

Köln-Nippes

„Wie autofrei ist die Autofreie Siedlung?“

Auf den ersten Blick wirkt diese Frage vielleicht sonderbar. Sie ist nach nunmehr vierjähriger Existenz der Siedlung aber durchaus berechtigt.

Vorab ein paar Sätze zur Entstehungsgeschichte der Siedlung: 1994 haben sich Mitglieder von Verkehrsinitiativen, Vereinen, Wohnungswirtschaft, Politik, Verwaltung und Kölner Bürger zum Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln zusammengeschlossen. Das Ziel war, Menschen, die ohne Auto leben, die Vorteile eines solchen Lebens zu ermöglichen. In autodominierten Wohnumfeldern können diese Vorzüge in der Regel nämlich nicht genossen werden. Diese Qualität entsteht vielmehr erst dann, wenn viele autofreie Haushalte an einem Standort zusammenleben – in einer autofreien Siedlung mit verkehrssicheren Wegen und Plätzen, die frei von Abgasen und Motorenlärm sind und vielfältige Freizeit- und Kommunikationsmöglichkeiten bieten.

Nach intensiver, langjähriger Vorarbeit gelang es dem Arbeitskreis, die Politik und die Stadtverwaltung von der Idee zu überzeugen, und man fand in Nippes auf dem Gelände des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerkes eine geeignete Fläche. Die Anforderungen für eine solche Siedlung wurden weitgehend erfüllt: gute Nahversorgung, relativ zentrumsnah, befriedigende Anbindung an Bahn und Bus. Im Jahr 2000 wurde für das Baugebiet ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt, an dem sich 78 Architekturbüros aus ganz Deutschland beteiligten.



Parkhaus am Rande der Siedlung

2005 war es endlich soweit, es lag eine detaillierte Marktuntersuchung vor, der Bebauungsplan war unter Dach und Fach und nach schwieriger Suche konnte ein Bauträger gefunden werden, der mit der Vermarktung begann, ...

Anhebung des Stellplatzschlüssels

... jedoch nach kurzer Zeit befürchtete, nicht genügend autofreie Käufer zu finden, und deshalb die Stadt bat, den Stellplatzschlüssel (Autos pro Wohneinheit) für die Bewohner von 0 auf 0,5 zu erhöhen. Trotz erbitterter Gegenwehr des Arbeitskreises beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung schließlich einen Stellplatzschlüssel von 0,2. Für maximal 80 nicht autofreie Haushalte der Siedlung plus 40 Besucher musste deshalb am Siedlungsrand ein Parkhaus gebaut werden.

Die Kölner Ratspolitiker haben mit dieser Entscheidung dem Bauträger einen Gefallen getan, den Bewohnern der Siedlung jedoch eine Bärenarbeit erwiesen: Um das Parkhaus zu erreichen, müssen die autobesitzenden Bewohner durch die verkehrsberuhigte Werkstattstraße fahren, einen Bereich, auf dem häufig Kinder spielen und der als Zufahrt so nie geplant und ausgelegt war. Durch diese Ratsentscheidung wurde der soziale Frieden im Viertel auf eine schwere Probe gestellt: „Bewohner der Autofreien Siedlung leben mit ihren Autos auf Kosten der Bewohner der angrenzenden Siedlungen“, so lautet der Vorwurf, der von einzelnen Medien immer wieder gerne aufgegriffen wird und mit dem die Bewohner der Autofreien Siedlung an den Pranger gestellt werden. Zu Unrecht – vielmehr sind die Schuldigen bei den Politikern zu suchen, welche die Stellplatzhöhung beschlossen und sich seitdem nicht mehr um die Siedlung gekümmert haben. Hier fühlen sich die Bewohner von den Politikern im Stich gelassen. Der Marketingauftritt des Bauträgers lautet übrigens „Wohnen ohne Auto“ – vom Arbeitskreis beabsichtigt war „Leben ohne Auto“.



