



## INHALT

**S. 39** 18 Veedel zeigen gelebte Vielfalt: 37. Stadtbezirksfest lockte mit Kirmes, Flohmarkt und Fest der Kulturen.

**S. 43** Perspektive geben: Bezirksvertreter fordern in einer Resolution zum Wohnungsverkauf sozialverträgliche Lösung.

**S. 44** Kosten steigen auf über zwei Millionen: Erweiterung der Feuer- und Rettungswache deutlich teurer als erwartet.

# Autofrei ist doch nicht ganz autofrei

Studie: Viele Bewohner auf dem einstigen EAW-Gelände haben einen eigenen Pkw

VON CHRISTOPHER DRÖGE

**NIPPES.** Nach mehr als sieben Jahren Bauzeit wurden Ende 2013 die letzten Gebäude der autofreien Siedlung auf dem ehemaligen Eisenbahn-Ausbesserungswerk-Gelände (EAW) fertiggestellt, und die Baufahrzeuge rückten ab. Inzwischen leben hier rund 1550 Menschen, die in der Siedlung ohne breite Straßen ihren Alltag weitgehend ohne eigenes Kraftfahrzeug bewältigen. Die vermeintliche Autofreiheit ist jedoch oft Gegenstand von Kontroversen.

Insbesondere die Anwohner der umliegenden Straßen beklagen seit längerem einen deutlichen Zuwachs an abgestellten Pkw. Sie argwöhnen daher, dass ein nicht unbedeutender Teil der Anwohner der autofreien Siedlung letztlich doch über einen eigenen Pkw verfügt, was der ursprünglichen Vision für das Projekt zuwiderlaufe. Doch in welchem Umfang dies der Fall ist, das war bisher jedoch nicht ganz klar. Nun gibt es erste Zahlen.

Eine Gruppe von Studenten der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW hat eine umfangreiche Studie über die Entwicklung der Siedlung erstellt, in der sie besonderes Augenmerk auf die Mobilität, die Versorgungslage und das Gemeinschaftsleben innerhalb der Siedlung gelegt hatte. „Unser Ziel dabei war es, etwaigen Handlungsbedarf zu ermitteln und dementsprechende Empfehlungen auszusprechen“, sagte der Student Rasmus Brosig, der an der Projektarbeit beteiligt gewesen war.

Hauptsächlich stützten sich die Studenten auf eine Fragebogenaktion, vertiefende Interviews und eine Verkehrszählung. Den Fragebogen hatten sie an 423 Haushalte verteilt, von denen sich 90 an der Umfrage beteiligten, also rund ein Fünftel.

Die Studenten waren bereits beim Entwurf der Studie von der Annahme ausgegangen, dass eine nicht unwesentliche Zahl der Haushalte ein Auto besitzt. Und tatsächlich ist der Anteil der Pkw-Halter nicht unbeträchtlich. Gleichwohl sind die Haushalte ohne Auto in der Überzahl: Von denen, die den Fragebogen ausgefüllt haben, gaben 63 Prozent an, kein Auto zu besitzen – aus Kosten-



**Freie Fahrt für Kinder:** Die Nippeser Siedlung ist für den Autoverkehr grundsätzlich gesperrt. Ausnahmen bestehen lediglich für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und festgelegten Versorgungsverkehr. (Foto: Dröge)

oder Umweltgründen oder weil sie schlicht keine Notwendigkeit sehen.

Die Autobesitzer – 37 Prozent – hingegen gaben an, ihre Fahrzeuge vor allem für den Weg zur Arbeit und für Reisen zu nutzen. 66 Prozent der Autobesitzer nutzen dabei die siedlungseigene Parkpalette, um ihre Fahrzeuge abzustellen, die übrigen 34 Prozent hingegen parken ihre Fahrzeuge außerhalb der Siedlung in den umliegenden Straßen. Beide Gruppen bemängelten dabei die weiten Wege vom Stellplatz zu ihren Häusern.

