

## MELDEBOGEN BEST PRACTICES – "VERNETZUNG IM VERKEHR ZUR VERBESSERUNG VON STÄDTISCHEN QUARTIEREN"

### 1 Projekt in Kürze

#### 1.1 Titel

Autofreie Siedlung Köln-Nippes

#### 1.2 Ort

Stadt / Gemeinde Köln

Bundesland NRW

#### 1.3 Quartier / Stadt- / Ortsteil(e)

Name \_\_ Stadtteil Nippes / Sechzigviertel

Lage in der Stadt: nordwestlich der Innenstadt gelegen, ca. 2,5 km von Dom und Hauptbahnhof entfernt

#### 1.4 Sachstand

Projektlaufzeit: 1994 bis 2009

In welcher Phase befindet sich ihr Projekt?

Vorbereitung

Planung / Konzepterstellung

Umsetzung / Implementierung

#### 1.5 Handlungsschwerpunkt

Welche Themenfelder werden durch Ihr Projekt berührt? (Da vorrangig Projekte gesucht werden, die mehrere Schwerpunkte verfolgen, sind Mehrfachnennungen möglich.)

Kooperationen eingehen, Wechselwirkungen beachten

Belastungen abbauen, Lebensqualität erhöhen

Nichtmotorisierten Individualverkehr fördern

Mobilität anbieten und managen

Öffentliche Räume aufwerten und erlebbar gestalten

(X) Wirtschaftsverkehre verträglich abwickeln

Mobilität erhalten, Erreichbarkeiten sichern

Zusammenleben und Gemeinschaft fördern

#### 1.6 Problembezug

Mit welchen verkehrsbedingten Belastungen hat Ihr Projektgebiet hauptsächlich zu kämpfen?

X angelnde Verkehrssicherheit / erhöhte Unfallgefahr

X Luftverschmutzung

X Lärmbelastung

Belastungen / Konflikte durch Lieferverkehr

Unzureichende Angebotsstruktur im ÖPNV

(X) Quantitative und qualitative Mängel im Straßen- und Wegenetz

X Vermeidung der negativen Wirkungen des motorisierten Verkehrs (vergleiche (X)-Themen), Entkopplung von Stellplatz- und Wohnungskosten sowie hochwertiges Angebot an Fahrradabstellanlagen

## 2 Ansprechpartner auf Projektebene

Stadt / Verkehrsunternehmen / Institution / Abteilung Verein nachbarn60 e.V.

Name Hans-Georg Kleinmann

Funktion Mitglied des Vereinsvorstandes

Weitere Ansprechpartner:

- ASK - Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V., Ralph Herbertz
- Stadt Köln: Jürgen Möllers

### Hinweis

- Bitte fügen Sie der Projektbewerbung Angaben bzw. Materialien zu folgenden Punkten als Anlage bei: Kommunalen Hintergrund, Angabe statistischer Grunddaten sowie Rahmendaten auf Quartiersebene
- Anlass, Problemstellung, Motivation
- Projektbeschreibung (Lage, Gebietstyp, Art der Maßnahmen, Akteure und Prozessablauf, Finanzierung/Förderung, ggf. Pläne/Fotos/Dokumentation/ Website)
- Erläuterungen zum Planungs- / Umsetzungsprozess, Lösungsweg
- Darstellung Risiken und Hemmnisse, Erläuterungen zum Umgang mit diesen
- Besonderheiten und Innovationsgehalt
- Ggf. ergänzende Evaluationsergebnisse

## 1. kommunaler Hintergrund, Angabe statistischer Grunddaten sowie Rahmendaten auf Quartiersebene

Der Stadtbezirk Nippes liegt im Linksrheinischen zwischen dem "alten" Köln und dem Stadtbezirk Chorweiler.

Zum Stadtbezirk Nippes gehören sieben Stadtteile mit einer Gesamtfläche von 3.200 Hektar und 109.009 Einwohnern. Bis in die Neuzeit war das Gebiet von Dörfern und einzelnen Höfen ländlich geprägt.

