

Hausarbeit im Proseminar Wirtschaft und Stadt

Veränderte Wohnbedürfnisse und Mobilitätsmuster in
urbanen Räumen –

Betrachtung des Projekts „Stellwerk 60 – autofreies
Wohnen“ in Köln-Nippes

Universität zu Köln

- Geographisches Institut -

Proseminar Wirtschaft und Stadt

Seminarleitung: J. Mäsgen

Wintersemester 2014/2015

Vorgelegt am 08.01.2015

von Julian Mc Gready

Studiengang Geographie B.Sc.

Matrikel-Nr. 5825857

E-Mail: jmcgread@smail.uni-koeln.de

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 1: Änderung der Pkw-Nutzung nach Alter, Zeitraum 1997-2011 (LANZENDORF 2013: 38).....	S.3
Abbildung 2: Bewertungskatalog zur Standortvorauswahl (MÖLLERS 1997: 78).....	S.5
Abbildung 3: Mobilitätsstation am Eingang Werkstattstraße (MCGREADY 2014).....	S.8
Abbildung 4: Stellplatzfläche einer Fahrradtiefgarage der Siedlung (MCGREADY 2014).....	S.8

Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung.....	S.1
a. Städtebauliche Leitbilder im Wandel.....	S.1
b. Aktuelle Trends der urbanen Mobilität.....	S.2
2. Methodik.....	S.4
3. „Autofreies Wohnen“ am Beispiel „Stellwerk 60“, Köln	
a. Planungs- und Entwicklungsprozess.....	S.4
b. Konkrete Realisierung des Projekts.....	S.6
4. Fazit.....	S.8
5. Literaturverzeichnis.....	S.10
6. Eigenständigkeitserklärung.....	S.11

1 Einleitung

Die vorliegende Arbeit gibt einen Überblick über die sich verändernden Wohnbedürfnisse und Mobilitätsmuster in urbanen Räumen.

Schon seit den 1990er Jahren leben in den meisten deutschen Großstädten, so auch in Köln, über 40 Prozent der Einwohner ohne Auto (MÖLLERS 1997: 76). Für diese Gruppe ergeben sich nach eigenen Angaben keine erkennbaren Vorteile aus der Gegenwart von Pkws auf Parkplätzen oder im Straßenverkehr. Im Gegenteil: Der motorisierte Individualverkehr belastet die Umwelt und schadet unter Umständen der Gesundheit. Vor diesem Hintergrund entstanden in den 1990er Jahren die ersten „autofreien Siedlungen“. Der Verzicht auf ein eigenes Auto von Bewohnern dieser Siedlungen ist gewollt und kann gleichzeitig bei Einzug vertraglich geregelt werden.

Kann ein solches Modell erfolgreich sein? Ist es zeitgemäß? Wie verläuft der Planungs- und Umsetzungsprozess? Welche Konfliktpotentiale entstehen? Durch welche Leitbilder wurden unsere Städte in der Vergangenheit geprägt? Diese Fragen sollen unter anderem konkret an dem Beispiel der Kölner autofreien Siedlung „Stellwerk 60“ im Sechzigviertel beantwortet werden.

1a Städtebauliche Leitbilder im Wandel

Die Realisierung „autofreien/-armen Wohnens“ ist Ergebnis eines gesellschaftlichen Bewusstseinswandels hin zu einer ökologisch verträglicheren Stadt und eine Folge des städtebaulichen Leitbilds des „Ökologischen Städtebaus“, welches sich in den 1980er Jahren entwickelte. Von Beginn der 1990er Jahre bis in die heutige Zeit wurde und wird unter Berücksichtigung ökologischer Faktoren die „Stadt der Zukunft“ entworfen. Ziele sind Wohnumfeldverbesserungen, Stadtbegrünung, Umweltschutz und stadtverträgliche Verkehrsplanung. Durch Nachverdichtungen im Bestand und Stadteilerweiterungen soll die „nachhaltige kompakte Stadt“ der baulichen Flächenexpansion entgegen wirken. Dem gegenüber stehen die heute veralteten Leitbilder des „Funktionalismus im Städtebau“ mit dem Prinzip der räumlichen Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Verkehr aus der Zwischenkriegszeit. Auch Leitbilder der Nachkriegszeit, die der „gegliederten und aufgelockerten Stadt“ und die der „autogerechten Stadt“, führten zur