Eingang zur Autofreien Siedlung

Unerlaubter Autobesitz bei manchen Bewohnern

Aber es wäre unfair, immer nur andere für die Probleme der Autofreien Siedlung verantwortlich zu machen. Es gibt auch Problemverursacher unter den Bewohnern, von denen alle im Miet- oder Kaufvertrag eine „Autofrei“-Klausel unterschrieben haben, falls sie nicht einen der 80 im Parkhaus zur Verfügung stehenden Stellplätze gekauft oder gemietet haben: „Dem Mieter ist bei Vertragsabschluss bekannt, dass die angemietete Wohnung im Rahmen des Projektes Autofrei Wohnen errichtet worden ist. Er hat Kenntnis darüber, dass er kein Auto oder motorisiertes Zweirad besitzen darf. Der Mieter erkennt ausdrücklich die in der Anlage aufgeführten Vereinbarungen bezüglich des Autofreien Wohnens an.“

Obwohl diese Bewohner sich somit vertraglich verpflichtet haben, dies zu unterlassen, belasten sie mit ihren stellplatzlosen Autos zusätzlich den sozialen Frieden, weil diese Fahrzeuge entweder die Besucherparkplätze der Autofreien Siedlung oder die öffentlichen Stellplätze der Anwohner der umgebenden Straßen in Beschlag nehmen.

„Autofreie nehmen benachbarten Anwohnern ihre Parkplätze weg“ – auch dieses Thema wird von der Umgebung und der Presse immer wieder aufgegriffen. Was aber noch folgenreicher ist: Der negative Ruf verhindert den Bau weiterer autofreier Siedlungen. Klappt

ja doch nicht, so urteilen viele in Politik, Verwaltung und auch in der Bevölkerung. Und es gibt weiteren Schaden: Bewohner, die gegen die Autofrei-Klausel verstoßen, nehmen Menschen, die autofrei in der Siedlung leben wollen, die Möglichkeit, dort zu wohnen.

Unerlaubtes Befahren der Siedlung stößt auf Unmut

In den ersten Jahren sah man durchaus noch etliche private PKWs in der Siedlung, mal wurde Urlaubsgepäck eingeladen, mal ein großer Sack Blumenerde gebracht. Das ist jedoch – nicht zuletzt durch beherzte Ansprache seitens der Bewohner – selten geworden. Vor allem die Mütter von kleinen Kindern bieten den Falschfahrern oft Paroli.

Während des Bezugs seiner Wohnung oder seines Hauses befährt auch mancher Neubewohner mit dem privaten PKW im Windschatten der Umzugsautos die Siedlung und ein lockerer Umgang droht sich einzuschleifen. Klar, für viele Neue ist eine autofreie Siedlung völlig ungewohnt, und sie müssen den Umgang damit erst lernen. Durch den Gegendruck aus der Bewohnerschaft verschwindet das Problem jedoch rasch.

Problematisch bleibt die noch offene und nicht abgepollerte Baustraße, die von der Kempener Straße aus gerne als Einfallstor für private PKWs benutzt wird. Grundsätzlich hat sich gezeigt, dass eine Autofreiheit ohne Abpollern der Zufahrtswege nicht funktioniert. Das versuchen die Bewohner auch der Stadtverwaltung klarzumachen, welche die Siedlung lieber ohne Poller sehen würde und auf die Beschilderung verweist – die Siedlung ist definiert als Fußgängerzone, Radfahrer frei. Die Bewohner wissen es jedoch besser, nur Poller sind hinreichend wirksam.



