

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 78 (2003)
Heft: 12

Artikel: Im Kajak in die City paddeln
Autor: Carega, Paola
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-107239>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.04.2026

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

Autofrei wohnen –
in Deutschland bereits Wirklichkeit

Im Kajak in die City paddeln

Text und Fotos: Paola Carega



Saarlandstrasse in Hamburg:
Deutschlands Vorzeigemodell
für autofreies Wohnen.

Optisch autofrei ist zu wenig für die Bewohnerinnen und Bewohner der Saarlandstrasse in Hamburg. Ihre Siedlung steht für einen konsequenten Verzicht aufs Auto. Auch in Berlin bilden sich jetzt erste autofreie Nischen.

Es könnte ein schlechter Witz sein. Doch leider ist es der ganz normale Alltag für die rund 200 Bewohnerinnen und Bewohner der autofreien Siedlung an der Saarlandstrasse in Hamburg: Ihr Musterbeispiel für autofreies Wohnen liegt ausgerechnet an der Ausfallstrasse zum Flughafen. 40 000 Autos brausen pro Tag an den zwei langgestreckten L-förmigen Gebäuden vorbei, die das autofreie Viertel zur Strasse hin abgrenzen. Auf dem Gelände, wo dereinst der zweite Teil der Wohneinheiten entstehen soll, steht zu allem hinzu eine Tankstelle.

KONSEQUENTE UMSETZUNG

Trotzdem: Wohl selten ist der autofreie Alltag so konsequent verwirklicht worden wie auf

dieser 3,5 Hektar grossen Fläche im Hamburger Stadtteil Barmbek-Nord. Davon zeugen auf den ersten Blick grosszügige Fahrradscuppen, ein unterirdischer Fahrradkeller mit Rampe, baumbestandene Spielplätze und prächtige Gemüseärten. Ins Auge fällt auch der aussergewöhnlich niedrige Autostellplatzschlüssel von 0,15 Parkplätzen pro Wohneinheit – gedacht für Behinderte, Besucherinnen und Besucher sowie Anlieferungen. Tiefgaragen gibt es in der drei Jahre alten Siedlung mit heute 111 Wohnungen keine. Von solcher «Kosmetik», die optisch autofreie Quartiere schafft, hält man hier nichts.

Das Bestreben der Bewohner ist vielmehr, urbanes Leben mit grösstmöglicher Autofreiheit zu verbinden. Sämtliche Haushalte haben

sich im Miet- oder Kaufvertrag dazu verpflichtet, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Niemand hat zwei Querstrassen weiter sein Fahrzeug stehen oder besitzt ein Geschäftsauto. Die Verzichtsklausel, die auch nach dem Verkauf einer Wohnung gilt, sei bisher für niemanden ein Problem gewesen, sagt Thomas Pusch, Vorstandsmitglied des Vereins «Autofreies Wohnen e.V.», der das Projekt aus der Taufe gehoben hat. Pusch wohnt seit vergangenen Dezember in der Siedlung. Von seiner 49 Quadratmeter grossen Wohnung mit Zugang auf die Dachterrasse blickt er in den grünen Innenhof. «Ohne Auto zu leben, geht problemlos», stellt der 40-jährige Historiker fest und gibt dann mit einem Grinsen zu, dass er früher Motorrad fuhr und Autos repariert hat. ►



Thomas Pusch und Rose Scharnowski, Vorstandsmitglieder des Vereins «Autofreies Wohnen e.V.»: zweite Phase des Projekts Saarlandstrasse ist noch ungewiss.



Rieher's Hofgarten in Berlin – autofrei, aber kein eigentliches Wohnprojekt.

