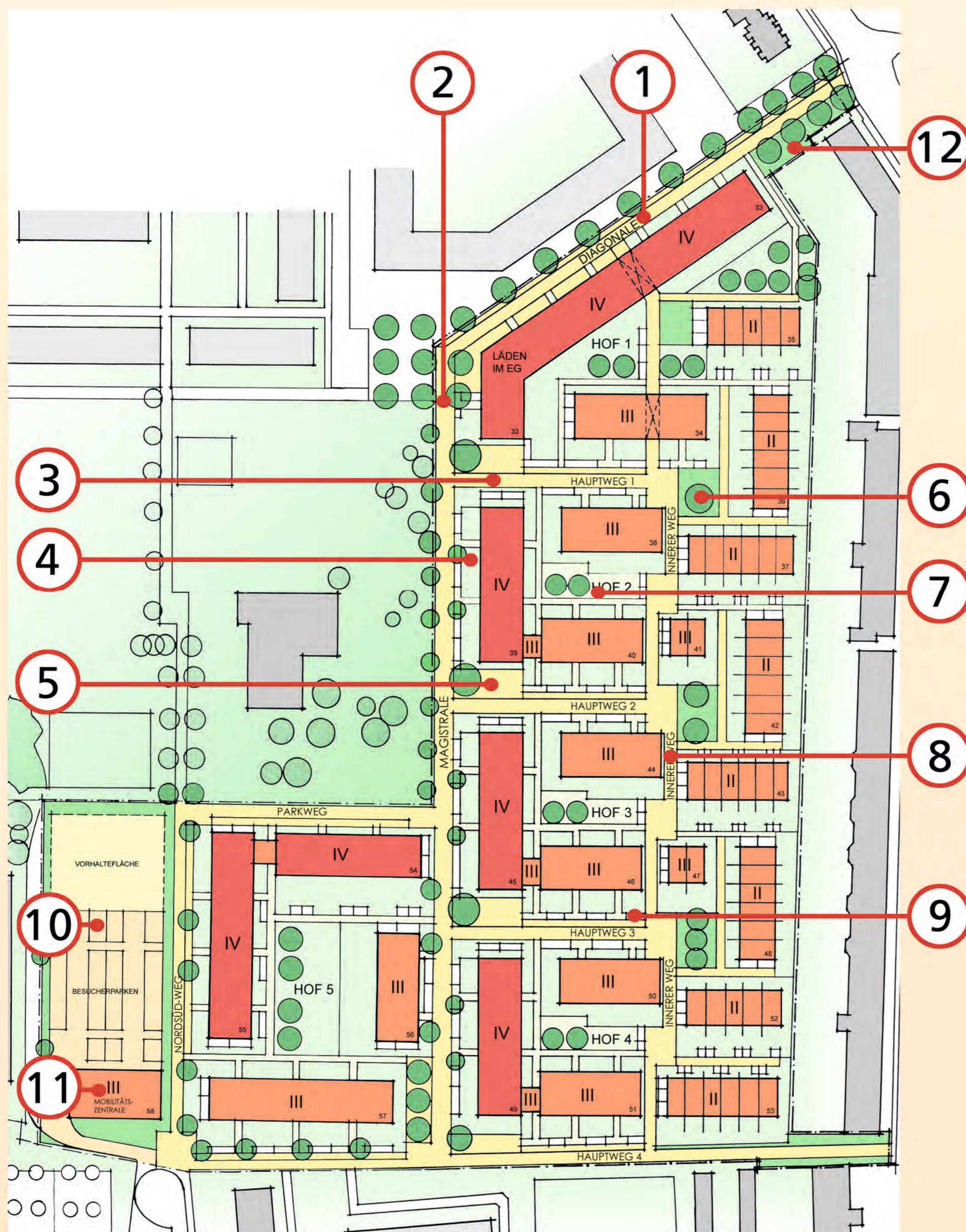


## 2 Autofreier Städtebau

vom Flächenkonzept zur Realisierung



Die städtebauliche Besonderheit eines autofreien Siedlungsbereichs entsteht durch die konsequente Abwesenheit von privatem Autoverkehr. Dadurch können Straßen und Plätze neu definiert werden, das Vorne und Hinten eines Gebäudes in Frage gestellt werden – die Anforderungen an Nähe und Distanz, Privatheit und Öffentlichkeit bilden die Basis städtebaulicher Festlegungen.

Während der Bearbeitung des Bebauungsplanes für das Gesamtgelände des EAW Köln-Nippes durch die Architekten Rössner & Waldmann beauftragte der Bauträger für den Bereich der Autofreien Siedlung das Büro Schneider-Sedlaczek mit einer Studie über die speziellen Anforderungen der Autofreiheit. Im Rahmen dieser Studie wurden insbesondere die Wege und Plätze sowie die Erschließung der Baublöcke untersucht. Die speziellen Anforderungen und Gestaltungsmöglichkeiten der Autofreiheit wurden in ihren städtebaulichen Ausformungen dargestellt und konnten so in den Bebauungsplan integriert werden.

