

# Autofreie Siedlung Köln

## Zwischenbilanz nach zwei Jahren

Ende des Jahres 2006 zogen die ersten Bewohner in die autofreie Siedlung. Mittlerweile haben sich hier über 250 Haushalte niedergelassen.

Nach nunmehr zwei ereignisreichen Jahren ist es eine gute Zeit für eine Zwischenbilanz – was läuft gut, was läuft weniger gut?

### Fußwege

Das gesamte Wegenetz der Siedlung ist als Fußgängerzone definiert. Die Fahrräder sind die einzige zugelassene Ausnahme. Nur sehr selten sieht man ein Auto in der Siedlung, alle Bewohner akzeptieren dies, und die soziale Kontrolle ist hoch.

In das Wegenetz sind kleine Plätze mit öffentlichen Sitzbänken integriert, heutzutage eher eine Seltenheit im öffentlichen Raum.

Die Fußwege sind großzügig dimensioniert, auch bei der Begegnung mit Radfahrern gibt es selten Konflikte, sofern sich die Radfahrer an eine mäßige Geschwindigkeit halten.

Alle Hauseingänge der Mehrfamilienhäuser sind ebenerdig erreichbar, die Hauseingänge der Einfamilienhäuser leider nicht.

### Fahrradinfrastruktur

Auch für Fahrradfahrer herrschen beinahe paradiesische Verhältnisse: breite Wege und benutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen – Haarnadeln für Kurzzeitparker in Hauseingangsnähe, Fahrradtiefgaragen in den Mehrfamilienhäusern sowie geräumige Fahrradports bei den Einfamilienhäusern.

### Mobilitätszentrale

Dafür hat der Bauträger den Bewohnern dankenswerterweise einen ehemaligen Verkaufspavillon zur Verfügung gestellt. Hier finden nicht nur Arbeitsgruppentreffen statt, hier kön-



*Breite Fuß- und Radwege*



*Getränkeauslieferung ohne Lieferaufpreis*



*Karren und Anhänger in der Mobilitätszentrale*

nen sich die Bewohner auch Handkarren, Handwagen, Fahrradanhänger, Biertischgarnituren sowie vielfältiges Außenspielzeug für Kinder ausleihen. Die meisten Teile werden häufig benutzt, es wird ständig erweitert. Bislang gibt es weder Verluste noch Vandalismus.

### Lieferdienste

Jeden Mittwoch von 18 bis 19.30 Uhr liefert ein lokaler Getränkehändler zu marktüblichen Preisen bis an die Haustüre. Beim Lieferservice ist jedoch ein langer Atem von Nöten, im letzten Jahr warfen zwei Getränkehändler das Handtuch: Der Umsatz wuchs zwar stetig, jedoch aus Sicht der Händler zu langsam.

Die Idee, auch einen Lieferanten für Bioprodukte zur selben Uhrzeit liefern zu lassen, scheiterte bislang. Es scheint für die Lieferanten schwierig zu sein, sich auf eine konkrete Lieferuhrzeit verbindlich festzulegen.

### Carsharing

Mittlerweile „bevölkern“ zehn Fahrzeuge – vom Opel Corsa bis zum Ford Transit die Station *Autofrei* am Rande der Siedlung. Aber die Nachfrage war bereits von Anbeginn größer als das Angebot, weitere Stellplätze werden händeringend gesucht.

### Bewohnerschaft

Die Bewohnerschaft wird immer vielfältiger. Waren es zu Beginn nur Eigenheim- und Wohnungsbesitzer, so stoßen seit einiger Zeit verstärkt Mieter hinzu.

Und im Herbst 2009 stehen 51 öffentlich geförderte Wohnungen zum Bezug an, davon 15 in einem Mehrgenerationenwohnprojekt mit einem 60 qm großen Gemeinschaftsraum und einer Gemeinschaftsterrasse. Dazu kommen noch 13 Wohnungen für begleitetes Wohnen.

## Nachbarschaft/Verein

Viele Bewohner kennen sich, es gibt zahlreiche gemeinsame Aktivitäten wie Flohmärkte, Sommerfest und lebendiger Adventskalender. Arbeitsgruppen kümmern sich um verschiedene Themen wie „Mobilität“ und „Außengestaltung“.

Vier Mal im Jahr finden Nachbarschaftstreffen im alten Worringer Bahnhof statt, an denen in der Regel circa 50 Bewohner und Interessierte teilnehmen.

## Verdichtung

Die häufig geringen Gebäudeabstände erzeugen eine hohe Verdichtung. Diese wird zwar durch die gelungene Anordnung der Gebäude und der integrierten Plätze etwas gelindert, an einigen Stellen bleibt jedoch das Gefühl von Enge.

