

BACHELORARBEIT

Autofreies Wohnen - Mindestgröße für Quartiere?



Autofreies Wohnen - Mindestgröße für Quartiere?

Bachelorthesis
Stadtplanung
Juliana Mainka

Betreuung und Prüfung
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut
Dipl.-Ing. Daniel Kulus
Umweltgerechte Stadt- und Infrastrukturplanung

HafenCity Universität Hamburg
27. März 2015

Danksagung

An erster Stelle möchte ich meinen Dank Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Dickhaut und Dipl.- Ing. Daniel Kulus aussprechen, welche mich durch eine freundliche und hilfsbereite Betreuung sehr unterstützt haben.

Im Hinblick auf die Unterstützung, welche mir auch von verschiedenen Akteuren im Zusammenhang mit der Thematik entgegengebracht wurde, möchte ich mich hiermit ebenfalls herzlich bedanken.

Mein Dank gilt

Martina Lütjens, CDU Bezirksabgeordnete für den Wahlkreis 2

Claus-Dietrich Scholze, Vorstand des Wohnungsvereins 1902 eG

Christian Deilke, Ingenieur und Eigentümer

Volker Kuhlmann, Versicherungsmakler, Alpha Consult Hamburg

Andreas Bunk, Landschaftsarchitekt

Andreas Delleske, Ansprechpartner aus Freiburg

Meinen Interviewpartnern möchte ich für ihre Gesprächsbereitschaft besonders danken, da ihre Informationen und Hinweise für die Erstellung dieser Arbeit sehr nützlich waren und wesentlich zur Themenspezifizierung beigetragen haben.

Darüber hinaus gilt mein Dank meiner Familie als auch meinen Freunden, welche voller Tatendrang Korrektur gelesen und inhaltliche Fragen gestellt haben. Sehr dankbar bin ich für die Motivation und die mir entgegengebrachte Geduld, sowie auch für die Mühe, welche sie sich durch ihre Hilfsbereitschaft gemacht haben.

Hinweis:

In der vorliegenden Arbeit findet aus Gründen der besseren Lesbarkeit sowie der sprachlichen Vereinfachung lediglich die männliche Form Verwendung. Die Ausführungen beziehen sich gleichermaßen auf weibliche und männliche Personen.

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
1 Darstellung der Problematik	1
1.1 Hinführung zum Thema	1
1.2 Zielsetzung und Fragestellung	3
1.3 Aufbau der Arbeit	3
1.4 Methodisches Vorgehen	5
2 Einführung in das autofreie Wohnen	7
2.1 Bezug zur Stadtplanung	7
2.2 Analyse der theoretischen Grundlagen	9
2.2.1 Was bedeutet autofrei?	9
2.2.2 Gründe für das Leben in autofreien Quartieren	10
2.2.3 Alternativen zum eigenen Auto	14
2.3 Zwischenfazit I.....	16
3 Voraussetzungen und Ziele autofreier Wohnquartiere	17
3.1 Notwendige Voraussetzungen.....	17
3.1.1 Standortfaktoren.....	17
3.1.2 Quartiersinterne Faktoren	19
3.2 Ziele.....	20
3.2.1 Ökonomie.....	21
3.2.2 Ökologie	22
3.2.3 Soziales.....	24
3.3 Zwischenfazit II.....	26

4	Beispiele autofreier Quartiere	29
4.1	Autofreie Quartiere in Hamburg.....	29
4.2	Modellstadtteil –Vauban	33
4.3	Schwerpunkt – Kleine Horst.....	35
4.3.1	Überblick	35
4.3.2	Klären der Voraussetzungen	37
4.4	Zwischenfazit III	43
5	Kleine Horst im Hinblick auf die Ziele	45
5.1	Ökonomie	45
5.2	Ökologie	45
5.3	Soziales.....	46
5.4	Ergebnis	48
6	Schlussbetrachtung	51
7	Reflexion.....	55
	Quellenverzeichnis	III
	Abbildungsverzeichnis	IX
	Anhang.....	XIII

1 Darstellung der Problematik

1.1 Hinführung zum Thema

Das Auto – für ein Drittel der Menschen in Deutschland, nach dem Eigenheim, das Statussymbol, das von großer Bedeutung ist. „Mit 44 Millionen Pkw sind heute so viele Autos auf Deutschlands Straßen unterwegs wie nie zuvor“ (CosmosDirekt 2014, S. 1). Die Wichtigkeit eines eigenen PKW ist dabei in ländlichen Regionen erheblich größer als in der Stadt. Grund hierfür sind die Infrastrukturen, die in den Großstädten deutlich stärker ausgebaut sind und stetig verbessert werden, sodass nahezu jeder Ort gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist. Im Umland ist dies nicht der Fall.

Immer mehr Menschen in städtischen Regionen verzichten auf ein eigenes Auto und profitieren durch Zeit- und Kostenersparnisse. Zwar ist laut der Studie „Des Deutschen liebstes Kind: [...] zur Bedeutung und Nutzung des Autos“ von CosmosDirekt und der forsa für über die Hälfte der Befragten der „Besitz eines eigenen Autos immer noch sehr wichtig“ (CosmosDirekt 2014, S. 2), jedoch scheint dieser durch den steigenden Stellenwert von technischen Geräten an Bedeutung zu verlieren (vgl. Focus Online 2011). Auch die Abbildung 1 zeigt, welchen Stellenwert das Auto in Deutschland hat und dass es für

die Gesamtbevölkerung direkt nach dem Lebensgefährten an zweiter Stelle steht. Für die 14-29 Jährigen haben Internet und Handy eine höhere Priorität.

Momentan ist der mögliche Rückgang der Zahlen nicht mehr als eine Theorie, da Veränderungen bisher noch nicht erkennbar sind. Die Großstädte sind nach wie vor von Autos geprägt, wohin der Blick auch fällt, ob parkend, fahrend, rollend oder im Stau stehend – die Autos bestimmen das Bild der Stadt. Die Vielzahl der Autos hat Folgen, die sich weder positiv auf die Stadt noch auf ihre Bevölkerung auswirken. Zum einen sind es persönliche und individuelle Aspekte, wie regelmäßige Zahlungen von Benzin, Steuern, Reparaturen, Versicherungen und Parkplatzgebühren. Zum anderen sind es Belange, die die Öffentlichkeit und jeden Einzelnen betreffen: Belastungen der Gesundheit und Umwelt durch Abgase und Lärm und die Darstellung einer Gefahrenquelle im Straßenverkehr.

Auf die negativen Effekte, die das Auto mit sich bringt, gibt es verschiedene Reaktionen. Eine Reaktion ist der Umzug ins Umland (vgl. Christ/Loose 2001, S. 7).

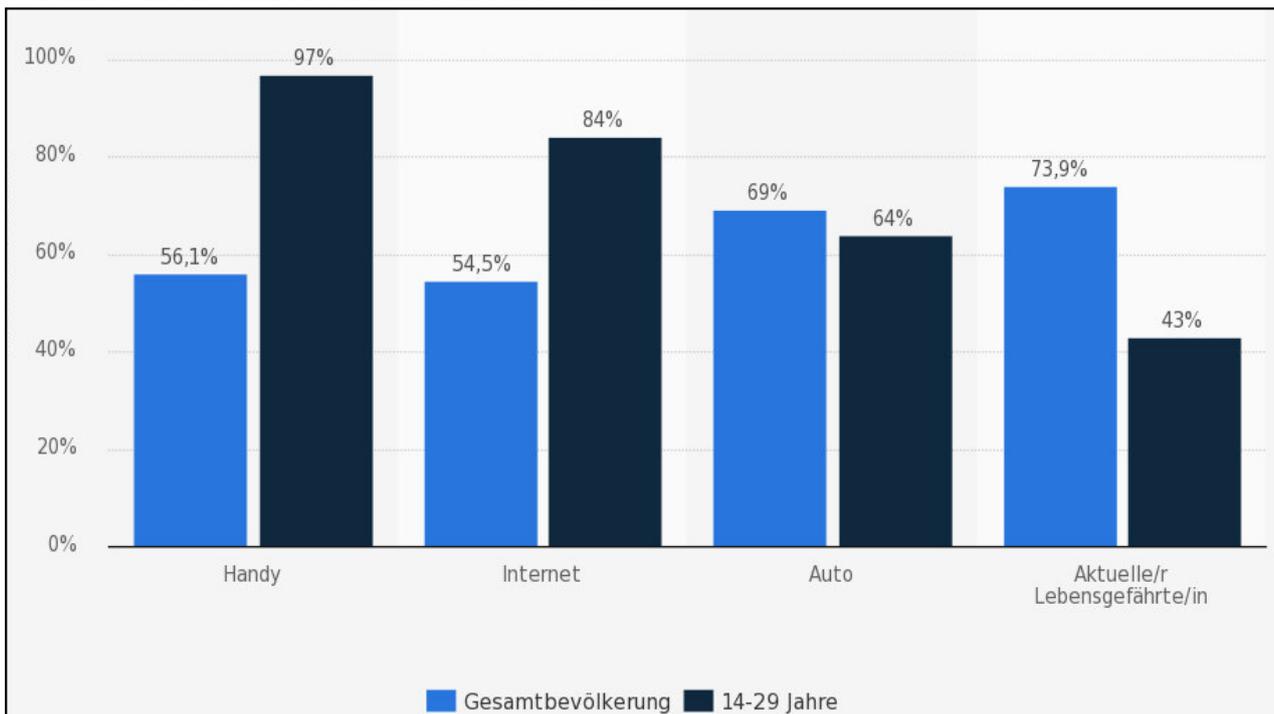


Abb. 1: Bedeutung ausgewählter Objekte für das eigene Leben

Ziel ist es, diesen Auswirkungen zu entfliehen und ein ruhigeres, grüneres und gesünderes Wohnumfeld zu genießen. Da dort der Ausbau der Infrastrukturen nicht so weit fortgeschritten ist wie in den Städten, kommt es oft dazu, dass die Menschen auf ein Auto angewiesen sind um die Wege zum Einkaufen, zur Arbeit und zu Freizeitaktivitäten zurückzulegen. Ihr Ausbruch aus dem Leben in der viel befahrenen Stadt endet somit darin, abhängig von dem geworden zu sein, von dem sie ursprünglich weg wollten. Eine Möglichkeit für das Abhängigkeitsproblem ist, dies als ausweglos anzusehen oder die Entscheidung für eine Alternative zu treffen, in der das Leben in der Stadt ohne ein eigenes Auto möglich ist. Diese Möglichkeit stellt folglich eine weitere mögliche Reaktion dar: Das Leben ohne einen eigenen PKW innerhalb der Stadt, die damit verbundene Nutzung der guten Vernetzung des Stadtgebietes und die Reduzierung der Belastungen durch das Auto. Selbstverständlich hat jeder Mensch, der innerstädtisch lebt und nicht im Besitz eines Autos ist, unterschiedliche Gründe dafür, warum er auf ein Auto verzichten kann oder muss (siehe Abbildung 2). Die Zahl derjenigen, die sich freiwillig gegen den Besitz entscheiden steigt, da sie die Notwendigkeit eines Autos nicht sehen (vgl. Gersmann 2009).

Der Gedanke, dass Menschen gemeinsam ohne eigene Autos wohnen, als Gemeinschaft ihren Lebensstil verfolgen und nach ihrer Überzeugung leben, den Verkehr zu reduzieren, wird als autofreies Wohnen verstanden. Es umfasst unter anderem Wohngebiete, in denen Autobesitz nicht erlaubt ist und wo alle Bewohner das Ziel haben, gesundheits- und umweltschonender zu leben, um eine gewisse Lebensqualität zu erhalten (siehe Kapitel 2.2). Dieser Zusammenschluss bezeichnet einen Lösungsansatz für eine zukunftsfähige Wohnform innerhalb der Stadt, die sich die gute Infrastruktur zunutze macht und sich an dem Angebot über Alternativen zum eigenen Auto bedient. Bisher bezieht sich das Konzept auf den Neubau von Wohngebieten in Städten.

Aufgrund der Relevanz des Autos, dessen Auswirkungen auf die Umwelt und der Aktualität der Thematik von zukünftigen, nachhaltigen Wohnformen, ist das Thema des autofreien Wohnens Inhalt dieser Bachelorarbeit. Dabei liegt der Schwerpunkt darauf, ob die Quar-

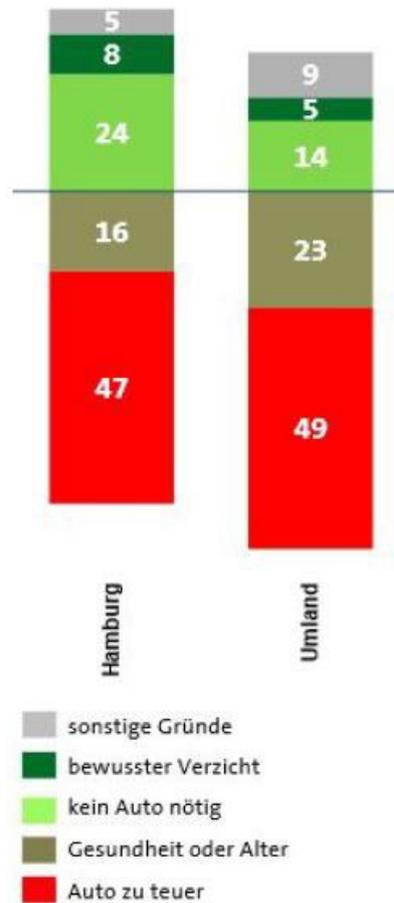


Abb. 2: Autoverzicht in den Haushalten (Angaben in %)

tiersgröße, gemessen an Fläche, Wohneinheiten oder Bewohnerzahl, ausschlaggebend dafür ist, die Ziele vom autofreien Wohnquartieren erfüllen zu können. Es gilt herauszustellen, ob die Realisierung von Projekten und die damit verbundene Lebensweise auch in minimalen Dimensionen zielführend sein können. Für die Untersuchungsgrundlage wurde das autofreie Quartier „Kleine Horst“ aus dem Ortsteil Klein Borstel, im Stadtteil Hamburg-Ohlsdorf gewählt.

1.2 Zielsetzung und Fragestellung

Im Verlauf dieser Arbeit soll geklärt werden, welche Ziele autofreie Wohngebiete verfolgen und inwieweit die Größe der Quartiere für das Erreichen ebendieser ausschlaggebend ist. Der Fokus liegt auf der Siedlung Kleine Horst, da diese das Konzept auf kleinstem Raum umsetzt und auf den ersten Blick kaum als autofreies Wohngebiet zu erkennen ist. Aufgrund der geringen Größe stellt es demnach ein geeignetes Beispiel dar und wirft die Fragen auf, ob kleine Projekte genauso erfolgreich und zielführend sein können wie größere und inwieweit die Größe solcher Quartiere ausschlaggebend für die erfolgreiche Umsetzung ist. In diesem Zusammenhang werden die Ziele und Voraussetzungen autofreier Wohngebiete herausgestellt und im Hinblick auf das Beispielquartier untersucht.

Im Vordergrund stehen dabei der Aspekt der Nachhaltigkeit und die Eignung solcher Projekte als Lösungsansatz für eine bessere Lebensqualität in der Stadt. Ferner ist das Ziel herauszufinden, ob die Probleme, die durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) entstehen, durch diese Wohnform reduziert werden und ob das autofreie Wohnen ein Ansatz sein kann um eine gewisse Lebensqualität innerhalb der Stadt zu sichern.

Da das Quartier Kleine Horst im Vergleich zu anderen Gebieten beim bloßen Vorbeigehen oder Durchfahren der Umgebung nicht als besonders oder anders hervorsticht, wird generell die Beantwortung folgender Fragestellung angestrebt:

Gibt es eine Mindestgröße für autofreie Quartiere und inwieweit ist die Umsetzung eines solchen Wohnquartiers in der Größenordnung von Kleine Horst zielführend?

Ziel dieser Arbeit ist zum einen herauszustellen, ob dieses Wohnkonzept auf so kleinem Raum funktionieren kann und ob Projekte in dieser Größenordnung zukunftsfähig sind. Es soll dabei folgende These überprüft werden:

Das Quartier Kleine Horst ist zu klein, um die Ziele des autofreien Wohnens zu erfüllen!

Zum anderen soll herausgearbeitet werden, ob diese Wohnform als Lösungsansatz in Frage kommt, um die durch Autos entstehenden Schäden zu reduzieren und zur nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen. Es soll erläutert werden, welche Anforderungen ein autofreies Quartier erfüllen muss, um für das Konzept geeignet zu sein. Die differenzierte Beantwortung der Fragestellung ist Gegenstand der vorliegenden Arbeit.

Dabei werden Konzepte wie die Abwrackprämie, die sich damit beschäftigte, die Bevölkerung zur Abschaffung der älteren, umweltschädlicheren Autos zu bewegen, außeracht gelassen. Es werden lediglich die Gründe beleuchtet, die dafür sprechen, ein Leben in einem autofreien Wohngebiet zu führen. Zudem geht es in diesem Rahmen um den Teil der Bevölkerung, der sich bewusst dazu entschieden hat, ein autofreies Leben zu führen. Die Menschen, die aus verschiedenen Gründen dazu gezwungen sind ohne Auto zu leben und nicht Bewohner einer autofreien Siedlung sind, sind nicht Gegenstand dieser Arbeit (siehe Kapitel 2.2.1).

1.3 Aufbau der Arbeit

Nachdem die Thematik beschrieben und in den Problemzusammenhang eingeordnet wurde, wurde verdeutlicht, welchem Anlass diese Arbeit zugrunde liegt und welcher Inhalt zu erwarten ist. In diesem Zusammenhang wurden sowohl die Fragestellung als auch das Ziel der Arbeit herausgestellt und geschildert. Um nachvollziehen zu können, mit welchen Mitteln die dargestellten Ergebnisse erlangt wurden, wird im Anschluss an dieses Kapitel das methodische Vorgehen erläutert (1. Darstellung der Problematik).

Da es sich um eine Arbeit im Rahmen des Studiengangs Stadtplanung handelt, wird zu Beginn der Zusammenhang zu ebendieser aufgezeigt. Es wird deutlich gemacht, welcher Bezug vorliegt und welche Handlungsfelder sich in diesem Gebiet ergeben. Um die vorgestellte Frage beantworten zu können, ist zunächst einmal zu klären, was eigentlich unter dem Begriff „autofrei“ zu

verstehen ist und welchen Spielraum dieses Wort den darunter geführten Projekten einräumt. Die einzelnen Begrifflichkeiten, die damit in Verbindung zu bringen sind, werden erklärt und voneinander abgegrenzt. Definitionen und Erläuterungen jeglicher anderer Begrifflichkeiten befinden sich an entsprechender Stelle in den Kapiteln. Im Anschluss werden Gründe genannt, die für ein Leben ohne ein eigenes Auto innerhalb der entsprechenden Quartiere in Städten sprechen. Um ein konkretes Beispiel analysieren zu können, stellt die Stadt Hamburg mit ihrem Quartier Kleine Horst die Untersuchungsgrundlage dar. Die herauskristallisierte Motivation der Menschen für das autofreie Wohnen und die Informationen rund um das Thema Auto fließen in das darauf folgende Kapitel ein, das sich mit den Alternativen zum eigenen Auto beschäftigt (2. Einführung in das autofreie Wohnen).

Im nächsten Kapitel geht es darum, die Voraussetzungen autofreier Wohnquartiere zu beleuchten, die Ziele zu veranschaulichen und diese in die drei Säulen der Nachhaltigkeit zu gliedern. Besonderes Augenmerk wird auf die ökologischen und sozialen Ziele gerichtet, da diese sich im Laufe der Arbeit im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung als besonders entscheidend herausgestellt haben. Da der ökonomische Einfluss der Quartiere auf eine Stadt bezogen gering ausfällt und im Rahmen dieser Untersuchung keine Messungen durchgeführt wurden, findet er weniger Gewicht (3. Ausarbeitung der Voraussetzungen und Ziele).

Für einen umfassenden Überblick und um den Einstieg in die konkrete Untersuchung einzuleiten, werden sowohl die in Hamburg existierenden Quartiere als auch der in Freiburg liegende Modellstadtteil Vauban vorgestellt. Da die Fragestellung auf die Größenordnung der Quartiere abzielt, dient Vauban als Beispiel, wie ein Quartier erfolgreich umgesetzt werden kann. Im Anschluss wird der Schwerpunkt rund um die Siedlung Kleine Horst beleuchtet und bezüglich der Voraussetzungen geprüft (4. Beispiele autofreier Quartiere).

Nachfolgend wird das vorgestellte Quartier Kleine Horst auf die ausgearbeiteten Ziele autofreier Quartiere, gegliedert in Ökonomie, Ökologie und Soziales untersucht.

Hier werden erfüllte und offene Ziele genannt, wobei der Aspekt der Größe des Quartiers im Zusammenhang mit den verfolgten Zielen eine tragende Rolle spielt (5. Untersuchung des Quartiers Kleine Horst).

Darauf aufbauend werden die Ergebnisse der Untersuchung zusammengefasst und die Beantwortung der Leitfragestellung angestrebt. Es soll deutlich werden, inwieweit die Größe autofreier Quartiere ausschlaggebend dafür ist, ob die Ziele erreicht werden und wie Kleine Horst das Konzept umsetzt (6. Schlussbetrachtung).

Die Reflexion bildet das abschließende Kapitel und beinhaltet die Erwartungen, die an die Arbeit gestellt wurden und klärt, ob diese erfüllt wurden. Zudem beinhaltet die Reflexion Schlüsse, die aus der Arbeit gezogen werden konnten (7. Reflexion).

Der Verlauf der Arbeit ist Abbildung 3 zu entnehmen.

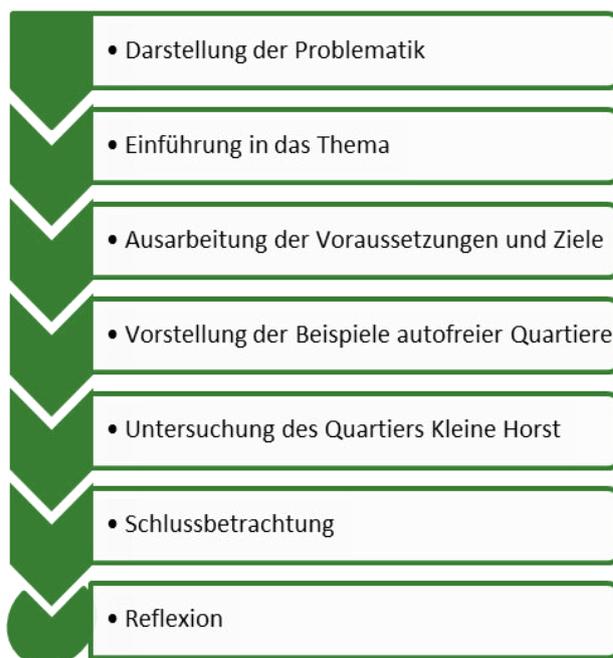


Abb. 3: Verlauf der Arbeit

1.4 Methodisches Vorgehen

Um die Zielsetzung dieser Arbeit zu erreichen, wurden vielfältige Methoden angewendet. Welche Methoden das sind und wie sie gehandhabt wurden wird in diesem Abschnitt näher beschrieben. Um die ersten Gedanken zu strukturieren und eine Problemdefinition aufstellen zu können, wurden verschiedene analytisch-systematische Methoden genutzt (vgl. Fürst/Scholles 2008). Zum einen wurde als Ideensammlung zur Themenfindung eine Mind Map erstellt und später in Form eines Organigramms in die verschiedenen Bereiche gegliedert. Die dadurch vereinfachte Eingrenzung der Thematik wurde anhand von Brainstorming unterstützt, das vor jedem neuen Kapitel gemacht wurde, um wichtige Inhalte zu sammeln (vgl. Fürst/Scholles 2008, S. 550). Das daraus gewonnene Rohmaterial trug zur Gliederung der Texte bei und bildete die Grundlage für eine ausführliche Recherche bei der Bestandsaufnahme. Zur Generierung von Informationen wurde im Verlauf der Arbeit grundsätzlich auf wissenschaftliche literarische oder digitale Quellen zurückgegriffen. Speziell im Hinblick auf die Erarbeitung eines fundierten Hintergrundwissens zu den Themen „Stellenwert des Autos“ und „autofreies Wohnen“ wurde die Literatur zur Recherche hinzugezogen. Die Recherche zeigte, dass es teilweise schwierig war, die benötigten Angaben bezüglich der Hamburger Quartiere oder des Freiburger Quartiers Vauban zu erhalten. Um sich über die Quartiere zu informieren und eine konkrete Vorstellung darüber zu bekommen, was den Bewohnern wichtig ist, wurde die Recherche auf den Homepages der Quartiere hinzugezogen.

Aufgrund der Komplexität des Themas wurden zu Beginn des Projektzeitraums Experteninterviews geführt, um die Einarbeitung in das Thema und das weitere Verständnis zu unterstützen. Insbesondere um mehr über das Quartier Kleine Horst zu erfahren und tiefer in die Thematik einzusteigen, war es notwendig, das Gespräch mit den zuständigen Akteuren und Experten vor Ort zu suchen. Unter den Befragten befanden sich zwei Bewohner autofreier Siedlungen, die Einsicht in ihr Lebensumfeld gaben und einen Einblick in das Leben ohne eigenes Auto gewährten. In diesem Zusammenhang wurde eine

Quartiersbegehung der Siedlung Kleine Horst mit einem der Bewohner durchgeführt. Individuell an die Gesprächspartner angepasste Fragebögen lieferten hilfreiche Informationen und begründeten die Schwerpunktlegerung dieser Arbeit, da immer wieder die Größe des Quartiers eine Rolle spielte. Außerdem erleichterten sie den Gewinn eines Gesamteindrucks und die Konkretisierung des Untersuchungsziels. Aus dem Stadtteil Vauban fand sich leider kein Gesprächspartner, wodurch sich die Ermittlung von Informationen auf die Literaturrecherche konzentrierte. Fragebögen und Antworten befinden sich im Anhang.

Zur Unterstützung der inhaltlichen Erläuterungen und zur Verständlichkeit der Aussagen wurden themenbezogene Abbildungen und visuelle Darstellungen verwendet. Dazu gehören ebenso Tabellen, welche beispielsweise die Ziele des autofreien Wohnens gliedern und veranschaulichen.



2 Einführung in das autofreie Wohnen

2.1 Bezug zur Stadtplanung

Eine Stadt ruht nicht, sie steht im ständigen Wandel. Die Anforderungen an die Stadtplanung steigen mit der generellen Weiterentwicklung der Stadt. Wie in Kapitel 1.1 bereits angesprochen, steigt die Zahl der Autos, daher ist Anpassung ein zentraler Begriff (vgl. Reichow 1959, S. 69). Das Konzept des autofreien Wohnens zur Verringerung des Autoverkehrs und zur Schonung der Umwelt wurde Mitte der 1990er Jahre entwickelt und findet heutzutage immer mehr Beachtung (vgl. Christ/Loose 2001, S. 9). Jedoch entstanden trotz der ausgesprochenen Nachhaltigkeit in Hamburg erst ca. zehn Wohnquartiere, in denen die Bewohner auf den Besitz eines Autos verzichten (siehe Kapitel 4.1). Es lässt also darauf schließen, dass diese Art des Wohnens in der Stadtplanung noch keine feste Größe darstellt, in Anbetracht der Problemstellung einer wachsenden Stadt jedoch ein zukunftsorientiertes Verkehrskonzept bezeichnet. Abbildung 4 zeigt, dass die Entwicklung neuer Verkehrskonzepte

als Maßnahme zum Umwelt- und Klimaschutz favorisiert wird.

Dabei handelt es sich beim autofreien Wohnkonzept um eine Idee, die aufkommenden Probleme am Ansatz zu behandeln, eine weitere Intensivierung zu vermeiden und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu fördern (siehe hierzu Kapitel 3.2). Alle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung haben den Anlass des Verkehrsaufkommens und das Ziel der Entlastung der Umwelt (vgl. Buchert et al. 1999, S. 230). Herr Knoflacher, Professor für Verkehrsplanung an der TU Wien, stellt dar, wie dominant der Verkehr unseren Lebensraum in Besitz genommen hat und wie wichtig Stadtplanung in diesem Zusammenhang ist. Zudem betont er, dass dem Auto viele Rechte eingeräumt werden, die nachhaltige Schäden verursachen – und zwar nicht nur aus den bekannten Gründen (Abgase, Lärm und Platzbedarf), sondern auch in sozialer Hinsicht. Hierunter fallen schwindende Kommunikation und fehlende Selbstständigkeit von Kindern (vgl. Knoflacher 2009).

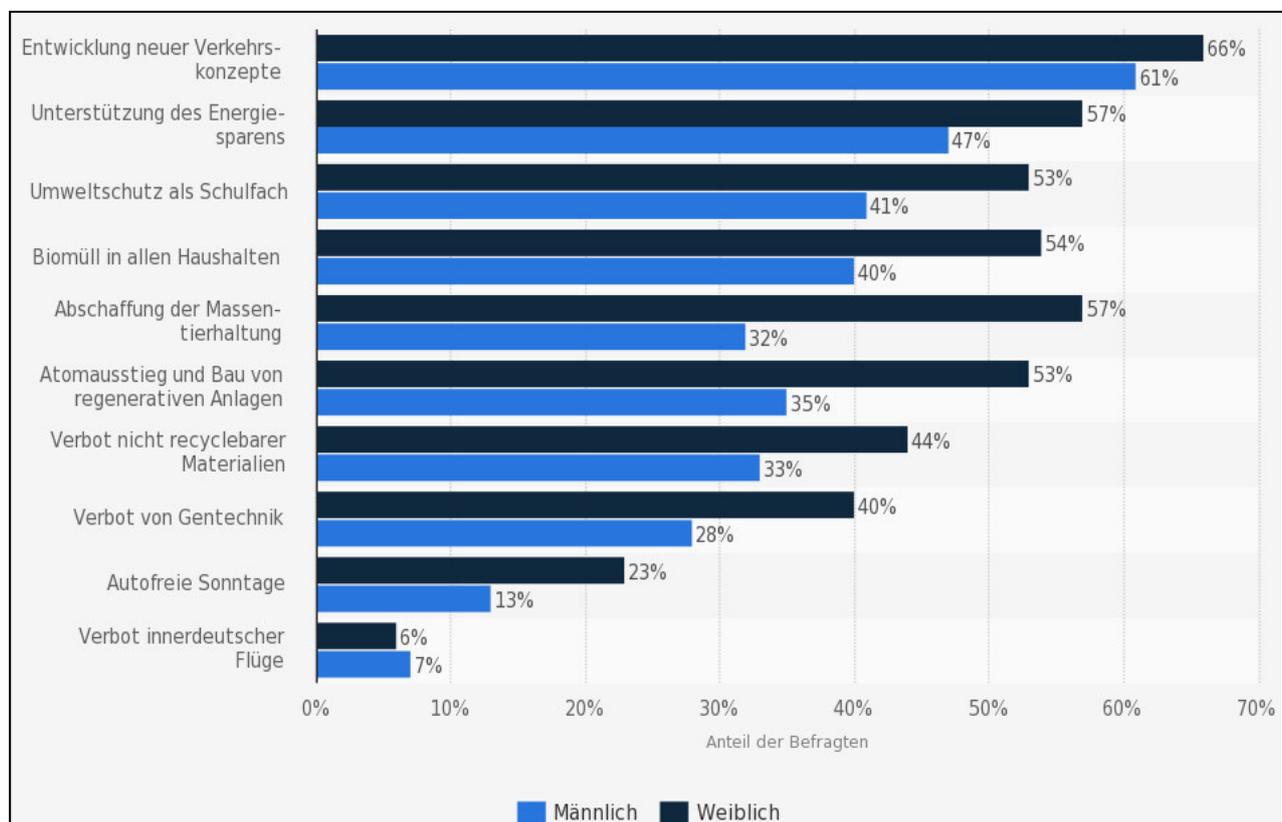


Abb. 4: Gewünschte Umsetzung von Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz

Die Relevanz des Themas Auto und dessen Auswirkungen auf die Stadt und deren Bevölkerung wachsen mit den sich häufenden Problemen. Neben der steigenden Luftverschmutzung und der zunehmenden Abwertung des Straßenraumes, sind es auch die hohen Unfallzahlen und die enorme Flächeninanspruchnahme, welche zu den durch Autos verursachten Problemen zählen (siehe Kapitel 2.2.2) (vgl. Broll 2014, S. 32). Aufgabe der Stadtplanung ist daher, sich diesen Problemen zu stellen und sich mit der Rückgewinnung von (halb-) öffentlichen Räumen zu beschäftigen – diese könnten ohne die vielen (parkenden) Autos intensiver genutzt werden und wieder einen Begegnungsraum darstellen (vgl. BMVBS 2011, S. 35). Essentieller Bestandteil ist die Stellplatzsituation, welche nicht nur die Flächennutzung beeinflusst, sondern auch das Verkehrsaufkommen. Bei Verringerung des Stellplatzbestandes ist ein Rückgang an PKW wahrscheinlicher als bei einem Ausbau der Stellplatzflächen. Dieser Maßnahme bedienen sich auch die autofreien Quartiere, die aufgrund der Erfüllung verschiedener Voraussetzungen einen deutlich niedrigeren Stellplatzschlüssel einhalten müssen. Die Voraussetzungen werden in Kapitel 3.1 genannt. Der Stellplatzschlüssel besagt, „wie viele Stellplätze für jede neu gebaute Wohneinheit geschaffen werden müssen“ (Oberhuber 2015). In Hamburg wurde die Stellplatzpflicht nach § 48 Hamburgische Bauordnung (HBauO) und damit auch die Stellplatzabgabe Anfang 2014 aufgehoben (vgl. Balasko 2013). Susanne Elfferding, vom ADFC Hamburg, betont, dass „dies [...] nicht nur die Schaffung von neuem, dringend benötigtem Wohnraum in der Stadt [erleichtere], sondern [...] auch ein Signal für ein verkehrspolitisches Umdenken [sei]: Weg von der unterschwelligten Förderung des Autoverkehrs, hin zu einer nachhaltigen und zeitgemäßen Mobilität“ (Elfferding 2013).

Aufgabe der Stadtplanung ist die Schaffung und Sicherstellung von Wohnraum. Es ist nichts Neues, dass ein Wohnumfeld, das sich durch eine ruhige, grüne Lage ausweist, auf mehr Zuspruch stößt, als eines an einer vielbefahrenen Straße.