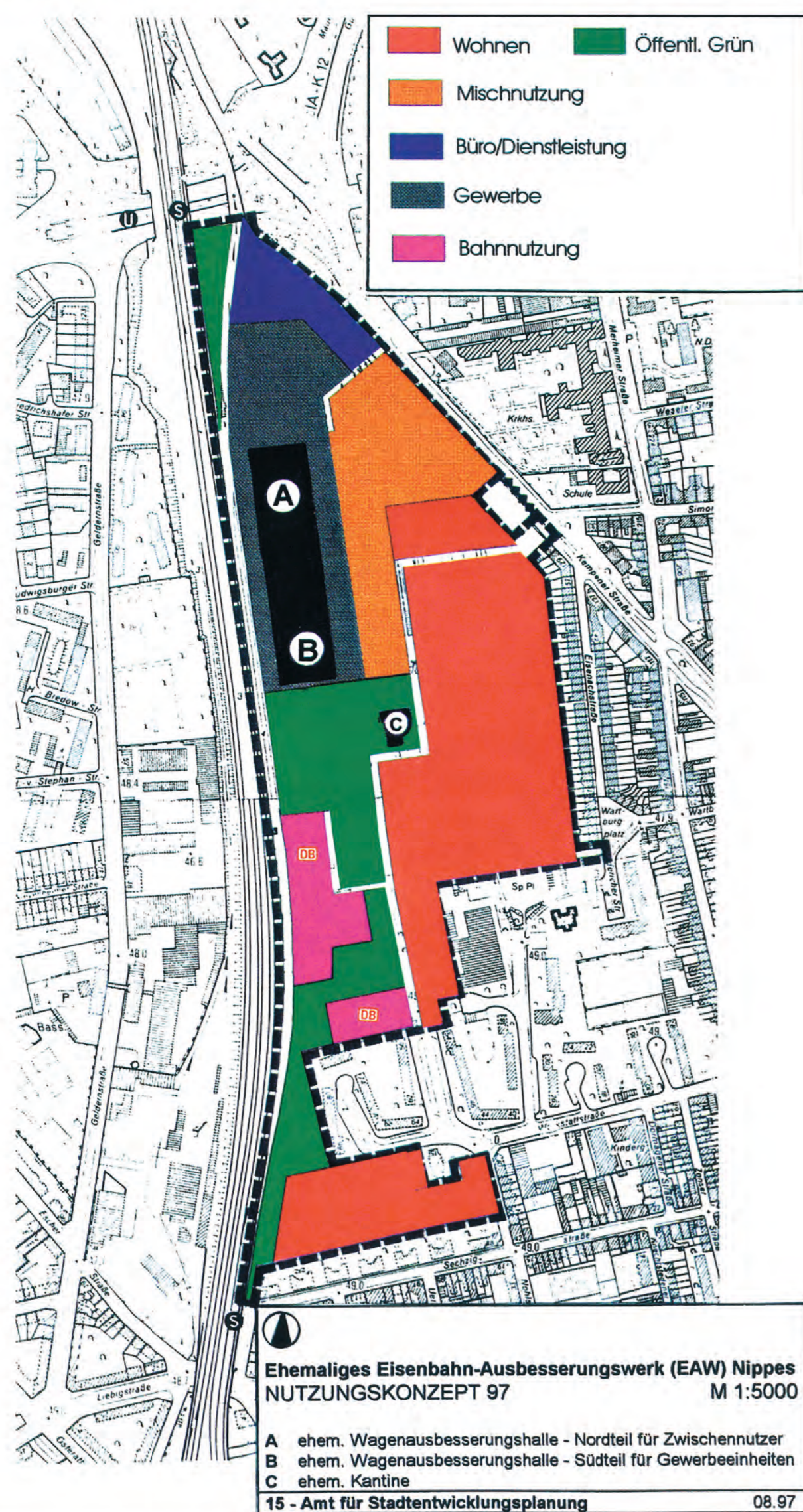
Die Siedlung ist von einem Netz differenzierter Wege, Plätze und Grünzonen durchzogen. Die Plätze werden ganz bewußt den BewohnerInnen als gestaltete Räume für kommunikative Zwecke zur Verfügung gestellt. Die Hauptwege sind mit einer minimalen Breite von 3,50m öffentlich und befahrbar ausgebaut. Zur besseren Nutzung durch die BewohnerInnen und zur langfristigen Sicherung der Autofreiheit werden diese Wege durch private, gestalterisch abgesetzte Zonen ergänzt – so entsteht die gewollte Lebendigkeit. Die Wege zur Erschließung der Einfamilienhäuser sind schmal und haben einen betont privaten Charakter.

Lediglich für Blau- und Rotlichtverkehre wird eine Durchfahrbarkeit der Siedlung sichergestellt. Alle Wegegabelungen werden als Platzflächen kantig ausgestaltet, auf Ausrundungen nach Wendekreisvorgaben von Fahrzeugen wird konsequent verzichtet. Fahrradabstellplätze werden in die Gestaltung der Außenräume integriert. Klar ablesbare Funktionszusammenhänge stärken die Orientierung und Identifikation und helfen, einen besonderen Ort zu kreieren.

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| ① Autofreie Diagonale        | ⑦ Barrierefreie Erschließung vom Innenhof    |
| ② Magistrale                 | ⑧ Mäandrierender "Innenweg"                  |
| ③ Haupterschließungsweg      | ⑨ Fahrradabstellanlagen/ private Vorzonen    |
| ④ höher gelegte Privatgärten | ⑩ Parken für max. 20% Haushalte, Car Sharing |
| ⑤ Platzweitung               | ⑪ Mobilitätsstation                          |
| ⑥ Halbprivater Platz         | ⑫ Car Sharing                                |

## Nutzungskonzept der Stadt Köln

1997



Quelle:  
Stadt Köln

Im Jahr 1997 stellte die Stadt Köln ein Nutzungskonzept für das Ehemalige Eisenbahnausbesserungswerk (EAW) in Köln Nippes auf. Im gleichen Jahr war der Standort EAW klarer Favorit einer Marktuntersuchung der Stadt Köln zum Thema Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln.