Es ist schade, dass bereits beim städtebaulichen Entwurf die zusätzlichen Flächen, die man durch schmalere Straßen und fehlende PKW-Stellplätze gewonnen hat, nicht für größere Gebäudeabstände genutzt wurden.

Aus ökologischer Sicht hingegen ist die realisierte Verdichtung positiv zu bewerten, da hier dem sonst üblichen Landschaftsverbrauch Einhalt geboten wird.

In wesentlichen Teilen geht die Siedlung übrigens auf das Konzept der Erlanger Architekten Rößner und Waldmann zurück, den ersten Preisträgern eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs, aus dem Jahr 2000 mit 77 teilnehmenden Büros.

Es fehlt allerdings ein zentral gelegener Siedlungsplatz. Auch sind die vorhandenen Plätze für die Funktion eines zentralen Platzes zu klein.

## Nahversorgung

Ein weiteres Manko stellt die fehlende Nahversorgung innerhalb der Siedlung dar. Zwar gibt es in einer Entfernung von 400 bis 500 Metern mehrere große Supermärkte, aber zumindest ein kleiner Laden täte der Siedlung gut. Gegebenenfalls wird sich an diesem Punkt jedoch noch etwas ändern. Zurzeit wird ein großes Gebäude im Norden der Siedlung errichtet, bei dem im Erdgeschoss Ladenflächen geplant sind.



*Carsharing-Station*



*Hier ist das Parken erlaubt – wenn man einen Stellplatz erwirbt*



*Ein schöner Platz – als zentraler Ort jedoch suboptimal*

## Nachhaltigkeit

Die meisten Ein- und Mehrfamilienhäuser zeigen nicht, was heutzutage hinsichtlich Energieeffizienz und Nachhaltigkeit möglich ist: Es gibt nur wenige Solarpassivhäuser.

Auch an der Architektur gibt es Kritik, vor allem an den Einfamilienhäusern. Hier hat es sich der Investor leicht gemacht und zumeist einfache Vorstadtypen aus der Kleinstadt Frechen übernommen. Viele Einfamilienreihenhäuser sind sehr schmal und tief, so dass in der

Gebäudemitte dunkle Räume entstehen.

Leider kamen beim Häuserbau die bereits existierenden Initiativen, die diverse Gebäude in eigener Regie planen und bauen wollten, nicht zum Zuge. Diese hätten sicherlich für einige bunte Einsprengsel in der Architektur gesorgt.

## Viele Autos abgeschafft!

Das Projekt hat eindeutig bewiesen, dass das Leben in einem autofreien Wohnumfeld attraktiv ist, auch für Autobesitzer. Etliche Bewohner, die beim Einzug in die Siedlung noch ein Auto besaßen, haben es mittlerweile abgeschafft, nachdem sie festgestellt haben, dass sie hier durchaus ohne Auto leben können.

Jedoch spart sich so mancher Autobesitzer die Kosten für einen Stellplatz in dem projekteigenen Quartiersparkhaus (80 Stellplätze für die Bewohner, 40 Stellplätze für Besucher) und parkt unerlaubterweise auf öffentlichem Grund – sehr zum Verdross der Anwohner der umliegenden Straßen, bei denen dadurch der Parkdruck zunimmt. Dieses unerlaubte Verhalten bestärkt natürlich die in unserer Gesellschaft vorhandenen Vorurteile wie „Ein Leben ohne Auto ist nicht möglich“ und stellt häufig alle Bewohner der autofreien Siedlung unter den Generalverdacht des heimlichen Autofahrens.

Aber der angerichtete Schaden ist noch wesentlich größer: Wenn es darum geht, auch anderen Menschen eine solche kinder- und familienfreundliche Umgebung durch den Bau weiterer autofreier Siedlungen zu ermöglichen, so werden sofort die Nippeser Probleme als angeblicher

Beweis des oben zitierten Vorurteils aus der Schublade geholt.

Wenn man aber aufmerksam durch die Siedlung geht, die vielen Fußgänger und Radfahrer sieht, Leute mit Handkarren sieht, Radfahrer mit voll gepackten Rad- oder Kinderanhängern sieht, Leute zur S-Bahn-Station eilen sieht, dann kann man es möglicherweise ahnen: „Ein Leben ohne Auto ist vielleicht doch möglich.“

*Hans-Georg Kleinmann*  
[www.nachbarn60.de](http://www.nachbarn60.de)



## Zukünftige Mobilität

# Autokrise, Energiekrise, Finanzkrise, Immobilienkrise, Mobilitätskrise ...

Seit Frühsommer 2007 jagt eine Krise die andere und alle Krisen scheinen sich in ihren Auswirkungen zu verstärken. Und sie werfen viele Fragen auf: **Handelt es sich überhaupt noch um halbwegs handhabbare Krisen oder haben wir es vielleicht mit gravierenden Umbrüchen zu tun? Gibt es Auswirkungen auf die zukünftige Mobilität? Hat man in Politik und Verwaltung die Zeichen der Zeit erkannt?**