Der Stadtteil Nippes bildet den Mittelpunkt des Stadtbezirks Nippes mit dem Bezirkszentrum an der Neusser Straße, einer weit über Kölns Grenzen hinaus bekannten und beliebten "Einkaufsmeile" und dem ebenso bekannten Wilhelmplatz mit seinem werktäglichen Frischmarkt.

Man erreicht in 10 Minuten mit der U-Bahn den Dom mitten im Herzen Kölns.

Lebendige und urbane Viertel sowie Bewohner aus vielen Nationen und Kulturen machen heute die ausgewogene "kölsche Mischung" dieses Bezirks aus. Die Umnutzung von Industrie- und Gewerbeflächen sowie der Neubau des Bezirksrathauses waren und sind wichtige Signale für die künftige Stadtentwicklung.

## 2. Anlass, Problemstellung, Motivation

In deutschen Großstädten existiert ein hoher Anteil von Haushalten, die ihre Mobilität ohne eigenes Auto organisieren. In Köln sind rund ein Drittel der Haushalte ohne Auto, wobei dieser Wert mit steigender Dichte und Zentralität wächst und in der Innenstadt rund 50 % erreicht. Damit tragen die autofreien Haushalte zum einen wesentlich zum „Funktionieren“ der Stadt/des Stadtverkehrs bei und leben zum anderen oft in den Stadtteilen, die besonders vom motorisierten Verkehr belastet sind.

Diese Menschen, deren Lebensqualität durch den motorisierten Verkehr negativ beeinträchtigt ist, v.a. in den Punkten Sicherheit, Emissionen sowie Lärm, wollen nicht aufs Land ziehen, sondern die Vorteile, die die Stadt zu bieten hat, nutzen. Jedoch gab es für diese Zielgruppe bislang kein adäquates Wohnungsangebot. Bisher sind autofreie Haushalte auf dem Wohnungsmarkt doppelt benachteiligt. Einerseits besteht beim Kauf oder der Miete von Wohnraum häufig der Zwang, auch einen Stellplatz zu übernehmen bzw. ein größerer Anteil der Stellplatzkosten wird nicht den Nutzern angelastet, sondern wird (indirekt) über Kauf-/Mietpreise erhoben. Gleichzeitig sind geeignete und ausreichende Fahrradabstellanlagen eher die Ausnahme.

Daher wurde von interessierten Bürgern und Fachleuten das Projekt „Autofreie Siedlung Köln“ ins Leben gerufen, um ein Wohnungsangebot ohne die genannten Nachteile zu verwirklichen. Damit verbunden war die Erwartung, dass durch die Konzentration von autofreien Haushalten weitere mobilitätsbezogene Dienstleistungen realisiert werden können. Darüber hinaus soll dieses Projekt grundsätzlich zeigen, dass unter bestimmten Voraussetzungen ein autofreies Leben möglich und auch von Vorteil sein kann.

### 3. Projektbeschreibung

#### 3.1 Lage, Gebietstyp

Auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerkes in Köln-Nippes mit einer Gesamtfläche von ca. 19 ha entstehen mehrere Wohnsiedlungen, darunter auch die Autofreie Siedlung Köln-Nippes (Projektname des Bauträgers: Stellwerk 60).

Aufgrund seiner Größe handelt es sich um eine echte Stadtteilerweiterung innerhalb des Stadtteils Nippes, wie sie in einer Großstadt eher selten anzutreffen ist.

Das Viertel (Köln-Nippes) steht für eine bunte Mischung, die sich nicht nur in seinen Bewohnern und der Architektur mit ihren vielen gründerzeitlichen Häusern, sondern auch in der lebendigen Gastronomie und im breitgefächerten Einzelhandelsangebot widerspiegelt.

Für die Kinder ist zusätzlich gesorgt: Im nördlich angrenzenden Baugebiet entsteht eine moderne Kindertagesstätte, und in Nippes selbst sind von Grundschule bis Gymnasium alle Schulformen vorhanden.



