

***Angela Schneider-Sedlaczek***

***Städtebaulicher Wettbewerb  
EAW Köln-Nippes entschieden***

***Nr. 30 Dezember 2000***

Nach sechsjähriger, intensiver Vorarbeit hat Köln Ende 2000 ein städtebauliches Konzept für das Modellprojekt „Autofreie Siedlung“. In diesem Beitrag werden prämierte und weitere interessante Wettbewerbs-Entwürfe für das EAW-Gelände in Köln-Nippes vorgestellt.

Angela Schneider-Sedlaczek<sup>1</sup>

## Städtebaulicher Wettbewerb EAW Köln-Nippes entschieden

Der von der Stadt Köln und der Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR ausgelobte zweiphasige städtebauliche Realisierungswettbewerb „Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk (EAW) in Köln-Nippes incl. Modellprojekt Autofreies Stadtquartier“ ist am 26.6.2000 entschieden worden. Nach 6 Jahren Vorarbeit hat das Modellprojekt „Autofreie Siedlung Köln“ nun endlich ein städtebauliches Konzept.

### Vorgeschichte

Bereits 1994 wurde in Köln erstmals über mögliche autofreie Wohnprojekte diskutiert. Bei einer ersten Standortsuche hat das Stadtplanungsamt Köln insgesamt 18 potenzielle Flächen für autofreie Wohnbauvorhaben benannt. Nach interner Prüfung und gemeinsamer Diskussion mit dem „Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln“ (ASK) wurden aus den 18 Vorschlägen vier Standorte ausgewählt<sup>2</sup>, für die 1997 eine standortspezifische Marktuntersuchung durchgeführt worden ist<sup>3</sup>. Mit über 2.500 ausgefüllten Fragebögen war die Beteiligung an der Umfrage überraschend hoch. Der mit Abstand gefragteste Standort war das EAW in Köln-Nippes.

Der Standort – eine ehemals als Eisenbahnausbesserungswerk genutzte 19 ha große Fläche – befindet sich linksrheinisch, citynah im nördlich der Kölner Innenstadt gelegenen Stadtteil Nippes. Das Gebiet wird im Westen von einer S-Bahn-Trasse, im Nordosten von der Kempener Straße (Hauptverkehrsstraße) und im Osten von der Eisenachstraße (Wohnstraße) begrenzt. In der näheren Umgebung sind vielfältige Einkaufs- und Dienstleistungsangebote, Kita, Grund- und weiterführende Schulen vorhanden. Der Haltepunkt von 2 S-Bahnlinien ist etwa 500 m entfernt, die Haltestellen von 3 Stadtbahn- und 4 Buslinien befinden sich in 350 – 700 m Entfernung. Das Gelände wurde Anfang 1999 von der Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR, Ewald Hohn Wohnungsbau und Roland Agne gekauft.

Der ASK hat im Herbst 1998 sein „Bild“ dieser künftigen Siedlung über ein städtebauliches Gutachten unseres Architekturbüros vorgestellt<sup>4</sup>. Das nun fixierte Ergebnis zeigt, dass zwar die Zielgröße der Siedlung von 400 – 500 Wohneinheiten auf 350 Wohneinheiten incl. 50 Einfamilienhäusern reduziert wurde, ansonsten jedoch viele der für den Arbeitskreis formulierten Anregungen, wie ihre Lage, die Umgebung, die wünschenswerten Anbindungen, die Ausbildung der Siedlungsränder und nachbarschaftliche



Städtebaulicher Entwurf aus dem Gutachten des ASK

<sup>1</sup> Angela Schneider-Sedlaczek ist freischaffende Architektin in Köln und war als Sprecherin des „Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln“ (ASK) Beraterin des Preisgerichtes.

Kontakt: Tel: 0221 / 257 033-6, e-mail: schneider-sedlaczek@netcologne.de

<sup>2</sup> Vgl. Rundbrief Nr. 3, S. 23 und Nr.4, S. 2 ff

<sup>3</sup> Vgl. Rundbrief Nr. 10, S. 8 ff

<sup>4</sup> Vgl. Rundbrief Nr. 5, S. 11 ff und Rundbrief Nr. 7, S. 15 ff

Funktionen Eingang in das Wettbewerbsverfahren und die Entscheidungen gefunden haben.