Parkdruck in der Werkstattstraße

Fazit und Lehren

Verkäufer und Vermieter tun sich schwer, autofrei zu vermarkten. Sie stehen in der Regel ihr Handwerk: Sie können gut Immobilien verkaufen oder vermieten. Bei einer Immobilie in der autofreien Siedlung ist jedoch bei vielen Interessenten eine profunde Mobilitätsberatung gefragt. Auch muss ein noch autobesitzender Interessent eindringlich auf die Autofrei-Thematik aufmerksam gemacht werden. Zuweilen muss auch einem Kunden abgeraten werden. Hier steckt der Vermarkter in einem Dilemma. Er müsste sich im Konfliktfall gegen seine eigenen wirtschaftlichen Interessen entscheiden.

Einige Kunden machen es allerdings auch dem Vermarkter schwer: Sie sind von der hohen Wohnumfeldqualität überzeugt und setzen alles daran, trotz Autobesitz in die Autofreie Siedlung zu ziehen. Sie unterschreiben bereitwillig die Autofrei-Vereinbarung und setzen darauf, dass sich ihr Autoproblem schon irgendwie lösen wird. Man kann hier sicherlich noch einiges an Aufklärungsarbeit leisten, letztlich ist jedoch nur die konsequente Parkraumbewirtschaftung im Umfeld hinreichend wirksam. Eine solche möge die Stadtverwaltung endlich auf allen umgebenden Straßen einführen, nicht zuletzt, um den sozialen Frieden wiederherzustellen.

Wie bereits ausgeführt: Es ist unbestritten, dass autofreie Siedlungen auch für Autobesitzer interessant sind – es ist nicht nachvollziehbar, warum kein Bau-träger die Idee der Siedlung konsequent aufgreift und vergleichbare Siedlungen baut, auch ohne reduzierten Stellplatzschlüssel und mit flexibler Stellplatznutzung am Rand. Bisweilen lobt ein Bau-träger in seiner Verkaufsanzeige zwar stolz eine kleine autofreie Fläche über einer Tiefgarage. Ein wirkliches Autofrei-Gefühl stellt sich jedoch erst ab einer gewissen Größe ein.

Selbst in bestehenden Quartieren können das Wohnumfeld und die Lebensqualität durch Autofreiheit erheblich verbessert werden. Hier müssten Stellplätze am Rand des Quartiers vorgehalten werden – ein zukunftsweisendes Konzept, das bereits vor über 50 Jahren in der rechtsrheinischen Stegerwaldsiedlung umgesetzt wurde. Leider wurde auch diese Siedlung später für den Autover-



Bis hierhin und nicht weiter

kehr geöffnet, ihre hohe Wohn- und Aufenthaltsqualität damit geopfert.

Die Autofreie Siedlung hat auch noch jenseits der Autofreiheit etliche positive Elemente zu bieten, die durchaus auch von anderen Vierteln übernommen werden können und die für Autobesitzer und Nicht-Autobesitzer gleichermaßen interessant sind: den Verleih von Karren und Fahrradanhängern, Spielzeug, Lieferdienste, eine öffentliche Luftpumpe, vorbildliche Fahrradabstellanlagen, Carsharing und vieles mehr.

Bewohner wollen in die Offensive gehen

Die Bewohner der Autofreien Siedlung sind mit ihrer Wohn- und Aufenthaltsqualität sehr zufrieden, was regelmäßige Umfragen und die geringe Fluktuation belegen. Sie wollen daher offensiv mit den Problemen umgehen und ihre Autofreiheit verteidigen und nicht vor Skeptikern und Unkenrufern einknicken. Sie setzen dabei auf eine Erfahrung, die in allen autofreien Siedlungen gemacht wurde und wird: Viele Bewohner lernen die Vorteile des autofreien Lebens schätzen und stellen nach ein, zwei Jahren fest, dass sie gar kein Auto mehr benötigen.

Interessant ist, dass das größte Problem der Autofreien Siedlung – ihrem Namen zum Trotz – das Auto darstellt. Es ist immer präsent, auch wenn es gar nicht zu sehen ist. Insofern ist auch die Autofreie Siedlung ein ganz normaler Spiegel der Gesellschaft – fast wie im richtigen Leben.

Hans-Georg Kleinmann

