

^eMaIn Grüngürtel

Masterplan Innerer Grüngürtel

Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung:

Anrainerbeteiligung, Begehungen, Bürgerworkshop, schriftliche Eingaben

Die Ergebnisse der verschiedenen Elemente der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Masterplan Innerer Grüngürtel werden hier in zwei Kategorien aufgeführt.

Im Teil A werden wettbewerbsrelevante Hinweise und Anregungen stichwortartig aufgelistet, die in die Auslobung übernommen werden können. Hierfür werden nach Themengebieten geordnete allgemeine Maßnahmen sowie Maßnahmen mit räumlichem Bezug im Inneren Grüngürtel getrennt protokolliert.

Einige sich widersprechende Anregungen wurden aufgenommen, z. B. bei den Themen Beleuchtung, Radfahren. In Teil B werden weitere Ideen und Anregungen protokolliert, die für die weitere Bearbeitung im Wettbewerb nicht konkret relevant sind, aber für das Verwaltungshandeln im Umgang mit dem Inneren Grüngürtel Hinweise liefern.

Teil A

Allgemeine Maßnahmen (wettbewerbsrelevant)

Übergänge/Barrieren/Verkehr

- Gestaltungsregel für den gesamten Inneren Grüngürtel → Erkennbarkeit auch im Bereich der durchführenden Straßen
- Straßenbahntrasse grün (Gras-Gleisbett) und begehbar im gesamten Bereich des Inneren Grüngürtels und an allen „machbaren“ Orten in der Stadt
- Übergänge auf maximaler Breite anlegen (Beispiel Aachener Straße: mind. 40m!) – nicht immer nur ein einziges „Nadelöhr“
- Alle den Grüngürtel querenden Straßen zu grünen Straßen beziehungsweise „Parkstraßen“ umbauen; Entschleunigung!
- Tempo-30-Zone vom Stadtzentrum bis zur Außenseite des Inneren Grüngürtels (Die Autos fahren dann bewusst durch einen Park und Fußgängern, Radfahrern, Joggern ... ist es möglich die Straße zu überqueren.)
- Entschleunigung am Innenstadtrand: Einheitliche Kennzeichnung der den Grüngürtel querenden Straßen (es sei denn sie sind 'getunnelt') Mind. mittels Schild 'Tempo 30: Grüngürtel', Besser: anderer z. B. grüner Straßenbelag oder wie ein Tor: Zur grünen Stadt Köln ;-).
- Shared space! Alle parallelen kreuzenden und querenden Straßen- und Schienenwege überprüfen: Wegfall, Verschmälerung, Fahrspuren reduzieren, pflastern, keine Parkplätze.
- Alle Parkplätze (für Autos) innerhalb des Grüngürtels entfernen. Der Park erhält dadurch optisch mehr Zusammenhang. Wunderbar sehen kann man den Unterschied zwischen Vogelsanger und Venloer Straße. An der Vogelsanger geht der Park durch – er ist lediglich von einer Fahrbahn durchbrochen. An der Venloer Straße ist der Park zerschnitten. Hier hört der Park an der Straße bzw. den (Auto-)Parktaschen auf.
- Alle Fußgängerampeln im Park entfernen – z. B. Venloer Straße – es funktioniert auch hervorragend ohne (z. B. Vogelsanger Straße). Querungen der Grüngürtelabschnitte immer über kleine verkehrsberuhigende Insel und mittels Zebrastreifen.

- Jeder Abschnitt hat einen ausreichend breiten Weg (Stadt- und Außenseite) sowie Querwege am jeweiligen Abschnittsende. An den Übergängen ist dieser Weg fortgeführt (Höchstschwierigkeit: Gleisdreieck; siehe: Herkules-Arbeit zur Alhambra-Brücke). Entfernungsangaben an den Ecken der Abschnitte (je drei Richtungen + Runde gerade für Jogger und Senioren hilfreich). Radfahrer werden zur Konfliktvermeidung quasi in 'Einbahnwegen' geführt (Stadtseite Nord- / Außenseite Südrichtung).
- Stärkere Öffnung der Kleingartenanlagen zum Inneren Grüngürtel

Gestaltung und Pflege

- Wie sieht der Park der 21. Jahrhundert aus? Wer sind die Nutzer? Qualität statt Quantität!!!
- Wegeplanung im Inneren Grüngürtel: Versuchen, das tatsächliche Gehverhalten der Spaziergänger zu berücksichtigen, wer will von wo nach wo (z. B. Trampelpfad von Uni-Hauptgebäude diagonal zur Mensa, nicht auf längerem Weg, der angelegt ist) → zur Vermeidung von Trampelpfaden und damit Zerschneidung der Grünflächen
- Innovative Gestaltung für BUGA
- Baumbestand erhalten und mehr Bäume anpflanzen als Schattenspenden (→ Klimawandel und visuelle Abwechslung)
- Die großen Wiesen sollten erhalten bleiben für Spiel, Sport und den schönen Blick.
- An Gestaltung von Grünflächen in Metropolen, wie London oder New York, orientieren: gepflegte Parkanlagen mit kleinen Spielplätzen und Gastronomieflächen (die auch Möglichkeiten zur Toilettennutzung bieten).
- Schaffung von sonnenausgerichteten Sitzgelegenheiten

Sport

- Öffentlicher Zugang zu allen Sportplätzen.
- Eislauffläche (im Sommer als Rollschuhlaufbahn nutzbar) (→ Vergleiche: „Central Park“, NY)
- Aktueller Trend: Einfache Fitnessgeräte (z. B. Klimmzugstangen, evtl. mit Eisenringen und Doppelbarren) zum Training mit dem eigenen Körpergewicht als kostenlose Fitnessstudio-Alternative unter freiem Himmel (Beispiele: Barceloneta, Barcelona / Thompkins-Square-Park, New York)
- Sport und Aufenthalt für Ältere und Alte (höhere Bänke, Bewegungselemente)

