



PLAYBOOK KOMMUNALWAHL- PROGRAMM 2025

Ortsverband Köln-Lindenthal (OV3)

Hintergrundwissen & Argumentationshilfe

Zusammen für das Morgen

Inhalt

<i>Umwelt- und Klimaschutz</i>	4
→ Was ist der Grünzug West in Köln?	4
→ Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen	5
→ Was ist Flächenversiegelung?	5
→ Landschaftspark Belvedere	6
<i>Bezahlbares Wohnen und lebenswerte Stadt</i>	7
→ Baulückenprogramm, was ist das?	7
→ Aufenthaltsflächen - Was macht die Qualität aus?	8
<i>Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene</i>	9
→ Beteiligung von Jugendlichen an der BV-Arbeit	9
<i>Mobilität in der Stadt</i>	10
→ OST-WEST-ACHSE - Worum geht es?	10
→ Konzept der freien Ecke	11
→ Quartiersgaragen / Quartiersparkplätze	13

<i>In unseren Veedeln:</i>	15
→ Sülz - Neugestaltung Berrenrather Straße	15
→ Sülz - Erhalt des Schulstandortes Berrenrather	17
→ Sülz - Verkehrsberuhigung Sülzburger Straße	17
→ Lindenthal - Verkehrskonzept für die Dürener Straße	18
→ Lindenthal - Sportanlagen im Westen - und Sicherung der "Gleuler Wiesen"	19
→ Braunsfeld - Entwicklungsplanung Weststadt - Überblick	22
→ Junkersdorf - Was ist das Anwohnerschutzkonzept?	23
→ Lövenich - Gefahr am S-Bahnhof	23



UMWELT & KLIMASCHUTZ

Was ist der Grünzug West in Köln?

Der Grünzug West in Köln ist eine bedeutende Grünfläche, die sich durch mehrere westliche Stadtteile erstreckt. Sie schafft eine Verbindung zwischen mehreren Stadtteilen und hat große Bedeutung für die Kühlung und die Artenvielfalt der Stadt. Außerdem verbessert er die Wohnqualität der angrenzenden Viertel und bietet vielfältige Möglichkeiten zur Erholung der Stadtbewohner*innen.

Der Grünzug beginnt im Süden mit Müngersdorf nahe dem Rhein-Energie-Stadion und verläuft nordwestlich durch Junkersdorf, Weiden und Lövenich bis zur Stadtgrenze. Er ist im Regionalplan als verbindliches Ziel der Raumordnung und Landesplanung Nordrhein-Westfalens aufgenommen worden.

Für die ökologische und städtebauliche Entwicklung Kölns kommt dem Grünzug West eine zentrale Bedeutung zu. Zudem stellt er eine Verbindung zwischen dem Äußeren Grüngürtel und den Freiflächen der Villen

her, was für die Vernetzung von Grünflächen in der Region ebenfalls von großer Bedeutung ist. *Wikipedia – Die freie Enzyklopädie*

Aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen

In den vergangenen Jahren gab es Bestrebungen, Teile des Grünzugs West für Wohnbebauung zu nutzen, insbesondere auf dem Gelände des Gartenbaubetriebs Müller an der Ignystraße in Köln-Weiden. Diese Pläne stießen auf Widerstand von Bürgerinitiativen und Teilen der Politik, da eine solche Bebauung dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebiets widersprechen würde. Die Bürger-Interessen-Gemeinschaften von Junkersdorf und Weiden setzen sich aktiv für den Erhalt und die vollständige Realisierung des Grünzugs West ein.

QUELLEN:

<https://www.big-junkersdorf.de/index.php/aktivitaeten/gruenzug-west-verwirklichen>

<https://www.ksta.de/koeln/lindenthal/gruenzug-im-koelner-westen-heftiger-protest-gegen-bauvorhaben-in-weiden-129235>

Was ist Flächenversiegelung?

Flächenversiegelung bedeutet, dass natürlicher Boden dauerhaft mit Beton, Asphalt oder Pflaster bedeckt wird – zum Beispiel durch den Bau von Straßen, Parkplätzen, Gebäuden, Gewerbegebieten oder auch geschotterten Vorgärten

Dadurch kann kein Regenwasser mehr versickern, das natürliche Bodenleben wird gestört oder zerstört, und wichtige Funktionen des Bodens – wie das Speichern von Wasser, das Filtern von Schadstoffen oder das Kühlen der Umgebung – gehen verloren.

