

Geographisches Institut
der
Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität
Bonn

**Neue Mobilität auf alter Bahnfläche –
die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes**

DIPLOMARBEIT

vorgelegt von
Matthias Friedrich

betreut durch
Prof. Dr. C.-C. Wiegandt

Bonn, September 2009

Inhaltsverzeichnis

1	Motivation, Fragestellung und Zielsetzung.....	1
2	Theoretischer Hintergrund	4
2.1	Ausgangslage Bahnflächenentwicklung – Hintergründe, Dimensionen und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung.....	4
2.1.1	<i>Bahnflächenfreisetzung als Entwicklungsvoraussetzung.....</i>	<i>5</i>
2.1.2	<i>Besonderheiten bei der Bahnflächenentwicklung</i>	<i>8</i>
2.1.3	<i>Chancen und Risiken durch die Bahnflächenentwicklung.....</i>	<i>13</i>
2.1.4	<i>Planungsinstrumente und Finanzierungsstrategien</i>	<i>16</i>
2.2	Das Konzept der autofreien Stadtquartiere	18
2.2.1	<i>Hintergründe autofreier Planungskonzepte</i>	<i>19</i>
2.2.2	<i>Konzept / Idee autofreier Stadtquartiere</i>	<i>22</i>
2.2.3	<i>Umsetzung in der Praxis</i>	<i>27</i>
3	Methodisches Vorgehen.....	42
3.1	Dokumentenanalyse	44
3.2	Schriftliche standardisierte Haushaltsbefragung	45
3.3	Experteninterviews.....	49
4	Untersuchungsstandort „Stellwerk60“ in Köln-Nippes.....	50
4.1	Stadträumliche Lage und Einordnung.....	51
4.2	Entwicklungsgeschichte und Standortwahl	53
4.3	Planerische Konzeption der autofreien Siedlung und ihre rechtliche Ausgestaltung	55
5	Empirische Ergebnisse zur Bewertung der autofreien Siedlung „Stellwerk60“	62
5.1	Bewertung der Bewohner.....	62
5.2	Bewertung der Anwohner.....	76
5.3	Bewertung der Experten.....	80
5.3.1	<i>Stadt Köln</i>	<i>80</i>
5.3.2	<i>Investor und Bauträger Kontrola Treuhandgesellschaft mbH.....</i>	<i>86</i>
5.3.3	<i>Verein Nachbarn60 e.V.</i>	<i>91</i>
6	Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen	97
6.1	Ergebniszusammenfassung und -bewertung	98
6.1.1	<i>Welche Maßnahmen und Aspekte waren erfolgreich?</i>	<i>98</i>
6.1.2	<i>Was sind die Schwächen, Probleme und Misserfolge?</i>	<i>103</i>
6.1.3	<i>An welcher Stelle besteht Handlungsbedarf?.....</i>	<i>108</i>
6.2	Gesamtbewertung.....	110
6.3	Handlungsempfehlungen und Konzeptmodifikationsvorschläge.....	111
6.4	Fazit/Ausblick.....	115
ANHANG.....		119
Literaturverzeichnis.....		141

1 Motivation, Fragestellung und Zielsetzung

Die vorliegende Arbeit stellt einen Beitrag zum Themenkomplex der innerstädtischen Brachflächenentwicklung dar. Speziell geht es um die Etablierung autofreier Wohn- und Mobilitätskonzepte auf innerstädtischen Bahnbrachen als Ausdruck einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Als Fallstudie konzipiert, wird in dieser Arbeit die deutschlandweit größte autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes exemplarisch vorgestellt und untersucht.

Auf einem etwa 19 Hektar großen, für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigten Areal eines ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks der Deutschen Bahn AG entsteht derzeit ein neues Wohnquartier, das eine Stadtteilergänzung im Kölner Stadtbezirk Nippes darstellt. Ziel der Stadt Köln ist es, bis Ende 2009/Anfang 2010 die an der Bahnstrecke Köln – Neuss – Krefeld gelegene ehemalige Bahnfläche für die Stadtentwicklung zu reaktivieren und diese zu einem neuen innenstadtnahen Wohnquartier zu entwickeln. Im Südosten des Areals befindet sich die 4,3 Hektar große autofreie Siedlung „Stellwerk60“, die beispielhaft für ein neues innerstädtisches Wohn- und Mobilitätskonzept steht. Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Überlastung vieler Städte durch den MIV wird deutlich, dass neue und vor allem nachhaltige Siedlungs- und Mobilitätsformen notwendig sind, damit unsere Städte auch in Zukunft noch (er-)lebenswert sind (Abb. 1).



Abb. 1 Cartoon „Eine Dose Frischluft“ (Locher, 2003)

An diesem Punkt setzt die Diplomarbeit an. Durch sie soll herausgefunden werden, ob und wie ein solches innovatives Projekt im Einzelfall erfolgreich realisiert worden ist und wie es insgesamt akzeptiert wird. Dazu werden zunächst der theoretische Hintergrund der Brachflächenentwicklung sowie die Theorie der autofreien Stadtquartiere dargelegt (Kap. 2). Nach der Methodendarlegung (Kap. 3) wird das Untersuchungsgebiet vorgestellt (Kap. 4). Im Anschluss sollen Erfolge und Probleme, die durch die Realisierung von „Stellwerk60“ entstanden sind, empirisch erarbeitet und ausgewertet werden (Kap. 5). In einem weiteren Schritt folgt die Ergebniszusammenfassung und -bewertung. Hier werden insbesondere die Stellungnahmen der Siedlungsbewohner sowie die der an der Projektentwicklung beteiligten

Planungsakteure (Stadt, Investor/Bauträger, Vereine, Anwohner) miteinbezogen (Kap. 6.1 und 6.2). Am Ende der Arbeit werden Handlungsempfehlungen und Vorschläge zur Konzeptmodifikation der autofreien Siedlung gegeben, die die derzeitigen Problemstellungen aufgreifen (Kap. 6.3). In einem letzten Schritt wird ein Fazit gezogen und versucht, einen Ausblick in die weitere Zukunft von „Stellwerk60“ zu geben (Kap. 6.4).

Untersuchungsfragen

- Welche Maßnahmen des autofreien Siedlungskonzepts von „Stellwerk60“ waren erfolgreich?
- Wo liegen die Schwächen des Konzepts?
- Wo gibt es Nachbesserungs-/ Handlungsbedarf?
- Kann das Projekt insgesamt als Erfolg bewertet werden?

Zielsetzungen

1. *Erfolge* und *Probleme* bei der Projektrealisierung bestimmen.
2. *Projektbewertung* abgeben und *Konzeptmodifikationsvorschläge* aufzeigen.

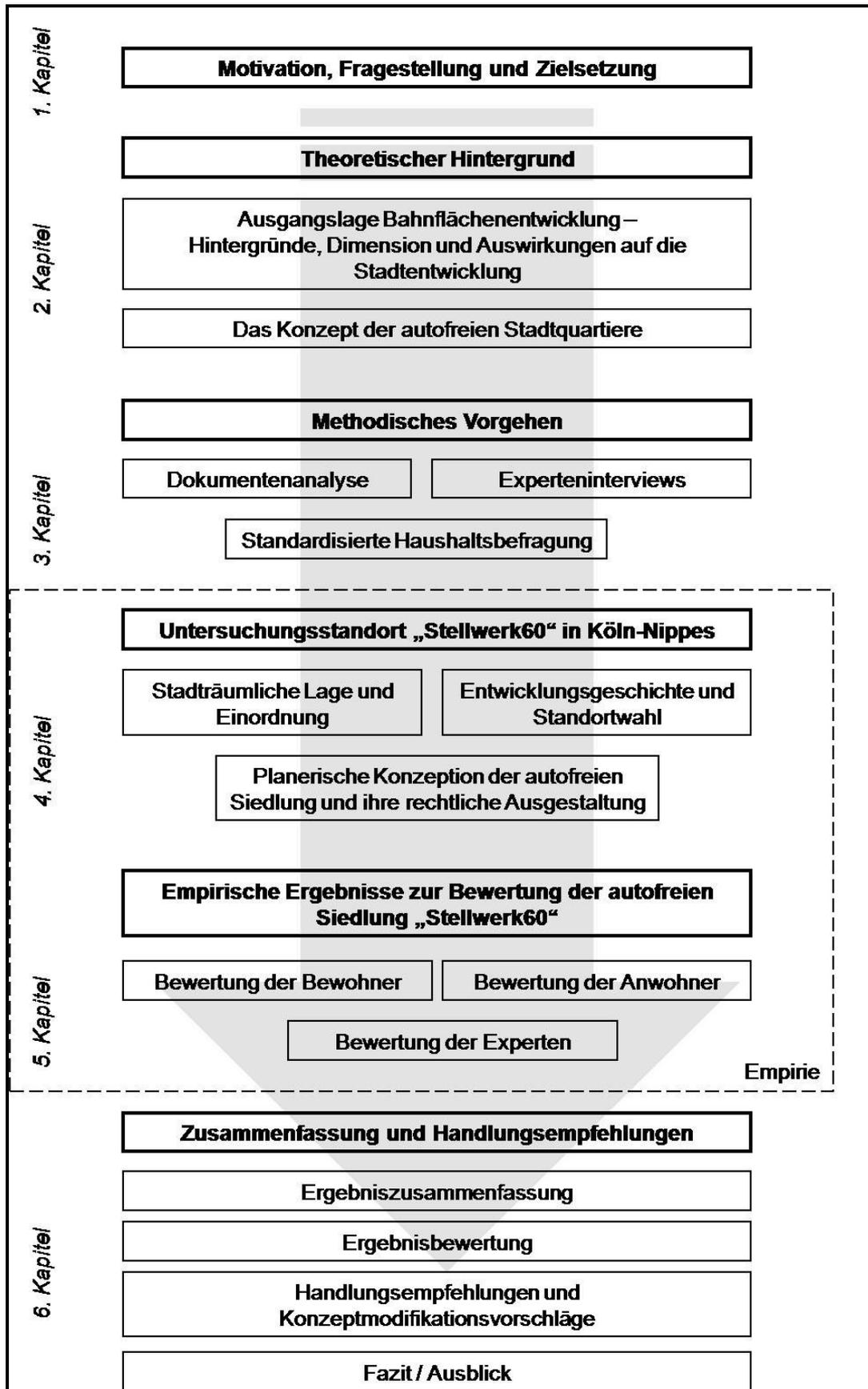


Abb. 2 Aufbau der Diplomarbeit (eigene Darstellung)

2 Theoretischer Hintergrund

Brachflächen prägen derzeit zunehmend das Bild der Städte in Deutschland. Als Folgen von wirtschaftlicher und demographischer Transformation (Demographischer Wandel, ökonomischer Strukturwandel, Regionalisierungsprozesse, Globalisierung usw.) kommt es vermehrt zur Aufgabe von wirtschaftlichen Standorten, die den neuen Anforderungen und Rahmenbedingungen nicht mehr gerecht werden. Ausbleibende Folgenutzungen führen somit zu einem Brachfallen insbesondere innerstädtischer Standorte, nicht nur in Schrumpfungs-, sondern immer häufiger auch in Wachstumsregionen. Laut Statistischem Bundesamt beinhalten aktuelle Entwicklungstendenzen eine insgesamt steigende Flächeninanspruchnahme (113 ha pro Tag zwischen 2003 und 2006¹) und führen zu einer weiteren Zersiedelung der Landschaft, insbesondere im städtebaulichen Außenbereich (§ 35 BauGB). Auf diese Weise ist das Ziel der Bundesregierung, bis 2010 den Flächenverbrauch auf 30 Hektar pro Tag zu reduzieren, nicht zu erreichen.

Durch verschiedene Strategien der **Brachflächenrevitalisierung** ließen sich bundesweit circa 128 000 Hektar baulich nutzbare Brachflächen (Lötscher & Wießner, 2008: 205) reaktivieren, die vor allem im städtebaulichen Innenbereich (§ 34 BauGB) liegen. Das planerische Postulat „Innen- vor Außenentwicklung“ als zentrales Handlungsfeld einer haushälterischen Bodennutzung erhält in diesem Zusammenhang in der derzeitigen Raum- und Stadtentwicklungspolitik eine wachsende Bedeutung. Darüber hinaus ist die Brachflächenrevitalisierung der „typische Fall“ des Stadtumbaus (Renner, 2004: 539), der letztlich ein zentrales Handlungsfeld des normativen Leitbildes einer „Nachhaltigen Stadtentwicklung“ ist.

Einen innovativen Beitrag zur Realisierung des Leitbildes einer nachhaltigen Stadt stellen autofreie Siedlungen dar. In dieser Arbeit steht die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ als Teilfolgenutzung einer ehemaligen Bahnfläche in Köln-Nippes im Fokus der Betrachtung (vgl. Kap. 1). Um die Hintergründe dieser Bahnflächenkonversion zu erläutern, wird zunächst der Prozess der Bahnflächenrevitalisierung beschrieben (Kap. 2.1). Im Anschluss folgt die Darlegung des theoretischen Konzepts autofreier Stadtquartiere in seinen einzelnen Dimensionen (Kap. 2.2).

2.1 Ausgangslage Bahnflächenentwicklung – Hintergründe, Dimensionen und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

Die Stilllegung von Bahnanlagen sowie die Freisetzung von nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Arealen stellen im Zuge der Anfang der 1990er Jahre eingeleiteten Bahnreform große Herausforderungen für die Kommunen in Deutschland dar, denn über 20 000 Hektar brachgefallene Bahnflächen² prägen insbesondere an innerstädtischen Lagen ihr Umfeld durch

¹ Statistisches Bundesamt, 2008: 80

² MSWKS, 2000: 9.

ihren großen Flächenumfang und ihre bahnspezifischen Eigenschaften (BBR, 2003: 48). Daraus resultieren Entwicklungspotentiale und Chancen, aber auch Risiken für die derzeitige und zukünftige Stadtentwicklung. Somit kommt ehemaligen Bahnflächen eine große stadtentwicklungsplanerische, städtebauliche als auch verkehrspolitische Bedeutung zu (ebenda: 1). Um diese Bedeutung zu veranschaulichen, werden in diesem Kapitel Besonderheiten und diverse Ansätze zur Revitalisierung von Bahnbrachen vorgestellt und erläutert. Darüber hinaus wird in Grundzügen dargestellt, wie ehemalige Bahnflächen in die Stadtstrukturen neu integriert und die sich daraus ergebenden Potentiale für die Stadtentwicklung gewinnbringend genutzt werden können.

2.1.1 Bahnflächenfreisetzung als Entwicklungsvoraussetzung

Bis in die 1965er Jahre war die Eisenbahn in Deutschland der wichtigste Verkehrsträger für den Personen- und Gütertransport. Besonders deutlich wird diese Dominanz daran, dass 1950 rund 75 Prozent der Güterverkehrsleistung³ über die Schiene abgewickelt wurden (Engartner, 2008: 19). Im Jahr 2007 lag der Anteil des Schienengüterverkehrs an der Gesamttransportleistung nur noch bei 17,3 Prozent (Walter, 2008: 428). Allerdings ist hierbei anzumerken, dass die Transportmenge im Schienenverkehr seit 1999, bis auf das Jahr 2001, einen stetigen Anstieg zu verzeichnen hat (von ca. 300 Mio. t im Jahr 1999 auf 361,1 Mio. t im Jahr 2007). Ursachen stellen einerseits die immer stärker werdenden Handelsbeziehungen im Zuge der EU-Osterweiterung und andererseits die Liberalisierung des Zugangs in das Netz der Deutschen Bahn AG dar⁴ (ebenda: 422).

Wenn man jedoch die Transportleistung und -menge des Schienenverkehrs mit dem Straßengüterverkehr im Jahr 2007 vergleicht⁵, ist der seit Anfang der 1960er Jahre zunehmende **Bedeutungsverlust** der Bahn im Transportwesen deutlich zu erkennen. Aufgrund dessen kam es im großen Umfang zu Flächenfreisetzungen durch die Deutsche Bahn AG (DB AG). Um den Prozess der Bahnflächenfreisetzung besser verstehen zu können, werden zunächst die Hauptgründe für den Bedeutungsverlust des Bahnwesens in Deutschland in den Grundzügen erläutert.

Die Deutsche Reichs- und die spätere Bundesbahn waren hochrentable Unternehmen und lange Zeit auf dem Transportsektor ohne große Konkurrenz. Der Bedeutungsverlust der

³ Die **Güterverkehrsleistung** ist eine statistische Maßzahl im Transportwesen. Der maximale Wert der Güterverkehrsleistung wird als Leistungsfähigkeit bezeichnet. Die Höhe der vollbrachten Leistung lässt sich dadurch beschreiben, welche Güter in welcher Menge über welche Entfernung transportiert wurden. Daraus ergibt sich: Die Güterverkehrsleistung bezeichnet das Produkt von (Netto-)Masse und Entfernung (= Tonnenkilometer, tkm; verändert nach: Wikipedia, 2009a).

⁴ Hintergrund für die Liberalisierung ist die europäische Richtlinie 91/440 des EG-Ministerrates vom 29.7.1991, die zum einen die Unabhängigkeit der nationalen Bahnen von staatlichen Einflüssen und zum anderen die Trennung von Fahrweg und Transport vorschreibt, so dass eine **Öffnung der nationalen Bahnnetze für Dritte** gewährleistet werden soll. Seit dem 1.1.2007 wird diese Richtlinie in Deutschland für den Güterverkehr umgesetzt (Engartner, 2007: 109).

⁵ 343, 4 Mio. tkm bzw. 3,0 Mrd. t Güter erbrachte Transportleistung bzw. -menge durch den Straßengüterverkehr im Jahr 2007 (Statistisches Bundesamt, 2009a: 36 (Anhang)).

Bahn beginnt mit der **Massenmotorisierung** Anfang der 1960er Jahre. Das Automobil und der damit verbundene Neubau von Autobahnen stellten eine neue Konkurrenz für die Bahn dar. Folglich erfuhr der straßengebundene Verkehr eine intensive staatliche Förderung. Das Resultat war eine Verlagerung der Transportleistungen von Personen und Gütern auf die Straße. Die Fahrzeughersteller wurden zum bestimmenden Wirtschaftsfaktor in vielen Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Folglich verstärkte sich die Orientierung der staatlichen Verkehrspolitik am straßengebundenen Verkehr. Das heißt, Steuergelder flossen vor allem in den Straßenbau. Zwischen 1960 und 1992 wurden 230 Milliarden Euro in den Ausbau von 150 000 Kilometern Straße investiert, während im selben Zeitraum nur 28,6 Milliarden Euro in die Entwicklung von 700 Kilometern Bahntrasse bereitgestellt wurden (Engartner, 2008: 148).

Somit bleibt festzuhalten, dass der straßengebundene Verkehr deutlich von staatlichen Finanzausschüssen profitierte und im Vergleich dazu das Bahnwesen erheblich geringer subventioniert wurde. Daraus resultierten sanierungsbedürftige Bahnanlagen und -gebäude sowie eine veraltete Technik an Fahrzeugen und Infrastruktureinrichtungen. Bis heute gibt es im Trassennetz der Deutschen Bahn AG teilmodernisierte Bahnstrecken mit nicht-modernisierten Abschnitten, die noch aus dem 19. Jahrhundert stammen. Ferner ist bei einem Umfang von circa 6 500 Empfangsgebäuden (Durchschnittsalter ca. 81 Jahre) ein Instandhaltungsrückstau von 15 Milliarden Euro festzustellen (ebenda: 151). Weitere Gründe für den Bedeutungsverlust der Eisenbahn waren der ökonomische Strukturwandel (mit Auswirkungen insbesondere auf den Güterverkehr) und die Konkurrenz im Personenfernverkehr durch das Flugzeug seit Ende der 1990er Jahre.

Mit dem **ökonomischen Strukturwandel** hat sich in der Güterwirtschaft eine Abkehr von kostenintensiven Massentransporten vollzogen. Die Beförderung homogener Güter, insbesondere Zwischen- und Endprodukte der Montanindustrie, prägten bis Ende der 1960er Jahre die Güterstruktur im Transportwesen der Bundesrepublik Deutschland. Enorme Mengen von Massengütern (Kohle, Erze und Stahl) wurden über große Transportweiten zwischen relativ persistenten Quell- und Zielorten befördert (Gather et al., 2008: 189). Bis heute hat sich die Beförderung von wenig transportkostenintensiven Halb- und Fertigwaren durchgesetzt, was auf tief greifende Strukturveränderungen in der gesamten industriellen Wertschöpfungskette zurückzuführen ist (ebenda: 190). Es veränderten sich Organisationsabläufe bei den industriellen Warenströmen in Form von Flexibilisierung der Produktionsverfahren (verschlanke Produktionsformen, wie z. B. die ‚just-in-time‘-Produktion). Die Unternehmen organisierten die gesamte Transportkette um und bedienten sich einer Vielzahl an Subunternehmen, die austauschbar und flexibel verfügbar sind. Somit mussten sich die Betriebe nicht auf einen langfristigen Logistikdienstleister, wie beispielsweise die Bahn, festlegen (ebenda: 191). Darüber hinaus wurden Logistikzentren in der Nähe von Schnell- und Fernstraßen in oftmals nicht-integrierten Lagen gebaut, um räumlich und zeitlich einen flexiblen Gütertransport gewährleisten zu können. Lange im Voraus geplante und relativ starre Fahrpläne der Eisenbahn waren dafür ein Hindernis (ebenda: 192). Hinzu kommt, dass für wenig transport-

kostenintensive Halb- und Fertigwaren der Transport auf der Bahninfrastruktur insgesamt zu teuer ist, da beim schienengebundenen Güterverkehr mehrere Be- und Entladevorgänge notwendig sind, um ein Gut von A nach B zu befördern. Der straßengebundene Gütertransport hat gegenüber der Schiene den Vorteil, dass jeweils nur ein Be- und Entladevorgang notwendig ist, was Zeit und Geld spart und folglich die Transportkosten senkt.

Am sichtbarsten wird in diesem Zusammenhang der Bedeutungsverlust des schienengebundenen Güterverkehrs in Deutschland anhand des steigenden Marktanteils der Straße am gesamten modal split⁶ im Güterverkehr seit Ende des 20. beziehungsweise Anfang des 21. Jahrhunderts. Von 1991 bis 2004 konnte dieser Anteil von circa 60 auf 70 Prozent erhöht werden (ebenda: 185). Der Anteil der übrigen Verkehrsträger stabilisierte sich hingegen im selben Zeitraum. Der Schienengüterverkehrsanteil wuchs nur moderat auf 17,3 Prozent.

Neben dem straßengebundenen Personen- und Güterverkehr trägt seit Ende der 1990er Jahre die Herausbildung von so genannten „**Billigfliegern**“⁷ (wie beispielsweise die Fluglinie „German Wings“) zusätzlich zu Veränderungen im modal split bei, so dass eine große Zahl an Fernverkehrsreisenden von der Bahn auf das Flugzeug umgestiegen ist (Engartner, 2008: 152). Im Jahr 2007 wurden im Luftverkehr 164,2 Millionen Personen mit steigender Tendenz (+ 6,3% im Vergleich zu 2006) befördert. Der eisenbahngebundene Linienfernverkehr beförderte im selben Jahr hingegen nur 119,0 Millionen Menschen, mit abnehmender Tendenz (- 0,8% im Vergleich zu 2006⁸). Durch eine vermehrte Nutzung von Regionalflughäfen konnte der innerdeutsche Raum auch ohne Gleistrassen weiter erschlossen und vernetzt werden.

Neben dem Bedeutungsverlust des Bahnwesens führte auch der **wirtschaftliche Niedergang** der Deutschen Bundesbahn, in Verbindung mit ihrer Privatisierung, zur unfreiwilligen Bahnflächenfreisetzung. Bis 1994 baute das Staatsunternehmen Schulden von etwa 34 Milliarden Euro auf, die der Bund durch Steuereinnahmen, nach damaliger Rechtslage, hätte ausgleichen müssen. Auf der Grundlage von Berechnungen wären bis zum Jahr 2003 die Schulden auf 195 Milliarden Euro gestiegen (BMVBS, 2009). Daher bestand akuter Handlungsbedarf. Der Deutsche Bundestag beschloss die Neustrukturierung und Neuordnung der Deutschen Bundesbahn in Gestalt der Bahnreform, die sich bis dato in der Umsetzung befindet.

Nach der 1994 eingeleiteten Bahnreform ist ein schrittweiser Rückzug der Deutschen Bahn AG „aus der Fläche“ (Engartner, 2008: 169) festzustellen, was durch die inhaltlichen Zielsetzungen der Bahnreform begründet ist. Der Bund hat im Zuge der Neugründung der Deutschen Bahn AG sämtliche oben erwähnten Altschulden der beiden fusionierten Staats-

⁶ Der **modal split** beschreibt die Aufteilung der Verkehrsleistung auf die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser, Luft; Walter, 2008: 427).

⁷ Bezeichnung für Fluggesellschaften mit der Marktstrategie, sich auf die Kerndienstleistung „Personentransport“ zu konzentrieren. Sie bieten Dienste, wie z. B. Speisen und Getränke, meist nur gegen Bezahlung an. Die gewonnenen Kostenvorteile geben die **Billigfluggesellschaften** meist an die Kunden weiter. Dadurch sind sie deutlich günstiger als andere Marktteilnehmer (verändert nach: Wikipedia, 2009b).

⁸ Statistisches Bundesamt, 2009a: 36ff (Anhang)

bahnen (Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) übernommen, so dass damit die Voraussetzung der Wettbewerbsfähigkeit für das neu entstandene Unternehmen am Markt gewährleistet worden ist. Die Auflage für die DB AG besteht jedoch darin, die vom Bund übernommenen Verbindlichkeiten innerhalb von 30 Jahren (d.h. bis 2024) zurückzuzahlen (ebenda: 157). Um diese Summe erwirtschaften zu können, musste die Rentabilität der Dienstleistungsprozesse des neuen Unternehmens erheblich gesteigert werden. Die Folge waren Konzentrationsprozesse in den Organisationsabläufen. Dies äußerte sich insbesondere durch zahlreiche Werksschließungen und Trassenstilllegungen. Somit lag seitdem ein hoher Verwertungsdruck auf allen unrentierlichen Bahnliegenschaften. Das Immobilienportfolio der DB AG und ihrer ausgegliederten Tochtergesellschaften umfasste 1996 noch ein Gesamtvolumen von 135 000 Hektar (ebenda: 172). Bis 2008 erzielte die DB AG unter anderem durch den Verkauf von über 1 200 Bahnhöfen und durch die Veräußerung von bahneigenen Wohnbeständen einen Erlös von 2,6 Milliarden Euro (ebenda: 173).

Die dargestellte marktorientierte Liegenschaftspolitik der DB AG sorgte dafür, dass zahlreiche innerstädtische, nicht mehr für den Bahnbetrieb notwendige Flächen freigesetzt und dadurch eine Vielzahl an Nutzungsoptionen für die Realisierung einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung, Stadt der kurzen Wege...) bereitgestellt wurden. Sie stellen eine sinnvolle Alternative zur Siedlungsentwicklung im Außenbereich (§ 35 BauGB) dar.

2.1.2 Besonderheiten bei der Bahnflächenentwicklung

Um Bahnflächen für die Stadtentwicklung nutzbar zu machen, sind zahlreiche Anforderungen und Besonderheiten zu beachten, die direkt mit ihrem Charakter als Bahnfläche an sich und mit ihrer rechtlichen Funktionszuordnung in Verbindung stehen. Renner zählt in ihren Ausführungen zum Sachstand der Bahnbrachenrevitalisierung in Deutschland drei zentrale Besonderheiten von Bahnflächen auf, die beim Reaktivierungsprozess zu berücksichtigen sind: der Fachplanungsvorbehalt, eine Vielzahl an Akteuren sowie Lage und Größe der Bahnflächen (Renner, 2004: 541).

Fachplanungsvorbehalt

Die Bahnflächenentwicklung befindet sich im Spannungsfeld zwischen Fachplanungs- und allgemeinem Baurecht. Grundsätzliche Aufgabe der gemeindlichen Bauleitplanung ist, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten (§ 1 Abs. 1 BauGB). Umsetzungsinstrumente sind der vorbereitende Bauleitplan (= Flächennutzungsplan) sowie der verbindliche Bauleitplan (= Bebauungsplan; § 1 Abs. 2 BauGB). Bei der Aufstellung der Bauleitpläne handelt die Kommune eigenverantwortlich, das heißt die Aufstellung der Pläne liegt in ihrem Ermessen (§ 2 Abs. 1 S. 1 BauGB). Allerdings besteht auf Seiten der Gemeinde eine Aufstellungspflicht, „sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist“ (§ 1 Abs. 3 BauGB). Die beschriebene kommunale Planungshoheit geht aus der grundgesetzlich geschützten Selbstverwaltungsga-

rantie hervor (Art. 28 Abs. 2 S. 1 GG). Sie kann nur durch Ziele der Raumordnung (§ 1 Abs. 4 BauGB) sowie durch Vorhaben überörtlicher Bedeutung der Fachplanungen (z.B. die Trassierung von Eisenbahnstrecken), gemäß § 38 BauGB, eingeschränkt werden (Kuschnerus, 2001: 47ff).

Bahnflächen sind öffentlich-rechtlich dem Eisenbahnverkehr gewidmet und unterliegen einer konkreten Zweckbestimmung. Sie dienen dauerhaft betriebsnotwendigen Zwecken der Eisenbahn (Beckmann et al., 1999: 31). Die rechtliche Grundlage für die Schaffung solcher privilegierten Bahnanlagen ist in der Regel die Planfeststellung (§ 72ff VwVfG). Diese sichert dauerhaft das Vorhaben planungsrechtlich ab, deren Zulässigkeit durch die Regelungen des festgestellten Plans festgelegt ist. Ältere Bahnanlagen können in anderer Weise dem Bahnbetrieb gewidmet worden sein und sind daher den planfestgestellten Anlagen rechtlich gleichgestellt (Kuschnerus, 2001: 50ff).

Planungsrechtliche Grundlage für den Fachplanungsvorbehalt von Bahnflächen ist § 38 BauGB. Danach richten sich Vorhaben überörtlicher Bedeutung, wie der Bau und die Änderung der Schienenwege von Eisenbahnen, inklusive der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen und der Bahnfernstromleitungen des Bundes und der Länder, nach dem **Planfeststellungsverfahren**⁹. Aus diesem Grund sind sämtliche Bahnflächen dem allgemeinen Baurecht, ergo der kommunalen Bauleitplanung, entzogen (Beckmann et al., a.a.O.). Die Gemeinde ist daher an fachplanerische Entscheidungen gebunden, wenn aus den Planfeststellungsbeschlüssen Bestandskraft erwachsen ist (Kraft, 2000: 1327).

Der Geltungsbereich des Fachplanungsvorbehalts gilt nur für die Betriebsanlagen der Eisenbahn (§ 18 Abs. 1 S. 1 AEG). Der Anlagenbegriff wird in § 4 Abs. 1 EBO (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung¹⁰) ersichtlich. Demnach sind Bahnanlagen „alle Grundstücke, Bauwerke und sonstige Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind“ sowie Nebenbetriebsanlagen, die betriebsbezogen sind, das heißt, die eine Verkehrsfunktion aufweisen und im räumlichen Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb stehen (Beckmann et al., a.a.O.).

Der Fachplanungsvorbehalt für eine Bahnanlage entzieht sich jedoch nicht vollständig der gemeindlichen Bauleitplanung „nach Art eines exterritorialen Gebietes“. Bauleitplanerische Vorgaben finden nur insoweit auf Bahnanlagen Anwendung, „als diese der besonderen Zweckbestimmung der Anlage nicht widersprechen“ (Kraft, a.a.O.). Demnach kann die Kommune beispielsweise bauplanerisch rechtsverbindliche Festsetzungen für eine Bahnbranche treffen, um eine frühzeitige Steuerung der späteren Nutzung auf der Bahnfläche zu generieren. Voraussetzung für die Rechtsverbindlichkeit der Bauleitpläne ist ein förmliches Entwidmungsverfahren, das in zwei Phasen abläuft. Die der Entwidmung vorgeschaltete

⁹ Vgl. § 18 I 1 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) und § 13 I 1 LEG (Landeseisenbahngesetz NRW).

¹⁰ Die **EBO** ist die „wichtigste Verordnung für alle Bahnen des öffentlichen Verkehrs“. In ihr werden die Grundzüge des Bahnbetriebs, u.a. Bau- und Trassierungsfragen geregelt (Siegmann, 2005: 1003).

Entbehrlichkeitsprüfung einzelner Bahnflächen stellt ein bahninternes Prüf- und Abwägungsverfahren dar, das als Ziel die Feststellung der Entbehrlichkeit einer Fläche aus dem Eisenbahnbetrieb hat. Wird die Entbehrlichkeit von der DB AG und ihren Tochtergesellschaften bejaht, stellen diese (nicht die Kommunen!) beim Eisenbahnbundesamt (EBA) einen Antrag auf Entwidmung der Fläche und folglich kann diese Fläche aus dem Fachplanungsvorbehalt entlassen werden (= **Entwidmung**). Da die Entwidmung einen hoheitlichen Akt darstellt, kann sie nur von der für die Eisenbahn zuständige Planfeststellungsbehörde, dem EBA, durchgeführt werden (Beckmann et al., 1999: 33).

Für die Nutzung von Bahnflächen durch die Kommune bedeutet dies, dass sie grundsätzlich daran gehindert ist, auf Bahnflächen Bauleitpläne in Kraft zu setzen, die der fachplanerischen Zweckbestimmung widersprechen (ebenda: 32). Vor dem beschriebenen Entwidmungsverfahren kann die Kommune allerdings mit der verbindlichen Bauleitplanung beginnen, das heißt, einen Bebauungsplan aufstellen sowie städtebauliche Instrumente zur Sicherung der Bauleitplanung anwenden (Veränderungssperre bzw. Zurückstellung von Baugesuchen, §§ 14f BauGB). Die vorbereitende Bauleitplanung, ergo die Aufstellung und der Beschluss eines Flächennutzungsplans für eine Bahnfläche, kann vor der Entwidmung allerdings nur im Einvernehmen mit der DB AG als Träger öffentlicher Belange erfolgen. Darüber hinaus können informelle Planungen, wie zum Beispiel städtebauliche Rahmenpläne, unabhängig von der fachplanerischen Zweckbestimmung erstellt werden (ebenda).

Einschränkenderweise muss in diesem Kontext darauf hingewiesen werden, dass auch nach einer förmlichen Entwidmung Teilbereiche ehemaliger Bahnareale durch bahnbetriebsnotwendige Anlagen gekennzeichnet sein können (z.B. durch Kabel, Leitungen usw.), so dass keine vollständige Beplanung des Gebietes durch die Gemeinde möglich wird. In diesem Fall kommt es zu einer Überlagerung von Fachplanungs- und Kommunalplanungsrecht (Renner, 2004: 542).

Vielzahl an Akteuren

Im Zuge der Bahnreform wurde eine Aufteilung des Immobilienbestandes von ehemaliger Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn durchgeführt, was eine Vielzahl an Flächeneigentümern und unterschiedlichen Kompetenzzuweisungen zur Folge hatte. Durch die Umsetzung der dritten Stufe der Bahnreform sind an der Entwicklung von Bahnflächen nicht nur die Deutsche Bahn AG, das Eisenbahnbundesamt, die Kommunen, Zwischennutzer, Investoren und Projektentwickler sowie die Anwohner von Bahnflächen und die Öffentlichkeit am Planungsprozess beteiligt, sondern vor allem die zahlreichen eigenständigen Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG (Renner, 2004: 542). Allein unter dem Dach der Deutschen Bahn AG befinden sich sechs selbstständige Flächennutzer (DB AG Holding, DB Netz AG, DB Stations & Service AG, DB Energie GmbH, Aurelis Real Estate Management, DB Services Immobilien).

Mit einer Vielzahl an Flächeneigentümern gehen auch unterschiedliche Interessen an der Bahnflächenentwicklung einher. Das heißt, auf der einen Seite besteht primär das **Verwertungs**interesse der Deutschen Bahn AG an einer Flächenvermarktung und auf der anderen Seite ist ein **Entwicklungs**interesse seitens der Kommunen an den ehemaligen Bahnliegenschaften vorhanden (BauGrund, 2002: 25). Die Deutsche Bahn AG und ihre Tochtergesellschaften wollen den Bahnflächen neue und vor allem hochwertige Nutzungen zuführen sowie deren Vermarktung sichern. Darüber hinaus sollen Bahnhöfe und Haltepunkte aufgewertet und modernisiert werden, was durch Teilumnutzungen bzw. Veräußerung von Immobilien an Dritte geschieht (Beckmann & Tintemann, 2004: 551). Hierbei sind rein wirtschaftlich motivierte Entscheidungen ersichtlich, so dass beispielsweise die Umwandlung eines ehemaligen Bahnareals in eine der Naherholung dienenden Grünfläche für die Bahn unrentabel wäre und sie folglich auf eine Veräußerung verzichtet. Dieses Verwertungsinteresse der Bahn kollidiert oftmals mit dem Entwicklungsinteresse der Kommunen. Diese wollen freiwerdende Flächenpotentiale der Bahn für die Stadt- und Standortentwicklung möglichst frühzeitig sichern, so dass keine für die Stadtentwicklung nachteiligen Flächennutzungen entstehen. Dass die Vorstellungen der Akteure bei der Bahnflächenentwicklung in vielen Fällen divergieren, wurde am Beispiel der oben genannten Umwandlung einer Bahn- in eine öffentliche Grünfläche deutlich. Die Bahn hat im Gegensatz zu den Kommunen kein primäres Interesse an einer langfristigen qualitätvollen städtebaulichen Entwicklung ihrer Flächen, sondern für sie steht ein kurzfristiger Verkaufserlös zur Tilgung der Altschulden im Vordergrund (vgl. Kap. 2.1.1). Die Folgen sind die Durchführung von „Anbieterverfahren nach Höchstgebot“, bei dem der Flächenzuschlag meist auf risikobereite Investoren fällt, ohne jedwede Abstimmung mit den Kommunen (Beckmann et al., 1999: 29). Dann steht eine Bahnfläche auf lange Sicht nicht mehr für Stadtentwicklungsplanungen zu Verfügung.

Lage und Größe der Bahnflächen

Für den Prozess der Bahnflächenentwicklung ist eine genaue Kenntnis der Flächenangebote und Entwicklungspotentiale notwendig. Dabei spielen die stadträumliche Lage sowie die Größe der Bahnflächen eine dominante Rolle. An diesen beiden Hauptparametern orientieren sich mögliche Folgenutzungen.

Der Zusammenhang von **Lage** und Nutzungseignung der Bahnflächen wird, nach Beckmann und Tintemann, an zwei Faktoren deutlich. Zum einen am Grad der räumlichen Integration und zum anderen an der Lage dieser Flächen zum bestehenden Bahnbetrieb. Daher können drei verschiedene Lagetypen von Bahnflächen im Stadtraum unterschieden werden (Abb. 3). Der Lagetyp A bezeichnet zentrale und integrierte Bahnflächen, die in direkter Nachbarschaft zu innerstädtischen Bereichen positioniert sind („Gemengelagen“) und hohe städtebauliche Trennwirkungen hervorrufen. In B-Lagen befinden sich nicht-integrierte Bahnflächen am Stadtrand und in C-Lagen findet man Areale vor, die keinen direkten Bezug mehr zum Bahnbetrieb besitzen (v.a. durch Trassenstilllegungen). Die Umnutzung von Bahnflächen in C-

Lagen ist für Kommunen besonders reizvoll, da dort die oben erwähnten Trennwirkungen am effektivsten überwunden und insbesondere sensible Nutzungen, wie Wohnen oder Erholen, ohne zusätzlichen Aufwand (bspw. durch Lärmschutz- und Sicherungsmaßnahmen) etabliert werden können (Beckmann & Tintemann, 2004: 554).

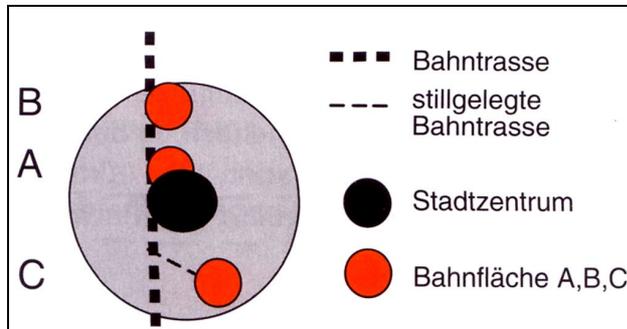


Abb. 3 Lagezuordnungen von Bahnflächen im Stadtraum (verändert nach: Beckmann & Tintemann, 2004: 554)

Nicht nur die Lage, sondern auch die **Größe** von Bahnliegenschaften ist für die zukünftige Flächennutzung entscheidend. Hierbei sind zwei Flächentypen zu unterscheiden: Einerseits *großflächige* Bahnbrachen mit flächenintensiven Nutzungen, wie zum Beispiel ehemalige Eisenbahnausbesserungswerke, Güter- oder Rangierbahnhöfe, die durch charakteristisch weitläufige Gleisfelder gekennzeichnet sind. Andererseits entstanden durch Trassenstilllegungen *linienhafte* Brachen, die nicht alle ebenerdig sind, sondern oftmals durch Damm- oder Troglagen gekennzeichnet sind. Aus diesen Flächen ergeben sich vor allem Verknüpfungspotentiale, die beispielsweise für den Bau innerstädtischer Umgehungs- oder Erschließungsstraßen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs sowie für den nicht-motorisierten Individualverkehr (Rad-/ Fußverkehr) genutzt werden können (ebenda). In direkter Nachbarschaft können sich weitere Brachflächen (meist Gewerbebrachen) an die ehemaligen Bahnflächen anschließen (Renner, 2004: 544). Bei der Bahnflächenrevitalisierung sind diese Areale in den Planungsprozess mit einzubeziehen, da durch solche Standorte weitere Entwicklungspotentiale erschlossen werden können.

In Abhängigkeit von Lage und Größe ergeben sich also unterschiedliche Folgenutzungspotentiale für die oben genannten Bahnflächentypen. Eine genaue Differenzierung wird in der Literatur ausführlich vorgenommen (vgl. Beckmann et al., 1999: 44; Beckmann & Tintemann, 2004: 555) und soll daher an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden.

Welche allgemeinen städtebaulichen Perspektiven sich für die Kommunen durch die Entwicklung von Bahnflächen ergeben, wird im nächsten Kapitel zusammengefasst.

2.1.3 Chancen und Risiken durch die Bahnflächenentwicklung

Bahnflächen besitzen große Potentiale zur Stärkung der Stadtfunktionen beziehungsweise -strukturen und sind somit für eine nachhaltige Standort-, Stadt- und Verkehrsentwicklung von hoher Bedeutung. Im Folgenden werden daher die Chancen und gleichzeitig die damit verbundenen Risiken und Probleme für die beteiligten Akteure (Kommunen, DB AG und Tochtergesellschaften, Investoren) aufgezeigt, die durch die Entwicklung von Bahnflächen entstehen.

Chancen

Aus der Sicht von **Städten und Gemeinden** weist die Umnutzung von Bahnbrachen zwei grundsätzliche Entwicklungschancen auf. Zum einen wird ein entscheidender Beitrag zur Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung geleistet. In dieser Hinsicht bieten innerstädtische Brachflächen das Potential für eine umfangreiche städtebauliche Innenentwicklung (BBR, 2003: 103). Durch eine konzentrierte Innenentwicklung kann der Siedlungsdruck sowie die Flächeninanspruchnahme an den Siedlungsändern verringert werden, so dass das quantitative Ziel der Bundesregierung, die Flächenneuanspruchnahme auf 30 Hektar pro Tag bis 2020 zu begrenzen, erreicht werden kann (Renner, 2004: 545). Somit ist es möglich, die Innenentwicklung durch die Umnutzung innerstädtischer Bahnareale zu stärken. Zum anderen sind ehemalige Bahnflächen „Potenziale zur Zentrumsentwicklung durch neue Angebotsformen in den Bereichen Wohnen, Handel und Freizeit“ (Beckmann & Tintemann, 2004: 552). Für die Kommunen heißt das, dass durch Bahnflächenentwicklungen die Stadtzentren und Innenstädte mit neuen Nutzungen funktional angereichert und darüber hinaus diese Flächen für die Stadtteilentwicklung genutzt werden können. Beispielsweise können dadurch die städtebauliche Trennwirkung innerstädtischer Bahnflächen aufgehoben, Gemengelagen sowie damit verbundene schädliche Emissionen (v.a. Lärm) beseitigt werden. Des Weiteren ist es möglich durch diese freigewordenen Flächenpotentiale Stadtteile besser oder neu zu verknüpfen und durch neue Nutzungen räumlich, funktional sowie sozial zu stabilisieren (BBR, a.a.O.). Im Kontext einer nachhaltigen Stadtentwicklung wird es möglich, die Leitvorstellungen von Dichte, Mischung und kurzen Wegen durch die Entwicklung innerstädtischer Bahnbrachen zu realisieren.

Neben der Standort- und Stadtentwicklung spielt die Bahnflächenumnutzung auch eine große Rolle bei der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung. Insbesondere durch die direkte Nachbarschaft der Bahnareale zu Bahnhöfen, Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) oder zu innerstädtischen Wohn- und Geschäftslagen kann der Umweltverbund¹¹ gestärkt werden. Solche „verkehrlichen Verknüpfungspunkte“ sind prädestiniert für

¹¹ Der **Umweltverbund** bezeichnet nach Otto-Zimmermann (1986) „die Gesamtheit der als umweltverträglich geltenden Verkehrsmittel des nicht-motorisierten Individualverkehrs (Fußgänger und öffentliche oder private Fahrräder) sowie öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxi) und gemeinsam genutzte PKW (Car-Sharing). Er ist somit der Gegenpart zum motorisierten Individualverkehr (MIV)“ (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2009, Fußnote 5).

eine modale Verkehrsverlagerung¹² sowie für eine verträgliche Verkehrsabwicklung innerhalb der Stadt, was langfristig einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung leistet (Beckmann & Tintemann, 2004: 551).

Die Lagegunst von Bahnflächen führt nicht nur dazu, dass die städtischen Funktionen ergänzt und gestärkt werden, sondern auch, dass verbleibende Bahnnutzungen in die Stadtstruktur besser integriert werden. Das hat positive Auswirkungen für die Gesamtstadt zur Folge. Als Beispiel wird in der Literatur häufig die Bedeutung des Bahnhofs als „Tor zur Stadt“ genannt. In vielen Städten gewinnen Bahnhöfe im Rahmen der Stadtentwicklung zunehmend an Bedeutung, denn sie können als Imageträger Symbolwirkung für die gesamte Stadt entfalten (BBR, 2003: 103).

Für die **Eigentümer** der Bahnliegenschaften ergeben sich durch die Flächenentwicklung vor allem betriebswirtschaftliche Vorteile und Chancen. Die Veräußerung von Liegenschaften ermöglicht eine Ordnung des betriebsnotwendigen Flächenbestandes, wodurch laufende Kosten (Instandhaltungs-, Modernisierungs-, Betriebskosten usw.) gesenkt werden. Darüber hinaus können die Flächeneigentümer durch Verkauf, Verpachtung oder durch eine eigenständige Flächenentwicklung notwendige Erträge erwirtschaften. Für die Deutsche Bahn AG besteht die Möglichkeit, durch die Verbesserung der Qualität der Bahnhöfe sowie deren Anbindung an die Stadt zusätzliche Nutzer- beziehungsweise Kundenpotentiale im direkten Bahnhofsumfeld zu akquirieren, wodurch die gesamtwirtschaftliche Bilanz verbessert werden kann (ebenda).

Investoren erhalten durch die Umnutzung von disponiblen Bahnflächen die Chance, Projekte an wohnungswirtschaftlich hochwertigen innerstädtischen Standorten zu entwickeln. Die Lagegunst der Flächen lassen die Fühlungsvorteile zur Innenstadt in die Projektentwicklung mit einfließen und es kommt zu einer „Adressenbildung“, was die Flächenvermarktung in hohem Maß erleichtert. Diese Lagevorteile in Verbindung mit einer multifunktionalen Einbettung der Projekte „in ein Umfeld verdichteter Nutzungen“ garantieren für diese Unternehmen eine gewisse „Investitionsstabilität“ (BBR, 2003: 104).

Die Besonderheiten der Bahnflächen sowie die sich aus der Umnutzung ergebenden Chancen können auch zu Problemen bei einer Projektrealisierung führen.

Risiken und Probleme

Der **Fachplanungsvorbehalt** der Bahnflächen führt dazu, dass in vielen Fällen eine kurzfristige Flächenentwicklung unmöglich wird. Zum einen werfen sich prozessuale Hürden durch das obligatorische Entwidmungsverfahren auf, zum anderen ist eine abschließende Klärung der Funktionalität der Flächen, das heißt die Frage nach der Bahnbetriebsnotwen-

¹² **Modale Verkehrsverlagerung** bezeichnet die Verlagerung der Verkehrsströme von der Straße auf andere Verkehrsträger des modal splits. In vorliegenden Fall vor allem von der Straße auf die Schiene.

digkeit zu beantworten (vgl. Kap. 2.1.2). Im Zuge dessen führt die Vielzahl an Flächeneigentümern und -nutzern zu langwierigen Abstimmungsprozessen, die durch **divergierende Interessen** zwischen der Deutschen Bahn AG und den Kommunen, hinsichtlich der Flächenentwicklung (Verwertungs- vs. Entwicklungsinteresse), erschwert werden (BBR, 2003: 102). Ein hinzukommendes mangelhaftes Verständnis für die gegenseitigen Ziele der beteiligten Akteure (Vermarktungszwänge der Investoren, Veräußerungsdruck der Bahn, städtebauliche Nutzungsvorstellungen der Kommunen) führt oftmals zu einer insgesamt gestörten Kommunikation im Planungsprozess (Beckmann & Tintemann, 2004: 553).

Ein fehlender Interessensabgleich kann in einer Stadt erhebliche negative Auswirkungen haben. Durch nicht vorhandene Entwicklungskonzepte können beispielsweise im Rahmen der Etablierung innerstädtischer Einzelhandels-Großprojekte stadtstrukturelle Fehlentwicklungen die Folge sein. Das heißt, solche Projekte nehmen direkten Einfluss auf die Zentrenstruktur innerhalb einer Stadt. Daher ist vor der Projektrealisierung eine Standortanalyse durchzuführen, um die Auswirkungen dieser Funktionsergänzung auf den Bestand zu klären (BBR, a.a.O.). Zudem sind als weiteres Hemmnis kleinteilige unabgestimmte Liegenschaftsveräußerungen durch die Bahn zu nennen, die eine ungeordnete Flächenentwicklung zur Folge haben und somit die Realisierung eines standortübergreifenden Entwicklungskonzepts unmöglich machen (Beckmann et al., 1999: 73).

Neben den unterschiedlichen Folgenutzungsvorstellungen der Akteure spielen auch die verschiedenen Einschätzungen zur **Wertermittlung** der Bahnflächen eine Rolle. Mit Gründung der Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn AG sind die zugehörigen Liegenschaften mit Buchwerten¹³ in die Eröffnungsbilanzen dieser Unternehmensbereiche eingestellt worden (MSWKS, 2000: 67). Die Buchwerte sind in der Regel höher als die tatsächlich zu erzielenden Verkaufserlöse. Dieser Umstand birgt für die Flächeneigentümer die Gefahr von Bilanzverlusten bei der Veräußerung von Liegenschaften (Beckmann et al., 1999: 30). Da jedoch die Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG zu wirtschaftlichem Handeln gezwungen sind, kann eine zu hohe Grundstücksbewertung ihrerseits zu einer Blockadehaltung hinsichtlich der Flächenveräußerung führen, was letztlich eine Reaktivierung von Bahnbrachen verhindert (MSWKS, a.a.O.). Dieser Punkt führt in vielen Fällen zum Dissens zwischen Kommunen und der Deutschen Bahn AG (vgl. Knapp, 1999: 98ff).

Dieselben Probleme entstehen auch bei der Bewertung altlastenbehafteter Bahnflächen. **Altlasten** entstanden auf Bahnarealen aufgrund des betriebsbedingten Umgangs mit umweltgefährdenden Stoffen, insbesondere auf Teilflächen ehemaliger Eisenbahnausbesserungswerke. Auf diesen Gebieten besteht grundsätzlich die Möglichkeit, dass durch „Produktion, unsachgemäße innerbetriebliche Handhabung und Entsorgung oder auch [durch] andere Verfahrensabläufe [...] Verunreinigungen von Boden, Untergrund und Wasser möglich“ sind (Holzapfel, 1992: 26). Obwohl die Altlastensanierung auf Kosten der Deutschen Bahn

¹³ **Buchwerte** sind die mit Hilfe von Bewirtschaftungseinheiten ermittelten Werte der Liegenschaften, die im Zuge der Bahnprivatisierung den einzelnen Aktiengesellschaften der DB AG zugeordnet wurden. Dadurch können die bahninternen Nutzungsansprüche sowie die damit verbundenen Kosten ermittelt werden (MSWKS, 2000: 65).

AG, gemäß dem Verursacherprinzip durchgeführt wird, entstehen Probleme bei der Wertermittlung dieser Grundstücke. Gründe dafür sind fehlende Vergleichspreise für altlastenbehaftete Bahnflächen sowie die sehr hohen Sanierungskosten, die häufig den realen Grundstückswert übersteigen. Daraus folgt, dass die Höhe der Sanierungskosten über die Möglichkeit einer Grundstückswiedernutzung entscheidet (Knapp, 1999: 108). Somit fällt letztlich die Deutschen Bahn AG das Urteil darüber, ob eine altlastenbehaftete Fläche saniert und umgenutzt werden kann oder ob sie aufgrund mangelnder Verwertbarkeit weiter brachliegt.

2.1.4 Planungsinstrumente und Finanzierungsstrategien

Für eine erfolgreiche Bahnflächenentwicklung ist eine Kombination aus unterschiedlichen Strategien, Konzepten und Instrumenten notwendig. Dabei sind zwei Aspekte im Planungsprozess zu beachten. Zum einen muss der Prozess umsetzungsorientiert sein. Das heißt, es sind von allen Akteuren klare Zielvorstellungen hinsichtlich der Flächenentwicklung offenzulegen, indem tragfähige Gesamtkonzepte entworfen werden, die in eine strategische Stadtentwicklungsplanung eingebettet sind. Zum anderen führt nur eine dauerhafte und auf Kooperation ausgerichtete Planung zu erwünschten Ergebnissen. Das meint, dass unter Beachtung langer Planungszeiträume sowie der öffentlichen und privaten Interessen gewinnbringende Projekte aus dem Umnutzungsprozess ehemaliger Bahnareale hervorgehen können (BBR, 2003: 104). Des Weiteren berücksichtigen erfolgreiche Planungskonzepte und -strategien in differenzierter und zielgerichteter Weise die besonderen Charakteristika und das städtebauliche Umfeld der Bahnflächen. Demnach bestehen solche Konzepte inhaltlich aus „flexiblen, räumlich und verfahrenstechnisch auf Einzelsituationen reagierenden Elemente[n], die sich an einem Leitbild orientieren“ (Beckmann & Tintemann, 2004: 556).

Für eine umsetzungsorientierte und kooperative Bahnflächenentwicklung stehen zahlreiche formelle sowie informelle Planungsinstrumente, Finanzierungs- und Förderstrategien zur Verfügung.

Planungsinstrumente

Hinsichtlich der Bahnflächenentwicklung sind zunächst vier Formen der Umsetzung zu unterscheiden:

1. Die städtebauliche Entwicklung durch den Flächeneigentümer (DB AG und Bahntöchter).
2. Die Flächenentwicklung durch einen privaten Investor.
3. Die Flächenfreigabe für Planungsvorhaben der öffentlichen Hand.
4. Die Konstellation aus öffentlichen und privaten Planungsträgern bietet zudem eine Basis für die Flächenentwicklung in Form von public-private-partnerships (PPPs).

Wie die Bahnflächenentwicklung im Einzelfall abläuft, ist nicht allgemeingültig darstellbar. Insbesondere informelle Planungsformen, vertragliche Regelungen sowie die Rechtsinstru-

mentarien des Besonderen Städtebaurechts (§§ 136ff BauGB) finden dabei Anwendung und regeln die Inhalte des Planungsprozesses. Welche Funktionen diese Instrumente dabei übernehmen, wird in Tabelle 1 (im Anhang) dargestellt.

Für eine erfolgreiche kooperative Flächenentwicklung ist zudem eine große bürgerschaftliche Beteiligung notwendig; denn die Umgestaltung von Bahnarealen stellt einen öffentlichkeitswirksamen Prozess dar, was anhand der stadtbildprägenden Bedeutung der Flächen sowie durch die Symbolkraft der Bahnhöfe als „Tor zur Stadt“ deutlich wird. Demnach trägt ein auf Partizipation einer breiten Öffentlichkeit beruhender Planungsprozess zu einer zügigen Projektrealisierung (weniger ‚Störfeuer‘) sowie zu einer höheren Akzeptanz der Planungen insgesamt bei. Daher ist die Öffentlichkeit bereits im Vorfeld des Realisierungsprozesses durch Informationsveranstaltungen und Ausstellungen in die Planungen miteinzubeziehen und zum Beispiel in Planungswerkstätten aktiv zu beteiligen, so dass eine Projektrealisierung nicht gefährdet wird (BBR, 2003: 6).

Finanzierungsstrategien

Bahnflächenentwicklungsprojekte müssen wirtschaftlich tragfähig sein, daher sollen Flächenerträge und Planungs- respektive Entwicklungskosten im Gleichgewicht stehen (Tintemann & Beckmann, 2003: 47). Auf kommunaler Seite ist deswegen eine „solide **Wirtschaftlichkeitsberechnung** für Bestand und Nutzungskonzepte“ durchzuführen. Die Ergebnisse sind für die Investorenakquise erforderlich, denn sie dienen der Immobilienwirtschaft als Berechnungsgrundlage für den Einstieg in eine Flächenentwicklung. In diesem Zusammenhang erscheint eine Kooperation mit der kommunalen Wirtschaftsförderung sinnvoll, da diese über bessere marktwirtschaftliche Kenntnisse verfügt als die Planungsämter (Beckmann & Tintemann, 2004: 558).

Neben einer Wirtschaftlichkeitsprüfung ist für die Bahnflächenentwicklung das Vorhandensein eines kommunalen **Flächenmanagements** hilfreich. Höhere Renditen werden generiert, wenn Bahnliegenschaften zusammenhängend entwickelt werden. Instrumente hierfür sind die Bildung eines „Flächen-Pool“ oder der Flächentausch („Rochade“). Bei Letzterem wird verbleibenden Flächennutzern (z.B. Gewerbebetrieben) durch die Kommunen ein Angebot unterbreitet, auf andere (kommunale) Flächen umzusiedeln, so dass ein zusammenhängender Liegenschaftsbestand generiert und in der Folge entwickelt werden kann. Zudem wird durch ein „integriertes Flächenmanagement“ eine Mischkalkulation möglich, das der Kommune die Chance eröffnet, unterschiedlich hohe Bodenwerte miteinander zu verrechnen. Dadurch wird ein wirtschaftlich tragfähiger Erlös erzielt und immobilienwirtschaftlich unrentierliche Nutzungen (z.B. öffentliche Grünflächen) können realisiert werden (Beckmann & Tintemann, 2004: 559). Über vertragliche Zusicherungen (z.B. die Teilhabe der Grundstückseigentümer an der planungsbedingten Bodenwertsteigerung ihrer Grundstücke) erhöht sich die Verkaufsbereitschaft der Flächeneigentümer an die Kommunen, die infolgedessen die Flächen nach ihren Vorstellungen entwickeln können (ebenda). Voraussetzungen für

diese Art der Flächenentwicklung sind allerdings ein ausreichendes Bodenwertniveau der Grundstücke sowie eine garantierte Mindestnachfrage auf dem Immobilienmarkt (Tintemann & Beckmann, a.a.O.).

Zusätzlich zu den oben genannten Formen des kommunalen Flächenmanagements werden für die Initialisierung der Bahnbrachenumnutzung nationale sowie europäische **Fördermittel** bereitgestellt, die dafür durch die Kommunen beantragt werden können. Einen Überblick dazu gibt Tabelle 2 (im Anhang).

Diesen Themenbereich zusammenfassend ist zu konstatieren, dass die städtebauliche Entwicklung von disponiblen Bahnflächen die Chance bietet, „zentrale und integrierte städtische Flächen für die Stadtentwicklung zielorientiert und zukunftsverträglich zu nutzen“ (Tintemann & Beckmann, 2003: 49). Bahnbrachen eröffnen für die Städte, aufgrund ihrer oftmals zentralen Lagen und ihrer Verbindung mit verkehrlichen Verknüpfungspunkten, große Entwicklungschancen. Erfolgreiche Bahnflächenentwicklungsprozesse werden primär „durch eine flexible und situationsangepasste Handhabung umsetzungsorientierter Planungsinstrumente (z.B. städtebauliche Verträge)“ bestimmt, die die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen vor Ort berücksichtigen (ebenda). Weitere Erfolgsvoraussetzungen sind die Kooperationsbereitschaft aller beteiligten Akteure, die Berücksichtigung informeller Planungsformen (städtebauliche Rahmenpläne, Stadtentwicklungskonzepte...) sowie eine umfassende Informationspolitik, die die Öffentlichkeit in den Planungsprozess mit einbezieht. Ein solches Vorgehen erhöht letztlich die Akzeptanz der Planungen und die Projektumsetzung wird insgesamt beschleunigt (ebenda).