Die jetzt deutlich werdende Autokrise war vorprogrammiert: Während Klimawandel und steigende Energiepreise schon lange ein Thema waren, unterließ die Automobilindustrie notwendige Anpassungen. Aber jetzt kann die Industrie nicht so schnell reagieren, wie es der Markt erfordert. Mit hilflos anmutenden und mit heißer Nadel gestrickten Kaufanreizen für Automobile versucht die Politik noch zu retten, was zu retten ist.

### Alternativen zum Privatauto sind gefragt

Wie sehen die notwendigen Anpassungen aus? „Downsizing“ ist angesagt. Die Käufer großer Autos steigen auf kleinere Autos um. Und die Käufer kleinerer Autos? Die steigen entweder auf noch kleinere Autos um oder werden Kunden der seit der Krise boomenden Carsharing-Organisationen. Auf diesen Markt drängen mittlerweile sogar große Automobilkonzerne wie Daimler-Benz mit ihrem neuen car2go-Konzept, welches derzeit in Ulm getestet wird und das Carsharing so einfach machen soll wie mobil zu telefonieren.

Aber damit ist das Downsizing noch lange nicht zu Ende. Viele Autobesitzer werden auch auf den öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad und die Füße umsteigen, sicherlich zum Schrecken der Automobilindustrie und auch zum Missbehagen vieler Verkehrs- und Stadtplaner.

Kann man den Wandel in der Stadt bereits erkennen?

Ja, allerdings nur, wenn man genau hinschaut: Zuwachsraten bei der KVB, ebenso bei der Nachfrage nach Carsharing, für das händeringend Stellplätze gesucht werden. Es wird viel mehr Fahrrad gefahren, die Fahrradinfrastruktur platzt in der Innenstadt aus allen Nähten.

### Den Wandel aktiv gestalten

Und wie reagiert die Stadt auf die neue Situation, auf die sich ändernden Rahmenbedingungen?

Hier ist von einem Umsteuern nur wenig zu spüren. Gut, die Nord-Süd-Stadtbahn wird gerade zur rechten Zeit fertig, aber das ist mehr einem Zufall zu verdanken und stellt keine Reaktion auf den sich abzeichnenden Wandel dar. Auch im Fahrradbereich wurden, ausgelöst durch die vielen Meldungen und Vorschläge zum Bürgerhaushalt, zusätzliche Mittel bereitgestellt. Aber das ist angesichts der vielen bekannten Defizite nur ein Tropfen auf den heißen Stein, hier sind größere Lösungen gefragt und keine Flickschusterei.

Nach wie vor kommt das Gros der finanziellen Mittel dem motorisierten Individualverkehr zugute. Nach wie vor wird viel Geld in Straßenneubauten gesteckt. Nach wie vor fährt kein Linienbus über die Innere Kanalstraße. Nach wie vor bleiben viele Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr gesperrt, weil beidseitige PKW-Stellplätze deren Öffnung blockieren. Nach wie vor wird um jeden fortfallenden PKW-Stellplatz gerungen. Nach wie vor benachteiligen die Ampelschaltungen die Fußgänger und Radfahrer sehr.



*Bald der Normalzustand? Traum für die Bürger oder Alptraum für die Industrie und Verkehrsplaner?*

Angesichts dieses sich abzeichnenden Umbruchs muss das Gebot der Stunde lauten, jetzt endlich Weichen für die Zeit „danach“ zu stellen.

Es gilt, finanzielle Mittel in großem Stile umzuschichten für Alternativen wie Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr und Carsharing. Eine aktive Gestaltung des Übergangs trägt dazu bei, Verwerfungen so weit wie möglich zu vermeiden und Möglichkeiten und Spielräume für die Zukunft zu schaffen. Dabei gilt: Je schneller und konsequenter das Umsteuern geschieht, desto weniger schmerzhaft wird es für die zukünftigen Generationen.

Wer jetzt noch weiterhin viel Geld in große Straßenneubauprojekte investiert, belastet die öffentlichen Haushalte noch über Jahrzehnte und entzieht den dann notwendigen Investitionen in Alternativen die finanzielle Grundlage.

Es ist aber zu befürchten, dass trotz aller Zeichen an der Wand kein Umsteuern in der Verkehrspolitik erfolgt. Dann wird man von der Entwicklung völlig überrascht sein und mit leeren Händen dastehen. Aber das kann doch im Jahre 2008 nun wirklich niemand geahnt haben ...

*Hans-Georg Kleinmann*

