Attraktivität des autofreien Wohnens und das Gelingen der Projekte wesentlich durch die innenstadt- oder stadtteilzentrale Lage des Standortes, die verkehrliche Anbindung durch den öffentlichen Verkehr und Car Sharing-Angebote, die infrastrukturelle Ausstattung des Gebietes und seines Umfeldes sowie die gute Erreichbarkeit von Naherholungsmöglichkeiten bestimmt.

Auch in bestehenden Siedlungen wird die Idee zunehmend diskutiert, und es werden erste Projekte vorbereitet. In Halle/Saale wird hierzu seit 1996 ein Projekt der Stadt Halle zur Entwicklung autofreier Stadtquartiere im Bestand durchgeführt. Seit 1997 wird dieses Projekt von der Bundesregierung (Umweltbundesamt Berlin im Auftrag des Bundesumweltministeriums) und dem Land Sachsen-Anhalt (Ministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr) als bundesweites Modellprojekt gefördert. Schrittweise soll unter enger Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner, örtlicher Bürger- und Verkehrsinitiativen und insbesondere in Kommunikation und Kooperation mit der Wohnungswirtschaft ein autofreies Quartier im Wohnungsbestand entwickelt werden mit zeitlich und räumlich differenzierten Bausteinen zur Fahr- und Parkraumbeschränkung. Flankierend wirken Wohnumfeldverbesserungsmassnahmen und die Einrichtung einer Mobilitätszentrale. Auch aus früheren Ansätzen, etwa im Rahmen von Wohnumfeldverbesserung, lassen sich Erkenntnisse für die Planung autofreier Bestandsquartiere ableiten. Die Erfahrungen zeigen hier, dass beispielsweise die Rücknahme von Strassenteilen aus dem Netz von den Bewohnern durchaus positiv aufgenommen wird, wenn es gelingt, frühzeitig den Konsens mit den Beteiligten vor Ort zu erzielen. Ein weiteres Projekt wird im Rahmen der EXPO 2000 in Piesteritz bei Wittenberg realisiert.

Diese ersten Projekte mit grosser Nachfrage in der Bevölkerung sowie die Diskussionen und Planungen in weiteren Städten zeigen, dass autofreie Stadtquartiere im Neubau und im Bestand Bausteine einer zukunftsfähigen Stadt- und Verkehrsplanung sind.

## Das autofreie Piesteritz

In Piesteritz bei Wittenberg entsteht die erste autofreie Siedlung Deutschlands in einem bestehenden