## Gutachten Büro Schneider-Sedlaczek für den Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln

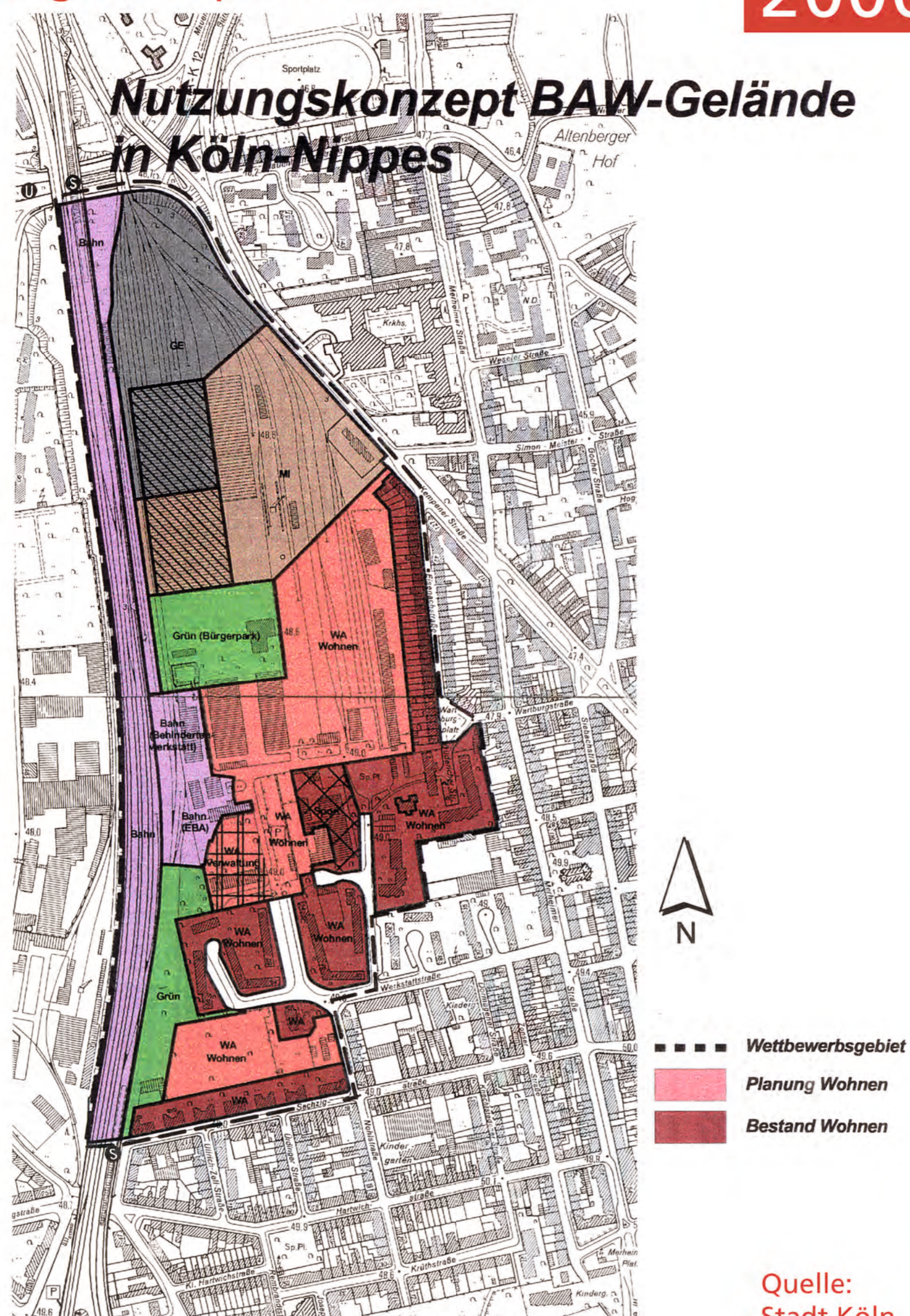
1998



Der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln beauftragte das Architekturbüro Schneider-Sedlaczek mit einem Gutachten zur Ausbildung einer Autofreien Siedlung auf dem EAW Nippes. Lage und Dimension wurden in der Folge in der vorgeschlagenen Weise weiterverfolgt.

## Nutzungskonzept der Stadt Köln

2000



Quelle:  
Stadt Köln

Im Jahr 2000 erfolgte eine Überarbeitung des Nutzungskonzeptes für das EAW/BAW durch die Stadt Köln – in Vorbereitung eines städtebaulichen Wettbewerbs für das Gesamtgelände.

## Wettbewerb EAW, Köln- Nippes 1. Preis Rössner+Waldmann, Erlangen Teilbereich Autofreie Siedlung

2000



Quelle:  
Stadt Köln

Den städtebaulichen Wettbewerb gewann das Erlanger Architekturbüro Rössner + Waldmann. Das Modellprojekt Autofreie Siedlung Köln ist auf der Basis dieses Preisträgerentwurfs weiterentwickelt worden.

**Bebauungsplan Köln- Nippes**  
Entwurf Rössner+Waldmann  
Teilbereich Autofreie Siedlung

**2004**



Quelle: Stadt Köln

Das Architekturbüro Rössner + Waldmann wurde beauftragt, den Bebauungsplan für das Gesamtgelände zu entwickeln. Im ersten Bearbeitungsschritt wurden Straßen eingeplant, die über Wendepunkte den Rot- und Blaulichtverkehr in der Autofreien Siedlung organisieren sollten.

