



**Stadt Köln**

**Räumliches  
Entwicklungskonzept  
LiebigQuartier**





# VORWORT



**Sehr geehrte Leser\*innen,**

als Dezernent für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und Regionales freue ich mich, Ihnen den Endbericht zum Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) für das LiebigQuartier präsentieren zu dürfen. Wir wollen dieses vielfältige Quartier, das Nippes und Ehrenfeld miteinander verbindet, noch lebenswerter machen. Für dieses Vorhaben könnte der Zeitpunkt kaum besser sein: Durch die Schließung des Molkereibetriebs FrieslandCampina eröffnen sich viele neue Möglichkeiten. Die Chancen liegen vor allem in der Entwicklung der Potenzialflächen, der Schaffung von neuen Grün- und Wegeverbindungen, der Aufwertung von Quartierseingängen und der Umgestaltung von Verkehrsflächen.

Das Ihnen vorliegende REK ist das Ergebnis eines intensiven Bearbeitungsprozesses durch das Amt für Stadtentwicklung und Statistik, an dem eine Vielzahl von Akteur\*innen aus dem Plangebiet beteiligt waren: Projektentwickler\*innen, Grundstückseigentümer\*innen, Vertreter\*innen des Einzelhandels und der ansässigen Betriebe, Wohnungsbauunternehmen, Vertreter\*innen der soziokulturellen Szene vor Ort, Vereine und Akteur\*innen, die sich bürgerschaftlich engagieren sowie die interessierte Öffentlichkeit haben aktiv mitgewirkt, um nachhaltige und identitätsstiftende Lösungen für die Zukunft des LiebigQuartiers zu erarbeiten.



*T. Frohn/Stadt Köln*

Das LiebigQuartier erstreckt sich über eine Fläche von etwa 130 Hektar in den Stadtbezirken Ehrenfeld und Nippes und weist eine heterogene Nutzungsstruktur auf. Es ist geprägt durch eine Vielzahl an Gemengelagen, die an einigen Stellen zu Nutzungskonflikten zwischen Wohnen und Gewerbe führen. Aufgrund des großen Entwicklungspotenzials und andauernder Transformationsprozesse im Gebiet soll das REK - dem politischen Auftrag (AN/0985/2018) folgend - dazu beitragen, die zukünftige Entwicklung des LiebigQuartiers zu steuern.

Aufbauend auf der Stadtstrategie "Kölner Perspektiven 2030+" haben wir die Ziele für die räumliche Entwicklung des LiebigQuartiers im Laufe des Prozesses weiter konkretisiert. Wir wollen mit dem REK dazu beitragen,

die vorhandenen innerstädtischen Gewerbeflächen und -potenziale im LiebigQuartier zu sichern und weiterzuentwickeln, um die vorhandenen Arbeitsplätze zu erhalten und zusätzliche zu generieren. Gleichzeitig ist uns wichtig bezahlbaren Wohnraum zu sichern und neu zu schaffen. Darüber hinaus soll das LiebigQuartier Raum für Sport, Freizeit und Kultur bieten. So kann der heutige Nutzungsmix weiter gestärkt werden. Es muss uns aber auch gelingen, mögliche Konflikte und Konkurrenzsituationen hinsichtlich der Flächennutzung zu minimieren. Dabei setzen wir auf innovative Lösungen, die zu einer nachhaltigen und klimaangepassten Entwicklung des LiebigQuartiers mit erhöhter Lebensqualität führen.

- 4 Es ist nun von entscheidender Bedeutung, dass wir auf Basis des vorliegenden Entwicklungskonzepts ins konkrete Handeln kommen. Hierzu wollen wir sieben Kernprojekte anstoßen, um das LiebigQuartier zu einem zukunftsweisenden, attraktiven und identitätstragenden Wohn-, Arbeits-, und Freizeit-

standort weiterzuentwickeln. Die Neugestaltung der Liebigstraße ist eines, das die Stadt Köln selber umsetzen kann. Für andere braucht es gute Partner, die wir als Stadt unterstützen werden.

Ich wünsche Ihnen inspirierende Gedanken beim Lesen, damit wir gemeinsam ein lebenswertes und klimaneutrales Köln von Morgen und Übermorgen gestalten.

Ihr



Andree Haack

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und Regionales der Stadt Köln

Köln, August 2024



## IMPRESSUM

Räumliches Entwicklungskonzept  
LiebigQuartier Köln

### Auftraggeberin



Amt für Stadtentwicklung und Statistik  
151-2 Räumliche Stadtentwicklungsplanung  
Willy-Brandt-Platz 2 | 50679 Köln

Bearbeitung:

Natascha Rohde  
Lotte Drevermann  
Maika Janßen  
Kaja Rocks

### Auftragnehmer\*innen



REICHER HAASE ASSOZIIERTE GMBH  
Schäferstraße 33 | 44147 Dortmund  
do@rha-planer.eu

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Holger Hoffschroer  
Carsten Göhring M.Sc.  
Till Müller-Haude M.Sc.  
Greta Wienen B.Sc.



STADTRAUMKONZEPT GmbH  
Huckarder Straße 12 | 44147 Dortmund

Bearbeitung:

Dipl.-Ing Henrik Freudenau  
Dipl.-Geograph Sebastian Siebert  
Karen Bietmann B.Sc.

### Quelle Fotos und Planungen

Titelbild: Markus Schnabel, 2024

Wenn ansonsten nicht anders angegeben: Reicher Haase Assoziierte GmbH

Stand August 2024

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>8</b>
1.1	Anlass und Zielsetzung.....	9
1.2	Arbeitsprozess .....	10
1.3	Beteiligung .....	12
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse .....</b>	<b>14</b>
2.1	Räumliche Einordnung des Plangebiets.....	15
2.2	Nutzungsstruktur.....	16
2.3	Städtebau.....	18
2.4	Verkehr und Mobilität.....	20
2.5	Freiraum.....	22
2.6	Klima .....	24
2.7	Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken.....	26
<b>3</b>	<b>Szenarien.....</b>	<b>28</b>
3.1	Herleitung der Szenarien.....	29
3.1.1	Entwicklungsziele.....	31
3.1.2	Entwicklungstrends.....	32
3.2	Szenario 1 - Lebendige Impulse.....	34
3.3	Szenario 2 - Frische Impulse .....	36
3.4	Szenario 3 - Innovative Impulse.....	38
3.5	Bewertung der Szenarien .....	40
<b>4</b>	<b>Räumliches Entwicklungskonzept .....</b>	<b>42</b>
4.1	Herleitung .....	43
4.2	Leitbild .....	45
4.3	Handlungsfelder .....	48
4.4	Räumliches Entwicklungskonzept.....	58
4.5	Vertiefungsbereich Liebigstraße.....	60
<b>5</b>	<b>Handlungsempfehlungen und Kernprojekte .....</b>	<b>64</b>

# 01

## EINLEITUNG



# EINLEITUNG

## 1.1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Der Stadtraum entlang der Liebigstraße, zwischen dem S-Bahn-Haltepunkt Köln-Nippes im Osten und der Grünanlage entlang der A 57 im Westen, in diesem Konzept als LiebigQuartier benannt, zeichnet sich durch vielfältige Funktionen und Raumstrukturen aus. Hier finden sich durchgrünte Wohnsiedlungen ebenso wie großflächige Gewerbe- und Produktionsstandorte. Vergangene Umbrüche haben Leerstände und Brachflächen hinterlassen, die Raum für neue Wohn- und Gewerbeentwicklungen bieten.

Die wertvolle Funktions- und Nutzungsvielfalt ist insgesamt zu schützen und weiterzuentwickeln, weist jedoch an einigen Stellen städtebauliche Mängel und unklare Raumstrukturen auf.

Das LiebigQuartier steht vor der Herausforderung, sich an die Auswirkungen des Klimawandels anzupassen, eine sichere und klimafreundliche Energieversorgung zu gewährleisten und moderne Formen von Mobilität zu ermöglichen.

Insgesamt besteht in dem dazu erforderlichen Transformationsprozess die Chance, das Liebig-Quartier zu einem lebenswerten Ort mit einem zeit- und standortgerechten Charakter zu entwickeln. Dazu ist unter Berücksichtigung der Gegebenheiten vor Ort ein Konzept erforderlich, das

eine zukunftsweisende Vision für das Plangebiet aufzeigt. Zentrales Ziel ist hierbei die Sicherung der gewerblich genutzten Flächen sowie deren transformative Übersetzung in einen verträglich gestalteten Stadtbaustein. So kann ein Quartier entstehen, das der gegebenen Lagequalität gerecht wird. Das räumliche Entwicklungskonzept soll dazu dienen, das Profil des LiebigQuartiers konzeptionell zu schärfen so dass zukünftige Entwicklungen sich hieran ausrichten können.

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln hatte die Verwaltung mit Beschluss vom 28. Juni 2018 (Städtebauliche Neuordnung für den Bereich Parkgürtel Süd und GE Schlachthof; AN/0985/2018) beauftragt, für das Quartier einen Entwicklungs- und Nutzungsplan aufzustellen, der jedoch zu diesem Zeitpunkt nicht bearbeitet werden konnte. Am 2. Juni 2022 wurde schließlich, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, die Erarbeitung des nun vorliegenden Räumlichen Entwicklungskonzepts LiebigQuartier als informelles Planungsverfahren mit Beteiligungsmöglichkeiten beschlossen (Weiteres Vorgehen zum Projekt Räumliches Entwicklungskonzept Liebigquartier; 4461/2021).

## 1.2 ARBEITSPROZESS

Der Prozess zum Räumlichen Entwicklungskonzept wurde im Mai 2023 initiiert und gliederte sich in folgende Phasen: Entwicklung des Prozessdesigns, Bestandsaufnahme und Analyse, Durchführung des Dialogprozesses sowie Erarbeitung des Räumlichen Entwicklungskonzepts.

Die folgende Prozessgrafik ordnet die Arbeitsphasen inkl. Beteiligung zeitlich ein. Eine detaillierte Erläuterung findet im Fortlauf des Kapitels statt.

EINLEITUNG

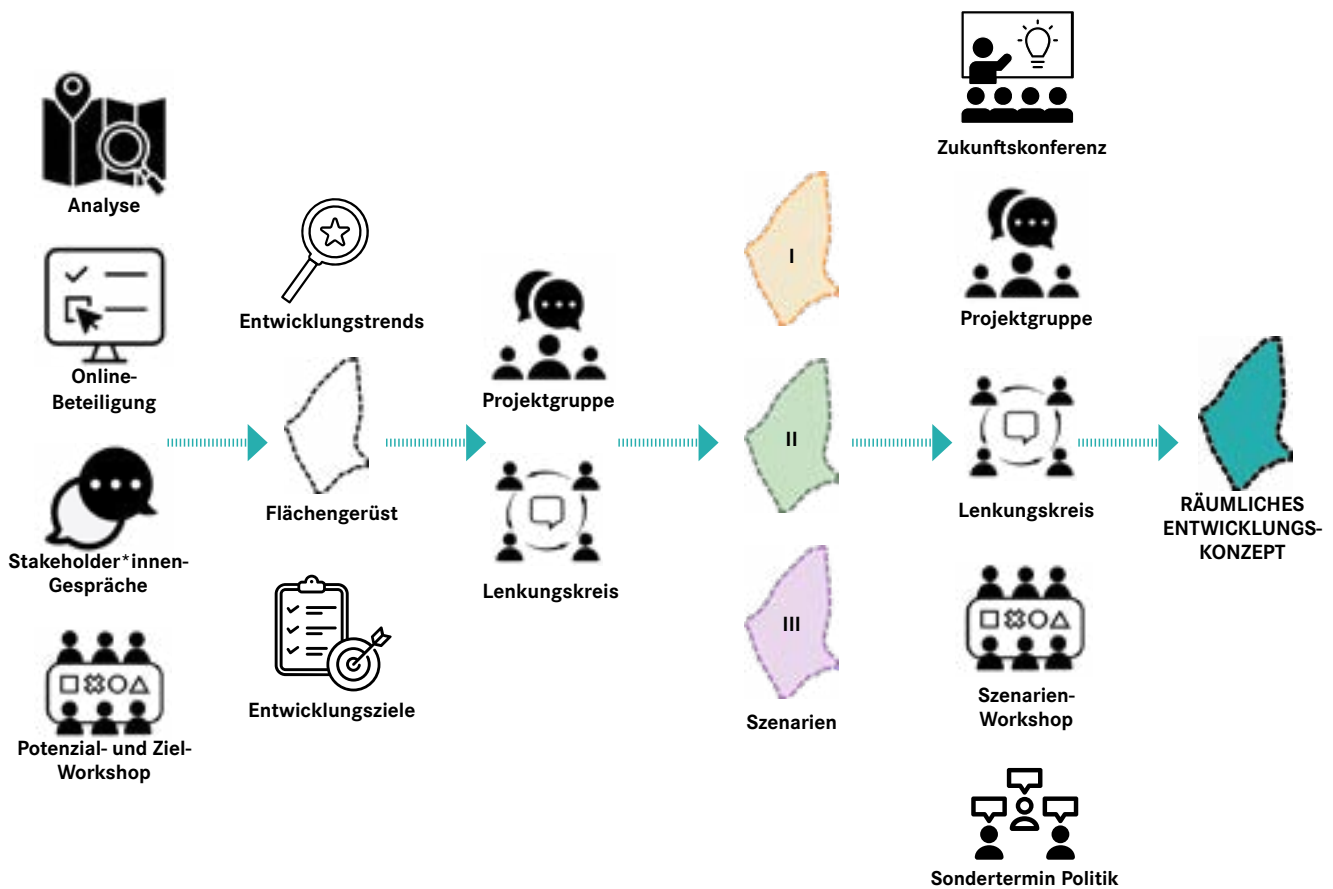
10



Prozessgrafik

Die thematische Analyse des Plangebiets bildete eine inhaltliche Grundlage, auf der im weiteren Arbeitsprozess drei Entwicklungsszenarien skizziert wurden, um mögliche Entwicklungspfade – sowohl räumlich als auch programmatisch – aufzuzeigen. In einem Folgeschritt wurden die Szenarien genutzt, um eine zukunftsfähige Vision

für das Quartier abzuleiten und damit ein Konzept für die räumliche Entwicklung zu formulieren. Abschließend wurde eine Vertiefung mit Blick auf eine zukünftige Weiterentwicklung der Liebigstraße sowie eine Projekt- und Maßnahmenübersicht als Grundlage für die weitere Entwicklung erstellt.



*Vorgehen der Konzeptentwicklung*

Im Prozess arbeiteten die beiden Planungsbüros Reicher Haase Assoziierte GmbH und Stadt-RaumKonzept GmbH eng mit der Stadt Köln, insbesondere dem Amt für Stadtentwicklung und Statistik, zusammen, um ein ganzheitliches und abgestimmtes Arbeitsergebnis zu gewährleisten.

Das Räumliche Entwicklungskonzept wird nach seiner Fertigstellung den Gremien der Stadt Köln zur politischen Beratung vorgelegt.

### 1.3 BETEILIGUNG

Das vorliegende Räumliche Entwicklungskonzept wurde im intensiven Dialog mit den ansässigen Institutionen und Bewohner\*innen erarbeitet. Die Beteiligung im Rahmen des Dialogprozesses gliederte sich in Formate der öffentlichen Beteiligung sowie der Beteiligung ausgewählter Akteur\*innen.

Die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit erfolgte zunächst durch eine **Online-Öffentlichkeitsbeteiligung** über das städtische Beteiligungsportal [meinungfuer.koeln](http://meinungfuer.koeln) zu Beginn des Planungsprozesses. Im Zeitraum vom 21. August bis zum 10. September 2023 hatten Interessierte die Gelegenheit, ihre Hinweise zur gegenwärtigen Situation des LiebigQuartiers sowie Ideen und Anregungen für eine Weiterentwicklung mitzuteilen und diese auch räumlich in einer Karte zu verorten. Insgesamt wurden 277 Beiträge eingereicht und mit 156 Kommentaren versehen sowie mit 1.172 Stimmen bewertet. Die Ergebnisse dieser Beteiligung wurden bei der Analyse berücksichtigt und nahmen im weiteren Prozess Einfluss auf das Räumliche Entwicklungskonzept. Sie sind zudem ausführlich in der Mitteilung an die Politik 0093/2024 dokumentiert.

Die Beteiligung von Vertreter\*innen ausgewählter Akteursgruppen fand im Rahmen von zwei Vor-Ort-Workshops statt. Als erste Veranstaltung fand am 20. September 2023 im Gemeindehaus der Evangelischen Nathanael Kirchengemeinde Bilderstöckchen ein **Potenzial- und Zielworkshop** statt. Hierzu wurden maßgebliche Akteur\*innen aus dem Planungsgebiet eingeladen, darunter Projektentwickler\*innen, Grundstückseigentü-

mer\*innen, Vertreter\*innen des Einzelhandels und der ansässigen Betriebe, Wohnungsbauunternehmen, Akteur\*innen der soziokulturellen Szene vor Ort sowie weitere Vereine und Akteur\*innen, die sich bürgerschaftlich engagieren. Gemeinsam wurden Potenziale des Quartiers erörtert, Ziele der weiteren Entwicklung formuliert, Bedarfe und Interessen ausgetauscht sowie Schwerpunktbereiche möglicher Entwicklungen verortet.

Der zweite Workshop, zu dem der selbe Personenkreis, zuzüglich der beiden Bezirksbürgermeister\*innen eingeladen wurden, fand am 31. Januar 2024 in der Städtischen Katholischen Grundschule Osterather Straße statt. In diesem **Szenarienworkshop** wurden verschiedene Szenarien für die zukünftige Entwicklung des Quartiers mit ihren spezifischen Vor- und Nachteilen, Chancen und Hemmnissen diskutiert.

Ein Bestandteil des Dialogprozesses waren darüber hinaus acht Einzelgespräche mit ausgewählten Personen. Diese **Stakeholdergespräche** mit den Eigentümer\*innen von Schlüsselgrundstücken und Akteur\*innen die sich bürgerschaftlich engagieren, waren gerade zu Beginn des Prozesses von hoher Bedeutung für die Informationsgewinnung, insbesondere zu den Flächen, die besondere Entwicklungspotenziale darstellen.

Während der Projektfinalisierung wurde eine **Zukunftskonferenz** als Präsenzveranstaltung durchgeführt. Bei der Veranstaltung am 20. März 2024 wurde der Entwurf des Räumlichen Entwicklungskonzepts präsentiert. Die über 100 Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zu geben, die bei der Finalisierung des Räumlichen Entwicklungskonzepts



berücksichtigt wurden.

Im Zuge des Prozesses wurden die betroffenen Dezentrate und Fachämter der Stadtverwaltung durch regelmäßige **Lenkungsreis- und Projektgruppensitzungen** einbezogen. Die Bezirks-

vertretungen Ehrenfeld und Nippes wurden fraktionsübergreifend in zwei **Sonderterminen** über die Zwischenergebnisse informiert.



