

## **SRL-VERKEHRSPLANUNGSPREIS 2010 - Mobil im Quartier**

Darstellung und Projektbeschreibung

### **1. Allgemeines zur Autofreien Siedlung in Köln-Nippes**

Die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ wird mit 4,3 Hektar und ca. 400 Wohneinheiten nach ihrer Fertigstellung Ende 2010/Anfang 2011 eine der größten autofreien Siedlung in Deutschland sein. Per Mai 2010 sind ca. 340 Wohneinheiten bezogen.

Als Neubaugebiet mit einem alternativen Wohnangebot konzipiert, liegt sie auf einer Teilfläche eines ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks der Deutschen Bahn AG. Die gesamte Bahnbrache befindet sich derzeit in der Umnutzung zu einem neuen Wohnquartier im Kölner Stadtteil Nippes.

Wie das Modellprojekt entstand, wie sich die autofreie Siedlung stadträumlich einordnet, und wie sich das Verkehrs- und Erschließungskonzeption der Siedlung darstellt, wird in den folgenden Abschnitten dokumentiert.

#### **1.1. 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.

#### **1.2 Planungs- / Umsetzungsprozess**

- Interessierte Bürger und Fachleute gründen 1994 den Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. (ASK)
- Grundkonzeption (u.a. Definition Autofrei, Städtebau, Mobilität) und Lobbyarbeit durch den ASK (1994 bis 2005)
- Untersuchung und Auswahl geeigneter Flächen in enger Kooperation mit der Stadt Köln
- Intensiver Austausch und Abstimmung mit den Fraktionen im Rat der Stadt Köln sowie der Stadt Köln - mit dem Ergebnis, dass das Modellprojekt „Autofreies Wohnen in Köln“ von allen Fraktionen getragen wird (1995 bis 2005)
- 1997 wird von der Stadt Köln eine umfangreiche Marktuntersuchung mit 4.300 Haushalten zur Akzeptanz mit großer und positiver Resonanz durchgeführt (1997 bis 1998)

- 1998 legt der Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln (ASK) ein städtebauliches Gutachten für Nippes vor
- 2000 findet der städtebauliche Realisierungswettbewerb städtebaulicher Wettbewerb mit über 70 bundesweiten Teilnehmern statt, wobei wichtige autofreie Inhalte in den Vorgaben enthalten sind; eine Vertreterin des ASK nimmt beratend am Preisgericht teil
- Der Bauträger Kontrola konnte für das Projekt gewonnen werden und übernimmt 2004 das Grundstück und startet die Entwicklung und Ende 2004 die Vermarktung. Das Projekt wird privatwirtschaftlich finanziert – eine Förderung mit NRW-Landesmitteln erfolgte für vorbereitende Maßnahmen wie Grundlagenarbeit, Marktuntersuchung sowie konzeptionelle Weiterentwicklung.
- 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 und 2006 Einzug der ersten Bewohner; im Verlauf erfolgte die Umsetzung eines heterogenen Wohnangebotes: für Eigentümer, für Mieter (frei finanzierte sowie öffentlich geförderte Mieterwohnungen), 13 Wohnungen für geistig Behinderte, 15 Wohnungen für altersübergreifendes Wohnen
- Seit 2006: Umsetzung der Mobilitätsbausteine durch den Nachbarschaftsverein
- Seit 2006: heterogene Bewohnerschaft: Mieter (frei sowie öffentlich gefördert), Eigentümer, Wohnprojekte für geistig Behinderte sowie für altersübergreifendes Wohnen