Spiele

- „Spielen“ wollen auch „große“ und ältere Menschen: Kinder-Spiel-Plätze plus Seniorensiel-/trimmplatz
- mehr Spielplätze, auch für ältere Kinder
- Treffen der Generationen: Spiele-Pavillon mit "vorgemalten" Tischen für Schach/Dame, Mühle, Mensch-ärgere-Dich-nicht und Kartenspiel. Ein 'Treffpunkt' in jedem Abschnitt.
- Spielplatzpaten

Bildung und Natur

- Verstreut innerhalb des Grüngürtels könnten kleinere Flächen zum „wildem Gärtnern“ freigegeben werden, auf denen Nutzpflanzen (Gemüse / Obst etc.) angebaut werden können, vielleicht in Form einer Patenschaft, die Menschen für ein Jahr übernehmen. Diese Gärten sollen öffentlich zugänglich sein und so bewusst Anschauungsobjekt sein. Damit würde die „Aneignung“ des Grüngürtels über die Form des Picknicks oder des Sports hinaus ermöglicht.
- Gemeinschaftsgärten, kleine Orte schaffen

- Einrichtung von mehr Kleingartenparzellen von max. 70 qm, um einen Mittelweg zum Urban Gardening anzubieten (statt 300 qm → 70 qm für Interessierte)

Nutzungskonflikte/Sicherheit

- Angsträume entschärfen (z. B. durch Farb-/Lichtgestaltung)
- Radwegeplanung nicht zulasten des alten Baumbestandes
- Beleuchtung in den besonders dunklen Bereichen, um u. a. Vergewaltigungen vorzubeugen
- Lärmbelastung bei Nutzung (Spielen, Sport, Café) berücksichtigen

Gastronomie, Toiletten und Wasser

- Mehr Gastronomieangebote, die auch Open-Air-Angebote haben
- Gastronomie, Kiosk und Toiletten eher in den Zu- und Abgangsbereichen des Inneren Grüngürtels als mit-tendrin
- Trinkbrunnen

Sonstiges

- Erinnerungen an Geschichte: Militärbauwerke, Friedenserhaltung, Kriegsänderungen, Grünflächenanlage/-gestaltung durch Adenauer, Schumacher, Encke
- Kenntlichmachung von Bodendenkmälern und historischen Orten
- Historische Bauten / Überreste erhalten / integrieren (Nutzung der Stadtumwallung)
- Ein Platz für Kleinkunst (Naturbühne) → Beispiel Berliner Mauerpark (+ zusätzliche Gastronomie)
- Bürger- und Privataktivitäten fördern, ihnen Plätze anbieten
- „Gegen den Bahndamm bauen“
- Keine Neubebauung, keine Erweiterung bestehender Gebäude innerhalb des Grüngürtels. Die Erholungsfläche ist für eine immer dichter bebaute Innenstadt und somit für immer mehr Bewohner, immer mehr Erholungsbedürftige jetzt schon knapp bemessen. Für die geplanten Gebäude der Universität oder das neue Stadtarchiv sollten alternative Plätze gefunden werden.

Übergeordnete Konzepte

- Durchgängige Gestaltungen im gesamten Inneren Grüngürtel – wiederholend
- Wiedererkennbare Gestaltung → weite Wiesen, grüne Ränder
- Gestaltungsplan
- Allgemeines Kennzeichen des Grüngürtels auf/an querenden Straßen („Entschleunigungsstreifen“)
- Breit angelegter Radweg, der vom Rhein im Norden bis in den Süden durch den Inneren Grüngürtel führt (möglichst barrierefrei und zusammenhängend; mit wassergebundener Wegedecke)
- Aufgrund der starken Nutzung des Inneren Grüngürtels durch Radfahrer sollte auf einer Seite des Grüngürtels ein fahrradgerechter Weg erhalten bleiben, evtl. verbessert werden (z. B. Übergang Aachener Str.) und auch evtl. durch einen schmalen, reinen Fußweg ergänzt werden. Auf der anderen Seite jedoch könnte ein Weg für die Entschleunigten entstehen, der durch seine Gestaltung für Radfahrer die schnell von A nach B kommen wollen, uninteressant ist: Ein mäandrierender Weg mit Verschwenkungen, Inseln, die den Weg teilen, Sitzgruppen, Steingärten, Felsen, Blumenbeeten, Bouleplätzen etc., die "im Weg" sind und einem Hügel im neu anzulegenden Teil Eifelwall.

- Durchgehende Radwegeverbindung: Variante A – entlang der Inneren Kanalstraße mit barrierefreien Übergänge (Über- oder Unterführungen) an den Kreuzungen; Variante B - mehr oder weniger in der Mitte des Grüngürtels mit deutlicherer Trennung von Rad- und Fußgängerverkehr. Die Querungen der Hauptverkehrsachsen (Luxemburger / Aachener Straße) durch weitgespannte Brücken, ebenfalls mit getrennten Wegen für Fußgänger und Radler. An den anderen Querungen privilegierte Überwege in Form von „Radzebrastreifen“ mit Vorrang für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer, auf keinen Fall das in Köln so beliebte Modell der „Bettelampe“! Natürlich müsste dieses Gestaltungselement Teil eines langfristig ohnehin notwendigen Plans zur Reduzierung des MIV und Förderung des Fahrradverkehrs in der Kölner Innenstadt sein.
- Ringbahn auf der vorhandenen Bahntrasse zur Verkehrsentslastung und Andienung entlang des Inneren Grüngürtels
- Bessere Zugänglichkeit! – zu Fuß / mit dem Rad / von Bahnhofstestellen
- Beleuchtete Orientierungspunkte (z. B. Wegkreuzungen etc.) bei Nacht für ortsunkundige Radfahrer oder Fußgänger (eventuell per Solarlampen)
- Zusammenhang mit Radialen, Äußerem Grüngürtel, Stadtwald, Beethovenpark; wichtig auch mit Rheinufer, Alleen → Vernetzung
- Künftige Erweiterung der Schienenstrecken = Zukunft: S-Bahn (auch rechtsrheinisch) zwischen Hansaring und Südbrücke
- Barrierefreiheit!

