

Der Weg zur "Autofreien Siedlung" Wien-Floridsdorf

18. Dezember 1992: Die Grünen stellen im Gemeinderat den Antrag, in den Stadterweiterungsgebieten "autofreie Siedlungen" ähnlich wie (damals) in Bremen geplant zu konzipieren. Der Antrag wird dem Planungsausschuss zugewiesen. Stadtrat Hannes Swoboda (SPÖ) schreibt in einer Antwort auf den Antrag am 15. Februar 1993, er sehe zwar Schwierigkeiten bei der Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtung zur Autofreiheit, er werde jedoch die rechtlichen und organisatorischen Rahmenbedingungen für autofreie Siedlungen in anderen Städten untersuchen lassen, um die Anwendbarkeit auf Wiener Verhältnisse besser abschätzen zu können. Parallel zur Wiener Diskussion entstehen Initiativen für autofreies Wohnen in ganz Europa.

Grün-Stadtrat Christoph Chorherr gelingt es in monatelanger Überzeugungsarbeit schließlich, die Ressorts für Wohnbau und Planung für die Idee eines Pilotprojekts zu gewinnen. Als Standort wird der Bereich Nordmanngasse/Fultonstraße/Donaufelder Straße in Floridsdorf ausgewählt.

8. Juni 1994: Eine erste Besprechung zwischen Christoph Chorherr und Vertretern der Geschäftsgruppe "Wohnbau und Stadterneuerung", der MA 18, des Wiener Bodenbereitstellungsfonds und der Stadtbaudirektion zur Vorbereitung eines Projekts "Autofreie Mustersiedlung" findet statt. Daraus entsteht ein Projektteam, das sich ab dem 21. September 1995 regelmäßig trifft (bis Sommer 1999 finden 15 Teamsitzungen statt) und auch andere Magistratsabteilungen, die Bezirksvorstehung des 21. Bezirks, die Bauträger usw. einbindet.

Die **Suche nach InteressentInnen**, die bereit sind, auf ein eigenes Auto verzichten zu wollen, beginnt auf informeller Ebene durch die Wiener Grünen 1994, seitens der Stadt Wien im Jahr 1995. Binnen kurzer Zeit melden sich 300 bis 400 Menschen, von denen jedoch viele wieder "abspringen", weil die Realisierung des Projekts mehrere Jahre dauert.

8. September 1995: Erste Präsentation der Pläne für das Projekt auf dem Standort Fultonstraße/Donaufelder Straße durch Grün-Stadtrat Chorherr, Wohnbaustadtrat Faymann (SPÖ) und Planungsstadtrat Swoboda (SPÖ) bei einer Pressekonferenz im Lokal "Roter Engel".

1. Februar 1996: Die Firma AGA, die bisher auf dem Standort einen Betrieb unterhielt, erhält den Baubewilligungsbescheid für die Neuerrichtung des Betriebes im 22. Bezirk (Industriepark Nord). Im Jahr 1997 wird die Übersiedlung abgeschlossen.

8. März 1996: Einstimmiger Beschluss der den Bereich Donaufelder Straße/Fultonstraße betreffenden Änderung des Flächenwidmungsplans Nr. 6837 im Gemeinderat (in der Bezirksvertretung Floridsdorf erfolgte der Beschluss am 8. November 1995 gegen die Stimmen der FPÖ).

13. Mai 1996: Erste "offizielle" Informationsveranstaltung für potenzielle MieterInnen und InteressentInnen im Festsaal des Wiener Rathauses (über 200 TeilnehmerInnen).

Frühjahr 1996: Start eines Bauträgerwettbewerbs. Im Mai werden InteressentInnen gesucht und Ausschreibungsunterlagen versandt, am 4. Juni wird die Jury unter Vorsitz von Univ.-Prof. DI Kunibert Wachten konstituiert und ein Hearing mit Bauträgern abgehalten.