## Autofreie Stadtquartiere im Neubau: Projektübersicht und Planungsstand Deutschland

Projektname	Projektbeschreibung und Planungsstand
<b>Bonn</b> Vilich-Müldorf	Auf der Grundlage einer noch durchzuführenden Nachfrageermittlung soll die Grösse des autofreien Teils aus einem insgesamt 16 ha umfassenden Baugebiet bestimmt werden. Angestrebt werden 150 bis 200 Wohnungen. Erarbeitet wurde bisher eine Studie über das allgemeine Nachfragepotential für autofreies Wohnen am Stadtrand von Bonn.
<b>Bremen</b> Grünenstrasse	Es handelt sich um eine Baulückenschliessung durch ein Wohnhaus mit 23 Mietwohnungen für autofreie Haushalte. Initiant ist die genossenschaftliche Hauseigentümergeinschaft. Das Gebäude ist seit November 1995 bezogen.
<b>Freiburg i. Br.</b> Rieselfeld	Im dritten Bauabschnitt eines Neubustadtteils mit ca. 4500 Wohnungen soll ein autofreies Wohnquartier mit etwa 120 Miet- und Eigentumswohnungen entstehen. Der erste Bauabschnitt wurde im Sommer 1996 bezogen. Die Planungen für das autofreie Quartier (3. Bauabschnitt) laufen derzeit; Baubeginn ist für Anfang 1998 vorgesehen.
<b>Freiburg i. Br.</b> Vaubangelände	Das Vorhaben umfasst 2000 Miet- und Eigentumswohnungen. Das Angebot richtet sich sowohl an autofreie als auch autobesitzende Haushalte. Die Wohnbereiche werden grösstenteils vom ruhenden, partiell auch vom fließenden MIV freigehalten. Die Planungen des ersten Bauabschnittes (850 Wohnungen) sind konkretisiert; Baubeginn war 1997. Der zweite Bauabschnitt ist ab dem Jahr 2000 geplant.
<b>Hamburg</b> Saarlandstrasse	Vorgesehen sind ca. 220 Wohnungen für autofreie Haushalte: $\frac{2}{3}$ Miet- und $\frac{1}{3}$ Eigentumswohnungen. Ein städtebauliches Konzept ist erarbeitet; der Bebauungsplan ist für den ersten Bauabschnitt genehmigt. 1998 sollen die ersten 120 Wohnungen fertiggestellt werden. Ab 2005 sollen weitere 100 Wohnungen gebaut werden.
<b>Hamburg</b> Stadthaus Schlumpff	In einem ehemaligen Klinikgebäude wurden 44 Mietwohnungen geschaffen. Das Angebot richtet sich sowohl an autofreie wie auch autobesitzende Haushalte. Den Bewohnern steht ein hauseigener Car-pool zur Verfügung; jeder Mieter erhält ein ÖPNV-Jahresticket. Das Projekt wurde 1996 fertiggestellt.
<b>Hannover</b> Grosse Heide	Geplant ist der Bau von 90 Hauseinheiten (Reihenhäuser). Das städtebauliche Konzept wurde bereits erarbeitet. Das Bebauungsplan-Verfahren wurde im Herbst 1997 abgeschlossen. Bislang gibt es 36 verbindliche Zusagen.
<b>Kassel</b> Messeplatz	90 Miet- und Eigentumswohnungen sollen als Teil des Gesamtprojektes mit ca. 600 Wohneinheiten als autofreies Quartier ausgewiesen werden. Der Baubeginn ist für 1998 vorgesehen.
<b>München</b> Kolumbusplatz	42 von 75 Mietwohnungen für städtische Bedienstete und Angestellte eines Krankenhauses sind für autofreie Haushalte vorgesehen. Die Anlage ist seit November 1996 bezogen.
<b>Münster</b> Hindenburgkaserne	Vorgesehen sind etwa 250 Miet- und Eigentumswohnungen. Zur Zeit wird für das Gebiet ein von der Landesregierung NRW finanzierter städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Baubeginn ist frühestens 1998.
<b>Nürnberg</b> Palmenhofgelände	Das Vorhaben umfasst den Neubau von 130 Wohneinheiten (Miet- und Eigentumswohnungen). Vorgesehen ist ein beschränkter städtebaulicher Wettbewerb, zu dem parallel eine Nachfrageermittlung erfolgen soll. Der Baubeginn ist noch unklar, da z. Z. unterschiedliche Grundstückspreisvorstellungen das Projekt verzögern.
<b>Tübingen</b> Stuttgarter Strasse/ Französisches Viertel	Insgesamt ist der Neubau von 6000 Wohneinheiten vorgesehen. Das Angebot richtet sich sowohl an autofreie als auch autobesitzende Haushalte. Die Wohnbereiche sind nur dem Wirtschaftsverkehr zugänglich. 1993 wurde mit der Umnutzung der ehemals militärisch genutzten Gebäude begonnen; die Gesamtfertigstellung ist bis zum Jahre 2006 geplant.

## Ein autofreies Stadtquartier in einem bestehenden Wohngebiet

- gewinnt die Sozialraumfunktion der Strasse zurück
- verbessert die kleinräumige Umweltqualität
- fördert die Verkehrsarten des Umweltverbundes
- schafft ökonomische Marktvorteile
- stärkt die innerstädtische Wohnfunktion
- stärkt das Gemeinschaftsgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner
- stabilisiert die autofreien Haushalte

Quartier. In Konsens von Bewohnern, Eigentümern und Stadt soll der ruhende Verkehr dauerhaft aus der Siedlung herausgenommen und in bereits vorhandenen Sammelgaragen untergebracht werden. Der Autoverkehr in der Siedlung wird sich auf Betreuungs-, Anlieferungs- und technischen Verkehr beschränken. Bei diesem Stadterneuerungsprojekt handelt es sich um ein Modellprojekt der EXPO 2000 Sachsen-Anhalt GmbH zur ökologischen und ökonomischen Erneuerung einer Industriegesellschaft nach dem Leitbild der Nachhaltigkeit in der «Korrespondenzregion Dessau-Bitterfeld-Wolfen-Wittenberg».