LEBEN AUF EINER «INSEL»

Das konsequente Nein zur motorisierten Fortbewegung erleichtern durchschnittlich 3,3 Veloabstellplätze pro Haushalt, die sehr gute Nahverkehrsanbindung ins Zentrum mit der U-Bahn und ein wöchentlicher Lieferservice für Bio-Gemüse. Wer will, kann sogar in die City paddeln: Das ehemalige Industriegelände ist auf zwei Seiten von Wasser umgeben, dem Osterbekkanal im Süden und dem Barmbeker Stichkanal im Osten. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Saarlandstrasse haben sich eigens einen Bootsanleger und einen Bootsschuppen gebaut. Nicht umsonst ist die 1,7-Millionen-Stadt Hamburg ein Eldorado für Ruder-, Kajak- und Segelfans.

«In der Siedlung lebt es sich ein bisschen wie auf einer Insel», sagt Marianne Wildberger, die seit Beginn weg hier wohnt. «Mit allen Vor- und Nachteilen.» Die Schaffhauserin kam vor zehn Jahren nach Hamburg und hat sich aus sozialen und politischen Gründen für die Saarlandstrasse engagiert. «Dass die Siedlung autofrei ist, kommt mir und meinen Kindern zusätzlich entgegen.» Heute schätzt Wildberger vor allem die Kinderfreundlichkeit des Areals und die Hausgemeinschaft. Auf der anderen Seite vermisst sie das städtische Leben «mit netten Cafés und kleinen Läden». Wildberger ist Vorstandsmitglied der Mietgenossenschaft «Wohnwarf», die 31 Wohnungen in der autofreien Siedlung errichtete. Für ihre 105 Quadratmeter grosse Viereinhalb-Zimmer-Wohnung inklusive Nebenkosten zahlt die Sonderpädagogin und Mutter zweier Kinder heute umgerechnet etwa 1500 Franken.

STAATLICHE FÖRDERUNG

Die Auseinandersetzung mit Möglichkeiten und Formen des Wohnens ohne Auto begann in Hamburg vor über zehn Jahren. Mit Unter-

stützung der Organisation Robin Wood und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) gründete sich der Verein «Neandertal – Verein für autofreies Leben», der sich später in «Autofreies Wohnen e.V.» umbenannte. Ziel war es, einem autofreien Wohnprojekt in Hamburg den Weg zu bahnen. Als ideales Gelände hatte der Verein mit inzwischen über 1000 Sympathisanten schon bald die Saarlandstrasse im Auge. Zwei Interessengruppen, die Wohnungseigentümergeinschaft «Barmbeker Stich» (WEG) und die Mietergenossenschaft «Wohnwarf», bildeten sich.

Gemeinsam wandte man sich an die Stadt, der das Gelände gehörte, und profitierte dabei von einem deutschlandweit einmaligen «Anhandgabe-Verfahren»: Genossenschaften, die Interesse an einem Grundstück bekunden und von der Stadt den Zuschlag erhalten, müssen vorerst nichts zahlen. Ein Jahr lang haben sie Zeit, bevor der Kaufvertrag abgeschlossen werden muss. «Das hat uns Luft gegeben für eine solide und detaillierte Projektplanung», so Pusch. Nicht weniger als vier Investoren, die sich alle dem autofreien Konzept verpflichteten, teilten sich das Gelände auf und realisierten die vier Gebäude: Die WEG baute 18 Wohnungen; die Mietergenossenschaft «Wohnwarf» errichtete auf insgesamt 3100 Quadratmetern 31 Zwei- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen, wofür die Mitglieder je nach Einkommen Anteilscheine von umgerechnet 300 bis 375 Franken pro Quadratmeter zeichneten und heute einkommensabhängig auch unterschiedlich hohe Mieten zahlen. Dritte im Bund ist die Organisation «Leben mit Behinderung Hamburg», die 14 Wohnungen für betreutes Wohnen behinderter Menschen erstellte. Als vierte Investorin klinkte sich die städtische Wohnungsbaugesellschaft GWG mit insgesamt 48 Mietwohnungen ins Projekt ein.