2.2 Das Konzept der autofreien Stadtquartiere

„Das Auto macht uns total verrückt“ – so betitelte die ZEIT in ihrer Onlineausgabe vom 13.09.2007 ein Interview mit dem österreichischen Verkehrswissenschaftler Professor Hermann Knoflacher (Hablesreiter & Stummerer, 2007). Das Zitat verdeutlicht, dass sich unser Mobilitätsverhalten und -verständnis seit der Massenmotorisierung Mitte des 20. Jahrhunderts grundlegend verändert hat: Jederzeit steht ein Auto zu Verfügung und man legt „immer größere Distanzen zurück, um dieselben Bedürfnisse zu befriedigen“ (ebenda). Ein steigendes Verkehrsaufkommen und zunehmende Verkehrsbelastungen sind hingegen die negativen Aspekte dieser Entwicklungen. Das Modell der autofreien Stadtquartiere setzt an diesem Punkt an. Es will den genannten negativen Entwicklungstendenzen entgegenwirken und zielt auf die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen für die Bewohner einer Stadt hin. Es gilt als Gegenentwurf zum konventionellen „autoorientierten“ Städtebau und bietet sich unter bestimmten Voraussetzungen, insbesondere für Neubaugebiete, an. Was das Konzept der autofreien Stadtquartiere beinhaltet, welche Voraussetzungen für ein solches Siedlungskonzept gegeben sein müssen und wie die Umsetzung in der Praxis erfolgt, wird im Folgenden erläutert.

2.2.1 Hintergründe autofreier Planungskonzepte

Seit Anfang der 1990er Jahre wird über neue Siedlungsstrukturkonzepte und -modelle diskutiert, die das Verkehrsaufkommen in der Stadt reduzieren und die insbesondere den Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ein „stadtverträgliches Maß“ beschränken sollen. Das radikalste Beispiel hierfür ist das Konzept der „autofreien Stadtquartiere“ (Christ & Loose, 2001: 9). Um das Konzept verstehen zu können, werden zunächst die Hintergründe und die Rahmenbedingungen erläutert, die zu den Planungen einer autoreduzierten Stadt geführt haben.

Die **Massenmotorisierung** sowie das damit verbundene höhere Verkehrsaufkommen, bedingt durch die Erhöhung des privaten Kfz-Verkehrs, führten zu einer zunehmenden Flächeninanspruchnahme durch den MIV in den Städten. Bereits seit Mitte des 20. Jahrhunderts wurden die Städte in Europa autogerecht umgebaut: „Straßen wurden verbreitert und neue Trassen in die Stadtstruktur ‚geschlagen‘“ (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2009: 10). Insbesondere mittelalterliche und nach dem Zweiten Weltkrieg auch gründerzeitliche Bausubstanz wurde abgerissen und darüber hinaus ein Großteil der innerstädtischen Grün- und Freiflächen für Parkieranlagen (Parkplätze/ -häuser) bebaut. Allein im Jahr 2002 betrug der Stellflächenanteil für den MIV in einigen deutschen Großstädten mehr als 40 Prozent der gesamten städtischen Verkehrsfläche (BMVBW, 2005: 30).

Aus dieser straßenverkehrsorientierten Stadtentwicklung resultierte nach und nach eine Abhängigkeit von einem einzigen Verkehrsträger, dem Automobil. Negative Folgen dieser Entwicklung waren **städtebauliche, verkehrliche** als auch **ökologische Probleme**. Urbane Funktionen wie Naherholung, Kommunikationsorte und Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum wurden verdrängt beziehungsweise gingen verloren. Zudem stellte der immer dichter werdende Verkehr für die Stadtbevölkerung ein Sicherheitsproblem dar (insbesondere Kinder und ältere Menschen sind davon betroffen; ebenda: 29). Mit der Dominanz des MIV war auch der Bedeutungsverlust des Umweltverbundes, speziell des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verbunden, wodurch die Mobilitätsalternativen für die Stadtbevölkerung in erheblichem Umfang wegfielen. Infolgedessen kam es ab den 1960er Jahren unter anderem zu einer verstärkten **Stadtflucht** der Bevölkerung in das Umland der Städte. Die Menschen wollten ihre Lebensqualität durch ein „Wohnen im Grünen“ verbessern und flüchteten somit vor den gesundheitlichen Risiken, die durch den Stadtverkehr hervorgerufen werden. Dazu zählen insbesondere Abgas- und Lärmemissionen sowie ein erhöhtes Unfallrisiko (Friedrich-Ebert-Stiftung, a.a.O.). Nach Modellrechnungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) waren im Jahr 2004 mehr als 12 Millionen Einwohner in Deutschland dem Straßenverkehrslärm mit einem für die Gesundheit schädigenden Lärmpegel von über 65 dB(A) pro Tag ausgesetzt. Diese Art von Lärm gilt unter allen Lärmquellen als die „gravierendste Beeinträchtigung der städtischen Umwelt- und Lebensbedingungen“ (BMVBW, a.a.O.).

Durch die Stadt-Umland-Wanderung der Bevölkerung erhöhten sich die Distanzen zur Bewältigung von Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitwegen. Aufgrund der privaten Pkw-

Verfügbarkeit konnten dispers in der gesamten Stadtregion (Vororte und Umland der Städte) verteilte Fahrtziele schnell und kostengünstig erreicht werden¹⁴ (ebenda). Zusätzlich zu der MIV-affinen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen (vgl. Kap. 2.1.1) sorgte die massive staatliche **Subventionierung des Automobils** (Gewährleistung von Pendlerpauschale und Eigenheimzulage) zu einer Verstärkung der Suburbanisierung sowie zur Stärkung der Dominanz des Autos als Mobilitätsträger (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2009: 10).

Das Ergebnis der in den letzten Jahrzehnten stattgefundenen Stadt- und Verkehrsentwicklungsprozesse, fassen Christ und Loose unter dem Begriff „**ubiquitäre Autolandschaft**“ zusammen. Dieser unterstreicht einerseits die Dominanz des MIVs, speziell des Automobils als Mobilitätsträger im Alltag der Menschen. Andererseits wird deutlich, dass die Stadt, hinsichtlich Größe und Gestalt, „in entscheidendem Maß von den Struktureigenschaften des Automobils definiert“ worden ist (Christ & Loose, 2001: 9).

Nach der durchaus negativen Darstellung der Umwelt- und Lebensqualitäten in deutschen Städten wirft sich die Frage auf, wie diese Situation zu ändern ist, so dass Mobilität stadt- und umweltverträglich gestaltet werden kann. Das oberste verkehrspolitische Ziel der Bundesregierung ist die dauerhafte **Mobilitätssicherung** in den Städten. Diese kann allerdings nur nachhaltig gesichert werden, wenn oben genannte negative Folgewirkungen des MIV verringert und die Dominanz des Automobils reduziert wird (BMVBW, 2005: 29). Dass diese Zielsetzung zu erreichen ist, belegen Zahlen aus Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten von in Deutschland lebenden Menschen (MID¹⁵). Insbesondere anhand des geänderten Mobilitätsverhaltens von Einwohnern deutscher Großstädte (über 500 000 Einwohner) wird der Wandel im Mobilitätsverhalten deutlich. Die Aufteilung des Verkehrsaufkommens am modal split belegt, dass Großstadtbewohner häufiger auf die Pkw-Nutzung verzichten und öfters auf Mobilitätsangebote des Umweltverbundes zurückgreifen als Menschen, die im suburbanen oder ländlichen Raum wohnen. In Großstädten liegt der Anteil des Umweltverbundes am gesamten Verkehr bei 63 Prozent. Im suburbanen beziehungsweise ländlichen Raum besitzt der MIV einen ähnlich hohen Anteil am Gesamtverkehr, nämlich 62 Prozent (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2009: 12). Daraus ist abzuleiten, dass sich die Mobilität in den großen Städten deutlich diversifizierter darstellt als im Stadtumland und ländlichen Raum. Die Bundesregierung begrüßt und fördert zugleich ein möglichst breites Spektrum an Mobilitätsformen. Sie nimmt im Städtebaulichen Bericht von 2004 die Städte und Regionen in die Pflicht, ein umfassendes **Mobilitätsmanagement** zu entwickeln, „um den (automobilen) Verkehr soweit wie möglich zu vermeiden und Verkehrsströme am Ziel einer nachhaltigen Mobilität auszurichten“. Weiterhin fordert sie, dass ein Mobilitätsmanagement umfassend und integrativ auszugestalten ist, was mit Hilfe von raum- und verkehrsplanerischen Aspekten (bspw. Ausbau der na-

¹⁴ Aktuell fördert hingegen der überproportionale Anstieg der Benzinpreise nachgewiesener Maßen zur wachsenden Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum (Adam et al., 2008: 399). Die Einsparung der hohen Mobilitätskosten kann hier als Motiv für diese Reurbanisierungstendenzen in der derzeitigen Städteentwicklung gesehen werden.

¹⁵ „Mobilität in Deutschland“ (MID) ist eine im Jahr 2002 bundesweit durchgeführte Verkehrserhebung des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS).

tionalen Verkehrsweeinfrasturktur) über verkehrssystematischen Einzelmaßnahmen (z.B. Verkehrsleitsysteme) bis hin zu preislichen und ordnungspolitischen Steuerungsinstrumenten erreicht werden soll (v.a. Steuererhöhungen und Mautzonen in Innenstädten; BMVBW, 2005: 31).

Die Planungspolitik versucht die bundesstaatlichen Vorgaben umzusetzen und konzentriert sich derzeit insbesondere darauf, die Städte als Wohn- und Lebensstandort wieder attraktiv zu machen, was in der Literatur mit den Ausdrücken „Reurbanisierung der Stadt“ oder „Renaissance der Stadt“ verdeutlicht werden soll (vgl. Christ & Loose, 2001; Friedrich-Ebert-Stiftung, 2009). Das planerische Leitbild der „**Stadt der kurzen Wege**“ unterstützt das Ziel, Lebensqualität in die Städte zurückzubringen und die Mobilitätssicherung für Menschen ohne Auto-Verfügbarkeit zu garantieren. Das Leitbild beinhaltet, dass durch eine günstige Zuordnung und Mischung städtischer Funktionen so viel Verkehr wie möglich vermieden oder über kurze Wege abgewickelt wird. Mit Hilfe von verkehrlichen und baulichen Maßnahmen sollen Nahbereiche gestärkt und wiederhergestellt sowie eine in fußläufige Entfernung erreichbare Nahbereichsversorgung ermöglicht werden (BMVBW, a.a.O.). Dieses Leitbild gilt als Gegenmodell zu der Suburbanisierung fördernden „autogerechten Stadt“ und entspricht darüber hinaus der traditionellen Form der „**Europäischen Stadt**“, die durch die Charakteristika Dichte, Mischung, Zentralität und Öffentlichkeit gekennzeichnet ist. Durch eine hohe Dichte, eine kompakte Bauweise in Verbindung mit der Mischung der Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Erholung, Sich-Versorgen usw.) in zentralen Stadtbereichen, die durch öffentlich zugängliche Plätze ergänzt werden, ergeben sich zwei wesentliche Ansätze für eine höhere Lebensqualität in der Stadt: Erstens eine größere räumliche Nähe aller Funktionen und zum anderen geringere Verkehrsbelastungen durch den MIV. Das heißt, durch die räumliche Nähe der unterschiedlichen Nutzungen wird die Möglichkeit eröffnet, mehrere Erledigungen auf einmal tätigen zu können. Auf zentral gelegenen öffentlichen Plätzen ohne störenden MIV entstehen zudem innerstädtische Verweilorte, die durch ihre Gestaltung (Möblierung, Bepflanzung etc.) hohe Aufenthaltsqualitäten aufweisen. Zudem sind kompakte und gemischte Städte optimale Voraussetzungen für eine vielfältige sozial- und umweltverträgliche Mobilität. Kürzere Wegstrecken fördern den Fuß- und Radverkehr und ein dichtes engmaschiges Netz von ÖPNV-Haltepunkten kann die negativen Auswirkungen des MIV minimieren (Friedrich-Ebert-Stiftung, 2009: 15ff).

Das Konzept des „autofreien Stadtquartiers“ nimmt die Ideen und Zielsetzungen der traditionellen „Europäischen Stadt“ auf und stellt daher einen „**Baustein der europäischen Stadt des 21. Jahrhunderts**“ dar (Christ & Loose, 2000: 6). Was dieses Konzept konkret beinhaltet und wie es in der Praxis realisiert werden kann, wird in den beiden Folgekapiteln näher erläutert.

2.2.2 Konzept / Idee autofreier Stadtquartiere

Das Konzept der autofreien Stadtquartiere entsprang Anfang der 1990er Jahre aus einem soziologischen Experiment der Universität Bremen. Der Forschungsgegenstand waren sechs autobesitzende Familien, die vier Wochen ohne Auto in der Stadt leben und ihre Alltagserfahrungen in Tagebüchern dokumentieren sollten (ILS, 1992: 19). Aus den gesammelten Erfahrungen entstand 1992 das bundesweit erste Modellprojekt einer autofreien Siedlung in Bremen-Hollerland¹⁶, das jedoch aus verschiedenen Gründen (u.a. die randstädtische Lage ohne Anbindung an ein Zentrum) kurz vor Baubeginn im Jahr 1995 scheiterte (Koerdt, 2002: 1). Seit dieser Zeit waren Planer und Forscher auf der Suche nach dem Musterkonzept zur Realisierung einer autofreien Siedlung, um neue Wohnqualitäten in den Städten generieren zu können. Mittlerweile haben sich in der Planungspraxis verschiedene Formen und Ausprägungen von Siedlungskonzepten etabliert, die den MIV beschränken. Darunter können verkehrsberuhigte, autoreduzierte respektive -arme und die hier angesprochenen autofreien Siedlungen verstanden werden. Weiterhin ist bei solchen Siedlungen zwischen Neubaugebieten und Siedlungen im Bestand zu differenzieren. Die weiteren Ausführungen konzentrieren sich auf die extremste Form der MIV-Beschränkung, nämlich der des autofreien Stadtquartiers mit Bezug auf Neubaugebiete.

In der Literatur ist eine Vielzahl an unterschiedlichen Definitionen zu finden, die versuchen, autofreie Siedlungen zu charakterisieren. Daher entfällt an dieser Stelle eine allgemeingültige Definition, auf die sich die gesamte Arbeit stützen könnte. Sämtliche Charakterisierungen autofreier Siedlungen haben jedoch gemein, dass auf individuellen Autobesitz der einzelnen Haushalte im betroffenen Quartier verzichtet wird und dass dies unter der Prämisse der Freiwilligkeit geschieht (vgl. Dittrich & Klewe, 1996: 1; Tönnies, 1996: 177). Anzumerken ist, dass in fast allen Wohnprojekten der **Autoverzicht** privatrechtlich, in Form von verbindlichen Festsetzungen in den Kauf- und Mietverträgen, festgelegt wird (vgl. Kap. 2.2.3). Reutter und Reutter gehen sogar noch einen Schritt weiter. Sie definieren den Begriff „autofrei“ umfassender, indem auch der Verzicht auf den Besitz eines Motorkraftrades (Motorrad, Mofa, Roller o.ä.) eingeschlossen wird (Reutter & Reutter, 1996: 7). Die innergebietlichen Einrichtungen und die Erschließung der Siedlung sollen im Allgemeinen so konzipiert sein, dass der Autobesitz überflüssig wird. Darunter sind die Sperrung der öffentlichen Räume (Wohnwege, Plätze...) für den Kfz-Verkehr, die Stellplatzreduzierung auf ein Minimum sowie Anwohnerparken im Umfeld autofreier Siedlungen zu verstehen (Tönnies, 1996: 188ff).

¹⁶ Bereits in den 1970er Jahren gab es in Deutschland erste Beispiele für kraftfahrzeugfreie und kinderfreundliche Siedlungen (z.B. die Stadt Wulfen in NRW). Hierbei wurde allerdings von Regelungen bezüglich des individuellen Kfz-Verzichts Abstand genommen (Epp, 1999: 28).

Internationale Prototypen autofreier Siedlungen entstanden bereits vor dem Zweiten Weltkrieg in den USA („**Radburn**“ in New Jersey 1928 und „**The Village Green**“ in Los Angeles; Christ & Loose, 2000: 4f). Anzumerken ist jedoch, dass diese Siedlungen eher Gartenstadtcharakter besaßen und mit dem deutschen Konzept autofreier Siedlungen nicht viel gemein hatten, denn sie entsprachen nicht den Grundsätzen der „Europäischen Stadt“ (vgl. Kap. 2.2.1).

Die Grundintention autofreien Wohnens ist, die Wohn- und Lebensqualität für in der Stadt lebende Menschen zu erhöhen (Christ & Loose, 2001: 12). Damit unterstützt autofreies Wohnen seit Anfang der 1990er Jahre einen feststellbaren Paradigmenwechsel innerhalb der Stadtplanung, im Zuge dessen Urbanität und Mobilität eine neue Bedeutung erlangen. Nicht das Auto bestimmt mehr die Planungen, sondern der Mensch tritt in den Fokus des Planungsinteresses. Anstelle des Leitbildes einer gegliederten und aufgelockerten Stadt der 1960er und 1970er Jahre, dessen Verfechter Le Corbusier und Wright waren, tritt die nachhaltige Stadtentwicklung. Christ und Loose folgern daraus, dass die „Stadt [...] nicht mehr als ein System perfekter Funktionsabläufe definiert [wird], sondern als ein Ort, der das Individuum und dessen physischen und psychischen Bedürfnisse befriedigt“ (ebenda). Aus diesem Paradigmenwechsel resultieren neue städtebauliche und verkehrsökologische Qualitäten, die vor allem durch autofreie Siedlungskonzepte sichtbar gemacht werden. Dazu zählen Flächengewinn, die Reduktion von Verkehrs- und Umweltbelastungen, eine flexible Verkehrsmittelwahl, Kosteneinsparungen sowie ein insgesamt neues Planungsverständnis.

Flächengewinn

Reduzierte Straßeninfrastrukturen und fehlende Parkieranlagen führen zu einem deutlichen Flächengewinn im Straßenraum. Private Pkw benötigen im Durchschnitt etwa 40 bis 60 Quadratmeter Stellfläche pro Tag. Dazu zählen insbesondere die Abstellflächen für Wohn-, Einkaufs- und Arbeitszwecke. Im Vergleich dazu ‚verbraucht‘ ein Fußgänger am Tag nur drei Quadratmeter Verkehrsfläche (ebenda: 99). Profiteure des höheren Flächenangebots sind vor allem die Bewohner und Hausgemeinschaften im Quartier. Anstatt Stellplätze und Gemeinschaftsgaragen können gemeinschaftlich nutzbare Räume wie Spiel- und Grünflächen etabliert werden. Für die Kommune entstehen aus diesem Flächengewinn Vorteile hinsichtlich der Finanzierbarkeit von Gemeinschaftseinrichtungen. Aus einer höheren Bebauungsdichte resultieren geringere Baupreise und somit bleibt letztendlich mehr Geld für bewohnerspezifische Einrichtungen wie Spielplätze, Carsharing-Initiativen oder zusätzliche ÖPNV-Haltestellen übrig (ebenda: 100).

Reduzierung von Verkehrs- und Umweltbelastungen

Aufgrund der Autofreiheit entstehen geringere verkehrsbedingte Belastungen im direkten Wohnumfeld der Quartiersbewohner. Insbesondere gesundheitsschädliche Emissionen wie Lärm oder Luftschadstoffe (Stickoxide, CO₂, Feinstaub...) werden erheblich gemindert. Luftschadstoffemissionen, die durch den Straßenverkehr erzeugt werden, „nehmen in logarithmischer Funktion mit der Entfernung zum Fahrbahnrand ab“. Das heißt, in einem 20-Meter-Abstand vom Fahrbahnrand beträgt die Schadstoffkonzentration bei lockerer Bebauung etwa 50 Prozent der Konzentration, die am Fahrbahnrand zu messen ist (ebenda: 91). Ökologisch bedeutsam ist darüber hinaus, in Abhängigkeit von der Bebauungsdichte, die geringere Bo-

denversiegelung. Durch sie erhöht sich die Versickerungs- und Verdunstungsrate des auf den Boden treffenden Niederschlags. Folglich kann sich ein besseres Mikroklima im Nahbereich entwickeln.

Ein weiterer positiver Effekt für das Quartier ist die höhere Sicherheit für die Bewohner (v.a. für auf der Straße spielende Kinder). Somit wird der Straßenraum zu einem Aufenthalts- und Kommunikationsraum. Weniger anonyme öffentliche Räume (z. B. Parkplätze oder -garagen) in Verbindung mit autofreien Wohnstraßen und -wegen schaffen Voraussetzungen für das Entstehen eines „südländische[n] Flairs“ im Quartier (Christ & Loose, 2001: 92). Öffentlicher Straßenraum, der in autofreien Siedlungen von der dort lebenden Bevölkerung genutzt und darüber hinaus kontrolliert wird, erhält somit seine ursprüngliche Bedeutung als „multifunktionaler urbaner Lebensraum“ zurück (Stieff, 1997: 5). Sogenannte „weiche“ Qualitätsmerkmale einer Stadt (bspw. die Funktion der Straße als Weg und Aufenthaltsraum, die Kombination von Urbanität und gesunden Wohnverhältnisse etc.) erfahren letztlich eine neue Bedeutung innerhalb autofreier Stadtquartiere (Christ & Loose, 2000: 3).

Flexible Verkehrsmittelwahl

Autofreie Wohnkonzepte erhöhen die Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl durch die Bewohner. Durch Verbesserung der Rahmenbedingungen unterschiedlicher Mobilitätsangebote, vor allem die des Umweltverbundes und durch die Etablierung neuer Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Carsharing- oder Ride&Bike-Angebote), kann der Verkehr stadtverträglich abgewickelt werden. Zudem rückt für die autolosen Haushalte die Wahl der einzelnen Verkehrsmittel in den Vordergrund, da das private Auto ja nicht verfügbar ist. Dies führt zu einem „zweckrationalen Umgang mit Mobilität“ (ebenda: 2). Kurze Strecken können zu Fuß oder mit dem Fahrrad bewältigt werden. Für größere Transporte und Wegstrecken stehen Leihautos am Quartiersrand zur Verfügung, die von einem externen Mobildienstleister angeboten werden.

Festzuhalten ist, dass in autofreien Siedlungen neue und speziell auf die Bedürfnisse der Bewohner zugeschnittene Mobilitätsdienstleistungen angeboten werden müssen, die das Leben ohne Auto einerseits erleichtern sowie andererseits den Wunsch unterstützen, vom individuellen Autobesitz Abstand zu nehmen (ebenda). Zudem stellen deutliche Verbesserungen im Verkehrsmittelangebot seitens der Kommunalplanung Chancengleichheit bei der Mobilität autoloser Haushalte gegenüber Haushalten mit Pkw-Besitz her, was als Ausdruck sozialer Gerechtigkeit anzusehen ist (Christ & Loose, 2001: 87). Auf die Beweggründe von Menschen, autolos wohnen zu wollen, wird an dieser Stelle nicht weiter eingegangen, da dieser Punkt im folgenden Kapitel unter dem Aspekt „Marktuntersuchung“ abgehandelt wird.

Kosteneinsparungen

In autofreie Siedlungen entstehen deutlich geringere Kosten für Bewohner und Kommunen. Denn durch die flexible Aufteilung und Gestaltung von bebautem und unbebautem Raum sowie dem Wegfall von Parkieranlagen im direkten Wohnumfeld ist eine freiere Grundstücksparzellierung möglich. Damit verbunden ist eine Minimierung der durch den MIV verursachten externen Kosten. Beispielsweise fallen Infrastrukturkosten für Unterhalt und Betrieb von diversen Verkehrs- und Entsorgungseinrichtungen weg. Die damit zusammenhängenden Umweltkosten können ebenfalls gesenkt werden. Beispiele hierfür sind Gesundheits-, Vegetations- und Gebäudeschäden sowie Unfall- und Staukosten (Christ & Loose, 2001: 97).

Epp weist darauf hin, dass die Einsparungspotentiale „in hohem Maße von den Umständen in konkreten Einzelfall“ abhängig sind und dass es daher nicht möglich erscheint, allgemeingültige Aussagen im Hinblick auf Kosteneinsparungen bei der Realisierung autofreier Siedlungen zu machen (Epp, 1999: 25).

Partizipative Planung

Im Normalfall wird eine Wohnprojektplanung von formellem Planungsrecht (d.h. öffentliches Baurecht nach BauGB) und den Gesetzmäßigkeiten des Immobilienmarktes (Angebot und Nachfrage) gesteuert. Dabei spielen zwei Protagonisten im Planungsprozess die Hauptrolle. Auf der einen Seite ist die Kommunalverwaltung zu nennen, die als Behörde die Planungshoheit ausübt und die Bauleitplanung für einen anonymen Markt, in Form einer reinen Angebotsplanung, durchführt. Dabei besteht kein direkter Kontakt zu Bauherren und potentiellen Käufern beziehungsweise Mietern von Grundstücken und Immobilien. Auf der anderen Seite befinden sich die Bauträger, die (Wohn-)Immobilien ebenfalls für einen anonymen Markt bauen, entwickeln und vermarkten. Sie sind keine Bauherren im eigentlichen Sinne, daher haben die Käufer respektive Mieter auch keinen Einfluss auf das Ergebnis der Bauausführungen.

Bei autofreien Siedlungsprojekten sehen der Planungsprozess sowie die Rollen der beteiligten Akteure erheblich anders aus. Den Planungsprozess charakterisieren Christ und Loose als:

- „1. interaktiv
2. kommunikationsbetont
3. personenbezogen
4. qualitätsfixiert
5. in seinem Ausgang offen“ (Christ & Loose, 2001: 87).

Hierbei sind quantitative Merkmale (Anzahl von Wohneinheiten und Stellplätzen etc.) sekundär. Es stehen die Wohnqualitäten im Vordergrund. In autofreien Projekten gehen die Planungen über „die Befriedigung von Grundbedürfnissen hinaus“. Namentlich stehen Qualitäten „des Wohnumfeldes, der Mobilität, der sozialen und nachbarschaftlichen Beziehungen“ als auch der Umwelt- und Stadtverträglichkeit im Fokus der Ausführungsplanungen (Christ & Loose, 2001: 103). Die Komplexität solcher integrativen städtebaulichen und verkehrsökologischen Planungen stellen hohe Anforderungen an alle Akteure. Ein besonders hoher Grad an Kommunikationskompetenz ist notwendig, um autofreie Siedlungen zu realisieren (ebenda: 102). Beispielsweise werden hierarchisch abgestufte Genehmigungsverfahren (z.B. Baugenehmigungen) vermehrt von „kommunikationsintensiven, projektbezogenen Moderationsverfahren begleitet“ (Christ & Loose, 2000: 4), wie beispielsweise ‚Runde Tische‘ oder Planungswerkstätten.

Bei der Realisierung autofreier Siedlungen haben sich die Akteursrollen im Planungsprozess in den letzten Jahren verändert. Hierbei sind vier **Entwicklungstendenzen** zu erkennen:

- Die **Kommunalverwaltung** (inkl. Planungs- und Bauamt) verändert sich immer mehr von einer Behörde zum Dienstleister und Partner.
- Der **Bauträger** entwickelt sich zum Entwurfsplaner und überprüft in kritischer Weise die Machbarkeit des Projekts.
- Der **Architekt** wird zum Moderator. Neben Entwurf und Konstruktion der Siedlung muss er zwischen den einzelnen Akteuren (Stadt, Bauträger, Bewohner...) vermitteln.
- Die **Initiatoren** autofreier Wohnprojekte (oft Vereine oder Bürgerinitiativen) werden zu Stadtentwicklern. Durch den Wunsch, alternative Wohnformen praktisch umzusetzen, können sie als Pioniere zu einer neuen Planungskultur¹⁷ beitragen (Christ & Loose, 2001: 103).

Die Bedeutung autofreier Stadtquartiere wurde in diesem Kapitel ausführlich behandelt, um zu zeigen, dass vor allem neue urbane Qualitäten entstehen. Autofreie Siedlungen können nach Tönnies als „Demonstrationsobjekte ökologischer und ökonomischer Stadtentwicklung“ angesehen werden und tragen durch die Beseitigung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs zusätzlich zur sozialen Gerechtigkeit in der Stadt bei. Daher gilt das Konzept autofreier Stadtquartiere als **Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung** (Tönnies, 1996: 179). Dieser Gedanke wird in Tabelle 3 (im Anhang) aufgegriffen. Als Zusammenfassung gedacht, soll die ökonomische, soziale sowie ökologische Bedeutung autofreier Stadtquartiere, ganz im Sinne der drei Säulen der Nachhaltigkeit, im Überblick dargestellt werden.

¹⁷ Auf den Begriff „Planungskultur“ soll an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden, da die Erläuterung dieser Thematik den Rahmen der Diplomarbeit sprengen würde. Mit dem Begriff soll in diesem Zusammenhang auf die veränderten Akteurskonstellationen und die neue Rollenverteilung der Verantwortlichen bei derzeitigen Planungsprozessen hingewiesen werden (partizipative und diskursive anstatt rein hoheitliche Planungsformen). Vertiefende Erläuterungen zum Begriff „Planungskultur“ finden sich insbesondere bei Fürst, 2007.

2.2.3 Umsetzung in der Praxis

Im Allgemeinen gibt es bei der Umsetzung autofreier Stadtquartiere keinen Königsweg, das heißt, die Realisierung folgt keinem einheitlichen Schema. Jedes Projekt wird von unterschiedlichen Rahmenbedingungen begleitet und standortspezifische Ziele sind im Einzelfall zu erreichen (Dittrich & Klewe, 1996: 5). Daher sollen die folgenden Ausführungen einen Überblick geben, welche Aspekte und Themenschwerpunkte bei der Realisierung autofreier Stadtquartiere zu berücksichtigen sind. Die nachstehenden Kernpunkte des Realisierungsprozesses autofreier Quartiere orientieren sich in den Grundzügen an den Leitlinien „Autofreies Wohnen“ von Dittrich und Klewe (1996) sowie an einem niederländischen Gutachten zur Realisierung verkehrsberuhigter Stadtquartiere nach Leferink (1995). Zu den Kernpunkten zählen eine optimale Standortwahl, eine genaue Nachfrageermittlung, eine angepasste planerische und städtebauliche Konzeption sowie die richtige Wahl geeigneter Rechtsinstrumente.

Standortwahl

In den meisten Fällen wird die Initiierung autofreier Wohnprojekte durch das Engagement örtlicher Initiativen und Interessensgruppen vorangetrieben, die zumeist auch aktiv in die Standortsuche involviert werden. Der richtige Standort ist die Basis für eine erfolgreiche Projektentwicklung, denn die „Attraktivität autofreien Wohnens wird wesentlich durch die Wahl des Standorts bestimmt“ (Dittrich & Klewe, 1996: 4). Neubaugebiete eignen sich besonders gut für autofreies Wohnen, da dort nur die Menschen hinziehen, die auch freiwillig ohne Auto leben wollen (Tönnies, 1996: 185). Darüber hinaus können durch eine aktive Partizipation der zukünftigen Quartiersbewohner bei der Projektrealisierung deren spezifischen Bedürfnisse in hohem Maße berücksichtigt werden.

Zur Beurteilung der Standortqualitäten potentieller Areale werden **Kriterienlisten** als Hilfestellung herangezogen. Sie bilden ein Raster für die Standortbewertung im Einzelfall (Dittrich & Klewe, 1996: 5). Parameter solcher Bewertungen sind unter anderem:

- Der Umfang (d.h. Größe und Form),
- die stadträumliche Lage,
- die infrastrukturelle Ausstattung,
- die Verkehrsanbindung,
- die Erschließung und Struktur des Areals sowie
- mögliche Hemmnisse bei der Flächenentwicklung (Lärm, Altlasten...) auf oder im Umfeld des potentiellen Standorts.

Eine mindestens vorhandene **Gebietsgröße** ist einerseits erforderlich, um eine Wohnumgebung zu realisieren, die sich vom bestehenden Siedlungsgebiet abhebt. Andererseits darf das Wohngebiet nicht zu groß sein, um den Charakter autofreien Wohnens zu erhalten, das

heißt, dass primär eine Erschließung des Gebiets durch den Nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV) generiert werden kann. Quantitativ wird die notwendige Flächengröße in Hektar beziehungsweise mit der Anzahl der geplanten Wohneinheiten (WE) angegeben. Die Spanne der Anzahl von geplanten WE liegt im Optimalfall zwischen 200 und 500 WE. Kleinere und größere autofreie Gebiete sind durchaus realisierbar, werden jedoch von oben genannten Restriktionen begleitet und machen ein Projekt möglicherweise unattraktiv. Die Maßzahlen 200 WE respektive 2 Hektar Gesamtfläche „werden häufig als wünschenswerter Mindestumfang autofreier Projekte genannt“ (Dittrich & Klewe, 1996: 8). In Expertenkreisen besteht diesbezüglich jedoch keine Einigkeit. Möllers favorisiert im Allgemeinen größere Baugebiete, da diese geeigneter für eine Flächenentwicklung in mehreren Bauabschnitten sind (Möllers, 1996: 233). Leferink hält ausdrücklich auch sehr große autofreie Wohngebiete mit mehr als 2 500 WE realisierbar, die insbesondere für randstädtische Standorte geeignet sind (Leferink, 1995: 12). Aktuelle Beispiele aus Münster und München belegen jedoch, dass derzeit eine Anzahl von knapp 200 WE für die Konzeption autofreier Stadtquartiere realistisch erscheint¹⁸.

Die **Form** des Gebietes hängt stark von der Art der Grundstücksfläche und den dort vorherrschenden örtlichen Gegebenheiten ab. In der Literatur werden für kleinere Areale kompakte und verdichtete Bauweisen vorgeschlagen, da sich dort das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ am besten umsetzen lässt und die Autofreiheit auch langfristig gesichert wird. Für größere Areale bieten sich längliche Formen an, wodurch eine optimale Erschließung mit Verkehrsträgern des ÖPNV erreicht wird und in geringen fußläufigen Distanzen zentrale Plätze erreicht werden (ebenda: 14). Bei der Planung autofreier Neubausiedlungen ist darüber hinaus die Siedlungsstruktur der unmittelbaren Nachbarschaft zu berücksichtigen. Der Umfang des autofreien Gebiets ist zwar konkret auf die Bedürfnisse der Autofreiheit auszurichten, das Gebiet sollte allerdings nicht im krassen Widerspruch zur Siedlungsstruktur der Umgebung stehen (z.B. futuristische Hochhausformen versus gründerzeitliche Bausubstanz), sondern sich in bestehende Strukturen einbinden (Möllers, a.a.O.). Dadurch verringert sich das Konfliktpotential, wodurch die Planung und Realisierung erheblich erleichtert werden.

Eine weitere Rahmenbedingung für die Konzeption autofreier Siedlungen ist eine optimale **stadträumliche Lage**. Die unmittelbare Zuordnung zu einem infrastrukturell gut ausgestatteten Stadt(teil-)zentrum garantiert eine ausreichende Versorgung des Gebietes. Beispielsweise bieten Versorgungseinrichtungen, die sich in einem Radius von 250 Metern um das autofreie Quartier befinden, gute Voraussetzungen für eine fußläufige oder mit dem Fahrrad zu bewältigende Nahversorgung¹⁹. Eine gesicherte Nahversorgung ist, gemäß der „Empfehlung des Einzelhandelserlasses NRW“, wenn mindestens ein Lebensmittelladen in fußläufiger

¹⁸ Nach Umfragen in der „Gartensiedlung Weißenburg“ (Münster) und in den vier autofreien Modellprojekten in München-Riem ergeben sich kumuliert jeweils 196 realisierte WE (ILS, 2000; WOA, 2007).

¹⁹ Unter **Nahversorgung** versteht man „die verbrauchernahe Grundversorgung mit Waren für den täglichen, kurzfristigen Bedarf, insbesondere aus dem Nahrungs- und Drogeriebereich“ (Freudenau & Reutter, 2007: 1).

Entfernung zu erreichen beziehungsweise die Nahversorgung in einer Gehzeit von 10 Minuten zu bewältigen ist (Freudenau & Reutter, 2007: 1). Die Stadt Dortmund weist in ihrem „Masterplan Einzelhandel“ als Nahversorgungsbereich einen Radius von 500 Metern aus und in den „Regelungen für Einzelhandelsbetriebe zur Nahversorgung“ der Bezirksregierung Köln wird ein Einzugsbereich von 700 Metern für die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen vorgeschlagen. Andere Kommunen halten hingegen auch 1000-Meter-Radien noch für nahversorgungsrelevant (ebenda).

Neben der Entfernung ist auch ein diversifiziertes Angebot an Nahversorgungs-, Freizeit- und Arbeitsplatzangeboten für die Planung autofreier Siedlungen von Bedeutung (Tönnies, 1996: 186). Nach Böge und Fuhr heißt das für die Nahversorgung, dass ein Bäcker allein die Grundversorgung der Quartiersbewohner nicht gewährleisten kann. Erst die Kombination aus „Vollsortiment, Discountern, Bäcker, Metzger [...] sowie [...] anderen Dienstleistungseinrichtungen, wie bspw. Post/ -agenturen, Ärzten oder Apotheken bietet eine ausreichende, funktionierende, qualitativ gute Nahversorgung“ (Freudenau & Reutter, 2007: 2). Zur Nahversorgung gehört ferner der sogenannte „weitere Bedarf“. Darunter sind soziale und kulturelle Einrichtungen wie Spielplätze, Jugendzentren oder Schulen zu verstehen.

Innerhalb und in der Nähe autofreier Stadtquartiere sind zudem eine ausreichende Grün- und Freiflächenversorgung anzustreben, so dass Naherholungsmöglichkeiten schon im direkten Wohnumfeld vorzufinden sind. Für die Umsetzung kann dabei die Nähe zu größeren Naturschutz- und Erholungsgebieten eine große Rolle spielen (Leferink, 1995: 12). An solchen Standorten werden Natur und Urbanität zusammengeführt, was für die Vermarktung der Grundstücke und Wohnungen sehr hilfreich sein kann.

Die **infrastrukturelle Erschließung** und **Verkehrsanbindung** autofreier Stadtquartiere mit einem hochwertigen ÖPNV-Netz ist eine weitere Rahmenbedingung für die Gewährleistung einer nutzerspezifischen Nahmobilität der Bewohner. Nahmobilität beinhaltet neben der Distanzbetrachtung auch den Aspekt der größtmöglichen Verkehrsmittelwahlfreiheit und bedeutet, dass innerhalb von 1000 Metern alle Wege unmotorisiert (d.h. zu Fuß oder mit dem Fahrrad) zurückgelegt werden können (Freudenau & Reutter, a.a.O.). Größere Weglängen müssen für Bewohner autofreier Siedlungen durch das Angebot von Alternativen zum MIV bewältigt werden können. Zu diesen Angeboten zählen vor allem Bus-, U-, Straßen-, S-Bahn- oder Car-Sharing-Angebote. Für die Nahverkehrsplanungen spielen Faktoren wie die (Direkt-) Anbindung an das Nahbereichs-/ Stadt(teil-)zentrum, die Umstiegsmöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel, die Taktfolgen zu unterschiedlichen Tageszeiten sowie die Entfernung zur nächsten Haltestelle eine bedeutende Rolle (Möllers, 1996: 233). Einzelne quantitative Maßzahlen zur Nahmobilität sind immer den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit können keine allgemeingültigen Aussagen dazu gemacht werden, in welchem Maße genau ein autofreies Quartier mit unterschiedlichen Mobilitätsformen ausgestattet werden muss. Es bleibt lediglich festzuhalten, dass alle Mobilitätsangebote (ÖPNV und alternative Mobilitätsdienstleistungen, z.B. Carsharing) innerhalb von 1000 Metern fußläufig erreichbar sein müssen.

Neben der Qualifizierung des ÖPNV ist auch eine gute Infrastruktur für den NMIV (Fuß- und Radverkehr) in Form von gut ausgebauten Wegenetzen zu schaffen. Zusätzlich sollten die Wege an das interkommunale Radwegenetz angebunden werden. Somit können für alle Bewohner „gleiche Mobilitätschancen für eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben“ in der Stadt generiert werden (Freudenau & Reutter, 2007: 2).

Die Vorteile von obenstehenden Kriterienlisten für die Standortbewertung potentieller Flächen für autofreie Wohnkonzepte liegen in einer schnellen und transparenten Ersteinschätzung dieser Standorte. Mit ihrer Hilfe sind auch Probleme und Hemmnisse für eine Standortentwicklung schnell aufzudecken. Unter anderem können solche Instrumente, Interessens- und Nutzungskonflikte bereits frühzeitig erkennbar, fortgeschrittene Planungsstände aufgedeckt und private Flächenbesitzverhältnisse ermittelt werden (Dittrich & Klewe, 1996: 8). Die im Anhang befindliche Tabelle 4 stellt die wichtigsten Standortkriterien für autofreie Stadtquartiere noch einmal im Überblick heraus.

Bezüglich der Standortwahl autofreier Siedlungen ist zusammenfassend zu sagen, dass knappe Flächenressourcen und Nutzungskonkurrenzen in den Kommunen eine Standortfindung in hohem Maß erschweren. Urbanität und eine gute infrastrukturelle Anbindung autofreier Quartiere an intra- sowie interkommunale Zielorte besitzen bei der Standortfestlegung insgesamt eine höhere Priorität als die positiven Auswirkungen und Qualitäten der Autofreiheit. Das heißt, das „Schnell-überall-sein-können“ (ebenda: 20) hat bei der Wohnstandortwahl häufig einen deutlich höheren Stellenwert als die Belastungsfreiheit vom MIV sowie die sich daraus abgeleiteten positiven Lebens- und Wohnumfeldqualitäten.

Was die Wohnstandortentscheidung für autofreie Siedlungen noch beeinflusst und wie hoch ihre Vermarktungschancen sind, wird durch Nachfrageermittlungen, in Form von Umfragen und Marktanalysen festgestellt.

Nachfrageermittlung

Ein weiterer Kernpunkt im Realisierungsprozess autofreier Siedlungen stellt die Nachfrageermittlung dar. Grundsätzlich bieten sich dafür zwei Instrumente an. Zum einen kann eine Abschätzung des Nachfragepotentials in einer Kommune durch **Umfragen** oder **Interessenlisten** privater Initiativen und Verbände vorgenommen werden. Die dadurch vorliegenden Nachfragewerte haben den Vorteil, dass sie die Akzeptanz autofreier Konzepte in Kommunalpolitik, -verwaltung sowie der Wohnungswirtschaft steigern können. Zum anderen soll durch gezielte **Marktanalysen** die Vermarktbarkeit potentieller Flächen herausgearbeitet werden. Sie fungieren als gute Entscheidungsgrundlagen für die Kommune zum Bau einer autofreien Siedlung und es können darüber hinaus Investoren durch die Vorlage konkreter Zahlen gewonnen werden (Dittrich & Klewe, 1996: 9). Für die Wohnungswirtschaft ist die Wirtschaftlichkeit eines Bauvorhabens die Grundvoraussetzung für den Einstieg in die Realisierung eines autofreien Wohnprojekts. Demnach müssen gute Vermarktungschancen vor-

liegen, vor allem eine für die Tragfähigkeit des Vorhabens ausreichenden Anzahl an Kauf- und Mietinteressenten (Wulff, 1996: 222).

Zu den wohnungswirtschaftlich bedeutenden **Vermarktungsparametern** für autofreie Siedlungen sind zu zählen:

- Die konjunkturelle wirtschaftliche Lage und
- das Angebot auf dem Immobilienmarkt (zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Projekts),
- Öffentlichkeitsarbeit vor und während der Realisierung,
- gezieltes Marketing, „das die Qualitäten der Wohnungen und des Wohnumfeldes hervorhebt“ sowie
- ein umfassendes städtebauliches und planerisches Gesamtkonzept (ebenda: 9f; dazu mehr in Kap. 2.2.3).

Um die Vermarktungschancen autofreier Wohnprojekte zu erhöhen, sind durch eine Marktanalyse zwei Ziele erreichbar. Auf der einen Seite die genaue Zielgruppenbestimmung und auf der anderen Seite die Ermittlung der Standortpräferenzen dieser Zielgruppe(n) (Möllers, 1996: 239). Folgende Aspekte sind hierbei auf kommunaler Ebene hin herauszuarbeiten:

- Wie hoch ist der Anteil der Interessenten an der Gesamtnachfrage?
- Welche Anzahl an Interessenten für autofreie Wohnkonzepte gibt es?
- Wer sind potentielle Käufer bzw. Mieter?
- Welche Bedürfnisse / Erwartungen müssen erfüllt werden?
- Welche Bonität²⁰ besitzen die Interessenten?
- Welcher Verkaufswert bzw. Mietpreis ist realistisch? (Wulff, 1996: 223f)

Hinsichtlich der Interessentenfrage ist anzumerken, dass nur ein kleiner Teil der jeweiligen Stadtbevölkerung als Bewohner für autofreie Siedlungen in Frage kommt. 1993 waren nur etwa 28 Prozent aller Haushalte in Deutschland autofrei, davon lebte jedoch ein hoher Anteil in Großstädten mit über 500 000 Einwohnern (Berlin ca. 46 %; Köln ca. 42 %). Von diesen autofreien Haushalten kommt wiederum nur ein kleiner Teil als Interessenten in Betracht. Für die Zielgruppenerfassung können die autofreien Haushalte in drei Typen differenziert werden (Gesamtübersicht in Tabelle 5 im Anhang).

Als erster Typ sind „**altersbedingte Autolose**“ zu nennen. Dieser Typus charakterisiert autofreie Haushalte, in denen vor allem alte und nicht mehr berufstätige Menschen leben und die aus altersbedingten oder gesundheitlichen Gründen kein Auto mehr fahren wollen bezie-

²⁰ **Bonität** bedeutet „die Kreditwürdigkeit (einer Person oder eines Unternehmens). Bonität ist die Basis für die Entscheidung Dritter, jemandem einen Kredit einzuräumen. Je besser das Urteil Dritter über die Bonität ausfällt, desto einfacher ist es für diese Person, einen Kredit zu bekommen.“ (One Two Interactive GmbH, 2008)

ungsweise können. Diese Gruppe Autoloser zieht jedoch selten in reine Neubaugebiete und steht daher nicht im Fokus der Planungen (Koerdt, 2002: 4).

Als zweiter Typ sind „**finanziellbedingt Autolose**“ erkennbar. Diese Haushalte haben nicht die finanziellen Mittel ein Auto zu besitzen, denn in den meisten Fällen sind sie kinderreich, haben einen Migrationshintergrund und/oder leben von staatlicher Hilfe (Sozial-, Arbeitslosenhilfe etc.). Somit kommt diese Zielgruppe für autofreies Wohnen weniger in Betracht, da diese Menschen sich eine Immobilie einfach nicht leisten können. Ausnahmen bilden hingegen staatlich geförderte Sozialwohnungen in autofreien Gebieten, in welche finanziell schwache Haushalte ziehen können. Gegen einen Zuzug spricht hingegen, dass diese Haushalte erzwungenermaßen autofrei leben müssen und in vielen Fällen auch gar nicht autofrei leben wollen. Für sie ist der Autobesitz nicht nur ein Mittel zur „Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen“, sondern auch ein Statussymbol oder Spielzeug. Nach Vester werden diese Funktionen als „Sekundärtugenden“ des Autos“ bezeichnet (Epp, 1999: 39).

Der dritte Typ fasst die „**bewusst lebenden Autolosen**“ zusammen, die nur einen kleinen Teil der Gesamthaushalte einer Stadt ausmachen. Dafür wird dieser Typ als die geeignetste Zielgruppe für autofreie Wohnkonzepte angesehen (ebenda). Reutter und Reutter unterteilen diesen Typ autofreier Haushalte in drei weitere Subtypen, um die Motivationen dieser Menschen für ein Leben ohne Auto besser herausstellen zu können (Reuter & Reutter, 1996: 58):

Typ 3 A) *Bedarfsabwägende Umweltschützende*

Für sie stehen Umweltschutz und die Überflüssigkeit des Automobils als Motive ohne Auto zu leben im Vordergrund.

Typ 3 B) *Genussorientierte Umweltschützende*

Sie halten den Autobesitz ebenfalls für überflüssig, da sie die Erlebnisqualität des NMIV bevorzugen. Das heißt, sie genießen physisch und psychisch die Qualitäten des zu Fuß Gehens, des Radfahrens oder das entspannte Reisen mit den Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennah- und -fernverkehrs.

Typ 3 C) *Vorsichtige Umweltschützende*

Die Haushalte, die unter diesem Typus zu subsumieren sind, halten den Besitz eines Autos für überflüssig, vor allem aus Angst vor Unfällen. Sie wollen ihre Gesundheit und körperliche Unversehrtheit erhalten, in dem sie dem Verkehr als Stör- und Gefahrenfaktor entgehen.

Alle Haushalte die sich unter dem Typus „bewusst lebende Autolose“ zusammenfassen lassen sind deshalb eine geeignete Zielgruppe als Bewohner autofreier Siedlungen, da sie dieselben Intentionen verfolgen wie das theoretische Konzept der Autofreiheit (Schutz vor dem MIV für Mensch und Gesundheit, Erreichen höherer Lebensqualitäten durch Nutzung von alternativen Mobilitätsformen etc.). Des Weiteren bringen diese Menschen auch ideologisch gute Voraussetzungen mit in einem autofreien Quartier zu leben, denn sie sind häufig in Bürgerinitiativarbeit mit eingebunden und wollen auf diesem Weg andere von den Vorteilen

eines Lebens ohne Auto überzeugen (Reuter & Reutter, 1996: 58). Bei ihnen besteht in hohem Maße der Wunsch, nach außen „eine bestimmte umweltpolitische Überzeugung zu dokumentieren“ (Epp, 1999: 41). Diese ideologische Festigkeit bietet eine Basis für eigenverantwortliches und gemeinschaftliches Handeln, was in einer autofreien Siedlung von jedem Bewohner in hohem Maße eingefordert wird (vgl. Kap. 2.2.2). Darüber hinaus steht diese Zielgruppe für eine gesicherte und nachhaltige Autofreiheit im Quartier. Denn durch ihre Lebensweise wollen diese Menschen Vorbilder für andere sein. Demnach ist bei ihnen nicht zu befürchten, dass sie sich in den Folgejahren nach der Projektrealisierung (wieder) ein Auto anschaffen (ebenda: 59).

Neben der Nachfrageermittlung spielen optimale Standortbedingungen eine entscheidende Rolle für die Vermarktbarkeit, die Akzeptanz und letztendlich auch für den Erfolg autofreier Siedlungen. Grundlage dafür ist die Erstellung nutzer- und standortspezifisch angepasster planerischer und städtebaulicher Konzeptionen.

Planerische und städtebauliche Konzeption

Für die Entwicklung einer erfolgreichen Konzeption autofreier Stadtquartiere sind nach Dittrich und Klewe drei „**Grundsätze**“ zu beachten:

1. Chancen und Potentiale der Gestaltung durch freibleibende Verkehrsflächen nutzen.
2. Anforderungen der autofreien Haushalte an die Wohnungen und das Wohnumfeld berücksichtigen (v.a. hinsichtlich Nutzungsansprüche und Sicherheit).
3. Flächensparende Integration des „Restverkehrs“ in das Gebiet durch vertragliche Regelungen (Dittrich & Klewe, 1996: 10).

Zu 1.

Durch die maximale Verkehrsvermeidung innerhalb des autofreien Stadtquartiers ergeben sich größere Freiheiten bei der Konzepterstellung hinsichtlich Parzellierung der Grundstücke, Bebauungsdichte sowie bei der Dimensionierung des Verhältnisses zwischen Bebauung und öffentlichem Raum. Beispielsweise wird flächensparendes und verdichtetes Bauen durch eine reduzierte Abstandsflächentiefe²¹ ermöglicht. Seit 2002 wurde sie in vielen Landesbauordnungen von vormals grundsätzlich 1,0 H auf 0,4 H reduziert. Daher können innovative Konzepte in der Siedlungs- und Gebäudeplanung realisiert werden (= **Maßnahmenbereich Städte- und Hochbau**). Der Kanon traditioneller innerstädtischer Parzellierungsweisen, wie die geschlossene Blockrandbebauung oder der klassische Reihenhausbau, kann durch ei-

²¹ Die **Abstandsflächentiefe** „bemisst sich nach der Wandhöhe; sie wird senkrecht zur Wand gemessen“. Die „Wandhöhe ist das Maß von der Geländeoberfläche bis zum Schnittpunkt der Wand mit der Dachhaut oder bis zum oberen Abschluss der Wand. [...] Das sich ergebende Maß ist H.“ Die Abstandsflächentiefe „beträgt 0,4 H, mindestens 3 m“ (§ 6 IV 1, 2, 6 und V 1 Musterbauordnung (MBO), 2002; in: Rabe & Heintz, 2006: 528).

nen Einfamilienhausbau erweitert werden, der in der Dimensionierung eines flächensparenden sowie kostengünstigen Reihenhauses errichtet wird (Heid, 2008: 25). Zudem sind bauökologische Aspekte des Städtebaus in die Konzeptionen mit einzubeziehen. Vor allem sollte die Gebäudeexposition so geplant werden, dass die Sonnenenergie optimal ausgenutzt wird (sog. Solarpassivhäuser), nachhaltige Baumaterialien verwandt werden und die Kraft-Wärme-Kopplung (KWK)²² in die Gebäude integriert wird (Dittrich & Klewe, 1996: 12).

Urbane Stadtqualität kann in autofreien Siedlungen vor allem durch architektonische Besonderheiten hervorgehoben werden: Offene Erdgeschoss-Zonen, Balkone oder Terrassen werden zur Straße hin ausgerichtet. Das heißt, der urbane öffentliche Raum kommt in autofreien Quartieren „verstärkt als komplementärer Raum zur privaten Wohnung zur Geltung“, insbesondere als Austausch- und Kommunikationsort (Christ & Loose, 2001: 85). Durch diese innovativen und durch die den örtlichen Gegebenheiten angepassten architektonischen Elemente entstehen neue Gestalt- und Wohnumfeldqualitäten in autofreien Stadtquartieren.

Zu 2.

Das Prinzip der autofreien Innenschließung ist die Voraussetzung für die Aneignung des öffentlichen Raumes durch die Bewohner einer autofreien Siedlung und trägt darüber hinaus zu einer höheren Sicherheit für alle dort lebenden Menschen bei (= **Maßnahmenbereich Verkehr und Erschließung**). Konkrete Maßnahmen hierfür sind:

- Die Widmung der innergebielichen Verkehrsflächen ausschließlich für den NMIV (speziell für den Fuß- und Radverkehr),
- die Anlage komfortabler, umweg- und barrierefreier Fuß- und Radwege,
- die Anbindung der Wegenetze an das nächste Nahversorgungszentrum und
- die Schaffung einer übersichtlich gestalteten Wegeführung mit ausreichender Anzahl von Beleuchtungselementen zur Erhöhung der Sicherheit (Dittrich & Klewe, 1996: 11).

Bei der Dimensionierung der Verkehrswege ist jedoch darauf zu achten, dass in Ausnahmefällen Rettungsfahrzeuge oder Möbelwagen in die Siedlung fahren können. Einige Konzeptionen sehen sogar den Ausschluss des Entsorgungsverkehrs (d.h. Müll, Sperrmüll, Glas etc.) vor. Durch zentrale Sammelbehälter am Siedlungsrand gelangen selbst Entsorgungsfahrzeuge nicht mehr in das autofreie Quartier (ebenda: 12).

Das Gesamtgebiet inklusive der Erschließungsanlagen ist zudem zwingend auf die nächstgelegenen ÖPNV-Haltestellen (Bus-, U-, Straßenbahn-Haltestellen) auszurichten, um eine

²² „In einer **KWK**-Anlage (z. B. einem Blockheizkraftwerk) wird gleichzeitig Strom und Nutzwärme erzeugt. Durch diese Kopplung kann die eingesetzte Energie (z.B. Heizöl, Erdgas) sehr viel effizienter genutzt werden als bei der herkömmlichen Erzeugung in getrennten Anlagen. Hauptvorteil ist neben der Reduktion von CO₂-Emissionen, dass in erheblichem Umfang Primärenergie eingespart wird“ (BAFA, 2009).

Anreize zur Installation der KWK in Neubaugebieten werden durch eine besondere staatliche Subventionierung geschaffen, die auf der Grundlage des „Gesetz zur Förderung der Kraft-Wärme-Kopplung vom 25. Oktober 2008“ beruhen.

nachhaltige Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zu generieren. Im Zuge dessen müssen in die städtebauliche Konzeption auch ergänzende Mobilitätsangebote und -dienstleistungen integriert werden, die für die Bewohner der autofreien Siedlung den Transport von Waren und Gütern erleichtern (z. B. Fahrradanhänger, Leihauto-Angebote, Sackkarren, Getränkelieferservice u.v.m.). Am Siedlungsrand ist der verbleibende MIV in Parkierungsanlagen (Stellplätze, Gemeinschaftsgaragen...) zu konzentrieren, abzufangen und auf ein Minimum zu reduzieren. Somit wird gewährleistet, dass Besucher oder körperlich eingeschränkte Personen nicht auf die Autonutzung verzichten müssen (Dittrich & Klewe, 1996: 12).

Nach Steinebach können darüber hinaus diverse gestalterische Maßnahmen zur Integration der vorhandenen Verkehrsanlagen in die Quartiersstruktur beitragen. Dazu zählen unter anderem:

- „Niveauunterschiede,
- optische Fahrbahnverengungen durch Verschwenkungen, Engstellen und bepflanzte Inseln,
- Anpflanzungen von Alleen [...],
- Aufpflasterungen als optisches und akustisches Signal,
- dezentrale Parkierungsanlagen für Pkw [...],
- abwechslungsreiche Begrünung mit Hecken, Bäumen und Sträuchern.“ (Steinebach, 1993: 204)

Welche Maßnahmen in welcher Form durchgeführt werden, ist, wie bereits erwähnt, stets vom Einzelfall abhängig. Es können auch ökologisch-umweltschutzorientierte Maßnahmen, wie zum Beispiel die Sammlung von Niederschlag in Regenwasserbecken Anwendung finden. Diese hängen aber nur bedingt mit der Idee einer autofreien Siedlung zusammen und werden daher nicht weitergehend erläutert. Sonstige Aspekte, die bei der städtebaulichen und planerischen Konzeption autofreier Wohnprojekte von Bedeutung sein können, werden in Tabelle 6 (im Anhang) nach Maßnahmenbereichen aufgelistet.

Zu 3.

Wenn alle angesprochenen Maßnahmen in einer städtebaulichen und planerischen Konzeption Berücksichtigung finden, bedeutet das keinesfalls eine erfolgreiche Realisierung autofreier Wohnprojekte. Viel wichtiger ist in diesem Zusammenhang eine **flexible Konzeption**. Das heißt, die Maßnahmen müssen so gewählt werden, dass die Konzeption während der Planungen, bei der Realisierung, aber auch noch nach Fertigstellung des Projekts an aktuelle Entwicklungen angepasst werden kann. Beispielsweise muss eine nachträgliche Bereitstellung von Stellplatzkapazitäten in die Planungen mit einbezogen werden, um die Tragfähigkeit des Gesamtprojekts langfristig zu sichern. Ein Indikator für flexible Stellplatzlö-

sungen, das heißt für die Dimensionierung von Vorhalteflächen ist die durchschnittliche Anzahl autofreier Haushalte im betreffenden Stadtteil²³ (Dittrich & Klewe 1996: 13).

Beispiele für ein flexibles Parkierungsmanagement sind die Möglichkeiten einer nachträglichen Bereitstellung von Stellplatzanlagen am Siedlungsrand, eine vertragliche Sicherstellung von Stellplätzen sowie die Projektrealisierung in Bauabschnitten. Bei letzterem Lösungsansatz werden ausgewiesene Quartiersflächen für eine bestimmte Zeitspanne (ca. 10-15 Jahre) als Vorhalteflächen für benötigte Stellplätze reserviert und erst nach Ablauf dieses Zeitraumes (bei Bedarf) bebaut. Ein solches Vorgehen bietet sich insbesondere bei allen autofreien Wohnprojekten an, die in einer Kommune Bedenken hervorrufen. Durch die zeitlich entzerrte Bebauung werden die Realisierungschancen damit deutlich erhöht (ebenda).

Die hier angesprochene Flexibilisierung städtebaulicher und planerischer Konzeptionen bedarf einer konkreten rechtlichen Ausgestaltung, die im folgenden Abschnitt vertieft behandelt werden soll.

