



Stadt Köln

Dokumentation
Akteur*innen Workshop
Zukunftsgut Low Line
15.11.2024

„Verweilen und Bewegen“



Impressum

Dokumentation

Akteur*innen Workshop Zukunftsgut Low Line

15.11.2024

Auftraggeberin



Stadt Köln

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

151-2 Räumliche Stadtentwicklungsplanung

Willy-Brandt-Platz 2 | 50679 Köln

Beauftragtes Konsortium

Cityförster Partnerschaft mbB Architects, Hannover

Urban Catalyst GmbH, Berlin

Büro Happold GmbH, Düsseldorf

SHP Ingenieure GbR, Hannover

Bild- und Grafiknachweise

Titel, Rücken: © Paul Caruso

S.9: © Eckhart Matthäus

S. 6, 8, 20: © Stadt Köln

S. 10, 12, 14, 16, 18, 19, 21: © Urban Catalyst

Stand: November 2024

Inhalt

Einleitung	4
Agenda	6
Low Liner Steckbriefe	7
Charaktere der Low Line	8
Abschnitt 1	10
Abschnitt 2	12
Abschnitte 3 und 4	14
Abschnitt 5	16
Low Line Gesamttraum	18
Ausblick	21

Einleitung

Workshop zum Zukunftsgut Low Line

Am 15. November 2024 fand um 15 Uhr im Bezirksrathaus Köln-Lindenthal der Workshop Zukunftsgut Low Line „Verweilen und Bewegen“ statt. Hierzu waren alle Akteur*innen eingeladen, die in unmittelbarer Nähe der geplanten Low Line tätig sind oder Grundstücke in diesem Bereich besitzen, darunter auch Projektentwickler*innen und Gewerbetreibende. Darüber hinaus wurden alle Bürgerinitiativen eingeladen, die sich in der Weststadt engagieren, um eine breite und vielfältige Perspektive in die Planung und Entwicklung dieses Projektes einzubringen. Auch Vertreter*innen der Verwaltung waren anwesend, um das Projekt aus einer institutionellen Sichtweise zu begleiten und sicherzustellen, dass die verschiedenen Interessen und Anliegen berücksichtigt werden.

Das Projekt Low Line umfasst eine lineare Grünverbindung für den Fuß- und Radverkehr vom Bahnhof Ehrenfeld im Osten bis zum P1-Park im Westen der Weststadt. Um die Low Line als ein gemeinsames Projekt zu betrachten, das nicht nur die lokale Gemeinschaft und urbane Entwicklung stärkt, sondern auch den sozialen Austausch fördert, standen im Zentrum des Workshops die folgenden Schwerpunkte:

- **Vermittlung der Wichtigkeit und des Mehrwerts der Low Line für alle:**

Den Teilnehmenden wurde verdeutlicht, warum dieses Projekt für alle Akteur*innen von Bedeutung ist und wie es zu einer positiven Entwicklung der Weststadt sowie der Gesamtstadt Köln beitragen kann.

- **Erhebung der Bedürfnisse der Low Liner*innen:**

Im Laufe des Workshops wurden die Bedürfnisse und Erwartungen der verschiedenen Akteur*innen ermittelt, um diese in die weitere Planung einfließen zu lassen.

- **Erste Annäherungen an eine Nutzungsprogrammierung:**

Gemeinsam wurde an einer Leitidee für die Low Line gearbeitet, die alle Perspektiven und Interessen berücksichtigt und eine klare Richtung für die Zukunft vorgibt. Erste Ideen für die verschiedenen Nutzungen entlang der Low Line, insbesondere die Begabungen und Talente in den unterschiedlichen Teilabschnitten, wurden gesammelt.

- **Herausstellung von Konfliktpunkten:**

Mögliche Herausforderungen und Konflikte wurden identifiziert und diskutiert, um bereits zu Beginn Lösungen zu entwickeln und die Low Line langfristig erfolgreich zu gestalten.

Durch diesen offenen Austausch wurden wichtige Grundlagen für die weitere Planung und Entwicklung der Low Line geschaffen. Die Low Line wird ein wichtiger Baustein der Entwicklungsplanung Weststadt werden, um eine zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklung des Raums sicherzustellen. Es konnten unterschiedliche Perspektiven und Ideen gebündelt werden, woraus potenzielle Synergien abgeleitet werden konnten.

Teilnehmende

Amt für Stadtentwicklung und Statistik

- › Sarah Diekhoff
- › Maike Janßen
- › Natascha Rohde
- › Brigitte Scholz
- › Dr. Alexandra Sinz

Weitere Ämter der Stadt Köln

- › Amt für Kinder, Jugend und Familien
- › Amt für Landschaftspflege und Grünflächen
- › Amt für Nachhaltige Mobilitätsplanung
- › Sportamt
- › Stadtplanungsamt

Bürgerinitiativen

- › Bürgerverein Köln Müngersdorf e.V.
- › Gartenwerkstadt Ehrenfeld
- › IGBB - IG Braunsfeld Bürger

Gemeinwohlorientierte Organisationen

- › Aktion Nachbarschaft e.V.
- › Bürgerzentrum Ehrenfeld
- › DRK-Kreisverband Köln e.V.
- › ZeitGeist Braunsfeld e.V.

Grundstückseigentümer*innen und Gewerbetreibende

- › ALDI Süd
- › Art-Invest, Die Wohnkompanie
- › Bauwesen GmbH & Co. KG
- › CrossFit Cologne GmbH
- › Helot Grundbesitzerverwaltung GmbH
- › KVB
- › md3plus
- › Original Bootcamp
- › Oskar-Jäger-Straße 147 Gbr
- › PANDION Real Estate GmbH
- › Sportstätten GmbH
- › Steinert Metalloxyd
- › Stolberger 374 GmbH
- › Supercandy GmbH
- › Swiss Life Asset Managers

- › TAC Lackier- und Karosseriezentrum
- › WILMS Metallmarkt-Lochblech GmbH & Co. KG

Studio Weststadt

- › Lisa Iglseder, Cityförster
- › Jurek Lackmann, SHP Ingenieure
- › Joanna Podszus, Urban Catalyst
- › Oliver Seidel, Cityförster architecture+urbanism
- › Anton Wohldorf, Buro Happold architecture+urbanism

Agenda

Die Themen des Workshops

1. Inhaltliche Einführung

- › Prozessvorstellung
- › Zwischenergebnisse

2. Impulsvorträge

- › Klima
- › Mobilität

3. „Low Liner Steckbriefe“

- › Bedarfe an der Low Line

4. Charaktere der Low Line

- › Workshopphase



Gemeinsames Arbeiten auch am begehbaren Plan der Weststadt.

