

Kulturelle Einrichtungen fehlen in Rondorf. Es werden die Angebote des Stadtzentrums Köln frequentiert.

Anreize, wie zum Beispiel günstige Mieten für einfache Räumlichkeiten und Außenflächen, könnten Kulturschaffende zur Ansiedlung bewegen (vgl. Stadt Köln 1997: 19).

Alteneinrichtungen fehlen ebenfalls. Da die im Stadtgebiet von Köln vorhandenen Alteneinrichtungen 100%ig ausgelastet sind, sollte aufgrund des vorhandenen Bedarfs eine Alteneinrichtung in die Planung mit einbezogen werden (vgl. Stadt Köln 1997: 19).

Bewertung

Die integrierte Raumanalyse kommt zu dem Ergebnis, dass in den neuen Bebauungsplan-Gebieten soziale Einrichtungen erstellt bzw. in den zukünftig aufzustellenden B-Plan-Entwürfen entsprechend zu berücksichtigen sind. Im Nordwesten von Rondorf, in den größeren neu ausgewiesenen Wohnungsbaugebieten, sind zusätzliche Standorte, wie Kindertagesstätten, Spielplätze, Jugendeinrichtungen, Sportanlagen und Bolzplätze, Alteneinrichtungen sowie eine Grundschule und eine weiterführende Schule vorgesehen.

5.3.3 Verkehr

Im folgenden Abschnitt wird die Verkehrssituation in und um Rondorf erläutert

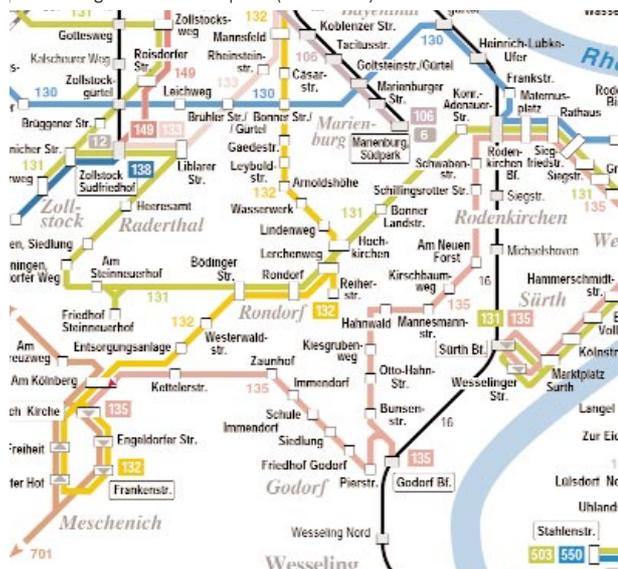
57

Überörtliche Verkehrssituation

Hinsichtlich des Motorisierter Individualverkehr (MIV) bestehen in Rondorf gute Verkehrsverbindungen. Im Norden besteht Anschluss an die A 4 und die A 555 über den Verteilerkreis, im Osten an die A 555 über den Kiesgrubenweg und im Süden besteht Anschluss an die A 553 über die L 150. Verschiedene Kreisstraßen verbinden die Orte Rondorf, Meschenich und Immendorf untereinander (vgl. Stadt Köln 1997: 20).

Die Anbindung des Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) in Rondorf erfolgt über zwei Busverbindungen, die Linie 131 und 132. Diese fahren durch das Zentrum. Die Linie 131 bedient die Strecke Sürth - Weiß - Rodenkirchen - Rondorf - Südfriedhof - Zollstock - Sülz, die Linie 132 die Strecke Dom/ Hbf. -

Abbildung 27: Buslinienplan (Ausschnitt)



Quelle: KVB 2001

Heumarkt - Chlodwigplatz - Arnoldshöhe - Rondorf - Meschenich.

Bewertung

Die ÖPNV- Situation ist dringend zu verbessern. Zum einen existiert keine Verbindung nach Immendorf und zum anderen sind die Busse zu Stoßzeiten immer überfüllt. Eine Optimierung wird durch den Bau der geplanten Stadtbahn erreicht.