Maßnahmen mit räumlichem Bezug (wettbewerbsrelevant) – Die Nummern sind in den Plänen vermerkt.

Übergänge/Barrieren/Verkehr/Lärm (weiß)

Abschnitt Nord:

1. Einbezug des Geländes nördlich der Zoobrücke als Verbindung zu Zoo und Flora
2. Einrichtung eines doppelstöckiges Parkdecks unter der Brücke
3. Wegeführung parallel zur Zoobrücke als Alternative zum Weg durch den Skulpturenpark (z. B. wenn Park geschlossen)
4. Verlegung der Wendeltreppe auf die Seite der Rheinuferpromenade als bessere Verbindung mit dem Rechtsrheinischen
5. Verdeutlichung der Entrées Innerer Grüngürtel / Skulpturenpark (bisher: unscheinbares Tor mit Zaun)
6. „Öffnung“ des Skulpturenarks (z. B. durch „Herausziehen“ einiger Skulpturen in die vorgelagerte Grünfläche)
7. Einrichtung eines direkten Fußweges Richtung Eingang Skulpturenpark mit Übergang Riehler Straße
8. Fortsetzung des Fußweges parallel zu den Parkplätzen
9. Stärkere Sichtbarmachung/Beschilderung der Fußgängerbrücke (Entfernung der Vegetation am Brückenfuß)
10. Aufhebung der trennenden Wirkung der Lentstraße durch Gestaltung des Straßenraums (Einrichtung Schrägparker)
11. Einrichtung einer direkten Wegeverbindung Lentpark - Fort X
12. Gestaltung eines Entrées zu Fort X / Innerer Grüngürtel von der Hülchrather Straße
13. Verbesserung der Einmündung Radweg Innere Kanalstraße ↔ Lis-Böhle-Park
14. Verbesserte Querung des Kreuzungspunktes Innere Kanalstraße / Niehler Straße (trennt drei Grünflächen) (Bordsteine absenken); Verkehrsinsel liegt nicht richtig in Flucht des Weges
15. Einrichtung eines repräsentativen/barrierefreien Zugangs (Fahrstuhl) zur U-Bahn-Haltestelle Lohsestraße
16. Ausbau Trampelpfad auf zentraler Wiese bei LohseRampe zu ordentlich nutzbarem Weg
17. Aufwertung des Merheimer Platzes als Eingang zum Stadtteil (Verlagerung des Getränkehandels)
18. Einrichtung eines offiziellen Fußgängerüberwegs an Trampelpfad über Merheimer Straße
19. Einrichtung eines Schallschutzes (z. B. kleiner Wall, Vegetation) entlang der gesamten Länge zur Inneren Kanalstraße
20. Aufwertung der Wegeverbindung unter den Brücken durch Kunst/Farbe (z. B. grüner Anstrich als Hinweis auf den Grüngürtel oder legale Graffiti-Fläche)
21. Einrichtung von Nutzungen unter den Brückenbögen (z. B. Skate-/BMX-Park, Band-Proberäume)
22. Stärkung der Verbindung zum Herkulesberg / zum südwestlichen Inneren Grüngürtel
23. Schaffung einer zweiten Querung am Gleisdreieck: „Rundweg-Gedanke“ (Fuß-/Radweg neben Bahn...?)

Abschnitt Mitte:

24. Integration Einbindung des Geländes jenseits der Bahntrasse im Gleisdreieck (ist bisher „völlig abgeschnitten“)
25. Herkules-Arbeit:
 - Zur (auch visuellen) Erschließung des Herkulesberg-Abschnitts sollten Autobahnzubringer und Subbellerather Str. einfach tief geführt werden und erst nach der Bahnunterführung auf Niveau gebracht werden.