GEMEINSCHAFTSEINRICHTUNGEN STATT PARKPLÄTZE

Die Baukosten für die Mietergenossenschaft waren mit rund 2890 Franken pro Quadratmeter veranschlagt; durch zusätzliche Förderung, etwa vom Bund für ökologische Bauweise, reduzierten sie sich laut Pusch nochmals um ein Viertel. Rund 840 000 Franken hätten die Projektgruppen durch die wenigen Autostellplätze und den Verzicht auf eine Tiefgarage eingespart, rechnet Pusch vor. «Geld, das wir investiert haben in Gemeinschaftseinrichtungen wie Fahrstühle und Mobiliar.» Alle zukünftigen Bewohner hatten von Beginn weg Einfluss auf die Gestaltung ihres Wohnumfelds. Von der Gestaltung der Wege und Treppenhäuser bis hin zur Grösse des Badezimmers – alles wurde gemeinsam diskutiert, verworfen oder akzeptiert. Heute ist die Saarlandstrasse zur Hälfte fertiggestellt. Die Siedlung setzt auch punkto Ökologie Massstäbe: Ein Teil der Gebäude ist in Niedrigenergie-Bauweise errichtet, die Waschmaschinen werden mit Regenwasser betrieben, ein eigenes Blockheizkraftwerk sorgt für Wärme, und auf dem Dach ist eine Fotovoltaikanlage installiert.

BERLINER HINTERHOF-IDYLLE

«Autofreie Ökosiedlung» nennt sich auch ein Wohnprojekt in Steglitz-Zehlendorf im Westen von Berlin. Doch wie viele so genannt autofreien Viertel, ist die Siedlung an der Mörchinger Strasse nur optisch autofrei. Es gibt zwar einen mehr oder weniger grossen autofreien Kernbereich, doch den Bewohnerinnen und Bewohnern stehen Parkplätze am Rand des Quartiers und eine Tiefgarage zur Verfügung. «Ich geniesse die Ruhe und die bessere Luft, und bin froh, dass die Kinder sorglos draussen spielen können», sagt Gabriele Erbstein. Die Mutter einer 14-jährigen Tochter lebt seit



Die «Autofreie Ökosiedlung» Berlin-Zehlendorf besitzt allerdings eine Tiefgarage und das Parkieren am Rand des Viertels ist erlaubt.



drei Jahren in der mit ökologischen Baustoffen errichteten Siedlung. Ihr Auto steht in der Garage unter der idyllisch-grünen Anlage, durch die ein renaturiertes Bächlein plätschert. Bauherrin der rund 200 Wohnungen aus den 80er-Jahren ist die Gemeinnützige Siedlungs- und Wohnbaugesellschaft (GSW), die in Berlin noch weitere optisch autofreie Siedlungen besitzt.

Der Traum vieler Familien, dass die Kinder zum Spielen gefahrlos nach draussen laufen können, ist in Berlin nur an wenigen Orten verwirklicht. Charakteristisch für die 3,5-Millionen-Stadt sind zahlreiche autofreie Innenhöfe, die sich nicht selten über mehrere miteinander verbundene Hofareale erstrecken. Ein besonders gelungenes Beispiel ist Riehmer's Hofgarten in Kreuzberg. Der zwischen 1881 und 1899 errichtete Innenhof verwirklicht den Traum vom beschaulichen Wohnen inmitten der Grossstadt. Um einen verkehrsberuhigten, verzweigten Platz mit schönem Kopfsteinpflaster sind 18 fünfgeschossige Wohnhäuser gruppiert, die durch eine Privatstrasse erschlossen werden. Büros und Arztpraxen haben sich eingemietet, und auch mehrere Familien wohnen hier.

PROJEKT PANKE: OHNE ZWANG

Noch sind in Berlin – wo neue Bauprojekte seit dem Mauerfall Alltag sind – nicht alle Würfel gefallen, was autofreies Wohnen betrifft. In Mitte, einem der dichtbesiedeltesten und geschäftigsten Viertel der Stadt, befindet sich eine riesige Brachfläche. Das über 13 Hektar grosse Areal, durch das trägt ein Flüsschen namens Panke gluckst, gehört der Stadt. Im Sommer vergnügen sich hier die Beachvolleyballer und verleihen dem Ort einen Hauch von mediterranem Strandleben. Nun will eine Initiatorengruppe um den Archi-

itekten Markus Heller auf dem weitläufigen Gelände das autofreie Stadtviertel «An der Panke» errichten.