### **Wettbewerbsergebnisse**

Von der Jury sind sehr unterschiedliche Konzepte mit Preisen und Ankäufen gelobt worden: Von der hochverdichteten, städtisch geprägten Lösung über lichte, dennoch städtische Höfe bis hin zum nach Nippes importierten Freizeitpark wurden sehr verschiedene Ansätze als interessante Beiträge gewürdigt. Der Gedanke, eine dem Ort angemessene Lösung zu präferieren, führte schlußendlich zur Entscheidung für die Arbeiten der ersten beiden Preisträger – mit einem ausdrücklichen Hinweis des Preisgerichtes, die erstplazierte Arbeit zur Durchführung zu empfehlen.

Mit ihrer Konzeption für das Gesamtgelände konnten die beiden erstplazierten Arbeiten die Jury überzeugen. Auch aus Sicht des Arbeitskreises sind diese beiden Arbeiten die besten Beiträge der Preisträgergruppe – hier decken sich unsere Vorstellungen zur Entwicklung des Geländes mit denen des Preisgerichtes. Bei der Bewertung der Rangfolge hätte ich dem Preisgericht mehr Mut gewünscht – der „innovativere“ Beitrag ist mit dem zweiten Preis bewertet worden. Die Chance, mit diesem Modellprojekt städtebaulich neue Wege zu gehen, ist so nicht genutzt worden.

Dennoch wurde der erste Preis mit seiner gut durchdachten, soliden und robusten Hoflösung vom Arbeitskreis sehr begrüßt. Schon in der vereinsinternen Diskussion und verschiedenen Bewohnerplenen zu „Architektur und Städtebau der autofreien Siedlung“ zeichnete sich ein Interesse eher an bewährten als an innovativen Lösungsansätzen ab. Der erste Preis ermöglicht die Verwirklichung vieler vom ASK in seinen Grundsatzpapieren zu „Lebensqualität“ und „Verkehr“ formulierten Prinzipien. Letztendlich führten diese klar formulierten Wunschvorstellungen der InteressentInnen auch genau zu den im Gutachten dargestellten Lösungen – ein bisschen mehr Mut zum Beschreiten neuer Wege (nicht nur bei der Ausbildung des Mobilitätskonzeptes für eine autofreie Siedlung) könnten heute also auch die späteren BewohnerInnen der Autofreien Siedlung gebrauchen.

Die beiden erstplazierten Arbeiten stellen gute städtebauliche Lösungen für das Gesamtgelände und den autofreien Wohnbereich dar. Im Zuge des Wettbewerbsverfahrens wurde darüber hinaus eine Vielzahl städtebaulicher Einzellösungen aufgezeigt, die speziell unter dem Gesichtspunkt „Autofreie Siedlung“ entwickelt wurden, aber eben keine Perspektive für das Gesamtgelände darstellen konnten. Auf einige der erwähnenswerten Ideen möchte ich in der Folge aufmerksam machen – sie können sicherlich als bildhafte Beispiele die städtebauliche Diskussion zum autofreien/autoreduzierten Wohnen über die reine Anwendung „EAW-Nippes“ hinaus anregen.

### **Die beiden ersten Preise**

Die Konzeption des ersten Preisträgers, des Architekturbüros Richard Waldmann und Barbara Rösner aus Erlangen, sieht die autofreie Siedlung in der vom ASK bevorzugten Lage zwischen Eisenachstraße im Osten und dem neuen Bürgerpark<sup>5</sup> im Westen vor. Die Anbindung an die Kempener Straße erfolgt über die vom ASK entwickelte „Diagonale“. Richtung Wartburgplatz (bildet den südlichen Abschluss der Eisenachstraße) wird eine direkte Wegeverbindung eingerichtet. Die vom Arbeitskreis geforderte strikte Trennung von motorisierten Individualverkehr und Fuß- und Radverkehr ist konsequent umgesetzt.