Low Liner Steckbriefe

Bedarfe und Anliegen

Die Aufgabe der „Low Liner Steckbriefe“ war es, die Perspektiven und Bedarfe der Teilnehmenden im Hinblick auf die Low Line und die Weststadt zu sammeln. Es wurden drei zentrale Fragen gestellt:

- **Wer sind Sie? (Name, Institution, Rolle)**
- **Mit welchem Thema setzen Sie sich in Bezug auf die Low Line und die Weststadt auseinander?**
- **Welche Bedarfe und Anliegen haben Sie an die Low Line?**

Die Teilnehmenden wurden gebeten, ihre Bedarfe und Anliegen mithilfe der Leitfragen zu formulieren und auf Ausfüllkärtchen, die sie beim Einlass erhalten hatten, zu notieren. Jede*r Teilnehmende wurde in einer Vorstellungsrunde gebeten die Antworten vorzutragen und im Anschluss das Kärtchen auf einem ausgelegten begehbaren Luftbild der Weststadt am örtlichen Bezugspunkt zu platzieren. Diese Vorgehensweise diente dazu, ein umfassendes Bild der verschiedenen Perspektiven und Bedürfnisse der Beteiligten zu erhalten und die Anliegen der Akteur*innen in Bezug auf die Low Line wahrzunehmen und zu dokumentieren. Die geäußerten Bedarfe und Anliegen können unter sechs Kategorien zusammengefasst werden:

Planen und Besitzen

- Überplanung von privaten Grundstücken
- Verträglichkeit zwischen Industrie und Planung
- Schnelle Sicherung der Grundstücke
- Infrastruktur für Wandel des Areals vorbereiten

Verweilen und Nutzen

- Sport- und Parkentwicklung
- Erhöhung Freizeitwert
- Begegnung ermöglichen
- Soziale Vielfalt
- Barrierearme dritte Orte, öffentliche Toiletten
- Hohe Aufenthaltsqualität, soziale Kontrolle durch Nutzungsmischung
- Qualitätssteigerung

Grün

- Ökologische Vielfalt
- Großflächige Entsiegelungen
- Freiflächenbeitrag
- Mehr Grün

Anbinden und Vernetzen

- Anbindung/Vernetzung, provisorische Verbindungen
- Viertel für Fuß- und Radverkehre nach Westen öffnen
- Netzgedanke + kleinteiligere Durchwegung

Mobil sein

- Bessere Infrastruktur, Radweg
- Förderung der Mobilitätswende + Vernetzung
- Trennung Radverkehr + MIV (Sicherheit)
- Alternative zu Autoverkehr in Innenstadt

Anliefern und Parken

- Planungskollision mit dem Publikumsverkehr zum CrossFit, Maarweg 132
- Anliegende Gewerbe weiterhin an Straße anbinden
- Sicherstellung des PKW- und LKW-Verkehrs in beide Richtungen
- Zufahrt, Anlieferung, Parkplätze

Charaktere der Low Line

Die Workshopphase diente der Diskussion und dem gemeinsamen Austausch sowie der Ideensammlung zu fünf Teilabschnitten der Low Line (s. Planausschnitt Seite 9). Dazu wurden Kleingruppen gebildet entsprechend der Interessen und Bezüge der Teilnehmenden zum jeweiligen Abschnitt. So konnten sich die Interessensvertretungen dieser Abschnitte kennenlernen und ihre individuellen Belange kommunizieren und austauschen.

Unter Heranziehung der folgenden Fragestellungen wurden schließlich die Abschnitte diskutiert und bearbeitet, um

einerseits Potenziale und Herausforderungen darzustellen und andererseits Charaktere und Nutzungen, aber auch potenzielle Konflikte zu identifizieren:

- **Welchen Charakter hat dieser Abschnitt?**
- **Welche Nutzungen könnten hier eine Rolle spielen?**
- **Was sind die Probleme/Konflikte? Und wo können sich Kooperationen bilden?**

Angeleitet und moderiert von einer Person aus dem Team Studio Weststadt arbeiteten die Gruppen jeweils an einem Kartenabschnitt.



**Eindrücke aus
dem gemeinsa-
men Workshop**

Aufgabe war es, Markierungen zu setzen, um die Beantwortung der Fragestellungen zu visualisieren.

Die einzelnen Abschnitte sowie der gesamte Korridor der Low Line (siehe Plan unten, grüne Kontur) sind nicht als fixe Grenze, sondern vielmehr als erste Annäherung an die Wegeführung der Low Line zu verstehen. Auf der Karte waren die Bereiche markiert, die von Hitze und Starkregen besonders betroffen sind, sodass das Thema Klima direkt von Beginn an mitgedacht werden konnte.

Um die Charaktere und Nutzungen für die Low Line zu bestimmen, wurden kleine Piktogramme vorbereitet. Mit der Wahl und Positionierung dieser Symbole verschiedener charakteristischer Merkmale sowie unterschiedlicher Nutzungen und spezifischer Themen konnten die Teilnehmenden die Strecke der Low Line gestalten. Diese Herangehensweise ermöglichte eine klare und strukturierte Darstellung der verschiedenen Aspekte, die die Low Line heute und in Zukunft prägen – ihre Vielfalt und Funktionalität.

