



1500 Menschen leben in der autofreien Siedlung, darunter auch Lilli, Jette und Alexandra (v. l.)

# Hier haben Kinder Vorfahrt

**E**s dauerte nicht lange, und ich wusste, wohin ich gezogen war: nach Bullerbü. Das machte mich glücklich. Etwas ungehaltener wurde ich, schmähte man meine neue Heimat kurzerhand als „Getto“. Kinder, die auf verwinkelten Wegen, in Gärten und auf Plätzen spielten! Erwachsene, die sich über nachhaltige Lebensmodelle austauschten! Nicht auszuhalten war das offensichtlich für einige Zeitgenossen. „Ah ja, und Ihr Auto stellen Sie dann bei uns ab“, wurde mir mehr als einmal unterstellt. „Ich habe gar kein Auto“, erwiderte ich und kam mir vor wie in einer gewissen Fernsehreklame.

VON MARCUS BÄCKER

Zehn Jahre ist es her, dass ich mit Frau und Tochter als einer der ersten in eine Siedlung zog, die es so in Köln noch nicht gegeben hatte und zu damals noch im Werden begriffen war: etwas mehr als vier Hektar groß, ein Mix aus Reihen- und Mehrfamilienhäusern und komplett autofrei. Man kann zwar ein Auto haben, aber man darf nicht mal eben damit bis vor die Haustür fahren und schnell die Einkäufe abladen. Das darf man noch nicht mal mit dem Moped tun. Taucht doch einmal ein motorisiertes Fahrzeug auf, liegt entweder eine entsprechende Genehmigung der Stadt Köln vor, oder der Müll wird abgeholt. In absoluten Ausnahmefällen ist es auch mal die Feuerwehr.

Mit 455 Wohneinheiten und über 1500 Bewohnern ist die „Stellwerk 60“ getaufte Siedlung die größte autofreie in Nordrhein-Westfalen, als Siedlung mit ausschließlich autofreiem Innenbereich sogar die größte in Deutschland. Dass 20 Prozent der Haushalte ein eigenes Auto besitzen dürfen, war ein Kompromiss, den die Bürgerinitiative eingehen musste, damit die Politik den Plänen zustimmte. Das dazu notwendige Parkhaus mit 80 Stellplätzen wurde am Rand der Siedlung errichtet. Ein kleiner Fußmarsch bleibt also auch den motorisierten Bewohnern nicht erspart.

Vor zehn Jahren gehörte man als Mensch, der so etwas freiwillig auf sich nimmt, zur schräg angesehenen Avantgarde. Dabei ist die Idee für die Siedlung deutlich älter. Schon 1994 hatten sich Kölner Bürger zum Arbeitskreis Autofreie Siedlung zusammengeschlossen, um das Ideal eines autofreien Zusammenlebens in ihrer Heimatstadt verwirklichen zu können. Vier Jahre später beschloss der Kölner Rat, auf einem Teil des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes im Kölner Stadtteil Nippes eine solche Siedlung tatsächlich errichten zu lassen.

Damit gingen die Probleme erst richtig los. Autofreie Siedlung, was sollte das sein? Die Wohnungsbaugesellschaft, die das Gelände 1999 erwarb, hatte eine

Seit zehn Jahren  
wohnt unser Autor in  
einer autofreien  
Siedlung in Köln.  
Das funktioniert ganz  
gut – mit kleinen  
Einschränkungen

ziemlich exakte Vorstellung davon: ganz viele Häuser und darunter große Tiefgaragen. Die Bürgerinitiative fand das eher nur so mittel. Ihr ging es nämlich nicht nur darum, möglichst ruhig und abgasfrei zu leben, sie verfolgte durchaus auch eine verkehrspolitische Agenda: Sie wollte nämlich generell weniger Autos in Köln.

Der Investor sprang ab, und die Arbeitskreis-Mitglieder bekamen von der Stadt zu hören: Findet einen neuen, sonst platzt das Projekt. Die Suche gestaltet sich schwierig. Häuser ohne Parkplatz vor der Tür oder unter dem Keller? Wer bitte schön wollte denn in so etwas wohnen? Erst in den Niederlanden fand man ein Unternehmen, das sich zur Verwirklichung derart kühner Pläne bereit erklärte: Die Kontroll-Treuhandgesellschaft hatte mit autofreien Gedankenexperimenten zwar eigentlich nur wenig am Hut, wollte aber in Deutschland Fuß fassen. Und das gelang ihr mit dem Bau der Siedlung dann auch tatsächlich: Heute ist sie unter dem Namen BPD Immobilienentwicklung an zahlreichen Bauvorhaben beteiligt.

Gemeinhin heißt es unter Maklern, dass sich vor allem Einfamilienhäuser ohne Parkmöglichkeit direkt vor der Haustür kaum vermarkten lassen. Für die 73 Häuser im „Stellwerk 60“ gilt das ganz sicher nicht. Seit unserem Einzug vor zehn Jahren ist ihr Wert beträchtlich gestiegen. Viel häufiger als „Getto“-Beschimpfungen bekommt man heutzutage die Frage zu hören, ob demnächst nicht irgendetwas frei werde – eine Wohnung, ein Haus, egal was. Die Fluktuation bei den Mietern und den in den eigenen vier Wänden lebenden Immobilienbesitzern ist allerdings gering, die Liste der Interessenten dementsprechend lang.