Expansion der Versiegelungsflächen und begünstigten den motorisierten Individualverkehr. Auch die beginnende Sub- und Exurbanisierung verschärften diese aus heutiger Sicht problematische Entwicklung. Aus dem demographischen Wandel ergeben sich heute vielerorts Probleme bezüglich der Wirtschaftlichkeit sozialer und technischer Infrastruktureinrichtungen (Heineberg 2014: 136).

„Autofreies Wohnen“ steht zu diesen genannten Entwicklungen in scharfem Kontrast und stellt daher auch andere Anforderungen an das Wohnumfeld und die Ausstattung einer Siedlung.

Zielgruppe für „autofreies Wohnen“ sind nach MÖLLERS (1998: 8) Menschen die bereits ohne eigenes Auto leben oder in Zukunft ohne ein eigenes leben wollen. Vorteile, welche sich für die Bewohner ergäben, sind weniger Lärm und Abgase, mehr Grün, ein gefahrloseres Umfeld für Kinder und geringere Baukosten durch Stellplatzverzicht. Die Allgemeinheit profitiere von geringeren Erschließungskosten, einer Diversifizierung des Wohnungsangebotes, einer Ersparnis an externen Kosten und der Reduzierung autoinduzierter Belastungen wie z.B. Parkplatz- und Straßenbau, Umwelt- und Gesundheitsschäden.

1b Aktuelle Trends der urbanen Mobilität

Während die Bevölkerungsentwicklung in ostdeutschen Städten bis auf einige „Wachstumsinseln“ rückläufig ist, verzeichnen große Städte in Westdeutschland häufig noch moderate Zuwachsraten. Für Köln wird von 2011 auf 2030 mit einem Wachstum von 105.152 Einwohnern gerechnet (Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), 2014).

Die Bevölkerung deutscher Großstädte lebte bereits 1992 je nach Stadtgröße zu 30 bis 40 Prozent autofrei (MÖLLERS 1997: 76). Nationale und internationale Studien (LANZENDORF & SCHÖNDUWE 2012: 39) zeigen, dass der Anteil der Bevölkerung, der täglich einen Pkw gebraucht, in Agglomerationsräumen und verstäderten Räumen bei 18-29 Jährigen bei gleichzeitigem Anstieg der Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs rückläufig ist (Abb. 1).

Nach LANZENDORF & SCHÖNDUWE (2012: 34-41) besteht der Trend zu einer multimodalen Nutzung alter und neuer Mobilitätsformen im urbanen Raum. Die regionalen Entwicklungen unterschieden

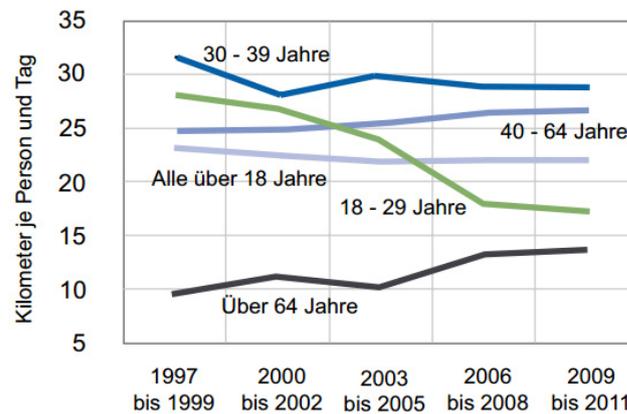


Abbildung 1: Änderung der Pkw-Nutzung nach Alter (nur Fahrer)

