Ausgabe 1

stadtprojekte

April 2001

SAARLANDSTRASSE – WOHNEN OHNE AUTO AM OSTERBEKKANAL

Vom Neandertal zur Saarlandstraße
Seite 6

Die Grüne Klammer
Seite 20

Autofreier Alltag: Erfahrungen
Seite 32

Spielplatz statt Stellplatz

Hamburgs Modellprojekt für autofreies Wohnen: Der erste Bauabschnitt ist fertig!

Noch arbeiten die Handwerker an den letzten Details, noch sind ein paar Fahrradhäuschen ohne Türen und das junge Grün sprießt erst spärlich. Aber die letzten Mieterinnen und Mieter haben im April ihre Wohnungen bezogen.

Damit ist es geschafft. Hamburgs erste autofreie Wohnanlage steht, der erste Bauabschnitt ist abgeschlossen und bewohnt. Zwischen Saarlandstraße im Westen, Osterbekkanal im Süden und dem Barmbeker Stichkanal im Osten leben in 111 Wohnungen rund 250 Menschen, die sich für ein Leben ohne eigenes Auto entschieden haben. Und es werden mehr werden, denn ein zweiter Bauabschnitt ist ab 2004 geplant.

Die Großstadt ist auch ohne Auto lebenswert

Senator Dr. Willfried Maier über kurze Wege und urbanes Wohnen

„Stadtluft macht frei“ hieß es um 1470. Damals zog die wirtschaftliche, religiöse und politische Freiheit in den Städten die Landbevölkerung in Scharen an. „Stadtluft macht krank“ lautete dagegen ein Slogan aus den 1970er Jahren, der auf die zunehmende Luftverschmutzung in den Städten aufmerksam machte. Inzwischen hat die Umweltschutzbewegung viele technische Verbesserungen für die Industrie und private Haushalte in Gang gesetzt, wodurch die Emissionslage verbessert wurde. Ein wesentlicher, belastender Faktor für das Leben in der Stadt bleibt jedoch der Autoverkehr. Dabei bietet gerade die europäische Stadt mit ihrer dichten Mischung von Wohnungen, Arbeitsstätten, Läden, Schulen und Parks die idealen Voraussetzungen, um auf das (eigene) Auto weitgehend verzichten zu können. Viele für den

INHALT

Senator Dr. Maier: Die Großstadt ist auch ohne Auto lebenswert 1
Am Barmbeker Stichkanal: Reportage 2
Autofrei Wohnen: Wie es dazu kam/ Projekte in Deutschland 4
Bremen-Hollerland – Entstehung einer folgenreichen Idee 5
Vom Neandertal zur Saarlandstraße: Chronologie1992-2001 6
Der Ort 8
Der städtebauliche Entwurf 9
Die Bauherren 10
Stellplatzregelungen 12
Das Planungsrecht 14
Kleine Umfrage unter Passanten und Anwohnern 15
Baubetreuung durch die Stattbau Hamburg GmbH 16
Nächtelange Diskussionen: Über Planungsbeteiligung 18
Die Grüne Klammer – Außenräume 20
Wohnprojektplanung – Ein Gespräch 22
Besuch bei LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG 26
Über den Verein Autofreies Wohnen e. V. 28
„Motorisierung der Häuser“ 30
Ökologie, Haustechnik, Energie 31
Autofreier Alltag: Erfahrungen 32
Grundrisse 33
summary/résumé: englische und französische Übersetzung 33
Checkliste: Voraussetzungen/ Verallgemeinerbares 34
Kontaktadressen, Informationen 36
Impressum 36

Freie und Hansestadt Hamburg
Stadtentwicklungsbehörde

Alltag wichtige Stellen liegen in fußläufiger Nähe, andere sind leicht mit Rad, Bus oder Bahn zu erreichen.

Denn jedem Anfang wohnt ein Zauber inne.
Hermann Hesse

Mit den Vorzügen des urbanen Lebens kann der Stadtstaat Hamburg sich auch in der Konkurrenz als Wohnstandort behaupten. Mit den „Einfamilienhausweiden" des Umlandes können und wollen wir nicht konkurrieren, da städtischer Boden begrenzt und teuer ist. Stattdessen wollen wir mit attraktiven Wohnformen Menschen vom Leben in der Großstadt überzeugen: Wohnungen und Häuser, die auf wenig Fläche viel Raum für Privatheit bieten und gleichzeitig den Bezug zum öffentlichen Umfeld eröffnen.

An der Saarlandstraße ist beispielhaft zu sehen, wie verschiedene Menschen mit unterschiedlichen Ansprüchen an das Wohnen innerstädtisch und ohne Auto gut leben können. Das Gesamtprojekt kann damit für andere Interessierte zeigen, dass und wie es möglich ist, individuelle Vorstellungen vom Leben in der Stadt umzusetzen. Die gelungene, dichte Mischung deckt sich mit der Vorstellung von einer Stadtentwicklung, die rücksichtsvoll und nachhaltig mit den Ressourcen der Stadt umgeht: Dazu gehört der Boden ebenso wie die Luft. Und die gute Lage – mit U-Bahnanbindung, Stadtparknähe, Kampnagel etc. – belohnt die heutigen Bewohnerinnen und Bewohner der neuen Häuser an der Saarlandstraße für die Mühen, denen sie sich im Verlauf des Projektprozesses unterzogen haben. Ich wünsche ihnen eine kommunikative Nachbarschaft mit genügend Rückzugsraum, in der sie die Vorzüge des Großstadtlebens genießen können. Und hoffentlich überzeugt ihr Vorbild viele andere von dieser Lebensweise, damit Hamburg mit weniger Verkehrsbelastung noch lebenswerter wird.

Am Barmbeker Stichkanal ist vieles anders

... nicht nur der Verzicht auf das eigene Auto. Eine Reportage von Anna Wegener

Das autofreie Quartier an der Saarlandstraße ist Hamburgs erste Wohnanlage, in der sich alle Bewohnerinnen und Bewohner vertraglich zum Verzicht auf ein eigenes Auto verpflichten. Etwa die Hälfte der im ersten Bauabschnitt fertiggestellten Wohnungen wurde von den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern als „Wohnprojekt" mit intensiver Planungsbeteiligung gebaut. Wert gelegt wurde dabei nicht nur auf die komfortable Erschließung der Gebäude für Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewegen, sondern auch auf viel Raum für gemeinschaftliche Nutzungen. Die Gebäude wurden zudem mit hohen ökologischen Standards errichtet. Ein weiteres Gebäude mit 14 behindertengerecht ausgestatteten Wohnungen hat die gemeinnützige GmbH LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG gebaut. Hier wird behinderten Menschen das Leben in einer eigenen Wohnung bei gleichzeitiger Unterstützung durch eine enge Nachbarschaft und ambulante Betreuung ermöglicht. Die übrigen Wohnungen wurden durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft GWG errichtet. Erstmals haben sich hier die Mieterinnen und Mieter einer konventionellen Wohnungsbaugesellschaft an den Verzicht auf ein eigenes Auto gebunden.

Foto: Renée Culemann

Haus LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG

Autofrei Wohnen, das ist kein Thema, über das die Bewohnerinnen und Bewohner der neuen Wohnanlage an der Saarlandstraße noch diskutieren müßten. Der autofreie Alltag ist für sie längst Normalität – war es für die meisten von ihnen schon, bevor sie in das autofreie Quartier zogen. Hier aber genießen sie auch die Vorteile des Verzichts auf das Auto: keine parkenden Autos vor der Haustür, sondern Platz für Bänke, einen Spielplatz und ein Volleyballfeld, überdachte Fahrradstellplätze vor den Hauseingängen, großzügige Fahrradkeller, zu denen Rampen hinabführen – und die Kinder können gefahrlos vor den Häusern spielen.

Foto: Riep

Für Fahrräder ist gesorgt

Fünf Jahre Projektgeschichte liegen hinter den Beteiligten. Und beteiligt waren neben der Stadtentwicklungsbehörde, der Baubehörde, der Finanzbehörde, dem Bezirksamt Hamburg-Nord, Architektinnen und Architekten sowie Bauunternehmen vor allem viele der heutigen Bewohnerinnen und Bewohner, die sich in der Mietergenossenschaft Wohnwarft – Genossenschaft für autofreies Wohnen und der Wohnungseigentümergemeinschaft Barmbeker Stich – WEG ohne Auto zusammengeschlossen haben.

Das langgestreckte Grundstück ist an zwei Seiten von Wasser umgeben, der Osterbek im Süden und dem Barmbeker Stichkanal im Osten. Zum Wasser hin bilden die Gebäude der Siedlung zwei große Innenhöfe. Ein fünfgeschossiger L-förmiger Wohnriegel faßt jeden der Höfe zur Saarlandstraße hin und nach Norden ein. Die südliche, offene Begrenzung bildet jeweils ein viergeschossiges sogenanntes Punkthaus.

Fotos: Elbe & Flut

Im Norden: das Gebäude der GWG

„Ich bin monatelang durch die Gegend gerannt und habe gedacht „nie wieder Wohnprojekt“, „nie wieder Wohnprojekt“, jetzt wo der Frust vorbei ist, würde ich sagen, es war eine der besten Entscheidungen meines Lebens, hierher zu ziehen und das mit aufzubauen, das hat sich wirklich gelohnt.“

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich

„Ein Filetstück“, wie ein Bewohner betont. Und man muß ihm zustimmen, nicht nur im grünen Innenhof, auch angesichts des Blicks über Hamburg, der sich von der Dachterrasse bietet. Aber nicht dies war der Grund für die Auswahl gerade dieser Fläche für das Projekt, sondern ihre zentrale Lage in der Stadt und zu den Zentren von Barmbek und Winterhude, die Nähe zum Stadtpark sowie die gute Anbindung an den ÖPNV.

Um den südlichen Hof liegen die Wohnungen des Wohnprojektes. Sie sind seit letztem Mai bezogen. Balkone, Gärten und der Hofbereich sind schon bepflanzt. Es läßt sich ahnen, wie bunt und lebendig es im Sommer sein wird. Im nördlichen Hof ist es noch etwas kahl – das winkelförmige Gebäude der GWG ist erst seit einigen Wochen fertig und die Mieterinnen und Mieter sind gerade erst eingezogen. Die Behindertenwohnungen im Punkthaus sind schon seit letztem Frühjahr bewohnt.

Siebzehn statt vierundachtzig

Vor den Zeilen zur Saarlandstraße führt ein in Ausnahmefällen – z. B. von der Feuerwehr – auch befahrbarer Wohnweg entlang. Davor liegen die wenigen PKW-Stellplätze, die sogar in einer autofreien Siedlung vorgehalten werden müssen – für Behinderte, Besucherinnen und Besucher sowie Anlieferungen. 17 Plätze sind es für die 111 Wohnungen des ersten Bauabschnitts gegenüber 84 Plätzen, die in einer „normalen“ Siedlung bereitgestellt werden müßten. Auch ökologischen Aspekten wird große Bedeutung beigemessen – ein Teil der Gebäude ist in Niedrigenergiebauweise errichtet, die Waschmaschinen werden mit Regenwasser betrieben, ein eigenes Blockheizkraftwerk erzeugt Wärme und Strom und auf dem Dach ist eine Fotovoltaikanlage installiert.

Im Süden: die Gebäude des Wohnprojektes

Klaus Joachim Reinig

Im Aquarell: das Punkthaus der Eigentumsgemeinschaft

Noch liegt vor den neuen Häusern eine freigeräumte Baufläche, über die der Verkehrslärm der Saarlandstraße heranbraust. Aber das wird sich ändern. Der Baubeginn für den Gebäuderiegel entlang der Saarlandstraße, der für die Siedlung als Lärmschutz dienen soll, ist noch in diesem Jahr geplant.

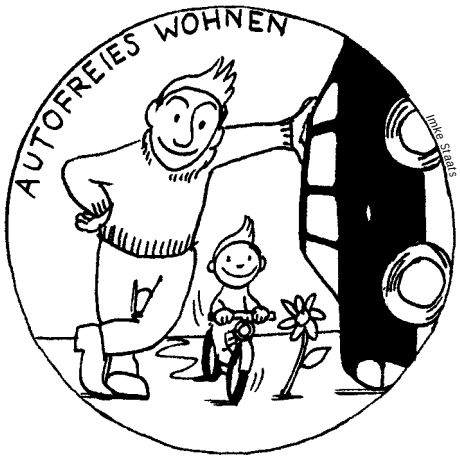
Die Ufer der Kanäle sind öffentlich, entlang des Wassers verläuft ein Fußweg und gewährt den Passanten einen Blick in die Innenhöfe. Auf dem Uferstreifen an der Osterbek ist die Anlage eines kleinen Parks vorgesehen.

Die fünf Jahre gemeinsamer Planung haben auch ein anderes Miteinander der Beteiligten geschaffen, das ist sichtbar und spürbar. Grüppchen im Treppenhaus und Gespräche vor den Haustüren sind zu beobachten, Kinder allerorten. Eine entspannte Atmosphäre.

Autofrei Wohnen

Wie es dazu kam

Projekte im In- und Ausland. Ein Überblick von Tony Schröter und Almut Blume-Gleim, Stadtenwicklungsbehörde



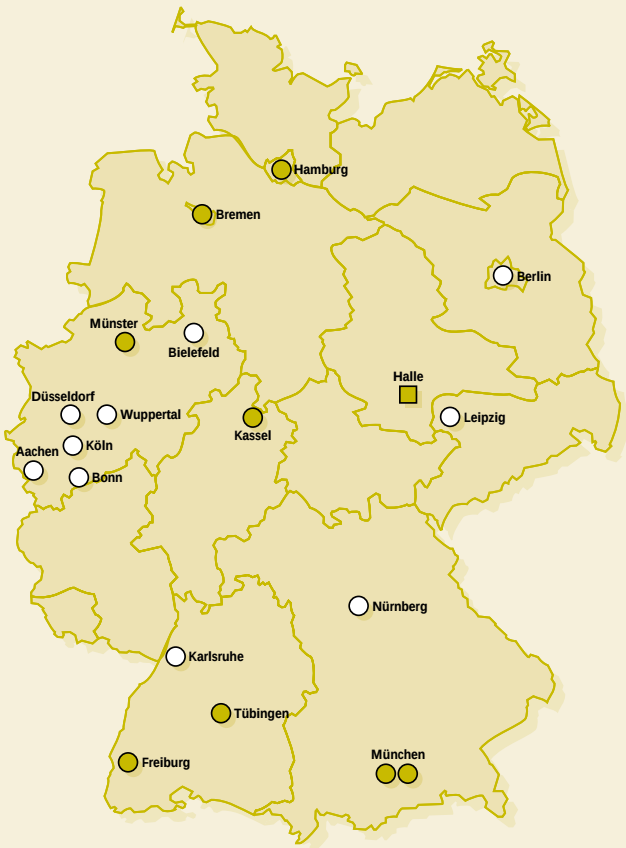
Mit der Entwicklung des Autos zum Massenverkehrsmittel, die in den 60er Jahren begann, wurden wohnungsnahe und zahlenmäßig ausreichende Stellplätze zur Planungsmaxime. Die damit verbundenen hohen Kosten und die Beeinträchtigung des Wohnumfeldes wurden als unvermeidbar hingenommen – obwohl letztere zusammen mit den Aspekten Lärm und Gefährdung durch den Autoverkehr von den Stadtbewohnerinnen und -bewohnern stets als Störfaktor Nr. 1 genannt wird.

Nur in einigen wenigen Stadtentwicklungsprojekten wurde mit einer Konzentration von Stellplätzen am Rande der Siedlung experimentiert (z. B. Nürnberg-Langwasser, Stockholm-Skarpnäck, in neuerer Zeit auch Trabrennbahn-Farmsen in Hamburg und Loretto-Areal/Französisches Viertel in Tübingen). Bei diesen Lösungen wird zwar das Innere der Quartiere von Autoverkehr weitgehend freigehalten, häufig aber sind Nachteile anderer Art entstanden, vor allem die mangelnde Sicherheit großer Parkgaragen, städtebaulich desolate „Rückseiten“ der Quartiere und hohe Kosten für Sammelstellplatzanlagen.

Anfang der 90er Jahre kam Bewegung in die Diskussion um Möglichkeiten des Wohnens ohne eigenes Auto. Der Bremer Senat plante für ein Viertel des ca. 1.000 Wohneinheiten umfassenden Neubauvorhabens in Bremen-Hollerland, auf private Stellplätze fast vollständig zu verzichten (s. nachfolgenden Bericht). Um sicherzustellen, dass nicht einige auf Kosten anderer nur die Vorteile einer solchen Wohnanlage nutzen und trotzdem nicht auf ein eigenes Auto (die Teilnahme am Car-Sharing sollte möglich sein) verzichten wollen, wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, das Wege aufzeigte, die Bewohner und Bewohnerinnen rechtlich zu binden.[1)]

Obwohl das Projekt „Wohnen ohne eigenes Auto“ in Bremen Hollerland nicht realisiert wurde, waren diese Vorarbeiten Auslöser für eine Reihe von Folgeprojekten ähnlicher Art. Die Bauvorhaben Bremen-

PROJEKTE IN DEUTSCHLAND



Hamburg „Saarlandstraße“
- ca. 2 ha in Innenstadtnähe
- 220 Wohnungen: 2/3 Miete und 1/3 Eigentum
- Bezug von 120 WE Anfang 2000

Münster „Gartensiedlung Weißenburg“
- 3,8 ha in der Innenstadt
- ca. 200 Mietwohnungen und Eigenheime
- Baubeginn Anfang 2000

Tübingen „Loretto-Areal/Französisches Viertel“
- ca. 60 ha in Innenstadtnähe
- Wohnraum für ca. 6000 Einw. in Miet- und Eigentumswohnungen; Anteil autofreier Wohnungen ist flexibel
- seit 1995 in Bau

München „Riem“
- Neubaustadtteil von ca. 550 ha am Stadtrand
- davon 41 Eigentums- und Genossenschaftswohnungen autofrei
- seit 1999 teilweise bezogen

Amsterdam „GWL - terrein“
- ca. 6 ha in Innenstadtnähe
- 600 Wohnungen: 1/2 Miete und 1/2 Eigentum
- seit 1996 bezogen

Bremen „Grünenstraße“
- 0,08 ha in der Innenstadt
- 23 Mietwohnungen
- seit 1995 bezogen

Kassel „Messeplatz“
- 0,5 ha in der Innenstadt
- 55 Mietwohnungen, überwiegend zur Miete
- seit 1998 in Bau

Freiburg „Vauban“
- ca. 38 ha im Stadterweiterungsgebiet
- 2000 Miet- und Eigentumswohnungen; Anteil autofreier Wohnungen ist flexibel
- seit 1999 teilweise bezogen

München „Kolumbusplatz“
- 0,38 ha in der Innenstadt
- 42 Mietwohnungen
- seit 1996 bezogen

Wien „Floridsdorf“
- ca. 1,8 ha im Stadterweiterungsgebiet
- 250 Mietwohnungen
- Bezug Ende 1999

Autofreie Neubauprojekte im Bau bzw. fertiggestellt
Autofreie Neubauprojekte in Planung
Autofreie Wohnprojekte im Bestand

Grünenstraße, Hamburg-Saarlandstraße, Kassel-Messeplatz, Freiburg-Vauban, München-Riem und Wien-Floridsdorf sind inzwischen realisiert. Auch in Amsterdam und Edinburgh entstanden interessante Abwandlungen desselben Grundgedankens, Wohnquartiere vom Autoverkehr zu entlasten, und in Köln und Münster werden entsprechende städtebauliche Konzepte gerade diskutiert.[2] Die genannten „autofreien“ oder „autoarmen“ Projekte waren in der Regel dort erfolgreich, wo Bürgerinteresse, politischer Wille, eine kooperative Verwaltung und aufgeschlossene Bauträger zusammenkamen. Bezeichnend ist, dass viele dieser Projekte auf ehemals stadteigenen Flächen realisiert wurden und sich rein private Wohnungsbauunternehmen bislang sehr zurückgehalten haben.

