

General Anzeiger, 2.5.1996, seite 5:

'Rückfällige Umweltsünder müssen mit Kündigung rechnen'

'Im Institut für Raumplanung der Universität Dortmund wird an Konzepten für autofreie Siedlungen gefeilt - Viele Interessenten und Investoren in NRW'

Vertaling: Ytzen Lont.

General Anzeiger (regionaal dagblad te Bonn), 2 mei 1996, pagina 5:

'Rediverende milieuzondaars kunnen op opzegging rekenen'

'In het Instituut voor Ruimtelijke Ordening van de Universiteit Dortmund wordt aan concepten voor autovrije woonwijken gevijld - Vele geïnteresseerden en investeerders in Noordrijn-Westfalen'

Door Achim Fischer

Dortmund. Martin Tönnies is overdreven reacties gewend. Hij hijst al direct de witte vlag: "Het gaat er bij autovrije woonwijken niet om iemand zijn auto af te nemen. Het gaat erom de leefkwaliteit van autovrije huishoudens te verbeteren."

Leven zonder auto moet lonend zijn. "Wie vandaag de dag vrijwillig van een auto afziet, krijgt daarvoor niets terug", zegt Tönnies, zelfstandig stedenbouwkundige in Dortmund, "behalve dat hij misschien zijn ecologisch geweten sust. De parkeerplaats voor zijn deur wordt geen groenstrook, hij heeft niet minder geluidhinder en hij krijgt geen frissere frisse lucht."

In eigen woonwijken voor autovrije huishoudens wordt iedereen voor zijn afzien van blik en PK's beloond. In die woongebieden mag geen enkele auto meer rijden, afgezien van nooddiensten en verhuishagens. Gevolgen voor de bewoners: geen geluidhinder, geen uitlaatgassen, geen dichtgeparkeerde wegen, geen gevaar voor de kinderen. In plaats daarvan meer groen. En: lagere bouwkosten.

Op de bouwkosten kan tot 10% worden bespaard, omdat voor autovrije wijken slechts weinig parkeerplaatsen moeten worden aangelegd en omdat de ontsluitingswegen tussen de huizen smaller aangelegd kunnen worden.

In een studie van het Instituut voor Ruimtelijke Ordening van de Universiteit Dortmund ontwierp Tönnies een autovrije wijk op het terrein van het vroegere goederenstation in de Dortmundse binnenstad. Vijfhonderd woningen kunnen daar gebouwd worden. In plaats van het normale aantal van 600 zouden 100 parkplaatsen voldoende zijn. De ontwikkelaar zou 1,8 miljoen mark uitsparen. De huurprijs per vierkante meter zou een kleine 2 mark lager uitvallen.

Al jaren liggen deze uitkomsten in Dortmund op tafel. Al jaren zijn de plannen voor het stationsterrein in de openbaarheid bekend. Enige tijd geleden brachten de Groenen de plannen in de gemeenteraad. Commentaar van een SPD-gemeenteraadslid: "Hoe moeten de mensen naar hun nieuwe woning verhuizen? Op een ezelsrug of op hun eigen rug?"

De ambtenaren moeten eerst maar eens over vergelijkbare projecten in andere steden berichten, zo besloot de raad van Dortmund. De autovrije plannen voor Dortmund zijn vooralsnog afgeremd.

Andere steden hebben Dortmund al lang ingehaald. Het verst zijn de voorbereidingen in Bremen. Ook daar kwamen de plannen - zoals in Dortmund - jaren geleden op tafel, eveneens op initiatief van de plaatselijke universiteit. Volgens die plannen zullen 210 woningen gebouwd worden in het modelproject 'Bremen-Hollerland'.

Berlijn wil sinds twee jaren locaties voor autovrije woonwijken aanwijzen. De stad berekende maandelijkse huurbesparingen van ongeveer 400 mark, maar tot nu toe is het bij goede voornemens gebleven. In Neurenberg zijn plannen voor 130 woningen in de omgeving van de oude stadsmuur in voorbereiding. In München wordt overleg gevoerd over een stuk grond in de binnenstad.

Alleen al in Noordrijn-Westfalen werken momenteel minstens acht steden aan vergelijkbare concepten. Het Keulse stadsbestuur onderzoekt naar aanleiding van een raadsbesluit verschillende mogelijkheden. Het stadsbestuur van Essen onderzoekt momenteel eveneens verschillende locaties. In Hagen moeten 50 woningen voor autovrije huishoudens ontstaan; een stedenbouwkundige prijsvraag is inmiddels afgesloten.

Düsseldorf en Bielefeld laten zich adviseren door het instituut voor Stadsontwikkeling in Dortmund, dat is een overheidsorgaan van het ministerie van Stadsontwikkeling en Verkeer van Noordrijn-Westfalen (het ministerie zelf is gevestigd in de Noordrijn-Westfaalse hoofdstad Düsseldorf). In Münster maakte dit onderwerp deel uit van de rood-groene coalitie-afspraken.

