

Zusammenfassung Gleis 3: "Städtebau und Planung"

Ziel des Arbeitskreises "Städtebau und Planung" war es, städtebauliche und planerische Grundlagen und Konzepte für die Vermeidung und Verringerung des Autoverkehrs vorzustellen und zu diskutieren. Der Arbeitskreis wurde eröffnet durch die Impulsreferate von Professor von Winning (Kassel), Professor Christ (Weimar), Herrn Fliegner und Herrn Dr. Reutter (Halle) sowie Frau Lawrenz (Leipzig). Die Inhalte dieser Impulsreferate sind ebenfalls in diesem Tagungsband dokumentiert.

Im Anschluß an die Impulsreferate fand eine Kartenabfrage der ArbeitskreisteilnehmerInnen statt; allen TeilnehmerInnen wurde so die Gelegenheit gegeben, eine Kernfrage, die sich aus den Impulsreferaten ergeben hat, zu formulieren und in die anschließende Diskussion einzubringen. Die Auswertung dieser Befragung ergab insgesamt 7 Themenkreise, die anschließend kurz vorgestellt werden sollen:

A) Rechtsfragen der Autofreiheit

Eine zentrale rechtliche Frage, die sich im Zuge der Planung von autofreien Wohnquartieren ergibt, stellt der Umgang mit der nach Landesbaurecht geforderten Stellplatzabläse dar. Vertreter von Initiativen aus den einzelnen Bundesländern berichteten über verschiedene Ansätze, die hierbei verfolgt werden; es wurde offensichtlich, daß in dieser Frage keine Patentlösungen existieren.

Die juristische Festschreibung der Autofreiheit ist ein weiteres Problem, das aber grundsätzlich im Mietvertrag auf privatrechtlicher Basis gelöst werden kann.

B) Beteiligung von MieterInnen und AnwohnerInnen

Auf die Frage nach den Formen der Bürgerbeteiligung im Planungsprozeß wurde am Beispiel der ÖASE in Halle dargelegt, daß auf allen Planungs- und Realisierungsebenen (Auswahl des Gebietes, Grobplanung des Straßenraumes, Feinplanung der Wohnungen und des Wohnumfeldes) erforderlich, aber auch möglich ist. Abgesehen von dem großen Arbeitsaufwand sind hierbei auch von den anderen Projektbeispielen keine gravierenden Akzeptanzprobleme geschildert worden.

C) Einbindung von Politik und Verwaltung

Weitaus schwieriger als die unmittelbare "Betroffenenbeteiligung" stellt sich für nahezu alle Modellvorhaben die Einbindung von Politik und Verwaltung in die Planung bzw. die Unterstützung dieser Pilotprojekte dar. Hatte bereits Frau Lawrenz in ihrem Impulsreferat über die Notwendigkeit einer breiten kommunalpolitischen Unterstützung berichtet, schilderten auch zahlreiche VertreterInnen aus anderen Städten den mühevollen Weg, Politik und Verwaltung nicht nur für die Projektidee gewinnen zu können, sondern auch bei der anschließenden Feinplanung und Umsetzung im "Boot" zu behalten.

Eine weitere Frage aus dem Plenum bezog sich auf die Rolle der Verkehrsberuhigung bzw. Gestaltung autoarmer Quartiere für die Gewinnung von Investoren. Hier werden – nicht nur für die Stadt Halle – weitere Entwicklungsmöglichkeiten gesehen, da sich gerade in den neuen Bundesländern Vermarktungsschwierigkeiten für Wohnraum abzeichnen. Investoren sind daher teilweise durchaus geneigt, innovative Konzepte wie autofreie Siedlungen zu verfolgen, um so ganz gezielt einzelne Zielgruppen für die Vermarktung ihres Wohnraumes zu erreichen.

D) Städtebauliche Fragen

Die Fragen zur städtebaulichen Gestaltung von autofreien Wohnquartieren bezogen sich vor allem auf die Größe, die Nutzungsmischung sowie die dezentrale Ansiedlung von Verwaltung, Versorgung, Arbeiten und Freizeitgestaltung. Diese Fragen konnten vor allem anhand der anderen Projekte (siehe unter G) behandelt werden.

Die Punkte

E) Flankierende Maßnahmen

unter denen vor allem Maßnahmen des ÖPNV sowie gestalterische Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung zusammengefaßt wurden sowie

F) Kosten des Autoverkehrs

die sich unter Bezugnahme auf die Ausführungen Herrn Professor von Winnings sich vor allem auf die Kostenwahrheit des Verkehrs bezogen, wurden angesichts der fortgeschrittenen Zeit nicht mehr ausführlich diskutiert. Diesbezügliche Fragen konnten aber im Rahmen der anschließend vorgestellten anderen Projekte teilweise erörtert werden.

G) Beispiele autofreier Wohnprojekte

Im Anschluß an die thematische Gliederung der Fragenblöcke wurde anderen Projekten autofreier Wohnformen Gelegenheit gegeben, ihre Vorhaben vorzustellen. Im einzelnen waren dies:

- ~~///~~ Das Beispiel Wien
- ~~///~~ Das Beispiel Hamburg
- ~~///~~ Das Beispiel Freiburg
- ~~///~~ Das Beispiel Berlin
- ~~///~~ Weitere Beispiele

Zum Abschluß des Arbeitskreises wurden die einzelnen TeilnehmerInnen gebeten, ihre wesentlichen Erkenntnisse, die sie aus diesem Arbeitskreis gewinnen konnten, abermals auf einer Karte zu dokumentieren. Die Auswertung dieser Karten ergab zusammengefaßt folgende Kernaussagen:

1. Viele TeilnehmerInnen waren überrascht, wieviele Ansätze zu autofreien Wohnformen bereits existieren.
2. Die konkreten Umsetzungsbeispiele haben vielen TeilnehmerInnen gezeigt, daß autofreie Wohnformen offensichtlich möglich sind.
3. Die Realisierung autofreier Wohnprojekte wird als sehr arbeitsintensiv erkannt.
4. Die Vielzahl der zu beachtenden rechtlichen und planerischen Aspekte sowie das teilweise schwierige politische Umfeld stellen die größten Anforderungen an solche Vorhaben dar.
5. Es wird die Gefahr gesehen, daß solche Projekte letztlich nur von sehr wenigen Personen getragen werden müssen.