Projekt 14 im Französischen Viertel, Tübingen

Bedenkt man, dass im Bundesdurchschnitt jeder vierte Haushalt kein Auto besitzt und dass 14 Millionen Menschen in Deutschland bereits autofrei leben (in innerstädtischen Lagen fast 50 % aller Haushalte), erscheint die Anzahl der genannten autofreien Projekte eher gering. Würde man eine buchhalterische Berechnung, die die Kosten für das Wohnen von den Kosten für die Autohaltung wirklich trennt, publik machen, ist es vorstellbar, dass seitens der Bevölkerung ein weit größerer Bedarf an autofreien Siedlungen geäußert würde. Der Prozeß der „lernenden Planung“ könnte von Politikerinnen und Politikern, Bürgerinnen und Bürgern sowie Verwaltungsleuten dann noch intensiver betrieben werden.

1) Prof. Derleder, Universität Bremen, veröffentlicht in der Reihe Bremer Beiträge zur Stadtentwicklung, 2/94, Hg.: Freie und Hansestadt Bremen, Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung.
2) Einen Überblick über „autoarme“ Stadtquartiere gibt das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (ILS).

Bremen-Hollerland

Die Entstehung einer folgenreichen Idee

Prof. Dr. Thomas Krämer-Badoni, Universität Bremen, Zentrale Wissenschaftliche Einrichtung „Arbeit und Region“

Anfang der 90er Jahre wurde in Bremen ein kleines Forschungsprojekt durchgeführt, das weitreichende Folgen haben sollte. Wir baten einige Familien (möglichst mit Kindern), vier Wochen auf die Benutzung ihres Autos zu verzichten und während dieser Zeit ein von unserer Forschungsgruppe[1] vorbereitetes Tagebuch über die Schwierigkeiten einer Mobilität ohne Auto zu führen. Von den 7 Familien stieg eine während des Experimentes aus, von den anderen erhielten wir Tagebücher aller jugendlichen und erwachsenen Familienmitglieder. Das frappierende Ergebnis: von den 6 Familien schafften 5 das Auto nach dem Experiment ab; ihnen allen war etwa in der dritten Woche des Experimentes klar geworden, dass sie eigentlich kein Auto brauchten, ja dass sie sich ohne Auto sogar wohler fühlten.

Entwurf für das Wohnen ohne eigenes Auto, Gerd Hamacher/Knut Gitter, Darmstadt, 1994

Das war die Initialzündung für die Idee, all den Personen, die ohne eigenes Auto leben wollen, Quartiere zur Verfügung zu stellen, in denen das Fehlen der Autos zu einer Steigerung der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner führt. Trotz großer Anfangsschwierigkeiten kam es dann in Bremen zu der ersten Planung eines solchen Quartiers in der Bundesrepublik.[2] Es wurde unter Beteiligung der Stadt, der Gewoba[3] als Bauträgerin und einer Initiativgruppe bis zur Baureife entwickelt. Letztlich wurde das Quartier nach (zu) langer Planungszeit dann doch nicht gebaut, weil es – im Gegensatz zu den zahlreichen Mietinteressenten – zu wenig Kaufinteressenten gab. Den größten Teil des Grundstückes wollte die Gewoba allerdings verkaufen. Zugleich fiel der Zeitpunkt des Baubeginns mit einer Immobilienkrise zusammen; die Gewoba konnte damals auch in dem angrenzenden Gebiet ebenfalls nur vier Reihenhäuser verkaufen, obgleich sie dort mit Parkplätzen ausgestattet waren.

Dass es nicht zum Bau dieses autolosen Quartiers kam, ist sehr schade für Bremen, es hätte ein schönes Expo-Projekt werden können. Für die Verbreitung der Projektidee in der Bundesrepublik war es kein Nachteil. Die große öffentliche Aufmerksamkeit, die diesem Projekt zuteil wurde, ermöglichte es den anderen Projekten, aus den Bremer Planungen zu lernen, flexibler zu sein, auch Fehler zu vermeiden. Das Schicksal des Bremer Projektes läßt sich mit den Schwierigkeiten vergleichen, denen häufig die Erstgeborenen von mehreren Geschwistern gegenüberstehen: sie haben es sehr schwer, sich ihre Freiräume zu erkämpfen, aber sie bahnen den nachfolgenden jüngeren Geschwistern den Weg. Die haben es dann leichter, und das ist völlig in Ordnung so.

Die Saarlandstraße ist eines der jüngeren Geschwister. Wie schön, dass es sich entfalten konnte.

1) Hiltrud Burwitz, Henning Koch, Thomas Krämer-Badoni, 1992: Leben ohne Auto. Reinbek: Rowohlt
2) Zeitgleich, aber ohne gegenseitiges Wissen, entstand in Amsterdam ein Quartier ohne Autos für etwa 600 Personen.
3) Gesellschaft für Wohnen und Bauen, Nachfolgerin der Neuen Heimat und größte Wohnungseigentümerin in Bremen.

Vom Neandertal zur Saarlandstraße

Almut Blume-Gleim und Tony Schröter, Stadtentwicklungsbehörde

Die Auseinandersetzung mit Möglichkeiten und Formen des Wohnens ohne Auto begann in Hamburg 1992. Mit Unterstützung von Robin Wood und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) gründete sich ein Verein mit dem provozierenden Namen „Neandertal – Verein für autofreies Leben e.V.“, der sich zum Ziel gesetzt hatte, einem autofreien Wohnprojekt in Hamburg den Weg zu bahnen.

Zu diesem Zweck wurden zum einen Flächen gesucht und über die Presse ins Gespräch gebracht, zum anderen interessierte Menschen über Zeitungsanzeigen aufgefordert, sich beim Verein zu melden.

Copyright: Landesmedienzentrum Hamburg

Die frühere Nutzung des Grundstücks: Eisenhandel Carl Spaeter, ca. 1930, Blick von Nordosten

CHRONOLOGIE

1992	Gründung des Vereins „Neandertal - Verein für autofreies Leben e.V.“
1993	Kooperationsvereinbarungen zwischen SPD und STATT-Partei sehen Realisierung eines autoarmen/autofreien Wohnquartiers vor
1994	Entscheidung für die Saarlandstraße als Standort für eine autofreie Wohnsiedlung
1995	Entscheidung des städtebaulichen Gutachterverfahrens; der Entwurf von ABP./Hass erzielt den 1. Rang
1996	Gründung der späteren Mietergenossenschaft Wohnwarft eG und der späteren Wohnungseigentümergemeinschaft Barmbeker Stich – WEG ohne Auto
1997	Anhandgabe des Grundstücks an die vier Investoren des Wohnungsbaus
1998	Baubeginn
1999	Richtfest für die ersten 70 Wohnungen
2000	Feststellung des Bebauungsplans/Bezug der ersten Wohnungen
2001	Vollständiger Bezug aller Wohnungen des ersten Bauabschnittes und Anhandgabe an die Investoren des Kerngebietsriegels

Auf diese Weise sammelte der Verein über tausend Adressen von Interessierten und konnte damit deutlich machen, dass ein erhebliches Interesse an der Realisierung eines solchen Projektes bestand. Immerhin besitzen etwa 42 % der Hamburger Haushalte kein Auto. Das pressewirksame Auftreten des Vereins hat sicherlich dazu beigetragen, dass die Realisierung eines Pilotprojektes „autoarmes/autofreies“ Wohnen am 7. Dezember 1993 als Ziel in die Kooperationsvereinbarungen zwischen der SPD und der STATT-Partei aufgenommen wurde. Dort heißt es in Kapitel IV –Verkehr –: „Im Rahmen eines Wohnungsneubauprojektes wird die Verwirklichung eines Pilotprojekts „autoarmes/autofreies Wohnen“ angestrebt.“

Modell des prämierten städtebaulichen Entwurfs

Die Kooperationsvereinbarungen: ein eindeutiger politischer Auftrag

Die Kooperationsvereinbarungen gaben der Stadtentwicklungsbehörde Anlaß, zur Bebauung anstehende Flächen systematisch auf ihre Eignung für ein solches Projekt zu überprüfen. Gleichzeitig führte der Verein „Neandertal“ unter den ihm bekannten Interessierten am autofreien Wohnen eine Umfrage durch, welche der von der Stadt vorgeschlagenen Flächen für eine Wohnsiedlung geeignet wäre. Die Befragten sprachen sich eindeutig für eine Fläche an der Saarlandstraße aus. Entscheidend waren die zentrale Lage und die gute infrastrukturelle Anbindung. Im No-

vember 1994 einigten sich Baubehörde und Stadtentwicklungsbehörde auf eben diese Fläche: das ehemalige Gelände der metallverarbeitenden Betriebe Spaeter bzw. Orthmann & Herbst zwischen dem Barmbeker Stichkanal und der Saarlandstraße in Barmbek. Hier sollte in drei Bauabschnitten ein „autofreies“ Wohnquartier mit etwa 200 Wohneinheiten sowie eine Gewerbebebauung mit „Gewerbe im Geschoß“ entwickelt werden.

Für das Gebiet wurde zu der Zeit bereits ein konkurrierendes Gutachterverfahren mit vier Teams aus Architektur-/Stadtplanungsbüros und Landschaftsplanungsbüros zur Klärung des Städtebaus vorbereitet. In kurzer Zeit wurden die Anforderungen an „autofreies Wohnen“ (z. B. die Anforderungen von Feuerwehr, Müllabfuhr und z. B. Möbelwagen) von der Baubehörde und der Stadtentwicklungsbehörde ermittelt, mit den anderen Behörden abgestimmt und in das Programm eingearbeitet.

„Nichts ist stärker, als eine Idee, deren Zeit gekommen ist.“

Victor Hugo

Besonders bei der Berechnung der Mindestanzahl an Stellplätzen ist die für dieses Thema zuständige Baubehörde innovative Wege gegangen und hat – um das Modellprojekt unbürokratisch in seiner Zielsetzung zu unterstützen – unter Abwägung aller Aspekte die für dieses Projekt einmalige Quote von 0,15 Stellplätzen/Wohneinheit genehmigt. Für die Arbeit der verschiedenen Behördendienststellen war von Bedeutung, mit den Kooperationsvereinbarungen von 1993 einen eindeutigen politischen Auftrag zu haben. Im Juli 1995 lagen vier Entwürfe vor, die auch von Vertreterinnen und Vertretern des Vereins begutachtet wurden. Das Preisgericht entschied sich für den Entwurf des Hamburger Architekturbüros APB. (in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsarchitekten Hass, Rellingen), der nach kleineren Überarbeitungen zur Grundlage für das Bebauungsplanverfahren und die Investorenausschreibung gemacht wurde.

Die Idee, Wohn- und Gewerbeteil möglichst an einen Investor oder an einen Zusammenschluß mehrerer Investoren zu

Lage des Gebietes im Stadtraum, Stadtkarte von Hamburg, Ausschnitt

Foto: Reinig

Senator Dr. Maier und der Polier bei der Grundsteinlegung

vergeben, erwies sich als nicht durchführbar, da sich nur ein Investor fand, der das geforderte „Gewerbe im Geschoß“ bauen wollte und dieser wiederum die Vorgaben bezüglich des „autofreien Wohnens“ nicht besonders ernst nahm. Dagegen gab es drei Bewerbungen für den Wohnteil, darunter seitens des Vereins, der sich in „Autofreies Wohnen e.V.“ umbenannt hatte. Der Verein vertrat dabei zwei Gruppen von Menschen, die die Gründung einer Eigentumsgemeinschaft beziehungsweise einer Kleingenossenschaft anstrebten und mit Unterstützung der Stattbau Hamburg GmbH selbst die Bauherrenrolle übernehmen wollten.

Nach weiteren Verhandlungen der Finanzbehörde/Liegenschaftsverwaltung mit den einzelnen Bewerbern über die Realisierung zunächst nur des Wohnquartiers setzte die Finanzbehörde auf die Erkenntnis, dass die beiden durch den Verein vertretenen Gruppen die Idee des „autofreien Wohnens“ wohl am konsequentesten umsetzen würden. In diesem

Sinne entschieden sie sich Ende 1996 für eine Anhandgabe des Grundstücks an die beiden Gruppen – die Baugenossenschaft i. Gr. Wohnwarft und die Eigentumsgruppe des Verein Autofreies Wohnen e.V., an die LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG gemeinnützige GmbH und an die GWG – Gesellschaft für Wohnen und Bauen mbH als städtische Wohnungsbaugesellschaft. Für die erfolgreiche Umsetzung des Projektes erwies sich diese Entscheidung als sehr konstruktiv.

Schon während dieser ersten Planungsphase im Jahr 1995 (städtebaulicher Wettbewerb, Investorensuche) bemühte sich der Verein als Vertretung der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner und der Bauwilligen, an der Planung über das im Baugesetzbuch geregelte Maß hinaus beteiligt zu werden. Um das Mißtrauen gegenüber der Verwaltung abzubauen und die Meinung der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer zu einzelnen Themen einholen zu können, lud die Stadtentwicklungsbehörde im ersten Halbjahr 1996 sechs

mal zu Jour-fixe-Terminen ein, an denen neben Vertreterinnen und Vertretern der Baubehörde und anderer Dienststellen zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner teilnahmen. Durch diese Termine entspannte sich das Verhältnis zwischen Bürgerinteressen und Verwaltung deutlich, so dass das Bebauungsplanverfahren zügig und ohne größere Probleme durchgeführt werden konnte.

Schwierig: Investorensuche für den Gewerbeteil

So positiv sich insgesamt die Planung der Wohnprojekte entwickelte, so schwierig gestaltete sich die Suche nach einem Investor für den geplanten Gewerbeteil entlang der Saarlandstraße. „Gewerbe im Geschoß“ – offensichtlich eine nicht zu unterschätzende Hürde in den Augen der Investoren: gesucht werden immer noch vorrangig ein-, maximal zweigeschossige Bauten für einfache Betriebsabläufe. Zudem wurden vielleicht Einschränkungen durch das benachbarte autofreie Wohnen befürchtet. Durch eine Entscheidung der Senatskommission für Stadtentwicklung, Umwelt, Wirtschaft und Verkehr wurde die geplante Ausweisung als Gewerbegebiet in Kerngebietsnutzung (MK) geändert. Die kürzlich erfolgte Anhandgabe an einen Investor gilt für eine Planung, die Büros (2000 m²), Wohnen (2000 m²) und ein Hotel (8000 m²) vorsieht. Der für den Wohnanteil zuständige Eisenbahnbauverein Harburg eG will die Fläche für Wohnprojekte nutzen.

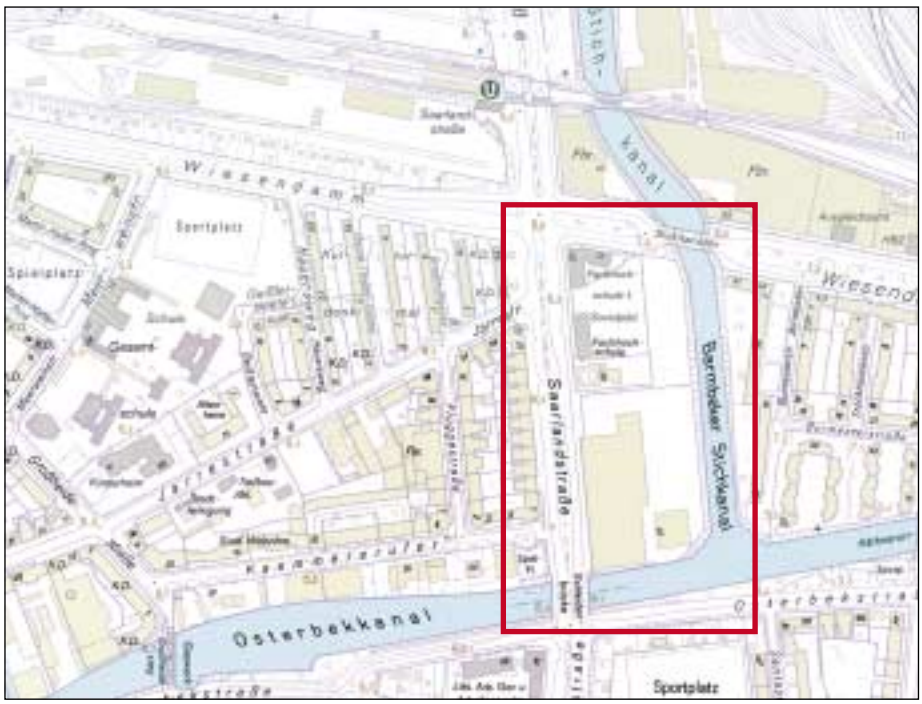
Der Ort

Zentrale Lage in der Stadt

Der Stadtteil Barmbek-Nord befindet sich am Rande der inneren Stadt im Bezirk Hamburg-Nord. Hier leben überdurchschnittlich viele Menschen, die über 65 Jahre alt sind und unterdurchschnittlich viele Unter-18jährige (9,5 % im Stadtteil im Vergleich zu 16,1 % in Hamburg).[1] Die Einwohnerdichte je km² der Wohngebiete ist hier dreimal so hoch wie im Hamburger Durchschnitt.

Das Plangebiet liegt am südwestlichsten Punkt des Stadtteils, günstig zur Hamburger City – mit U-, S-Bahn oder Bussen sind es nur 15-20 Minuten bis dort – und damit in der Nähe vieler Arbeitsstätten. Die Haltestellen liegen nur 100 bis max. 600 m von der neuen autofreien Siedlung entfernt.

Die hohe Standortqualität zeigt sich auch durch übergeordnete Erholungs- und Freizeiteinrichtungen wie den nahegelegenen Stadtpark. Die direkt benachbarte Fachhochschule, das Allgemeine Krankenhaus Barmbek, eine insgesamt sehr gute Infrastruktur an Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Läden, Schulen, Kindertagesstätten, Kirchen, Alteneinrichtungen, Spiel- und Sportplätzen, Grün- und Erholungsflächen sind zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Bus in wenigen Minuten zu erreichen. Übrigens: Je 1000 Einwohner und Einwohnerinnen lag die Zahl der privaten PKW im Januar 2000 mit 337 leicht unter dem Hamburg-Durchschnitt von 363. abg



Amt für Geoinformation und Vermessung

Deutsche Grundkarte, ohne Maßstab

1) Statistisches Landesamt, HAMBURG.regional 2000

Der städtebauliche Entwurf 1995

Fotos: Elbe & Flut

Blick nach Westen

... nach Norden

... nach Osten

... von Süden

... nach Südosten

... nach Süden

Städtebaulicher Entwurf/Funktionsplan von APB./Hass

Das von der Stadt ausgelobte konkurrierende Gutachterverfahren wurde im Juli 1995 entschieden. Den 1. Rang erkannte das Preisgericht dem Entwurf des Architektenbüros ABP. mit dem Landschaftsplaner U. Hass zu.

Der prämierte Entwurf zeigt entlang der Saarlandstraße die – damals noch geplante – Gewerbebebauung, die durch zwei Gebäudeversätze kleine Anlieferhöfe bildet. Hinter dem abschirmenden Gebäudeband der Gewerbebetriebe liegen 3 Wohnhöfe, jeweils von einem fünfgeschossigen, winkelförmigen Block und einem zweiflügeligen Einzelgebäude umrahmt. Insgesamt sind 230 Wohnungen vorgesehen. In den Wohnhöfen liegen Mietergärten und Kinderspielplätze. Fast alle Wohnungen haben Aussicht auf die grünen Kanalufer.