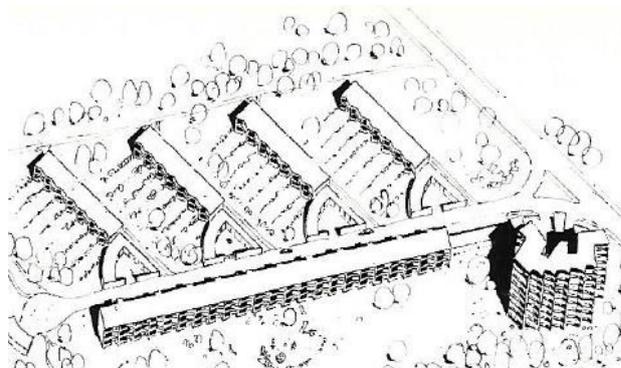


Abb. 5: Wohn-Nachbarschaft nach H.B. Reichow mit geschlossenen Garagenhöfen

Abbildung 5 zeigt, dass schon in der Vergangenheit die „Einigelung des Lärms“ (Reichow 1959, S.67) ein Thema war, mit dem sich die Stadtplanung im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau auseinander zu setzen hatte.

Verkehrsplanung und Wohnungsbau sind demnach Aufgabenbereiche, die im Hinblick auf die Thematik der Autofreiheit zum Tragen kommen. Das Konzept der autofreien Wohngebiete verfolgt das Prinzip einer nachhaltigen Stadtentwicklung, indem es den Autoverkehr auf ein Mindestmaß reduziert und schafft so ein familienfreundlicheres Umfeld (siehe Kapitel 3.2). Das Konzept stellt somit einen Lösungsansatz für die in 1.1 genannten Probleme dar. Mit nachhaltiger Entwicklung wird das Ziel verbunden, „die Bedürfnisse einer wachsenden Zahl von Menschen heute und in Zukunft befriedigen zu können und gleichzeitig eine auf Dauer für alle unter menschenwürdigen, sicheren Verhältnissen bewohnbare Erde zu erhalten“ (Deutscher Bundestag 1998, S.28). Zudem kann durch eine nachhaltige Bauweise von Neubauten der Ressourcen- und Energiebedarf gesenkt werden.

Bei der Planung der Quartiere ist zudem zu beachten, dass die zukünftigen Bewohner mit einbezogen werden, um ihr Quartier zu gestalten. Die dadurch gewährleistete Akzeptanz ist Voraussetzung dafür, dass die Bewohner sich mit ihrem Wohnumfeld identifizieren und sich wohl fühlen (vgl. Reutter/Reutter 1996, S. 5).

2.2 Analyse der theoretischen Grundlagen

2.2.1 Was bedeutet autofrei?

Der Begriff Autofreiheit umfasst verschiedene Auslegungen des Lebens ohne Auto und kann differierende Bedeutungen haben. Die Quartiere, die sich autofrei nennen, weisen einen variablen Grad an Autofreiheit auf und zeigen, wie vielschichtig der Begriff verstanden werden kann. Um zu klären, welche Ausmaße die Umsetzung dieser Quartiere annehmen kann und in welcher Weise sich die Projekte unterscheiden, ist es sinnvoll die Konzepte voneinander abzugrenzen. Die Intentionen der Verkehrsvermeidung durch Reduktion des MIV und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind bei allen Konzepten vorhanden (vgl. Christ/Loose 2001, S. 85).

Um von dem im vorherigen Kapitel 2.1 angesprochenen niedrigeren Stellplatzschlüssel profitieren und dadurch den Gedanken des autofreien Wohnens erfüllen zu können, müssen die Quartiere einige Voraussetzungen erfüllen. Abbildung 6 zeigt, auf Grundlage der Fachanweisung 1/2011 der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), welche Kriterien beachtet werden müssen, damit die Quartiere den in der HBauO festgelegten Stellplatzschlüssel von 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit auf einen Stellplatzschlüssel von 0,2 reduzieren können (vgl. Baatz et al. 2012, S. 11). Erst durch die Verringerung der Stellplätze erhalten die Quartiere ihren autofreien Charakter, wobei zu betonen ist, dass je nach Konzept der Autofreiheit die Voraussetzung unterschiedlich stark erfüllt sein müssen.

Autofrei

Zum einen gibt es Wohnprojekte, in denen auf Autos verzichtet wird und deren Besitz verboten ist. Es handelt sich dabei um Quartiere, die „keinen Autoverkehr aufweisen“ (Bibliografisches Institut 2013a). Bei Einzug muss eine Verpflichtung zum Verzicht auf das eigene Auto unterschrieben werden – die Haushalte sind dadurch von der Stellplatzpflicht befreit. Verzichtet werden muss zudem auf jegliche motorisierte Fortbewegungsmittel. Dieses Konzept wendet sich an Personen,

Erschließung durch den ÖPNV

- Das Baugrundstück ist durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen (Näheres siehe Kapitel 3.1.1).

Umfang

- Das Vorhaben schließt alle Wohneinheiten eines Gebäudes ein und umfasst mindestens 10 Wohneinheiten.

Erklärung über den Verzicht auf das eigene Auto

- Verfügungsberechtigte und Nutzer verpflichten sich in rechtlich bindenden Erklärungen, auf eine Kfz-Nutzung zu verzichten und das ihnen rechtlich Mögliche zu tun, dass diese Verpflichtung eingehalten wird.

Konzept zur Kfz-Vermeidung

- Dem Vorhaben liegt ein Konzept zur bewussten Vermeidung einer Kfz-Nutzung zugrunde. Hier sind unterschiedliche, miteinander kombinierbare Bausteine denkbar, die die Parkraumnachfrage für Kfz mindern (CarSharing-Stellplätze, Fahrradstellplätze, ÖPNV Tickets).

Abb. 6: Anforderungen an Projekte zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels

die kein Auto besitzen oder ihr Auto abschaffen wollen, um ein Leben ohne eigenes Auto zu führen. „Ein Haushalt gilt dann als freiwillig autofrei, wenn keine gesundheitlichen oder finanziellen Zwänge als Hauptgründe für die Autofreiheit angegeben werden“ (Bieri/Haefeli 2008, S. 5). *Anmerkung: Personen, die dazu gezwungen sind ohne Auto zu leben, werden als autolos bezeichnet und gehören nicht den freiwillig autofreien an.*

Die gelegentliche Autonutzung, beispielsweise im Rahmen von Car-Sharing, ist dabei nicht ausgeschlossen. Fahrzeuge mit Sonderrechten nach § 35 Straßenverkehrsordnung (StVO) sind von dem Ausschluss aus dem Quartier ausgenommen (vgl. BMJV 2015b, § 35).

Autoarm bzw. autoreduziert

Des Weiteren gibt es Quartiere, in denen der Autoverkehr minimal gehalten wird, indem verschiedene Maßnahmen, zum Beispiel durch Verkehrsberuhigung zur Reduktion des MIV, getroffen werden. Diese Projekte werden als autoarm bzw. autoreduziert bezeichnet. Der Besitz eines Autos ist zwar erlaubt, die Autonutzung wird jedoch eingeschränkt, indem sich die Stellplätze am Rand des Wohngebietes befinden oder das Quartier nur zum Ein- und Ausladen des Autos befahren werden darf. Durch Anreize, welche darauf abzielen ein Leben ohne ein eigenes Auto zu führen und Aufzeigen der Vorteile von ebendieser Lebensform, sollen die Bewohner angeregt werden auf ein Auto zu verzichten. Auch hier kann Anspruch auf eine verminderte Stellplatzanzahl erhoben werden, wenn die nötigen Nachweise erbracht werden.

Stellplatzfrei bzw. stellplatzreduziert

Neben den auf das Auto bezogenen Konzepten, gibt es das stellplatzfreie bzw. stellplatzreduzierte Wohnen. Das Hauptaugenmerk liegt hier auf den Stellplätzen, die auf minimalste Weise realisiert werden. Quartiersgaragen oder Stellplatzflächen befinden sich am Rand des Quartiers, um innerhalb des Wohngebietes die öffentlichen Räume für andere Zwecke nutzen zu können. Dieses Konzept hat keine Auswirkungen auf den Stellplatzschlüssel. Das Abstellen des PKW auf dem eigenen Grundstück ist nur teilweise gestattet, auch hier ist die Dezimierung des MIV im Quartier der ausschlaggebende Aspekt.

Da der Begriff der Autofreiheit nicht fest definiert ist, kann er unterschiedlich verstanden und umgesetzt werden. Durch die privatrechtlichen Verträge komplett autofreier Bewohner und die soziale Kontrolle untereinander, wird die Einhaltung des Konzeptes gewährleistet (vgl. Deilke 2015). Das breite Angebot der Autofreiheit und die Flexibilität sind positiv anzusehen, da so ein größerer Teil der Bevölkerung angesprochen wird und eine

Wahl zwischen den Möglichkeiten besteht. Eine Kombination der Konzepte ist ebenfalls möglich, sodass für jeden Standort, angepasst an die Bedingungen, eine geeignete Variante gefunden werden kann. Dadurch haben sich bereits mehrere völlig verschiedene Quartiere entwickelt, wie beispielsweise das stellplatz- und autofreie Quartier Vauban in Freiburg (siehe Kapitel 4.2). Das Angebot reicht von einer Verlagerung der Autos an den Quartiersrand bis hin zu einer Reduzierung des Autoverkehrs, verbunden mit dem Verzicht auf motorisierte Fortbewegungsmittel der Bewohner (vgl. Christ/Loose 2001, S. 87).

Ist im Folgenden von Wohnen oder Leben ohne Auto die Rede, schließt dies lediglich den Besitz eines eigenen Autos, nicht aber die gelegentliche Inanspruchnahme von CarSharing-Angeboten aus. Gegenstand der vorliegenden Arbeit bildet der Begriff Autofreiheit inbegriffen aller vorgestellter Konzepte. Aus diesem Grund und der Lesbarkeit geschuldet, werden im weiteren Verlauf die Konzepte autofrei und autoarm bzw. autoreduziert synonym verwendet und als autofrei betitelt. Da die Variante eines stellplatzfreien bzw. stellplatzreduzierten Quartiers keine mindernde Auswirkungen auf die Stellplatzverordnung hat, wird sie nicht mit den anderen zusammengefasst (vgl. Handelskammer Hamburg 2015). Sollte im Text eine spezielle Form gemeint sein, wird diese an betreffender Stelle entsprechend benannt.

2.2.2 Gründe für das Leben in autofreien

Quartieren

Bereits in Kapitel 1.1 wurden sie erwähnt – die Nachteile des Autos. Neben individuellen Aspekten, wie der Kostenaufwand durch regelmäßige Zahlungen, gibt es Belange, die die Öffentlichkeit betreffen. Zusammengefasst können folgende Nachteile genannt werden, welche von Autos ausgehen (vgl. Baudezernat Lübeck 1990, S. 7):

- Luftverschmutzung
- Lärmbelästigung
- Gesundheitsgefährdung
- Unfallgefahren
- Verkehrsbehinderungen

- Flächenverbrauch
- Beeinträchtigung des Wohnumfeldes
- Abwertung des Straßenraumes

Da sich diese Aspekte in den Vorzügen eines autofreien Quartiers wesentlich wiederfinden, wird nicht näher auf die Schattenseiten des Autos eingegangen. Sie werden nachfolgend innerhalb der Erläuterung der Qualitäten eines autofreien Quartiers deutlich.

Ein Leben ohne Auto hat den Vorteil, dass alle Pflichten wegfallen, die ein eigenes Auto mit sich bringt. Keine Kosten durch Tankfüllungen, Versicherung, Unterhalt, Reparaturen oder TÜV. Keine Zeit, die benötigt wird, um einen Stellplatz zu suchen oder im Verkehr zu warten. Christian Deilke, Bewohner der Siedlung Kleine Horst, sagt, dass man sich freuen kann, wenn andere über Autoprobleme erzählen (vgl. Deilke 2015). In einer Stadt wie Hamburg ist es dank dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV) möglich, den Alltag ohne Privatfahrzeug zu bewältigen und sich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mit dem Fahrrad oder zu Fuß fortzubewegen. Dabei ist die Fortbewegung durch alternative Verkehrsmittel nachgewiesen günstiger als der Besitz eines Autos. Die Abbildungen 7 und 8 veranschaulichen, dass die Kosten für einen gefahrenen Kilometer mit dem Auto fast dreifach so hoch sind wie die eines Kilometers, der mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt wird.

Zu den Kostenersparnissen durch ausbleibende Tankfüllungen, Reparaturen und Kfz-Versicherungen, kommt für die Bewohner der Aspekt des günstigeren Bauens

von Eigentum oder der geringeren Miete von Wohnobjekten innerhalb eines autofreien Quartiers. Wie bereits im Vorangegangenen geschildert, bewirkt der reduzierte Stellplatzschlüssel, dass weniger Fläche für den Parkraum eingeplant werden muss (siehe Kapitel 2.1). Die Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt, Jutta Blankau ist der Meinung, dass die verringerten Investitionskosten und der reduzierte Flächenverbrauch eine erhebliche Erleichterung für den Neubau darstellen (vgl. BSU 2011). Damit verbunden ist das Ausbleiben des teuren Baus von Stellplatzanlagen, denn „wer zu einer neu gebauten Eigentumswohnung auch die Parkfläche in der dazugehörigen Tiefgarage erwerben möchte, zahlt in den Metropolen Deutschlands mittlerweile Beträge um die 30.000 Euro“ (Czycholl 2014). Diese Tatsache ermöglicht zum einen, dass die eingesparten finanziellen Mittel für einen nachhaltigeren Bau verwendet werden können und zum anderen, dass in autofreien Quartieren auch einkommensschwache Menschen leben können (vgl. BSU 2015b).

Neben dem finanziellen Aspekt spielt der gewonnene Freiraum als Qualität von autofreien Quartieren eine entscheidende Rolle. Durch die räumliche Trennung von Verkehr und Aufenthaltsort können die als Grünflächen gestalteten Flächen als Spiel- und Erholungsfläche fungieren. Bereits 1959 beleuchtete H.B. Reichow, dass eine Separierung von PKW und Fußgängern mit einer Risikominimierung verbunden ist (vgl. Reichow 1959, S. 39). Da die Ressource Boden innerhalb von Städten knapp ist, kann sie auf diese Weise sinnvoll genutzt werden.

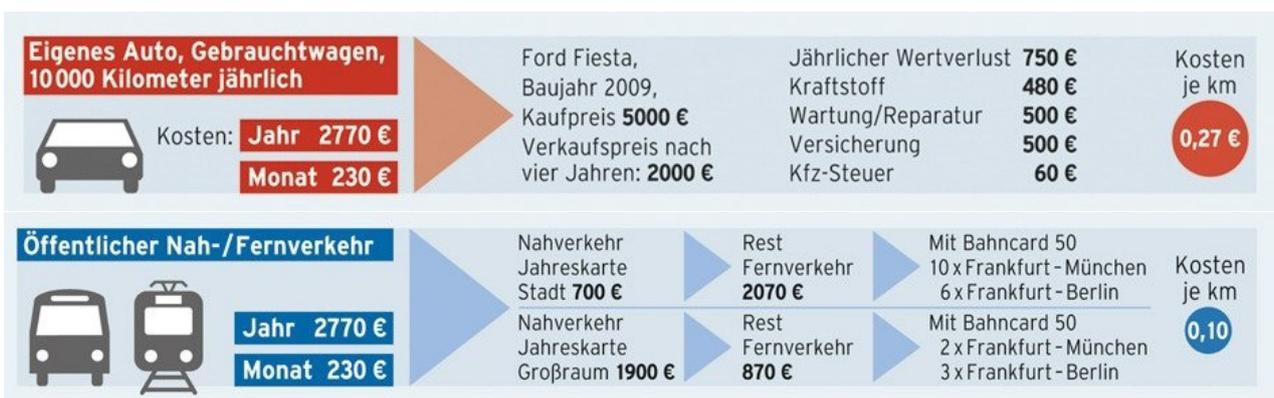


Abb. 7 und 8: Jährliche Kosten des mobilen Lebens mit eigenem Auto / mit anderen Verkehrsmitteln

An dieser Stelle ist anzumerken, dass die durch den niedrigeren Stellplatzschlüssel ausbleibenden Stellplätze zwar nicht gebaut werden müssen und die Flächen für andere Zwecke genutzt werden können. Es muss jedoch Platz für eventuelle Nachrüstungen von Stellplatzflächen vorhanden sein und vorgehalten werden, falls sich ein autofreies Wohnen an der Stelle nicht mehr realisieren lässt. Ein zusammenhängender Grund für ein Leben in einem autofreien Quartier ist die mit der Eindämmung des MIV verbundene erhöhte Sicherheit auf der Straße. Laut dem Statistischen Bundesamt waren PKW 2013 an knapp zwei Drittel der Verkehrsunfälle beteiligt – sie stellen demnach die größte Gefahrenquelle dar (siehe Abbildung 9). „Die Menschen haben Angst vor Unfällen [...]“ (Holzapfel 1997, S. 49) und wünschen sich daher ein verkehrsreduziertes Wohnumfeld. Dieses finden sie in autofreien Quartieren, wo sich vor allem die besonders gefährdeten Gruppen wie Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen sicherer bewegen können. Die Qualität des Spielens oder Spazierens auf und an der Straße ist nur durch das Ausbleiben der Autos möglich (vgl. Holzapfel 1997, S. 49).

In Bezug auf die gewonnenen Räume, die erhöhte Sicherheit und die dadurch entstehende Aufenthaltsqualität, ist die Familienfreundlichkeit solcher Quartiere zu betonen. „Die Vorherrschaft des Autos auf der Straße“ (Holzapfel 1997, S. 52) soll durch spielende Kinder ersetzt und aus dem Quartier gehalten werden. Die Kinder sind keiner Gefahr durch Straßenverkehr ausgesetzt und entwickeln dadurch früher eine Selbstständigkeit (vgl. Holzapfel 1997, S. 67). Aufgrund der nicht vorhandenen Gefährdung ist es nicht notwendig, dass sie in ihrem Wohnumfeld durchgehend von ihren Eltern begleitet werden müssen. Durch die vorhandene Gemeinschaft Gleichgesinnter, entsteht ein enges Nachbarschaftsgefüge, das von den Bewohnern positiv bewertet wird. Kritisch anzumerken ist die soziale Kontrolle, die durch ein persönliches Wohnumfeld entsteht (vgl. Ganitta 2011, S. 32).

Aus ökologischer und sozialer Sicht ist ein weiterer Vorteil in einer autofreien Siedlung zu wohnen die Verringerung von Luftverschmutzung und Lärm.

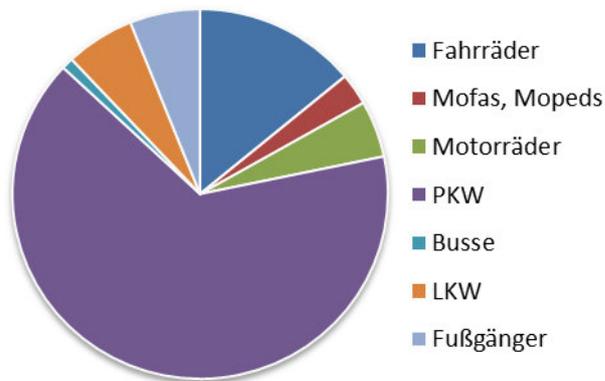


Abb. 9: Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung

Die Abbildung 10 zeigt, dass eine Belästigung durch Lärm im Wohnumfeld für 27% der Befragten eine Einschränkung der Wohnqualität darstellt. Anlässlich des geminderten bzw. ausbleibenden Straßenverkehrs, ist zum einen die Luft geringer mit Schadstoffen belastet, sodass das Atmen gesünder und weniger schädlich ist (vgl. Holzapfel 1997, S. 40). Abbildung 11 zeigt, dass ein PKW deutlich mehr CO₂ ausstößt als andere Verkehrsmittel. Die Folgen der Abgase für Mensch und Natur werden an dieser Stelle als bekannt vorausgesetzt. Zum anderen kann aufgrund der fernbleibenden Motorengeräusche ein ruhigeres Wohnumfeld gewährleistet werden. „Zusammengenommen führen diese Faktoren dazu, dass Autos niemals umweltfreundlich sein können, selbst wenn sie sparsam sind, einen Partikelfilter haben oder mit Strom angetrieben werden“ (Autofrei leben! 2015b). Neben dem Aspekt der Familienfreundlichkeit ist auch der Umweltschutz ein ausschlaggebender Grund für das Leben in autofreien Quartieren, denn jedes trägt zur Entlastung der Umwelt bei.

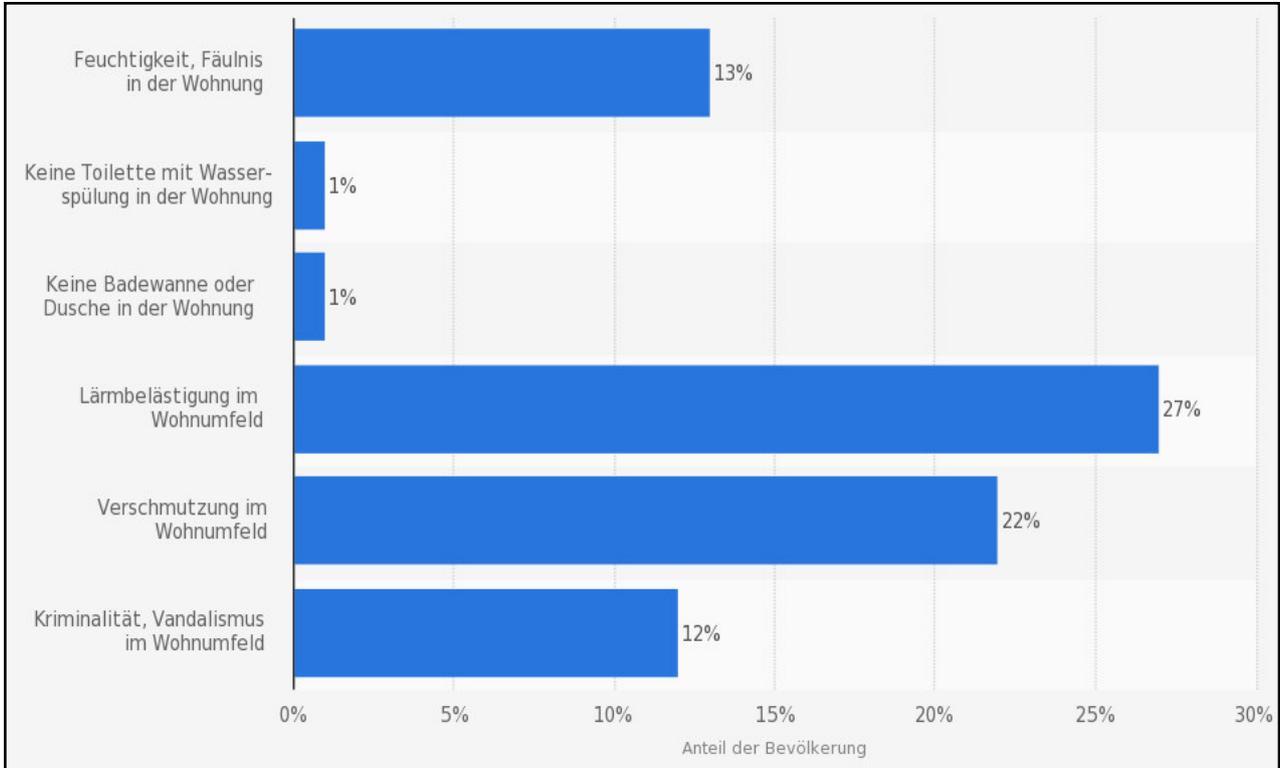


Abb. 10: Einschränkung der Wohnqualität durch bestimmte Indikatoren

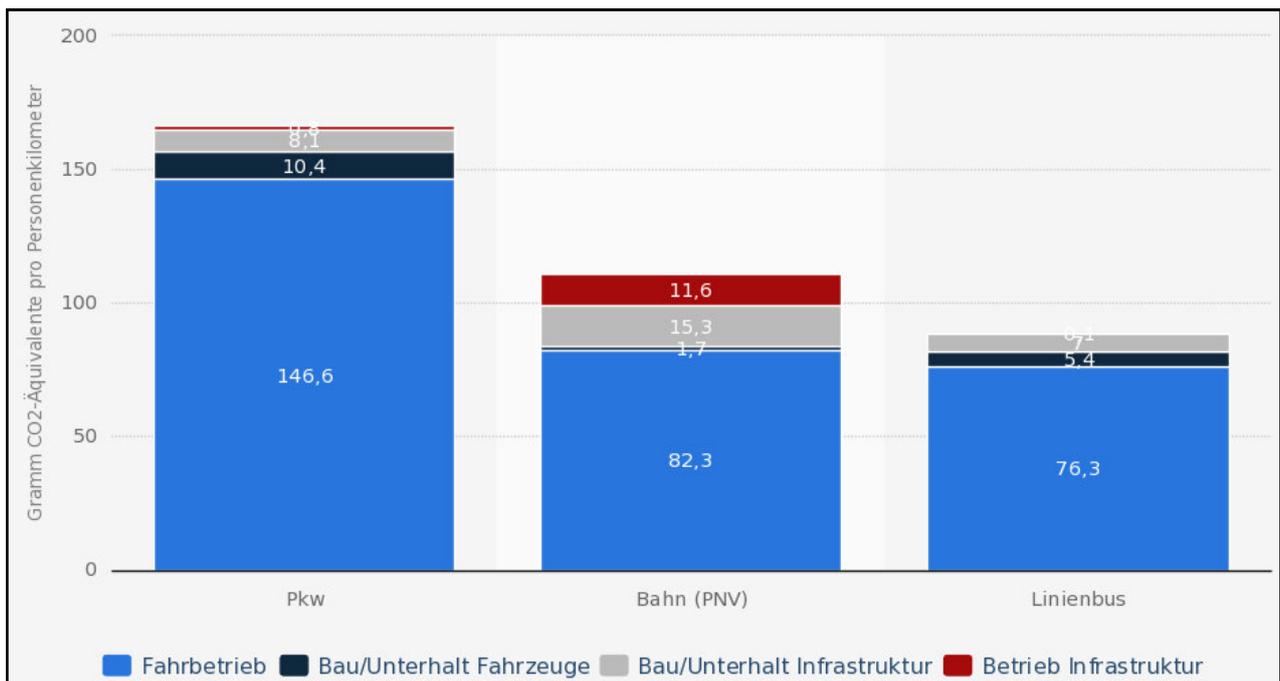


Abb. 11: Emissionen im deutschen Personennahverkehr nach Verkehrsmitteln

Ökonomie	Kostensparnis bei Bau/Miete und Flächengewinn durch reduzierten Stellplatzbau	
	Keine Kosten und Mühen, welche ein eigenes Auto mit sich bringen, wodurch das Geld anderweitig ausgegeben werden kann	
Ökologie	Geringere Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung	
	Weniger Straßenverkehrslärm und Luftschadstoffbelastung	
	Gemeinschaftlicher Nutzen der CarSharing Angebote	
Soziales	Erhöhte Aufenthalts- und Lebensqualität	
	Steigerung der Verkehrssicherheit	
	Frühere Selbstständigkeit von Kindern	
	Mehr Platz für Aktivitäten und Kommunikation im öffentlichen Raum	
	Wohnen in einer Gemeinschaft aus Gleichgesinnten	

Abb. 12: Gründe für ein Leben in autofreien Quartieren

Einen Überblick über die herausgestellten Gründe gibt Abbildung 12. Um eine Struktur herzustellen, die die Zusammenfassung der Gründe vereinfacht, wurde eine Einteilung in die drei Bereiche Ökonomie, Ökologie und Soziales vorgenommen. Diese Kategorien finden sich auch in Kapitel 3.2 wieder, das sich mit den Zielen autofreier Wohngebiete befasst.

2.2.3 Alternativen zum eigenen Auto

Zu den Qualitäten eines autofreien Quartiers zählen neben den wegbleibenden Nachteilen eines Autos ebenso die angebotenen Alternativen zum eigenen Auto. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, die einem Städte bieten, um das vermeintlich fehlende Auto zu kompensieren.

Jeder Mensch, der in einer Stadt lebt und nicht im Besitz eines Autos ist, hat unterschiedliche Gründe dafür, warum er auf ein Auto verzichten kann oder muss. „Im Schnitt ist bereits jeder fünfte Haushalt hierzulande autolos [(hier: autofrei)], in Großstädten sind es rund 40 Prozent [...]“ (Oberhuber 2015). Die Zahl derer, die sich freiwillig gegen den Besitz entscheiden, steigt.

Das Leben ohne eigenes Auto ist für viele leidenschaftliche Autofahrer eine große Umstellung, die Vorteile, die es bietet, sprechen jedoch für sich. Ein Teil der Bevölkerung lebt aus verschiedenen Motiven autofrei und stellt unter Beweis, dass es möglich ist, ohne auf etwas verzichten zu müssen. Eine Stadt wie Hamburg, bietet viele Möglichkeiten, um das vermeintlich fehlende Auto zu kompensieren und trotzdem uneingeschränkt mobil sein zu können. Neben dem ausgebauten Straßen- und Schienennetz, das durch den HVV mit dem ÖPNV-System ausgestattet ist, gibt es beispielsweise 132 StadtRAD Stationen (Stand Januar 2015), an denen Fahrräder

entliehen werden können. Die ersten 30 Minuten sind kostenfrei, sodass die Fahrräder für kurze Strecken unentgeltlich genutzt werden können. Ab einer halben Stunde kostet jede weitere Minute 8 Cent. Für 12 Euro kann ein Fahrrad einen kompletten Tag lang genutzt und an einer beliebigen Station wieder abgestellt werden (vgl. StadtRAD 2015).

Sollte der ÖPNV kein ausreichendes Angebot darstellen oder spezielle Ziele nicht erreichen, bietet Hamburg einige ergänzende Möglichkeiten (vgl. Christ/Loose 2001, S. 87). Der Verzicht auf ein eigenes Auto ist nicht gleichzusetzen mit einem Leben, das komplett ohne Auto funktionieren muss. Sollte ein Auto gebraucht werden, falls der Einkauf einmal größer wird oder ein spontaner Ausflug ansteht, stehen nach notwendiger Registrierung ausreichend Möglichkeiten offen, ein Auto nutzen zu können (vgl. BMVBS 2011, S. 60). Anzumerken ist, dass die Spontantät mit Besitz eines Autos selbstverständlich höher wäre. In diesem Punkt stellt das autofreie Leben „schon eine Einschränkung“ dar (Deilke 2015). Bei Carsharing Anbietern wie Car2Go und DriveNow, stehen die Autos in einem festgelegten Gebiet in Hamburgs Straßen verteilt und können über das Internet reserviert und geortet werden. Abgestellt werden können sie innerhalb eines ausgeschriebenen Gebietes an jeder Straße. Zudem gibt es stationäre Anbieter, wie Cambio, Greenwheels oder Flinkster. Hier gibt es feste Stationen, an denen die Autos stehen und auch wieder abgestellt werden müssen (vgl. Zoroofchi 2015). Vielen reicht es völlig aus, Zugriff auf ein Auto zu haben, es aber nicht zu besitzen (vgl. ZDF info 2015a). So ersetzt ein CarSharing Auto sechzehn Privatwagen und trägt nebenbei zum Schutz der Umwelt bei (vgl. ZDF info 2015b). Der Vorteil des Carsharings gegenüber einem eigenen PKW ist, dass der Fuhrpark der Anbieter eine Auswahl über Größe und Eigenschaften des Autos ermöglicht. Das gemeinsame Nutzen nimmt den Nutzern die Kosten über Unterhalt und Pflege der Autos. Sollte das Auto für weitere Strecken oder einen längeren Zeitraum gebraucht werden, beispielsweise für einen Urlaub, stehen Firmen wie Sixt oder Europcar zur Verfügung, die Mietautos anbieten (vgl. Pöhler 2014). Der Umweltaspekt führt auch dazu, dass einige Anbieter bereits über Elektroautos verfügen.

Neben den Angeboten, die sich auf das gesamte Stadtgebiet von Hamburg beziehen und den Besitz eines PKW nahezu vollständig kompensieren, gibt es innerhalb der Quartiere weitere Alternativen. Eine sogenannte Food-Coop bezeichnet eine Gemeinschaft, die gemeinsam einkauft (vgl. Sense.Lab e.V. 2009). In autofreien Quartieren wird hiervon oft Gebrauch gemacht, da die Bewohner als Zusammenschluss zu einer größeren Gruppe beispielsweise bei Biobauern oder entfernteren Höfen bestellen. Diese „lokalen Bringe- und Holdienste [...] ver- und entsorgen Haushalte verkehrssparsam“ (Holzapfel 1997, S. 38), da die Bestellung in regelmäßigen Abständen in das Quartier geliefert wird, sodass Familien ihren Großeinkauf nicht eigenständig transportieren müssen und ein Zugang zu entfernteren Waren besteht (vgl. Christ/Loose 2001, S. 89). Einige Quartiere verfügen in diesem Zusammenhang über Räumlichkeiten, wo die Ware aus den Bestellungen verwahrt werden kann. Es handelt sich dabei nicht nur um die bestellten Nahrungsmittel aus der Food-Coop, sondern auch um Pakete oder andere Lieferungen. In diesem Quartiersdepot werden alle Waren gelagert, bis die Bewohner wieder zu Hause sind und sie abholen.

Da es in autofreien Quartieren eine deutlich höhere Fahrraddichte gibt, sind Fahrradwerkstätten, Heimwerkerräume oder auch gemeinschaftliche Anhänger oder Verleihe keine Seltenheit. Einige Quartiere besitzen Fahrradanhänger oder andere Hilfsmittel, die allen Bewohnern zur Verfügung stehen. So können sie bei Bedarf darauf zugreifen, so wie beim CarSharing.

Selbstverständlich stehen neben den genannten Alternativen ebenfalls Lieferdienste und andere Angebote der Stadt zur Verfügung, die aufgrund des Ausmaßes an dieser Stelle nicht aufgeführt werden.

2.3 Zwischenfazit I

Autofreies Wohnen bezeichnet ein Konzept, das sich an Menschen ohne eigenes Auto richtet oder an diejenigen, die in Zukunft ohne leben möchten. Ausgangspunkt bildet die Zunahme und Ausbreitung der Schäden, die durch Autos in den Städten verursacht werden. Ziel ist es, Verkehrskonzepte zu entwickeln und zu integrieren, die an die Bedürfnisse und Bedingungen angepasst sind (vgl. Holzapfel 1997, S. 32). Aus diesem Grund wird in autofreien Quartieren eine Bewohnergemeinschaft geschaffen, die sich unterstützt und gemeinsam die Vorteile unter Gleichgesinnten nutzt. Ferner sollen die Qualitäten, die dieser Lebensstil mit sich bringt, in den extra dafür vorgesehenen Gebieten optimiert und der MIV reduziert werden.

Neben den Vorteilen, die für Interessierte geschaffen werden, spielt der Umweltschutz eine wichtige Rolle. Zusätzlich zur Verringerung von Luftverschmutzung und Lärmbelastung zählen sowohl eine ökologische Bauweise als auch eine Reduzierung des Flächen- und Energieverbrauchs zu den Maßnahmen, die eine nachhaltige Stadtentwicklung fördern. Da besonders Familien an dieser Wohnform interessiert sind, zeichnen sich diese Quartiere durch ihre Kinderfreundlichkeit aus. Durch eine erhöhte Sicherheit auf und an den Straßen und die damit verbundene Aufwertung des Straßenraumes, ist das Wohnen mit Kindern in solchen Quartieren sehr attraktiv.