*Potenzial- und Zielworkshop*



*Bodenpläne des LiebigQuartiers*

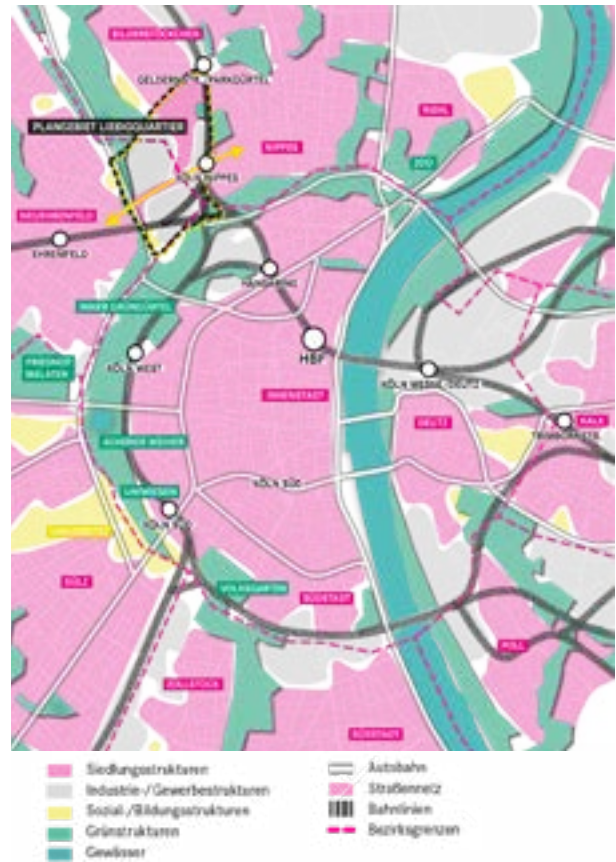


# 02

**BESTANDSANALYSE**



Überörtliche Einordnung



Örtliche Einordnung

## BESTANDSANALYSE

### 2.1 RÄUMLICHE EINORDNUNG DES PLANGEBIETS

Das LiebigQuartier, nordwestlich der Kölner Innenstadt gelegen und an den Inneren Grüngürtel angrenzend, erstreckt sich über Teile von Neu-ehrenfeld und Bilderstöckchen. Die Grenze zwischen den Stadtbezirken Ehrenfeld und Nippes verläuft mitten durch das Gebiet. Die Liebigstraße, die im Süden durch das Quartier verläuft, verbindet diese Stadtbezirke miteinander. Die Grenzen des LiebigQuartiers sind klar definiert: Im Nordwesten bildet der stark frequentierte Parkgürtel mit der Hochbahntrasse der Stadtbahnlinie 13 die Begrenzung. Westlich erstreckt sich die Grünanlage entlang der Autobahn 57. Die südli-

che Grenze markieren die Innere Kanalstraße und die Sportanlage des ESV Olympia, während im Osten der Bahndamm als Begrenzung fungiert. Auf rund 130 ha zeichnet sich das LiebigQuartier durch einen besonders heterogenen Charakter aus. Etwa 6.500 Menschen wohnen und ca. 4.300 Beschäftigte arbeiten dort (Stand 2022).

Das LiebigQuartier ist umgeben von zwei städtischen Freiräumen: dem Blücherpark im Norden und dem Inneren Grüngürtel im Süden, die als zentrale Elemente des gesamtstädtischen Grünsystems fungieren. Die Lage des Quartiers gewährleistet eine effiziente Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Anknüpfungspunkte sind dabei die S-Bahn-Haltestellen Geldernstraße/Parkgürtel sowie Köln-Nippes.

## 2.2 NUTZUNGSSTRUKTUR

Das LiebigQuartier zeichnet sich durch eine heterogene Nutzungsstruktur aus, die die unterschiedlichen Facetten des städtischen Lebens widerspiegelt. Hier treffen kleinteilige, durchgrünte Wohnnutzungen auf großflächige Gewerbestrukturen. Vereinzelte Grünflächen und Aufenthaltflächen sind im Quartier vorhanden, dennoch dominieren vor allem der ruhende Verkehr und versiegelte Straßenräume in weiten Teilen das Gebiet.

Es bestehen Gebietslagen, die eine höhere Nutzungsmischung aufweisen, in der Wohnnutzungen und kleinteilige Dienstleistungsangebote zusammenkommen. Raumprägend sind unter anderem die gewerbliche Nutzung des Schlachthofareals und die gegenüberliegende, noch in der Entwicklung befindende Wohnentwicklung. Übergehend in östlicher Richtung treten vermehrt Wohnnutzungen auf, welche sich bis zum Parkgürtel fortsetzen. Die soziale Infrastruktur ist über das Quartier verstreut und umfasst verschiedene Einrichtungen. Dazu zählen unter anderem die evangelische Nathanael Kirchengemeinde, die Grundschule Osterather Straße, Kindertages-

stätten, sowie Vereine wie das Begegnungs- und Fortbildungszentrum muslimischer Frauen e.V. (BFMF) oder die Griechische Gemeinde Köln e.V., die einen wichtigen Beitrag zum soziokulturellen Gefüge im Quartier leisten. Im Liebig257 gibt es ein Viertelswohnzimmer, ein Quartiersbüro sowie eine Werkstatt, die durch den KLuG e.V. betrieben werden. Zudem befindet sich die etablierte Kultur- und Veranstaltungsfläche Odonien im Quartier.

Weitläufige Gewerbeflächen, darunter Unternehmen wie DHL und RheinEnergie, prägen und begrenzen durch nicht öffentlich passierbare Grundstücke das Quartier. Die weiteren gewerblichen Nutzungen sind äußerst vielfältig und zeigen sich durch kleinteilige KFZ-Werkstätten, Lebensmittelgroßhändler, Einzelhandelsflächen oder Laufhäuser, in südlicher Randlage des Plangebiets.

Aufgrund der vorliegenden Nutzungsvielfalt und äußerst heterogenen Mischung können an den Übergängen zwischen den unterschiedlichen Nutzungen, Konflikte durch bspw. Lärmemissionen oder verschiedenen Infrastrukturansprüchen, auftreten.



*kleinteilige Mischnutzungen, Liebigstraße*



*Ehemaliger Molkereistandort, Geldernstraße*









*Städtebauliche Brüche Escherstraße*



*Liebigstraße*

## 2.3 STÄDTEBAU

Der Städtebau des Quartiers präsentiert sich, simultan zur Nutzungsstruktur, entsprechend heterogen. Es besteht eine Mischung aus großen Hallentypologien und Sonderbausteinen, kleinteiligen Wohnbebauungen, begrünten Siedlungsstrukturen in Zeilenbauweise aber auch modernen Bebauungen jüngerer Datums. Unterschiedliche Maßstäbe und Körnungen treffen im LiebigQuartier aufeinander.

Das Quartier wird von Barrieren umschlossen. Dazu zählen die Bahngleise im Osten und Süden, sowie die stark befahrene Innere Kanalstraße im Süden, die A57 im Westen und dem Parkgürtel und der Stadtbahntrasse im Norden. Aufgrund dieser Barrieren gibt es nur wenige direkte Wegeverbindungen zu den umliegenden Frei- und Erholungsräumen und Anschlussmöglichkeiten an die benachbarten Stadtteile.

Die Liebigstraße fungiert als direkte städtische Verbindungsachse zwischen den Stadtteilen Nippes und Neuhrenfeld und formuliert somit zwei

wichtige Eingangssituationen ins Quartier. Allerdings mangelt es insbesondere auf der Liebigstraße in Höhe des ehemaligen Schlachthofareals grundlegend an einer Fassung des öffentlichen Raumes. Lediglich die Geldernstraße zeigt durch ihre größtenteils gefassten Raumkanten und die alleeartige Straßenbegrünung eine klare räumliche Ordnung auf.

Im Quartier ist der öffentliche Raum größtenteils funktional gestaltet und weist geringe Aufenthaltsqualitäten auf. Strukturen, die den Lieferverkehr und den motorisierten Individualverkehr (MIV) priorisieren, dominieren den öffentlichen Raum.

Ein hoher Grad an versiegelten Flächen im Quartier bietet Potenzial für Veränderungen und eine Neugestaltung im Sinne einer verbesserten Lebensqualität, klimagerechten Stadtgestaltung und effizienteren Nutzung des öffentlichen Raums.



# ANALYSEKARTE STÄDTEBAU

Untersuchungsgebiet

## Städtebauliche Strukturen

- Gebäudestrukturen
- Gebietsprägende Grünstrukturen
- Stadtteilübergreifende Verbindungsachsen
- Raumkanten
- Aufgebrochene Raumkanten
- Fehlende Raumkanten
- Unterführungen
- Gleise/Bahnflächen

## Städtebauliche Bewertung

- Potenzielle Entwicklungsflächen
- Erhaltungswerte Gestaltung
- Gestaltungsdefizite
- Städtebauliche Brüche
- Leerstand / Untergenutzte Strukturen
- Barrieren
- Eingang
- Eingangsdefizit (in der Gestaltung)
- Hochpunkte
- Nochbahn (Barriere + Gestaltungsdefizit)
- Fehlende Wegverbindung

RHA

1:15.000

# BILDERSTÖCKCHEN

S-Bahnstation  
Gelderstr. / Parkgürtel

Geldernpark

NIPPES

S-Bahnstation  
Köln-Nippes

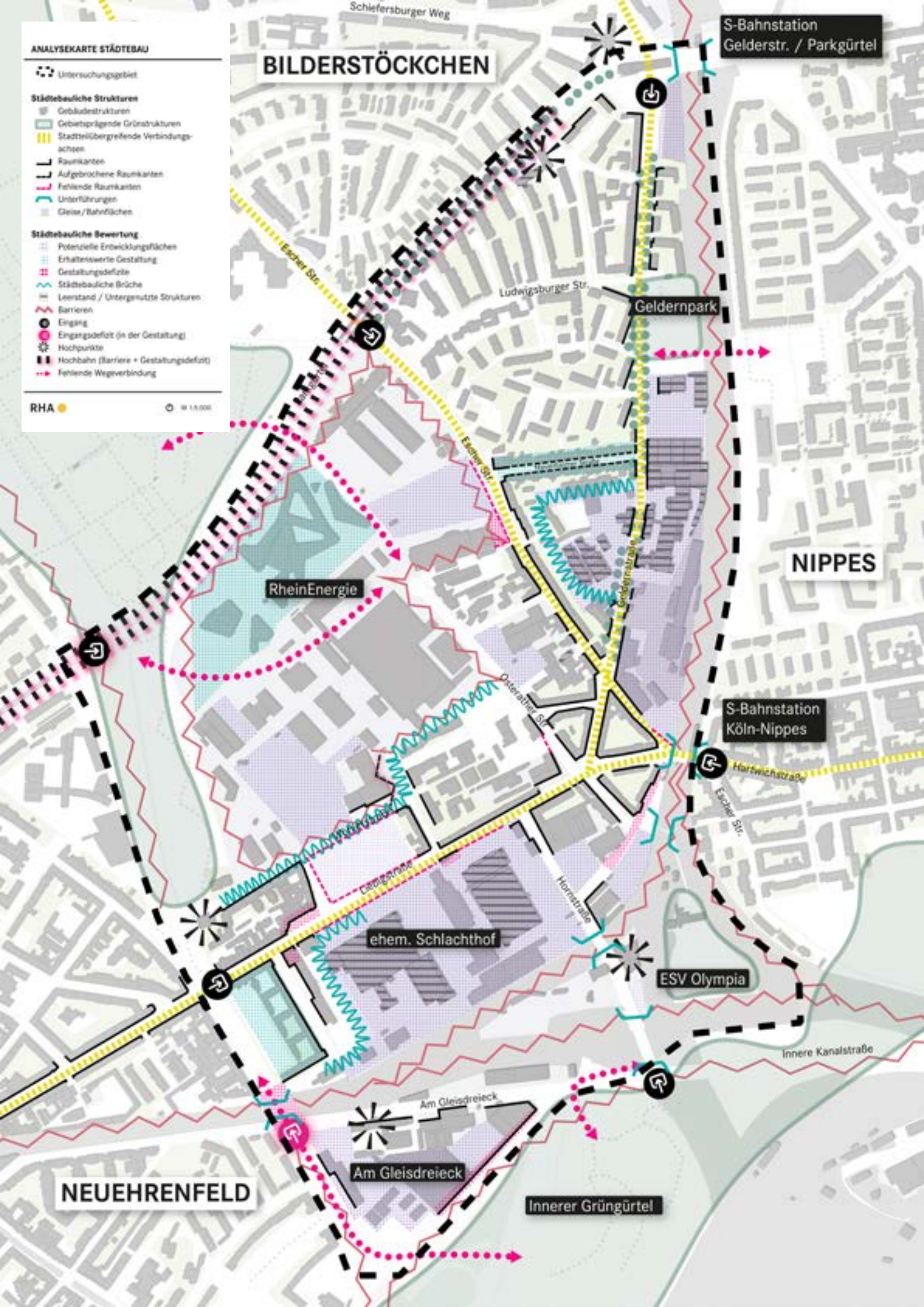
ehem. Schlachthof

ESV Olympia

NEUEHRENFELD

Am Gleisdreieck

Innerer Grüngürtel







Quartierseingang Liebigstraße aus Richtung Neuhrenfeld



ÖPNV-Knotenpunkt an der Liebigstraße/Quartierseingang S-Bahnhof Köln-Nippes

## 2.4 VERKEHR UND MOBILITÄT

Für den MIV ist das LiebigQuartier größtenteils gut erschlossen. Auch die Einzugsradien der ÖPNV-Haltestellen decken das Quartier fast vollständig ab. Lediglich im südlichen Bereich, zwischen der Straße Am Gleisdreieck und Innerer Kanalstraße, ist eine Unterversorgung festzustellen. Für das Fuß- und Radverkehrsnetz besteht, aufgrund von Lücken und geringer Bestandsqualität, eine Notwendigkeit dieses auszubauen und zu qualifizieren.

Das Quartier ist durch zwei S-Bahnhöfe (Geldernstraße/Parkgürtel und Köln-Nippes) sowie zwei Haltestellen der Stadtbahn (Escher Straße und Geldernstraße/Parkgürtel) an das SPNV-Netz angeschlossen. Fußläufig zu erreichende Bushaltestellen befinden sich im Quartier an der Liebig- und der Geldernstraße.

Radwege entlang der Liebig-, Escher- und Geldernstraße sind in Teilen vorhanden, doch insgesamt in mangelnder Gestalt aufgrund von unübersichtlichen und unsicheren Wegführungen. Dies betrifft vor allem Kreuzungsbereiche und Quartierseingänge. Auf allen anderen Straßen wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt.

Die Haupteinfahrt für den MIV verläuft über den Parkgürtel, die Innere Kanalstraße und die Liebigstraße, wobei der nah gelegene Anschluss an die A57 eine Verbindung zum überörtlichen Verkehrsnetz ermöglicht. Innerhalb des Quartiers sind neben der Liebigstraße die Escherstraße, die Geldernstraße und die Hornstraße wichtige Erschließungsachsen, insbesondere für den Logistikverkehr. Vor allem die Innere Kanalstraße, die Hornstraße und die Escher Straße weisen bereits ein hohes Verkehrsaufkommen auf, weshalb bei baulichen Entwicklungen die damit einhergehenden veränderten Verkehrsbelastungen in jedem Fall geprüft werden müssten.

Prägend für das Gebiet sind großflächige private Parkieranlagen, die nicht gebündelt und größtenteils ebenerdig verortet sind. Südlich des S-Bahnhofs Köln-Nippes befindet sich eine P+R-Anlage.

Die fußläufige Durchwegung wird durch eine autofokussierte Gestaltung der Erschließungsstraßen als untergeordnet eingestuft. Dem Quartier fehlt es an Anknüpfungsstellen für den Fuß- und Radverkehr, um die außenliegenden Barrieren zu überwinden.



# ANALYSEKARTE VERKEHR UND ERSCHLIEBUNG

Untersuchungsgebiet

## Mobilitätsstrukturen

- MIV - Erschließung
- Autobahn
- S-Bahn/ Regionalbahn
- Stadtbahn
- Buslinien
- Radwege
- Fußwege
- Privater Parkplatz
- Öffentlicher Parkplatz
- Stadtbahnhaltestelle
- S-Bahnstation
- Bushaltestelle
- Carsharing-Station
- Parkplatzfläche

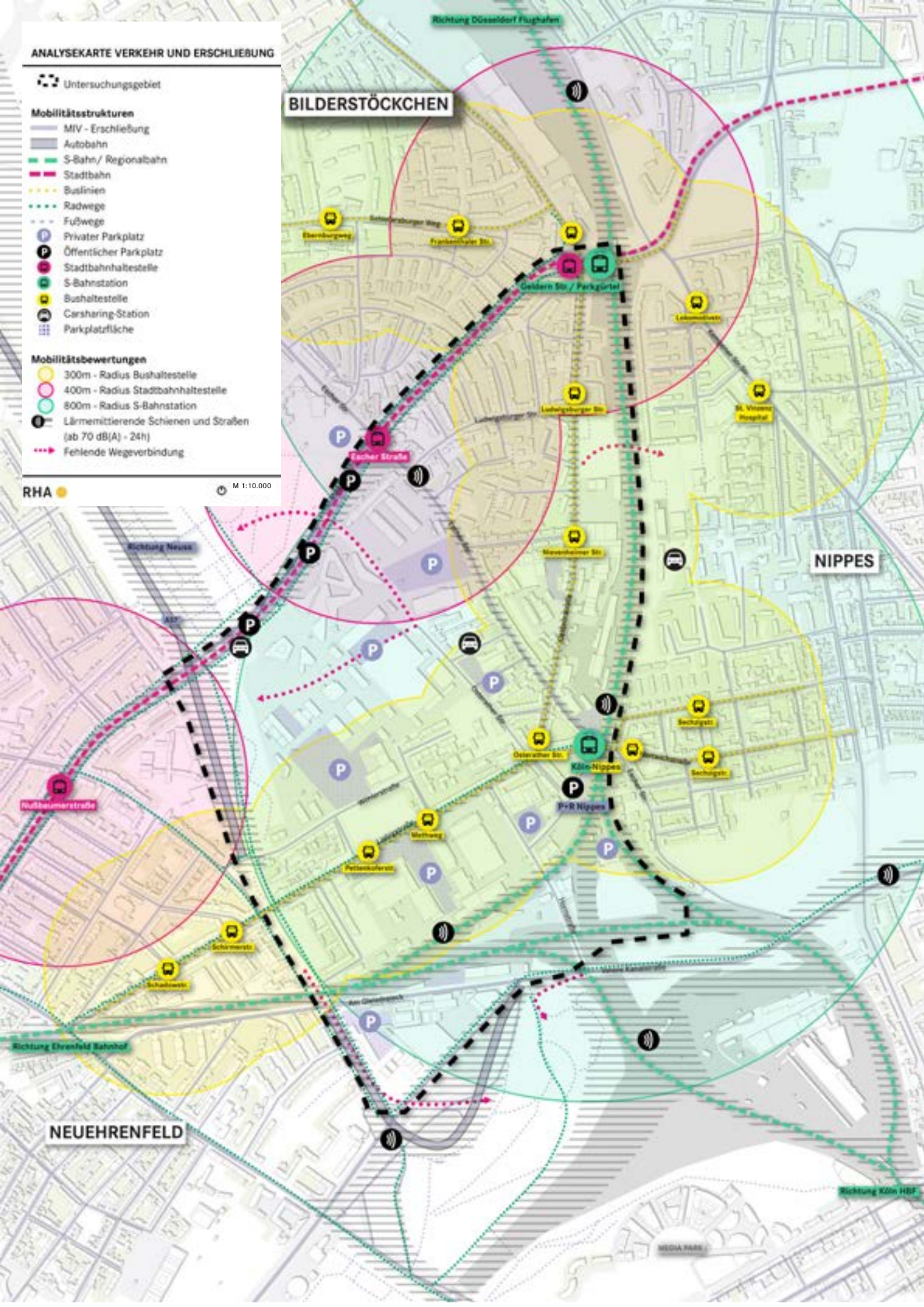
## Mobilitätsbewertungen

- 300m - Radius Bushaltestelle
- 400m - Radius Stadtbahnhaltestelle
- 800m - Radius S-Bahnstation
- Lärmemittlernde Schienen und Straßen (ab 70 dB(A) - 24h)
- Fehlende Wegeverbindung

RHA

M 1:10.000

## BILDERSTÖCKCHEN





## 2.5 FREIRAUM

Der Freiraum im Plangebiet beschränkt sich auf wenige Abschnitte, die stärker begrünte Bereiche aufweisen. Diese liegen größtenteils in den Randbereichen des Quartiers. Abgesehen vom Geldernpark und dem westlichen Bereich des Quartiers, sind keine zusammenhängenden, qualitativ hochwertigen Grünstrukturen vorhanden. Die Autobahndeckelung zwischen Wöhler Straße und den Bahngleisen nimmt die nördlich angrenzenden Grünstrukturen auf und bietet zudem Sport- und Spielflächen.