Der beschränkt befahrbare Wohnweg vor den Häusern verbindet zwei besonders schöne, zum Wasser abgestufte Plätze im Norden und Süden des Quartiers. Der Platz am Osterbekkanal ist ein „halbbefestigter Spielplatz für Jung und Alt“ mit Café, Bootsanleger und Brückensteg hinüber zum östlich benachbarten Wohnquartier. Der nördliche Platz erweitert den Campus der Fachhochschule, die entlang des Wiesendamms erweitert wird.

Die Bauherren

Das Wohnprojekt: Wohnwarft und Barmbeker Stich

Fotos: Christine Reumschüssel

Wohnwarft-Genossenschaft und Barmbeker Stich – WEG ohne Auto

Wohnwarft – Genossenschaft für autofreies Wohnen eG

Die Mietergenossenschaft Wohnwarft wurde im August 1996 gegründet. Ziel der Genossenschaftsmitglieder war es, in der autofreien Wohnsiedlung an der Saarlandstraße unter Beteiligung am Planungs- und Bauprozeß geförderte Mietwohnungen für die eigene Nutzung zu bauen.

Alle Genossenschaftsmitglieder mußten anteilig (entsprechend der Wohnungsgröße) 13 % Eigenkapital in die Genossenschaft einbringen und zudem die Voraussetzungen der Einkommensgrenze des § 5 Zweites Wohnungsbaugesetz erfüllen. Die Mieter und Mieterinnen verpflichteten sich im Mietvertrag zum Verzicht auf das eigene Auto.

Als Architekten für ihr Projekt beauftragte die Genossenschaft das Büro Dittert & Reumschüssel. Gebaut wurden 31 Wohnungen in einem L-förmigen fünfgeschossigen Gebäuderiegel – vier Vollgeschosse und Staffelgeschoß mit umlaufender Dachterrasse. Die Wohnungsgrößen liegen zwischen 42 und 107 qm. Alle Wohnungen haben einen Balkon oder einen Mietergarten. Das Gebäude wurde in Niedrigenergiebauweise errichtet. Zusätzlich sind ein großer Gemeinschaftsraum, eine Gemeinschaftsdachterrasse, Fahrradhäuschen, zwei Fahrradkeller mit Zufahrtsrampe, ein Bootskeller sowie ein Werkstattraum und Trockenräume im Keller entstanden.

Gemeinsam mit dem Verein Autofreies Wohnen e.V. hat sich die Genossenschaft bei der Liegenschaftsverwaltung der Stadt Hamburg um eine Baumöglichkeit im geplanten 2. Bauabschnitt an der Saarlandstraße beworben.

Wohnungseigentümergemeinschaft Barmbeker Stich – WEG ohne Auto

Die WEG Barmbeker Stich wurde zeitgleich mit der Mietergenossenschaft Wohnwarft 1996 von den Interessenten für die geplante autofreie Wohnsiedlung an der Saarlandstraße gegründet. Ziele waren die gemeinschaftliche Planung, Finanzierung und Errichtung von Eigentumswohnungen für die Mitglieder der WEG.

Als WEG traten die zukünftigen Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer gegenüber Behörden, Architektinnen und Architekten, Banken und dem Bauträger gemeinsam als Bauherr auf. Alle Beteiligten mußten zwischen 20 und 25 % Eigenkapital für ihre Wohnung einbringen.

Der Verzicht auf den Besitz eines eigenen Autos ist in der Teilungserklärung und im Kaufvertrag festgeschrieben. Wird eine Wohnung verkauft, behält diese Verzichtsklausel (über eine Eintragung in das Grundbuch) ihre Gültigkeit.

Mit dem Architekten Klaus Joachim Reinig, Plan-R-Architektenbüro, hat die WEG an der Saarlandstraße 18 Wohnungen gebaut, 11 davon als gefördertes Eigentum (1. u. 2. Förderungsweg). Elf der Wohnungen befinden sich im südlichen Teil des L-förmigen Wohnriegels parallel zur Saarlandstraße, sieben – größere – Wohnungen im Punkthaus, einer Stadtvilla mit drei Geschossen und Staffelgeschoß, die den Innenhof des Wohnriegels nach Süden begrenzt. Beide Gebäude sind in Niedrigenergiebauweise erstellt. Die Wohnungsgrößen reichen von einer Ein-Zimmer-Wohnung mit 32 qm bis zu Fünf-Zimmer-Wohnungen mit mehr als 110 qm. Entstanden sind außerdem eine Gemeinschaftsdachterrasse mit Teeküche, ein Bastelraum, Fahrradhäuschen, ein ebenerdiger Fahrrad- und Karrenraum, ein Fahrradkeller sowie Waschküchen und Trockenräume.

Barmbeker Stich – WEG ohne Auto

Die Mietergenossenschaft Wohnwarft und die Eigentümergemeinschaft Barmbeker Stich verstehen sich als ein Projekt. Das Grundstück wurde von beiden als Bauherrengemeinschaft in Erbpacht für 75 Jahre erworben, das Bauvorhaben wurde gemeinsam realisiert. Für alle übergeordneten Fragen wurden Entscheidungen im Konsens getroffen. Alle Gemeinschaftseinrichtungen und Außenanlagen stehen für alle zur Verfügung. Beide Gruppen zusammen haben auch die Stattbau Hamburg

GmbH als Baubetreuerin, die Landschaftsarchitektin Mareile Ehlers für die Planung der Außenanlagen sowie das Bauunternehmen engagiert.

In den 49 Wohnungen des Projektes leben heute 116 Personen, davon etwa ein Drittel Kinder. Der jüngste Bewohner ist gerade ein Jahr, die ältesten Bewohnerinnen sind schon im Rentenalter.

LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG gemeinnützige GmbH

LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG entstand 1956 auf Initiative von Eltern behinderter Kinder zunächst als „Hamburger Spastikerverein“. Ziele waren die Organisation gegenseitiger Unterstützung sowie die Einrichtung von Beratungs- und Betreuungsangeboten.

Heute ist LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG als gemeinnützige GmbH eine der großen Anbieterinnen der Behindertenhilfe in Hamburg und betreibt 50 stadtteilintegrierte Behindertenwohngruppen sowie acht Tagesstätten für schwer- und mehrfachbehinderte Menschen. LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG stellt außerdem ein breites ambulantes Hilfsangebot für Menschen mit geistigen und körperlichen Behinderungen und ihre Familien bereit. Ziel ist es, behinderten Menschen ein möglichst selbstbestimmtes und von fremder Hilfe unabhängiges Leben zu ermöglichen.

Im Rahmen des Projektes „Autofreies Wohnen“ an der Saarlandstraße hat die GmbH mit dem Architekturbüro Dittert & Reumschüssel ein Haus mit 14 rollstuhlgerechten Zwei-Zimmer-Wohnungen, einem großzügigen Treppenhaus, Dachterrasse und Gemeinschaftsraum gebaut. Aktuell leben in der Saarlandstraße 15 behinderte Menschen in 13 Wohnungen. Eine Wohnung wird übergangsweise von LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG als Büro genutzt.

Das Haus ermöglicht den behinderten Mieterinnen und Mietern eine Selbständigkeit in der eigenen Wohnung, ohne völlig auf sich allein gestellt zu sein. Bei der Bewältigung des Alltags werden die Bewohnerinnen und Bewohner pädagogisch unterstützt. Die „Pädagogische Betreuung im eigenen Wohnraum“ kümmert sich auch um die Nachbarschaft im Haus und regt gemeinsame Aktivitäten an. Ein ambulanter Pflegedienst kann in Anspruch genommen werden.

Foto: Renée Culemann

LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG

GWG – Gesellschaft für Wohnen und Bauen mbH

An der Saarlandstraße hat die städtische Wohnungsbaugesellschaft GWG mit dem Architekten Olaf Sternel 48 geförderte Mietwohnungen errichtet (1. und 3. Förderungsweg). Der winkelförmige 5-geschossige Gebäuderiegel – 4 Vollgeschosse und Staffelgeschoß – der GWG bildet zusammen mit dem Punkthaus von LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG den nördlichen der beiden Wohnhöfe der Siedlung. Die Wohnungsgrößen liegen zwischen 45 und 80 qm. Alle Wohnungen verfügen über einen Balkon oder Mietergarten zum Innenhof. Im Gebäude befinden sich weiträumige Fahrradkeller. Errichtet wurden außerdem Fahrradboxen vor den Hauseingängen.

Foto: Elbe & Flut

GWG

Im Mietvertrag verpflichten sich die Bewohner und Bewohnerinnen zum Verzicht auf das eigene Auto. Eine vom Verein Autofreies Wohnen e.V. betreute Mietergruppe wurde von der GWG am Planungsprozess beteiligt. aw

Westfassade des GWG-Gebäudes

Viel Platz für Fahrräder, keine Plätze für Autos

Weitergehende Regelungen für Stellplätze in der Saarlandstraße.

Die neun Stellplätze, die für die ersten 63 an der Saarlandstraße fertiggestellten Wohneinheiten beiderseits der südlichen Erschließungsstraße realisiert wurden, sind für behinderte Personen, Besucherinnen und Besucher, Zulieferverkehr und die sogenannten „Wechselfälle des Lebens“ vorgesehen. Car-Sharing-Fahrzeuge sind in der Globalrichtline nicht explizit erwähnt, könnten aber auch zugelassen werden. Allerdings gibt es innerhalb der beiden Wohnprojektgruppen eine breite Mehrheit dagegen, Car-Sharing-Organisationen auf dem Grundstück einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen, da sich in angemessener Entfernung schon mehrere dieser Stellplätze befinden.

STELLPLÄTZE

Stellplätze für Autos und Fahrräder – im Allgemeinen und im Besonderen

Gemäß §48 der Hamburgischen Bauordnung (HbauO) sind bei Neubauten „Stellplätze für Kraftfahrzeuge … sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe … herzustellen“. Was als ausreichend angesehen wird, präzisiert eine Verwaltungsvorschrift. In Hamburg geschieht dies durch die Globalrichtline „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“. Danach sind bei Wohngebäuden außerhalb gründerzeitlicher Quartiere üblicherweise 0,8 Stellplätze pro Mietwohnung bzw. 1 Stellplatz pro Eigentumswohnung zu errichten. Gemäß § 45, Abs. 4 HBauO muss jede Wohnung außerdem 2 m^2 Abstellraum für Fahrräder und Kinderwagen bieten. In § 49 HBauO ist die Zahlung von Ausgleichsbeträgen für nicht hergestellte Stellplätze und Fahrradplätze an die Freie und Hansestadt Hamburg geregelt.

In Folge der Diskussion über das Projekt „Wohnen ohne (eigenes) Auto“ an der Saarlandstraße wurden von der Hamburger Baubehörde unter Punkt 2.5.4 allgemeine Bestimmungen in die Globalrichtline aufgenommen, die es jedem Investor in Hamburg unter den dort formulierten Voraussetzungen erlauben, „autoarmes/autofreies Wohnen“ zu realisieren. Der Stellplatzbedarf verringert sich in diesen Fällen auf eine Quote von 0,2 Stellplätzen pro Wohneinheit (WE), solange und soweit sich die Nutzerinnen und Nutzer der Wohnungen gegenüber der Baubehörde verpflichten, auf das Halten sowie das regelmäßige Nutzen eines Kfz zu verzichten. Der gelegentliche Gebrauch von Mietautos, die Teilnahme am Car-Sharing etc. sind damit nicht ausgeschlossen.

Das Projekt „Saarlandstraße“ stellt insofern einen Sonderfall dar, als dass hier nicht 0,2 sondern nur 0,15 Stellplätze pro WE nachzuweisen waren, was angesichts der strengen Auslegung des Begriffs „autofreies Wohnen“ durch die Bewohnerinnen und Bewohner noch zuviel erscheinen kann.

Die in der Globalrichtline unter Punkt 2.5.4 in Aussicht gestellte Abminderung der Stellplatzquote im Vergleich zu üblichen Wohnungsbauvorhaben gilt nur solange, wie tatsächlich kein Bedarf an Stellplätzen auftritt. Sollten sich Bewohnerinnen oder Bewohner später doch Autos anschaffen, müßten entsprechend dem Bedarf Ausgleichsbeträge in Höhe von zur Zeit 12.000,- DM pro Stellplatz geleistet werden. Sollten sich mehr als die Hälfte der Haushalte Autos anschaffen, würde das Projekt als gescheitert angesehen und die gesamte Differenz zwischen 0,2 und 0,8 bzw. 1 Stellplatz pro WE als Ausgleichsbetrag gefordert.

Auch in Hinblick auf das Parken von Besucherinnen und Besuchern gibt es eine Mehrheit, die sich dafür ausgesprochen hat, dass Besucher – wie bei „normalen“ Wohnungsbauvorhaben auch – an der öffentlichen Straße parken sollen.

Darüber, was als Wechselfall des Lebens angesehen werden kann, entscheidet das Plenum aufgrund einer anonymisierten Darlegung des Einzelfalles durch Vertrauensleute der beiden Gruppen. Es hat bereits einen ersten Fall gegeben, in dem zugestimmt wurde, dass jemand in einer besonderen Lebenslage ein Auto für einen Zeitraum von drei Monaten auf dem Grundstück abstellen durfte. Die Beispiele zeigen, dass die behördlichen Vorschriften durch weitergehende Regelungen ergänzt werden müssen (z.B. Übernahme der Verpflichtung zur Autofreiheit in Mietverträge bzw. in die Teilungserklärung; Weitergabe der Verpflichtung beim Verkauf einer Wohnung; wer zahlt, wenn tatsächlich irgendwann Ablösebeträge fällig werden sollten?).

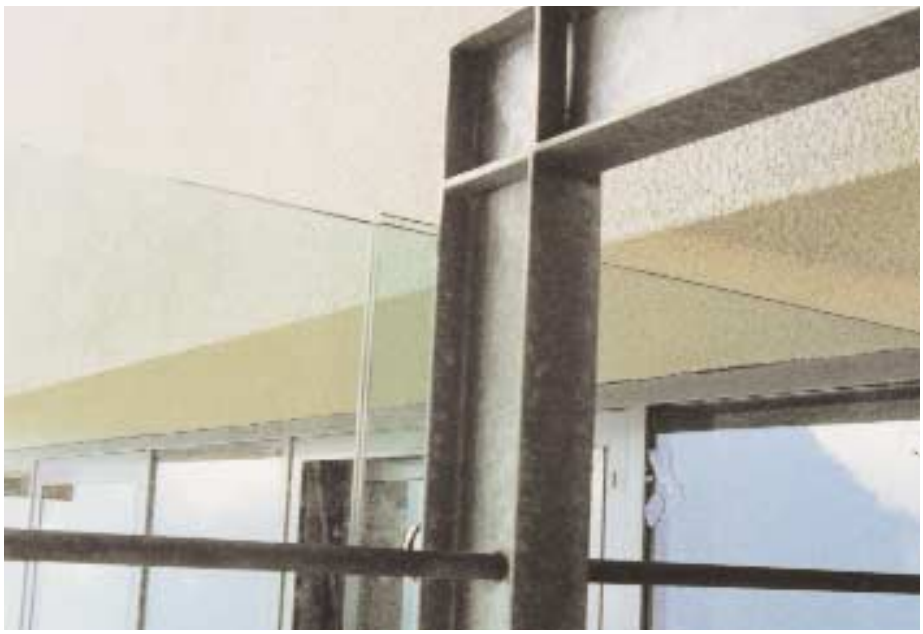
Die für die Saarlandstraße entwickelten Regelungen haben sich in dem angesprochenen Fall bewährt. Langfristig wird die Fähigkeit der Gruppe, Konflikte dieser Art zu lösen, sicherlich über das Bestehen des Projektes entscheiden.

Die Fahrradstellplätze sind an der Saarlandstraße üppig dimensioniert und bequem erreichbar. Für den südlichen Block mit 49 WE sind insgesamt 164 Fahrradstellplätze (durchschnittlich 3,3 Plätze pro Wohnung) vorhanden, davon befinden sich 64 Stellplätze in Fahrradschuppen vor den Hauseingängen und ca. 100 Stellplätze in Fahrradkellern. Die beiden Fahrradkeller im winkelförmigen Gebäude sind über Rampen erreichbar, der Fahrradkeller des Punkthauses über eine Treppe mit Führungsschiene. Die Türen zu allen Fahrradkellern lassen sich von außen bereits oben an der Rampe mit den Hausschlüsseln und von innen mit einem unter der Kellerdecke angebrachtem Seilzug automatisch öffnen; sie schließen selbsttätig. Zusätzlich existiert im Erdgeschoß des Punkthauses ein Karrenraum für Kinderwagen, Kinderspielsachen, Gartengeräte und Fahrradanhänger. ts

Fotos: R. Culemann + Chr. Reumschüssel

„Unser Treppenhaus, dieses Lichte, mit dem Rot, das finde ich einfach richtig schön, vor allem, wenn die Sonne reinscheint." (zum Treppenhaus des Barmbeker Stichs im L-Gebäude)

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich



Vom Industriegebiet zum Wohngebiet

Das Plangungsrecht im Wandel der Zeiten.

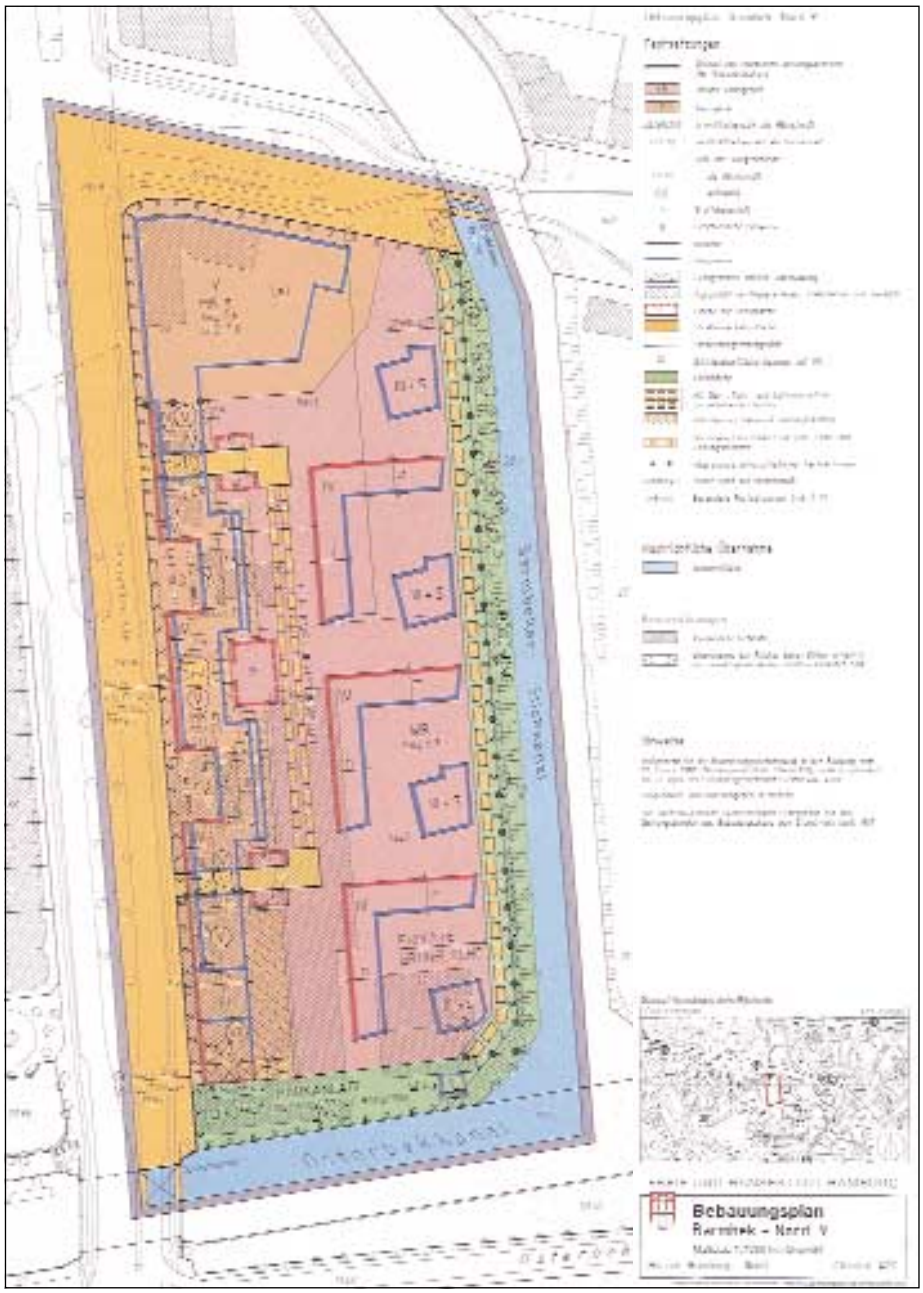
Jutta Wehrmann, Bezirk Hamburg-Nord, Stadtplanungsabteilung

Die autofreie Wohnanlage an der Saarlandstraße ist auf einer typischen Konversionsfläche entstanden. Im Baustufenplan Barmbek-Nord vom 4. März 1955 war die Fläche als Industriegebiet ausgewiesen. Nach Verlagerung der ansässigen metallverarbeitenden Betriebe bestand die Möglichkeit, das gesamte – stadteigene – Gelände städtebaulich neu zu ordnen.