Beim autofreien Wohnen handelt es sich demnach um ein Mobilitätskonzept, das das Ziel verfolgt die Schäden, verursacht durch den MIV, zu reduzieren, indem es eine gute ÖPNV-Anbindung gewährleistet und somit zur Reduzierung des MIV beiträgt. Damit ein breiter Teil der Bevölkerung angesprochen wird, variiert der Grad der Autofreiheit in Form von verschiedenen Konzepten in den Quartieren.

3 Voraussetzungen und Ziele autofreier Wohnquartiere

3.1 Notwendige Voraussetzungen

In Kapitel 2.2.3 wurden Möglichkeiten angesprochen, die den Alltag ohne eigenes Auto erleichtern. Diese Angebote tragen im Wesentlichen dazu bei, dass sich ein Standort für ein autofreies Quartier eignet. Im Zusammenhang mit diesen Mobilitätskonzepten steht die Umgebung des Standortes – sie stellt das oberste Kriterium dar. Ein autofreies Wohnprojekt im Umland ist schwer zu realisieren, da die Gegebenheiten nicht ausreichen, um uneingeschränkt ohne Auto dort wohnen zu können. Abbildung 13 zeigt, dass die tägliche PKW Nutzung im Umland mit 62 % deutlich der Nutzung des ÖPNV überwiegt. Ganze 44 % der Befragten geben an, dass sie im Umland nie den ÖPNV nutzen.

Im Folgenden werden daher gegliedert in Standortfaktoren und quartiersinterne Faktoren die Voraussetzungen geschildert, die ein Standort erfüllen sollte, um ein solches Projekt zielführend umsetzen zu können.

3.1.1 Standortfaktoren

Zentrale Lage

Die Umsetzung eines solchen Vorhabens ist am sinnvollsten in innerstädtischen Lagen, die sich zentrumsnah befinden, da diese eine gute infrastrukturelle Ausstattung aufweisen. Damit die Bewohner ihren Alltag ohne Auto komfortabel bewerkstelligen können, sollten die Entfernungen zu Haltestellen des ÖPNV und zum Nahversorgungsangebot nicht zu weit sein. „Eine markante Distanzschwelle für das Gehen zu Fuß liegt bei PKW-Besitzern bei rund 400 m. Dies wird bis etwa 800 m teilweise vom Fahrrad aufgefangen“ (BMVBS 2011, S. 1). Da anzunehmen ist, dass die Bereitschaft von Nicht-PKW-Besitzern größer ist, weitere Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu bewältigen, sind diese Angaben als Richtwerte zu sehen. Festzuhalten ist jedoch, dass kürzere Entfernungen bevorzugt werden und daher mit darüber entscheiden, ob sich ein Standort für ein autofreies Quartier eignet. Sollte die Entfernung zum Stadtzentrum nicht zu groß sein und die Erreichbarkeit gut, „[...] kommen aber auch Standorte in Stadtrandlage in Frage“ (ILS 2014a).

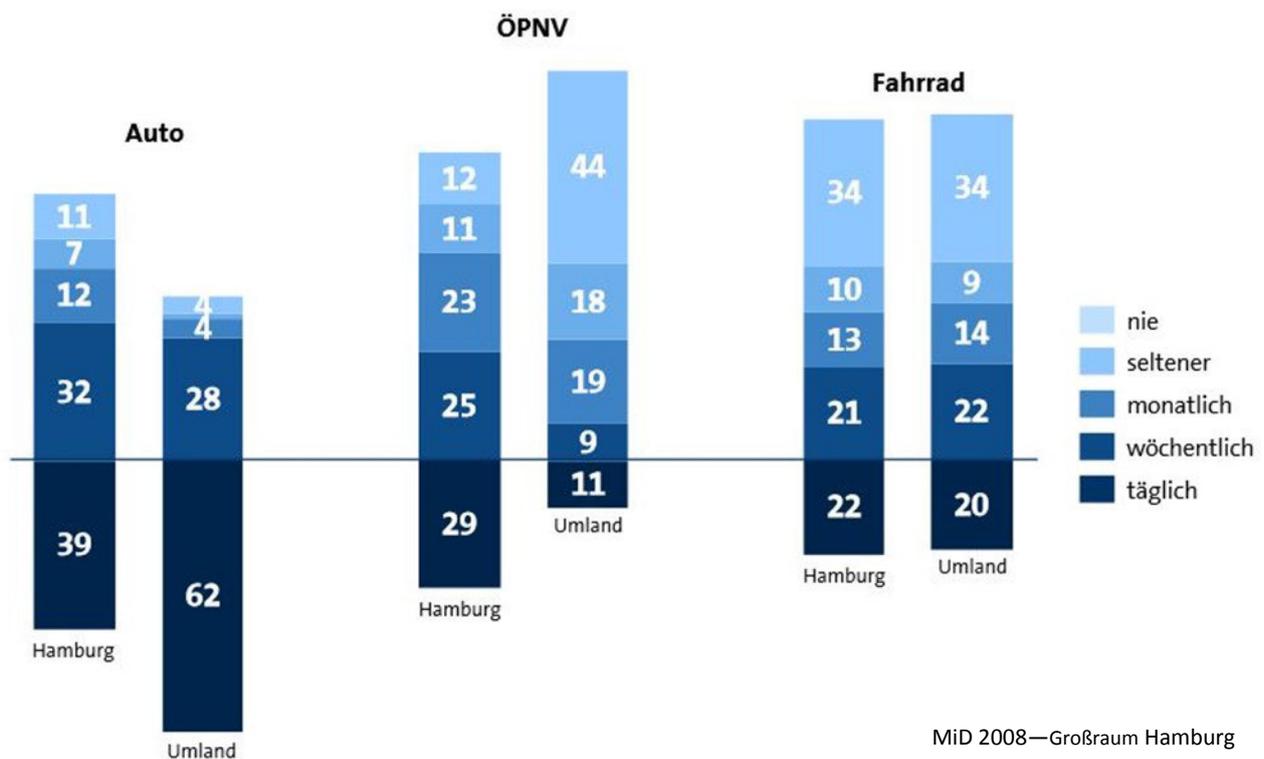


Abb. 13: Übliche Nutzung - Auto, ÖPNV und Fahrrad (Angaben in %)

Infrastrukturelle Ausstattung

Verbunden mit der zentralen und gut angebundenen Lage und den Entfernungen zu allen wichtigen Einrichtungen, spielt die infrastrukturelle Ausstattung eine große Rolle. Unter Infrastruktur ist ein „notwendiger wirtschaftlicher und organisatorischer Unterbau als Voraussetzung für die Versorgung und die Nutzung eines bestimmten Gebiets“ (Bibliografisches Institut 2013b) zu verstehen, der eine wesentliche Voraussetzung für autofreie Quartiere darstellt. Für den Erfolg des autofreien Wohnens ist wichtig, dass eine wohnungsnaher Infrastruktur vorhanden ist und die Bewohner ihre Ziele auch nicht motorisiert schnell erreichen können. Dem Konzept der Stadt der kurzen Wege sollte hier eine vorbildliche Funktion zukommen. Das heißt, dass eine umfangreiche verkehrliche Anbindung gewährleistet sein sollte – vor allem, wenn Arbeits- und Ausbildungsplätze, Freizeit- oder Nahversorgungsangebote nicht direkt in der Nähe sind, ist eine unkomplizierte Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln unabdingbar. Die Beurteilung richtet sich beispielsweise nach der Entfernung zu verschiedenen Bus- und Bahnhaltestellen und nach den Abständen in denen die Haltestellen angefahren werden. Richtwerte sind hier (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2013, S. 29):

- Ein Einzugsradius der Bahnhaltestellen von 500 Metern, sodass die maximale Entfernung, welche fußläufig oder mit dem Fahrrad zurückzulegen ist, in diesem Umfang liegt.
- Eine Anfahrtshäufigkeit der Bus- und Bahnhaltestellen von bestenfalls 5 und höchstens 20 Minuten.
- Eine Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen welche eine Fahrtzeit von 30 Minuten nicht überschreitet.

Neben den öffentlichen Verkehrsmitteln spielen im Hinblick auf die gebietsnahe Infrastruktur ebenso das Fuß- und Radwegenetz sowie die Lage in den Einzugsgebieten von CarSharing-Anbietern oder StadtRAD eine Rolle. Das Wohnumfeld ist der „[...] tägliche Aktionsraum“ (Holzapfel 1997, S. 29) der Menschen und somit

von entscheidender Bedeutung. Da sich vor allem Familien für diese Wohnform interessieren, machen kurze Wege solche Standorte und somit auch das Konzept besonders attraktiv. Ist mit der Erreichbarkeit des Umfeldes eine der Qualitäten von autofreiem Wohnen gesichert, stellt die Nähe zu Grünanlagen eine weitere dar. Kurzum repräsentieren ein ausgebautes Fuß- und Radwegenetz, vorhandene Grünanlagen und die Erreichbarkeit von infrastrukturellen Einrichtungen die Wohnumfeldqualitäten eines autofreien Quartiers (vgl. BSU 2015b).

Nahversorgung

Neben der infrastrukturellen Ausstattung des Standortes, die die Erreichbarkeit gewährleistet, ist ein ausreichendes Nahversorgungsangebot notwendig.

„Als Nahversorgung wird allgemein die Grundversorgung mit Verbrauchsgütern und Dienstleistungen des täglichen, kurzfristigen Bedarfs in der Nähe der Wohnung bezeichnet. Zur Grundversorgung zählen insbesondere Lebensmittel aber auch Zeitungen, Schreibwaren, Drogerieartikel, Blumen, einzelhandelsnahe Dienstleistungen wie Banken, Sparkassen, Postdienstleistungen sowie Handwerksleistungen wie Friseur oder Schuster. Auch Gastronomie, Bildungseinrichtungen oder medizinische Versorgung gehören im Weiteren zu einem abgerundeten Nahversorgungsangebot“ (BMVBS 2011, S. 8).

Um diesen periodischen Bedarf, also alle „Waren mit kurzfristigem Beschaffungsrhythmus“ (GIF 2000, S. 7), der Bewohner ohne den Gebrauch eines Autos zu decken, sollten die Waren und Dienstleistungen idealerweise fußläufig oder zumindest mit dem Fahrrad erreichbar sein.

Das Nahversorgungsangebot bestimmt die Verkehrsmittelwahl maßgeblich: Durch ein gut versorgtes Quartier kann der Anteil des nicht motorisierten Verkehrs gesteigert und der MIV reduziert werden. Zudem steigert sich die Zufriedenheit der Bewohner, da die zurückzulegenden Wege minimal gehalten werden und somit Zeit gespart werden kann (vgl. BMVBS 2011, S. 1).

3.1.2 Quartiersinterne Faktoren

Neben einem geeigneten Standort sind für das Gelingen eines autofreien Konzeptes die Bewohnerschaft und das Angebot im Quartier von entscheidender Bedeutung. Zum einen sind Überzeugung vom eigenen Lebensstil und Engagement im Quartier eine wichtige Grundlage für das Funktionieren eines solchen Projektes. Zum anderen entscheiden die quartiersinternen Mobilitätsangebote über das Mobilitätsverhalten der Bewohner und damit über den Erfolg des Konzeptes.

Einbeziehung der Bewohner

Angefangen mit der Planung des Quartiers, sollte sich der Initiator, Bauherr oder Planer bereits offen und transparent zeigen. Eine aufgeschlossene Kommunikation mit den späteren Bewohnern ist wichtig, um ihr Engagement von Beginn an zu fördern und sicherzustellen, dass „[...] das Projekt [...] auf die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner abgestimmt [...]“ (BSU 2015b) ist. Dafür sollten sie in die verschiedenen Planungsphasen mit einbezogen werden und bei der Gestaltung mitbestimmen dürfen (vgl. Buchert et al. 1999, S. 17). Neben einer ausführlichen Öffentlichkeitsarbeit sollten die Planungen eine deutliche Zielsetzung verfolgen und einen Realisierungswillen ausstrahlen.

Auch nach Fertigstellung des Quartiers sollte ein Austausch zwischen Bewohnern und Planern bestehen bleiben. Im Quartier selber sollten die Bewohner untereinander ein nachbarschaftliches Netzwerk aufbauen, das vor allem älteren Menschen ein Leben ohne Auto erleichtert.

Erweiterte Mobilitätsangebote

Zu den Planungen gehören auch Überlegungen über Angebote, die die Mobilität der Bewohner erleichtern und die vorhandene infrastrukturelle Ausstattung ergänzen. Dieses Mobilitätskonzept, bestehend aus Abstell- und Leihmöglichkeiten für Fahrräder oder Angeboten von CarSharing- oder Mietwagenfirmen, sollte ebenfalls von den Bewohnern mitbewirtschaftet werden (vgl. DZM 2015). Besonders für Fahrräder sollten ausreichend und verschiedene Stellplätze zur Verfügung stehen, un-

ter anderem auch Flächen, die überdacht und verschlossen sind. Durch die hohe Fahrraddichte, die zustande kommt, weil die Bewohner nicht selten mehrere Fahrräder pro Person besitzen, kommt es sonst zu überfüllten Stellplätzen, da die vorhandenen Stellplätze für die Zunahme an Fahrrädern nicht ausreichen (vgl. Scholze 2015). Umfang und Zweck der ergänzenden Angebote wurden bereits in Kapitel 2.2.3 ausführlich erläutert.

Mit den erweiterten Angeboten wird der Bereitschaft der Bewohner entsprochen, alternative Mobilitätsangebote zu nutzen. Diese sollten möglichst günstig und vielfältig im Quartier zur Verfügung gestellt werden (vgl. BWVI 2013, S. 44).

Struktur

Über das Angebot verschiedener Mobilitätsformen hinaus gehört auch das Angebot verschiedener Wohnformen zu den optimalen Voraussetzungen für den Erfolg eines autofreien Projektes. Da die zukünftigen Wohnvorstellungen große Varietäten aufweisen, sollte eine Bandbreite von Möglichkeiten im Quartier vorhanden sein, um einen größeren Teil der Bevölkerung anzusprechen. Auch aufgrund der verschiedenen Interessengruppen – Alleinstehende, Familien oder Paare – sollte das Angebot an Wohnraum vielschichtig gestaltet sein. „Das genaue Wohnungsangebot wird sich letztlich immer aus den standortspezifischen Rahmenbedingungen und dem gewünschten Wohnkonzept ergeben“ (ILS 2014a). Unter den Punkt Berücksichtigung der Wohnvorstellungen fällt ebenfalls die Herstellung eines hohen ökologischen Standards. Der Bau sollte kompakte Gebäude vorsehen, die eine geringe Oberfläche und eine gute Dämmung aufweisen. Die Verwendung von ökologischen Ressourcen und die Nutzung von erneuerbaren Energien stellen neben Voraussetzungen auch ein wichtiges Ziel des Umweltschutzes dar (siehe Kapitel 3.2.2).

Mit allen Voraussetzungen hängt eine gewisse Mindestgröße zusammen, die neben der Lage eine entscheidende Rolle hinsichtlich der Qualitäten des Wohngebietes spielt. Um die in Kapitel 2.2.2 genannten Vorteile des autofreien Wohnens erleben zu können, muss ein Quartier mindestens so groß sein, dass sich ein Quartierscharakter wahrnehmen lässt.

Ein Minimum an Fläche, Wohneinheiten oder Bewohnern, ab der sich die Erfahrbarkeit der Vorteile manifestiert, wurde bislang nicht definiert.

3.2 Ziele



Abb. 14: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit

Ausgangspunkt für die Zielsetzungen autofreier Quartiere ist die bestmögliche Erfüllung der genannten Voraussetzungen, da jeder der in Kapitel 3.1 genannten Aspekte die Ziele impliziert. Ist die Erfüllung der Voraussetzung sichergestellt, trägt dies im Wesentlichen zur Verwirklichung der Ziele bei.

Die Quartiere verfolgen vielschichtige Ziele, damit die genannten Vorteile erfahrbar werden. Im Folgenden werden die Ziele vorgestellt und erläutert. Wie bereits erwähnt, spielt der ökonomische Bereich eine untergeordnete Rolle (siehe Kapitel 1.3). Nachhaltigkeit ist der Überpunkt und Beweggrund für autofreie Quartiere und lässt sich grundsätzlich in drei Bereiche unterteilen: Ökonomie, Ökologie und Soziales – bezeichnet als die drei Säulen der Nachhaltigkeit (vgl. Aachener Stiftung Kathy Beys 2015a). Sie befinden sich auf gleicher Ebene und haben gleiches Gewicht (siehe Abbildung 14). Unter Nachhaltigkeit versteht man ein optimales Zusammenspiel dieser drei Kategorien, sodass sowohl in der Gegenwart als auch in der Zukunft keine Nachteile entstehen da „[...] eine zukünftige Entwicklung unseres zivilisatorischen Systems ohne intakte Umwelt nicht möglich ist [...]“ (Fürst/Scholles, S. 181).

Daraus lässt sich schließen, dass im Moment weder an irgendeiner Stelle eingespart wird, damit eine gute Zukunft gewährleistet wird, noch im Überdruß gelebt

wird, sodass eine Zukunft unmöglich ist. Ziel ist es, Konzepte zu entwickeln, die in Gegenwart und Zukunft ein optimales Leben ermöglichen, indem sie die Umwelt schonen und die Lebensqualität sicherstellen (vgl. Aachener Stiftung Kathy Beys 2015b). Das Konzept der Autofreiheit soll eine umweltgerechte Planung, ökonomisches Handeln und sozialen Zusammenhalt vereinen.

Aufgabe der Bevölkerung ist es, eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen, indem die Bereiche in Einklang miteinander fungieren. „Nachhaltige Entwicklung heißt, Umweltgesichtspunkte gleichberechtigt mit sozialen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu berücksichtigen. Zukunftsfähig wirtschaften bedeutet also: Wir müssen unseren Kindern und Enkelkindern ein intaktes ökologisches, soziales und ökonomisches Gefüge hinterlassen. Das eine ist ohne das andere nicht zu haben“ (RNE 2015). Ausschlaggebend ist, dass die Bereiche als Ganzes betrachtet werden und nur in Kombination zu einer nachhaltigen Entwicklung führen können. Diese Abhängigkeit der Bereiche untereinander drückt sich auch in den Vorgaben nachhaltiger Stadtquartiere aus, unter denen autofreie Quartiere einzuordnen sind. Für die Autofreiheit wesentliche Merkmale sind:

- Eine verdichtete und flächensparende Bauweise, die den Verzicht auf Einfamilienhäuser beinhaltet und sich auf Mietwohnungen im Geschossbau konzentriert.
- Eine stark ausgeprägte Nutzungsmischung, die Wohnen, Arbeiten und Nahversorgungseinrichtungen in geringer Entfernung beinhaltet.
- Eine hohe Mobilität. Das umfasst auch die Anbindung an die Innenstadt und die nahegelegene Grundversorgung (ohne Auto erreichbar). Zudem sollte der Zeitaufwand nicht höher sein als in anderen Quartieren.
- Hohe ökologische Standards. Dies beinhaltet innovative Energiekonzepte, Umwelt- und Landschaftsschutz und die Erhaltung der Natur.

Hervorzuheben ist, dass die Unterschiedlichkeit autofreier Quartiere sich auch in Umfang und Ausmaß der Zielsetzung ausdrückt. Die Ziele nachhaltiger Stadtentwicklung, die bereits in Kapitel 2.1 angesprochen wur-

den, fungieren als Leitbild für das Konzept der Autofreiheit und nehmen eine übergeordnete Rolle ein. Durch Beachtung der folgenden Prinzipien können die Quartiere einen Teil dazu beitragen, eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen (vgl. BBSR 2015):

- Nutzungsmischung
- Polyzentralität
- Vermeidung von Flächenexpansion
- Stockwerkbauten
- Verdichtung und kompakter Wohnungsbau
- Orientierung an einem ökologischen Leitbild

Im Folgenden sind die Ziele autofreier Wohngebiete in ökonomische, ökologische und soziale Themen gegliedert. Da sich alle drei Bereiche beeinflussen und miteinander in enger Verbindung stehen, trifft die hier vorgenommene Aufteilung keine eindeutige oder verbindliche Zugehörigkeit der Ziele. Jedes Ziel wurde dem Bereich zugeordnet, welchem es im Hinblick auf die Fragestellung am meisten entspricht. Bereits bei den Gründen, die für das Leben in autofreien Quartieren sprechen, wurde diese Einteilung vorgenommen (siehe Kapitel 2.2.2). In ihnen spiegelt sich der Großteil der Ziele wieder. Die Einteilung stellt somit keinen Ausschluss der Zugehörigkeit zu anderen Bereichen dar. Wie bereits am Anfang der Arbeit angemerkt, findet der ökonomische Teil weniger Gewicht. Der Fokus liegt auf den Bereichen Ökologie und Soziales, da diese sich im Hinblick auf die Autofreiheit als bedeutender herausgestellt haben.

3.2.1 Ökonomie

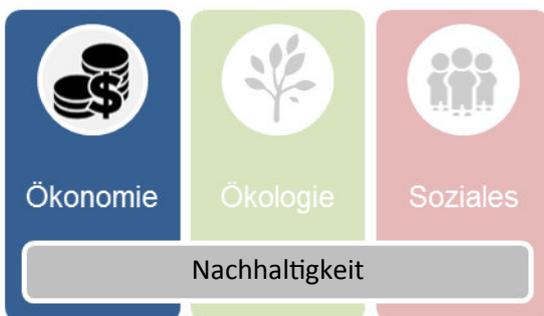


Abb. 15: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökonomie

Kosteneinsparungen

Eine autofreie Erschließung und der Verzicht auf Stellplätze ermöglichen finanzielle Vorteile. Bereits bei den Gründen wurde der Aspekt des günstigeren Bauens aufgrund eines geringeren Stellplatzschlüssels genannt (siehe Kapitel 2.2.2). Durch den ausbleibenden Großteil an Stellplätzen sparen alle Beteiligten erhebliche Kosten. Ein Ziel von autofreien Quartieren ist diese Kosteneinsparungen zu nutzen und die finanziellen Mittel an anderer Stelle für die Bewohner und für das Quartier zu investieren. Die Kosteneinsparungen gelten ebenso für Bauherren, die Eigentumsobjekte innerhalb des Quartiers gekauft haben. Ihnen wird es ermöglicht, deutlich günstiger zu bauen, da Kosten für die nicht benötigten Stellplätze wegfallen. Eingangs wurde bereits erwähnt, dass die Bereitstellung von Wohnraum eine wichtige Aufgabe der Stadtplanung ist (siehe Kapitel 2.1). In autofreien Quartieren können die Einsparungen in Form von günstigeren Mieten an die Bewohner weitergegeben werden. Dadurch können verschiedene Wohnformen in unterschiedlichen Preissegmenten angeboten werden. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass der Aspekt des günstigeren Bauens in Hamburg aufgrund der Abschaffung der Stellplatzverordnung nicht mehr zum Tragen kommt.

Neben den Einsparungen durch ausbleibende Stellplätze stellen auch die wegfallenden bzw. geringeren Instandsetzungskosten für Verkehrsraum und Stellplatzflächen ein ökonomisches Ziel dar. Infrastrukturkosten durch Straßenbau, Wartung und Betrieb der Verkehrsanlagen, Unfallkosten und Umweltkosten werden gleichermaßen eingespart. Die dadurch gewonnene finanzielle Flexibilität ermöglicht es den Quartieren beispielsweise in Gemeinschaftseinrichtungen zu investieren (vgl. Christ/Loose 2001, S. 97). Übergeordnetes Bestreben ist das Aufzeigen der finanziellen Vorteile, die ein autofreies Quartier sowohl den Initiatoren als auch den Bewohnern bietet.

Nutzungsmischung

Handelt es sich um ein größeres Quartier oder gar um einen Stadtteil, ist das Bestreben eine Nutzungsmischung gewährleisten zu können.

Wie eingangs angesprochen, handelt es sich dabei um ein Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung. Für Quartiere, denen es aufgrund ihrer Größe nicht möglich ist, mehrere Nutzungen innerhalb des Quartiers zu vereinen, ist es notwendig, dass das Umfeld die verschiedenen Nutzungen wie Arbeit, Versorgung und Freizeit bereitstellt. Die Nutzungsmischung ist daher kein konkret definiertes Ziel des autofreien Wohnens, sondern findet sich unter den Zielen der nachhaltigen Stadtentwicklung wieder, die eine übergeordnete Funktion haben und daher auch eine leitende Rolle für die autofreien Quartiere darstellen.

Stärkung des ÖPNV

Ein weiteres Ziel autofreier Quartiere ist die Entlastung der Straßen und Wohngebiete durch die Stärkung des ÖPNV (vgl. Baudezernat 1990, S.30). Wie in Kapitel 3.1.1 bereits angesprochen, spielen die Entfernungen zu Nahversorgungsangeboten und Verkehrsanbindungen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Aus diesem Grund verfolgen autofreie Quartiere das Ziel, die Nutzung und den Ausbau des ÖPNV zu fördern. Das Ergebnis ist die Entwicklung eines Mobilitätskonzeptes, das aus dem Verzicht eines eigenen Autos einen Gewinn macht und gleichzeitig zur Stärkung des ÖPNV beiträgt.

3.2.2 Ökologie



Abb. 16: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökologie

Reduzierung des MIV und Förderung des Umweltverbundes

„Stadt- und Verkehrsplaner müssen dringend umdenken und die Mobilität in ihren Städten nachhaltiger gestalten“ (Reidl 2015). Mit der Stärkung des ÖPNV geht die Reduzierung des MIV einher. Ziel ist es, ein Verkehrs-

konzept zur Verkehrsentslastung und Reduzierung des Autoverkehrs aufzuzeigen und innerstädtisch zu integrieren. Durch kurze Wege soll der Fuß- und Radverkehr gestärkt und im Allgemeinen gefördert werden (vgl. BMVBS 2011, S. 30). Besonderes Augenmerk kommt aus dem Grund der Wegelänge zu. Ein Ziel autofreier Quartiere ist demnach die Reduzierung des MIV durch optimale Gegebenheiten für die Nutzung des Umweltverbundes. In den Umweltverbund fallen sowohl die nicht motorisierten Verkehrsmittel als auch der ÖPNV sowie Carsharing Angebote. „Die Förderung von Nahmobilität zielt verkehrlich auf die Reduktion der zurückgelegten Distanzen und auf die Veränderung der Verkehrsmittelwahl [ab]. Kurze Wege können auch nicht-motorisiert zurückgelegt werden, wobei das Fahrradfahren einen größeren Aktionsradius erlaubt als das Gehen“ (BMVBS 2011, S. 12). So ist die Orientierung an dem Konzept der Stadt der kurzen Wege sinnvoll, um eine Verdichtung des Quartiers zu erreichen und eine den Bedürfnissen der Bewohner angepasste Infrastruktur sicherzustellen (vgl. Buchert et al. 1999, S. 17). Hierdurch soll gewährleistet werden, dass die Bewohner vieles vor Ort oder in näherer Umgebung erledigen können und dadurch nicht auf den MIV angewiesen sind. Die enge Verbindung der Bereiche zeigt auch dieses Beispiel. Die Reduzierung des MIV hat gleichzeitig den positiven Effekt, dass „Gehen [...] im Vergleich zu anderen Verkehrsarten die geringste Luftverschmutzung, Klimawirkung, Gesundheits- und Lebensgefahr für andere Menschen [...]“ (Herzog-Schlagk 2015, S. 32) verursacht. Ist das Ziel der kurzen Wege erfüllt, ist dadurch ein wichtiger Schritt zur Erfüllung anderer Ziele getan. So profitieren beispielsweise sowohl der Umweltschutz als auch die Gesundheit der Bewohner davon. Nicht außeracht zu lassen ist die vorteilhafte Nebenwirkung der Reduzierung des MIV – die Verkehrsentslastung der Umgebung (vgl. Christ/Loose 2001, S. 91).

Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (für den MIV)

Oberste Priorität in autofreien Quartieren hat der Gewinn an Fläche. Die angesprochene Verdichtung trägt einerseits dazu bei, dass der Flächenbedarf durch eine kompakte Bauweise reduziert werden kann. Andererseits trägt sie dazu bei, dass unbebaute Flächen ge-



Abb. 17: Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten

schützt werden können und diese nicht weiter expandiert werden. Damit hängen das Flächenrecycling von Brachflächen und die Nutzung von Konversionsflächen zusammen. Eine Konversionsfläche bezeichnet eine gebrauchte Fläche, die Wiederverwendung findet. Zu beachten ist hier, dass laut EEG 2009 § 32 Abs. 3 eine Konversionsfläche nur vorliegt, wenn die Auswirkungen der vorherigen Nutzungsart noch fortwirken. Da „Fläche [...] nicht wirklich verbraucht, nur unterschiedlich genutzt werden [kann]“ (Broll 2014, S. 32), handelt es sich nicht um Verbrauch sondern lediglich um Inanspruchnahme und Nutzung von Flächen. Die Wiederverwendung ist eine vorteilhafte Methode, Flächen zu schonen und nicht zunehmend mehr zu versiegeln. In Hinblick darauf spielt der MIV in autofreien Quartieren eine entscheidende Rolle. Damit verbunden ist das Ziel, deutlich weniger Fläche für Verkehr zu gebrauchen als es in anderen Quartieren der Fall ist. Die Abbildung 17 zeigt, dass ein Auto mit Abstand am meisten Fläche einnimmt. Obwohl ein Auto im Gegensatz zu Bussen oder Bahnen nur wenige Stunden – wenn überhaupt – genutzt wird, braucht es auch im stillstehenden Zustand Platz. Diese verschwendete Fläche, auf der die Autos stehen, während sie nicht gebraucht werden, geht für die Bewohner verloren. Auch hier wird der Zusammenhang zu dem sozialen Ziel der Schaffung öffentlicher Begegnungsräume

deutlich: „Man muss versuchen, das Parken in Wohnsiedlungen soweit zu reduzieren, dass die Straße als Spielort ihre Funktion behält“ (Holzapfel 1997, S. 67). Mit der Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für den MIV soll zum einen bewirkt werden, dass die Autos keinen Vorrang mehr haben und nicht mehr von der „[...] Vorherrschaft des Autos auf der Straße [...]“ (Holzapfel 1997, S. 52) die Rede sein kann. Zum anderen soll das Ziel der Minimierung der Bodenversiegelung verfolgt werden. Mit der Ressource Boden ist schonend umzugehen, damit sie zukunftsorientiert sowie nachhaltig genutzt werden kann. Da die Konkurrenz um Flächen in Deutschland täglich steigt, sollte ihr Nutzen überlegt sein (vgl. Broll 2014, S. 33). Um der Knappheit unbebauter Flächen entgegenzuwirken und dadurch auch Lebensräume von Flora und Fauna zu schützen, sollten die Verkehrsflächen so gering wie möglich gehalten werden. Durch den Verzicht der Bewohner auf private Autos, können die autofreien Quartiere die eingesparten Stellplatzflächen sinnvoll nutzen und der Bodenversiegelung durch Schaffung von Freiräumen entgegenwirken. „Schon heute sind ca. 50 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche versiegelt. In der EU zählt Deutschland zu den Spitzenreitern im Versiegeln von Flächen“ (Broll 2014, S. 32).

Umweltschutz

Neben der zuvor angesprochenen Reduzierung der Flächeninanspruchnahme verkörpert auch die Ressourcenschonung ein Ziel autofreier Wohnquartiere. Die Nutzung von umweltschonenden Materialien beim Bau ist ebenso wichtig, wie die Sicherung der natürlichen Stoffkreisläufe (beispielsweise Kohlenstoff- und Stickstoffkreisläufe) während des gesamten Nutzungszeitraums der Quartiersflächen. Um eine Planung umweltschonend zu gestalten, sollte durch Nutzung ökologischer Baumaterialien ein ökologischer Standard angestrebt werden. Dies beinhaltet die zuvor angesprochene kompakte Bauweise und die damit verbundene Oberflächenminimierung der Gebäude, eine gute Dämmung, die Nutzung von erneuerbaren Energien, und eine Regenwasserversickerung (vgl. Christ/Loose 2001, S. 85). An dieser Stelle ist anzumerken, dass der Aspekt des ökologischen Bauens im Rahmen dieser Arbeit nicht näher thematisiert wird und sich die ökologischen Ziele

auf die Verkehrsthematik beziehen.

Zu der ökologischen Bauweise kommt die Reduzierung der Verkehrsbelastung durch den ausbleibenden bzw. minimierten MIV hinzu (vgl. Holzapfel 1997, S. 18). Bereits in Kapitel 2.2.2 wurden unter anderem die Nachteile von Autos genannt. Autofreie Quartiere haben selbstverständlich zum Ziel, diese zu minimieren und bestenfalls vollständig zu umgehen, um die Umwelt zu entlasten. Durch den nicht vorhandenen Autoverkehr sind Bewohner und Umwelt weniger Schadstoffen und Verkehrslärm ausgesetzt. Zudem genießen sie eine höhere Sicherheit auf den Straßen und haben mehr Freiflächen zur Verfügung. Die Maßnahmen zum Umweltschutz tragen maßgeblich dazu bei, in was für einer Umwelt zukünftige Generationen leben können bzw. müssen. Die Aspekte sollen in das urbane Leben integriert werden und dazu beitragen, dass das Leben wieder ökologischer und nachhaltiger wird. „Wenn die Nähe zu Fuß wiederentdeckt wird und dadurch immer mehr Autofahrten durch das CO₂-neutrale Gehen ersetzt werden, ist dies auch ein Beitrag zum kommunalen Klimaschutz“ (Saary 2014, S. 33). Neben der verantwortungsbewussten Behandlung des Bodens und der Reduzierung von Luftverschmutzung und Lärm sollen auch die natürlichen Stoffkreisläufe nicht an ihrer Funktionsweise gehindert werden, um ein gesundes Wohnumfeld zu gewährleisten. Ein Bestreben der Quartiere ist es, die Vorteile der Autofreiheit deutlich zu machen, damit sich weitere Teile der Bevölkerung für diesen umweltschonenden Lebensstil entscheiden. Die Reduzierung der Schäden, die auf den MIV zurückzuführen ist, steigert ebenfalls die Aufenthaltsqualität in den Quartieren.

3.2.3 Soziales



Abb. 18: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Soziales

Gesünder Leben

„Wer ohne Auto lebt, lebt gesünder. Autofreie bewegen sich mehr, atmen weniger Abgase ein, leiden weniger unter Straßenlärm und Lichtverschmutzung“ (Autofrei leben! e.V. 2015b). Die Reduzierung von Abgasen und Lärm wurde bereits erläutert und trägt dazu bei, dass das Leben in autofreien Quartieren gesünder ist als in anderen Wohngegenden. „Lärm bedeutet für den Körper Stress: Er kann zu Gehörschäden und Schlafstörungen führen, Nervensystem und Psyche beeinträchtigen“ (Splett 2014, S. 40). Durch den verminderten Lärmpegel herrschen in autofreien Quartieren mehr Ruhe und weniger Hektik. Auch die ferngehaltenen Abgase haben durch eine höhere Luftqualität ihren Anteil daran, dass das Wohnumfeld gesünder ist. Diese Aspekte sollen idealerweise zur Folge haben, dass bei den Bewohnern ein Umweltbewusstsein entsteht und sie dadurch die Qualitäten der Natur wahrnehmen sowie den Umgang mit der Umwelt bewusster gestalten.