Charaktere der Low Line



Lineare Elemente, Bewegung von A nach B



Kreuzung, Orientierung



Verbinder, Durchgangsraum



Park



Wäldchen, Baumhain



Klimaaktiver Raum

Nutzungen



Bewegen



Verweilen



Urban Place



Historie



Bildung



Kunst und Kultur

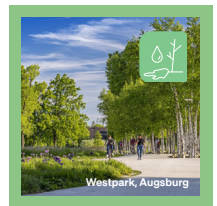


Infrastruktur

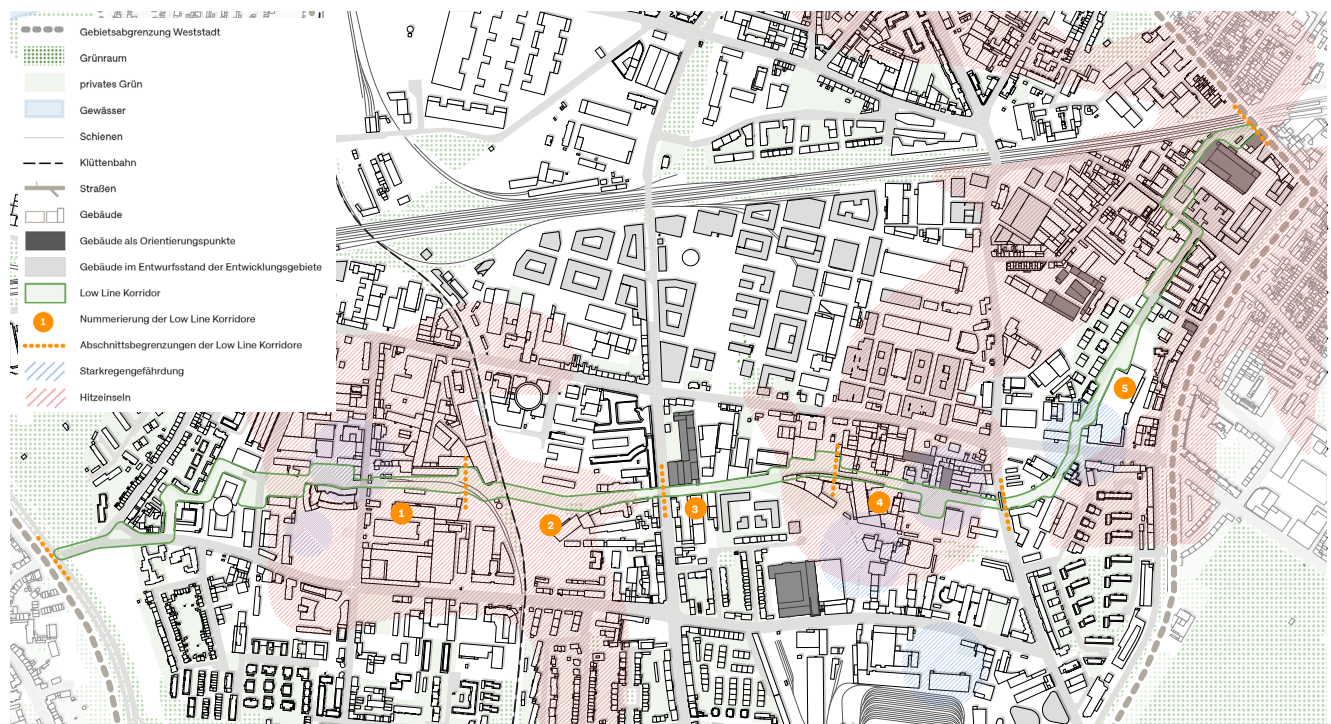


Klima

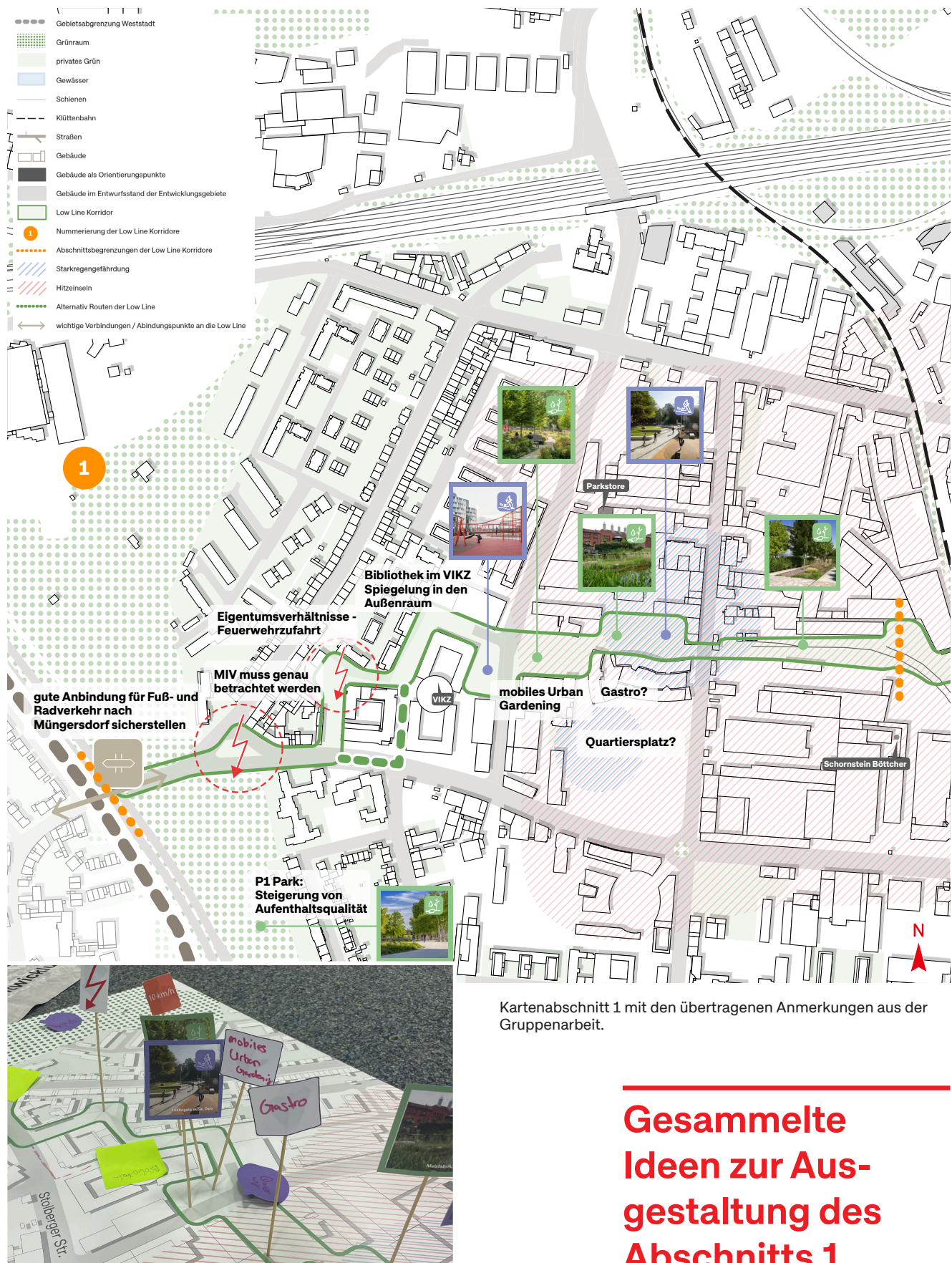
Für allen Nutzungen gab es eine Auswahl verschiedener Fotos, die diese Nutzungen im Raum zeigten.