Folgen der Versiegelung:

- Mehr Überschwemmungen bei Starkregen
- Weniger Grundwasserbildung
- Höhere Temperaturen in Städten (Hitzeinseln)
- Verlust von Artenvielfalt und Lebensräumen

Landschaftspark Belvedere



Der Begriff "Landschaftspark Belvedere" ist der offizielle Name für den etwa 300 Hektar großen Park im Kölner Westen. Er erstreckt sich zwischen den Stadtteilen Müngersdorf und Bocklemünd.

Der Name des Parks leitet sich vom nahegelegenen Bahnhof Belvedere ab, dem ältesten erhaltenen Stationsgebäude Deutschlands.

Der Park wurde 2014 fertiggestellt und hat eine zuvor bestehende Lücke im Äußeren Grüngürtel Kölns geschlossen. Er dient als wichtige Grünfläche für Erholung und Freizeitaktivitäten in Köln.

<https://www.mypacer.com/de/routes/250839/landschaftspark-belvedere-gehen-und-laufen-weg-koeln-nordrhein-westfalen-deutschland>

Stadt Köln+1Wikipedia – Die freie Enzyklopädie+1



Wohnen & Leben

BEZAHLBARES WOHNEN UND LEBENSWERTE STADT

Baulückenprogramm, was ist das?

Die Stadt Köln strebt eine Wiedereinführung des sogenannten Baulückenprogramms an. Damit werden folgende Ziele verfolgt:

- Zukünftig sollen mehr private Grundstücke für den Wohnungsbau genutzt werden. Die Eigentümer unbebauter oder nur teilweise genutzter Grundstücke sollen dafür gewonnen werden, neuen Wohnraum zu schaffen oder möglich zu machen.
- Investoren mit kleinerem Budget sollen Möglichkeiten erhalten, ebenfalls Wohnbauprojekte zu realisieren.

Aufenthaltsflächen – Was macht die Qualität aus?

Eine lebendige Stadt braucht Flächen, wo sich Menschen aufhalten können, zum Ausruhen oder zur Begegnung mit anderen.

Hier positive und negative Beispiele für Aufenthaltsflächen:

Fotos entnommen der Zeitschrift „Rheinschiene Nr. 72, Winter 2024/25

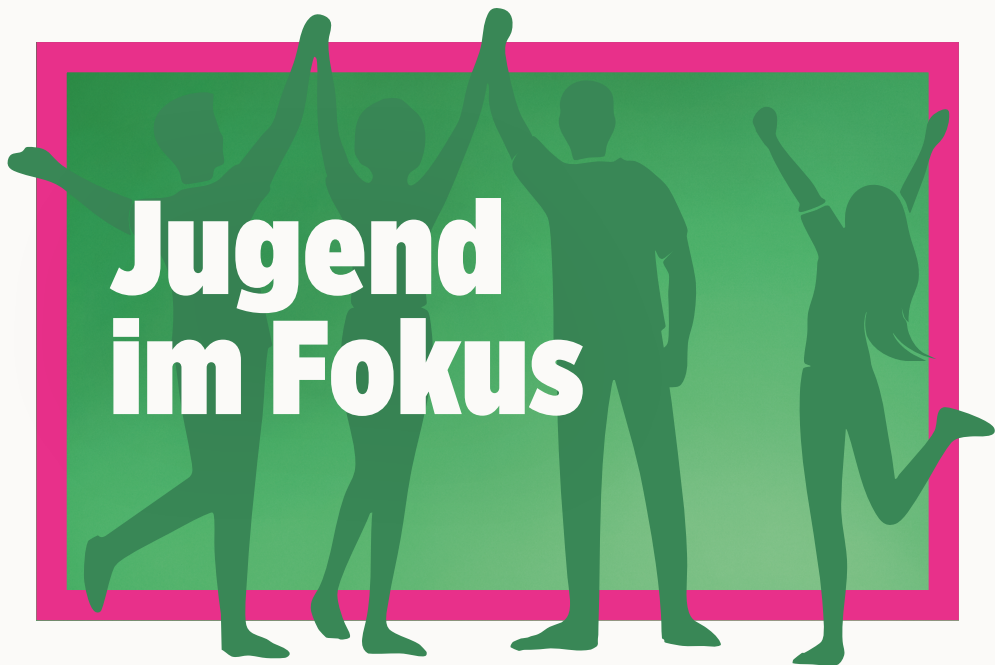
Artikel von Michael Vehoff: Urbane Qualität in Köln, von der hektischen Stress- zur Wohlfühlstadt



Nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten wie hier die Stadt-oasen auf der Deutzer Freiheit erhöhen die Aufenthalts-qualität einer Straße.