27. Juni 1996: Die Änderung des Wiener Garagengesetzes mit der Ermöglichung von Ausnahmen von der 1:1-Stellplatzverpflichtung ("Stellplatzregulativ") wird vom Wiener Landtag einstimmig beschlossen (LGBl Nr.43/1996). Der Novellierung waren monatelange Besprechungen und Verhandlungen vorausgegangen. Von 1996 bis Ende 1998 gibt es auch mehrere Sitzungen und Besprechungen, die sich mit der rechtlichen Sicherstellung der Autofreiheit zukünftiger BewohnerInnen befassen.

4. Juli 1996: Jurysitzung zur Entscheidung über die 1. Stufe des Bauträgerwettbewerbs. Von 12 Bauträger-Projekten werden 7 für die 2. Stufe (endgültige Entscheidung) ausgewählt.

22. Oktober 1996: Jurysitzung zur Ermittlung des Siegerprojekts des Bauträgerwettbewerbs. Das Projekt der Bietergemeinschaft "domizil-GEWOG" wird am besten bewertet.

15. November 1996: Präsentation der Modelle der Sieger "domizil" und GEWOG am 15. November 1996 durch Christoph Chorherr, Wohnbaustadtrat Werner Faymann und den Floridsdorfer Bezirksvorsteher Heinz Lehner. Bis 6. Dezember 1996 sind die Ergebnisse (auch einige "unterlegene" Projekte) im Rahmen einer Ausstellung im Lokal des WBSF in der Lichtenfelsgasse 3 zu besichtigen. Am 12. Dezember ergeht ein Brief der beiden Bauträger an die ca. 550 vorgemerkten InteressentInnen zur konkreten Erfassung ihrer Bedürfnisse. Im nördlichen Bauteil (GEWOG) werden 104 Wohneinheiten liegen, im südlichen Bauteil ("domizil") 140.

27. Juni 1997: Erteilung der Baubewilligung für die "Autofreie Mustersiedlung".

24. Oktober 1997: Grundsteinlegung auf dem Bauplatz durch Einmauern eines Fahrradständers.



Christoph Chorherr bei der Grundsteinlegung am 24. Oktober 1997

9. März 1998: Beschluss, den "Österreichischen Wohnbund" mit einer zweieinhalbjährigen Evaluierung des Projekts zu beauftragen.

Im Laufe des Jahres 1998 finden mehrere Treffen der zukünftigen MieterInnen statt, in denen diese informiert werden und Wünsche betreffend der Gemeinschaftseinrichtungen usw. äußern.

November 1998: Schriftliche Befragung aller Personen, die bei der MA 50 ihr Interesse für das "Autofreie Wohnprojekt" angemeldet hatten, durch den "Wohnbund". Von jenen, die antworteten, hatten 59% kein Auto in ihrem Haushalt.

August 1999: Von den 244 Wohnungen sind bereits 152 (über 62%) fix vergeben.

Ende 1999: Bezug der rund 240 Wohnungen. Im Frühjahr 2000 findet die "offizielle" Eröffnung statt.



Grün-Gemeinderat Christoph Chorherr vor der wenige Monate zuvor fertig gestellten Wohnanlage in der Nordmanngasse 25-27 am "Autofreien Tag 2000"

4. Mai 2002: Im Rahmen eines Siedlungsfestes wird ein Trinkbrunnen eröffnet und eine Urkunde des "Klimabündnis Österreich" für besondere Leistungen der "Autofreien Siedlung" um den Klimaschutz entgegengenommen.

Die Wohn-Zufriedenheit in der "Autofreien Siedlung" ist heute extrem hoch, eine aktive Gemeinschaft der BewohnerInnen ist entstanden, die Kinderfreundlichkeit wird sehr geschätzt und die Liste der Anmeldungen für frei werdende Wohnungen ist so lang, dass ein bis zwei weitere Anlagen leicht mit Interessierten zu füllen wären.

