A2 Für Kreuzfeld und die Verkehrswende

| | |
|---|---|
| Gremium: | OV Chorweiler |
| Beschlussdatum: | 22.02.2024 |
| Tagesordnungspunkt: | TOP 10 Anträge |

## Antragstext

Neue Stadtteile entstehen in Köln nur selten, um so wichtiger ist es, hierbei aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen, ganzheitlich zu planen und für eine gute Mischung zu sorgen. Kreuzfeld soll ein ökologisch-sozialer Modellstadtteil werden, der Wohnen, Arbeiten, Lernen und Freizeit miteinander verbindet. Der quartiersnahe Angebote schafft und Versorgungslücken im Kölner Norden schließt. Ein Stadtteil, der sich in die Natur und Nachbarschaft einfügt und ein Leben mit weniger Autonutzung ermöglicht. Ein Stadtteil, den sich auch Gering- und Durchschnittsverdiener*innen leisten können und der auf soziale Balance achtet. Wo historisch wichtige Frauennamen die Straßenschilder zieren und nicht schon frühabends die Bürgersteige hochgeklappt werden.

Doch oft herrscht eine große Kluft zwischen Planung und Realität, wie wir es auch in Chorweiler City erlebt haben. Damit sich das nicht wiederholt und die städteplanerischen Ziele erreicht werden, müssen aus GRÜNER Sicht klare Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Menschen (ohne Pkw), die für ihre täglichen Wege den ÖPNV benötigen, werden sich nur dann in Kreuzfeld niederlassen, wenn die S-Bahn-Anbindung zuverlässig wird oder eine zusätzliche Stadtbahnanbindung geschaffen wird

a.) Deshalb muss die DB Regio NRW vertraglich verpflichtet werden, die Worringer S-Bahn-Schleife durchgehend anzufahren und bei erheblichen Einschränkungen einen Busersatzverkehr zu leisten.

b.) Zur Anbindung von Kreuzfeld an den ÖPNV müssen zumindest Vorplanungen eingeleitet werden, entweder durch Verlängerung der Linie 5 über Pesch und Esch oder eine oberirdische Gabelung der Linie 15 ab der Haltestelle Longerich. Die entsprechenden Trassen u.a. über Militärring, Volkhovener Weg, Merianstraße und Mercatorstraße sind planerisch freizuhalten. Die Umsetzung der Anbindung streben wir bis 2035 an.

2. Menschen mit niedrigem Einkommen können sich Kreuzfeld nur leisten, wenn entsprechender Wohnraum zur Verfügung steht

a.) Deshalb müssen mindestens 30% der Mietwohnungsgeschossfläche sozial gebundener Wohnraum sein und weitere 20% preisgedämpfter Wohnraum.

b.) Bei den Planungen wird auf kompakte Bauweise Priorität gelegt, sowohl was Flächenverbrauch insgesamt als auch Flächennutzung pro Bewohner*in angeht.

3. Kreuzfeld ist die letzte Möglichkeit, die gravierenden Versorgungslücken im Kölner Norden zu beheben

a.) Deshalb fordern wir ein gemeinnützig oder städtisch geführtes Medizinisches Versorgungs-Zentrum (MVZ) inkl. Notfallversorgung, das teilweise nicht vorhandene oder unzureichend vertretene Fachrichtungen ergänzt.

b.) Und Kreuzfeld braucht eine gute Abdeckung mit Angeboten der Nahversorgung, inklusive mindestens einem Vollversorger.

4. Hier soll zusammenwachsen, was zusammengehört

a.) Deshalb braucht es nicht nur einen geringfügigen Umbau der S-Bahn-Haltestelle Blumenberg, sondern durchgehende Überdachung, Barrierefreiheit an allen Ausgängen, zusätzliche Shopping-Angebote und eine Aufwertung der Station zum Mobility-Hub mit Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel.

b.) Die Mercatorstraße soll ein verbindendes Element statt nur Durchgangsstraße werden. Es braucht deshalb eine sichere, komfortable und barrierefreie Querung auf Höhe des S-Bahnhofs, mit Vorrang für Fußgänger*innen und Radfahrende. Zudem wollen wir zumindest perspektivisch eine Weiterentwicklung der Mercatorstraße zu einer Einkaufsstraße prüfen.

Viele gute Punkte sind bereits in der gerade abgeschlossenen Integrierten Planung vorgesehen: Kitas und Bildungseinrichtungen, viel Grün und Sportangebote, Sicker- und Verdunstungsflächen für die Starkregenvorsorge, Tempolimits, intelligente Park- und Mobilitätskonzepte, Barrierefreiheit, genügend Platz für Zufußgehende und Radverkehr. Bereits für den Baustellenverkehr zwingend notwendig ist auch der seit langem versprochene Ausbau des Blumenbergsweges, inklusive des dort geplanten Deiches. Zudem sehen wir Kreuzfeld als Chance für eine gute und sichere Radverbindung von Roggendorf nach Blumenberg.

In einem Punkt kann es bei Kreuzfeld keinen Kompromiss geben: Wir GRÜNE sagen schon immer, dass städtebauliche Planungen Hand in Hand mit einer vernünftigen Verkehrsanbindung gehen müssen. Ein Baubeginn in Kreuzfeld ist nur verantwortbar, wenn die ÖPNV-Anbindung wie beschrieben gleichzeitig sichergestellt ist, ebenso wie die nördliche Straßenanbindung und das notwendige Radwegenetz! Wir wollen keinen neuen Stadtteil von zur Pkw-Nutzung gezwungenen Menschen.

Ja, zu Kreuzfeld, aber als funktionierender Teil der Verkehrswende!

## Begründung

erfolgt mündlich