sich dabei stark – je nach dem jeweiligen verkehrspolitischen Ansatz. So sei beispielsweise durch Fahrradverkehrsförderung in mehreren deutschen Großstädten der Fahrradanteil am Verkehr deutlich gestiegen. Oft geschehe dies auch im Zusammenhang mit neuen fahrradbezogenen Mobilitätsleistungen (zum Beispiel Fahrradmitnahme im Zug). Mobilitätsmuster hätten sich besonders unter jungen Erwachsenen zugunsten einer multimodalen Nutzung verschiedener Verkehrsdienstleistungen entwickelt. Konkurrenz machten dem motorisierten Individualverkehr hierbei zum Beispiel Verkehrsverbünde, Carsharing-Unternehmen, Fahrradverleihsysteme und nachbarschaftliches peer-to-peer-Autoteilen. Die Integration verschiedener Mobilitätsangebote erfolge heute in verschiedenen Städten zum Beispiel durch Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs in Kombination mit Extraleistungen wie einer halbstündigen Nutzung eines Fahrradverleihsystems oder reduzierten Kosten für einer Bike- bzw. Carsharing-Nutzung. Die Erweiterung klassischer Angebote würden vor allem dank neuer Informations- und Kommunikationstechniken (Smart-Phone, mobiles Internet) sowie elektronischer Zahlungsmittel gut angenommen.

Inwieweit ein gesteigertes Umweltbewusstsein im Hinblick auf den Klimawandel oder eine persönliche Kosten-Nutzen-Rechnung als Grund für das geänderte Mobilitätsverhalten in Frage kommt, wird in dieser Arbeit nicht behandelt.

Sich ändernde Mobilitätsmuster, gerade bei jungen Menschen, könnten nach Ansicht des Autors dieser Arbeit für die Zukunft auch Auswirkungen auf deren Wohnbedürfnisse haben. Steigt der Anteil autofreier Haushalte weiter, sinke

möglicherweise auch die Akzeptanz gegenüber den Belastungen, welche durch den motorisierten Individualverkehr verursacht werden.

2 Methodik

Grundlage für die vorliegende Analyse war die Begehung des Geländes „Autofreie Siedlung Köln“. Auskunft über den Stand der Realisierungen gab Hans-Georg Kleinmann, ein Vorstandsmitglied des Bewohnervereins. Kleinmann ist mit der Nennung seines Namens einverstanden und lebt selbst autofrei vor Ort. Als primäres Motiv für seinen Einzug gibt er an, konventionelles Wohnen unter Einfluss der Gegenwart von Pkws ergebe für einen autofreien Haushalt keinen Vorteil.

Für das Interview bildeten die folgenden Leitaspekte den Fragenkatalog:

- Wie verlief der Planungs- und Umsetzungsprozess?
- Wie sind die Besitzverhältnisse auf dem Gelände?
- Wie viele Haushalte gibt es? Welche Wohnformen sind vorhanden?
- Gibt es vertragliche Regelungen zum Autoverzicht?
- Ist es einen Vergabeschlüssel mit Bevorzugung autofreier Haushalte?
- Welche siedlungseigenen Besonderheiten bezüglich der Infrastruktur gibt es?
- Wie wird die Wohnform der Siedlung angenommen? Gibt es Leerstände?
- Welche Mobilitätsdienstleistungen werden in Anspruch genommen? Sind Lieferdienste nachgefragt?

3 Autofreies Wohnen am Beispiel „Stellwerk 60“, Köln

3a Planungs- und Entwicklungsprozess:

In Köln wird das Modell „autofreies Wohnen“ seit Anfang 1994 in Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik diskutiert. Vor dem Hintergrund von entstehenden oder im Entstehen begriffenen Siedlungen, wie beispielsweise Amsterdam-Westerpark und Bremen-Hollerland, formierten sich Interessierte unterschiedlichster gesellschaftlicher Gruppen.

In Köln bildete sich 1994 der Arbeitskreis „Autofreie Siedlung Köln“, bestehend aus 300 Bürgerinnen und Bürgern, Vertretern von Parteien und Wohnungsbaugesellschaften, Mieterverein, Verkehrs- und Bürgerinitiativen und städtischer Verwaltung.