Vorbereitete Karte mit dem Korridor und Abschnitten der Low Line.



Abschnitt 1



**Gesammelte
Ideen zur Aus-
gestaltung des
Abschnitts 1**

Erläuterung zu Abschnitt 1

Die Kleingruppe entschied sich dafür, dass die Low Line für diesen Abschnitt drei wichtige Ausprägungen aufweisen sollte: Kreuzen, Bewegen und Verweilen.

Anbindung nach Müngersdorf

- Die Low Line soll eine gute Anbindung nach Müngersdorf für den Fuß- und Radverkehr bieten. Aktuell wird die Anbindung über die Wendelinstraße als wenig attraktiv angesehen. Eine solche Verbindung könnte auch die MIV-Belastung bei Stationennutzungen reduzieren, da mehr Menschen mit dem Fahrrad anreisen würden.

Der P1 Park

- Der P1 Park, der alle zwei Wochen vom Rheinenergie-Stadion als Parkplatz für den MIV benutzt wird, könnte weiter als Grünanlage ausgestaltet werden, um die Attraktivität zum Verweilen zu erhöhen. Eine verbesserte Gestaltung des Parks könnte diesen zu einem qualifizierten Aufenthaltsort machen, der mehr bietet als eine Fläche zum Parken für den MIV.

Neuorganisation des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

- Im Bereich der Stolberger Straße und Vitalisstraße sollte der MIV neu organisiert werden. Auf der Stolberger Straße muss der MIV weiterhin möglich sein. Eine Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden muss gefunden werden, um eine gerechte und sichere Nutzung der Straße zu gewährleisten.

Alternative Streckenführung der Low Line

- Die Low Line vor der Stolberger Straße 374 zu führen, wird als kritisch angesehen, da hier Probleme mit den Eigentumsverhältnissen und der Feuerwehrezufahrt auftreten könnten. Der Alternativvorschlag ist, die Low Line vor dem Verband der islamischen Kulturstätten e.V. (VIKZ) in

Richtung Nordosten zu führen, um diese Konflikte zu vermeiden.

Gestaltung des urbanen Raums vom VIKZ bis zum Bundesverwaltungsamt

- Der Raumabschnitt vom VIKZ bis zum Bundesverwaltungsamt wird als urbaner Raum betrachtet, in dem neben einer Rad- und Fußwegeverbindung auch Aufenthaltsmöglichkeiten, Spiel- und Bewegungsflächen für Kinder sowie begrünte Räume entstehen sollen. Im VIKZ soll außerdem eine öffentliche Bibliothek entstehen, die den Außenraum mit Aufenthaltsflächen zum Lesen ergänzen könnte und so eine Aktivierung des Außenraumes schafft.

Begrünung und Gestaltung

- Hinter der Eupener Straße wird die Low Line als ein begrünter Verbindungsraum betrachtet. Auf kurzer Strecke gibt es hier Querungen der Josef-Lammerting-Allee und der Eupener Straße. Diese müssen so gestaltet werden, dass das Queren für alle Verkehrsteilnehmenden gefahrlos und attraktiv möglich ist.

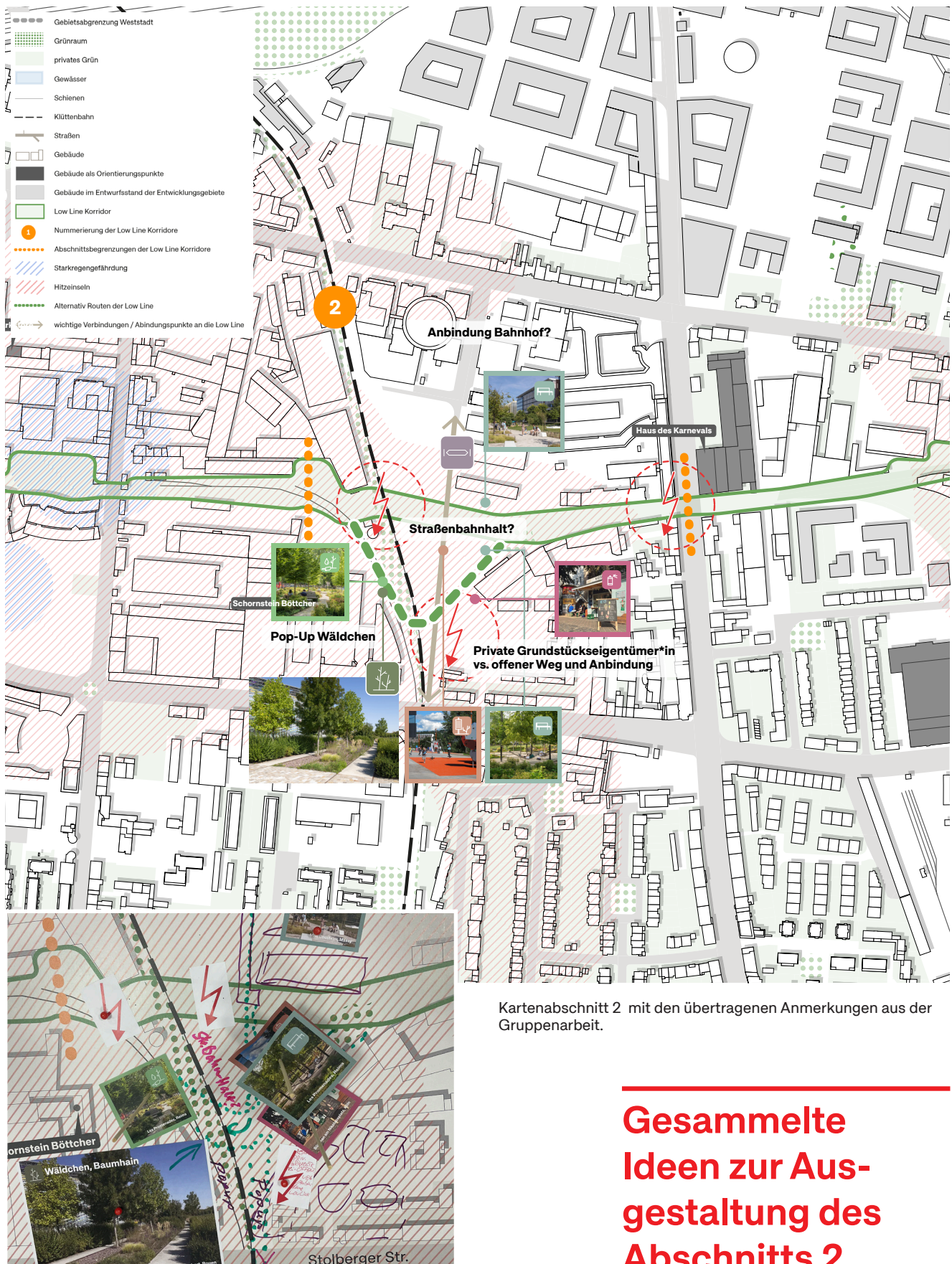
Quartier 111 und die Bedeutung eines Quartiersplatzes