Der Verzicht auf ein eigenes Auto und die damit verbundene Wahl alternativer Verkehrsmittel bewirkt zudem eine gesteigerte Bewegung der Bewohner. Begünstigt durch die angestrebten kurzen Wege kann eine regelmäßige Bewegung Krankheiten vorbeugen (vgl. Autofrei leben! e.V. 2015a). Auf die gesundheitlichen Aspekte wird in dieser Arbeit nicht näher eingegangen.

Schaffung öffentlicher Begegnungsräume

Fußgänger sind eine Voraussetzung dafür, dass öffentliches Leben existiert. In dem Großteil der Wohngegenden sind „die Menschen [...] entweder in ihre reizenden Häuser mit Gärten eingesperrt, oder sie verlassen diese in einem Behälter, der sie beschützt [...]. Damit verlieren aber die sog. öffentlichen Flächen den Charakter der Öffentlichkeit“ (Bahrtdt 1987, S.9). Um diese öffentlichen Begegnungsräume wieder herzustellen und eine Nutzungsvielfalt gewährleisten zu können, muss mehr Fläche als Lebens- und Nutzraum erhalten bleiben (siehe auch Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für den MIV). Durch den ausbleibenden Verkehr ist es möglich, die Räume vielfältiger zu gestalten und dafür zu sorgen, dass der Raum erfahrbar bleibt. Bereits in Kapitel 2.2.2 wurde angesprochen, dass die eingesparten Stellplatzflächen für andere Zwecke genutzt werden können. Das

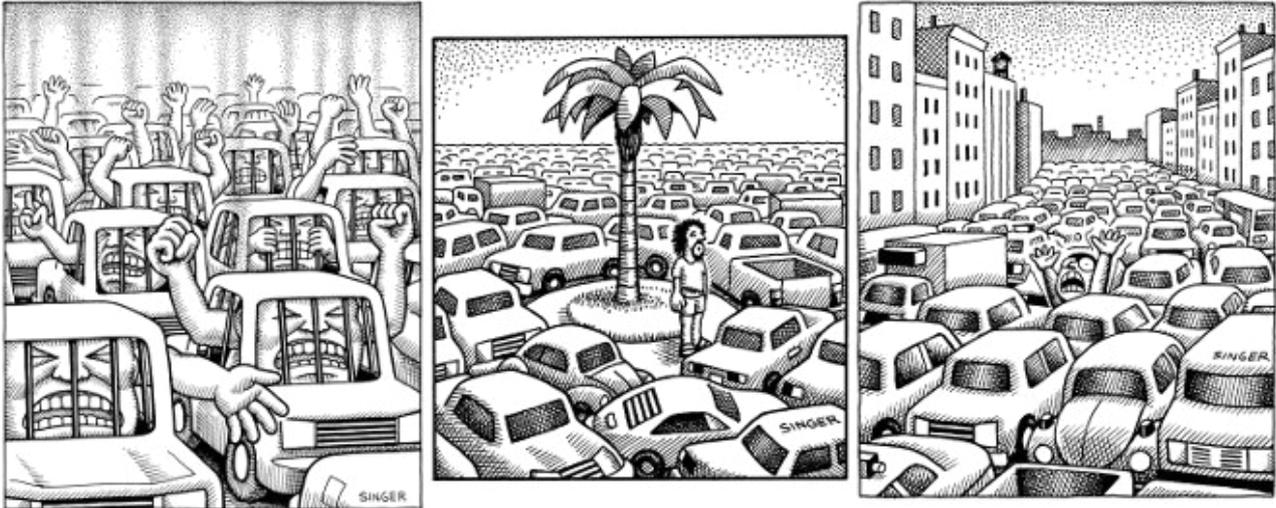


Abb. 19: Isolation durch Autoverkehr

Ermöglichen eines sozialen Miteinanders auf diesen gewonnenen Räumen vor den Haustüren der Bewohner ist demnach ein weiteres Ziel autofreier Quartiere. Zur Stärkung der Nachbarschaft sollen gemeinschaftliche Aktivitäten gefördert werden, die beispielsweise auf den Spiel- und Aufenthaltsflächen stattfinden können. Durch die Reduzierung des MIV sollen zudem Konflikte zwischen Autofahrern und Fußgängern vermieden werden und das Vorrecht des Autos soll der Bewegungsfreiheit der Bewohner weichen. Dem in § 25 StVO festgelegten räumlichen Vorrecht des MIV und der damit korrelierenden ungleichen Behandlung der Verkehrsteilnehmer soll durch die neu gewonnene Bewegungsfreiheit der Bewohner entgegengewirkt werden. Die dadurch angestrebte erhöhte Aufenthaltsqualität drückt sich auch dadurch aus, dass Kinder früher selbstständig werden, da sie mehr Spielflächen und sicheren Abstand zu dem Autoverkehr haben. In vielen Quartieren, die sich nicht der Autofreiheit verschrieben haben, ist erkennbar, „[...] dass Kinder wegen des Autoverkehrs seltener und vor allem nicht unabhängig von ihrem Aktionsraum um die Wohnung herum Besitz ergreifen können“ (Holzapfel 1997, S. 78).

Sicherheit im öffentlichen Raum

Damit verbunden ist das Ziel der Sicherheit im öffentlichen Raum. Wie eingangs erwähnt, gibt es eine Vielzahl an Autos, an denen kein Blick vorbei führt. Würde man die Zahl der Autos reduzieren, führt dies zu weniger

Verkehr und dadurch zu geringeren Schäden, die durch diesen auftreten. Auch wenn die Quartiere nur einen sehr kleinen Teil des Verkehrs beeinflussen, gehen in diesem Gebiet weniger Gefahren von Autos aus als anderswo. Diese Reduzierung würde dazu führen, dass weniger Unfälle passieren und der öffentliche Raum wieder erlebbarer werden würde (siehe Kapitel 2.2.2). Autofreie Quartiere schaffen durch den Verzicht von Autos Freiräume, beispielsweise Innenhöfe, in denen sich die Bewohner und vor allem Kinder ungefährdet aufhalten können.

Die einschränkende Wirkung des MIV auf die Nutzung des öffentlichen Raumes wird minimiert und trägt gleichermaßen dazu bei, dass das Quartier für Familien attraktiv wird (vgl. Holzapfel 1997, S. 51). In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) steht seit der StVO Novelle von 2009 in § 39 bis 43, dass „[...] die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs [...]“ (BSU 2009) vorgeht. Der MIV setzt den Menschen einer Isolation aus, die von dem Comic-Zeichner Andrew B. Singer in Abbildung 19 ausgedrückt wird. Die Isolation durch den Autoverkehr soll in autofreien Quartieren aufgehoben werden, wodurch eine erhöhte Sicherheit entsteht und Kinder wieder mehr Eigenständigkeit entwickeln. Sie können sich dadurch mehr mit Umwelt und Umfeld ihres Zuhauses beschäftigen und tragen somit zur Belebung des Quartiers bei. Ziel ist es, den Bewohnern ein

verkehrstechnisch sicheres Wohnumfeld zu gewährleisten und die Straße als Aufenthalts- und Spielraum zugänglich zu machen (vgl. Christ/Loose 2001, S. 91). Der momentanen Entwicklung, dass Kinder vermehrt im Haus spielen, soll durch Sicherheitsfortschritte entgegengewirkt und bezweckt werden, dass ihre Aufenthaltsmöglichkeiten im Quartier erweitert werden (vgl. Holzapfel 1997, S. 71).

Einbeziehung der Bewohner bei der Planung

Bereits bei den quartiersinternen Faktoren wurde näher auf die Einbeziehung der Bewohner eingegangen (siehe Kapitel 3.1.2). Damit das Quartier eine hohe Akzeptanz und ein hohes Identifikationspotenzial erreicht, sollte frühzeitig Engagement erlaubt und gefördert werden. Ziel der autofreien Siedlungen ist neben der frühzeitigen Bildung und kontinuierlichen Stärkung der Gemeinschaft eine Bewusstseins-schaffung für das eigene Wohnumfeld. Durch den Zusammenhalt kann der gemeinschaftliche Erhalt des Quartiers gesichert werden. Dieser entsteht jedoch nur, wenn das Quartier nach den Vorstellungen und Bedürfnissen der zukünftigen Bewohner entsteht. Aus diesem Grund nutzen autofreie Quartiere die in § 3 Baugesetzbuch (BauGB) festgehaltene Bürgerbeteiligung und streben eine gemeinsame Entwicklung der Quartiere an (vgl. BMJV 2015c). „Bürgerbeteiligung muss also heißen, dass die Bewohner [...] zusammenkommen, um vorwiegend sich selbst im Autoverkehr vernünftig zu beschränken, wenn sie gesunde Lebensbedingungen im Wohnumfeld erreichen wollen“ (Holzapfel 1997, S. 62).

3.3 Zwischenfazit II

Bei Betrachtung der Voraussetzungen und Ziele fallen überall Parallelen auf, die sich gegenseitig beeinflussen und begünstigen können. So trägt nahezu jeder Aspekt dazu bei, dass eine Entwicklung vom Verkehrs- zum Aufenthaltsraum stattfinden kann. Durch die ausbleibenden Störungen des Autoverkehrs soll der öffentliche Raum für Radfahrer und Fußgänger wieder attraktiv und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Diese Veränderung bewirkt, dass die Quartiere ein attraktives Wohnumfeld bieten können. Dieses übergeordnete Ziel, die Bereitstellung eines attraktiven und nachhaltigen Wohnortes, ist auch für die Stadtplanung eine entscheidende Aufgabe für die Zukunft der Umwelt in Städten. Autofreiheit soll sich dadurch auszeichnen, dass alle in 2.2.2 genannten Nachteile eines Autos wegfallen oder zumindest minimiert werden. Die Einsparpotenziale und die Alternativen bezüglich der Nutzung des Umweltverbundes sollen aufgezeigt und bekannt werden. An dieser Stelle ist anzumerken, dass viele Grundstücke den überdurchschnittlichen Standortfaktoren nicht genügen. Daher ist es wichtig, die momentan verfügbaren Flächen für entsprechende Konzepte vorzusehen. Selbstverständlich unterscheiden sich die Voraussetzungen in ihrer Gewichtung. Eine fehlende Bushaltestelle fällt mehr ins Gewicht als ein einzelner fehlender Nahversor-gungsbetrieb.

Letztendlich zielen alle genannten Faktoren darauf ab, eine Steigerung der Lebensqualität zu erzielen und im besten Fall von einer Kostenersparnis zu profitieren. Ein autofreies Quartier sollte demnach eine Größe aufweisen, die es ermöglicht, diese Ziele zu erreichen und die dadurch entstehenden Vorteile erfahrbar zu machen. Im Hinblick auf die Fragestellung ist also zu betonen, dass eine Mindestgröße des Quartieres vorhanden sein muss, um die Vorteile des autofreien Wohnens erleben zu können. Eine Definition dieser Größe bleibt offen und hängt stark von den erfüllten und offenen Voraussetzungen ab.

Auf die Frage, wann es sich um Lebensqualität handelt, gibt es keine festgesetzte Antwort. Fest steht jedoch, dass die Steigerung dieser und die Reduzierung von Um-

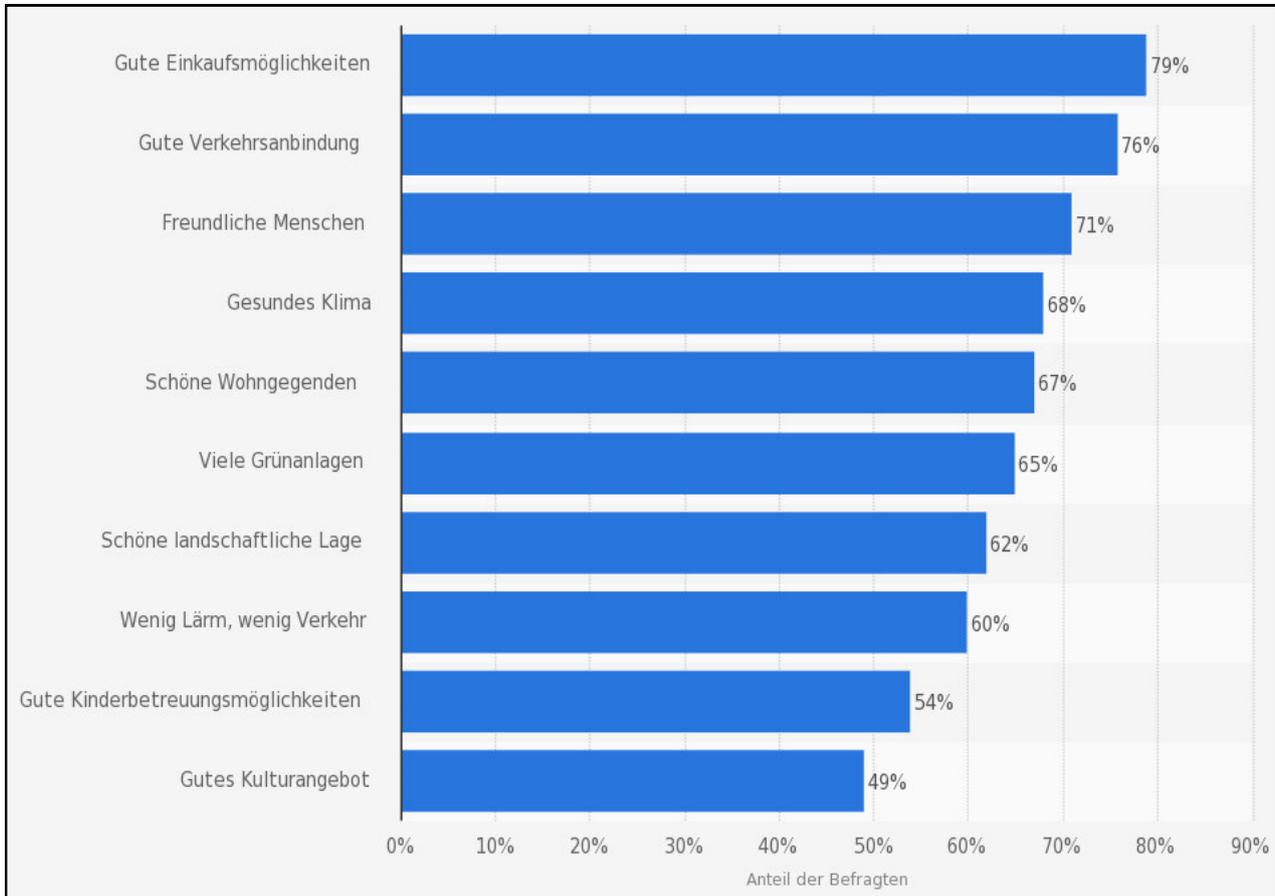


Abb. 20: Faktoren der Lebensqualität von Orten

weltschäden und humanitären Folgen zu einem attraktiven Wohnumfeld führen. Der Stadtplaner Jan Gehl, der für seine Planungen in Kopenhagen bekannt ist, ist der Meinung, dass „es [...] einen sehr simplen Anhaltspunkt [gibt]. Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator. Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt“ (Willenbrock 2014). Durch die verminderte Flächeninanspruchnahme des MIV entstehen mehr Grün- und Spielflächen, wodurch sich mehr Menschen und vor allem Kinder draußen aufhalten. Durch den reduzierten Verkehr entstehen weniger Lärm und Abgase und durch die Kombination von mehr Fläche und weniger Umweltschäden entsteht eine erhöhte Lebensqualität. Abbildung 20 zeigt, dass das Zusammenspiel

von vielen Faktoren dazu beiträgt, wann ein Ort besonders lebenswert ist und was ein wünschenswerter Lebensraum erfüllen sollte.

Einen Überblick über die herausgestellten Voraussetzungen und Ziele geben die Abbildungen 21 und 22.

Standortfaktoren	Zentrale Lage
	Infrastrukturelle Ausstattung
	Nahversorgung
Quartiersinterne Faktoren	Einbeziehung der Bewohner
	Erweiterte Mobilitätsangebote
	Struktur

Abb. 21: Überblick der Voraussetzungen autofreier Quartiere

Ökonomie	Kosteneinsparungen	
	Nutzungsmischung	
	Stärkung des ÖPNV	
Ökologie	Reduzierung des MIV und Förderung des Umweltverbundes	
	Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (für den MIV)	
	Umweltschutz	
Soziales	Gesünder Leben	
	Schaffung öffentlicher Begegnungsräume	
	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Ergebnis	Entwicklung vom Verkehrs- zum Aufenthaltsraum	
	Steigerung der Lebensqualität	
	Entstehung eines attraktiven und nachhaltigen Wohnquartiers	

Abb. 22: Überblick der Ziele autofreier Quartiere

4 Beispiele autofreier Quartiere

4.1 Überblick der autofreien Quartiere in Hamburg

Um einen Überblick über die Quartiere zu erlangen, in denen in Hamburg autofrei gewohnt werden kann, werden sie an dieser Stelle kurz vorgestellt. Der Schwerpunkt rund um die Siedlung Kleine Horst wird in Kapitel 4.3 separat beleuchtet.

Die Steckbriefe umfassen den Realisierungszeitraum, von Idee bis zur Fertigstellung, den Standort des Quartiers, die Größe, die in Umfang und Fläche angegeben

wird und das Konzept, welches Initiator, die Verkehrsform und den Stellplatzschlüssel nennt. Des Weiteren wird die Entfernung zum Zentrum angegeben, zum einen anhand der Fahrzeit mit dem ÖPNV und zum anderen an der Luftlinie vom Standort bis zum Stadtzentrum. In diesem Fall wurde dafür der Standpunkt des S-Bahnhofs Jungfernstieg gewählt und die Fahrzeitangabe bezieht sich auf einen Montag um 17 Uhr. Sollte eine Information nicht vorhanden sein, ist dies mit o.A. (ohne Angabe) gekennzeichnet.

Falkenried Terrassen

Realisierungszeitraum: 1992–1999
Standort: Falkenried 34g, 20251 Hamburg, Eppendorf

Größe

Umfang: 324 Wohneinheiten, 450 Bewohner
Fläche: Ca. 11.600 m² Wohnfläche

Konzept

Initiator/Planer: Mietergenossenschaft
Falkenried-Terrassen eG
Verkehrsform: Autofrei
Stellplatzschlüssel: 0,0

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 13 Minuten Fahr- /
20 Minuten Reisezeit



Abb. 23: Projekt Falkenried Terrassen

Mitte Altona

Realisierungszeitraum: 2011–Noch nicht fertiggestellt
Standort: Hamburg, Altona (ehemaliges Bahngelände)

Größe

Umfang: 4.500 Wohnungen geplant
Fläche: Ca. 28 ha

Konzept

Initiator/Planer: Eigentümer: ECE, Aurelis, 112. PANTA
Verkehrsform: Autoarm
Stellplatzschlüssel: 0,2–0,6

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 14 Minuten Fahr- /
20 Minuten Reisezeit
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 4,06 Kilometer



Abb. 24: Projekt Mitte Altona

Ökologische Siedlung Braamwisch

Realisierungszeitraum: 1996–2000
Standort: Braamwisch, 22175 Hamburg, Bramfeld

Größe

Umfang: 40 Wohneinheiten
Fläche: o.A.

Konzept

Initiator/Planer: Privatpersonen
Verkehrsform: Autofrei
Stellplatzschlüssel: 0,2

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 38 Minuten Fahr- /
43 Minuten Reisezeit
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 11,76 Kilometer



Abb. 25: Projekt Ökologische Siedlung Braamwisch

SAAR II am Eisenwerk

Realisierungszeitraum: o.A.–2009
Standort: Am Eisenwerk 7-13, 22303 Hamburg,
Barmbek-Nord

Größe

Umfang: 53 Genossenschaftswohnungen mit
Mieterbeteiligung
Fläche: Ca. 3.960 m² Wohnfläche

Konzept

Initiator/Planer: Baugenossenschaft
FLUWOG-NORDMARK eG, Leben mit Behinderung
Hamburg GmbH, SAAR II (Autofreies Wohnen eV)
Verkehrsform: Autofrei
Stellplatzschlüssel: o.A.

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 13 Minuten Fahr- / 19 Minuten Reisezeit
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 4,67 Kilometer



Abb. 26: Projekt SAAR II am Eisenwerk

Saarlandstraße

Realisierungszeitraum: 1994–2000
Standort: Saarlandstraße 4-6, 22303 Hamburg,
Barmbek-Nord

Größe

Umfang: 170 Wohnungen, 450 Bewohner
Fläche: Ca. 3,4 ha

Konzept

Initiator/Planer: Wohnwart – Genossenschaft für
autofreies Wohnen e.G., Barmbeker Stich WEG ohne
Auto, Leben mit Behinderung e.V., GwG, Hamburg,
Plan-R Architekten Joachim Reinig, Architekten Dittert
und Reumschüssel, Hamburg
Verkehrsform: Autofrei
Stellplatzschlüssel: 0,15

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 13 Minuten Fahr- / 23 Minuten Reisezeit
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 4,56 Kilometer

Anmerkung: Erstes autofreies Wohnprojekt in Hamburg



Abb. 27: Projekt Saarlandstraße

Stadthaus Schlump

Realisierungszeitraum: o.A.–1996
(Nutzung eines ehemaligen Krankenhauses)
Standort: Hamburg, Eimsbüttel

Größe

Umfang: 44 Wohnungen
Fläche: Ca. 0,8 ha

Konzept

Initiator/Planer: Privater Investor, Projekt „Wohn Mobil“
Verkehrsform: Autoreduziert
Stellplatzschlüssel: o.A.

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 5 Minuten Fahr- /
14 Minuten Reisezeit
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 2,44 Kilometer



Abb. 28: Projekt Stadthaus Schlump

Wohnpark Trabrennbahn Farmsen

Realisierungszeitraum: 1995-2000
Standort: Max-Herz-Ring, 20354 Hamburg, Farmsen-Berne (Bauprojekt auf ehemaliger Trabrennbahn)

Größe

Umfang: Ca. 1.170 öffentlich geförderte Wohnungen
Fläche: Ca. 24 Ha

Konzept

Initiator/Planer: Trabrennbahn Hamburg Farmsen GbR;
GATOR Beteiligungsgesellschaft mbH
Verkehrsform: Autoarm, verkehrsfrei, autofreier Innenbereich
Stellplatzschlüssel: 0,8

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 22 Minuten Fahr- / 30 Minuten Reisezeit
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 8,67 Kilometer



Abb. 29: Projekt Trabrennbahn Farmsen

Wohnprojekt Zeisewiesen

Realisierungszeitraum: 1991-1999
Standort: Hamburg, Ottensen

Größe

Umfang: o.A.
Fläche: Ca. 7.850 m² (zusammen mit anderen Wohnprojekten)

Konzept

Initiator/Planer: Privater Investor zusammen mit Arche Nora - Neue Lebens- und Wohnformen für Frauen auch im Alter e. V.
Verkehrsform: Teilweise autofrei
Stellplatzschlüssel: 0,2

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 23 Minuten Fahr- / 27 Minuten Reisezeit.
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 4,49 Kilometer
Anmerkung: Frauenwohnprojekt und Wohnen im Alter



Abb. 30: Projekt Zeisewiesen

4.2 Modellstadtteil – Vauban

Der Vorzeigestadtteil Vauban liegt in Freiburg, Baden-Württemberg und hat sich komplett der nachhaltigen Stadtentwicklung verschrieben (siehe Abbildung 31) (vgl. Buchert et al. 1999, S. 20). Er ist aufgrund eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs entstanden und „[...] gilt global als Zukunftsmodell einer nachhaltigen Stadt“ (Lay 2013).

Auf dem ca. 42 ha großen ehemaligen Kasernenareal befindet sich eine Vielzahl von Nutzungen (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2013, S. 30). Diese Nutzungsmischung hat den Ausgangspunkt, dass ein eigenständiger Stadtteil entwickelt werden sollte, der die Ziele nachhaltiger Stadtentwicklung erfüllt und somit als positives Beispiel fungieren kann. Ca. 19 ha Fläche zeichnen sich durch drei- bis fünfstöckige Wohnnutzung aus, die den Großteil des Stadtteils ausmacht. Durch verschiedene Formen von Niedrigenergie- sowie Passivhäusern und nachhaltige Faktoren wie Solarthermie und Regenwasserversickerung erfüllt Vauban die Anforderungen an einen ökologisch, nachhaltigen Stadtteil (vgl. Buchert et al. 1999, S. 23). Neben den Wohngebieten wurden Mischgebiete und Gewerbegebiete dort angesiedelt, die Arbeitsplätze schaffen und die Versorgung des Gebietes gewährleisten. Im Zuge dessen wurden beispielsweise auch Bildungseinrichtungen und Kindertagesstätten realisiert. Durch ein Stadtteilzentrum, das nach dem Konzept der Stadt der kurzen Wege mit geplant wurde, ist



Abb. 31: Lage Vaubans in Freiburg, Baden-Württemberg

es möglich den Einkauf unkompliziert und schnell mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu absolvieren. Da das Gebiet lediglich zwei Kilometer vom Freiburger Stadtzentrum entfernt ist, konnte das Ziel einer Schaffung von innenstadtnahem Wohnraum erfüllt werden. Aufgrund von verschiedenen Bauabschnitten und Investoren ist ein heterogener Stadtteil entstanden, der Wohnraum für verschiedene Einkommensgruppen bietet. Durch dieses Angebot besteht die Bewohnerschaft aus unterschiedlichen sozialen Gruppen und Haushaltsgrößen. Die heterogene Bewohnerstruktur spricht für die Vielfalt des Stadtteils, wobei den Großteil Familien mit Kindern ausmachen (siehe Abbildung 32). Anhand der Abbildung ist eindeutig zu erkennen, dass große Haushalte überwiegen. Auf den Straßen haben die Kinder Platz zum Spielen, da die Autos lediglich zum Aus- und Einladen in die Wohnstraßen fahren dürfen und die Bewohner können miteinander in Kontakt treten.

Die zentrale und innerstädtische Lage bildete den Ausgangspunkt für eine nachhaltige Verkehrslösung und

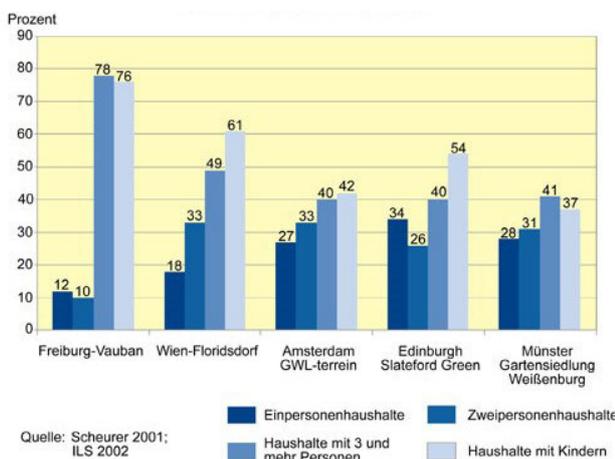


Abb. 32: Haushaltsstruktur der Bewohner in autofreien Siedlungen

somit für die Idee des auto- und stellplatzfreien Wohnens, mit dem zugleich der ÖPNV gefördert werden sollte. Mithilfe des ÖPNV Netzes, das sich durch den Stadtteil zieht, ist Vauban sehr gut erschlossen und auch ohne ein eigenes Auto sehr gut erreichbar (siehe Abbildung 33). In Vauban besteht zudem die Möglichkeit auf CarSharing Angebote oder einen Fahrradverleih zurückzugreifen. Um die autofreie Lebensform zu unterstützen, gibt es zudem ein Fahrradgeschäft als auch ein Lieferservice der Nahversorgungsbetriebe. „Etwa je ein Drittel aller Wohnungen in Vauban sind stellplatz- oder autofrei“ (Freie und Hansestadt Hamburg 2013, S. 31), was dazu führt, dass die Förderung des Umweltverbundes umso wichtiger ist. Da auch Vauban von der Freihaltspflicht für eine eventuell notwendige Nachrüstung der Stellplätze nicht befreit ist, existieren Grünflächen, die im Falle bebaut werden könnte. Da das Konzept jedoch nicht komplett autofrei ist, gibt es bereits Quartiersgaragen, die sich am Rande des Quartiers befinden – diese weisen jedoch eine geringe Auslastung auf (vgl. Freie

und Hansestadt Hamburg 2013, S. 31).

Aufgrund der komplett neuen Planung seit 1995, die von Beginn an mit Beteiligung der interessierten Bevölkerung stattfand, konnten in dem Stadtteil viele Aspekte bedacht und Voraussetzungen optimal realisiert werden. Daher geben „[...] 81% der befragten autofreien Haushalte [...] an, dass ihnen die Organisation des Alltags ohne eigenen Pkw sehr leicht oder leicht fällt“ (Freie und Hansestadt Hamburg 2013, S. 31). Selbstverständlich spielt die Dimension des Gebietes eine entscheidende Rolle, wenn es darum geht, eine Nahmobilität zu gewährleisten und eigene Nahversorgungseinrichtungen sowie ÖPNV-Haltestellen zur Verfügung zu stellen (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2013, S. 31). Durch die Nutzung eines Kasernengeländes, war zum einen keine Flächenexpansion nötig und zum anderen konnte die nicht mehr gebrauchte Fläche optimal wiederverwendet werden. Als Erfolgsfaktoren nennt Matthias Buchert, zusammen mit den anderen Autoren

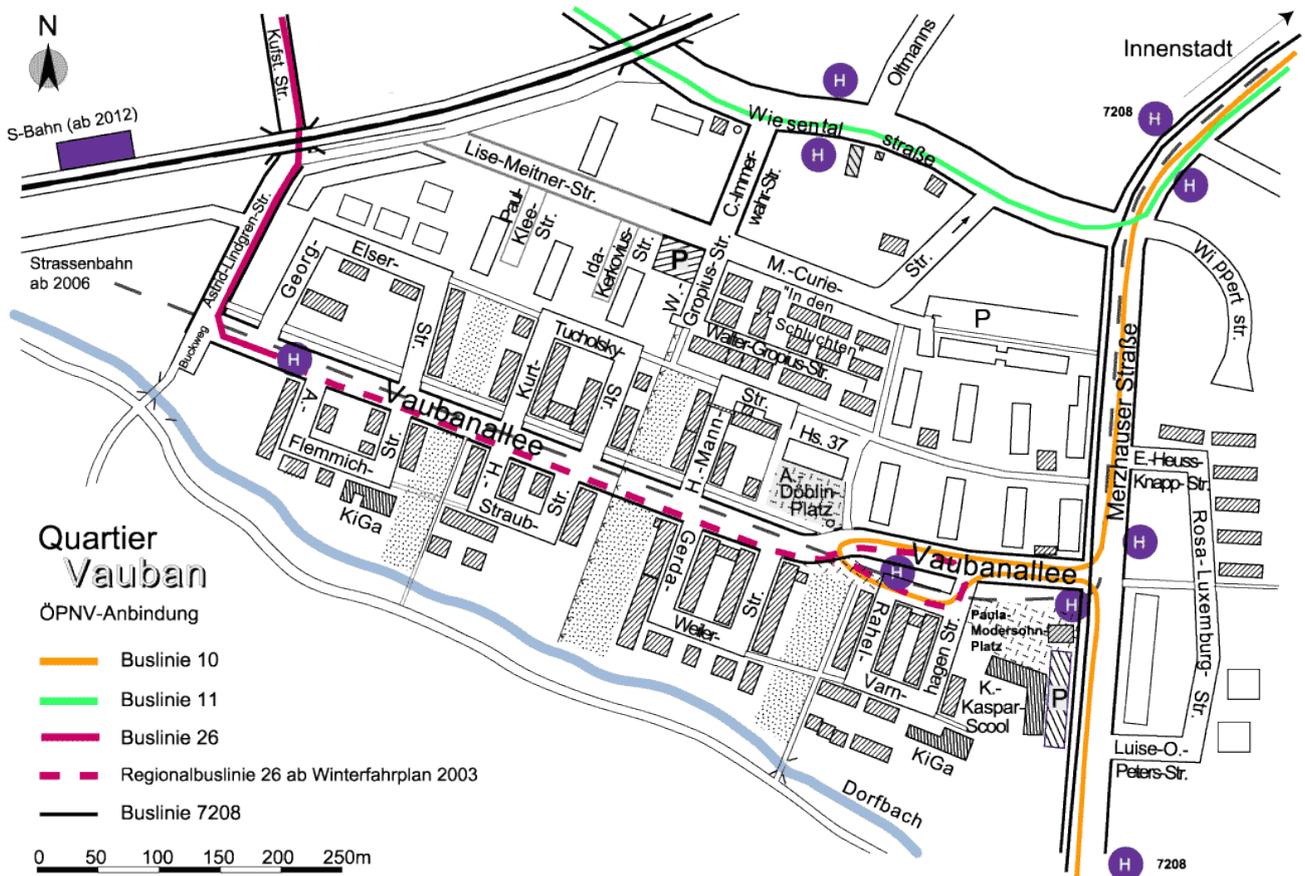


Abb. 33: ÖPNV-Anbindung Vaubans

des Praxis- und Ideenhandbuches „Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier“, die Eigeninitiative vieler Bewohner, das Engagement des Bürgervereins Forum Vauban, die stadtplanerischen Rahmenbedingungen und die permanente Unterstützung von allen Seiten (vgl. Buchert et al. 1999, S. 17).

4.3 Schwerpunkt – Kleine Horst

Kleine Horst

Realisierungszeitraum: 2005-2008
Standort: Am Sodenkamp 11 - 17, Paula-Westendorf-Weg 2 - 36, 22337 Hamburg, Ohlsdorf (Klein Borstel)

Größe

Umfang: 65 Wohneinheiten, ca. 160 Bewohner
Fläche: Ca. 11.000m² Gesamtfläche, 5.100m² Wohnfläche

Konzept

Initiator/Planer: NeuStadtArchitekten, Hamburg; Architekten Möller Seifert, Hamburg,
Bauherren: Baugemeinschaft Mobiles Wohnen/LAWAETZ-Stiftung; Wohnungsverein Hamburg von 1902 eG
Verkehrsform: Autofrei
Stellplatzschlüssel: 0,2

Lage

Entfernung zum Zentrum (ÖPNV): 26 Minuten Fahr- / 31 Minuten Reisezeit
Entfernung zum Zentrum (Luftlinie): Ca. 9,55 Kilometer

Nach der Vorstellung des Stadtteils Vauban folgt in diesem Kapitel die Untersuchung des Quartiers Kleine Horst (siehe Abbildung 34). Da die bestmögliche Erfüllung der in Kapitel 3.1 genannten Voraussetzungen Grundlage dafür ist, die Ziele autofreien Wohnens realisieren zu können, ist anfangs zu klären, inwieweit die Siedlung Kleine Horst diese Voraussetzungen erfüllt. Daher wird das Quartier im Folgenden vorgestellt und bezüglich der Voraussetzungen betrachtet.

