

## A2 Für Kreuzfeld und die Verkehrswende

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

### Antragstext

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

40 4. Hier soll zusammenwachsen, was zusammengehört

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

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

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

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

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

## Begründung

erfolgt mündlich