- Das Gelände, auf dem das Quartier 111 entstehen sollte (seit 4 Jahren herrscht Baustillstand), könnte zu einem Quartiersplatz ausgebaut werden. Dieser könnte die verschiedenen Nachbarschaften miteinander verbinden und so einen sozialen Mehrwert schaffen.

Sicherung der Freiraumqualität und Einsatz von Urban Gardening

- Die Realisierung der Low Line wird einige Zeit in Anspruch nehmen. Um jedoch frühzeitig eine hohe Freiraumqualität zu sichern, könnten mobile Urban Gardening-Stationen eingesetzt werden. Eine Kooperation mit der Gartenwerkstadt Ehrenfeld wäre hier eine vielversprechende Möglichkeit.

Abschnitt 2



Kartenabschnitt 2 mit den übertragenen Anmerkungen aus der Gruppenarbeit.

**Gesammelte
Ideen zur Aus-
gestaltung des
Abschnitts 2**

Erläuterung zu Abschnitt 2

Die Kleingruppe entschied sich dafür, dass die Low Line für diesen Abschnitt drei wichtige Ausprägungen aufweisen solle: Kreuzen, Park und Bewegen.

Probleme

- Trassenführung: Die geplante Trassenführung der Low Line verläuft direkt über das Betriebsgelände der Firma Steinert, was problematisch ist, weil so eine wichtige Verbindung (hier wurden Feuerwehrbelange genannt) innerhalb des Grundstücks unterbrochen wird.
- Kölner Benzinraffinerie: Ein weiteres Problem stellt die Überführung der Low Line über das Betriebsgelände der Kölner Benzinraffinerie dar.
- Eisenbahnkreuzung: Die geplante Strecke kreuzt eine bestehende Eisenbahnlinie, die für den Güterverkehr genutzt wird. Laut den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen darf diese Linie jedoch nicht mehr auf ebenem Grund überquert werden.
- Die potenzielle Kreuzung Low Line/Maarweg hat Konfliktpotenzial, wenn hier in Zukunft auch die Nutzenden der Neuentwicklung von Pandion Cosy ausfahren.

Lösungsansätze

- Umgehung der Probleme: Eine mögliche Lösung wäre, den Verlauf der Low Line etwas zu verschwenken und die Trasse in südliche Richtung zu führen, um die Kreuzung des Betriebsgeländes von Steinert zu vermeiden.
- Verbindung mit bestehenden Wegen: Die Kreuzung mit der Gleistrasse beschreibt den Wunsch die (Rad-)Verbindungen auch über die Low Line hinaus zu denken und nach Möglichkeit einen Anschluss nach Norden und Süden zu schaffen. Ein Anschluss könnte beispielsweise an den 500 Meter langen Rad- und Fußweg entlang der Klüttenbahn geschaffen werden.