**Studie Büro Schneider-Sedlaczek**  
zu spezifisch autofreien Aspekten im  
Bebauungsplan für den Bauträger

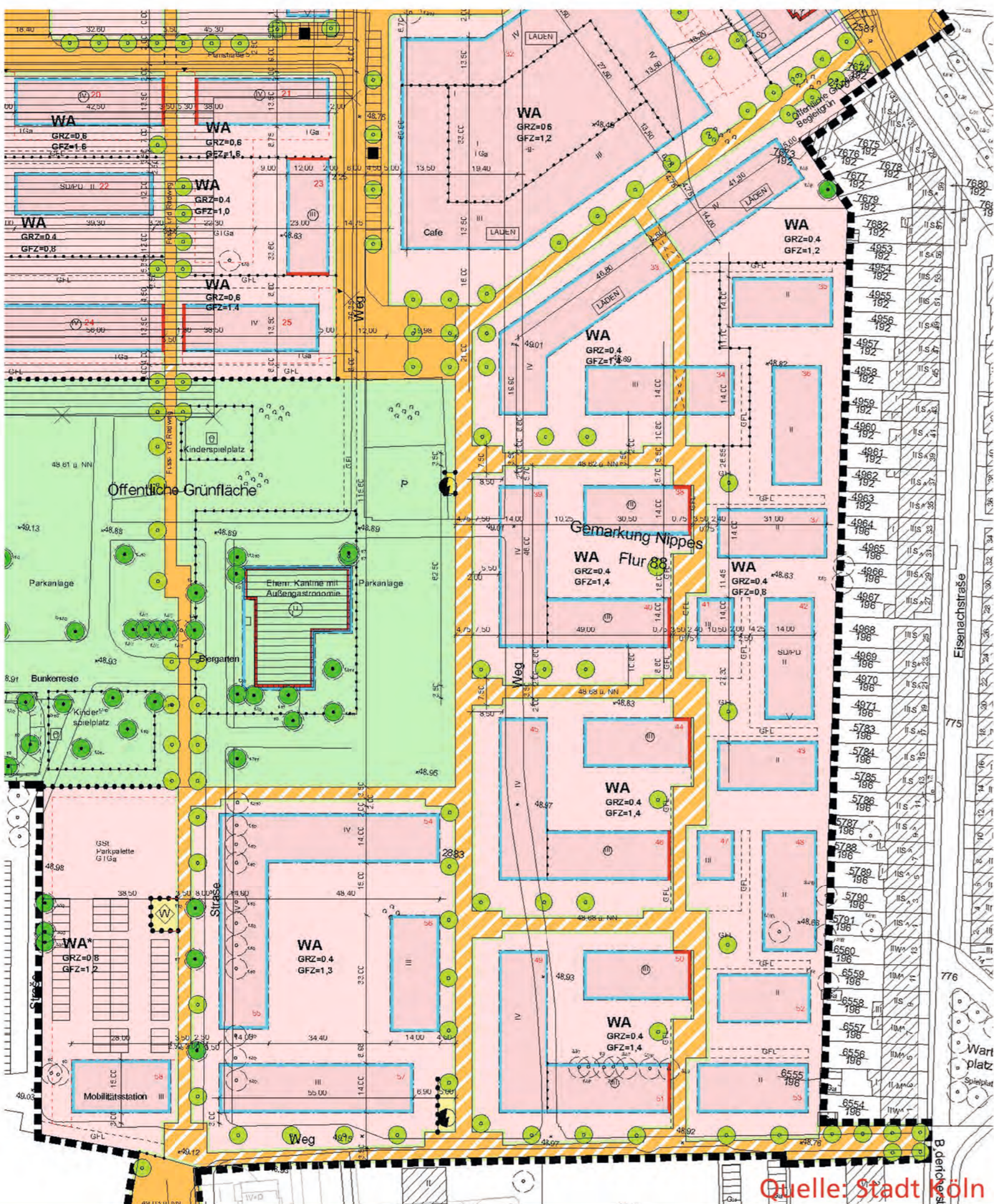
**2004**



Der Bauträger der Autofreien Siedlung beauftragte das Architekturbüro Schneider-Sedlaczek mit einer Studie zur Untersuchung des B-Plan-Entwurfs auf spezifisch autofreie Aspekte der Erschließung, der städtebaulichen Gebäudeanordnung und der Außenraumgestaltung.

**Bebauungsplan Köln- Nippes**  
Satzungsbeschluss

**2004**

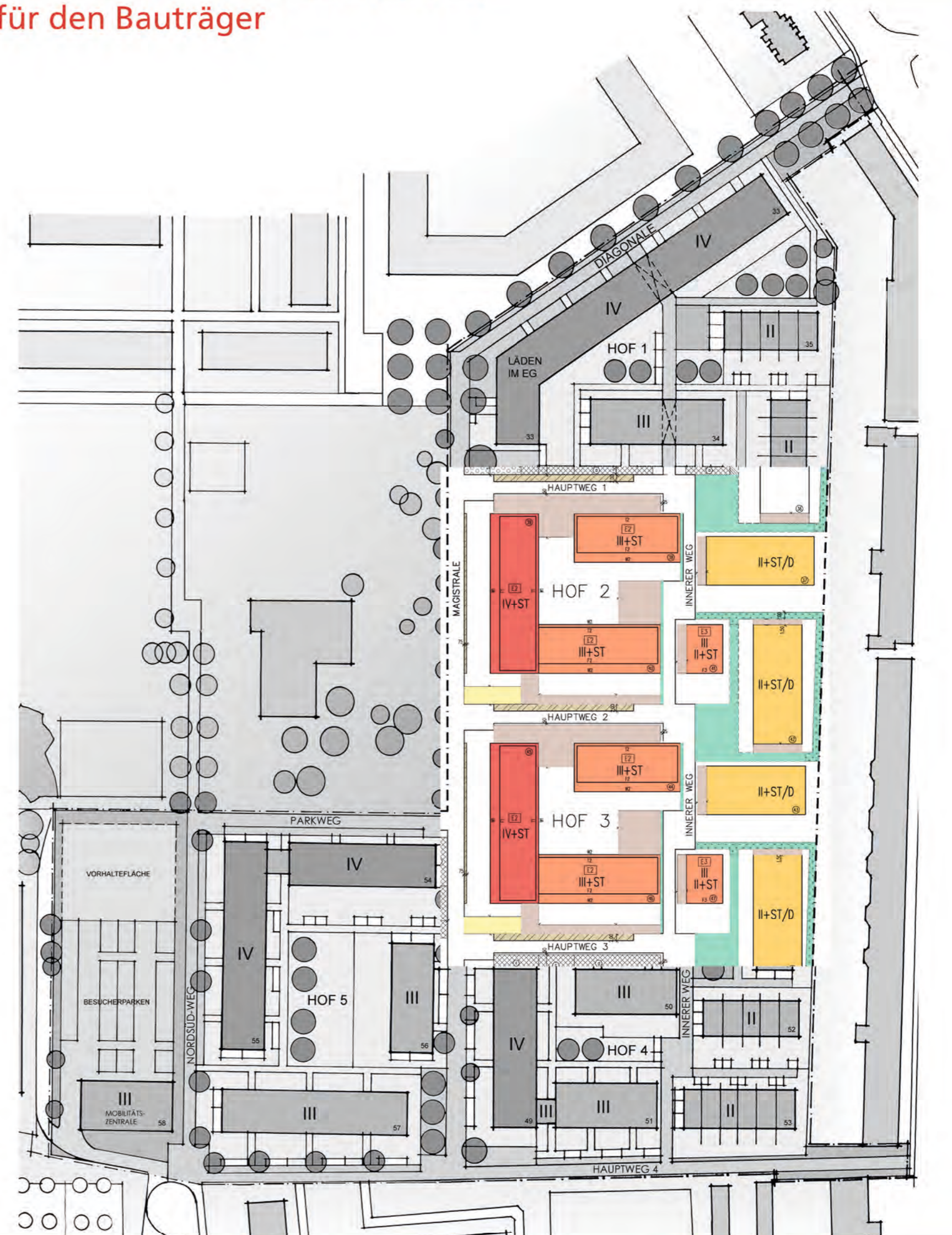


Quelle: Stadt Köln

Aus der Studie des Architekturbüros Schneider-Sedlaczek wurden in den B-Plan übernommen: ein differenziertes mehrgliedriges Wegesystem, das Angebot dezentraler Plätze sowie die Veränderung der Gebäudestellung der Einfamilienhäuser zugunsten von gefassten Siedlungsplätzen.