Legende: 1 = Gelände der Autofreien Siedlung

#### 3.2 Art der Maßnahmen

Bau einer autofreien Siedlung mit begleitenden Maßnahmen, v.a. für die Gewährleistung der Alltagsmobilität der Bewohner.

### 3.3 Akteure

- ASK e.V. – Arbeitskreis Autofreie Siedlung (Verein)
- Stadt Köln
- Kontrola Treuhand (Bauträger)
- Nachbarn60 e.V. (Bewohnerverein Autofreie Siedlung)

### 3.4 Prozessablauf

- Grundkonzeption und Lobbyarbeit durch den Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. (1994 bis 2005)
- Abstimmung mit den politischen Gremien sowie der Stadt Köln (1995 bis 2005)
- Umfangreiche Marktuntersuchung mit 4.300 Haushalten (1997 bis 1998)
- städtebaulicher Wettbewerb mit über 70 bundesweiten Teilnehmern (2000)
- Aufstellung des Bebauungsplanes incl. nachträglicher Modifikationen (2001 bis 2005)
- Identifikation eines Investors (2003 bis 2004)

Aktuell:

- Umsetzung der Bebauung durch den Bauträger (seit 2005)
- Umsetzung der Mobilitätsbausteine durch den Nachbarschaftsverein (seit 2006)

### 3.4 Finanzierung/Förderung

Privatwirtschaftliche Finanzierung des Projektes.

Das Projekt wurde mit NRW-Landesmitteln für vorbereitende Maßnahmen wie Grundlagenarbeit, Marktuntersuchung sowie konzeptionelle Weiterentwicklung gefördert.

### 3.5 Pläne/Fotos/Dokumentation/ Website

Siehe auch

- [www.nachbarn60.de](http://www.nachbarn60.de) (Website des Bewohnersvereins) sowie
- [www.autofreie-siedlung-koeln.de](http://www.autofreie-siedlung-koeln.de) (Website ASK – Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln)
- [www.stellwerk60.de](http://www.stellwerk60.de) (Website des Bauträgers/Investors) sowie

Alle genannten Websites enthalten Pläne sowie umfangreiches Hintergrundmaterial.

## 4. Erläuterungen zum

### 4.1 Planungs- / Umsetzungsprozess

- Interessierte Bürger und Fachleute gründen 1994 den ASK
- Inhaltliche Diskussionen und Konzeptentwicklung im ASK (u.a. Definition Autofrei, Städtebau, Mobilität)
- Untersuchung und Auswahl geeigneter Flächen in enger Kooperation mit der Stadt Köln
- Öffentlichkeitsarbeit
- Intensiver Austausch mit den Fraktionen im Rat der Stadt Köln mit dem Ergebnis, dass das Modellprojekt „Autofreies Wohnen in Köln“ von allen Fraktionen getragen wird
- 1997 wird von der Stadt Köln eine Marktuntersuchung zur Akzeptanz mit großer und positiver Resonanz durchgeführt (s.a. Dokumentation Marktuntersuchung)
- 1998 legt der ASK ein städtebauliches Gutachten für Nippes vor
- 2000 findet der städtebauliche Realisierungswettbewerb statt, wobei wichtige autofreie Inhalte in den Vorgaben enthalten sind (s.a. Dokumentation Wettbewerb EAW); eine Vertreterin des ASK nimmt beratend am Preisgericht teil
- Da der Projektentwickler, der sich im Besitz des Grundstücks für die autofreie Siedlung in Nippes befindet, das Projekt ablehnt, muss der ASK einen interessierten Projektentwickler suchen. Mit der Kontrola Treuhand wird dieser gefunden.
- Kontrola übernimmt 2004 das Grundstück und startet die Entwicklung und im Dezember die Vermarktung
- Auf Grund inhaltlicher Differenzen zieht sich der ASK 2005 aus der Zusammenarbeit mit der Kontrola zurück
- 2005 wird der Bebauungsplan verabschiedet. Für das Modellprojekt Autofreie Siedlung wird ein Anteil von 80% autofreier Haushalte festgelegt. Des Weiteren werden besondere Anforderungen z.B. an Wegeverbindungen und -qualitäten, Platzstrukturen und -qualitäten, Fahrradabstellanlagen vereinbart.
- 2005 Baubeginn
- 2006 Einzug der ersten Bewohner