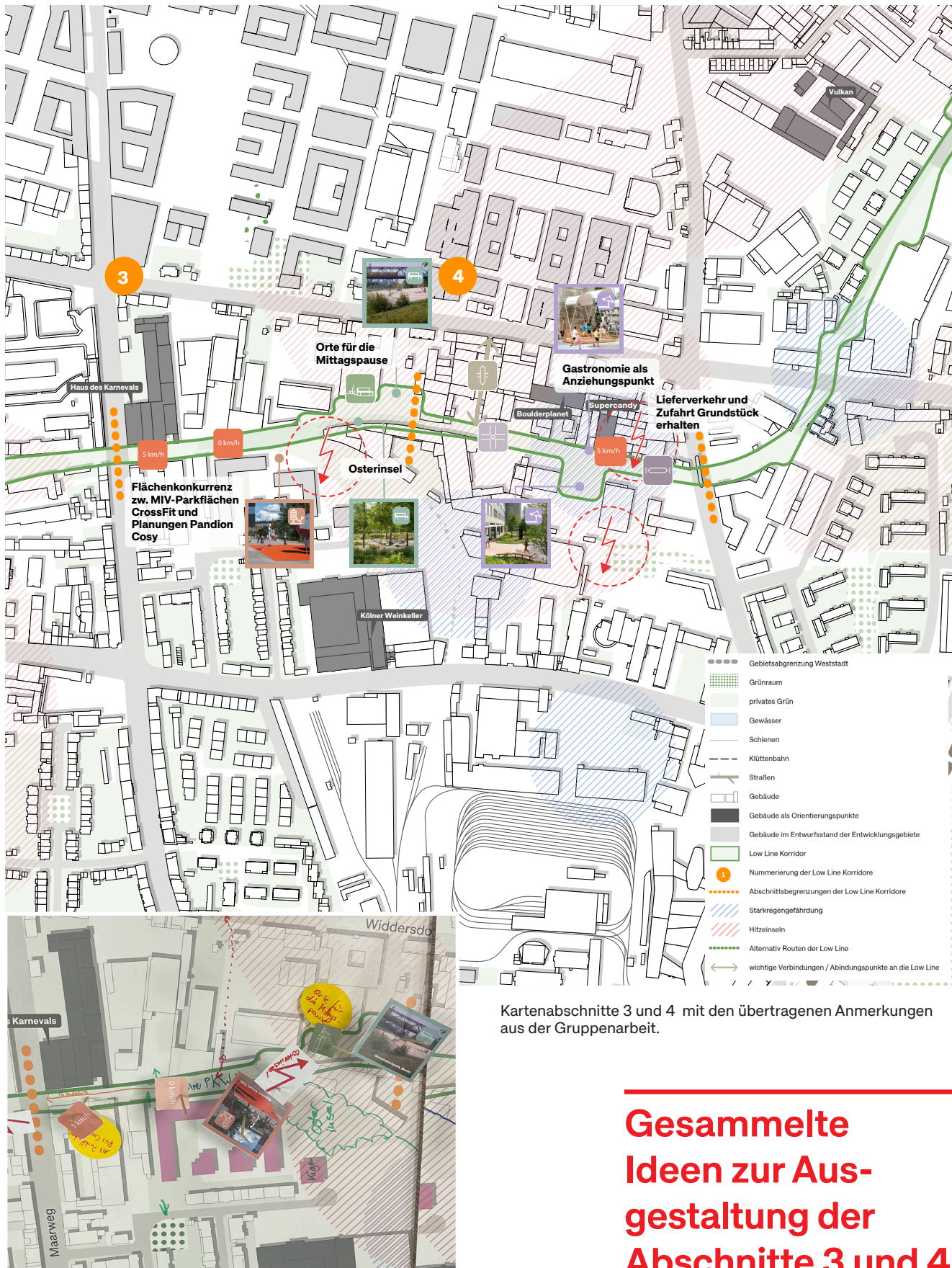
Neue Entwicklungen und Anforderungen

- Aktuelle Bauvorhaben: Es gibt neue Industrieprojekte, Wohnungsbau und eine geplante Schule. Schulwege nach Süden und Osten müssen ebenfalls berücksichtigt werden.
- Grüne Räume: Der Gleispark wird als städtische Parkanlage mit verschiedenen Funktionen verstanden. Hierzu zählen z. B. ein gastronomisches Angebot oder Kiosk, Aufenthaltsbereiche und Treffpunkte für die Schüler*innen und Angestellten der Umgebung, Kinderspielflächen, ggf. Kulturangebote in Zusammenhang mit den „musischen Einrichtungen der Umgebung“ und Verkehrsfunktionen.
- Im direkten Umfeld der Gleistrasse wurde im Zusammenhang mit der vorhandenen Ruderalvegetation von einer „Wildnis“ oder einem „Wald“ gesprochen.

Verkehrsanbindung

- Radverbindungen: Die Radverbindungen sollten möglichst gerade verlaufen, um eine attraktive Nutzung zu gewährleisten. Zu viele Kurven und Schlenker würden die Qualität der Radverbindung beeinträchtigen.
- Kreuzungspunkte: Als wichtige Kreuzungspunkte werden der Maarweg und die Kreuzung der Low Line mit der Gleistrasse gesehen. Im Bereich Maarweg wurden vor allem problematische Kreuzungssituationen der vielen bereits bestehenden Ein- und Ausfahrten genannt und unterstrichen, dass diese gut geplant werden müssen, um eine sichere Low Line zu schaffen.

Abschnitte 3 und 4



**Gesammelte
Ideen zur Aus-
gestaltung der
Abschnitte 3 und 4**

Erläuterung zu den Abschnitten 3 und 4

Die Kleingruppen entschieden sich dafür, dass die Low Line für diese Abschnitte insbesondere eine wichtige Ausprägung aufweisen sollte: Verbinden.

Abschnitt 3

Konflikt mit der Osterinsel

- Es besteht ein ungelöster Konflikt mit der bestehenden Bauwagensiedlung Osterinsel.

Gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radwegen

- Kritik an der gemeinsamen Führung von Fußwegen, Radwegen und Autoverkehr aufgrund der Tiefgaragenzufahrt von Pandion Cosy

Attraktive Adressbildungen für Industrie und Gewerbe

- Kleine Plätze zum Verweilen (z. B. in der Mittagspause) für Mitarbeitende von Industrie- und Gewerbebetrieben könnten als attraktive Adressbildungen vorgesehen werden.

Neue Entwicklungen

- Es entstehen viele neue Projekte mit dem Ziel, Wohnraum zu schaffen.
- Positiv hervorzuheben ist, dass durch das Vorhaben Pandion Cosy ein Spielplatz geschaffen wird.
- Weitere Ideen für die Gestaltung des öffentlichen Raums umfassen Plätze für Mittagspausen und/oder einen Outdoor-Fitnesspark in Ergänzung zu den bereits vorhandenen Sportanbietern im Abschnitt 3.

Abschnitt 4

Funktionale Anforderungen an die Low Line

- Westlich der Oskar-Jäger-Straße im Abschnitt 4 muss die Low Line verschiedene Funktionen übernehmen.
- Der Bereich soll eine hohe Flexibilität bieten, um den Raum für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende bereitzustellen.

Gewerbliche Nutzung und Verkehr

- Nördlich der Low Line, südlich der Widersdorfer Straße, bleibt laut Zielbild eine gewerbliche Nutzung bestehen.
- Die Anlieger*innen werden teilweise über eine Privatstraße von der Oskar-Jäger-Straße an den zukünftigen Verlauf der Low Line erschlossen. Diese Erschließung muss zwingend erhalten werden und schließt den MIV ein.
- In diesem Bereich sind autoaffine Nutzungen vorgesehen, die überregionale Besuchende anziehen sollen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung als mögliche Konfliktlösung wurde diskutiert.
- Der Auto- und Lieferverkehr muss weiterhin ermöglicht werden.