Rechtliche Rahmenbedingungen und Instrumente zur Sicherung der Autofreiheit

Damit die Vorteile und Qualitäten autofreier Stadtquartiere langfristig erhalten bleiben, ist die Autofreiheit einerseits privatrechtlich in Miet- und Kaufverträgen zu regeln und andererseits bereits in der Planungsphase durch öffentlich-rechtliche Festsetzungen vorzubereiten. Konkret geht es um zwei grundsätzliche Ziele, die durch rechtliche Regelungen in autofreien Wohnprojekten zu erreichen sind:

1. Die Verringerung beziehungsweise Umgehung der Stellplatzherstellungspflicht durch bauordnungsrechtliche Instrumentarien.
2. Die langfristige Sicherung der Autofreiheit im Quartier durch privatrechtliche Verpflichtung der Bewohner zu einem langfristigen autofreien Lebensstil sowie durch grundstücksbezogene Festsetzungen (Dittrich & Klewe, 1996: 15).

Privatrechtliche Regelungen

Um die privatrechtliche Ausgestaltung der Autofreiheit besser operationalisieren zu können, spielt die Trägerschaft autofreier Wohnprojekte eine entscheidende Rolle. Nach Epp können die Projekte in drei **Trägermodelle** eingeordnet werden: Betreibermodell, selbstverwaltetes Modell sowie kommunales Modell (Tabelle 7 im Anhang). Jedes Modell ist für einen bestimmten Adressatenkreis bestimmt.

²³ Der Indikator „absolute Anzahl autofreier Haushalte“ ist bezüglich seiner Aussagekraft hingegen als problematisch einzustufen, denn „aus der autofreien Lebensführung [resultiert] nicht automatisch der Wunsch zum Umzug in das Projekt autofreien Wohnens“ (Epp, 1999: 31).

Betreibermodell

Das Betreibermodell ist für solche autofreien Wohnprojekte vorteilhaft, die sich primär an Haushalte richten, die dauerhaft oder auf Zeit ohne Auto leben können. Beispiele hierfür wären Studenten- und Altenwohnheime sowie Singlemietwohnungen in zentraler Lage (Epp, 1999: 42). Die Projektverwaltung übernimmt in der Regel eine Wohnungsbaugesellschaft (= Betreiber), die dem Träger des Projekts Rechenschaft ablegen muss. Eine nachträgliche Autoanschaffung ist bei diesem Modell schwierig und eine bürgerschaftliche Mitbestimmung ist nicht gewollt, da durch die hohe Fluktuation bei den Bewohnern ansonsten die Projektvorteile verloren gingen (ebenda).

Selbstverwaltetes Modell

Dieser Modelltyp ist für autofreie Projekte gedacht, die sich vor allem an junge Familien mit Kindern richten. Die interessierten Haushalte besitzen ein hohes Interesse an gemeinschaftlicher Selbstorganisation ihres autolosen Lebensstils. Neben der Organisation verwalten und betreiben die Bewohner selbst das Projekt. Die Kommunalplanung gibt hier ausschließlich „einen gewissen Projektrahmen“ vor, der von den Bewohnern bei der Ausgestaltung der Autofreiheit zu beachten ist. Zudem weisen solche Projekttypen eine hohe Affinität zu Umweltorganisationen auf, die dadurch ihre (umwelt-)politischen Ziele nach außen dokumentieren wollen (Epp, 1999: 43). An dieser Stelle werden Parallelen zur Zielgruppe der „umweltschützenden Autolosen“ deutlich, die bereits in Kapitel 2.2.3 ausführlich charakterisiert wurden.

Kommunales Modell

Das kommunale Modell zielt auf Projekte für junge Familien mit Kindern hin, die autofreies Wohnen am Stadtrand beabsichtigen. Als Neubaugebiete erweitern sie das kommunale Angebot alternativer Wohnformen. Solche Projekte werden von der Kommune oder einer dritten, der Stadt nahestehenden Person verwaltet. Auf diese Weise kann diese ‚dritte Partei‘ die Mittlerposition zwischen Kommune und Bewohner einnehmen, wodurch sich einerseits der Arbeitsaufwand für die Stadtverwaltung verringert und andererseits die Haushalte zuziehen können, die nicht an Mitbestimmung und Selbstorganisation (wie im selbstverwalteten Modell) interessiert sind. Eine nachträgliche Autoanschaffung wird bei diesem Modelltyp grundsätzlich abgelehnt (ebenda: 44).

Um die autofreie Lebensführung in den oben erwähnten Modellen steuern zu können, sind schuldrechtliche Rechtsformen zu wählen. Somit steht dieser Rechtsbereich im Fokus der Ausgestaltung der Autofreiheit in autofreien Siedlungen (ebenda: 45). Durch eine **schuldrechtliche Abrede**, die die Interessenten mit dem Kauf- beziehungsweise Mietvertrag unterzeichnen, bestätigen sie freiwillig eine autofreie Lebensführung. Im Wortlaut könnte eine solche Abrede folgendermaßen lauten (ebenda: 193):

Alle Bewohner verpflichten sich, solange sie ihren Lebensmittelpunkt im Projekt autofreien Wohnens haben, ein Kraftfahrzeug weder zu halten noch dauerhaft für private Zwecke zu nutzen. Zudem verzichten die Bewohner darauf, ein Kraftfahrzeug

zu erwerben oder für sich zuzulassen. Unabhängig vom zeitlichen Umfang ist die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, von Leihautos, Taxen oder Car-Sharing-Fahrzeugen zulässig.

Das Ziel solcher oder ähnlicher vertraglicher Lösungen ist die Manifestierung der Projektziele zwischen Betreibern, Kommune und Bewohnern. Eine dauerhafte Sicherung der Autofreiheit kann sich für die Bewohner langfristig zu einem Nachteil entwickeln. Denn die Determinierung der Menschen auf eine bestimmte Wohn- und Lebensform, ohne legale Veränderungsmöglichkeit, führt zu einem Dilemma. Auf der einen Seite ist die langfristige Zusicherung der Autofreiheit für die meisten das dominierende Zugangsmotiv. Auf der anderen Seite finden erwähnte „Autoverzichtsklauseln“ oder beispielsweise die Verpflichtung an der Teilhabe in einer Bewohnerorganisation langfristig bei vielen Menschen wenig Zustimmung. Daher sollten flexible Lösungen hinsichtlich der rechtlichen autofreien Lebensführung bereitgestellt werden (Dittrich & Klewe, 1996: 19).

Ein Beispiel für flexible Lösungsansätze bietet die sogenannte **Stellplatzklausel**. Sie sichert den Bewohnern autofreier Siedlungen eine nachträgliche Autoanschaffung in begründeten Fällen zu. Insbesondere für junge Familien mit Kindern erscheint eine nachträgliche Autoanschaffung sinnvoll. Bei einer solchen Ausnahme gehen diesen Haushalten zwar individuelle Vorteile verloren, nicht aber der Wohnraum. Zum Beispiel entfällt für sie dann die verringerte Stellplatzpflicht (1 Stellplatz anstatt 0,2 Stellplätze je WE) oder es wird ihnen das im Rahmen einer Mobilitätsgarantie zugestandene Recht für die vergünstigte Nutzung von ÖPNV- oder Car-Sharing-Angeboten entzogen. Grundsätzlich sollten sich die Bewohner zwischen der autofreien Lebensführung und dem Autobesitz entscheiden müssen. Das heißt, wer sich gegen die privatrechtliche Regelung eines autofreien Lebens entscheidet, muss den Wohnraum aufgeben (sog. **Auszugsklausel**; Epp, 1999: 193).

Diese beiden Klauseln lassen sich zu den oben genannten Trägermodellen autofreier Wohnprojekte zuordnen. Beim Betreibermodell sollte grundsätzlich die Auszugsklausel Anwendung finden. Der Betreiber kann, gemäß § 564b BGB, dem Mieter kündigen, wenn er sich „projektwidrig“ verhält, das heißt, wenn er nachgewiesenermaßen seiner schuldrechtlich zugesicherten autofreien Lebensführung nicht nachkommt. Nachprüfbar ist dieses Fehlverhalten einerseits im amtlichen Zulassungsregister, in dem jeder Zulassungsträger eines Kraftfahrzeugs registriert (§ 33 Abs. 1 Nr. 2 StVG) ist und andererseits im amtlichen Kraftfahrzeugregister, in dem das Eigentum an einem Fahrzeug dokumentiert wird (§ 23 Abs. 1 S. 1 StVZO; ebenda: 58f).

Auch im selbstverwalteten Modell sollte ausschließlich eine Auszugsklausel in den Wohnraumkaufverträgen vereinbart werden. Dem Projektträger wird durch eine Unterlassungsklage (§ 541 BGB) ermöglicht, diese Verpflichtung gegenüber dem sich projektwidrig verhaltenden Bewohner durchsetzen. In diesem Fall könnte durch die Implementierung eines Wiederkaufsrechts im Kaufvertrag, der Wohnraum an den Projektträger zurückgehen (§ 497 BGB; ebenda: 194).

Im kommunalen Modell sollte nach Epp die Stellplatzklausel als rechtliche Basis dienen. Bei nichtprojektkonformem Verhalten eines Haushaltes kann die kommunale Baurechtsbehörde vom Projektträger oder vom betroffenen Haushalt die Errichtung eines Stellplatzes verlangen. Die Kosten für die Stellplatzerrichtung könnten folglich vom Eigentümer beziehungsweise Vermieter eingefordert werden. Bei Mietverhältnissen besteht auf Seiten des Vermieters, bei ausbleibender Zahlungsverpflichtung durch den Mieter, ein Kündigungsrecht (§ 554 BGB; Epp, 1999: 194).

Öffentlich-rechtliche Regelungen

Die öffentlich-rechtlichen Regelungen zum Erhalt der Autofreiheit in Stadtquartieren sind insbesondere bauplanungs- und bauordnungsrechtlicher Natur.

Bauplanungsrechtliche Regelungen

Zunächst kann der Kraftfahrzeugverkehr durch diverse Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aus der betroffenen Siedlung herausgehalten werden. Hierfür besteht die Möglichkeit, dass die Verkehrsflächen „als Fußgängerzonen oder als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden“ (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB²⁴). Dadurch wird der fließende Verkehr vollständig aus der Siedlung entfernt und die Straßenbreiten können erheblich verkleinert werden (ebenda: 195). Auch der ruhende Verkehr kann in dafür erforderliche Stellplätze und Gemeinschaftsanlage am Siedlungsrand konzentriert werden (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB). Laut Gesetzestext²⁵ sind dafür „bestimmte räumliche Bereiche“ im Bebauungsplan auszuweisen.

Die Regelungen zur Unterstützung der Autofreiheit im Baugesetzbuch werden durch die Vorschrift des § 12 aus der Baunutzungsverordnung (BauNVO) ergänzt. Dieser Paragraph besagt, dass grundsätzlich in allen Baugebieten Stellplätze und Garagen zulässig sind (§ 12 Abs. 1 1. HS BauNVO). Eine Ausnahme belegt § 12 Abs. 6 BauNVO. Hiernach können durch Festlegungen im Bebauungsplan Stellplätze und Garagen in bestimmten Gebieten unzulässig oder „nur in beschränktem Umfang zulässig“ sein (Söfker, 2006: 276). Durch diese Regelung ist in autofreien Siedlungen sichergestellt, dass im Inneren der Wohnbezirke die Errichtung von Stellplätzen oder ähnlichem untersagt wird (Epp, 1999: 195).

Ein Problem bei der rechtlichen Konzeption autofreier Siedlungen ist die Anforderung einer ausreichenden Erschließung (§ 30 Abs. 1 BauGB). Da die Intention einer solchen Siedlung

²⁴ „Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden: [...] 11. [...] Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen [...]“ (Söfker, 2006: 19).

²⁵ „Im Bebauungsplan können aus städtebaulichen Gründen festgesetzt werden: [...] 22. [...] die Flächen für Gemeinschaftsanlagen für bestimmte räumliche Bereiche wie [...] Stellplätze und Garagen“ (Söfker, 2006: 19).

zwar eine fußläufige Erschließung ist, muss bei den Planungen jedoch eine ausreichende Erschließung der einzelnen Baugrundstücke für Feuerwehr, Rettungswesen und Entsorgung berücksichtigt werden (Epp, 1999: 195). Im letzten Punkt besteht in der Literatur jedoch kein Konsens (vgl. Abschnitt „Planerische und städtebauliche Konzeption“ in diesem Kapitel).

Bauordnungsrechtliche Regelungen

Bei der Planung autofreier Siedlungen muss der Nachweis erbracht werden, dass ein Leben ohne Auto möglich ist. Bauordnungsrechtlich erfolgt dies, gegenüber konventionellen Wohnformen, anhand eines verringerten Stellplatzbedarfs. Gemäß der Stellplatzregelung in der Landesbauordnung NRW (§ 51 BauO NRW) ist der Nachweis für einen verminderten Stellplatzbedarf dann erbracht, wenn er unter den Richtzahlen für den Wohnungsbau liegt. Wie viele Stellplätze errichtet werden müssen, wird in den Verwaltungsvorschriften über sogenannte „Richtzahlsammlungen“ zusammengefasst. In der Regel muss ein Stellplatz je Wohneinheit in Wohnnähe errichtet werden (Dittrich & Klewe, 1996: 15). Die Verwaltungsvorschrift zu § 51 BauO NRW sieht einen verminderten Stellplatzbedarf von minimal 0,2 Stellplätzen pro Wohneinheit vor (Epp, 1999: 159). Die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen hat einen verkehrspolitischen Hintergrund. Aus der Errichtungspflicht resultiert eine Entlastung der Straßen im Wohngebiet vom ruhenden Verkehr. Diese Vorschrift stammt aus dem Jahr 1939 und wurde aus der Reichsgaragenverordnung in das öffentliche Baurecht übernommen. Sie besitzt direkte Außenwirkung, das heißt, sie ist rechtsverbindlich für jeden Bauherrn. Mit dieser Vorschrift wird der Bauherr bei Errichtung einer baulichen Anlage zur Herstellung einer vorgegebenen Stellplatzanzahl verpflichtet (Rabe & Heintz, 2006: 352).

Neben den genannten Festsetzungen im Bebauungsplan kann die Kommune zusätzlich durch bauordnungsrechtliche **Ortssatzungen** den Neubau von Stellplätzen in einem Quartier ausschließen. Dazu zählen zum einen die Beschränkungssatzung (§ 51 Abs. 4 Nr. 2 BauO NRW) und zum anderen die Verzichtssatzung (§ 51 Abs. 5 Nr. 2 BauO NRW).

Beschränkungssatzung

Die Vorschrift des § 51 Abs. 4 Nr. 2 BauO NRW eröffnet den Kommunen die Möglichkeit, die Herstellung von Stellplätzen und Garagen „für abgegrenzte Teile des Gemeindegebiets“ durch Satzung zu untersagen (Erichsen, 2006: 40). Voraussetzungen für den Satzungserlass sind Gründe des Verkehrs oder städtebauliche Gründe. In autofreien Siedlungen können solche Gründe die Sicherung von Fußgängerbereichen, verkehrsberuhigten Straßen sowie Wohn- und Spielstraßen vor dem Kfz-Verkehr sein (Epp, 1999: 175). Gemäß der Landesbauordnung NRW werden darüber hinaus die Erreichbarkeit von ÖPNV-Einrichtungen und der Schutz von Kindern explizit als Tatbestandsvoraussetzungen für den verminderten Stellplatzbedarf genannt (Erichsen, a.a.O.).

Verzichtssatzung

Die zweite Alternative zur Einschränkung der Stellplätze in Wohngebieten ist der Erlass einer Verzichtssatzung (§ 51 Abs. 5 Nr. 2 BauO NRW). Für ein abgegrenztes Gebiet kann in bestimmten Fällen auf den Stellplatznachweis verzichtet werden. Das heißt, der Bauherr wird bei der Errichtung einer baulichen Anlage von seiner Stellplatzherstellungspflicht befreit. Die freiwillige Stellplatzerrichtung bleibt von dieser Regelung jedoch unberührt (Tönnies, 1996: 190). In NRW besteht die Möglichkeit, eine Verzichtssatzung entweder mit einer Beschränkungssatzung oder mit der bauplanerischen Festsetzung aus § 12 Abs. 4 BauNVO zu kombinieren. Gerade diese Instrumentenkombination bietet sich für autofreie Siedlungen an.

Zusammenfassend ergeben sich vier Möglichkeiten der Stellplatzherstellungspflicht in autofreien Siedlungen gerecht zu werden (Epp, 1999: 178ff):

1. Die Bewohner erwerben das Nutzungsrecht an einem bereits errichteten Stellplatz.
2. Der Stellplatz wird auf einem anderen Grundstück als dem Baugrundstück errichtet²⁶.
3. Der Stellplatzbedarf wird durch die Errichtung einer Gemeinschaftsanlage gedeckt²⁷.
4. Für Ausnahmefälle ist eine Ablöseregelung vorgesehen (§ 51 Abs. 5 S. 2 BauO NRW)²⁸.

Zusammenfassung

Der Hintergrund für die Entstehung autofreier Stadtquartiere war die konsequente Ausrichtung der Stadtstrukturen auf den MIV, was in Deutschland vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg an Bedeutung gewann. Somit ist das Konzept des autofreien Wohnens als Gegenbewegung zum Leitbild einer „autogerechten Stadt“ anzusehen. Das Ziel autofreier Stadtquartiere ist, ein Wohnangebot für die Menschen zu schaffen, die sich bewusst für ein Leben ohne Auto entscheiden (Dittrich & Klewe, 1996: 20).

²⁶ Für die Erfüllung der Stellplatzerrichtungspflicht auf einem anderen Grundstück gibt es drei in den Landesbauordnungen festgelegte Prämissen:

- a) Das Grundstück muss „in angemessener Entfernung liegen“ (Richtwert maximal 300 m).
- b) Das Grundstück muss „eine geeignete Beschaffenheit aufweisen“ (d.h. die Grundstücksfläche muss für die vorgesehene Stellplatzanzahl sowie die benötigten Zu- und Abfahrten ausreichend sein).
- c) Die Grundstücksnutzung als Stellplatz muss dauerhaft öffentlich-rechtlich gesichert sein (v.a. durch Baulast, gem. § 83 Abs. 1 S. 1 BauO NRW).

²⁷ Die Ausweisung von Stellplätzen in **Gemeinschaftsanlagen** im Bebauungsplan (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB) hat den Vorteil, dass die vorgeschriebene öffentlich-rechtliche Baulast für die dauerhafte Sicherung eines Grundstücks entfällt (vgl. Fußnote 26).

²⁸ Die Ablösung von der Stellplatzerrichtungspflicht wird nur in **Ausnahmefällen** zugelassen, vor allem „wenn zu befürchten steht, da[ss] das Baugrundstück sonst gar nicht baulich genutzt werden kann“ (Epp, 1999: 183). Durch die Zahlung eines bestimmten Ablösebetrags durch den Bauherrn an die Kommune werden Maßnahmen zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums finanziert. Die Summe ist in der jeweiligen kommunalen Ablösesatzung festgeschrieben. Verwendung findet das Geld, gemäß § 51 Abs. 4 S. 1 BauO NRW, für die Qualifizierung von Parkierungs-, ÖPNV- oder Fahrradverkehrseinrichtungen.

Als Merkmale solcher Quartiere sind im Allgemeinen die Innenstadtnähe, der räumliche Bezug zu ÖPNV-Angeboten und ein funktionierender Nahbereich zu nennen. Darüber hinaus bilden „Innovationskoalitionen“, bestehend aus Bürgern, Stadtverwaltungen, Experten und Investoren, den Entwicklungsmotor für eine nachhaltige autofreie Quartiersentwicklung (Tönnies, 1996: 201). Durch angepasste planerische und städtebauliche Konzeptionen müssen die Qualitäten der Autofreiheit für die zukünftigen Bewohner sichtbar gemacht werden. Darunter fallen ökonomische und soziale Vorteile, wie die Einsparung externer Kosten sowie ein geringerer Flächenverbrauch durch den verringerten Verkehrsflächenanteil im Quartier, die Reduktion der Umweltbelastungen und Verkehrsgefährdungen durch den MIV als auch die Ermöglichung der Teilhabe der Bewohner an einem größtmöglichen Mobilitätsangebot (ÖPNV, Car-Sharing, Teilauto...), was als Ausdruck sozialer Gerechtigkeit anzusehen ist.

Die genannten Aspekte bilden die Basis für das theoretische Konzept autofreier Stadtquartiere, welches sich als Baustein der europäischen Stadt des 21. Jahrhunderts versteht. Anhand der Realisierung autofreier Quartiere wird eine „Renaissance weicher Standortfaktoren“ in der Stadtentwicklungspolitik deutlich, was an den Aspekten „Urbanität“, „Kultur des Ortes“ sowie „soziale Beziehungen vor Ort“ festzustellen ist. Ein hinzukommendes individuelles Engagement der Bewohner bei der Organisation der Autofreiheit trägt in hohem Maße zum Erfolg autofreier Wohnprojekte bei. Für die Zukunft der europäischen Stadt bedeutet das, dass die städtischen Funktionen im Bedeutungszusammenhang und nicht mehr getrennt voneinander entwickelt werden können und kommunikative Planungsformen als Voraussetzung für eine erfolgreiche und nachhaltige Stadtentwicklung zu kultivieren sind. Dabei können autofreie Stadtquartiere insgesamt einen Beitrag zur Stärkung des Standorts „Stadt“ leisten (Christ & Loose, 2000: 5f).

3 Methodisches Vorgehen

Bevor die methodische Vorgehensweise näher erläutert wird, muss an dieser Stelle zunächst auf die Wahl des Forschungsdesigns der Diplomarbeit eingegangen werden. Als **Einzelfallanalyse** konzipiert, soll diese Arbeit die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes in ihrer Gesamtheit untersuchen und anhand dieses einzelnen Untersuchungsobjekts, Rückschlüsse auf die Operationalisierung autofreier Siedlungen insgesamt herausstellen. Um solche Rückschlüsse ziehen zu können, wurde eine Einzelfallanalyse gewählt, da sie „eine entscheidende Hilfe [...] bei der Suche nach relevanten Einflussfaktoren und bei der Interpretation von Zusammenhängen“ darstellt, um den komplexen Gesamtzusammenhang einer Thematik erfassen zu können (Mayring, 2002: 42). Der Vorteil einer solchen Einzelanalyse ist, dass nach Abschluss der Datensammlung der Rückgriff auf den Fall in seiner Gesamtheit und Komplexität erhalten bleibt, so dass der durchgeführte Forschungsprozess evaluiert und bei Bedarf korrigiert werden kann (ebenda). Die Intention dieses Vorgehens ist das Erlangen tiefgreifender Ergebnisse anhand des konkreten Einzelfalls. Folglich wird es möglich, eine

Einordnung des Einzelfalls in einen größeren Gesamtzusammenhang zu erreichen (Mayring, 2002: 44).

Um die relevanten Einflussfaktoren und Zusammenhänge in Bezug auf die Projektentwicklung der autofreien Siedlung herausstellen zu können, wird das weitere Vorgehen in drei Schritte unterteilt:

- (a) **Dokumentenanalyse** zur Charakterisierung von „Stellwerk60“ hinsichtlich stadträumlicher Lage und Einordnung, Ablauf der Standortentwicklung sowie planerischer Konzeption der Autofreiheit vor Ort (Kap. 4).
- (b) **Standardisierte Haushaltsbefragungen** der Siedlungsbewohner und ausgewählter Anwohner mit der Zielsetzung, bisherige Erfolge, Probleme sowie den aktuellen Handlungsbedarf bei der Projektentwicklung herauszustellen und eine Gesamtbewertung der autofreien Siedlung zu erhalten (Kap. 5.1f).
- (c) **Experteninterviews** mit den hauptverantwortlichen Planungsakteuren (Investor und Bauträger Kontrola, Stadt Köln) und dem Bewohnerverein von „Stellwerk60“ (Verein Nachbarn60). Hierbei stehen zum einen der zusätzliche Informationsgewinn bezüglich des autofreien Siedlungskonzeptes und zum anderen die Bewertung von „Stellwerk60“ im Vordergrund des Interesses (Kap. 5.3).

Die anschließende Zusammenfassung der Ergebnisse, beinhaltet eine Kategorisierung und Wertung der gewonnenen Daten nach ausgewählten Themenbereichen (Kap. 6.1). Diese Ergebniszusammenfassung stellt die Basis für die Gesamtbewertung der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ dar. Die Ergebnisse der Empirie werden anhand von vier Handlungsfeldern dargestellt und nach Häufigkeit der Nennungen kategorisiert (sehr hohe, höhere, hohe Bedeutung²⁹). Das Handlungsfeld „Städte- und Hochbau“ umfasst alle gebäude- sowie wohnungsbezogenen Aspekte wie Architektur, Bauweise und direkte Wohnumfeldgestaltung. Im Handlungsfeld „Verkehr und Infrastruktur“ werden alle Aspekte subsummiert, die die verkehrlichen Maßnahmen wie Abwicklung des Restverkehrs, rechtliche Regelungen der Autofreiheit und so weiter berücksichtigen. Darüber hinaus werden darunter die Erschließungsanlagen (v.a. Verkehrsinfrastrukturen) und sonstige Infrastrukturen innerhalb sowie in der Umgebung der autorfeien Siedlung (wie Nahversorgung, Nahmobilität, Betreuungs-/ Bildungseinrichtungen etc.) zusammengefasst. Der Bereich „Wohnungswirtschaft und -politik“ beleuchtet speziell die Aspekte und Handlungsmöglichkeiten der Akteure aus Wohnungswirtschaft und -politik (Bauträger und Kommune)³⁰. Abschließend soll unter dem Handlungsfeld „Akteure“ einerseits die Zusammenarbeit der an der Realisierung beteiligten verantwortlichen Akteure untereinander beschrieben werden und andererseits soll hierunter auch das Verhältnis der im Gebiet lebenden Menschen (Nachbarschaft) Erwähnung finden.

²⁹ „**sehr hohe Bedeutung**“ = Aspekt, der von mind. 3 Befragten (An-/Bewohner, Experten) genannt wurde; „**höhere Bedeutung**“ = Aspekt, der von mind. 2 Befragten genannt wurde; „**hohe Bedeutung**“ = sonstiger genannter, besonders herausragender Aspekt

³⁰ Die einzelnen Aspekte aus diesem Bereich werden in der Ergebnisbewertung stärker gewichtet, da sich hierzu nur die zwei Akteure Bauträger bzw. äußern konnten. D.h. auch 1 genannter Aspekt kann schon eine „sehr hohe Bedeutung besitzen“.

Durch die Einordnung der Ergebnisse nach Handlungsfeldern wird es möglich, eine Gesamtbilanz zu ziehen (Kap. 6.2). Zudem ergeben die gewonnenen Erkenntnisse Hinweise auf Schwächen im autofreien Siedlungskonzept, so dass daraufhin zu definierten Themenbereichen, Handlungsempfehlungen respektive Vorschläge zur Konzeptmodifikation gegeben werden können (Kap. 6.3).

3.1 Dokumentenanalyse

Zielsetzung der Dokumentenanalyse ist, die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ in ihrer planerischen Entwicklungsgeschichte zu erläutern sowie ihren Entwicklungsstatus darzustellen. Um eine gezielte Dokumentenanalyse betreiben zu können, wurden relevante Schriftstücke ausgewählt und nach „einem festen, standardisierten Kategorienschema“ untersucht (Mayring, 2002: 47). Diese Kategorien finden sich in den jeweiligen Überschriften des vierten Kapitels wieder („Stadträumliche Lage und Einordnung“, „Entwicklungsgeschichte und Standortwahl“, „Planerische Konzeption“, „Rechtliche Ausgestaltung“).

Eine Dokumentenanalyse hat für die obenstehende Zielsetzung den entscheidenden Vorteil, dass bereits vorhandenes, aber in vielen Fällen nicht direkt zugängliches Material genutzt und weiterverarbeitet werden kann. Auf diese Weise erhält man zusätzliche Daten und Fakten außerhalb klassischer Methoden wie Test- oder Verhaltensbeobachtung (ebenda). Zudem reduziert eine Dokumentenanalyse mögliche Fehlerquellen bei der Datenerhebung, da keine Verzerrungen durch Befragungen entstehen können (Lamnek, 2005: 502). Diese gesicherte Vollerhebung von Daten und Fakten, insbesondere zur Entwicklungsgeschichte von „Stellwerk60“, war entscheidend für die Standortanalyse der autofreien Siedlung. Die Analyse von Untersuchungsberichten, Verfahrensdokumenten und Homepages diverser Institutionen erbrachte Zusatzinformationen hinsichtlich „harter Fakten“, die die „weichen“ Ergebnisse der übrigen Methoden (subjektive Bewertungen von Haushalten und Experten) sinnvoll ergänzen.

Hinsichtlich der Bestimmung von Lage und Einordnung der autofreien Siedlung in die Gesamtstadt konnte insbesondere auf die Strukturdaten von den diversen Homepages der Stadt Köln aus den Jahren 2008 und 2009 zurückgegriffen werden. Mit Bezug auf die Einwohnerzahlen der umliegenden Stadtteile respektive -bezirke konnte der Untersuchungsstandort raumstrukturell in den gesamtstädtischen Kontext eingeordnet werden. Die städtebaulich-stadtstrukturelle, verkehrsstrukturelle und nahversorgungsstrukturelle Einordnung des Gebietes erfolgte im Wesentlichen durch die Analyse der Dokumentation „Städtebaulicher Realisierungswettbewerb. Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk in Köln-Nippes inkl. Modellprojekt Autofreies Stadtquartier“ aus dem Jahre 2001. In ihr wird der Städtebauliche Wettbewerb zur Wiedernutzung des gesamten ehemaligen Betriebsgeländes des alten EAW Nippes dokumentiert, bei dem bereits die ersten Überlegungen zur Errichtung einer autofreien Siedlung eine Rolle spielten.

Die Entwicklungsgeschichte und der Entscheidungsprozess zur Nutzung des derzeitigen Geländes von „Stellwerk60“ ist zum einen der oben genannten Dokumentation und zum anderen aus der Marktuntersuchung der Stadt Köln aus dem Jahre 1998 entnommen. In dieser Marktanalyse wurde zunächst die Nachfrage nach autofreien Wohnformen in Köln erhoben. In einem weiteren Schritt wurden auch mögliche Standorte zur Errichtung einer autofreien Siedlung analysiert und bewertet. Insbesondere aus der Analyse des Nippeser Standortes konnten gewinnbringende Informationen für den Untersuchungsstandort dieser Arbeit generiert werden.

Die planerische Konzeption sowie deren rechtliche Ausgestaltung konnte in großen Teilen dem Städtebaulichen Vertrag entnommen werden, der Mitte 2005 zwischen der Stadt Köln und dem Bauträger, der Kontrola Treuhandgesellschaft mbH & Co KG, geschlossen worden ist. Aus diesem unveröffentlichten Dokument gehen unter anderem die Ziele hervor, die beide Vertragsparteien mit der Projektentwicklung verfolgen.

Die Inhalte der planerischen Grundkonzeption werden in die aus der Theorie abgeleiteten Maßnahmenbereiche („Verkehr und Erschließung“, „Städtebau und Hochbau“, „Ökologie und Umweltschutz“) eingeordnet. Bezugsquellen sind hierfür die oben genannte Dokumentation aus dem Jahre 2001, der Städtebauliche Vertrag von 2005 sowie hinzutretend die Auswertung der Homepage des Bewohnervereins „Nachbarn60 e.V.“. Für den letztgenannten Maßnahmenbereich wurden bezüglich der Hintergründe ökologischen Bauens, relevante Informationen von den Homepages diverser Institutionen und Planungsbüros (u.a. die der Energie-Agentur NRW) untersucht und ausgewertet.

3.2 Schriftliche standardisierte Haushaltsbefragung

Zur Überprüfung der Forschungsfragen wurden im Zeitraum vom 12.6. bis zum 30.6.2009 eine schriftliche Befragung bei den Anwohnern und bis zum 3.7.2009 eine Befragung bei den Bewohnern der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ durchgeführt. Für die Anwohner bestand neben der schriftlichen Befragungsform zudem die Alternativmöglichkeit der Teilnahme an einer Online-Befragung³¹. Diese beiden Umfragen zielen auf eine Evaluierung der Projektrealisierung zum derzeitigen Planungstand aus Sicht der direkt Betroffenen. Die Befragung gilt für diesen Zweck „als das Standardinstrument der empirischen Sozialforschung“, denn sie wird als Methode zur „Ermittlung von Fakten, Meinungen, Wissen, Einstellungen oder Bewertungen“ eingesetzt (Meier Kruker & Rauh, 2005: 90). Ein entscheidender Vorteil schriftlicher Befragungen liegt in der Anonymität der Erhebungssituation. Das heißt, es ist kein Interviewer anwesend. Dadurch werden die gestellten Fragen „tendenziell ‚ehrlicher‘ beantwortet als bei Anwesenheit eines Interviewers“ (ebenda: 101). Zudem können persönliche Angaben „detaillierter und ausführlicher ausfallen“, da der befragten Person ein längerer Beantwortungszeitraum zu Verfügung steht, der darüber hinaus noch selbst bestimmbar ist.

³¹ www.voycer.de/umfrage/?sid=76835 (vgl. Startseite der Online-Befragung im Anhang)

Diesen Teil zusammenfassend, wurde die standardisierte schriftliche Befragung als Methode aus drei Gründen gewählt: Erstens war es im Rahmen der Diplomarbeit aus Zeitgründen nicht möglich, neben den anderen Methoden eine Anzahl von circa 300 persönlichen Interviews mit Be- und Anwohnern der autofreien Siedlung zu führen. Zweitens ist die Thematik der autofreien Siedlung im Umfeld von „Stellwerk60“ ein sehr sensibler und prekärer Diskussionsgegenstand, so dass bei einem persönlichen Interview die Fragen, insbesondere der Anwohner, nicht ehrlich oder gar nicht beantwortet worden wären. Zum Dritten können die Untersuchungseinheiten „Bewohner“ und „Anwohner“ als relativ homogene Gruppen angesehen werden, so dass sich eine standardisierte Befragung anbietet. Die Begründung bezüglich der Bewohner ist, dass sie als „Autofreie“ eine besondere und quantitativ überschaubare Gruppe in der Stadtbevölkerung darstellen. Die Anwohner kann man ebenfalls als homogen bezeichnen, da aus gewonnenen Informationen Dritter die meisten der Anwohner schon sehr lange dort wohnen und diese somit eine gute Einschätzung bezüglich der Auswirkungen des Baus der autofreien Siedlung auf die Wohnumfeldentwicklung abgeben können. Die genaue Definition der Anwohnerschaft folgt im weiteren Verlauf dieses Kapitels.

Zunächst zum Befragungsdesign der **Bewohner** von „Stellwerk60“. Der Stichprobenumfang betrug absolut 200 befragte Siedlungsbewohner. Durch Briefkasteneinwürfe wurden die Fragebögen im Gebiet verteilt. Kriterium für den Einwurf stellte ein Name auf dem Klingelschild dar. Bei insgesamt gezählten 213 Wohneinheiten war auf 200 Schildern ein Name zu erkennen. Die Bewohner wurden im Anschreiben zur Umfrage darauf hingewiesen, den ausgefüllten Fragebogen entweder in der benachbarten Mobilitätszentrale abzugeben oder in den Briefkasten eines Mitgliedes des Siedlungsvereins „Nachbarn60 e.V.“ einzuwerfen. Von den 200 eingeworfenen Fragebögen kamen nach vier Wochen 85 Fragebögen zurück, was einer Rücklaufquote von 42,5 Prozent entspricht (Tab. 8). Diese anteilmäßig hohe Resonanz ist auf ein gesteigertes Interesse der Bewohner an der Thematik dieser Arbeit zurückzuführen. Unterstützender Faktor ist auch das Vorhandensein des genannten Siedlungsvereins, bei dem ein hoher Anteil der Bewohnerschaft von „Stellwerk60“ Mitglied ist. Hilfsbereitschaft und ein großes Interesse an einer direkten Interessens- beziehungs-weise Meinungsäußerung liegt diesen Menschen demnach nicht fern. Diese hohe Rücklaufquote lässt den Schluss zu, dass die in den Fragebögen dargestellten Meinungen einerseits nur eine Momentaufnahme im gesamten Realisierungsprozess von „Stellwerk60“ sein können und diese Äußerungen allenfalls einen Ausschnitt aus der Bewohnerschaft darstellen. Andererseits ist die vorliegende Rücklaufquote in dieser Höhe durchaus dafür geeignet, die Analyseergebnisse auf die Grundgesamtheit zu übertragen.

Tab. 8 Befragungsstatistik (eigene Darstellung)

	Bewohner		Anwohner	
	Wohneinheiten (absolut)	Wohneinheiten (relativ)	Wohneinheiten (absolut)	Wohneinheiten (relativ)
Grundgesamtheit	213	100	~ 100	100
Leerstand	13	6,1	-	-
Stichprobenumfang	200	100	76	100
Rücklauf	85	42,5	13	9,9
Verweigerungen	115	57,5	63	90,1

Der Aufbau des Fragebogens orientiert sich im Wesentlichen an anderen durchgeführten Haushaltsbefragungen in zwei ausgewählten autofreien Siedlungen in Deutschland (München³² und Münster³³) sowie an der Haushaltsbefragung im Rahmen der Marktuntersuchung der Stadt Köln von 1998 (vgl. Kap. 3.1). Am Anfang des Fragebogens werden allgemeine Daten des jeweiligen Haushalts sowie Aspekte zu dessen Mobilitätsverhalten abgefragt. Darüber hinaus werden die Bewohner gebeten, die autofreie Siedlung insgesamt zu bewerten (v.a. wohnungsbezogene und Wohnumfeldqualitäten). Am Ende des Fragebogens war es ihnen möglich, Verbesserungsvorschläge zu verschiedenen Themenbereichen wie beispielsweise Mobilität, Verkehr und Erschließung, Wohnumfeldentwicklung, Gemeinschaft und Zusammenleben abzugeben und darüber hinaus sich speziell zur rechtlichen Ausgestaltung der Autofreiheit zu äußern (s. Fragebogen_Bewohner im Anhang). Die Umfrage ist inhaltlich so konzipiert, dass eine Mischung aus offenen und geschlossenen Fragen zu erkennen ist. Hierbei werden im ersten und zweiten Abschnitt Fakt- und Verhaltensfragen verwendet (Angaben zur Haushaltsstruktur und zum Mobilitätsverhalten) und die beiden letzten Abschnitte des Fragebogens (Siedlungsbewertung und Gesamtbewertung inkl. Verbesserungsvorschläge) werden durch Einstellungs- beziehungsweise planungsbezogene Fragen³⁴ dominiert.

Probleme bereiteten den Bewohnern beim Ausfüllen des Fragebogens die Angaben des Alters und ihres monatlichen Nettoeinkommens. Da zahlreiche Fragebögen keine diesbezüglichen Angaben enthielten, kann man davon ausgehen, dass viele von den derzeitigen Datensandalen geprägt sind und somit nicht ohne Weiteres bereit sind, persönliche Angaben preiszugeben. Grund zur Sorge bestand in diesem Punkt allerdings nicht, da die Fragebögen anonym ausgefüllt werden sollten.

³² INITIATIVE WOHNEN OHNE AUTO (WOA) (2007): Autofrei Wohnen – Wir können´s nur empfehlen! Ergebnisse der Bewohnerbefragung 2007, München.

³³ INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (2000): Mobil im Geistviertel. Mobilitätsangebote und Gemeinschaftseinrichtungen für die „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster. Ergebnisse einer Umfrage zur Nutzungs-, Zahlungs- und Mitwirkungsbereitschaft neuer Mobilitätsdienst- und Gemeinschaftsangebote, Dortmund.

³⁴ Fragekategorien nach Meier Kruker und Rauh, 2005: 91.

Die Befragung der **Anwohner** hat dieselbe Zielsetzung wie die der Bewohner. Es soll eine Gesamtbewertung der jetzigen Wohnsituation abgegeben werden, in dem Probleme und Erfolge genannt werden, die durch die Realisierung der autofreien Siedlung aus Anwohnersicht entstanden sind. Zudem wurden diese aufgefordert, Verbesserungsvorschläge zu nennen, welche die entstandenen Probleme lösen können (s. Fragebogen_Anwohner im Anhang).

Bei einer Grundgesamtheit von rund 100 gezählten Wohneinheiten betrug der Stichprobenumfang 76 Haushalte (vgl. Tab. 8). Die sehr geringe Rücklaufquote von 9,9 Prozent (13 beantwortete Fragebögen) ist höchstwahrscheinlich mit der kritischen bis negativen Einstellung der Anwohner gegenüber der autofreien Siedlung begründet, die bereits im Vorfeld der Befragung bekannt war. Zudem kann der Abgabeort der ausgefüllten Fragebögen der Grund für eine geringe Resonanz sein, da die Anwohner im beigefügten Anschreiben aufgefordert wurden, den Fragebogen in der Mobilitätszentrale der autofreien Siedlung abzugeben. Dagegen spricht jedoch das Angebot einer Online-Befragung, das insgesamt acht Haushalte nutzten. Auch die dreiwöchige Bearbeitungszeit kann für die geringe Umfragebeteiligung nicht verantwortlich gemacht werden, da die Beantwortung acht kurzer, offener wie geschlossener Fragen in einem Zeitraum von drei Wochen durchaus zu bewältigen sind. Der Aufbau des Anwohnerfragebogens ist auf das Wesentliche konzentriert (Erfolge und Probleme im Zuge des Baus von „Stellwerk60“ sowie Handlungsbedarf) und erhebt nicht den Anspruch auf eine vollständige Erfassung der sozialen Anwohnerstrukturen.

Das Problem bei der Verteilung der Fragebögen stellte die genaue Ermittlung der eigenständigen Haushalte dar. Bei durchschnittlich zwei bis drei Wohneinheiten pro Haus war nicht immer klar zu erkennen, ob es sich um einen oder um mehrere Haushalte handelt. Der gewählte Lösungsansatz war die Orientierung anhand der vorhandenen Briefkästen pro Gebäude. Daraus resultierend richtete sich die Anzahl der eingeworfenen Fragebögen. Anzumerken ist, dass mit der Untersuchungseinheit „Anwohner“ die direkt im Osten an die autofreie Siedlung angrenzenden Nachbarn gemeint sind. Das heißt, die Bewohner folgender Hausnummern:

- (a) Kempener Straße 129, 131 und 133,
- (b) Eisenachstraße (alle ungeraden Hausnummern) sowie
- (c) Wartburgplatz 1, 3, 5, 7, 9, 11 und 13.

Bei der Erhebung wurden nur diese genannten Haushalte ausgewählt, da erstens eine größere Grundgesamtheit einen nichtvertretbaren zusätzlichen Arbeits- und Zeitaufwand rechtfertigen würde. Zweitens sollten nur die Nachbarn im eigentlichen Sinne befragt werden, das heißt die, deren Grundstücke unmittelbar an die autofreie Siedlung angrenzen. Das ist eben nur an oben genannter Stelle des Gebietes gegeben. Drittens haben die Äußerungen dieser Nachbarn die höchste Aussagekraft aller Anwohner, da ihre Häuser seit Gründung des ehemaligen EAWs dort stehen, sprich: diese Nachbarn konnten die veränderte Situation (vor bzw. nach dem Bau der autofreien Siedlung) am besten einschätzen und bewerten.

3.3 Experteninterviews

Neben den Befragungen der Be- und Anwohner der autofreien Siedlung wurden Anfang Juni 2009 insgesamt drei Experteninterviews durchgeführt, die zwischen 45 und 100 Minuten dauerten. Ausgewählt wurden die Hauptverantwortlichen bei der Projektentwicklung von „Stellwerk60“, nämlich ein Vertreter der Stadtverwaltung Köln³⁵ und der Hauptgeschäftsführer des Bauträgers, der Kontrola Treuhandgesellschaft mbH & Co KG³⁶. Daneben wurde ein Vorstandsmitglied des Siedlungsvereins „Nachbarn60 e.V.“³⁷ interviewt, so dass hierbei auch die Sicht der Bewohnervertretung berücksichtigt wird. Ziel der Interviews war herauszufinden, welche Ziele die Befragten mit der Projektentwicklung verfolgen, ob das autofreie Siedlungsprojekt insgesamt als Erfolg gewertet werden kann, wo derzeit noch Probleme bei der Realisierung vorzufinden sind und an welchen Stellen aus Sicht der Experten noch Handlungsbedarf besteht (s. Masterleitfaden_Experteninterview im Anhang).

Die Entscheidung zur Durchführung von Experteninterviews gründete auf zwei Vorteilen dieser Methodik. In Form eines „ermittelnden“ respektive „informativischen“ Interviews (Lamnek, 2005: 333) sollten Daten und Fakten von „Stellwerk60“ erhoben werden, die über Dokumente oder ähnliche Publikationen nicht eruiert werden konnten. Der befragte Experte fungiert an dieser Stelle als Verantwortungsträger bei der Projektentwicklung und verfügt somit „über einen privilegierten Zugang zu Informationen, Personengruppen oder Entscheidungsprozessen“ (Meuser und Nagel, 1991: 443). Diese Informationen wurden insbesondere über Sondierungsfragen am Anfang des erstellten Leitfadens abgefragt.

Die weitere Intention für die Entscheidung zur Durchführung von Experteninterviews liegt in ihrer Grundkonzeption (sogenannte „problemzentrierten Interviews“ nach Witzel, 1982; in: Mayring, 2002: 67ff). Die Form einer solchen halbstrukturierten Befragung beinhaltet drei Grundprinzipien, die für den Erhebungsprozess in dieser Arbeit von Bedeutung gewesen ist:

- **Problemzentrierung**, das heißt, dass eine konkrete Problemstellung angesprochen wird, deren wesentliche objektive Aspekte der Forscher im Gesprächsvorlauf erarbeitet (hier in Form eines Leitfadens).
- **Gegenstandsorientierung** des Verfahrens, das heißt, die konkrete Gestaltung des Interviews muss auf einen spezifischen Gegenstand bezogen sein (hier die autofreie Siedlung „Stellwerk60“).

³⁵ *Andreas von Wolff* ist stellvertretender Leiter des Kölner Stadtplanungsamts und sein Aufgabenfeld umfasst die Bauleitplanung im linksrheinischen Köln mit Ausnahme der Innenstadt. Er wird im Folgenden mit „Stadt“ bezeichnet (**Interview 1**, auf dem beigefügten Datenträger).

³⁶ *Markus Schwerdtner* ist Hauptgeschäftsführer der Bauträgergesellschaft „Kontrola Treuhandgesellschaft mbH“, die die Fläche der autofreien Siedlung erworben hat, diese entwickelt und bis dato vermarktet. Er wird im Folgenden mit „Kontrola“ bezeichnet (**Interview 2**, ebenda).

³⁷ *Hans-Georg Kleinmann* wird als weiterer Experte in Kapitel 5.3.3 erwähnt. Er ist Vorstandsmitglied des sich Anfang 2007 gegründeten Siedlungsvereins „Nachbarn60 e.V.“, der sich um die Belange der Bewohner in der autofreien Siedlung kümmert. Er wird im Folgenden mit „Verein“ bezeichnet (**Interview 3**, ebenda).

- **Prozessorientierung**, das heißt, es erfolgt eine flexible, stufenweise Analyse eines wissenschaftlichen Problemfeldes (hier die exemplarische Überprüfung der Operationalisierung autofreier Siedlungen in der Praxis in Form eines iterativen Forschungsprozesses; Mayring, 2002: 68).

Entscheidender Vorteil dieser Methode ist die Teilstandardisierung der Interviews durch einen vorformulierten Leitfaden. Durch ihn werden einerseits die Vergleichbarkeit der einzelnen Expertenaussagen und andererseits die Verallgemeinbarkeit der Interviewergebnisse am Ende des Analyseprozesses erleichtert (ebenda: 70).

Die Auswertung der digital aufgenommenen Interviews erfolgt in Form eines „selektiven Protokolls“ (ebenda: 97ff). Durch ein solches Vorgehen werden nur bestimmte Aspekte aufgenommen, die für die Fragestellung relevant sind. Voraussetzung dafür sind genau festgelegte Auswahlkriterien, die bereits im Vorfeld der Auswertung feststehen müssen (ebenda: 97). Das heißt, durch die Reduktion des umfangreichen Erhebungsmaterials anhand eines genauen Strukturierungsschemas konnten die wesentlichen Expertenaussagen paraphrasiert, extrahiert und im Anschluss kategorisiert werden. Die Kategorisierung folgt im Wesentlichen der Leitfadenstruktur:

- Vorstellung, Aufgabe, Zielsetzung
- Erfolge
- Probleme
- Handlungsbedarf

Die einzelnen Transkripte der Expertengespräche sind auf dem beigelegten Datenträger abrufbar (Interview 1-3).

4 Untersuchungsstandort „Stellwerk60“ in Köln-Nippes

Der Untersuchungsstandort, die autofreie Siedlung „Stellwerk60“, wird mit 4,3 Hektar und 450 Wohneinheiten nach ihrer Fertigstellung Ende 2009/Anfang 2010 die bislang größte autofreie Siedlung in Deutschland sein. Als Neubaugebiet mit einem alternativen Wohnangebot konzipiert, liegt es 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.

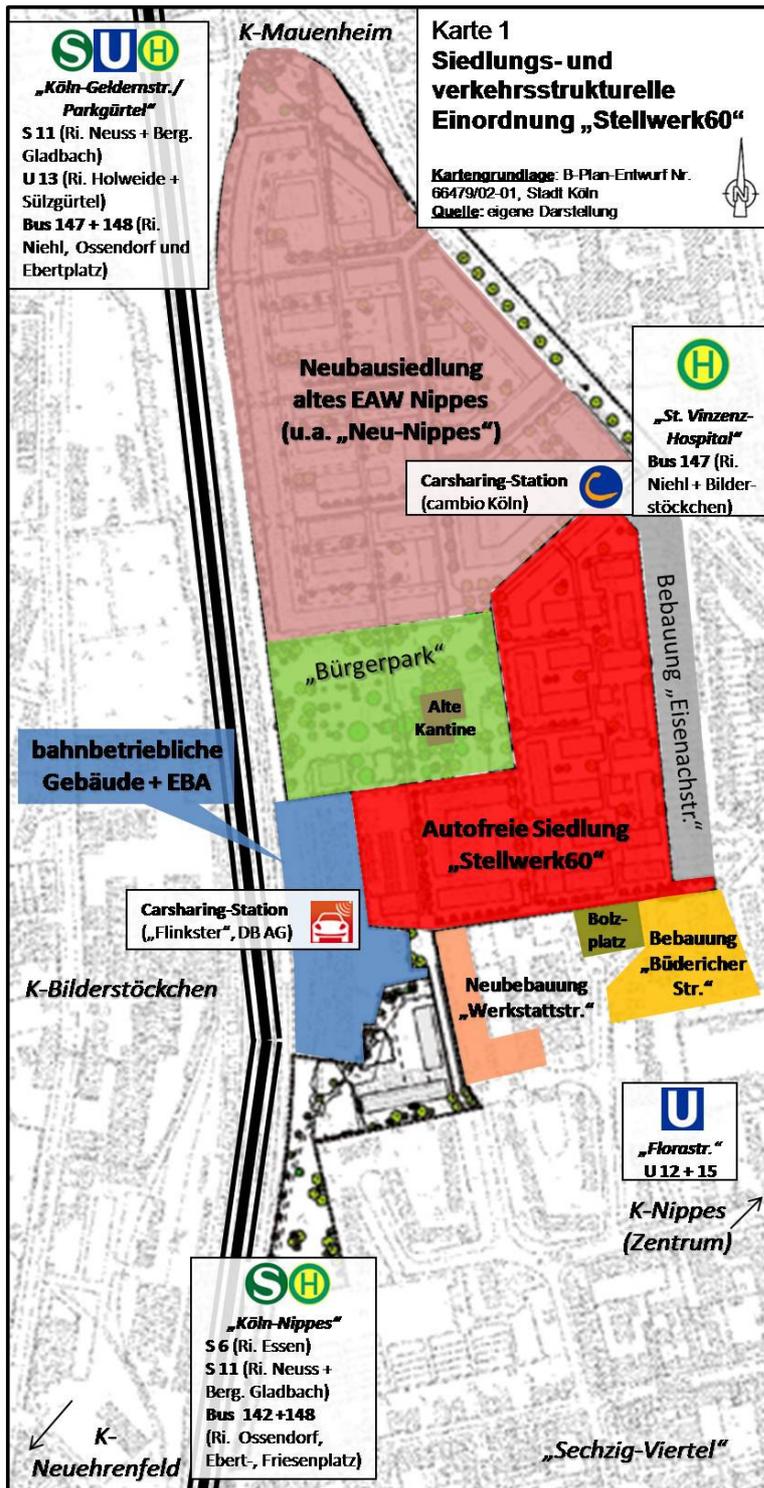
Wie sich die autofreie Siedlung stadträumlich einordnet, wie das Modellprojekt entstand und wie sich die Autofreiheit in der theoretischen Konzeption der Siedlung darstellt, wird in den folgenden Abschnitten dokumentiert.

4.1 Stadträumliche Lage und Einordnung

Die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ befindet sich in Nippes, einem linksrheinischen Stadtteil von Köln. Die Stadt Köln mit ihren 997.189 Einwohnern (Stand 2008) gliedert sich in 86 Stadtteile, der jeweils neun Stadtbezirken zugeordnet werden. Im Stadtbezirk Nippes leben 110.092 Menschen (Stand 2008) auf einer Fläche von 31,8 Quadratkilometern. Der Stadtteil Nippes mit 33.337 Einwohnern (Stand 2008) grenzt an die Stadtteile Neustadt-Nord im Süden, an Riehl im Osten, an Niehl, Weidenpesch und Mauenheim im Norden sowie an Bilderstöckchen und Neuehrenfeld im Westen (Stadt Köln, 2009). Die autofreie Siedlung liegt stadträumlich somit im Südwesten des Stadtbezirks Nippes respektive im Westen des Stadtteils Nippes, mittelbar angrenzend an die Stadtteile Bilderstöckchen und Mauenheim.

Städtebaulich-stadtstrukturell und stadtbildprägend haben folgende Elemente Einfluss auf die autofreie Siedlung (Karte 1, vergrößert im Anhang):

- Verbliebene bahnbezogene Gebäudekomplexe, das Eisenbahnbundesamt (EBA) sowie eine öffentliche Grünfläche („Bürgerpark“) im (Süd-)Westen.
- 2,5- und 3,5-geschossige Wohnzeilenbebauung („Eisenachstraße“) im Osten.
- Neuerrichtete 5-geschossige Mehrfamilienhäuser („Neu-Nippes“) im Norden.
- 5- und 6-geschossige Mehrfamilienhäuser („Werkstattstraße“) sowie zwei Wohnhochhäuser mit 8 respektive 9 Geschossen („Büdericher Str.“) im Süden.



Karte 1 Siedlungs- und verkehrsstrukturelle Einordnung „Stellwerk60“ (eigene Darstellung)

Das Gebiet wird durch diverse **Verkehrsanlagen und -einrichtungen** erschlossen. An das übergeordnete Straßennetz ist die autofreie Siedlung durch die nordöstlich angrenzende Kempener Straße sowie durch die südwestlich das Gebiet tangierende Werkstattstraße angebunden. Darüber hinaus sind von der Siedlung aus zahlreiche Verkehrsmittel des Öffent-

lichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fußläufig erreichbar. Durch zwei S-Bahn-Haltepunkte („Köln-Geldernstr./Parkgürtel“ in ca. 600 m Entfernung in Richtung Norden sowie „Köln-Nippes“ in ca. 200 m Entfernung in Richtung Süden) sowie durch die U-Bahn-Haltestelle „Geldernstr./Parkgürtel“ wird die Siedlung an interkommunale Zielorte in der Region Köln/Bonn angebunden. Zudem ist in circa 800 Metern Entfernung die östlich der Siedlung gelegene Stadtbahnhaltestelle „Florastr.“ zu erreichen, die direkten Anschluss an die Kölner Innenstadt aufweist (vgl. Karte 1). Unmittelbar durch die Buslinie 147 (östliche Erschließung über die Kempener Str.) sowie mittelbar durch die Buslinien 142 und 148 (südliche Erschließung über die Sechzigstr. bzw. ab S-Bahn-Haltepunkt „Köln-Nippes“) ist die autofreie Siedlung mit dem straßengebundenen Personennahverkehr verbunden.

Des Weiteren ist die Siedlung „Stellwerk60“ in das Wegesystem des Nichtmotorisierten Individualverkehrs (NMIV) der Stadt Köln so integriert, dass alle Wegziele fußläufig erreicht werden können. Die Fußwegeverbindungen führen in das östlich gelegene Bezirkszentrum Nippes, in das südlich der Siedlung gelegene Nahbereichszentrum Sechzigstraße sowie in die angrenzenden Stadtteile Mauenheim (Norden), Neustadt-Nord (Süden), und Bilderstöckchen (Westen). Zudem wird über die Kempener Straße das kommunale Fahrradnetz erreicht: „Diese Radwegeverbindung verzweigt sich im Norden und setzt sich in Richtung Südwesten entlang des Parkgürtels, Richtung Westen entlang des Schiefersburger Weges und Richtung Nordosten entlang des Mauenheimer Gürtels fort“ (Stadt Köln, 2001: 15f). Im Süden schließt die Radwegeverbindung an die Neusser Straße an, von der aus man in das Hauptgeschäftszentrum Kölns gelangen kann. 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 (ebenda: 15). Im Bezirkszentrum Nippes, das in östlicher Richtung circa 600 Meter entfernt liegt und auch im Nahbereichszentrum Sechzigstraße, das in etwa 400 Metern Entfernung zu finden ist, sind zahlreiche Versorgungs- (Einzelhandel, Dienstleistungen, Krankenhäuser, Ärzte etc.) und Bildungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen etc.) fußläufig erreichbar.

4.2 Entwicklungsgeschichte und Standortwahl

Die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ ist, wie im vorangegangenen Kapitel dargestellt, nicht nur in ein gut erschlossenes Stadtviertel integriert, sondern sie ist zudem auch historisch tief mit diesem Viertel verwurzelt. Mitte des 19. Jahrhunderts, seit dem Beginn des Industrialisierungsprozesses im Kölner Raum, entstand auf dem Gelände, wo sich derzeit das Konversionsgebiet befindet, eine Zentralwerkstatt der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, die diese Fläche als Eisenbahnausbesserungswerk (EAW) industriell nutzte. Zunächst als Arbeitervorort weit entfernt vom damaligen Bauerndorf Nippes gelegen, bildete sich ein eigenständiges Quartier heraus. Bis heute ist um das ehemalige Bahngelände der eigene Charakter einer Werkssiedlung aus der Zeit der Industrialisierung größtenteils erhalten geblieben (Stadt Köln,

2001: 10f). Der Name des heutigen Quartiers, das Sechzig-Viertel, geht auf seine Ursprünge zurück und bezieht sich auf die Größe des Viertels. Die Rheinische Eisenbahn erstand im Jahre 1860 ein vor den Toren der Stadt Köln gelegenes Ziegelfeld für den Bau des genannten EAWs. Diese Fläche war etwa 60 Morgen groß und dieser Umstand verlieh der Siedlung ihren Namen, der sich bis heute durchgesetzt hat (ebenda: 10). Diese Bekanntheit berücksichtigte schließlich auch der Investor der autofreien Siedlung, indem er die „60“ in den Namen der autofreien Siedlung integrierte.

Gekennzeichnet von diversen Erweiterungen und Kriegszerstörungen, vor allem von jenen während des Zweiten Weltkriegs, blieb das EAW in seiner ursprünglichen Gestalt bis 1987 bestehen, obwohl es offiziell bereits 1976 geschlossen wurde. Nach der Aufgabe der bahnbetriebsbezogenen Nutzung wurden die ehemaligen Hallen an unterschiedliche Nutzer, wie Post und diverse Privatfirmen zwischenvermietet. Neben Gewerbebetrieben nutzten seit Ende der 1980er Jahre „technisch-ökologisch tätige Vereine und künstlerisch wirkende Gruppen“ die alten Hallen (ebenda: 12f). Der größte Teil der circa 19 Hektar großen Betriebsfläche war schließlich gekennzeichnet „durch baulichen Verfall, Spontanvegetation“ und ein hohes Maß an Bodenkontaminationen (ebenda: 12). An dieser Situation änderte sich wenig bis zu einem Ratsbeschluss der Stadt Köln Ende 1997. Dieser beinhaltete die Fortschreibung des bereit 1989 aufgestellten Nutzungskonzeptes für das Gelände des ehemaligen EAWs (ebenda: 17). Im Vorfeld kam aufgrund der Initiative eines Kölner Interessenvereins – des Arbeitskreises Autofreie Siedlung Köln e.V. – der Vorschlag auf, eine autofreie Siedlung auf diesem Areal zu realisieren. Im Zuge dessen führte die Stadt Köln im Jahre 1996 eine Marktuntersuchung zum Thema „autofrei Wohnen“ durch. Das Ziel war die Ermittlung der Vermarktungstauglichkeit eines solchen Projekts sowie die Feststellung eines optimalen Standorts für die Siedlung (ebenda). Die Hauptergebnisse dieser Marktanalyse waren:

1. circa 3000 namentlich bekannte Interessenten an autofreiem Wohnen in Köln (Stadt Köln, 1998: 119) sowie
2. ein von den Befragten eindeutig präferierter Standort für die autofreie Siedlung, nämlich der linksrheinische Kölner Stadtteil Nippes auf dem Areal des ehemaligen EAW Nippes.