Die Siedlung stellt sich dar als ein System von Hofanlagen, in die die von der Investorengemeinschaft gewünschten Einfamilienhäuser - erfreulicherweise verteilt - eingestreut sind. Die Zahl der autofreien Wohneinheiten ist zurzeit geringer als gewünscht. Das städtebauliche Prinzip lässt auf Grund der relativen Lichte Möglichkeiten der Nachverdichtung zu, um die vorgesehenen 305 Wohneinheiten bis auf 350 aufzustocken.

---

<sup>5</sup> Im Auslobungstext vorgegeben war die Darstellung eines Bürgerparks in der Mitte des Planungsgebietes als Kommunikations- und Freizeitbereich.

Die Siedlungsränder sind klar ausformuliert. Die Siedlung ist zum autogerechten Umfeld abgegrenzt und gleichzeitig in alle Richtungen offen. Zahlreiche kleine Platzanlagen bieten Gelegenheit zum Kommunizieren, Spielen und Werken. Die Mobilitätsstation ist sinnvoll am Siedlungsrand zwischen Misch- und Wohngebiet an der „Diagonalen“ angeordnet und mit einer Car-Sharing-Station verknüpft. Es entsteht eine Siedlung mit Gestaltungsfreiheiten für ein autofreies Wohnumfeld, die aber durch ihre Grundstruktur – Hofanlagen und dazwischen angeordnete Wege – die Option einer späteren autogerechten Nachrüstung in sich birgt.

Die Arbeit des zweitplatzierten Kölner Büros Haussmann und Müller zeichnet sich durch eine starke Konzentration einzelner Bauflächen in unterschiedlichen Bereichen des Geländes zugunsten eines Gewinns von Grünflächen aus. Die einzelnen Funktionsbereiche Gewerbe, Mischgebiet und Autofreies Wohnen grenzen sich sehr deutlich voneinander ab und werden über die eingefügten Grünzonen doch wieder miteinander verknüpft.



Erster Preisträger, Architekturbüro Waldmann und Rösner, Erlangen



Zweiter Preisträger, Architekturbüro Haussmann und Müller, Köln

Gebäude ist durch das Prinzip der fließend ineinander übergehenden Räume zwei dieser Identitäten zuzurechnen. Geschosswohnungen, gestapelte Reihenhäuser und Einfamilienhäuser bewirken mit

Die Autofreie Siedlung liegt auch bei dieser Arbeit zwischen dem Bürgerpark im Westen und der Bebauung an der Eisenachstraße im Osten. Die Anbindungen an die Kempener Straße und den Wartburgplatz erfolgen direkt in die Siedlung. Eine übergeordnete Anbindung an den Bürgerpark erfolgt hier leider nicht. Direkt an den Nordrand der Autofreien Siedlung schließt sich ein Grünbereich an, über den von der Kempener Straße Richtung Wagenrichthalle<sup>6</sup>/Geländemitte und Park gelenkt wird.

Die Siedlung selber besteht aus ineinanderfließenden, hofartigen Räumen, die beispielhaft zeigen, wie die Auflösung von Vorne und Hinten / Privat und Öffentlich sinnvoll ausgeformt werden kann. Diese spezifische Möglichkeit des Umgangs mit Außenräumen stellt eine Besonderheit der Autofreien Siedlung dar und damit eine neue Chance für bauliche Nachbarschaften. Durch den Wegfall der Emissionen und Gefährdungen durch den Autoverkehr vor der Haustür ergibt sich hier die eigentliche Chance innovativen Städtebaus – eine Chance, die wahrzunehmen die Zeit vielleicht noch nicht reif ist... .

Wasserhöfe, Grüne Höfe, Steinhöfe u.ä. bilden im Entwurf des zweiten Preisträgers eigene Identitäten – jedes

<sup>6</sup> Die denkmalgeschützte Wagenrichthalle befindet sich im nordwestlichen Teil des Plangebietes. Sie wird momentan und auch künftig durch gewerbliche und soziale Betriebe genutzt.

unterschiedlichen Höhen und Fassadenausbildungen ein lebhaftes Siedlungsbild und ermöglichen verschiedenartige Nachbarschaften.