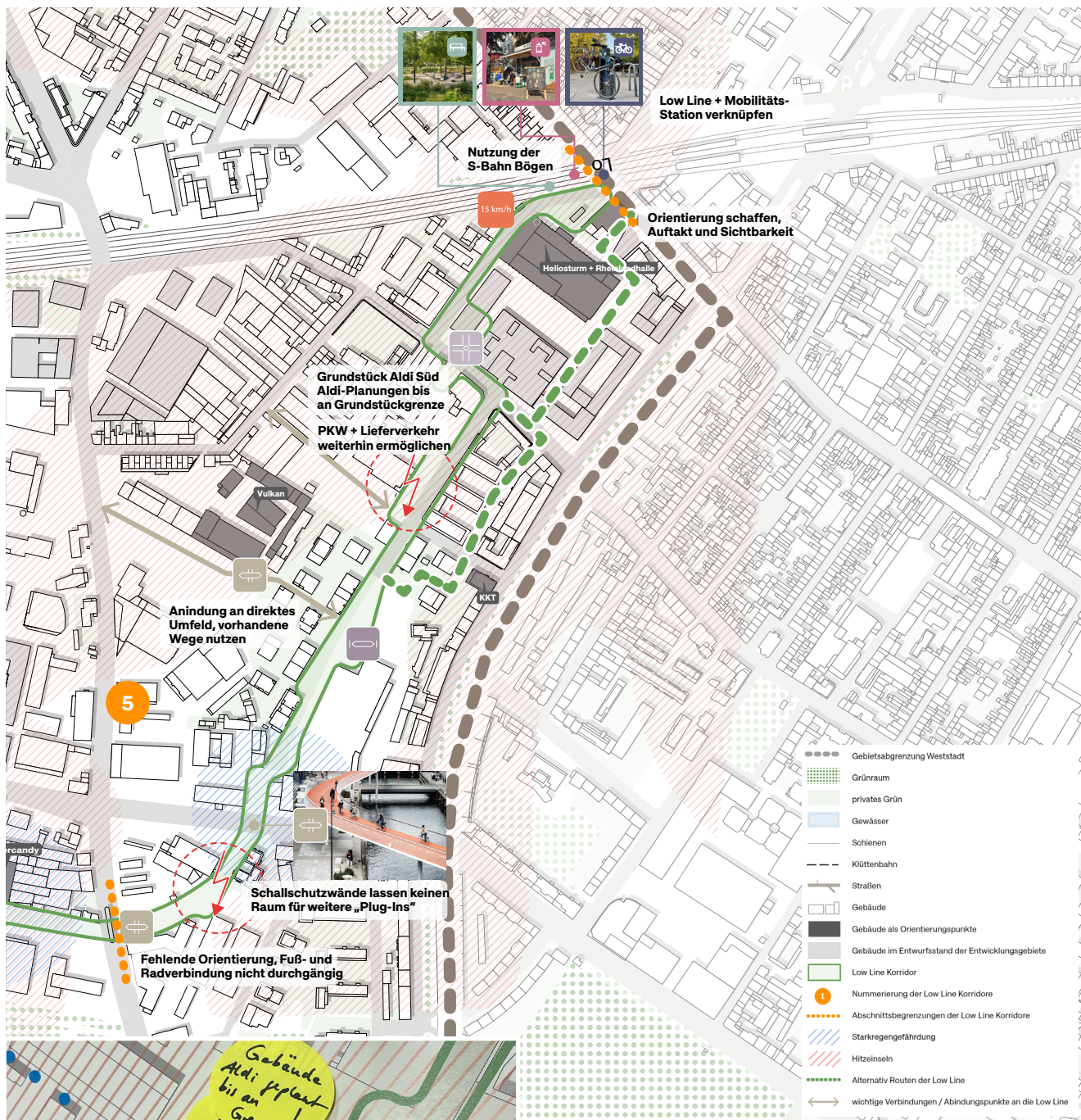
Potenzial für zukünftige Entwicklungen:

- Besonders im südlichen Bereich bietet die Low Line Umsetzungspotenzial, da dort eine urbane Mischnutzung umgesetzt werden soll, wozu auch Freiflächen gehören.
- Die bereits im Bebauungsplan gesicherte Nord-Süd-Achse nördlich der Low Line (grüne Achse, die das Max Becker-Areal in Nord-Süd-Richtung queren soll) muss in die Realisierung kommen, um eine Vernetzung in Nord-Süd-Richtung neben der bestehenden Ost-West-Verbindung zu ermöglichen.

Chancen für die Anrainer*innen

- Im Verlauf der Diskussion wurde deutlich, dass die Low Line eine wertvolle Chance für die Anrainer*innen darstellen kann.

Abschnitt 5



Kartenabschnitt 5 mit den übertragenen Anmerkungen aus der Gruppenarbeit.

Gesammelte Ideen zur Ausgestaltung des Abschnitts 5

Erläuterung zu Abschnitt 5

Die Kleingruppe entschied sich dafür, dass die Low Line für diesen Abschnitt drei wichtige Ausprägungen aufweisen sollte: Kreuzen, Verbinden und Orientieren.

S-Bahnhof bis Vogelsanger Straße

- Im vorderen Bereich zwischen S-Bahnhof Ehrenfeld und Vogelsanger Straße ist vor allem die Orientierung wichtig.
- Es wurde diskutiert, den „Auftakt“ der Low Line im Bereich der Vogelsanger Str./Grüner Weg zu gestalten, da zu diesem Punkt vielfältige Wegeverbindungen möglich sind. Im Bereich Ecke Vogelsanger Straße/ Heliosstraße wurde ebenfalls eine Auftaktsituation oder ein Orientierungspunkt für die Low Line mit dem geplanten „Kulturbaustein“ auf dem Heliosgelände diskutiert. Dennoch ist die Sichtbarkeit/Orientierung zur Low Line vom Bahnhof Ehrenfeld aus sehr wichtig.
- Parallel zur Heliosstraße verläuft eine Fußwegverbindung über das Gelände der Heliosschule. Diese wird als alternativer Verlauf der Low Line ins Spiel gebracht.
- Nutzungen, die Mobilität und Verweilen sowie Kunst und Kultur einbringen, werden am S-Bahnhof Ehrenfeld verortet. Die Nutzung der S-Bahn-Bögen wurde vorgeschlagen. Hier wurde die Frage gestellt, ob die Verortung im Korridor der Low Line sein muss, oder auch z. B. Flächen nördlich des S-Bahnhofs betrachtet werden könnten. Als Beispiel wurde die untergenutzte Spielplatzfläche Schönsteinstr./Bartholomäus-Schink-Str. genannt.