Plätze und ihre Gestaltung in der Kölner Innenstadt: links der Karl-Körper-Platz als abschre-



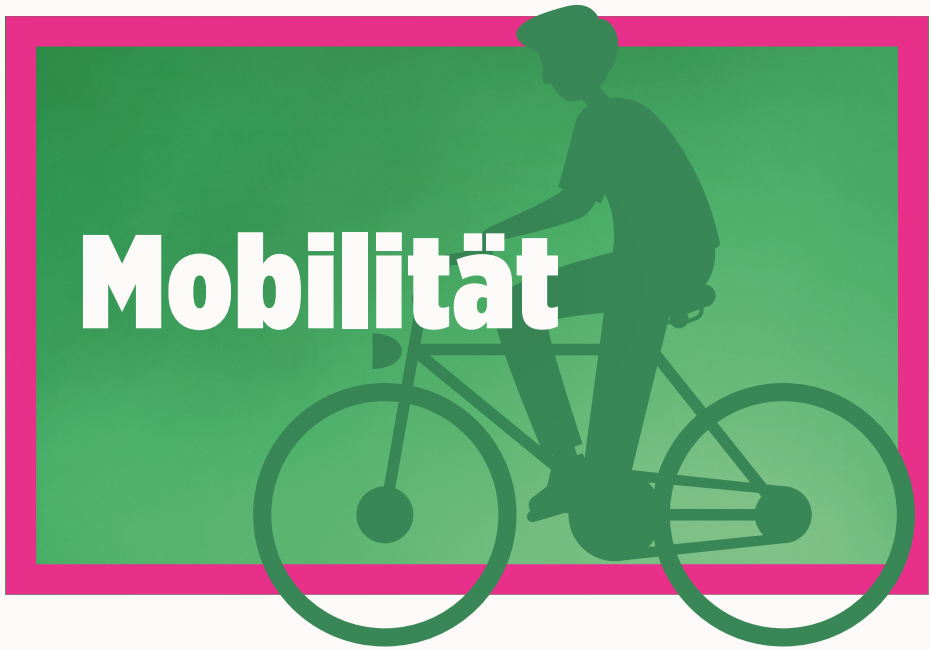
KINDER, JUGENDLICHE UND JUNGE ERWACHSENE

Beteiligung von Jugendlichen an der BV-Arbeit

Damit auch die Interessen von Jugendlichen in der Bezirksarbeit (BV-Arbeit) berücksichtigt werden, können jetzt auch Vertreter und Vertreterinnen der Jugendlichen an den Bezirksversammlungen teilnehmen.

Eine Initiative der grünen Bezirksbürgermeisterin. Die Beteiligung der Schülerinnen und Schüler orientiert sich an der zuvor bereits bestehenden Jugendvertretung in Rodenkirchen. Die Bürgermeisterin hat alle weiterführenden Schulen in Lindenthal angeschrieben und zum Mitmachen eingeladen. Anschließend haben alle Fraktionen und der FDP-Vertreter die Initiative unterstützt und Schulen besucht. Die Jugendlichen wurden zu verschiedenen Treffen eingeladen und die Satzung des „Jugendforums Rodenkirchen“ als Diskussionsgrundlage eingebracht.

Die Jugendlichen haben sich inzwischen so organisiert, dass einige Vertreter*innen an der BV-Sitzung im Juni schon teilnehmen konnten.



Mobilität in der Stadt

OST-WEST-ACHSE - Worum geht es?

Die Stadt Köln plant die Mobilität in der Stadt zu verbessern. Dazu soll die Kapazität des öffentlichen Nahverkehrs auf der sogenannten Ost-West-Achse erweitert werden. Im Bereich West, der von der Haltestelle Weiden West bis zur Universitätsstraße reicht, sollen alle Bahnsteige verlängert werden, um längere Züge einsetzen zu können. So können mehr Fahrgäste gleichzeitig transportiert werden. Dafür müssen allerdings die Wendeanlagen der Bahnen an die neuen Zuglängen angepasst werden. Diese Maßnahmen sollen voraussichtlich Mitte 2027 beginnen.