### 1.3 Stadträumliche Lage und Einordnung

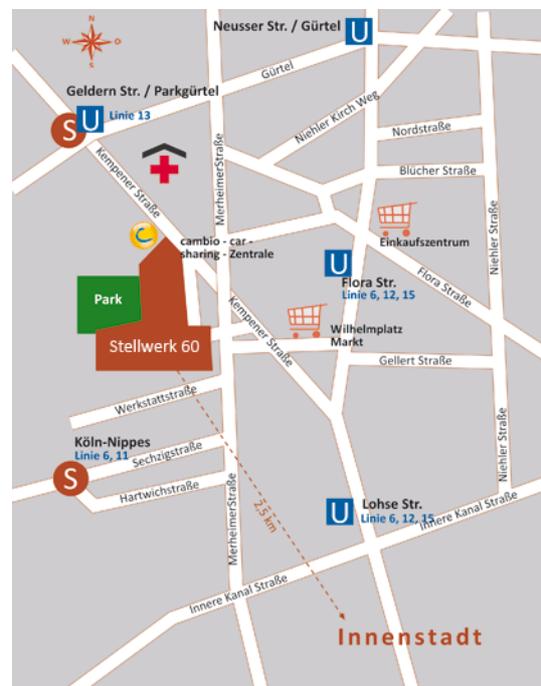
Die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ befindet sich in Nippes, einem linksrheinischen Stadtteil von Köln. Die Stadt Köln hat 997.189 Einwohner, im Stadtbezirk Nippes leben 110.092 Menschen (Stand 2008). Die Entfernung der Siedlung zur Kölner Innenstadt beträgt 2,5 km.

Das Gebiet wird durch diverse **Verkehrsanlagen und -einrichtungen** erschlossen. An das übergeordnete Straßennetz ist die Siedlung durch die nordöstlich angrenzende Kempener Straße sowie durch die südwestlich angrenzende Werkstattstraße angebunden.

Darüber hinaus sind von der Siedlung aus zahlreiche Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs fußläufig erreichbar. Durch zwei S-Bahn-Haltepunkte in ca. 500 m Entfernung im Norden (gleichzeitig Stadtbahnhaltestelle der Linie 13) sowie in ca. 250 m Entfernung im Süden wird die Siedlung an

interkommunale Zielorte in der Region Köln/Bonn angebunden. Zudem ist in circa 500 Metern Entfernung die östlich gelegene Stadtbahnhaltestelle „Florastr.“ zu erreichen, mit direktem Anschluss an die Kölner Innenstadt. Des Weiteren ist gibt es in der näheren Umgebung Haltestellen dreier Buslinien (142 [zur Kölner Universität], 147 und 148).

Die Siedlung „Stellwerk60“ ist ebenfalls in das Wegesystem des Nichtmotorisierten Individualverkehrs der Stadt Köln integriert. Fußwegeverbindungen führen in das östlich gelegene Bezirkszentrum Nippes, in das südlich der Siedlung gelegene Nahbereichszentrum Sechzigstraße sowie in die angrenzenden Stadtteile.



Die Siedlung ist auch in das kommunale Fahrradnetz integriert und diverse kommunale Hauptrouten können leicht erreicht werden.

Zudem wurden in der letzten Zeit im Umfeld von „Stellwerk60“ zahlreiche Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben.

Neben einer vielfältigen Verkehrsinfrastruktur weist zudem das Umfeld der autofreien Siedlung eine sehr gute **Versorgungsinfrastruktur** auf. Im Bezirkszentrum Nippes, das in östlicher Richtung circa 500 Meter entfernt liegt und auch im Nahbereichszentrum Sechzigstraße, das in etwa 300 Metern Entfernung zu finden ist, sind zahlreiche Versorgungs- (Einzelhandel, Dienstleistungen, Krankenhaus, Ärzte etc.) und Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen etc.) fußläufig erreichbar.

