

KEIN AUTO, NIRGENDS

Braucht man als Familie wirklich einen Wagen, zumal in der Stadt? Ein Besuch im „Stellwerk 60“ in Köln, einem der wenigen autofreien Viertel in Deutschland, liefert Antworten.



In ihrer Siedlung in Köln haben Timo und Malte Dinkelbach jede Menge Platz zum Kicken. Hier stören keine parkenden Pkw. „Stellwerk 60“ ist autofrei.



T

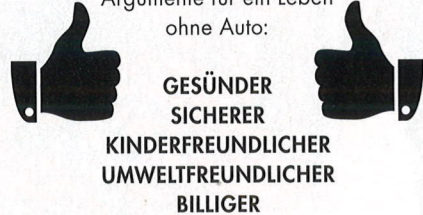
AUTOFREI WOHNEN

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

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!“