4.3.1 Überblick

Das Quartier Kleine Horst liegt im Ortsteil Klein Borstel, in Hamburg (siehe Abbildung 35 folgende Seite). Die Bebauung des 9,3 ha großen Areals entlang des



Abb. 34: Projekt Kleine Horst

Ohlsdorfer Friedhofs, auf dem ehemaligen Anzuchtgarten des Friedhofs, beschloss die Senatskommission im Jahr 1998. Nach dem Inkrafttreten des Bebauungsplans Ohlsdorf 12, der sich im Anhang befindet, begannen im Jahr 2005 die Bauarbeiten für das Neubaugebiet von ca. 4,9 ha Erschließungsfläche. Das Quartier liegt zwischen dem Paula-Westendorf-Weg, dem Sodenkamp, Bestandsgebäuden und einer Bahntrasse des HVV. Von den insgesamt ca. 200 realisierten Wohneinheiten (WE), gehören 65 WE dem autofreien Wohnprojekt Kleine Horst an, die sich auf ca. 5.100 m² Wohnfläche erstrecken.

Das Quartier ist in dieser Größenordnung entstanden, da keine Nachfrage für einen größeren Anteil autofreien Wohnraumes vorhanden war (vgl. Scholze 2015).



Abb. 35: Lage Kleine Horst in Hamburg

Ganz im Gegenteil, es gab eine sehr starke Nachfrage für normale Wohnungen, da die direkte Nähe zum Alsterlauf und der Ortsteil Klein Borstel sehr edel und lukrativ sind (vgl. Scholze 2015). Den Anstoß für das Projekt gaben ca. zwanzig zukünftige Bewohner, die sich zu einer Baugemeinschaft zusammengetan hatten. Diese hatten den Wunsch autofrei zu wohnen und haben den Wohnungsverein von 1902 eG kontaktiert und das Grundstück in Klein Borstel vorgeschlagen. In Hamburg „[...] werden rund 20 Prozent der für den Geschosswohnungsbau geeigneten Grundstücke [...] für Baugemeinschaften reserviert“ (BSU 2015a). Dies und das komplett neue Erschließungsgebiet ermöglichten, dass der Kauf des Grundstücks eine unkomplizierte Angelegenheit war (vgl. Scholze 2015). Der Wohnungsverein von 1902 eG ist Bauherr, Investor und Vermieter des Westteils des Quartiers. Der Ostteil wurde von den Eigentümern selbst erworben, die sich ihr Grundstück bei der BSU Hamburg, auf Wunsch direkt neben den mietenden Bewohnern, gekauft haben. Anhand der Abbildung 36 ist zu erkennen, wie das Quartier aussieht

und wie die Eigentumsverhältnisse verteilt sind.

Die Wohneinheiten unterteilen sich zum einen auf ca. 2.800 m² in 30 WE der Eigentümer, in Form der Baugemeinschaft Mobiles Wohnen, die in fünf Gebäuden Platz finden (Abbildung 36 gelb). Zum anderen wurden weitere 35 WE des Wohnungsvereins Hamburg von 1902 eG gebaut, die zur Miete stehen und in drei Gebäuden auf ca. 2.300 m² realisiert wurden (Abbildung 36 rot). Durch die hinreichend erfüllten Voraussetzungen, die einen geringeren Stellplatzschlüssel bewirken, reichte es aus, dass lediglich 0,2 Stellplätze je WE realisiert wurden. Das Quartier ist komplett autofrei – das heißt auch, dass die Bewohner eine Verpflichtung über den Verzicht des eigenen Autos unterschreiben mussten, um dort wohnen zu können. Die ca. 160 Bewohner setzen sich aus ungefähr drei Viertel Familien mit Kindern und einem Viertel Alleinstehende sowie Paare zusammen (vgl. Scholze 2015). Die Eigentumswohnungen sind mit einer Größe von 100–120 m² größer als die der Mieter, „[...] daher gibt es davon zahlenmäßig weniger“ (Scholze 2015), so Claus-Dietrich Scholze, Vorstand des Wohnungsverein von 1902 eG. Die Wohnungen des Wohnungsvereins sind mit der maximalen Größe von 95 m² auch für Alleinstehende attraktiv, wodurch die Anzahl der Alleinstehenden auf der Mieterseite höher ist (vgl. Deilke 2015).

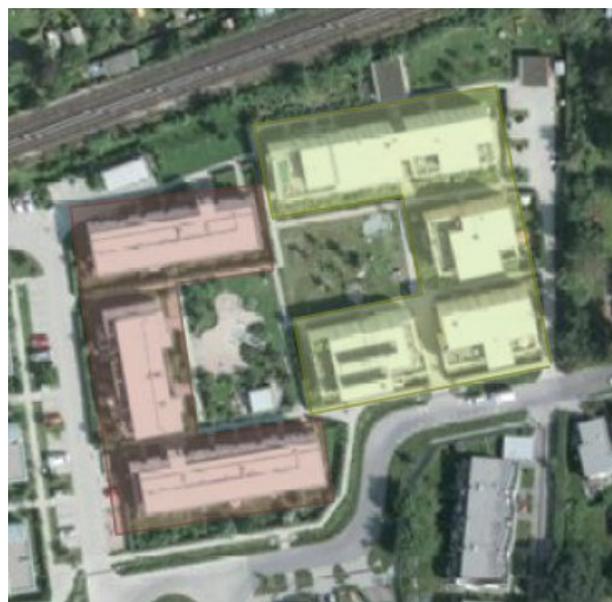


Abb. 36: Eigentumsverteilung des Quartiers Kleine Horst

Die acht Gebäude des Gemeinschaftsprojekts der Baugemeinschaft Mobiles Wohnen und der Genossenschaft Wohnungsverein von 1902 eG wurden in KfW 60- und Passivhausbauweise gebaut und weisen eine zweigeschossige Bauweise auf. Die Bebauung des Quartiers wird durch die BauNutzungsverordnung (BauNVO) geregelt und in Art (§§ 1–15) und Maß (§§ 16–21a) der baulichen Nutzung unterteilt (vgl. BMJV 2015a). Der Bebauungsplan Ohlsdorf 12 setzt für das Grundstück des autofreien Projekts als Art der baulichen Nutzung ein Reines Wohngebiet (WR) fest, was bedeutet, dass ausschließlich die Wohnnutzung dort Platz findet und beispielsweise für Industrie- und Gewerbe Zwecke ausgeschlossen ist (vgl. BMJV 2015a, § 3). Definiert durch die Grund- und Geschossflächenzahl bestimmt das Maß der baulichen Nutzung die maximale Größe der Bauwerke und beugt so Fehlentwicklungen vor. Die Festsetzungen orientieren sich weitgehend an der angrenzenden Bebauung. Für das Quartier Kleine Horst gilt nach dem Bebauungsplan Ohlsdorf 12 die Vorgabe von zwei Stockwerken. Da die Höhe der Gebäude maßgeblich für das Aussehen eines Quartiers verantwortlich ist und sich das Quartier nahtlos in die Umgebung einfügen soll, wurde sie zwingend festgelegt. Eine höhere oder niedrigere Bebauung wird dadurch ausgeschlossen. In dem der Untersuchung zugrunde liegenden Quartier wurden eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 0,6 festgelegt. Diese Zahlen beschreiben das Höchstmaß der Bebauung und sind nicht zwingend auszureizen. Dabei ist die Grundflächenzahl ein weiteres Mittel, um das Grundstück zu strukturieren und Rahmenbedingungen zu schaffen, da sie beschreibt, „[...] wieviel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche [...] zulässig sind“ (§20 Abs. 2 BauNVO). Unter Grundfläche ist dabei die Fläche zu verstehen, die bebaut werden darf (vgl. BMJV 2015a, § 19 Abs. 2). Der überbaubare Flächenanteil des Grundstücks beträgt in diesem Fall 0,3 und wird somit nicht vollständig bis zum Maximum ausgenutzt, dies soll eine aufgelockerte Bebauung unterstützen. Aus der zwingend zweigeschossigen Bebauung und der GFZ von 0,3 ergibt sich eine Geschossflächenzahl von 0,6. Diese „[...] gibt an, wieviel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmete

Grundstücksfläche [...] zulässig sind“ (§19 Abs. 1 BauNVO).

4.3.3 Klären der Voraussetzungen

Zentrale Lage

Das Quartier Kleine Horst liegt in Klein Borstel, einem Ortsteil von Hamburg-Ohlsdorf (siehe Abbildung 37). Verkehrlich angebunden ist es vor allem über die Wellingsbüttler Landstraße, die vom S-Bahnhof Wellingsbüttel bis zum U-Bahnhof Klein Borstel verläuft. Die Entfernung zum Zentrum beträgt ca. 9,55 Kilometer Luftlinie und ca. 26 Minuten Fahrzeit mit dem ÖPNV. Im Vergleich zu den anderen Hamburger Quartieren handelt es sich hierbei um die zweitlängste Entfernung. Lediglich die ökologische Siedlung Braamwisch weist län-



Abb. 37: Lage des Quartiers in Hamburg

gere Entfernungen und Fahrzeiten auf. Die Anforderung an eine innerstädtische Lage ist daher erfüllt, da für diesen Rahmen die Definition zugrunde liegt, dass als innerstädtisch etwas gilt, was „innerhalb einer Stadt vorhanden, verlaufend, geltend“ (Bibliografisches Institut 2015c) ist. Aufgrund der Lage im Stadtgefüge Hamburgs, ist der Standort des Quartiers nicht als Stadtrandlage zu bezeichnen und daher als innerstädtisch anzusehen. Durch die direkte Verbindung und die Erreichbarkeit unter 30 Minuten, ist der Aspekt einer zentrumsnahen Lage ebenfalls als erfüllt zu bewerten. Da die Reisezeit bei 31 Minuten liegt und diese je nach Bewohner abweicht, ist dies das Maximum, um diese Voraussetzung erfüllen zu können.

Infrastrukturelle Ausstattung

Das Quartier ist durch den HVV mit den S-Bahnlinien S1 und S11 angebunden (siehe Abbildung 38). Der S-Bahnhof Kornweg (Klein Borstel) liegt weniger als 500 Meter und ca. 5 Gehminuten entfernt und genügt somit den Voraussetzungen für autofreie Quartiere. Die Anfahrtsfrequenz entspricht ebenfalls den Voraussetzungen, da der S-Bahnhof von 6–23 Uhr im 10-Minuten-Takt und außerhalb dieser Zeiten im 20-Minuten-Takt angefahren wird. Die S1 verkehrt von Poppenbüttel–Wedel und die S11 von Poppenbüttel–Blankenese. Die S11 dient als Verstärkung und fährt daher in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich zu der S1. Vom Bahnhof Kornweg (Klein Borstel) ist der Jungfernstieg ohne Umsteigen erreichbar. Diese direkte ÖPNV Verbindung und der unkomplizierte Fahrweg tragen dazu bei, dass der Standort trotz der Entfernung geeignet ist, um ein autofreies Wohnprojekt umzusetzen. Die nächste Haltestelle der S1, Ohlsdorf, die in 2 Minuten Fahrzeit erreichbar ist, bietet Anschluss zu weiteren Bahn- und Buslinien sowie zum Hamburger Flughafen. In Klein Borstel befindet sich ebenfalls zum einen die U-Bahnhaltestelle Klein Borstel, die jedoch mit ca. 1,2 Kilometer Entfernung außerhalb des Einzugsgebietes von 500 Metern liegt. Zum anderen gibt es vereinzelte Bushaltestellen, die jedoch ebenfalls nicht in dieser Entfernung liegen. Eine Karte mit Einzugsgebieten der ÖPNV Haltestellen in der Nähe des Standorts befindet sich im Anhang.

Die Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen, die eine Fahrzeit von 30 Minuten nicht überschreiten sollte, ist mit den Nahversorgungsangeboten und dem ÖPNV Angebot gegeben. Weiteres hierzu im nächsten Abschnitt.



Abb. 38: HVV Anbindung Kornweg (Klein Borstel)

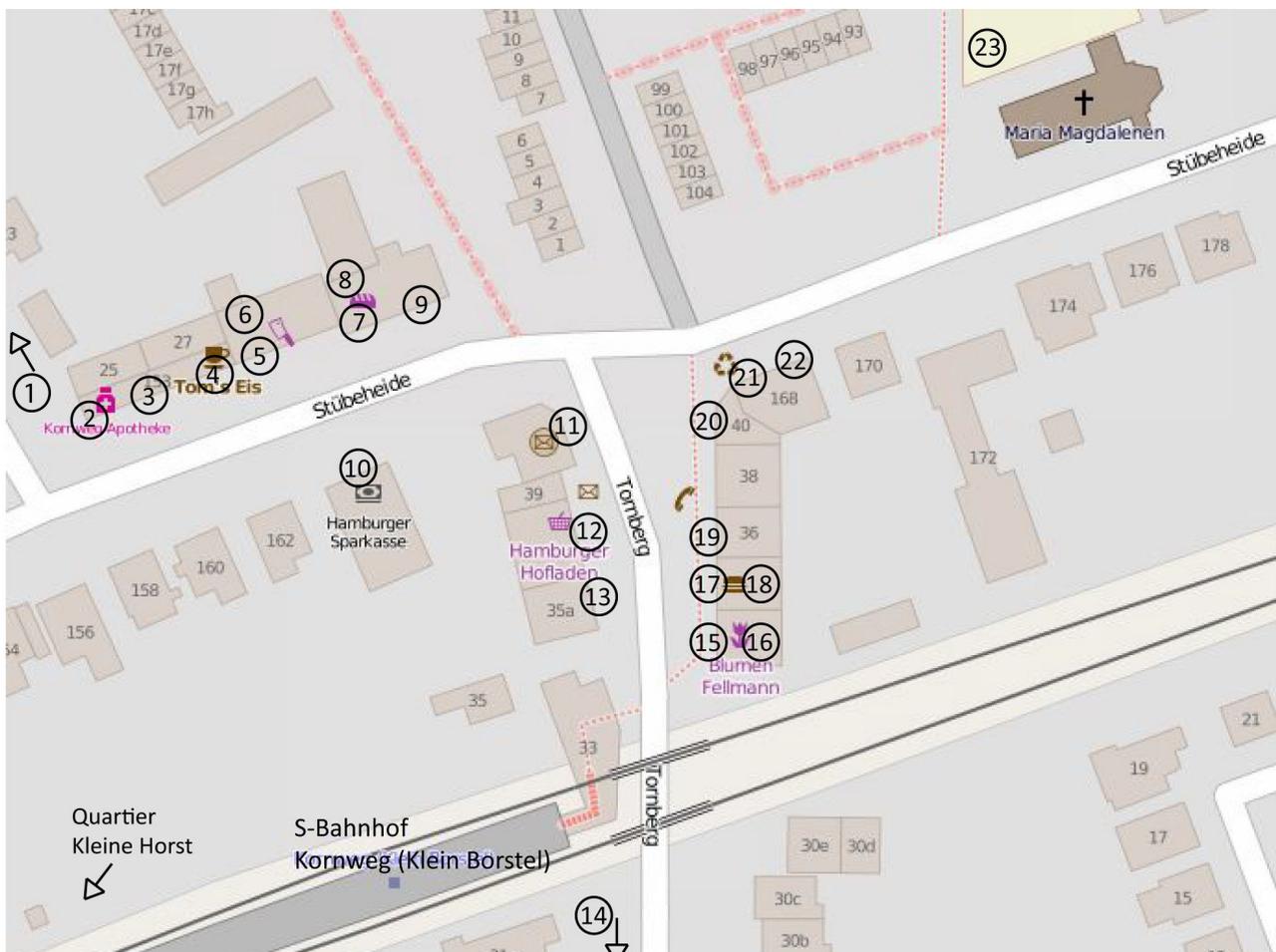
Ein Rad- und Fußwegenetz ist sowohl entlang des Ohlsdorfer Friedhofs als auch durch den Alsterlauf vorhanden.

Nahversorgung

Innerhalb des Neubaugebiets entstand neben Wohnraum auch eine Kindertagesstätte am Sodenkamp, die zusammen mit den umliegenden Schulen und Kindertagesstätten ein umfangreiches Angebot darstellt. Das Quartier ist jedoch zu klein, um eigene Nahversorgungsangebote zu stellen und aufgrund seiner Festlegung als Reines Wohngebiet nicht dafür ausgelegt. In ca. 500 Metern Fußweg, direkt neben dem S-Bahnhof Kornweg (Klein Borstel), gibt es verschiedene Nahversorgungsangebote. Abbildung 39 zeigt, welche Angebote sich in direkter fußläufiger Nähe zu dem Quartier befinden. Um den periodischen Bedarf zu komplettieren, fehlen lediglich ein Drogeriemarkt und ein Schuster in fußläufiger Nähe. Drogerieartikel sind jedoch auch in dem Hofladen zu bekommen, der vergleichsweise teuer ist (vgl. Deilke 2015). Da das autofreie Quartier in ein bestehendes Stadtgefüge integriert wurde, gibt es in Klein Borstel kein speziell auf autofreie Bedürfnisse ausgerichtetes Nahversorgungsangebot. Weitere schnell zu erreichende Angebote befinden sich direkt am S-Bahnhof Wellingsbüttel, der innerhalb von 4 Minuten mit der S1 zu erreichen ist. Ansässig sind dort unter anderem eine Kindertagesstätte, Volkshochschule, Drogeriemarkt, Textilgeschäfte, Frisör, Apotheke, Zahnarzt, Bäcker, Sparkasse, Café und Restaurants, sowie ein großer Getränke- und Supermarkt.

Mit diesem Angebot ist die Voraussetzung der Nahversorgung bereits erfüllt. Stark ergänzt bzw. vervollständigt mit aperiodischem Bedarf wird das Angebot durch das Alstertal-Einkaufszentrum (AEZ) an der S-Bahnhaltestelle Poppenbüttel, die mit der S1 innerhalb von 7 Minuten erreichbar ist. Der aperiodische Bedarf umfasst alle Waren, die nicht unter den periodischen Bedarf fallen und einen mittel- bis langfristigen Beschaffungsrhythmus aufweisen (vgl. GIF 2000, S. 7). Da-

runter fallen beispielsweise Bekleidung, Elektronik und Einrichtungsgegenstände. Sollten demnach Klein Borstel und Wellingsbüttel nicht ausreichen, ist anhand der 59.000 Quadratmeter Verkaufsfläche des AEZ die komplette Nahversorgung abgedeckt (vgl. ECE Projektmanagement 2015). Die direkte und kurze Bahnverbindung und die Anfahrtshäufigkeit von 10 Minuten tragen dazu bei, dass das AEZ für die Bewohner der Kleinen Horst ein zusätzlicher Anlaufpunkt ist.



- | | | | |
|---|--|---|--|
| ① Ärztin - Dr. Marianne Kamps
Kornweg 2 | ⑦ Bäckerei Konditorei Vollstädt
Stübeheide 157 | ⑬ Kneipe - Borsteler Treff
Tornberg 35 | ⑲ Naturheilpraxis
Tornberg 36 |
| ② Kornweg-Apotheke
Stübeheide 153 | ⑧ Zahnärztin - Dr. Birgit Horschler-Fricke
Stübeheide 157 | ⑭ Zahnärztin - Dr. Maike Budde
Tornberg 25 | ⑳ Ristorante Vivere
Tornberg 40 |
| ③ Fußpflege und Handkosmetik
Stübeheide 153 | ⑨ Frisör Meinecke
Stübeheide 157 | ⑮ Blumen & Gartenpflege Fellmann
Tornberg 32 | ㉑ Klein Borstel Nähstudio
Stübeheide 168 |
| ④ Tom's Eis
Stübeheide 153 | ⑩ Haspa
Stübeheide 164 | ⑯ Buchhandlung Tolle Geschichten
Tornberg 32 | ㉒ Hebammenpraxis &
Familiennetzwerk
am Kornweg
Stübeheide 168 |
| ⑤ Obst- und Gemüsehändler
Below Querbeet
Stübeheide 155 | ⑪ Deutsche Post
Stübeheide 153 | ⑰ Tabakshop
Tornberg 34 | ㉓ Evangelische Kita Maria-Magdalenen
Stübeheide 173 |
| ⑥ Arzt - Jürgen Rehder
Stübeheide 155 | ⑫ Hamburger Hofladen
Tornberg 37 | ⑱ Kornweg Grill Imbiss
Tornberg 34 | |

Abb. 39: Nahversorgung in Klein Borstel

Neben den genannten Möglichkeiten greifen die Bewohner auf Food Coops zurück und lagern die Bestellungen im Gemeinschaftskeller (vgl. Richter 2013). Dies kann dazu führen, dass das Nahversorgungsangebot in Klein Borstel weniger genutzt wird. „Natürlich wird sich mehr Kaufkraft durch den Zuzug der Bewohner erhofft!“ (Lütjens 2015), betont die CDU Bezirksabgeordnete für den Wahlkreis 2 (Groß Borstel, Alsterdorf, Fuhlsbüttel, Ohlsdorf und Klein Borstel), Martina Lütjens. Jedoch beeinflussen Food Coops und ein Gemeinschaftskeller das Einkaufsverhalten der Bewohner. Durch die Belieferung des autofreien Quartiers verlieren die umliegenden Geschäfte an Bedeutung, was sich negativ auf den Einzelhandel in Klein Borstel auswirkt (vgl. Lütjens 2015).

Einbeziehung der Bewohner

Da das Quartier von interessierten zukünftigen Bewohnern ins Leben gerufen wurde, bestand von Beginn der Planungen an eine intensive Integration und ein Engagement der Bewohner (vgl. BSU 2013, S. 174). Die Frage, wie die Kommunikation mit den Bewohnern während der Bauphase lief, beantwortet Claus-Dietrich Scholze mit der Antwort: „Ständig!“ (Scholze 2015). Des Weiteren betonte er, dass sowohl die Konzepte als auch die Ausstattung mitbestimmt werden konnten und dies den intensivsten Teil der Zusammenarbeit ausmachte (vgl. Scholze 2015). Des Weiteren, war er von dem Projekt „[...] begeistert, weil es mal was anderes war“ (Scholze 2015). Die autofreie Siedlung in Klein Borstel war für den Wohnungsverein nicht nur das erste Projekt dieser Art sondern auch die erste Zusammenarbeit mit einer Baugemeinschaft. Claus-Dietrich Scholze zufolge, wurde das Projekt komplett in Zusammenarbeit mit der Baugemeinschaft entwickelt, wobei er die Zusammenarbeit als „toll“ bezeichnete. Dies spiegelt sich ebenfalls in der geringen Bauzeit von elf Monaten wider (vgl. Scholze 2015). Christian Deilke, Eigentümer in der Siedlung Kleine Horst, sprach von Planungstreffen mit Architekten, von Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen, von Workshops zur Wohnungsvergabe und von externer Moderation zu Terminen, an denen Grundsatzentscheidungen getroffen wurden (vgl. Deilke 2015). Dies lässt darauf schließen, dass eine vorbildliche Kommunikation mit den Bewohnern stattgefunden hat und die Planung und

Realisierung als Zusammenarbeit stattfanden.

Auch der Austausch nach Fertigstellung des Neubaus findet statt. Da der Wohnungsverein der Vermieter der Wohnungen ist und beispielsweise die Hausmeisterarbeiten übernimmt, steht er in ständigem Kontakt mit den Bewohnern. Zudem haben die Bewohner einen eingetragenen Verein gegründet in dem sie alles selbst organisieren: „Sie organisieren sich prima selbst! Sie pflegen alles selbst und um keine Betriebskosten zu zahlen, kümmern sie sich um die Gärten und die Reinigung der Treppenhäuser“ (Scholze 2015). Neben dem Kontakt zu dem Wohnungsverein stehen die Bewohner auch untereinander in Kontakt. Da Mieter und Eigentümer oft unterschiedliches zu besprechen haben, finden oft nach Eigentumsform getrennte Treffen statt (vgl. Kuhlmann 2015). Außer den Treffen gibt es keine Abgrenzung zwischen den Bewohnern. So haben sie beispielsweise die Gartentage aufeinander abgestimmt und ein gemeinsames Intranet, in dem sie ihr nachbarschaftliches Netzwerk pflegen (Richter 2013).

Erweiterte Mobilitätsangebote

Neben verschiedenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, wie Keller, abschließbare Schuppen oder Fahrradständer, gibt es ebenfalls „alle Arten von Gepäckträgern“ (Richter 2013), die untereinander getauscht und zur Verfügung gestellt werden. Die Abbildung 40 zeigt die verschiedenen Möglichkeiten die den Bewohnern geboten werden, ihre Fahrräder sicher abzustellen. Nicht gegeben ist die Option des Ausleihens von Transportmitteln in einem Geschäft. Diesbezüglich müssen sich die Bewohner untereinander weiterhelfen, falls etwas gebraucht wird, was sich nicht im eigenen Besitz befindet. Des Weiteren ist anzumerken, dass es keine StadtrAD Station im Einzugsgebiet von 500 Metern gibt. Die nächstgelegene Station befindet sich in ca. 3,7 Kilometer Luftlinie am Überseering in der City Nord. Dieses Angebot stellt im Hinblick auf die autofreie Lebensform keine Unterstützung dar und ist somit als ausbaufähiger Kritikpunkt anzusehen. Das CarSharing Angebot ist ein weiterer erweiterungsfähiger Aspekt. Das Quartier liegt außerhalb der Einzugsgebiete der CarSharing Firmen wie Car2Go und DriveNow und wird daher von ihnen nicht bedient (vgl. Kuhlmann 2015). Es gibt jedoch eine Gre-

enwheels Station direkt neben dem Quartier am Paula-Westendorf-Weg, die im Zuge des Baus mit geplant wurde und „[...] sehr häufig genutzt“ (Greenwheels GmbH 2015) wird.

Die gestiegene Einwohnerzahl Klein Borstels aufgrund des Neubaugebietes und die damit verbundene vermehrte Nutzung des Fahrrads wirkt sich auf die Stellplatzsituation der Fahrräder am Bahnhof aus (siehe Abbildung 41). Martina Lütjens sagte, dass sich Klein Borstel durch den Neubau und die autofreien Bewohner eigentlich nicht verändert hat (vgl. Lütjens 2015). Lediglich die Fahrradsituation am Bahnhof Kornweg (Klein Borstel) hat sich zugespitzt: „Die Bügel sind sehr besetzt! Momentan besteht eine Anfrage, dass noch mehr aufgestellt werden sollen. Es hat sich also das Volumen an Fahrradstellplätzen vergrößert, es ist jedoch unklar, ob die Fahrräder von autofrei Wohnenden oder von anderen Bewohnern stammen – aber vermutlich durch vermehrt Fahrradfahrende“ (Lütjens 2015). Aus diesem Grund sollen in naher Zukunft weitere Park and Ride Fahrradstellplätze hinzukommen.

Struktur

Aufgrund der Aufteilung des Quartiers in Eigentümer und Mieter steht dem interessierten Teil der Bevölkerung eine Auswahl zur Verfügung – sofern zurzeit des Interesses entsprechende Immobilien frei sind. Die Menschen, die sich kein Eigentum leisten können, haben die Möglichkeit zu mieten (vgl. Scholze 2015). Da es sich bei den Mietwohnungen um sozial geförderten Wohnungsbau handelt, der durch die



Abb. 40: Fahrradabstellmöglichkeiten im Quartier



Abb. 41: Fahrradstellplatzsituation am S-Bahnhof Kornweg (Klein Borstel)

Investitions- und Förderbank (IFB) gefördert wird, sind die Mieten günstiger. Um die Darlehen zu tilgen und das geliehene Geld der Stadt Hamburg zurückzahlen zu können, steigen die Mieten minimal. Die Eingangsmiete lag Mitte 2008 bei 5,90€ pro Quadratmeter, im Januar 2015 betrug sie 6,90€ pro Quadratmeter (vgl. Scholze 2015). Durch die Förderung steht es weitaus mehr Bevölkerungsschichten offen, in ein autofreies Wohnquartier zu ziehen, als wenn es den geförderten Wohnungsbau nicht geben würde. Diese Gegebenheit ermöglicht eine Vielfalt an Bewohnern: „Krankenpfleger, Journalisten und Lehrerinnen, Juristen, Musikerinnen und Hotelfachangestellte – die Bandbreite ist groß“ (Klimaschutzsiedlung 2015). Die Bandbreite zeigt, dass autofreies Wohnen für nahezu jede Einkommensgruppe geeignet ist. Des Weiteren zeichnet sich das Quartier durch die gemischte Bewohnerstruktur von Familien, Alleinstehenden und Paaren auf und ermöglicht es ihnen, autofrei leben zu können. Dies hängt auch mit der Wohnungsgröße zusammen. In dem Quartier ist es nicht nur gelungen, einkommensschwächeren Menschen Zugang zu dieser Wohnform zu ermöglichen. Da die Lage im Stadtgefüge – am Alsterlauf, im grünen Orts- teil Klein Borstel – begehrt ist, wäre das Wohnen dort ohne das autofreie Konzept deutlich kostenintensiver (siehe Abbildung 42). Neben den unterschiedlichen Wohnformen, stehen auch verschiedene Wohnungsgrößen zur Verfügung. Diese wurden zu Beginn des Kapitels 4.3 erläutert.

Neben der Wohnform und der Wohnungsgrößen spielt auch der ökologische Standard der Gebäude eine wichti-

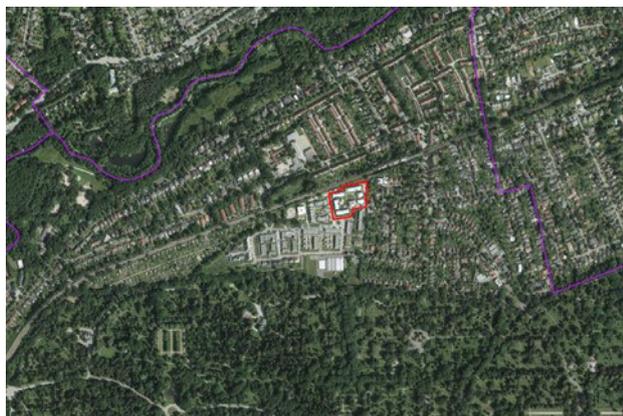


Abb. 42: Lage des Quartiers im Umfeld

ge Rolle. Im Hinblick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung, sollten überwiegend ökologische Materialien und erneuerbare Energien Verwendung finden. Bei den Gebäuden im Quartier handelt es sich auf Eigentümerseite um Passivhäuser. Seitens des Wohnungsvereins wurden Niedrigenergiehäuser im KfW 70 Standard realisiert, da diese bezuschusst worden sind. Passivhäuser wären aufgrund der Technik zu teuer gewesen. Zudem wurden Solarthermie-Anlagen verbaut und eine klimaschonende Holzpellettheizung integriert (vgl. Scholze 2015). Weiterhin wurde darauf geachtet, dass kein Tropenholz oder ähnliches verwendet wurde, sondern regionale Baumaterialien zum Bau von Gebäuden und Anlagen auf dem Grundstück dienen. Mit den genannten Aspekten können die Voraussetzung einer vielschichtigen Struktur als erfüllt angesehen werden. Auch Volker Kuhlmann ist der Ansicht, dass das Energiekonzept gelungen sei (vgl. Kuhlmann 2015).

Anforderungen zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels

Der Vollständigkeit halber wurde das Quartier ebenfalls darauf untersucht, ob es die Anforderungen zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels erfüllt. Wie aus den vorangegangenen Abschnitten deutlich wurde, sind sowohl eine hinreichende Erschließung durch den ÖPNV, als auch ein Umfang von mindestens 10 Wohneinheiten gewährleistet. Zudem bestand beim Einzug die Verpflichtung, eine Erklärung über den Verzicht eines eigenen Autos zu unterschreiben. Als Voraussetzung dafür ist ein Konzept, das alternative Mobilitätsangebote wie CarSharing und Fahrradzubehör beinhaltet, vorhanden. Lediglich eine Regelung mit dem HVV, die Vergünstigungen bewirken könnte, wurde nicht getroffen.

4.4 Zwischenfazit III

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Vauban im Hinblick auf die nachhaltige Stadtentwicklung ein erfolgreicher Vorreiter ist und als gutes Beispiel dient, wie ein auto- und stellplatzfreies Quartier aussehen und funktionieren kann. Aufgrund des enormen Größenunterschiedes und des unterschiedlichen Grades an Autofreiheit, ist es nicht sinnvoll die Quartiere gegenüberzustellen. Die Untersuchung hat herausgestellt, dass die Größe nicht zwangsweise verantwortlich dafür ist, ob Voraussetzungen erfüllt werden können. Anforderungen wie Lage, Mobilitätsangebote oder Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen hängen nicht davon ab wie flächenmäßig groß ein Quartier ist oder wie viele Einwohner es aufweist – denn Kleine Horst erfüllt sie hinreichend. Aufgrund von verschiedenen Gegebenheiten, die jeder Standort mit sich bringt, eignen sich die verschiedenen Auslegungen der Autofreiheit dafür, für jedes Projekt das passende zu finden.

Die Abbildung 43 zeigt die erfüllten und unerfüllten Voraussetzungen des Quartiers Kleine Horst (siehe nächste Seite). Auf den ersten Blick erkennbar ist, dass die erfüllten deutlich überwiegen und es sich bei den unerfüllten um unwesentliche bzw. nicht essentiell wichtige Anforderungen handelt.

Es bleibt demnach festzuhalten, dass zwar für jedes Quartier die gleichen Anforderungen gelten, diese jedoch je nach Dimension des Quartiers von unterschiedlicher Gewichtung sind. Vauban hat aufgrund der Größe mehr Möglichkeiten zur Realisierung und Planung. Dadurch konnten Nahversorgungseinrichtungen und ÖPNV-Haltestellen mit gebaut werden. Für das Quartier Kleine Horst bestanden diese Möglichkeiten nicht, da es sich in ein bestehendes Stadtgefüge integrieren musste. Ob es jedoch eine Mindestgröße gibt, steht bis auf die geforderten 10 Wohneinheiten für die Reduzierung des Stellplatzschlüssels nirgends geschrieben. Volker Kuhlmann ist der Meinung, dass eine gewisse Größe von mindestens 30 Wohneinheiten notwendig ist, um einen Siedlungscharakter herstellen zu können. Er nennt im Zuge dessen die Zahl von 10.000 Quadratmetern Fläche (vgl. Kuhlmann 2015).

Nach dieser Einordnung befindet sich das Quartier Kleine Horst mit ca. 11.000 Quadratmetern an der unteren Grenze.