- Große Querungsdeckel würden den Rundweg erschließen und die 'Grünzwickel' würden in den Grüngürtel integriert.
- Die Kreuzung Innere Kanalstr. / Subbelrather Str. sollte wieder eine normale Kreuzung werden, d. h. der kleine Zubringer zur nördlichen Inneren Kanalstr. entfällt. Stadtauswärts Linksabbiegen – sowieso selten – mittels Wende nach der Querung.
 - Bei der Querung der Subbelrather Str. könnte schon mit dem Anstieg zum Bahndamm begonnen werden (analog zur Bahndammseite am Stadtgarten zum Mediapark).
 - Auf Höhe des Bahndamms an der Stadtseite führt ein Weg an der Querung zum Mediapark vorbei geradeaus auf eine Fußgänger-/ Radfahrer-Brücke mit dem 'Aussichtspunkt: Gleisdreieck', welche parallel zur Bahnbrücke die Gleise quert und dann entweder sanft zur Unterführung an der Alhambra mündet oder sogar noch bis zum Bolz-Platz hinter der Alhambra weitergeführt wird. Der Bolzplatz an der Alhambra sollte auf jeden Fall verlegt werden, um diese zumindest von der Parkseite etwas schöner zu erschließen.
 - Der Rundweg von der Alhambra zurück zum Herkulesberg müsste aus Alternativenmangel weiterhin unter den dann deutlich freundlicher umgestalteten Brücken / Unterführungen durch den westlich der Inneren Kanalstr. Gelegenen, dann mit richtigem Weg versehenen Kaninchen-Zwickel fast bis zur Hornstr. geführt werden.
 - Vor Überführung an der Hornstr. sollte eine Ampelquerung der Inneren Kanalstr. möglich sein. Grüngürtelseitig müsste dann ein Stück Weg bis hinter die Bahn-Unterführungen in beide Richtungen (von Radfahrern) benutzt werden.
 - Die (heute sehr schmutzige) Rampe hinter der Bahnrampe (am nord-westlichen Ende des Herkulesbergs) sollte der neue Parkeingang sein. Von hier könnte auch ein Weg den niedrigen Bahndamm entlang zur "Alhambra-Brücke" geführt werden, um diese z. B. mittels einer Wendeltreppe am 'Aussichtspunkt: Gleisdreieck' zu erschließen.
26. Rundweg um den Herkulesberg am Bahndamm entlang, unter der Brücke zum Mediapark durch bis zum nord-westlichen Ende des Herkulesbergs als neuem Parkeingang am niedrigerem Bahndamm, gewissermaßen als Vorarbeit zur Alhambra-Brücke (teilweise bereits bestehende Trampelpfade).
 27. Aufwertung des steilen Weges zum Herkulesberg; die Möglichkeit zu einem Rundlauf würde die Attraktivität des Herkulesbergs erhöhen
 28. Der Übergang in den eher bewaldeten und hügeligen Teil des Grüngürtels sollte einsichtiger und attraktiver gestaltet werden und den Bezug von Süden kommend deutlicher zeigen.
 29. Querungen über die Subbelrather Straße aufwerten und vergrößern (ggf. historische Achse aufnehmen). Mögliche Überquerung analog der Innenseite entlang der Eisenbahnbrücke: So kann kreuzungsfrei die Straße im Niveau +1 gequert werden. Auf der Nordseite wird an der Höhe des Trümmerbergs angeschlossen (Höhengewinn). Auf der Südseite muss eine Rampe/Damm neu geschaffen werden.
 30. Schaffung einer Anbindung nach Ehrenfeld über die Stammstraße/Bezirkssportanlage (mit Fußgänger- und Radübergang an der Inneren Kanalstraße)
 31. Verbindung Stadtgarten → Grüngürtel verbessern?
 32. Der Übergang an der Venloer Straße wurde in der Erkundung als angenehm und aus Fuß- und Radfahrersicht als funktional angesehen. Ein zusätzlicher Zebrastreifen würde noch mehr Sicherheit bieten. Ein Wegfall der Parkplätze würde durch eine freie Sicht die Sicherheit beim Queren erhöhen sowie die optische Verbindung des Grüngürtels verbessern. Zusätzlich würde Tempo 30 die Sicherheit für querende Fußgänger und Radfahrer erhöhen.
 33. An der Fußgängerampel an der Venloer Straße entstehen sehr lange Wartezeiten. Das führt dazu, dass die Ampel bei Rot gequert wird. Eine andere Art von Übergang würde die Sicherheit erhöhen (z.B. Übergang mit Mittelinsel plus Zebrastreifen).

Anderer Vorschlag: Sperrung der Venloer Straße für den Autoverkehr zwischen Innerer Kanalstraße und Peter-Dedenbach-Straße. Eine konsequente Umsetzung der Planungen nach dem U-Bahn-Bau nach Ehrenfeld. Um den Autoverkehr aufzunehmen wurde die Subbelrather Straße im Bereich des Inneren Grüngürtels ausgebaut und das große Bauwerk unter der Eisenbahnbrücke geschaffen. So sollte der Autoverkehr verlagert werden. Nun ist es 25 Jahre danach an der Zeit, die ursprüngliche Freistellung der Allee vom Autoverkehr zu erreichen und diesen Teil dem Inneren Grünzug zurück zu geben.

34. Freigabe des stadtauswärts führenden Radwegs Venloer Straße für den Abschnitt vom Hans-Böckler-Platz bis zum Stadtgarten (Eisenbahnunterführung) für Gegenverkehr!
Vorbild ist der Abschnitt des stadtauswärts führenden Radwegs Aachener Straße zwischen Innerer Kanalstraße und „Jaques Weindpot“. Dieser Abschnitt ist bereits für den Gegenverkehr freigegeben!
35. Rotphase für Radfahrer und Fußgänger an der Kreuzung Venloer Straße / Ludolf-Camphausen-Straße stadteinwärts ist viel zu lange und dem Verkehrsaufkommen der als Einbahnstraße genutzten Ludolf-Camphausen-Straße vollkommen unangemessen. Bitte Grünphase für die Linksabbieger von der Venloer Straße in die Ludolf-Camphausen-Straße verkürzen! Alternative: Kreisverkehr einrichten!
36. Der Überweg an der Vogelsanger Straße wird für gut befunden. Die Mittelinsellösung ohne Ampel ermöglicht eine zügige Überquerung. Ein zusätzlicher Zebrastreifen würde die Sicherheit für Fußgänger noch weiter erhöhen. Alternativ: Verschmälerung der Vogelsanger Straße
37. Verbindung zwischen Brüsseler Platz und Innerem Grüngürtel an der Utrechter Straße schaffen: Fahrrad-/Fußweg
38. Der neu geschaffene Parkanschluss mit der direkten Wegebeziehung zur Kreuzung mit der Aachener Straße wird begrüßt. Umso mehr stört die Parzelle, die Gebäude und Schuppen in schlechtem Zustand beherbergt, inmitten der Grünflächen.
39. Kreuzung Aachener Straße / Innere Kanalstraße: Freigabe der Ampeln für Fußgänger und Radfahrer in alle Richtungen
40. Es muss dringend ein angemessener Fuß- und Radüberweg über die Aachener Straße eingerichtet werden. Dies könnte mit vergleichsweise wenig Aufwand geschehen, da eine Querung (mit Signalanlage) der südlichen Fahrbahn und eines KVB-Gleises bereits angelegt ist, so dass nur noch das zweite KVB-Gleis und die nördliche Fahrbahn zu überwinden wären.