Nach dem Nahverkehrsplan Köln und dem derzeitigen Stand der Fortschreibung wird weiterhin die Bus-Linie 132 eine Anbindung der Stadtteile Meschenich und Rondorf/ Hochkirchen an die Innenstadt gewährleisten. Eine Netzoptimierung der Stadtteilverbindungslinien wird derzeit geprüft.

Zu diesen Maßnahmen zählen neben zum Teil geänderten Streckenführungen und Taktänderungen unter anderem eine Verbindung zwischen Immendorf und Rondorf (vgl. Stadt Köln 2000 B: 11 - 12).

Ein Anschluss an den Bahnhof Kalscheuren (Bahnstrecke Köln-Bonn) ist zur Zeit nicht gegeben.

Örtliche Verkehrssituation

Über die Rondorfer Hauptstraße, Kapellenstraße, Rodenkirchener Straße und die Bödinger Straße wird der größte Teil des MIV abgewickelt. Sie sind bezüglich ihrer Funktion Durchgangsstraßen, Hauptstraßen und innerörtliche Verbindungsstraßen.

Die Rondorfer Hauptstraße ist besonders im ersten Abschnitt sehr eng. So hat der Straßenraum im Bereich der ehemaligen Kirche Heilige Drei Könige nur eine Breite von 6 m und weitet sich dann in Richtung der Einmündung der Kapellenstraße auf 10 m aus. Erst ca. 50 m nach der Abzweigung Am Höfchen und dem Übergang in die Rodenkirchener Straße hat sie eine durchgängige Breite von 12 m. In einigen Bereichen steht die Bebauung so nah an der Fahrbahn, dass für den Fußweg nur wenige Zentimeter übrig bleiben. Zudem stehen einige Häuser nicht parallel zur Straße, sondern die Hausecken schneiden in den Straßenraum ein.

Die zwei Buslinien (131, 132) führen ebenfalls durch die Rondorfer Hauptstraße. Vor der Gaststätte Zum Treffpunkt besteht eine Umsteigemöglichkeit zwischen den beiden Linien. Infolge dessen kreuzen hier viele Fahrgäste die Fahrbahn. Auch wenn der Verkehr nicht sehr hoch ist, wird dieser von den Rondorfern doch als störend empfunden.³²

Besonders Radfahrer, die die Fahrbahn mit dem MIV teilen müssen

Abbildung 28: Rondorfer Hauptstraße



³² Siehe Ergebnisse der Bürgerbefragung in Kapitel 5.4

sen, sind gefährdet. In den Bereichen, wo die Fußwege nur knapp 50 cm breit sind, muss im Begegnungsfall (zum Beispiel mit Kinderwagen, Rad fahrenden Kindern) auf die Fahrbahn ausgewichen werden.

An den größeren Straßen sind Fußwege vorhanden. In den Neubaugebieten findet der Fußgängerverkehr häufig auf Mischverkehrsflächen statt.

Es sind keinerlei Überquerungshilfen vorhanden. Nur im Bereich der Einmündung zur Hahnenstraße wird der Asphaltbelag vorübergehend von Pflaster abgelöst. Ob dieses eine bewusste Maßnahme ist oder nur eine Folge der Erneuerung des Bodenbelages in der Hahnenstraße ist unklar. Für den Fahrradverkehr existieren innerhalb der Siedlung keine separaten Fahrradwege. Für den ruhenden Verkehr sind in den Einfamilienhausgebieten Garagen, Carports und Stellplätze auf den Grundstücken vorhanden. Bei den Wohngebieten in mehrgeschossiger Bauweise finden sich häufig Sammelgaragen und Stellplätze. Im öffentlichen Straßenraum der Neubaugebiete sind Parkplätze ausgewiesen. Besonders problematisch ist jedoch die Situation des ruhenden Verkehrs entlang der Rondorfer Hauptstraße und der Rodenkirchener Straße. Aufgrund der sehr schmalen Straßen verengen viele oft beidseits auf der Fahrbahn parkende Autos den Straßenraum noch zusätzlich. Inhaber von Geschäften beklagen, dass für Kunden nicht ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen würden.