Ausschlaggebende Faktoren für diese Standortwahl waren die Citynähe, die Stadtteilatmosphäre, eine gute ÖPNV-Erschließung sowie eine gute sonstige lokale Infrastruktur (z.B. Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen; ebenda: 69). Daraufhin wurde Anfang 2000 ein städtebaulicher Realisierungswettbewerb für das Gesamtgelände durchgeführt, bei dem das autofreie Wohnen einen „Schwerpunkt der städtebaulichen Neuordnung“ bildete (Stadt Köln, 2001: 33). Die Ergebnisse des Wettbewerbes waren dann die Basis für die Aufstellung des Bebauungsplans, der 2004 rechtsverbindlich wurde. In ihm erfuhr die autofreie Siedlung erstmals eine rechtliche sowie inhaltliche Konkretisierung und wurde zudem räumlich klar abgegrenzt (vgl. auch Interview 1).

Nach der Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplans wurde die gesamte Gebietskonversion durch die Entwicklungsgesellschaft Köln-Nippes GbR durchgeführt. Als Projektentwickler und Bauträger trat im Jahr 2004 die Kontrola Treuhandgesellschaft mbH & Co. KG (Kontrola) hinzu. Durch den am 30.06.2005 unterzeichneten Städtebaulichen Vertrag (gem. § 11 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 BauGB) erwarb sie von der oben genannten Entwicklungsgesellschaft eine 4,3 Hektar große Teilfläche des Gesamtareals und ist bis heute für die Realisierung der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ zuständig und verantwortlich.

Die Planungen sehen vor, dass voraussichtlich Ende 2009/Anfang 2010 die Gebietskonversion auf dem Teilbereich der autofreien Siedlung abgeschlossen sein soll.

4.3 Planerische Konzeption der autofreien Siedlung und ihre rechtliche Ausgestaltung

Auf der Grundlage des Städtebaulichen Vertrags vom 30.06.2005 wurde die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ durch den privaten Bauträger Kontrola entwickelt und wird von ihr bis dato auch vermarktet. Wie die Autofreiheit in der Siedlung inhaltlich konzipiert worden ist, wird in den einzelnen Paragraphen dieses Vertrags festgelegt.

Ziele

Die Autofreie Siedlung „Stellwerk60“ ist als Pilotprojekt gedacht und besitzt die Intention, das Wohnen ohne eigenes Kraftfahrzeug zu fördern. Primäre Zielsetzung ist hierbei, eine Marktnische auf dem Wohnungsmarkt zu bedienen. Es sollen neue Wohnraumangebote für die Haushalte geschaffen werden, die an der Ausübung eines autofreien Lebens interessiert sind. Diese Wohnraumangebote erzeugen neue Wohnumfeldqualitäten für die Bewohner, die in ihrem bisherigen autoorientierten Lebensumfeld diese Qualitäten nicht erleben oder nutzen können (Städtebaulicher Vertrag: 1). Dazu zählen unter anderem ein höherer Grün- und Freiflächenanteil, eine höhere Verkehrssicherheit, höhere Aufenthalts- und Gestaltqualitäten als auch geringere Luftschadstoff- sowie Lärmemissionen. Dem Wohnkonzept innewohnend, sollen für die Bewohner auch finanzielle Vorteile durch die Autofreiheit erschlossen werden, wozu insbesondere Einsparungen bei der Dimensionierung von Straßenflächen und Parkierungsanlagen zählen (v.a. Minimierung der Stellplatzkosten; Stadt Köln, 2001: 34). Als weiteres Ziel sollen auch autobesitzende Haushalte angesprochen werden, die dauerhaft auf ihr Auto angewiesen sind beziehungsweise es nicht abgeben wollen und die darüber hinaus die neu entstandenen Wohnumfeldqualitäten nutzen möchten. Allerdings sollen diese Haushalte in der autofreien Siedlung nur eine quantitative Minderheit darstellen (Städtebaulicher Vertrag, a.a.O.).

Rechtliche Ausgestaltung der Autofreiheit

Das dominierende Merkmal der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ ist die Autofreiheit. Gemäß der Definition wird hier zwischen der persönlichen und der gebietsbezogenen Autofreiheit unterschieden.

Die persönliche Autofreiheit bezeichnet das Leben des einzelnen Siedlungsbewohners ohne Auto. Das heißt, der Städtebauliche Vertrag und der rechtsverbindliche Bebauungsplan untersagen generell ein Leben mit privatem Pkw, motorisierten Zweirädern (Motorrad, Mofa etc.) und die Nutzung von Kraftfahrzeugen Dritter (z.B. Dienstwagen o.ä.). Lediglich die Nutzung von Carsharing-Angeboten wird als Mobilitätsform ausdrücklich zugelassen (ebenda: 1f). Einer Minderheit von maximal 20 Prozent der Gesamthaushalte wird allerdings zugestanden, ein Auto zu besitzen, dieses aber nicht im Wohnumfeld zu benutzen (d.h. dort fahren, parken usw.).

Die gebietsbezogene Autofreiheit besagt, dass die Autonutzung auf dem Gelände der Siedlung grundsätzlich nicht erlaubt ist. Zufahrtsberechtigung erhalten ausschließlich „Fahrräder, [...] Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge sowie Umzugs-, Liefer- und Handwerkerfahrzeuge“ (Städtebaulicher Vertrag: 2).

Zur öffentlich-rechtlichen Durchsetzung der Autofreiheit wurde der Geltungsbereich der autofreien Siedlung im Bebauungsplan nachrichtlich gekennzeichnet (Allgemeines Wohngebiet mit dem Hinweis „Autofreies Wohngebiet“). Die inneren Erschließungsanlagen sind, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ (Fußgängerzone) determiniert (ebenda). Daneben erfolgt straßenverkehrsrechtlich die Beschilderung der öffentlichen Wegeinfrastrukturen durch die Schildertypen „Radfahrer“ und „Fußgänger“ (§ 41 Nr. 237 und 239 StVO) ohne zusätzliche Beschilderung von Ausnahmetatbeständen.

Privatrechtlich verpflichtet sich jeder Bewohner in einer dem Kauf- beziehungsweise Mietvertrag beigelegten notariellen Urkunde, zur Einhaltung der persönlichen und gebietsbezogenen Autofreiheit (ebenda: 3).

Planerische Konzeption der Siedlung

Um die planerische Konzeption der Siedlung zu verdeutlichen, werden die Einzelaspekte und Alleinstellungsmerkmale von „Stellwerk60“ in drei Bereiche, anhand der vorgestellten Maßnahmenbereiche aus Kapitel 2.2.3, unterteilt:

- Verkehr und Erschließung
- Städtebau und Hochbau
- Ökologie und Umweltschutz

Verkehr und Erschließung

Besondere rechtliche Regelungen betreffen vor allem das Bauordnungsrecht, insbesondere die Frage des Stellplatznachweises.

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 bei der Parkierungsanlage (Parkpalette) am Siedlungsrand im Südwesten der autofreien Siedlung (Karte 2, vergrößert im Anhang). Auf den Baugrundstücken dürfen keine Kfz-Stellplätze errichtet werden. Daher ist für die Abwicklung des Restverkehrs (u.a. Privat-Pkws, Besucherverkehr) diese Fläche, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB, als „Gemeinschaftsfläche“ der Bewohner im Bebauungsplan gekennzeichnet. 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: 2).



Karte 2 Bebauungsstruktur „Stellwerk60“ (eigene Darstellung)

Eine flankierende Maßnahme hinsichtlich der Steuerung des ruhenden Verkehrs ist die Einführung der Parkraumbewirtschaftung im östlichen Umfeld der autofreien Siedlung. Auf Grundlage eines Beschlusses der Bezirksvertretung 5 (Nippes) wurde von der Stadt Köln die Parkraumbewirtschaftung im Teilgebiet Nippes um die Straßenzüge „Eisenachstraße“, „Wartburgplatz“, „Wartburgstraße“ sowie „Büdericher Straße“ zum 01.06.2009 erweitert. In diesem Gebiet sind zudem Kurzparkzonen vorgesehen, so dass dort Nicht-Anwohner maximal vier Stunden parken dürfen (Beschlussvorlage Bezirksvertretung Nippes). Aufgrund des erhöhten Parkdrucks in diesem Bereich werden somit zusätzliche Belastungen („Schwarzparken“, Besucherverkehr von „Stellwerk60“ etc.) verhindert.

Um die innergebietliche Mobilität zu sichern, werden den Bewohnern vertraglich ausdrücklich zwei Optionen zugestanden. Zum einen entstehen mindestens drei wohnungsnahe Fahrradabstellplätze pro Wohneinheit und zum anderen steht ihnen die Nutzung der Angebote des Mobilitätsdienstleisters cambio Köln (Carsharing) zu (Städtebaulicher Vertrag: 2). Ein weiterer Carsharer, die Deutsche Bahn AG, ist seit Mitte 2009 am südwestlichen Siedlungsrand mit seinem Leihauto-Angebot „Flinkster“ vertreten. Außerdem soll eine dauerhafte Mobilitätsstation in die Siedlung integriert werden, die über zusätzliche Mobilitätsangebote (Beratung und Verleih) verfügt und in räumlicher Nähe zu anderen Mobilitätsangeboten (Carsharing, Taxiabstellplätze...) liegt (Stadt Köln, 2001: 34f). Beispiele für zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen sind ein Getränke-lieferservice und ein Naturkost-Händler, der die Bewohner von „Stellwerk60“ auf Anfrage mit Lebensmitteln beliefert. Im Übrigen ermöglichte es der Bewohnerverein „Nachbarn60 e.V.“, dass diese Dienstleister jeden Mittwoch, in der Zeit von 18 bis 19.30 Uhr, zu Anlieferungszwecken in die Siedlung fahren dürfen (Nachbarn60, 2009a).

Von der rechtlichen Umsetzung 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 „bewohnbare[n]“ Freiräumen innerhalb des Quartiers werden zu lassen (Stadt Köln, 2001: 50). 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 Anlage von Wohnwegen und Durchgängen (in den Mehrfamilienhäusern) eine hohe Durchlässigkeit hervorrufen soll (ebenda). Diese Durchlässigkeit wird über fünf Eingänge, die in die Siedlung führen, unterstützt werden. Sie sind jeweils mit Pollern und Hinweisschildern versehen, so dass grundsätzlich nur der Nichtmotorisierte Individualverkehr (Fahrrad-/ Fußgängerverkehr) in das Gebiet hineinfahren darf. Solange die Siedlung noch nicht fertiggestellt ist, wird die Zufahrtskontrolle am südlichen Siedlungseingang durch einen vom Bauträger engagierten privaten Sicherheitsdienst geregelt.

Städtebau und Hochbau

Städtebaulich-architektonisch weist die autofreie Siedlung eine gemischte Bebauungsstruktur auf. Es sind unterschiedliche Haustypologien vorzufinden, vom zweieinhalb-geschossigen Reihenhaus („Vorstadt“-Typus) über dreieinhalb-geschossige Zweispänner bis zum viereinhalb-geschossigen Mehrspänner (vgl. Karte 2). Die Höhenentwicklung orientiert sich primär an der östlich angrenzenden Reihenhauszeilenbebauung (Kempener Straße/ Eisenachstraße/ Wartburgplatz). Direkt angrenzend befindet sich die Zone der zweieinhalb-geschossigen Reihenhausbebauung. In der Mitte der Siedlung zeigt sich die dreieinhalb-geschossige Bebauung, unter anderem zwei Mehrfamilienhäuser in Punkthausbauweise³⁸, sechs Reihenhäuser sowie vier Zweispänner. Zwei weitere Zweispänner sind noch in der Planung. Den westlichen Abschluss der Kernsiedlung bilden zurzeit zwei viereinhalb-geschossige Mehrfamilienhäuser, die durch einen weiteren Dreispänner sowie einem „Riegel“ im Norden ergänzt werden. In diesem Riegel sind neben der Wohnnutzung auch ein bis zwei Einzelhandelsgeschäfte vorgesehen. Südlich des im Westen an die Siedlung angrenzenden „Bürgerparks“ befindet sich ein weiteres Baufeld, das sich derzeit noch in der Entwicklung befindet. 19 dreigeschossige Reihenhäuser sind bereits realisiert und zwei Mehrfamilienhäuser befinden sich im Bau. Wenn die Siedlung fertiggestellt ist, sollen hier insgesamt etwa 450 Wohneinheiten entstanden sein. Zum jetzigen Zeitpunkt ist mit 213 WE knapp die Hälfte davon realisiert (Stand: Juni 2009). Wie sich die realisierten, geplanten respektive sich im Bau befindlichen Wohneinheiten quantitativ darstellen, wird in Abbildung 4 deutlich. Hierbei ist anzumerken, dass bei den bereits realisierten Gebäuden die Reihenhäuser mit einem Anteil von 35,2 Prozent sowie die Zweispänner mit einem Anteil von 32,9 Prozent an der Gesamtbebauung dominieren (Abb. 5).

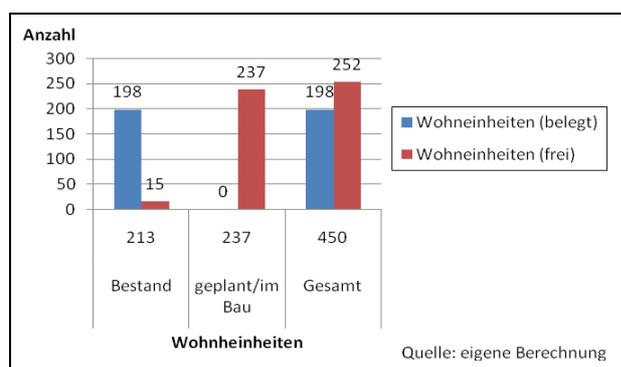


Abb. 4 Wohnungsbestände „Stellwerk60“ (Status-quo)

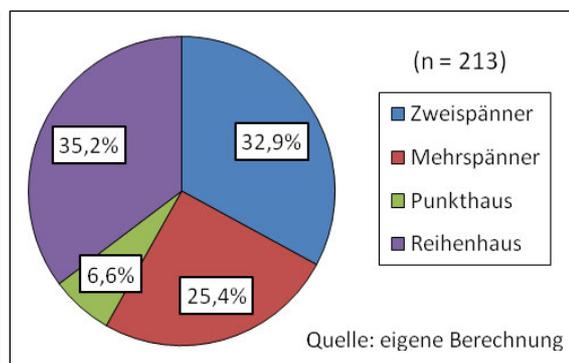


Abb. 5 Anteil Bebauungstypen an Gesamtbebauung „Stellwerk60“ (Prozent)

Hinsichtlich der Flächennutzung sind zwei Aspekte für die Siedlung als Alleinstellungsmerkmale herauszuheben. Zum einen ist die gesamte Straßen- und Wegeinfrastruktur konsequent auf die Belange des NMIV, speziell der Fußgänger, ausgerichtet worden. Durch gerin-

³⁸ Selbstgewählter Ausdruck für einen speziellen Bebauungstyp zur Spezifizierung der unterschiedlichen Mehrfamilienhaustypen in der Siedlung (dreigeschossiges Mehrfamilienhaus mit annähernd quadratischer Grundfläche und jeweils sieben Wohneinheiten).

ge Straßenbreiten, ein engmaschiges Wegenetz mit Durchgängen unter den Mehrfamilienhäusern sowie eine geschlungene Wegeführung (verwinkelte Wohnwege und Gassen), wird die enge Bebauung aufgebrochen und durchlässig. Zum anderen befinden sich drei nichtbefestigte Quartiersplätze als Konzentrationspunkte in der Siedlung wieder und fungieren als soziale Begegnungsräume. Gemeinschaftsflächen, die anteilig den angrenzenden Grundstücken gehören, können als Flächen für Spiel- und Freizeitaktivitäten (Boule, Festplatz usw.) genutzt werden und sind daher bewusst mit nur jeweils zwei Sitzgelegenheiten möbliert worden (vgl. auch Interview 3).

Der westlich angrenzende „Bürgerpark“ ist als Siedlungsmittelpunkt der gesamten Konversionsfläche „Neu-Nippes“ vorgesehen, der durch zahlreiche Fußwegeverbindungen erschlossen wird und als Naherholungs- sowie Freizeitfläche für die Stadt- und Quartiersbewohner fungieren soll (Stadt Köln, 2001: 50).

Ökologie und Umweltschutz

Hinsichtlich energetischer und ökologischer Bauaspekte ist zunächst die Energieversorgung des Gebiets herauszustellen. Die Nahwärmeversorgung der Haushalte wird über ein baugebietseigenes Blockheizkraftwerk (BHKW) geregelt, das sich südlich der Parkpalette anschließt.

Zudem kann die Solarenergienutzung (Nullenergie-, Solarpassivhaus) aufgrund der südexponierten Pultdachkonstruktionen der Häuser zusätzlich Anwendung finden (ebenda: 32). Im Rahmen der Projektinitiative „Mit der Sonne bauen – 50 Solarsiedlungen NRW“ der Energie-Agentur.NRW wurden bis Ende 2008 drei Baufelder im nördlichen Teil des Gebietes als Solarsiedlung errichtet. Insgesamt 33 Wohneinheiten (davon 12 WE in Reihenhäusern und 21 WE in einem Mehrfamilienhaus) wurden im sogenannten „Passivhaus-Standard“ gebaut (Abb. 6), was den Wärmedämmstandard³⁹ bezeichnet. Das Mehrfamilienhaus hat einen Heizwärmebedarf⁴⁰ von unter 15 kWh/m²a und die Reihenhäuser sogar unter 10 kWh/m²a.

³⁹ „Ein Passivhaus ist [...] ein Gebäude, in dem ein behagliches Innenklima im Sommer wie im Winter ohne ein separates Heizsystem gewährleistet werden kann. Das Haus heizt und kühlt sich ‚passiv‘.

Durch höchste Qualität von Gebäudehülle und Haustechnik ist der Wärmebedarf so weit verringert, dass im Wesentlichen die passive Nutzung der vorhandenen Wärme aus der Sonneneinstrahlung durch die Fenster sowie die Wärmeabgabe von Geräten und Bewohnern ausreicht, um das Gebäude während der Heizzeit auf angenehmen Innentemperaturen zu halten. Der geringfügig verbleibende Heizwärmebedarf kann über eine geringe Nachwärmung der Zuluft oder durch gespeicherte Sonnenwärme gedeckt werden. Dies setzt vor allem voraus, dass der Jahresheizwärmebedarf nicht über 15 kWh/m² liegt.“ (Planungsbüro für Bauphysik und Energie GbR, 2009).

⁴⁰ „Der spezifische **Heizwärmebedarf** beschreibt die erforderliche Wärmemenge pro Quadratmeter beheizte Bruttogeschossfläche, die ein Gebäude an einem bestimmten Ort (Klima) pro Jahr benötigt, um die Innenraumtemperatur auf 20 Grad Celsius zu halten. [...] Das Ergebnis wird im Gebäudeausweis und im Energieausweis dargestellt.“ (Energieinstitut Vorarlberg, 2009)

Somit benötigen sie nur etwa 10 Prozent der Heizwärme eines konventionellen Gebäudes⁴¹. Der Restwärmebedarf des Mehrfamilienhauses wird jeweils über eine zentrale Holzpelletheizung mit solarthermischer Unterstützung gedeckt. Bei den Reihenhäusern kann der Restwärmebedarf mit Strom generiert werden. Über solarthermische Kollektoren, die auf den Dächern montiert beziehungsweise als Verschattungselemente konstruiert wurden, wird etwa 60 Prozent des Warmwasserbedarfs der Haushalte gedeckt. Darüber hinaus verfügt jede Wohnung über eine eigene Lüftungsanlage mit Wärmerückgewinnung (EnergieAgentur.NRW, 2009).

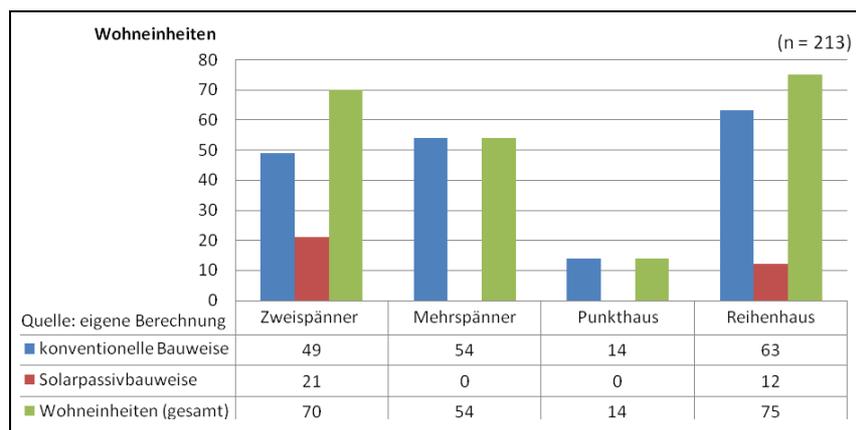


Abb. 6 Wohneinheiten nach Bauweise „Stellwerk60“ (eigene Erhebung)

Neben dem innovativen Energiekonzept weisen diese Häuser auch die architektonischen Voraussetzungen für Energieeinsparungen auf. Neben der Südexposition der Gebäude sind große Süd- und kleinere Nordfenster vorzufinden. Auf den nach Norden geneigten Pultdächern sind Begrünungen vorgenommen worden. Die Verschattung der südexponierten Fensterfronten geschieht mit außenliegenden Jalousien bei den Reihenhäusern sowie über Schiebe-/ Klappläden bei den Mehrfamilienhäusern (ebenda; Foto 1 und 2).



Foto 1 Verschattung Solarpassivhaus (Friedrich, 2009)



Foto 2 Verschattung Solarpassiv-Eigentumswohnung (Friedrich, 2009)

⁴¹ Zum Vergleich der allgemeinen Heizwärmebedarf von Gebäuden:

- Altbau (vor 1995): zwischen 150 und 275 kWh/m²a
- Neubau (nach 1995): zwischen 54 und 100 kWh/m²a
- Niedrigenergiebauweise: zwischen 35 und 75 kWh/m²a (verändert nach: Planungsbüro für Bauphysik und Energie GbR, 2009)

5 Empirische Ergebnisse zur Bewertung der autofreien Siedlung „Stellwerk60“

Die folgende Analyse zur Bewertung der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ besteht aus drei Teilen. Zunächst werden die Ergebnisse aus den Haushaltsbefragungen von Be- sowie Anwohnern (Kap. 5.1f) dargelegt. Abschließend folgt die Bewertung der Experten (Kap. 5.3). Inhaltlich werden die einzelnen Kapitel in einem Dreischritt untergliedert, deren Unterteilung auf den Forschungsfragen basieren. Demnach erfolgt nach einer allgemeinen Vorstellung der Be-, Anwohnerstrukturen beziehungsweise der Aufgabenfelder der Experten zunächst die Bewertung von „Stellwerk60“ nach den Kategorien „Erfolge“ und „Probleme“. Abschließend wird eine Gesamtbewertung gezogen. Zudem werden Handlungsfelder mit konkreten Maßnahmen genannt, die an der Konzeption der autofreien Siedlung aus Sicht der Befragten zu verbessern sind („Handlungsbedarf“).

5.1 Bewertung der Bewohner

Allgemeine Angaben zur Haushaltsstruktur und zum Mobilitätsverhalten

In den befragten 85 Haushalten leben insgesamt 146 Erwachsene bei einer durchschnittlichen Anzahl von 1,7 Erwachsenen pro Haushalt. Die Anzahl von zwei Erwachsenen je Haushalt überwiegt hierbei deutlich (72,9% 2 Erwachsene/Haushalt; 25,9% 1 Erwachsener/Haushalt). Das Durchschnittsalter liegt bei 41,5 Jahren und lässt auf eine relativ junge Bewohnerschaft schließen. Anzumerken ist hierbei, dass von 146 Haushaltsangehörigen 22 keine Altersangaben gemacht haben. Anhand der Kinderanzahl pro Haushalt wird deutlich, dass diese Siedlung in ihrer Gesamtheit allerdings nicht von jungen Familien dominiert wird, denn fast die Hälfte aller Haushalte besitzt keine Kinder (49,5%). Eine deutliche Tendenz ist jedoch bei den Haushalten zu erkennen, die ein Einfamilienhaus besitzen. Hier dominieren die jungen Familien deutlicher als bei den Wohnungshaushalten. Wenn Familien auftreten, dann haben sie ein bis zwei Kinder (21,2% bzw. 24,7%). Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Anzahl an 0,8 Kindern pro Haushalt. Diese sind im Mittel 5,0 Jahre alt.

Der Ausländeranteil ist in der Siedlung verschwindend gering. Alle Haushalte besitzen mindestens ein Mitglied mit deutscher Staatsangehörigkeit. Neben sechs europäischen Staatsangehörigkeiten (u.a. britisch, finnisch, französisch...) finden sich zudem zwei südamerikanische und eine afrikanische Staatszugehörigkeit.

Die Bewohnerhaushalte weisen insgesamt eine hohe Beschäftigungsquote auf. Kein Haushalt besitzt arbeitslose Angehörige. Die Vollzeitbeschäftigung dominiert mit 61,0 Prozent vor der Teilzeit-Beschäftigung (26,7%; Abb. 7).

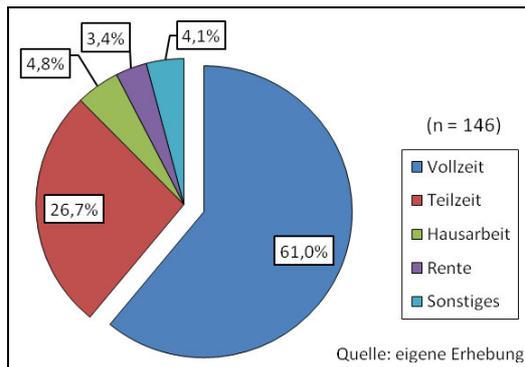


Abb. 7 Beschäftigung Erwachsene „Stellwerk60“

Das monatliche Nettoeinkommen der Haushalte bewegt sich im Allgemeinen zwischen 2000 und 3000 Euro (30,6%; Abb. 8). Darüber hinaus sind auch höhere Einkommen in der Bewohnerschaft vorzufinden (3000-4000 Euro 16,5%; 4000-5000 Euro 20,0%), was auf höher qualifizierte Berufe ergo einen höheren Bildungsstand der Bewohner schließen lässt.

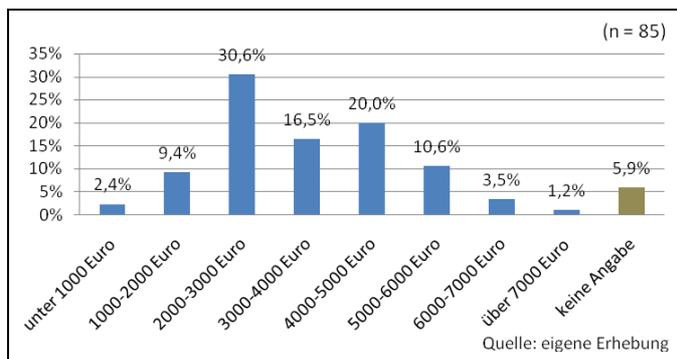


Abb. 8 Monatliches Nettoeinkommen nach Klassen

Ein Großteil (42,3%) ist Ende 2006 bis Mitte 2007 in die ersten fertiggestellten Bauabschnitte eingezogen. Ein weiteres knappes Drittel der Haushalte (26,9%) zog zwischen Juli und September 2008 in die Siedlung. Das Herkunftsgebiet der Zuziehenden ist überwiegend das Kölner Stadtgebiet, so dass insbesondere intrakommunale Wanderungen festzustellen sind. Allein 21 Haushalte sind innerhalb des Stadtteils Nippes umgezogen. Weitere Haushalte stammen aus den umliegenden Stadtteilen Ehrenfeld (6 Nennungen), Neuhrenfeld, Neu-Ehrenfeld und Neustadt-Nord (5 Nennungen). Allein die Stadt Bonn ist mit vier Nennungen in den TOP 10 der Herkunftsgebiete vertreten. Dominierende Zuzugsmotive sind, neben der Autofreiheit, die innerstädtische sowie ruhige Wohnlage und ein kinderfreundliches Wohnumfeld (Abb. 9). Die denkbaren Motive des Eigenheimerwerbs und des Vorhandenseins günstiger Grundstücke standen ebenso wie ökologische Aspekte (Emissionsvermeidung oder Energieeinsparung) nicht an oberster Stelle bei der Umzugsentscheidung in die autofreie Siedlung.

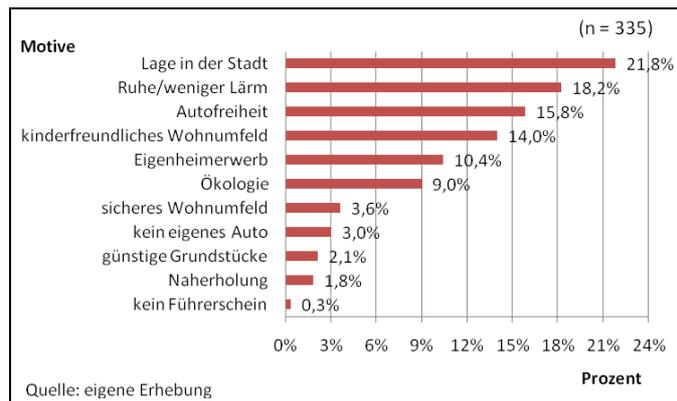


Abb. 9 Hauptzuzugsmotive

Betrachtet man das Wohnverhältnis sowie die Wohnform vor respektive nach dem Umzug in die Siedlung, so sind deutliche Unterschiede zu konstatieren. Vor dem Umzug wohnten gut drei Viertel der Haushalte zur Miete (76,1%) und nur ein knappes Viertel (20,0%) besaß Eigentum (Abb. 10). Betrachtet man das jetzige Verhältnis, ist eine deutliche Steigerung des Eigenheimerwerbs zu erkennen (65,9% Eigentum). Nur ein Drittel der Haushalte wohnt noch in einem Mietverhältnis (32,9%).

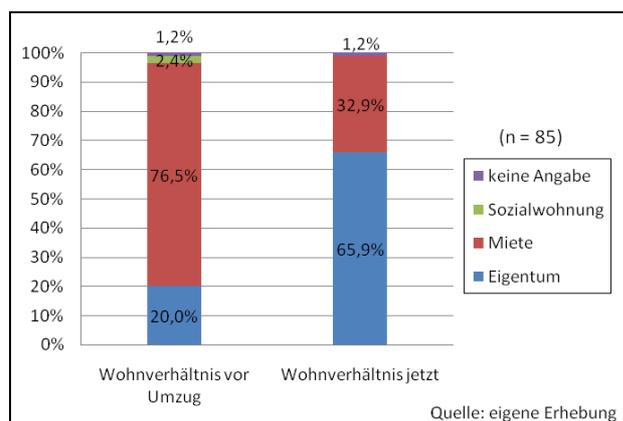


Abb. 10 Wohnverhältnis vor und nach Umzug

Die Veränderung des Wohnortes impliziert bei den 85 untersuchten Haushalten auch eine veränderte Wohnform (Abb. 11). Während 90,6 Prozent der Haushalte vor dem Umzug in einem Mehrfamilienhaus und nur 5,9 Prozent in einem Einfamilienhaus lebten, dominiert zwar nach dem Umzug weiterhin der Anteil der Haushalte, die in einem Mehrfamilienhaus wohnen (67,1% gegenüber 31,8% im Einfamilienhaus), dieser stellt sich aber nicht mehr so stark dar wie noch vor dem Umzug. Anhand dieser Tendenz wird deutlich, dass der Wunsch nach dem Erwerb eines Eigenheims in hohem Maß besteht, obwohl die Bewohnerhaushalte diesen Aspekt nicht als das dominierende Zuzugsmotiv explizit genannt haben.

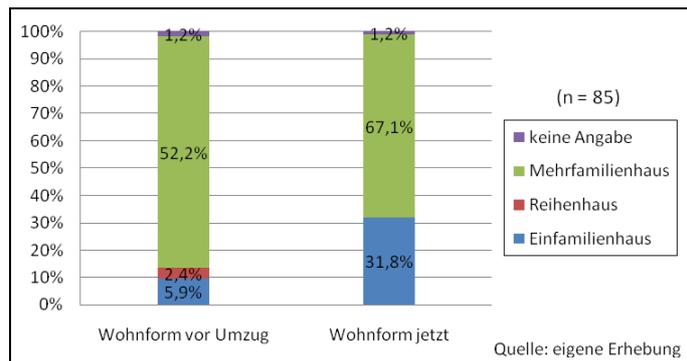


Abb. 11 Wohnform vor und nach Umzug

Aus der Befragung geht zudem hervor, dass die Bewohnerschaft untereinander sehr stark vernetzt und engagiert ist, was an der Mitgliederquote des Bewohnervereins „Nachbarn60 e.V.“ zu erkennen ist. Knapp die Hälfte der Haushalte (45,9%) ist bis dato Vereinsmitglied und 52,9 Prozent sind (noch) nicht beigetreten. Für den jungen Verein (Gründung Anfang 2007) ist diese Mitgliederquote beachtlich, da innerhalb von nur zweieinhalb Jahren ein Großteil der Bewohnerschaft gewonnen werden konnte.

Mobilitätsverhalten

In den 85 Haushalten besitzen derzeit durchschnittlich 1,7 Personen einen Führerschein bei einem Autobesatz von 0,4 Autos je Haushalt. Das heißt, rund ein Drittel der Haushalte zählt nicht zu den persönlichen Autofreien⁴². Vergleicht man diese Zahlen mit dem Autobesitz vor dem Umzug, ergeben sich deutliche Unterschiede. Während vor dem Umzug noch 61,0 Prozent der Haushalte mindestens ein Auto besaßen (Ø 1,2 Autos/Haushalt), sind es aktuell nur noch 35,2 Prozent. Das heißt, mehr als die Hälfte der Bewohner besitzt derzeit kein eigenes Auto (Abb. 12).

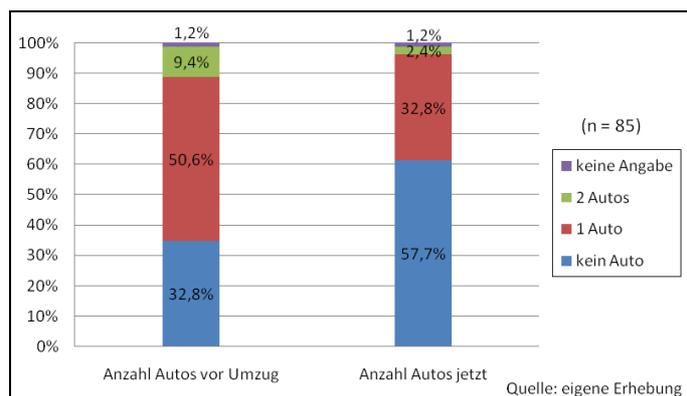


Abb. 12 Autobesitz vor und nach Umzug

⁴² Zum Teil werden eigene Autos auch gemeinschaftlich genutzt. Genaue Angaben darüber liegen jedoch nicht vor, da dies im Fragebogen nur von einzelnen Haushalten angemerkt wurde.

Bei der Frage, wo die nicht-persönlichen Autofreien ihr Fahrzeug parken, gaben knapp zwei Drittel (64,9%) an, es in der gebietseigenen Stellplatzgarage abzustellen. Auffällig ist hingegen der Anteil derer, die außerhalb der Parkpalette parken (35,1 Prozent). Um die Stellplatz-erwerbskosten einzusparen, wurde angegeben, dass das Auto bei Verwandten, Bekannten oder Freunden abgestellt wird. Nichtsdestotrotz geben 13,5 Prozent der nicht-persönlichen Autofreien offen an, in der Umgebung der autofreien Siedlung zu parken.

Mit der gestiegenen Zahl an persönlichen Autofreien hängt auch ein im Vergleich zu konventionellen Siedlungen hoher Fahrradbesatz zusammen, denn die verworfene Mobilitätsform „eigenes Auto“ muss durch andere Verkehrsmittel substituiert werden. Aus einer absoluten Anzahl von 287 angegebenen Fahrrädern ergibt sich ein durchschnittlicher Fahrradbesatz von 3,4 Fahrrädern je Haushalt. Die Verteilung der Gesamtzahl der Fahrräder je Haushalt wird in Abbildung 13 deutlich. Bei der Auswertung der Fragebögen zeigte sich, dass die Anzahl der Fahrräder nicht zwingend mit der Anzahl der Haushaltsmitglieder übereinstimmen muss. Beispielsweise besitzt ein Single-Haushalt zum Teil drei oder vier Fahrräder gleichzeitig.

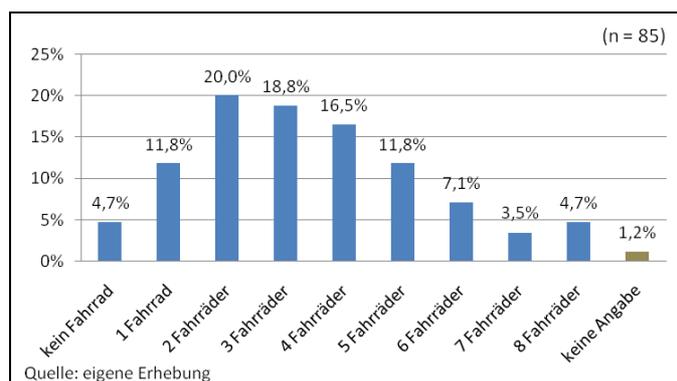


Abb. 13 Anzahl der Fahrräder pro Haushalt

Dass die Bewohner von „Stellwerk60“ insgesamt ein im Vergleich zu autobesitzenden Personen anderes Mobilitätsverhalten haben, wird an der Verkehrsmittelwahl je Wegzweck deutlich (Abb. 14). Für Arbeitsfahrten wird eindeutig das Fahrrad präferiert (40,3%), gefolgt von den Angeboten des ÖPNV (33,6%). Eine gute Anbindung der Siedlung mit ÖPNV sowie die Arbeitsplatznähe lassen eine solche Verkehrsmittelwahl erst zu. Die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittel) wird von fast der Hälfte der Bewohner mit dem Fahrrad (49,0%) oder fußläufig bewältigt (30,8%). Das ist in der Hinsicht nicht verwunderlich, da das nahe gelegene „Sechzig-Viertel“ sowie das zentrale Einkaufszentrum von Nippes (an der Neusser Straße) fußläufig in 10 Minuten erreicht werden kann. Größere Anschaffungen wie zum Beispiel Möbel oder Elektrogeräte werden mit dem Auto transportiert. Hierbei dominiert eindeutig die Nutzung von Carsharing-Angeboten für diesen Wegzweck (44,9%) noch vor dem Privat-Pkw⁴³ (32,7%). Andere Möglichkeiten bieten Lieferdienste, die

⁴³ Mit Privat-Pkws sind eigene Fahrzeuge oder die von Freunden, Bekannten usw. gemeint.

noch von 11,2 Prozent der Haushalte in Anspruch genommen werden. In der Freizeit ergibt sich ein ausgeglicheneres Bild bei der Verkehrsmittelwahl. Für Freizeitaktivitäten wird abermals das Fahrrad noch vor den Angeboten des ÖPNV vorgezogen (30,7 bzw. 25,8%). Zudem werden viele Wegstrecken zu Fuß bewältigt (17,8%), woraus abzuleiten ist, dass in der Freizeit insbesondere Ziele in der näheren Umgebung aufgesucht werden.

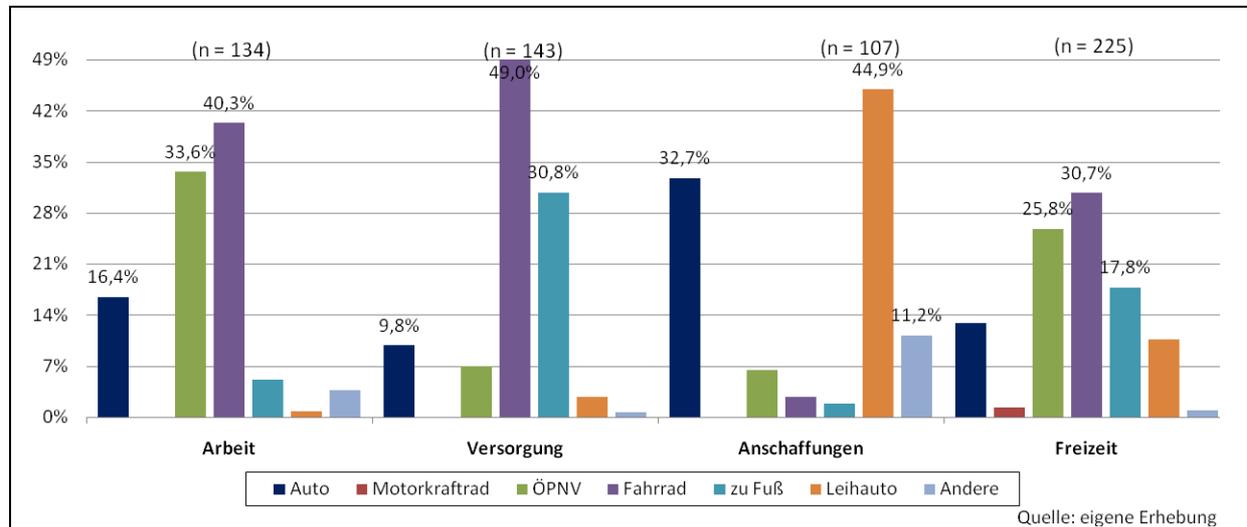


Abb. 14 Verkehrsmittelwahl je Wegzweck

Des Weiteren werden den Bewohnern von „Stellwerk60“ durch die siedlungseigene Mobilitätszentrale zusätzliche Mobilitätsangebote offeriert. Darunter zählen ein Getränke- und Lebensmittellieferservice sowie weitere ausleihbare Gerätschaften, wie beispielsweise Sackkarren oder Fahrradanhänger. 85,9 Prozent nutzen oder haben schon einmal diese Angebote genutzt. Von diesen Haushalten geben 36,5 Prozent an, die Angebote der Mobilitätszentrale zu nutzen (Abb. 15). Ein weiteres Drittel (32,4%) nimmt darüber hinaus die Carsharing-Angebote vom Carsharer „cambio Köln“ wahr, die monatlich durchschnittlich ein bis zwei Mal in Anspruch genommen werden (Abb. 16). Auch die Lieferdienste werden im Vergleich zu konventionellen Siedlungshaushalten verstärkt nachgefragt.

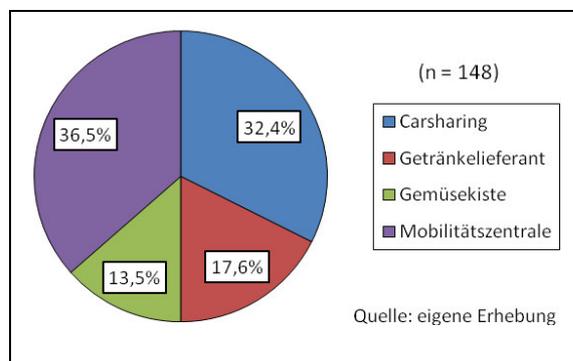


Abb. 15 Nutzung Mobilitätsangebote im Quartier

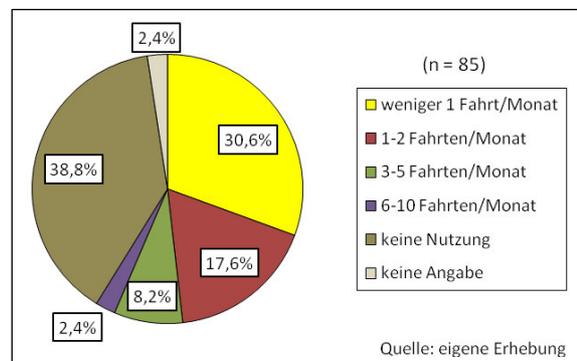


Abb. 16 Häufigkeit Carsharing-Nutzung

Erfolge

Wohnungsbezogene Erwartungen vor dem Einzug wie der **Kauf-** beziehungsweise **Mietpreis** sowie der **Schnitt der Wohnungen/Häuser** wurden nach Ansicht von drei Viertel der Befragten erfüllt (78,8 bzw. 77,6%). Die architektonische Gestaltung der Gebäude wird dabei eher positiv als negativ bewertet (Abb. 17). Auffällig ist die Gleichverteilung zwischen einer ansprechenden sowie durchschnittlichen Gebäudegestaltung (jew. 25,8%). Da weitere 20 Prozent der Haushalte die Gebäude annehmbar finden, ist zu konstatieren, dass die **Gebäudegestaltung** eher positiv als negativ wahrgenommen wird. Damit kann sie durchaus unter den erfolgreichen Aspekten von „Stellwerk60“ subsumiert werden.

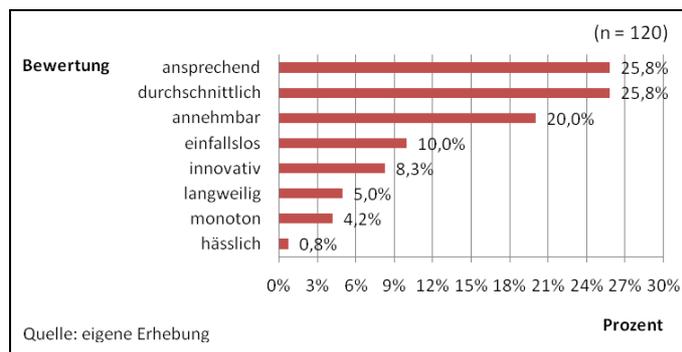


Abb. 17 Bewertung der architektonischen Gebäudegestaltung

Ein positiver Aspekt im direkten Wohnumfeld stellt für die Bewohner von „Stellwerk60“ die **Nachbarschaft** dar (Abb. 18). Insbesondere die direkte Nachbarschaft sowie die Nachbarn aus der autofreien Siedlung werden als „gut“ bezeichnet (70,6 bzw. 51,8%). Zum Verhältnis zu den Nachbarn außerhalb der Siedlung wurde nur in geringem Umfang Stellung bezogen (52,2% ohne Angabe), da vielfach kein direkter Kontakt besteht. Die Bewohnerhaushalte, die sich dazu geäußert haben, lassen die Vermutung zu, direkte Nachbarn zu sein. Die Bewertung von diesen Haushalten fällt ebenfalls positiv aus.

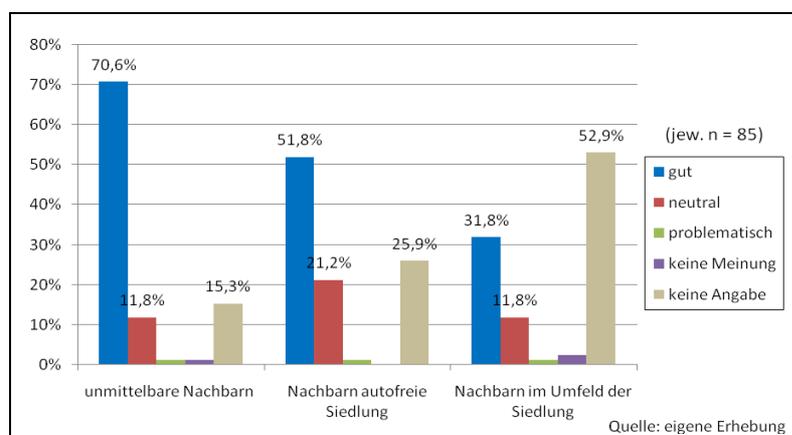


Abb. 18 Bewertung der Nachbarschaft

Im Allgemeinen werden im Wohnumfeld die **Mobilitätsangebote** (d.h. ÖPNV-, Carsharing-Angebote, Angebote der Mobilitätszentrale etc.) hinsichtlich ihrer Qualität (Ausstattung, Angebot etc.) sowie ihrer fußläufigen Erreichbarkeit von den Bewohnern durchweg sehr positiv bewertet (Abb. 19f). Die Stellplätze sind nach Ansicht von mehr als der Hälfte der Bewohner (v.a. Pkw-Besitzer) fußläufig in angemessener Entfernung erreichbar. Die fußläufige Erreichbarkeit der **Nahversorgungsangebote** im Sechzig-Viertel sowie die an der Neusser Straße (Lebensmittelläden, Supermärkte, Dienstleistungen...) wird von den Bewohnern ebenfalls als angemessen bezeichnet (kumuliert 65,8%), wohingegen ein Drittel der Haushalte dies verneinen (kumuliert 31,8%).

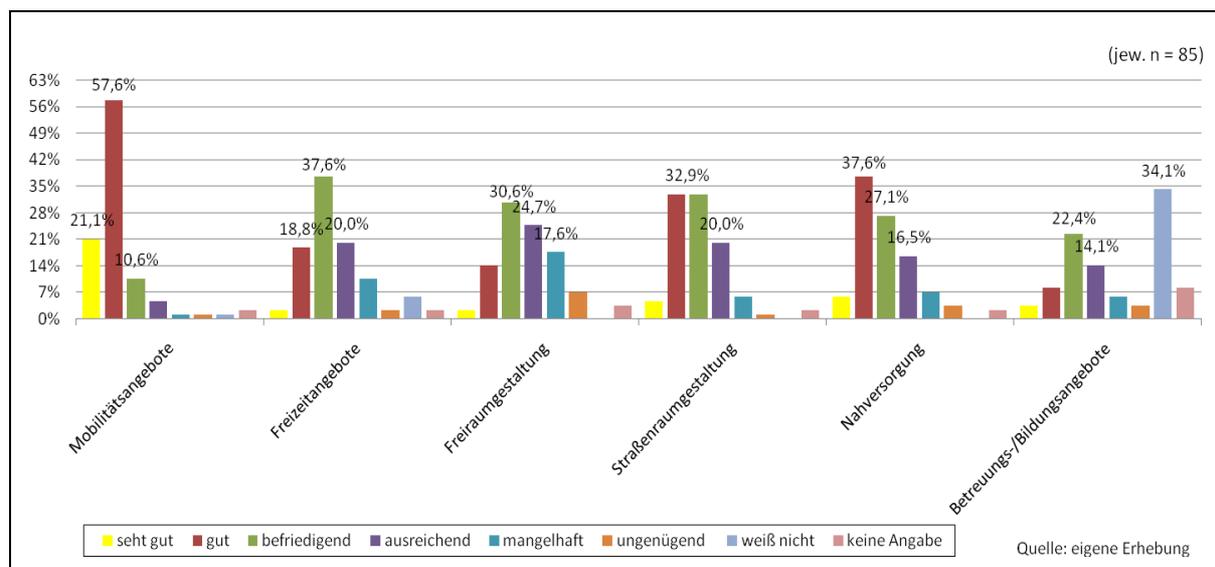


Abb. 19 Bewertung Wohnumfeldqualitäten

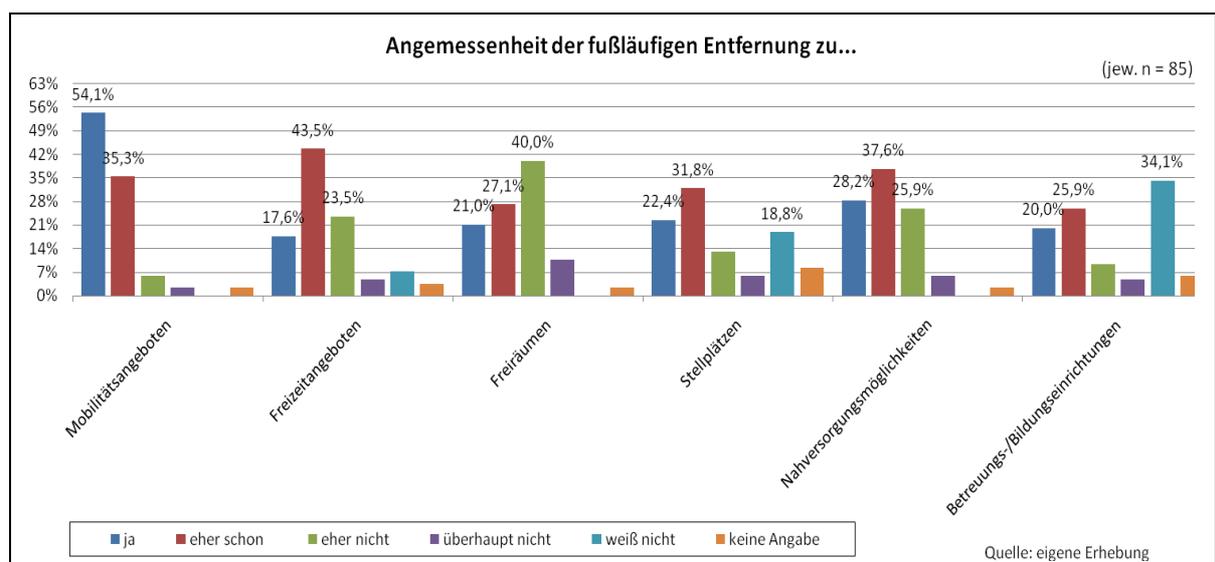


Abb. 20 Angemessenheit der fußläufigen Entfernung zu diversen Angeboten im Wohnumfeld

Die fußläufige Entfernung zu Betreuungs- und Bildungseinrichtungen in der Umgebung (Kindergärten/-tagesstätten, Schulen usw.) findet knapp die Hälfte der Haushalte durchaus angemessen (kumuliert 45,9%). Dass ein gutes Drittel keine Meinung dazu hat, liegt an der Tatsache, dass diese Haushalte kinderlos sind.

Probleme

Die **verdichtete Bauweise**, die in der Theorie als Vorteil bei der Realisierung autofreier Siedlungen gesehen wird, empfinden zwei Drittel der Befragten hingegen als problematisch (63,5%). Konkrete Auswirkungen dieser Verdichtung sind vor allem subjektiv empfundener Art. 34,1 Prozent äußern das Gefühl der Enge, das durch die geringen Abstandsflächen hervorgerufen wird (Abb. 21). Hinzu kommt der geringe Sozialabstand. Das heißt, es sind kaum nichteinsehbare Rückzugsorte auf den einzelnen Grundstücken vorhanden, was die Bewohner mit dem Gefühl der Beobachtung (26,8%) äußern. Weitere negative Aspekte, die durch die verdichtete Bauweise auftreten, sind **Lärm- und Geruchsbelästigungen**. Lärm entsteht vor allem durch die spielenden Kinder auf den Wegen im Quartier, was insbesondere ältere Bewohner stört. Quellen der Geruchsbelästigungen stellen, den Betroffenen nach, vor allem sommerliche Grillaktivitäten in der Nachbarschaft dar, ebenso wie Zigarettenqualm. Des Weiteren machen 17,6 Prozent der Befragten die Bauweise für eine schlechte Belichtung und Besonnung der Grundstücke respektive Wohnungen verantwortlich. Insbesondere in den Wintermonaten werden viele Teile der Siedlung von der Sonne, aufgrund ihres niedrigen Standes am Himmel, nicht erreicht. Aufgrund dessen und bedingt durch die Schnitte der Gebäude, wird die Belichtungssituation im Quartier von einem Teil der Bewohnerschaft als problematisch empfunden.

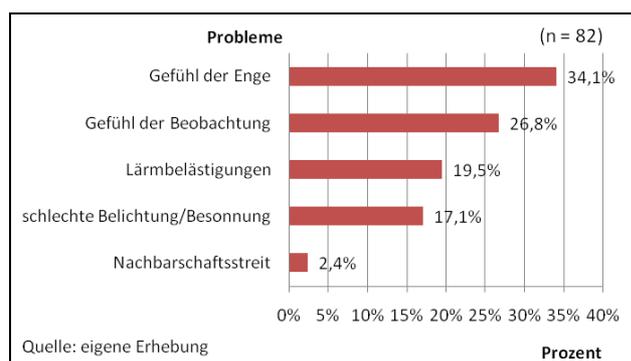


Abb. 21 Probleme durch verdichtete Bauweise

Die Qualitäten im Wohnumfeld werden von den Bewohnern an sich nicht als defizitär erachtet, sondern meist als durchschnittlich (vgl. Abb. 19). Was jedoch negativ gesehen wird, ist die **fußläufige Entfernung zu den Freiräumen** im Wohnumfeld (vgl. Abb. 20). 40 Prozent empfinden die Entfernung als nicht angemessen. Grund hierfür ist vor allem die bis dato Nicht-Fertigstellung des angrenzenden Bürgerparks mit der alten Kantine sowie der Um-

stand, dass mehrere Baufelder im Norden und Südwesten der Siedlung ebenfalls noch nicht vollkommen entwickelt sind. Die Folge ist eine noch nicht vollständige Realisierung von öffentlichen Grünflächen innerhalb der autofreien Siedlung, was bei den Bewohnern zu einem defizitären Empfinden hinsichtlich des Vorhandenseins wohnungsnaher Freiflächenangebote führt.

Ein weiterer Kritikpunkt der Bewohner ist der Umfang an derzeitigen Freizeitangeboten. Sie werden nur als befriedigend bis ausreichend bewertet (37,6% bzw. 20,0%). Spielplätze sind innerhalb der Siedlung insbesondere für Kleinkinder konzipiert worden, so dass für ältere Kinder und Jugendliche kaum Spiel- und Verweilmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Gesamtbewertung

Bei der Gesamtbewertung von „Stellwerk60“ sollten die Bewohner zunächst die für sie persönlich positivsten Aspekte nennen, die ihnen zur autofreien Siedlung einfallen. Mit 43 von 228 Nennungen wurde das **ruhige Wohnumfeld** genannt (Abb. 22). Insbesondere die isolierte Lage der Siedlung wird hervorgehoben, was einerseits das Minimum an Verkehrslärm und andererseits eine deutliche Reduzierung an Schadstoffemissionen impliziert. Diese Umstände verleihen der Siedlung nach Ansicht einiger Bewohner „neue Qualitäten“. Des Weiteren stellen die Haushalte die **innerstädtische Lage** der Siedlung positiv heraus (31 Nennungen). Die Erreichbarkeit und Anbindung der Siedlung an die Umgebung werden als positiv erachtet. Wie im oben stehenden Abschnitt „Erfolge“ bereits erwähnt, stellten die Bewohner eine gute **Nachbarschaft** innerhalb der autofreien Siedlung heraus (24 Nennungen). Hierbei wird das gute Zusammenleben im Allgemeinen beziehungsweise die Gemeinschaft innerhalb von „Stellwerk60“ hervorgehoben.

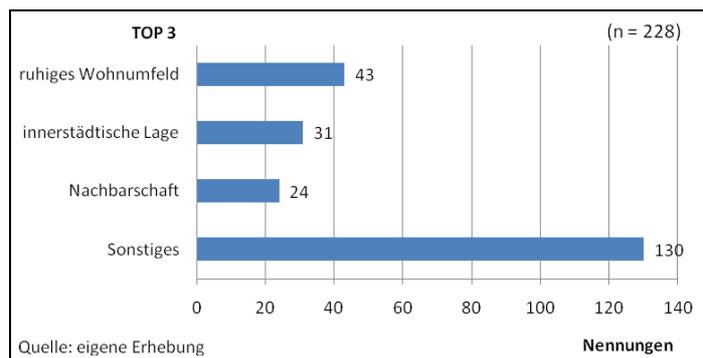


Abb. 22 Positivste Aspekte „Stellwerk60“

Weitere positive Aspekte, die nicht unter den „TOP 3“ erscheinen, sind die Kinderfreundlichkeit und Sicherheit im Wohnumfeld sowie die damit zusammenhängende gebietliche Autofreiheit. Daneben werden auch eher beschreibende Aspekte genannt, die die Atmosphäre sowie die Gesamtgestaltung der Siedlung betreffen („dörflicher Charakter“, „schöne Gestaltung“ usw.). Hier wird auch das Motiv für den Zuzug vieler Bewohner deutlich: ruhiges Woh-

nen und keine Anonymität, sondern ein gelebtes nachbarschaftliches Miteinander. Diese Aspekte findet man vor allem noch in ländlichen Regionen vor. Dass diese Menschen „im Grünen“ aber gleichzeitig auch zentral wohnen wollen, ist mit Problemen verbunden, was nicht so einfach planerisch zu lösen ist. Zudem ist die soziale Kontrolle auf dem Land viel stärker ausgeprägt als in der Stadt. Diese Sozialkontrolle empfinden einige Bewohner innerhalb der Siedlung hingegen als Einschränkung ihrer Privatsphäre. An diesem Beispiel wird somit deutlich, dass Nachbarschaft einerseits hilfreich aber andererseits auch eine große Belastung sein kann. Damit wird an dieser Stelle der Analyse ein Widerspruch in den Aussagen der Bewohner von „Stellwerk60“ deutlich, der möglicherweise aus gesteigerten Wohnansprüchen resultiert (ruhig und zentral wohnen vs. Nachbarschaft und Teilanonymität usw.).