Mehr Verbindungen zum Rheincenter

Wir Grünen setzen uns dafür ein, dass die Straßenbahn-Haltestelle Weiden-Zentrum durch weitere Buslinien in die umliegenden Stadtteile

ergänzt wird. Aufgenommen wurde bereits die Linie 148, die zwischen Junkersdorf und Widdersdorf verkehrt und dabei die bisherigen Strecken der Linien 143 und 149 übernimmt. Die Linie 148 bedient insbesondere abends und am Wochenende Streckenabschnitte, die zuvor weniger frequentiert wurden. Weitere Strecken sollen folgen. *Kölner Stadt-Anzeiger*

Konzept der freien Ecke

Parkende Autos behindern immer wieder die Sicht an Kreuzungen und Ecken. Dabei ist das Parken an Kreuzungen und Einmündungen bis zu 5 m vom Schnittpunkt sich kreuzender Straßen untersagt. Wenn es auf der rechten Straßenseite einen Fahrradweg gibt, müssen es sogar 8 m sein.

<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/parken/#kreuzungen-einmuedungen-das-gilt>

Leider halten sich viele nicht daran. Parkende Autos werden immer wieder verkehrswidrig bis in den Kreuzungsbereich abgestellt. Das ist gefährlich und behindernd. Gerade Menschen mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen können dort nicht die Straße überqueren und müssen Umwege nehmen. Dies ist besonders für mobilitätseingeschränkte Menschen sehr belastend. Hinzu kommt der Sicherheitsaspekt. Außerdem: die Sicht auf den fließenden Verkehr ist für alle Fußgänger*innen und für alle Autofahrer*innen stark eingeschränkt.

Mit Unterstützung der Grünen gibt es nun in der Stadt Köln das Konzept der "Freien Ecke". Durch die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen unmittelbar vor den Kreuzungen wird den potenziellen Falschparkern der Platz weggenommen und „Falschparken“ verhindert. Zusätzlich gibt es weitere Möglichkeiten Fahrräder sicher abzustellen.

<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/parken/#kreuzungen-einmuedungen-das-gilt>



2025 Juni – Freie Ecken Lindenthal
Landgrafenstraße - Uhlandstraße

Beispiel Leipziger Platz / Ecke Bülowstrasse



© Stadt Köln
Verkehrssituation vorher



© Stadt Köln
Verkehrssituation nachher

Quartiersgaragen / Quartiersparkplätze

Kölner Autofahrer*innen kennen das Problem: wohin mit dem Auto, wenn es keine zum Haus gehörende Tiefgarage gibt, das Auto aber irgendwie abgestellt werden muss?

Wir Grüne favorisieren Quartiersparkplätze – wie sie in Nippes realisiert werden konnten.

<https://gruene-stadt-der-zukunft.de/steckbrief-quartiersgaragen-und-umgenutzte-stellflaechen/>

Fallbeispiel: Stellwerk60 – autofreies Neubauquartier in Köln Nippes



Abb. 1: Ein Fahr- und Parkverbot für Autos erhöht die Aufenthaltsqualität im Quartier Stellwerk60.



Fotos: © Nachbarn60 e. V.

Abb. 2: Das Quartiersparkhaus bietet 80 Privatparkplätze, 30 Gästeparkplätze und zehn Carsharing-Stellplätze.

Quartiersgaragen bündeln den ruhenden Verkehr und schaffen Platz im Quartier, wie das Beispiel Stellwerk60 zeigt.¹

- 440 Wohneinheiten für rund 1.500 Bewohner:innen, Erstbezug 2013
- 80 Prozent ohne eigenen PKW, Befahren der Siedlung nur mit Sondergenehmigung
- Parkhaus am Siedlungsrand:
- ca. 8.000 € Baukosten pro Stellplatz
- Stellplatzschlüssel: 0,2 je Wohneinheit
- Mobilitätsstation: Verleih von Lastenrädern, Fahrradanhängern und Transportkarren
- barrierefreie Fahrradgaragen und Abstellanlagen an jedem Haus
- Sitzgelegenheiten, Gemeinschaftsgarten und zentrale Einkaufsmöglichkeit als Bestandteil des Siedlungskonzepts

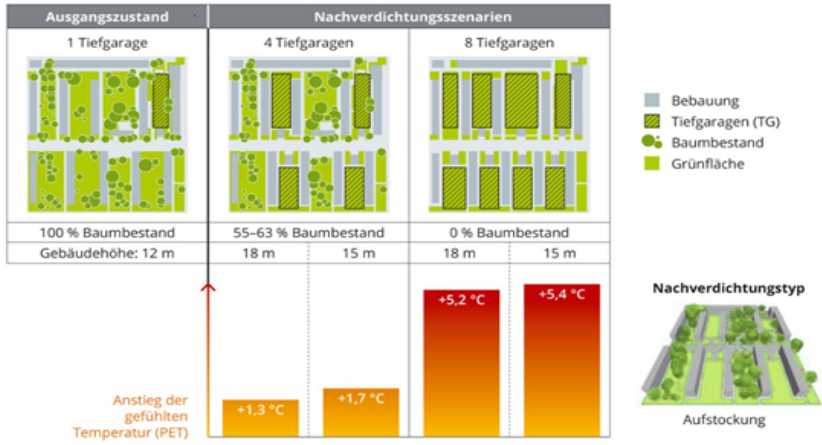
Mehr Informationen: [Nachbarn 60](#)