Isolierte Baumstandorte oder halböffentliche und private Gärten in Wohnlagen sind in Teilbereichen vorhanden und liefern einen wichtigen Beitrag für das Mikroklima. Sie sind jedoch nicht als öffentlich zugängliche Frei- und Erholungsflächen nutzbar. Als weitere Grünfläche ist die Kleingartenfläche nördlich angrenzend an die Grundschule Osterather Straße zu nennen.

Der Geldernpark wird als bedeutender Park für das südliche Bilderstöckchen angesehen. Er bie-

tet weitere Sport- und Spielmöglichkeiten. Einen starken Kontrast hierzu bilden die Verkehrs- und Parkplatzflächen, welche fast flächendeckend das Quartier prägen und insgesamt einen hohen Versiegelungsgrad erzeugen.

Eine Teilentsiegelung und Neubegrünung bietet die Chance, das Risiko von ungünstigen klimatischen Bedingungen im Gebiet zu mindern und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Ein hohes Potenzial für das Quartier und die umliegenden Gebiete besteht in der Vervollständigung der Verbindung zwischen dem Blücherpark im Norden und dem Inneren Grüngürtel im Süden des Plangebiets, um bestehende lokale Grünräume sowie hochwertige Erholungsräume zu verbinden.

Die Entsiegelung, die Integration von Grünstrukturen unter Berücksichtigung des Baumbestands sowie die Stärkung der Grünanbindung sind als wichtige Entwicklungspotenziale herauszustellen.



*Geldernpark*



*Basketballplatz auf dem Autobahndeckel*



# ANALYSEKARTE FREIRAUM, KLIMA, UMWELT

■ Untersuchungsgebiet

## Freiraumstrukturen

- Waldstrukturen
- Baumbestand
- Öffentliche Grünflächen
- Grüne Wohnlagen
- Kleingartenanlagen
- Sportflächen
- Spielplätze
- Stadtteil übergreifende Verbindungen
- Radwege
- Fußwege
- Gleise/Bahnflächen

## Freiraumbewertung

- Großflächige versiegelte Strukturen
- Fehlende Wegeverbindungen
- straßenbegleitende Baumreihen
- Fehlende straßenbegleitende Baumreihen
- Zäsur/Lücken der Grünstrukturen

RHA ●

M 1:10.000

## BILDERSTÖCKCHEN

Schleierburger Weg

Begrünte Innenhöfe

Private Grünflächen

Private Gärten

Geldernpark

NIPPES

## Blücherpark

- + Verbindungselement
- + Spielmöglichkeit
- + Sportmöglichkeit
- + Naherholungspotenzial
- + Historisch gewachsen

## Im gesamten Quartier

- Fehlende Begrünung
- hoher Versiegelungsgrad
- mindere Aufenthaltsqualität

## NEUEHRENFELD

## Autobahn Deckel

- + Spielmöglichkeit
- + Lärmschutz
- + Naherholungspotenzial
- + Nachbarschaftstreffpunkt

## Innerer Grüngürtel

- + Übergeordnete Grünverbindung
- + Spielmöglichkeit
- + Sportmöglichkeit
- + Biodiversität
- + Naherholungspotenzial
- + Sozialer Treffpunkt

MEISSA PARK





*Eingangsbereich zum Schlachthofareal, Liebigstraße*



*Südlicher Ausläufer des Blücherparks an der A57*

## 2.6 KLIMA

Eine integrierte Betrachtung der hitzebelasteten Siedlungsflächen zeigt, dass verglichen mit den umliegenden Stadtteilen, das LiebigQuartier weniger Hitzebelastung aufweist. Dennoch ist die Hitzebelastung in großen Teilen hoch und teilweise sogar sehr hoch. Dies wird bedingt durch großflächig versiegelte Flächen wie bspw. auf dem Schlachthofareal und den ehemaligen Mobau- und Molkereiflächen.

Fehlende Straßenbegrünungen oder Verschattungsmöglichkeiten verstärken diesen Effekt. Angesichts der prognostizierten Zunahme von Extremwetterereignissen und erhöhter Hitzebelastung empfiehlt es sich, Klimaanpassungsmaßnahmen grundlegend in die Planung zu integrieren.

Die Eignung von Dachflächen für Begrünungsmaßnahmen wird ebenfalls in der Analysekarte abgebildet. Besonders groß ist das Potenzial auf Gebäuden mit großen Flachdächern. Dazu zählen vor allem Gebäude des RheinEnergie-Geländes, der ehemaligen Molkerei, dem Schlachthofareal

sowie auf Gebäuden im Bereich zwischen der Straße Am Gleisdreieck und der Inneren Kanalstraße.

Der thermischen Belastung des Siedlungsraums steht die thermische Ausgleichsfunktion des Freiraums gegenüber. Die Analysekarte hebt die Bedeutung siedlungsnaher Grünstrukturen wie die des Blücherparks und des Inneren Grüngürtels für das Stadtklima hervor. Diese fungieren auch als wichtige Kaltluftentstehungsgebiete und tragen zur umliegenden Kühlung bei.

Neben der thermischen Belastung spielt auch die Starkregenbelastung für die Klimaanpassung eine große Rolle. Überflutungsbelastete Bereiche im Quartier konzentrieren sich vor allem entlang zentraler Verkehrsachsen wie dem Tunnel der A57-Überdeckung und dem Knotenpunkt Hornstraße/Innere Kanalstraße sowie entlang der Escher- und Geldernstraße. Bei potenziellen Entwicklungen vom Molkerei- und Schlachthofareal sind auch die überflutungssensiblen Flächen zu berücksichtigen.



# ANALYSEKARTE FREIRAUM, KLIMA, UMWELT

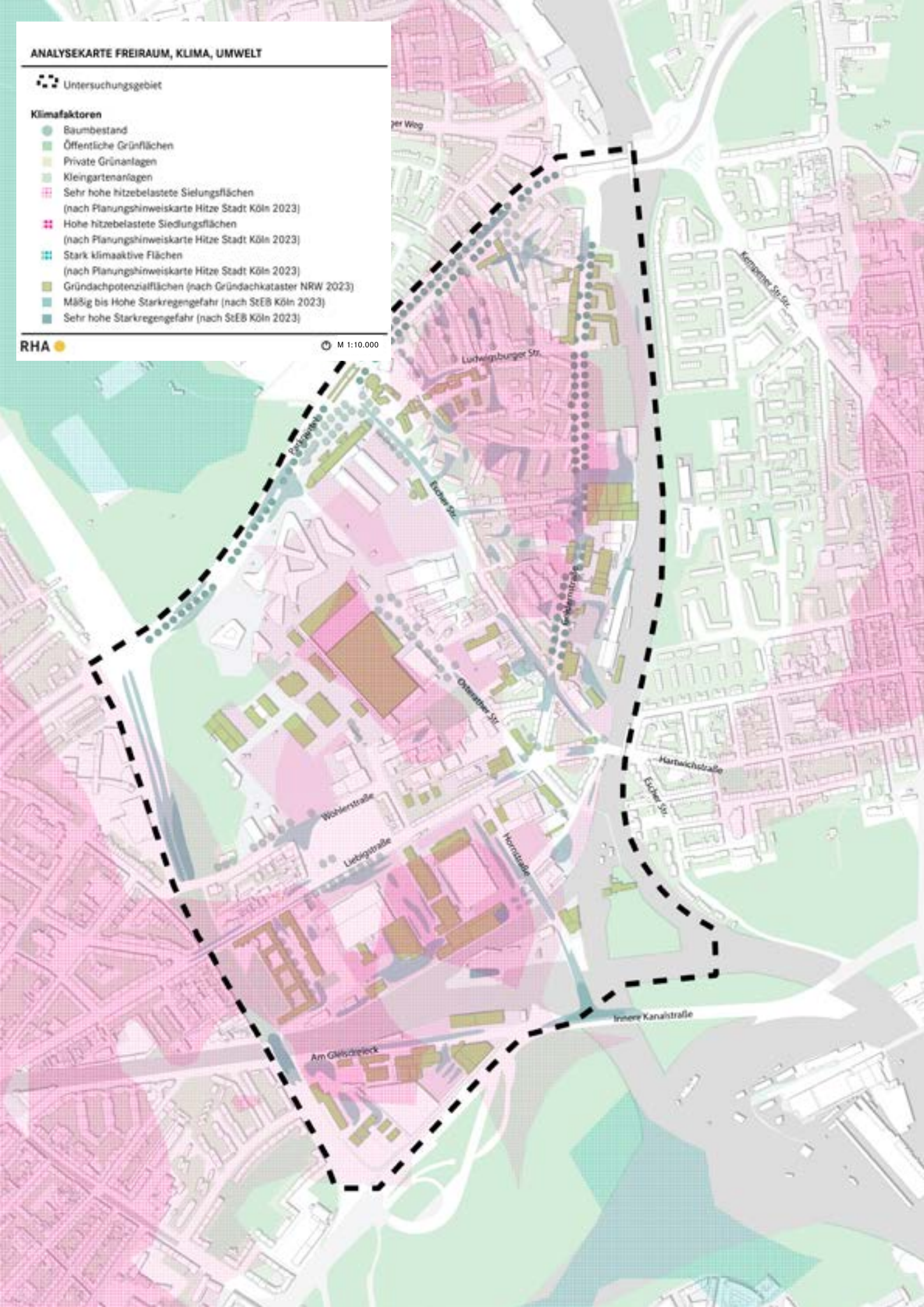
Untersuchungsgebiet

## Klimafaktoren

- Baumbestand
- Öffentliche Grünflächen
- Private Grünanlagen
- Kleingartenanlagen
- Sehr hohe hitzebelastete Siedlungsflächen (nach Planungshinweiskarte Hitze Stadt Köln 2023)
- Hohe hitzebelastete Siedlungsflächen (nach Planungshinweiskarte Hitze Stadt Köln 2023)
- Stark klimaaktive Flächen (nach Planungshinweiskarte Hitze Stadt Köln 2023)
- Gründachpotenzialflächen (nach Gründachkataster NRW 2023)
- Mäßig bis Hohe Starkregengefahr (nach StEB Köln 2023)
- Sehr hohe Starkregengefahr (nach StEB Köln 2023)

RHA

M 1:10.000



## 2.7 STÄRKEN, SCHWÄCHEN, CHANCEN UND RISIKEN

Die Untersuchung des LiebigQuartiers unter den Gesichtspunkten von Nutzung, Städtebau, Mobilität und Freiraum hat vielfältige Erkenntnisse über die Potenziale, Risiken, Stärken und Schwächen erbracht. Die vielseitige Nutzung und Bebauung des Quartiers mit Wohn- und Gewerbeflächen erstreckt sich über das gesamte Planungsgebiet. Hierbei sind insbesondere an den Übergängen zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen Nutzungskonflikte erkennbar.

Eine Schwäche des LiebigQuartiers ist die Vielzahl von Barrieren, zu denen Bahngleise, nicht begehbare Gewerbegebiete, die Innere Kanalstraße und die A57 zählen. Diese Barrieren begrenzen die Bewegung innerhalb des Quartiers und die Verbindung mit den angrenzenden Bereichen. Dadurch existieren in Teilen weitestgehend isolierte Bereiche wie der umschlossene Bereich zwischen Innerer Kanalstraße und der Straße Am Gleisdreieck.

Eine weitere Schwäche des LiebigQuartiers ist die starke Versiegelung von Flächen, die im Sommer zu erhöhter Hitze und bei Starkregen zu Überflutungen führen kann.

Das Fuß- und Radwegenetz erscheint an einigen Stellen vernachlässigt aufgrund von unübersichtlichen Querungsmöglichkeiten oder schmalen und unvollständigen Fahrradwegen.

Die fehlende Gestaltung des Stadtgrüns entlang der Straßen, insbesondere entlang der Liebigstraße, sowie die begrenzten Wegeverbindungen zu

nahegelegenen Grünflächen werden ebenfalls als Defizite wahrgenommen.

Neben diesen Herausforderungen verfügt das LiebigQuartier auch über Stärken. Dazu zählen vor allem die Nähe zu hochwertigen Grünflächen, eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und der Bestand begrünter Wohngebiete im nördlichen Bereich des Plangebietes. Zusätzlich ermöglicht die integrierte Lage eine vielfältige Nutzung des Quartiers, da die Liebigstraße eine wichtige Verbindungsachse zwischen den Stadtteilen Ehrenfeld und Nippes ist. Sie besitzt das Potenzial für die anliegenden Grundstücke, eine eigene Adresse zu formulieren.

Darüber hinaus bestehen auch Risiken, die zu reduzieren sind. Dazu zählen Lärmemissionen an den Übergangsbereichen zur bestehenden Wohnbebauung sowie die potenzielle Verdrängung von Gewerbe durch heranrückende neue Wohnbebauung. Um diese Nutzungskonflikte und städtebaulichen Umbrüche zu minimieren, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Risiken notwendig.

Chancen liegen vor allem in der Entwicklung der Potenzialflächen, der Schaffung von neuen Wegeverbindungen sowie der qualitativen Aufwertung der vorhandenen Verbindungen, der Aufwertung von Quartierseingängen und der Umgestaltung von Verkehrs- und Brachflächen. Eine flexible Nutzungsmischung, die Förderung der Nahmobilität und die Integration emissionsarmer und klimatisch angepasster Planungen können die Zukunft des Quartiers positiv beeinflussen.