Bewertung

Bei den örtlichen Verkehrsbedingungen bestehen Probleme zur Hauptverkehrszeit im Bereich der Rondorfer Hauptstraße und der Rodenkirchener Straße, da der geringe Straßenquerschnitt den erhöhten PKW Verkehr, den Busverkehr und die oft beidseits halb auf der Fahrbahn parkenden Fahrzeuge aufnehmen muss.

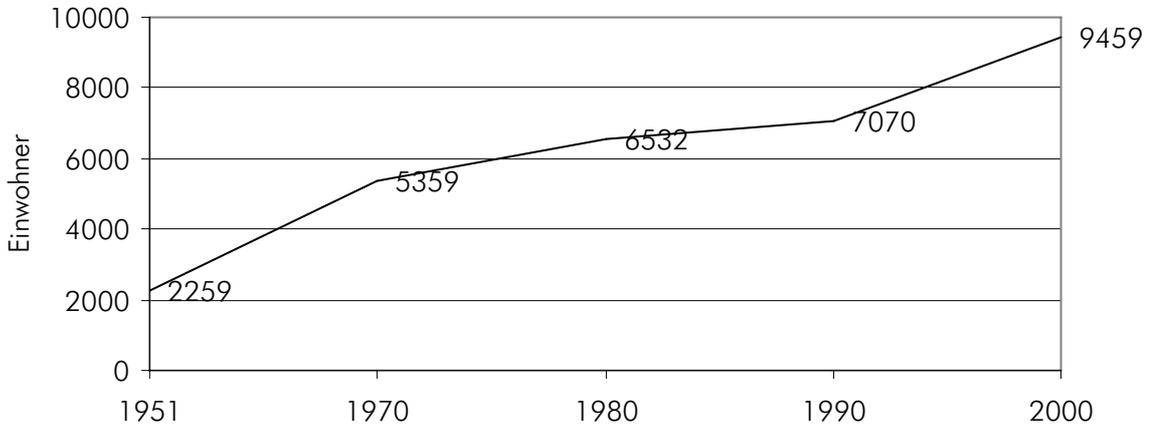
Da innerorts keine separaten Fahrradwege vorhanden sind, ist auch keine direkte Anbindung an die Radwege außerhalb der Siedlung gegeben. Viele Straßen enden am Siedlungsrand als Sackgasse und werden nicht als Fuß- und Radwege in die Landschaft fortgeführt.

Die Parkraumsituation in Rondorf ist mangelhaft. Das enge Straßenraumprofil lässt kaum Möglichkeiten zur Anordnung von Stellplätzen im öffentlichen Raum zu. Kunden der anliegenden Geschäfte parken halb auf dem Bürgersteig. In den Neubaugebieten ist die Parkplatzsituation gut. Teilweise sind allerdings Mischverkehrsflächen zugeparkt, da die Autos nicht in die Garagen gestellt werden oder einzelne Familien mehrere Autos besitzen.

5.3.4 Bevölkerung und Wohnen

Auffällig in Rondorf sind die wachsenden Einwohnerzahlen. So stieg die Bevölkerung insbesondere seit Beginn der 1990er Jahre stark an.

