

T

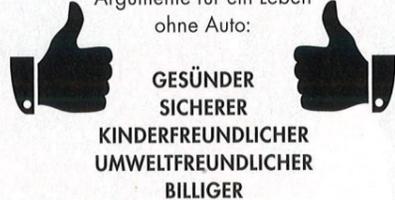
AUTOFREI WOHNEN

Wer sein ganzes Leben lang kein Auto besitzt, spart durchschnittlich

100 000

Euro.

Argumente für ein Leben ohne Auto:



Gut jeder fünfte Haushalt in Deutschland ist autolos. In den Großstädten sind es rund

40%



Bei der Generation unter dreißig taugt das eigene Auto nicht mehr als Statussymbol. Sie nutzen lieber Carsharing per Smartphone.

NICHT OHNE MEIN AUTO

Viele Projekte sind daran gescheitert, dass im Mietvertrag steht: **Du darfst kein Auto besitzen.** In Umfragen geben immerhin drei Prozent der Bewohner autofreier Zonen zu, dass sie **heimlich einen Pkw besitzen.**

imos Traumauto ist ein Audi R8: 610 PS, Spitze 330 Kilometer pro Stunde, Beschleunigung von null auf hundert in 3,2 Sekunden. Leider ist Timo Dinkelbach erst zehn und an Geschwindigkeit berauschen kann sich der Gymnasiast vorerst nur auf der Datenautobahn. Am liebsten tut er das beim Rennfahrspiel „Asphalt 8“. Alles soweit normal für einen Fünftklässler – bloß wohnt Timo Dinkelbach in der einzigen autofreien Siedlung Kölns, seit achteinhalb Jahren schon, länger also, als er sich erinnern kann. Jungsträume kann man offenbar nicht so leicht abschaffen wie die Familienkutsche.

Wenn seine Eltern doch mal ein Auto brauchen, und das ist selten, gehen sie ein paar hundert Meter weiter zu einer der beiden Carsharingstationen am Rande ihrer Siedlung „Stellwerk 60“ und nehmen sich, was da ist. Meist läuft es auf einen Ford Fiesta hinaus. „Nicht mal, wenn ich Sonnabendfrüh ein Punktspiel habe, kann ich Papa überreden, ein Auto zu nehmen“, sagt Timos großer Bruder Malte. Er ist zwölf und trainiert wie Timo Fußball. Die anderen Kinder würden alle von ihren Eltern gefahren. „Und wir kommen mit dem Fahrrad!“ Und das auch im Winter, auch bei Regen.

Stephanie und Ludger Dinkelbach meinen es eben ernst mit dem Leben ohne eigenes Auto. Darum wollten sie gern hier ein Haus haben. Die Krankenschwester und der Ingenieur, beide 48 Jahre alt, haben schon seit Jahrzehnten kein eigenes motorisiertes Gefährt mehr. „Ich brauchte einfach nie eins“, sagt Stephanie Dinkelbach. „Ich bin bloß mal Motorrad gefahren, eine kleine Yamaha. Die abzuschaffen war kein politisches Statement. Nach meinem Umzug nach Köln war das Fahrrad einfach praktischer.“ Aber jetzt hier, ergänzt Ludger Dinkelbach, wo sie sehen, dass es anders geht, empfänden sie es beide stärker denn je so, „dass immer größere Autos und immer neue Straßen auf immer engerem Raum nicht die Zukunft für das Zusammenleben sein können.“

Dinkelbachs fahren viel Fahrrad und selten U-Bahn. Sie verwünschen Autos auch nicht. Sie wünschten sich nur, Industrie und Politik würden, statt auf immer tollere SUVs zu setzen, die Kombinierbarkeit von öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln fördern, sie komfortabler, umweltgerechter und preiswerter machen. „Da ist noch viel Spielraum“, sagt Ludger Dinkelbach.

Doch gehört Siedlungen wie ihrer die Zukunft? Noch gibt es wenige, die funktionieren. Bekannt sind erfolgreich autofreie Viertel und Straßenzüge in Freiburg, Berlin und Hamburg. Still geworden ist es um Vorhaben in Bremen, Bielefeld und Aachen. Verlässliche Zahlen, wie viele Familien bewusst auf ein

Auto verzichten oder ihres abgeschafft haben, gibt es nicht. Vor diesem Hintergrund ist in Köln-Nippes nicht alles, aber schon allherd gelungen. Rund 1550 Menschen leben heute auf dem ehemaligen Gelände eines Bahnausbesserungswerks, entweder in vier bis fünf Meter schmalen Reihenhäusern, in Eigentumswohnungen oder in Apartments zur Miete. Für die gibt es Wartelisten, so begehrt sind sie.

Es hat von der Initiative einiger Enthusiasten 1995 über zehn Jahre bis zum ersten Spatenstich für das Quartier gedauert. Eine größere zusammenhängende Fläche musste gefunden werden und die sollte so innerstädtisch und gut angebunden an den Nahverkehr wie nur möglich sein. Etwa fünfhundert Meter blieben es dennoch jeweils bis zur S- und U-Bahn. Dann musste der Bebauungsplan gegen Widerstände in der Lokalpolitik geändert werden – und dann brauchte es schließlich noch einen Entwurf für das Areal. Architekten aus Erlangen gewannen den



Die Dinkelbachs spazieren durch ihr autofreies Viertel in Köln. Weit und breit sind keine Autos, dafür aber jede Menge Fahrräder zu sehen.



Wettbewerb. Und auch die Investoren fanden sich nicht unter den autovernarnten Bauherren Kölns, sondern in den Niederlanden.

Die schachtelförmigen Neubauten für 450 Wohneinheiten mit ihren weißen Plastikrahmenfenstern verteilen sich heute auf nur knapp 0,18 Quadratkilometer Fläche, begrenzt von der Bahnlinie im Westen und den

Nur Feuerwehr und Krankenwagen dürfen durch

Reihenhäusern im Jugendstil des alten Nippes im Osten. Statt Parklücken gibt es hier Fußwege, Gärtchen, überdachte Fahrradständer und in den Mehrfamilienhäusern sogar Tiefgaragen für die Bikes, Chariots und Lastenräder – so richtige, mit nummerierten Parkflächen und elektrischen Türöffnern. Die achtzig Stellplätze für Autos, die die Stadt

Wie viel Platz hat das Schwein im Stall?
Darf das Huhn ins Freie?
Wie oft steht die Kuh auf der Weide?

Hier gibt's die Antworten

Der Tierwohl-Einkaufsführer im Taschenformat. Jetzt kostenlos bestellen: www.tierwohl-staerken.de/tierwohl-label

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
EINE FRAGE DER HALTUNG
Haltung zeigen
Was Sie beim Einkaufen für mehr Tierwohl tun können