**Gestaltungsrichtlinien**  
Büro Schneider-Sedlaczek  
für den Bauträger

**2004**

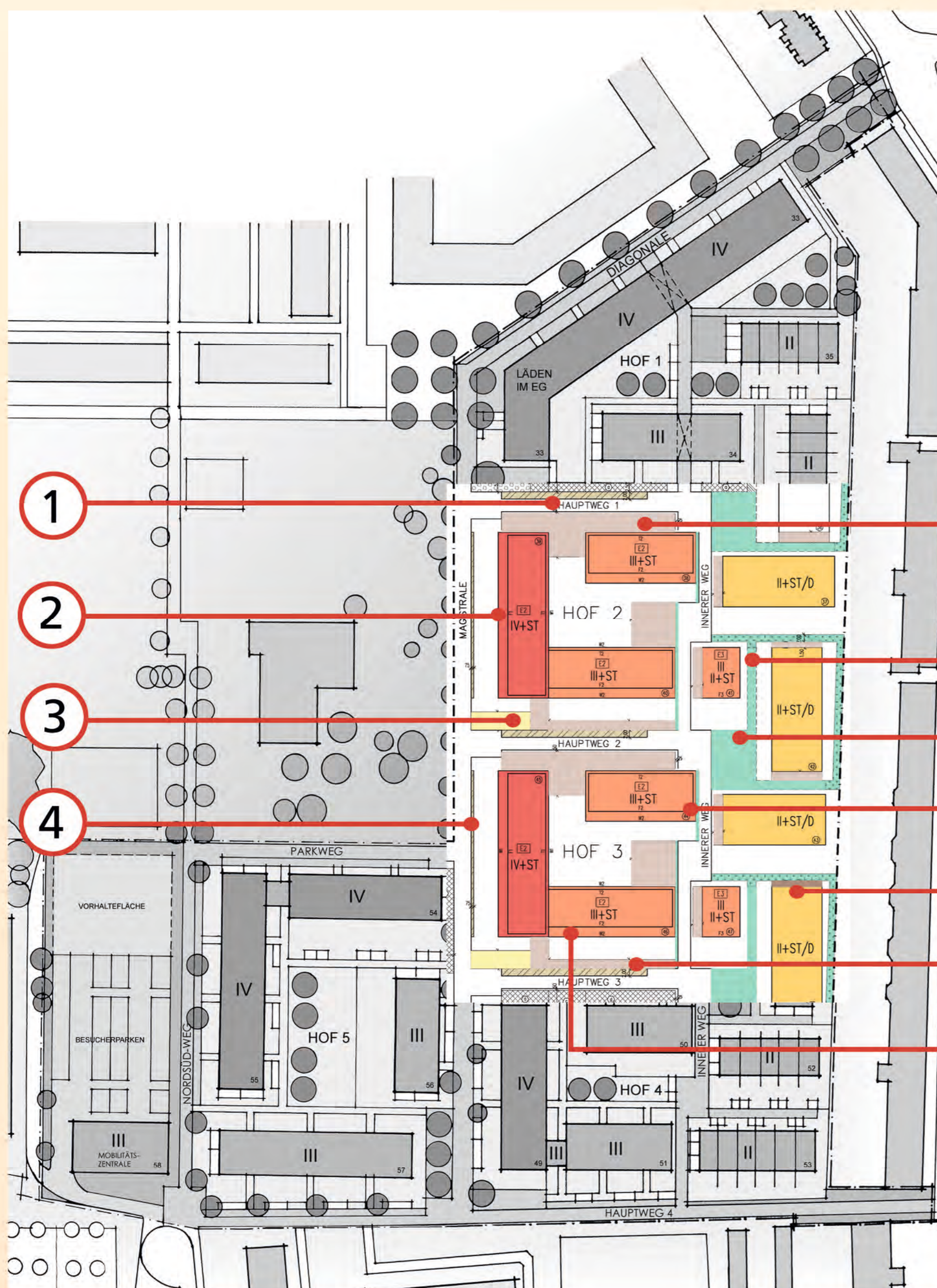


In Ergänzung des öffentlich-rechtlichen B-Plans beauftragte der Bauträger das Architekturbüro Schneider-Sedlaczek mit der Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien, die privatrechtlich Qualitäten des Städtebaus und der Hochbauplanung sichern sollten und durch Vorgaben zu Grünraum und Verkehr ergänzt wurden.

## 8

# Gestaltungsrichtlinien

Eckpunkte für Städtebau,  
Architektur, Verkehr und Grünraum



Die grundsätzlichen städtebaulichen Festlegungen für das Modellprojekt Autofreie Siedlung Köln wurden 2004 getroffen. Wegen des Modellcharakters wurde beschlossen, im Bebauungsplan relativ großzügige öffentlich-rechtliche Festlegungen zu formulieren. Die Sicherung gestalterischer Kontinuität und spezifischer autofreier Anforderungen für den gesamten Siedlungsbereich sollte durch die Gestaltungsrichtlinien in Form privatrechtlicher Festlegungen erfolgen. Im Auftrag des Bauträgers der Autofreien Siedlung wurden die Gestaltungsrichtlinien durch das Büro Schneider-Sedlaczek Architekten Innenarchitektin für Städtebau und Hochbau, das Büro Lill + Sparla für den Freiraum und Ralph Hertz für die verkehrlichen Besonderheiten erarbeitet.

Die Gestaltungsrichtlinien geben klare Vorgaben für alle potentiellen Einzelbauträger zu Aspekten des Städtebaus, des Hochbaus, des Freiraums und des Verkehrs. Festlegungen sind erfolgt zu: städtebaulichen Kanten, Gebäudekonturen, Gebäudehöhen und Dachformen, Geländeversprüngen, Grundstückseinfassungen, Wegeausbildungen, zur Unterbringung von Fahrrädern, zur möglichen Lage von Fahrrad- und Müllschuppen sowie zur Platz- und Grünraumgestaltung, Pflanzenauswahl etc.