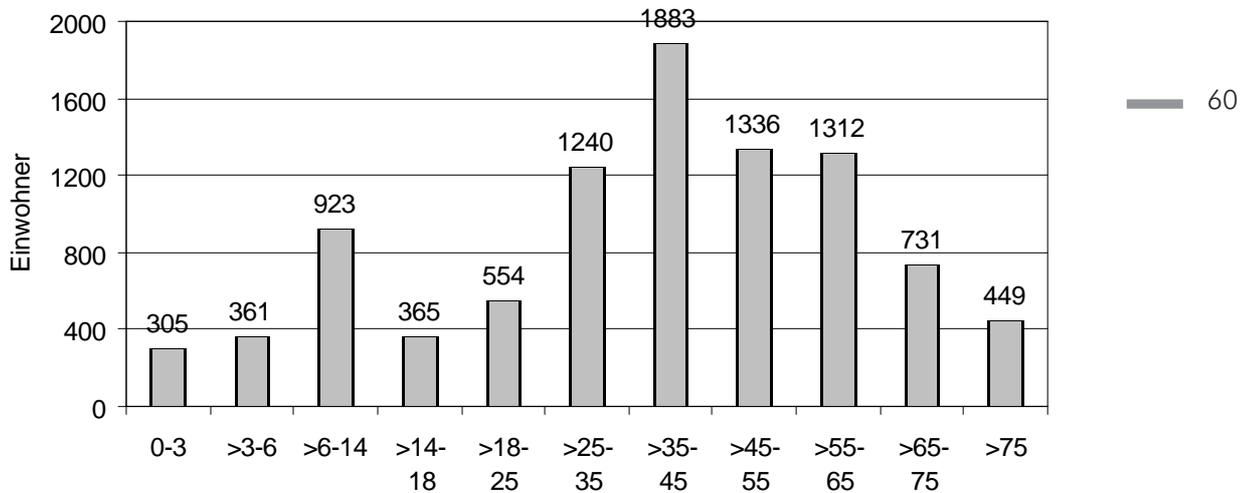
Abbildung 29: Entwicklung der Einwohnerzahl



Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadt Köln 2000 A

Bei der Altersstruktur dominieren die "jungen Familien" mit Kindern.

Abbildung 31: Altersstruktur



Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadt Köln 2000 A

Der Anteil der Arbeitslosen, der Sozialhilfeempfänger und der Ausländer liegt deutlich unter dem Stadtdurchschnitt.

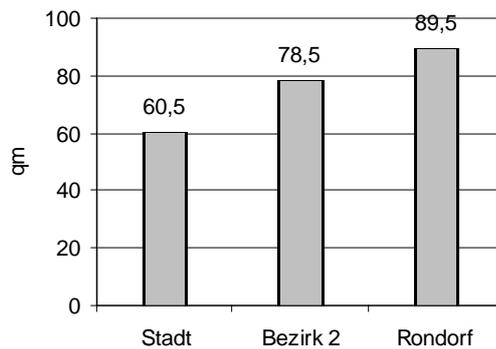
Abbildung 30: Arbeitslose, Sozialhilfeempfänger und Ausländer

	Rondorf	Köln
Arbeitslosenquote	6,9 %	12 %
Sozialhilfedichte (Personen in % der Einwohner mit Hauptwohnung)	2,6	7
Ausländeranteil	8,4 %	18,9 %

Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadt Köln 2000 A

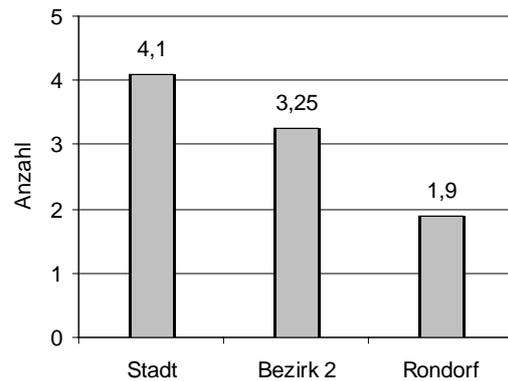
Die Bebauung in Rondorf besteht hauptsächlich aus flächenintensiven Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern. Die Dominanz der Einfamilienhäuser bedingt eine relativ kleine Anzahl von Wohnungen pro Wohngebäude, eine relativ große mittlere Wohnungsgröße und durch den hohen Besatz an jungen Familien mit Kindern auch eine relativ hohe Anzahl an Personen pro Wohnung.