Vorteile von Quartiersparkplätzen:

- Fördern autoärmere Städte
- Bündeln den ruhenden Verkehr und sparen Platz
- Reduzieren Durchgangsverkehr, Feinstaub, Abgase und Lärm
- Sind meist günstiger als Tiefgaragen
- Können multifunktional genutzt werden, z.B. als Sportplatz auf dem Dach
- Begrünte Fassaden und Dächer machen das Quartier klimaresilient

Aber auch andere Arten von Quartiersparkplätzen / Quartiersgaragen an geeigneten Stellen können zur Lösung der Parkplatzprobleme beitragen. Am 3. Juli 2025 hat der Rat der Stadt Köln mit breiter Mehrheit die Gründung einer Kölner Quartiersgaragesellschaft beschlossen.

Veränderung der gefühlten Temperatur (PET) durch Nachverdichtung



Grafik: IÖW / V. Haase 2023 in Anlehnung an Erwein/Paukert 2021

Abb. 3: Mikrosimulation von verschiedenen Nachverdichtungsszenarien für einen Wohnblock an einem typischen heißen Sommertag (10–16 Uhr). Die Balken zeigen Erhöhungen der gefühlten Temperatur gegenüber dem Ausgangszustand. Dargestellt sind die Szenarien einer Aufstockung mit zwei verschiedenen Gebäudehöhen (15 m und 18 m) sowie einer unterschiedlichen Anzahl an Tiefgaragen, die maßgeblich

durch den Stellplatzschlüssel gesteuert wird. Die Höhe der aufgestockten Gebäude wirkt sich nur wenig aus, etwa durch eine veränderte Luftzirkulation und einen erhöhten Schattenwurf. Letzterer führt sogar zu geringfügig niedrigeren Temperaturen bei der Aufstockung auf 18 m. Entscheidend für die Hitzebelastung ist hingegen der reduzierte Baumbestand durch neu gebaute Tiefgaragen.²



In unseren Veedeln

Sülz

Neugestaltung Berrenrather Straße

Stadt-Koeln.de: „In Sülz wollen wir die Berrenrather Straße im Abschnitt zwischen Universitätsstraße und Sülzgürtel sanieren und umgestalten. An den Planungsüberlegungen haben wir die Anwohner*innen 2014 und 2015 in zwei Werkstattverfahren beteiligt.

Die Bezirksvertretung Lindenthal hat in ihrer Sitzung am 5. September 2016 den Planungsbeschluss und am 4. Mai 2020 den Baubeschluss gefasst. Derzeit erstellen wir die Ausführungsplanung. Zudem laufen Abstimmungen mit der Rhein-Energie, die auf der Berrenrather Straße den Bau einer Fernwärmeleitung plant.

Zur Umgestaltung gehört: der Verkehrsführung für Radfahrende muss besser werden und die Gehwege sollen verbreitert werden. So soll die Si-

cherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen besser werden und damit auch attraktiver.

Die Absprachen mit Versorgungsunternehmen (u.a. mögliche Fernwärmeleitung) verzögern sich laut Stadt-Anzeiger vom 2.7.2024. Außerdem durchkreuzen möglicherweise die gefundenen Reste eines römischen Aquädukts unter der Straße die zügige Umsetzung der Pläne.

Eine Anfrage der Grünen Bezirksbürgermeisterin beantwortete die Stadt Köln in diesem Jahr so:

Rückmeldung der Stadt auf eine Anfrage der Bezirksbürgermeisterin:

Sehr geehrte Frau Weitekamp,

vielen Dank für Ihre E-Mail zum Sachstand Berrenrather Straße.