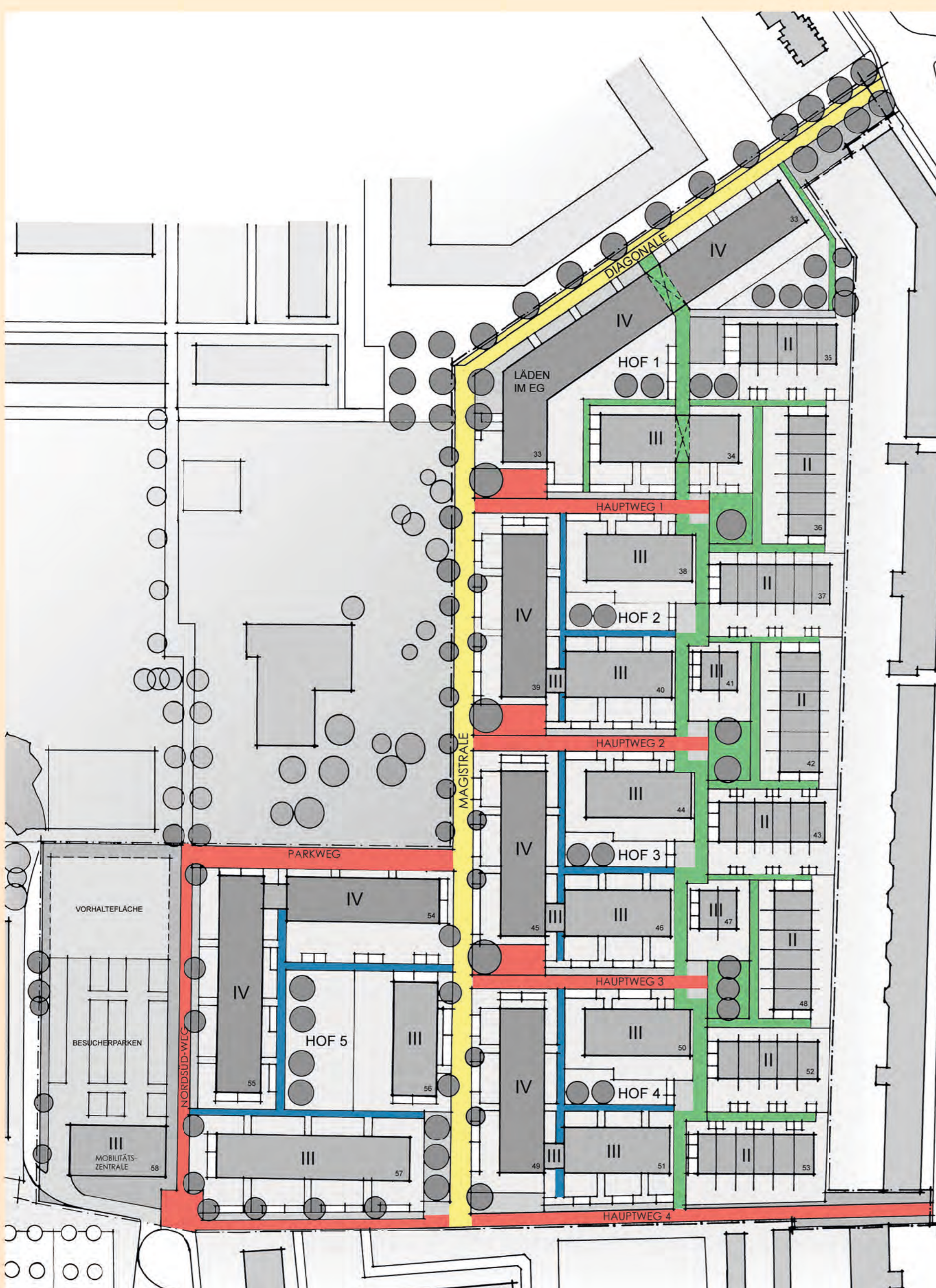
Für die Gebäudeplanung wurden Vorgaben für Fassadenentwicklungen, Dachformen, Farb- und Materialkataloge entwickelt, die Vielfalt erlauben, einen zu divergenten Wildwuchs in der Siedlung aber unterbinden sollten. Die Siedlung wurde sukzessive in Anlehnung an die Gestaltungsrichtlinien realisiert und konnte sich so bunt und vielfältig, aber gestalterisch zusammengehörig entwickeln.

- |   |  |
|---|--|
| ① Gestaltung Haupteerschließungsweg + private Ergänzungsflächen | ⑦ Private/ halböffentliche Siedlungsplätze       |
| ② Lage Hauskanten, Höhe Attika + Staffelgeschoss                | ⑧ Lage Hauskanten, Höhe Attika + Staffelgeschoss |
| ③ Gestaltung Platzweitung                                       | ⑨ Geschossigkeit, mögliche Dachformen            |
| ④ Private Vorzone/ Feuerwehraufstellfläche                      | ⑩ Fläche für Fahrradabstellanlage                |
| ⑤ Flächenzone für Fahrradabstellanlagen                         | ⑪ Lage Hauskanten, Höhe Attika + Staffelgeschoss |
| ⑥ Private Erschließungswege                                     |  |

## 13

## Wegesystem

Differenzierung nach Lage und Nutzung



Die Freiheit von privatem Autoverkehr ermöglicht es, ein differenziertes Wegesystem nach den städtebaulichen Anforderungen und den Bedürfnissen der BewohnerInnen auszubilden. Das Kölner Architekturbüro Schneider-Sedlaczek entwickelte 2004 ein differenziertes, „hierarchisches“ System von Wegen und Plätzen. Lage, Verlauf, Breite, Länge, Gestaltung und Pflasterung unterscheiden sich je nach Bedeutung des Weges für die Siedlung bzw. die direkten Angrenzer.

Die Magistrale ist die schnelle Hauptachse der Siedlung entlang des Parks. Plätze bilden den Auftakt von HAUPTWEGEN, die den eigentlichen Siedlungsbereich von West nach Ost erschließen. Diese Wege sind schmäler als die Magistrale, wirken aber breiter und wohnlicher durch die Ergänzung von privaten Zonen vor den Gebäuden. Die Wege münden auf „halbprivate“ Plätze, von denen schmalere Wege zu den Einfamilienhäusern ausgehen.

Ein mäandrierendes, entschleunigtes System innerer Nord-Südwege verbindet alle siedlungsternen Plätze, Wege und Höfe und sichert so die Durchfahrbarkeit der Siedlung für Rot- und Blaulichtverkehr. Gleichzeitig wird durch eine leichte Höhenmodulation dieser Wege die barrierefreie Erschließung der Geschosswohnungen von deren Hofseiten aus ermöglicht.

# 12

## Barrierefreiheit

Unterschiedliche Erschließungsmöglichkeiten durch Höhendifferenzierung



 barrierefreie Zugänge

 höhenmodulierter Erschließungsweg

Die Autofreie Siedlung ermöglicht durch die Abwesenheit von privatem Autoverkehr eine weitestgehend gefahrfreie Bewegung innerhalb der Siedlung. Dies macht das Wohnen für Familien mit Kindern, Menschen mit Handicap, alte und behinderte Menschen besonders attraktiv. Unbedingte Voraussetzung für diese Bewohner ist die komfortable barrierefreie Erschließung ihrer Wohnungen und Häuser.