Abbildung 32: Mittlere Wohnungsgröße



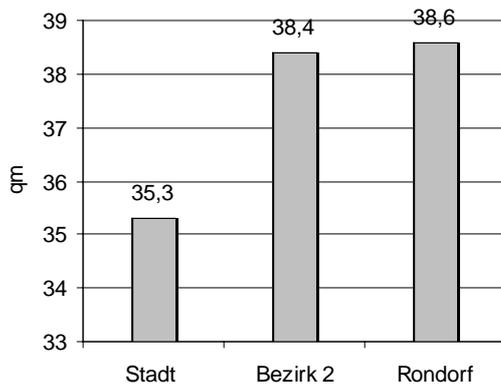
Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadt Köln 2000 A

Abbildung 33: Wohnungen/Gebäude



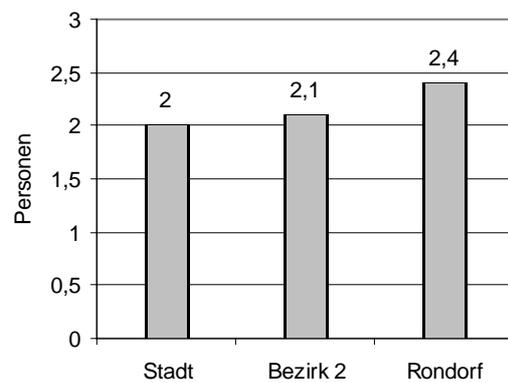
Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadt Köln 2000 A

Abbildung 34: Wohnfläche/Person



Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadt Köln 2000 A

Abbildung 35: Personen/Wohnung



Quelle: Eigene Darstellung nach: Stadt Köln 2000 A

Abbildung 36: Zuzugsgründe
 (Die wichtigsten Gründe für den Zuzug in das Viertel/ den Verbleib im Viertel in Prozent,
 Mehrfachnennungen waren möglich)

	Rondorf
Preis/ Ausstattung der Wohnung	31
viel Grün/ ruhige Wohnlage	30
Nähe zum Arbeitsplatz	23
eigenes Haus/ ET-Wohnung	20
Nähe zu Verwandten, Bekannten	20
Atmosphäre/ Image des Viertels	15
Vermittlung durch Bekannte	10
mit Partner zusammengezogen	7
vom Arbeitgeber vermittelte Wohnung	6
Nähe zu Schulen, Kindergärten	5
gute ÖPNV-Anbindung	5
gute MIV-Anbindung	4
Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten	1

Quelle: Geändert nach BBR 1999: 31

Standortentscheidungen werden in der Abwägung zwischen zahlreichen Kriterien getroffen und sind damit auch Ausdruck individueller Präferenzen. Eine Befragung in Rondorf führte zu folgenden Antworten nach der Frage zu den Zuzugsgründen.

Aufgrund der neu ausgewiesenen Wohnflächen in der Fortschreibung des FNPs ist mit einem weiteren Zuzug von jungen Familien mit Kindern zu rechnen, die sich den Wunsch nach einem Eigenheim erfüllen wollen.

5.4 Ergebnisse der Bürgerbefragung

Folgend sind die Ergebnisse der schriftlichen Bürgerbefragung aufgeführt, die im Rahmen der Einladung zur 1. Bürgerwerkstatt erfolgte (Flyer "Wohin steuert Rondorf?"). Die Antworten wurden lediglich nach der Fragestellung ("Was stört?", "Was gefällt?", "Was könnte besser sein?" und "Rondorf in Stichpunkten") sortiert, eine qualitative Ordnung wurde dabei nicht vorgenommen. Diese Befragung war nicht repräsentativ für ganz Rondorf, sondern gibt nur ein erstes Meinungsbild wieder.

Die "typischen Rondorfer"

Zunächst ist einmal zu sagen, dass es den typischen Rondorfer nicht gibt. Jedoch gibt es eine Menge von Eigenschaften und Vorstellungen, die eine Großzahl der Bürger Rondorfs vereinigen.