Abschnitt Süd:

41. Einen Übergang auf der Aachener und Luxemburger Straße schaffen (es funktioniert: Auch auf der Zülpicher Straße fährt eine Bahn und dort kreuzen jeden Tag tausende Studenten); weiteren Überweg am Ende des Bahnsteigs Universitätsstraße der Linie 1 (Schülerzugang) in Laufrichtung der Wege schaffen
42. Fahrbahnbreite der Aachener Straße reduzieren; Wegfall der beiden überlangen Abbiegespuren; Aufhebung der Trennwirkung
43. Gestaltung einer Verknüpfung über die Aachener Straße hinweg erfordert Blickbeziehungen zur anderen Seite. Diese werden von parkenden Autos gestört. → Wegfall der Parkplätze auf beiden Seiten im Bereich der Sichtachse zum Aachener Weiher
44. „Straßenohr“ und ehemalige Dürener Straße am Aachener Weiher beseitigen und in die Freifläche mit einbeziehen
45. Oberirdische, begehbare Verbindung zwischen Aachener Weiher und Kanälen
46. „Sichtbare“ Anbindung an die Lindenthaler Kanäle zwischen Ostasiatischem Museum und JKI
47. Dauerproblem Fußgängerbrücke am Museum für Ostasiatische Kunst
48. Überweg an der Bachemer Straße für Autofahrer deutlich markieren; Wegfall der Barrieregitter im Bereich des neu gestalteten Überwegs (verstellen Sicht); Reduzierung der Fahrbahn von heute vier auf zwei Spuren
49. Radwegeverbindung zwischen Zülpicher Wall und Schmalbeinstraße am/im Bahndamm schaffen!

50. Trampelpfade hinter der Uni zu Wegen ausbauen
51. Verbindung der Alleen im Bereich der Uni verbessern
52. Radwegbezug über Universitätsstraße: Gyrhofstraße, Am St. Laurentius, Kringsweg → zwischen Uni-Hauptgebäude und WiSo-Gebäuden: Barrierefreien Durchgang schaffen.
53. Radwegeverbindung von Berrenrather Straße durch Uni-Institute Richtung Bahnhof Süd
54. Radweg von Berrenrather Straße Richtung Zülpicher Straße hinter ASTA entlang
55. Fuß- und Radweg östlich des Uni-Hauptgebäudes zwischen Meister-Ekkehard-Straße und Wiso-Gebäude
56. Überweg über Zülpicher Straße attraktiver gestalten. Parkende Fahrzeuge im Weg: Übergänge und Sichtbeziehungen.
57. Es fehlt ein Überweg über die Zülpicher Straße auf Höhe des Alphons-Silbermann-Wegs; Sperrung der Zülpicher Straße im Bereich des Grüngürtels zwischen Meister-Ekkehard-Straße / Waldeyer Straße und Dasselstraße
58. Zugang zu Südbahnhof kenntlich machen und attraktiver gestalten; Schaffung einer Eingangssituation zur Universität von Innenstadt / Bahnhof Süd; Freistellung der historischen Eisenbahnbrücke und Nutzung als Eingangshalle zum Bahnhof Süd (siehe Konzept von Buschmann/Gwiasda/Schüler)
59. Einrichtung eines zentralen Übergangs über die Luxemburger Straße (fehlende Wegebeziehung)
60. Ziel: Fußgänger-/Radfahrerquerung ebenerdig, KVB-Trasse + Station dazu ebenerdig und Gleisbett begrünt
61. Große Unsicherheit besteht für Radfahrer, die vom Eifelwall auf die Luxemburger Str. abbiegen. Die Radfahrer wissen nicht, wie sie sich gefahrlos einordnen können; sie werden von zügig abbiegenden Kraftfahrzeugen bedrängt. Hier könnten evtl. auf die Fahrbahn aufgebrachte Radfahrstreifen helfen.
62. Ersatz für Unterführung Luxemburger Straße in H.-C.-Nipperdey-Straße: Linksabbieger auf Höhe Greinstraße
63. Tunnelwegnahme (Parkhaus Gericht): Anbindung über Rudolf-Amelunxen-Straße an temporäres Parkhaus auf den Parkplatz neben dem Gericht; dadurch steht der Straßenraum (H.-C.-Nipperdey-Straße) für das Amtsgericht zur Verfügung.
64. Tunnel muss nicht weg. Man könnte doch über den Tunneldeckel einen Weg führen (und alle Autos, die unten durch fahren, stören uns oben nicht).
65. Verlagerung der KVB-Haltestelle an der Luxemburger Straße zum Bahnhof Süd.
66. Eifelwall, egal wo das Archiv hingestellt wird, beruhigen!
67. Eifelwall im Bereich der Eisenbahn-Unterführung als „Transit“ für den Inneren Grüngürtel komplett sperren (u. a. „Absperrung Brett“) bzw. nur noch für Anwohner öffnen (war zwei Jahre wegen Brückenbau gesperrt, hat sich bewährt)
68. Die Eisenbahnunterführung des Eifelwalls für den Autoverkehr zu schließen ist nicht zweckmäßig, weil Verkehr auf die Wohnstraße Pfälzer Str. verlagert und das verbotene Abbiegen von der Pfälzer Str. auf die Luxemburger und auf die Zülpicher Str. zunehmen würden. Die Schließung ist auch nicht nötig, wenn der Verkehr auf der Eifelstr. entschleunigt würde: Verschmälerung unter der Eisenbahnunterführung durch beidseitige Radwege, Tempo 30 und vielleicht zwei Aufpflasterungen.
69. Zwickel zwischen Eisenbahnlinien im Bereich der Unterführung Eifelwall nutzen.