Diese barrierefreie Erschließung wird durch zweiseitige Eingänge zu den Treppenhäusern der Geschosswohnungsbauten durch einen Zugang vom Innenhof aus ermöglicht. Diese unkomplizierte barrierefreie Erschließung der Wohnungen wird durch eine leichte Höhenmodulation der langsamen, durch die Siedlung mäandrierenden inneren Nord-Südwege realisiert. Dieses entschleunigte Wegesystem verbindet alle siedlungsinternen Plätze, Wege und Höfe und sichert so die barrierefreie Erschließung der Siedlung.

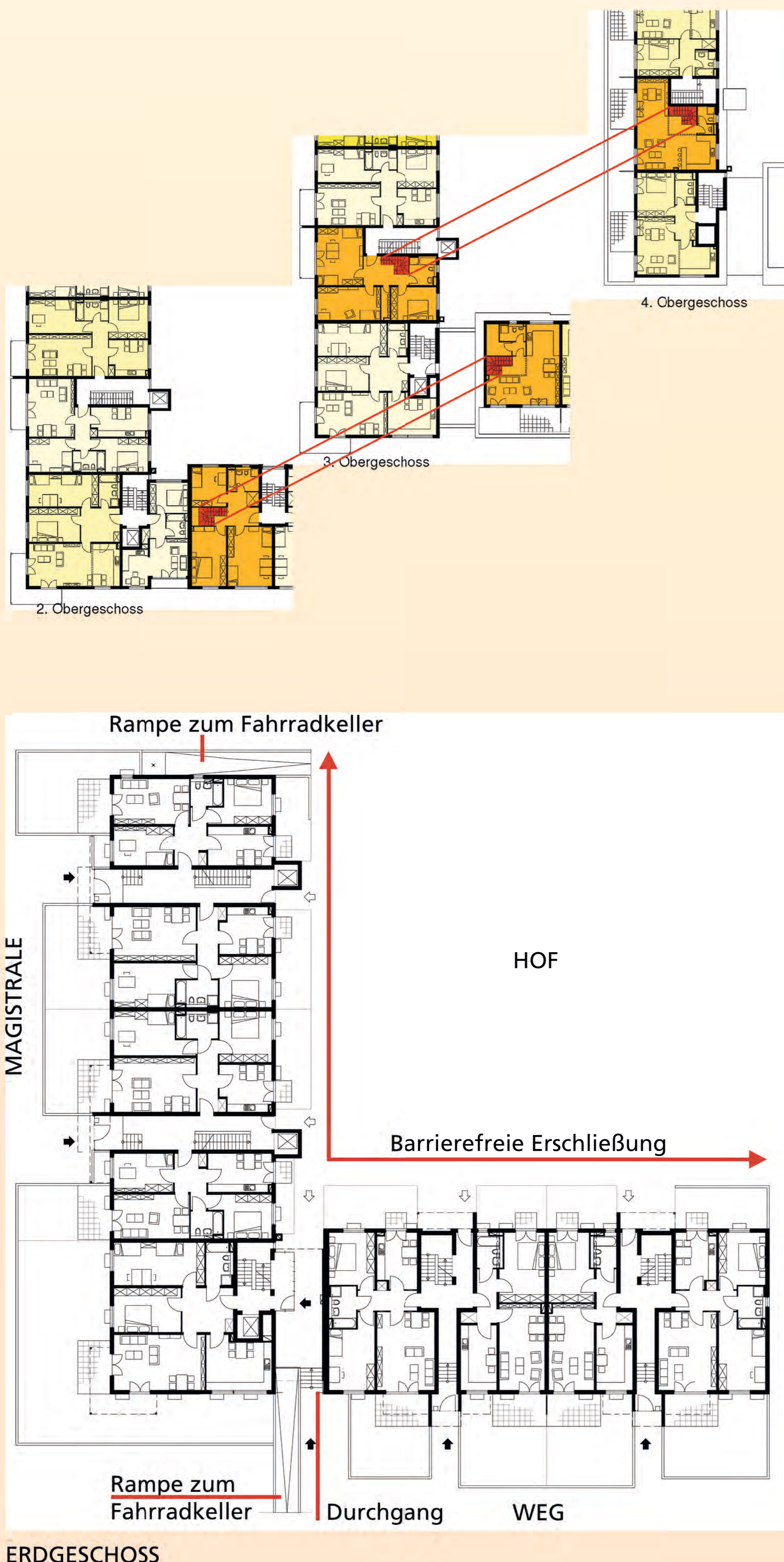
Von den breiteren, schnelleren Wegen (Magistrale, Haupterschließungsweg) aus werden die Eingänge der Geschosswohnungen über Treppen oder Rampen erreicht.

Der halbgeschossige Höhenversatz der Erdgeschosse zu den Wegen erlaubt eine größere Privatheit der Gärten und eine bequeme Erschließung der Fahrradkeller der Gebäude über Rampen.

## 9

# Qualifizierter Wohnungsmix

Mischung unterschiedlicher Wohnungstypen an einem Treppenhaus



Für das Modellprojekt Autofreie Siedlung Köln wurde als „autofreier Prototyp“ durch das Büro Schneider-Sedlaczek Architekten Innenarchitektin ein Gebäudekomplex mit 37 Wohneinheiten unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen autofreier BewohnerInnen entwickelt.

Die in einem Winkel angeordneten Gebäude sind in 5 Häuser aufgeteilt. Zur Erhöhung der Qualität der privaten Gärten und zur optimalen Erschließung der Fahrradkeller über flachgeneigte Außenrampen wird das Erdgeschoss der Gebäude sowie der Innenhof um ein halbes Geschoß angehoben. Durchgehende Treppenhäuser im Erdgeschoss ermöglichen eine beidseitige Erschließung. Die Haupteinschließung erfolgt über Treppen von den Wegen, die barrierefreie Erschließung aller Häuser erfolgt über den ebenfalls angehobenen Innenhof.

Alle Häuser erhalten großzügige Fahrradabstellanlagen, einerseits angeordnet in großflächigen Fahrradkellern, andererseits in Fahrradschuppen im Außenraum. Halböffentliche Freiflächen vor dem Haus sowie im Innenhof bieten vielfältige, von jeglichem Autoverkehr befreite Kommunikationsflächen. Fahrradschuppen im Außenraum werden als Puffer zwischen öffentlichen bzw. halböffentlichen und privaten Flächen genutzt.

Im Geschoßwohnungsbau-Prototyp für die Autofreie Siedlung entstand in jedem einzelnen der 5 Häuser ein Wohnungsmix aus kleinen und großen Wohnungen. Das Erdgeschoß sowie das 1.Obergeschoß beherbergen Zwei- bis Dreizimmerwohnungen. In den darüber liegenden Wohnungen variieren die Grundrisse. Der dargestellte Auszug zeigt drei unterschiedlich große 2-Zimmer-, fünf 3-Zimmer- und zwei 4-5 Zimmer-Maisonettewohnungen.