Abb. 2
Kriterienkatalog

AUTOFREIES WOHNEN - BEWERTUNGSKRITERIEN

Gebiet:-				
Kriterien:	Voraussetzungen:	Einzelbewertung:	max. Punkte	
1. Anzahl der Wohneinheiten	< 200	0	2	
	200 - 500	1		
	> 500	2		
2. Planungsstand/Realisierung	vor 1996	0	1	
	von 1996 bis 2000	1		
	ab 2000	0		
3. Verkehrsanbindung	a). Hauptverkehrszeit mind. 20 min. Takt		8	
	b). geplante Linien sind nur zu berücksichtigen, wenn die Realisierung in der nächste Zeit sicher ist			
	Bahn,S-Bahn	nicht vorhanden		0
		Haltestelle: Entfernung bis 500m		4
		" " < 250m		8
	Bus	nicht vorhanden		0
	Haltestelle: Entfernung bis 300m	2		
	" " < 150m	4		
4. Infrastruktur	tägliche Bedarf, Einkauf	>500m	0	4
		250-500m	2	
		<250m	4	
	Dienstleistungen, z.B. Schulen Kindergarten, Krankenhaus Jugendzentrum, Spielplatz Post, Bürgerzentrum	(mind. 2 x vorhanden o. geplant) Entfernung bis 500m	2	
	>500m	0		
5. Siedlungsstruktur		+/ja	1	1
	Einbindung in vorh. Siedlung	-/nein	0	
Gesamtbewertung:-		(Summe)	max. 18 Punkte	

Stadt Köln - Stadtplanungsamt - Abt. Verkehrsplanung

Abbildung 2: Bewertungskatalog zur Standortvorauswahl (MÖLLERS 1997: 78)

Um die Nachfrage für ein autofreies Neubauprojekt in Köln abschätzen zu können, führte die Stadt Köln 1996 eine Marktuntersuchung durch. Potentielle Standorte werden hierfür im Vorhinein anhand eines Kriterienkataloges (Abb. 2) bewertet. Als Kriterien für einen geeigneten Standort werden der Wichtigkeit nach in absteigender Reihenfolge eine gute Verkehrsanbindung, erreichbare Infrastruktureinrichtungen, die mögliche Anzahl fertigzustellender Wohneinheiten sowie gleichwertig Siedlungsstruktur und Planungsstand/Realisierung festgelegt. Mit diesem Bewertungsinstrument werden als geeignete Standorte das ehemalige Ausbesserungswerk der Bahn in Nippes, Höhenhaus-Hülsenweg in Mühlheim, Dellbrück-Moorslede, ebenfalls in Mühlheim, und Zündorf-Süd in Porz ermittelt. Auf dieser Grundlage wurde 1997 ein Fragebogen an 4.300 interessierte Haushalte geschickt, davon werden 2.356 ausgewertet. Unter den Interessenten sind im Kölner-Vergleich überproportional viele Erwachsene mit Kindern in einem Alter von 25 bis 45 Jahren. Die ausgewerteten Fragebögen beschreiben Interessenten mit einem überdurchschnittlichen Einkommen und einem erhöhtem Bildungsniveau

(MÖLLERS 1998: 24-27). Sie teilen sich zu jeweils gleichen Teilen in autobesitzende und autofreie Haushalte auf. Die Standortwahl entscheidet gefolgt von Dellbrück-Moorslede, welches wegen seiner naturräumlichen Ausstattung als attraktiv gewertet wurde, das „Ausbesserungswerk-Nippes“, welches durch Nähe zur Innenstadt punktet.

Als Motive für „autofreies Wohnen“ werden absteigend nach Wichtigkeit die folgenden Aspekte genannt: geringere Belastungen durch Lärm und Abgasemissionen, ein kinderfreundliches Wohnumfeld, eine höhere Lebensqualität durch mehr Grün bzw. Naturraum, eine erleichterte Mobilität ohne Auto, eine umweltfreundliche Lebensweise sowie „sonstige Motive“, Verkehrssicherheit und Kostenersparnis (MÖLLERS 1998: 46). Dabei herrscht großes Interesse an Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten wie Car-Sharing, Lieferdiensten, Fahrrad- und Anhängerleih und in geringerem Ausmaß an einem Taxistand (MÖLLERS 1998: 56-60).