Der Entwurf sieht vor, dass rund 760 Wohnungen – konventionelle Mietwohnungen, Eigentums- und Genossenschaftswohnungen – entstehen sollen; hinzu kommen über 60 000 Quadratmeter für Büros, Kleingewerbe und Kultur. «Wir wollen uns klar vom konventionellen Städtebau unterscheiden, verfolgen aber einen pragmatischen Ansatz. Niemand muss sein Auto aufgeben, wenn er hierher ziehen will», sagt Heller. Das Projekt mit geplanten 0,15 Stellplätzen pro Wohnung richtet sich dennoch in erster Linie an autofreie Haushalte – und das sind in Berlin über 45 Prozent. Zu den Baukosten kann Heller noch keine Angaben machen, da der Grundstückspreis noch nicht feststeht.

GENOSSENSCHAFT ODER GEHEIMDIENST?

Die Lage, die Grösse und das Konzept des Projekts «An der Panke» sind einmalig. Die grüne Bezirksstadträtin Dorothee Dubrau würde eine Realisierung denn auch klar begrüssen. «Es wäre eine Aufwertung der umliegenden Wohn- und Geschäftsstrassen. In Berlin besteht Bedarf für solche Konzepte», sagt sie. Ob das autofreie Viertel tatsächlich verwirklicht werden kann, ist zum heutigen Zeitpunkt allerdings unsicher. Schon seit längerem befindet sich das Areal in einem Bieterverfahren – Investoren, die sich dafür interessieren, können dem Berliner Senat Angebote machen.

Heller hat unter anderem zwei Genossenschaften gefunden, die sich an seinem Projekt beteiligen würden – doch das reicht nicht aus, um den Zuschlag zu erhalten. Die derzeitige Marktsituation und die eigentlich mausarme Stadt lassen weitere potenzielle Investoren zurückschrecken. Nun sind zusätzlich dü-

tere Wolken aufgezo-gen: Wie vor kurzem bekannt wurde, interessiert sich der Bundesnachrichtendienst (BND) für das Gelände. Die Geheimdienstler suchen ein neues Hauptquartier in Berlin. Statt ein urbanes autofreies Zentrum könnte an der Panke dereinst also auch eine Hochsicherheitszone mit Agenten, Wachmännern und installierten Videokameras entstehen.

WIDERSTAND GEGEN AUTOS BRÖCKELT

An der Saarlandstrasse in Hamburg hat man ähnliche Probleme. Zwar klopfen keine Geheimagenten an, aber der Verein «Autofreies Wohnen e.V.» schlägt sich ebenfalls mit zögernden Behörden und fehlenden Investoren herum. Ob der Gewerberiegel, der die Bewohnerinnen und Bewohner endlich von der stark befahrenen Strasse abschotten soll, erstellt werden kann, ist fraglich. Und auch der Bau der restlichen drei Wohngebäude verzögert sich aus den genannten Gründen.

«Seit wir eine bürgerliche Regierung haben in Hamburg, hat es ein Projekt wie unseres schwieriger», sagt Rose Scharnowski, Geschäftsführerin von «Autofreies Wohnen e.V.». Im Moment stosse der Verein bei Verwaltung und Behörden auf verschlossene Türen, bedauert die Architektin. Komme hinzu, dass in Hamburg das Klima autofreundlicher sei als noch vor ein paar Jahren – auch in der Bevölkerung. «Viele Interessenten, die sich bei mir über die Siedlung informieren, finden es erst mal gut, dass keine Autos fahren dürfen. Sie verstehen jedoch nicht, weshalb sie deswegen komplett aufs eigene Auto verzichten müssen», sagt Scharnowski. Ob «autofrei» für die zweite Bauphase an der Saarlandstrasse so konsequent umgesetzt werden kann wie bisher, ist zum jetzigen Zeitpunkt deshalb mehr als ungewiss.

wohnenextra