Vorgesehen waren eine Neubebauung mit enger nachbarschaftlicher Zuordnung von Arbeitsstätten- und Wohnnutzung bei relativ hoher baulicher Dichte sowie die Anlage einer öffentlichen Grünverbindung entlang der Kanäle. Mit der politischen Entscheidung, auf dem Gelände das Pilotprojekt „autoarmes/autofreies Wohnen“ zu realisieren, stand dabei eine ganz neue Aufgabe an. Ansätze, „autofrei“ wohnen zu wollen, wurden damals in verschiedenen Städten entwickelt, doch gab es bisher in ganz Deutschland noch keine diesbezüglichen Erfahrungen mit größeren Siedlungseinheiten und mit der planungs- und bauordnungsrechtlichen Bewältigung dieser Aufgabe.

Vordringlichste Aufgabe war es, das alte Planungsrecht durch den neuen Bebauungsplan Barmbek-Nord 9 zu ersetzen. Grundlage der Bebauungsplanentwicklung war der Entwurf, mit dem das Büro ABP. das von der Stadtentwicklungsbehörde ausgelobte konkurrierende städtebauliche Gutachterverfahren für die Fläche gewann.

Die in der Stadtentwicklungsbehörde regelmäßig stattfindenden Koordinierungsgespräche mit allen Beteiligten, u.a. den Vertreterinnen und Vertretern des Vereins Autofreies Wohnen, sollten die Umsetzung des Entwurfs von ABP. in einen Bebauungsplan zügig vorantreiben.



Feststellung des Bebauungsplans Barmbek-Nord 9 am 31.3.2000

Dabei mußten folgende Punkte geklärt und teilweise rechtlich geprüft werden:

- Welcher Stellplatzschlüssel soll in der autofreien Wohnsiedlung angesetzt werden?
- Wird die Erschließung durch öffentliche oder private Erschließungselemente gesichert?
- Können Wendeanlagen geringer dimensioniert werden als bei normalen Wohnsiedlungen?
- Wird die Umsetzung der Planungsidee durch Flächenausweisung oder durch Baukörperfestsetzung erreicht?
- Welche Garantien gibt es, dass die Bewohnerinnen und Bewohner auch wirklich „autofrei“ wohnen werden, und wie wird dies geregelt?

Unter Berücksichtigung dieser Punkte wurde der Bebauungsplan erstellt. Ausgewiesen wurden:

- Kerngebiet entlang der Saarlandstraße. Die Bebauung dient als „Lärmschutzriegel“ für das östlich gelegene Reine Wohngebiet und wird in Form eines „Mäanders“ realisiert, der es erlaubt, Anlieferverkehre entlang der Saarland-

straße abzuwickeln und das Wohngebiet autofrei zu erhalten.

- Reines Wohngebiet, 3-4-geschossig mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 sowie Baukörperfestsetzungen und Ausweisung von Baulinien.
- Öffentliche Straßenverkehrsflächen, ausgebildet als kleindimensionierte Stichstraßen mit Wendemöglichkeit.
- Geh-, Fahr- und Leitungsrecht: Da die Wendemöglichkeit in ihrem Radius nicht für Müllfahrzeuge ausgelegt ist, wurde der Erschließungsboulevard vor den Wohnhäusern mit einem Fahrrecht belegt.
- Reduzierte Anzahl von Stellplätzen in Form einer Stellplatzanlage für ca. 30 Fahrzeuge. Dies entspricht bei geplanten ca. 200 Wohneinheiten einem Stellplatzschlüssel von 0,15 pro Wohneinheit. Die Stellplätze sind für Car-Sharing und Ausnahmefälle vorgesehen.
- Öffentliche Parkanlage im südlichen Teil der Fläche entlang des Osterbekkanals, private Grünfläche mit öffentlichem Gehrecht entlang des Barmbeker Stichkanals am östlichen Rand der Fläche.

Von den geplanten Wohneinheiten sind heute 111 fertiggestellt und bewohnt. Damit ist etwa die Hälfte des Gesamtkonzeptes realisiert. Das Ergebnis der äußerst komplexen und komplizierten Aufgabe kann sich durchaus sehen lassen. Dennoch kann das Projekt „Autofreies Wohnen“ in seiner Funktionsfähigkeit heute noch nicht abschließend beurteilt werden, da die Randbebauung entlang der Saarlandstraße sowie der zweite und dritte Wohnungsbauabschnitt bis hin zum Wiesendamm noch nicht realisiert sind. Auf dem Gelände des zweiten Bauabschnittes befinden sich heute noch eine Tankstelle, deren Pachtvertrag jedoch 2004 ausläuft, sowie der Betriebsparkplatz eines nördlich des Wiesendammes gelegenen Betriebes.

Obwohl viele Mitwirkende innerhalb und außerhalb des Bezirksamtes Nord mit großer Skepsis an dieses Projekt herangegangen sind, ja sogar an seinem Gelingen gezweifelt haben, wurden alle Hürden genommen und das Projekt zu einem insgesamt befriedigenden vorläufigen Abschluß gebracht. ●

Electric Umbrella

Ausschnitte aus dem Film „Autofrei leben in der Saarlandstraße“, erhältlich in der STEB

Wie gefällt Ihnen die autofreie Wohnsiedlung an der Saarlandstraße?

Kleine Umfrage unter Passanten und Anwohnern

Finden Sie die Siedlung gelungen?

„Ist gewöhnungsbedürftig, ist ja etwas anders als sonst. Aber die Leute, die dort wohnen, die sind alle sehr zufrieden. Ja, wir haben Kontakt, hier über die Apotheke. Auch die Behinderten kommen hierher.“

Stefanie Haake, Apothekerin, Bruckner Apotheke, Saarlandstraße

„So’n bißchen bonschefarben und paßt überhaupt nicht zu den ganzen Backsteinbauten hier, ich weiß nicht so recht.“

Ein Passant mit Hut

„Gefällt mir sehr gut, schön kindergerecht, keine Autos. Obwohl das natürlich eigentlich nicht viel Unterschied macht – hier direkt neben der Tankstelle und an der Hauptsstraße – dass das eine autofreie Siedlung ist.“

Derya Yilmaz, Postbotin in der Saarlandstraße

„Bischen sehr bunt, aber sonst geht das, ist ja nicht so auffällig, steht ja eher im Hintergrund.“

Ian A. Shokati, Auszubildender, Weinland (Weinladen) an der Saarlandstraße

Es ist eine autofreie Siedlung ...

„Dem autofreien Wohnen gegenüber bin ich ja sehr skeptisch. – Hier ist alles vollgeparkt ohne Ende. Und ich glaube ja nicht, dass die dort alle gar kein Auto haben, oder? Das ist dann so, Freund hat den Mietvertrag, Freundin wohnt da mit und das Auto steht dann hier. Denn das merken wir verstärkt, hier ist kein Parkplatz mehr zu kriegen, das ist wesentlich schlimmer als vorher.“

Stefanie Haake, Apothekerin, Bruckner Apotheke, Saarlandstraße

„Oh, das ist sehr sympatisch. Das ist sehr gut, in einer autofreien Siedlung, da könnte ich auch wohnen. Ich bin passionierter Bahnfahrer. – Dafür hätte sie aber schöner aussehen können.“

Ein Passant mit Hut

„Obwohl da ja ganz schön viele Autos rumstehen, dafür, dass es eine autofreie Siedlung ist.“

Ian A. Shokati, Auszubildender, Weinland (Weinladen) an der Saarlandstraße

„Ja, ich habe so etwas gehört, autofreies Wohnen wird da praktiziert. – Das ist doch

ganz schön. Vor allen Dingen, wenn man hier gegenüber wohnt, dann verliert man nicht die Parkplätze – das hat auch eine praktische Seite."

Günter Quitz, Anwohner an der Saarlandstraße

Wissen Sie, was es bedeutet, autofrei zu wohnen?

„Ja, dass es denen schwerfallen wird, mal ohne Auto auszukommen, da wohnen ja auch Kinder und alte Leute."

Eva-Maria und Heinz Schröder, Passanten

Was halten Sie von der Idee des „autofreien Wohnens"?
Könnten Sie sich vorstellen, dort zu leben?

„Ja, ganz gut sogar. Ich will sogar einen Antrag stellen für eine der Wohnungen, die da noch gebaut werden sollen."

Derya Yilmaz, Postbotin in der Saarlandstraße

„Ja, warum nicht – (unisono) wir haben kein Auto."

Eva-Maria und Heinz Schröder, Passanten

„Ich persönlich kann nicht ohne Auto. Ich weiß auch nicht, wie die das machen, wenn die Kinder haben. Schön für den, der es kann. Aber ich glaube nicht, dass sich das durchsetzen wird. Ich kenne nur die Leute dort, sonst niemanden, der ohne Auto auskommt."

Stefanie Haake, Apothekerin, Bruckner Apotheke, Saarlandstraße

„Ich halte gar nichts davon, ich empfinde das eher als einen Einschnitt in meine persönliche Freiheit. Ich würde da nicht einziehen. Ein Fahrzeug gehört zu meinem Lebensstandard. Wenn die Leute das so wollen, ohne Auto, bitte sehr."

Ian A. Shokati, Auszubildender, Weinland (Weinladen) an der Saarlandstraße

„Die Idee finde ich gut. Ja, ich könnte mir vorstellen, dort zu wohnen. Wenn das alles eingehalten wird. Das nimmt ja überhand mit den Autos hier."

Josef Wölki, Passant

Eine Art informeller Schiedsrichter

Stattbau Hamburg GmbH als Baubetreuerin. Rainer Schendel, Stattbau Hamburg, berichtet.

„Ja, Stattbau darf nicht vergessen werden. Stattbau war eine ganz hilfreiche gemeinsame Klammer, denn es war ein gemeinsamer Ansprechpartner. Stattbau war die Stelle, an die wir uns immer wenden konnten, wenn wir nicht weiter wußten. Rainer Schendel hat sich immer gekümmert, nicht nur um die organisatorisch-technisch-finanziellen Dinge, sondern er hat auch ganz viel Vermittlungsarbeit geleistet und Vorschläge gemacht. Hat im Grunde so eine informelle Schiedsrichterfunktion übernommen."

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich

Die Stattbau Hamburg Stadtentwicklungsgesellschaft mbH arbeitet als Baubetreuerin für gemeinschaftlich orientierte Wohnprojekte. Sie plant nicht – wie traditionelle Bauträger dies tun – für einen anonymen Mietermarkt. In unseren Projekten geht es immer um interessierte Nutzergruppen, die sich mit ihren Bedürfnissen an Stattbau wenden. Von Anfang an stehen also die Vorstellungen von Menschen, wie sie – gemeinschaftlich – wohnen wollen, im Mittelpunkt der Planungen.

Das Grundstück an der Saarlandstraße war bereits seit mehreren Jahren in unser Interesse gerückt. Während der Prüfung, ob „autoarmes/autofreies Wohnen" an dieser Stelle durchgeführt werden soll, kam der Verein Autofreies Wohnen e.V. auf uns zu und bat um Unterstützung bei der Realisierung des Vorhabens. Zunächst mußte sortiert werden, welche Bedürfnisse bei den am Projekt interessierten Menschen vorhanden waren und ob und wie diese im Rahmen des Projektes erfüllt werden konnten. Die anfänglich sehr diffusen Vorstellungen konkretisierten sich und es bildeten sich unterhalb des Oberthemas autofreies Wohnen drei unterschiedliche Interessensgruppen heraus:

- diejenigen, die an dem Projekt teilhaben wollten, in dem sie von einem damals noch nicht bekannten Investor Mietwohnungen anmieten

Für diese Gruppe konnten wir wenig tun, da unser Angebot darauf ausgerichtet ist, dass Baumaßnahmen konkret durchgeführt werden. Als geklärt war, dass die GWG die Nachbarbebauung durchführen würde, übernahm der Verein Autofreies Wohnen e.V. die Interessenvertretung dieser Gruppe. Allerdings stellte sich im nachhinein heraus, dass nur sehr wenige dieser Interessierten am Ende tatsächlich in die Wohnungen eingezogen sind, da sie nicht ihren Bedürfnissen entsprachen.

- diejenigen, die eine Genossenschaft gründen und genossenschaftliche Mietwohnungen erstellen und bewohnen wollten

Foto: Christine Reumschüssel

Es gab bereits hinreichende Erfahrungen mit neu zu gründenden Kleingenossenschaften, die ein nach ihren inhaltlichen Vorstellungen geplantes Wohnprojekt erstellt hatten. Daran anknüpfend wurde eine Genossenschaftsgruppe installiert, die dieses Thema weiter bearbeiten sollte.

Für diese Gruppe mußten die Themen „Genossenschaftssatzung sowie alle zur

Gründung der Genossenschaft notwendigen formalen Aspekte“ und „das Finanzierungs- und Förderungskonzept im Rahmen des vertraglich vereinbarten Wohnungsbaus gemäß § 88d II. WoBauG – und zwar einvernehmlich mit Baubehörde und Hamburgischer Wohnungsbaukreditanstalt“ diskutiert und abschließend bearbeitet werden. Die Genossenschaft wurde Wohnwarft, Genossenschaft für autofreies Wohnen getauft.

- diejenigen, die Eigentumswohnungen selber nutzen wollten

Zwei Alternativen wurden diskutiert: „Einen Bauträger zu suchen, der die Wohnungen erbaut und sie den einzelnen Interessentinnen und Interessenten verkauft“ oder „Die Interessierten als selbst agierende Bauherrengemeinschaft zu organisieren, die nach Fertigstellung der Wohnungen in eine Wohnungseigentumsgemeinschaft übergehen sollte.

Nach Abwägen des Für und Wider beschlossen die späteren Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer, das Risiko selbst zu tragen und als Bauherrengemeinschaft aufzutreten. Hierfür wurde ein entsprechender GbR-Vertrag entwickelt. Die Gruppe nannte sich Barmbeker Stich – WEG ohne Auto.

Die Genossenschafts- und die Wohnungseigentumsgruppe mußten überlegen, ob sie gemeinsam auf einem Grundstück bauen sollten, oder ob es sinnvoll und möglich wäre, jeweils eigene Grundstücke aus dem vorhandenen großen Grundstück herauszuschneiden. Letztendlich wurde entschieden, dass beide Gruppen auf einem Grundstück bauen wollten und das Grundstück den Bauherren durch Bestellung eines Erbbaurechts von der Freien und Hansestadt Hamburg zur Verfügung gestellt werden sollte. Dafür mußte eine Wohnungseigentumsgemeinschaft gegründet werden, die aus insgesamt 19 Mitgliedern bestand. Das waren die 18 Einzeleigentümerinnen und -eigentümer des Barmbeker Stich mit jeweils einer Wohnung sowie die Genossenschaft Wohnwarft als eine Eigentümerin mit 31 Wohnungen. Eine entsprechende Teilungserklärung wurde ent-

Foto: Renée Cullemann

wickelt. Mit der Verkäuferin des Grundstückes, der Freien und Hansestadt Hamburg, mußte ein geeigneter Erbbaurechtsvertrag entwickelt werden.

Trotz des gemeinsamen Grundstückserwerbs suchten sich der Barmbeker Stich und die Wohnwarft jeweils ein eigenes Architekturbüro. Das ist ein Punkt, der die grundsätzliche Schwierigkeit des Projektes verdeutlicht. Die 18 Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer und die Genossenschaft, die wiederum aus 31 zukünftigen Bewohnerhaushalten besteht, hatten alle individuelle Interessen und Wünsche. Zusätzlich hatten die Eigentumsgruppe und die Genossenschaft teilweise unterschiedliche Interessenslagen. Gleichzeitig hatten sie gemeinsam die Bauherrenrolle inne, die gegenüber Behörden, Baufirmen und anderen an der Planung und am Bau Beteiligten mit einer Stimme vertreten werden mußte. Die Aufgabe von Stattbau war es, zum einen die Bauherrenfunktion aller Bauherren nach außen wahrzunehmen und zum anderen innerhalb der heterogenen Bauherrenschaft jeweils geeignete Prozesse zu initiieren und zu begleiten, damit die unterschiedlichen Einzelinteressen und das Gesamtinteresse gewahrt und in ein gemeinsames Handeln gebündelt werden konnten.

So mußte Stattbau einerseits die Bauherrenrolle im üblichen Umfang übernehmen, wie es jedes herkömmliche kommerzielle Baubetreuungsunternehmen auch machen müßte. Darüber hinaus, und das war der weit schwierigere Teil der Aufgabe, mußten eine ausreichende Kommunikation und die Entscheidungsfindung innerhalb der Bauherrenschaft organisiert werden.

Alle Probleme, die z.B. von zukünftigen Mieterinnen und Mietern der Genossenschaft gegenüber der Genossenschaft oder zwischen der Genossenschaft und der Eigentumsgruppe geäußert wurden, aber auch Interessenskonflikte innerhalb der Eigentumsgruppe und Anforderungen, die von außen an die Bauherrenschaft herangetragen wurden (z.B. Mehrkostenforderung, Behördenanfragen, Belange der Nachbarschaft etc.) sind in irgendeiner Form über Stattbau ausgetragen worden.

Nachdem geklärt war, dass auf dem Gelände gebaut werden konnte, kam auch die LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG gemeinnützige GmbH auf uns zu, um unsere Unterstützung für den Bau eines eigenen Gebäudes mit behindertengerechten Wohnungen zu erlangen. Mit allen diesen beteiligten Gruppen oder Institutionen, die selber bauen wollten, schlossen wir jeweils einen Vertrag über die wirtschaftliche Baubetreuung.

Wie so oft steckt der Teufel im Detail. Bei diesem Pilotprojekt war es nicht anders. So hatten sich zwar viele kluge Leute das Große und Ganze wie den Bebauungsplan und die Stellplatzregelung ausgedacht, aber die Details der Umsetzung konnten in der ganzen Tiefe – schon wegen der Vielzahl der zu beteiligenden Stellen – nicht bedacht sein. Bis heute konnte z.B. nicht geklärt werden, mit welcher Beleuchtung ein privater Weg, der als Fortsetzung einer öffentlichen Grünanlage genutzt wird, in sinnvoller Weise ausgestattet werden soll.