Die Siedlung ist 1916 mit dem Bau der Stickstoffwerke Piesteritz entstanden. Sie ist ein herausragendes Beispiel für die städtebaulichen und gestalterischen Qualitäten des Arbeitersiedlungsbaus der zwanziger Jahre. Die in die Denkmalliste eingetragene Siedlung zählt 396 Wohneinheiten, in denen rund 1300 Menschen leben. Eigentümer ist die Piesteritzer Siedlungsgesellschaft, eine Tochtergesellschaft der Bayernwerke AG. Die gesamte Siedlung wird zwischen 1995 und 2000 nach denkmalpflegerischen Prinzipien und unter Verwendung ökologisch verträglicher Materialien modernisiert. Mit aktiver und engagierter Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner werden Wohnungsgrundrisse und Wohnungsstandards entwickelt, das Wohnumfeld gestaltet und die Wohnqualität verbessert.

Die Erneuerungsprinzipien gelten auch für künftige Massnahmen und sind in einer Projektvereinbarung festgeschrieben. Diese Projektvereinbarung wurde im Februar 1996 einvernehmlich vom Eigentümer, dem Mieterrat der Siedlung Piesteritz, der Lutherstadt-Wittenberg, der EXPO 2000 Sachsen-Anhalt GmbH, der Stiftung Bauhaus Dessau und dem Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt unterzeichnet. Sie ist öffentlich und für alle Interessenten zugänglich.

Der hohe Grün- und Freiflächenanteil, die Architektur der Häuser und die soziale Qualität des Mietwohnraums gestalten sich als ein «Wohnen im Garten». Die städtebauliche Qualität, die Ruhe und das sorglose Bewegen in der Siedlung werden ganz wesentlich geprägt durch den historischen wie zukunftsgerichteten Ansatz der «autofreien Siedlung». Die Schönheit der Gartenstadt soll deshalb durch Verzicht auf Zubau durch Garagen sowie die Verlagerung des ruhenden Verkehrs aus der Siedlung auf Stellplätze und in bereits vorhandene Garagen am Rand der Siedlung auf Dauer erhalten werden. Im Bereich des Marktplatzes liegt ein Hotel mit Gastwirtschaft. Hier sollen einige Parkplätze geschaffen werden.

Alle fussläufigen Entfernungen sind auf wenige hundert Meter begrenzt. Viele Geschäfte und soziale Einrichtungen (Kindertagesstätte, Schulen) sind aus der Siedlung heraus fussläufig zu erreichen; zusätzliche

Geschäfte sind im Bereich des Marktplatzes vorgesehen. Die neugestalteten Strassen und Plätze werden durch das Konzept der autofreien Siedlung in ihrer Bedeutung aufgewertet. Kinder und Erwachsene können sich dann frei bewegen. Gestalterische Massnahmen in diesen öffentlichen Räumen durch Aufpflasterung, Farbgebung und Begrünung sollen die Plätze als Orte der Geselligkeit herausheben und zur Benutzung einladen. Viele Wege und Flächen im Siedlungsfreiraum sollen entsiegelt werden. Im Herbst 1997 soll bereits ein erster Siedlungsabschnitt autofrei gestaltet sein.

In diesem Modellprojekt zur Entwicklung eines autofreien Stadtquartieres im Bestand wird eine weitgehende autofreie Entwicklung des Wohnumfeldes verfolgt. Die gezielte Verringerung des siedlungsspezifischen Motorisierungsgrades und Vergrößerung des Anteils autofreier Haushalte in einem mittel- und langfristigen Entmotorisierungsprozess wird nicht angestrebt.

1 vgl. auch im folgenden Oscar Reutter, Ulrike Reutter, «Autofreies Leben in der Stadt – Autofreie Stadtquartiere im Bestand», mit ausführlichen Quellenangaben und weiterführenden Literaturhinweisen. Dortmund 1996.

2 vgl. Andrea Dittrich, Heinz Klewe, Autofreie Stadtquartiere – Anforderungen, Projekte, Erfahrungen. In: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (Hrsg.): Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere. ILS-Schriften 108, Dortmund 1997.

