

Direktverbindungen für die vergessenen Stadtteile

Zusammenfassung

Einige Stadtteile wurden beim Ausbau des Stadtbahn- und S-Bahn-Netzes in Köln schlicht vergessen. Sie werden bis heute lediglich mit Bussen über zeitraubende Umsteigeverbindungen angeschlossen. Insgesamt geht es um knapp 150.000 EinwohnerInnen (Stand 31.12.2018).

Kurzfristig benötigen diese Stadtteile **umsteigefreie Schnellbusverbindungen in die Innenstadt.**

Im Rahmen der Verkehrswende müssen diese Stadtteile bis 2030 an das Schienennetz angeschlossen werden.

Weitere, heute nicht an das Schienennetz angeschlossene Pendlervororte im Umland wie Brauweiler, Geyen, Sinthern, Glessen und Sinnersdorf sind in die Planung mit einzubeziehen.

Die vergessenen Stadtteile

Vergessene Stadtteile ohne Schienenanschluss

Stadtteil	Stadtbezirk	Einwohner 2018
Esch/Auweiler	Chorweiler	6.989
Fühlingen	Chorweiler	2.011
Lindweiler	Chorweiler	3.486
Merkenich*	Chorweiler	2.300
Pesch	Chorweiler	7.807
Worringen	Chorweiler	10.251
Vogelsang	Ehrenfeld	8.221
Neubrück	Kalk	9.077
Widdersdorf	Lindenthal	12.432
Flittard	Mülheim	8.050
Stammheim	Mülheim	8.179
Eil	Porz	9.175
Gregel	Porz	5.554
Langel	Porz	3.484
Lind	Porz	3.725
Urbach	Porz	12.687
Wahnheide	Porz	7.900
Rondorf	Rodenkirchen	9.534
Immendorf	Rodenkirchen	2.039
Hahnwald	Rodenkirchen	2.036
Weiß	Rodenkirchen	5.696
Meschenich	Rodenkirchen	8.033
Summe		148.666

*Es werden für **Merkenich** nur die nördlichen Teile Langel, Rheinkassel und Kasselberg eingerechnet.

Quelle Einwohnerzahlen: https://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf15/statistik-standardinformationen/k%C3%B6lner_stadtteilinformationen_2018.pdf, für Ortsteile von Merkenich Wikipedia

„Late comer“ werden benachteiligt

Es ist sicher kein Zufall, dass einige besonders betroffene Stadtteile erst spät eingemeindet oder errichtet wurden.

- Der Gemeinde **Worringen** wurde bei der **Eingemeindung 1921** der Bau einer Bahn nach Worringen „bald möglichst“ vertraglich zugesichert, was den Worringern aber nichts nutzte, denn das Versprechen wurde bis heute nicht eingelöst (abgesehen davon, dass die S-Bahn in Roggendorf-Thenhoven irreführend mit „Worringen“ benannt wurde).
- Als **Neubrück in den 1960er Jahren geplant** wurde, war auch ein Stadtbahnanschluss vorgesehen. Der geriet aber bei der Verwaltung in Vergessenheit und ist nun für frühestens nach 2030 angedacht.
- Die Einwohnerzahl des **seit 1975 zu Köln gehörenden Widdersdorf** hat sich in den letzten 10 Jahren durch neu erschlossene Baugebiete mehr als verdoppelt. Der längst erforderliche Anschluss an die Stadtbahn ist bei der Stadt frühestens für die 2030er Jahre vorgesehen.
- Auch in **Esch/Auweiler, seit 1975 bei Köln** ist die Einwohnerzahl in den letzten 20 Jahren gewachsen. Die Stadt macht aber keine Anstalten, die Linie 5 weiterzubauen, für die seit den 80er Jahren eine Trasse nach Esch/Auweiler freigehalten wird.
- Was wird mit dem Schienenanschluss für den derzeit geplanten neuen **Stadtteil Kreuzfeld** passieren? Baubeginn 2090?

„Roadmap“ der Stadt ist unzureichend

Bisher sind seitens der Stadt folgende Maßnahmen für die vergessenen Stadtteile geplant:

- Verlängerung der Stadtbahn nach Rondorf und Meschenich. Baubeginn geplant für 2024.
- Stadtbahnanschluss von Stammheim und Flittard, Baubeginn ab 2024.
- Verlängerung der Linie 7 rechtrheinisch mit Baubeginn ab 2022
- Für Neubrück und Widdersdorf stellt das Ratsinformationssystem nicht näher spezifizierte „Weitere Maßnahmen“ ab 2024 in Aussicht.