Abb. 43: Zusammenfassung der erfüllten und unerfüllten Voraussetzungen

5 Kleine Horst im Hinblick auf die Ziele

Angesichts der Fragestellung nach einer Mindestgröße von Quartieren, soll geklärt werden, ob das autofreie Quartier Kleine Horst die Ziele autofreien Wohnens erfüllt. Diesbezüglich ist eine genauere Betrachtung des Quartiers im Hinblick auf die in Kapitel 3.2 erläuterten Ziele notwendig. Die vorausgegangene Untersuchung stellt hierfür die Grundlage dar. Die Ergebnisse beziehen sich auf Beobachtungen, Recherchen und Expertengespräche – Messungen wurden nicht vorgenommen.

5.1 Ökonomie

Kosteneinsparungen

Aufgrund des reduzierten Stellplatzschlüssels konnte auf dem Grundstück günstiger gebaut werden. Volker Kuhlmann, von der Firma Alpha Consult Hamburg, hat den Bau begleitet und sagt, dass „[...] sehr günstig gebaut“ (Kuhlmann 2015) wurde. Bei einem Stellplatzschlüssel von 0,8 hätten beispielsweise statt den vorhandenen sechs Stellplätzen auf Eigentümerseite 24 gebaut werden müssen. Die eingesparten Kosten für den nicht notwendigen Bau der Flächen wurden in eine ökologischere Bauweise investiert. Inwieweit die Stadt Hamburg anhand von ausbleibenden Instandsetzungen oder dergleichen profitiert bzw. spart, ist nicht bekannt.

Nutzungsmischung

Da das Quartier in ein bestehendes Stadtgefüge gebaut wurde, wurden keine zusätzlichen Nahversorgungseinrichtungen oder Nutzungen für das autofreie Wohngebiet geplant. Aufgrund der geringen Größe hat es dadurch einen Nachteil, weil beispielsweise in Vauban alles Notwendige im Zusammenhang mit der Stadtteilplanung realisiert wurde. Des Weiteren stellt der Bebauungsplan für das Gebiet nicht die nötigen Rahmenbedingungen um eine Nutzungsmischung in direkter Quartiersnähe herstellen zu können. Aufgrund der geringen Größe, richtet die Anforderung an eine Nutzungsmischung an die Umgebung des Quartiers. Hier weist Klein Borstel durch Wohn-, Arbeits-, Gewerbe- und Freizeitnutzungen eine ausreichende Vielfalt auf, die ein autofreies Leben nicht ausschließt oder einschränkt und kurze Wege ermöglicht.

Stärkung des ÖPNV

Es ist nicht anzunehmen, dass die Bewohner des Quartiers in Klein Borstel dazu beitragen, den ÖPNV nachweislich zu stärken. Dadurch, dass im Zuge des Neubaugebietes keine infrastrukturellen Anpassungen oder Veränderungen vorgenommen wurden, kann nur davon ausgegangen werden, dass der ausbleibende Verkehr der ca. 160 Bewohner dazu beiträgt, den MIV auf den Straßen zu senken. Auf die Frage, wie die Anwohner des Umfeldes auf das Neubaugebiet reagiert haben, sagte Volker Kuhlmann, dass es anfangs schwierig gewesen sei, da es vorher um einen Garten gehandelt hat, auf dem kein Verkehr herrschte. Inzwischen gäbe es keine Ressentiments mehr und die autofreien gelten als „die mit den besonderen Häusern“ (Kuhlmann 2015). Auch wenn das Quartier für eine merkliche Stärkung des ÖPNV eine zu geringe Bewohnerzahl aufweist, trägt es dazu bei, den Verkehr in Klein Borstel zu minimieren. So waren beispielsweise die Anwohner des Umfeldes „[...] positiv überrascht, dass das Gebiet autofrei wird, weil sie den zusätzlichen Verkehr befürchteten“ (Scholze 2015).

5.2 Ökologie

Reduzierung des MIV und Förderung des Umweltverbundes

Durch die ausbleibenden Autos, die sich ohne das autofreie Projekt auf den Straßen bewegen würden, wird der MIV auf jeden Fall reduziert. Das vereinzelte Bewohner trotzdem ein Auto haben, obwohl sie in einem autofreien Wohngebiet leben, ist eine verbreitete Vermutung. Claus-Dietrich Scholze ist der Meinung, dass es sein könnte, aber nicht nachweisbar oder durch ihn vermeidbar wäre. Nur die Eigendynamik der Bewohnergemeinschaft kann dazu beitragen, solche Fälle zu verhindern bzw. dem entgegenzuwirken (vgl. Scholze 2015). Martina Lütjens geht einen Schritt weiter und sagt, dass Bewohner bereits von Beobachtungen berichtet hätten, in denen vereinzelt PKW in Nebenstraßen abgestellt würden (vgl. Lütjens 2015). Fakt ist, dass mit jedem Neubaugebiet steigende Verkehrszahlen zu erwarten sind, wogegen in diesem Fall mithilfe des autofreien Projektes Kleine Horst entgegengewirkt wurde.

Einhergehend mit dieser Einsparung ist das erhöhte Fahrradaufkommen, wodurch, wie bereits erwähnt, neue Fahrradstellplätze am S-Bahnhof Kornweg (Klein Borstel) gebaut werden sollen. Darüber hinaus wirkt sich die grüne und ruhige Wohngegend auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner aus, da das Rad- und Fußwegnetz gute Voraussetzungen bietet, auf ein Auto zu verzichten. Die nahe gelegene Nahversorgung und die direkte Verbindung über Wellingsbüttel nach Poppenbüttel am Alsterlauf entlang, bieten Anreize verstärkt mit dem Rad oder zu Fuß Besorgungen zu machen. In der vorhandenen Größenordnung wurde das Ziel der Reduzierung des MIV und Förderung des Umweltverbundes demnach erreicht.

Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für den MIV

Anlässlich der Erfüllung der Voraussetzung für einen reduzierten Stellplatzschlüssel war es möglich, insgesamt lediglich sechs Stellplätze auf der Eigentümerseite und acht auf der Mieterseite zu errichten. Da das Quartier an zwei Seiten mit Straßen erschlossen ist, befindet sich innerhalb des Quartiers keine Verkehrsfläche. Ausschließlich Durchfahrtswege für Blaulichtfahrzeuge wurden errichtet und können von den Bewohnern genutzt werden. Durch die Anordnung der Gebäude konnte ein Innenhof geschaffen werden, der den Bewohnern als Aufenthaltsraum dient (siehe Abbildung 44). Die eingesparten Verkehrsflächen ermöglichen größere Gartenbereiche und werden von den Bewohnern beispielsweise als Obst- und Gemüsegarten, Kinderspielplatz oder Grillecke genutzt (vgl. Deilke 2015). Da die Flächen vorgehalten werden müssen, falls sich das autofreie Konzept zu einem Zeitpunkt nicht mehr realisieren lässt, wurde das Grundstück so geplant, dass es groß genug ist um unter den Innenhof eine Tiefgarage bauen zu können (vgl. Scholze 2015).

Umweltschutz

Es ist schwierig zu beurteilen, welche Auswirkungen das Projekt auf die Umwelt hat bzw. welche Bereiche durch die Autofreiheit beeinflusst oder verändert werden. Im Rahmen dieser Arbeit können keine Aussagen darüber getroffen werden, da keine Messverfahren angewendet wurden, die Aufschluss darüber geben könnten, welche Anteile an Schadstoffen reduziert wurden oder inwie-

weit sich der Lärmpegel verhält. Durch die Abschirmung des Innenhofs zur Verkehrsfläche ist es dort ruhiger als an der Straße, im Zusammenhang ist jedoch die direkt am Rande des Gebiets verlaufende S-Bahntrasse zu bemerken, die alle 10 Minuten Bahnen in beide Richtungen aufweist. Als Bewohner des Quartiers ist Christian Deilke den Bahnverkehr gewohnt und sagt, dass es mit der Zeit gar nicht mehr auffällt. Daher ist die Bahntrasse nicht als Störquelle anzusehen (vgl. Deilke 2015). Festgehalten werden kann des Weiteren die positive Entwicklung der Flächeninanspruchnahme, wodurch eine Verringerung der Bodenversiegelung stattfinden konnte. Dies trägt dazu bei, dass die Stoffkreisläufe, die auf dem ehemaligen Anzuchtgarten ungehindert funktionieren konnten, auch weiterhin Raum haben um das Ökosystem aufrechterhalten zu können. Auf die Bauweise der Gebäude wurde zuvor bereits eingegangen. Zu der Nutzung von ökologischen Ressourcen findet auf dem Gelände eine Oberflächenentwässerung statt (siehe Anhang-Bebauungsplan Ohlsdorf 12). Diese sorgt für eine ausreichende Versickerung des Regenwassers und bildet so eine Grundlage für die Funktionsweise der Stoffkreisläufe. Komplettiert mit der klimaschonenden Lebensform der Bewohner gilt das Ziel die Umwelt zu schützen als erfüllt.

5.3 Soziales

Gesünder Leben

In welchem Ausmaß die Bewohner durch die Autofreiheit gesünder leben oder ihre Gesundheit von der Lebensform profitiert, ist nicht messbar und daher schwer zu beurteilen. Angenommen werden kann, dass sich die Menschen mehr bewegen, dadurch mehr an der frischen Luft und im Grünen sind und eventuell Krankheiten vorbeugen. Ohne Zweifel tragen die Bewohner ihren Teil zu einer gesünderen Umwelt bei und zeigen, wie ein zukünftiges, nachhaltiges Leben funktionieren kann. Neubauprojekte werden von den Anwohnern der bestehenden Nachbarschaft oft kritisch betrachtet, da sie von zusätzlicher Verkehrsbelastung ausgehen. Im Falle des Quartiers Kleine Horst waren die Anwohner positiv überrascht, dass es sich um autofreies Wohnen handelt, wodurch ihre Befürchtungen von zunehmenden Umweltbelastungen gesunken sind. Der Aspekt des Lärms

wird in dem Quartier aufgrund der S-Bahntrasse kontrovers diskutiert, da eine S-Bahn vermeintlich mehr Lärm macht als Autoverkehr (vgl. Scholze 2015). Doch nicht nur der Lärmpegel stößt auf Diskussionen. Auch das angestrebte gesündere Wohnumfeld durch Schadstoffminimierung aufgrund des Ausbleibens der Autos der autofrei Wohnenden, wird kritisch gesehen. Abgase fliegen genau wie Pollen kilometerweit, aus welchem Grund das Projekt Kleine Horst aus ökologischer und gesundheitlicher Sicht nichts bringt, da es schlichtweg zu klein ist, um einen spürbaren Unterschied auszumachen (vgl. Scholze 2015).

Schaffung öffentlicher Begegnungsräume

Der Innenhof des Quartiers ist komplett autofrei und bietet Raum für gesellschaftliche Aktivitäten und Spielfläche. Da dieser jedoch nicht als öffentlich zu bezeichnen ist, bietet er diesen Raum nur für Bewohner und Besucher des Quartiers. Wie in den vorherigen Abschnitten erläutert, wurden die eingesparten Stellplatzflächen für verschiedene Zwecke genutzt. Die Anordnung der Gebäude wurde so gewählt um im Innenhof einen Quartierscharakter zu erreichen. Als gemeinschaftlicher Garten stellt die Mitte zwischen den Gebäuden Raum für soziale Interaktionen und bietet „[...] gleichzeitig [...] den Bewohnern ganz individuelle



Abb. 44: Überblick über das Quartier Kleine Horst

Gestaltungsmöglichkeiten“ (BSU 2013, S. 174). Hauptnutzung ist die Frei- und Spielfläche für Kinder – daher befindet sich ein Spielplatz zwischen den Gebäuden, der eine große Fläche einnimmt. Praktischer Aspekt ist, dass die Eltern ihre Kinder im Auge behalten können, da sie direkt vor dem Haus spielen. Aufgrund der halböffentlichen Einordnung des Innenhofes und der geringen Größe des Quartiers, ist eine Schaffung öffentlicher Begegnungsräume nicht geschehen. Für die Bewohner ist jedoch der Innenhof Begegnungs- und Aufenthaltsraum, der gerne genutzt wird (vgl. Deilke 2015). Einen Begegnungsraum im kleineren Umfang stellt ein Gemeinschaftsraum dar, in dem gemeinsame Aktivitäten stattfinden und der für alle Bewohner zugänglich ist (vgl. Scholze 2015).

Sicherheit im öffentlichen Raum

Da das Neubaugebiet als 30er-Zone geplant wurde, herrscht dort kein Verkehr wie auf den Hauptstraßen, wodurch das Unfallrisiko geringer ist. Um die Sicherheit im öffentlichen Raum beurteilen zu können, muss auf Statistiken zurückgegriffen werden, die sowohl Unfallursachen als auch Unfallteilnehmer aufzeigt. Da zu dem untersuchten Quartier keine Unfallstatistiken vorliegen, kann im Rahmen dieser Untersuchung keine Bewertung stattfinden. Die Tatsache, dass es sich um ein Reines Wohngebiet handelt, bringt mich sich, dass es kaum Durchgangsverkehr gibt. Lediglich zur Stoßzeit, von 7–8 Uhr, wo die Eltern ihre Kinder in die Kindertagesstätte oder in die Schule bringen, ist das Verkehrsaufkommen erhöht. Dies rührt auch daher, dass sich die Albert-Schweizer-Schule in der Stübeheide befindet, die sich auf der anderen Seite der S-Bahntrasse befindet. Diese Straße, die Schluchtweg und Kornweg verbindet, ist von 7–9 Uhr in Richtung Schluchtweg gesperrt. Aus diesem Grund fahren die Eltern durch das Neubaugebiet am autofreien Wohnen vorbei, da die Straße Kleine Horst eine Bahnunterführung bietet. Dieses Verkehrsaufkommen wurde bereits am Standpunkt der Unterführung durch die Polizei geprüft und als stark erhöht wahrgenommen (vgl. Lütjens 2015). Da abseits dieser Zeit ein geringes Verkehrsaufkommen in dem Wohngebiet herrscht, ist von keiner erhöhten Unfallgefahr auszugehen. Für die Verkehrssicherheit und die Kinderentwicklung ist das autofreie Projekt jedoch unerheblich an die-

ser Stelle, da die geringe Größe kaum Auswirkungen auf den Verkehr hat und dieser trotzdem läuft (vgl. Lütjens 2015). Lediglich der Innenhof bietet einen vor Verkehrsunfällen geschützten Raum und bietet Kindern Freiraum selbstständig draußen rumlaufen zu können.

5.4 Ergebnis

Entwicklung vom Verkehrs- zum Aufenthaltsraum

Eine Entwicklung hat in diesem Fall nicht stattgefunden, da es sich um ein Neubaugebiet handelt, das ausgenommen von den 65 autofreien Wohneinheiten keine Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung trifft. Hinsichtlich der Flächeneinsparungen konnte viel Fläche sinnvoller genutzt werden. Ein Aufenthaltsraum wurde daher im inneren des autofreien Quartiers geschaffen. Ohne den autofreien Charakter des Quartiers hätten an der Stelle Stellplätze gebaut werden müssen. Aufgrund der Ausweisung als Reines Wohngebiet und der grünen, ruhigen Lage, sind die Wohnqualitäten als gut zu bezeichnen. Im Hinblick auf die Größe des Quartiers und der damit verbundenen Tatsache, dass es von Verkehrsflächen umgeben ist, konnte keine weitreichendere Entwicklung stattfinden.

Steigerung der Lebensqualität

Lebensqualität wird durch verschiedene und individuelle Faktoren beeinflusst, die im Zusammenspiel das bestmögliche Ergebnis erzielen (siehe Kapitel 3.3). Da sie sich nicht messen lässt, können nur die Bewohner entscheiden, ob und inwiefern die Lebensqualität im Gegensatz zu anderen Wohnquartieren höher ist. Christian Deilke zufolge ist Lebensqualität etwas, dessen Faktoren jeder für sich ausmachen muss. Für einige tragen Ruhe und Freiraum dazu bei, eine hohe Lebensqualität zu erreichen, für andere ist Spontanität eine Lebensqualität, die durch die autofreie Lebensform schwierig zu erreichen ist (vgl. Deilke 2015).

Neben guten Einkaufsmöglichkeiten und einer guten Verkehrsanbindung, ist das soziale Miteinander ein entscheidender Faktor. In der Siedlung Kleine Horst bilden die Bewohner eine Gemeinschaft, die sich unterstützt. Durch die gemeinsame Überzeugung auf ein Auto verzichten zu können, fühlen sich die Menschen verbun-

den. In dem Quartier wird es ihnen ermöglicht, nach ihren Vorstellungen zu leben und darin unterstützt zu werden – dies Nische, in der sie leben, stellt Lebensqualität dar. Die Bewohner profitieren vor allem durch den gewonnenen Platz, der für sie eine Qualität des autofreien Wohnens ausmacht (vgl. Scholze 2015). Zudem zahlt sich die Lebensform für Familien mit Kindern aus, da diese gemeinschaftliche Aktivitäten in direkter Umgebung unternehmen können. Für Claus-Dietrich Scholze ist das Projekt zwar aus ökologischer Sicht weniger zielführend, aber aus Sicht der Lebensqualität umso mehr (vgl. Scholze 2015).

Entstehung eines attraktiven und nachhaltigen Wohnquartiers

Aufgrund der Lage und den Charaktereigenschaften des Quartiers (innerstädtisch, grün, ruhig, idyllisch) ist es als sehr attraktiv anzusehen. Der Alsterlauf als auch der Friedhof Ohlsdorf tragen zu einer ruhigen und naturnahen Umgebung bei. Daher ist es besonders gefragt von Familien mit Kindern, was sich in der Bewohnerstruktur ausdrückt. Bezüglich der Nachhaltigkeit ist festzuhalten, dass zum einen bei der Bauweise ökologische Materialien verwendet wurden und zum anderen bei der Nutzung auf einen nachhaltigen Umgang geachtet wird.



6 Schlussbetrachtung

Im Verlauf der Arbeit wurde die Beantwortung folgender Fragestellung angestrebt: Gibt es eine Mindestgröße für autofreie Quartiere und inwieweit ist die Umsetzung eines solchen Wohnquartiers in der Größenordnung von Kleine Horst zielführend?

Autofreiheit umfasst eine Bandbreite an Variationen und Auslegungen. Jedes Quartier unterscheidet sich dadurch im Hinblick auf das Erreichen der Ziele. Es ist ein Unterschied ob die Bewohner eines Quartiers komplett auf Autos verzichten oder ob sie Autos besitzen und außerhalb des Quartiers weiterhin damit fahren. Der Grad der Autofreiheit wirkt sich auf das Erreichen der Ziele aus. Ein großes autofreies Quartier, wo die Bewohner vollständig auf eigene Autos verzichten, wird mehr positive Auswirkungen auf die Umwelt erreichen als ein autoreduziertes.

In Anbetracht der Fragestellung ist festzustellen, dass das Quartier Kleine Horst ein attraktives und nachhaltiges Quartier darstellt, das für die Bewohner sehr sinnvoll und zielführend ist. Es bietet den von einem Leben ohne Auto überzeugten Bewohnern eine Nische, in der sie mit Gleichgesinnten nach ihren Vorstellungen leben können. Martina Lütjens sagte in Bezug auf die Gemeinschaft, welche in solchen Quartieren vorherrscht: „Die eigene Überzeugung ist der Motor, sich einen Ort zu suchen, wo Gleichgesinnte sind“ (Lütjens 2015). Um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu stillen, ist es notwendig, verschiedene Wohnformen anzubieten. Die Existenz von beispielsweise Frauenwohnprojekten oder Quartieren, die auf die Bedürfnisse von Senioren ausgerichtet sind, zeigt, dass eine Vielfalt an Projekten notwendig und positiv ist, um jedem ein Leben nach seiner Überzeugung zu ermöglichen. Im Fall des Quartiers Kleine Horst ist festzustellen, dass es aufgrund von Nachfrage entstanden ist und sich durch die überwiegend erfüllten Voraussetzungen als Standort eignet.

Neben der Erkenntnis, dass das Quartier Kleine Horst für die Bewohner, als Ansatz einer nachhaltigen Stadtentwicklung, zielführend ist, gilt es die Auswirkungen auf die Stadt zu erhöhen. Diese Konzepte können zwar partiell zu Entlastungen führen und dazu beitragen, die ökologischen und sozialen Schäden nicht weiter zu ver-

größern, sie beziehen sich jedoch nur auf die Größe der Siedlung und haben nur minimalen Einfluss auf die Stadt. Die Probleme, welche durch den MIV entstehen, können durch die vorgestellte Wohnform nur bedingt reduziert werden. Da im Rahmen dieser Arbeit keine Messungen durchgeführt wurden, kann eine mögliche Beeinflussung nicht ausgeschlossen werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass auch eine Siedlung in der Größe von Vauban von der Dimension her zu klein ist, um die Luft- oder Lärmwerte einer Stadt zu verändern. Für die Stadt Hamburg ist das Quartier daher aufgrund seiner geringen Größe nicht beachtlich, um die übergeordneten Ziele der nachhaltigen Stadtentwicklung erfüllen zu können. Da es sich um ein vergleichsweise kleines Areal handelt, bewirkt die Lebensweise keine messbaren Veränderungen im Hinblick auf die Schadstoff- oder Lärmwerte. Ebenso kann keine Stärkung des ÖPNV wahrgenommen werden, da es sich lediglich um ca. 160 Bewohner handelt, die diesen verstärkt nutzen. In Relation zu der Größe Hamburgs, macht das Quartier einen vernichtend kleinen Anteil aus. Zu betonen ist jedoch, dass es Menschen geben muss, die mit dem autofreien Wohnen anfangen, damit es Nachahmer findet. Die Bewohner der Siedlung Kleine Horst tragen ihren Teil dazu bei, eine umweltschonendere und nachhaltigere Lebensform zu etablieren und dem MIV entgegenzuwirken. „Jeder muss bei sich anfangen!“ (Deilke 2015).

Der Aspekt, dass es keine messbaren Erfolge verzeichnet, sollte nicht negativ angesehen werden. Jede Entwicklung braucht Zeit um Befürworter und Anhänger verzeichnen zu können und das Quartier Kleine Horst trägt dazu bei, dass diese Wohnform bekannter wird. Sobald die Vorteile erkannt werden und geeignete Standorte zur Verfügung stehen, entwickeln sich diese Quartiere, sodass die Auswirkungen messbar werden.

Eine Mindestgröße wurde zur Zeit des Baus nur durch die benötigten 10 Wohneinheiten für das stellplatzreduzierte Bauen vorgeschrieben (vgl. Baatz et al. 2012, S. 11). Aufgrund des Wegfalls der Stellplatzverordnung seit Anfang 2014, ist diese Bedingung nichtig. Trotzdem sollte eine gewisse Größe, die sich individuell nach dem zu planenden Quartier richtet, vorhanden sein, um einen Quartierscharakter aufkommen zu lassen. Im Falle des

Quartiers Kleine Horst besteht dieser nur im Innenhof, was für die Bewohner jedoch ausreichend ist, da dieser der Mittelpunkt des Quartiers ist. Von außerhalb lässt sich kein eigenständiges autofreies Quartier erkennen. Optimal wäre eine Größe, bei der die Autofreiheit erkennbar wäre. Genaue Zahlen können an dieser Stelle nicht bestimmt werden.

Die These, dass das Quartier Kleine Horst zu klein ist, um die Ziele des autofreien Wohnens zu erfüllen, konnte widerlegt werden. Es wurde deutlich erkennbar, wie sich das Quartier Kleine Horst von anderen, größeren Quartieren unterscheidet, aber trotzdem seine Berechtigung hat, sich autofrei nennen zu dürfen. Auch wenn es von außen nicht als autofreies Wohngebiet erkennbar ist, stellt es Wohnraum in gut angebundener und in das Stadtgefüge integrierter Lage zur Verfügung. Zudem bietet es, im Gegensatz zu vielen anderen Quartieren, den Vorteil, dass ökologische und nachhaltige Ziele bedacht und angestrebt werden. Im Verlauf der Arbeit konnte herausgestellt werden, dass diese Ziele zu einem hohen Maß erfüllt wurden. Zwar werden nicht alle Ziele erreicht, trotzdem stellt es für viele Menschen eine gute, erstrebenswerte Wohnform dar. Eine Zusammenfassung darüber bietet Abbildung 45. Dabei geht es in der Abbildung bewusst um offene und nicht um unerfüllte Ziele. Da Quartiere in einem ständigen Entwicklungsprozess stehen, können Ziele in Zukunft gegebenenfalls noch erreicht werden.

Zusammenfassend ist zu betonen, dass ein kleines autofreies Quartier besser ist als keins – denn auch die kleinen haben positive Auswirkungen auf das Umfeld und bieten mehr Qualitäten als Quartiere, in denen Autoverkehr uneingeschränkt möglich ist. Durch günstigere Mieten, energiesparende Bauweise und den Quartierscharakter sind solche Wohnformen auch in kleinerem Umfang eine gute Zukunftsinvestition. Die Einstellung, dass der Umweltschutz eine hohe Priorität genießt, sollte in Zukunft mehr Anhänger gewinnen, sodass sich mehr Menschen dafür entscheiden, in geeigneten Gebieten autofrei zu wohnen. Ohne die Pionierarbeit, die Quartiere wie Kleine Horst leisten, werden keine Neuheiten entdeckt und geschätzt. Volker Kuhlmann genügt die Größe, er wünscht sich jedoch, dass „[...] größere Flä-

chen mit entsprechendem Konzept umgesetzt werden“ (Kuhlmann 2015). In Vauban beispielsweise ist viel mehr Raum um Konzepte jeglicher Art umzusetzen. Daher bestehen in Vauban, im Gegensatz zur Kleinen Horst, eine höhere Anzahl an Möglichkeiten, ein autofreies Konzept auszugestalten.

Im Laufe der Arbeit konnte nicht festgestellt werden, dass das Quartier Kleine Horst aufgrund seiner geringen Größe weniger zielführend ist als eines in der Größe von Vauban. Es konnten keine Mängel oder Verluste herausgestellt werden, welche anlässlich der Größe zustande kamen. Lediglich die Tatsache, dass größere Projekte im Hinblick auf die nachhaltige Stadtentwicklung und den Umweltschutz mehr Einfluss haben, konnte ausgemacht werden. Dies schmälert jedoch weder den positiven Ansatz des Quartiers in Hamburg noch die Beweggründe dessen Bewohner, welche im Hinblick auf die Ziele nicht weniger bedeutend sind, nur weil sie auf kleiner Fläche angestrebt werden. Entscheidend ist, inwieweit die Umsetzung des Konzeptes funktioniert und dass die interessierte Bevölkerung positive Beispiele hat, mithilfe derer sie zur Nachahmung angeregt wird.

An einigen Stellen der Recherche wurde die Mindestgröße von Quartieren als ein Faktor genannt, welcher an zukünftige Projekte zu stellen ist. Im Zusammenhang damit wurden die Vorteile eines solchen Gebietes genannt, welche nur erfahrbar und erkennbar werden, wenn eine bestimmte Größe vorzuweisen ist. Eine Definition oder Bestimmung dieser Größe hat keine dieser Stellen beinhaltet. Auch nach Abschluss dieser Arbeit kann keine Aussage darüber getroffen werden, ab welchem minimalen Ausmaß ein autofreies Projekt als zielführend anzusehen wäre. Festzustellen ist jedoch, dass mit Erfüllung der Voraussetzungen eine optimale Grundlage geschaffen ist, welche durch eine engagierte Bewohnerschaft genutzt, zu einem zielgerichteten Vorhaben führen kann. Das ein kleines Projekt deutlich weniger Einfluss auf das Umfeld und die Umweltfaktoren hat, als ein größeres, ist zu erwarten. Im Verlauf der Arbeit hat sich vielmehr herauskristallisiert, dass nicht die Größe eines Quartieres ausschlaggebend über eventuellen Erfolg oder Misserfolg ist sondern die Überzeugung und das Engagement der Bewohner. Wurde die interessierte

Bevölkerung in die Planung mit eingebunden und durfte sie über die Entwicklung ihres Quartiers mitentscheiden, stieg die Akzeptanz und die Identifikation mit dem Gebiet. Die Größe, gemessen an Wohneinheiten oder Fläche, spielte dabei keine Rolle.

Erfüllte Ziele	Offene Ziele
<input type="checkbox"/> Kosteneinsparungen beim reduzierten Bau von Stellplätzen	<input type="checkbox"/> Stärkung des ÖPNV findet nicht statt (sodass es Auswirkungen auf Hamburg hätte)
<input type="checkbox"/> Nutzungsmischung in der Umgebung vorhanden (nicht direkt im Quartier)	<input type="checkbox"/> Viele Umweltschutzaspekte bedacht, jedoch zu klein um ökologisch etwas zu bewirken
<input type="checkbox"/> Reduzierung des MIV durch Ausbleiben der Autos von ca. 65 Haushalten	<input type="checkbox"/> Gesünderes Leben ist fraglich (Lärm durch S-Bahn vorhanden, Abgase fliegen mehrere Kilometer)
<input type="checkbox"/> Flächenverbrauch für den MIV durch anderweitige Nutzungen gesenkt	<input type="checkbox"/> Keine öffentlichen Begegnungsräume geschaffen
<input type="checkbox"/> Umweltschutzaspekte bedacht (jedoch zu klein um ökologisch etwas zu bewirken)	<input type="checkbox"/> Sicherheit aufgrund der geringen Größe des Quartiers nicht höher (nur im Innenhof!)
<input type="checkbox"/> Gesünder Leben ist nicht messbar, evtl. durch mehr Bewegung	<input type="checkbox"/> Kindliche Entwicklung unterscheidet sich nicht von anderen Quartieren
<input type="checkbox"/> Halböffentlicher Innenhof geschaffen	<input type="checkbox"/> Entwicklung vom Verkehrs- zum Aufenthaltsraum beschränkt sich auf den Innenhof, weil es von Verkehr umgeben ist
<input type="checkbox"/> Steigerung der Lebensqualität (liegt im Ermessen der Bewohner)	
<input type="checkbox"/> Nische für autofrei überzeute Bewohner	
<input type="checkbox"/> Lage und Eigenschaften führen zu einem attraktiv Wohnquartier, welches zur Nachhaltigkeit beiträgt	

Abb. 45: Zusammenfassung der erfüllten und offenen Ziele



7 Reflexion

Grundsätzlich ist festzustellen, dass das autofreie Wohnen einen sehr umfangreichen Hintergrund mit sich bringt und in den Prozess der nachhaltigen Stadtentwicklung integriert ist. Die Idee des autofreien Wohnens finde ich sehr positiv und zielführend und ich denke, ein Standort in der Stadt macht es einfacher, ist aber keine Voraussetzung um ohne Auto zu leben. Im Hinblick auf das Quartier Kleine Horst finde ich, dass es trotz der geringen Größe, eventuell gerade genau deswegen, ein sehr gemeinschaftliches Leben ermöglicht. Als Nische für die Menschen, welche die autofreie Überzeugung vertreten, finde ich das eine geeignete Lösung auch auf kleinem Raum umweltbewusst zu leben. Innerhalb des Neubaugebietes in Klein Borstel fällt es kaum auf, dass diese acht Gebäude zu einem Wohnprojekt gehören, da es sich nach außen hin nicht von dem Rest der Neubausiedlung unterscheidet. Entscheidend ist jedoch, dass die Bewohner im Innenhof der Gebäude die Vorteile ihres Lebensstils genießen können und damit zufrieden sind. Ich würde daher schon sagen, dass ein Projekt in dieser Größenordnung für die Bewohner erstrebenswert ist. Ob es sich auch für eine Stadt wie Hamburg lohnt, um den CO₂ Ausstoß zu senken oder die Zahl von Unfällen zu verringern, bleibt offen.

Im Laufe der Arbeit habe ich mich vielen Menschen gesprochen, welche sich sehr für das autofreie Wohnen begeistern. Viele ihrer Argumente haben mich zum Nachdenken bewegt und die Auseinandersetzung mit dem Thema interessant und vielfältig gemacht. Trotz der guten Argumente und der individuellen Lebensstile der Bewohner aus dem Quartier in Klein Borstel könnte ich mir nach wie vor nicht vorstellen, einen Alltag als Familie mit Kindern gänzlich ohne Familienauto zu organisieren. Meiner Meinung nach ist es bewundernswert, wie die Menschen ihre Termine und Erledigungen ohne ein rund um die Uhr zur Verfügung stehendes eigenes Auto bewältigen und mit welcher Energie sie die nicht vorhandene Notwendigkeit unter Beweis stellen. Martina Lütjens sagte sehr treffend: „Die Bewohner haben ja eigentlich einen positiven Gedanken, wenn sie autofrei leben wollen, aber den muss man ja nicht teilen“ (Lütjens 2015).

Diese Arbeit soll dazu beitragen, dass der Begriff des autofreien Wohnens nicht negativ behaftet ist sondern als positiver Lebensstil wahrgenommen wird. Das Leben aus Überzeugung darüber, dass ein Auto nicht unentbehrlich ist, hat nichts mit Autolosigkeit zu tun. Dieser Ausdruck wird oft mit einem Mangel verknüpft, welcher von den Bewohnern nicht bestätigt wird. Demzufolge ist der Begriff der Autofreiheit geeigneter, da die Menschen sich von den Nachteilen, welche ein PKW mit sich bringt, befreit sehen.

Im Hinblick auf die Präsenz des Themas und der Aufmerksamkeit, welche solchen Neubauprojekten geschenkt wird, kann diese Bachelorarbeit zudem einen Beitrag dazu leisten Interessierte zu informieren und einen Einblick in die Thematik zu gewähren.



Quellenverzeichnis

EIGENSTÄNDIGE WERKE UND EINZELNE ARTIKEL AUS EINEM SAMMELBAND

BAHRDT, Hans Paul (1987): *Die Zählung des Autos*. In: Flächenverbrauch und Verkehr. ILS-Schriften, Band 7. Dortmund.

Baudezernat Lübeck (Senat der Hansestadt) (1990): *Autofreie Innenstadt*. In: Lübeck plant und baut. Lübeck, Heft 23.

BIERI, Oliver & HAEFELI, Ueli (2008): *Der autofreie Lebensstil. Spezialauswertungen der Mikrozensus Verkehr 1994, 2000 und 2005 sowie der eidgenössischen Einkommens- und Verbrauchserhebungen 2003-2005*. Im Auftrag des Clubs der Autofreien der Schweiz (CAS), INTERFACE – Institut für Politikstudien, Luzern.

BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (2011): *Ohne Auto einkaufen: Nahversorgung und Nahmobilität in der Praxis*. Werkstatt: Praxis Heft 76. Berlin, Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

BUCHERT, Matthias; BUNKE, Dirk; FRANZ, Horst; LANGE, Jörg; NOBIS, Claudia; SPERLING, Carsten; STEIMER, Georg; TILTSCHER, Ralf (1999): *Nachhaltige Stadtentwicklung beginnt im Quartier. Ein Praxis- und Ideenhandbuch für Stadtplaner, Baugemeinschaften, Bürgerinitiativen am Beispiel des sozial-ökologischen Modellstadtteils Freiburg-Vauban*. Freiburg im Breisgau, Forum Vauban e.V.