Die RheinEnergie hat die Suchgräben für die Machbarkeitsstudie der Fernwärme fast abgeschlossen. Ab dem 17.03.2025 werden die letzten beiden Suchgräben durchgeführt. Auf Grundlage der bisherigen Ergebnisse hat die RheinEnergie bereits erste Trassenvarianten erarbeitet, die aufgrund des Bodendenkmals mit dem Römisch-Germanisches Museum abgestimmt werden müssen. Die Telekom hat die Suchgräben für die Telekommunikationsleitungen im Bereich der geplanten Baumstandorte vorbereitet und die Baustellengenehmigung beantragt. Mit Vorliegen aller Ergebnisse kann die Planung zur Umgestaltung der Berrenrather Straße abgeschlossen werden.

Der Baubeginn kann zurzeit noch nicht terminiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen: *Beantwortung einer Anfrage 2746/2023; Planungsvorstellung "Umgestaltung der Berrenrather Straße"*

Erhalt des Schulstandortes Berrenrather

Die Elsa-Brandström-Schule und die Schule am Alter Militärring (Müngersdorf) wurden zusammengelegt und bilden heute die Gesamtschule Lindenthal. Diese "Zwei-Standorte-Lösung" hat viele Diskussionen ausgelöst, insbesondere Eltern fanden das Hin und Her zwischen den Standorten nicht gut.

Der Standort an der Berrenrather Straße soll laut der Fortschreibung des 2. Maßnahmenpakets für Schulbauprojekte auslaufen. Hier der Link zum Beschluss Rat: https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?_kvonr=122462 (Vorlage 2196/2024)

Der Standort soll nach dem Willen der Verwaltung wegfallen. Wir Grüne in Lindenthal sind dagegen und fordern in unserem Wahlprogramm, den Standort Berrenrather Straße zu erhalten und auszubauen. Einen entsprechenden Beschluss hat auch die Bezirksvertretung Lindenthal gefasst. Eine endgültige Entscheidung steht aus.

Verkehrsberuhigung Sülzburgstraße

Zwischen Luxemburger und Berrenrather Str. darf auf beiden Seiten quer zur Fahrbahn geparkt werden. Dabei wird oft in den Gehweg hinein oder bis zur „Schmerzgrenze“ der Außengastronomie geparkt. Besonders kritisch ist die Verkehrssituation in der Sülzburgstraße zwischen Münstereifeler Straße und Berrenrather Straße.

Auf beiden Seiten wird längs teilweise auf dem Gehweg geparkt. Dies ist bis 2,8 Tonnen erlaubt – führt aber zu einer engen Fahrbahn, die den Radfahrern gerade im Gegenverkehr das Leben schwer macht. Die verbleibende Gehwegfläche ist ebenfalls knapp bemessen für die zahlreichen Gäste von Fitnessstudios, Gastronomie, etc.

Wir wollen gemeinsam mit den Menschen sowie Einzelhandel und Gastronomie vor Ort nach Lösungen suchen, ihre Umsetzbarkeit prüfen und Schritt für Schritt realisieren. Denn eine sichere und lebenswerte Sülzburgstraße ist unser Ziel.

Lindenthal

Verkehrskonzept für die Dürener Straße

Auf dem Geh- und Radweg entlang der Dürener Straße kommt es häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radverkehr.

Wer heute zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf der Dürener Straße unterwegs ist, merkt schnell: Hier fehlt der Platz – und zwar für die Menschen. Der Radweg ist mit gerade einmal 50 cm Breite zwischen parkenden Autos und dem Gehweg gefährlich eng. Viele Radfahrende weichen aus Not auf den Bürgersteig aus, was die Sicherheit der Fußgänger*innen gefährdet. Zudem gibt es auch noch eine gefährliche Kante zwischen Radweg und Gehweg, dort sind schon mehrfach Menschen gestolpert und auf den Radweg gestürzt. Zusätzliche Konflikte entstehen, wenn Flächen für Außengastronomie genutzt werden – dann wird der Radweg auch noch zum Zugang für Gäste.



Die Benutzungspflicht für den Radweg ist schon länger aufgehoben und es wurden zuletzt Piktogramme auf der Fahrbahn angebracht, um Radfahrende zur Nutzung der Straße zu ermutigen. Jedoch gibt es keine durchgehende Radspur, die für alle sichtbar macht, hier ist Platz für Radfahrende.

Auf der Fahrspur Richtung Innenstadt gibt es noch Parkplätze, die schräg zur Fahrbahn sind, dadurch sehen sich Autofahrende und Radfahrende nicht oder sehr spät, was zu einer zusätzlichen Gefährdung führt. Der Autoverkehr dominiert weiterhin – inklusive Falschparken in zweiter Reihe,

Lieferverkehr und Busbetrieb. Die Situation auf der Dürener Straße ist für alle Verkehrsteilnehmende eine schwierige und unübersichtliche Sache.