An dieser Stelle sei noch erwähnt, dass ein autofreies Neubaugebiet weniger Probleme zwischen autofreier und autobesitzender Bevölkerung hervorzurufen scheint als die stufenhafte Einführung autofreier Zonen in bereits bebautem Gebiet. So schildert REUTTER (2001: 109) einen langfristig angelegten Stadterneuerungs- /Mobilitätsmanagementprozess in Halle an der Saale, der die Bemühungen zeigt, ein bestehendes Wohngebiet stufenweise in eine autoarme bzw., langfristig, in eine autofreie Zone umzuwandeln. Obwohl die Einrichtung eines autofreien Straßenabschnitts und flächendeckender Tempo 30-Regelung von allen Akteuren positiv bewertet wird, zeigt der Modellversuch auch deutlich die Widerstände autobesitzender Haushalte weitergehender Einschränkungen bezüglich Parkfläche und Straßenbefahrbarkeit (REUTTER 2001: 116).

3b Konkrete Realisierung des Projekts

Das „Sechzigviertel“ liegt in Köln-Nippes auf dem Gelände eines ehemaligen Ausbesserungswerkes der Bahn, welches in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Arbeiterviertel entstand. Zwischen Kempener Straße, Eisenachstraße, Werkstattstraße und Bahngleisen entstanden zwischen 2007 und 2013 auf einem Gebiet von 4,2 Hektar sukzessive 435 Wohneinheiten,

davon 90 Einfamilienhäuser, für ca. 1450 Bewohner. Die Mehrfamilienhäuser, welche zu 80 Prozent Eigentum eines Investors sind, haben eine maximale Geschosshöhe von vier Etagen und sind zu mieten. Die Einfamilienhäuser sowie Wohnungen einzelner Mehrfamilienhäuser befinden sich in Privatbesitz. Es gibt eine Mischbebauung aus Solarpassivhäusern und konventioneller Bebauung. Das Gelände ist abgepollert und als Fußgängerzone mit Fahrradnutzung ausgewiesen. Zugang für motorisierten Verkehr ist nur auf Antrag beim Ordnungsamt gegen eine Gebühr zulässig, sodass zwar Umzüge reibungslos ablaufen können, Pkw-Verkehr jedoch die Ausnahme bleibt. Diese Regelung betrifft allerdings keine Fahrzeuge der Polizei, der Abfallbetriebe oder etwa Krankenwagen. Am Eingang Werkstattstraße gibt es ein Parkhaus mit insgesamt 120 Parkplätzen, davon mit 80 Stellplätzen für Bewohner und 40 für Besucher. Anders als ursprünglich vorgesehen erwirkte der Bauträger aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Einigung über diese begrenzte Stellplatzanzahl für Anwohner mit der Stadt. Ebenfalls Stellfläche des Parkhauses nutzend befinden sich zehn Pkw eines Carsharing-Anbieters in direkter Nähe zur Siedlung. Eine weitere Car-Sharing-Station mit gleicher Pkw-Anzahl befindet sich am Eingang Kerpenerstraße. Die Stellplätze für Bewohner müssen erworben werden und sind auf ca. 1/5 der Haushalte begrenzt. Konfliktpotential entstand als Bewohner der „autofreien Siedlung“ ihren Pkw anfangs auf den Parkflächen der umliegenden Wohnviertel parkten. Obwohl der Verzicht auf das Auto in der Regel im Vertrag festgeschrieben ist, handelten einige Bewohner entgegen diesem Grundsatz und provozierten mit ihrem Verhalten so Unmut in der Nachbarschaft. Die Stadt reagierte darauf mit der Einführung von Parken mit Berechtigungsschein, was das Problem entschärfte (INTERVIEW 2014).