Die Erfahrungen aus der Saarlandstraße zeigen unseres Erachtens, dass es notwendig wäre, bei zukünftigen Pilotprojekten einen Irrtumsvorbehalt einzuräumen, der es zuläßt, dass Detailanforderungen im Laufe des Verfahrens den Realitäten sinnvoll angepaßt werden können. Dazu bedarf es auch während der Bauphase der federführenden Koordination durch eine behördliche Stelle. An der Saarlandstraße hätte so z.B. verhindert werden können, dass die neu erstellte öffentliche Stichstraße bereits jetzt wie ein Flickenteppich aussieht, weil jedes Versorgungsunternehmen für jedes einzelne Bauvorhaben erneut Grabungsarbeiten durchführt.

Nächtelange Diskussionen

Die Leute vom Wohnprojekt: „Beteiligung ist anstrengend, aber erfolgreich.“

Fotos: Klaus Joachim Reinig

Alle!

Im Sommer 1995 stellte der Verein Autofreies Wohnen die Fläche an der Saarlandstraße, die Zielsetzung und Rahmenvorgaben des Projektes auf einer öffentlichen Veranstaltung vor. Mehr als 200 Interessierte nahmen daran teil. Im Verlauf weiterer Treffen kristallisierte sich eine Gruppe ernsthaft Bauinteressierter heraus. Im August 1996 teilte sich diese Gruppe in die spätere Mietergenossenschaft und Wohnungseigentumsgemeinschaft. Damit bekam „der diffuse Haufen interessierter Menschen“, so ein Bewohner, Struktur und der eigentliche Planungsprozess begann.

Zwischen 1997 und der Fertigstellung der Gebäude im Frühjahr 2000 wurde intensiv und mit großem Zeitengagement an der Planung gearbeitet. Für die Aufgabenbereiche wurden Arbeitsausschüsse gebildet, die sich regelmäßig, oft wöchentlich, trafen:

- Der Bauausschuß war das Bindeglied zwischen den Gruppen und den Architekten. Sie waren an der Ausschreibung und den Verhandlungen mit dem Bauunternehmen beteiligt und verfolgten den Bauprozess.

Gemeinsam bewältigt: Farbauswahl für die Fassade

- Der Rechtsausschuß arbeitete zusammen mit Rechtsanwalt, Notar und Baubetreuer sämtliche Verträge aus.
- Der Grünausschuß erarbeitete zusammen mit der Gartenarchitektin die Grünplanung, begleitete die Ausschreibung für das Gartenbauunternehmen und die Bauleitung.
- Der Finanzausschuß wählte zusammen mit dem Baubetreuer die Bank aus, erstellte eine Übersicht über Fördermöglichkeiten und kümmerte sich um die finanzielle Abwicklung des Projektes.

Zudem gab es regelmäßige Treffen der Genossenschaft und der Eigentumsgemeinschaft für Fragen, die nur die jeweilige Gruppe betrafen, sowie, zeitweise wöchentlich, Plena des Gesamtprojektes. Zusätzlich gab es das „Bauteam“, in dem die Architektinnen und Architekten, der Baubetreuer und Vertreterinnen und Vertreter der Bauherren zusammenkamen, das sich ebenfalls regelmäßig traf.

Zu verschiedenen wichtigen Themenbereichen, z. B. der Grundstücksteilung, der Wohnungsvergabe oder der Farbgestaltung der Fassaden fanden an den Wochenenden ganztägige „Wohnwerkstätten“ statt. Die individuelle Planung jeder Wohnung erfolgte in Einzelgesprächen der zukünftig dort Wohnenden mit der Architektin bzw. dem Architekten.

Ein wichtiger Einschnitt war die konkrete Vergabe der einzelnen Wohnungen an die Gruppenmitglieder im Sommer 1998. Der Einigungsprozess war ausgesprochen langwierig und schwierig, ist aber im Konsens gelungen, auch wenn einige Beteiligte zunächt nicht so glücklich mit der Entscheidung waren. Mit der „eigenen Wohnung“ wurde das Planungsgeschehen für alle sehr viel konkreter und die Bindung an das Projekt größer.

Im März 2001 baten wir einige der Bewohnerinnen und Bewohner, uns über den Planungsprozess zu berichten.“

Wie konnte es gelingen, mit so vielen Menschen gemeinsam ein Haus zu planen?

Ralf Lange, Wohnwarft: „Ich glaube, das ist die wirkliche Kraftleistung und Erfolgsgeschichte dieses Projektes gewesen. Dass wir es geschafft haben – und zudem mit zwei Architekten – einen Gruppenprozess zu organisieren, der eine beteiligungsorientierte Planung ermöglicht hat. Wir haben sehr, sehr viele Sitzungen gemacht.“

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich: „Wir haben sehr darauf geachtet, zu klären, wie wir Entscheidungen treffen, bevor es dann um Entscheidungen gegangen ist. Aus meiner Sicht war das einer der zentralen Punkte, der sehr zum Erfolg der Gruppe beigetragen hat. Etwas, das uns

nächtelange Diskussionen gekostet hat, war die Suche nach einem gerechten Abstimmungsverfahren."

Können Sie uns von der Arbeitsweise der Arbeitsgruppen bzw. -ausschüsse berichten?

Beate Christians, Barmbeker Stich: „Wir haben ja eigentlich alles zusammengemacht, mußten ja auch zusammen bauen. Zum Beispiel die Fahrradhäuschen. Es haben sich Leute gemeldet, die Lust hatten, Fahrradhäuschen zu planen, und haben eine Fahrradhäuschen-Arbeitsgruppe gebildet. Die hat überlegt, wie breit muß ein Platz sein, mit welchem Abstand müssen die Bügel stehen. Die Ergebnisse wurden in der Großgruppe abgestimmt. Natürlich spielen auch die Kosten eine Rolle, man hat Vorstellungen, möchte das gerne ganz anders haben, vielleicht komplett aus Holz, aber dann merkt man, wie hoch die Kosten sind und muß eben doch eine Betonwand setzen – so etwas entwickelt sich im Planungsprozeß, man muß gucken, was man haben möchte und sieht, was man finanzieren kann."

Wie groß war der Zeitaufwand?

Christine von Bargen, Barmbeker Stich: „Ich war in der Baugruppe Kontaktperson für unseren Architekten. Eine Zeitlang war ich acht Stunden am Tag mit dem Projekt beschäftigt."

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich: „Ich vermute mal, wenn man alles zusammenrechnet, hat dieses Projekt auf Dauer zwei bis drei Stellen beschäftigt. Was ich dem Projekt hoch anrechne, ist, dass wir es geschafft haben, die Leute nicht zu sehr zu verschleißen. Es hat immer mal wieder mal eine Abwechselung in der Leitung gegeben, dass sich jemand, der sich sehr engagiert hat, zurückgezogen hat, und andere an seine Stelle getreten sind. Eine Person hätte das über die fünf bis sechs Jahre gar nicht durchgehalten."

Holger Mossakowsky, Barmbeker Stich: „Wichtig war auch, dass die Bauherren in den einzelnen Wohnungen entlastet waren. Man wußte, einige Bereiche werden von der Gesamtgruppe abgedeckt, um die

Foto: Elbe & Flut

Zu wenig

Man ist mit sich allein. Mit den anderen zusammen sind es die meisten auch ohne sich. Aus beidem muß man heraus.

Ernst Bloch

muß ich mich nicht kümmern, und konnte sich dadurch auf die Dinge konzentrieren, die in den Wohnungen individuell wichtig waren, sei es der Fußboden oder die Küchengestaltung. Es war also nicht nur Zeitaufwand, man hat auch unwahrscheinlich viel Zeit freigeschaufelt bekommen."

Welche Rolle haben die Architekten gespielt?

Ralf Lange, Wohnwarft: „Es war eine wichtige Entscheidung, zwei Architekten zu beauftragen. Ich denke, vieles wäre leichter gewesen, wenn es nur einen Architekten gegeben hätte. Abstimmungsprozesse haben sich durch die vielen Beteiligten zum Teil kritisch verzögert. Es gibt aber auch Stimmen, die sagen, gerade dass wir zwei Architekten hatten, die sich wiederum abstimmem mußten, hatte Vorteile, weil dadurch noch mehr gestalterische Ideen eingebracht wurden, die das Ganze rund gemacht haben."

Wie war es mit der Planung der einzelnen Wohnungen, war das nur noch eine Sache zwischen dem Architekten bzw. der Architektin und den jeweiligen Bewohnerinnen und Bewohnern?

Beate Christians, Barmbeker Stich: „Nein, nicht nur. Wir hier im Barmbeker Stich haben, bevor wir überhaupt Grundrisse geplant haben, in der großen Gruppe überlegt, wie wir mit Wünschen umgehen und welche Wünsche realisiert werden können. Wir haben uns Regeln aufgestellt: Wenn Haushalte in ihrer Wohnung Planungen machen, die die darunter oder darüber liegenden Haushalte beeinträchtigen, dann dürfen sie das nur , wenn sie von den Betroffenen eine Einwilligung dafür bekommen.

Wir zum Beispiel tanzen mit dem Badezimmer aus der Reihe. Da wo bei uns das Bad ist, haben die anderen Wohnungen Wohnräume. Das heißt, es entsteht in den Wohnungen unter uns ein Schacht, der da eigentlich nicht sein müßte. Wir mußten die Haushalte unter uns also fragen, ob sie damit einverstanden sind. Und wenn sie „Nein" gesagt hätten, dann hätten wir das selbstverständlich nicht so planen können."

Gab es auch Konflikte?

Ralf Lange, Wohnwarft: „Konflikte gab es zweifelsohne. Ein Thema waren die Fahrradrampen und die Frage der Gestaltung des Raumes vor den Gebäuden, das war auch hochgradig strittig. Daran ist das Projekt an einigen Stellen fast gescheitert. Das Gebäude hier ist einen Meter aus dem Boden heraus gewachsen, um die Rampen, die in den Keller führen, möglichst kurz zu halten. Sie wären doppelt so lang, wenn das Gebäude ebenerdig geblieben wäre, denn dann hätte man einen Unterschied von 2,50 m überwinden müssen, und das hätte man nur mit einer Rampe gekonnt, die 17 m lang gewesen wäre."

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich: „Zugespitzt: Es gab einen Zielkonflikt. Auf der einen Seite sollte die Rampe möglichst flach sein, damit man auch mit vollbeladenem Fahrrad noch hochfahren kann. Auf der anderen Seite heißt das, man braucht furchtbar viel Platz. Es gab zeitweise die Vision eines „Autobahnkreuzes" für Fahrräder hier vor dem Haus. Das heißt, dass das halbe Gelände mit einer kompliziert geführten, kleeblattförmigen Rampe bedeckt gewesen wäre, um möglichst leicht in den Keller rein und wieder raus zu kommen. Es hat um diese Frage der Rampenführung und wie führt man den Kompromiß und wieviel Raum darf das einnehmen, wie steil und wie flach darf das sein, wirklich furchtbare und heftigste Diskussionen gegeben. Das war wirklich einer der kritischen Augenblicke des Projektes." aw

Die Grüne Klammer

Mareile Ehlers, Landschaftsarchitektin BDLA, über die Planung der Außenräume

Foto: Eismann

Südlicher Innenhof

Die Außenräume des Pilotvorhabens „Autofreies Wohnen“ – mit dem zweiseitigen Blick aufs Wasser sehr attraktiv gelegen – stellten besondere Anforderungen an die Planung. Nachdem ich von der Mietergenossenschaft Wohnwarft und der Eigentumsgemeinschaft Barmbeker Stich im Jahr 1997 einen ersten Auftrag für die Planung der Außenanlagen erhalten hatte, kamen nacheinander auch die Einrichtung LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG, die GWG und die Hansestadt Hamburg auf mich zu, letztere mit dem Auftrag zur Planung einer Uferpromenade am Osterbekkanal.

Bei der Vielzahl und Unterschiedlichkeit der einzelnen Bauvorhaben im Rahmen des Projektes ist der gemeinschaftliche und öffentliche Raum das verbindende Element.

Foto: Mareile Ehlers

Allen Beteiligten war klar, dass die Freiraumplanung hier eine integrierende Rolle übernehmen mußte. Der „Boulevard“, der Hauptwohnweg vor den Häusern, bildet das Rückgrat der ganzen Anlage und die Klammer zur geplanten Riegelbebauung an der Saarlandstraße. Autofreies und nachbarschaftliches Wohnen – diese Inhalte werden den Betrachtenden zuerst über die verkehrsberuhigten und schwellenfreien Wohnwege, die langen Reihen der Fahrradunterstände und die erstaunlich kleine Zahl an Parkplätzen signalisiert.

Ein einheitliches Gestaltungskonzept für die Wohnwege lag mit dem städtebaulichen Entwurf bereits vor. Nach der Grundstücksaufteilung war, mit Ausnahme der beiden Stichstraßen von der Saarlandstraße, die komplette Erschließung von den privaten Bauträgern zu realisieren und zu unterhalten. Es war Aufgabe unseres Büros, im gemeinsamen Planungsprozeß einen Konsens bezüglich Materialwahl, Bepflanzung und Ausstattung herbeizuführen. Wir schlugen einfache und robuste Materialien vor, die im Prinzip auch für die öffentlichen Verkehrsflächen geeignet waren: Pflasterplatten im quadratischen Format, kombiniert mit Natursteinpflaster und Grand, einen filigranen und blendfreien Mastleuchten-Typ und eine durch die Jahreszeiten hindurch attraktive Baumart, die

Barmbeker Stichkanal

als Hochstamm gezogene Felsenbirne. Die Müllstandorte sind den Fahrradunterständen jeweils angepaßte Stahlkonstruktionen. Dem „Boulevard“ ist ein schmales, doch in seinen Nutzungen durchaus buntes Stück Land für Spiel, Erholung und die eigene Gartenarbeit der Bewohnerinnen und Bewohner vorgelagert.

Es zeigte sich, dass die dichte städtische Bebauung der Grünplanung insgesamt einen engen Rahmen setzte: miteinander verzahnte Grenzziehungen, die Zufahrten für Müllfahrzeuge und Feuerwehr, komplexe unterirdische Leitungsführungen sowie die Erdstatik in Gebäudenähe waren zu berücksichtigen. Trotz dieser Vorgaben gelang es, durchgängige Baumpflanzungen am „Boulevard“ zu tätigen. Rank- und Kletterpflanzen an den Fassaden und Mauern werden weiter dazu beitragen, dem Quartier den gewünschten grünen Rahmen zu verleihen.

Foto: Mareile Ehlers

Foto: Mareile Ehlers

Freiflächenplan, Entwurf: Mareile Ehlers

Foto: Elsmann

Der Uferweg bleibt öffentlich

Mietergärten an den Erdgeschoßwohnungen, Treffpunkte für die Gemeinschaft sowie Spielmöglichkeiten für die Kinder waren auf relativ knappem Raum unterzubringen. Die erhöhte Erdgeschoßzone gab bei den beiden L-förmigen Gebäuden einen Höhenversatz von rund einem Meter vor und ermöglichte so eine klare Abgrenzung zwischen privaten Mietergärten und gemeinschaftlichen Flächen – sei es als Böschung oder Stützmauer. Treppenanlagen führen von diesen privat genutzten Bereichen in die Höfe. Die Sitzplätze werden durch ein Blätterdach, das auf leichten Stahlpergolen ruht, gegen Einblicke von oben abgeschirmt.

An der Grenze zwischen dem für die Allgemeinheit zugänglichen Uferweg am Barmbeker Stichkanal und den Innenhöfen tat sich ein Zielkonflikt auf: Den von der Stadtplanung angestrebten offenen Raumbezügen stand das verständliche Bedürfnis der Nutzerinnen und Nutzer nach Privatheit und dem Schutz der Kleinkinderspielplätze entgegen. So wurden Zäune letztlich nur sehr sparsam und vom Uferweg zurückversetzt vorgesehen, mit der Option, bei Bedarf weitere aufzustellen. Die durchlässige und beschwingte Qualität der Bebauungskante auf der Seite des Barmbeker Stichkanals bleibt erlebbar. Die Orientierung des Quartiers zum Wasser soll möglicherweise bald über eine private Steganlage und – in weiterer Zukunft – über die neue Uferpromenade am Osterbekkanal Gestalt annehmen.

„Wir haben den Innenhof bewußt als Dorfplatz konzipiert, mit einer „Dorflinde“ – einem Dorfwalnußbaum, um genau zu sein. Bei der Auswahl des Baumes war die Frage der Verschattung sehr wichtig: wieviel Schatten, wieviel Sonne wollen wir haben? Wo kommt es möglicherweise zu einer Verschattung der Erdgeschoßwohnungen. Da geht es dann um den Interessenausgleich: was ist im Gesamtinteresse und inwieweit beeinflußt das die einzelnen Wohnungen.“

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich

„Es macht Spaß, mit Leuten zu bauen, die dann auch in den Wohnungen leben“

Christine Reumschüssel, Architektin, im Gespräch über Wohnprojektplanung

Fotos: Elbe & Flut

Christine Reumschüssel vom Büro Dittert & Reumschüssel, Architektur und Stadtentwicklung hat an der Saarlandstraße für die Mietergenossenschaft Wohnwarft und für LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG gebaut.

Frau Reumschüssel, Sie planen seit vielen Jahren für Wohnprojekte. Was war in der Saarlandstraße anders?

„Bisher hatten wir mit Wohnprojekten in der Sanierung zu tun. Dort sind viele Dinge durch das vorhandene Gebäude vorgegeben, deshalb ist die Planungsphase nicht so kompliziert. Das Projekt an der Saarlandstraße war ein Neubau. Dort hatten wir 31 unterschiedliche Wohnungen. Das ist einfach mehr Planungsaufwand.

Spezifisch war die Situation mit den beiden Gruppen. Als wir anfingen, hatte die Gruppe gerade den Prozeß „aus eins mach zwei“ durchgemacht und alles war noch im Fluß. Es gab unwahrscheinlich viel Abstimmungbedarf zwischen den Gruppen, wo wir als Architekten immer irgendwie mit drin waren. Außerdem mußten die beiden Architekten sich einigen.“

Was ist anders bei der Planung mit Wohnprojekten?

„Die Planung mit Wohnprojekten stellt hohe Anforderungen an die Architekten. Man muß sehr vielfältig und sehr flexibel sein. Denn man macht einen Entwurf für ein Gebäude, bei dem noch nicht feststeht, wo welche Wohnung liegt. – Man muß ein Raster entwickeln, das möglichst flexibel ist und dieses Raster muß allen Beteiligten bekannt sein. Bei uns besteht dieses Raster aus den Treppenhäusern und den tragenden Wänden, die sogenannte „Schotten“ bilden. Dieses Raster zu entwickeln, ist unsere Aufgabe, dann wird es im Plenum diskutiert. Die Bewohner entscheiden in allen Schritten mit, über das Schottensystem, über die Lage der Treppenhäuser, über die eigene Wohnung.

Auch für die Fassade muß man sich Prinzipien überlegen – denn wir können keinen Fassadenentwurf machen, bevor nicht die Grundrisse der einzelnen Wohnungen feststehen. Wenn dann zum Beispiel in einer vertikalen Achse, in der sonst nur Wohnräume liegen, auf einmal ein Bad liegt, hat das ein völlig anderes Fenster und mit so einer Fassade muß ich als Architektin leben – und gestalterisch umgehen können, das kann sonst auch peinlich aussehen.

Insgesamt glaube ich, dass die Qualität der Gebäude besser wird, denn die Leute haben wirklich ein Interesse daran, das Beste herauszuholen. Das betrifft auch die Ausstattungsstandards, sie kümmern sich im Detail, holen noch einmal andere Informationen ein ... und im Zweifel sind sie auch bereit, für Qualität mehr zu investieren, z. B. für die Ausführung der Fenster oder, in der Saarlandstraße, für die Gestaltung der Treppengeländer.“

Was sollten Architekten und Architektinnen können, wenn sie für Wohnprojekte planen wollen?