Gestaltung und Pflege (hellgrün)

Abschnitt Nord + Mitte:

1. Begrünung des Bereichs um die Fußgängerbrücke über die Innere Kanalstraße

2. Erhalt des waldreichen Bereichs zwischen Lentpark und Fort X
3. Belebung des Grünstreifens zwischen südlichem Weg und Innerer Kanalstraße
4. Sanierung/Aufwertung der Alhambra (ist trotz Renovierung heruntergekommen; das Größte wurde von BV korrigiert): Wiederherstellung der historischen Wege und Sichtbeziehungen (u. a. durch Rückschnitt der Hecken)
5. Auffüllung der tiefer liegenden Grünfläche im Gleisdreieck und Bildung einer großen Fläche mit Entfernung der Büsche zur Straße hin

Abschnitt Süd:

6. Grünfläche übernutzt und vollgerümpelt: gestalterisch überarbeiten
7. Schaffung einer konzentrierten Fläche mit vielen Bänken für mehr Kommunikation als „zentraler Ort“ südlich vom Aachener Weiher mit Blick über den Weiher.
8. Schutz der zum Teil „bewohnten“ Eiben hinter dem Uni-Hauptgebäude
9. Vorbereich Uni-Institute aufwerten und gestalterisch einbeziehen; Pflegezustand und Gestaltung der Uni-Flächen deutlich verbessern!
10. Baumbestand auf Wiesen vor den Unigeländen (E-Raum, Hauptgebäude...) erhalten!
Sehr schöne, harmonische Anlage
11. „Allee“ von Mensa bis Bachemer Straße entlang der Sportplätze wird gut genutzt von Joggern, Radfahrern und Spaziergängern
12. Das Begleitgrün parallel zur Uni-Mensa-Allee bitte nicht vollständig entfernen.
13. Erhaltung und Begrünung des Eifelwalls; mindestens Verlegung des Archivs nach Süden, wenn nicht ganz Richtung Justizgebäude (an die H.-C.-Nipperdey-Straße), d. h. jeder Meter an der Hinterseite ist kostbar...
14. bestehende Bäume und Vegetationsinseln auf dem Eifelwall-Gelände berücksichtigen und erhalten; alten Baumbestand auf dem Eifelwall-Gelände erhalten!
15. Duffesbach offenlegen
16. Duffesbach: wenn Freilegung, Begrünung der Ufer
17. Duffesbach nicht öffnen: Geruchsbelästigung? Gefahr für Kinder, Vermüllung
18. Wenn keine natürliche Fassung des Duffesbachs, welchen Mehrwert hätte Freilegung angesichts der Nachteile.
19. Parkplatz Justiz und sein Umfeld attraktivieren
20. Hügel im neu anzulegenden Teil Eifelwall

Sport (blau)

Abschnitt Nord:

1. Einrichtung eines festen Fußballplatzes für bereits jetzt vorhandene Nutzung durch Vereine auf der Wiese vor dem Lentpark
2. Verlegung der Tischtennisplatten aus dem Graben des Fort X (sind immer vermoost)
3. Schaffung von Sportflächen (Tennis, Bolzplatz) im Graben des Fort X (Einzelmeinung)
4. Befestigung des Bodens unter Basketballkörben im Graben des Fort X
5. Ergänzung des positiv bewerteten Skate-Parks LohseRampe um einen Treffpunkt für Jugendliche (Ausstattung mit Bänken, Graffitiwand etc.)
6. Ergänzung der Sportnutzung auf der Wiese nördlich des Fußballplatzes an der Alhambra

Abschnitt Mitte:

7. Klettergarten am Herkulesberg (neben Slacklines und Bouldersteinen im Sportpark).
8. Sanierung des bestehenden Tennisplatzes dringend notwendig! Aufgrund des enorm steigenden Interesses ist mindestens ein weiterer öffentlicher Tennisplatz zu bauen!
9. Da der Tennisplatz rund um die Uhr belegt ist, wird ein weiterer Platz gewünscht. Mit einer Prallwand könnte dieser auch von einzelnen Spielern genutzt werden.
10. Nutzung der Fläche angrenzend an den Tennisplatz für aktive Bürger im „Aktiven Gürtel“: z. B. Beachvolleyballplatz, Beachsoccer, zweiter freier Tennisplatz (Tartan, Kunstrasen), Boule-Anlage.
11. Insgesamt sollte der sehr gut angenommene Sportbereich weiter gestärkt werden, ohne die Grünfläche mit Geräten o. ä. zu überfrachten.
12. Zum Klettern und Slackline-Spannen eignen sich sogenannte Boulder-Felsen (ca. 2,50 m hohe Felsstücke auf Kiesbette gelagert), die im Zusammenhang mit den Felsbrocken an der Vogelsanger Straße eine gestalterische Einheit bilden könnten. Diese könnten das sportliche Angebot sinnvoll erweitern.

Abschnitt Süd:

13. Sportplätze an der Uni erhalten und für die Öffentlichkeit freigeben
14. Informelle Sport- und Spielflächen im Bereich Uni einrichten/erhalten
15. Tennis- und Basketballplätze für Jugendliche wie im nordwestlichen Abschnitt des Inneren Grüngürtels
16. Eifelwall: Nutzung für Anwohner (Spielplatz und Sportangebot)

Spielen (gelb)

Abschnitt Nord:

1. Nutzung des Spielplatzes und der Halfpipe (LohseRampe) als „Anker“ zur Aufwertung des Abschnitts zwischen Niehler und Neusser Straße (wirkt bisher „beliebig“).
2. Trennung von Nutzungen an Spielplatz bei LohseRampe (Konflikte)
3. Auflösung des Spielplatzes in der Alhambra zu Gunsten eines großen Spielplatzes westlich der Neusser Straße

Abschnitt Mitte:

4. Verlegung des Spielplatzes an der Subbelrather in den 'inneren' Bereich, damit der Weg gerade durch geht und der matschige trampelpfad herum entfällt.
5. Der Wasserspielplatz am Kiosk ist nicht nur bei den Kölnern beliebt sondern auch überörtlich bekannt. Seit einiger Zeit sind ein Großteil der Wasserspielgeräte abgebaut worden. Sie sollten so bald wie möglich wieder neu errichtet werden. Übergangslösung für den Wasserspielplatz suchen, damit bis zur Erneuerung der Geräte es nicht so trostlos bleibt, ggf. ein Beachvolleyballfeld anbieten.
6. Wasserspielplatz: Warum gibt es kein Geld für unsere Kinder? – Warum nicht ein Wissenschaftswasserspielplatz! → Kinder die viel wissen sind unsere Sicherheit! – Instandsetzung/Verbesserung des Wasserspielplatzes
7. Zusammenführung der Kinderspielplätze Venloer Straße (dunkler, nicht einladender Platz) und Vogelsanger Straße (z. B. Rutsche „ersatzlos“ gestrichen; im Sommer überfüllt; mehr Gerätschaften)

Abschnitt Süd:

8. Spielplatz auf dem Aachener Berg aufwerten

- Ein Spielplatz im südlichen Bereich käme den Kindern des Eifelwalls, der Gabelsberger Straße, der Rudolf-Amelunxen-Straße bis hin zu den Wohnungsneubauten in der Rhöndorfer Straße zugute.

Bildung und Natur (dunkelgrün)

- Schulen (z. B. Gymnasium Kreuzgasse, neue Waldorfschule) / Universität:
„Bildungsaktivierung“, Öffnung zum Grüngürtel, Abendnutzung
- Unter Einbezug des Volksgartens wird der Grüngürtel in der Nähe der Universität zu einem Ort der Kultur, Naturbildung (für Bevölkerung, Studierende und Schulen) und aktiver Erholung (Körper – Geist – Seele). Der Volksgarten erhält einen botanischen Lehrpfad mit verschiedenen Ökosystemen und Landschaftstypen (Wald, Wiese, alpine Vegetation, u.a.). Um die Freiflächen der Botanik herum entsteht ein Ort der Bildung und Forschung mit Lehlaboratorien für Schulklassen und Lehrerbildung evtl. in Kooperation mit KölnPub. Weiter Richtung Mensa entstehen Schaugärten evtl. in Kooperation mit der Flora.
- Errichtung einer Art Infoforum oder Themenpark vor dem neuen Stadtarchiv, bei dem evtl. archäologische Funde mit einbezogen werden könnten und der zum Startpunkt für eine Zeitreise durch Kölns Geschichte dienen könnte: Begonnen mit den Römern, über die Bedeutung der Preußischen Wallanlagen und deren Überreste, durch den Volksgarten (Fort) zur alten Stadtmauer am Salierring – Ulrepforte – Severinstorburg bis hin zum Rheinauhafen und der Bedeutung Kölns als Hansestadt etc. Dadurch könnten diese Bereiche der Stadt in Verbindung mit dem Stadtarchiv, dem Garten der Religionen in der Stolzestraße und verschiedenen Museen auch für Schulklassen und Touristen einen neuen Zugang zur Stadtgeschichte bieten.

Sicherheit (rot)

Abschnitt Nord:

- Verminderung der Wirkung der Räume im Gleisdreieck als Angsträume durch die Entfernung von Vegetation und Verbreiterung der Wege; Aufwertung der Grünfläche im Gleisdreieck zu einem sicheren „Transit-raum“; Neuralgischer Punkt – durch Farb- und Lichtgestaltung aufwerten

Abschnitt Mitte:

- Die Waldfläche auf dem Herkulesberg ist zwar schön aber auch uneinsehbar und beängstigend. Weitere Blicke und Schneisen schaffen.

Gastronomie, Toiletten und Wasser (lila)

Abschnitt Nord + Mitte:

- Wiederbelebung/Umnutzung der leerstehenden Gastronomie (z. B. als Bestandteil des Skulpturenparks)
- Einrichtung von Gastronomie am Vorplatz Lentpark
- Einrichtung eines Biergartens im Innenhof des Fort X
- Die mindergenutzte Fläche hinter dem ehemaligen Fernmeldeamt (Innere Kanalstraße / Ecke Venloer Straße) könnte dem Grüngürtel wieder zugeschlagen werden. Es handelt sich um eine Fläche im städtischen Besitz. Das Gebäude könnte für Gastronomie und/oder Toiletten genutzt werden. Gastronomie wird befürwortet (8 Personen)
- Wasser-Modelle: Lyon als Beispiel für den Wasserspielplatz oder schöne Wasser-Zapf-Stellen
- Drei Trinkbrunnen

Abschnitt Süd:

7. Gastronomie am Aachener Weiher aufwerten!
8. „E-Raum“ der Uni zur Gastronomie am Grüngürtel umgestalten
9. Umfeld der Mensa besser einbeziehen, Mensa als Gastronomie im Grüngürtel wahrnehmen
10. Masterplan Uni: Hauptmensa entfällt. Alternative: Kooperation Uni – Stadt, Bistro o. ä. als Begegnungsstätte.
11. Vorschlag: Biergarten an der Unterführung Eifelwall im Zwickel der Bahntrassen (vgl. Alteburger Str.)

Hunde (braun)

Abschnitt Mitte:

1. Abgezaunter Bereich für Hunde ohne Leinenzwang (ca. 200 qm)
2. Die Hundefreilaufwiese grenzt direkt an die Aachener Straße. Hier könnten die Hunde auf die Straße laufen - eine Begrenzung der Fläche bzw. eine andere Anordnung der Hundefreilauffläche würde die Sicherheit erhöhen.