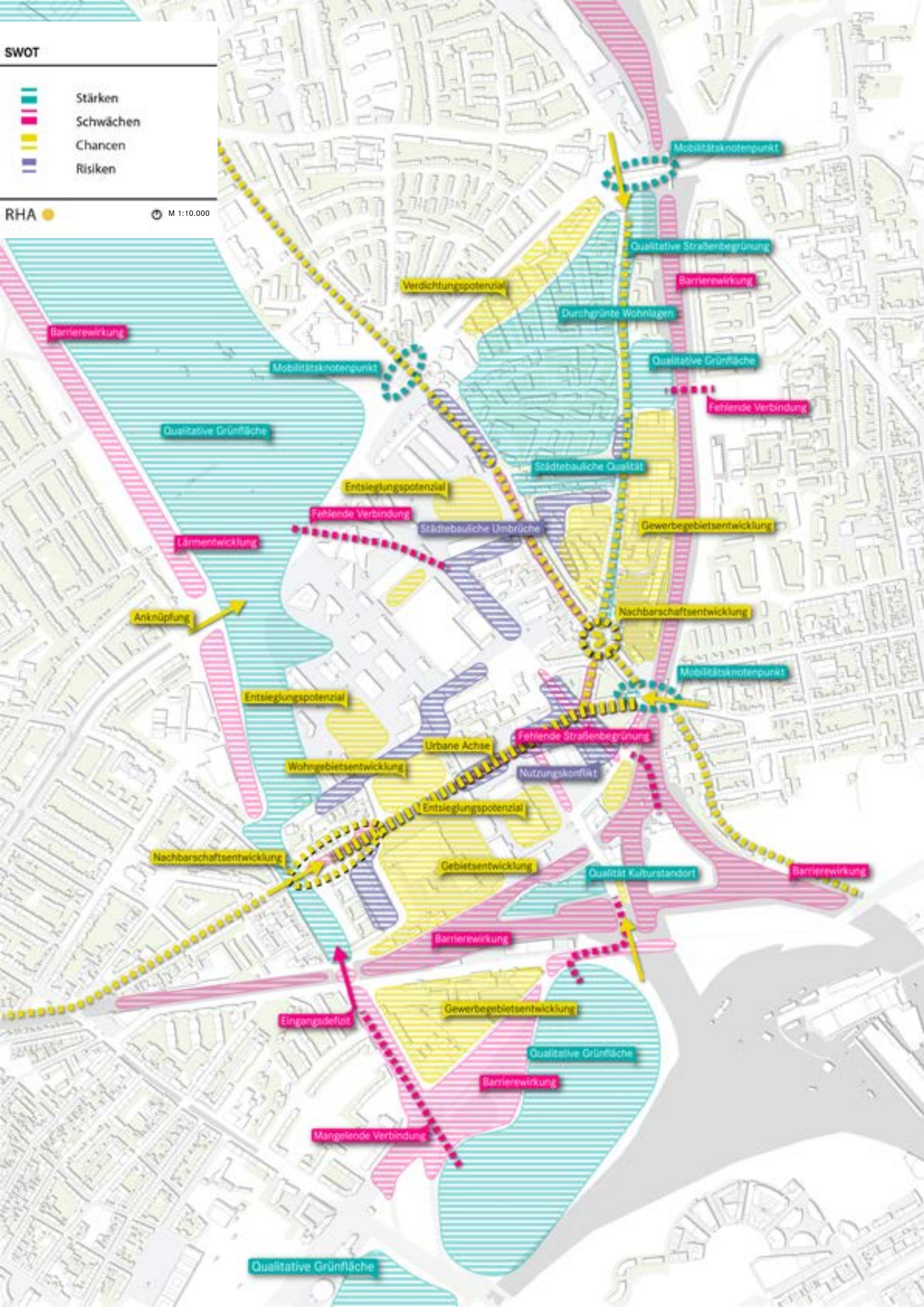


SWOT

- Stärken
- Schwächen
- Chancen
- Risiken

RHA

M 1:10.000



Barrierewirkung

Mobilitätsknotenpunkt

Qualitative Straßenbegrünung

Verdichtungspotenzial

Barrierewirkung

Durchgrünte Wohnlagen

Qualitative Grünfläche

Qualitative Grünfläche

Fehlende Verbindung

Mobilitätsknotenpunkt

Städtebauliche Qualität

Entsiegelungspotenzial

Gewerbegebietentwicklung

Fehlende Verbindung

Städtebauliche Umbrüche

Lärmentwicklung

Nachbarschaftsentwicklung

Anknüpfung

Mobilitätsknotenpunkt

Entsiegelungspotenzial

Fehlende Straßenbegrünung

Urbane Achse

Wohngebietentwicklung

Nutzungskonflikt

Nachbarschaftsentwicklung

Entsiegelungspotenzial

Gebietsentwicklung

Qualität Kulturstandort

Barrierewirkung

Barrierewirkung

Eingangsdefizit

Gewerbegebietentwicklung

Qualitative Grünfläche

Barrierewirkung

Mangelnde Verbindung

Qualitative Grünfläche

# 03

## SZENARIEN

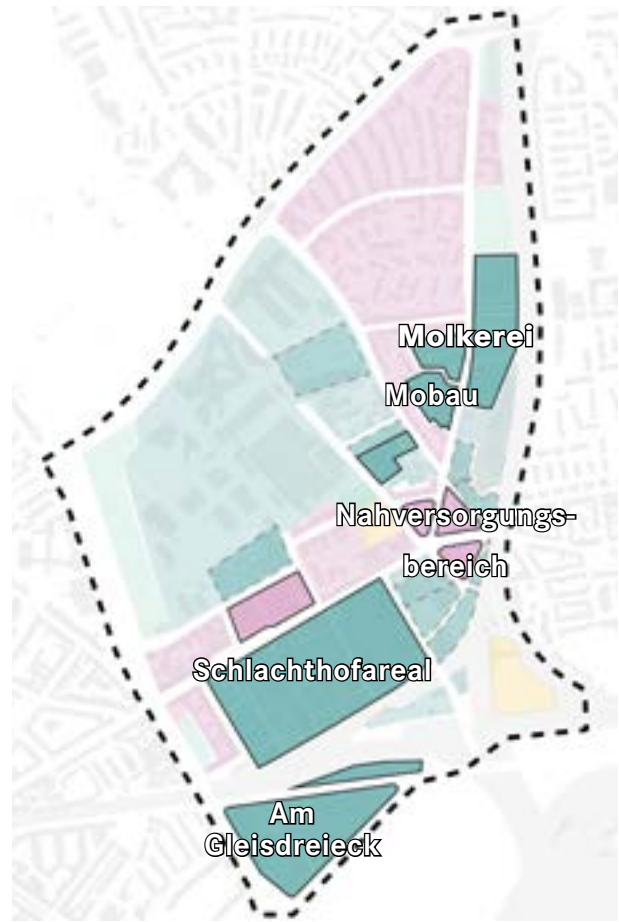


# SZENARIEN

## 3.1 HERLEITUNG DER SZENARIEN

Basierend auf der Analyse, den Hinweisen und Anregungen der Bürger\*innen aus der Online-Öffentlichkeitsbeteiligung, Gesprächen mit Stakeholder\*innen aus dem Gebiet, Hinweisen verschiedener Fachdienststellen innerhalb der Verwaltung sowie einem Potenzial- und Zielworkshop, wurde das Flächengrundgerüst erarbeitet. Dieses Gerüst zeigt maßgeblich die Flächen der sich aktuell abzeichnenden bzw. zukünftigen Entwicklungsschwerpunkte auf. Es umfasst Bereiche, die unbebaut sind, in denen die ursprüngliche Nutzung aufgegeben wurde oder die untergenutzt sind. Ausgenommen sind Bereiche, die als Bestandschutz gekennzeichnet sind.

Für die räumliche Entwicklung sind im wesentlichen vier Schwerpunktbereiche zu nennen. Dazu zählen das vollständig von Straßen umschlossene "Am Gleisdreieck" im Süden des Quartiers, das "Schlachthofareal", welches sich zwischen Liebigstraße und Bahngleisen befindet und mit ca. 9 ha den größten Schwerpunktbereich ausmacht, der "Nahversorgungsbereich", welche Wohn- und Gewerbenutzungen mit umfasst, sowie die beiden brachliegenden Flächen "Mobau" und "Molkerei" westlich und östlich der Geldernstraße entlang der Geldernstraße.



Flächengrundgerüst



## STÄDTEBAU UND WOHNEN

- Nutzungsmischung und Nutzungsdichte mit Wohnen, Arbeiten und Freizeit erproben
- Nutzungskonflikten vorbeugen / Wirtschaftsflächen städtebaulich integrieren\*
- Zentrale Stadtachsen städtebaulich aufwerten (Raumkanten, Nutzungen, Grün)
- Gebäudebestand sanieren und energetisch optimieren\*
- Bezahlbaren Wohnraum erhalten und schaffen\*

## WIRTSCHAFT UND VERSORGUNG

- Wirtschaftsstandort sichern / Arbeitsplätze erhalten und neu schaffen
- Flächen mehrfach nutzen (Multicodierung) / Gewerbe stapeln\*
- Kleinteiliges, stadtverträgliches Gewerbe / Gewerbehöfe ansiedeln
- Urbane (Lebensmittel-)Produktion fördern
- Nahversorgungszentrum definieren\*

## SOZIALES, KULTUR UND BILDUNG

- Sport- und Freiflächen öffnen und mehrfach nutzen\*
- Räume für (Weiter-)Bildung und Integration sichern und ausbauen
- Räume für Ehrenamt, Engagement und bürgerliche Initiativen bereitstellen\*
- Räume für Kulturnutzungen finden\*

## MOBILITÄT UND VERKEHR

- Straßenraum neu strukturieren und als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität aufwerten
- Fuß- und Radwegenetz ausbauen und verbessern
- Den ruhenden Verkehr stadtverträglich organisieren und reduzieren\*
- Logistik / Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln\*

## GRÜN UND KLIMA

- Grünraumvernetzung vervollständigen und Zugänglichkeit / Anbindung sicherstellen
- Straßen- und Gebäudegrün fördern / Hitzeinseln vermeiden\*
- Versickerungs- und Auffangmöglichkeiten für Starkregenereignisse verbessern / (Teil-)Entsiegelung fördern
- Klimagerechte Transformation des Quartiers\*

Entwicklungsziele für das LiebigQuartier (aufbauend auf der Stadtstrategie "Kölner Perspektiven 2030+")

\* Ziele, die im Rahmen des Prozesses ergänzend definiert wurden

### 3.1.1 Entwicklungsziele

Abgeleitet aus den Leitsätzen der Stadtstrategie 2.0 "Kölner Perspektive 2030+", wurden bereits in einem frühen Arbeitsschritt Entwicklungsziele für das LiebigQuartier definiert. Dabei gaben die Zielkarten der Stadtstrategie grundlegende Erkenntnisse über räumliche Zielsetzungen der Stadt Köln. In den Zielkarten wurden Flächen mit Transformations- und Entwicklungspotenzialen für Wohnen, Wirtschaft, Soziales und Mobilität sowie Grün und Klimazielen festgelegt.

Die räumlichen Zielsetzungen beinhalten Aussagen, die bei der weiteren Formulierung der Entwicklungsziele berücksichtigt und vertieft wurden. Die nebenstehende Übersicht zeigt die Entwicklungsziele. Die Zieldimension *Städtebau und Wohnen* wurde dabei ergänzt durch das Ziel einer stärkeren Nutzungsmischung, des Erhalts sowie der Neuschaffung von bezahlbarem Wohnraum. Darüber hinaus ist ein weiteres Ziel die Sanierung bzw. energetische Optimierung der Bestandsgebäude.

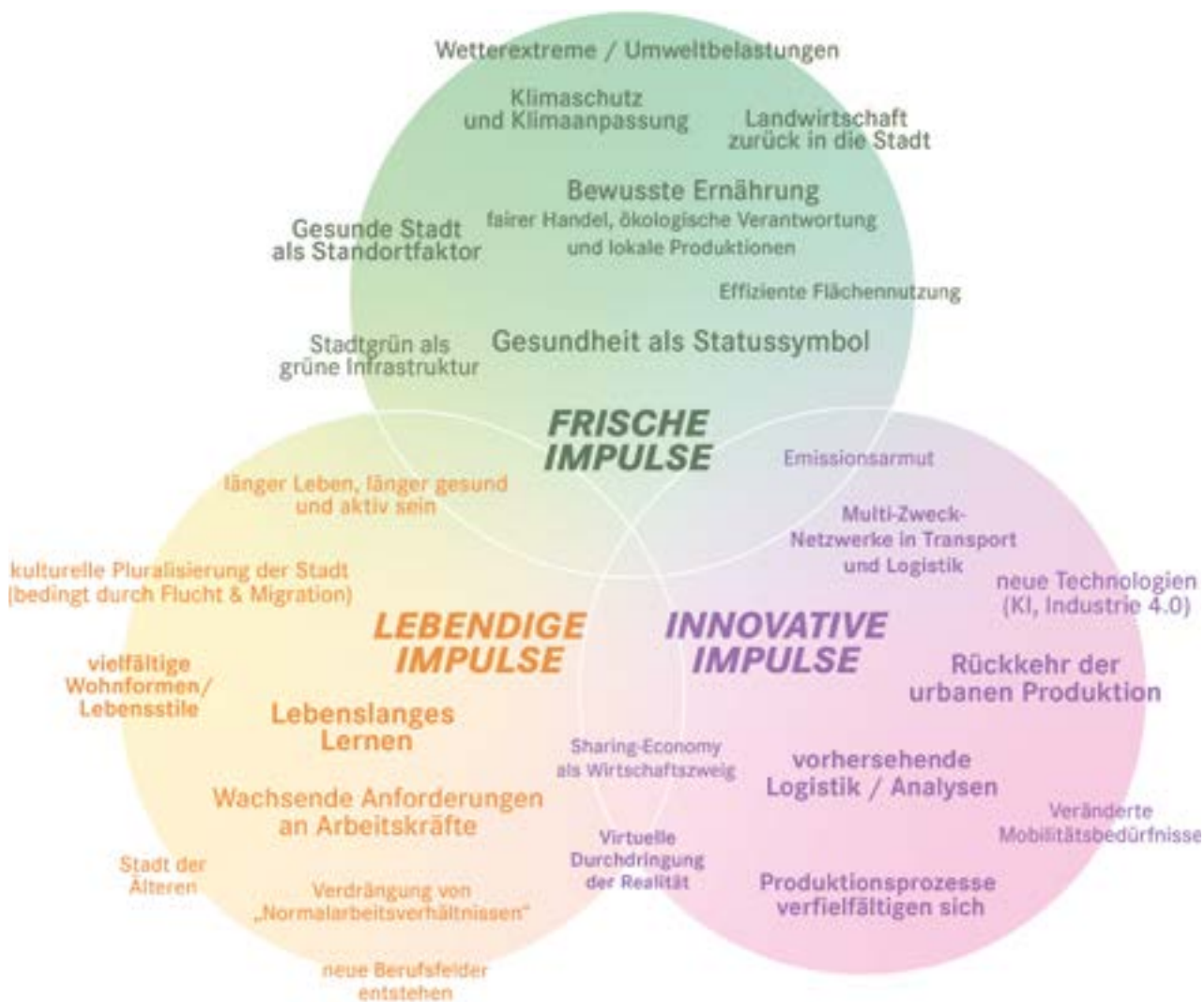
Die Zielkarte Wirtschaft der Stadtstrategie sieht im Bereich des LiebigQuartiers fast flächendeckend die Transformation zu innovativen und gemischten Gewerbegebieten mit den Schwerpunkten Dienstleistung, Produktion und Kreativwirtschaft vor. Das Räumliche Entwicklungskonzept vertieft die Zielsetzungen im Bereich *Wirtschaft und Versorgung* unter anderem durch die Multicodierung von gewerblichen Flächen, bspw. durch Nutzungsstapelungen oder der Einbindung von kleinteiligen und stadtverträglichen Gewerbeformen. Bestehende Betriebe sind in

ihrem Bestand zu sichern. Der Nahversorgungsbereich soll räumlich konzentriert und städtebaulich aufgewertet werden.

Während die Stadtstrategie für die Bereiche *Soziales, Kultur und Bildung* vor allem innerhalb von Wohnquartieren den Ausbau der Bildungs- und Sozialinfrastruktur vorsieht, weisen die Entwicklungsziele im Rahmen des Räumlichen Entwicklungskonzeptes zusätzlich auf den Bedarf an weiteren Sport- und Freiflächen hin.

Mobilitätsziele der Stadtstrategie beinhalten vor allem einen flächendeckenden Ausbau des Radwegenetzes. Neben diesem Ziel werden weitere Ziele für das Feld *Mobilität und Verkehr* aufgeführt, dazu gehören der Ausbau der Fußwegeverbindungen, die Neustrukturierung des Straßenraums mit einer erhöhten Aufenthaltsqualität, als auch die stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs heutiger und zukünftiger Wirtschaftsverkehre.

Unter *Grün und Klima* werden Entwicklungsziele zusammengefasst, die sich positiv auf das kleinräumige Stadtklima im Quartier auswirken um den hitzebelasteten Siedlungsflächen des Liebig-Quartiers entgegen zu wirken und eine klimagerechten Transformation des Quartiers gerecht zu werden.



Schwerpunktsetzung und Anknüpfung an Entwicklungstrends

### 3.1.2 Entwicklungstrends

Um für das LiebigQuartier im Folgenden drei verschiedene Szenarien mit einem zukunftsfähigen Leitbild zu entwickeln, wurde zunächst ein Blick auf aktuelle Entwicklungstrends der Stadtentwicklung geworfen, um sicherzustellen, dass die

entstehenden Leitbilder, die die grundlegende Ausrichtung der Szenarien vorgeben, zukunftsorientiert sind. Hierbei war die Publikation „Die Stadt von Übermorgen“ (BBSR, 2022) eine wichtige Grundlage, um einen Zugang zur komplexen Trendlandschaft zu bekommen.

Während die Szenarien als Gemeinsamkeit haben, dass sie allesamt auf eine Attraktivitätssteigerung des Quartiers als Wohn- und Arbeitsstandort abzielen und auf die Folgen des Klimawandels reagieren müssen, unterscheiden sie sich jedoch in ihrer individuellen Schwerpunktsetzung. Die Schwerpunktesetzungen wurden abgeleitet aus den Einzel- und Entwicklungstrends, so dass sich drei unterschiedliche Themenfelder ergeben haben:

### **Lebendige Impulse: Das lebenslange Lernen**

Das lebenslange Lernen greift vor allem die wachsenden Anforderungen an Arbeitskräfte auf, was einen zukünftig steigenden Bedarf an Aus- und Weiterbildungsstätten bedeutet. Um weiterhin auf dem Arbeitsmarkt als potenziell Arbeitnehmende zu agieren, müssen Menschen sich in Zukunft mit stärkeren Lern- und Flexibilitätsanforderungen auseinandersetzen, da sich die Anforderungen im Berufsalltag zunehmend schneller ändern werden. Darüber hinaus sind Projektarbeiten und Zeitverträge gegenüber dem „Normalarbeitsverhältnis“ keine Seltenheit mehr und es entstehen zudem neue Berufsfelder (BBSR, 2022).

### **Frische Impulse: Die Gesundheit als Statussymbol**

Die Gesunde Stadt als Standortfaktor, aber auch die gesunde und vor allem bewusste Ernährung rücken zunehmend stärker in den Fokus, was gleichzeitig den Stellenwert von lokaler Produktion und fairem Handel ansteigen lässt. Wetterextreme und Umweltbelastungen treten verstärkt auf und stoßen Maßnahmen des Klimaschutzes

und der Klimaanpassung bereits auf Planungsebene an. Dabei wird die Implementierung einer grünen Infrastruktur immer wichtiger (BBSR, 2022).

### **Innovative Impulse: Die Rückkehr der urbanen Produktion**

Aufgrund von kleinteiligeren, stadtverträglichen und emissionsärmeren Produktionsweisen spielt die Produktion innerhalb der Stadt wieder eine bedeutendere Rolle. Der Fokus der innerstädtischen Produktion auf mehrgeschossige Anlagen (z.B. Vertical Factory und Vertical Farming) ermöglicht eine neue Bündelung von Nutzungen und Synergien und bedeutet im Ganzen eine effizientere Flächennutzung. Produktionsprozesse sind insgesamt durch die Digitalisierung (Industrie 4.0) anpassbarer und vielfältiger (BBSR, 2022).

Für dieses Vorgehen lässt sich abschließend festhalten, dass die in der Szenarienentwicklung fokussierten globalen Entwicklungstrends die Ziele der Stadtstrategie ergänzen.



3.2 SZENARIO 1 - LEBENDIGE IMPULSE

In diesem Szenario wird eine integrierte Quartiersentwicklung angestrebt, bei der neue öffentliche Räume, welche Begegnung und Austausch fördern, geschaffen werden. Diese treten in Form von Plätzen oder gemeinschaftlich genutzten Flächen auf. Zudem ergänzen gemischte Wohn- und Arbeitsflächen das Quartier, um somit attraktiver für alle Bevölkerungsgruppen zu werden und eine vielfältige Nachbarschaft zu ermöglichen. Möglichkeiten der Begegnung und Gemeinschaft können hierbei in Form von geteilten Nutzungsangeboten wie Gemeinschaftswerkstätten oder Co-Working-Spaces auftreten. Auch eine für die Öffentlichkeit zugängliche Kantine könnte ein Ort hierfür sein. Die zusätzliche Implementierung von Bildungs- und Kultureinrichtungen stärkt die vorhandenen sozialen Strukturen. Dabei gilt es vor allem die bereits bestehenden soziokulturellen Angebote zu sichern.

sungen, neue Wegeführungen bei denen vor allem Fuß- und Radverkehr gefördert werden, können zusätzlich Lebens- und Standortqualitäten steigern.