#### Allgemeine Hinweise

- Aufwändiger und langwieriger Planungsprozess, v.a. erwies sich als schwierig, eine politische Mehrheit für eine autofreie Siedlung über einen langen Zeitraum bei wechselnden Mehrheitsverhältnissen aufrecht zu erhalten.
- Bebauungspläne für autofreie Wohngebiete haben besondere Anforderungen, z.B. an Wegeverbindungen und -qualitäten, Platzstrukturen und -qualitäten, Fahrradabstellanlagen

Siehe auch 5. *Darstellung Risiken und Hemmnisse*

## 4.2 (allgemeingültiger) Lösungsweg

- Aufbau einer Interessensgemeinschaft autofreier Menschen
- Herstellung von Kontakten zu politischen Gremien
- Marktuntersuchung/Potentialermittlung
- Untersuchung und Identifikation möglicher Standorte (Anmerkung: die Schaffung autofreier Wohngebiete im Bestand ist zwar grundsätzlich möglich, wird aber zurzeit aufgrund hoher Widerstände als schwierig beurteilt).
- Entscheidung für ein mögliches Baugebiet
- Umfangreiche Informations- und Aufklärungsarbeit seitens der Interessengemeinschaft (auch für die Bewohner des angrenzenden Umfeldes)
- Gewinnung einer politischen Mehrheit für die Aufstellung eines entsprechenden Bebauungsplanes
- Identifikation eines potentiellen Investors
- Aufbau einer Interessensgemeinschaft der Bewohner

Die bereits vorhandene autofreie Siedlung in Köln und auch entsprechende Siedlungen in anderen Städten sind hilfreich bei der notwendigen Überzeugungsarbeit gegenüber den politischen Gremien, der Verwaltung sowie potentiellen Investoren.

## 5. Darstellung Risiken und Hemmnisse, Erläuterungen zum Umgang mit diesen

- sehr lange Realisierungsdauer von der Projektidee bis zur Umsetzung; dadurch haben sich viele am Projekt Interessierte zwischenzeitlich anders entschieden, v.a. junge Familien. Auch verlor der von der Stadt erhobene Interessentenstamm durch die vergangene Zeit erheblich an Wert.

Lösungsansatz: Verkürzung der Realisierungsdauer

- konventionelles autoorientiertes Denken seitens des Bauträgers sowie der Politik
  - a) Zu Beginn der Vermarktung war das Verkaufspersonal nur ungenügend auf die besonderen Anforderungen der Zielgruppe eingestellt und geschult. Dieses führte u.a. dazu, dass nicht die passende Zielgruppe angesprochen werden konnte. In dessen Folge wurde dann auf Drängen des Investors der Stellplatzschlüssel für die Bewohner von 0,0 auf 0,2 hoch gesetzt. (für Besucher und Carsharing blieb der Stellplatzschlüssel unverändert bei 0,1). Mittlerweile ist es jedoch gelungen, die passende Zielgruppe anzusprechen, so dass auch der Bauträger davon überzeugt ist, dass auch ein Stellplatzschlüssel 0,0 hätte umgesetzt werden können. Leider hat jedoch die Erhöhung des Stellplatzschlüssels auch dazu geführt, dass einige überzeugte autofreie Interessenten von dem Projekt Abstand genommen haben.