Da stellt sich natürlich die Frage: Wie kommt das? Nun, erstens gibt es – schnöde Erklärung – in Köln generell zu wenige Wohnungen, und das zehn Fahrradminuten vom Dom entfernte Nippes gilt als beliebtes Veedel. Zweitens fällt es Innenstadtbewohnern immer leichter, auf ein eigenes Auto zu verzichten. In einigen Kölner Stadtvierteln sind es bereits bis zu 50 Prozent

der Haushalte, da kann man auch gleich in einer autofreien Siedlung leben.

Drittens schließlich wird uns Autofreien in Köln-Nippes das Dasein ohne Auto auch wirklich einfach gemacht. In der Nähe befinden sich zwei S-Bahn-Stationen, zwei U-Bahn- und diverse Bushaltestellen sowie eine Vielzahl von Carsharing-Stationen. Die Tiefgaragen unter den Mehrfamilienhäusern sind exklusiv für Fahrräder reserviert, die Einfamilienhäuser haben entsprechende Schuppen. In der Siedlung verkauft ein kleines Geschäft, was man im Alltag so braucht, die Haupteinkaufstraße von Nippes ist fußläufig erreichbar. Einmal in der Woche kommt zudem ein Getränkeservice und liefert die bestellte Ware mit der Sackkarre an. Eine zentrale Rolle spielt darüber hinaus der vor zehn Jahren gegründete Nachbarschaftsverein „Nachbarn 60“, der mit allerlei Aktivitäten, einem kleinen Café und dem Verleih etwa von Bierbänken das soziale Miteinander stärkt und für Beiträge zahlende Mitglieder und – gegen Entgelt – auch für andere Bewohner beispielsweise Sack- und Paketkarren sowie Fahrradanhänger zum Verleih bereithält.

Wird ein Möbel angeliefert oder müssen Handwerker bis zum Haus vorfahren, wird es allerdings ein wenig komplizierter: Dann muss bei der Stadt eine kostenpflichtige Ausnahmegenehmigung angefordert werden. Vor drei Jahren war die Aufregung groß, als klar wurde, dass dank dieser Regelung ein Umzugswagen nicht länger als 60 Minuten in der Siedlung parken darf. Der davon betroffenen, nachvollziehbar recht verzweifelten Seniorin wurden zwar ausnahmsweise drei Stunden für das Aufladen des gesamten Hausstands zubilligt, in Erinnerung aber blieb vor allem das Zitat des damaligen Ordnungsamtsleiters Robert Kilp im Kölner Stadt-Anzeiger: „Das sind halt die Nachteile, wenn man unbedingt in einer autofreien Siedlung leben möchte.“ Das klang schon sehr nach „Ätsch“.

Möchte man wegen solcher Ärgernisse dann doch lieber in einem ganz normalen Viertel leben? Keineswegs. Der Luxus, dass man seine Kinder in einer Umgebung spielen lassen kann, in der das Gefährlichste weit und breit marodierende Gokart-Fahrer sind, ist unbezahlbar. Abgase atmet man höchstens in der ekstatisch zelebrierten Grillsaison ein, und ruhiger kann man in der Innenstadt kaum wohnen. Da steckt man dann auch die Kritik indignierter Mitbürger weg, die in einem Punkt allerdings nicht ganz ungerechtfertigt ist. Als die Stadt 2016 nachprüfte, wie viele „Stellwerk 60“-Haushalte denn nun tatsächlich ein Auto haben, kam heraus, dass es tatsächlich mehr als 30 über der erlaubten Obergrenze von 80 sind.

Die Halter dieser Autos konkurrieren mit den verärgerten Bewohnern der Nebenstraßen um die wenigen Parkplätze dort. Die Einführung des Anwoh-

nerparkens in der Umgebung – von dem Bewohner der autofreien Siedlung ausgeschlossen sind – hat zwar etwas Druck aus den Kessel genommen, aber auch angemietete Abstellflächen sind ein rares Gut in einem Stadtteil wie

Nippes. Als der Verein „Nachbarn 60“ nachforschte, wie es so weit kommen konnte, stellte sich heraus, dass bei der Vermarktung der Mietwohnungen die Bedingung der Autofreiheit zum Teil schlichtweg verschwiegen wurde – es

wurde also gemogelt. Beruhigt können allerdings sogar die sein, die unterschrieben haben, aufs Auto zu verzichten, und doch eines besitzen. Juristisch ist die Einhaltung der Verzichtserklärung nur begrenzt durchsetzbar.

„Nachbarn 60“ setzt auf Aufklärung und sozialen Druck. Dass von der Stadt irgendwann der Bau eines zweiten Parkhauses verlangt wird, will man auf jeden Fall vermeiden. Je mehr Autofahrer im „Stellwerk 60“ wohnen, desto mehr könnte das Prinzip der Autofreiheit aufgeweicht werden, so die Befürchtung. Immerhin, mehrere Autobesitzer konnte der Verein schon überzeugen, fortan auf Carsharing, Rad und öffentliche Verkehrsmittel auszuweichen.

Für die Stadt Köln zeigt der Pilotversuch, dass man sogar in einer vergleichsweise kleinen Siedlung den Autobesitz nur bedingt regulieren kann. Für größere Neubaugebiete setze man deshalb nicht auf Verbote, sondern auf die Verknappung von Parkraum und einen Verkehrsmix aus ÖPNV, Elektromobilität, Carsharing und Radnutzung mit entsprechender Infrastruktur, erklärt Anne Luise Müller, Leiterin des Stadtplanungsamtes. Die autofreie Siedlung wird in Köln ein Unikat bleiben.