

dem Gründungsverein am Ende doch noch im Genehmigungsverfahren abgepresst hat, wurden in ein Parkhaus am Rand der Siedlung ausgelagert. So darf nun offiziell jede fünfte Wohneinheit ein Auto besitzen. Alle anderen haben Verträge unterschrieben, die sie verpflichten, keins zu haben. Doch trotz all dieser Planungen ist in der Siedlung nicht viel Raum für freie Blickachsen geblieben, sieht man von dem kleinen Park beim Kindergarten ab, der zusammen mit einem großen Partyraum in der schönen ehemaligen Stellwerkskantine untergebracht ist.

S

tatt baumbeständiger Boulevards finden sich oft nur zehn, zwölf Meter Platz bis zum gegenüberliegenden Reihenhausriegel – oder nur zwei Meter bis zum Grill bei Nachbarn links und rechts. Man guckt sich in die Küchen, Schlafzimmer, auf den Fernseher und lässt in der dunklen Jahreszeit darum schon gern mal ab 17 Uhr die Außenjalousien herunter, wie auf dem Dorf. Überall führen Fußwege entlang, auch hinter den handtuchgroßen Gärten der Eigenheime und durch die Innenhöfe der Mehrfamilienhäuser. Man kann glatt vergessen, mitten in Köln zu sein, nur zwanzig Nahverkehrsminuten von der

Domplatte entfernt. Außer einem Spätverkaufsladen, der bis 22 Uhr Waren zu Tankstellenpreisen verkauft, haben sich hier weder Geschäfte noch Lokale angesiedelt. Supermärkte, Bioläden und Apotheken findet man in vier- bis fünfhundert Metern Entfernung. Das muss man mögen.

Dinkelbachs macht das nichts aus. Sie haben es genossen, ihre Söhne damals sorglos hinauslaufen und spielen lassen zu können, als sie noch klein waren. Und sie freuen sich immer wieder daran, dass morgens kein Auto vor ihren Schlafzimmerfenstern stinkend startet. Denn sogar wenn hier jemand einen Umzugswagen braucht oder sich Möbel liefern lässt, muss er sich eine Genehmigung von der Stadt besorgen. Die kostet jedes Mal 28 Euro und ist zeitlich streng begrenzt. Nur Feuerwehr und Krankenwagen dürfen im Notfall durch.

Ganz ohne seinen Führerschein kommt Ludger Dinkelbach jedoch nicht aus, weil er als Projektleiter für Kraftwerksanlagen viel reist. Er versuche aber, sagt er, stets mit dem Zug so nah wie möglich ans Ziel zu kommen, und erst zuletzt auf einen Mietwagen umzusteigen. So hält es die Familie auch in den Ferien. „Auf dem Zeltplatz in Holland war man total überrascht, dass wir mit Bus und Bahn bis zu unserem Bungalow gekommen sind“, erinnert sich Stephanie Dinkelbach. „Dafür müssen wir uns aber mit dem Gepäck beschränken“, sagt ihr Mann. „Dann kommt eben nicht noch der Lenkdrachen oder die preiswerte Kiste Wein mit – wie bei einer Familie, die sich den Kombi bis oben hin vollpackt.“

Sowieso, all das Transportieren und Herbeischaffen von Waren und Dingen – wie schaffen sie das mit zwei Kindern, zwei Fulltime-Jobs und ohne sich krumm zu machen? Indem sie öfter und dafür weniger einkaufen. Und sich die schweren Sachen bringen lassen. Alle paar Tage sieht man den angestregten Getränkelieferanten verschwitzt durch die Siedlung hasten. Denn er stapelt sich, um Zeit zu sparen, immer ein paar zu viel Kisten aus seinem Transporter auf die Baumarktkarre, mit der er sie zu seinen autolosen Kunden manövriert. Vor der Tür parken darf er ja schließlich nicht.

Der Service koste natürlich extra, so wie überhaupt das Leben ohne Auto nicht per se billiger sein müsse als eines mit, hat Stephanie Dinkelbach mal überschlagen. Die Lieferdienste kosten, die eigenen Fahrräder müssen besonders gut, weil zuverlässig sein. Das Carsharing ist zwar günstig, aber nicht umsonst. Ein Jahresabo für den Nahverkehr im Großraum Köln kostet fast 1300 Euro und die Gegenleistung ist nicht immer beglückend. „Wenn ich im Winter abends nach meiner

Alle paar Tage  
sieht man den  
angestregten  
Getränke-  
lieferanten  
verschwitzt  
durch die  
Siedlung hasten

Chorprobe eine Viertelstunde auf den U-Bahn-Anschluss warten muss, nervt mich das schon“, so Stephanie Dinkelbach.

Autofrei zu leben, muss man eben lernen, sagen sie hier. Und nicht alle schaffen so richtig den Absprung. In den ersten Jahren der neuen Siedlung parkten viele Bewohner ihre Autos, die sie nicht haben durften, heimlich in der Nachbarschaft und verstopften dort die Straßen. Das gab Ärger in der Presse und war ein gefundenes Fressen für die politischen Gegner solcher Projekte. Um die eigenen schwarzen Schafe einzufangen, setzte der Nachbarschaftsverein durch, dass ringsum Anwohnerparkzonen mit Parkuhren geschaffen wurden. Und dennoch: Achtzig Kfz-Zulassungen sind in der Siedlung erlaubt, fast fünfzig mehr hat die Stadt aber gezählt. Dinkelbachs finden das schon sehr inkonsequent, aber manchmal müssen sie auch drüber lachen. Wenn etwa Nachbarn, die noch ein Auto haben, mitten im Small Talk erstaunt sagen: „Ach, stimmt ja, ihr habt ja gar keins!“