Neben den positiven Aspekten wurden die Bewohner von „Stellwerk60“ außerdem aufgefordert, sich zu negativen Aspekten zu äußern, die die autofreie Siedlung betreffen (Abb. 23). Ganz eindeutig an erster Stelle stehen die **verdichtete Bauweise** und der damit verbundene geringe Sozialabstand innerhalb der Siedlung (39 Nennungen), was bereits im Abschnitt „Probleme“ ausführlich erläutert wurde. Des Weiteren werden Defizite im Bereich von **Spiel- und Freizeitangeboten für ältere Kinder und Jugendliche** deutlich (10 Nennungen). Es sind zwar Spielplätze und Ähnliches vorhanden, diese seien aber, so ein Großteil der Anmerkungen, eher für Kleinkinder geeignet. Was ebenfalls bei den genannten Problemen deutlich wurde, ist die unangemessene fußläufige Erreichbarkeit von Grün- und Freiflächen. Neun Haushalte bemängeln das Fehlen von adäquaten und **gut erreichbaren öffentlichen Grünflächen** zum Spielen, Erholen, Spazierengehen und so weiter.

Sonstige Nennungen wie Probleme in der Nachbarschaft, mit der Hausverwaltung, mit der Autofreiheit bezüglich der vorhandenen Infrastrukturen stellen eher Einzelmeinungen dar und sind daher nicht allgemeingültig auf alle Haushalte von „Stellwerk60“ übertragbar.

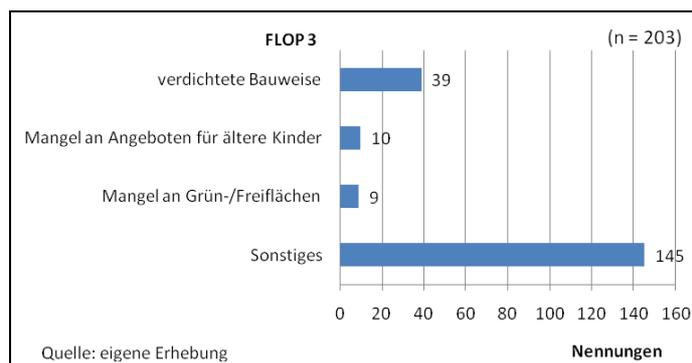


Abb. 23 Negativste Aspekte „Stellwerk60“

Handlungsbedarf

Der größte Handlungsbedarf besteht aus Sicht der Bewohner bei den derzeitigen **Freizeitangeboten im Wohnumfeld**, vor allem bei den Spielplätzen (Abb. 24). Gut zwei Drittel der Bewohner von „Stellwerk60“ sind der Auffassung, dass diese Angebote verbessert werden

müssen. Konkret fordern 15 Haushalte eine bessere Ausstattung der vorhandenen Spielplätze (Abb. 25). Weitere 14 setzen sich für mehr altersgerechte Freizeitangebote ein (d.h. mehr Angebote für ältere Kinder und Jugendliche). Ein besonderes Anliegen ist vielen Bewohnern der Erhalt des angrenzenden Bolzplatzes, der zukünftig bebaut werden soll (10 Nennungen).

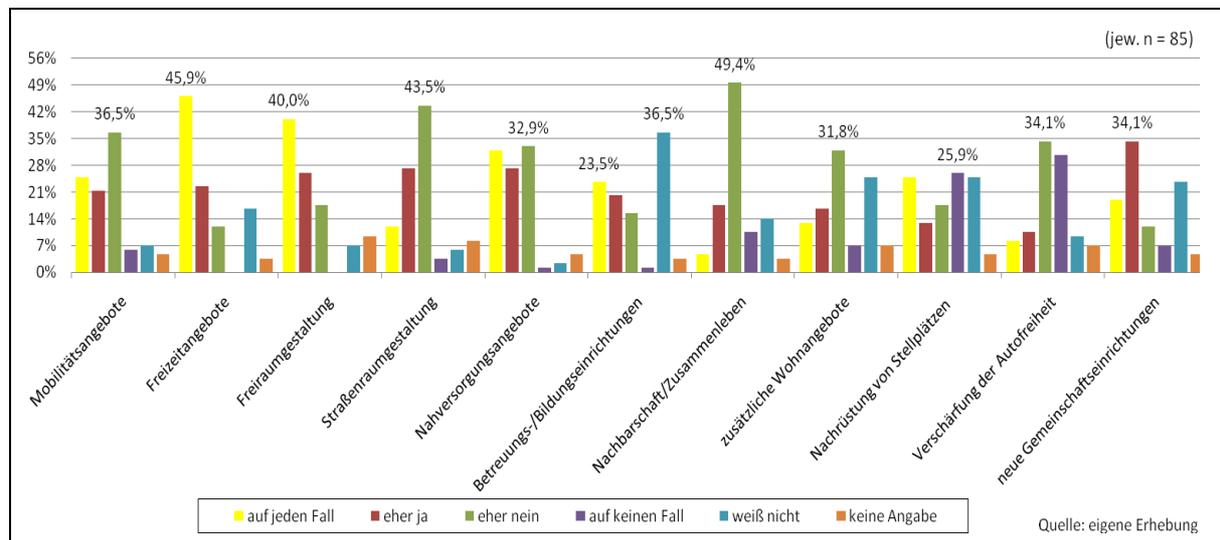


Abb. 24 Handlungsbedarf nach Bereichen

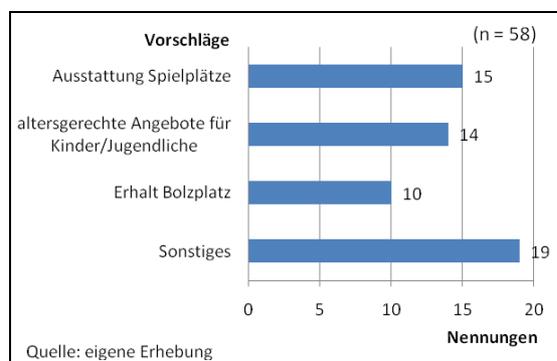


Abb. 25 Verbesserungsvorschläge Freizeitangebote

Weiteren akuten Handlungsbedarf sehen die Bewohner der autofreien Siedlung bei der **Freiraumgestaltung**. Rund zwei Drittel der Befragten sehen hier Verbesserungsmöglichkeiten (65,9%). Konkret fordern 12 Haushalte insgesamt mehr Grünflächen innerhalb und im Umfeld von „Stellwerk60“ (Abb. 26). Dieselbe Anzahl wünscht sich Verbesserungen bei der derzeitigen Parkgestaltung. Als Ergänzung zu den bestehenden Freiräumen möchten weitere fünf Haushalte den oben genannten Bolzplatz in seiner derzeitigen Funktion erhalten. Gründe hierfür stellen die innergebietsliche Freiflächenknappheit, die durch die verdichtete Bauweise verursacht wird, die derzeitige Baustellensituation (Fertigstellung der Restgebäude) sowie der geringe Umfang an Spielflächen für ältere Kinder und Jugendliche dar.

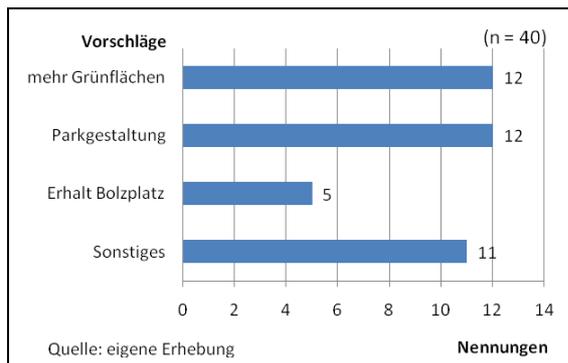


Abb. 26 Verbesserungsvorschläge Freiraumgestaltung

Die Mehrheit der Bewohner sieht bei der **Nahversorgung** Nachbesserungsbedarf. 58,8 Prozent wünschen sich im direkten Umfeld der autofreien Siedlung kleinere Läden und Geschäfte mit Waren des täglichen Bedarfs. Am häufigsten wird mit 18 Nennungen eine Bäckerei gefordert (Abb. 27), gefolgt von der Ansiedlung eines Kiosks (13 Nennungen) sowie eines Lebensmittelladens (10 Nennungen), alles in fußläufiger Entfernung. Einzelne Haushalte äußerten auch den Wunsch nach einem Bio-Bäcker respektive -Laden. Diese und ähnliche Wünsche werden an dieser Stelle nicht einzeln aufgezählt, sondern sind unter den obenstehenden Begriffen subsummiert worden.

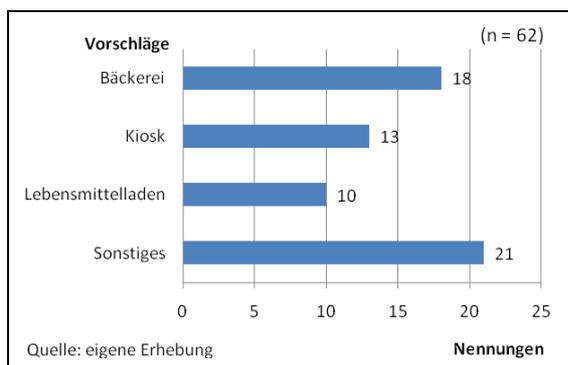


Abb. 27 Verbesserungsvorschläge Nahversorgung

Neben der Verbesserung des Nahversorgungsangebots besteht zudem der Wunsch nach der Errichtung siedlungseigener **Gemeinschaftsräume**. Gut die Hälfte der Befragten äußerte sich dahingehend zustimmend (52,9%). Konkreter Verbesserungsvorschlag ist diesbezüglich die Realisierung eines multifunktionalen Raumes (Feiern, Spielen, Unterhalten usw.; Abb. 28). Zudem bestehen Forderungen einzelner Mehrfamilienhausbewohner nach zusätzlichen Wasch- und Trockenräumen (zusammen 12 Nennungen). Darüber hinaus wird die Eröffnung eines Cafés in siedlungsnaher Entfernung angeregt (v.a. die alte Kantine wurde als Örtlichkeit benannt).

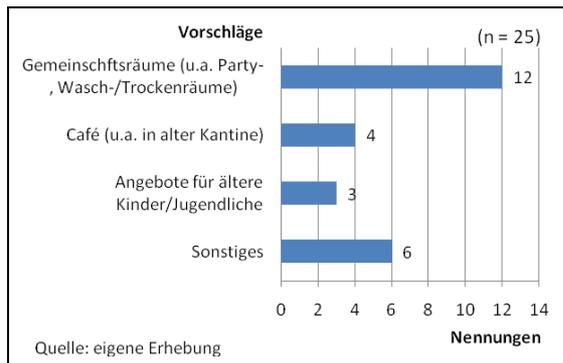


Abb. 28 Verbesserungsvorschläge Gemeinschaftseinrichtungen

Möglicher Handlungsbedarf besteht beim **Ausbau der Mobilitätsangebote** sowie bei dem Umfang von Betreuungs- beziehungsweise Bildungseinrichtungen im Quartier. Zunächst zu den Mobilitätsangeboten. 45,9 Prozent der Haushalte wünschen sich Verbesserungen in punkto ÖPNV, Carsharing sowie beim Angebot der Mobilitätszentrale. Demgegenüber stehen jedoch 42,4 Prozent, die das nicht für nötig halten. Hinsichtlich der Verbesserungsvorschläge erachten neun Haushalte einen gemeinsamen Standort von Mobilitätszentrale und Carsharing-Station für sinnvoll (Abb. 29). Acht weitere sprechen sich für ein insgesamt größeres Carsharing-Angebot aus und vier Haushalte möchten vor allem längere Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale. Den ÖPNV betreffend, gibt es vier Vorschläge für eine Verbesserung der Busanbindung, insbesondere für eine häufigere Anbindung der Siedlung an die beiden S-Bahn-Haltestellen „Köln-Nippes“ sowie „Köln-Geldernstr./Parkgürtel“.

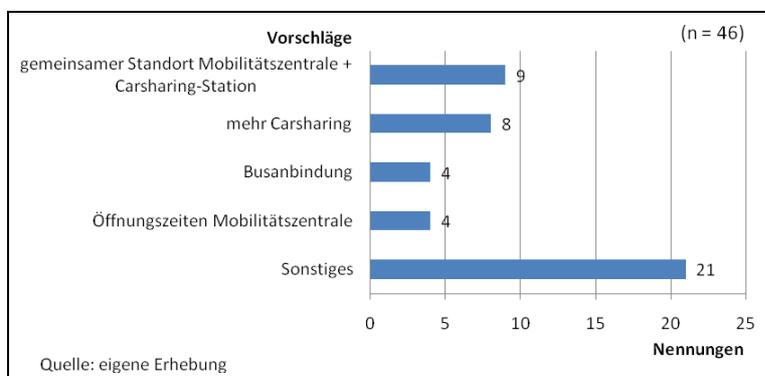


Abb. 29 Verbesserungsvorschläge Mobilitätsangebote

Bei den **Betreuungs- und Bildungsangeboten** sprechen sich vor allem die Haushalte mit Kleinkindern respektive schulpflichtigen Kindern für eine bessere Betreuungssituation aus (43,5%). Demgegenüber ist jedoch der Anteil der Bewohnerhaushalte zu erwähnen, die keine Meinung dazu haben (36,5%). Dieser Anteil spiegelt die Haushalte wieder, die keine Kinder haben und somit sich darüber kein Urteil bilden können/wollen. An der Spitze der Vorschläge zur Verbesserung der Betreuungs- und Bildungssituation im Quartier steht die Forderung der Haushalte nach insgesamt höheren Betreuungskapazitäten (10 Nennungen). Damit in Verbindung stehen konkret acht Forderungen zur Einrichtung mindestens einer zu-

sätzlichen Kindertagesstätte im Nahbereich von „Stellwerk60“ (Abb. 30). Ebenfalls 10 Nennungen entfielen auf den Wunsch der Bewohner, das Bildungsangebot im Quartier zu erhöhen. Dabei spielt die Forderung nach jeweils einer zusätzlichen Grund- sowie Gesamtschule⁴⁴ eine eher untergeordnete Rolle (4 bzw. 2 Nennungen).

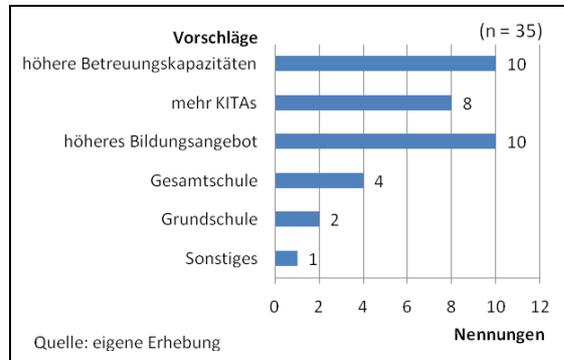


Abb. 30 Verbesserungsvorschläge Betreuungs-/ Bildungsangebote

An folgendem Aspekt spaltet sich die Bewohnerschaft von „Stellwerk60“ in zwei Lager, nämlich bei der Frage, ob eine Stellplatznachrüstung von Nöten sei. 37,6 Prozent bejahen dies, währenddessen 43,2 Prozent diese Forderung ablehnen (vgl. Abb. 24). Weitere 14,1 Prozent haben überhaupt keine Meinung dazu. Das heißt, der Forderung nach der Schaffung einer höheren Kapazität an Stellplätzen von dem einen Teil der Bewohnerschaft, steht der andere Teil ablehnend gegenüber. An dieser Stelle bleibt festzuhalten, dass sich, unter Berücksichtigung der Haushalte, die keine Meinung haben, weder eine Mehrheit für noch gegen die Nachrüstung von Stellplätzen findet.

Die wichtigsten Aspekte dieses Kapitels werden in Tabelle 9 (im Anhang) als Zusammenschau dargestellt.

5.2 Bewertung der Anwohner

Bei der Bewertung der autofreien Siedlung durch die Bewohner ist, wie bereits in Kapitel 3.2 erwähnt, anzumerken, dass ein Rücklauf von 13 Fragebögen, ergo ein Stichprobenumfang von 13 Haushalten, in keinsten Weise aussagekräftig für die Grundgesamtheit von 100 Anwohnerhaushalten ist. Dennoch zeigen die Bewertungen der 13 Haushalte eine Tendenz, wie die autofreie Siedlung von Außen betrachtet und eingeordnet wird. Die Signifikanz der Ergebnisse dieses Kapitels sollte daher, bezogen auf die Gesamtbewertung, nicht überschätzt werden, was allein schon, im Vergleich zu den Kapitel 5.1 und 5.3, am geringeren textlichen Umfang deutlich wird.

⁴⁴ Mittlerweile wurde bereits eine quartiersübergreifende Elterninitiative gegründet, um die Schaffung einer zusätzlichen Gesamtschule in Nippes zu erwirken (**GE.NI.AL**–Elterninitiative für eine **Ge** samtschule für **Ni** ppes für **Al** le; Nachbarn60, 2009b)

Trotz der genannten Einschränkungen bezüglich der Aussagekraft der Ergebnisse, kann die Anwohnerstruktur wie folgt charakterisiert werden: Bei einem mittleren Durchschnittsalter von etwa 49 Jahren beträgt die Wohndauer der Anwohner im Mittel 22 Jahre (\bar{x} seit 1987). Dieser Zeitraum von etwa 20 Jahren ohne direkte Nachbarschaft spiegelt einerseits die gute Vergleichbarkeit der Situation der Anwohner von „Stellwerk60“ mit und ohne Bebauung des Gebiets wieder und andererseits beeinflusst diese Situation auch die Bewertung der autofreien Siedlung, was insbesondere im Abschnitt „Probleme“ deutlich wird.

Erfolge

Der Frage, ob überhaupt positive Aspekte durch die benachbarte Siedlung entstanden sind, stimmt der Großteil der Anwohner (84,6%) zu. Von den 18 genannten positiven Aspekten kristallisieren sich insbesondere das **kinderfreundliche Umfeld** (6 Nennungen), die **Belebung des Umfeldes** (3 Nennungen) sowie die **Gestaltung des Außenraumes**, insbesondere die der Radwege (je 2 Nennungen), heraus (Abb. 31). Vor allem die Sicherheit der Kinder beim Spielen wird positiv gesehen.



Abb. 31 Positive Aspekte „Stellwerk60“ (Anwohner)

Des Weiteren wird die **Nachbarschaftsentwicklung** als positiv betrachtet. 84,6 Prozent der Anwohner haben grundsätzlich Kontakt zu ihren autofreien Nachbarn. Die Bewertung dieses Kontakts fällt neutral aus. Gut die Hälfte der Anwohner (53,8%) benennt ein neutrales Verhältnis zu den Bewohnern von „Stellwerk60“ und ein weiteres Drittel (30,8%) bezeichnet es sogar als „gut“ (Abb. 32).

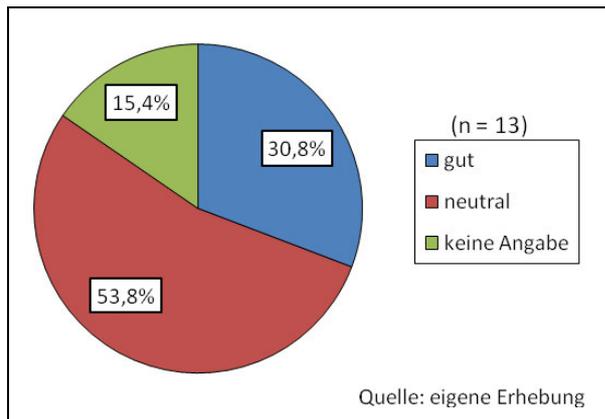


Abb. 32 Bewertung des Kontakts zu Nachbarn (Anwohner)

Probleme

Dass für die Anwohner der autofreien Siedlung Probleme durch den Bau von „Stellwerk60“ entstanden sind, steht für sie außer Frage. 100 Prozent der beantworteten Fragebögen, das heißt alle 13 Anwohnerhaushalte sind der Meinung, dass die Neubausiedlung Probleme verursacht hat. Die herausragendste Problemstellung ist das **Parkplatzproblem**, ergo der hohe Parkdruck im Umfeld der autofreien Siedlung (12 Nennungen; Abb. 33). Hierbei sehen sie die **Autofreiheit**, vor allem den autofreien Lebensstil der Bewohner von „Stellwerk60“, in direktem Zusammenhang mit den Parkplatzproblemen. Sie bezeichnen dieses Wohnkonzept als „Mogelpackung“. Einige Anwohner gehen sogar davon aus, dass die Bewohner in Wahrheit gar nicht autofrei sind und dadurch ihnen die Parkplätze in ihrer Straße wegnehmen.

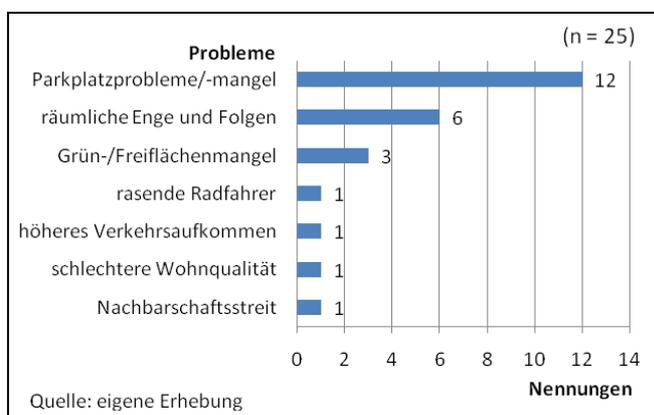


Abb. 33 Probleme durch „Stellwerk60“ (Anwohner)

Ein weiterer negativer Aspekt von „Stellwerk60“ wird durch die **enge Bebauung** hervorgerufen (6 Nennungen). Bei den Anwohnern entstehen dadurch das Gefühl der räumlichen Enge und daraus resultierende Probleme. Vor der Bebauung waren sie durch die Bahnbrache ein grünes Wohnumfeld gewohnt und wurden nicht durch Nachbarn gestört. Zudem konnte, aufgrund der westexponierten Häuser, der Sonnenuntergang genossen und durch die nicht vorhandene Bebauung eine größere Belichtung sowie Besonnung der Grundstücke generiert

werden. Außerdem wurde die Bahnbrache als zusätzliche wohnraumnahe Grünfläche genutzt (Hundeweg u.ä.). Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass durch die Neubausiedlung den Anwohnern die Grundstücksfläche verringert wurde, da die vorhandenen Grundstücksgrenzen nicht den tatsächlichen Grenzen auf amtlichen Katasterkarten entsprachen. Diese Tatsache verstärkt zusätzlich die negative Sicht auf die autofreie Siedlung.

Der genannte **Grün-** respektive **Freiflächenmangel** (3 Nennungen) hängt mit der genannten Brachflächenbebauung zusammen. Den Anwohnern fehlt ein Ort zum Erholen, Verweilen und Entspannen im direkten Wohnumfeld.

Gesamtbewertung

Der Autofreiheit in der benachbarten Siedlung geben die Anwohner keine Zukunft. 69,2 Prozent glauben nicht an die Dauerhaftigkeit autofreien Wohnens in der Nachbarschaft (Abb. 34). Von diesen Skeptikern sind 38,5 Prozent sogar davon überzeugt, dass die autofreie Siedlung keine fünf Jahre mehr existieren wird (Abb. 35). 23,1 Prozent denken, dass „Stellwerk60“ in spätestens 15 Jahren ihre derzeitige Bestimmung verwirkt hat. Allerdings ist anzumerken, dass es unter den Anwohnern einen hohen Anteil an Skeptikern gibt, die keine Angaben zur Dauerhaftigkeit der Autofreiheit gemacht haben (38,5%).

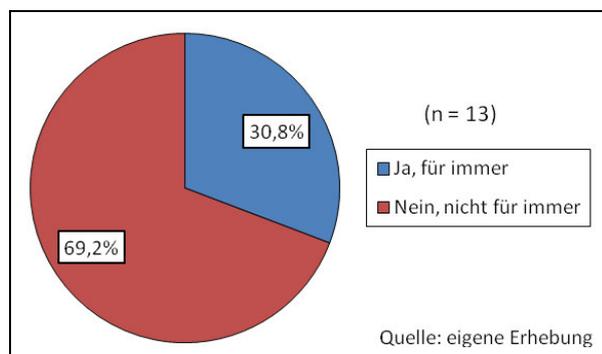


Abb. 34 Bestandszeitraum „Stellwerk60“ (Anwohner)

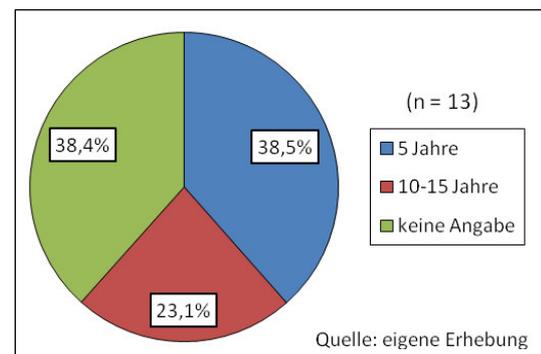


Abb. 35 Dauerhaftigkeit von „Stellwerk60“ (Anwohner)

Handlungsbedarf

Gut drei Viertel der Anwohner (76,9%) sehen Änderungsbedarf bei der derzeitigen Entwicklung der autofreien Siedlung zur Verbesserung ihrer Wohn- und Lebenssituation. 18 Verbesserungsvorschläge wurden abgegeben, von denen fünf die Verbesserung der aktuellen **Parkplatzsituation** betreffen (Abb. 36). Konkrete Forderungen seitens der Anwohner ist die generelle Öffnung der siedlungseigenen Parkpalette von „Stellwerk60“ und darüber hinaus die Bereitstellung eines insgesamt größeren Umfangs an Stellfläche im Umfeld, vor allem für die Besucher der autofreien Siedlung.

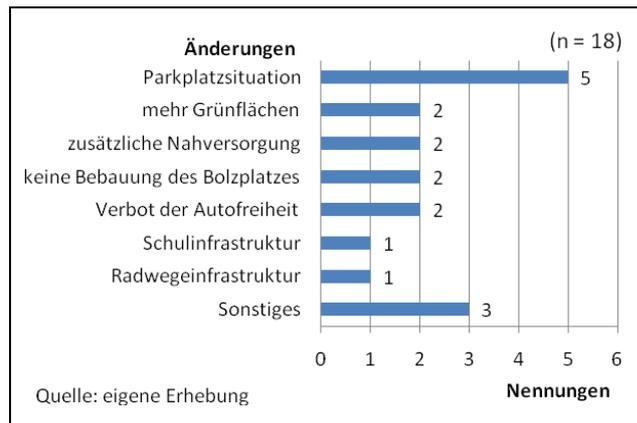


Abb. 36 Änderungsvorschläge (Anwohner)

Weitere Verbesserungsvorschläge betreffen nicht direkt die autofreie Siedlung, sondern eher die **Quartiersentwicklung**. Darunter fallen unter anderem ein größerer Umfang an öffentlichen Grünflächen, zusätzliche Nahversorgungsmöglichkeiten sowie die Nichtbebauung des benachbarten (bahneigenen) Bolzplatzes (je 2 Nennungen). Radikale Vorschläge, wie die Abschaffung der Autofreiheit insgesamt (2 Nennungen), werden zwar geäußert, spiegeln aber nicht den Grundtenor der Anwohner bezüglich des Handlungsbedarfs wieder.

Die wichtigsten Aspekte dieses Kapitels werden in Tabelle 10 (im Anhang) als Zusammenschau dargestellt.

5.3 Bewertung der Experten

In diesem Kapitel erfolgt die Bewertung der autofreien Siedlung aus Expertensicht. Welche für die Projektentwicklung verantwortlichen Personen ausgewählt wurden, ist bereits in Kapitel 3.3 dargestellt worden. Die wichtigsten Expertenaussagen werden zudem in den Tabellen 11ff (im Anhang) zusammengefasst.

5.3.1 Stadt Köln

Die Stadt Köln besitzt im Planungsprozess der autofreien Siedlung die Aufgabe, den Bebauungsplan für die Gesamtkonversion auf dem ehemaligen EAW-Gelände aufzustellen und Verhandlungen mit dem Projektentwickler über die Einzelheiten der Realisierung der autofreien Siedlung zu führen. Mit der Realisierung dieser Siedlung verfolgt sie das Ziel, einen Raum für einen bestimmten Teil der Stadtbevölkerung zu schaffen, der bereit ist, auf die Nutzung sowie auf den Besitz eines Autos zu verzichten, um sich dafür einen Zugewinn an Wohnumfeldqualität zu „erkaufen“.

Erfolge

Zunächst wird die Entwicklung von ‚Stellwerk60‘ als wohnungspolitischer Erfolg zur **Deckung des Wohnraumbedarfs** in Köln⁴⁵ angesehen. Denn als Teil eines über 1000 Wohneinheiten zählenden Großprojekts sieht die Stadt die autofreie Siedlung „erstmal nicht als Misserfolg an“, mit der Begründung, dass über 1000 neu entstehende Wohneinheiten für Köln nicht selbstverständlich sind. Denn es sind nur wenige innerstädtische Wohnbauflächen verfügbar. In diesem Zusammenhang wird auch die verdichtete Bauweise (gem. § 21a BauNVO) nicht als zu problematisch betrachtet, da durch geringe Abstandsflächen zwischen den einzelnen Baukörpern mehr Wohneinheiten geplant und realisiert werden können.

Eine besonders hohe Qualität besitzt die Siedlung dahingehend, dass aus der autofreien Konzeption von ‚Stellwerk60‘ ein **Zugewinn an Wohnumfeldqualität** resultiert, wodurch sie zu einer „besondere[n] Siedlung“ mit einem „eigenen Charakter“ wird. Dieser Eindruck entsteht zum einen durch die Aneignung des öffentlichen Raumes auf Seiten der Siedlungsbewohner. Denn die Erweiterung und Verlagerung des Wohnraums auf die Straße („Die Leute sitzen auf ihren Bänken vor ihren Häuschen“) stellt einen völlig anderen „Umgang mit dem Raum“ dar, der in konventionellen Siedlungen mit dem zugehörigen Straßenverkehr nicht möglich ist. Des Weiteren trägt eine homogene innergebietliche Sozialstruktur zu diesem besonderen Erscheinungsbild der autofreien Siedlung bei. Die Stadt begründet dies damit, dass diese Siedlung eine spezifische Zielgruppe anspricht, nämlich „Leute gleicher Gesinnung“, die „ganz bewusst dort mit einem ganz bestimmten persönlichen Lebensziel hingezogen sind“ (v.a. für diejenigen, die bewusst ohne Auto leben möchten, d.h. ökologisch motivierten Lebensweisen nachgehen oder für die, die in Gemeinschaft bzw. Nachbarschaft leben wollen usw.).

Zu den neuen Wohnumfeldqualitäten trägt die Autofreiheit im Gebiet bei. Deren rechtliche Regelung wird als zufriedenstellend gelöst betrachtet, denn die maximalen **öffentlich-rechtlichen Regelungsmöglichkeiten der Autofreiheit** sind bis dato ausgeschöpft worden („soweit rechtlich geregelt, wie es geregelt werden muss“). Die Stadt kommt zu dieser Sichtweise, da ihr bis dato keine groben Verstöße gegen die Autofreiheit gemeldet wurden und darüber hinaus auch kein Eingreifen der Behörde durch Fällung von Sanktionen gegen potentielle Missachter der Autofreiheit vonnöten gewesen ist. Jedenfalls sei es bisher nicht vorgekommen, „dass da einer unbedingt mit seinem Auto im Vorgarten parken will“.

Die damit zusammenhängende Abwicklung des Restverkehrs auf der dafür vorgesehenen Stellfläche am südwestlichen Siedlungsrand läuft derzeit ohne Probleme. Für den „GAU“ – der Nichtbeachtung der Autofreiheit durch die Bewohner – hat die Stadt bauleitplanerisch „Vorsorge“ getroffen, indem sie die an die Parkpalette angrenzende Fläche als Reservefläche für das mögliche Szenario eines ansteigenden innergebietlichen Pkw-Besatzes im

⁴⁵ Der Wohnraumbedarf in Köln beläuft sich nach Aussagen der Stadt auf normativ 3000 bis 3500 Neubauwohnungen pro Jahr, bei einem gleichzeitigen Mangel an zur Verfügung stehenden Flächenkapazitäten (Interview 1).

Bebauungsplan speziell gekennzeichnet hat. Die städtebaulichen Planungen beziehen also den Fall mit ein, dass zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten entstehen können, „wenn sich das Autofreie überholt hat“.

Die autofreie Siedlung ‚Stellwerk60‘ ist kein rein kommunal motiviertes Bauprojekt, sondern sie wurde neben der Stadt Köln auch von diversen anderen Akteuren kreiert. Bei ihrem Realisierungsprozess spielt insbesondere der Investor und Bauträger, die Kontrola Treuhandgesellschaft mbH, eine dominierende Rolle. Mit diesem privatwirtschaftlich tätigen Akteur stellt die Stadt eine „relativ gute Zusammenarbeit“ heraus, die unter anderem durch das mutige Agieren und Vorantreiben des Projekts auf Seiten der Kontrola während des gesamten Planungsprozesses begründet ist. Aufgrund dessen kann die **Zusammenarbeit der bei der Projektentwicklung** hauptverantwortlichen Akteure aus kommunaler Sicht als erfolgreich bezeichnet werden.

Probleme

Neben den genannten erfolgreichen Aspekten, sieht die Stadt auch noch Probleme bei der Realisierung des autofreien Siedlungskonzepts. Dabei stehen insbesondere der öffentlich-rechtliche Regelungsbedarf sowie das Verhältnis zu diversen Akteuren im Vordergrund der Betrachtung.

Anfängliche Probleme ergaben sich vor allem während der Planungsphase von ‚Stellwerk60‘. Die Stadt hat die Aufgabe, einen langfristigen Bebauungsplan für das gesamte Konversionsgebiet aufzustellen und die autofreie Siedlung, die „möglicherweise eine zeitlich befristete Erscheinung“ ist, dort zu integrieren. Aufgrund der fehlenden Erfahrung sah die Stadt zu diesem Zeitpunkt vor allem Probleme bei der Abwicklung des Restverkehrs, die bis dato noch nicht abschließend geklärt ist. Zur Disposition standen anfangs insbesondere die **Definition und planerische Absicherung des „absehbaren“ Stellplatzbedarfs** nach der Landesbauordnung (BauO NRW). Dort heißt es, dass der Stellplatznachweis „nach dem absehbaren Bedarf zu führen“ ist. Für die Stadt war diese Vorschrift aufgrund fehlender Vergleichswerte noch unbekanntes Terrain. Gelöst wurde dieses Problem durch die Festlegung des gesamten Stellplatzbedarfs (inkl. Besucherparkplätze) auf 120 Stellplätze für 400 Wohneinheiten (Stellplatzschlüssel von ca. 0,3 Stellplätzen pro Wohneinheit).

Ein weiterer problematischer Aspekt war unerlaubtes Parken (sog. „**Schwarzparker**“) auf dem Parkplatz der autofreien Siedlung. Eine durchgeführte Zählung und Überprüfung der Kennzeichen hat zu dem Ergebnis geführt, dass der überwiegende Teil keine Bewohner von ‚Stellwerk60‘ darstellt, sondern dass vor allem Anwohner unerlaubterweise diese Fläche als Parkplatz nutzen.

Darüber hinaus ist die autofreie Siedlung immer wieder ein Aufhänger für projektinterne sowie öffentliche Diskussionen. Die **Anwohnerbeschwerden** darüber, dass diese autofreie Siedlung nur eine „Mogelpackung“ und die vorhandene Parkpalette mit Autos der Menschen

belegt ist, „die gesagt haben, sie hätten keins“, sieht die Stadt gelassen, da die Anwohner für ihre Anschuldigungen bis dato keine Beweise liefern konnten. Zudem fordert eine große Öffentlichkeit im Umfeld der Siedlung immer wieder eine stärkere öffentlich-rechtliche Regelung der Autofreiheit. Insbesondere das Verbot des Stellplatzbesitzes für Bewohner der autofreien Siedlung ist ein Thema. Diesem problematischen öffentlichen Diskurs, der öffentlich-rechtlichen Regelung der Autofreiheit, steht die Stadt ablehnend gegenüber, da sie nur über den Stellplatznachweis die Autofreiheit regeln kann und es in anderen Fragen derzeit „keinen öffentlich-rechtlichen Regelungsbedarf gibt“.

In diesem Zusammenhang nennt die Stadt auch **Probleme mit den Bewohnern** von ‚Stellwerk60‘. Hierbei geht es vor allem um die Klärung strittiger Regelungsfragen bezüglich der Ausgestaltung der Autofreiheit (Zufahrtsregelung, Ausnahmeregelungen usw.). Diese Probleme werden von der Stadt nicht überbewertet und sind aus ihrer Sicht größtenteils gelöst worden (Mit den Bewohnern „hatten wir mal so ein bisschen Pong-Pong, aber das hat sich dann auch [...] erledigt.“).

Ein viel schlechteres Verhältnis hat die Stadt zum Initiator von ‚Stellwerk60‘, dem **Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V. (ASK)**, der zu Beginn des Projekts an den Planungen partizipiert hat. Durch nicht erfüllte Erwartungen auf beiden Seiten hinsichtlich Organisation und Aufgabenerfüllung im Planungsprozess (Streitpunkte waren insbes. Fragen hinsichtlich potentieller Erwerber und der Betreuung der Mobilitätszentrale), entstanden untereinander Probleme und Konflikte, die darin mündeten, dass der Verein der Stadt den Bebauungsplan „wegklagen“ wollte. Es entstand „ein richtig harter Crash“ und die Zusammenarbeit endete mit dem Ausstieg des ASK aus dem Projekt.

Städtebaulich problematische Aspekte sind, gemäß der Stadt, in der verdichteten Bauweise des Gebiets zu sehen. Einerseits wurden minimale Abstandsflächen als erfolgreicher Aspekt zur Maximierung der Wohneinheiten in der Siedlung genannt. Andererseits sieht die Stadt die **verdichtete Bauweise** auch sehr kritisch. Sie bezeichnet die Bebauungsdichte als „grenzwertig“ und die Abstandsflächen seien „teilweise schon knapp“ bemessen. Aufgrund der Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Abstandsflächen, wird ein Unterschreiten des „gefühlte[n] Sozialabstand[es]“ zu Gunsten einer höheren Generierung an Wohneinheiten von der Stadt in Kauf genommen und „ist [...] nicht zu verhindern“.

Einen weiteren problematischen Aspekt sieht die Stadt in der Dauerhaftigkeit der Autofreiheit. Zum einen ist das Problem der **Nachfolgegeneration der Autofreien**, das heißt, die zukünftige Einstellung der Kinder der derzeitigen autofreien Siedlungsbewohner zur Autofreiheit und diesbezügliche Regelungsfragen, noch nicht gelöst. Dieser Aspekt ruft bei der Stadt die Sorge der fehlenden Planungssicherheit hervor, da sie nicht weiß, „wie die zweite Generation mit diesem Thema umgehen wird“. Wird sie die Autofreiheit in Gänze (d.h. die persönliche und gebietsweise Autofreiheit) akzeptieren beziehungsweise mittragen oder verwirft sie diese Idee und verstößt gegen die Regelungen oder aber verlässt sie wohlmög-

lich in großen Teilen die autofreie Siedlung? Auf diese Fragen sucht die Stadt derzeit noch Antworten und Lösungsmöglichkeiten.

Aus obiger Problemstellung ergibt sich ein weiterer problematischer Aspekt, der die Gebietsentwicklung betrifft: Wie entwickelt sich die **zukünftige Bewohnerstruktur**? Diese Frage sieht die Stadt als Problem auf sich zukommen, wenn die soziale Durchmischung einseitig kippen könnte. Da sie kaum Einfluss auf solch eine Struktur hat, gibt sie zu bedenken, dass ein nicht-konventionelles, das heißt autofreies Wohngebiet, „sehr schnell einen schlechten Ruf erlangen“ kann und dass daraus möglicherweise ein Problem mit der sozialen Akzeptanz entstehe.

Als abschließendes Problem nennt die Stadt das von der Deutschen Bahn AG geplante **Zulaufgleis**, das westlich der autofreien Siedlung entstehen soll. Als Anbindung des Verschiebebahnhofs in Köln-Bilderstöckchen mit der nahegelegenen Bahnstrecke gedacht, führt dieses Gleis am neuen Stadtteilquartier entlang und es sind aufgrund nicht geplanter Lärmschutzanlagen erhebliche Lärmemissionen durch den Bahnverkehr zu befürchten. Um dies zu verhindern, will die Stadt die Deutsche Bahn AG zu einer geeigneten Lärmschutzlösung überzeugen, um die Siedlung vor Lärmemissionen zu schützen, so dass die Bewohner keine Verschlechterung der Wohnumfeldqualitäten befürchten müssen. Die Bereitschaft zum Bau einer Lärmschutzanlage ist auf Seiten der Bahn derzeit noch nicht gegeben. Daher befindet sich die Stadt „noch im heftigsten Fingerhakeln“ mit der Deutschen Bahn AG und ergreift eindeutig Partei für die Siedlungsbewohner zum Schutz vor zusätzlichen Lärmemissionen („stehen [...] klar hinter den Bewohnern und gegen die Bahn.“).

Gesamtbewertung

Eine abschließende Gesamtbewertung der autofreien Siedlung ‚Stellwerk60‘ kann die Stadt zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeben, da das Gesamtgebiet noch nicht komplett realisiert worden ist. Das heißt, ein mittelfristiger Erfolg der Siedlung ist derzeit nicht belegbar („[...] können wir im Moment nicht sagen“).

Die Bewertung des Status-quo fällt jedoch positiv aus. Die autofreie Siedlung wird von der Stadt als Erfolg dargestellt, „weil Misserfolge [...] nicht gemeldet wurden“. Darüber hinaus wird, wie bereits bei den Erfolgen erwähnt, der Zugewinn an Wohnumfeldqualität, hervorgehend aus der autofreien Grundkonzeption der Siedlung, überaus positiv bewertet.

Des Weiteren stellt sich als positiv heraus, dass das autofreie Konzept der Siedlung durchaus „auf andere Standorte übertragbar“ und auch anwendbar ist. Dabei bezieht sich die Stadt nicht nur auf das Kölner Stadtgebiet, sondern weist auf alle Standorte hin, an denen die „Makrostandortfaktoren“ wie innerstädtische Lage, gute Nahmobilität und Nahversorgung gegeben sind.

TOP 3

1. Existenz von Stellwerk60 („dass es sie gibt“).
2. „Pionierarbeit“ durch die Kontrolle („[...] das geht soweit über das hinaus, [...] was in der Republik [...] an Modellprojekten bekannt ist“).
3. Bis dato gab es „keine größeren Probleme“.

FLOP 3

1. Nicht-gelöstes Problem mit der Nachfolgeneration der Autofreien („zweite Generation“).
Weitere Probleme ergeben sich aus:
 2. Internen Konflikten der Bewohnerschaft von ‚Stellwerk60‘.
 3. Der Auflösung von der Idee der Autofreiheit im Gebiet.

Handlungsbedarf

Bis Ende 2009 steht aus städtischer Sicht eine Lösung der Standortfrage sowie der Trägerschaft der **Mobilitätszentrale** in Aussicht. Sie soll in der von der GAG Immobilien AG (GAG) derzeit errichteten Neubebauung im Südwesten der Siedlung integriert werden. Die GAG wäre nach Stand der Dinge auch bereit, die Trägerschaft für die Mobilitätszentrale zu übernehmen.

Die Stadt verweist darauf, dass weitere Verbesserungsmaßnahmen in und im Umfeld der autofreien Siedlung zwingend unter den Prämissen der „Nachhaltigkeit“ und des „Funktionierens“ erfolgen müssen. In diesem Zusammenhang gibt die Stadt zu bedenken, dass Probleme immer dann entstehen, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern (z.B. Wegfall der Hortplätze in Kindergärten) und wenn die Erwartungen der Bewohner nicht mit den tatsächlichen Gegebenheiten in Gebiet übereinstimmen. Daher lässt sich die Stadt auf kein voreiliges Handeln ein und wird die Rahmenbedingungen für zusätzliche Angebote in der Siedlung und im Wohnumfeld genauestens prüfen. Zurzeit bestehe auf Seiten der Bewohner, laut Stadt, Bedarf an einer zusätzlichen **Kindertagesstätte** sowie zusätzlichen **Nahversorgungsmöglichkeiten**. Bei der Realisierung solcher zusätzlichen Angebote ist die Stadt noch zurückhaltend, da sie dies in anderen Siedlungen ermöglicht hat und diese Zusatzangebote nach ihrer Realisierung nicht genutzt wurden („Nach vier Wochen war der [Markt] zu Ende, weil da keiner hingegangen ist [...]).“).

Akuter Handlungsbedarf bestehe im Moment beim Vollzug der Grünflächen auf dem gesamten Konversionsgelände des ehemaligen EAWs. Insbesondere der westlich angrenzende **Bürgerpark mit der alten Kantine** soll, gemäß Erschließungsvertrag, in nächster Zeit von einem weiteren an der Gebietskonversion beteiligten Bauträger entwickelt werden. Die vor-

herrschende Idee ist, dass die Kantine saniert und zu einem Stadttreff für die Quartiersbewohner umgebaut wird. Die Stadt übt sich in dieser Frage noch in Zurückhaltung („Ich bin da noch so ein bisschen skeptisch, ob das klappt.“). Wie die Umsetzung dieses Vorhabens im Einzelnen ablaufen soll, ist laut Stadt noch nicht abschließend geklärt.

5.3.2 Investor und Bauträger Kontrola Treuhandgesellschaft mbH

Die Kontrola Treuhandgesellschaft mbH ist auf dem Kölner Wohnungsmarkt ein eher kleiner Bauträger, der einen Marktanteil von etwa drei Prozent aufzuweisen hat. Ihre Aufgaben bei der Flächenentwicklung sind der An- und Verkauf sowie die Beplanung und Bebauung der einzelnen Grundstücke der autofreien Siedlung ‚Stellwerk60‘ auf dem südöstlichen Teilgebiet des ehemaligen EAW Nippes. Mit der Realisierung dieser Siedlung verfolgt sie das Ziel, eine Nische auf dem Kölner Wohnungsmarkt zu bedienen und dieses alternative Wohnbauprojekt möglichst gewinnbringend zu gestalten.

Erfolge

Das Gesamtprojekt ist für die Kontrola ein wirtschaftlicher Erfolg, was an der **Anzahl verkaufter Wohnungen** erkennbar wird. Von insgesamt 440 bis 450 Wohneinheiten sind zum jetzigen Zeitpunkt bereits 380 verkauft. Nur 50 bis 60 Wohnungen, an „besten Stellen des Gesamtprojekts“ sind noch disponibel (Stand: Juni 2009).

Für die Kontrola ist auch das städtebauliche Konzept als Erfolg einzustufen, da aus ihm zahlreiche Maßnahmen und Elemente hervorgegangen sind, die die „hohe Qualität“ der autofreien Siedlung widerspiegeln. Dazu zählen vor allem eine gelungene **bauliche Durchmischung**, eine abkürzungsfreundliche **Wegegestaltung**, die Schaffung hoher **Außenraum- und Aufenthaltsqualitäten**, die durch einzelne Gestaltungselemente (kleine Plätze, Hecken und Bäume) hervorgerufen werden und darüber hinaus eine hohe **Durchgrünung** der Siedlung. Die Kontrola vergleicht die autofreie Siedlung mit der Umgebung und kommt zu dem Schluss, dass sie einen „viel durchgrüntere[n] Eindruck [macht] als die Siedlung im Nachbarbereich“.

Die hohe Qualität der Siedlung liege aber auch in ihren Kerneigenschaften begründet: Die innerstädtische, ruhige Lage sowie die kinderfreundliche Gestaltung. Letzteres wurde bereits von der Konrad-Adenauer-Stiftung gewürdigt, in dem sie die autofreie Siedlung als ein Beispiel für kinderfreundliches Bauen auszeichnete. Die innovative Projektidee „autofrei“ hat **nationale Aufmerksamkeit** geweckt und infolgedessen wurde die Siedlung 2008 als ein Ort im „Land der Ideen“⁴⁶ auserkoren.

⁴⁶ „**Deutschland – Land der Ideen**“ ist eine gemeinsame Initiative von Bundesregierung und deutscher Wirtschaft unter der Schirmherrschaft des Bundespräsidenten Horst Köhler zur Stärkung des Standorts Deutschland.

Die im städtebaulichen Konzept enthaltene ökologische Bauweise, in Gestalt von **Solarpassivhäusern**, wird von der Kontrola als Erfolg gesehen, da diese bereits zu Realisierungsbeginn „schnell verkauft waren“ und ihr darüber hinaus diesbezüglich keine negativen Rückmeldungen seitens der Bewohner bekannt sind. Den Grund für den schnellen Verkauf sieht sie auf dem Hintergrund stetig steigender Energiekosten. Der Vorteil, der durch den Kauf eines Solarpassivhauses entsteht, ist, dass man unabhängig von Primärenergie ist und somit als Eigentümer zukünftig in erheblichem Ausmaß bei den Energiekosten sparen kann. Diesen Vorteil haben viele Käufer erkannt und waren auch bereit, in solch einen Gebäudetyp mehr Geld zu investieren als in konventionell gebaute Wohnimmobilien. Die Kontrola hat diesen ökologischen Aspekt als zusätzliches Verkaufsargument für sich daher gewinnbringend nutzen können.

Das Mobilitätskonzept stellt sich für die Kontrola auch erfolgreich dar, was sie an drei Aspekten belegt. Erstens, die tatsächliche Nachfrage nach den zur Verfügung gestellten **Carsharing-Angeboten** übertrifft deutlich die prognostizierte Nachfrage. Mit einem anfänglichen Angebot von drei Leihautos stieg die Zahl auf derzeit 10 Autos. Wie sich nun herausstellt, ist dieses Angebot immer noch nicht ausreichend und daher wird von der Kontrola das Carsharing als Mobilitätsalternative als „ein ganz besonderer Erfolg“ bezeichnet. Auf diesem Hintergrund ist der zweite Aspekt zu nennen, nämlich der steigende Anteil der Autofreien in der Siedlung. Die Kontrola hat eine positive Tendenz hinsichtlich des Autobesatzes festgestellt: „Leute kamen mit Auto und nach einiger Zeit waren sie autofrei!“ Dieser sinkende Autobesatz und die **Erhöhung der persönlichen Autofreiheit** führt sie einerseits auf die neuen Qualitäten und andererseits auf die vielen verschiedenen Möglichkeiten zurück, die persönliche Mobilität innerhalb und außerhalb der autofreien Siedlung flexibel und vielseitig bewältigen zu können. Dieser Aspekt hat auch in direkter Weise mit dem dritten Punkt zu tun, nämlich der **Ausstattung der Mobilitätszentrale**. Die Kontrola bezeichnet sie als „bedarfsorientiert“, da für jeden Bewohner die innergebietsliche Mobilität durch zusätzliche Angebote (z.B. Fahrradanhänger, Sackkarren etc.) ermöglicht wird.

Die **Zusammenarbeit und das Verhältnis** zu anderen Planungsträgern, vor allem **mit der Stadt Köln**, ist aus Sicht der Kontrola als einvernehmlich zu bezeichnen, da die Aufgabenteilung „sehr kölsch gelöst“ wurde. Das heißt, die Zusammenarbeit mit der Stadt im Planungs- und Realisierungsprozess von ‚Stellwerk60‘ kann als respektvoll, aber gleichzeitig auch als zurückhaltend charakterisiert werden; in dem Sinne: „der andere tut, was er soll und macht, was von ihm erwartet wird“, ohne eine gewisse Gängelung durch die Stadt Köln („Wir sind [...] in Ruhe gelassen worden.“). Dieses eigenständige Arbeiten und das gegenseitig geschenkte Vertrauen kann deshalb als Erfolg bei der Projektentwicklung angesehen werden, weil diese Form der Akteurszusammenarbeit insgesamt „erstaunlich gut geklappt“ hat. Zum Projektende wird das Verhältnis zwischen Kontrola und Stadt derzeit wieder enger („wir rücken jetzt [...] wieder näher zusammen“), da abschließende Fragestellungen gemeinsam gelöst werden müssen.

Probleme

Zu Beginn des Vermarktungsprozesses von ‚Stellwerk60‘ sind drei Aspekte aus heutiger Sicht der Kontrolle nicht erfolgreich verlaufen. Die autofreie Siedlung wurde anfangs durch den **Slogan „Wohnexperiment“** vermarktet. Die negative Resonanz der Kundschaft („Experimente machen wollen wir nicht“) führte zu einem Rückgang der Wohnungsverkäufe. Dieser für die Vermarktung kontraproduktive Marketingansatz der Kontrolle wurde daraufhin fallen gelassen („bloß nicht mehr von Experiment reden!“) und die Verkaufszahlen stiegen in der Folge wieder.

Ein Vorhaben, das gar nicht erst realisiert wurde, war ein **Wohnkonzept für Menschen ab 50 Jahren**, d.h. für ältere Leute, die in ihrem Leben keinen Wohnungswechsel mehr anstreben. Dieses zu integrierende Wohnkonzept wurde zwar geplant, erreichte aber aufgrund des fehlenden Verständnisses für das Gesamtkonzept ‚Autofreiheit‘ („die verstanden das Konzept überhaupt nicht“) nie den Realisierungsstatus.

Eine potentielle Zielgruppe ist durch die Kontrolle nicht in hohem Maße angesprochen worden, nämlich Ausländer. Sie sind in der autofreien Siedlung bis dato unterproportional vertreten, was sich die Kontrolle durch die starke Bedeutung des Autos für diese Menschen erklärt: „Das Auto ist da doch das absolute Muss!“ Dass trotz der geringen Anzahl an ausländischen Haushalten die **soziale Durchmischung** gelungen, aber nicht optimal ist, wurde bereits unter den angeführten Erfolgen deutlich. Die beiden erwähnten potentiellen Zielgruppen beziehen sich vor allem auf nicht erfüllte Planungskonzepte und -vorstellungen, die vor Baubeginn beschlossen wurden und im Realisierungsprozess keine dominante Rolle mehr spielten.

Aktuelle Problemstellungen sind für die Kontrolle hingegen beim Mobilitätskonzept virulent. Hier gesteht sie, dass eine zu geringe Anzahl an **Car-Sharingstellplätzen** errichtet worden sei („zu knapp geplant“). Zudem ist die bis dato ungeklärte Weiterführung und Finanzierung der **Mobilitätszentrale** „ein schwieriger Punkt, der noch nicht zu Ende gedacht ist“. Der Sicherheitsdienst übernimmt die Betreuung der Zentrale noch bis die letzten Bauarbeiten abgeschlossen sind (voraussichtlich bis Ende 2009/Anfang 2010). Was danach geschieht, ist bislang noch offen.

Hinsichtlich des Bebauungskonzepts räumt die Kontrolle Defizite bei der **Solarpassivbauweise** ein. Zum einen seien zu wenige Häuser dieser Art entstanden, da das ökologische Bewusstsein der Zuziehenden mit der Zeit ein wahrnehmbar stärkeres Gewicht annahm als vor Baubeginn angenommen. Diese Tendenz hat „sich in den letzten Jahren verstärkt [...]“. Die war nicht von Anfang an so klar erkennbar“. Wäre die hohe Nachfrage nach ökologischer Bauweise früher erkennbar gewesen, wären mehr Solarpassivhäuser entstanden. Zum anderen haben sich „ordentliche Schwierigkeiten“ bei der Realisierung von Eigentumswohnungen in Solarpassivbauweise aufgetan. Hauptgrund hierfür ist das mangelnde Verständnis auf Käuferseite für den Betrieb und die Umsetzung einer solchen Technik. Aus diesen negativen Erfahrungen mit Solarpassiveigentumswohnungen zieht die Kontrolle ein insgesamt negatives Fazit, mit der Aussage: „zu teuer, zu zeitaufwendig, zu hohe Vertriebskosten“.

Nicht nur aufgrund der technisch bedingten Probleme bei den Solarpassiv-Eigentumswohnungen ist das **Verhältnis zwischen der Kontrolle und den Siedlungsbewohnern** teilweise als problematisch zu bezeichnen. Die autofreie Klientel, die in der Siedlung wohnt, war aus Sicht der Kontrolle, auch schon während des Verkaufs „teilweise ein bisschen anstrengend“, da diese sehr wissbegierig ist und alle Dinge hinterfragt. Die Käufer wollten „sehr viel wissen“ und auch jetzt als Bewohner von ‚Stellwerk60‘ sind sie der Kontrolle nicht immer gelegen: „Die Bewohner [...] wünscht man sich nicht zu jeder Gelegenheit“. Ein Negativbeispiel für dieses nicht immer einfache Verhältnis zwischen Bewohnern und der Kontrolle stellte ein Erwerber dar, der im Internet einen Autohandel betrieb und die Siedlung dafür als Lagerfläche nutzte: „Da hatten wir dann nicht so richtig das Verständnis, wenn da [...] drei oder vier Autos auf dem Grundstück standen“. Zu den Problemen mit den Bewohnern gibt die Kontrolle noch zu bedenken, dass oftmals eine unterschiedliche Problemwahrnehmung beider Seiten die Kommunikation erschwert oder daraus Irritationen entstehen; denn „[v]iele Probleme, die man von außen glaubt, die Autofreie haben, sind bei den Autofreien keine! Die haben eine andere Denkweise [...]“.

Neben kleineren Problemen mit der Bewohnerschaft hat die Kontrolle immer wieder Probleme mit den **Bedenken der Anwohner** hinsichtlich der tatsächlichen Autofreiheit von ‚Stellwerk60‘. Die Kontrolle ärgert sich über zwei nicht gerechtfertigte Vorwürfe. Auf der einen Seite sollen die Autofreien, die in Wahrheit gar nicht autofrei seien, den Anwohnern die öffentlichen Stellplätze vor ihrem Haus wegnehmen. Beweise brachten die Anwohner dafür nicht und somit konstatiert die Kontrolle, dass die Nachbarn, bezüglich der Stellplatzverfügbarkeit im Umfeld, daraus „uns ein in die Schuhe geschobenes Problem“ machen. Diese augenscheinliche Verdrehung falscher Tatsachen bestätigte eine Überprüfung: Auf der siedlungseigenen Parkfläche wurden mehr illegal parkende Nachbarn gezählt als Siedlungsbewohner. Auf der anderen Seite wollen die Anwohner an der Werkstattstraße die Autofreien für die massive Erhöhung des Durchfahrtsverkehrs verantwortlich machen. Auch hier sind die Vorwürfe laut Kontrolle ungerechtfertigt, da eine Zählung der Verkehrsteilnehmer ergeben hat, dass der Anteil der Bewohner der autofreien Siedlung am gesamten Durchfahrtsverkehr nur „marginal“ ist. Insgesamt bezeichnet die Kontrolle diese negative Wahrnehmung der Autofreiheit im Umfeld der Siedlung als Anfangsproblem, was sich im Lauf der Zeit legen wird und möglicherweise nur „eine Frage der Gewöhnung“ ist.

Hinsichtlich der Regelung der Autofreiheit kann es laut Kontrolle zukünftig zu Problemen kommen, für die bis dato noch keine Lösungen gefunden worden sind. Dazu zählen drei Problemstellungen: Der **Umgang mit Sonderproblemfällen**, mit der Nachfolgegeneration und mit dem Szenario einer mehrheitlichen Ablehnung der Autofreiheit in der Bewohnerschaft. Unter Sonderproblemfällen sind Schwerbehinderte oder dauerhaft körperlich behinderte Menschen zu subsummieren. Eine Fragestellung, die zukünftig beantwortet werden muss, ist folgende: Sind Ausnahmen von der Autofreiheit in diesen Fällen gerechtfertigt? Die Kontrolle verneint die Antwort und begründet dies damit, dass, basierend auf dem Grundgedanken der vollkommenen Autofreiheit, die Siedlung „eigentlich [...] diese Fälle nicht ab-

greift!“. Weiterhin ist aus Sicht der Kontrolle der zukünftige **Umgang mit der Nachfolgegeneration** der ersten Autofreien nicht hinreichend geregelt. Die Fragestellungen sind hier, ob diese Generation eher und im größeren Ausmaß einen Anspruch auf ein eigenes Auto erhebt und welche Einstellung sie insgesamt zu dem Autoverbot im Gebiet hat. Der dritte Problemfall betrifft die **Verwerfung der Gesamtidee „autofreies Wohnen“**. Hier könnten sich Probleme beispielsweise durch die Missachtung der Regelungen bezüglich der Autofreiheit ergeben. Wenn sich keiner mehr an die Regeln hielte, wird das Gesamtprojekt in Frage gestellt und eine dauerhafte Existenz der Autofreiheit im Gebiet damit unsicherer.

Gesamtbewertung

Insgesamt betrachtet ist das autofreie Wohnprojekt ‚Stellwerk60‘ für die Kontrolle ein „sehr großer Erfolg“. Dabei stellt sie den wirtschaftlichen Erfolg in den Vordergrund (vgl. Anzahl verkaufter Wohnungen unter „Erfolge“ in diesem Kapitel), indem sie bestätigt, in erster Linie durch das Projekt eine hohe Rendite erwirtschaftet zu haben. Da das „bei diesem Projekt sehr gut funktioniert hat“, stellt die Kontrolle dies in den Vordergrund der Bewertung.