Eine Mobilitätsstation ist in dieses Konzept bisher nicht integriert, Car-Sharing und Taxivorfahrt aber vorgesehen. Die Anzahl der gewünschten autofreien Wohneinheiten ist auch in dieser Arbeit noch nicht erreicht. Auf Grund der schon jetzt vorhandenen Dichte würde eine Erhöhung der Wohnungsanzahl zu Veränderungen führen.

Da die nachfolgenden prämierten Arbeiten, die Preise 3 bis 5 sowie 4 Ankäufe nur teilweise innovative Ansätze für autofreie Wohnprojekte aufweisen, gehe ich in der Folge eher auf einige nicht prämierte Arbeiten ein, die unter diesem Gesichtspunkt interessanter erscheinen.

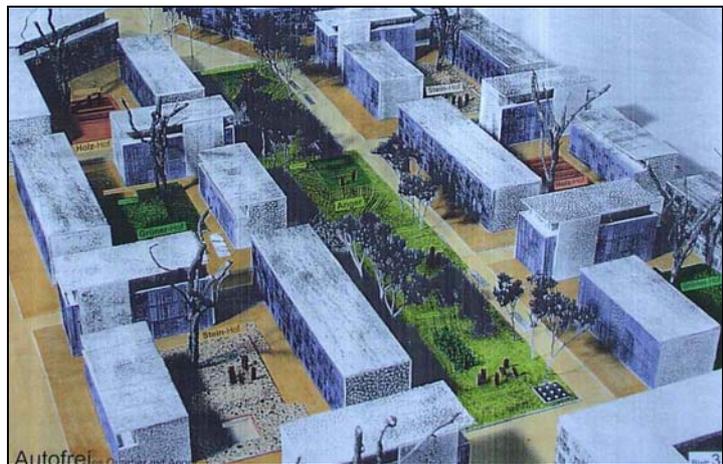
### Städtebauliche Lösungen für ein autofreies Wohnumfeld

Einerseits sind spezifisch autofreie Planungsansätze, andererseits neue Ideen für den Umgang mit einzelnen Bereichen, der Ausbildung von Rändern zur Nachbarschaft, der Siedlungsanordnung auf dem Gelände des EAW o.ä. entstanden. Ich möchte auf einzelne interessante Ideen und Lösungsvorschläge hinweisen, indem ich – ohne jeweils die gesamte Arbeit erläutern oder bewerten zu wollen – diese aus dem Kontext herausgelöst darstelle.

Im Vorfeld des Wettbewerbes hat sich die „Planungsgemeinschaft Autofreie Siedlung Köln“ als Arbeitsgruppe des ASK intensiv Gedanken gemacht über eine spezifisch autofreie Siedlungsform, über typische städtebauliche Ansätze und innovative Möglichkeiten<sup>7</sup>. Über diese Ideen hinaus haben meiner Meinung nach vor allem vier Wettbewerbsarbeiten – ungeachtet ihrer Bewertung im Wettbewerb – Anregungen für die allgemeine Diskussion über autofreie Siedlungsformen gegeben.

Ähnlich wie im zweitplazierten Entwurf der Architekten Hausmann und Müller entwickelten die Kölner Architekten Fischer + Fischer ineinanderfließende, hofartige Räume, welche mit der Auflösung von Vorne und Hinten / Privat und Öffentlich eine spezifisch autofreie städtebauliche Gebäudeanordnung darstellen. Die Höfe bilden durch individuelle Ausformungen der Außenraumgestaltung jeweils eigene, sich vernetzende Identitäten.