#### 1.4 Planerische Verkehrs- und Erschließungskonzeption der Siedlung



Karte Bebauungsstruktur „Stellwerk60“ (Matthias Friedrich)

Der Stellplatzschlüssel dieses Gebietes liegt bei 0,1 Besucherstellplätzen je Wohneinheit (insges. 40 Stellplätze) und 0,2 Stellplätze für Bewohner mit eigenem Kraftfahrzeug (insges. 80 Stellplätze). Diese Stellplätze befinden sich bei der Parkierungsanlage (Parkpalette) am Siedlungsrand im Südwesten der autofreien Siedlung (siehe Karte). Innerhalb der Siedlung dürfen keine Kfz-Stellplätze errichtet werden. Für den Fall der Flexibilisierung oder Aufgabe der Autofreiheit im Siedlungsgebiet wird eine Vorhaltefläche nördlich der Parkpalette freigehalten, die eine Kapazität von 200 potentiellen Stellplätzen besitzt (Städtebaulicher Vertrag).

Eine flankierende Maßnahme hinsichtlich der Steuerung des ruhenden Verkehrs ist die Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Diese wurde im östlichen

Umfeld der autofreien Siedlung im Juni 2009 eingeführt. In diesem Gebiet sind zudem Kurzparkzonen vorgesehen, so dass dort Nicht-Anwohner maximal vier Stunden parken dürfen. Aufgrund dieser Maßnahmen werden zusätzliche Belastungen des Umfeldes („Schwarzparken“, Besucherverkehr von „Stellwerk60“ etc.) verhindert.

Um die Mobilität innerhalb der Autofreien Siedlung zu sichern, stellt der Bauträger den Bewohnern eine werktags von 6 bis 19:30 Uhr besetzte Mobilitätszentrale zur Verfügung. Dort können vor allem Hand- und Sackkarren und Fahrradanhänger, aber auch Biertischgarnituren, Gartenpavillon, großes Kinderspielzeug wie Gocards und Fußballtore, und ein faltbarer Rollstuhl für mobilitätseingeschränkte Menschen unentgeltlich ausgeliehen werden.

Des Weiteren stehen jedem Haushalt mindestens drei wohnungsnahen Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit sowie die Angebote des CarSharing-Anbieters Cambio Köln (13 verschiedene Fahrzeuge - vom Kleinwagen bis zum Transporter) sowie der Deutschen Bahn (2 Fahrzeuge) zur Verfügung.

Von der Autofreiheit sollen insbesondere die Bewohner profitieren, da für sie neue Wohnumfeldqualitäten generiert werden. Das Konzept sieht vor, die autoverkehrsfreien Erschließungsräume (Wohnwege, Gassen, Plätze) zu bewohnbaren Freiräumen innerhalb des Quartiers werden zu lassen. Zudem soll die Erschließung der Grundstücke und Wohnungen die

Aneignung dieser Freiräume durch die Bewohner fördern. Darüber hinaus sind sämtliche Erschließungsflächen auf ein notwendiges Maß zu reduzieren. Es wird eine verdichtete Bauweise angestrebt, die jedoch durch die Anlegung von Wohnwegen und Durchgängen (in den Mehrfamilienhäusern) eine hohe Durchlässigkeit hervorrufen soll. Diese Durchlässigkeit wird über fünf Eingänge, die in die Siedlung führen, unterstützt. Sie sind jeweils mit Pollern und Hinweisschildern versehen, so dass grundsätzlich nur der Nichtmotorisierte Individualverkehr (Fahrrad-/ Fußgängerverkehr) in das Gebiet hineinfahren darf.

## 2. SRL-KRITERIEN FÜR DIE BEWERTUNG

- Vorbildlichkeit für die kommende Dekade ab 2010

Die Siedlung greift wesentliche Entwicklungen und Trends auf: CO<sub>2</sub>-Minderung, Energieeinsparung, Stadt der kurzen Wege, Teilen von Ressourcen, bürgerliches Engagement, ausgeprägte soziale Mischung der Bewohnerschaft, Kinder- und Familienfreundlichkeit

- Vorbildlichkeit bezüglich der Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung  
Autos parken in einem Parkdeck am Rande der Siedlung, das gesamte Wohngebiet ist autofrei und stellt dadurch eine einzigartige Wohn- und Aufenthaltsqualität dar.