Lösungsansatz: Intensive Schulung des Verkaufspersonals, Überzeugungsarbeit gegenüber dem Bauträger und den politischen Gremien

- b) Zum Teil unterschiedliche Interessen zwischen Bauträger und Bewohnern: Der Bauträger ist traditionell auf die Erstellung von Hardware in Form von Gebäuden fokussiert und weniger auf die für diese Art von Projekten erforderliche Software in Form von Mobilitätsdienstleistungen, Bereitstellung von Räumen für Gruppen etc.; diese Softwarekomponenten werden vom Bauträger kritisch betrachtet, sobald Kosten damit verbunden sind. Leider sind diese Mobilitäts- und Serviceleistungen nur teilweise vertraglich gesichert. Daher sind einzelne Maßnahmen bzw. deren (finanzielle) Unterstützung durch den Bauträger Verhandlungssache.

Lösungsansatz: Überzeugungsarbeit und verbindliche Ausgestaltung der Software mit Projektbeginn

- Bauträger sind in der Regel nicht gewohnt, mit Bewohnervertretungen umzugehen; dadurch können Konfliktsituationen bei unterschiedlichen Interessen entstehen.

Lösungsansatz: ggf. Einschaltung eines Mediators

- vermeintlich autofreie Bewohner

Es gibt einige wenige Bewohner, die ein Auto besitzen, ohne für dieses Auto jedoch einen Stellplatz gekauft zu haben und deshalb ihr Auto in der Umgebung parken.

Lösungsansatz: Aufklärungsarbeit, Überzeugung von Alternativmöglichkeiten (z.B. Carsharing)

- skeptisches Umfeld in den benachbarten Straßen

Eine autofreie Siedlung wird von ihrem Umfeld mit einer gewissen Skepsis betrachtet. Zu- und Abfahrten von Besuchern sowie Stellplatzbesitzern (Stellplatzschlüssel = 0,2) sowie parkenden vermeintlich autofreien Bewohnern werden besonders beachtet und es können Spannungen auftreten.

Lösungsansatz: Aufklärungsarbeit, Einbeziehung des Umfeldes in Alternativangebote wie Carsharing, Getränkelieferdienst

- Effiziente Wärmeversorgung wurde zu wenig beachtet

Im gesamten Siedlungsgebiet wurden nur wenige Solarpassivhäuser realisiert. Die Nachfrage nach solchen Objekten ist jedoch sehr viel höher und konnte nicht annähernd befriedigt werden. Bei der Frage der Wärmeversorgung wurde zu wenig beachtet, dass eine ökologisch orientierte Kundschaft auch großen Wert auf eine ökologische Energieversorgung legt.

Die 'normalen Häuser', also die nicht-Solarpassiv-Häuser, werden mit Nahwärme versorgt, welche prinzipiell hervorragende Möglichkeiten für eine effiziente, ökologische und nachhaltige Energieversorgung bietet. Dieses Potential wurde jedoch von dem lokalen Energieversorger und dem Bauträger nicht ausgeschöpft, so dass die Gesamtheit der Siedlung in Punkto Energieeffizienz sogar hinter vielen Neusiedlungen zurückbleibt.

Lösungsansatz: stärkere Einbeziehung effizienter und alternativer Energiekonzepte



## 6. Besonderheiten und Innovationsgehalt

Die Autofreie Siedlung Köln kann aufgrund nachfolgender Besonderheiten Vorbild für andere Bebauungen sein:

- Größe (400 bis 450 Haushalte)
- Fußgängerzone (für Radfahrer erlaubt) im gesamten Wohnbereich
- nicht unterbrochenes autofreies Wegenetz in einem Areal von 300 mal 200 Meter
- differenzierte Gestaltung der Wege und dadurch Steuerung der Verkehre/Hierarchie (geteerte gradlinige Hauptachsen => Hauptachsen Radverkehr, gepflasterte versetzte Wege und Plätze => Fußverkehr, Feinverteilung, Aufenthalts- und Spielflächen)
- gelungene städtebauliche Umsetzung mit sehr hoher Aufenthaltsqualität:  
Auch die Nachteile der stark verdichteten Bebauung sowie der sehr kleinen Grundstücksgrößen im Einfamilienhausbereich werden durch die Einbeziehung von Gemeinschaftsplätzen und Fußwegen sowie der durch die zusätzliche Nutzung der Hausvorderseite (durch Wegfall der häufig üblichen PKW-Stellplätze oder einer befahrenen Straße) gut kompensiert.
- zum Teil direkt an älteren Wohnbestand angrenzend und damit ins Viertel integriert
- zahlreiche gut erreichbare Fahrradabstellanlagen (hoher Stellplatzschlüssel; Differenzierung von Kurzzeitparken vor der Haustür und Langzeitparken in geschlossenen Anlagen; bei der Anlage im Kellergeschoß durch Rampe erschlossen)
- diverse Mobilitätsangebote