BWVI (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation) (2013): *Mobilitätsprogramm. Grundlage für eine kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg*. Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg.

CHRIST, Wolfgang & LOOSE, Willi (2001): *Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere*. Bauhaus-Universität Weimar und Öko-Institut e.V., Freiburg.

Deutscher Bundestag (1998): *Konzept Nachhaltigkeit. Vom Leitbild zur Umsetzung. Abschlussbericht der Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des 13. Deutschen Bundestages, BT-Drucksache*

13/11200. Bonn.

Freie und Hansestadt Hamburg (2013): *Mobilitätskonzept für Mitte Altona. Bericht zum Projekt Nr. 1290*. Hannover.

FÜRST, Dietrich & SCHOLLES, Frank (2008): *Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung*. 3. Auflage, Verlag Dorothea Rohn, Dortmund.

GANITTA, Ulrich (2011): *Gemeinschaftliches Wohnen ohne eigenes Auto – Haushaltsbefragung der ersten autofreien Siedlung in Bern*. Masterthesis.

GIF (Gesellschaft für Immobilienwirtschaftliche Forschung e.V.) (2000): *Ausgesuchte Begriffs- und Lagedefinitionen der Einzelhandelsanalytik. Grundlage für die Beurteilung von Einzelhandelsprojekten*. Wiesbaden.

HOLZAPFEL, Helmut (1997): *Autonomie statt Auto. Zum Verhältnis von Lebensstil, Umwelt und Ökonomie am Beispiel des Verkehrs*. Verkehrsplanung in der Praxis Band 2. Economica Verlag GmbH, Bonn.

KNOFLACHER, Hermann (2009): *Virus Auto: Die Geschichte einer Zerstörung*. Ueberreuter, München.

REICHOW, Hans Bernhard (1959): *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Otto Maier Verlag Ravensburg.

REUTTER, Oscar & REUTTER, Ulrike (1996): *Autofreies Leben in der Stadt: Autofreie Stadtquartiere im Bestand*. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund.

Sense.Lab e.V. (2009): *Fair Bio Selbstbestimmung. Das Handbuch zur Gründung einer Food-Coop*. Books on Demand GmbH, Norderstedt, 1. Auflage.

ZEITSCHRIFTENAUFsätze UND ZEITUNGSARTIKEL

Aachener Stiftung Kathy Beys (2015a): *Drei Säulen Modell*. In: Lexikon der Nachhaltigkeit, URL: https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/1_3_a_drei_saeulen_modell_1531.htm, Stand: 12.03.2015.

Aachener Stiftung Kathy Beys (2015b): Nachhaltigkeit.

In: Lexikon der Nachhaltigkeit, URL: https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/nachhaltigkeit_1398.htm?sid=s3nuks4081cm4uutdk2idst94, Stand: 12.03.2015.

BALASKO, Sascha (2013): Hamburger Bauherren müssen keine Parkplätze mehr schaffen. In: Hamburger Abendblatt, URL: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article119415813/Hamburger-Bauherren-muessen-keine-Parkplaetze-mehr-schaffen.html>, Stand: 03.03.2015.

BROLL, Gabriele (2014): Verringerung der Flächeninanspruchnahme. Konkurrenz um Fläche, Land und Boden. In: AKP (Fachzeitschrift für Alternative Kommunal Politik), 6/2014, 35. Jhg., S. 32-33.

CZYCHOLL, Harald (2014): Autofreies Wohnen - Wo die Parkplatznot nun wirklich kein Problem ist. In: Die Welt, URL: <http://www.welt.de/finanzen/immobilien/article131749350/Wo-die-Parkplatznot-nun-wirklich-kein-Problem-ist.html>, Stand: 05.02.2015.

ELFFERDING, Susanne (2013): Zeitgemäße und ökonomisch sinnvolle Entscheidung – ADFC begrüßt die Abschaffung der Stellplatzverordnung in Hamburg. In: <http://www.hamburg.adfc.de/home/detailansicht/news/zeitgemaesse-und-oekonomisch-sinnvolle-entscheidung-adfc-begruesst-die-abschaffung-der-stellplat/>, Stand: 22.02.2015.

GERSMANN, Hanna (2009): Hipp ohne Auto. In: Fairkehr, Ausg. 4/2009, URL: <http://www.fairkehrmagazin.de/718.html>, Stand: 26.02.2015.

Handelskammer Hamburg (2015): Stellplatzverordnung, In: www.hk24.de, URL: http://www.hk24.de/servicemarken/branchen/handelsplatz_hamburg/handelsrecht/368030/stellplatz.html, Stand: 25.02.2015.

HERZOG-SCHLAGK, Bernd (2015): Gehen. Eine Mobilität der Superlative. In: AKP (Fachzeitschrift für Alternative Kommunal Politik), 2/2015, 36. Jhg., S. 32-34.

OBERHUBER, Nadine (2015): Vor dem Einzug muss das Auto weg. In: www.faz.net, URL: <http://www.faz.net/>

[aktuell/finanzen/meine-finanzen/mieten-und-wohnen/vor-dem-einzug-muss-das-auto-weg-13429029.html](http://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/mieten-und-wohnen/vor-dem-einzug-muss-das-auto-weg-13429029.html), Stand: 05.03.2015.

REIDL, Andrea (2015): Lernen, wie Großstädte autofrei werden. In: [www.blog.zeit.de](http://blog.zeit.de), URL: <http://blog.zeit.de/fahrrad/2015/01/19/urbane-mobilitaet-der-zukunft/>, Stand 09.03.2015.

RICHTER, Sabine (2013): Passivhaus-Siedlung ohne Autos in Klein Borstel. In: www.abendblatt.de, URL: <http://www.abendblatt.de/ratgeber/wohnen/article112395638/Passivhaus-Siedlung-ohne-Autos-in-Klein-Borstel.html>, Stand: 22.01.2015.

RNE (Rat für Nachhaltige Entwicklung) (2015): Was ist Nachhaltigkeit? In: www.nachhaltigkeitsrat.de, URL: <http://www.nachhaltigkeitsrat.de/nachhaltigkeit/>, Stand: 12.03.2015.

SAARY, Katalin (2014): Straßenraumgestaltung durch Shared Space. Vom Korridor zum Wohnzimmer. In: AKP (Fachzeitschrift für Alternative Kommunal Politik), 5/2014, 35. Jhg., S. 33-35.

SPLETT, Gisela (2014): Verkehrslärm. Leiser ist besser. In: AKP (Fachzeitschrift für Alternative Kommunal Politik), 5/2014, 35. Jhg., S. 40-42.

WILLENBROCK, Harald (2014): Die Menschen in Bewegung setzen. In: Brandeins WirtschaftsMagazin, www.brandeins.de, URL: <http://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/>, Ausgabe 12/2014, Stand: 09.03.2015.

INTERNETQUELLEN

Autofrei leben! e.V. (2015a): Autofreies Leben ist gesund. In: www.autofrei.de, URL: <http://www.autofrei.de/index.php/darum-autofrei/gesundheits>, Stand: 04.03.2015.

Autofrei leben! e.V. (2015b): Darum autofrei. In: www.autofrei.de, URL: <http://www.autofrei.de/>

index.php/darum-autofrei, Stand: 25.02.2015.

BAATZ, Felicia; FRANKE, Markus; ROTHFUCHS, Konrad (2012): *Stellplatzreduzierung und Mobilitätskonzepte in Zeiten geänderter Lebensstile – Hat das autoarme Wohnen Potenzial?* In: www.tarpenbek-greens.de, URL: <http://www.tarpenbek-greens.de/wp-content/uploads/2012/12/Artikel-ARGUS-autoarmes-Wohnen.pdf>, Magazin 03.12, Stand: 25.02.2015.

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2015): *Nachhaltige Stadtentwicklung*. In: www.bbsr.bund.de, URL: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/NachhaltigeStadtentwicklung/Stadtentwicklung_node.html, Stand: 17.03.2015.

Bibliographisches Institut GmbH (2013a): Stichwort „autofrei“. In: Duden, Wörterbuch, URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/autofrei>, Stand: 05.03.2015.

Bibliographisches Institut GmbH (2013b): Stichwort „Infrastruktur“. In: Duden, Wörterbuch, URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/Infrastruktur>, Stand: 13.03.2015.

Bibliographisches Institut GmbH (2013c): Stichwort „innerstädtisch“. In: www.duden.de, URL: <http://www.duden.de/rechtschreibung/innerstaetisch>, Stand: 15.03.2015.

BMJV (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz) (2015a): *Baunutzungsverordnung*. In: www.gesetze-im-internet.de, URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/baunvo/>, Stand: 20.03.2015.

BMJV (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz) (2015b): *Straßenverkehrsordnung*. In: http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/, aufgerufen am 06.03.2015.

BMJV (Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz) (2015c): *Baugesetzbuch*. In: www.gesetze-im-internet.de, URL: <http://www.gesetze-im-internet.de/baugesetzbuch/>, Stand: 20.03.2015.

[internet.de/baugb/](http://www.gesetze-im-internet.de/baugb/), Stand: 20.02.2015.

BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) (2009): *StVO-Novelle 2009*. In: www.adac.de, URL: http://www.adac.de/_mmm/pdf/fv_rad_fahren_boehm_stvonovelle_79014.pdf, Stand: 18.03.2015.

BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) (2011): *Erleichterung für den Wohnungsbau. Hamburg setzt den Stellplatzschlüssel für Mehrfamilienhäuser um ein Viertel herunter*. In: www.hamburg.de, URL: <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/2925612/2011-06-07-bsu-stellplatzschluessel/>, Stand: 11.03.2015.

BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) (2013): *Mehr Stadt in der Stadt. Chancen für mehr urbane Wohnqualität in Hamburg*. In: www.hamburg.de, URL: <http://www.hamburg.de/contentblob/4133346/data/d-fachbeitrag-wohnqualitaeten-72dpi.pdf>, Stand: 02.02.2015.

BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) (2015a): *Grundstücke für Baugemeinschaften. Grundsätzliche Informationen zu Grundstücksausschreibungen*. In: www.hamburg.de, URL: <http://www.hamburg.de/start-grundstuecke/>, Stand: 01.02.2015.

BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) (2015b): *Projekt Saarlandstraße - Wohnen ohne Auto am Osterbekkanal*. In: www.hamburg.de, URL: <http://www.hamburg.de/start-saarlandstr/>, Stand: 10.02.2015.

CosmosDirekt (2014): *Des Deutschen liebstes Kind: Eine aktuelle Studie von forsa und CosmosDirekt zur Bedeutung und Nutzung des Autos*. In: www.cosmosdirekt.de, URL: <https://www.cosmosdirekt.de/CosmosCAE/S/linkableblob/home/48840-6079/data/auftakt-autostudie-noindex-data.pdf>, Stand: 12.02.2015

DZM (Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK) (2015): *Erfolgsfaktoren*. In: www.wohnbau-mobilitaet.ch, URL: <http://www.wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/>

erfolgskriterien/, Stand: 06.03.2015.

ECE Projektmanagement (2015): Begrüßung. In: www.alstertal-einkaufszentrum.de, URL: <http://www.alstertal-einkaufszentrum.de/das-center/ueberuns/>, Stand: 17.03.2015.

Focus Online (2011): Statistik – Immer mehr Autos in deutschen Haushalten. In: www.focus.de, URL: http://www.focus.de/auto/news/statistik-immer-mehr-autos-in-deutschen-haushalten_aid_672388.html, Stand: 12.02.2015.

Klimaschutzsiedlung (2015): Zeitgemäß wohnen in Hamburg. In: www.autofreieswohnen.de, URL: <http://www.autofreieswohnen.de/kornweg/>, Stand: 08.03.2015.

ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) (2014a): Anforderungen an Standort und Wohnraum. In: www.mobilitaetsmanagement.nrw.de, URL: [http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?op-)

[tion=com_content&view=article&id=107&Itemid=62](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?op-tion=com_content&view=article&id=107&Itemid=62), Stand: 08.03.2015.

ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) (2014b): Wohnen ohne (eigenes) Auto. In: www.mobilitaetsmanagement.nrw.de, URL: [http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?op-)

[tion=com_content&view=article&id=98&Itemid=59](http://www.mobilitaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?op-tion=com_content&view=article&id=98&Itemid=59), Stand: 27.01.2015.

LAY, Conrad (2013): Eine Stadt der Zukunft? Freiburger Vorzeigeviertel Vauban wird Opfer seines eigenen Erfolgs. In: www.deutschlandradiokultur.de, URL: http://www.deutschlandradiokultur.de/eine-stadt-der-zukunft.1001.de.html?dram:article_id=248796, Stand 17.02.2015.

PÖHLER, Daniel (2014): Auto abschaffen und Tausende Euro im Jahr sparen. In: www.finanztip.de, URL:

<http://www.finanztip.de/auto-abschaffen/>, Stand: 23.02.2015.

StadtRAD (2015): StadtRAD Hamburg. Preise und Tarife. In: www.stadtrad.hamburg.de, URL: http://stadtrad.hamburg.de/kundenbuchung/process.php?proc=download_tarife&f=510, Stand: 23.02.2015.

ZOROOFCHI, Maryam (2015): Die Angebote im Überblick. Carsharing in Hamburg. In: www.hamburg.de, URL: <http://www.hamburg.de/carsharing/>, Stand 01.03.2015.

FILME

ZDF info (2015a): Ulrich protestiert: Leben ohne Auto. TV-Dokumentation. In: www.zdf.de, URL: [http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1982562/Ulrich-protestiert-Leben-ohne-Auto-#/beitrag/video/1982562/Ulrich-protestiert-Leben-ohne-Auto-](http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1982562/Ulrich-protestiert-Leben-ohne-Auto-#/beitrag/video/1982562/Ulrich-protestiert-Leben-ohne-Auto-,), Deutschland. Stand: 09.03.2015

ZDF info (2015b): WISO plus: Mobil, aber wie? TV-Dokumentation. In: www.zdf.de, URL: [http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1982562/Ulrich-protestiert-Leben-ohne-Auto-#/beitrag/video/2351386/WISO-plus:-Mobil,-aber-wie?](http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/1982562/Ulrich-protestiert-Leben-ohne-Auto-#/beitrag/video/2351386/WISO-plus:-Mobil,-aber-wie?,), Deutschland. Stand: 09.03.2015

INTERVIEWS

DEILKE, Christian (Ingenieur und Eigentümer) (2015): Persönliches Interview (90 Minuten), geführt vom Verfasser. Hamburg, 29.01.2015.

KUHLMANN, Volker (Alpha Consult Hamburg) (2015): Persönliches Interview (75 Minuten), geführt vom Verfasser. Hamburg, 02.02.2015.

LÜTJENS, Martina (CDU Bezirksabgeordnete für den Wahlkreis 2) (2015): Persönliches Interview (60 Minuten), geführt vom Verfasser. Hamburg, 26.01. 2015.

SCHOLZE, Claus-Dietrich (Vorstand des Wohnungsvereins 1902 eG) (2015): Persönliches Interview (90 Minuten), geführt vom Verfasser. Hamburg, 27.01.2015.

E-MAIL AUSKUNFT

Greenwheels GmbH (2015): *E-Mail Auskunft zum Thema Standort Kornweg.* Rotterdam, 11.02.2015.



Abbildungsverzeichnis

Abb. Deckblatt: Kleine Horst.

BUCK, Andreas (2009): Landschaftsarchitektur Buck. Zur Verfügung gestellt nach Anfrage.

Abb. 1: Bedeutung ausgewählter Dinge für das eigene Leben1

Eurostat (März 2009): *Bedeutung ausgewählter Dinge für das eigene Leben*. In: Statista – Das Statistikportal., URL: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/4353/umfrage/bedeutung-ausgewaehlter-dinge-fuer-das-eigene-leben/>, Stand: 30.01.2015.

Abb. 2: Autoverzicht in den Haushalten (Angaben in %).....2

Infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) (2011): *Mobilität im Großraum Hamburg. Vorstellung der regionalen Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“*. In: www.mobilitaet-in-deutschland.de, URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Praesentation_MiD_Bericht_Region_HH_Regionalkonferenz_VerkehrMobilitaet.pdf, S. 16, Stand 15.03.2015.

Abb. 3: Verlauf der Arbeit4

Eigene Darstellung.

Abb. 4: Gewünschte Umsetzung von Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz7

Emotion (2008): *Welche der folgenden Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz sollte Ihrer Meinung nach auf jeden Fall umgesetzt werden?* In: Statista - Das Statistik-Portal. URL: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/2047/umfrage/umsetzung-von-massnahmen-zum-umwelt-und-klimaschutz/>, Stand: 28.01.2015.

Abb. 5: Wohn-Nachbarschaft nach H.B. Reichow mit geschlossenen Garagenhöfen8

REICHOW, Hans Bernhard (1959): *Die autogerechte Stadt. Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos* (Otto Maier Verlag Ravensburg), S.67.

Abb. 6: Anforderung an Projekte zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels9

Eigene Darstellung nach: BSU & ABH (Amt für Bauordnung und Hochbau) (2011): *Fachanweisung. Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradstellplätze*. FA 1/2011-ABH, Hamburg, S. 8.

Abb. 7: Jährliche Kosten des mobilen Lebens mit eigenem Auto11

OBERHUBER, Nadine (2015): *Vor dem Einzug muss das Auto weg*. In: www.faz.net, URL: <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/mieten-und-wohnen/vor-dem-einzug-muss-das-auto-weg-13429029.html>, Stand: 15.02.2015.

Abb. 8: Jährliche Kosten des mobilen Lebens mit anderen Verkehrsmitteln.....11

OBERHUBER, Nadine (2015): *Vor dem Einzug muss das Auto weg*. In: www.faz.net, URL: <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/mieten-und-wohnen/vor-dem-einzug-muss-das-auto-weg-13429029.html>, Stand: 15.02.2015.

Abb. 9: Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung12

Eigene Darstellung nach: Statistisches Bundesamt (Destatis) (2015): *Beteiligte und Verunglückte an Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung*, URL: <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/Tabellen/UnfallbeteiligungPersonenschaden.html>, Stand: 07.03.2015.

Abb. 10: Einschränkung der Wohnqualität durch bestimmte Indikatoren13

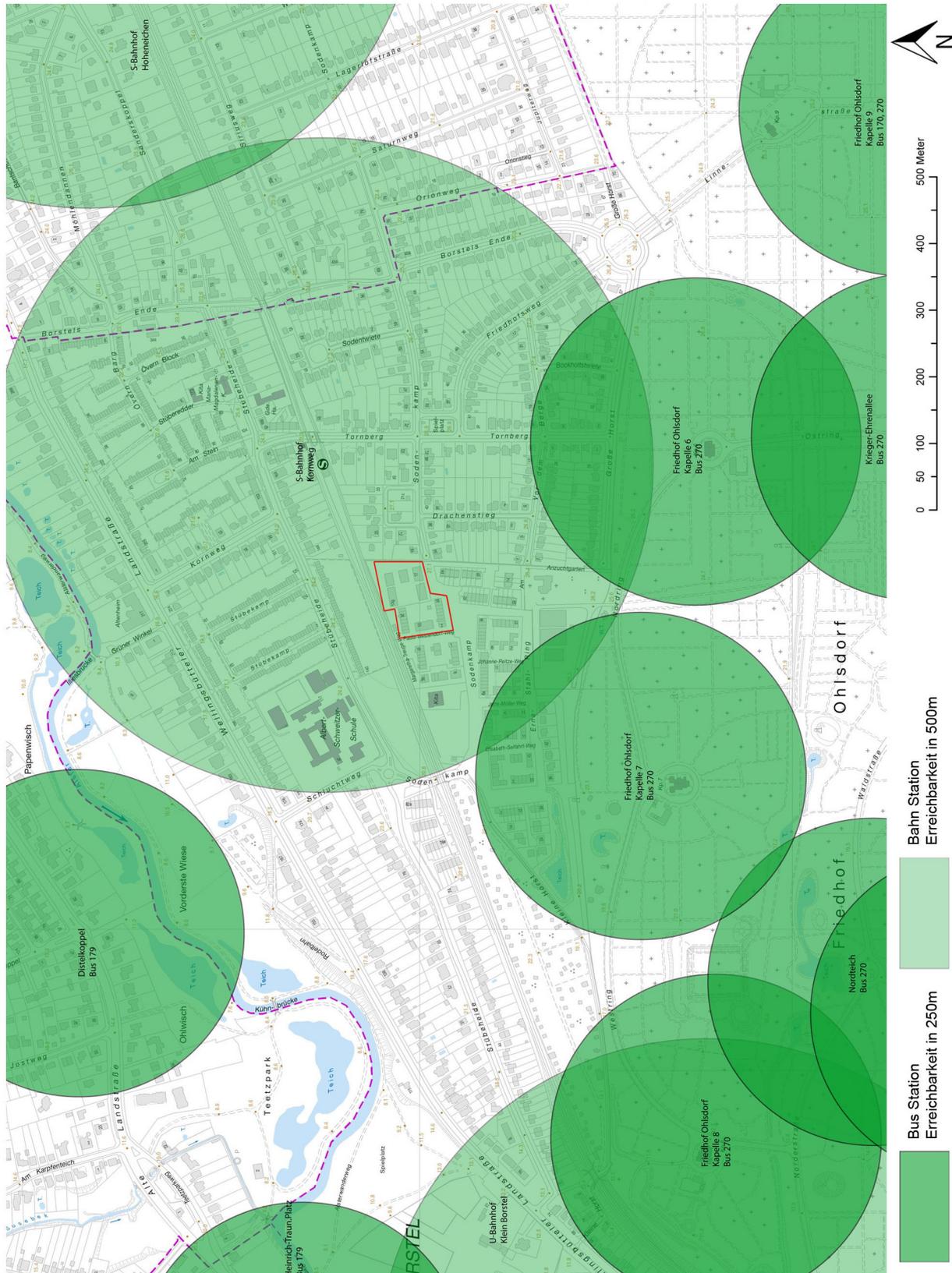
Eurostat (2009): *Einschränkung der Wohnqualität durch bestimmte Indikatoren 2007*. In: Statista - Das Statistik-Portal. URL: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/5173/umfrage/einschraenkung-der-wohnqualitaet-durch-bestimmte-indikatoren/>, Stand: 28.01.2015.

Abb. 11: Emissionen im deutschen Personennahverkehr nach Verkehrsmitteln	13
<p>Öko-Institut (2014): <i>Höhe der CO2-Emissionen im deutschen Personennahverkehr nach Verkehrsträgern (in Gramm CO2-Äquivalente pro Personenkilometer; Stand: 2014)</i>. In: Statista - Das Statistik-Portal. URL: http://de.statista.com/statistik/daten/studie/38881/umfrage/hoehle-der-schadstoffemissionen-durch-die-eisenbahn-nahverkehr/, Stand: 28.01.2015.</p>	
Abb. 12: Gründe für ein Leben in autofreien Quartieren.....	14
<p>Eigene Darstellung.</p>	
Abb. 13: Übliche Nutzung - Auto, ÖPNV und Fahrrad (Angaben in %).....	17
<p>Infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) (2011): <i>Mobilität im Großraum Hamburg. Vorstellung der regionalen Ergebnisse „Mobilität in Deutschland“</i>. In: www.mobilitaet-in-deutschland.de, URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/Praesentation_MiD_Bericht_Region_HH_Regionalkonferenz_VerkehrMobilitaet.pdf, S. 21, Stand 15.03.2015.</p>	
Abb. 14: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit.....	20
<p>Eigene Darstellung. Grundlage: The Noun Project, URL: www.thenounproject.com, Stand: 11.02.2015.</p>	
Abb. 15: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökonomie.....	21
<p>Eigene Darstellung. Grundlage: The Noun Project, URL: http://thenounproject.com/term/money/61843/, Stand: 11.02.2015.</p>	
Abb. 16: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Ökologie	22
<p>Eigene Darstellung. Grundlage: The Noun Project, URL: http://thenounproject.com/term/plant/36589/, Stand: 11.02.2015.</p>	
Abb. 17: Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten	23
<p>RANDELHOFF, Martin (2015): <i>Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten</i>. In: www.zukunft-mobilitaet.net, URL: http://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/, Stand: 03.03.2015.</p>	
Abb. 18: Die drei Säulen der Nachhaltigkeit – Soziales.....	24
<p>Eigene Darstellung. Grundlage: The Noun Project, URL: http://thenounproject.com/term/team/39945/, Stand: 11.02.2015.</p>	
Abb. 19: Isolation durch Autoverkehr	25
<p>SINGER, Andrew B. (o.J.): <i>Isolation durch Autos</i>, In <i>Autofrei leben! e.V.: Autofreies Leben ist gesund</i>. In: www.autofrei.de, URL: http://www.autofrei.de/index.php/darum-autofrei/soziales-miteinander, Stand 04.03.2015.</p>	
Abb. 20: Faktoren der Lebensqualität von Orten	27
<p>Horizont (2011): <i>Was macht einen Ort besonders lebenswert?</i> In: Statista - Das Statistik-Portal. URL: http://de.statista.com/statistik/daten/studie/183905/umfrage/lebensqualitaet-von-orten/, Stand: 28.01.2015.</p>	
Abb. 21: Überblick der Voraussetzungen autofreier Quartiere	27
<p>Eigene Darstellung.</p>	

Abb. 22: Überblick der Ziele autofreier Quartiere	28
Eigene Darstellung.	
Abb. 23: Projekt Falkenried Terrassen	29
Heller, M. (2005): <i>Carfree Area Pilot Projects</i> . In: www.worldcarfree.net , URL: http://www.worldcarfree.net/projects/carfree-pilot.php , Stand: 17.03.2015.	
Abb. 24: Projekt Mitte Altona	29
Altona Info (2014): <i>Mitte Altona</i> . In: www.altona.info , URL: http://www.altona.info/wp-content/uploads/2012/09/Siegerentwurf_MitteAltona_Gesamtansicht.jpg , Stand: 17.03.2015.	
Abb. 25: Projekt Ökologische Siedlung Braamwisch	30
Ökologische Siedlung Braamwisch (2003): <i>Ökologische Siedlung Braamwisch Zeile West</i> . In: www.oekologische-siedlung-braamwisch.de , URL: http://www.oekologische-siedlung-braamwisch.de/index.html , Stand: 17.03.2015.	
Abb. 26: Projekt SAAR II Am Eisenwerk	30
Huke-Schubert Berge Architekten (2015): <i>Projekt SAAR II Am Eisenwerk</i> . In: www.huke-schubert-berge.de , URL: http://www.huke-schubert-berge.de/projekt/am-eisenwerk , Stand: 17.03.2015.	
Abb. 27: Projekt Saarlandstraße	31
BSU (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt) (2015): <i>Projekt Saarlandstraße - Wohnen ohne Auto am Osterbekkanal</i> . In: www.hamburg.de , URL: http://www.hamburg.de/start-saarlandstr/ , Stand: 10.02.2015.	
Abb. 28: Projekt Stadthaus Schlump	31
HÜNERS, Susanne (o.J.): <i>Hinterhof Romantik: Das Stadthaus Schlump</i> . In: www.abendblatt.de , URL: http://www.abendblatt.de/hamburg/mein-quartier/article108059990/Hinterhof-Romantik-Das-Stadthaus-Schlump.html# , Stand: 17.03.2015.	
Abb. 29: Projekt Trabrennbahn Farmsen	32
BELLIN, Christoph (2014): <i>Neubaugebiet Trabrennbahn Farmsen</i> . In: www.flickr.com , URL: https://www.flickr.com/photos/christoph_bellin/5037877207/ , Stand: 17.03.2015.	
Abb. 30: Projekt Zeisewiesen	32
Frauenwohnprojekte (o.J.): <i>Wohnprojekt für Frauen (nicht nur) im Alter</i> . In: www.frauenwohnprojekte.de , URL: http://www.frauenwohnprojekte.de/index.php?id=6&no_cache=1&tx_p2fwpi1[showUid]=35 , Stand: 17.03.2015.	
Abb. 31: Lage Vaubans in Freiburg, Baden-Württemberg	33
Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.stepmap.de .	
Abb. 32: Haushaltsstruktur der Bewohner in autofreien Siedlungen	33
ILS (Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung) (2014): <i>Soziodemografische Merkmale von Interessenten und Bewohnern</i> . In: www.mobiltaetsmanagement.nrw.de , URL: http://www.mobiltaetsmanagement.nrw.de/cms1/index.php?option=com_content&view=article&id=105&Itemid=62 , Stand: 08.03.2015.	
Abb. 33: ÖPNV-Anbindung Vaubans	34

DELLESKE, Andreas (2015): *ÖPNV-Anbindung*. In: www.vauban.de, URL: <http://www.vauban.de/themen/mobilitaet/201-verkehr-kapitel-11>, Stand: 08.03.2015.

Abb. 34: Projekt Kleine Horst	35
Eigene Aufnahme.	
Abb. 35: Lage Kleine Horst in Hamburg	36
Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.stepmap.de .	
Abb. 36: Eigentumsverteilung des Quartiers Kleine Horst	36
Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.google.de/maps .	
Abb. 37: Lage des Quartiers in Hamburg	37
Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.google.de/maps .	
Abb. 38: HVV Anbindung Kornweg (Klein Borstel)	38
Umka.org (2015): <i>HVV Anbindung Kornweg</i> . URL: http://subway.umka.org/map-hamburg/s1-line/kornweg-klein-borstel.html , Stand: 20.03.2015.	
Abb. 39: Nahversorgung in Klein Borstel	39
Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.openstreetmap.org .	
Abb. 40: Fahrradabstellmöglichkeiten im Quartier	41
Eigene Aufnahmen.	
Abb. 41: Fahrradstellplatzsituation am S-Bahnhof Kornweg (Klein Borstel)	41
Eigene Aufnahme.	
Abb. 42: Lage des Quartiers im Stadtgefüge	42
Eigene Darstellung. Kartengrundlage: www.google.de/maps .	
Abb. 43: Zusammenfassung der erfüllten und unerfüllten Voraussetzungen	44
Eigene Darstellung.	
Abb. 44: Überblick über das Quartier Kleine Horst	47
BUCK, Andreas (2009): <i>Landschaftsarchitektur Buck</i> . Zur Verfügung gestellt nach Anfrage.	
Abb. 45: Zusammenfassung der erfüllten und offenen Ziele	53
Eigene Darstellung.	



ÖPNV Erreichbarkeit der Siedlung Kleine Horst (Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage der LGV Hamburg 2014).

E-Mail vom 11.02.2015, 13:53 Uhr
Absender: info@greenwheels.de

Sehr geehrte Frau Mainka,

Diese Station wird sehr häufig gebucht, wir haben in dem Wohngebiet einige feste Kunden, die das Fahrzeug sehr regelmäßig nutzen.

Wenn wir überlegen eine neue Station zu eröffnen benötigen wir erst einmal Interesse von den Anwohnern.

Es lohnt sich für uns eine Genehmigung zu beantragen wenn wir mindestens 20 potentielle Kunden in einer Gegend haben.

Wir müssen von der entsprechenden Stadtverwaltung eine Genehmigung erhalten um eine neue Station zu eröffnen.

Es ist nicht so, daß wir entscheiden wo wir eines unserer Fahrzeuge zur Verfügung stellen.

Hoffentlich sind Ihre Fragen hiermit beantwortet.

Wir hoffen Sie hiermit ausreichend informiert zu haben; für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Kundenservice Greenwheels GmbH

Internationales Kundenzentrum

Postfach 4031

3006 AA Rotterdam

Niederlande

tel: 030 - 311 60 100

E-Mail Auskunft. Quelle: Greenwheels GmbH (2015): E-Mail Auskunft zum Thema Standort Kornweg. Rotterdam, 11.02.2015.

Interview mit Christian Deilke, am 29.01.2015

Bauvorhaben:

Wie genau waren Sie am Bau beteiligt?

Es fand eine Bildung von Arbeitsgruppen zu einzelnen Themen statt. Besprochen wurden beispielsweise die Farbe der Wände oder die Böden der Treppenhäuser und der Außenraum. Es gab viele Planungstreffen mit Architekten. Wohnungsvergabe fand in Workshops statt (z.B. ganze Samstage). Grundsatzentscheidungen wurden mit externer Moderation getroffen.

Wie kam es dazu, dass genau dort das autofreie Wohnen realisiert wurde?

Viele wohnten vorher innerstädtischer. Die jetzige Lage war für viele ein großer Schritt. S-Bahn war wichtig. Keine Wahlmöglichkeiten (Gruppe hat 10 Jahre nach Grundstück gesucht). Es sollte städtisch sein, wegen den Grundstückspreisen).

Zu Beginn war es eine Gruppe, die sich geteilt hat (leider!). Eine Genossenschaft zu gründen ging nicht, weil 30 WE zu wenig sind. Deswegen wurde eine gesucht, die das macht. Daher gibt es auch zwei verschiedene Architekten und verschiedene Energiekonzepte.

Was bedeutet „Passiv Haus“?

Hoch gedämmt, Zu- und Abluft, Architekten haben das befürwortet, Entscheidung wegen Kosten lange diskutiert. Baukosten waren höher als erwartet, daher wurden Einsparungen getroffen. Jetzt werden Betriebskosten eingespart.

Wie groß ist das Gebiet der autofrei wohnenden? Warum wurde es in so einer geringen Größe umgesetzt? Finden Sie das ausreichend?

Nicht viel Interesse daran autofrei zu wohnen. Die Stadt war nicht bereit dazu (1/3 Mix aus gefördert, gemietet und Eigentum). Was erwartet man? Will man keine Autos sehen? Sehr utopisch!

Hätten Sie gerne das gesamte Gebiet autofrei gemacht? Warum haben Sie sich nicht für das gesamte Gebiet beworben? Was wären hier die Vor- und Nachteile?

Früher, ab 30 WE, stellplatzfrei, Regel jetzt aufgehoben. Einige Flächen darf man nicht bebauen falls man Stellplätze nachrüsten muss.

Generell: Kein Problem Autos zu nutzen, es ist aber in der Stadt nicht sinnvoll.

Wie kamen Sie auf und an das Grundstück, wie lief das?

Vorgesehen, dass am Drachensteg aufgemacht wird. Einige hatten Angst, wegen Zugangsverkehr. Eine Absperrung sollte bremsen. Die jetzige bauliche Straßenführung ist auch, um zu bremsen.

Wofür werden die eingesparten Parkplatzflächen genutzt?

Grillfläche, Obstwiese/Bäume, Gemüsebeet, Kicken, Spielwiese, Basketball. 0,2 Stellplätze für Besucher, Anlieferungen etc., das sind 6 Stellplätze.

Für Fahrradschuppen, diese sind grenzwertig da sie sehr voll sind. Könnte mehr sein!

Klein Borstel:

Welche Vor- und Nachteile bringt das autofreie Wohnen mit sich?

Weniger Parkfläche ist ein Überzeugungsargument, auf jeden Fall.

Wie reagieren die anderen Bewohner auf das neue Wohngebiet? Wissen alle, dass es existiert?

Ja, wird vielleicht nicht so bemerkt dass dadurch 100 Autos fehlen. Alle wollten Dschungel Sackgasse und Ruhe behalten. Zudem weithergeholte Argumente wie Friedhofsruhe.