## Carsharing und ÖPNV oft genutzt

Das Carsharing-Angebot der Siedlung wird von der großen Mehrheit der Antwortenden – 86 Prozent – genutzt, was ebenfalls dem Grundgedanken der autofreien Siedlung zunächst zu widersprechen scheint. „Anderweitige Studi-

en belegen jedoch, dass Nutzer, die vom eigenen Pkw auf Carsharing umsteigen, künftig nur noch die Hälfte ihrer Wege mit dem Auto zurücklegen“, sagte Studentin und Projektmitarbeiterin Lina Hellekes. „Daher ist es durchaus ein Beitrag zur Nachhaltigkeit.“ Das Angebot würde dabei vor allem für Freizeit- oder Urlaubsfahrten genutzt – in der Regel jedoch nicht für Arbeitswege, da entweder die Zeit auf dem Firmenparkplatz bezahlt werden müsse oder aber die Verfügbarkeit eines Fahrzeuges zu unsicher sei.

Eine ebenfalls große Mehrheit von 79 Prozent der Antwortenden nutzt regelmäßig den Öffentlichen Nahverkehr, für den mehrere Haltestellen in fußläufiger Entfernung der Siedlung vorhanden sind – dennoch sind mehr als die Hälfte der Befragten mit dem ÖPNV unzufrieden, da die Wege zu weit und die Fahrpreise zu hoch seien.

49 Prozent der Antwortenden nutzten außerdem täglich

## WOHNEN OHNE AUTO

1995 hatte sich in Köln die Initiative „Autofrei Leben in Köln“ erstmals formiert. Nachdem Umfragen ein hohes Interesse der Bürger aufgezeigt hatten, begann der Stadtentwicklungsausschuss 1995, Baugebiete auf ihre Eignung hin zu prüfen. Neben dem EAW-Gelände standen darüber hinaus auch Zündorf-Süd, die Morslede-Karsene und der Hülsenweg in Höhenhaus zu Auswahl.

Da der Standort in Nippes die nötigen Bedingungen – wie beispielsweise die Nähe zur Innenstadt – am besten erfüllte, wurde für das Gelände ein Architekten-

wettbewerb durchgeführt und ein Investor gefunden. 2005 erfolgte schließlich die Grundsteinlegung.

Die Bewohner sind mittels einer **Autofreiheitserklärung** zusätzlich zu den Kauf- und Mietverträgen angehalten, auf ein Auto zu verzichten. Wer dennoch eines besitzt, ist verpflichtet, einen der Stellplätze zu erwerben, die sich in der Parkpalette am Rand der Siedlung in der Werkstattstraße befinden. Dies ist für 20 Prozent der Haushalte möglich.

Wer seinen Wohnsitz in der autofreien Siedlung hat, erhält **keinen Anwohnerparkausweis** für die umliegenden Straßen von Nippes. (dro)

das Fahrrad und zeigten sich zufrieden mit den Wegen und Abstellmöglichkeiten in der Siedlung – es zeigte sich jedoch auch, dass es oft zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt. Brosig erinnerte in diesem Zusammen-

hang daran, dass die Siedlung als Fußgängerzone ausgewiesen sei – und Radfahrer sich daher unterzuordnen hätten.

Ebenfalls Anlass zu Kritik gab die rege Nutzung von Lieferdiensten für Lebensmittel und Paketdienstleistern. Da

diese gezwungen sind, ihre Wagen an den Zugängen der Siedlung im eingeschränkten Halteverbot abzustellen und teilweise weite Wege zu Fuß zurücklegen müssen, kommt es regelmäßig zu Überschreitungen der Parkzeit – hier seien Sonderregelungen wünschenswert, regten die Bewohner an.

„Letztlich muss man entscheiden, was man unter ‚autofrei‘ verstehen will“, sagte Lina Hellekes. „Sollen Autos einfach aus dem Areal heraus gehalten werden, oder geht es darum, einen autofreien Lebensstil zu fördern?“ Wenn man sich die Motive für den Einzug der Bewohner ansehe, werde deutlich, dass die Autofreiheit oft nicht als maßgeblicher Grund genannt werde – viel ausschlaggebender sei hingegen etwa das kinderfreundliche Umfeld. „Viele Leute wollen in einer schönen, für ihre Kinder geeigneten Umgebung leben, aber nicht unbedingt auf das Auto verzichten“, so Brosig.