SZENARIEN

34

Neben den vielfältigen Nutzungsmischungen, die zu einem lebendigen Wohn- und Arbeitsstandort beitragen, liegt der Fokus auf der Produktion von Wissen. Forschung, Lehre und Innovation treten hierbei in unterschiedlichen Formen an mehreren Orten auf und eröffnen das Potenzial, dass diese Einrichtungen einen Wissensstandort erzeugen um neue Ideen, Technologien und Unternehmen zu fördern.

Szenario 1 trägt dazu bei, dass das LiebigQuartier zu einem Zentrum für Wissenschaft wird und zu einer erhöhten wirtschaftlichen Aktivität beiträgt. Eine nachhaltige Infrastruktur, barrierefreie Zugänge und umweltfreundliche Mobilitätslö-

Leitbild Szenario 1 - Lebendige Impulse



# SZENARIO 1 - LEBENDIGE IMPULSE

## Urbane Achse

- besondere Raumqualität (EG-Zone)
- Urbane Achse
- Platzbereiche
- städtebauliches Highlight / Hochpunkt

## Grünes Netz

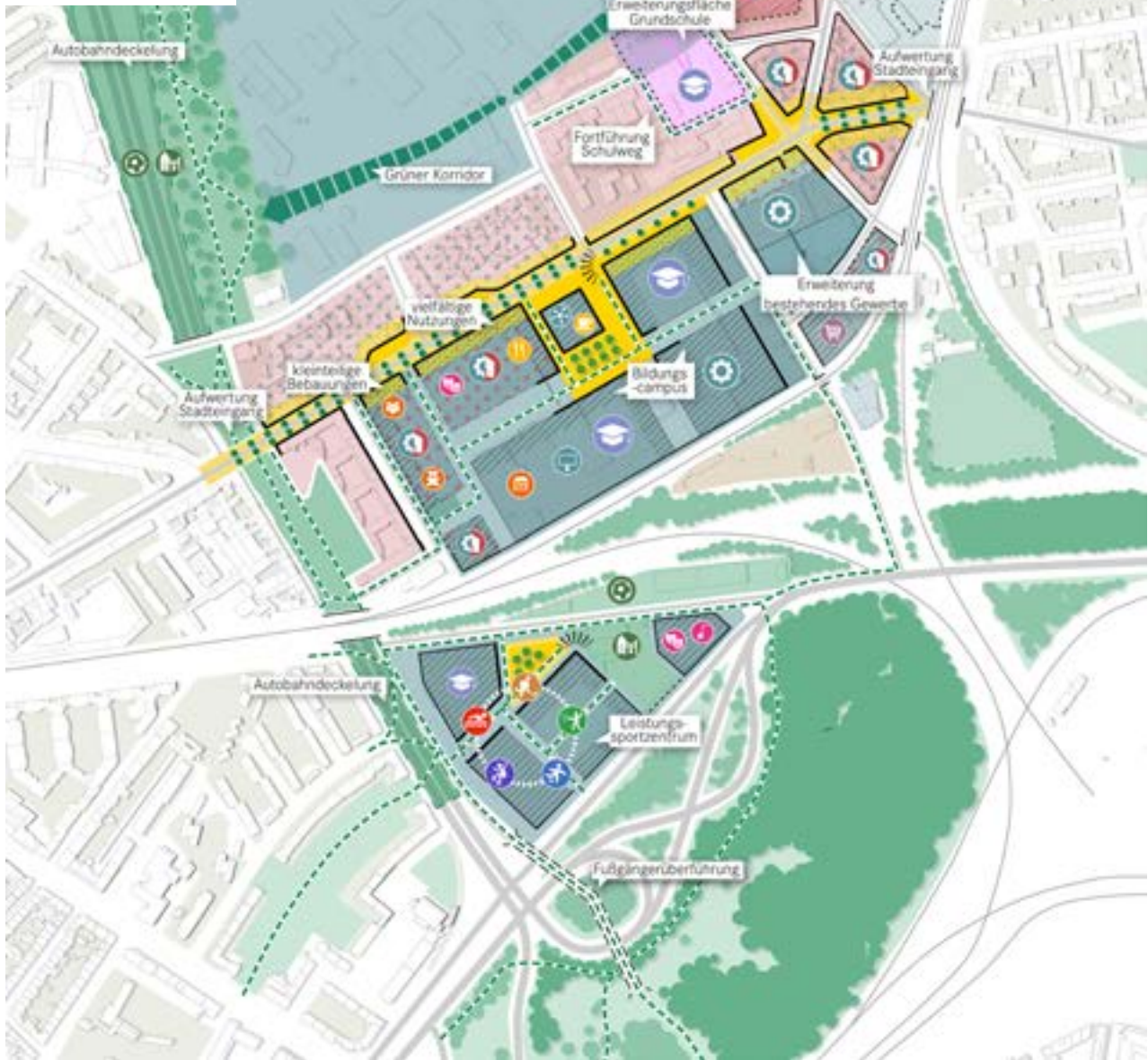
- Wegverbindungen
- Freifläche
- Grünverbindung
- Neuer Baumbestand

## Hauptnutzung Baufelder

- Gewerbe
- Wohnen
- Bebauungsschwerpunkt

## Ergänzende Nutzung Baufelder

- Sportangebote
- Spiel- und Freizeitangebote
- Geteilte Infrastruktur
- Büros
- Soziale Infrastruktur
- Gastronomie / Kantine
- Café
- Kita
- Bildungsangebote
- Veranstaltungsfläche
- Kultur
- Campus (Schule, Hochschule, Forschung)
- Supermarkt
- Leistungssportzentrum





### 3.3 SZENARIO 2 - FRISCHE IMPULSE

Das zweite Entwicklungsszenario greift die Tradition der Lebensmittelproduktion im Quartier auf und übersetzt diese in zeitgemäße, kleinteiligere Formen der urbanen Lebensmittelproduktion.

Dies könnte die Schaffung von urbanen Landwirtschaftsflächen wie bspw. Dachfarmen, Gewächshäusern oder vertikalen Farmen und Produktionsstätten, sowie die Um- und Nachnutzung von bestehenden Gebäuden umfassen. Die Integration von Märkten oder gemeinschaftlichen Verarbeitungsstätten kann hierbei die Verbindung zwischen Produzenten und Verbrauchern stärken. Dieser Ansatz ermöglicht nicht nur die Produktion von frischen Lebensmitteln, sondern fördert auch die Gemeinschaftsbildung und lokale Wertschöpfung. Moderne Technologien wie z.B. Aquaponik oder hydroponische Systeme aus der Fisch- und Pflanzenzucht leisten einen Beitrag für einen effizienten Flächengebrauch und eine erhöhte Ressourceneffizienz.

Szenario 2 trägt dazu bei, dass die Nachfrage nach regionalen Lebensmitteln und alternativen Ernährungstrends erhöht wird und die ökologische Vielfalt in städtischen Räumen, sowie ein Bewusstsein für lokale Lebensmittelproduktion gefördert werden. Darüber hinaus leistet der Ausbau der grünen Infrastruktur einen Beitrag zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Leitbild Szenario 2 - Frische Impulse



- grüne Achsen
- Impulsraum
- aktive Zone
- überregionaler Bezug
- Schwerpunkt Lebensmittelproduktion





### 3.4 SZENARIO 3 - INNOVATIVE IMPULSE

Dieses Szenario hebt die Bedeutung als innerstädtisches Gewerbegebiet hervor und fokussiert sich auf die innovative Weiterentwicklung von neuen und bestehenden Gewerbeflächen, sowie deren logistische Anbindung.

Zu Gunsten des Vorbehalts für großflächige, eigenständige Gewerbeprojekte, die in hoher Stückzahl serielle Fertigungen produzieren, steht in diesem Entwicklungsszenario die Attraktivierung als Wohnstandort an sekundärer Stelle. Dennoch berücksichtigt das Szenario die vorhandene heterogene Nutzungsmischung des Quartiers und reagiert vor allem an den Übergängen zwischen Wohnen und Gewerbe mit Pufferzonen. Architektonische Standards, welche sowohl die funktionalen Anforderungen der Produktion, als auch die Ansprüche umliegender Wohnbebauung berücksichtigen, können zudem Nutzungskonflikte reduzieren. Zukunftsorientierte Gewerbeflächen, die emissionsarme Produktionsverfahren verwenden und Produktgruppen bspw. im Bereich der High-Tech, Lasertechnik, Medizintechnik oder des Prototypenbaus herstellen, erscheinen aufgrund ihrer Anpassungsfähigkeit an unterschiedliche Marktanforderungen und ihrer Umweltverträglichkeit besonders realistisch und stadtverträglich. Zusätzlich könnte die Förderung von Start-Ups oder Technologiezentren im Gewerbegebiet zu Innovation und wirtschaftlichem Wachstum beitragen. Eine durchdachte Verkehrsplanung, die auf alternative Logistik- und Mobilitätssysteme setzt, kann die Erreichbarkeit verbessern und die Verkehrsbelastung minimieren.

Szenario 3 trägt dazu bei, dass die Neugestaltung der Gewerbeflächen nicht nur ökonomische Dynamik und Wettbewerbsfähigkeit fördert, sondern auch zu einem lebenswerten Quartier beitragen.

SZENARIEN

38

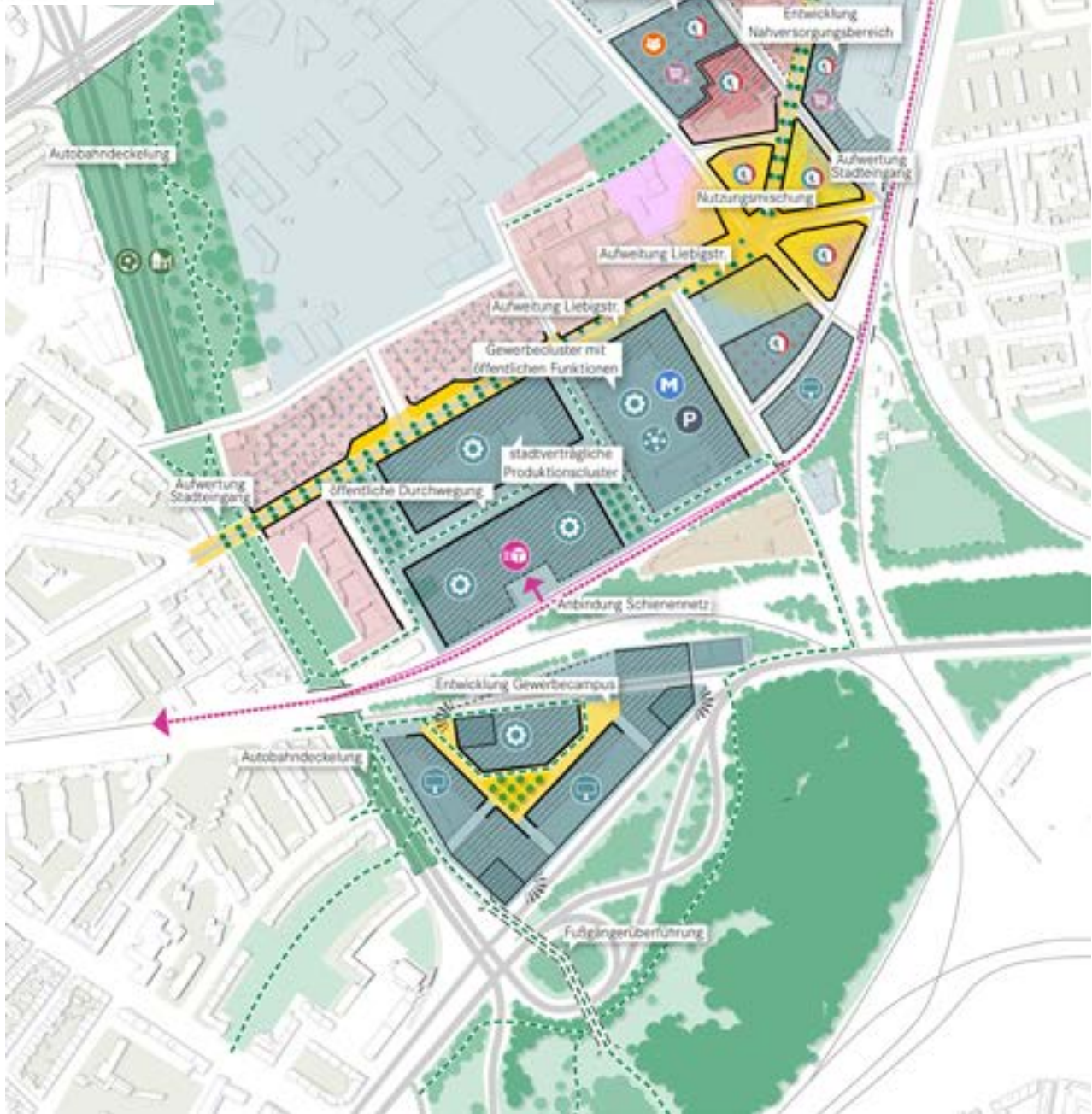
Leitbild Szenario 3 - Innovative Impulse





**SZENARIO 3 - INNOVATIVE IMPULSE**

- Urbane Achse**
- Produktive Achse
  - Platzbereiche
  - besondere Raumqualität (EG-Zone)
  - städtetypisches Highlight / Hochpunkt
- Grünes Netz**
- Wegverbindungen
  - Freifläche
  - Neuer Baumbestand
- Hauptnutzung Baufelder**
- Gewerbe
  - Wohnen
  - Bebauungsschwerpunkt
- Ergänzende Nutzung Baufelder**
- Sportangebote
  - Spiel- und Freizeitangebote
  - Gestaltete Infrastruktur
  - Büro
  - Soziale Infrastruktur
  - Logistik
  - Mobilitäts-Hub
  - Parkgarage
  - Nahversorgungsbereich
  - Logistikfläche





### 3.5 BEWERTUNG DER SZENARIEN

Die drei Szenarien wurden ausführlich im Szenarienworkshop mit den lokalen Akteur\*innen, den Vertreter\*innen der Stadtverwaltung und der KölnBusiness diskutiert und hinsichtlich ihrer Eignung für die zukünftige Entwicklung des Liebig-Quartiers überprüft.

#### Szenario 1 – Lebendige Impulse

Die Umsetzbarkeit dieses Szenarios stellt eine große Herausforderung dar. Flächen für die Bildungs- und Sozialinfrastruktur sind - insbesondere in Form eines Bildungscampuses auf dem Schlachthofareal - über den tatsächlichen Bedarf hinaus dargestellt. Dieses Angebot würde zwar zum Ausbau des Bildungsnetzes und zur Sicherung und Stärkung gemeinschaftlicher Angebote beitragen, würde aber die Weiterentwicklung der vorhandenen gewerblichen Nutzung erschweren. Dadurch entsteht - entgegen des übergeordneten Ziels - der Sicherstellung der gewerblich genutzten Flächen - ein zu starkes Ungleichgewicht zwischen nicht-kommerzieller, gemeinwohlorientierter Nutzung und produzierendem Gewerbe. Dennoch zeigt das Szenario auf, dass eine Stärkung der soziokulturellen Angebote einen Mehrwert für Anwohnende bietet und darüber hinaus auch ein Identitätsstifter sein kann, weshalb dieser Aspekt in das räumliche Entwicklungskonzept einfließen wird.

Das Szenario *Lebendige Impulse* setzt auf verbesserte, quartiersinterne Durchwegungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Hierfür ist aus städtebaulicher Sicht der Durchstich der Osterather Straße ein wesentliches Element des Szenarios, um die Nord-Süd Verbindung zu stärken. Jedoch

würde die neue Wegeverbindung die kritische Infrastruktur des ansässigen Energieversorgungsunternehmens gefährden, weshalb eine derartige Entwicklung nicht weiter verfolgt werden sollte. Eine verbesserte Anbindung des Quartiers an den Parkgürtel ist daher im Rahmen verkehrlicher Untersuchungen zu prüfen.

Eine Aufweitung des Straßenraums, wie es in Teilbereichen entlang der Liebigstraße in Szenario 1 vorgesehen ist, hat insgesamt das Potenzial den öffentlichen Raum vor allem für den Fuß- und Radverkehr zu qualifizieren und sollte in weiteren Entwicklungen verfolgt werden.

Auf den derzeit brachliegenden Flächen östlich und westlich der Geldernstraße ("Mobau" und "Molkerei") liegen in diesem Szenario Wohn- und gewerbliche Nutzungen direkt gegenüber. Dies würde zu Nutzungskonflikten führen und eine gewerbliche Entwicklung östlich der Geldernstraße erschweren. Dieser Ansatz sollte so nicht weiter geführt werden.

Bei Betrachtung des Gleisdreiecks wird deutlich, dass die Ansiedlung einer vielfältigen Gewerbestruktur eine Chance bietet, die Lebendigkeit und Belebung des Areals zu erhöhen. Hierbei ist die verkehrliche Anbindung an die Innere Kanalstraße vertieft zu untersuchen.

#### Szenario 2 – Frische Impulse

Die vorgeschlagene Zonierung, die das Szenario *Frische Impulse* auf dem Schlachthofareal aufzeigt, ist insgesamt als positiv zu bewerten, da hier Nutzungsabstufungen von gewerblichen Mischnutzungen bis zu ausschließlich gewerblich genutzten Flächen, stattfinden. Hierdurch können Teilbereiche des Schlachthofareals über unterschiedliche Zeiträume entwickelt werden, sodass

der Betrieb einiger Bestandsunternehmen der Lebensmittellogistik weiterhin gewährleistet ist. Eine Logistik-Untertunnelung der Gleise bzw. eine Verbindung zwischen Schlachthofareal und Am Gleisdreieck erscheint aufgrund des hohen technischen und kostenintensiven Aufwands als nicht realistisch und würde voraussichtlich keinen nennenswerten Mehrwert bieten. Eine distributionsorientierte Marktstruktur, die das Szenario im Bereich Am Gleisdreieck abbildet, würde eine erhöhte Verkehrsbelastung erzeugen und möglicherweise auch nicht ausreichend Fläche für eine derartige Nutzung bereitstellen können, weshalb diese Nutzungsentwicklung in weiteren Schritten nicht weiter verfolgt wird.

Dennoch bietet das Szenario mit der westlichen Freiraumausweitung eine Möglichkeit einer Grünraumvernetzung an, sodass dieser Entwurfsansatz in weiteren Entwicklungen mitaufgenommen werden sollte. Der Randbereich der RheinEnergie entlang der Wöhlerstraße bietet ein Nachverdichtungspotenzial, bei dem das Straßenprofil weiter vervollständigt und qualifiziert werden kann. Anders als in Szenario 1, wird in Szenario 2 die beiden Entwicklungsflächen östlich und westlich der Geldernstraße als ein Nutzungsbaustein verstanden und mit einem einheitlichen Konzept entwickelt. Hierdurch könnten Nutzungskonflikte vermieden werden.