**Vor allem Fahrrad**, Stadt der kurzen Wege, öffentliche Fahrradluftpumpe, Fahrradanhänger zum kostenlosen Ausleihen, auch Handwagen und Karren.

- Absehbare Wirksamkeit der Verkehrsplanung im Sinne der Nachhaltigkeitsziele  
Einkauf lokal, kleinere Mengen, frisch, kleinere Geschäfte (nicht auf der grünen Wiese)  
Gastronomie in der Nähe, Naherholung häufig im Quartier selbst (Plätze sowie Kantinenpark) sowie in benachbarten, fußläufig erreichbaren Parks

- Innovationsgrad der Planung / Neuartigkeit der Planungslösung  
Autofrei in Kombination mit der Mobilitätszentrale ist bundesweit zumindest sehr selten.  
Modellprojekt für zukünftige Neubausiedlungen – autofreies Wohngebiet mit Parken am Rande.  
Kinder werden früher selbständig, können „unbeaufsichtigt“ draußen spielen und schon eigene Wege gehen.

- Beitrag zur überregionalen Fachdiskussion  
Siehe zahlreiche Presse, Diplomarbeiten, Facharbeiten, Fachpublikum aus aller Welt,

- Anschlussfähigkeit zur örtlichen Problemlage und der jeweiligen kommunalen Entwicklung bzw. städtebaulichen Situation  
Siedlungsübergreifendes Netzwerk, Teilprojekte werden versucht, über die Siedlung hinaus zu adaptieren, offener Bücherschrank, gemeinsamer Siedlungstreffpunkt in einer alten Kantine für mehrer Siedlungen, Lieferdienste, öffentliche Fahrradluftpumpe, CarSharing, beliebtes Aufenthalts-, Spiel- und „Naherholungs“gebiet für benachbarte Siedlungen, Bänke und Plätze im öffentlichen Raum laden zum Verweilen ein.

- Sparsamer Umgang mit Ressourcen  
Autonutzung wesentlich geringer als in anderen Siedlungen, Mobilitätszentrale: Ausleihen von Außenspielzeug (z.B. Gocard, Tischtennisplatte), Handwagen, Bollerwagen, Karren, gemeinsame Flohmärkte, Lieferdienste für Getränke und Bio-Produkte [1 Groß-Anlieferung anstelle von ca. 50 Einzelfahrten).

Initiative zur erfolgreichen Errichtung eines Blockheizkraftwerkes, welches das Nahwärmesystem ergänzt. Solar-Passivhäuser (wenn auch nur wenige), Mülleimer der Einfamilienhäuser werden von den Bewohnern zu Sammelplätzen gebracht.

Stark verdichtete Bebauung mit kleinen Grundstücksgrößen gegen den Flächenverbrauch - Gemeinschaftsplätze anstelle von Privatgärten.

- Transparenter Prozess mit Partizipationsangeboten für die verkehrlichen Nutzerinnen und Nutzer sowie Planungsbetroffenen

Bewohner, regelmäßige Treffen, diverse Arbeitsgruppen, z.B. Fahrrad (Selbsthilfeplatz, öffentliche Luftpumpe, Fahrradports und Fahrradtiefgaragen, intensiver Kontakt mit dem lokalen ADFC (Ortsgruppe Köln-Nippes) sowie dem Fahrradbeauftragten der Stadt Köln, führte schon zu einigen Verbesserungen im Umfeld, u.a. Einrichtung einer Fahrradampel, Öffnung von Einbahnstraßen, zusätzliche Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sowie am stark frequentierten S-Bahnhof Köln-Nippes. Parkraumbewirtschaftung in den umliegenden Straßen.

Weitere Hintergrundinformationen (Pläne, Fotos, Beschreibungen, etc.)

[www.nachbarn60.de](http://www.nachbarn60.de) (Website des Bewohnervereins) 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

Einreicher

- Nachbarn60 e.V., Hans-Georg Kleinmann, ....
- Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln, Ralph Herberts, ...