Bereits realisiert:

- Verleih von Karren und Transportwagen (kostenfrei)
- die Siedlung verfügt über eine eigene Carsharing-Station
- Lieferservice von Getränken (wegen der hohen Nachfrage ohne Aufpreis realisiert)
- Gemeinsame Wege zur (Grund)schule und zu Kindertagesstätten

In Planung:

- Weitere Lieferservices
- Verleih von Fahrradanhängern
- Sonderkonditionen bei lokalem Fahrradhändler (u.a. kostenloses Ersatzrad, Expressservice)
- Siedlungsticket (ähnlich Job-Ticket; das lokale Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund zeigten in der Vorbereitung Interesse an diesem Projekt; eine weitere Konkretisierung ist nach dem Bezug weiterer Bauabschnitte vorgesehen)
- Teile des Angebotes stehen auch der (bestehenden) Nachbarschaft im Umfeld der Siedlung offen und können auch dort zur Reduzierung des MIV beitragen.
- Die Kosten von Autostellplätzen werden den Nutzern getragen.  
Der Stellplatzschlüssel von 0,2 (Parkhaus am Rande der Siedlung) bietet auch Auto besitzenden Mitbewohnern die Möglichkeit, die Vorteile eines autofreien Wohnumfeldes zu erfahren. Damit kann die Siedlung auch als Modell für nicht ausschließlich autofreie Siedlungen dienen und ist somit universell anwendbar. Auch können Erkenntnisse gewonnen werden, ob und wenn ja, wie viele der derzeitigen Autobesitzer durch die angebotenen Mobilitätsbausteine und das positive Umfeld mittel- bis langfristig das eigene Auto abschaffen werden.

#### Aspekte außerhalb von Mobilität:

- altersübergreifend, kulturübergreifend, Singles, Paare, Familien
- Bewohnerverein, der Einfluss auf die Gestaltung der Siedlung nimmt
- hohes Nachbarschaftliches Engagement sowie nachbarschaftliche Hilfen (initiiert und gefördert durch den Bewohnerverein sowie die gelungene städtebauliche Umsetzung der Siedlung)
- spezielle Einrichtungen für ältere Mitbewohner (seniorengerechte Wohnungen)
- hohes Nachbarschaftliches Engagement sowie nachbarschaftliche Hilfen (initiiert und gefördert durch den Bewohnerverein sowie die gelungene städtebauliche Umsetzung der Siedlung)

#### Zusammengefasst:

Diese Siedlungsform wird durch ihre hohe Nachhaltigkeit im Bereich der Mobilität vor dem Hintergrund des Klimawandels, der zur Neige gehenden fossilen Energieträger, der gesellschaftlich geforderten Kinder- und Familienfreundlichkeit sowie der alter werdenden Bevölkerungen zukünftig eine immer größere Rolle spielen und einen qualitativ hochwertigen Weg in das zukünftige Wohnen und Leben weisen.

#### Literatur:

Zum Modellprojekt „Autofreies Wohnen in Köln“ sind diverse Publikationen erschienen, die wir bei Bedarf gerne zur Verfügung stellen. Dies sind u.a.:

- Stadt Köln: Dokumentationen zur Marktuntersuchung und städtebaulichen Wettbewerb
- ASK: Magazin FREIRAUM, städtebauliche Gutachten
- Kontrola: Verkaufsunterlagen
- Unterlagen zu Auszeichnungen (Konrad-Adenauer-Stiftung und Land der Ideen 2007)