### Szenario 3 – Innovative Impulse

Auch wenn aus wirtschaftlicher Sicht die Produktivität im Szenario *Innovative Impulse* wohl am höchsten ist, entsteht auf dem Schlachthofareal oder den Molkereiflächen kaum Mehrwert für Anwohnende. Lediglich eine Durchwegungsmöglichkeit des Schlachthofareals, sowie Parkmöglichkeiten, verbunden mit einer Mobilstation,

sind zu nennen. Allerdings erscheint die Mobilstation zu weit entfernt von wichtigen Haltepunkten des ÖPNV, sodass dieser Standort nicht weiter verfolgt werden sollte. Zudem ist im Verlauf der Liebigstraße auf Höhe des Schlachthofareals voraussichtlich von einem eher monotonen Erscheinungsbild der Erdgeschosszone aufgrund der großflächigen Produktionscluster, auszugehen. Neben den stadtverträglichen Produktionsformen sollten vor allem Übergangsbereiche zwischen Wohnen und Gewerbe oder wichtige Erdgeschosszonen zum öffentlichen Straßenraum ansprechend gestaltet werden, um einen Mehrwert für den gesamten Stadtraum zu generieren. Eine logistische Anlieferung über das bestehenden Schienennetz im südlichen Verlauf des Schlachthofareals erscheint sinnvoll, ist aber aufgrund der nicht vorhandenen Schienenkapazitäten und dem bereits weit vorangeschrittenen Ausbau des S-Bahn-Netzes nicht umsetzbar.

Die Entwicklung des Gleisdreiecks zeigt in diesem Szenario eine Entwicklung auf, die mit der Eigenheit des Standorts umgeht und das Potenzial besitzt, emittierende Gewerbeformen mit aufzunehmen. Die Verortung des Nahversorgungsbereichs im Gelenk zwischen Wohnen und Gewerbe, mit Bezug zum Stadteingang, hat das Potential den Standort zu einem zentralen Nahversorgungsbereich im Sinne des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts auszubauen und damit langfristig zu sichern. Eine Herausforderung wird sein, die vorhandenen Einzelhandelslagen nördlich der Liebigstraße funktional und stadträumlich miteinander zu verbinden. Der südlich der Liebigstraße gelegene Standort erweist sich als nicht nachhaltig, da er den Bestand und Ausbau des Gewerbes beeinträchtigt.

# 04

## RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT



# RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

## 4.1 HERLEITUNG

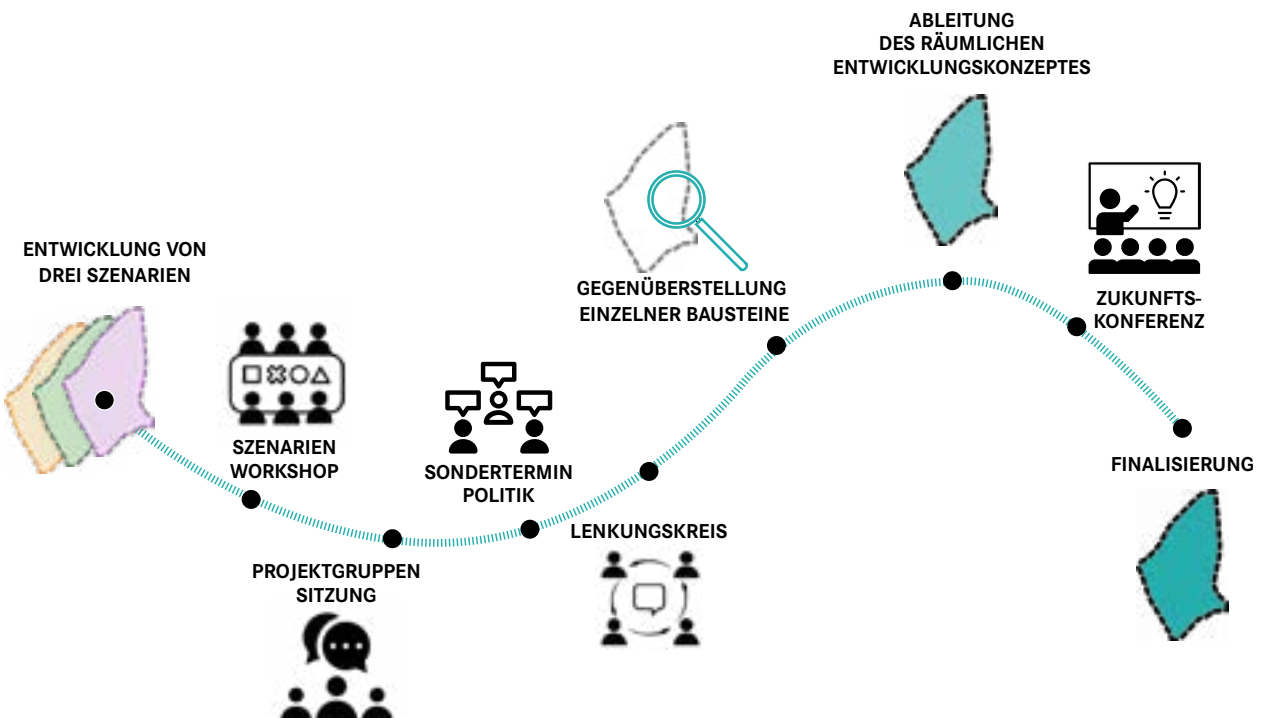
Das Räumliche Entwicklungskonzept dient als Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Plangebiets. Es zeigt die wesentlichen räumlichen Strukturen und Interventionen zur zukunfts-fähigen Transformation auf.

In einem diskursiven Prozess wurden die unterschiedlichen privaten und öffentlichen Belange, die anhand der drei Szenarien überprüft wurden, in dem Konzept zusammengeführt.

Die untenstehende Abbildung zeigt schematisch

diesen Prozess, bei dem in unterschiedlichen Beteiligungsformaten die drei Szenarien mit der Verwaltung, der Politik, und den Akteur\*innen im LiebigQuartier diskutiert wurden. Der erste Entwurf des aus den Diskussionen abgeleiteten Räumlichen Entwicklungskonzeptes wurde auf der Zukunftskonferenz mit der Öffentlichkeit diskutiert (s.a. Kapitel 1.3). Auf Grundlage der Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeitsveranstaltung wurde das Räumliche Entwicklungskonzept überarbeitet. Die Umsetzung des Konzeptes wurde durch Kapitel 5 "Handlungsempfehlungen und Kernprojekte" konkretisiert.

Das Räumliche Entwicklungskonzept besteht insgesamt aus den Teilen: Räumliches Leitbild, Entwicklungskonzept und Handlungsempfehlungen.



Vorgehen Herleitung Räumliches Entwicklungskonzept

Bei Betrachtung der Szenarien und der entsprechenden Leitbilder fällt auf, dass in allen drei Szenarien die Entwicklung des Schlachthofareals ein entscheidender Impulsgeber für die Entwicklung des gesamten Quartiers sein kann. Das Schlachthofareal erstreckt sich über einen bedeutenden Teil entlang der Liebigstraße und bietet somit einen erheblichen Mehrwert für die Entwicklung der zentralen, verbindenden Achse zwischen den Stadtteilen Ehrenfeld und Nippes.

Eine aufeinander abgestimmte Entwicklung der derzeit brachliegenden Flächen östlich und westlich der Geldernstraße ist ein weiterer zentraler Entwicklungsbaustein. Diese Entwicklung kann zu einem ähnlichen Impulsgeber werden und eine quartiersübergreifende Bedeutung gewinnen, vor allem, wenn hier ein Mehrwert für Anwohnende geschaffen wird.

Die Fläche Am Gleisdreieck könnte mit einer vielfältigen Nutzung mit dem Schwerpunkt Gewerbe dazu beitragen, den heute städtebaulich isolierten Bereich zu beleben. Wichtig hierbei ist es, die Anbindung und verkehrliche Erschließung vertieft zu betrachten, da die Verkehrsknotenpunkte, welche die Fläche an das Verkehrsnetz anschließen, bereits heute stark ausgelastet sind. Ein besonderer Fokus sollte daher in der Entwicklung der Fläche mit einer neuen Anbindung an das ÖPNV-Netz und alternativen Mobilitätsangeboten liegen.

Eine Überdeckung der Autobahn ist für eine bessere Vernetzung der Grünstrukturen und die Erreichbarkeit des Quartiers für Fußgänger und Radfahrer nicht erforderlich. Im Verhältnis zwischen Aufwand und Nutzen könnte eine breite Grünverbindung, perspektivisch ergänzt durch eine Brücke für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen über den sog. "Spaghettiknoten", der Auffahrt Innere Kanalstraße - A57, eine bessere Option darstellen.

## 4.2 LEITBILD

Das räumliche Leitbild des Räumlichen Entwicklungskonzepts zeigt die wesentlichen Strukturen und übergeordneten Zielvorstellungen des Quartiers auf. Es dient als abstrakte Zusammenfassung und Formulierung des Konzepts.

Das Leitbild hebt vor allem Wegebeziehungen, die für die Durchwegbarkeit und Anbindung des Quartiers von Bedeutung sind, hervor. Zentrale Rolle nimmt dabei die Liebigstraße ein, da sie neben ihrer verbindenden Funktion, Stadtbild prägend wirksam wird. Die Liebigstraße wird definiert als urbane Achse mit Aufenthaltsqualitäten und einer lebendigen Erdgeschosszone. Ein zentraler öffentlicher Platz auf Höhe des Methwegs, sowie ein kleiner Platz am Quartierseingang auf Höhe des S-Bahnhofs Nippes, bieten die Möglichkeit Begegnungs- und Aufenthaltsräume im öffentlichen Raum zu schaffen. Aufgrund der direkten Verbindungsfunktion zwischen Ehrenfeld und Nippes, nimmt die Liebigstraße ebenfalls eine wichtige Rolle als Fuß- und Radverkehrsachse ein.

Die Nord-Süd Verbindung zwischen Blücherpark und Innerem Grüngürtel am westlichen Rand des Plangebiets ist eine bedeutende, übergreifende Wegebeziehung, die heute schon in großen Teilen besteht. Die Verbindung soll vervollständigt und hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden. Des Weiteren wird die Durchwegbarkeit durch eine Fuß- und Radverkehrsüberfüh-

rung verbessert, um eine direkte Anbindung des Inneren Grüngürtels zu ermöglichen und die Barrierewirkung des Straßenraums zu überwinden.

Eine weitere für den Fuß- und Radverkehr bedeutende Wegeverbindung entsteht durch einen Durchstich unter der Bahntrasse auf Höhe des Geldernparks. Hierdurch entsteht das Potenzial, die Anbindung des Liebigquartiers für den nicht-motorisierten Individualverkehr auszubauen und eine soziale Mischung zwischen den Stadtteilen Bilderstöckchen und Nippes einzuleiten.

Während sich der Ausbau der grünen Infrastruktur vor allem durch drei markante grüne Achsen im Leitbild hervorhebt, sind diese durch weitere, untergeordnete Grünverbindungen miteinander vernetzt. So ergibt sich ein grünes Netz aus einer primären und einer sekundären Struktur, das sich auf das Quartier legt und vorhandene, sowie neue Grünflächen miteinbezieht. Dabei müssen nicht alle Grünflächen öffentlich zugänglich oder als Wegeverbindungen dienen, sondern können die vorhandenen Barrieren für Fauna und Flora reduzieren. Die drei grünen Achsen unterscheiden sich in ihrer Ausformulierung stark voneinander. Während die westliche Achse das größte Freiflächenangebot aufweist und übergeordnete Grünräume vernetzt, bildet die östliche Achse einen grünen Saum entlang der Gleise, der nicht in allen Abschnitten öffentlich zugänglich ist. Die dritte grüne Achse, entlang der Osterather- und Escher Straße, stärkt die Nord-Süd-Verbindung zwischen Liebigstraße und Parkgürtel.



Entlang der Gleise erstreckt sich ein Gewerbeband, für welches das Leitbild eine Clusterung unterschiedlicher Gewerbeformen vorsieht. Während der Bereich des Gleisdreiecks als Gewerbecampus mit einer Mischung aus Dienstleistung und Gewerbe entwickelt werden könnte, könnte das Schlachthofareal im westlichen Bereich die vorhandenen soziokulturellen Nutzungen ergänzen, mit einem kleinen öffentlichen Platz im mittleren Bereich. Im östlichen Bereich entsteht ein Schwerpunkt für stadtverträgliches Gewerbe. Die bestehenden Nutzungen könnten so gesichert und harmonisch in die Gesamtplanung des Bereichs integriert werden. In unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofs Köln-Nippes spannt sich der Bereich eines Nahversorgungsbereichs auf der einen und der bestehenden Wohnnutzung auf der gegenüberliegenden Seite markiert den Eingangs- bzw. Übergangsbereich des Quartiers und bündelt zukünftig - neben den zentralen Einkaufsmöglichkeiten - auch weitere Dienstleistungen und Geschäfte des täglichen Bedarfs.

Auf den ehemaligen Mobau- und Molkereiflächen rücken Wohn- und Gewerbenutzung stark zusammen. Das Leitbild zielt an dieser Stelle auf ein urbanes Gebiet mit der Stärkung von stadtverträglichem Gewerbe ab. Dieses wird integriert durch die Kombination von sozialer Infrastruktur (insb. Bildung) sowie einem Ort für Kultur- und Kreativnutzung.

Neben baulichen Entwicklungen und neuen Nutzungszonierungen zeigt das Leitbild auch auf, welche Strukturen in ihrem Bestand, insbesondere vor heranrückenden Nutzungen zu schüt-

zen sind. Dies betrifft insbesondere den Bereich der RheinEnergie, der wichtige Funktionen der Daseinsvorsorge für ganz Köln übernimmt.





Zusätzlich zu den zentralen Entwurfselementen des Leitbilds enthält das Räumliche Entwicklungskonzept räumliche Aussagen, die zu einem lebenswerten Wohn- und Arbeitsstandort beitragen. Diese Entwicklungen variieren in ihrem Umfang, ihren zeitlichen Umsetzungshorizonten und den wesentlichen Handlungstreibern. Die unterschiedlichen Zielrichtungen und räumlichen Setzungen lassen sich verschiedenen Handlungsfeldern zuordnen. Ausgehend von den fünf Handlungsfeldern, die den fünf Entwicklungszielen (siehe 3.1.1) entsprechen, werden im Folgenden die Inhalte des Räumlichen Entwicklungskonzeptes erläutert.

### 4.3 HANDLUNGSFELDER

#### Städtebau und Wohnen

Das LiebigQuartier soll weiterhin als Wohnstandort mit bezahlbarem Wohnraum erhalten bleiben. Durch (städtebauliche) Aufwertungen im Quartier können jedoch auch Verdrängungsprozesse der ansässigen Wohnbevölkerung in Gang gesetzt werden. Diesen Prozessen sollen Soziale Erhaltungssatzungen gem. § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BauGB entgegenwirken. Die Stadt Köln nutzt dieses Instrument bereits in verschiedenen anderen Quartieren. Die Verwaltung hat den Auftrag, darüber hinaus Gebiete für den Einsatz dieses städtebaulichen Instrumentes vorzuschlagen. Dies erfolgt auf der Grundlage einer gesamtstädtischen Betrachtung, sodass das LiebigQuartier ebenfalls in diese Betrachtung einbezogen ist.

Zur Umsetzung des Ziels neuer Wohnformen und zielgruppenspezifischer Wohnange-

bote, sieht das Räumliche Entwicklungskonzept unter anderem in den Randbereichen der RheinEnergie die Entwicklung von Werkswohnungen vor. Während das Werkswohnen im Bereich der Escherstraße eine reine Wohnnutzung mit hohen Grünanteilen vorsieht, beinhaltet die bauliche Entwicklung an der Wöhlerstraße zusätzliche Büro- und Arbeitsflächen.


Eine weitere Form der vielfältigen Wohnangebote ist das Mehrgenerationenwohnen, wie es im westlichen Teil des Schlachthofareals denkbar ist. Neben den gewerblichen und sozialen Nutzungen ist eine kleinteilige Mischung mit Wohnformen, vor allem im Bereich der Liebig-, aber auch der Hans-Wild-Straße, eine Möglichkeit der angrenzenden Wohnbebauung ein Gegenüber zu geben und somit die Nachbarschaft zu stärken. Bauliche Neuentwicklungen orientieren sich in ihrer Höhenentwicklung dabei an umliegenden Geschossigkeiten.

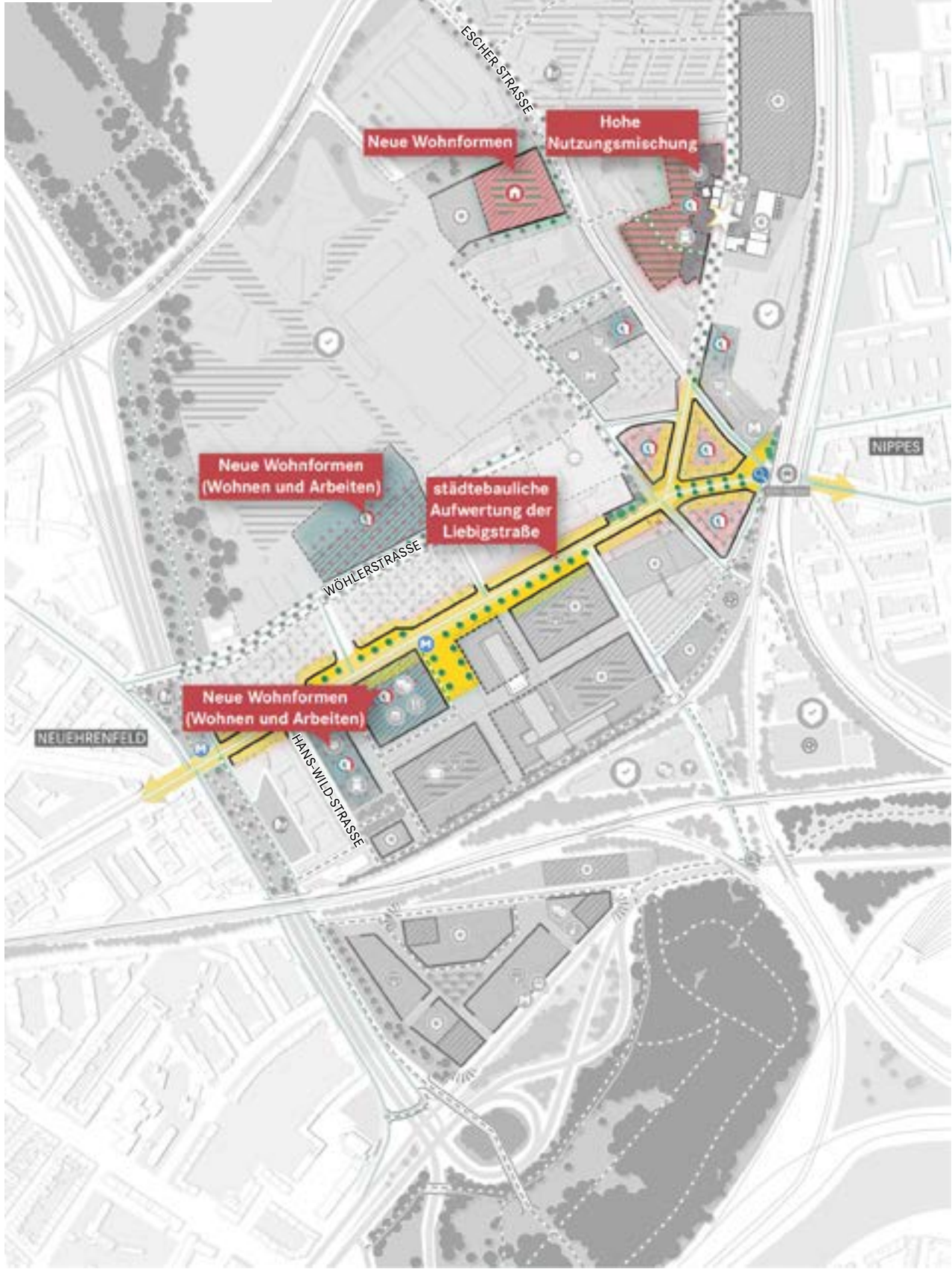
Eine erhöhte Nutzungsmischung und Dichte aus Wohnen, Arbeiten und Freizeitangeboten liegt im Bereich der ehemaligen Mobau- und Molkereifläche (westlich der Geldernstraße) vor. Ein nicht störendes Gewerbe entlang der Geldernstraße schirmt den inneren, ruhigeren Wohnbereich von der Straße ab und bietet Platz für flexible Wohn-, Gewerbe- und Arbeitsformen. Die Wohnnutzung im blockinneren sieht einen erhöhten Grünanteil vor, um auch hier das „Wohnen im Grünen“, wie es in Bilderstöckchen in großen Teilen besteht, fortzuführen. Auch hier empfiehlt sich eine bestandsorientierte Höhenentwicklung, die sich in das städtebauliche Gesamtbild einfügt.