„Einmal muß man sehr gut zuhören können, auch, um widerstreitende Interessen zu erkennen, in der Regel zwischen den Einzelnen und der Gruppe. Da sind wir dann oft der Anwalt der Gesamtgruppe.

Und man muß mit Gruppenprozessen vertraut sein. Wenn es mal kracht und knallt, darf man sich davon nicht niedermachen lassen – denn es knallt gar nicht unbedingt mit dem Architekten, sondern oft intern. Es gibt intern Prozesse – in denen ist richtig Leben! Das muß man einschätzen können, damit man nicht darin untergeht.

Wichtig ist sicherlich, dass man die eigene Arbeit gut erläutern kann – hohle Phrasen über irgendwelche gestalterischen Aspekte der Fassadengestaltung zählen überhaupt nicht. Man muß in der Lage sein, Qualitäten in der Nutzung zu benennen. Warum es zum Beispiel gut ist, wenn das Treppenhaus nicht 3,20 m sondern 3,60 m breit ist. Verständnis dafür entwickeln, das Nutzungsqualitäten im Vordergrund stehen und diese benennen können – das ist bei Architekten nicht selbstverständlich, auch wenn man es denken sollte.

Ich habe in der Arbeit mit Projekten gelernt, dass meine Vorstellungen von Wohnen dabei überhaupt keine Rolle

spielen. Die muß ich zurücknehmen. Meine Aufgabe ist es, ein Gebäude zu entwickeln, das so flexibel ist wie möglich und so viele individuelle Wünsche wie möglich zuläßt.

Bestimmte Dinge geben wir vor, müssen wir vorgeben, die Statik, die Haustechnik, auch Gestaltungsaspekte – wir denken daran, wie die Fassade und die Treppenhäuser aussehen, daran denken die Bewohner nicht. Und dann ist da irgendwo eine Grenze und jenseits dieser Grenze sind sie eben die Bauherren."

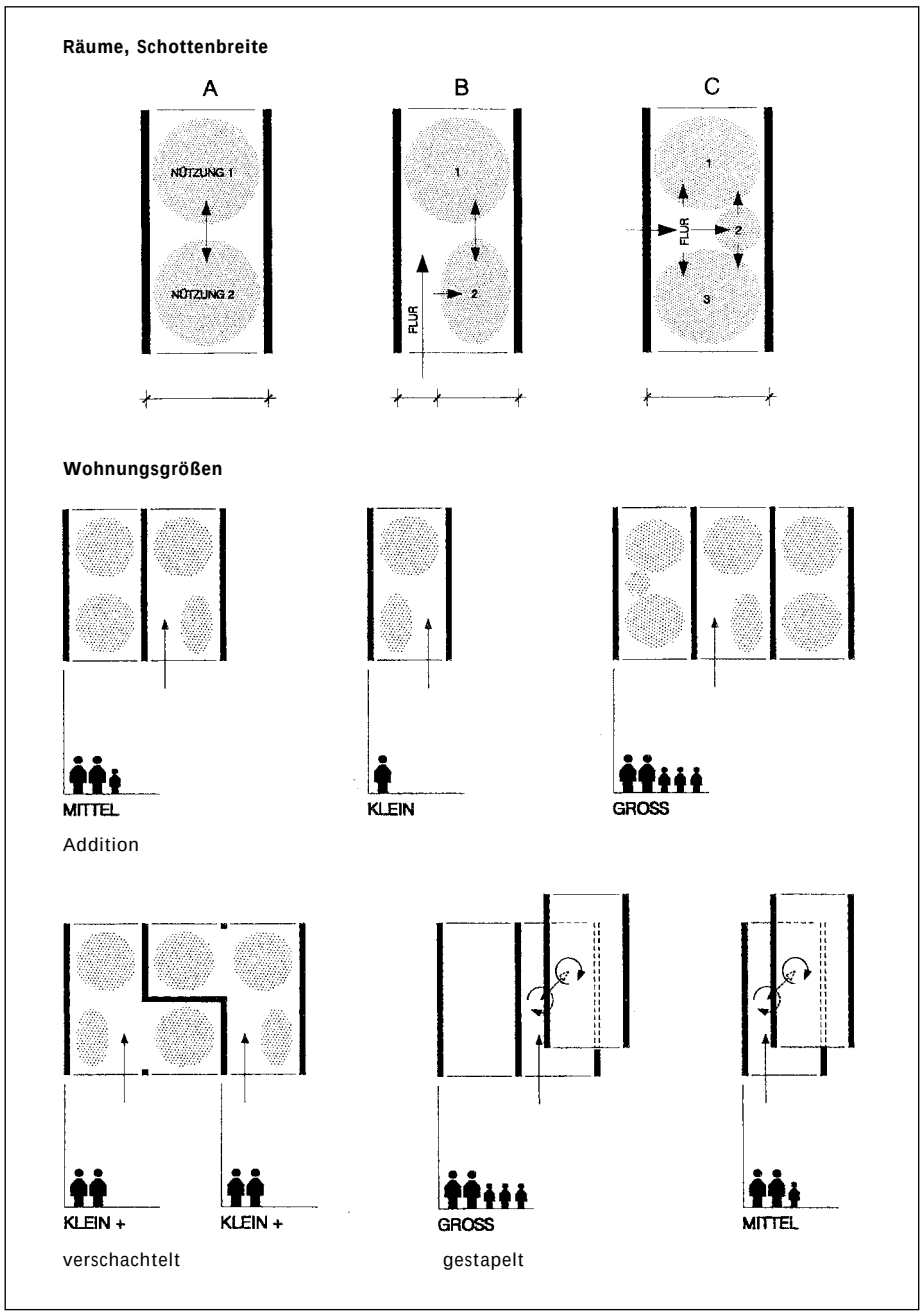
Wie weit geht Ihre Kompromißbereitschaft? Gibt es Grenzen?

„Wir beziehen durchaus Position. Und es gibt Punkte, wo wir nicht kompromißbereit sind. Ein Beispiel in der Saarlandstraße ist die Dachterrasse. Der Umgang war im Bauantragsplan noch etwas breiter angegeben als er jetzt ist, das hat sich aus Detailplanungen ergeben. Als den Bewohnern klar wurde, dass die Terrasse schmaler werden sollte, wollten sie partout, dass wir die Brüstung weglassen und stattdessen ein Geländer anbringen. Das hätte aber wesentliche Auswirkungen auf das Aussehen des Gebäudes gehabt und wir haben uns geweigert. Das wird uns immer noch angekreidet, aber es ist mir in diesem Fall lieber, dass das Gestaltkonzept mit den wenigen Dingen, die wir überhaupt machen konnten, noch funktioniert hat."

Auch an der Planung ihrer eigenen Wohnung waren die zukünftigen Bewohner und Bewohnerinnen von Anfang an beteiligt. Wie lief dieser gemeinsame Prozeß?

„Zunächst mußten die Leute verstehen, wie sich das Gebäude organisiert, welche Abhängigkeiten es gibt in Bezug auf die Lage und Größe der Wohnung. Dafür haben wir schon ganz früh Skizzen gemacht, die das Schottenprinzip der tragenden Wände zeigen und darstellen, wie und wieviele Schotten man zu größeren Wohnungen zusammenschließen kann.

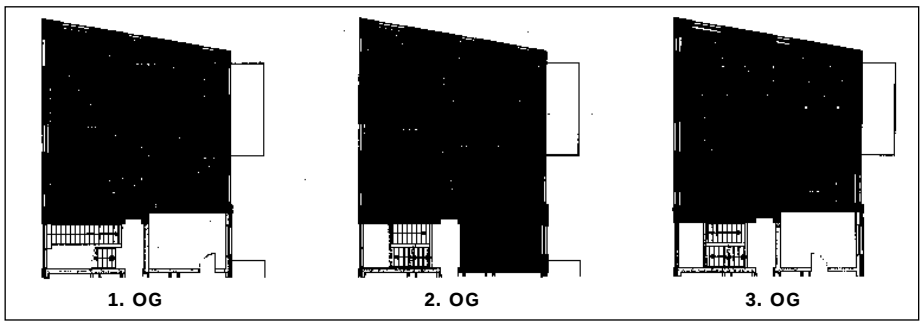
Als die Wohnungsgrößen feststanden, haben wir strukturelle „Testentwürfe" gemacht, um zu sehen, ob und wie alle benötigten Wohnungen in das Gebäude passen. Nachdem das geklärt war, erfolgte die Wohnungsverteilung auf einem Plenum der Wohnwarft.



Das Schottenprinzip: Basis für die gemeinsame Entwurfsplanung

Wir haben Pläne aufgehängt, die den Gebäudegrundriß, die Treppenhäuser und tragenden Wände zeigten. Die Leute haben darin die Wohnung ihrer Wahl markiert. Natürlich gab es viele Wohnungen, die mehrfach „belegt" waren. Wir haben dann gemeinsam vor den Konfliktpunkten gestanden, alle haben gesehen, da wollen fünf Leute in eine bestimmte Lage und das geht ja irgendwie nicht. Wir haben die Einzelnen gefragt, was sie besonders anspricht an der Lage. Es war oft gar nicht so, dass es unbedingt die Wohnung sein mußte, sondern dass sie unbedingt neben einer anderen Person wohnen wollten oder unbedingt im Erdgeschoß oder so etwas. Wir haben also versucht, herauszufinden, welches die eigentlichen Wünsche waren, und wo es noch Lagen gab, in denen sie erfüllt werden. Und wenn eine Partei dann vielleicht nicht die 1-A-Lage bekommen hat, haben wir geguckt, was wir tun können, dass sie ein anderes Bonbon bekommt, das ihr viel wert ist.

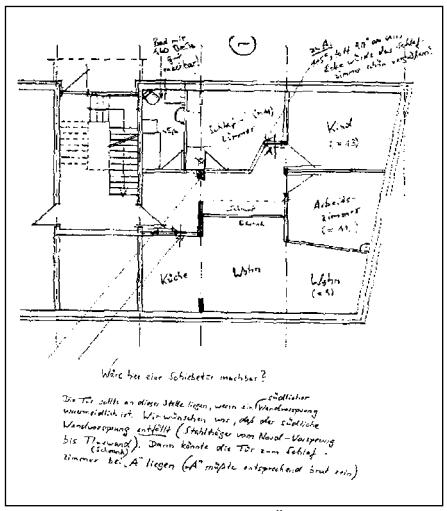
Ich habe schon oft darüber nachgedacht – ich weiß nicht mehr, wie es funktioniert hat, aber innerhalb von zwei Stunden hatten wir alle Wohnungen verteilt.



Jedem das seine – Grundrißvarianten

Nachdem die Wohnungsvergabe erfolgt war, haben alle von uns einen Blankoplan ihrer Wohnung bekommen. Außerdem hatten wir Mustergrundrisse für die verschiedenen Wohnungsgrößen vorbereitet. Es gab mit jeder Partei ein einstündiges Einzelgespräch hier bei uns im Büro. Das reichte auch, die Leute kamen in der Regel gut vorbereitet in das Gespräch und wußten relativ schnell, was sie wollen.

Bei dem Gespräch haben wir in einen Grundriß eingetragen, was wir besprochen haben und zudem bestimmte Dinge abgefragt, z. B. ob die Türen weiß oder Buche sein sollen, welche Fliesen die Bewohner wollen, wie hoch gefliest werden soll – die individuellen Varianten innerhalb des gesteckten Rahmens. Nach dem Gespräch haben wir den Grundriß gezeichnet, den Bewohnern zugeschickt und im Idealfall mit einem OK zurückbekommen. Manchmal gab es aber auch Änderungswünsche. Als wir alle Grundrisse zusammen hatten, konnten wir den Bauantrag einreichen.



Änderungswünsche

In einem zweiten Gespräch wurde die detaillierte Ausstattung der Wohnung besprochen. Dabei wurden die „Feinheiten" festgelegt: die Breite der Türanschläge, wie herum die Türen aufgehen, die Küchenplanung, die Lage der Anschlüsse im Bad und die Lage der Steckdosen. Das Prozedere war dann dasselbe wie beim ersten Gespräch."

BARRIEREFREIHEIT

Eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit war dem Wohnprojekt ein wichtiges Anliegen. Schwellenfrei zugänglich sind die Erdgeschoßwohnungen im Punkthaus sowie 25 der Wohnungen im L-förmigen Gebäude:

- alle Erdgeschosswohnungen
- über den Fahrstuhl im Zentraltreppenhaus alle dort liegenden Wohnungen sowie alle Wohnungen im Staffelgeschoß

Außerdem
- alle Gemeinschaftseinrichtungen
- der Innenhof
- die Keller des Wohnriegels über Rampen

Auch innerhalb der Wohnungen und zu Balkonen und Terrassen wurde Barrierefreiheit umgesetzt.

Ein Résumé?

„In einem so intensiven Prozeß lernt man seine Bauherren sehr gut kennen, das ist im Geschoßwohnungsbau sonst anders. An der Saarlandstraße kenne ich alle Bewohner, von vielen auch einen Teil ihrer Geschichte. Es macht Spaß, mit Leuten zu bauen, die dann auch in den Wohnungen leben. Es ist viel lebendiger. Ich weiß hinterher auch, warum eine Wohnung so aussieht, wie sie aussieht."

von links: (oben) Christine Reumschüssel, Architektin, Dittert&Reumschüssel / Klaus Joachim Reinig, Architekt, Plan–R– / (unten) Olaf Sternel, Olaf Sternel Architekten / Rainer Schendel, Stattbau Hamburg GmbH / Mareile Ehlers, Landschaftsarchitektin

Flächenaufteilung

Foto: Renée Culemann

Foto: Eismann

Foto: Renée Culemann

Foto: Eismann

Foto: Eismann

Dem Himmel so nah ...

„Wir sind ja inzwischen sozusagen aufgenommen in das Besichtigungsprogramm der Alsterdampfer, wenn die hier vorbeifahren, dann heißt es immer „Und dort sehen Sie das erste autofreie Wohnprojekt“. Gerade dieser wunderbare Blick, dieses Unverbaute, das ist etwas, was richtig schön ist.“

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich (auf der Dachterrasse ganz im Süden)

„Besonders gelungen ist die Dachterrasse auf dem Punkthaus!“

Mare Hoppe, Barmbeker Stich

Foto: Christine Reumschüssel

Foto: Christine Reumschüssel

„Insgesamt ist es richtig schön hier“

Ein Besuch bei LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG

Foto: Christine Reumschüssel

Im Sommer wird hier oben viel los sein: Dachterrasse und Gemeinschaftsraum

Im März diesen Jahres bei LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG, im neuen Haus an der Saarlandstraße: Es ist Freitag nachmittag, im hellen Treppenhaus ist viel Bewegung, ein Kommen und Gehen, offene Wohnungstüren, Klönschnack am Treppengeländer, jemand trägt einen Korb Wäsche in den Keller. Eine familiäre Atmosphäre. Im Gemeinschaftsraum mit Blick auf die Dachterrasse und über die Dächer der Siedlung berichten uns Marie-Luise Lücking und Gabriele Münzberg vom Verein LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG über das Projekt.

Alle Hausbewohnerinnen und -bewohner lebten bis zu ihrem Einzug in betreuten Wohngruppen. Behinderte sind bei dem Schritt aus einer Wohngruppe in eine eigene Wohnung, in der sie ganz auf sich allein gestellt sind, oft überfordert. Hier füllt das Projekt eine Lücke. Nicht nur weil mit großzügigen Raumzuschnitten, absoluter Schwellenfreiheit und rollstuhlgerechter Ausstattung von Bädern und Küchen durchgängig behindertengerecht gebaut wurde – keine Kompromisse, wie in nachträglich umgerüsteten Wohnungen – sondern vor allem wegen der Nachbarschaft zu anderen behinderten Menschen und dem Betreuungsangebot vor Ort. Von zentraler Bedeutung sind die Räume, die Gemeinsamkeit und Nachbarschaft ermöglichen, das großzügige und freundliche Treppenhaus, die Dachterrasse und der Gemeinschaftsraum.

Auch die Behinderten profitieren von der Autofreiheit der Siedlung, schon weil ein großer Angstfaktor im unmittelbaren Umfeld wegfällt. Wichiger aber ist die Intergration des Projektes in eine Umgebung, in dem die Behinderten selbstverständlich als Nachbarn akzeptiert werden.

Was ihr am besten gefällt? Marie-Luise Lücking betont, „das Treppenhaus ist toll“, das Herz des Hauses. Unser Eindruck hat das bestätigt.

Zwei der Bewohnerinnen und Bewohner haben uns ihre Wohnungen gezeigt.

Foto: Elbe & Flut

Thomas Langer im Gespräch

Thomas Langer, 29 Jahre

Herr Langer, sind Sie zufrieden hier?

„Ich wohne hier jetzt bald ein Jahr und bin sehr zufrieden. Am Anfang war es ein bißchen schwer, weil ich vorher in einer Wohngruppe gewohnt habe, und von einer Wohngruppe in ein Wohnprojekt, das ist eine Umstellung, ist schon anders. Weil man hier mehr allein machen kann – und muß. Ich mache alles alleine, auch waschen und putzen.“

Wie ist der Kontakt zu den anderen Bewohnerinnen und Bewohnern?

„Am Anfang war er nicht so gut. Aber mit dem Bewohner unter mir ist es von an Anfang gut gelaufen. Es gibt gemeinsame Aktivitäten im Haus, an denen ich auch teilnehme, und das macht auch Spaß. Nicht alles, und ich will auch nicht alles mitmachen, das ist mir zuviel.

Zu den Leuten in den anderen Häusern habe ich keinen Kontakt. Ich treffe schon mal jemanden, sage mal „Guten Tag“, aber richtig kennen tue ich keinen.“

Wo arbeiten Sie und was machen Sie sonst gerne?

„Ich arbeite als Gärtner bei den Winterhuder Werkstätten. Da spiele ich auch Basketball. Und ich spiele Tischtennis – das ist meine Leidenschaft.“

Nach fast einem Jahr hier im Haus und in der Siedlung – was finden Sie gelungen, was wäre verbesserungswürdig?

„Es wird ja noch gebaut überall. Wenn alles fertig ist, ist es bestimmt sehr schön – optimal gut.

Im Haus sind die Kellerräume gut. Vor allem, weil man dort seinen Wäscheständer hinstellen kann. Das große Badezimmer gefällt mir, auch weil da Platz für eine eigene Waschmaschine ist.

Die Dachterrasse draußen finde ich gelungen, nur wäre es schön, wenn der Gemeinschaftsraum drinnen größer wäre, der ist ein bißchen zu klein.“

Monika Reimers, 49, Rollstuhlfahrerin

Frau Reimers, sind Sie zufrieden, hier in Ihrer neuen Wohnung?

„Mit der Wohnung bin ich sehr zufrieden. Die Ausstattung ist prima, ich kann mich hier fast allein versorgen, nur morgens und abends kommt der Pflegedienst. Und am Wochenende, da kochen wir mittags zusammen. Von der Einrichtung habe ich fast alles mitgebracht aus der Wohngruppe.“

Fotos: Elbe & Flut

Die oberen Schränke sind auf Knopfdruck absenkbar: Monika Reimers präsentiert ihre Küche

Haben Sie Kontakt zu den anderen Bewohnerinnen und Bewohnern im Haus?

„Ja, der Kontakt mit den anderen Bewohnern ist prima. Wir kennen uns alle und wir laden uns auch mal gegenseitig zum Kaffeetrinken oder zum Frühstücken in unsere Wohnungen ein.“

Und gibt es auch Kontakte zu den Nachbarn in den anderen Häusern?