Diese "typischen Rondorfer" haben sich ihren Traum vom Wohnen im eigenen Haus erfüllt. Da es nicht viele Neubaugebiete mit Reiheneigenheimen in Köln gibt, ist Rondorf zur Heimat geworden. Man ist zufrieden, schließlich wollte man ein Eigenheim, aber am Viertel gibt es trotzdem einiges zu kritisieren. Es fehlt an vielem und mancher ist von seinem ehemaligen Wohnort eine bessere Infrastruktur gewohnt. Wie gehen die Rondorfer mit diesen Problemen um?

Zum Großeinkauf setzt man sich ins Auto und fährt nach Rodenkirchen, Brühl oder Hürth. Manch kleiner Einkauf wird unterwegs auf dem Weg von der Arbeit erledigt. Auch in der Freizeit orientiert man sich großräumiger, ist flexibel und hat Ansprüche.

Die umliegenden Industriegebiete sind ohne größere Bedeutung, da man im Handels- und Dienstleistungssektor arbeitet. Es fahren viele Erwerbstätige in die Kölner Innenstadt oder nach Bonn, Brühl und Leverkusen.

Man ist viel und meistens mit dem Auto unterwegs. Aber im Bergischen Land wäre man noch weiter "ab vom Schuss" gewesen und so hat man den teuren Baupreis für ein Grundstück in Köln bezahlt. Denn man stammt aus Köln, hat seine Verwandten und Bekannten in der Stadt und möchte die Angebote der Großstadt weiter nutzen, auch wenn man jetzt am Rande wohnt (vgl. BBR 1999: 67).

Das gefällt...

- dörflicher Charakter
- alte Höfe
- kleine Geschäfte
- junge Familien
- Sauberkeit auf den Straßen
- Nähe zu Köln, zum Rhein, zum Grüngürtel
- Anbindung an die Autobahnen
- Busanbindung
- aktive Dorfgemeinschaft
- Nachbarschaftshilfe
- Gefühl der Sicherheit
- Kaisers
- TUS-Rondorf (Engagement für Kinder)

Das stört...

- kein Ortskern
- fehlende Infrastruktur
- kein 'Raum' für Jugendliche und Kinder
- Verkehrsfluss durch die Hauptstraße
- zu enge Bürgersteige an der Hauptstraße
- zugeparkte Hauptstraße
- Raserei an der Hauptstraße
- Fehlen von Zebrastreifen
- fehlende Radwege
- Busüberlastung zu Stoßzeiten
- Unterführung zur Bonner Landstraße oft unter Wasser
- zusammenhangslose Bebauung 'alt - neu'
- die ehemaligen Gebäude des Opel Müller
- Spielplätze nur in den Neubaugebieten

Das könnte besser sein...

- Schaffung eines Ortskerns
- Marktplatz
- Fußgängerzone
- Bürgerhaus für alle Altersstufen
- Jugendzentrum/ Betreuungseinrichtungen für Kinder
- Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche
- weiterführende Schule
- Fachärzte (Kinderarzt, Augenarzt)
- Drogeriemarkt
- Cafés
- großräumiges Verkehrskonzept
- Umgehungsstraße
- Straßenbahn
- Ausbau von Fahrradwegen
- Stellplätze für die Hauptstraße
- Zebrastreifen
- Tempo 30 Zone an der alten Kirche
- Straßengrün
- Spielplätze
- Sportplatz mit Sporthalle und Schwimmbad

Rondorf in Stichpunkten...