Die Arbeit von Hausmann und Müller setzt mitten zwischen die Geschosswohnungen gestapelte Reihenhäuser und Einfamilienhäuser. Die Arbeit von Fischer + Fischer bildet jeweils Gruppen gleichartiger Gebäude aus, die in den einzelnen Hofanlagen durchmischt werden. Während Hausmann und Müller eine gleichmäßige Anordnung der Höfe über die gesamte Autofreie Siedlung vorschlagen, ordnen Fischer + Fischer einen grünen Anger als Siedlungszentrum an. Hausmann und Müller setzen die oben beschriebene



Entwurf der Architekten Fischer + Fischer, Köln

Auflösung von Außen/Innen, Hinten/Vorne durch die Gleichmäßigkeit der Höfe konsequent durch, bei der Arbeit von Fischer + Fischer entstehen hingegen einerseits klare Abgrenzungen und andererseits fließende Übergänge. Beide Anordnungen verfügen über ihre spezifischen Reize – der Entwurf von Hausmann und Müller mit einem kompakten Siedlungsgebilde ermöglicht großflächig zusammenhän-

<sup>7</sup> Vgl. Rundbrief Nr. 7

gende Grünzonen in der Nachbarschaft, der Entwurf von Fischer + Fischer integriert siedlungszugeordnete Grünbereiche in deren Mitte.

Das Kölner Büro Boris Enning agX Architekten mit Jens Rottland stellt für die autofreien Geschosswohnungen sehr kompakte räumliche Gebilde dar, die entlang einer Erschließungsachse aneinandergesetzt werden. Diese Achse geht intensiv auf die Bedürfnisse von Bewohnern ein, die sich zu Fuß, per Fahrrad, Dreirad oder Roller bewegen und diese Verkehrsmittel sicher und nah am Ziel abstellen wollen. Auch in dieser Arbeit werden Hofanlagen gebildet, die aber klar begrenzt und sehr stark verdichtet werden. Zwischen den einzelnen Höfen, in den offenen Erdgeschosszonen unter den Wohngebäuden entstehen Räume mit Abstellmöglichkeiten für Bewohner- und Besucherfahräder. Hier kann auch einmal ein Rad repariert, das Geschehen in den benachbarten Höfen beobachtet oder wettergeschützt ein Schwätzchen gehalten werden. Ein weiterer, nicht zu unterschätzender Vorteil der dargestellten Gebäudeanordnung ist die Unmöglichkeit der Nachrüstung für den Autoverkehr. Rot- und Blaulichtfahrzeuge fahren hier durch den Grünbereich zwischen den einzelnen Hofreihen – die Dichte und Kompaktheit der Siedlung lässt keine Umrüstung auf autogerechte Straßenquerschnitte zu.

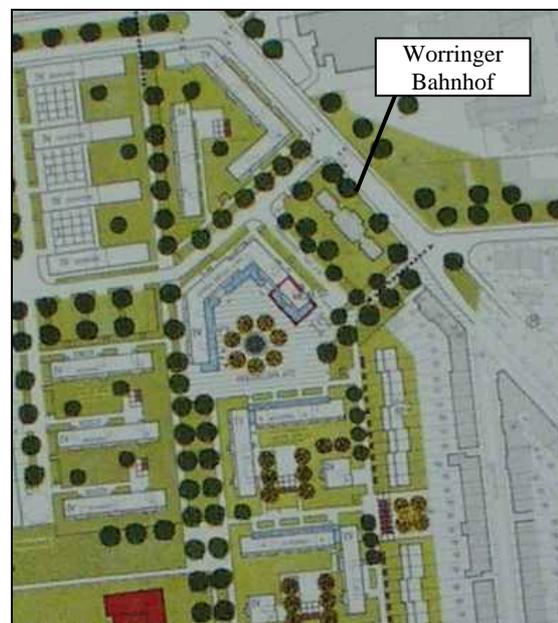
Leider nicht konsequent ausgeformt ist die spannende Idee des Düsseldorfer Büros BLUM. Architekten, unterschiedlichen Funktionen – Gewerbe-, Mischnutzung, autogerechtes und autofreies Wohnen – und andersgeartete Gebäudekonstellationen einer übergeordneten Struktur zuzuordnen. Gebäudeabstand, Gebäudetiefe und Gebäudeanordnung variieren und könnten in konsequenter Handhabung eindeutige Hinweise für Bewohner und Besucher geben. Interessant ist hier, dass im Bereich der autofreien Siedlung der Wechsel von Straßen- und Grünbereichen zwischen den versetzt und dicht angeordneten Gebäudezeilen ein spezifisch autofreies, ungeordnetes Wegemuster bilden kann.