Am nördlichen Quartierseingang, angrenzend



**HANDLUNGSFELD -  
STÄDTEBAU UND WOHNEN**

-  Urbane Achse
-  Platzbereiche
-  städtebauliches Highlight / Hochpunkt
-  Besondere Raumqualität (EG-Zone)
-  Bebauungsschwerpunkt
-  Raumkante
-  Raumkante (perspektivisch)
-  Wohnen
-  Gewerbe mit Wohnanteil
-  Wohnen mit Gewerbeanteil
-  Wohnen mit hohem Grünanteil
-  Bestandsschutz



an Parkgürtel und Geldernstraße, bietet sich die Möglichkeit, einen städtebaulichen Auftakt in Form einer wohnlichen Nachverdichtung zu schaffen, um neben der Entwicklung neuen Wohnraums, einen Quartierseingang zu gestalten. Dieses Baufeld eignet sich als Hochpunkt um somit die Eingangssituation räumlich zu akzentuieren.

Die Liebigstraße ist als zentrale Stadtachse einer städtebaulichen Aufwertung zu unterziehen, bei der auch der Abwicklung der Wirtschaftsverkehre ausreichend Bedeutung gegeben werden muss. Der Straßenraum soll durch neue Raumkanten gefasst werden und durch eine in den öffentlichen Bereich wirkende, aktive Erdgeschosszone belebt werden. Durch einen möglichst hohen Grünanteil entlang der Straße soll zukünftig ein Beitrag zur Klimafolgenanpassung geleistet werden. Insgesamt definiert das Räumliche Entwicklungskonzept die Liebigstraße als urbane und begrünte Achse mit Qualifizierungen für den Fuß- und Radverkehr und einer attraktiven Erdgeschosszone.

### Wirtschaft und Versorgung

Um das LiebigQuartier weiterhin als innerstädtischen Gewerbestandort zu sichern, ist es notwendig, vorhandene Gewerbeflächen zu sichern bzw. zu transformieren. Dies geschieht in vier Teilbereichen, die bereits im Leitbild als gewerbliche Impulsräume festgelegt sind. Sie unterscheiden sich in ihrer Größe, ihrer Nutzungsmischung und in ihrer Produktivität. Im südlichen Teil des Plangebiets, im Bereich Am Gleisdreieck gelegen, könnte langfristig ein Gewerbe- und Dienstleistungscampus entstehen, der aufgrund seiner Lage auch produzierendes bzw. Lärm emittieren-

des Gewerbe aufnehmen kann, ohne Nutzungskonflikte zu erzeugen. Der Campus enthält eine interne Freiraum- bzw. Aufenthaltsqualität mit einem erhöhten Grünanteil, um die negativen Wirkungen einer hohen Versiegelung abzumildern. Ein Hochpunkt in einem der Eckpunkte des Gleisdreiecks wäre voraussichtlich stadtraumverträglich. Die genaue Lage und Höhe müsste allerdings noch städtebaulich vertieft untersucht und qualifiziert werden, hierbei ist insbesondere die verkehrliche Anbindung zu berücksichtigen.

Für die Entwicklung im Bereich des Schlachthofareals ist eine gewerbliche Nutzung weiterhin zu priorisieren. Im westlichen Teil sollten im Übergang zur Wohnnutzung die vorhandenen soziokulturellen Nutzungen im Bestand gesichert und durch weitere Flächen ergänzt werden. Die Zielprogrammatische sieht auf dem Areal insgesamt einen urbaneren Charakter mit der Stärkung von stadtverträglichem Gewerbe vor. Das Räumliche Entwicklungskonzept schlägt eine sukzessive Entwicklung des Areals vor, sodass zunächst gewerblich genutzte Bestandsgebäude erhalten und nach Bedarf bzw. Flächenverfügbarkeit Baufelder ergänzt werden können. Zukünftige gewerbliche Entwicklungen sind auch hier mit einem hohen Grünanteil zu versehen.

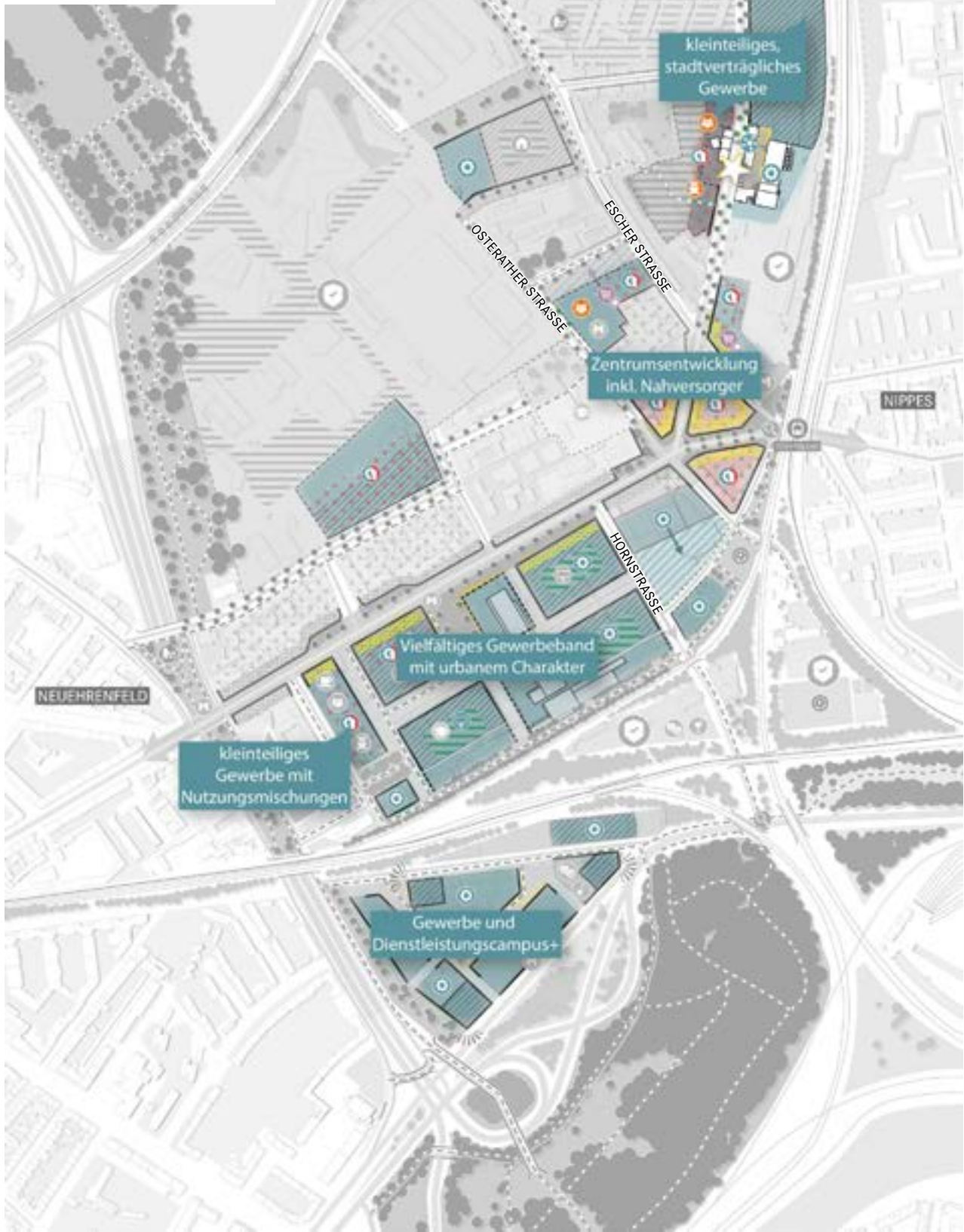
Östlich der Hornstraße befindet sich ein städtebaulich nicht integrierter Supermarkt, dessen Fläche als potenzielle Erweiterungsfläche für Gewerbe in Betracht gezogen werden kann.

Eine weitere zentrale Entwicklung ist die Zentrumsentwicklung inkl. Nahversorgungsbereich in direktem Umfeld des S-Bahn-Haltepunkts



**HANDLUNGSFELD -  
WIRTSCHAFT UND VERSORGUNG**

-  Gewerbe
-  Gewerbe mit Wohnanteil
-  Wohnen mit Gewerbeanteil
-  Gewerbe mit hohem Grünanteil
-  Bebauungsschwerpunkt
-  Raumkante
-  Raumkante (perspektivisch)
-  Besondere Raumqualität (EQ-Zone)
-  Bestandschutz
-  Gastronomie
-  Geteilte Infrastruktur
-  Büro / Co-Working
-  Nahversorger (kleinteilig)
-  Nahversorgungsbereich





Köln-Nippes. Dieser Bereich spannt sich ausgehend vom Quartierseingang an der Liebigstraße bis zum nördlich gelegenen Supermarkt zwischen Osterather- und Escherstraße. Er umfasst die ansässigen Supermärkte und soll zukünftig das Versorgungsangebot mit weiteren Formen des täglichen Bedarfs ergänzen. Die räumlichen Barrieren sind durch geeignete stadträumliche Maßnahmen zu reduzieren, damit die einzelnen Nutzungen besser miteinander vernetzt werden. Neubauten sollten entsprechend räumlich integrativ geplant werden. Die leerstehende Ladenzeile am Parkgürtel soll auf eine Unterbringung eines kleinen Nahversorgers oder auf alternativen Nutzungen geprüft werden.

Auf der ehemaligen Molkereifläche besteht die Herausforderung, Nutzungskonflikte mit angrenzender Wohnbebauung zu vermeiden. Durch neue Durchwegungen und kleinteiliges, stadtvträgliches Gewerbe sowie Formen der Kreativwirtschaft könnte dieser Stadtbaustein gut in das Quartier integriert werden.

### Soziales, Kultur und Bildung

Innerhalb des Plangebiets befinden sich mehrere Entwicklungen, die Nutzungsangebote im Bereich Soziales, Kultur und Bildung vorsehen. Im Allgemeinen soll bürgerschaftliches Engagement gefördert und unterstützt werden.

Hervorzuheben ist der westliche Teil des Schlachthofareals, bei dem es zunächst um die Sicherung der bereits heute vorhandenen soziokulturellen Einrichtungen geht. Zudem sollen diese Strukturen durch die Einbindung von unterschiedlichen (Weiter-)Bildungsangeboten, Orten des Zusam-

menkommens, Kulturnutzungen und Sozialer Infrastruktur gestärkt werden.

Das Räumliche Entwicklungskonzept kennzeichnet die nördlich angrenzende Fläche der Grundschule Osterather Straße als perspektivische Schulerweiterungsfläche, sodass diese zunächst von (baulichen) Entwicklungen freigehalten werden sollte.

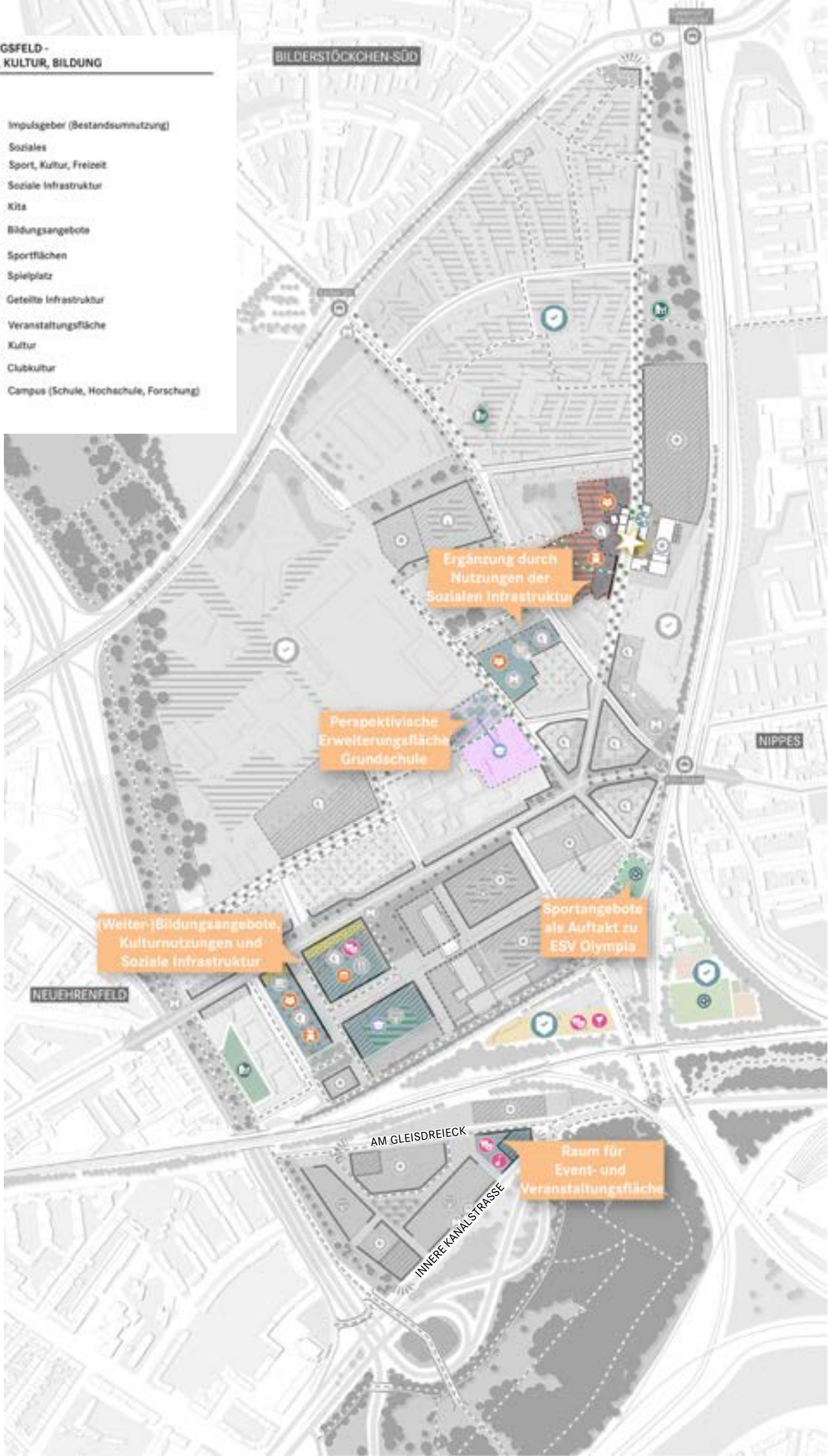
Für den nördlichen Teil des Nahversorgungsbereichs ist eine Ergänzung durch Nutzungen der sozialen Infrastruktur angedacht. Diese Angebote finden sich in Teilen auf der ehemaligen Mobau- und Molkereifläche wieder, um dem Flächenbedarf der Pflegeinfrastruktur (Stationäre Pflegeeinrichtung, Seniorenwohnen etc.) entgegenzukommen. Der Rückstand an Sport- und Freiflächen, der unter anderem durch jüngste, bauliche Nachverdichtungen in Bilderstöckchen entstanden ist, soll in zukünftigen Entwicklungen ebenfalls berücksichtigt werden. Weitere Flächen mit kleinteiligen Spiel- und Sportangeboten finden Platz im Geldernpark sowie im grünen Band, als Auftakt zum Standort des ESV Olympia.

Die etablierte Kultur- und Veranstaltungsstätte "Odonien", die westlich der Hornstraße liegt, ist ein wichtiger stadtteilübergreifender Kulturstandort, der in seinem Bestand zu sichern ist.

Das Angebot für kulturelle Nutzungen und Veranstaltungen könnte auch im Bereich zwischen der Straße Am Gleisdreieck und der Inneren Kanalstraße erweitert werden. Somit könnte der Gewerbecampus auch außerhalb der Werkzeuge bzw. Betriebszeiten in Teilen genutzt werden.

**HANDLUNGSFELD -  
SOZIALES, KULTUR, BILDUNG**

-  Impulsgeber (Bestandsnutzung)
-  Soziales
-  Sport, Kultur, Freizeit
-  Soziale Infrastruktur
-  Kita
-  Bildungsangebote
-  Sportflächen
-  Spielplatz
-  Geteilte Infrastruktur
-  Veranstaltungfläche
-  Kultur
-  Clubkultur
-  Campus (Schule, Hochschule, Forschung)



## Mobilität und Verkehr

Um die Mobilität innerhalb des LiebigQuartiers attraktiver und nachhaltiger zu gestalten, spielt der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes eine wichtige Rolle. Neue Wegebeziehungen wie eine direkte Verbindung zwischen Geldernpark und Nippes, eine Durchwegung des Blockinneren zwischen Escher- und Geldernstraße, die Fortführung des Methweg (als wichtiger Schulweg), eine nördliche Anknüpfung des Herkulesbergs sowie eine Überführung für den Fuß- und Radwegverkehr im Bereich der Inneren Kanalstraße / A57 Auffahrt, ergänzen das bestehende Netz.