Geïnteresseerden zijn er, blijkens de ervaringen tot nu toe, genoeg. Het klantenpotentieel is enorm. In de Bondsrepubliek heeft 28% van de huishoudens geen auto. In steden met meer dan 500.000 inwoners moet zo'n 40% van de huishoudens het - vrijwillig of onvrijwillig - zonder auto stellen. In Dortmund en Keulen meldde zich na een eerste persbericht meer dan 100 belangstellenden, in Bremen waren het er 350. "Als een concreet project

vaststaat", zo is de ervaring van Tönnies, "en als de locatie en de opleveringsdatum duidelijk zijn, dan overtreft de vraag het aanbod". Men hoeft daarbij geen angst te hebben voor gettovorming. Müsli-bastions van academische radicaal-ecologen in ambtelijke dienst hoeft men niet te verwachten.

De samenstelling van de groep geïnteresseerden komt volgens de tot nu toe gehouden enquêtes precies overeen met een doorsnee van de totale bevolking. Met als enige uitzondering: ze bezitten minder auto's. Veel geïnteresseerden hebben een 'bevoorrechte inkomenspositie' en zijn 'investeringsbereid'. Een kwart van de geïnteresseerden wil kopen, de helft kan woningen in de vrije sector betalen.

Het is dus geen probleem om investeerders te vinden, meent Tönnies. "Investeerders oriënteren zich op de markt. Als er genoeg mensen zo wonen willen, dan bouwen ze het." Ook 'Düsseldorf', de regering van Noordrijn-Westfalen, heeft het groene licht gegeven. Franz-Josef Kniola, minister van Stedebouw en Verkeer, ziet in dergelijke plannen "geen enkel probleem". Eigen stimuleringsmiddelen zijn er echter niet. De plannen worden ondersteunt "volgens dezelfde criteria als welk ander woningbouwproject dan ook".

Het Düsseldorfse bouwministerie hanteert dezelfde handelwijze. "Of een wijk autovrij is of niet is ons om het even", zei minister Achim Dahlheimer. "We hebben hiervoor geen eigen stimuleringsmiddelen. Er zijn toeslagen mogelijk voor zover voldaan wordt aan de algemene subsidiecriteria, zoals energiebesparend of geschikt voor ouderen bouwen.

Dan zijn er nog de juridische problemen. In bijna alle deelstaten van de bondsrepubliek moet bij elke nieuwe woning ook parkeerplaatsen aangelegd worden. De bouwverordening van Noordrijn-Westfalen laat echter door een rekbaar artikel een achterdeurtje open. Het aantal voorgeschreven parkeerplaatsen richt zich volgens artikel 47 sub 1 "naar aard en aantal van de aanwezige of te verwachten autovoertuigen van de personen die de bebouwing permanent bewonen dan wel bezoeken".

Om ervoor te zorgen dat autovoertuigen in autovrije wijken noch aanwezig noch te verwachten zijn, moeten de bewoners zich met een handtekening verplichten af te zien van een auto. Dergelijke clausules kunnen zowel in huur- als in koopcontracten worden opgenomen, meent de Bremer socioloog professor Thomas Krämer-Badoni, mede-initiatiefnemer van het modelproject Bremer-Hollerland. Maar wat gebeurt er als een jong gezin na het derde kind toch een auto voor de grote inkopen aanschafft? Of als na tien jaren de last van het bierkratten slepen het plezier aan een leven zonder geluidhinder verpest.

"Recidiverende milieuzondaars kunnen rekenen op opzegging", zegt Krämer-Badoni duidelijk. Woning-eigenaars kunnen sappige contractboetes verwachten. Maar er blijft een rest-*risico* bestaan. Tönnies: "Hoe dergelijke clausules door de rechter gehandhaafd worden, staat nog helemaal open."

Voor verdere informatie zijn misschien volgende adressen interessant:

Bronnen: 1) telefoonboek; 2) 'Adreßbuch Deutschland 1995/1996'.

Bellen uit Nederland, toets in plaats van de 0 van het netnummer: **00-49**

Martin Tönnies, Kronprinzenstr. 152, D-44135 Dortmund. Tel. 0231-574818.

Universität Dortmund, August-Schmidt-Straße 17, D-44221 Dortmund.
Tel. 0231-755-1, Fax 0231-755-5145.

Universität Bremen, Bibliothekstr. 1, Postfach 330440, D-28334 Bremen.
Tel. 0421-218-1, Fax 0421-218-4259.

- Landesregierung Bremen:

Senator für Umweltschutz und Stadtentwicklung, Ansgaritorstr. 2, D-28195 Bremen.
Tel. 0421-361-0, Fax. 0421-361-6363.

- Landesregierung Nordrhein-Westfalen:

Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Technologie, Haroldstr. 4, D-40190 Düsseldorf.
Tel. 0211-837-02, Fax 0211-837-2200.

Ministerium für Bauen und Wohnen, Elisabethstr. 5-11, D-40217 Düsseldorf.
Tel. 0211-3843-0, Fax 0211-3843-601.