Quellen: <https://www.stadt-koeln.de/artikel/67960/index.html>, <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=650625&type=do&>

Diese Pläne sind zu begrüßen. Aber es ist viel zu wenig und es dauert alles viel zulange.

Die heute konkret geplanten Maßnahmen betreffend Rondorf, Meschenich, Stammheim, Flittard und Langel werden 37.000 Einwohner an das Schienennetz anschließen. Über 100.000 Einwohner bleiben weiterhin auf Zubringerbusse angewiesen. Es gibt aber gar keinen vernünftigen Grund, nicht sofort mit der Planung für die offenbar gewollten Anschlüsse von Neubrück und Widdersdorf zu beginnen. Um die ärgsten Lücken zu schließen, wird darüber hinaus eine verbindliche und zeitlich ambitionierte Planung benötigt für

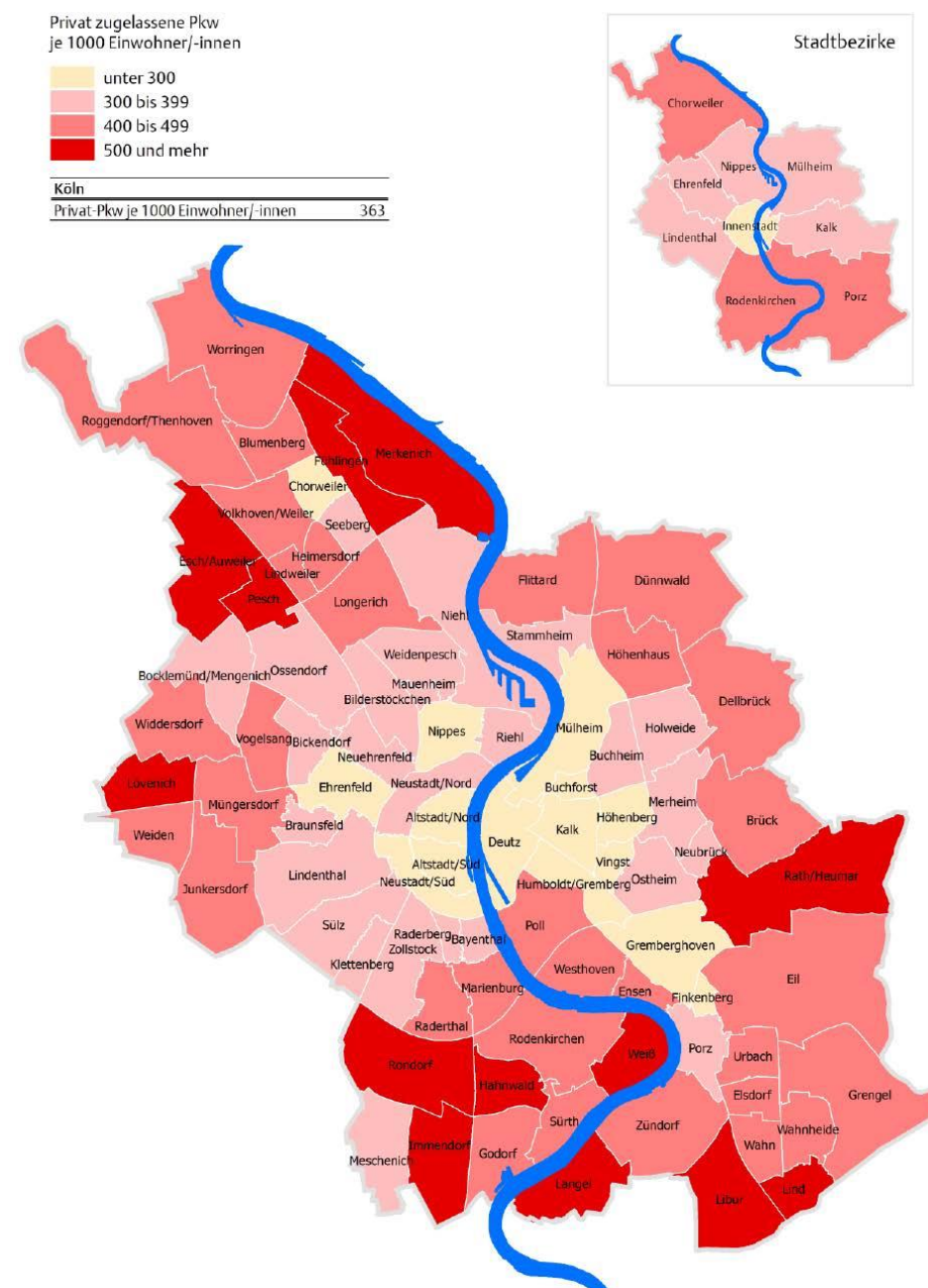
- den Schienenanschluss von Worringen und den Rheinorten Langel und Rheinkassel,
- Esch/Auweiler, Pesch und Lindweiler
- sowie der Porzer Stadtteile Urbach, Eil, Gregel und Wahnheide.