Was sind Ihrer Meinung nach die Ziele bzw. Indikatoren autofreien Wohnens? Sind diese in Klein Borstel erfüllt?

Innenhof nur, weil es autofrei ist, Raum für Kinder. Wenig Auto nutzen, Wege zur Schule/Einkauf etc. sind ohne möglich. Einfach zu leben, Bedingungen hier gut! Städte werden lebenswerter, wenn das mehr Leute machen würden. Wir können uns freuen, wenn andere über Autoprobleme erzählen.

Würden Sie sagen, dass diese Projekt zum Klimaschutz beiträgt?

Passivhäuser, wenig Auto, Pelletheizung → Spielt eine Rolle für Klimaschutz! Jeder Mensch der kein Auto fährt tut seinen Teil dazu bei. Jeder muss bei sich anfangen!

Bewohner und ihre Wohnverhältnisse:

Wer wohnt darin? Wie ist die Bewohnerstruktur?

Eigentum: 2/3 Familien mit Kindern, 4 Rentner, 1/3 Alleinstehende und Paare. Größe der Eigentumswohnungen zwischen 100 und 120 m². Wohnungen der Mieter sind kleiner. Mehr Alleinstehende durch kleinere Wohnungen.

Wie sind die Erfahrungen und Reaktionen der Bewohner bis heute?

Im Großteil gut! Gibt natürlich Unterschiede! Typfrage des Einzelnen.

Sind die Bewohner in einer Gemeinschaft untereinander (Mieter und Eigentümer) und nach außen isoliert?

Institutionell damals getrennt worden. Bewohner wollen das zusammen schmieden. Schwierig: Weil Themen verschieden sind. Nach außen hin eher isoliert.

Was für gemeinschaftliche Räume oder Aktionen gibt es?

Eine Wohnung bei Mieter als Gemeinschaftsraum (ca. 60m²). Treffen, Versammlungen, Aktivitäten.

Ist die Lebensqualität höher, weil es autofrei ist?

In diesem Punkt stellt das autofreie Leben „schon eine Einschränkung“ dar. Das würde alles mit dem Auto schneller und spontaner gehen. Für einige Menschen ist Autofahren die Lebensqualität.

Thesen und Grundsätzliches:

These: „Ein Grund für das autofreie Bauen ist die Einsparung der Stellplätze (von 0,8 auf 0,2), da der Bau dadurch erheblich günstiger ist.“

Schon günstiger, das Argument mit mehr Platz und Raum ist stark. Fläche anders nutzen. Autos stehen 95% der Zeit rum.

These: „Die Bewohner haben trotzdem Autos und parken sie in den Nebenstraßen“

Gab solche Fälle! Kaum zu machen in dieser Umgebung, viel soziale Kontrolle hier! Man ist nicht anonym. Es gab und gibt 1-2 Grenzfälle. Behörde kontrolliert nicht. Eher soziale Kontrolle durch Bewohner. Nie richtig eskaliert.

These: „Das Quartier Kleine Horst ist zu klein um die Ziele des autofreien Wohnens zu erfüllen.“

In der Innenstadt wäre es wichtiger autofreies Wohnen für Kinder zu schaffen. Nein, die Größe ist egal. Zu klein gedacht, Autos fahren ja überall anders, ist nicht besser nur weil ich sie nicht sehe.

Gab es Schwierigkeiten wegen irgendetwas, was mit dem Wohngebiet zusammen hing?

Weil Stellplatzpflicht abgeschafft ist, werden weniger gebaut. Entwicklung zu weniger Autos. Leute werden für sich selbst entscheiden, dass sie kein Auto brauchen.

Finden Sie autofreies Wohnen sinnvoll oder ist das eher ein Trend, der nicht zielführend ist? Ab wann/welcher Größe, ist es als sinnvoll anzusehen und für wen?

Albern, sich abzuisolieren sodass man keine Autos sehen will. Viele Paketdienste. Hoflieferung vom Hof außerhalb.

Sind solche Quartiere erstrebenswert? Wenn ja, warum? Auch in dieser Größe?

Wenn Möglichkeiten da sind, ist das Beste es zu fördern! Größe von Projekt ist gar nicht so wichtig. Kein großer Nachbarschaftseffekt. Auto soll als Statussymbol verschwinden.

Warum wohnen Sie in einem autofreien Quartier? Wo sehen Sie die Vorteile eines solchen Quartieren, man kann ja auch woanders ohne Auto wohnen?

Viele Hilfsmittel die angeboten werden. Quartier war erst suspekt, weil es anfangs zu weit draußen schien. Gemeinschaft ist sehr vielversprechend. Die Kinder können zu Fuß in die Schule.

Interview mit Volker Kuhlmann, am 02.02.2015.

Bauvorhaben:

Wie waren Sie am Bau beteiligt?

Im Vertrieb, also nur für die Eigentümer beschäftigt. Ich habe an die Interessenten Fragen gestellt: „Wisst ihr was autofrei bedeutet?“, „Habt ihr genug Geld?“ – um rauszufinden, ob das für die Interessenten Sinn macht.

In der Planungs- und Bauphase war ich die Anlaufstelle. Dabei habe ich Stunden im Büro der Architekten verbracht.

Wie kam es dazu, dass genau dort das autofreie Wohnen realisiert wurde?

Hintergrundwissen: Der zweite Bauabschnitt von der Saarlandstraße war parallel im Bau (fluwog Baugenossenschaft).

Die Geschichte von Klein Borstel begann 1999, da haben sich die Leute zu einer Größeren Gruppe versammelt und wollten autofrei wohnen.

Dieser Standort hat viel grün (attraktive Gegend), eine S-Bahn Station, welche mich in 20min in die Stadt bringt (gute Anbindung!) und „super wichtig“ ist für das Mobilitätskonzept. Es ist also ein attraktives Wohnumfeld für Familien.

Nahversorgung: Dem alten Spar in Klein Borstel gings nicht gut, der aktuelle Hofladen läßt gut! Mit der Bahn erreicht man Sky am Wellingsbütteler Bahnhof oder den Penny in Fuhsbüttel.

Wie groß ist das Gebiet der autofrei wohnenden? Warum wurde es in so einer geringen Größe umgesetzt? Finden Sie das ausreichend?

Die Rahmenbedingungen sahen zur Zeit des Baus so aus, dass es eine Globalrichtlinie gab (diese ist jetzt aufgehoben), welche besagte, dass es mindestens 30 autofreie Wohnungen sein müssen, damit man den Stellplatzschlüssel von 0,2 nutzen darf. Dies war das Hauptargument, da man so weniger Stellplätze bauen musste – statt 24 Stück (30Whg*0.8), gibt es nun 6 (30Whg*0.2) auf der Eigentümer Seite.

Die zweite Bedingung war, dass 20% der Fläche an Wohnprojekte vergeben werden musste.

Grundsätzliche Überlegung: Autofreies Gelände ist weiterhin attraktiv, aber je mehr autofrei ist, desto besser Die autofreie Fläche ist durch eine Straße von den übrigen Bewohnern getrennt.

Hätten Sie gerne das gesamte Gebiet autofrei gemacht? Warum haben Sie sich nicht für das gesamte Gebiet beworben? Was wären hier die Vor- und Nachteile?

Mir genügt das, aber wünschenswert ist, dass größere Flächen mit entsprechendem Konzept umgesetzt werden.

Wie kamen Sie auf und an das Grundstück, wie lief das?

Ich habe mir erst das Gebiet in der Saarlandstraße angesehen und Holger und Oliver hatten das Gebiet in Klein Borstel schon länger im Blick. Wie genau das ablief weiß ich nicht. Zwischendurch gab es eine Klage der Anwohner.

Wofür werden die eingesparten Parkplatzflächen genutzt?

Da ist jetzt (Fußball-) Wiese, Gemüsegarten, Spielfläche, Kräuterspirale

Klein Borstel:

Welche Vor- und Nachteile bringt das autofreie Wohnen mit sich?

+ CarSharing Angebot im Ort, positiv, weil Car2Go Autos dort nicht stehen (Klein Borstel wurde ausgespart mit dem Angebot)

+ Die neuen Bewohner nutzen das Zentrum in Klein Borstel

+ Die autofreien bringen keine Autos mit in das Gebiet

+/- Deutlich mehr Fahrradverkehr

Gab es andere Veränderungen welche getroffen werden mussten, um das Wohngebiet dort autofrei umzusetzen?

Die Sackgasse am Drachenstieg war traumhaft, aber durch die Durchfahrt ist der Verkehr dort nicht höher. Gute Verkehrsberuhigung durch die Verkehrsführung.

Wie reagieren die anderen Bewohner auf das neue Wohngebiet? Wissen alle, dass es existiert?

Anfangs schwierig, vorher war es natürlich ruhiger. Inzwischen keine Ressentiments mehr. Ich würde Klein Borstel schon als gut bürgerliche Wohngegend beschreiben, aber die neue Wohnsiedlung fügt sich gut ein, da sie keine anderen sozialen Strukturen gegenüber dem länger Bestehenden aufweist.

Inzwischen sagen viele zu den autofreien „die mit den besonderen Häusern“.

Was sind Ihrer Meinung nach die Ziele bzw. Indikatoren autofreien Wohnens? Sind diese in Klein Borstel erfüllt?

Autofrei

Ruhig! Und das ist es! Die S-Bahn nimmst du nach einer gewissen Zeit gar nicht mehr wahr.

CO2 Vermeidung

Niedrigerer Energieverbrauch durch passiv Häuser, Pellets und Solarthermie auf dem Dach. Energiekonzept gelungen!

Wohnen mit Leuten, die eine ähnliche Denke haben

Ökologische Ideen: Food Coop (Großhändler und Biohof beliefern), Fahrradkeller, gute Nachbarschaft

Würden Sie sagen, dass diese Projekt zum Klimaschutz beiträgt?

Wir verstehen uns schon als Leuchtturm. Mit dem Thema beschäftigen sich andere Leute dann auch, diese sagen „ihr schummelt“ oder denken darüber nach, ob sie auch so leben könnten/wollen. Das Projekt hat schon eine Wechselwirkung, auf jeden Fall!

Es ist eine Nische für Bewohner, ja! Inmitten aller „normaler“ kann man auch nach seiner Überzeugung leben.

Bewohner und ihre Wohnverhältnisse:***Wer wohnt darin? Wie ist die Bewohnerstruktur?***

Erwachsene zwischen 35 und 75 Jahren. Die Hälfte davon Familien. Bei den Eigentümern gibt es ca. 4 Seniorinnen (Christa, Barbara, Frauke,..), bei den Mietern ca. 2

Wie stehen die Bewohner untereinander in Kontakt?

Die Mieter treffen sich untereinander. Und die Eigentümer haben Eigentümerversammlungen. Es gibt keine Abgrenzung, das Ziel ist es, dass es als eine Siedlung funktioniert. Lieferungen und Gartentage werden aufeinander abgestimmt.

Wie sind die Erfahrungen und Reaktionen der Bewohner bis heute?

Die meisten sind sehr zufrieden.

Es wurde versucht, dass die Sackgasse am Drachenstieg bleibt und nicht durchgebaut wird, aber das war von vornherein klar (Argument zum Beispiel: Müllabfuhr, Rettungsdienste müssen da durch). Der Straßenbau wurde von den Bewohnern mit beeinflusst und das hat gut geklappt.

Sind die Bewohner in einer Gemeinschaft untereinander (Mieter und Eigentümer) und nach außen isoliert?

Zu den Goofys (auch bestehend aus Eigentümern, Genossenschaft und einem reinen Frauengebäude und haben auch einen eigenen Gemeinschaftsraum), gibt es viele Kontakte!

Zum Rest lernt man Leute über die Kinder kennen, aber nicht so eng.

Die Wohnung für die Gemeinschaft nutzen auch alle.

Was für gemeinschaftliche Räume oder Aktionen gibt es?

Übergreifend „autofrei“. Ganz viele Aktionen! Als Mieter hat man aber eine andere Position als die Eigentümer.

Was wissen Sie über die Vergünstigungen vom HVV wenn man autofrei lebt?

Nein. Gibt keine StadtRad Station. Die nächste ist in Ohlsdorf.

Ist die Lebensqualität höher, weil es autofrei ist?

Auf jeden Fall! Viele Kinder waren noch richtig klein beim Einzug. Diese können im Innenhof rennen, auf den Lauftränern fahren usw., da musst du dir keine Sorgen machen.

Autofrei, was heißt das genau? Wie sieht es mit Pflegediensten und Besuchern aus?

Einige bekommen sehr viele Pakete. Im Schnitt sogar weniger als anderswo (die Liefermenge).

Dienstags, ein Mal in zwei Monaten kommt ein LKW vom Biohof.

Die Stellplätze sind nur da, weil sie gebaut werden mussten. Sie werden nicht genutzt, weil da ein Poller vor steht. Alle Besucher und Lieferanten parken und halten auf der öffentlichen Straße.

Thesen und Grundsätzliches:

These: „Ein Grund für das autofreie Bauen ist die Einsparung der Stellplätze (von 0,8 auf 0,2), da der Bau dadurch erheblich günstiger ist.“

Ja sehr günstig gebaut. Wir haben selbst projektiert und haben die Kosten ganz gut hingekriegt. Es ist aber auch ein Grund, mit Leuten zusammen wohnen, denen das auch wichtig ist.

These: „Die Bewohner haben trotzdem Autos und parken sie in den Nebenstraßen“

Ja, einige hatten ein Auto. Aber viele sind nicht interessiert an Autos. Es ist auf jeden Fall ein Punkt, der ist schwierig! Man kann ja einen Eigentümer nicht zwingen sein Eigentum zu verkaufen. Ein Firmenwagen ist okay, dieser muss aber bei der Firma bleiben, also auch da geparkt werden.

Eine Mieterin hatte zum Beispiel ein Auto von der Hamburger-Meile gewonnen. Und alleine wohnende Frauen, haben Partner die ein Auto haben (ca. 3 Leute). Das ist formal korrekt, diese Autos stehen dann da.

These: „Das Quartier Kleine Horst ist zu klein um die Ziele des autofreien Wohnens zu erfüllen.“

Nicht zu klein, weil wir haben ja unsere Ziele erfüllt. Aber es ist richtig, dass es zu klein ist, um eine weitreichende Signalwirkung zu erzielen.

Ziele (reicht in mehrere Bereiche) : Mobilitätskonzept, mehr Lebensqualität, autofrei wohnen

Ökologisches Ziel: Biohof liefert

Häuser Bau: Was ist bezahlbar?

Gab es Schwierigkeiten wegen irgendetwas, was mit dem Wohngebiet zusammen hing?

Normenkontrollverfahren/Klage der anderen -> größte Schwierigkeit

Finden Sie autofreies Wohnen sinnvoll oder ist das eher ein Trend, der nicht zielführend ist? Ab wann/welcher Größe, ist es als sinnvoll anzusehen und für wen?

Es ist ein Trend, kein Auto zu haben. Eine gewisse Größe brauchst du schon, mindestens 30 WE (Globalrichtlinie) um einen Siedlungscharakter (11.000m²) herzustellen. Also 10.000m² ist das kleinste was Sinn macht.

Sind solche Quartiere erstrebenswert? Wenn ja, warum? Auch in dieser Größe?

Naja, besser ist es schon wenn man das größer denkt. Das würde ich kontrovers sehen.

Köln „Stellwerk“

Warum wohnen Sie in einem autofreien Quartier? Wo sehen Sie die Vorteile eines solchen Quartieren, man kann ja auch woanders ohne Auto wohnen?

Vorteile: Stellplätze (würde aber jetzt wegfallen weil das nicht mehr vorgeschrieben ist) und die Gemeinschaft

Wird gerade etwas stark diskutiert/thematisiert?

Früher das Wegerecht zur S-Bahn , die S-Bahn könnte da ein Weg erstellen da es der Bebauungsplan erlaubt.

Kontroverse Diskussion, ein schwieriges Thema.

1 Meter hinter dem Zaun gehört uns, darauf haben wir Rabatt auf den Grundstückspreis bekommen, weil dieser Meter nicht genutzt wird, da der Zaun nicht entfernt wurde.

Fragestellung: „Inwieweit ist die Umsetzung eines autofreien Wohngebietes in dieser Größenordnung sinnvoll/ zielführend?“

Ja es ist die Mindestgröße! Auf Hamburg hat es ökologisch gesehen nur eine kleine, geringe Wirkung. Andererseits hat Hamburg damit so eine Siedlung und es ist schon erstaunlich, was für ein Interesse besteht. Es kamen schon Leute aus Schweden. Es ist also ein Referenzobjekt. Gerade in der Bauphase als es neu war, da war schon einiges los. Artikel in den einschlägigen Zeitungen und Fernsehsender (NDR 2x und Sat.1). Nach ein paar Jahren wird es dann ruhiger, kommen nur Anfragen von interessierten Leuten.

Interview mit Martina Lütjens, am 26.01.2015

Bauvorhaben:

Haben Sie von dem Bau etwas mitbekommen, wenn ja was? Waren Sie beteiligt?

Ja, ich war aus politischer Sicht beteiligt und habe das Projekt positiv begleitet. Zudem bin ich im Heimatverein aktiv und dort als Schriftführerin tätig.

Wie kam es dazu, dass genau dort das autofreie Wohnen realisiert wurde?

Man bewirbt sich um so ein Projekt, dies geschieht nach einem Punktevergabesystem. Das heißt die Genossenschaft bewirbt sich um ein Grundstück beim Bezirk und präsentiert den Vorschlag des autofreien Wohnens.

Was musste man da tun? Wäre eine spannende Frage

Warum wurde es in so einer geringen Größe umgesetzt? Finden Sie das sinnvoll?

Ich kann mir vorstellen, dass nur die Ecke des Bebauungsplans erworben wurde, um das autofreie Wohnen umzusetzen. Eventuell war es eine Vorgabe des Bezirkes.

Sinnvoll ist es, ja! Es muss auch für Leute ohne den „autofrei-Wohnen Gedanken“ Wohnraum geben, daher ist es gut dass es auch normales Wohnen gibt.

Man hätte das autofreie Wohnen aber auch weglassen können.

Klein Borstel:

Hat sich der Stadtteil verändert? Wenn ja, wie?

Eigentlich nicht, außer die Fahrradsituation am Bahnhof. „Die Bügel sind sehr besetzt! Momentan besteht eine Anfrage, dass noch mehr aufgestellt werden sollen. Es hat sich also das Volumen an Fahrradstellplätzen vergrößert, es ist jedoch unklar, ob die Fahrräder von autofrei Wohnenden oder von anderen Bewohnern stammen. Aber vermutlich durch vermehrt Fahrradfahrende.“ Könnte ich mir vorstellen.

Welche Vor- und Nachteile bringt das autofreie Wohnen mit sich?

Keine Vorteile. Das Verkehrsaufkommen und das Parken etc. hat sich nicht verändert.

Gab es andere Veränderungen welche getroffen werden mussten, um das Wohngebiet dort autofrei umzusetzen?

Nein

Wie reagieren die anderen Bewohner auf das neue Wohngebiet? Wissen alle, dass es existiert?

In der Planung gab es fünf Demonstrationen gegen das gesamte Neubaugebiet durch die Bürgerbewegung im Jahr 2000. Ihre Argumente waren, dass das da nicht hin passt, dass es zu viel Verkehr mit sich bringt und dass die neuen Bewohner unerwünscht waren.

Heute ist es voll und ganz akzeptiert. Das autofreie Wohnquartier an sich war nie großes oder spezielles Thema. Die neuen Bewohner haben Freundschaften geschlossen und bringen sich überall ein.

Die aufrei-Bewohner dachten, dass die Zufahrt am Drachenstieg geschlossen wird und dass sie dadurch in einer ruhigen Ecke leben. → Das war jedoch nicht so. → Wurde nicht richtig kommuniziert!

Die autofrei-Bewohner dachten, dass das Gesamte Gebiet autofrei wird. → Ist jedoch nicht so.

Die Stübeheide (zwischen Schluchtweg und Kornweg, in Richtung Schluchtweg) ist gesperrt von 7 bis 9 Uhr. → Daher ist das Neubaugebiet von 7 bis 8 Uhr stark befahren, da die Eltern ihre Kinder in den Kindergarten oder zur Albert Schweizer Schule (Stübeheide) bringen. Dieses Verkehrsaufkommen wurde durch die Polizei geprüft an der Brücke.

Um 8 Uhr öffnet der Friedhof.

Darüber haben sich die Bewohner beschwert, jedoch nicht die autofreien.

Bebauungsplan Ohlsdorf 12

Bewohner und ihre Wohnverhältnisse:

Wer wohnt darin? Wie ist die Bewohnerstruktur?

Da solltest du die Bewohner fragen! Laut der Homepage sind es alle, vom Ingenieur bis zur Friseurin

Wissen Sie etwas über die Eigentumsverhältnisse? Wohnen die Bewohner zur Miete oder ist es Eigentum?
Genossenschaft fragen!

Haben Sie bereits Erfahrungen und Reaktionen der Bewohner mitbekommen?

Anfängliche Missverständnisse zwischen Bewohnern und Planern/Bauherren, ansonsten ist alles positiv.

Thesen und Grundsätzliches:

These: „Die Bewohner haben trotzdem Autos und parken sie in den Nebenstraßen“

Ja, Bewohner haben Beobachtungen berichtet, dass vereinzelt ein PKW in den Nebenstraßen abgestellt wird.

Du meinst ein Schuss in den Ofen? Ja das kann sein. Die Geschäftswagen werden geduldet und als notwendig beschrieben. Einige parken im Kleingartenverein nebenan.

Die Bewohner haben ja eigentlich einen positiven Gedanken, wenn sie autofrei leben wollen, aber den muss man ja nicht teilen.

Finden Sie autofreies Wohnen sinnvoll oder ist das eher ein Trend, der nicht zielführend ist?

Trend steigt – ist gut!

Für Klein Borstel trägt es nichts bei. Für die Verkehrssicherheit und die Kinderentwicklung ist das unerheblich an dieser Stelle, da der Verkehr trotzdem läuft. Der einzige Vorteil ist, dass die Bewohner sich die KFZ Steuer sparen

Sind solche Quartiere erstrebenswert? Wenn ja, warum?

Autofrei bedeutet, dass man in Gedanken schon ohne Auto lebt! Aber wenn das Auto in einer Tiefgarage steht, ist das dann autofrei? Widerspruch?

Sollte man sich fragen, ob dort wo autofrei drauf steht auch autofrei drin ist?

Wo sehen Sie die Vorteile eines solchen Quartiers, man kann ja auch woanders ohne Auto wohnen?

Ja, geht auch woanders. Aber: Die Gemeinschaft anderer autofreier ist dort vorhanden. Die eigene Überzeugung ist der Motor sich einen Ort zu suchen, wo Gleichgesinnte sind.

Würden Sie in solch ein Quartier ziehen?

Nein! Weil es ohne Auto nicht geht, auch wegen meinem Beruf. CarSharing würde nicht in Frage kommen, es gibt zu viele Termine. Eine Kollegin fährt nur Fahrrad und bat mich letztens nach einer Konferenz, sie nach Hause zu fahren.

Martina Lütjens ist bekennende Autofahrerin und braucht das autofreie nicht.

Eigentlich Klimaschutz, Umweltschutz – ja / nein? Sie schützen das klima in der Stadt und nicht in Klein Borstel. Weil sich dort nichts geändert hat.

Nur im Kopf autofrei und nicht nach außen?

Größenordnung, Sinn oder Unsinn?

Was würden Sie zu der Fragestellung sagen, ob es sinnvoll ist, so wenige Wohneinheiten autofrei zu gestalten? Ob das in dieser geringen Dimension Sinn macht?

Ca. 3.500 bis 4.000 in Klein Borstel

Ca. 1000 WE im gesamten Wohngebiet

Ca. 100 WE im autofreien

Politische Sicht: Die Grundidee des autofreien Wohnens ist gut! Wegen den bekannten Gründen, Umweltschutz etc.. Jedem das seine überlassen, wenn man es wirklich durchzieht – toll!

„Natürlich wird sich mehr Kaufkraft durch den Zuzug der Bewohner erhofft!“ Das ist sehr wichtig. Jedoch soll es im autofreien Quartier einen Gemeinschaftskeller geben, welcher beliefert wird, dies ist negativ für den Einzelhandel in Klein Borstel.

Es gibt 7 Stellplätze, 3 Vorne und 4 Hinten. Einer davon ist von Greenwheels.

Interview mit Claus-Dietrich Scholze, am 27.01.2015

Bauvorhaben:

Die Stadt Hamburg muss 20% der Grundstücke an Baugemeinschaften vorhalten → „das ist ne Menge!“

Die Bewohner (Mieter) haben einen Eingetragenen Verein gegründet, indem sie alles selbst organisieren (Anhänger für Fahrräder etc.): „Sie organisieren sich prima selbst! Sie pflegen alles selbst und um keine Betriebskosten zu zahlen, kümmern sie sich um die Gärten und die Reinigung der Treppenhäuser.“ Hausmeisterarbeiten übernehmen wir. Das man sich hilft, der Zusammenhalt und die gemeinsame Organisation ist das Wesen einer Baugemeinschaft.

Wie genau waren Sie am Bau beteiligt?

Als Bauherr und Investor. Jetzt als Vermieter.

Die Anfrage kam von einer Baugemeinschaft, welche aus ca. 20 Parteien bestand, welche autofrei wohnen wollten. Die haben uns dieses Grundstück vorgeschlagen, daraufhin haben wir das Grundstück gekauft und gebaut.

Wie kam es dazu, dass genau dort das autofreie Wohnen realisiert wurde?

Es war ein Wunsch der jetzigen Bewohner. Das Grundstück stand bereit, auf einem komplett neuen Erschließungsgebiet. Zudem ist die S-Bahn Station „Kornweg“ in direkter Nachbarschaft, was unerlässlich für ein solches Projekt ist.

Um wie viele Wohneinheiten handelt es sich exakt? Wo? (Eigentum oder Miete?)

Es handelt sich um eine Wohnfläche von 2.550m² und ein Grundstück von ca. 5000m² Fläche, welche von der 1902 bebaut wurde.

Es sind 35 Wohneinheiten, welche zur Miete stehen und 30 Eigentumswohnungen. Diese sind größer, daher gibt es davon zahlenmäßig weniger.

Die Eigentümer haben sich selbst ihr Grundstück gekauft, bei der BSU HH, direkt neben den mietenden Bewohnern (wollten sie so). Die, die sich kein Eigentum leisten konnten, mieten jetzt.

Wie groß ist das Gebiet der autofrei wohnenden? Warum wurde es in so einer geringen Größe umgesetzt? Finden Sie das ausreichend?

Weil das Interesse nicht vorlag. Spätestens wenn Kinder da sind, wird's kompliziert ohne Auto. Allein schon das logistische Problem mit den Windeln und den Wasserkisten. Viele sagen „oh würde ich gerne machen“ aber das Praxisbeispiel ziehen viele nicht durch. Ich denke die autofrei-Wohnenden sind nur Überzeugungstäter.

Hätten Sie gerne das gesamte Gebiet autofrei gemacht? Warum haben Sie sich nicht für das gesamte Gebiet beworben? Was wären hier die Vor- und Nachteile?

Keine Nachfrage vorhanden. Ganz im Gegenteil, es gab eine sehr starke Nachfrage für normale Wohnungen. Die direkte Nähe zum Alsterlauf und das Stadtteil Klein Borstel ist sehr edel und lukrativ.

Die Genossenschaft bewirbt sich beim Bezirk m das Grundstück, wie funktioniert das? Was musste man da tun?

Zuerst kam die Nachfrage der Bewohner. Anschließend äußert man den Kaufwunsch bei der Verwaltung. Diese bewertet das Grundstück und bestimmt den Kaufpreis. Dieser muss von zuständiger Stelle abgesegnet werden und danach kann man den Kaufvertrag unterschreiben. Ist das erledigt kann man bauen.

Mit welchen Gedanken sind Sie an das Baugebiet ran gegangen?

„Begeistert! Weil es mal was anderes war.“ Vorher haben wir keinen Gedanken für ein autofreies Projekt gehabt und zudem war es die erste Zusammenarbeit mit einer Baugemeinschaft. Das Projekt wurde komplett in Zusammenarbeit mit der Baugemeinschaft entwickelt, es war eine tolle Zusammenarbeit! Dies ging mit 11 Monaten Bauzeit sehr schnell.

Um was für eine Art von Häusern handelt es sich? Welche Bauweise (passiv)?

Bei den Häusern handelt es sich um Niedrigenergiehäuser im KfW 70 Standard. Diese sind bezuschusst worden. Passivhäuser wären durch die viele Technik zu teuer gewesen.

Es handelt sich alles um soziale Wohnungen, daher erhalten sie eine Förderung von der IFB Bank. So kommt es zu den günstigen Mieten.

Wofür werden die eingesparten Parkplatzflächen genutzt?

Fahrradhäuser, Spiel- und Erholungsflächen und Vorgartenflächen

Wie lief die Kommunikation mit den Bewohnern während der Bauphase?

„Ständig!“ Konzepte und Ausstattung konnten mitbestimmt werden, dies machte den intensivsten Teil der Zusammenarbeit aus.

Klein Borstel:

Welche Vor- und Nachteile bringt das autofreie Wohnen mit sich?

Vorteile: Entlastung durch Individualverkehr, die vielen Familien mit Kindern profitieren davon. Dadurch haben diese eine höhere Lebensqualität, auch der Platz ist Lebensqualität. Die Tiefgarage wäre teuer gewesen, da es keine gibt, konnte das eingesparte Geld anderweitig genutzt werden.

Autofrei ist vernünftig und hat einen Effekt: Es sind ca. 120 Autos weniger (2 pro Wohnung), aber ein Nachteil: Alles voller Fahrräder, Fahrradschuppen sind überfüllt.

Gab es andere Veränderungen welche getroffen werden mussten, um das Wohngebiet dort autofrei umzusetzen?

Nein, weil es eine Sandkiste war.

Wie reagieren die anderen Bewohner auf das neue Wohngebiet? Wissen alle, dass es existiert?

Erst gekauft, als der Bebauungsplan den Bau zuließ. Als alles mit den umliegenden Bewohnern geklärt war. Diese waren positiv überrascht, dass das Gebiet autofrei wird, weil sie den zusätzlichen Verkehr befürchteten.

Während des Baus war die Zufahrt am Drachentieg geschlossen, weil keine Baufahrzeuge durch die Wohngebiete fahren sollten. Die alten Bewohner haben schöne Häuser, also sind sie wohlhabend und solche Leute sind empfindlicher.

Bewohner und ihre Wohnverhältnisse:

Die Bewohner bilden sich nicht ein die Welt neu zu erschaffen. Sie wollten eine Oase schaffen: ruhe, frieden, grün und das haben sie geschafft!

Lärm: Man sollte sich fragen ob bezüglich des Lärms die S-Bahn nicht viel schlimmer ist.

Abgase: Genau wie Pollen fliegen die Abgase Kilometer weit. Dieses Pilotprojekt nützt demnach aus ökologischer Sicht überhaupt nichts, es ist also in der Hinsicht nicht sinnvoll.

Die Privatstraße Paula-Westendorf-Weg ist eine Erschließungsstraße für Müll, Feuerwehr etc. und wird mit den Goofys geteilt, zudem dient sie zum Parken.

Wer wohnt darin? Wie ist die Bewohnerstruktur?

¼ Familien, ¼ Singles und ein Paar. Ein Klientel, welches in die 1. Förderung passt. Die Mischung passte bereits bei der Anfrage und die Einkommen der Bewohner passten auch. Deshalb war das alles ziemlich einfach.
Wunsch: Das Gebiet soll eingezäunt sein, weil die Autos zu gefährlich sind für Kinder. Die wollen alles in Watten packen, obwohl sie wussten dass nicht alles autofrei wird, finden sie es trotzdem nicht gut.

Wie hoch ist der Quadratmeterpreis/die Miete?

Mitte 2008: 5,90€ Eingangsmiete. Diese steigt weil es sich um Sozialwohnungen handelt und das Darlehen der Stadt Hamburg vom Wohnungsverein zurückgezahlt (getilgt) werden muss, das Geld dafür beziehen sie von den Mietern.
Im Januar 2015: 6,90€.

Thesen und Grundsätzliches:

These: „Ein Grund für das autofreie Bauen ist die Einsparung der Stellplätze (von 0,8 auf 0,2), da der Bau dadurch erheblich günstiger ist.“

Der Grundstückspreis wird nicht durch die Stellplätze definiert! Die Wohnungsbauoffensive hat die 0,8 Stellplätze gekippt. Unser Grundstück wäre jedoch groß genug um unter den Innenhof eine Tiefgarage zu bauen.

These: „Die Bewohner haben trotzdem Autos und parken sie in den Nebenstraßen“

Kann sein, nicht nachweisbar. Ja ist so, kann ich nicht vermeiden, da gilt die Eigendynamik der Gruppe.

Ist es mehr Schein als Sein?

Ne ich glaube nicht, im Hinblick auf die offensichtlichen Ziele (keine Autos, mehr Grünflächen) ist das schon „Sein“.

Finden Sie autofreies Wohnen sinnvoll oder ist das eher ein Trend, der nicht zielführend ist?

Interessantes Projekt! Aus ökologischer Sicht nicht, aus Lebensqualität ja.

Sind solche Quartiere erstrebenswert? Wenn ja, warum?

Für die Zielgruppe ja, für gesamt Hamburg nein. Jeder sucht sich seine Nische.

Wo sehen Sie die Vorteile eines solchen Quartiers, man kann ja auch woanders ohne Auto wohnen?

Zufällige Zusammenballung autofreier Menschen. Die Vorteile sind in der Gemeinschaft.

Würden Sie in solch ein Quartier ziehen?

Nein. Ich fahre seit 40 Jahren Auto. Habe kein Interesse daran.

Was würden Sie sagen, ob es sinnvoll ist, so wenige Wohneinheiten autofrei zu gestalten? Ob das in dieser geringen Dimension Sinn macht?

Für die Bewohner ja! Wir sind so egoistisch, dass uns das Wohl unserer Bewohner wichtig ist und alles andere ist nicht so wichtig.

Fragestellung: „Inwieweit ist die Umsetzung eines autofreien Wohngebietes in dieser Größenordnung sinnvoll/zielführend?“

Klein Borstel ist kein Vorzeigeobjekt! Es dient nur dem Wohl der Bewohner. Diese haben es gewollt und es so bekommen.

Persönliche Meinung: Ich würde sowas wieder machen wenn die Nachfrage da ist.

Eidesstattliche Erklärung

Name, Vorname: Mainka, Juliana Sara
Matrikel-Nr.:
Studiengang: Stadtplanung Bachelor

Ich versichere, dass ich diese Bachelor-Thesis ohne fremde Hilfe selbständig verfasst und nur die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt habe.

Wörtlich oder dem Sinn nach aus anderen Werken entnommene Stellen sind unter Angabe der Quellen kenntlich gemacht.

Hamburg, 27. März 2015