Bezogen auf das Gesamtgebiet wird der autofreien Siedlung attestiert, dass sie „schon eine hohe Qualität erhalten hat“. Besonders herausragend werden die innerstädtische Lage sowie die bauliche Durchmischung angesehen. Vor allem durch Letzteres konnten Monostrukturen in der Bebauung erfolgreich vermieden werden. Aufgrund dieser herausragenden Gebiets- und Standortqualitäten wird ‚Stellwerk60‘ von der Kontrolle als „Zukunftsmodell“ bezeichnet, das ein Leben ohne Auto ermöglicht. Neben dem Vorbildcharakter der Siedlung für andere autofreie Neubaugebiete wird autofreien Siedlungen im Allgemeinen eine „große Zukunft“ vorausgesagt. Die Gründe liegen im gesellschaftlichen Wertewandel (d.h. das Auto wird nicht mehr so stark als Statussymbol angesehen), im Wunsch der Menschen nach ruhigem Wohnen und einem Leben in Nachbarschaft (anstatt Anonymität).

Die persönliche Bewertung der Kontrolle als Akteur im Planungsprozess fällt insgesamt positiv aus, da sie im Moment „gar keine massiven Fehler einräumen“ muss beziehungsweise da es bisher noch keine Fragestellungen gab, wo man hätte sagen müssen: „Hier sind ganz wesentliche Fehler gemacht worden [...]“. Allerdings weiß die Kontrolle noch nicht genau, wie das Gesamtprojekt nach seiner Fertigstellung im Endeffekt funktioniert, da es „die Feuertaufe [...] noch vor sich“ hat. Hier zielt die Kontrolle insbesondere auf das dauerhafte Funktionieren der Autofreiheit ab. Sie ist aber davon überzeugt, „dass es funktioniert“.

Persönlich ist Herr Schwerdtner als Hauptverantwortlicher „froh und dankbar“ für die Projektbetreuung und er würde solch eine autofreie Siedlung „sofort wieder anpacken“. Die guten und schlechten Erfahrungen, die die Kontrolle im Realisierungsprozess von ‚Stellwerk60‘ gesammelt hat, will sie dazu nutzen, mögliche Folgeprojekte in verbesserter Weise zu reproduzieren.

Fazit: Die autofreie Siedlung ‚Stellwerk60‘ ist ein „sehr aufregendes und interessantes Projekt mit [...] internationaler Aufmerksamkeit“, bei dem die Kontrola mehr als Pionierarbeit geleistet habe („Ich wüsste nicht, was man besser machen sollte. Weil besser als wie wir es gemacht haben, kann man es kaum besser machen.“).

Handlungsbedarf

Trotz der fast vorhandenen Perfektion von ‚Stellwerk60‘ erkennt die Kontrola jedoch Handlungsbedarf beim Mobilitäts- und Verkehrskonzept der autofreien Siedlung. Die Standortsuche sowie die zukünftige Trägerschaft der **Mobilitätszentrale** (d.h. ihre Organisation und Finanzierung) sein dringend zu lösen. Ein Vorschlag für das Betreiben wären, neben einer sich organisierenden Bewohnerschaft, sogenannte Ein-Euro-Jobber einzustellen, die den Geräteausleih und sonstige anfallenden Tätigkeiten erledigen. Jedenfalls muss diese Regelung für die Kontrola eine „Lösung auf sehr preiswertem Niveau“ sein.

Die **Zufahrtsregelung** wird in absehbarer Zeit vom Sicherheitsdienst abgegeben, daher ist die zukünftige Regelung bislang noch offen. Die Kontrola favorisiert ein im Raum stehendes „Verwaltungshelfer“-Modell, das durch die Bewohnerschaft getragen werden könnte. Offene Fragen beziehen sich insbesondere auf die Kompetenzen dieser möglichen Verwaltungshelfer.

Als letzten Handlungsbereich benennt die Kontrola die zukünftige rechtliche Regelung der Autofreiheit. Dabei werden zwei Aspekte augenscheinlich. Zum einen die genaue Definition der **Ausnahmen von der persönlichen Autofreiheit** und zum anderen die Festsetzung von Handlungsmöglichkeiten bei einer möglichen **Flexibilisierung der gebietlichen Autofreiheit** in der Zukunft (v.a. bei Erhöhung des Pkw-Besatzes in der Siedlung). Ein Lösungsvorschlag der Kontrola dazu wäre, die Freihaltung der Fläche nördlich der derzeitigen Parkpalette aufzugeben und diese mit Stellplätzen zu bebauen.

5.3.3 Verein Nachbarn60 e.V.

Der Siedlungsverein Nachbarn60 e.V. stellt eine freiwillige Bewohnerorganisation aus Teilen der Bewohnerschaft der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ dar, deren Mitglieder unterschiedlichste Themen im Rahmen der Besiedelung des Gebietes besprechen und versuchen, auftretende Probleme gemeinschaftlich zu lösen. Mit seinem Engagement im Realisierungsprozess von „Stellwerk60“ verfolgt der Verein zwei Ziele. Zum einen soll die autofreie Siedlung noch näher an den Modellprojektcharakter herankommen und zum anderen will der Verein den Bewohnern attraktive Angebote machen, damit sie den autofreien Lebensstil noch besser und bewusster (aus-)leben können.

Erfolge

Der persönliche Erfolg für den Verein ist eine **Mitgliederpenetration** von 30 Prozent an den gesamten Bewohnerhaushalten von ‚Stellwerk60‘. Nach eigenen Aussagen ist dies eine „gute Quote“ respektive „sehr hohe Abdeckung für heutige Vereine“. Zudem konnten durch eine aktive Vereinsarbeit viele Bewohner von dem alternativen, das heißt autofreien Lebensstil überzeugt werden: „Wir haben schon etliche Bewohner dazu bewogen, zu Alternativen zu greifen“. Eines der Hauptziele des Vereins, das Zusammenwachsen der Siedlungsgemeinschaft zu fördern, sei jetzt schon zum Großteil erreicht, da in der Siedlung bereits vor ihrer Fertigstellung eine positive **Nachbarschaftsentwicklung** festzustellen ist.

Weitere erfolgreiche Aspekte sind, laut Verein, die neu entstandenen Qualitäten hinsichtlich der Fußgänger- und Fahrradinfrastrukturen sowie der Straßenraum- und Wohnumfeldgestaltung. **Fußgängerqualitäten** sind insbesondere auf die Beschränkungen des MIV sowie auf die Straßen- und Wegeführung zurückzuführen. Denn durch klar erkennbare Straßen- und Wegearten (breite Wege für Fahrräder, schmalere für Fußgänger), unterschiedliche Pflasterungen sowie eine „verschlängelte“ Wegeführung sind die Infrastrukturen eindeutig zugunsten des Fußgängerverkehrs ausgelegt. Diese „gute bis sehr gute Straßenraumgestaltung“ zeigt sich auch in der Anlage und Gestaltung der Quartiersplätze. Drei aufeinanderfolgende Plätze eignen sich für ganz unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten. Durch ihre spartanische Möblierung (zwei Bänke und ein Baum pro Platz) können sie multifunktional, das heißt zu Spiel-, Verweil- Erholungs- sowie Feierzwecken, genutzt werden („Die Möblierung ist immer nur mobil und kurzfristig“). Die **Fahrradinfrastruktur** ist das „Qualitätsmerkmal“ der Siedlung. Durch die Schaffung „optimale[r] Wege“ sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in sogenannten Fahrradports (vor Reihenhäusern) und -tiefgaragen (unter Mehrfamilienhäusern) wird den Bewohnern von ‚Stellwerk60‘ eine gute Erreichbarkeit und auch ein schneller Zugriff zum dominierenden innergebielichen Verkehrsmittel, dem Fahrrad, ermöglicht.

Zusammenfassend konstatiert der Verein, dass die **Außen-** beziehungsweise **Wohnumfeldgestaltung** in der autofreien Siedlung insgesamt „gelungen“ ist und dieser Erfolg vor allem auf die landschaftsgestaltenden Elemente wie Wegeführung und Quartiersplatzgestaltung sowie durch die Anlage von Hecken und Bäumen zurückzuführen ist. Die Gestaltung der Siedlung impliziert zwei entscheidende vorteilhafte Aspekte. Zum einen ruft sie fußgänger- und fahrradfreundliche Qualitäten hervor. Die wiederkehrenden **landschaftsgestaltenden Elemente** heben „die Verdichtung etwas auf“, so dass eine im Vergleich zu konventionellen Neubausiedlungen „andere Atmosphäre“ entsteht. Diese Einschätzung wurde dem Verein auch durch die Stadt Köln bestätigt, die den Vereinsvertretern ebenfalls diese besondere Atmosphäre innerhalb des Gebietes attestiert habe („ganz andere Atmosphäre. Ganz anders als die anderen Siedlungen.“).

Weitere Erfolge kann der Verein auch hinsichtlich der Versorgung der Bewohner aufweisen. Durch den Vertragsabschluss mit zwei externen Dienstleistern werden die Bedürfnisse der Siedlungsbewohner bezüglich der Versorgung mit Lebensmitteln und sonstigen Waren des

täglichen Bedarfs befriedigt. Einmal die Woche kommen ein Bio- sowie ein Getränkeshändler und versorgen die Bewohner mit diversen Produkten. Laut Verein „läuft das problemlos“. Das Siedlungsumfeld weist bereits ein „sehr großes Nahversorgungsangebot“ auf, so dass zusätzlich zu den genannten externen Dienstleistern die **Nahversorgung** im Quartier „kein Problem“ ist. Wenn größere Einkäufe zu tätigen sind oder weiter entfernt liegende Freizeitziele erreicht werden sollen, sind zwei **Carsharing**-Stationen vor Ort (von cambio Köln und der Deutschen Bahn AG), die die Siedlungsbewohner nutzen können. Das Verhältnis zu den Carsharing-Unternehmen, insbesondere zu cambio Köln, bezeichnet der Verein als „gut“, vor allem deswegen, weil mehr als die Hälfte seiner Mitglieder Kunden des Mobilitätsdienstleisters sind.

Zusätzlich zu den oben genannten Versorgungsqualitäten zählt der Verein auch die **Bildungs- und Betreuungsangebote** im Wohnumfeld. Insbesondere kulturelle Angebote (Museen, Oper, etc.) in der nicht weit weg liegenden Kölner Innenstadt („mit dem Fahrrad in 12 Minuten erreichbar“), die Kultureinrichtungen im Stadtteil Nippes (Bürgerzentrum „Altenberger Hof“, die alte Feuerwache am Ebertplatz) und auch das Angebot an Nachmittagsbetreuung für Kinder an den umliegenden Schulen („Die Schulen haben hier tüchtig aufgestockt in ihren Angeboten“).

Im Umfeld der autofreien Siedlung wurde erfolgreich das Parkplatzproblem durch die **Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszone** gelöst, wofür sich der Verein stark gemacht hat. Hintergrund dafür ist, dass es auf Seiten der Anwohner immer wieder Beschwerden über zu wenige Parkplätze gab und von diesen Anwohnern das Gerücht verbreitet wurde, es seien die Autofreien, die illegal dort parken würden. Seit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Bereich der Eisenachstraße östlich von ‚Stellwerk60‘ (Anfang Juni 2009) „gibt es genügend Parkplätze“.

Probleme

Der Verein Nachbarn60 e.V. weist beim städtebaulichen Konzept auf Schwächen hin. Zum einen existiert bis dato noch kein eindeutig zuzuordnender **Siedlungsmittelpunkt**. Die dafür vorgesehene Grünfläche mit der alten Kantine ist noch nicht komplett geöffnet und das Gebäude sei baufällig und verfalle zusehends.

Zum anderen wird Kritik an der Bebauung geübt, die in Teilen suboptimal realisiert wurde. Die **verdichtete Bauweise** mit den zu geringen Abstandsflächen wurde in einer siedlungsinternen Umfrage von den Bewohnern als „der am meisten genannte negative Punkt an der Siedlung“ gekennzeichnet. Der einzig positive Aspekt daran sei der Gedanke der Flächeneinsparung (d.h. keine unnötige Flächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke). In diesem Zusammenhang wird vom Verein der Entschluss, eine reine Wohnsiedlung ohne gewerbliche Durchmischung an diesem Standort zu errichten, kritisiert, da eine **reine Wohnbebauung** „nicht mehr der heutigen Zeit“ entspreche. Für den Verein stellt diese Planung einen grund-

sätzlichen „Konzeptionsmangel“ dar, da in der autofreien Siedlung der Wunsch nach einer stärkeren funktionalen Durchmischung vorhanden ist. Als Beleg hierfür verweist der Verein auf „sehr viele Selbstständige, die [...] gerne in der Umgebung ein Büro anmieten würden“.

Auch die Architektur wird von dem Verein nicht positiv bewertet. Die Kritik hinsichtlich des Realisierungsergebnisses der Gebäude richtet sich insbesondere an die Kontrolle. Sie ist bei der Auswahl der Gebäudetypen „ein bisschen phantasielos“ vorgegangen, indem sie einen vorgefertigten Vorstadt-Typus „von der Stange“ ausgewählt hat. Selbst in Architekturfachkreisen erhalte die **Gebäudearchitektur** „eine sehr schlechte Note“. Zudem sind insbesondere bei den ersten Gebäuden die Raumschnitte sowie die Wohnungsgrößen „nicht alle optimal“ realisiert worden. Vor allem stadtgenuine Single-Wohnungen sind in der Siedlung insgesamt unterrepräsentiert. Darüber hinaus sind trotz der großen Nachfrage zu **wenige Solarpassivhäuser** errichtet worden. In diesem Fall, so die Vereinskritik, wurde von der Kontrolle „nicht lange genug über mehr Solarpassiv nachgedacht“.

Weitere Problempunkte nennt der Verein bei der Abwicklung des Restverkehrs in der Siedlung. Die **Nicht-Regelung der Parkplatzzufahrt** durch die Kontrolle impliziert eine faktische Freigabe der Fläche. Die Folge sei eine Belegung der Parkplätze durch Autos aus der Nachbarschaft. Die Kontrolle hat sich diesbezüglich „viel zu wenig Gedanken gemacht“ und den „Weg des geringsten Widerstandes“ gewählt. Der Verein beschreibt die Abwicklung des Restverkehrs in der derzeitigen Form als eine „unbefriedigende Situation“, die noch auf eine „vernünftige Lösung“ wartet. In diesem Zusammenhang wird auch die aktuelle Regelung der Autofreiheit als nicht ausreichend kritisiert. Vor allem die Festlegung, dass die verbleibenden Autos „im Umfeld“ des autofreien Wohngebiets abgestellt werden müssen, kritisiert der Verein als „schwammige Definition“. Keiner wisse, was diese Definition in Zahlen heißt. Das Problem daraus ist bereits in der Vergangenheit deutlich geworden: Das von den Anwohnern bemängelte Parkplatzproblem durch parkende Siedlungsbewohner im direkten Wohnumfeld. Die daraus entstehenden Bedenken des Umfeldes gegen die Autofreiheit erhalten somit neue Nahrung. Weitere Kritikpunkte aus dem Wohnumfeld sorgten hingegen unberechtigtweise für Probleme in der Nachbarschaftsentwicklung: Für den erhöhten Durchgangsverkehr und die Verschlechterung der Verkehrssicherheit sind die Autofreien, einer offiziellen Zählung nach, nicht verantwortlich. Nur 30 Prozent des gesamten Durchfahrtsverkehrs stellen die Autofreien dar, das heißt, der überwiegende Teil sind die, die sich beschwert hatten, nämlich die Anwohner von ‚Stellwerk60‘. Der Hauptgrund für Unstimmigkeiten und Probleme mit dem Umfeld seien jedoch die weitverbreiteten **Vorbehalte gegen die Autofreiheit** im Allgemeinen: „Die Autofreiheit wird mit Argusaugen vom Umfeld betrachtet“. Der Verein zeigt jedoch zum Teil dafür Verständnis, da der Umdenkprozess in der Öffentlichkeit, vom autoorientierten Denken hin zu alternativen Wohnformen, noch nicht abgeschlossen sei.

Defizite bezüglich des Versorgungsaspekts der Bewohner von ‚Stellwerk60‘ stellt der Verein im Wohnumfeld fest. Es bestehe ein **Mangel an Kindertagesstätten** und an **Raum- und Betreuungskapazitäten in den Schulen**. Die Schulen haben, wie unter ‚Erfolge‘ beschrieben, ihr Angebot in den vergangenen Jahren zwar verbessert, aber es bestehe noch immer

ein zu „kleines Angebot [und] zu viel Nachfrage“. **Angebote für ältere Kinder und Jugendliche** bietet die autofreie Siedlung in keinster Weise an. Der Verein befürchtet, dass es in Zukunft durch diesen Mangel „sicherlich ein Problem geben“ wird. Der Verein kritisiert außerdem, dass sonstige **Freizeitaktivitäten**, die nicht innerhalb der Stadt liegen (z.B. Ausflüge ins Bergische Land), oftmals **nur mit dem Auto erreichbar** sind, so dass die Autofreien deutlich benachteiligt sind, weil eine Anreise nicht ohne Probleme möglich wird.

Das **Verhältnis zu den anderen Akteuren** im Planungsprozess wird größtenteils als schwierig bezeichnet, da insbesondere auf Seiten der Stadt Köln sowie der Kontrola, Blockaden bei der Zusammenarbeit existieren. Die Vorstellung, organisierte Bewohner „wollen irgendwas von mir und stellen [...] noch Forderungen“, löse bei den Planungsverantwortlichen oftmals Unbehagen aus. Vor allem das Verhältnis zwischen Verein und Kontrola sei „Schwankungen unterworfen“. Den Hauptgrund dafür stellen unterschiedliche Zielsetzungen bezüglich der Projektentwicklung dar. Insbesondere die dominierenden Renditeerwägungen auf Seiten der Kontrola werden vom Verein kritisch gesehen. Eine gemeinsame Zielsetzung hingegen ist die Generierung einer guten Siedlungsentwicklung von ‚Stellwerk60‘. Beide Seiten zielen auf die Entwicklung der autofreien Siedlung als „Referenzprojekt“. Problematische Aspekte in der Zusammenarbeit zwischen Verein und Kontrola stellen insbesondere zwei Themenbereiche dar. Zum einen gebe es Differenzen über die Verwendung der Einsparungen, die die Kontrola durch die autofreie Bauweise generiert (z.B. Einsparungen bei den Erschließungsanlagen, wie Straßen-, Ver-, Entsorgungsinfrastrukturkosten). Zum anderen sei die Aufgabenerfüllung des Bauträgers für den Verein nicht immer klar geregelt. Beispielsweise existieren bis dato Unstimmigkeiten hinsichtlich der Errichtung und Trägerschaft der Mobilitätszentrale. Der Verein fasst die Zusammenarbeit mit der Kontrola folgendermaßen zusammen: „[E]s gibt Themen da beißen wir uns sehr hart fest und es gibt Themen, die sich besser lösen lassen“. Die Gesamtzusammenarbeit sei ein „**schwieriger Prozess**“, bei dem Problemstellungen nicht konkret besprochen werden, woraus teilweise eine „schwammige Situation bei manchen Sachen“ entstehe.

Gesamtbewertung

Der Verein Nachbarn60 e.V. bezeichnet das autofreie Wohnprojekt Stellwerk60 insgesamt als Erfolg. Daher sei es gerade auch als Erfolg zu werten, dass die Siedlung nicht nur Autofreie, sondern auch Nicht-Autofreie anspricht. Als Indikator dafür nennt der Verein die hohe Anzahl der Stellplatzverkäufe. Sie sei der Beweis für die Vermarktungsfähigkeit der autofreien Siedlung.

Die autofreie Siedlung ‚Stellwerk60‘ wird vom Verein als „Erfolgsmodell“ und „Zukunftsmodell“ tituliert, was sich insbesondere auf die Übertragbarkeit des Konzepts auf andere, nicht-autofreie Standorte bezieht. Das Ziel, die Autoreduzierung innerhalb der Städte zu forcieren, könne bei Neubaugebieten durch eine Stellplatzkaufverpflichtung in sogenannten „Quartiersgaragen“ am Siedlungsrand ohne Probleme erreicht werden. Zudem sei die Mischung aus

privaten und gemeinschaftlich genutzten Flächen (Quartiersplätze!) ein Vorbild für andere Siedlungen. Auch hinsichtlich der Bewohnerschaft stelle sich ‚Stellwerk60‘ als Erfolgsmodell dar, da hier das gute Zusammenwachsen und eine aktive Nachbarschaftshilfe Vorbildcharakter besitzen.

Als Alleinstellungsmerkmal der autofreien Siedlung stellt der Verein die Fahrradinfrastruktur heraus. Aufgrund des fast perfekten Fahrradkonzepts könnte man diese Siedlung letztlich auch als „Fahrradsiedlung“ bezeichnen.

TOP 3

1. Konzept des autofreien Wohnumfeldes (Kinder-, Fußgänger- und Fahrradfreundlichkeit).
2. „Langsamkeit“ und damit ein anderes Lebensgefühl (= wichtigster Aspekt).
3. Aufenthaltsqualität als Schlüssel für die Vermarktung (= erfolgreichster Aspekt).

FLOP 3

1. Parkhaus und Zufahrtsproblem (d.h. ohne Parkhaus entstünde kein Zufahrtsproblem!).
2. Nicht vorhandener Siedlungsmittelpunkt.
3. Konzept der reinen Wohnsiedlung ohne funktionale Durchmischung (z.B. Nahversorgung und Gewerbe).

Handlungsbedarf

Handlungsbedarf besteht im Bereich der **Mobilitätsangebote** innerhalb der Siedlung. Von Vereinsseite wird angedacht, den Bewohnern Vergünstigungen für die ÖPNV-Nutzung anzubieten (verleihbare, personenunabhängige ÖPNV-Tickets wie VRS⁴⁷-Tickets, eine Netzkarte der Deutschen Bahn oder ein Siedlungsticket der KVB⁴⁸). Darüber hinaus besteht auf Vereinsseite der Wunsch, eine **Mobilitätsberatung** zu initiieren, die über den Beratungsumfang der KVB hinausgeht (d.h. nicht nur die Auskunft über die Wegstrecke von A nach B mit ÖPNV-Mitteln, sondern auch die Angabe der Bewältigung mit alternativen Verkehrs- und Transportmitteln).

Bei der **Nahversorgung** der Siedlungsbewohner besteht der Wunsch nach einem kleinen Bioladen im Quartier. Nach einem Schweizer Modellprojekt könnte die Möglichkeit der Ein-

⁴⁷ Der **Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH** (VRS) ist ein Zusammenschluss der Städte Köln, Bonn, Leverkusen und Monheim sowie der Landkreise Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Oberbergischer Kreis und Kreis Euskirchen, der die Organisation des ÖPNV in den genannten Regionen zur Aufgabe hat.

⁴⁸ Die **Kölner-Verkehrs-Betriebe** (KVB) organisieren den ÖPNV innerhalb des Kölner Stadtgebiets.

richtung einer Art Verkaufsraum für Lebensmittel in einem für die Siedlungsbewohner zugänglichen Gemeinschaftsraum ins Auge gefasst werden. Dieser Raum wird in der Folge durch einen lokalen Bio-Händler bestückt. Dieses Modellprojekt wäre eine sinnvolle Ergänzung zur bestehenden Nahversorgung im Stadtteil Nippes.

Die **Betreuungssituation** von Kindern sei im Quartier noch verbesserungswürdig und daher hofft der Verein auf die Erhöhung der Betreuungs- und Bildungskapazitäten an den umliegenden Schulen durch die Stadt Köln.

Akuten Handlungsbedarf sieht der Verein im Bereich der **Regelung des Restverkehrs**. Durch die Installation einer Schranke am Parkplatz könnte das Zufahrtsproblem gelöst werden, so dass zukünftig diese Stellflächen ausschließlich den Bewohnern der autofreien Siedlung sowie deren Besuchern vorbehalten bleibt. Dann können die Anwohner dort nicht mehr parken und diesbezügliche Nachbarschaftskonflikte dadurch erfolgreich zu verhindern.

Des Weiteren wünscht sich der Verein eine **klarere Definition der Autofreiheit** (v.a. die oben beschriebene Festsetzung „im Umfeld“) sowie eine eindeutige Sanktionierungsregelung bei Verstößen gegen die bestehenden Vorschriften.

Bei dem möglichen Szenario des Wegfalls der Autofreiheit im Gebiet sollte festgelegt werden, dass die Vorhaltefläche nördlich der Parkpalette mit so vielen Stellplätzen wie nötig bebaut werden soll. Ziel solcher Regelungen müsse die **dauerhafte Erhaltung des Gebietscharakters**, d.h. der eines autofreien Wohngebiets, sein. Der Verein ist jedoch davon überzeugt, dass es so weit nicht kommt. Die persönliche Zukunftsvision von Herrn Kleinmann ist, dass das Parkhaus in einigen Jahren, aufgrund minimaler Auslastung, abgerissen wird und im Gegenzug die autofreie Wohnsiedlung erweitert werden kann.

6 Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen

Um die Untersuchungsfragen adäquat beantworten zu können, werden zunächst die Ergebnisse aus der Empirie nach Handlungsfeldern zusammengefasst und mit Bezug auf die Theorie bewertet (Kap. 6.1). Im Anschluss wird versucht, eine Gesamtbewertung der autofreien Siedlung abzugeben, bei der die zentrale Fragestellung ist, ob das Projekt insgesamt als Erfolg bewertet werden kann (Kap. 6.2). Aus den derzeitigen Schwächen und Problemen bei der Realisierung von „Stellwerk60“ ergeben sich Handlungsfelder, die verbesserungswürdig sind. Hierzu werden Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des autofreien Siedlungskonzepts abgeleitet (Kap. 6.3) und es wird abschließend ein Fazit gezogen, das auch einen Ausblick in die Zukunft der autofreien Siedlung enthält und diese im Kontext der Bahnflächenrevitalisierung beleuchtet (Kap. 6.4).

6.1 Ergebniszusammenfassung und -bewertung

6.1.1 Welche Maßnahmen und Aspekte waren erfolgreich?

Welche Maßnahmen und Aspekte bei der Realisierung von „Stellwerk60“ erfolgreich sind, wird in Abbildung 37 deutlich (vergrößerte Darstellung im Anhang).

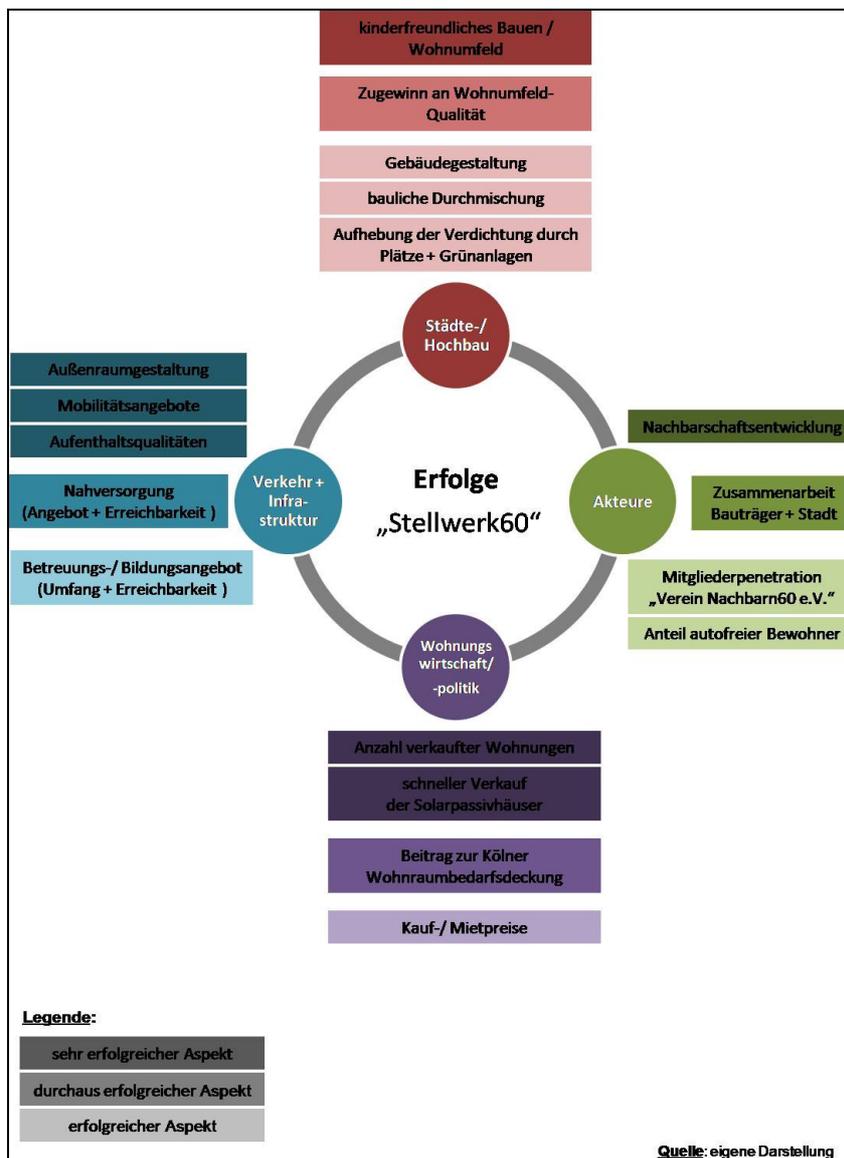


Abb. 37 Erfolge „Stellwerk60“

Handlungsfeld Städte- und Hochbau

Der mit Abstand erfolgreichste Aspekt von „Stellwerk60“ ist die **kinderfreundliche Gestaltung** der Siedlung. Die autofreie Innenerschließung ermöglicht eine Vielzahl von Spielmöglichkeiten und -orten innerhalb des Gebietes, so dass Kindern eine größtmögliche Sicherheit bei ihren wohnungsnahen Freizeitaktivitäten (fangen, Ball spielen, verstecken usw.) geboten

wird. In Sichtweite des Elternhauses respektive der elterlichen Wohnung können sich die kleinen Siedlungsbewohner unter einer hohen sozialen Kontrolle unbeschwert bewegen. Dieser Aspekt wurde von allen Befragten in der Untersuchung genannt und darüber hinaus auch von außenstehenden Institutionen gewürdigt. Die Konrad-Adenauer-Stiftung zeichnete die autofreie Siedlung offiziell für ihre Kinderfreundlichkeit aus (vgl. Kap. 5.3.2).

Zu den neu geschaffenen **Wohnumfeldqualitäten** zählen vor allem die Aufenthaltsqualitäten auf den gebietsinternen Wegen und Plätzen. Diese Qualitäten sind vor allem auf die Gestaltung und Widmung der Wege und Plätze für den NMIV zurückzuführen. Die innergebietliche Autofreiheit garantiert ein ruhiges und sicheres Wohnumfeld. Drei aufeinanderfolgende Quartiersplätze laden zum Verweilen, Kommunizieren und Erholen ein und stärken darüber hinaus die Nachbarschaftsbeziehungen („multifunktionaler urbaner Lebensraum“; Stieff, 1997: 5). Damit einhergehend, heben die Plätze und Grünanlagen die starke Verdichtung etwas auf, so dass der Siedlung eine gewisse Durchlässigkeit zugeführt wird. Die bauliche Durchmischung mit einem Mix aus Ein- und Mehrfamilienhausbebauung und die farbenfrohe Gebäudegestaltung führen ebenfalls zu einer Minderung der Verdichtung und es entsteht eine Freundlichkeit durch immer wieder kehrende Farbabstufungen der Fassadenfarben, von hellen Gelb- bis zu kräftigen Rottönen.

Handlungsfeld Verkehr und Infrastruktur

Wie im obigen Abschnitt erwähnt, finden die **Außen- und Straßenraumgestaltung** innerhalb der Siedlung hohen Anklang und können daher als großen Erfolg eingestuft werden. Die Straßenbreiten und -pflasterungen geben klare Hinweise auf die Flächennutzung. Enge Wohnwege mit hellen Pflastern zeigen die Fußgängernutzung an. Breitere asphaltierte Wege deuten auf eine Mischnutzung hin. Die durch die Autofreiheit gewonnenen Aufenthaltsqualitäten wie Ruhe und Sicherheit werden ergänzt durch geringere Verkehrs- und Umweltbelastungen, so dass die Gesundheit der Bewohner zusätzlich geschützt wird. Die Fuß- und Radwege sind so qualifiziert worden, dass durch ihre übersichtliche Gestaltung und eine offene Wegeführung eine barrierefreie Nutzung für Kinderwägen oder Rollstühle fast ohne große Probleme möglich ist („gleiche Mobilitätschancen für eine Teilnahme am gesellschaftlichen Leben“ in der Stadt; Freudenaus & Reutter, 2007: 2). Durch die Anbindung der Rad- und Fußwege an das übergeordnete Straßennetz können auch entferntere Ziele ohne Autounutzung erschlossen werden (Kölner Innenstadt und Außenbezirke). Dass diese neu entstandenen Fußgänger- und Radfahrer-Qualitäten neben den Experten und Anwohnern insbesondere von den Siedlungsbewohnern honoriert werden, zeigt nicht zuletzt der hohe Fahrradbesatz von 3,4 Fahrrädern je Bewohner.

Das der autofreien Siedlung immanente Konzept der „**Stadt der kurzen Wege**“, bei dem alle Einrichtungen in fußläufiger Entfernung zu erreichen sind, wird insbesondere bei den Mobilitätsangeboten, bei der Nahversorgung sowie bei den Betreuungs- beziehungsweise Bildungseinrichtungen deutlich. Die Gesamterschließung ist so ausgerichtet worden, dass in-

nerhalb von 500 Metern die wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten (Bäcker, Supermärkte, Dienstleistungen) an der Neusser Straße in östlicher Richtung oder im „Sechzig-Viertel“ in südlicher Richtung erreichbar sind. Des Weiteren können auch Schulen und Kindertagesstätten in fußläufiger Entfernung innerhalb des Quartiers erreicht werden. Diese vorteilhafte innerstädtische Lage der Siedlung wird durch ein breites Angebot an Nahmobilität ergänzt. Neben einem großen ÖPNV-Angebot in direkter Umgebung der Siedlung (2 S-, 3 U- Bahn-, 4 Buslinien) sind zwei Carsharing-Anbieter vertreten, so dass insgesamt eine gute Situation in puncto Nahmobilität und -versorgung festzustellen ist. Das entspricht den Voraussetzungen einer „Stadt der kurzen Wege“. Dieses große Angebot an Mobilitätsmöglichkeiten führt somit zu einer flexibleren Verkehrsmittelwahl für die Bewohner von „Stellwerk60“, um spezifische Wegzwecke kosteneffizient und umweltschonend bewältigen zu können („zweckrationaler Umgang mit Mobilität“; Christ & Loose, 2000: 2).

Handlungsfeld Wohnungswirtschaft und -politik

Mit 380 verkauften von insgesamt 450 geplanten Wohnungen ist für den Bauträger zum derzeitigen Realisierungsstand der Siedlung wirtschaftlich ein gutes Ergebnis erreicht worden. Denn eine **Verkaufsquote** von mehr als 80 Prozent ist für ein nichtkonventionelles Siedlungsprojekt ein Erfolg, vor allem wenn man bedenkt, dass bis dato erst die Hälfte der Wohneinheiten realisiert ist. Bei allem Erfolg bleibt anzumerken, dass die Veräußerung der Wohnimmobilien sehr schnell und gewinnbringend veräußert werden musste, was unter anderem indirekt an der in der Theorie angesprochenen dargestellten marktorientierten Liegenschaftspolitik der Deutschen Bahn AG (DB AG) liegt. Bahnbrachen müssen auf Seiten der DB AG sehr schnell und vor allem gewinnbringend veräußert werden, um die Altschulden der beiden ehemaligen Deutschen Bahngesellschaften zu tilgen. Dem Bauträger als Grundstückskäufer blieb daher auch keine andere Wahl als in kürzester Zeit das gesamte Areal der autofreien Siedlung zu beplanen, zu bebauen und letztendlich zu veräußern. Daher lastet bis zur vollständigen Fertigstellung der Siedlung ein sehr hoher Verkaufsdruck auf der Kontrolle.

Ein Gewinn war trotz aller Verkaufszwänge die Realisierung von Gebäuden hinsichtlich einer ökologischen Bauweise. Nicht primär als ‚Öko-Siedlung‘ konzipiert, wurden die 12 Solarpassivhäuser in der autofreien Siedlung am Beginn der Immobilienveräußerung sehr schnell verkauft. Das heißt, zukunftsorientierter Städtebau (flächensparende, kostengünstige und ökologische Reihenhausbebauung) konnte in Ansätzen als nachhaltiges und durchaus marktfähiges Element für Bewohner und letztlich auch für die Wohnungswirtschaft in die autofreie Siedlung gewinnbringend integriert werden.

Die Gesamtzahl von 450 Wohneinheiten ist als sinnvolle Ergänzung zur **Wohnraumbedarfsdeckung** in Köln zu bewerten. Als Teil eines über 1000 Wohneinheiten umfassenden innerstädtischen Neubaugebietes kann die autofreie Siedlung nicht nur Wohnraum für Menschen bieten, die innenstadtnah wohnen wollen, sondern sie offeriert oben erwähnte Wohnumfeldqualitäten, die in konventionellen Neubaugebieten in zentralstädtischer Lage nicht

vorhanden sind. Für die Stadt Köln ist daher mit dieser Siedlung ein zusätzlicher Wohnstandort geschaffen worden (ruhig, zentral und darüber hinaus autofrei wohnen mit einem Höchstmaß an Mobilitätsmöglichkeiten), mit dem auf dem Wohnungsmarkt geworben werden kann. Für den Bauträger erweitert sich sein Portfolio um ein außergewöhnliches, nicht marktübliches Produkt, mit dem zusätzliche Kundenpotentiale akquiriert werden können, woraus wiederum Marktvorteile für das Unternehmen erwachsen.

Durch die flächensparende Bauweise konnten auf dem Areal des ehemaligen EAW Nippes günstige Grundstücke und Wohnungen angeboten werden, so dass das lokale Kauf- und Mietpreinsniveau gehalten wurde. Insbesondere junge Familien profitieren davon, indem die Eigenheimquote deutlich erhöht werden konnte. Über 30 Prozent der Bewohner wohnen jetzt im Eigenheim (vor dem Umzug knappe 6%), was in dieser Höhe durchaus als Erfolg zu werten ist.

Handlungsfeld Akteure

Die **Nachbarschaftsentwicklung** ist insgesamt betrachtet eindeutig ein Erfolg, da weder unter den Bewohnern von „Stellwerk60“ noch mit den Anwohnern größere Streitigkeiten oder sonstige Nachbarschaftsprobleme entstanden sind. Innerhalb der Siedlung ist eine große Hilfsbereitschaft festzustellen, die in anderen Siedlungen nicht in diesem Ausmaß zu erkennen ist. Die gute Nachbarschaft trägt zudem dazu bei, dass eine immer wieder genannte „besondere Atmosphäre“ entstanden ist, was dadurch zu Ausdruck kommt, dass sich das gesellschaftliche und nachbarschaftliche Leben vielfach vor den Häusern abspielt und dadurch eine Belebtheit sowie eine Art ‚südländisches Flair‘ (Christ & Loose, 2001: 92) entstanden ist.

Darüber hinaus ist die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ ein gutes Beispiel für neue **partizipative Planungsformen** in der Stadtentwicklung, denn die veränderten Rollen der Projektverantwortlichen werden an deren Form der Zusammenarbeit deutlich. Die Stadt Köln bereitet nur planungsrechtlich das Areal auf, so dass der private Bauträger, die Kontrola Treuhandgesellschaft mbH, das Gebiet konkret beplanen, bebauen und veräußern kann. Damit ist die Behörde ein Dienstleister und Berater bei der Projektentwicklung, während hingegen der Bauträger als Entwurfsplaner und „Macher“ auftritt und somit zahlreiche einstige behördliche Aufgaben übernommen hat. Die hier vorgenommene „kölsche Lösung“ (d.h. jeder macht das, was er kann und darf in eigenverantwortlicher Art und Weise ohne gegenseitige Gängelung) spiegelt den von Christ und Loose beschriebenen neuen Planungsprozess wieder, bei dem Eigenverantwortlichkeit sowie ein besonders hoher Grad an Kommunikationskompetenz notwendig sind, um nichtkonventionelle, in diesem Fall autofreie Siedlungen realisieren zu können (ebenda: 102). Kritik an dieser Arbeitsweise wäre das Nicht-Vorhandensein klarer Entscheidungsstrukturen wodurch die Projektentwicklung gehemmt werden könnte. Konkrete Anhaltspunkte gibt es dafür allerdings nicht.

In diesem Zusammenhang ist auch der hohe Mitgliederanteil im Siedlungsverein „Verein Nachbarn60 e.V.“ zu sehen. Partizipative Stadtplanung ist immer mehr von der Beteiligung der Bürger am Planungsprozess abhängig. Dieser Verein will mitgestalten und -entscheiden, in welche Richtung sich die autofreie Siedlung entwickelt. Dass die Mobilitätszentrale bereits sonntags vom Verein organisiert wird, zeigt die hohe Bereitschaft der Mitglieder an der Mitwirkung bei der Projektentwicklung (= gemeinschaftliche Selbstorganisation des autofreien Lebensstils; Epp, 1999: 43), was unter anderem für die zukünftige Organisation der Mobilitätszentrale eine gute Basis darstellt.

Die Akzeptanz der autofreien Siedlung durch ihre Bewohner und die daraus abzuleitende Funktionsfähigkeit des autofreien Wohnkonzeptes wird am gestiegenen **Anteil persönlicher Autofreier** deutlich. Über die Hälfte der Bewohner von „Stellwerk60“ ist derzeit ohne persönlichen Autobesitz. Dies ist eine Umkehrung des Verhältnisses vor dem Umzug in die Siedlung. Daraus folgt, dass der autofreie Lebensstil im Alltag der Bewohnerschaft zu bewältigen ist. Die Wahl der Verkehrsmittel macht deutlich, dass, außer für größere Anschaffungen, auf das Auto verzichtet wird. Wenn es nötig sein sollte, stehen Leihautos zu Verfügung. Diese werden von jedem Haushalt durchschnittlich ein bis zwei Mal im Monat genutzt. Dies ist ein Beleg für das funktionierende Mobilitätskonzept in der autofreien Siedlung. Auch sonstige Hilfsmittel der Mobilitätszentrale haben 85 Prozent der Bewohner schon einmal genutzt. Dieses veränderte Mobilitätsverhalten der Bewohner zeigt, dass in der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ einerseits die Rahmenbedingungen für die Führung eines autofreien Lebensstils vorhanden sind und dass andererseits die Selbstorganisation von Mobilität durch die Siedlungsbewohner aktiv betrieben wird. Gemäß der oben erwähnten veränderten Rollenverteilung in derzeitigen Stadtplanungsprozessen sind der Verein respektive dessen Mitglieder damit als „Pioniere“ einer neuen projektorientierten Stadtplanung zu verstehen. Sie werden durch die praktische Umsetzung einer alternativen Wohnform zu aktiven Stadtentwicklern (Christ & Loose, 2001: 103).

6.1.2 Was sind die Schwächen, Probleme und Misserfolge?

Die konzeptionellen Schwächen der autofreien Wohnsiedlung „Stellwerk60“ und die daraus resultierenden Probleme respektive Misserfolge werden anhand von Abbildung 38 deutlich (vergrößerte Darstellung im Anhang).

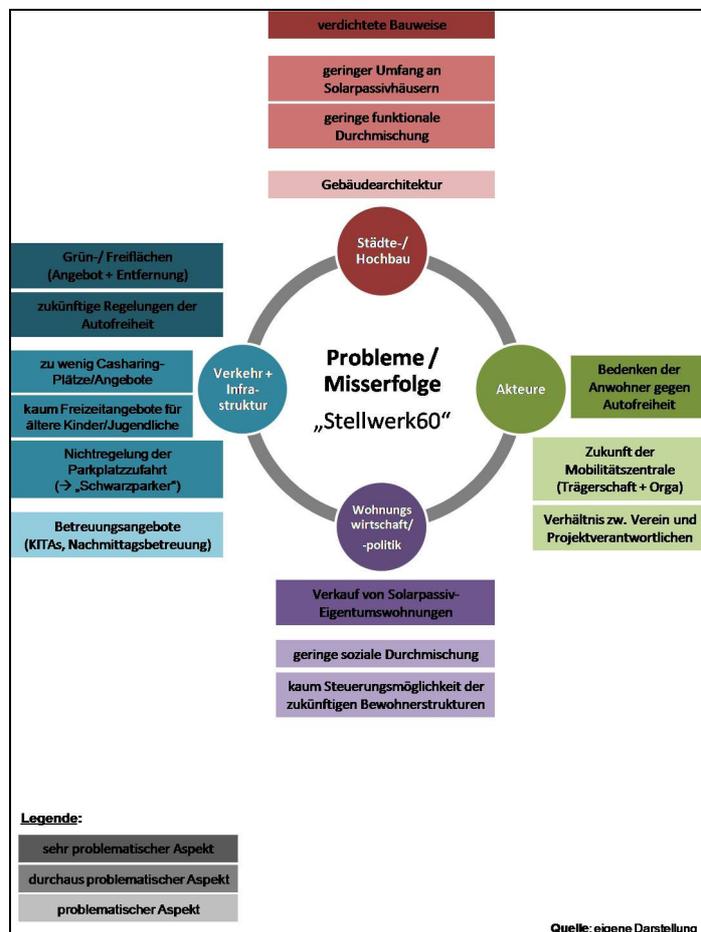


Abb. 38 Probleme/Misserfolge „Stellwerk60“

Handlungsfeld Städte- und Hochbau

Die größte Kritik an der Siedlung stellt eindeutig die **verdichtete Bauweise** dar, die durch geringe Abstandsflächen zwischen den einzelnen Gebäuden hervorgerufen wird. Bauordnungsrechtlich sind alle Abstandsflächen eingehalten und können nicht beanstandet werden (Minimum = 0,4 H, gem. § 6 MBO 2002). Des Weiteren ist diese Bauweise nachhaltig, weil flächensparend, allerdings führt sie auch zu unerwünschten Nebeneffekten (Nachbarschaftskonflikte, gefühlte Einengung und Beobachtung durch Nachbarn usw.). Die Folge ist, dass die Privatsphäre nicht in dem Umfang gewahrt bleibt, da Rückzugsräume, insbesondere bei der Reihenhausbebauung, fehlen. Das heißt, die hohe Verdichtung bringt auf der einen Seite Vorteile mit sich, die insbesondere für die Stadt und den Bauträger von Vorteil sind: Eine größere Anzahl an Wohneinheiten tragen zur Wohnraumbedarfsdeckung und zur Gewinnmaximierung bei. Auf der anderen Seite führt diese Verdichtung zu erheblichen Nachteilen

der direkt Betroffenen, für die Be- und Anwohnern der autofreien Siedlung. Denn neben dem zu geringen Sozialabstand beeinflusst die Bauweise zudem in negativer Hinsicht die **Besonnung und Belichtung der Wohnungen und Grundstücke**. Insbesondere in den Wintermonaten fühlt sich die Siedlung noch enger und dunkler an, da die Sonne die höheren Gebäude kaum übersteigt. Dieser Umstand ist vermutlich der Gewinnmaximierung des Bauträgers geschuldet, der so viele Wohnungen wie möglich auf dem Areal errichten möchte und größere Gebäudeabstände für ihn weniger profitabel sind, weil dadurch weniger Wohneinheiten entstehen könnten. Aufgrunddessen wird die Wohn- und Lebensqualität innerhalb des Gebiets eingeschränkt.

Im Zuge dessen ist auch eine zu kurzfristige Planung seitens des Bauträgers im Hinblick auf **nachhaltiges, ökologisches Bauen** zu konstatieren. Der geringe Umfang an Solarpassivbauweise oder sonstigen bauökologischen Maßnahmen (z.B. zusätzliche Dachbegrünungen o.ä.) sind nicht in dem Ausmaß umgesetzt worden, wie es möglich gewesen wäre. Der schnelle Verkauf der Solarpassivhäuser wäre zu Beginn ein Indikator dafür gewesen, dass diese Bauweise in größerem Umfang nachgefragt und erworben worden wäre. Zudem hätte auf dem Hintergrund steigender Energiepreise eine solche Technologie bereits in den Planungen viel mehr Berücksichtigung erfahren müssen. Zwar sind die Investitionskosten für den Bauträger höher, dafür bezahlen die Interessenten auch höhere Kaufpreise und sparen dadurch in Zukunft an Energiekosten. Letztlich senken sie somit den anhaltenden Ressourcenverbrauch und einer nachhaltigen Entwicklung wäre auf diese Weise Genüge getan.

Die derzeitige **Funktion der Siedlung** ist ausschließlich die eines reinen Wohngebiets. Gewerbe- oder Dienstleistungsbetriebe sind nicht vorzufinden. Beispielsweise findet man keine Läden zur Deckung des täglichen Bedarfs in direkter Wohnumgebung. Obwohl die Planungen kleinere Läden im nördlichen Bauriegel vorsehen, sind derzeit ein Kiosk oder ein Bäcker erst in der Umgebung zu erreichen. Der Umfang an Nahversorgungsangeboten im Stadtteil Nippes ist zwar insgesamt zufriedenstellend, jedoch haben so große Neubaugebiete mit insgesamt über 1000 Wohneinheiten nicht mehr den Charakter des reinen Wohngebiets ohne funktionale Anreicherungen (Büros, Geschäfte etc.) im direkten Wohnumfeld wie beispielsweise noch vor 30 Jahren.

Die **Gebäudearchitektur** wird einerseits als durchschnittlich und andererseits auch als phantasie- und einfallslos betrachtet. Die vorhandenen Gebäudetypen entsprechen denen in anderen konventionellen Siedlungen, ohne Besonderheiten in punkto Form und Gestaltung. Durch die einheitliche äußere Gestaltung von Ein- und Mehrfamilienhäusern entsteht leicht ein Gefühl der Monotonie. Die Gestaltungssatzung des Bauträgers führt insbesondere bei den Einfamilienhäusern zur Vereinheitlichung der Wohnumgebung mit geringen Abweichungsmöglichkeiten auf Seiten der Eigentümer (z.B. strikte Vorgaben bei der Farb-/ Formgestaltung von Fahrradports und Hecken). Abweichungen von dieser Satzung durch die Bewohner (z.B. eigenwillige Hecken- oder Zaungestaltung) lassen derzeit bereits gewisse Individualisierungstendenzen innerhalb der Bewohnerschaft deutlich werden.

Handlungsfeld Verkehr und Infrastruktur

Große Probleme sind derzeit bei der **Grün- und Freiflächenversorgung** zu sehen. Autofreie Siedlungen sollen der Entmischung von Funktionen innerhalb der Stadt entgegenwirken und die Distanzen zwischen ihnen verkleinern (Tönnies, 1996: 179). Die wohnraumnahe Grün- und Freiflächenversorgung der Bewohner von „Stellwerk60“ ist innerhalb der Siedlung aufgrund der vorherrschenden Baustellensituation, derzeit als suboptimal zu bezeichnen. Der benachbarte „Bürgerpark“ ist erst zum Teil geöffnet und fehlt als Siedlungsmittelpunkt im gesamten Neubaugebiet. Weitere gebietsinterne Naherholungsflächen fehlen ebenfalls. Fraglich ist, ob diese nach dem Ende der Bauphase noch entstehen, da, wie bereits erwähnt, die verdichtete Bauweise kaum Freiflächen übrig lässt.

Die zukünftige **Regelung der Autofreiheit** ist ein durchaus problematischer Aspekt, der bis dato noch nicht zufriedenstellend gelöst wurde. Die Frage nach dem Umgang der Nachfolgeneration mit der Autofreiheit (Folge: möglicher höherer Autobesatz und dessen Auswirkungen auf die Gebietsentwicklung) ist unbeantwortet. Zusätzliche Ausnahmeregelungen und Sonderfalllösungen (z.B. bei kurz-/ mittelfristiger Krankheit und Behinderung) hinsichtlich einer Flexibilisierung der Autofreiheit sind ebenfalls noch nicht festgelegt worden. Wie sich die Bewohnerschaft entwickelt, kann nicht genau prognostiziert werden. An dieser Stelle fehlen jedoch eindeutige vertragliche Regelungen, die die Intention der Siedlung – autofreies Wohnen – im Kern erhalten. In diesem Zusammenhang steht auch das derzeitige Problem von parkenden Autos auf der Vorhaltefläche („Schwarzparker“). Durch fehlende Kontrollmechanismen (technisch oder personell) steht diese Fläche nicht im vollen Umfang den Bewohnern von „Stellwerk60“ zu Verfügung, was insbesondere die Bereitstellung von Besucherparkplätzen betrifft. Besucher sind daher gezwungen in der Umgebung zu parken, was wiederum zu Unmut bei den Anwohnern führt.

Um eine noch flexiblere Mobilität den Siedlungsbewohnern zu ermöglichen, wurde im Norden der Siedlung eine Carsharing-Station errichtet, die von den Bewohnern auch in hohem Maß in Anspruch genommen wird. Allerdings sind bereits bei den Planungen zu wenige Carsharing-Stellplätze bedacht worden. Der jetzige Umfang plus das Carsharing-Angebot der Deutschen Bahn AG („Flinkster“) reichen für die bestehende Nachfrage nicht aus.

Nicht ausreichend ist darüber hinaus das Freizeitangebot für ältere Kinder und Jugendliche. Zwar sind derzeit innerhalb der autofreien Siedlung zwei Spielplätze vorhanden, diese sind aufgrund ihrer Gestaltung jedoch eher für Kleinkinder konzipiert. Der nahe gelegene Bolzplatz kann in Zukunft wahrscheinlich nicht mehr als Spielfläche genutzt werden, da dieser bebaut werden soll. Sonstige Freizeitangebote (z.B. Tischtennisplatten) werden zwar vom Siedlungsverein bereitgestellt, stehen aber nicht der Allgemeinheit jederzeit zur Verfügung. Daher kann man sagen, dass die Siedlung zwar kinderfreundlich geplant wurde, diese aber in der aktuellen Ausgestaltung nicht allen Kindern ausreichende Entfaltungsmöglichkeiten bietet.

Hinsichtlich der Betreuungsinfrastrukturen finden im Quartier die Eltern von Kleinkindern zwar eine Vielzahl an Betreuungsangeboten in Kindertagesstätten und Grundschulen vor, diese reichen jedoch quantitativ nicht aus, um die gesamte Nachfrage zu decken. Da eine große Anzahl an Familien mit kleinen Kindern in der autofreien Siedlung lebt, ist insgesamt ein Defizit bei der Bereitstellung von Betreuungsinfrastrukturen im Wohnumfeld von „Stellwerk60“ festzustellen.

Handlungsfeld Wohnungswirtschaft und -politik

Der Verkauf der **Solarpassiv-Eigentumswohnungen** ist für den Bauträger sehr schlecht gelaufen, da ein Großteil der Interessenten sich mit der Technik nicht auskannte beziehungsweise bereits vor dem Kauf sich nicht mit dieser Energietechnik befassen wollte. Neue Bauweisen brauchen immer Zeit, bis sie sich auf dem Markt durchsetzen. Die wenigen Wohnungen, die mit dieser Technologie entstanden sind, waren nicht mehr als ein Testversuch des Bauträgers in diesem Bereich. Bei den Interessenten für Solarpassivhäuser ist die Technik sehr gut angenommen worden (siehe oben). Warum genau das Angebot der Wohnungskäufer nicht angenommen wurde, ist an dieser Stelle nicht zu klären. Vielleicht liegt es an unterschiedlichen Interessen der Nachfrager oder aber auch am Wohnungsmarkt, der einzelne Wohnungen in Solarpassivbauweise nicht aufgreift. Abgesehen von den problematischen Aspekten, konnten ökologische und damit nachhaltige Wohnformen wie die Solarpassiv-Eigentumswohnungen, den Kölner Wohnungsmarkt nicht in dem Sinne bereichern wie möglich gewesen wäre.

Der folgende Aspekt hängt mit der oben angesprochenen zukünftigen Regelung der Autofreiheit zusammen. Die geringe **Steuerungsmöglichkeit der Bewohnerstrukturen** von „Stellwerk60“ wirft Fragen nach dem dauerhaften Bestehen der Autofreiheit auf. Wenn die Bewohnerstrukturen sich dahin gehend verändern, dass der Autobesitz gewünscht wird, kann die Kommune daran zunächst nichts ändern, sondern nur die nachträgliche Bereitstellung von Stellplätzen fordern. Gezielte Steuerungsmöglichkeiten sind nur durch vertragliche Regelungen möglich, die jedoch, wie bereits erwähnt, derzeit noch nicht aufgestellt worden sind. Wer zudem in diese Siedlung zieht, wird maßgeblich von der Prämisse der Autofreiheit gesteuert. An diesem Punkt setzt das Problem der geringen sozialen Durchmischung an. Fast alle Bewohnerhaushalte sind deutsche Staatsbürger und haben ein mittleres bis hohes Bildungs- sowie Einkommensniveau. Ausländer oder Geringverdiener sind nur vereinzelt vertreten, so dass derzeit eine einseitige Bewohnerstruktur entstanden ist. Grund hierfür kann die Bedeutung des Autos in weiten Teilen der Gesellschaft sein. Für viele der zuletzt genannten Menschen ist das Auto ein Statussymbol, ohne das sie nicht leben wollen. Zusammenfassend heißt das, dass speziell für die soziale Wohnraumversorgung in Köln die autofreie Siedlung insgesamt keine große Rolle spielt.

Handlungsfeld Akteure

Die **Bedenken** vieler Anwohner **gegen die Autofreiheit** im Allgemeinen sind das größte Problem für die Wohnumfeldentwicklung. Bestehende Vorurteile („Mogelplackung Autofrei“, „Schwarzparker“ usw.) sind nicht förderlich für die Kommunikation in der Nachbarschaft und mit den Projektverantwortlichen (Bauträger, Stadt Köln), so dass diese Dissonanzen die derzeitige und zukünftige Gebietsentwicklung deutlich erschweren. Mit der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftungszone im Umfeld von „Stellwerk60“ Mitte 2009 konnte ein Anliegen der Anwohner bereits erfüllt werden. Der Parkdruck wurde gemindert, so dass dadurch in Zukunft weniger nachbarschaftliche Spannungen zu erwarten sind.

Das Verhältnis zwischen dem Siedlungsverein und den Projektverantwortlichen ist in der Vergangenheit nicht immer das Beste gewesen, was vor allem auf unterschiedliche Meinungen bezüglich der Siedlungsentwicklung zurückzuführen ist. Wirtschaftliche und politische Durchsetzbarkeit von potentiellen Maßnahmen auf der einen Seite stehen den Wünschen und Erwartungen an ein neues Lebens- und Wohnumfeld auf der anderen Seite gegenüber. **Verschiedene Interessen bei der Projektentwicklung** verstärken die Uneinigkeit über die Zielerfüllung von „Stellwerk60“. Klar ist, dass bei solchen städtebaulichen und verkehrsökologischen Planungen, wie einer autofreien Siedlung, sehr hohe Anforderungen an alle Beteiligten zu stellen sind (insbesondere ein hoher Grad an Kommunikationskompetenz), so dass Differenzen ausgeräumt werden und ein Konsens erreicht wird. Dieser Prozess hingegen musste bei dieser Projektentwicklung von „Stellwerk60“ erst erlernt werden, was insbesondere zu Beginn der Planungen zu erheblichen Differenzen untereinander geführt hat. Zurzeit stellt sich das Verhältnis zwischen den Akteuren deutlich entspannter dar als noch am Anfang, ohne jedoch bestehende Probleme unter den Tisch fallen zu lassen. Dazu gehört insbesondere die Frage nach der Zukunft der Mobilitätszentrale. Nachdem die Kontrolle das Projekt realisiert hat, wird kein Sicherheitsdienst mehr für Verwaltungs- und Öffnungsdiensten zur Verfügung stehen. Ob die Bewohnerschaft sich organisiert, die Ausleihe der Gerätschaften selbst verwaltet und wer die Zufahrt in die Siedlung regelt, steht noch nicht fest. Bei diesem Punkt steht die Zukunft der gesamten Idee „autofreies Wohnen“ auf dem Spiel. Denn erstens muss den Bewohnern zur Befriedigung ihrer Grundbedürfnisse ein Mindestmaß an zusätzlichen Mobilitätsangeboten offeriert werden und zweitens ist die Organisation der Zufahrt in die Siedlung kein Selbstläufer, sondern bedarf einer intensiven Kontrolle, durch wen auch immer (Kommunalbedienstete, Verwaltungshelfer o.ä.).

6.1.3 An welcher Stelle besteht Handlungsbedarf?

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus den Stellungnahmen der Akteure zu den diversen Themenstellungen, die in Abbildung 39 erkenntlich sind (vergrößerte Darstellung im Anhang).