Wir Grüne setzen uns für ein faires und sicheres Miteinander im Straßenverkehr ein. Die Dürener Straße braucht ein neues Verkehrskonzept:

- mit geschützten, ausreichend breiten Radwegen,
- mit mehr Platz für Fußgänger,
- mit klar geregelten Liefer- und Haltezonen

Bereits eingereichte Vorschläge aus den Bürgersprechstunden sowie eigene Konzepte wollen wir gemeinsam mit den Menschen sowie Einzelhandel und Gastronomie vor Ort weiterentwickeln, auf ihre Umsetzbarkeit prüfen und Schritt für Schritt realisieren. Denn eine sichere und lebenswerte Dürener Straße ist unser Ziel.

Sportanlagen im Westen – und Sicherung der „Gleueler Wiesen“

Für die Sportanlagen im Kölner Westen ist uns wichtig:

1. keine Bebauung der „Gleueler Wiesen“ durch den 1. FC Köln und keine Erweiterung des ohnehin WM-tauglichen Fußballstadions.
2. Wir brauchen Sportflächen für den Schul- und Vereins-Sport. Deshalb sollten weitere Sportflächen, auch über Fußballplätze hinaus, in Marsdorf entstehen.
3. Dringlich ist die Sanierung bestehender Sportflächen und Sporthallen in Lindenthal, damit der Schulsport planmäßig unterrichtet werden kann und für die Vereine Sport ganzjährig möglich ist.
4. Schaffung weiterer Sportflächen für den Individualsport, wie er zum Beispiel auf der Jahnwiese möglich ist.

Die Sachlage zu den Gleueler Wiesen

Stand: Juli 2025

Die Gleueler Wiese ist vor Bebauung geschützt, weil die Grüne Fraktion im letzten Herbst dazu einen Beschluss im Kölner Stadtrat herbeigeführt hat und im Dezember 2024 diesen Beschluss mit dem Bebauungsplan „Wiese“ dingfest gemacht hat.

Wir Grünen wollten das in der Ratssitzung im Juli 2025 auch für Jahrzehnte sichern – mit Rechten für den BUND für 29 Jahre. Aber wir konnten keine Mehrheit dafür mit CDU oder SPD finden.

Das bedeutet, dass wir uns auch in der nächsten Ratsperiode mit aller Kraft dafür einsetzen werden, dass die Gleueler Wiese bleibt.

Zum Hintergrund

Der 1. FC Köln möchte seit Jahren die denkmalgeschützte Gleueler Wiese bebauen und damit eine aktuell öffentlich zugängliche Wiese versiegeln durch Kunstrasenplätze und einen hohen Zaun darum bauen. Auch muss alles erhöht sein, weil sich darunter Bodendenkmäler befinden. Wir Grünen wollen die Grünfläche im Äußeren Grüngürtel erhalten und dem 1. FC Köln ein bestmögliches Training auf anderen Plätzen und im genehmigten Leistungszentrum ermöglichen.

Zur Vorgeschichte

Kurz vor der letzten Kommunalwahl 2020 hatten CDU, SPD und FDP im Kölner Rat gegen die Stimmen der GRÜNEN beschlossen, dass der 1. FC Köln auf den Gleueler Wiesen 3 Sportplätze mit Kunstrasen, Zaun und Flutlicht bauen darf. Die Gleueler Wiesen sind Teil des Kölner Äußeren Grüngürtels, der seit 1980 als historischer Landschaftspark aufgrund seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit denkmalgeschützt ist. Als stärkste Fraktion in Köln konnten wir dann im Bündnisvertrag festlegen, dass es keinen Pachtvertrag für den FC geben wird.

Es gab dann jahrelange Verhandlungen der Fraktionsspitzen der großen Parteien mit dem FC-Vorstand, auch die OB hatte sich beteiligt. Zwischenzeitlich schien der FC auf den Vorschlag der Stadt eingehen zu wollen, die bebaubaren Wiesen in Marsdorf für ihr Leistungszentrum und neue Sportplätze zu pachten. Die Stadt hätte sogar finanzielle Unterstützung gegeben. Nach europäischen Beihilferecht wären maximal 60 Mio. Euro möglich gewesen, die die OB und die Fraktionen bereit gewesen wären, dazuzusteuern. Doch der FC wollte mehr Geld haben und zog diese Bereitschaft wieder zurück.