### Alternative Ansätze für das EAW

In den folgenden Beiträgen sind einzelne Bereiche des EAW-Geländes unter Autofrei-Kriterien besonders interessant ausgeformt worden:

Die Arbeit von Prof. H. PA Haunschild, Köln, die mit einem Ankauf bewertet wurde, stellt den Siedlungseingang im Bereich des Worringer Bahnhofes (an der Kempener Straße) als Veedelsplatz dar. Hier sind die Mobilitätszentrale, Läden und ähnliche übergeordnete Funktionen angeordnet. Es bildet sich ein echter Knoten, der zwischen Kempener Straße, dem Mischgebiet im Norden, der Wagenrichthalle im Westen, dem Bürgerpark im Südwesten und der südlich angrenzenden autofreien Siedlung vermitteln kann.

Der Beitrag von Nebel Pössl Architekten, Köln, ordnet den Bürgerpark – entgegen fast allen anderen Arbeiten - im Zentrum des EAW an. So entsteht für die autofreie Siedlung eine hervorragende westliche Kante. Diese wollen die Architekten besonders nutzen, indem sie die Anordnung bestimmter Wohnungstypen an dieser Kante vorschlagen. Entsprechend der erwarteten Lebensumstände der Bewohner liegen im Westen die kleinen und mittelgroßen Wohnungen für Berufstätige, die ihre Wohnung hauptsächlich bei Abendsonne genießen können. Siedlungsintern sind für Familien mit Kindern gestapelte Reihenhäuser mit Südgärten oder Dachterrassen bzw. Passivhäuser angeordnet – ein sicherlich diskussionsanregender Beitrag.



Entwurf von Prof. H. PA Haunschild, Köln



Entwurf von Nebel Pössl Architekten, Köln

Letztlich sei noch die Arbeit des Kölner Architekten Jörg Lieber erwähnt, die Lösungsvorschläge für eine optimierte Anbindung der Siedlung an die beiden S-Bahn-Haltestellen im Norden und Süden aufzeigt. Die heute unter dem Gesichtspunkt eines sozial kontrollierten, angstfreien Zugangs eher unterbelichteten Stationen können durch die gezeigten Maßnahmen einerseits sicherer ausgebildet (zweiter Zugang), andererseits aber auch näher an die neuen Fahrgäste herangeführt werden.

### Fazit und Ausblick

Auf Grund einer sehr kurzen Ankündigungszeit für den Wettbewerb haben für einen so innovativen, offenen Wettbewerb mit insgesamt 78 Beiträgen eher wenige Büros teilgenommen. Erschwerend kam hinzu, dass der Eigentümer und Mitauslober – die Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR – eine weitere Beauftragung der Preisträger nicht zugesagt hat. So verwundert es auch nicht, dass viele der spezifisch autofreien Detailvorschläge von Architekturbüros stammen, die kurzfristig vom Arbeitskreis auf den Wettbewerb aufmerksam gemacht und um Teilnahme gebeten worden sind; u. a. auch das Büro des ersten Preisträgers.

Ob eine größere Anzahl von TeilnehmerInnen mehr innovative Impulse in die Diskussion gebracht hätte, bleibt offen. Richtig begeistert hat das Ergebnis mit seinen eher wenigen wirklich neuen und interessanten Ansätzen nicht. Hier erhoffen wir uns von der bundesweiten Diskussion über städtebauliche Lösungen für autofreie/autoreduzierte Stadtquartiere noch einige spannende Ergänzungen.

Das Büro Waldmann und Rösner hat inzwischen eine Überarbeitung des ersten Preises vorgestellt. Als nächstes ist nun das Stadtplanungsamt Köln gefordert, auf Grundlage der Wettbewerbsergebnisse das Bebauungsplanverfahren vorzubereiten und einzuleiten. Aufgabe des Arbeitskreises wird es sein, weiterhin den Kontakt mit dem Eigentümer der Fläche zu suchen und eigene Realisierungsmodelle zu entwickeln. Mit dem Baubeginn selbst ist frühestens in 2002 zu rechnen.