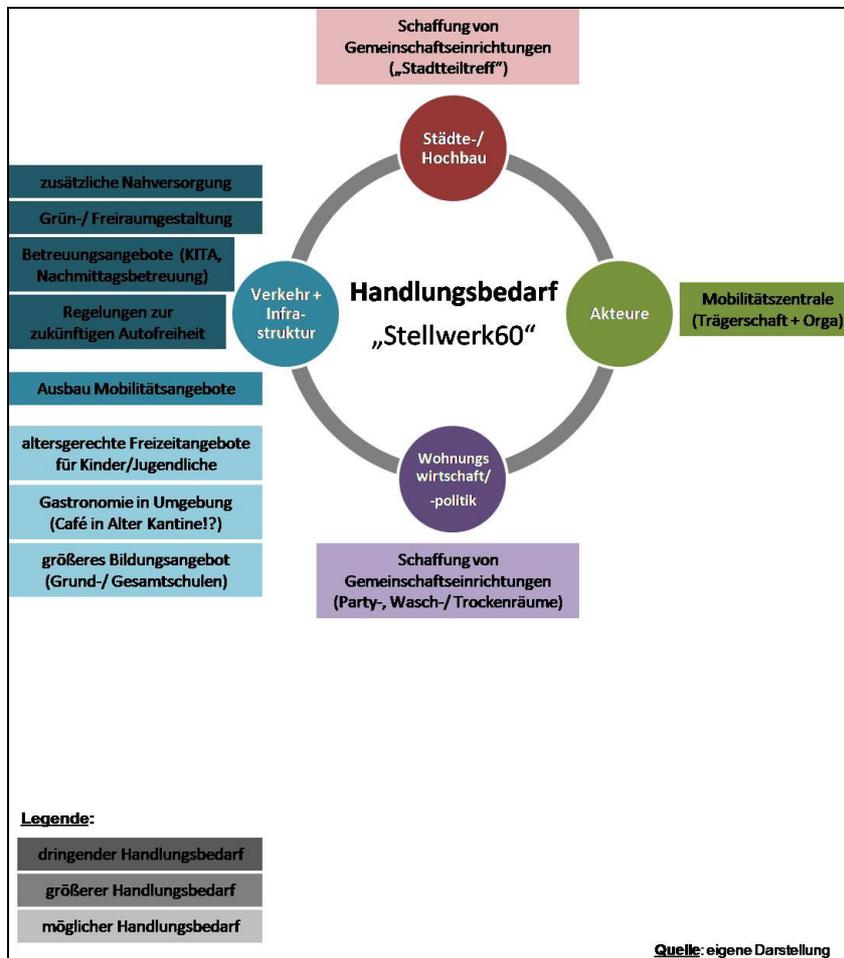


Abb. 39 Handlungsbedarf „Stellwerk60“

Handlungsfeld Städte- und Hochbau

Möglicher Handlungsbedarf besteht bei der **Schaffung von Gemeinschaftseinrichtungen** für die Quartiers- und Stadtteilbewohner. Als Standort wird vielfach die alte Kantine im benachbarten „Bürgerpark“ genannt. Für eine solche Einrichtung spricht, dass im Zuge der Entwicklung des Siedlungsmittelpunktes die räumliche und „soziale“ Mitte des Gebietes funktional miteinander verbunden werden könnten. Gegen eine Art „Stadtteiltreff“ sprechen zahlreiche bestehende soziale Einrichtungen in Umfeld, so dass eine solche Räumlichkeit nicht unbedingt notwendig wäre.

Handlungsfeld Verkehr und Infrastruktur

Dringender Handlungsbedarf ist bei der **Versorgungsinfrastruktur** festzustellen. Wie bereits erwähnt, sind zwar ausreichend Angebote im Zentrum von Nippes vorhanden, im direkten Wohnumfeld fehlen jedoch beispielsweise ein Bäcker, ein Kiosk oder ein kleiner Lebensmittelladen, bei dem man „im Vorbeigehen“ etwas besorgen kann. Im Hinblick auf die geplanten Ladenlokale im nördlichen Bauriegel wird dieser Forderung, zumindest auf dem Papier, bereits jetzt schon Rechnung getragen. Zudem steht die Frage nach zusätzlicher Gastronomie im Raum, beispielsweise die Eröffnung eines Cafés. In Verbindung mit einer Bäckerei könnten unterschiedliche Angebote (Postfiliale, Paketannahme, Printmedien-Verkauf o.ä.) zentriert werden und Synergien entstünden. Ob die alte Kantine ein geeigneter Standort für gastronomische Funktionen darstellt, wird erst durch die genaue Prüfung der baulichen Beschaffenheit ersichtlich. Das ist bis dato noch nicht abschließend erfolgt.

Des Weiteren sind **Grün- und Freiflächen** zu schaffen, die wohnungsnah und sicher zu erreichen sind. Eine zusätzliche Ausstattung mit Sitz- und Verweilmöglichkeiten (Bänke, Tische o.ä.) könnte darüber hinaus angedacht werden, um eine weitere Aneignung des öffentlichen Raumes durch die Siedlungsbewohner zu fördern. Insbesondere besteht der Wunsch, dass in naher Zukunft der „Bürgerpark“ fertiggestellt wird.

In Verbindung damit steht der Bedarf nach **altersgerechten Spielflächen und Freizeitangeboten**. Falls der Bolzplatz nicht erhalten werden kann, wäre darüber nachzudenken, diesbezüglich zusätzliche Angebote zu schaffen. Dass die Flächen innerhalb der autofreien Siedlung begrenzt sind, sollte die Planungsverantwortlichen jedoch nicht daran hindern, in der Umgebung adäquate Freizeitangebote für ältere Kinder und Jugendliche zu schaffen.

Darüber hinaus wird deutlich, dass zusätzliche **Betreuungsangebote** für Klein- und Grundschulkinder notwendig sind. Wenigstens eine zusätzliche Kindertagesstätte und mehr Angebote bei der Nachmittagsbetreuung wären aus Sicht vieler Akteure wünschenswert.

Weitestgehende Einigkeit unter den Akteuren besteht darin, dass bei der **Regelung der Autofreiheit** Nachbesserungen erfolgen müssen. Darunter ist die Festsetzung vertraglich festgelegter Vorgaben zur grundsätzlichen Erhaltung der persönlichen sowie gebietlichen Autofreiheit (Ausnahmen/Sonderfälle bei Pkw-Besitz und Zufahrtsberechtigung; Sanktionen und Handlungsmöglichkeiten bei Verstößen; Maßnahmen bei Flexibilisierung der Autofreiheit in Zukunft usw.) zu verstehen.

Größerer Nachbesserungsbedarf wird bei den **Mobilitätsangeboten** deutlich. Wie sich gezeigt hat, sind zu wenige Carsharing-Plätze realisiert worden. Auch die Angebote der Mobilitätszentrale sind noch ausbaufähig. Ebenfalls besteht noch bei den erreichbaren Buslinien noch die Möglichkeit, die Taktdichte zu erhöhen, da weitere Fahrgastpotentiale nach der Fertigstellung im nördlichen Teil des Neubaugebiets, zusätzlich zu den Autofreien, hinzukommen werden.

Mit der steigenden Einwohnerzahl im Quartier werden auch die Plätze an den örtlichen Schulen knapp. Wenn in den nächsten Jahren die heutigen Kleinkinder aus der autofreien Siedlung und Umgebung älter und damit schulpflichtig werden, sind zusätzliche Bildungsangebote zu schaffen. Dies betrifft vor allem den **Umfang an Grundschulen und weiterführenden Schulen** (vorzugsweise besteht der Wunsch nach einer zusätzlichen Gesamtschule).

Handlungsfeld Wohnungswirtschaft und -politik

Die Schaffung von **Gemeinschaftseinrichtungen**, speziell für die Bewohner von „Stellwerk60“, geht inhaltlich in zwei Richtungen. Zum einen wird der Wunsch nach einer dauerhaften Räumlichkeit für Feste, Feiern und als allgemeiner Bewohner-Treffpunkt deutlich. Zum anderen sind nach Ansicht einiger Mehrfamilienhausbewohner ihre Gebäude bei den Planungen nicht mit einer ausreichenden Anzahl und Größe von Wasch- und Trockenräumen konzipiert worden. Größerer Nachbesserungsbedarf ist somit für beide Aspekte ersichtlich, der vom Bauträger im Realisierungsprozess intensiver zu verfolgen wäre.

Handlungsfeld Akteure

Eine eindeutige Klärung der **Trägerschaft und Organisation der Mobilitätszentrale** liegt allen Akteuren am Herzen, da sich die Bewohner ein breites Mobilitätsangebot und kontinuierliche Öffnungszeiten der Zentrale wünschen. Die Stadt will die Bewohner mit ausreichender Mobilität versorgt wissen und der Bauträger ist ebenfalls an einer Lösung des Problems interessiert, um das Bauprojekt insgesamt abzuschließen und die Verantwortung für die Mobilitätszentrale abgeben zu können. Eine Lösung dieses Problems sollte daher von allen Akteuren schnellstmöglich erreicht werden.

6.2 Gesamtbewertung

Die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ kann in ihrer derzeitigen Umsetzung insgesamt als **Erfolg** gewertet werden. Begründung findet dieses abschließende Urteil in der Synthese aller angesprochenen Aspekte, die in der Empirie erhoben wurden. Nach Handlungsfeldern geordnet, gibt Tabelle 14 (im Anhang) diesbezüglich einen Überblick.

Dabei ist herauszustellen, dass drei von vier Handlungsfeldern (Städte-/Hochbau, Wohnungswirtschaft/-politik, Akteure) die erfolgreichsten Aspekte beinhalten und nur partiellen Handlungsbedarf aufwerfen. Allein die Aspekte und Maßnahmen im Handlungsfeld „Verkehr und Infrastruktur“ sind in der Gesamtschau nicht als Erfolg zu bewerten. Hier ist der größte Handlungsbedarf zu erkennen.

Dass die autofreie Siedlung ein erfolgreiches Wohnprojekt ist, kann man letztlich anhand der genannten Aspekte belegen. Tabelle 15 fungiert hierbei als Beleg für die abgegebene Einschätzung von „Stellwerk60“: Knapp die Hälfte der aufgeführten 22 Aspekte (vgl. Tab. 14) sind unter der Kategorie „Erfolg“ (☺) zu subsumieren und nur jeweils ein Drittel der genannten Aspekte sind als „Durchschnittlich“ (☹) respektive „Misserfolg“ (⊖) zu sehen.

Tab. 15 Gesamtbewertung „Stellwerk60“ (eigene Darstellung)

Bewertung	☺	☹	⊖	Σ
Anzahl (absolut)	10	6	6	22
Anteil (relativ)	45,5 %	27,7 %	27,7 %	100 %

6.3 Handlungsempfehlungen und Konzeptmodifikationsvorschläge

Um die Defizite, die derzeit am Konzept der autofreien Siedlung ersichtlich sind, beheben zu können, werden im Folgenden konkrete Verbesserungsvorschläge in Form von Handlungsempfehlungen gegeben. Inhaltlich beziehen sich diese auf den in Kapitel 6.2 aufgezeigten Handlungsbedarf (vgl. Tab. 14). Dass die Auflistung der untenstehenden Handlungsempfehlungen nicht abschließend sein kann, ergibt sich aus dem Umstand der laufenden Bautätigkeit innerhalb der autofreien Siedlung. Im Folgenden werden daher nur die Defizite angesprochen, bei denen der größte sowie dringendste Handlungsbedarf besteht, basierend auf den in der Gesamtbewertung aufgeführten Aspekten.

Handlungsempfehlung Bauweise / bauliche Durchmischung

Aufgrund der abgeschlossenen Planungen hinsichtlich der Bebauungsstrukturen, ist es nicht möglich, diesbezüglich auf Veränderungspotentiale hinzuweisen. Dass ein Mehr an Solarpassivbauweise nicht nur gewünscht, sondern auch wirtschaftlich sinnvoll gewesen wäre, soll an dieser Stelle nicht nochmals vertieft werden. Darüber hinaus kann an der Positionierung der einzelnen Gebäude nichts mehr verändert werden, da die verbliebenen Baufelder bereits beplant und teilweise in der Realisierung befindlich sind. Was allerdings verbessert werden kann, ist die Aufhebung der Verdichtung durch eine **Qualifizierung der verbliebenen Grün- und Freiflächen** innerhalb des Gebiets. Das heißt, die bisher ungenutzten und brachliegenden Flächen sollten durch Anpflanzungen und sonstige Begrünung aufgewertet werden, um räumlich-visuell die bebauten von den nicht-bebauten Arealen unterscheiden zu können. Dadurch würde bei den Bewohnern der Eindruck der Vollständigkeit der Siedlung entstehen. Zudem wäre es sinnvoll, wie es auch auf anderen Konversionsflächen gehandhabt wird, das zentrale Baufeld, welches zurzeit brach liegt und als Baustellenmaterialsammelplatz dient, bis zum ersten Spatenstich einer kostengünstigen **Zwischennutzung** zuzuführen (Rasenfläche mit mobilen Sitzgelegenheiten und/oder Spielmöglichkeiten). Auf diese Weise könnte einerseits das optische Erscheinungsbild der autofreien Siedlung verbessert

und andererseits den Siedlungsbewohnern zusätzliche wohnungsnaher Grün- und Freiflächen angeboten werden, was insgesamt zur Aufwertung des Wohnumfeldes sowie der Wohnqualität führen würde.

Handlungsempfehlung Freizeitangebote

Das angesprochene Defizit an altersgerechten Spiel- und Freizeitangeboten könnte mit der **Qualifizierung der südwestlichen Freifläche**, die zwischen dem im Bau befindlichen Mehrfamilienhaus und den bereits existierenden Reihenhäusern gelegen ist, begegnet werden. Wenn die Baumaßnahmen abgeschlossen sind, besteht die Möglichkeit, dort keinen weiteren (derzeit geplanten) Spielplatz für kleinere Kinder zu errichten. Dieses Konzept wäre dahingehend zu überdenken, indem dort Möglichkeiten für die Altersstufen geschaffen werden, die nicht mehr zu den Kleinkindern zählen. Insbesondere wäre es vorstellbar fest installierte Tischtennisplatten, Klettermöglichkeiten oder sonstige „Treffpunkte“ (Sitzgruppen aus Stein oder Holz) zu schaffen, wo auch ältere Kinder und Jugendliche ihre Freizeit verbringen können. Wenn folgender Vorschlag nicht zu große Lärm- und Geruchsbelästigungen hervorruft, ist darüber nachzudenken, auch für die Mehrfamilienhausbewohner einen Treffpunkt zu schaffen, mit der Möglichkeit ein kleines Zelt mit Bänken und Tischen aufzustellen. In dieser Hinsicht wäre des Weiteren zu prüfen, ob mit einer fest installierten Grillstelle die Freizeitqualitäten, insbesondere in den Sommermonaten, zu erhöhen sind. Falls dieser Standort dafür ungeeignet erscheint, wäre eventuell der benachbarte „Bürgerpark“ geeignet, wobei zu bedenken ist, dass dieser nicht mehr direkt zur autofreien Siedlung gehört. Für die Verbesserung der nachbarschaftlichen Beziehungen ist die Schaffung sozialer Treffpunkte (an welcher Stelle und in welcher Ausgestaltung auch immer) in jedem Fall förderlich.

Handlungsempfehlungen Freiraumgestaltung

Um die Wohnumfeldqualität zu erhöhen, wären mehr Grünflächen und Anpflanzungen sinnvoll, um einerseits die oben angesprochene Verdichtung etwas aufzuheben und um andererseits Erholungs- und Rückzugsräume für die Bewohner von „Stellwerk60“ zu generieren. Priorität besitzt hierbei die Qualifizierung einer bestehenden Grünfläche, dem benachbarten **Bürgerpark**, der, in Verbindung mit der Instandsetzung der alten Kantine, zu einem Treffpunkt der gesamten Quartiersbewohner werden kann.

Darüber hinaus sollten auch **ökologische Komponenten** in die weitere Siedlungsentwicklung miteinfließen. Die Anlage von unbefestigten Wegen sowie die Schaffung von naturnahen Teichen oder sonstigen Wasserarrangements würden nicht nur dem Mikroklima positive Impulse verleihen, sondern sie würden auch dem Umwelt- und Naturschutz zu Gute kommen; denn, innerstädtische Schutzräume für Tiere und Pflanzen sind in verstädterten Gebieten nicht ubiquitär. Derartige Maßnahmen unterstützen das Prinzip einer ökologischen und damit nachhaltigen Siedlungsentwicklung. Flächen hierfür stünden auf der oben genann-

ten noch nicht entwickelten Reservefläche im Südwesten der autofreien Siedlung zu Verfügung. Der ebenfalls angesprochene Aspekt der Zwischennutzungen auf bis dato nicht bebauten Arealen würde die Erhöhung innergebietlicher Freiraumqualitäten in hohem Maß fördern.

Handlungsempfehlung Regelung der Autofreiheit

Eine konkrete Verbesserungsmöglichkeit zur zukünftigen Regelung der Autofreiheit ist die Festlegung einer **Obergrenze beim Pkw-Besatz** innerhalb der autofreien Siedlung. Zum einen bestünde die Möglichkeit durch eine behördliche Überprüfung die genaue Anzahl an Privatfahrzeugen zu ermitteln, so dass man den „Ist-Zustand“ erhält. Zum anderen könnte in einer rechtlich verbindlichen Form die zukünftige Gesamtfahrzeuganzahl festgeschrieben werden („Soll-Zustand“). Im Zuge dessen wäre auch die Verpflichtung zum Kauf eines Stellplatzes im gebietseigenen oder einem umliegenden Parkhaus für Neuzuziehende sinnvoll, um „Schwarzparken“ im Umfeld zu verhindern. Mit einer solchen Regelung wäre auch die Nachfolgeneration der derzeitigen Autofreien gezwungen, sich an die persönliche Autofreiheit zu halten. Anderenfalls müssen die, die die Regelung nicht akzeptieren wollen, wegziehen (vgl. „Auszugsklausel“). Falls sie gegen die Autofreiheit verstoßen, erscheint es zwingend, Sanktionen zu benennen, die, je nach Intensität des Verstoßes, das juristische Grundprinzip der Angemessenheit berücksichtigen. Falls sich in Zukunft nur noch eine Minderheit der Siedlungsbewohner an die persönliche Autofreiheit hält, sind auch Maßnahmen festzulegen, die die Möglichkeit vorsehen, die Autofreiheit zu flexibilisieren, jedoch nicht abzuschaffen! Der Kerngedanke autofreien Wohnens – die persönliche Autofreiheit – sollte in jedem Fall bei allen zu treffenden Regelungen gewahrt bleiben.

Die Erhaltung der gebietlichen Autofreiheit ist durch die derzeitigen Regelungen weitestgehend gesichert. Die Definition von weiteren Ausnahmetatbeständen (Taxi, Zufahrtberechtigung im Krankheitsfall usw.) sollte gut überlegt sein. Wenn man Ausnahmen zulässt, müssen diese ganz konkret reglementiert werden. Eine Flexibilisierung der gebietlichen Autofreiheit zum jetzigen Zeitpunkt kann für die Gebietsentwicklung nicht förderlich sein, da die Siedlung noch nicht komplett fertiggestellt worden ist und dadurch sich die Regelungen, bezüglich der gebietlichen Autofreiheit, in der Praxis noch nicht in vollem Umfang bewähren konnten. Daher ist in diesem Fall ein sensibler Umgang mit der weiteren Ausgestaltung und Reglementierung der Autofreiheit anzuraten.

Handlungsempfehlung soziale Durchmischung

Die Autofreiheit als Wohn- und Lebensmodell hat eine einseitige Bewohnerstruktur hervorgerufen. Diese Struktur ruft auf den ersten Blick keine Probleme hervor, sorgt aber nicht für eine soziale Belebung innerhalb der Siedlung. Einerseits ist eine relativ ähnliche Altersstruktur zu erkennen und andererseits weichen die Einkommensverhältnisse der Bewohnerhaus-

halte auch nicht in hohem Maß voneinander ab. Das heißt, die Tendenzen in der derzeitigen Stadtentwicklung, insbesondere die der Alterung der Stadtbevölkerung, wurden bei den Realisierungsmaßnahmen bis dato nicht berücksichtigt. Dass diese Situation angepasst wird, ist an dem Konzept des „Mehrgenerationen-Wohnens“ zu erkennen, das in naher Zukunft innerhalb der autofreien Siedlung etabliert wird. Zudem folgt ein integratives Wohnmodell, bei dem Behinderte eigenständig in einer eigenen Wohnung leben sollen. Das sind gute Ansätze, die die Monostrukturen innerhalb der Bewohnerschaft in Zukunft zumindest etwas aufbrechen könnten.

Die autofreie Siedlung konnte bislang noch keinen Beitrag zur sozialen Wohnraumversorgung in Köln zu leisten, da einerseits zu wenige Sozialwohnungen im Gebiet angeboten werden und andererseits die Wohnberechtigten wenig Interesse an autofreien Wohnformen gezeigt haben. An dieser Stelle ist auf eine Verbesserung der Kommunikation nach Außen (d.h. auf dem Wohnungsmarkt) und Innen (d.h. zwischen den zuständigen Akteuren = Bau-träger und Stadt) hinzuweisen. Die **Verbesserung der Außendarstellung** von „Stellwerk60“ auf dem Wohnungsmarkt und das **Angebot zusätzlicher Sozialwohnungen** könnten die Siedlung beleben und neue ausgewogenere Bewohnerstrukturen (auch im Hinblick auf die Gesamtstadt) hervorrufen.

Handlungsempfehlung Akzeptanz der Autofreiheit im Umfeld

Die häufig vorzufindende negative Meinung bezüglich der Autofreiheit führt zu einem in Teilen schwierigen Nachbarschaftsverhältnis zwischen Be- und Anwohnern von „Stellwerk60“. Um diesen Ressentiments entgegenzuwirken, sind **siedlungsübergreifende Aktionen**, wie Feste oder sonstige gemeinsame Aktionen sinnvoll (Sommerfest, Siedlungsfest, Siedlungs-café...). Sie fördern eine unverbindliche Kommunikation in einer ungezwungenen Umgebung. Durch intensiven Austausch gegenseitiger Standpunkte und durch das gegenseitige Kennenlernen können Unwissenheit und damit Vorurteile ausgeräumt werden. Ein erster gemeinsamer siedlungsübergreifender Flohmarkt ist ein Beispiel für den Beginn eines normalen Nachbarschaftsverhältnisses und macht Hoffnung auf mehr. Allerdings muss eine solche Aktion auch nachhaltig sein, das heißt, sie bedarf einer Fortsetzung auch in anderen Bereichen. Die Bereitschaft zu organisieren und mitzugestalten ist die Voraussetzung dafür. Hier kann der Bewohnerverein „Nachbarn60 e.V.“ eine große Rolle spielen, der als „Schaltzentrale“ zukünftiger gemeinsamer Aktionen fungieren könnte, so dass das Nachbarschaftsverhältnis mit den Anwohnern gefestigt und darüber hinaus nachhaltig verbessert wird.

6.4 Fazit/Ausblick

Auf der Konversionsfläche des ehemaligen Eisenbahnausbesserungswerks in Köln-Nippes ist mit dem Bau einer autofreien Siedlung begonnen worden, ein Stück **zukunftsorientierten Städtebau** zu realisieren. Als derzeit größte autofreie Siedlung in Deutschland besitzt „Stellwerk60“ jetzt schon Modellcharakter, da wesentliche Aspekte autofreier Stadtquartiere umgesetzt worden sind. Bezogen auf die Ausführungen zur Bedeutung autofreier Stadtquartiere von Tönnies (vgl. Kap. 2.2) zeigt sich an der autofreien Siedlung in Köln-Nippes, dass theoretische Siedlungsmodelle keine Fiktion bleiben müssen, sondern dass alternative Wohn- und Mobilitätsformen, unter ganz bestimmten Prämissen, in das System „Stadt“ nachhaltig integriert werden können. Dass die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ als nachhaltig bezeichnet werden kann, wird daran deutlich, dass ökonomische, soziale sowie ökologische Aspekte bereits bei der Konzeption der Siedlung miteinander verknüpft und auch größtenteils erfolgreich realisiert worden sind.

An oberster Stelle steht der *soziale* Aspekt. Durch den Bau der autofreien Siedlung konnte den Bewohnern ein Wohnumfeld geschaffen werden, das einerseits innerstädtisch und zentral gelegen ist und andererseits neue Wohnumfeldqualitäten wie Ruhe und Sicherheit generiert. Die gesundheitlichen Belastungen durch den MIV sinken und die Infrastrukturen für den NMIV (Rad-/ Fußwege) wurden in hohem Maß verbessert.

Die Autofreiheit hat im Quartier auch *ökonomische* Bedeutung. Durch die geringeren Herstellungs- sowie Erschließungskosten für Straßeninfrastrukturanlagen für den MIV wurden die öffentlichen Straßen und Wege für den Fuß- und Radverkehr qualifiziert. Somit wurde vor allem ein kinderfreundliches Wohnumfeld geschaffen. Für den öffentlichen Raum bedeutet das eine bessere Aneignung durch die Bewohner der autofreien Siedlung. Deutlich wird dieser Punkt daran, dass die Straße zum erweiterten Wohnraum zählt („südländische Atmosphäre“) und damit wieder zu einem sozialen Treffpunkt geworden ist, wie es das Leitbild der „Europäischen Stadt“ beinhaltet. Eine Belebung der Nachbarschaft ist eine positive Folgeerscheinung.

Ökologische Aspekte konnten ebenfalls in die Konzeption der Siedlung mit einfließen. Neben Häusern und Wohnungen in Solarpassivbauweise wurde durch die bauliche Verdichtung eine flächensparende und umweltschonende Raumstruktur generiert, was sich jedoch in der Praxis als nicht unproblematisch gezeigt hat (geringe Belichtung/Besonnung, nicht ausreichender Sozialabstand usw.). Neue Mobilitätsformen, wie beispielsweise das Carsharing, tragen insgesamt zu einer Diversifizierung der Mobilität in der Stadt bei und sorgen darüber hinaus für eine höhere Stadtverträglichkeit (weniger Schadstoff- und Lärmemissionen, Verbesserung des Stadtklimas, gesündere Lebensumwelt u.v.m.). Die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ ist damit ein Baustein zur Verringerung der Motorisierungsquote innerhalb der Stadt, da durch sie für eine bestimmte Zielgruppe Anreize zum freiwilligen Verzicht auf den persönlichen Autobesitz geschaffen worden sind. Eine derartige Entwicklung ist zukunftsorientiert, da eine nachhaltige Siedlungsentwicklung nur durch die Verringerung des MIV insgesamt zu

erreichen ist. Erst dadurch können urbane Lebens- und Umweltqualitäten geschaffen werden und zukünftig auch erhalten bleiben.

Nicht zuletzt ist die Existenz des autofreien Wohnprojekts „Stellwerk60“ auf eine veränderte Rollenverteilung in der Stadtplanung zurückzuführen (vgl. Kap. 2.2.2). Eine partizipative und konsensorientierte Stadtentwicklungsplanung, wie an diesem Untersuchungsbeispiel sichtbar geworden ist, machte die Realisierung der Siedlung in der Art und Weise erst möglich, wie sie sich zum jetzigen Zeitpunkt darstellt. Denn die Initiative zum Bau einer autofreien Siedlung in Köln kam „von unten“, hervorgehend aus der Initiative eines Vereins und hohem bürgerschaftlichen Engagement.

Die Entwicklung von „Stellwerk60“ ist noch nicht abgeschlossen, allein aufgrund der Tatsache, dass sie baulich noch nicht fertiggestellt worden ist. Erst nach ihrer Fertigstellung erfahren insbesondere die Regelungen zur Autofreiheit ihre „Feuertaufe“, denn erst dann können sie sich in der Praxis als tauglich erweisen. Dass sich bis zur endgültigen Realisierung noch problematische Aspekte und Fragestellungen ergeben werden, ist sicher. Wie bereits zum jetzigen Zeitpunkt das Konzept „autofreies Wohnen“ in der Praxis verbessert werden kann, wurde ausführlich dargelegt. Wichtig für die zukünftige Entwicklung von „Stellwerk60“ sind drei Aspekte. Erstens sollte die Siedlung so realisiert werden, wie sie abschließend geplant wurde. Weitere Änderungen in der Bauphase wären nicht zielführend, sondern überhastet. Besonnenheit ist hier das Stichwort. Zweitens sollte diese Siedlung nach ihrer Fertigstellung die Chance haben, sich beweisen zu können, ohne dass direkt Anstoß an ihr genommen wird. Gelassenheit ist bei diesem Punkt gefragt. Drittens ist bei allen Veränderungen und Flexibilisierungsansätzen bezüglich der Autofreiheit Folgendes zu beachten: Der Grundgedanke der Autofreiheit muss erhalten bleiben! Kein System und keine Maschine laufen von Beginn an ohne Fehler. Daher ist diesem neuartigen autofreien Siedlungsmodell die Chance und die Zeit einzuräumen, die es braucht, um sich zu entwickeln, so dass es letztendlich den Charakter eines experimentellen städtebaulichen Projekts ablegen und im Sinne des von Christ und Loose angesprochenen Leitbildes, ein **„Baustein der europäischen Stadt des 21. Jahrhunderts“** (nicht nur in Köln) werden kann.

Anhand der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ konnte gezeigt werden, dass die Kommunen bei der **Brachflächenrevitalisierung**, speziell von Bahnbrachen, ganz neue Wege gehen können, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Von den *Chancen* der Bahnflächenentwicklung profitierte insbesondere die Stadt Köln. Durch die Flächenentwicklung konnte die Innenentwicklung stärkt werden und mit einem Anteil von 400 an rund 1000 neugeschaffenen Wohneinheiten (gemessen an den Wohneinheiten der Gesamtkonversion) kann darüber hinaus der Siedlungsdruck am Rand der Stadt zukünftig verringert werden. Dass diese Form der Siedlungsflächenentwicklung nachhaltig ist, wird zudem an der erfolgreichen Umsetzung des Leitbildes der „Stadt der kurzen Wege“ deutlich. „Stellwerk60“ ist eingebunden in ein multifunktionales Umfeld mit gut ausgestatteten Infrastruktureinrichtungen (Nahmobilitäts- und Nahversorgungsangebote, Bildungs- und Betreuungseinrichtungen usw.), die man fußläufig in angemessener Entfernung erreichen kann.

Diese Flächenentwicklung übt zudem Einfluss auf die verkehrsstrukturelle Entwicklung Kölns aus, insbesondere der Umweltverbund wird gestärkt: Durch die stadträumliche Lage der ehemaligen Bahnbrache sowie durch ihre Anbindung an unterschiedlichste Angebote des Stadt- und Regionalverkehrs (U-, S-Bahn-, Buslinien) konnten die vorhandenen „verkehrlichen Verknüpfungspunkte“ (Beckmann & Tintemann, 2004: 551) genutzt und für die Wohnnutzung in Wert gesetzt werden. Langfristig stellt dies einen Beitrag zur Verkehrsvermeidung im Stadtteil Nippes dar. Die positiven Nebeneffekte sind einerseits die Verringerung der innerstädtischen Umweltbelastungen durch den MIV (wovon vor allem die Stadtteilbewohner profitieren) und andererseits die Schaffung neuer innerstädtischer Wohnqualitäten (ruhiges, sicheres und kinderfreundliches Wohnumfeld, Naherholung etc.). All diese Effekte gehen von der Entwicklung dieser Bahnbrache aus und tragen zur Stärkung des Standorts ‚Stadt‘ bei, wovon die Gesamtstadt Köln langfristig profitieren kann.

Zu den städtebaulichen Chancen, die die Flächenentwicklung von „Stellwerk60“ aufzuweisen hat, zählen auch ökonomische, vor allem betriebs- und wohnungswirtschaftlichen Chancen. Für den Alteigentümer der Fläche, die Deutsche Bahn AG, kann mit der Veräußerung der Gesamtfläche eine weitergehende betriebswirtschaftliche Ordnung ihres Flächenbestandes vollzogen werden, so dass ein weiterer Teil der vorhandenen Altschulden abgebaut und die gesamtwirtschaftliche Bilanz des Konzerns verbessert wird (BBR, 2003: 103). Der Investor und Bauträger, die Kontrola Treuhandgesellschaft GmbH, erweitert mit dieser Flächenentwicklung ihr Portfolio mit einem Angebot an alternativen Wohnimmobilien an einem hochwertigen innerstädtischen Standort („Adressenbildung“, BBR, 2003: 104) und festigt dadurch seine Position auf dem regionalen Wohnungsmarkt. Letztlich ist für die Kontrola aus der Lagegunst der Siedlung (multifunktionales und infrastrukturell gut ausgestattetes Umfeld im Stadtbezirk Nippes) „Investitionsstabilität“ (ebenda) entstanden, was den Verkauf der angebotenen Wohnimmobilien erheblich erleichterte.

Neben den Chancen traten bei der Projektrealisierung auch die *Risiken* der Bahnbrachenentwicklung in Erscheinung. Allen voran divergierende Interessen, die durch eine Vielzahl an der Projektentwicklung beteiligter Akteure begründet ist. Der oben angesprochene Veräußerungsdruck der DB AG, der indirekt auf der Kontrola lastet, führte zu nicht unerheblichen Problemen. Dazu zählte eine immer wiederkehrende gestörte Kommunikation der Akteure im Planungsprozess (Beckmann & Tintemann, 2004: 553). Das Verwertungsinteresse der Kontrola war nicht immer kongruent mit dem Entwicklungsinteresse anderer Akteure. Zu diesen Akteuren zählen einerseits der oben erwähnte „Arbeitskreis Autofreie Siedlung Köln e.V.“ (ASK) und der Bewohnerverein „Nachbarn60 e.V.“. Der ASK ist zwar nicht mehr an der Projektentwicklung beteiligt, aber zwischen dem Bewohnerverein und den Planungsverantwortlichen (Stadt Köln und Kontrola) entstehen bis dato immer wieder Differenzen über die Zielerfüllung von „Stellwerk60“. Hier wird es auch in der nahen Zukunft noch zu weiteren Spannungen zwischen den Akteuren kommen.

Die Besonderheit bei dieser Flächenentwicklung ist, dass erst durch die Partizipation der genannten Vereine am Planungsprozess von „Stellwerk60“ die autofreie Siedlung zu der

geworden ist, wie sie sich in der derzeitigen Form darstellt. Insbesondere der ASK hat zu Beginn wesentliche planerische Grundlagen vorbereitet und in die städtebaulichen Planungen eingebracht. Somit ist bei dem vorliegenden Prozess der Bahnbrachenrevitalisierung eine kooperative Flächenentwicklung mit hoher bürgerschaftlicher Beteiligung festzustellen, was zum einen, im Vergleich zu anderen Konversionsprojekten, den bisherigen Realisierungszeitraum erheblich verkürzen konnte. Zum anderen können diese partizipativen Elemente die weitere Flächenentwicklung positiv beeinflussen, weil dadurch gewährleistet wird, dass die Bedürfnisse und Forderungen der Bewohner in die abschließenden Planungen mit einfließen können. An dieser Stelle wird die Verbindung des Handlungsfeldes der Bahnflächenentwicklung zum Realisierungsprozess der autofreien Stadtquartiere deutlich, bei dem partizipative Planungsformen ebenfalls eine große Rolle spielen (vgl. Kap. 2.2.2): Erst durch die Kooperation der unterschiedlichen Akteure können Bahnbrachen umgenutzt und darauf autofreie Siedlungen erfolgreich realisiert werden.

Resümee

Die städtebauliche Entwicklung disponibler Bahnflächen am Beispiel der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ in Köln-Nippes hat gezeigt, dass eine zentral gelegene, stadtstrukturell integrierte Bahnbrache für die Stadtentwicklung **„zielorientiert“** und unter Berücksichtigung des Aspekts der Nachhaltigkeit auch **„zukunftsverträglich“** (Tintemann & Beckmann, 2003: 49) umgenutzt werden konnte. In einem kooperativen Realisierungsprozess wurden umsetzungsorientierte Planungsinstrumente (u.a. ein Städtebaulicher Vertrag) mit Einbezug einer breiten Öffentlichkeit (Hauptvertreter sind der ASK und der Bewohnerverein „Nachbarn60 e.V.“) angewandt. Somit ist abschließend zu konstatieren, dass im vorliegenden Fall der Prozess der Bahnflächenentwicklung noch nicht abgeschlossen ist und dieser an der einen oder anderen Stelle auch noch verbesserungswürdig erscheint. Das Ergebnis hingegen – die autofreie Siedlung „Stellwerk60“ – ist bereits jetzt schon als Erfolg zu bewerten.

ANHANG

Tab. 1 Funktionen geeigneter Planungsinstrumente zur Entwicklung von Bahnbrachen (eigene Darstellung; nach BBR, 2003: 5)

Planungsinstrumente	Beispiel	Funktionen
Informelle Instrumente	städtebauliche Rahmenpläne Machbarkeitsstudien (Ideen-)Wettbewerbe Planungswerkstätten ...	Aufstellung von Regeln und Inhalten des Planungs- und Realisierungsprozesses (vor Planungsbeginn!)
Formelle Instrumente	Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen (§ 165 BauGB) Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen (§ 136 BauGB) ...	→ bei umfassenden integrierten Konzepten zur städtebaulichen Neuordnung → bei Einbezug angrenzender Quartiere
Vertragliche Regelungen	Vorhaben- und Erschließungsplan (§ 12 BauGB) Städtebauliche Verträge (§ 11 BauGB) Erschließungsvertrag (§ 124 BauGB) ...	Beinhalten Regelungen über: - Planungs-/ Durchführungskostenübernahme (d.h. Erschließung, Aufbereitung, Sanierung der Fläche...) - Grundstücksnutzungen - Flächenübertragung an Gemeinde (Ausgleichsflächen, Flächen für soziale und verkehrliche Einrichtungen...) - zeitlichen Ablauf der Umnutzung

Tab. 2 Fördermittel zur Entwicklung von Bahnbrachen (eigene Darstellung)

Fördertopf	Herkunft	Verwendung
Europäischer Fonds für Regionalentwicklung (EFRE)	EU	Förderung der Bahnflächenentwicklung in strukturschwachen Regionen: → wirtschaftliche Standortentwicklung (Gewerbe, Infrastruktur...) → ergänzende Aufwertungsmaßnahmen (v.a. Lärmschutz)
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)	Bund	Erneuerung von Verknüpfungspunkten und Bahnhöfen
Städtebauförderung (Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen oder Maßnahmen der „Sozialen Stadt“)	Bund + Länder	Bahnflächenentwicklung i.V.m. der Entwicklung angrenzender Stadtquartiere

Landesmittel (z.B. „Förderrichtlinien Stadterneuerung“, 2008 in NRW)	Länder	Erneuerung von Verknüpfungspunkten und Bahnhöfen
Budgets der Eisenbahnstrukturunternehmen	Privatwirtschaft	Erneuerung von Verknüpfungspunkten und Bahnhöfen

Tab. 3 Ökonomische, soziale und ökologische Bedeutung autofreier Stadtquartiere (eigene Darstellung; nach Tönnies, 1996: 179ff)

ökonomische	soziale	ökologische Bedeutung
Generierung von <i>Kostenersparnisse</i> bei:	Verringerung MIV-verursachter <i>Belastungen</i> für Stadtbevölkerung:	Schaffung und Schutz urbaner <i>Lebens- und Umweltqualitäten</i> :
<p>a) externen Kosten, die jedes Fahrzeug erzeugt (Umwelt- und Gebäudeschäden, Unfälle...)</p> <p>b) Herstellungs- und Instandhaltungskosten für die Inanspruchnahme von Verkehrsinfrastrukturen (Fahr-/Parkflächen...)</p> <p>c) Erschließungskosten (geringerer Verkehrsflächenbedarf führt zu weniger Kostenumlage auf die einzelnen Grundstückseigentümer)</p>	<p>a) Gesundheitsschäden und Emissionsbelastungen (Lärm, Schadstoffe...)</p> <p>b) schlechte Wohn- und Lebensqualitäten (u.a. geringe Gebrauchs und Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raums)</p> <p>c) Behinderung und Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs</p> <p>d) Entmischung von und Distanzvergrößerung zwischen verschiedenen Stadtfunktionen (v.a. Nahversorgung und -erholung)</p>	<p>a) Es sollen Anreize zum freiwilligen Verzicht auf Autobesitz geschaffen werden</p> <p>b) Baustein zur Verringerung der Motorisierungsquote in der Stadt</p> <p>c) Vermeidung von Luftschadstoffemissionen und Verbesserung des Stadtklimas</p> <p>d) Schaffung einer gesünderen Lebensumwelt</p> <p>e) neue Möglichkeiten für eine stadtverträgliche Mobilität</p> <p>f) Entstehung einer flächensparenden und umweltschonenden Raumstruktur</p>

Tabelle 4 Ausgewählte Standortkriterien zur Realisierung autofreier (Neubau-)Siedlungen (eigene Darstellung)

Flächenumfang		Lage im Stadtgefüge		Versorgungsinfrastruktur		Erschließung und Gebietsstruktur		
Größe	Form	innerhalb	außerhalb	Nahmobilität		Siedlungsstruktur	Grün- und Freiflächenstruktur	
(vom Einzelfall abhängig!)	<u>kleine Areale</u>	(Stadt[teil]zentren)	(Stadttrand / Umland)	ÖPNV/ SPNV/ Sonstiges	NMIV	fußläufige Erreichbarkeit aller Angebote (EZH, Soziales, Kultur, Freizeit Arbeit) in <u>max. 1000m Distanz</u> bzw. <u>10 Gehminuten</u>	Siedlung in <u>bestehende Baustrukturen</u> einbinden	<u>Naherholungs- und Freizeitangebote</u> im direkten Wohnumfeld schaffen (max. 1000m fußläufige Entfernung)
< 200 WE evtl. Verlust des autofreien Charakters	kompakte + verdichtete Gebiete	<u>Gunstfaktoren</u> kurze Wege,	<u>Gunstfaktoren</u> Nähe zu Natur- und Erholungsgebieten,	max. <u>1000m fußläufige Distanzen</u> zu Mobilitätsangeboten (Bus,U-, Straßen,S-Bahn, Carsharing-Angebote...)	gut ausgebautes <u>Fuß- und Radwegenetz</u>		Qualifizierung + Ausrichtung auf den NMIV („Prinzip der <u>autofreien Innenerschließung</u> “)	
200 – 500 WE fußläufige Erschließung möglich	<u>größere Areale</u> längliche Gebiete	fußläufige Erreichbarkeit aller Angebote	geringere Emissionsbelastung (Lärm, Abgase...)	größtmögliche <u>Verkehrsmittel wahlfreiheit</u>	Anbindung an <u>interkommunales Radwegenetz</u>		Abwicklung des „ <u>Restverkehrs</u> “ am Siedlungsrand in Parkieranlagen	
> 500 WE zusätzl. ÖPNV-Erschließung notwendig		<u>Ungunstkfaktor</u> höhere Emissionsbelastung (Lärm, Abgase...)	<u>Ungunstkfaktoren</u> längere Wege, ÖPNV-Anbindung notwendig				direkte <u>Anbindung an intrakommunale Zentren</u> und an das <u>Umland</u> bzw. die <u>Region</u>	

Tab. 5 Typen autoloser Haushalte (eigene Darstellung; basierend auf Reutter & Reutter, 1996, 50ff)

Typ	1 „altersbedingte“	2 „finanziellbedingte“	3 „bewusst lebende“ Autolose		
Haushaltsstruktur	ältere, nicht-erwerbstätige Haushalte	junge, erwerbstätige Haushalte mit Kindern	junge, erwerbstätige Haushalte mit/ohne Kinder		
(Haupt-) Motive	Unfallangst Anstrengung Alters-/ Gesundheitsgründe	Kostensparnis erzwungene Gründe (Arbeitslosigkeit, Sozialhilfe...)	Umweltschutz		
			A bedarfsabwägender Umweltschützer	B genussorientierter U.	C vorsichtiger U.
			Überflüssigkeit des Autos	Überflüssigkeit des Autos Erlebnisqualitäten von NMIV, ÖPNV, SPNV genießen	Unfallangst Gesundheitsschutz

Tab. 6 Handlungsfelder und Maßnahmen städtebaulicher und planerischer Konzeptionen zur Realisierung autofreier Stadtquartiere (eigene Darstellung)

Handlungsfeld	Maßnahmen
„Städtebau“ und „Hochbau“	<ul style="list-style-type: none"> - flächensparendes und verdichtetes Bauen durch reduzierte Abstandsflächentiefe (min. 0,4 H) - alternative und innovative Bauformen attraktiveren den Wohnstandort (z.B. Einfamilienhäuser in der Dimension eines klassischen Reihenhauses) - bauökologische Aspekte berücksichtigen (z.B. passiv Solarhaus, KWK, nachhaltige Baumaterialien...) - offene Architekturen fördern urbane Stadtqualitäten (z.B. offene Erdgeschoss-Zonen, Balkone, Terrassen zur Straßenseite)
„Verkehr“ und „Erschließung“	<ul style="list-style-type: none"> - Prinzip der autofreien Innenerschließung (Aneignung des / Sicherheit im öffentlichen Raum/s) - Widmung innergebietlicher Verkehrswege ausschließlich für NMIV - Qualifizierung von Fuß- und Radwegenetzen (Barrierefreiheit, Beleuchtung, Übersichtlichkeit, Anbindung an interkommunale Netze...) - Ausnahmeregelungen bei der Zufahrt für Rettungsfahrzeuge oder Großtransporte (Umzüge o.ä.) schaffen - Entsorgungsverkehr (Müll, Sperrmüll, Glas...) am Siedlungsrand ableiten - Ausrichtung der Gesamterschließung auf nahe ÖPNV-Haltepunkte (Bus, U-, Straßenbahn) - Konzentration des „Restverkehrs“ (für Besucher, körperlich Behinderte...) am Siedlungsrand in Parkieranlagen (Stellplätze, Gemeinschaftsgaragen)

„Ökologie“ und „Umweltschutz“	<ul style="list-style-type: none"> - Niederschlag in Regenwasserbecken sammeln - hohe Grün- und Freiflächenanteile durch Gestaltungs-Richtlinien durchsetzen - Biotope oder sonstige geschützte Flächen anlegen (Verbesserung des Mikroklimas)
-------------------------------	---

Tab. 7 Organisationsrechtliche Typen autofreier Wohnprojekte (eigene Darstellung; nach Epp, 1999)

	Betreibermodell	Selbstverwaltetes Modell	Kommunales Modell
<i>Zielgruppe</i>	Studenten, ältere Menschen, Singles	Junge Familien mit Kindern mit Interesse an gemeinschaftlicher Selbstorganisation	Junge Familien mit Kindern mit Wunsch an randstädtischer Wohnlage
<i>Projektverwaltung</i>	Projektbetreiber (v.a. Wohnungsbaugesellschaften)	Bewohner als Selbstverwaltungskörperschaft	Kommune oder der Kommune nahe stehende Dritte
<i>flexible Stellplatzlösung</i>	Nein (Auszugsklausel)	Nein (Auszugsklausel)	Ja (Stellplatzklausel)

Tab. 9 Projektbewertung Bewohner (eigene Darstellung)

Erfolge	<ul style="list-style-type: none"> ☺ Erwartungen an Kauf-/ Mietpreisen wurden erfüllt ☺ Erwartungen an Schnitte von Wohnungen/Häuser wurden erfüllt ☺ positive Bewertung der (architektonischen) Gebäudegestaltung ☺ „gute“ Nachbarschaft(-sentwicklung) ☺ gutes bis sehr gutes Mobilitätsangebot (ÖPNV, Carsharing, Angebote der Mobilitätszentrale) ☺ gute fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungsangebote sowie Betreuungs- und Bildungseinrichtungen im Quartier
Misserfolge/Probleme	<ul style="list-style-type: none"> ☹ verdichtete Bauweise (Gefühl der Enge und Beobachtung, Lärm- und Geruchsbelästigungen durch Nachbarn) ☹ derzeitige/r/s fußläufige Entfernung/Zugang/Angebot an Grün- und Freiflächen ☹ wenig Freizeitangebote für ältere Kinder und Jugendliche (Spielplätze meist nur für Kleinkinder)
Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Akut: Verbesserung der Freizeitangebote (v.a. Spielplätze; altersgerechte Angebote für ältere Kinder und Jugendliche) ☞ Akut: Verbesserung der Freiraumgestaltung (insbes. Bürgerpark mit alter Kantine; Erhalt des benachbarten Bolzplatzes) ☞ Verbesserung der Nahversorgung (Bäckerei, Kiosk, Lebensmittelladen) ☞ Errichtung siedlungseigener Gemeinschaftsräume (z.B. Partyraum, zusätzl. Wasch-/ Trockenräume in Mehrfamilienhäusern) ☞ Eröffnung eines Cafés in der Umgebung (Vorschlag: alte Kantine) ☞ höhere Betreuungskapazitäten (zusätzliche KITA) ☞ mehr Bildungsangebote (zusätzl. Grund- und Gesamtschule) ☞ Möglicherweise: Ausbau der Mobilitätsangebote (Umfang + Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale; Standort + Umfang Carsharing; Verbesserung der Busanbindung) ☞ Fraglich: Stellplatznachrüstung (v.a. mehr Besucherstellplätze)

Tab. 10 Projektbewertung Anwohner (eigene Darstellung)

Erfolge	<ul style="list-style-type: none"> ☺ kinderfreundliches und sicheres Wohnumfeld ☺ Belebung des Umfeldes ☺ Außenraumgestaltung (v.a. Radweggestaltung) ☺ Nachbarschaftsentwicklung (neutrales bis gutes Verhältnis zu Nachbarn)
Misserfolge/Probleme	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Parkplatzprobleme aufgrund hohen Parkdrucks im Umfeld (Meinung: autofreies Wohnen als Ursache) ☹ Autofreiheit = „Mogelpackung“ ☹ verdichtete Bauweise (Verschattung der Grundstücke/Häuser; Verlust an Privatsphäre + Grundstücksfläche...) ☹ Verlust an Grün- und Freiflächen in der direkten Nachbarschaft durch Bebauung der Bahnbrache
Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Verbesserung der derzeitigen Parksituation im Umfeld der autofreien Siedlung ☞ Öffnung der Parkpalette für die Allgemeinheit ☞ Bereitstellung eines größeren Umfangs an Parkplätzen, v.a. für Besucher von „Stellwerk60“ ☞ Schaffung mehr öffentlicher Grünflächen ☞ Bereitstellung zusätzlicher Nahversorgungsmöglichkeiten ☞ Erhalt des Bolzplatzes als Spielfläche für Kinder und Jugendliche

Tab. 11 Projektbewertung Stadt Köln (eigene Darstellung)

Erfolge	<ul style="list-style-type: none"> ☺ guter Beitrag zu Deckung des Wohnraumbedarfs in Köln ☺ Zugewinn an Wohnumfeldqualität ☺ zufriedenstellende Lösung der rechtlichen Regelung der Autofreiheit ☺ relativ gute Zusammenarbeit mit der Kontrola (Bauträger)
Misserfolge/Probleme	<ul style="list-style-type: none"> ☹ anfängliche Differenzen mit ASK (Projektinitiator) ☹ Unwissenheit bei Definition des „absehbaren“ Stellplatzbedarfs zu Projektbeginn ☹ „Schwarzparker“ aus Nachbarschaft auf Parkfläche ☹ Bedenken des Umfeldes gegen Autofreiheit („Mogelpackung“) ☹ verdichtete Bauweise (minimale Abstandsflächen) ☹ fehlenden Regelungen bzgl. der Nachfolgeneration der Autofreien ☹ fehlende Handhabe zur Steuerung der zukünftigen Bewohnerstrukturen ☹ Lärmemissionen durch geplantes Zulaufgleis
Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Realisierung der Mobilitätszentrale (Standort, Trägerschaft) ☞ Bedarf einer zusätzlichen KITA ☞ zu prüfender Bedarf an zusätzlicher Nahversorgung ☞ Öffnung und Entwicklung des „Bürgerparks“ sowie Sanierung der alten Kantine (evtl. zu einer Art „Stadtteiltreff“)

Tab. 12 Projektbewertung Kontrola (eigene Darstellung)

Erfolge	<ul style="list-style-type: none"> ☺ hohe Anzahl verkaufter Wohnungen (380 von 450 WE) ☺ gelungene bauliche Durchmischung ☺ hohe Außenraum-/ Aufenthaltsqualitäten (Wege-/ Platzgestaltung) ☺ hoher Grünanteil ☺ Auszeichnungen der Siedlung u.a. für innovatives und kinderfreundliches Bauen ☺ schneller Verkauf der Solarpassivhäuser ☺ Erhöhung der Carsharing-Angebote (von 2 auf 10 Autos) ☺ Erhöhung der persönlichen Autofreiheit (mehr Autofreie) ☺ bedarfsgerechte Ausstattung der Mobilitätszentrale ☺ Zusammenarbeit mit der Stadt Köln („kölsche“ Lösung)
Misserfolge/Probleme	<ul style="list-style-type: none"> ☹ Fehler beim anfänglichen Marketingkonzept („Wohnexperiment“) ☹ Nicht-Realisierung des Wohnkonzeptes „Wohnen ab 50“ ☹ geringe soziale Durchmischung (unterproportionaler Anteil von Ausländern) ☹ zu wenige Car-Sharing-Stellplätze realisiert ☹ ungeklärte Fragen bzgl. der Zukunft der Mobilitätszentrale (Organisation + Finanzierung) ☹ schlechte Erfahrungen mit Solarpassiveigentumswohnungen ☹ problematisches Verhältnis mit Anwohnern und z.T. mit Bewohnern ☹ Nicht-Regelung zukünftiger Problemstellungen (→ Umgang mit Sonderfällen, mit der Nachfolgeneration, mit Szenario der Verwerfung der Autofreiheit)
Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Klärung des Standorts und der Trägerschaft der Mobilitätszentrale ☞ Klärung der zukünftigen Zufahrtsregelung (→ Bewohnerorganisation vs. Verwaltungshelfer-Modell) ☞ genaue Definition der Ausnahmen von der persönlichen Autofreiheit ☞ Festsetzung von Handlungsmöglichkeiten bei notwendiger Flexibilisierung der gebietlichen Autofreiheit in der Zukunft

Tab. 13 Projektbewertung Verein (eigene Darstellung)

Erfolge	<ul style="list-style-type: none"> ☺ 30% Mitgliederpenetration ☺ positive Nachbarschaftsentwicklung ☺ Erhöhung der persönlichen Autofreiheit aufgrund aktiver Vereinsarbeit ☺ neuentstandene Fußgänger- und Fahrradqualitäten ☺ gelungene Außen- und Wohnumfeldgestaltung (Wege-/ Platzgestaltung) ☺ Fahrradinfrastruktur = Qualitätsmerkmal der autofreien Siedlung ☺ landschaftsgestaltenden Elemente (Plätze, Grünanlagen) heben die Verdichtung auf und rufen eine „besondere Atmosphäre“ hervor ☺ gute Versorgungsinfrastrukturen (Nahversorgung, externe Dienstleister, Car-sharing-Stationen) ☺ großes Angebot an Bildungs- und Betreuungsangeboten im Quartier ☺ Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Wohnumfeld (Eisenachstr./ Wartburgplatz)
----------------	---

Misserfolge/Probleme	<ul style="list-style-type: none"> ⊖ nicht existierender Siedlungsmittelpunkt (→ Bürgerpark + Kantine) ⊖ verdichtete Bauweise (minimale Abstandsflächen) ⊖ Konzept der reinen Wohnbebauung (ohne funktionale Durchmischung) ⊖ phantasielose Gebäudearchitektur (Gebäude-Typ „von der Stange“) ⊖ zu geringe Anzahl an errichteten Solarpassivhäusern ⊖ Nicht-Regelung der Parkplatzzufahrt (→ Problem: „Schwarzparker“ aus Nachbarschaft) ⊖ unzureichende Definition der gebietlichen Autofreiheit (Parken „im Umfeld“) ⊖ Vorbehalte gegen die Autofreiheit in Nachbarschaft (→ „Mogelpackung“, Parkplatzwegnahme durch Siedlungsbewohner) ⊖ Mangel an KITAS und weiteren Betreuungsangeboten im Umfeld (v.a. für ältere Kinder und Jugendliche) ⊖ regionale Freizeitziele vielfach nicht mit ÖPNV erreichbar ⊖ schwieriges Verhältnis mit Kontrolle und Stadt Köln (Blockaden bei Zusammenarbeit)
Handlungsbedarf	<ul style="list-style-type: none"> ☞ Generierung zusätzlicher Mobilitätsangebote/ -beratung für Bewohner ☞ Wunsch nach zusätzlicher Nahversorgung (Bioladen oder „Lebensmittelraum“) ☞ Wunsch nach zusätzlichen Betreuungsangeboten an Schulen für Kinder ☞ Regelung der Parkplatzzufahrt durch Installation einer Schranke ☞ eindeutige Definition der gebietsweisen Autofreiheit (→ Parken „im Umfeld“) ☞ eindeutige Festlegung von Sanktionen bei Verstößen gegen die Autofreiheit ☞ Festschreibung von Maßnahmen zur Erhaltung der Autofreiheit (z.B. bedarfsabhängige Bebauung der Vorhaltefläche mit Stellplätzen)

Tab. 14 Gesamtbewertung „Stellwerk60“ nach Handlungsfeldern (eigene Darstellung)

Handlungsfeld	Aspekt	Bewertung	Handlungsbedarf
<i>Städte-/Hochbau</i>	Qualität der Wohnungen / Häuser	☺	
	Wohnumfeld-Qualitäten	☺	
	Architektur / Gebäudegestaltung	☺	
	Bauweise / bauliche Durchmischung	⊖	
<i>Verkehr und Infrastruktur</i>	Mobilitätsangebote	☺	
	Straßenraumgestaltung	☺	
	Abwicklung des Restverkehrs	☺	
	Nahversorgung	☺	
	Betreuungs-/ Bildungsangebote	☺	
	Freizeitangebote	⊖	
	Freiraumgestaltung	⊖	
	Regelung der Autofreiheit	⊖	

<i>Wohnungswirtschaft/-politik</i>	Anzahl verkaufter Wohneinheiten	☺	
	Anzahl belegter Wohneinheiten	☺	
	Kauf-/ Mietpreisniveau	☺	
	Angebot untersch. Wohnkonzepte/-angebote	☺	
	soziale Durchmischung	☹	
<i>Akteure</i>	Nachbarschaft / Gemeinschaft	☺	
	Bewohnerorganisation/-engagement	☺	
	Anteil persönlicher Autofreier	☺	
	Zusammenarbeit der Akteure	☺	
	Akzeptanz der Autofreiheit im Wohnumfeld	☹	

Matthias Friedrich • Helenenstr. 7 • 53225 Bonn • Mail: m_friedr@web.de



*An die Bewohner
der autofreien Siedlung
„Stellwerk60“*

Bonn, den 12.6.09

Sehr geehrte Bewohner von „Stellwerk60“!

Ich bin Geographie-Student an der Uni Bonn und schreibe z.Zt. meine **Diplomarbeit** zum Thema „Autofreie Wohn- und Mobilitätskonzepte auf innerstädtischen Brachflächen“. Dazu möchte ich speziell die Siedlung „Stellwerk60“ untersuchen, in der SIE wohnen.

Durch meine Arbeit will ich herausfinden, was bei der Realisierung des autofreien Wohnprojekts gut oder weniger gut gelaufen ist und an welchen Stellen es noch Dinge gibt, die zu verbessern wären.

DAZU BENÖTIGE ICH **IHRE** HILFE!!!

Anbei finden Sie einen **Fragebogen**, der zunächst allgemeine Daten Ihres Haushalts sowie Aspekte zu Ihrem Mobilitätsverhalten abfragt. Darüber hinaus werden Sie gebeten, die autofreie Siedlung insgesamt zu bewerten und können am Ende des Fragebogens Verbesserungsvorschläge abgeben.

Ein Hinweis zum Datenschutz: Die von Ihnen anonym erhobenen Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und werden nur im Rahmen dieser Diplomarbeit verwandt!

Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, bitte ich Sie um eine **zahlreiche Teilnahme** an der Befragung. Mit dem Ausfüllen des Fragebogens leisten Sie einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in der autofreien Siedlung. Denn, die Ergebnisse aus Ihren Fragebögen sind ein wesentlicher Bestandteil der Diplomarbeit, die nach Fertigstellung den Planungsverantwortlichen, in Form von Handlungsempfehlungen, zur Verbesserung des Siedlungskonzeptes zu Verfügung gestellt wird. Bei Interesse können Sie ab Herbst 2009, beim „Verein Nachbarn60 e.V.“, Einsicht in die Diplomarbeit nehmen.

Um zeitnahe Ergebnisse zu erhalten, bitte ich Sie, den Fragebogen bis

spätestens 03.07.09

auszufüllen und bei *Dr. Marten Pelzer, Bahnwärterweg 22* (Briefkasten) oder im *Informationspavillon beim Sicherheitsmann* (Wagenhallenweg, neben der Olympiahalle) abzugeben.

Für weitere Auskünfte oder Rückfragen zur Umfrage bzw. Diplomarbeit stehe ich Ihnen gerne zu Verfügung.