„Mit Namen kenne ich die anderen Nachbarn nicht, aber so vom Sehen und man redet auch mal miteinander. Wir waren ja auch auf dem Einweihungsfest drüben im Hof letzten Sommer mit dabei.“

Wo arbeiten Sie?

„Ich arbeite in der Näherei in Meiendorf, drei Tage in der Woche. Da holt mich morgens der Fahrdienst ab und bringt mich nachmittags zurück.“

Jetzt wohnen Sie fast ein Jahr hier. Werden Sie das feiern?

„Ja, nächsten Monat wohnen wir hier schon ein ganzes Jahr. Wir werden ein Fest machen, auch für unsere Freunde, und bestimmt laden wir auch die Nachbarn aus den anderen Häusern dazu ein.“

Und zuletzt … (Thomas Langer)

„Insgesamt ist es richtig schön hier. Solche Wohngelegenheiten, ehrlich, davon könnte es mehr geben. Es gibt soviele Baustellen in Hamburg, aber es werden immer nur mehr Büros gebaut. Mich kriegt man hier nicht wieder weg, ich bleibe hier eine Ewigkeit.“ aw

ROLLSTUHLGERECHTE BAUWEISE

Das gesamte Haus von LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG ist auf Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer eingerichtet. Zur Ausstattung gehören:

- ausreichende Bewegungsflächen im großzügigen Treppenhaus und in den Wohnungen
- ein großer verglaster Fahrstuhl
- elektrischer Haustüröffner
- durchgehende Schwellenfreiheit

und in den Wohnungen:

- tiefgezogene Fenster
- unterfahrbare Küchenarbeitsflächen, z.T. absenkbare Hängeschränke
- niedrige Türdrücker und automatische Türöffner
- rollstuhlgerechte Badezimmer

„... und plötzlich stehen die Häuser da“ – eine Idee wird konkret

Karsten Wagner, Vorsitzender des Verein Autofreies Wohnen e.V. und Bewohner der Saarlandstraße, Mitglied der Wohnwarft, über die Rolle des Vereins

Herr Wagner, der erste Bauabschnitt ist fertig, wie geht es hier an der Saarlandstraße weiter?

„Das Projekt ist toll, aber es ist ja noch lange nicht fertig, wir haben erst ein Drittel gebaut. Wir werden sicher im zweiten Bauabschnitt weiterbauen, wobei wir noch gucken müssen, wer „wir“ ist: auf jeden Fall der Verein, wahrscheinlich auch die Genossenschaft. Spätestens ab nächstes Jahr werden wir aktiv Bauwillige dafür sammeln, u.a. über unseren Fragebogen im Internet.“

War es schwierig durchzusetzen, dass der Verein, beziehungsweise dann die Baugruppen, das Bauvorhaben in Eigenregie durchführen konnten?

„Wir standen natürlich in Konkurrenz mit den Investoren. Warum sollten gerade wir das Grundstück in die Hand bekommen? Zunächst waren wir ja nur ein Umweltschutzverein, aus dem dann die Baugruppen hervorgegangen sind, und wir konnten keine Referenzobjekte vorweisen. Wir haben gesagt, wir schaffen das schon, wir bauen das, kein Problem. Aber die Stadt mußte erst mal Zutrauen gewinnen. Beweisen, dass wir das können und dass wir das ernst nehmen, konnten wir im Grunde ja erst nach drei, vier Jahren.

Gerade durch die Zweifel der Behörden wurde die Gruppe aber auch dazu gezwungen zu zeigen, dass sie es schafft.“

Wie verlief die Zusammenarbeit mit den Behörden?

„Bei den Planungen liefen immer verschiedene Prozesse parallel. Die Verwaltung hat einen Teil der Planungen gemacht, und wir hatten unsere eigenen Vorstellungen, wie es hier aussehen soll und wie wir das umsetzen wollen. Es gab viel Unterstützung, aber auch Reibereien mit den Fachbehörden. Um einige Dinge muß man richtig kämpfen. Und manchmal war unsere Energie auch am Ende.“

Foto: Christine Reumschüssel

Das Wohnprojekt im Modell

Sie wohnen ja nun auch hier, was finden Sie besonders gut gelungen, was ist nicht so gut gelungen?

„Das ist komisch, man hat sich jahrelang etwas ausgedacht, was sich mehr und mehr konkretisiert, und und plötzlich stehen die Häuser da und alle die Leute wohnen da zusammen, das ist ja mehr das Erleben. Was nicht gelungen ist? Das ist schwierig, ich finde das Projekt sehr gelungen. Da müßte ich jetzt richtig nachdenken. Wenn, dann solche Kleinigkeiten, dass die Haustechnik mal Probleme macht. Nein, ich bin sehr positiv überrascht über das Haus, denn auch ich gehöre zu den Leuten, die dachten, man könne nur im Altbau wohnen – aber das stimmt überhaupt nicht.“

Befragt man die Bewohnerinnen und Bewohner nach den Qualitäten der Siedlung, werden sehr unterschiedliche Aspekte genannt, z.B. die Gemeinschaft oder der ökologische Standard, „autofrei“ scheint da gar nicht so eine Rolle zu spielen?

„Das ist so. Hier haben sich lauter Leute zusammengefunden, die sowieso kein Auto haben. Da mußten wir ja nicht über das reden, was sowieso ist, sondern konnten darüber diskutieren, wie wir hier wohnen wollen. Das Thema autofrei, das wird schon seit Jahren nicht mehr richtig diskutiert, darüber hat man sich zusammengefunden. – Wenn ich Kegeln gehe, diskutiere ich ja auch nicht mit meinen Kegelbrüdern, ob wir jetzt Kegeln gehen oder nicht lieber etwas ganz anderes machen, da gehe ich zum Kegeln, und dann tauscht man sich aus über andere Sachen.“

Unter welchen Voraussetzungen lässt sich autofreies Wohnen erfolgreich realisieren? Geht das nur als gemeinschaftlich orientiertes Wohnprojekt?

„Ein autofreies Wohnprojekt läßt sich nicht einfach überall und mit jedem Bauträger realisieren. Das braucht einen bestimmten Rahmen, es muß gut durch den öffentlichen Personennahverkehr erschlossen sein, man muß gut einkaufen können, es muß in der Stadt liegen. Da ist eine Reihe von Dingen, die stimmen müssen, sonst geht es einfach nicht. Und um so ein Vorhaben muß sich jemand kümmern, in einem Maße, wie es ein konventioneller Bauträger im konventionellen Umfeld in der Regel nicht leisten kann. Zu große Unternehmen kommen mit so kleinen Projekten nicht zurecht, da gehen viele gute Ideen im System verloren, sie können einfach nicht mehr flexibel genug reagieren.

Ich würde so ein Projekt immer lieber an ein Wohnprojekt binden als an einen konventionellen Bauträger, da hätte ich Bauchschmerzen. Ein Bauträger, mit dem man ein autofreies Projekt verwirklicht, der muß das wirklich wollen, Sensibilität dafür entwickeln und auch ein bißchen aufgeschlossen sein.“

Wie groß ist der Verein heute?

„Der Verein hat heute etwa 200 Mitglieder, das sind neben dem aktiven Vorstand alle möglichen Leute, z.T. Bewohnerinnen und Bewohner hier aus der Saarlandstraße, z.T. schon Bauwillige für ein neues Projekt, das wieder teils als Genossenschaft, teils als Eigentumsgemeinschaft gebaut werden soll.“

Foto: Riep

Was spielst Du am liebsten?
„Mit meinem Auto."
Malte, 3 Jahre

Fotos: Elbe & Flut

Hallo!
(schreit) „Hallo!"
Was ist das hier für eine Siedlung?
„Autofrei!"
Und wie findest Du das?
„Gut!"
Und warum?
„Weil es nicht so nach Benzin stinkt."
Istwan, 4 Jahre

Foto: Riep

Foto: Elsmann

Leichte kühle Gestaltung in Grün-Gelb-Weiß für den Winkelbau, kräftiges Gelb-Rot für das Punkthaus

„Motorisierung der Häuser“

Ein Text von Klaus Joachim Reinig, Architektenbüro Plan-R-, Hamburg

Autofrei planen für Baugemeinschaften

Autos in der Stadt – wer hat darüber nicht schon gestöhnt. Die Anwohnerinnen von großen Straßen stört der Lärm, die Fußgänger stören der Gestank und die Geschwindigkeit, die Fahrradfahrerinnen stören die blockierten Fahrradwege. Als Autofahrer stören einen die fehlenden Parkplätze und die vielen anderen Autos, wenn man im Stau steckt. Kein Wunder, wenn seit zehn Jahren verstärkt Alternativen zum Auto in der Stadt gesucht werden.

Um es gleich vorweg zu sagen: Als Architekt fahre ich ein eigenes Auto. Ich brauche es für meine engen Termine und um z. B. Modelle zu transportieren. Am Wochenende nutze ich das Auto mit meiner Familie zur Fahrt ins Grüne. Meine Töchter brauchen es am Samstag abend für den Weg in die Discos (ich leihe es ihnen gerne gegen das Versprechen, keinen Alkohol zu trinken).

Aber für den täglichen Weg zur Arbeit benötige ich das Auto nicht. Mein Büro habe ich so ausgesucht, dass ich es zu Fuß erreichen kann – jeden Morgen der Genuß, nicht mehr im Auto sitzen zu müssen, sondern durch den Stadtteil zu gehen, am Zeitungskiosk eine Zeitung auszusuchen, die Gemüsehändler grüßen zu können und zu schauen, wer sich so auf der Straße tummelt.

Als mich Wohngruppen fragten, ob ich für sie autoarmes Wohnen planen wollte, habe ich daher gerne zugesagt. Ich hatte bereits 1995 in Bremen mit der Genossenschaft „anders wohnen“ ein autofreies Projekt in der Grünenstraße 17 realisiert.

Baukonzept Autofreies Wohnen

Als Architekten des Projektes an der Saarlandstraße haben das Büro Christine Reumschüssel und ich ein Mobilitätskonzept für autoarmes Wohnen entwickelt: Kein Parken vor den Gebäuden und gute Erreichbarkeit der Gebäude für Fahrradfahrer, Fußgängerinnen, Rollstuhlfahrer, Kinder- und Einkaufswagen.

Die Vertikalerschließung der 3-4-geschossigen Gebäude mit Staffelgeschoß sollte für die Haushalte sehr einfach gemacht werden – am besten mit Aufzügen („Motorisierung der Häuser“). Da Aufzüge kostenträchtig sind, wurden dort, wo die Finanzierung den Einbau nicht sofort ermöglichte, Optionen dafür eingeplant. Schwellenfreiheit ist gewährleistet in den Erdgeschoßwohnungen und zu den Balkonen und Dachterrassen.

Die Erdgeschoßebene liegt einen Meter über den Außenanlagen und wird über Rampen erschlossen. Dies eröffnet die Möglichkeit, die „Fahrradplätze 1. Klasse“ direkt in Fahrradhäuschen an den Hauseingängen zu bauen, so dass die Erdgeschoßhaushalte noch über diese hinwegsehen können. Kurze Fahrradrampen führen in die Keller zu den „Fahrradplätzen 2. Klasse“, für die Fahrräder, die nicht täglich genutzt werden. Und natürlich für die Kanus und Boote: Schließlich können die Bewohnerinnen und Bewohner über die Kanäle bis zum Rathaus paddeln – autofrei.

Neue Anforderungen an das Berufsbild des Architekten

Für eine Baugemeinschaft zu planen stellt neue und hohe Anforderungen an die Planerinnen und Planer: Die Gebäude werden sehr stark von innen nach außen entwickelt, die Bewohner und Bewohnerinnen achten zunächst auf die sinnvolle Gestaltung der Wohnung und die Einhaltung der finanzierbaren Woh-

nungsgrößen. In dieser Phase wenden wir ein Planungssystem an, das ausreichend Planungsflexibilität für unterschiedliche Raumstrukturen beinhaltet und gleichzeitig die Einhaltung eines Rasters tragender Wände und einer definierten Lage der Küchen und Sanitärräume ermöglicht. Das ist nicht zuletzt für den späteren Lärmschutz zwischen den Wohnungen ein wesentlicher Punkt.

Von der Öffentlichkeit werden Gebäude jedoch von außen betrachtet und beurteilt: Die Kunst der Architekten ist also, das äußere Erscheinungsbild mitzudenken, zu gestalten und eine Beliebigkeit der Fassaden zu vermeiden.

Foto: Eismann

Das Punkthaus

Gestaltungskonzepte mit Gruppen zu diskutieren ist eine besondere Herausforderung. In der Saarlandstraße haben wir Architekten das Grundkonzept ausführlich diskutiert: Leichte kühle Gestaltung in Grün-Gelb-Weiß-Tönen für den Winkelbau und warme kräftige Gelb-Rot-Töne für das Punkthaus: Die Lady wird umarmt. Die Ausdifferenzierung der Farben und Strukturen wurde in Bemusterungsrunden zusammen mit der Stadtplanung festgelegt: Sind die Farben bei den dichten Gebäudeabständen hell genug, sind sie noch aussagekräftig? Wie steht die Fassadenfarbe zu der Vegetation und den Mietergärten?

Mit dem Ergebnis sind die Bewohnerinnen und Bewohner heute hoch zufrieden. Die Architekten sind Kompromisse eingegangen, auch im Bewußtsein, das Architekturauffassungen sich verändern können und eine Akzeptanz von Laien eine eigene Qualität darstellt. Die baukünstlerische Aufgabe hat sich den Anforderungen Dritter zu stellen. – Oder, wie es der Kunstwissenschaftler Prof. Hipp ausdrückt: „Baukultur erweitert die Architektur ins Leben hinein“.

Gemeinsam mit den Bewohnerinnen und Bewohnern einigten sich die beiden beteiligten Architekturbüros auf Gestaltungsgrundsätze u.a. für Fensterbreiten, Fassadenfarben und Balkongestaltung.

Für die individuellen Ausstattungen der Wohnungen, die Fußboden- und Wandbeläge, Sanitär- und Küchenausstattung gab es einen Katalog von Auswahlmöglichkeiten, die auch Selbsthilfearbeiten ermöglichten.

Die Pläne wurden in zwei Planungsphasen freigegeben: für die Bauantragsplanung wurde die Raumstruktur definiert, für die Ausführungsplanung die Ausstattung der Räume. In beiden Planungsphasen gab es Einzelberatungen mit den Nutzerinnen und Nutzern wie auch Besprechungen im Bauauschuß der Bauherrengemeinschaft über die grundsätzlichen Planungsalternativen und die gemeinschaftlichen Bereiche.

Die Gebäude wurden durch einen Generalunternehmer erstellt. Aufgabe der Architekturbüros war hier insbesondere die Zeit- und Qualitätskontrolle sowie die Koordination und Integration der vielfältigen Sonderwünsche.

ÖKOLOGIE, HAUSTECHNIK, ENERGIE

Genossenschaft und Eigentumsgemeinschaft haben neben der Autofreiheit weitere ökologische Maßnahmen geplant und realisiert:

- Bauweise im Niedrigenergiestandard (Wärmebedarf < 50 kW/(m²a): wind- und wärmegedämmte Gebäudehülle ab Kellerdecke (16 mm starkes Wärmedämmverbundsystem mit Putz) und kompakte Bauweise; Fenster mit Wärmeschutzverglasung (k-Wert 1,1)
- Kontrollierte Be- und Entlüftung der Häuser mit Frischluftzufuhr über Wandöffnungen in den Wohn- und Schlafräumen, Abluftabfuhr über feuchtigkeitsgesteuerte Lüfter in den Bädern
- Gründächer auf dem Punkthaus und den Fahrradhäusern
- Regenwasserzisternen unter dem Innenhof zur Versorgung der Waschküchen und für die Außenbewässerung
- Erdgasbetriebenes Blockheizkraftwerk für die eigene Warmwasser-, Strom- und Wärmeerzeugung (32 kW thermische u. 15 kW elektrische Energie) mit eigenem Stromnetz innerhalb des Projektes (auch das Gebäude von LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG wird mit Strom beliefert) ergänzend: Gas-Brennwertanlage für Mehrbedarf an Wärme (für Heizung/Winter)
- Atomstromfreiheit: Zusätzlich benötigter Strom wird von der Ökostrom Handels AG zugekauft
- Fotovoltaikanlage auf dem Dach des L-förmigen Gebäuderiegels (14 kW)

Foto: Elbe & Flut

Jochim Geier: verantwortlich für das Blockheizkraftwerk

Manfred Gerber, Barmbeker Stich:

„Wir haben uns atomstromfrei gemacht, indem wir ein Blockheizkraftwerk gebaut und uns von der HEW gänzlich gelöst haben. Mit dem Blockheizkraftwerk können wir theoretisch unseren gesamten Strombedarf decken. Aber da der Strom durchgängig produziert, aber ungleichmäßig abgenommen wird, können wir nur etwa zwei Drittel selber nutzen. Ein Drittel müssen wir verkaufen und dafür entsprechend ein Drittel wieder zukaufen. Wir haben einen Vertrag mit Ökostrom geschlossen, die uns den Strom abnehmen und uns den zusätzlichen Strom zukommen lassen.“

Autofreier Alltag: Erfahrungen

Foto: Elbe & Flut

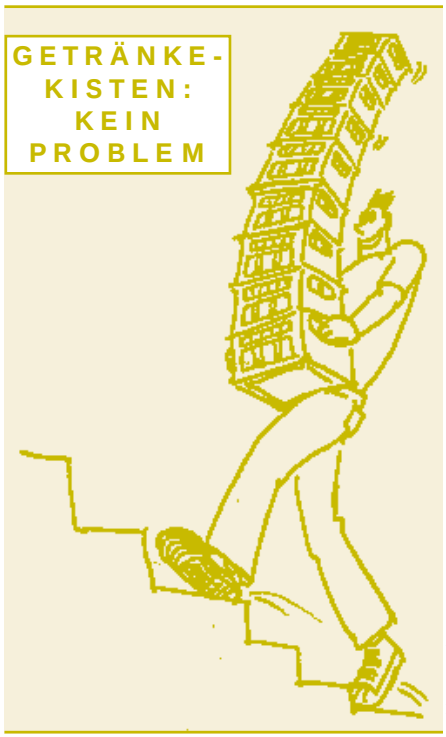
Über die Städte
Siehst du die schwarze Wolke dort
(Für Männer ein Ort!)
Wo die Autos brüllen im Stadtgewühl
Schau Dich um und bleib kühl
Nimm den Hut und geh fort!
Wo die Autos brüllen im Stadtgewühl!
Bertolt Brecht

Ralf Lange, Wohnwarft:
„Es gab keine Entzugserscheinungen."

Rainer Licht, Wohnwarft:
„Der größte Teil von und hat schon vorher ohne Auto gelebt, es gab aber auch einige, die zum Tag des Einzugs ihr Auto abgeschafft haben."

Christine von Bargen, Barmbeker Stich:
„Auf alle Fälle ist vieles wesentlich leichter geworden. Vorher musste ich mit meinem Fahrrad, meiner Karre immer erst Treppe rauf, dann Treppe runter in den Keller. Das ist hier natürlich nicht mehr so. Mein Fahrrad ins Fahrradhäuschen, die Karre in den Karrenraum, der liegt ebenerdig."

Holger Mossakowsky, Barmbeker Stich:
„Früher hat man sich für Transporte entweder selbst einen Anhänger gekauft, den hat man einmal in der Woche benutzt, oder alles auf dem Gepäckträger transportiert. Hier teilen sich sieben oder acht Parteien einen Anhänger, das ist ähnlich wie Car-Sharing – Anhänger-Scharing. So etwas war vorher, wo man versprenkelt gewohnt hat, einfach nicht möglich, oder nur sehr schwer."