So wird in enger Nachbarschaft das Zusammenleben von Singles, Paaren, alten Menschen und Familien mit Kindern ermöglicht. Veränderbarkeiten der Grundrisszuordnung bieten darüberhinaus bedarfsgerechte Wohnungsgrößenangebote bei sich ändernden Nachfragen.



Mit Planung, Umbau oder Sanierung eines Gebäudes geben Sie Ihren Ideen bauliche Gestalt.  
 Wir unterstützen Sie bei der Entwicklung und Ausformung Ihrer Visionen.

- Städtebauliche Planung + Grundstücksentwicklung
- Neubau, Umbau + Sanierung
- Energetisches + nachhaltiges Planen und Bauen
- Leitdetail- und Ausführungsplanung als hochqualifizierte Spezialaufgabe, SiGeKo

Die Gestaltung von Innenräumen schafft Charakter und Atmosphäre.  
 Mit ganzheitlichen Konzepten sorgen wir dafür, dass sich Alle rundherum wohl fühlen.

- Innenraumgestaltung + Funktionsoptimierung
- Imagewechsel, Oberflächen- + Texturgestaltung
- Umbau, Sanierung + Möbelkonzeption
- Innenausbau, Entwurf, technische Ausführungsplanung und bauliche Umsetzung

Eine gute Beratung zeichnet sich durch Kompetenz und objektive Perspektiven aus.  
 Wir stellen unser ganzes Wissen bereit, um für Sie die besten Lösungen zu finden.

- Projektentwicklung, Gutachten und Studien zu Planungsvarianten, Grundstücksausnutzung und Entwicklungspotenzialen
- Wohn- und Energieberatung
- Optimierung von Büroräumen und Gewerbeflächen
- Workshops und Moderation von Planungsverfahren



Seit **1995** Mitwirkung im Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK); 1994 Gründung als Bürgerinitiative, ab 1996 als Verein.

**1995 Grundlagenarbeit** in der Arbeitsgruppe Architektur und Städtebau (AUS) und Diskussion von Ergebnissen mit den InteressentInnen.

**1996** Erarbeiten von städtebaulichen und architektonischen Grundlagen zur Gestaltung autofreier Siedlungsgebiete. Vorstellung des Projektstandes im Rahmen einer Tagung an der Bauhaus-Universität Weimar.

**1997** Veröffentlichung der Arbeitsergebnisse in der Zeitung des ASK "freiraum" sowie im ILS-Rundbrief Nr. 7.

Erarbeiten eines **Strukturkonzeptes** für den Standort EAW-Nippes in der Arbeitsgruppe AUS.

**1998 Gutachten** zur städtebaulichen Entwicklung des EAW-Nippes unter Integration des Modellprojektes Autofreie Siedlung.

**1999** Diskussion des **Gutachtens** mit den InteressentInnen, der Stadtverwaltung, in den politischen Fraktionen des Stadtrates und der Bezirksvertretung, sowie beim neuen Grundstückseigentümer. Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Vorbereitung des städtebaulichen Wettbewerbes für das EAW-Nippes.

**2000** Beratung des **Preisgerichtes** im Wettbewerbsverfahren EAW-Nippes. (**1. Preis:** Rössner+Waldmann).

Bewertung der Ergebnisse in Veranstaltungen und **Führungen** für die InteressentInnen und die Öffentlichkeit.

Veröffentlichung der Ergebnisse und Bewertung in der Zeitung des ASK "freiraum" und im ILS-Rundbrief Nr. 13.

**2001 Gutachten** "Wohnkonzepte für die Autofreie Siedlung auf dem EAW-Nippes" auf der Basis der städtebaulichen Struktur des 1. Preises im Wettbewerb.

Diskussion der Ergebnisse mit den InteressentInnen, der Stadtverwaltung, VertreterInnen der politischen Fraktionen im Stadtrat. Öffentliche Präsentation im Rahmen des Autofreien Aktionstages. Gewinnung eines Investors für die Errichtung der Autofreien Siedlung.

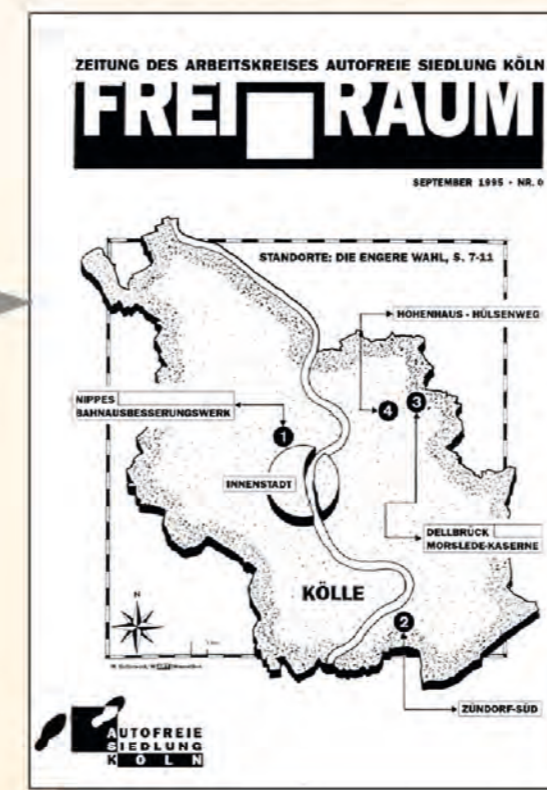
**2002** Erstellung eines **Modells** der Autofreien Siedlung auf dem EAW-Nippes für den Investor. Vorstellung des Konzeptes bei den VertreterInnen der politischen Fraktionen im Stadtrat.

Vortrag "Autofreie Wohnungen - andere Architektur?" im Rahmen der Tagung "Autofreies Wohnen - auch in der Schweiz?" an der Hochschule für Technik in Rapperswil.

**2003 Städtebauliche Studie** über die Integration der speziellen Anforderungen der Autofreiheit in die Bebauungsplankonzepte im Auftrag des Investors.

**2004 Projektstart.** Erarbeitung von Gestaltungsrichtlinien und Entwicklung eines ersten beispielhaften autofreien Geschoßwohnungsbauprojektes für den Investor.

1995



1997



1998



2000

2000

2000



2001

2002



2003

2004