Im Herbst 2024 haben wir den Beschluss für einen Bebauungsplan „Wiese“ durchgesetzt.

Dieser Bebauungsplan „Wiese“ der Stadt Köln beinhaltet den dauerhaften Schutz und Erhalt der Gleueler Wiesen als öffentliche Grünfläche. Dadurch ist eine Bebauung ausgeschlossen und die Naturfunktion der Wiese bleibt langfristig für die Stadtgesellschaft bewahrt. Der Kompromiss beinhaltet, dass der 1. FC Köln das neue Leistungszentrum auf bestehenden, bereits versiegelten Flächen errichten kann.

Falls sich Mehrheitsverhältnisse im Kölner Rat einmal ändern, kann dieser Beschluss jedoch auch wieder geändert werden. Daher möchten wir den BUND mit ins Boot holen mit dem Recht einer sogenannten „Grunddienstbarkeit“ für 29 Jahre.

Am Tag der Ratssitzung jedoch sprang die CDU von diesem Antrag ab, so dass wir nun nach der Kommunalwahl weiter für die dauerhafte Sicherung der Gleueler Wiesen als Wiese kämpfen müssen und kämpfen werden.

Mit eurer Stimme bei der Wahl werden wir die Gleueler Wiese retten!

Entwicklungsplanung Weststadt - Überblick

Was ist die „Weststadt“?

Hier handelt es sich um einen Begriff der Stadtverwaltung, der wegen seiner Marketingsprache von Politik und Bürgerschaft kritisiert wird. Gemeint ist das ehemalige Industriegebiet Braunsfeld, das bis nach Müngersdorf und Ehrenfeld reicht und für das es eine Rahmenplanung - ergänzt um Bickendorf - zur Bebauung gibt.

Die Planung wurde nach 2004 überarbeitet und eine neue Zielbeschreibung erstellt, mit der die aktuellen Entwicklungen – Wohnen – Klima – Grün – Mobilität – besser abgebildet werden.

<https://www.stadt-koeln.de/artikel/03454/index.html>

Da die Planungen der Investoren gerade beginnen, beginnt die städtebauliche Diskussion vor dem Hintergrund der Zielsetzung von Neuem.

Wir achten jetzt darauf, dass die neuen Bebauungspläne auch mit der Zielbeschreibung vereinbar bleiben und arbeiten dabei mit der Bürgerschaft in Ehrenfeld und dem Rahmenplanungsbeirat zusammen. Unser Anliegen ist u.a.: die guten Ansätze aus 2004 für die begrünten Rad- und Fußwegeverbindungen müssen erhalten bleiben!

Weitere Informationen und Dokumente: <https://www.stadt-koeln.de/basisdienste/suche/?keywords=Weststadt>



© Stadt Köln / Paul Caruso

Junkersdorf

Was ist das Anwohnerschutzkonzept?

Um den Verkehr in unmittelbarer Nachbarschaft des Stadions bei Veranstaltungen zu regeln und den Anwohner*innen bei Veranstaltungen Vorrang beim Parken zu geben, hat die Stadt Köln ein ‚Anwohnerschutzkonzept‘ entwickelt. Bei Veranstaltungen im Stadion werden daher die Zufahrtsstraßen mit Schranken gesperrt und können nur mit einer Durchfahrts-Berechtigung passiert werden. Diese Berechtigungen können bei der Stadt Köln beantragt werden. Besucher benötigen eine Passiermarke, die eine einmalige Passage bei geschlossener Schranke erlauben.

Lövenich

Gefahr am S-Bahnhof

Verkehrssituation am S-Bahnhof Lövenich:

Der S-Bahnhof Lövenich liegt in einer Kurve. Viele Menschen möchten die Straße unter den Gleisen oder in direkter Nähe zum Bahnhof überqueren, zum Beispiel um zur nahegelegenen Bushaltestelle zu gelangen. Sogenannte Querungshilfen, also beispielsweise Zebrastreifen oder Fußgängerampeln gibt es aber nicht in direkter Nähe, sondern nur mit einigem Abstand zum S-Bahnhof, sodass die Straße oft „einfach so“ überquert wird. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der Kurve ist die Straße jedoch auf beiden Seiten des Bahnhofs schlecht einsehbar. Die Situation ist aktuell gefährlich für alle Verkehrsteilnehmer*innen.



gruenekoeln.de



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Köln
OV 3 Lindenthal
Ebertplatz 23 · 50668 Köln
ov3@gruenekoeln.de
www.gruenekoeln.de

Zusammen für das Morgen