Grüner Weg

- Über den Grünen Weg wird der MIV-Verkehr und Lieferverkehr zum Aldi Süd (sowie teilweise zum Bauhaus und zum Kubikon Ehrenfeld) abgewickelt. Diese Verkehre müssen weiterhin möglich sein. In Teilen wird der Korridor also auch durch

den MIV-Verkehr genutzt werden, wenn auch eingeschränkt (z. B. nur Einbahnstraße/nur Kreuzen des Korridors).

- Aldi Süd hat Planungen auf dem eigenen Grundstück, die bis zur Grundstücksgrenze am Grünen Weg reichen. Eine Nutzung des Grundstücks durch die Low Line wäre zu prüfen.
- Wichtig ist die Anbindung dieses Abschnittes an das direkte Umfeld. Verbindet z. B. zum Vulkan-Gelände
- Auf der Ostseite des Korridors sind parallel gut nutzbare Wege für den Fuß- und Radverkehr vorhanden.

Kreisverkehr Grüner Weg bis Oskar-Jäger-Straße

- Dieser Abschnitt ist schon heute nutzbar, jedoch nicht als durchgängige Fuß-Radverbindung erkennbar. Es ist teilweise unklar, wo der Weg verläuft, an einigen Stellen wird das Gefühl erweckt, auf einem Privatgrundstück zu gehen/fahren.
- Südlich der Weinsbergstr. wurde über potenzielle Flächen für ergänzende Nutzungen gesprochen. Hier scheinen aber die Nutzungen der Grundstücke dem entgegenzustehen.

Low Line Gesamtraum

Gesamter Korridor der Low Line mit den übertragenen Anmerkungen aus der Gruppenarbeit.



Die fünf Abschnitte wurden zusammengeführt, sodass die Low Line als Gesamttraum erkennbar wurde. In der großen Gruppe wurden die einzelnen Abschnitte vorgestellt und offene Fragen geklärt.





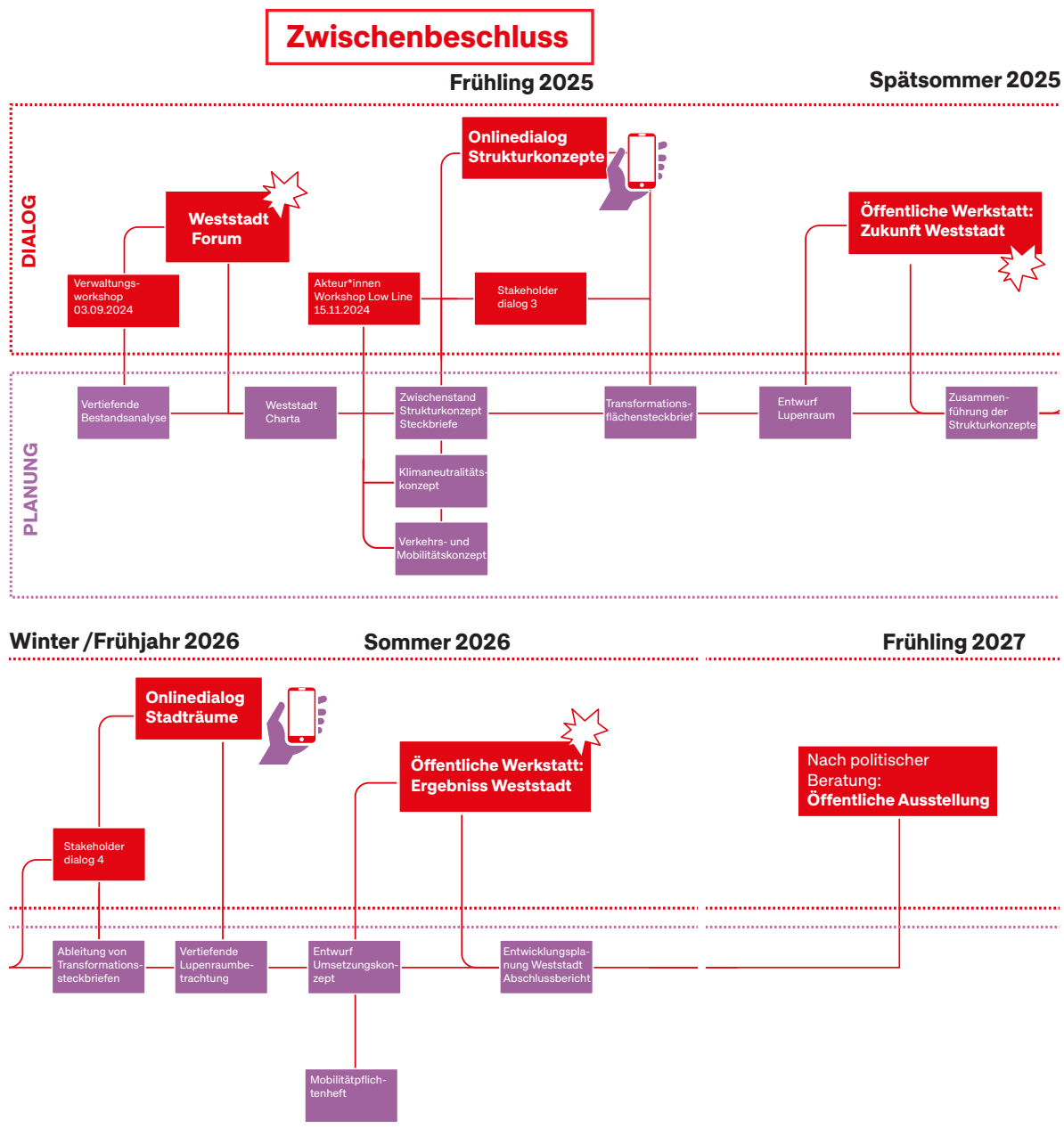
**Eindrücke aus
dem gemeinsa-
men Workshop**

Ausblick

Entwicklungsplanung Weststadt

In den kommenden Monaten wird die Low Line auf Grundlage des Workshops weiter qualifiziert. Im April 2025 wird ein Zwischenbeschluss zur weiteren Vorgehensweise und Qualifizierung der Low Line angestrebt.

Recht herzlichen Dank für die Teilnahme, den spannenden Austausch und die produktive Mitarbeit zur Low Line. Wir freuen uns auf die nächsten Schritte.





Weitere Informationen unter
<https://www.stadt-koeln.de/weststadt>