Bereits im Voraus bedanke ich mich bei Ihnen ganz herzlich für die Teilnahme an der Umfrage und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Matthias Friedrich

Anlage: Fragebogen_Bewohner

Matthias Friedrich • Helenenstr. 7 • 53225 Bonn • Mail: m_friedr@web.de



An die Anwohner
der autofreien Siedlung
„Stellwerk60“

Bonn, den 12.6.09

Sehr geehrte Anwohner!

Ich bin Geographie-Student an der Uni Bonn und schreibe z.Zt. meine **Diplomarbeit** zum Thema „Autofreie Wohn- und Mobilitätskonzepte auf innerstädtischen Brachflächen“. Dazu möchte ich speziell die Siedlung „Stellwerk60“ untersuchen, an der SIE wohnen.

Durch meine Arbeit will ich herausfinden, ob das autofreie Wohnprojekt als erfolgreich angesehen werden kann, wo es derzeit noch Probleme gibt und an welchen Stellen es Dinge gibt, die zu verbessern wären.

DAZU BENÖTIGE ICH **IHRE** HILFE!!!

Anbei finden Sie einen **Fragebogen**, bei dem Sie gebeten werden, zunächst die Auswirkungen der autofreien Siedlung auf Ihre persönliche Wohn- und Lebensbedingungen beschreiben. Darüber hinaus wird gefragt, wie Sie zu dem Wohnprojekt sowie zu dessen Bewohnern stehen und ob es aus Ihrer Sicht Änderungsmöglichkeiten zur Verbesserung der Wohnsituation im Quartier gibt.

Ein Hinweis zum Datenschutz: Die von Ihnen anonym erhobenen Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt und werden nur im Rahmen dieser Diplomarbeit verwandt!

Um aussagekräftige Ergebnisse zu erhalten, bitte ich Sie um eine **zahlreiche Teilnahme** an der Befragung. Mit dem Ausfüllen des Fragebogens leisten Sie einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen im Quartier. Denn, die Ergebnisse aus Ihren Fragebögen sind ein wesentlicher Bestandteil der Diplomarbeit, die nach Fertigstellung den Planungsverantwortlichen, in Form von Handlungsempfehlungen, zur Verbesserung des Siedlungskonzeptes zu Verfügung gestellt wird. Bei Interesse können Sie ab Herbst 2009 Einsicht in die Diplomarbeit nehmen.

Um zeitnahe Ergebnisse zu erhalten, bitte ich Sie, den Fragebogen bis

spätestens 30.06.09

auszufüllen und im *Informationspavillon der autofreien Siedlung beim Sicherheitsmann* (Wagenhallenweg, neben der Olympiahalle) abzugeben oder *online* unter www.voycer.de/umfrage/?sid=76835 mitzumachen.

Für weitere Auskünfte oder Rückfragen zur Umfrage bzw. Diplomarbeit stehe ich Ihnen gerne zu Verfügung und bedanke mich bereits im Voraus ganz herzlich für Ihre Teilnahme an der Umfrage und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Matthias Friedrich

Anlage: Fragebogen_Anwohner

Umfrage zur autofreien Siedlung "Stellwerk60" in Köln-Nippes - Mozilla Firefox

http://www.voycer.de/umfrage/index.php?sid=76835

VOYCE
your voice counts!™

Umfrage: Umfrage zur autofreien Siedlung "Stellwerk60" in Köln-Nippes
Verfasser: Matthias Friedrich
Kategorie: Klima & Umwelt

0% Abgeschlossen

Umfrage zur autofreien Siedlung "Stellwerk60" in Köln-Nippes

Sehr geehrte Anwohner von "Stellwerk60",

im Rahmen meiner Diplomarbeit untersuche ich die autofreie Siedlung "Stellwerk60" in Köln-Nippes, an der SIE wohnen.

Ich möchte herausfinden, ob ein solches Projekt erfolgreich ist und welche Probleme durch die Realisierung entstanden sind.

Dazu benötige ich IHRE Hilfe. Sie müssen dafür nur die folgenden Fragen vollständig beantworten.

Vielen Dank bereits im Voraus für die Teilnahme an der Umfrage.

Bei Fragen und weiterem Informationsbedarf können Sie mich gerne kontaktieren!
Matthias Friedrich
(m_friedr@web.de)

[Weiter >>](#)

Sie sind ein externer Benutzer, Ihre Teilnahme an dieser Umfrage geschieht anonym.
Ein Stern an einer Frage bedeutet Pflichtfrage. Um fortfahren zu können, müssen diese Fragen ausgefüllt werden.

Fertig

Montag, 27. Juli 2009 14:14

Matthias Friedrich • Helenenstr. 7 • 53225 Bonn • Mail: m_friedr@web.de • Tel.: 0172-9654097



(Institution)
z.Hd. (Name)
(Straße Nr.)
(PLZ) Köln

Betreff: Interview zur autofreien Siedlung „Stellwerk60“ (Köln-Nippes)

Bonn, den 29.5.09

Sehr geehrte(r) (Name),

ich bin Geographie-Student an der Uni Bonn und schreibe z.Zt. meine **Diplomarbeit** zum Thema „Autofreie Wohn- und Mobilitätskonzepte auf innerstädtischen Brachflächen“. Dazu möchte ich speziell die Siedlung „Stellwerk60“ untersuchen, die SIE als (Tätigkeit) betreut haben.

Durch meine Arbeit will ich herausfinden, ob das autofreie Wohnprojekt als erfolgreich angesehen werden kann, wo es derzeit noch Probleme gibt und an welchen Stellen es Dinge gibt, die zu verbessern wären.

DAZU BENÖTIGE ICH **IHRE** HILFE!!!

Ich würde gerne mit Ihnen ein **Interview** führen, um Ihre Erfahrungen im Rahmen der Realisierung der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ aus (xy) Sicht dokumentieren zu können.

Über ein Gespräch würde ich mich sehr freuen und hoffe auch auf Ihre Bereitschaft dazu. Für meine Fallanalyse wären Sie mir eine große Hilfe!

Bei Interesse an den Ergebnissen, können Sie ab Herbst 2009 Einsicht in die Diplomarbeit nehmen.

Bereits im Voraus bedanke ich mich bei Ihnen ganz herzlich für eine zeitnahe Antwort und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Matthias Friedrich

Anlage: Kernfragen_Interview

Masterleitfaden_Experteninterview mit (Name) am X. Juni 2009, Y-Z Uhr

I. Vorstellung des Gesprächspartners bzw. der Institution und Aufgabe bei der Flächenentwicklung

- **Name und Tätigkeit**
- **Aufgabe im Zusammenhang mit der Entwicklung der autofreien Siedlung „Stellwerk60“**

II. Abfrage von Daten und Fakten („Stellwerk60“)

- **Erläutern Sie bitte das städtebauliche und Mobilitätskonzept der autofreien Siedlung sowie in Grundzügen die Entwicklungsgeschichte von „Stellwerk60“ (von der Idee bis zur Realisierung)!**

III. Ziele des Engagements

- **Welche konkreten Ziele verfolgen Sie mit der Projektentwicklung?** (kurz-, mittel, und langfristige Zielvorstellungen)

IV. Projektbewertung

- **Welche Erfolge können im Zuge der Flächenentwicklung genannt werden und an welcher Stelle sehen Sie noch Umsetzungsprobleme?**
- **Kennen Sie die Bedenken innerhalb des Quartiers hinsichtlich des autofreien Wohnens und wie stehen Sie dazu?** (verschlechterte Parkplatzsituation, „Mogelpackung“ autofrei...)
- **Ist aus Ihrer Sicht die Autofreiheit rechtlich hinreichend geregelt?**
- **Wie beurteilen Sie die Abwicklung des „Restverkehrs“ in der Siedlung?**
- **Wie beurteilen Sie die Zusammenarbeit mit den anderen Akteuren im Planungsprozess?** (Stadt Köln, „Verein Nachbarn60 e.V.“, Investor, cambio Köln, Bewohner der Siedlung...)
- optionale Fragen, wie: Befinden sich in Köln weitere autofreie Siedlungen in Planung / im Bau? Wenn ja, wo?
- ...

V. Gesamtbewertung und Verbesserungsvorschläge

- **Kann das Projekt insgesamt als Erfolg gewertet werden?**
- **Was sind für Sie die drei erfolgreichsten Aspekte an der Konzeption der autofreien Siedlung?**
- **Was sind für Sie die drei problematischsten Aspekte an der Konzeption der autofreien Siedlung?**
- **Was ist aus Ihrer Sicht an der Gesamtkonzeption noch zu verbessern?**

Fragebogen an die Bewohner der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ universität**bonn** **Geographie**

ALLGEMEINE ANGABEN ZUR HAUSHALTSSTRUKTUR

1. Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt und wie alt sind diese Personen?
 Erwachsene (Anzahl/Alter): _____
 Kinder / Jugendliche (Anzahl/Alter): _____

2. Welche Nationalität besitzen Sie? deutsch andere: _____

3. Welcher Beschäftigung gehen die Personen in Ihrem Haushalt nach?
Erwachsene

Vollzeit-	Teilzeit-Beruf	Hausmann/-frau	Rente	Ausbildung	arbeitslos	Sonstiges
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kinder/Jugendliche

Kleinkind	Schule	Ausbildung	nicht beschäftigt	Sonstiges
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Wie hoch ist zusammengenommen das monatliche Nettoeinkommen des gesamten Haushalts?

<input type="checkbox"/> unter 1000 Euro	<input type="checkbox"/> 1000 – 2000 Euro	<input type="checkbox"/> 2000 – 3000 Euro
<input type="checkbox"/> 3000 – 4000 Euro	<input type="checkbox"/> 4000 – 5000 Euro	<input type="checkbox"/> 5000 – 6000 Euro
<input type="checkbox"/> 6000 – 7000 Euro	<input type="checkbox"/> über 7000 Euro	

5. Seit wann wohnen Sie in der autofreien Siedlung? _____ (Monat/Jahr)

6. Wo haben Sie vorher gewohnt? _____
 (Stadt + Stadtteil evtl. Staat)

7. Wie sieht Ihr Wohnverhältnis aus? Eigentum Miete Sozialwohnung

8. In welcher Wohnform leben Sie? Einfamilienhaus Mehrfamilienhaus

9. Wie sah vor dem Umzug Ihr Wohnverhältnis aus? Eigentum Miete Sozialwohnung

10. Wie sah vor dem Umzug Ihre Wohnform aus?
 Einfamilienhaus Doppelhaus Reihenhaus Mehrfamilienhaus

11. Sind Sie Mitglied im „Verein Nachbarn60 e.V.“? Wenn nein, warum nicht?
 Ja, seit: _____ (Monat/Jahr) Nein, weil: _____

MOBILITÄTSVERHALTEN

12. Wie viele Personen besitzen in Ihrem Haushalt einen Führerschein? _____ Person(en)

13. Besitzen Sie ein Auto oder Motorkraftfahrzeug (Motorrad, Roller...)? Wenn ja, wie viele?
 Nein Ja: Auto () Anzahl; Motorkraftfahrzeug () Anzahl

14. Haben Sie vor dem Umzug ein Auto/Motorkraftfahrzeug besessen? Wenn ja, wie viele?
 Nein Ja: Auto () Anzahl; Motorkraftfahrzeug () Anzahl

15. Wenn Sie ein Auto oder Motorkraftfahrzeug besitzen, wo parken Sie?
 Stellplatzgarage Umgebung woanders

16. Wie viele Fahrräder besitzt Ihr Haushalt? _____ (Anzahl)

17. Wenn Sie ein Fahrrad besitzen, wo stellen Sie es ab?
 Fahrradbox Tiefgarage Haus(-flur) Straße woanders

18. Welche Verkehrsmittel wählen Sie für folgende Wegzwecke? (Mehrfachnennungen möglich!)
 [a. Fahrten zur Arbeit; b. Einkaufs-/Versorgungsfahrten; c. größere Anschaffungen; d. in der Freizeit]

	Auto	Motorkraftfahrzeug	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß	Leihauto	Andere
a.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19. Welche Verkehrsmittel ziehen Sie für Urlaubsfahrten vor?
 Auto Bahn Flugzeug _____

Fragebogen an die Bewohner der autofreien Siedlung „Stellwerk60“ universität**bonn** **Geographie**

20. Nutzen Sie folgende Mobilitätsangebote im Quartier?
 Nein Ja: () Car-Sharing
 () Getränkelieferdienst
 () „Gemüsebox“
 () sonst. Angebote der Mobilitätszentrale [z.B. Sackkarren, Fahrradanhänger...]

21. Wenn Sie Car-Sharing-Angebote nutzen, wie oft nutzen Sie diese?
 weniger 1 Fahrt/Monat 1-2 Fahrten/Monat
 3-5 F/M 6-10 F/M
 über 10 F/M keine Nutzung

BEWERTUNG DER AUTOFREIEN SIEDLUNG

22. Welche Hauptbeweggründe waren für Sie entscheidend, in diese Siedlung zu ziehen? (Mehrfachnennungen möglich!)

<input type="checkbox"/> Naherholungsmöglichkeiten (Park)	<input type="checkbox"/> günstige Grundstücke
<input type="checkbox"/> Ruhe/weniger Lärm	<input type="checkbox"/> Eigenheimwerb
<input type="checkbox"/> kinderfreundliches Wohnumfeld	<input type="checkbox"/> Autofreiheit
<input type="checkbox"/> kein Führerscheinbesitz	<input type="checkbox"/> mehr Sicherheit
<input type="checkbox"/> Lage in der Stadt	<input type="checkbox"/> kein eigenes Auto
<input type="checkbox"/> Ökologie (Emissionsvermeidung/Energieeinsparung...)	

23. Haben sich Ihre Erwartungen an die Qualität der Wohnungen / des Hauses hinsichtlich folgender Aspekte erfüllt?
 [a. Kauf-/Mietpreis; b. Schnitt der Wohnungen/Häuser; c. Umfang des Standardangebots des Investors (Kontrola)]

	übertroffen	erfüllt	nicht erfüllt	weiß nicht
a.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

24. Wie beurteilen Sie die architektonische Gestaltung des Gebäudes, in dem Sie wohnen?

<input type="checkbox"/> ansprechend	<input type="checkbox"/> innovativ	<input type="checkbox"/> annehmbar
<input type="checkbox"/> durchschnittlich	<input type="checkbox"/> langweilig	<input type="checkbox"/> monoton
<input type="checkbox"/> einfallslos	<input type="checkbox"/> hässlich	
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> keine Meinung

25. Gibt es, bezogen auf ihr Grundstück bzw. ihre Wohnung, Probleme aufgrund der verdichteten Bauweise? Wenn ja, welche?
 Nein Ja: () schlechte Belichtung / Besonnung der Grundstücke bzw. Wohnungen
 () Nachbarschaftsstreitigkeiten
 () Lärmbelästigungen
 () Gefühl der Enge
 () Gefühl der Beobachtung

Sonstiges: _____

26. Wie beurteilen Sie Ihr Verhältnis zum Investor (Kontrola)?
 gut problematisch _____
 neutral schlecht keine Meinung

27. Haben Sie Kontakt zu Ihren Nachbarn in der Siedlung? Wenn ja, wie beurteilen Sie Ihr Verhältnis?

a. unmittelbare Nachbarn nein ja
 () gut () neutral
 () problematisch () schlecht
 () _____
 () keine Meinung

b. Nachbarn autofreie Siedlung nein ja
 () gut () neutral
 () problematisch () schlecht
 () _____
 () keine Meinung

c. Nachbarn im Umfeld der nein ja
 () gut () neutral
 () problematisch () schlecht
 () _____
 () keine Meinung

Fragebogen an die Bewohner der autofreien Siedlung „Stellwerk60“

28. Beurteilen Sie bitte folgende Qualitäten im Wohnumfeld (nach Schulnoten, von sehr gut [1] bis ungenügend [6]):
 [a. Mobilitätsangebote; b. Freizeitangebote; c. Freiraumgestaltung; d. Straßengestaltung; e. Versorgungsmöglichkeiten; f. Betreuungs-/Bildungseinrichtungen]

	1	2	3	4	5	6	weiß nicht
a. <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

29. Ist die fußläufige Entfernung zu den bestehenden Angeboten im Wohnumfeld angemessen?

	ja	eher schon	eher nicht	überhaupt nicht	weiß nicht
a. <i>Mobilitätsangebote</i> (ÖPNV, Car-Sharing, Mobilitätszentrale...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. <i>Freizeitangebote</i> (Spielplätze, Erholungsmöglichkeiten...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. <i>Freiräume</i> (Park, Grünflächen...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. <i>Stellplätze</i> (am Siedlungsrand)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. <i>Versorgungsmöglichkeiten</i> (Läden, Geschäfte...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. <i>Betreuungs-/Bildungseinrichtungen</i> (Kindergärten, Grundschulen...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

GESAMTBEWERTUNG UND VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

30. Was sind für Sie persönlich die drei positivsten Aspekte an der autofreien Siedlung? (D.h. was finden Sie besonders gut?)

a. _____

b. _____

c. _____

31. Was sind für Sie persönlich die drei negativsten Aspekte an der autofreien Siedlung? (D.h. was finden Sie besonders schlecht?)

a. _____

b. _____

c. _____

32. Welche Aspekte sollten in der autofreien Siedlung bzw. im Wohnumfeld geändert/verbessert werden?

	auf jeden Fall	eher ja	eher nein	auf keinen Fall	weiß nicht
a. <i>Mobilitätsangebote</i> (ÖPNV, Car-Sharing, Mobilitätszentrale...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ Verbesserungsvorschläge: _____					
b. <i>Freizeitangebote</i> (Spielplätze, Erholungsmöglichkeiten...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ Verbesserungsvorschläge: _____					
c. <i>Freiraumgestaltung</i> (Park, Grünflächen...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ Verbesserungsvorschläge: _____					
d. <i>Straßenraumgestaltung</i> (Innenhöfe, Bänke, Fahrrad-/Fußwege...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
→ Verbesserungsvorschläge: _____					

Fragebogen an die Bewohner der autofreien Siedlung „Stellwerk60“

e. *Versorgungsangebote* (Läden, Geschäfte...)
→ Verbesserungsvorschläge: _____

f. *Betreuungs-/Bildungseinrichtungen* (Kindergärten, Schulen)
→ Verbesserungsvorschläge: _____

g. *Nachbarschaft/Zusammenleben/ Gemeinschaft*
→ Verbesserungsvorschläge: _____

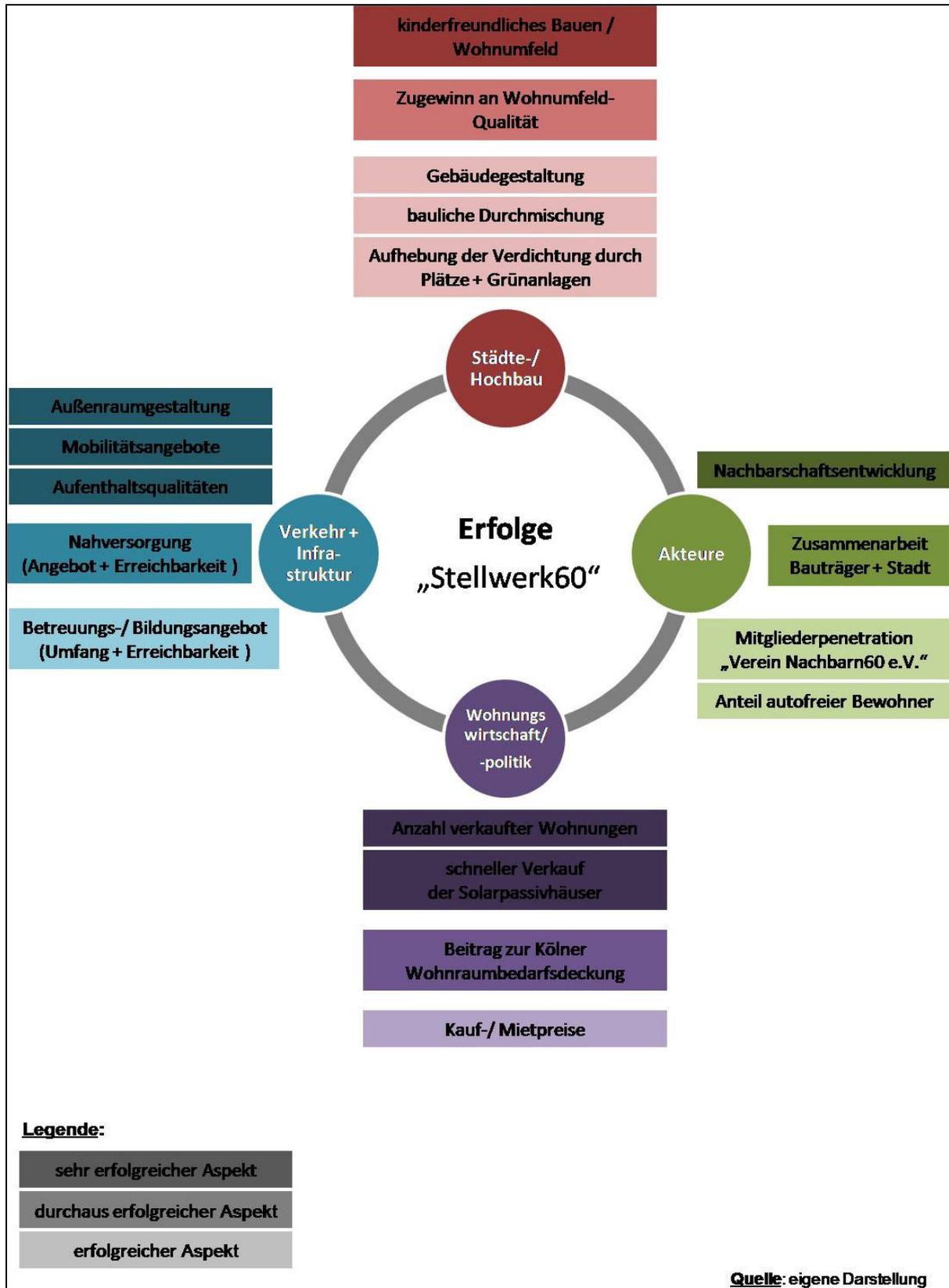
h. *zusätzliche Wohnangebote* (Mehrgenerationen-, genossenschaftliches Wohnen, Solarpassivhäuser...)
→ Verbesserungsvorschläge: _____

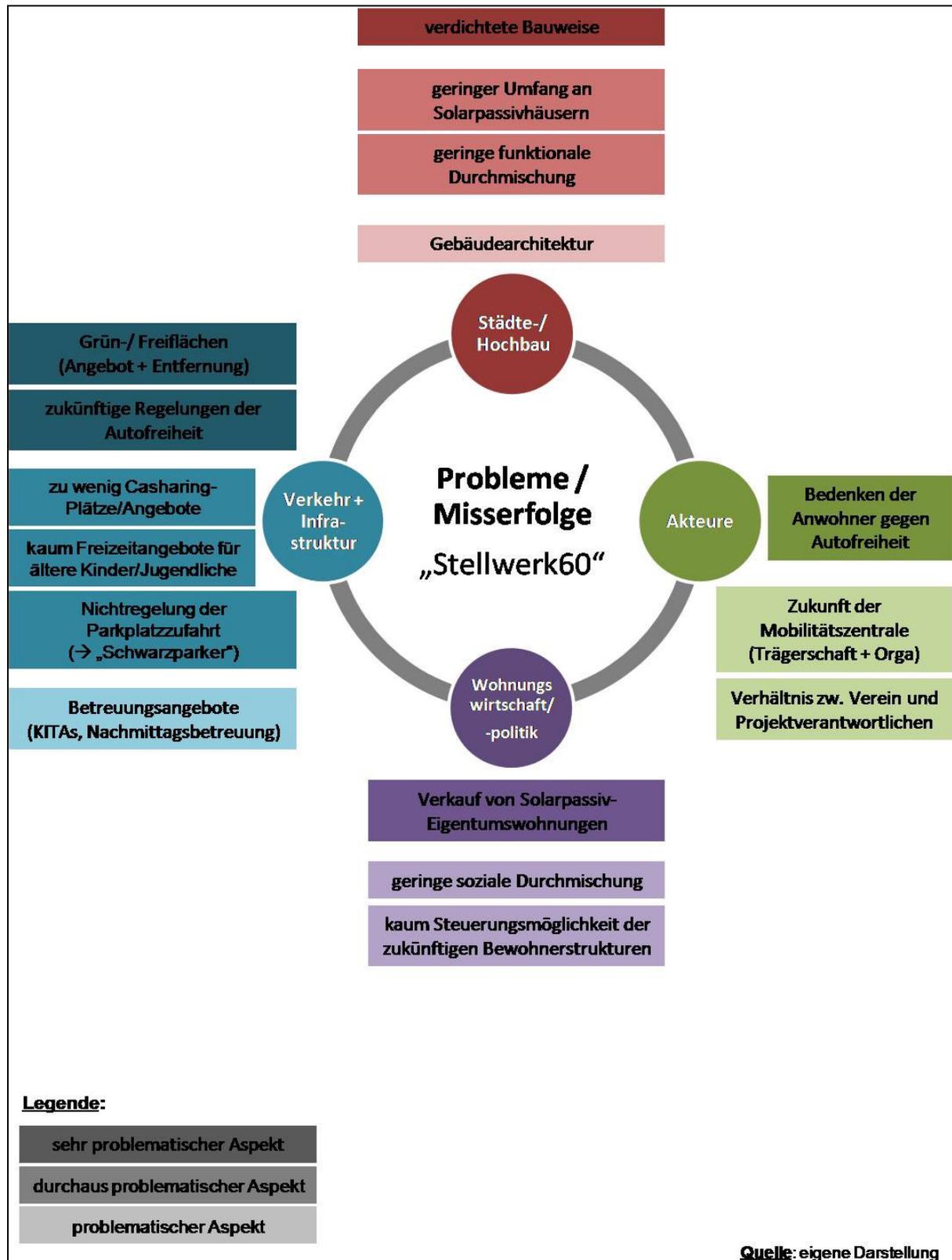
i. *Nachrüstung von Stellplätzen* (am Siedlungsrand)
→ Verbesserungsvorschläge: _____

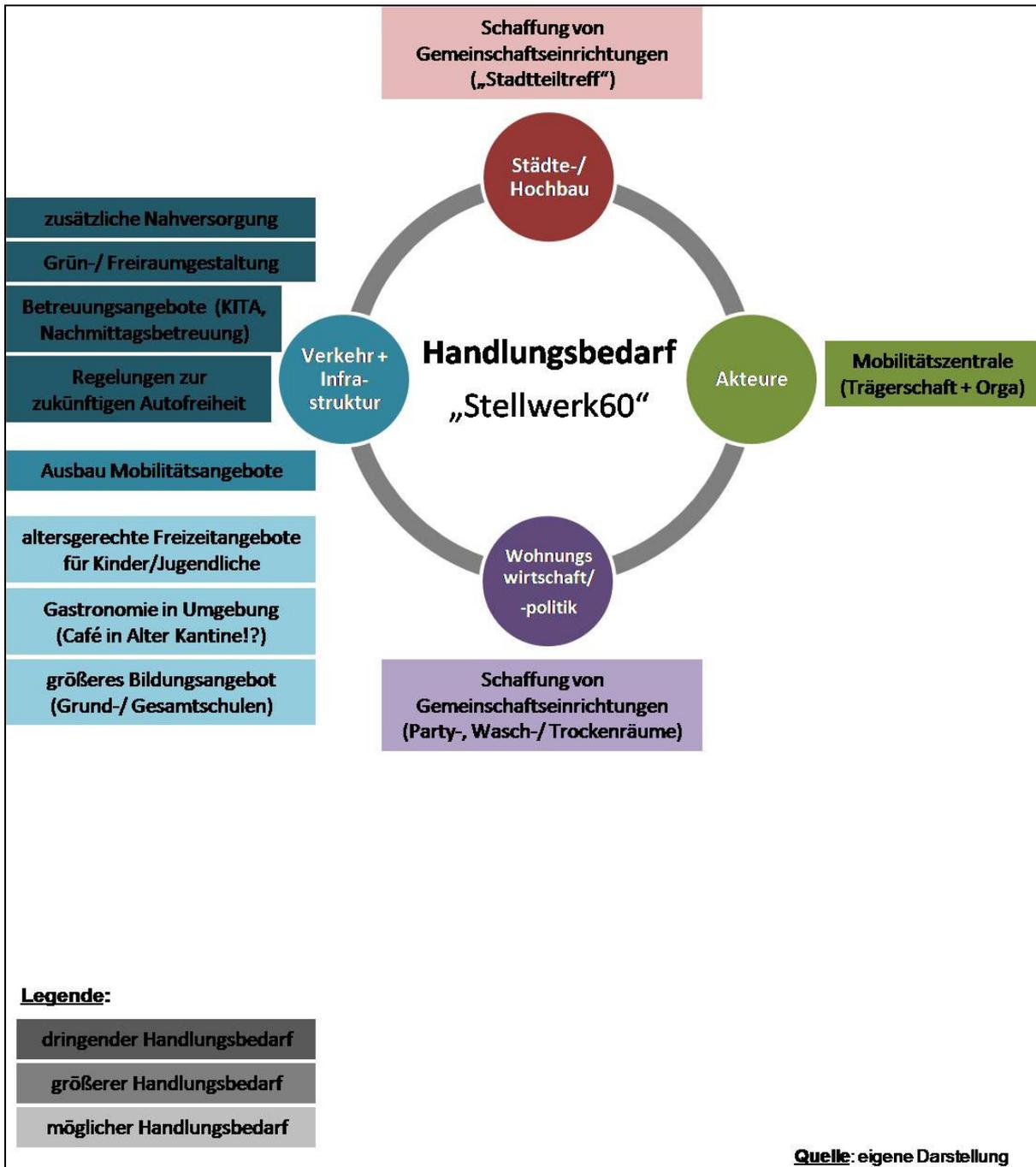
j. *Verschärfung der Autofreiheit* (Einfahrten, persönliche Sanktionen...)
→ Verbesserungsvorschläge: _____

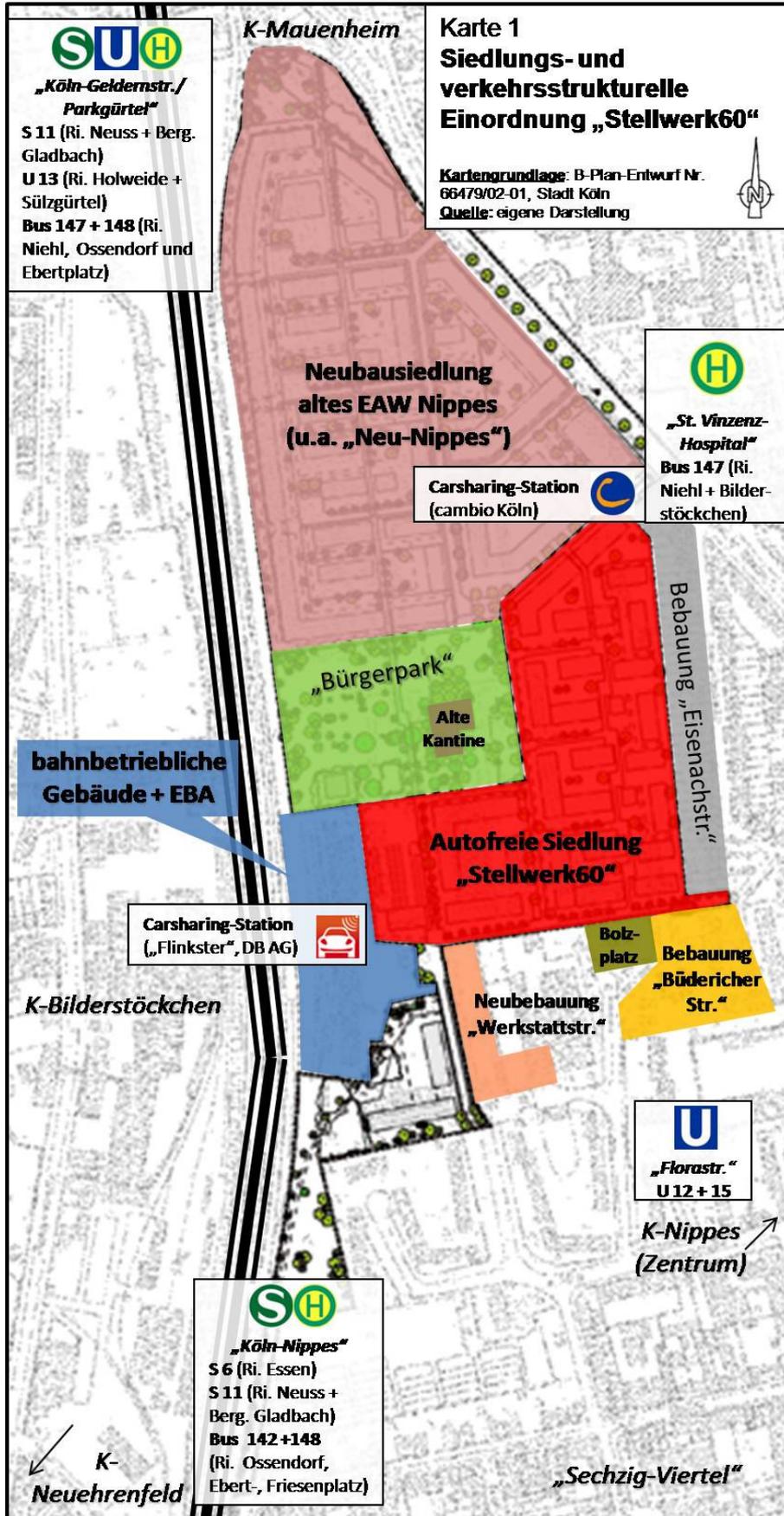
k. *neue Gemeinschaftseinrichtungen* (Gruppenräume...)
→ Verbesserungsvorschläge: _____

VIELEN DANK FÜR IHRE TEILNAHME AN DER UMFRAGE!









Karte 2 Bebauungsstruktur autofreie Siedlung „Stellwerk60“ (Stand 6/09)

Kartengrundlage: Kontrola Treuhandgesellschaft mbH
 Quelle: eigene Darstellung

Legende	
	Reihenhäuser
	Zweispänner
	Mehrspänner
	Punkthaus (MFH)
	geplant / im Bau
	Bestandsgebäude
	Spielplatz
	Quartiersplatz
III	Zahl der Vollgeschosse
SP	Solarpassivbauweise



Literaturverzeichnis

ABTEILUNG WIRTSCHAFTS- UND SOZIALPOLITIK DER FRIEDRICH-EBERT-STIFTUNG (Hrsg.) (2009): Renaissance der Stadt. Durch eine veränderte Mobilität zu mehr Lebensqualität im städtischen Raum (= WISO Diskurs 1), Bonn.

ADAM, B., DRIESSEN, K. UND A. MÜNTER (2008): Wie Städte dem Umland Paroli bieten können. Forschungsergebnisse zu Wanderungsmotiven, Standortentscheidungen und Mobilitätsverhalten. In: Raumforschung und Raumordnung 5, Bonn, S. 398-414.

AHRENS, G.-A. (1992): Autofreies Leben in der Stadt - Anforderungen der Kommune. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 25-29.

APEL, D. (1999): Siedlungsstrukturkonzepte zur Vermeidung von Umweltbelastendem Verkehr. In: Buchwald, K. und W. Engelhardt (Hrsg.): Umweltschutz – Grundlagen und Praxis (= Verkehr und Umwelt 16), Bonn, S. 160-175.

APEL, D. (2002): Flächen sparen, Landschaft schonen. Sechs Thesen zur Siedlungsentwicklung aus dem internationalen Kontext. In: RaumPlanung 96, Dortmund, S. 145-150.

BECKMANN, K. J., PERIAN, T. UND G. WUFLHORST (1999): Städtebauliche Chancen und Risiken bei der Entwicklung von Bahnflächen (= Berichte Stadt Region Land 47), Aachen.

BECKMANN, K. J. UND I. TINTEMANN (2004): Umnutzung von Brachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen. In: BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (Hrsg.): Revitalisierung von Bahnbrachen (= Informationen zur Raumentwicklung 9/10), Bonn, S. 551-565.

BLÜMEL, W. (1999): Fragen der Entwidmung von Eisenbahnbetriebsanlagen (= Speyerer Forschungsberichte 203), Speyer.

BONNY, H.-W. (1992): Güterverkehr in der autofreien Stadt - Regeln für die Ausnahme. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 42-45.

BRENCK, A., MITUSCH, K. UND M. WINTER (2007): Die externen Kosten des Verkehrs. In: Schölller, O., Canzler, W. und A. Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden, S. 424-452.

BUCHWALD, K. (1999): Initiativen von Bürgern und Gemeinden für eine umwelt- und sozialgerechte Mobilität. In: Buchwald, K. und W. Engelhardt (Hrsg.): Umweltschutz – Grundlagen und Praxis (= Verkehr und Umwelt 16), Bonn, S. 292-298.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (2003): Best Practices „Neue Urbanität auf alten Bahnflächen“ (= Werkstatt: Praxis 5), Bonn.

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (Hrsg.) (2004): Revitalisierung von Bahnbrachen (= Informationen zur Raumentwicklung 9/10), Bonn.

BUNDESAMT FÜR WIRTSCHAFT UND AUSFUHRKONTROLLE (BAFA) (2009): Kraft-Wärme-Kopplung.

Abrufbar unter: http://www.bafa.de/bafa/de/energie/kraft_waerme_kopplung/index.html (9.4.09)

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (BMVBS) (2009): Die Bahnreform. Abrufbar unter: <http://www.bmvbs.de/Verkehr/Schiene-,2938/Geschichte-der-Bahnreform.htm> (15.4.09).

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG UND BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BMVBS/BBR) (Hrsg.): Nachhaltiger Stadtverkehr und benachteiligte Stadtquartiere (= BBR-online-Publikation 11/2007).

Abrufbar unter: http://www.bbr.bund.de/cln_005/nn_23582/DE/Veroeffentlichungen/BBR-Online/2007/DL_EU_11_07,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/DL_EU_11_07.pdf (11.5.09)

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG UND BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BMVBS/BBR) (Hrsg.) (2008): Vernetzung im Verkehr. Gute Beispiele der Verbesserung von städtischen Quartieren, Bonn.

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND WOHNUNGSWESEN (BMVBW) (Hrsg.) (2005): Nachhaltige Stadtentwicklung – ein Gemeinschaftswerk. Städtebaulicher Bericht der Bundesregierung 2004, Bonn.

CHRIST, W. UND W. LOOSE (2000): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 29), Dortmund.

CHRIST, W. UND W. LOOSE (2001): Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere, Weimar Freiburg.

CORPUS IMMOBILIEN MAKLER GMBH (Hrsg.): neu nippes (= Informationsflyer), Köln.

DEUTSCHE BAHN AG (Hrsg.) (2007): Deutsche Bahn AG: Menschen bewegen – Welten verbinden, Berlin.

DEUTSCHE BAU- UND GRUNDSTÜCKS-AG (BAUGRUND) (2002): StädtebauGuide 2002: Entwicklung von Bahnhöfen und ehemaligen Bahnflächen. Stadt- und Regionalmarketing, Bonn.

- DEUTSCHER STÄDTETAG** (Hrsg.) (1999): Die Städte und die Bahn. Bahnhöfe und Bahnliegenschaften. (= DST-Beiträge zur Stadtentwicklung und zum Umweltschutz 31), Köln Berlin.
- DITTRICH, A. UND H. KEMMING** (1994): Autoarme Stadtquartiere in NRW (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 1), Dortmund.
- DITTRICH, A.** (1996): Landeswettbewerb „Wohnen ohne eigenes Auto“ (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 7), Dortmund.
- DITTRICH, A. UND H. KLEWE** (1996): Autofreies Wohnen. Anforderungen, Projekte, Erfahrungen. (= ILS-Monatsbericht des Forschungsbereichs Verkehr Mai/Juni 1996), Dortmund.
- DÜRR, H.** (1995): Chancen einer privatwirtschaftlich organisierten Bahn. In: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 45 – 1994/95, Darmstadt, S. 18-26.
- ENERGIEAGENTUR.NRW** (2009): Projektinfo: Solarsiedlung Köln-Nippes.
Abrufbar unter: <http://www.energieagentur.nrw.de/solarsiedlungen/page.asp?InfoID=5286>
(29.06.09)
- ENERGIEINSTITUT VORARLBERG** (2009): Heizwärmebedarf.
Abrufbar unter:
http://www.baubook.org/oebox/PHP/Kat.php?SW=2&coming_from=oebox11&ST=1&SKK=171.1789.1792.2093&win=y (29.06.09)
- ENGARTNER, T.** (2008): Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik, Wiesbaden.
- EPP, C.** (1997): Von der Autofreiheit zu den Vorteilen autofreien Wohnens. Grundlagen der rechtlichen Gestaltung autofreier Projekte (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 12), Dortmund.
- EPP, C.** (1999): Rechtsformen autofreien Wohnens. Privatrechtlich und öffentlich-rechtlicher Instrumente der Autobeschränkung in Neubaugebieten (= Nomos Universitätsschriften: Recht 319), Baden-Baden.
- ERICHSEN, H.-U.** (2006²²): Staats- und Verwaltungsrecht Nordrhein-Westfalen, Heidelberg München Landsberg Berlin.
- FISCHER, H. UND L. HIESTERMANN** (1998): Car-Sharing im Wohnungsbestand. Ein neues Dienstleistungskonzept (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 22), Dortmund.
- FREUDENAU, H. UND U. REUTTER** (2007): Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität: Zusammenhänge zwischen Lebensmittelversorgung und Mobilitätsverhalten (= ILS-trends 2), Dortmund.
- FUHRICH, M.** (2002): Leitplanken für den Kurs zur Stadt von morgen. Das ExWoSt-Forschungsfeld „Städte der Zukunft“. In: RaumPlanung 100, Dortmund, S. 22-26.

FÜRST, D. (2007): Planungskultur – Auf dem Weg zu einem besseren Verständnis von Planungsprozessen? In: PNDonline 3, Aachen.

Abrufbar unter:

<http://www.planung-neu-denken.de/images/stories/pnd/dokumente/pndonline3-2007-fuerst.pdf> (19.08.09)

GATHER, M., KAGERMEIER, A. UND M. LANZENDORF (Hrsg.) (2008): Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Berlin Stuttgart.

GEMEINSCHAFTSINITIATIVE „WOHNEN OHNE AUTO“ (WOA) (2008): Autofrei Wohnen – Wir können's nur empfehlen! Ergebnisse der Bewohnerbefragung 2007, München.

HAACK, A. (2004): Bahnflächen als Bauland für die Innenentwicklung. Mit der BEG gehen NRW und Deutsche Bahn gemeinsam neue Wege. In: RaumPlanung 112, Dortmund, S. 27-30.

HABLESREITER, M. UND S. STUMMERER (2007): „Das Auto macht uns total verrückt“. In: ZEIT ONLINE, 2007, Nr. 38, Hamburg.

Abrufbar unter: http://www.zeit.de/2007/38/Interv_-Knoflacher?page=all (21.5.09)

HASTRICH, G. (1997): Juristische Ausgestaltung einer Bindung an autofreies Wohnen (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 13), Dortmund.

HEID, L. (2008): Verdichtetes Wohnen in der Stadt. Wohnqualität und Abstandsflächenrecht. In: Planerin 2, Bonn, S. 25-27.

HERBERTZ, R. UND H.-G. KLEINMANN (2007): Auszeichnung für Siedlung in Nippes: Autofrei und Spaß dabei. In: VERKEHRSClub DEUTSCHLAND KREISVERBAND KÖLN UND UMGEBUNG E. V. (Hrsg.): Rhein-Schiene – Zeitschrift für Verkehrspolitik in Köln und Umgebung 40, Köln, S. 9.

HOFERICHTER, H. (1998): Kölner sagen „ja“ zu Autofrei. Ergebnisse einer Marktanalyse (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 21), Dortmund.

HOFMEISTER, A. (2004): Bauleitplanung auf Flächen für privilegierte Vorhaben der Fachplanung (= Schriftenreihe zum Raumplanungs-, Bau- und Umweltrecht 3), Kaiserslautern.

HOLZ-RAU, C. (1992): Autolos? Nichts besonderes! Beobachtungen zum Verkehrsverhalten autoloser Bevölkerungsgruppen. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 15-18.

HOLZAPFEL, A. M. (1992): Flächenrecycling bei Altlasten. Sanierung und Wiederverwendung brachliegender Industrie- und Gewerbeflächen am Beispiel des Ruhrgebiets (= Abfallwirtschaft in Forschung und Praxis 53), Berlin.

HOLZAPFEL, H. (1992): Neue Urbanität ohne Auto - Wie scheinbarer Verzicht zum Nutzen wird. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORD-

RHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 46-47.

INITIATIVE WOHNEN OHNE AUTO (WOA) (2007): Autofrei Wohnen – Wir können´s nur empfehlen! Ergebnisse der Bewohnerbefragung 2007, München.

INSTITUT FÜR BODENMANAGEMENT (IBOMA) UND INSTITUT FÜR ALTERNATIVE KOMMUNALPLANUNG E.V. (AKOPLAN) (Hrsg.) (2002): Aktivierung von Brachflächen als Nutzungspotential für eine aktive Bauland- und Flächenpolitik. Expertise für die Enquetekommission „Zukunft der Städte in NRW“ des Landtags Nordrhein-Westfalen, Dortmund.

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (Hrsg.) (1992): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund.

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (Hrsg.) (1994): Autoarme Stadtquartiere (= Rundbrief 1), Dortmund.

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (2000): Mobil im Geistviertel. Mobilitätsangebote und Gemeinschaftseinrichtungen für die „Gartensiedlung Weißenburg“ in Münster. Ergebnisse einer Umfrage zur Nutzungs-, Zahlungs- und Mitwirkungsbereitschaft neuer Mobilitätsdienst- und Gemeinschaftsangebote, Dortmund.

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (2001): Marktuntersuchungen zum autofreien Wohnen in Nordrhein-Westfalen. Querauswertung und Übertragbarkeit der Ergebnisse auf die Großstadt Dortmund, Dortmund.

INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS) (Hrsg.) (2007): Sicherung von Nahversorgung und Nahmobilität: Zusammenhänge zwischen Lebensmittelversorgung und Mobilitätsverhalten (= trends 2), Dortmund.

INSTITUT FÜR STÄDTEBAU DER DEUTSCHEN AKADEMIE FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG BERLIN (Hrsg.) (1996): Autoverkehrsreduzierte Innenstädte / autofreie Wohngebiete. Referatssammlung zum 346. Kurs des Instituts für Städtebau Berlin vom 28. bis 30. November 1995, Berlin.

JUST, U. UND G. KAMPERT (1992): Autofreies Leben – autofreie Stadt. Zusammenfassung der Diskussion und Ausblick des Expertengesprächs. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 48-52.

KLEINMANN, H.-G. (2007): Arbeitskreis Autofreie Siedlung macht weiter: „Autofreie Siedlungen liegen im Trend“. In: VERKEHRSClub DEUTSCHLAND KREISVERBAND KÖLN UND UMGEBUNG

E. V. (Hrsg.): Rhein-Schiene – Zeitschrift für Verkehrspolitik in Köln und Umgebung 40, Köln, S. 8.

KLEINMANN, H.-G. (2008a): Autofreie Siedlung Köln. Zwischenbilanz nach zwei Jahren. In: VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND KREISVERBAND KÖLN UND UMGEBUNG E. V. (Hrsg.): Rhein-Schiene – Zeitschrift für Verkehrspolitik in Köln und Umgebung 42, Köln, S. 4-5.

KLEINMANN, H.-G. (2008b): Zukünftige Mobilität: Autokrise, Energiekrise, Finanzkrise, Immobilienkrise, Mobilitätskrise ... In: VERKEHRSLUB DEUTSCHLAND KREISVERBAND KÖLN UND UMGEBUNG E. V. (Hrsg.): Rhein-Schiene – Zeitschrift für Verkehrspolitik in Köln und Umgebung 42, Köln, S. 20.

KNAPP, T. (1999): Die Grundstückswertermittlung bei aufgegebenen Bahnstandorten. In: DST-Beiträge zur Stadtentwicklung und zum Umweltschutz 31, Köln Berlin, S. 98-111.

KOERDT, A. (2002): Autofreies Wohnen – Nischenprodukt oder Leitbild. Vom autofreien Wohngebiet zur autofreien Stadt? (= Planungsrundschau - Theorie Forschung Praxis 5), Kassel.

Abrufbar unter: www.autofrei-wohnen.de/Texte/Koerdt-AutofreiWohnen_Planungsrundschau-2002.rtf (18.4.09)

KRAFT, I. (2000): Bauleitplanung auf Bahnflächen. In: Deutsches Verwaltungsblatt 18, Köln, S. 1326-1334.

KRÄMER-BADONI, T. (1992): Ohne Automobilität leben - Folgerungen aus einem Versuch. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 19-21.

KREIBICH, V. (1992): Autolose Mobilität in der Industriegesellschaft? - Nischenperspektive oder Umbaukonzept? In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 11-14.

KRIEN, E. (1992): Ohne Auto leben wollen. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 7-10.

KUSCHNERUS, U. (2001): Kommunale Planungshoheit und die Bahn. Ansätze zur Bewältigung der Kompetenzproblematik. In: SPANNOWSKY, W. UND S. MITSCHANG (Hrsg.): Bauleitplanung auf Bahnflächen?, 2001, Köln Berlin Bonn München, S. 45-69.

LAMNEK, S. (2005⁴): Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch, Weinheim und Basel.

LEFERINK, R. (1995): Verkehrsberuhigte Stadtquartiere – Perspektiven für städtisches Wohnen (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 2), Dortmund.

LOCHER, A. (2003): Cartoon: Eine Dose Frischluft.

Abrufbar unter:

<http://www.clubderautofreien.ch/index.php?lng=de&pag=410&nav=2&sub=35&ssb=49&spg=469> (26.8.09)

LÖTSCHER, L. UND R. WIEBNER (2008): „Zukunftsperspektiven urbaner Brachflächen: Kann weniger mehr sein?“. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 82 (3), Leipzig, S. 205-214.

MAYRING, P. (2002⁵): Einführung in die Qualitative Sozialforschung, Weinheim und Basel.

MAZUR, H. UND C. M. WEISNER (2004): Bahnhofsbezogene Rahmenplanung. Ein neues Instrument zur schienengestützten Siedlungsentwicklung. In: RaumPlanung 114/115, Dortmund, S. 121-126.

MINISTERIUM FÜR ARBEIT, SOZIALES UND STADTENTWICKLUNG, KULTUR UND SPORT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN, MINISTERIUM FÜR BAUEN UND WOHNEN DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN UND INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.) (1998): Wohnen ohne eigenes Auto. Beteiligte des Landeswettbewerbs 1997/98 des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund.

MINISTERIUM FÜR STÄDTEBAU UND WOHNEN, KULTUR UND SPORT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (MSWKS) (Hrsg.) (2000): Bahnflächen zur Stadt machen. Arbeitshilfe zur Aktivierung von Bahnflächen Teil 1, Düsseldorf Krefeld.

MEIER KRUKER, V. UND J. RAUH (2005): Arbeitsmethoden in der Humangeographie, Darmstadt.

MEUSER, M. UND U. NAGEL (1991): ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Garz, D. und K. Kraimer (Hrsg.): Qualitativ-empirische Sozialforschung. Konzepte, Methoden, Analysen, 1991, Opladen, S. 441-471.

MÖLLERS, J. (1996): Strategien zur Auswahl autofreier Gebiete aus Verwaltungssicht am Beispiel der Stadt Köln. In: INSTITUT FÜR STÄDTEBAU DER DEUTSCHEN AKADEMIE FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG BERLIN (Hrsg.): Autoverkehrsreduzierte Innenstädte / autofreie Wohngebiete. Referatssammlung zum 346. Kurs des Instituts für Städtebau Berlin vom 28. bis 30. November 1995, Berlin, S. 229-252.

MÖLLERS, J. UND M. BUTTERWECK (1996): Autofreie Stadtquartiere für Köln (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 6), Dortmund.

NACHBARN60 (2009a): Themen und AG's. Dienstleister rund um Stellwerk60.

Abrufbar unter: www.nachbarn60.de (30.06.09)

NACHBARN60 (2009b): **GE.NI.AL**–Elterninitiative für eine **Ge** samtschule für **Ni** ppen für **AI** le. Abrufbar unter: <http://www.nachbarn60.de/uploads/media/20090622190838.pdf> (13.8.09)

- NAKELSKI, S.** (1996): Autofreie Wohnsiedlungen im Rahmen der Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 8), Dortmund.
- NOBIS, C.** (2003): Evaluation des Verkehrskonzepts im autoreduzierten Stadtteil Freiburg-Vauban (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 33), Dortmund.
- ONE TWO INTERACTIVE GMBH** (2008): creditolo – Kreditlexikon.
Abrufbar unter: <http://kreditlexikon.creditolo.de/bonitaet.html> (9.4.09)
- PLANUNGSBÜRO FÜR BAUPHYSIK UND ENERGIE GBR** (2009): Was ist ein Passivhaus?
Abrufbar unter: <http://www.plan-be-nienburg.de/l-ph.htm> (29.06.09)
- RABE, K. UND D. HEINTZ** (2006⁶): Bau- und Planungsrecht, Stuttgart.
- REIM, U. UND B. REICHEL** (2008): Öffentlicher Personennahverkehr mit Bussen und Bahnen 2006. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik 3/2008, Wiesbaden, S. 242-250.
- REINHARDT, P.** (1995): Die Kernelemente der Reform – Unternehmerische Neupositionierung der alten Staatsbahnen. In: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 45 – 1994/95, Darmstadt, S. 78-85.
- RENNER, M.** (2004): Revitalisierung von Bahnbrachen – zum Sachstand. In: BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (BBR) (Hrsg.): Revitalisierung von Bahnbrachen (= Informationen zur Raumentwicklung 9/10), Bonn, S. 539-549.
- REUTTER, U. UND O. REUTTER** (1992): Wohnen ohne Auto - Ansatzpunkte lokaler Autosparkonzepte. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 34-41.
- REUTTER, O. UND U. REUTTER** (1995): Autofreies Leben in der Stadt (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“- Fachbeiträge 4), Dortmund.
- REUTTER, O. UND U. REUTTER** (1996): Autofreies Leben in der Stadt – Autofreie Stadtquartiere im Bestand (= Verkehr spezial 2), Dortmund.
- ROSENBAUM, W.** (2007): Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität. In: Schöllner, O., Canzler, W. und A. Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden, S. 549-572.
- SCHNEIDER-SEDLACZEK, A.** (2000): Städtebaulicher Wettbewerb EAW Köln-Nippes entschieden (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 30), Dortmund.
- SIEGMANN, J.** (2005): Schienenverkehr. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Raumordnung, 4. Auflage, Hannover, S. 997-1004.
- SOMMER, K.** (1996): Bauplanungs- und Bauordnungsrechtliche Festsetzungsmöglichkeiten für autofreie Wohngebiete. In: INSTITUT FÜR STÄDTEBAU DER DEUTSCHEN AKADEMIE FÜR

STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG BERLIN (Hrsg.): Autoverkehrsreduzierte Innenstädte / autofreie Wohngebiete. Referatssammlung zum 346. Kurs des Instituts für Städtebau Berlin vom 28. bis 30. November 1995, Berlin, S. 207-220.

SÖFKER, W. (2006³⁹): Baugesetzbuch, München.

SPANNOWSKY, W. UND S. MITSCHANG (Hrsg.) (2001): Bauleitplanung auf Bahnflächen?, Köln Berlin Bonn München.

STADT KÖLN (Hrsg.) (1998): Modellprojekt Autofreies Wohnen in Köln. Dokumentation Marktuntersuchung (= Verkehrsplanung für Köln 29), Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2001): Städtebaulicher Realisierungswettbewerb. Ehemaliges Eisenbahnausbesserungswerk in Köln-Nippes inkl. Modellprojekt Autofreies Stadtquartier. Dokumentation, Köln.

STADT KÖLN (Hrsg.) (2007): Aktuelle Trends zur Wohnungsmarkt- und Einwohnerentwicklung 2006 (= Kölner Statistische Nachrichten 2), Köln.

STADT KÖLN (2009): Strukturdaten 2008.

Abrufbar unter: <http://www.stadt-koeln.de/1/zahlen-statistik/strukturdaten/> (28.5.09)

STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.) (2008): Umweltnutzung und Wirtschaft. Bericht zu den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen, Wiesbaden.

STATISTISCHES BUNDESAMT (Hrsg.) (2009a): Wirtschaft und Statistik 1/2009, Wiesbaden.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2009b): Verkehrsleistung – Güterbeförderung 2004-2007. Ab-rufbar unter:

<http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Verkehr/Gueterbefoerderung/Tabellen/Content75/Gueterbefoerderung.psml> (15.5.09).

STEINEBACH, G., HERZ, S. UND A. JACOB (1993): Ökologie in der Stadt- und Dorfplanung: ökologische Gesamtkonzepte als planerische Zukunftsvorsorge (= Stadtforschung aktuell 40), Karlsruhe.

STIEFF, H. (1997): Die Renaissance der Straße. Zur Planung autofreier Quartiere in der Stadt (= Informationsnetzwerk „Wohnen plus Mobilität“ - Fachbeiträge 9), Dortmund.

TINTEMANN, I. UND K. J. BECKMANN (2003): „Vom Reissbrett auf's Gleisbett - Neue Urbanität auf alten Bahnflächen. Best Practices und Handlungshinweise zur Bahnflächenentwicklung. In: Stadt Region Land 74, Aachen, S. 37-50.

TÖNNES, M. (1996): Inhalt und Bedeutung autofreier/autoreduzierter Stadtquartiere für die kommunale Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. In: INSTITUT FÜR STÄDTEBAU DER DEUTSCHEN AKADEMIE FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG BERLIN (Hrsg.): Autoverkehrsreduzierte Innenstädte / autofreie Wohngebiete. Referatssammlung zum 346. Kurs des Instituts für Städtebau Berlin vom 28. bis 30. November 1995, Berlin, S. 175-206.

VAN DE LOO, A. (1995): Die Organisation der Deutschen Bahn AG. In: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 45 – 1994/95, Darmstadt, S. 86-104.

VORSTAND DEUTSCHE BAHN AG (Hrsg.) (1995): Die Bahnreform (= Jahrbuch des Eisenbahnwesens 45 – 1994/95), Darmstadt.

WALTER, K. (2008): Eisenbahnverkehr 2007. Güterverkehr wächst – Personenverkehr stagniert. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wirtschaft und Statistik 5/2008, Wiesbaden, S. 420-428.

WABMUTH, V. (2000): Verkehrsmittelwahlmodellierung mit Hilfe regelbasierter Algorithmen – am Beispiel von CarSharing. In: Stadt Region Land 69, Aachen, S. 183-192.

WESTDEUTSCHER RUNDFUNK (2008): Fahrzeugverbot in Kölner Siedlung. Leben in der autofreien Zone. In: Hier und Heute, 20.09.08.

Abrufbar unter: http://www.wdr.de/themen/panorama/gesellschaft/autofreie_zone/index.jhtml (11.5.09)

WIKIPEDIA (2009a): Verkehrsleistung.

Abrufbar unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsleistung> (15.5.09).

WIKIPEDIA (2009b): Billigfluggesellschaft.

Abrufbar unter: <http://de.wikipedia.org/wiki/Billigfluggesellschaft> (15.5.09).

WOHLMANN, H. (1992): Gemeinschaftsauto - Einstiegsdroge oder Entwöhnungskur ?. In: INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (Hrsg.): Autofreies Leben. Konzepte für die autoreduzierte Stadt (= ILS-Schriften 68), Dortmund, S. 22-24.

WULFF, L. (1996): Autofreie Wohngebiete aus Investorensicht. In: INSTITUT FÜR STÄDTEBAU DER DEUTSCHEN AKADEMIE FÜR STÄDTEBAU UND LANDESPLANUNG BERLIN (Hrsg.): Autoverkehrsreduzierte Innenstädte / autofreie Wohngebiete. Referatssammlung zum 346. Kurs des Instituts für Städtebau Berlin vom 28. bis 30. November 1995, Berlin, S. 221-228.

Sonstige Literatur

BESCHLUSSVORLAGE BEZIRKSVERTRETUNG NIPPES: Parkraumbewirtschaftung in Nippes, Nr. 0866/2008, Köln.

Abrufbar unter: www.nachbarn60.de/fileadmin/protokolle/Anwohnerparken.pdf (29.06.09)

STÄDTEBAULICHER VERTRAG (gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 2 BauGB) zwischen der Stadt Köln und der Kontrola Treuhandgesellschaft mbH & Co. KG, Entwurf, Stand 29.06.2005, Köln (unveröffentlichtes Dokument).

Erklärung

Ich versichere, dass ich die Arbeit selbstständig verfasst habe, dass ich keine anderen Quellen und Hilfsmittel als die angegebenen benutzt und die Stellen der Arbeit, die anderen Werken dem Wortlaut oder Sinn nach entnommen sind, in jedem Fall als Entlehnung kenntlich gemacht habe. Das Gleiche gilt auch für beigegebene Zeichnungen, Kartenskizzen und Abbildungen.

Bonn, den 29.09.2009