Zeichnung: Imke Staats

Ralf Lange, Wohnwarft:
„Das Einkaufen in einer autofreien Siedlung kann man so organisieren: Wir – das sind momentan etwa zehn Haushalte und es werden mehr – lassen Lebensmittel kommen. Wir bestellen per Fax beim „Körner-Versand" in Hamburg die Lebensmittel, die wir brauchen. Immer Freitags wird geliefert. Es sind Bio-Lebensmittel, die zudem besonders preiswert sind. Das heißt, das Anliefern ist das eine Plus, die Preisgünstigkeit das zweite. Wir schätzen diese Form des Einkaufens sehr, sie erleichtert den Transport. Auch die Getränke bekomme ich vom Körner-Versand. Ich spare mir die Schlepperei, ich brauche dafür kein Auto, und den Rest kann ich mit dem Fahrrad transportieren."

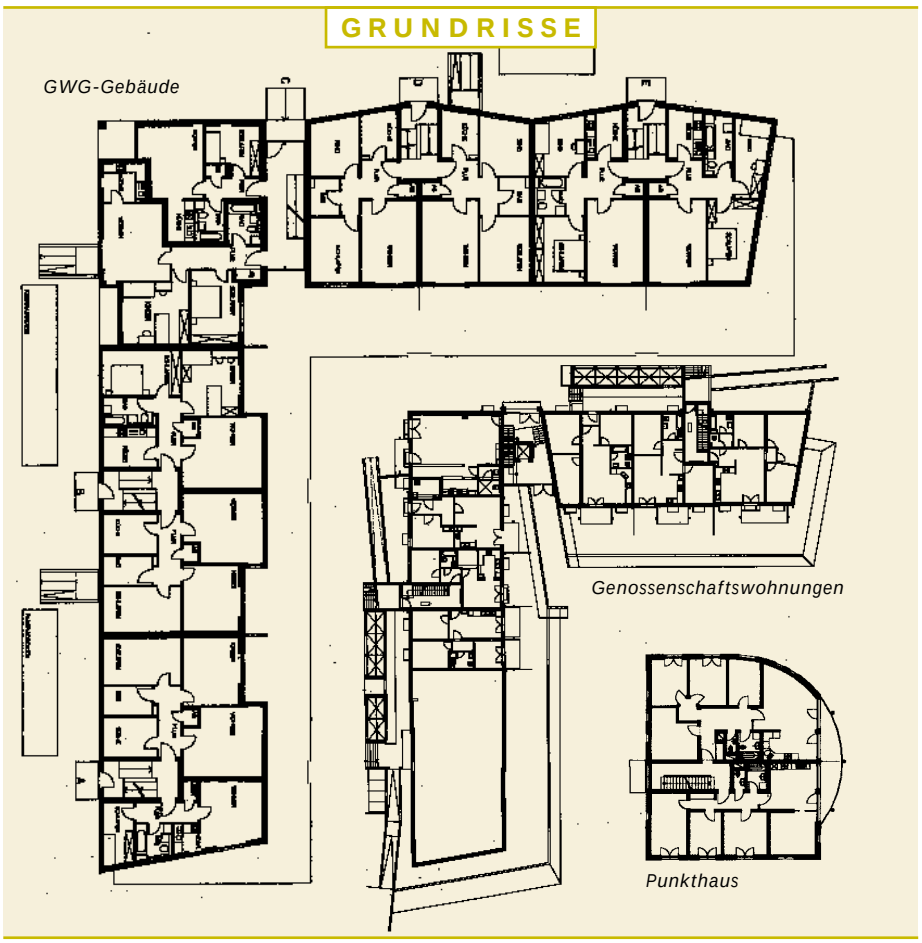
Ralf Lange, Wohnwarft:
„Auch ein entscheidender Vorteil ist, dass wir hier im Nahbereich der Häuser keine Autos haben. Ich kann meine Tochter ohne Sorge draußen spielen lassen, brauche keine Angst zu haben. Das war in meiner vorigen Wohnsituation anders, da musste ich ständig dabei sein. Das ist eine riesige Erleichterung, die ich täglich genieße."

Rainer Licht, Wohnwarft:
„Ich finde vor allem auch die Bereiche vor dem Haus sehr gelungen. Sie werden sicher noch besser genutzt werden, wenn der Lärmschutz erst mal steht. Da wird auch die Autofreiheit sichtbar – auf dem Grabeland, da würden eben sonst die Autos stehen. Das ist nicht nur für die Kinder schön, sondern auch für einen selber ein Freiheitsgefühl, man geht aus der Tür und kann erst mal ein ganzes Stück weit laufen ohne in so eine Blechkiste zu laufen. Das ist schon ein Riesenvorteil."

Rainer Licht, Wohnwarft:
„Wir haben im Vorfeld schon diskutiert, ob wir hier einen Stellplatz für ein Car-Sharing Auto einrichten, uns aber dagegen entschieden. Es gibt ja schon zwei Plätze in relativer Nähe, bei Kampnagel und am Barmbeker Bahnhof."

Jörg-Michael Sohn, Barmbeker Stich:
„Keine Griffnähe zur Droge Auto!"

Es gibt Menschen, die wissen nicht,
was passiert;
Es gibt Menschen, die wissen,
was passiert;
Es gibt Menschen, die machen, was passiert.
(Verfasser unbekannt)



Saarlandstraße/Living Without Cars – Summary

Saarlandstraße 4 - 6d and 14 – quarter Barmbek-Nord – borough Hamburg-Nord

The "Living Without your Car" model project is a reaction to the need for car-free residential areas. A total of 3 construction phases with 220 apartments are planned, of which 111 have already been completed. The developers are a municipal housing construction corporation, a cooperative, the society "Leben mit Behinderung" (Living with a handicap) and an owners' association. Residents commit themselves to not owning a car by agreeing to detailed contractual regulations. Advantages of car-free living are reduced construction costs, car-free green areas directly in front of the building, less noise and fewer exhaust fumes, shared organization of mobility and a higher quality of life. A variety of communal rooms, rooftop terraces, workshops and bicycle storage spaces in the cellar are all components of this project. Further special features of the project are the high ecological standards on the one hand and its implementation as a communal project on the other. From the outset the future residents planned everything together – for nearly a year now, the residents have greatly enjoyed the benefits of having been able to choose their neighbours. A row of buildings with primarily commercial use shields the area from the traffic on Saarlandstraße. Plans are to create a total area of 12,000 m²; an hotel is to occupy 8,000 m², offices 2,000 m² and a further 2,000 m² is earmarked for apartments; construction is due to start this year. The area is conveniently located close to Hamburg's city center – only 15-20 minutes by subway or bus – and thus within easy reach of many places of employment in the city. Stations are located in distances from 100 to maximally 600 m. All facilities supplying the daily needs of residents, such as schools, kindergartens, churches, sports or playgrounds, green spaces and recreational areas are within easy walking or cycling distance. A special bonus is its close proximity to the Stadtpark (city park) and its location directly on the Osterbek and Barmbeker Stich canals.

Rue Saarland / Vivre sans voiture – Résumé

Rue Saarland 4–6d et 14 – Quartier Barmbek nord – District Hambourg nord

Le projet témoin «Vivre sans voiture (privée)» répond au besoin de voir certaines surfaces de zones résidentielles sans voiture. Il est prévu en tout 3 tranches de travaux comprenant 220 logements dont 111 sont déjà construits. Les promoteurs sont une société de construction, une coopérative de construction, une association «Vivre avec un handicap» et un groupement de propriétaires. Par un engagement contractuel détaillé, les habitants renoncent à l'usage d'une voiture privée. Les avantages de vivre sans voiture sont des coûts de construction moindres, des espaces verts sans voiture directement devant l'immeuble, moins de bruit et de gaz polluants, une organisation commune de la mobilité et une qualité améliorée du cadre du vie. Des locaux communs à usage multiple, une terrasse de toit, un atelier et un local à vélos font partie des équipements communs. D'autres particularités du projet sont d'une part le niveau écologique élevé et d'autre part la réalisation d'un cadre de vie projeté en commun : dès le début, les futurs habitants planifient tout en commun – le fait de choisir soi-même ses voisins est fort apprécié des locataires qui y habitent maintenant depuis près d'un an. Un alignement d'immeubles à usage principalement commercial doit couper la zone résidentielle de la circulation de la rue Saarland mais il n'est pas encore réalisé. Il est prévu en tout 12 000 m² de surface brute – destinés à un hôtel de 8 000 m², des bureaux de 2 000 m² et des logements de 2 000 m² aussi. Les travaux devraient commencer cette année. La zone planifiée est bien située par rapport au centre-ville de Hambourg – seulement 15 à 20 minutes en métro ou bus – et donc à proximité de nombreux lieux de travail. Les arrêts sont à une distance de seulement 100 à 600 m maximum. Toutes les structures de la vie quotidienne telles que les écoles, les écoles maternelles, les églises, les terrains de jeux et de sport, les parcs et zones de loisir sont facilement accessibles à pied ou en vélo. Un atout supplémentaire est la proximité du parc municipal, le Stadtpark, ainsi que des canaux Osterbek et Barmeker Stich.

„Es ist leichter zu lernen, ökologisch zu leben als zu lernen, Auto zu fahren“

Voraussetzungen ...

... für den Erfolg autofreien Wohnens:
- zentrale Lage
- guter ÖPNV-Anschluß (mehr als nur eine Buslinie), U-Bahn
- wohnungsnahe gute Infrastruktur
- Gebietsgröße ausreichend für Erfahrbarkeit der Vorteile autofreien Wohnens
- geklärte rechtliche Grundlagen (Mietvertrag, Grundbucheintrag, Regelungen mit der Stadt)

... für das Gelingen von Wohnprojekten:
- Grundstück sollte nicht erst lange gesucht werden müssen
- Infrastruktur im Sinne eines organisatorischen Rahmens für rechtliche und finanzielle Fragen (Organisation wie Stattbau)
- kommunikative und didaktische Fähigkeiten von Architekten und Architektinnen im Umgang mit Gruppenprozessen
- Struktur für die Bauzeit: Plenum, Bau-, Grün-, Finanz- Rechtsausschuß, verbindliche Geschäftsregeln
- Zeit einplanen für den Vorlauf: Gruppenprozeß in Gang bringen, äußere Widrigkeiten klären
- Beratung/Moderation/Prozessbegleitung für die Entwurfs-und Entwicklungsphase

... für einen hohen ökologischen Standard:
- kompaktes Gebäude
- keine in den Baukörper eingeschnittenen Loggien, Balkone vor die Fassade setzen
- gute Dämmung
- intelligente Haustechnik
- sinnvolle Energieversorgung (möglichst regenerative Energieträger)
- offene Oberflächenentwässerung

Welche Fakten und Erfahrungen sind verallgemeinerbar?

Autofreiheit:
- es gibt viele Gründe, autofrei zu wohnen: mehr Wohnqualität, geringere Kosten (z.B. DM 30.000,– pro Tiefgaragenstellplatz)
- Beitrag zur CO_2-Reduzierung
- fließende Übergänge von Innen und Außen werden wieder möglich und begünstigen die Kommunikation der Bewohnerinnen und Bewohner
- vielfältige Nutzungsmöglichkeiten der hausnahen Außenräume; Erweiterung der Wohnnutzung und städtebauliche Aufwertung der Erdgeschoßwohnungen vor und hinter dem Haus: Wohnweg, Treppe, Fahrradhäuser, Rampen, Bänke ...
- innovative Wege könnten beschritten werden: Entwidmung und Umbau von Stellplätzen im Bestand für andere, höherwertigere Nutzungen, Entwicklung flexibler Mobilitätskonzepte

Wohnprojekte:
- Bauzeit verlängert sich
- Baukosten erhöhen sich nicht
- überall dort machbar, wo mehrere Menschen ein gemeinsames Interesse haben und in Nachbarschaft leben wollen („Selbstgewählte Nachbarschaft“)

Hoher ökologischer Standard:
- Niedrigenergiehausstandard ist nicht teurer als nach Wärmeschutzverordnung zu bauen
- Versiegelungsgrad wird minimiert
- Energieeinsparung/Umweltentlastung

cr/abg

Foto: Eismann

Foto: Eismann

Foto: Elbe & Flut

Foto: Renée Culemann

Foto: Elbe & Flut

"It is easier to learn to live in eco-friendly manner than to learn to drive a car"

Pre-conditions for....

successful "car-free" living:
- central location
- good public transport services (more than one bus route), underground train
- good infrastructure near the home
- an area large enough to experience the benefits of car-free living
- legal position clarified (lease, entry in the land register, arrangements with the City)

the success of communal residential projects:
- it shouldn't take long to find the plot of land
- infrastructure in the sense of an organizational framework for legal and financial issues (organization as for "Stattbau")
- communicational and didactic abilities of architects when dealing with group processes
- organization for the building period: plenum, committees for building, green areas, finances, legal matters; binding rules of transaction
- allow time for preliminary work: start off the group process, resolve external difficulties
- people to advise/preside over/accompany the process during the conception and development phase

a high ecological standard:
- compact building
- no loggias cut into the fabric, balconies set in front of the facade
- good insulation
- intelligent building services
- sensible utility supplies (where possible renewable energy)
- open surface-water drains

Which facts and experiences may be generalized?

Living without a car:
- there are many reasons for living without a car: better living quality, lower costs
- a contribution towards reducing CO_2
- inside and outside are no longer so sharply divided, which encourages communication between the residents
- variety of uses for the outside areas near the house; extension of residential use, the space in front of and behind the house makes the ground floor flats more attractive: residents' path, stairs, bicycle sheds, ramps, benches…
- innovative ideas could be realized; nearby parking spaces could be redesignated and altered to serve better purposes, more flexible concepts of mobility could be developed

Communal residential projects:
- the building time is longer
- building costs are not higher
- can be realized wherever several people have a common interest and wish to live near to each other ("self-chosen neighbours")

High ecological standard:
- It is not more expensive to build a house to energy efficient standards than one conforming to the heat-insulation ordinance.
- less land needs to be paved over
- energy savings/reduced strain on the environment

«Il est plus facile d'apprendre à vivre écologiquement que d'apprendre à conduire»

Conditions préalables pour...

...réussir à vivre sans voiture :
- site central
- bon rattachement aux transports publics (plus d'une ligne de bus, métro)
- bonne infrastructure, à proximité des logements
- périmètre de résidence suffisant pour profiter des avantages d'une vie sans voiture
- base juridique éclaircie (Contrat de location, inscription au cadastre, accords avec la ville)

... la réussite d'un habitat projeté en commun
- la recherche du terrain à bâtir ne doit pas être trop longue
- infrastructure dans le sens d'un cadre organisationnel pour des questions juridiques et financières (consultants, p . e . Stattbau)
- compétences communicatives et didactiques des architectes capables de communiquer et de gérer des dynamiques de groupes
- structure pour la durée des travaux de construction (assemblée plénière; commission de construction, des espaces verts, des finances, commission juridique; règlement interne)
- prévoir une période préliminaire pour établir un processus de groupe et aplanir tous les obstacles
- conseil / animation / suivi du processus de planification et de développement

...un niveau écologique élevé
- constructions compactes
- éviter d'insérer des loggias dans le volume bâti mais construire des balcons en façade
- bonne isolation
- génie technique intelligent
- alimentation en énergie adéquate (si possible des énergies renouvelables)
- écoulement ouvert des eaux de surface

Quels faits et expériences peuvent être généralisés ?

Vie sans voiture :
- il y a beaucoup de raisons de vivre sans voiture : une meilleure qualité du cadre de vie, des coûts moins élevés
- contribution à la réduction de CO_2
- passages fluides à nouveau possibles entre l'intérieur et l'extérieur ce qui favorise la communication entre les habitants
- multiples possibilités d'utiliser les locaux extérieurs proches de l'immeuble; extension de l'usage du cadre de vie et revalorisation des rez-de-chaussée devant et derrière l'immeuble : accès à l'immeuble, escaliers, locaux à vélos, rampes, bancs ...
- idées innovantes à poursuivre : parkings à débaptiser et à transformer pour d'autres usages valorisants, développement de concepts de mobilité flexibles

Habitat projeté en commun :
- durée de construction plus longue
- les coûts de construction n'augmentent pas
- réalisable partout où plusieurs personnes visent un intérêt commun et souhaitent une vie avec des voisins («On choisit soi-même ses voisins»)

Niveau écologique élevé :
- Les mesures à prendre pour une faible consommation d'énergie ne sont pas plus chères que de construire selon les réglementations de protection thermique en vigueur
- les surfaces cachetées sont minimisées
- economie d'énergie / pollution moindre

IMPRESSUM

Herausgeberin:
Freie u. Hansestadt Hamburg
Stadtentwicklungsbehörde
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Referat für Öffentlichkeitsarbeit:
Telefon: 040 / 428 41 - 3004
Telefax: 040 / 428 41 - 3010
renee.culemann@steb.hamburg.de

Redaktion:
Almut Blume-Gleim (verantwortlich)
Renée Culemann

Mitarbeit:
Sabine Haritz

Textbearbeitung/Interviews:
Anna Wegener

Gestaltung:
eigenart grafik und idee

Übersetzungen:
Angela Weckler, Englisch
Liliane Aubry-Crasemann und
Almut Blume-Gleim, Französisch

Auflage: 3.000

Stand: April 2001

Wir danken allen Projektbeteiligten, die uns bei der Erstellung dieser Zeitung unterstützt haben.

Foto: Christine Reumschüssel

Kontaktadressen und Informationen

Autofreies Wohnen e. V.
Karsten Wagner
Volkmannstraße 6, 22083 Hamburg
Telefon: 040 278 08 361
Internet: www.autofreieswohnen.de

Wohnwarft Genossenschaft für autofreies Wohnen eG
Rainer Licht
Saarlandstraße 6c, 22303 Hamburg
Telefon: 040 / 525 90 - 780
e-mail: rainer.licht@arcormail.de

Barmbeker Stich WEG
Elmar Plöger
Saarlandstraße 6a, 22303 Hamburg
Telefon: 040 / 278 738 - 66
e-mail: autofrei.weg@gmx.de

LEBEN MIT BEHINDERUNG HAMBURG gemeinnützige GmbH
Gabriele Münzberg
Südring 36, 22303 Hamburg
Telefon: 040 / 270 790 - 0

GWG – Gesellschaft für Wohnen und Bauen mbH
Geschäftsstelle Barmbek
Am Stadtrand 35, 22047 Hamburg
Telefon: 040 / 694 44 84 00

Stadtentwicklungsbehörde
Landesplanungsamt, Almut Blume-Gleim
Telefon: 040 / 428 41 3220

Architekturbüros:
Dittert & Reumschüssel
Cristine Reumschüssel
Colonnaden 43, 20354 Hamburg
Telefon: 040 / 53 71 96 00

Mareile Ehlers
Landschaftsarchitektin BDLA
Himmelstraße 8, 22299 Hamburg
Telefon: 040 / 511 33 50

Plan -R-, Klaus Joachim Reinig
Lange Reihe 27, 20099 Hamburg
Telefon: 040 / 24 12 37

Olaf Sternel Architekten
Hasselbrookstr. 25, 22089 Hamburg
Telefon: 040 / 254 069 - 0

Wirtschaftliche Baubetreuung:
Stattbau Hamburg GmbH
Reiner Schendel
Neuer Kamp 25, 20359 Hamburg
Telefon: 040 / 43 29 42 - 0

Diese Broschüre erhalten Sie in der Baubehörde, Stadthausbrücke 8, 20355 Hamburg

Foto: Elbe & Flut

Projektadresse:
Saarlandstr. 4-6d und 14,
Stadtteil Barmbek-Nord
Verkehrsverbindungen:
Buslinien 117, 171, 172, 173, (600)
U3 Saarlandstraße, U/S Barmbek