Zu der unverwechselbaren Ausstattung der Siedlung zählen Fahrradtiefgaragen (Abb.4) und die Mobilitätsstation (Abb. 3). Stellflächen der Tiefgaragen sind für alle Bewohner verfügbar und ihre Anzahl wird nach Haushaltsgröße bestimmt. Zusätzlich zu den Tiefgaragen gibt es ausreichend Fahrrad-Ständer im Freien. Die Mobilitätsstation bietet den Bewohnern die Möglichkeit nützliche Gegenstände und solche mit Freizeitwert kostenlos zu nutzen. Listen dokumentieren Entleiher und Rückgabezeit von Sackkarren, Zelte und Pavillons, Fahrradanhängern, Biertischen, Geschirr, Go-Carts, Tandem-Rädern

und verschiedene Sportutensilien. Darüber hinaus gibt es einen Aufenthaltsraum mit Küche und eine kleine Bibliothek. Die Räumlichkeiten werden für die verschiedensten Nutzungen, beispielsweise auch für Yoga-Sitzungen, verwendet. Die Bibliothek funktioniert nach dem Prinzip eines offenen Bücherschranks. Das sich im Eigentum der Allgemeinheit befindliche Angebot der Mobilitätsstation wird durch jährliche Beitragszahlungen, die je nach Haushaltsgröße variieren, finanziert und beständig erweitert (INTERVIEW 2014).



Abbildung 3: Mobilitätsstation am Eingang Werkstattstraße

Abbildung 4: Stellplatzfläche einer Fahrradtiefgarage der Siedlung

Die aus den 50er Jahren stammende denkmalgeschützte „Alte Kantine“ der Bahn ist heute saniert und dient, mit einem Anbau erweitert, als Kindertagesstätte. Diese öffentliche Einrichtung ist zwar in direkter Nachbarschaft zur autofreien Siedlung, aber kein Bestandteil dieser. Dies gilt auch für den „Kantinenpark“, welcher der Naherholung dient.

Die Mobilität der Anwohner ist durch „fußläufige Entfernung“ (Nachbarn 60 e.V., 2013) zu 3 U-Bahn-Stationen, 2 S-Bahn-Stationen und mehreren Buslinien sicher gestellt. Die Nahversorgung ist ebenfalls fußläufig durch einen auf dem Gelände befindlichen Kiosk und die Nähe zum Subzentrum Neusser Straße erreicht. Zusätzlich nutzen Anwohner Lieferdienste für Nahrungsmittel und Getränke (INTERVIEW 2014).

4 Fazit

Der Errichtung der „autofreien Siedlung“ im Sechzigviertel ist im Hinblick auf eine bestehende Warteliste für ein Eigentumsgrundstück bzw. eine

Mietwohnung und seltene kurzweilige Leerstände bei Bewohner-Wechseln (INTERVIEW 2014) als Erfolg zu werten. Eine Befragung, welche sich an die Bewohner des Viertels richtet, steht für 2015 an. Konflikte zwischen autofreien und autobesitzenden Haushalten gab es nach Recherchen dieser Arbeit nur in dem in Kapitel 3b beschriebenen Fall.

Literaturverzeichnis

Heineberg, H, 2014. Stadtgeographie. Ferdinand Schöningh, Paderborn.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW),
2014. Bevölkerungsvorausrechnungen 2011 bis 2030 nach
Geschlecht – Köln-.

<https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online;jsessionid=64DF3A14488396406B7A0428D2247363?operation=previous&levelindex=3&levelid=1419067986052&step=3>, 2014-12-20.

Lanzendorf, M., Schönduwe, R., 2013. Urbanität & Automobilität.
Geographische Rundschau 65 (6), 34-41.

Möllers, J., 1997. Autofreie Stadtquartiere für Köln. Planung und Realisierung
autoarmer Stadtquartiere: Anforderungen – Konzepte – Chancen der
Umsetzung. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes
Nordrhein-Westfalen 108, S. 76-86.

Möllers, J., 1998. Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln: Dokumentation,
Marktuntersuchung. Verkehrsplanung in Köln 29, Stadtplanungsamt Köln,
Köln.

Nachbarn60 e.V., 2013. Leben in Köln. Ohne Auto!. Köln.(*Broschüre siehe
Anhang*)

Reutter, O., 2001. Modellvorhaben „Autoarmes Wohnen am Johannesplatz in
Halle an der Saale“. Erfurter Geographische Studien 10, S. 109-128.