Dies wird weitere knapp **90.000 Einwohner** an das Schienennetz anschließen. **Erstmals kann man dann von einer näherungsweisen Abdeckung von ganz Köln mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot sprechen.**

Der ÖPNV ist heute in den vergessenen Stadtteilen keine effektive Alternative zum PKW

Die Stadtverwaltung attestiert sich im „3.Nahverkehrsplan“ (S. 141) eine ÖPNV-Abdeckung von 95,5%. Dabei werden die Zubringerbuslinien in den Außenstadtteilen mit schnellen und direkten S-Bahn- und Stadtbahnverbindungen in einen Topf geworfen. Das Umsteigen auf Busse, die nur im 30-Minuten-Takt verkehren und die Fahrt selbst verlängern die Gesamtfahrzeit von der Innenstadt in einen nicht mit S-Bahn oder Stadtbahn erreichbaren Außenbezirk-Stadtteil durchschnittlich um ca. 30 Minuten, nach 21.30 und an Wochenenden um durchschnittlich 45 Minuten.

Tatsächlich ist der ÖPNV in den ausschließlich von Zubringerbussen bedienten Stadtteilen heute keine effektive Alternative, sondern lediglich eine Ergänzung zum privaten PKW. Dies spiegelt sich deutlich in der Zahl der zugelassenen privaten PKW in den Stadtteilen:



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Köln 2018

Aus Gründen des Klimaschutzes, der Verkehrsdichte und der Luftreinhaltung in der Stadt sollte es ein Ziel der Stadt Köln sein, auch die Autofahrer in den vergessenen Stadtteilen zum **Umstieg auf den ÖPNV** zu veranlassen. Das **derzeitige Angebot ist dafür unzureichend**; die Verbindungen sind zu **zeitraubend**. Mögliche Maßnahmen zur Verdrängung des MIV aus der Innenstadt (Parkraumverknappung, autofreie Innenstadt, City-Maut) werden unter diesen Umständen von vielen als Zwang empfunden werden und auf erhebliche und z.T. verständliche Widerstände stoßen.

Forderungen an Stadt und KVB

Im Rahmen der **Verkehrswende in Köln** sind kurz- und mittelfristige Maßnahmen für einen **attraktiven ÖPNV-Anschluss der vergessenen Stadtteile** erforderlich.

Kurzfristig benötigen diese Stadtteile **umsteigefreie Schnellbusverbindungen in die Innenstadt**. Für Worringen, die nördlichen Teile von Merkenich sowie Langel im Süden ist alternativ eine **schnelle Bootsverbindung über den Rhein in die Innenstadt** zu prüfen.

An das Stadtbahnnetz müssen diese Stadtteile bis 2030 angeschlossen werden. Neben den bereits angedachten Vorhaben für Neubrück und Widdersdorf sind mindestens drei weitere Schwerpunkte erforderlich:

- Worringen und die Rheinorten Langel und Rheinkassel
- Esch/Auweiler, Pesch und Lindweiler
- Die Porzer Stadtteile Urbach, Eil, Gregel und Wahnheide

Das erfordert eine massive Beschleunigung der zuständigen Stellen bei Stadt und KVB und einen erheblichen Ausbau der städtischen Planungs- und Steuerungskapazitäten. Eine Millionenstadt muss in der Lage sein, ihre eigene Infrastruktur auf der Höhe der Zeit zu halten!

Der von der Stadtverwaltung derzeit präferierte **U-Bahnbau auf der Ost-West-Strecke ist mit einem Anschluss der vergessenen Stadtteile vor 2030, vermutlich sogar vor 2040 nicht vereinbar**; er würde die verfügbaren Finanzmittel von Stadt und Bund sowie die Planungskapazitäten der Stadt weitgehend aufzehren, so dass für andere Investitionen in das ÖPNV-Netz in Köln kaum Ressourcen übrigblieben.

Fiete Sass, 21.10.2019

- textende -