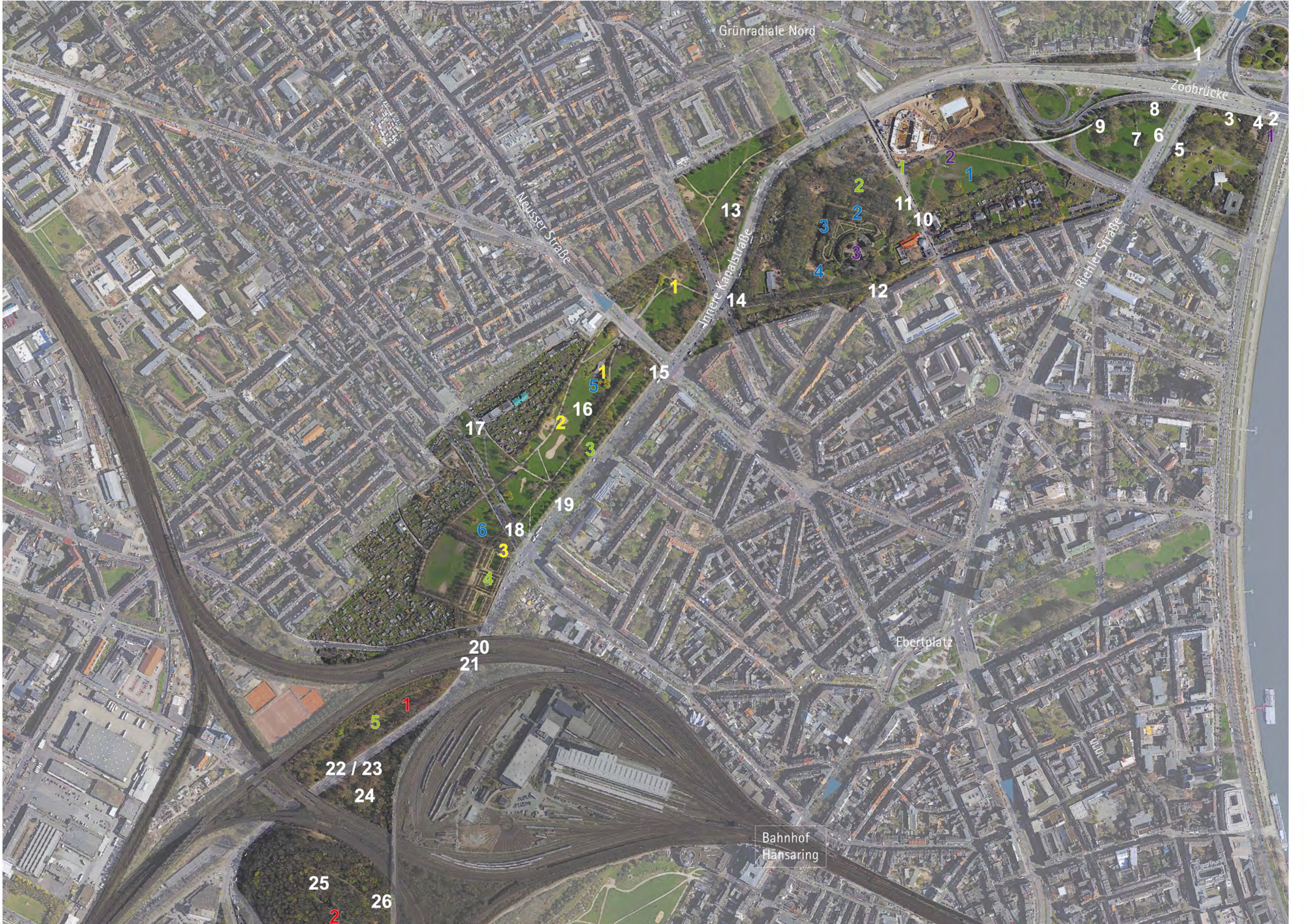
Sonstiges (schwarz)

Abschnitt Mitte:

1. Umnutzung des Sportplatzes, da geringe Nutzung (nur von Schulklassen); Verlegung der Schulklassen (Sportunterricht) an die Venloer Straße und Umnutzung der Fläche

Abschnitt Süd:

2. Beleuchtung am Aachener Weiher (Waldstück)
3. nicht mehr Beleuchtung am Aachener Weiher (Wald), weil Tiere Nachtruhe brauchen
4. Weiterer Ausbau der 'kleinen Bühne' am Aachener Weiher, durch weitere Sitzplätze evtl. Stromversorgung an Bühne.
5. Öffentliche, feste Grillplätze
6. Stadtarchiv: Welche zusätzlichen Nutzungen sind denkbar, damit auch andere Nutzergruppen angesprochen werden? Die Nutzungen von Grünfläche und Archivgebäude müssen zusammenhängen → Beispiel 1: Grünfläche – Bühne (Proberaum) – Archiv; Beispiel 2: Grünfläche – Sport (Boule, Klettern, Ballsport); Beispiel 3: Archiv – Treffpunkt Grünfläche – Seniorensportanlage
7. Die fliegenden Bauten des Künstlers Rolf KeTaN, wirklich ein Paradies inmitten der Stadt, inklusive der, teilweise seltenen Flora, zu erhalten und in den Park zu integrieren.
8. Freilegung der Bodendenkmäler am Eifelwall, Integration in den Park, kleine archäologische Zone mit direktem Bezug zum Historischen Archiv an Hans-Carl-Nipperdey-Straße; Bezug zum historischen Güterbahnhof Köln-Sülz
9. Einrichtung weiterer / Kompensation der bestehenden Parkplätze am Eifelwall



Grünradiale Nord

Zoostraße

Neuser Straße

Innere Kanalstraße

Richter Straße

Ebertplatz

Bahnhof
Hansaring

1

3

4

2

8

7

6

5

9

1

2

1

11

10

12

13

14

15

16

17

19

18

20

21

22 / 23

24

25

26



Bahnhof
Hansaring

Mediapark

Stadtgarten

Bahnhof
West

Venloer Straße

Brüsseler Platz

Rudolfplatz

Aachener Straße

Innere Kanalstraße

Grünradiale
Nord - West

Subbelrather Straße

Friedhof



Brüsseler Platz

Rudolfplatz

Aachener Straße

Friedhof
Melaten

Lindenthaler Kanal

Rathenauplatz

Barbarossaplatz

Bahnhof
Süd

Volksgarten

Uni-Campus

1:2.500

200 100 0 200 400 600 800 1.000 1.200
Meters