- schöner, ländlicher, stadtnaher, ruhiger Vorort von Köln
- unattraktives Straßendorf auf dem Weg zur Besserung
- Vorort mit dörflichem Charakter
- expandierender Vorort mit zu verbessernder Infrastruktur
- dynamisches Dorf, in dem Jung und Alt zusammenleben
- leicht verschlafen
- ehemaliges Straßendorf, das in den letzten Jahren überproportional gewachsen ist und sich jetzt müht, seinen Charakter zu bewahren
- kleiner Durchgangsort mit sehr großem Zuzugsgebiet
- aufstrebender Stadtteil, kinderfreundlich und gute Wohngegend
- zur Zeit eher hässlich als schön
- ländlich, aber nicht zu abgelegen
- ein Dorf, dessen Hauptstraße von Anfang bis Ende zugeparkt ist
- gut für Familien mit Kindern, kinderreich
- Ort zum Wohlfühlen, nettes Wohndorf
- Dorf mit Wohn- und Schlagsiedlungen für Familien auf dem Kölner Land
- riesige Wohnsiedlung ohne mitgewachsener Infrastruktur und ohne vernünftige Gewerbeflächen
- liebenswertes großes Dorf mit alten Höfen und typischen Toren und ein gewaltiges Neubaugebiet, das kaum zusammenpasst
- kein Profil mehr, keine Attraktivität
- Dorf ohne Ortskern
- typisch gewucherte Vorstadt
- Vorort ohne eigene Prägung mit dringendem Gestaltungsbedarf

Es zeigt sich deutlich, dass von Rondorf als "Dorf" gesprochen wird. Die Einwohner fühlen sich nicht unbedingt als "Kölner", sondern eher als "Rondorfer". Es wird das Wachstum des Ortes erwähnt und in dieser Form auch kritisiert. Während auf der einen Seite das ländliche Wohnen und die attraktive Nähe zur Kölner Innenstadt Erwähnung findet, steht auf der anderen Seite das hohe Verkehrsaufkommen und das Fehlen von Versorgungseinrichtungen in der Kritik- zwei Punkte, für die sicher ein Zusammenhang besteht.

5.5 Stärken-Schwächen-Analyse

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung werden nun in Kombination mit den statistischen Untersuchungen in die Stärken-Schwächen-Analyse eingebracht.

Stärken	Schwächen
Allgemeine Rahmenbedingungen	
<ul style="list-style-type: none"> • Aufbruchstimmung/ Wille zur Verbesserung • Überschaubarkeit des Stadtteils • Entwicklungsflächen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Mangelhafte Kooperation mit der Stadt
Bevölkerung	
<ul style="list-style-type: none"> • Beständige Zunahme • Positiver Wanderungssaldo • Hoher Anteil der jungen Bevölkerung (Familien) im arbeitsfähigen Alter • Viele Kinder und Jugendliche 	
Stadtplanung/ Zentrum	
<ul style="list-style-type: none"> • Historische Strukturen • Dörflicher Charakter • Kleinteilige Strukturen an der Hauptstraße • Sauberkeit auf den Straßen • Ausbaufähiger Zentrenansatz 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlender Ortskern • Zusammenhanglose Bebauung an der Hauptstraße
Kultur/ Soziales	
<ul style="list-style-type: none"> • Aktive Dorfgemeinschaft • Nachbarschaftshilfe 	<ul style="list-style-type: none"> • Spielplätze • Fehlende Angebote für die Jugend • Fehlende Alteneinrichtung • Fehlendes Kulturangebot • Wochenend- und Tagesgastronomie • Monostrukturierte gedeckte Sportanlagen

Einzelhandel und Dienstleistung	
<ul style="list-style-type: none"> • Neuer Supermarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Versorgung in nahezu allen Bereichen • Fehlender Arbeitsmarkt
Verkehr	
<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Verkehrsanbindung des MIV 	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentliche Verkehrsanbindung • Busüberlastung zu Stoßzeiten • Fehlendes Radwegenetz • Verkehrsfluss durch die Hauptstraße • Radfahr- und fußgängerfeindlich • Fehlende Stellplätze
Grünflächen	
<ul style="list-style-type: none"> • Wasserwerkswäldchen • Forstbotanischer Garten • Kieseeseen 	<ul style="list-style-type: none"> • Nutzbarkeit der innerörtlichen Grünflächen • Fehlendes Straßengrün

Aus dieser Stärken-Schwächen-Analyse erfolgt die im nächsten Kapitel die Erarbeitung des Leitbildes.