Der Straßenraum soll insgesamt als Raum mit hoher Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. Dies betrifft vor allem die Liebigstraße, die durch Aufweitungen eine neue Qualität und Fläche für Rad- und Fußverkehr, straßenbegleitende Begrünung und öffentliche Platzbereiche erhält. Die Wirtschaftsverkehre müssen dabei Berücksichtigung finden.

Das Radwegenetz sieht auf Hauptverkehrsachsen eine vom MIV getrennte Verkehrsführung vor, während auf den restlichen Straßen das Radfahren im Mischverkehr vorgesehen ist. Hervorzuheben ist auch das Ziel von fuß- und radverkehrsfreundlicher Umgestaltung unübersichtlicher Knotenpunkte, wie dem Kreuzungsbereich Liebig-, Escher- und Lämmerstraße oder auch dem Anschluss zwischen Horn- und Innerer Kanalstraße.

Darüber hinaus ist auch die Ausbildung einer begrünten Fahrradstraße entlang der Wöhlerstraße eine Möglichkeit, um quartiersintern eine verkehrsberuhigtere Alternative zur Liebigstraße zu schaffen. Eine weitere Maßnahme ist die

Verlängerung des Methwegs bis zur Osterather Straße. Der Ausbau als begrünte Wegeführung mit Anschluss an die Osterather Straße kann das Durchwegungsangebot im Sinne kurzer Wege stärken.

Um einen Teil des ruhenden Verkehrs innerhalb des Quartiers stadtverträglicher zu organisieren, ist eine Kombination aus einer Quartiersgarage und einer Mobilstation ("Mobility-Hub") am Stadt- eingang Nippes verortet. Weitere Mobilitätsangebote finden sich an Quartiersrändern und öffentlichen Plätzen wieder. Die Angebote des Mobility-Sharings, welche die gemeinschaftliche Nutzung von Fortbewegungsmitteln wie Autos, Fahrrädern oder E-Scooter umfassen, sollten flächendeckend im Plangebiet angeboten werden. Es sind die Maßgaben in Abhängigkeit zum Beschluss "Raumbuch Mobilstation" (Vorlage 0910/2024 ) zu berücksichtigen.

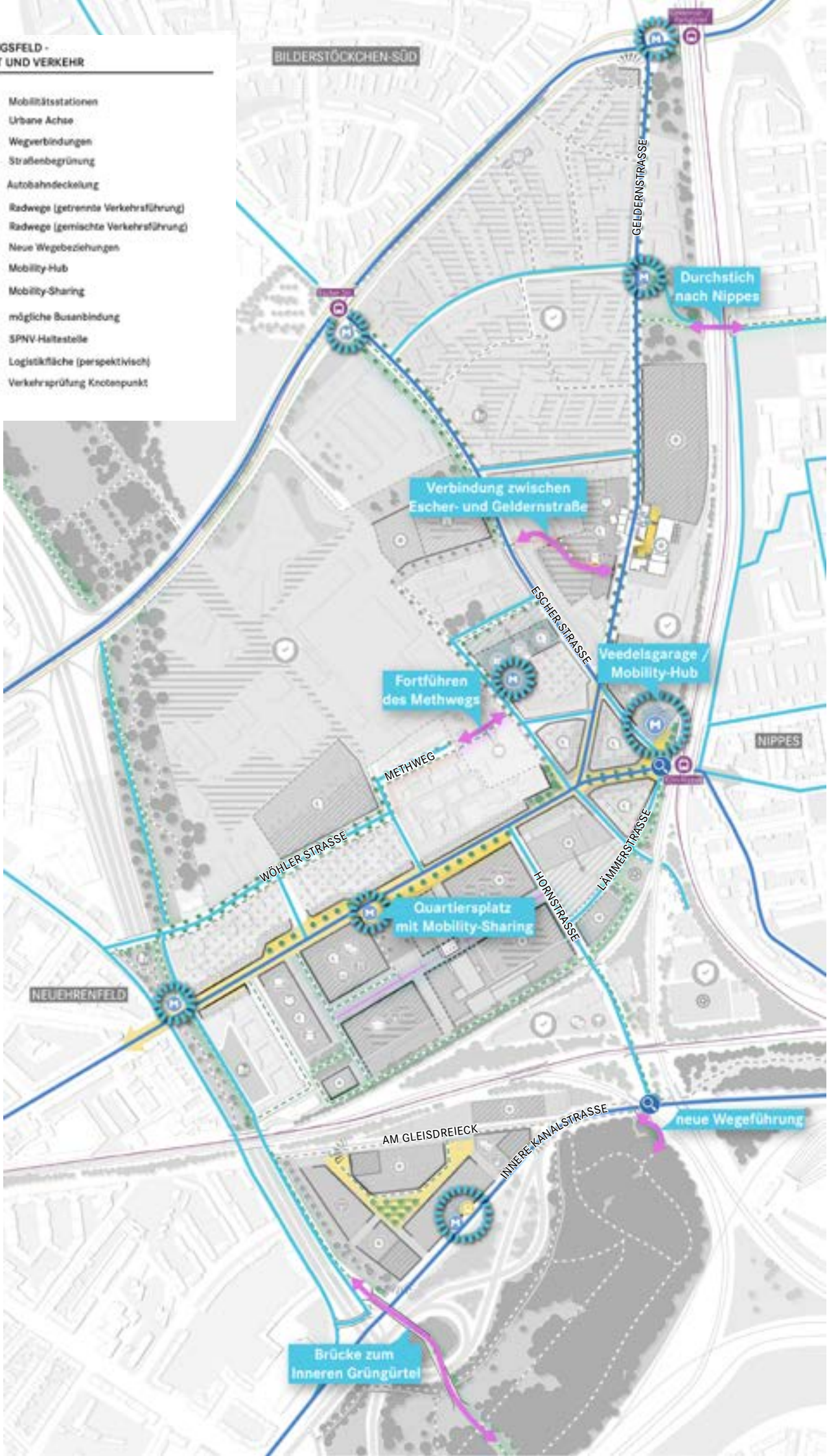
Wirtschaftsverkehre, die das Schlachthofareal bedienen, erfolgen aktuell über eine zentrale Einfahrt an der Liebigstraße. Eine parallel zur Liebigstraße verlaufende Logistikachse, die das Areal mittig teilt, ist im Räumlichen Entwicklungskonzept vorgesehen. Diese Achse könnte Logistikverkehre von der Hornstraße aus aufnehmen und somit in Teilen die Liebigstraße entlasten. Das Räumliche Entwicklungskonzept schlägt für diesen Bereich eine Sicherung vor, falls bestehende bauliche Nutzungen aufgegeben werden.

Die Aufgabenstellung des Räumlichen Entwicklungskonzepts LiebigQuartier beinhaltet kein verkehrsplanerisches Gesamtkonzept. Zur Erreichung der inhaltlichen Ziele ist die verkehrsverträgliche Entwicklung eine Grundvoraussetzung. Neue Projekte müssen verträglich in das vor-



**HANDLUNGSFELD -  
MOBILITÄT UND VERKEHR**

-  Mobilitätsstationen
-  Urbane Achse
-  Wegverbindungen
-  Straßenbegrünung
-  Autobahndeckelung
-  Radwege (getrennte Verkehrsführung)
-  Radwege (gemischte Verkehrsführung)
-  Neue Wegebeziehungen
-  Mobility-Hub
-  Mobility-Sharing
-  mögliche Busanbindung
-  SPNV Haltestelle
-  Logistikfläche (perspektivisch)
-  Verkehrsprüfung Knotenpunkt



handene Verkehrssystem durch die Vorhabenträger\*innen eingebunden werden.

## Grün und Klima

Für die Vervollständigung der Grünraumvernetzung setzt das Räumliche Entwicklungskonzept vor allem an Defizitbereichen, an denen der Versiegelungsgrad überwiegt, an. Dazu zählen Straßenräume und Kreuzungsbereiche der Liebig-, aber auch der Escher- und Wöhlerstraße, für die eine Neugestaltung und Neubepflanzung vorgeschlagen wird, um das Mikroklima zu verbessern und die Versickerungsmöglichkeiten im Quartier zu erhöhen.

Für den nördlichen Teil der Escher Straße schlägt das Räumliche Entwicklungskonzept eine Aufweitung des Straßenprofils zugunsten von neuen Grünstrukturen und einer Grünvernetzung in Richtung Blücherpark vor. So können grüne Pufferzonen zwischen westlich angrenzenden Gewerbebetrieben und klimatisch optimierte Aufenthaltsgestaltungen entstehen.

Für die Entwicklung der ehemaligen Mobau- und Molkereiflächen zeigt das Räumliche Entwicklungskonzept die Möglichkeit einer Fußwegeverbindung durch das grüne Blockinnere auf. So könnte eine weitere Durchwegungsmöglichkeit dem Ziel der kurzen Wege und dem Ausbau eines grünen Netzes näher kommen.

Eine zentrale grüne Achse bildet das „grüne Band“ welches sich entlang der Gleise erstreckt. Dieses Band beginnt im Norden unterhalb des Parkgürtels mit einer Qualifizierung der bereits

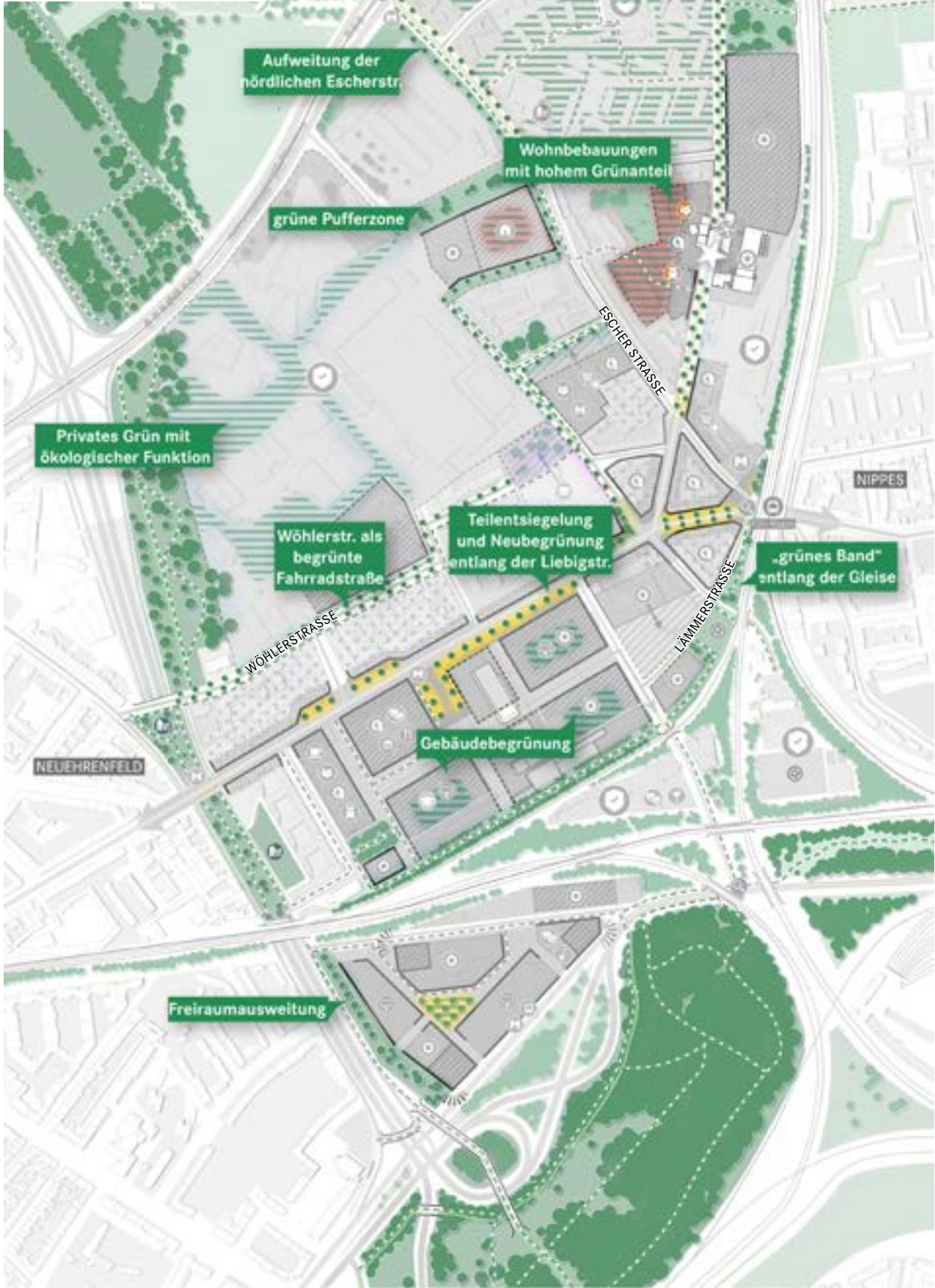
vorhandenen Grünstrukturen, um einen naturnahen Auftakt zum Quartier zu schaffen. Ausgehend vom Geldernpark erstreckt sich in südliche Richtung entlang der Bahntrassen Böschungsstruktur, die den stark versiegelten Bereich des Molkerei-Geländes einfasst. Langfristig könnte der Grünraum sich, der Lämmerstraße folgend, über den südlichen Randbereich des Schlachthofareals ziehen, um auch hier Grünstrukturen auf den stark versiegelten Bereichen auszuweiten. Denkbar ist es, dass sich eine Wegeführung auf Höhe der Gleistrasse befindet, die einen Ausblick über das Schlachthofareal ermöglicht. Falls eine derartige Wegeführung entwickelt werden soll, ist im Rahmen der Gestaltung zu vermeiden, dass hier Angsträume entstehen. Innerhalb des grünen Bands, im Bereich der Lämmerstraße, sind neben den neuen Fußwegen auch Sport- und Freizeitangebote denkbar, um diese Freiflächen aktiver zu gestalten.

Das Räumliche Entwicklungskonzept sieht eine Entsiegelung im westlichen Randbereich vor, um die Freiraumvernetzung zwischen Blücherpark und Innerem Grüngürtel zu vervollständigen. Dies stellt vor dem Hintergrund einer Kosten-Nutzen-Betrachtung eine Alternative zur aufwändigen Überdeckung der A57 dar. Zudem können einzelne bauliche Entwicklungen mit erhöhten Grünanteilen und klimaoptimierter Bauweise einen positiven Beitrag zum Mikroklima leisten.



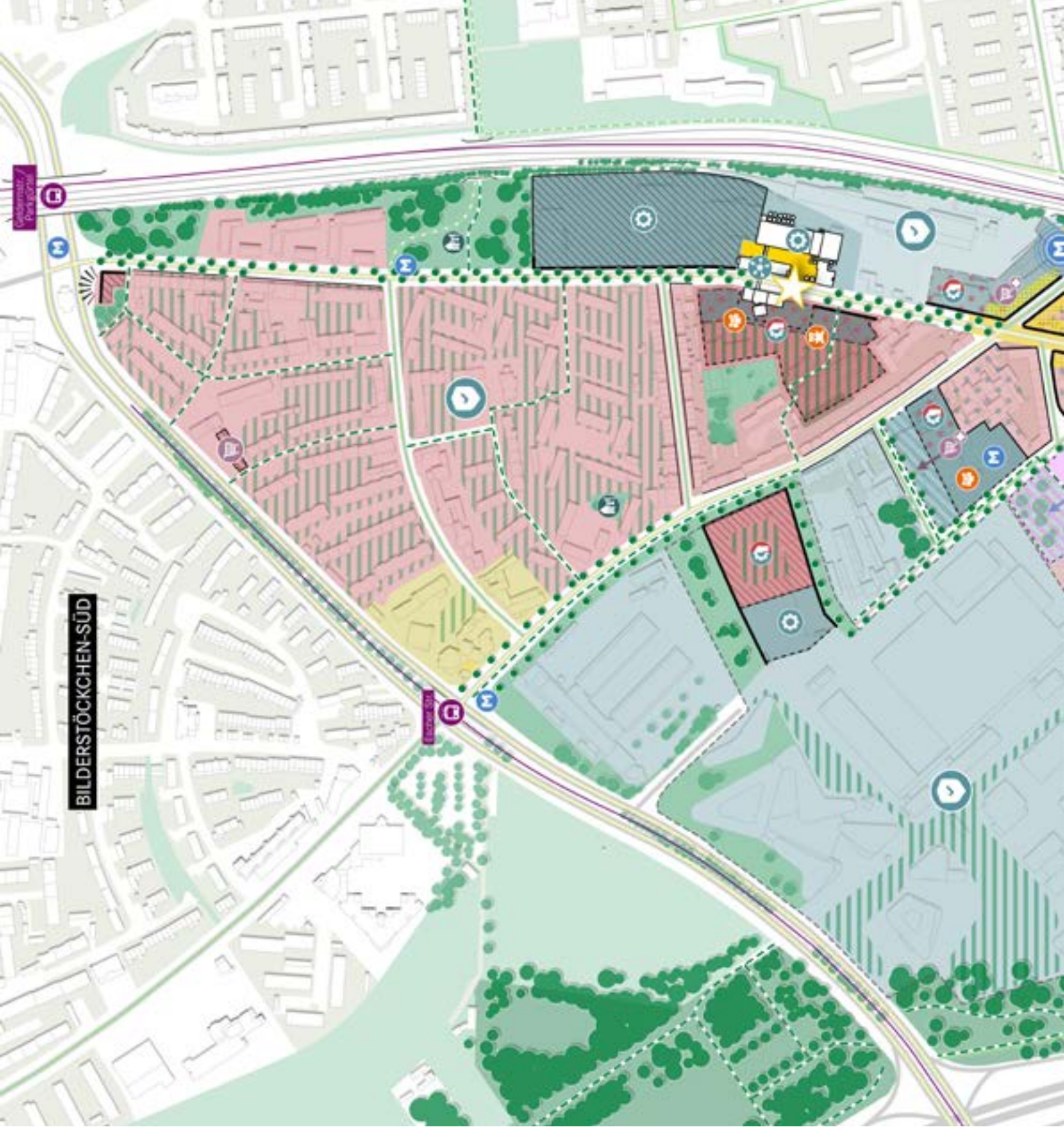
HANDLUNGSFELD -  
GRÜN UND KLIMA

-  Wegverbindungen
-  Straßenbegrünung
-  Freifläche
-  privates und halböffentliches Grün
-  Autobahndeckelung
-  Gewerbe mit hohem Grünanteil
-  Wohnen mit hohem Grünanteil
-  Sportflächen
-  Spielplatz



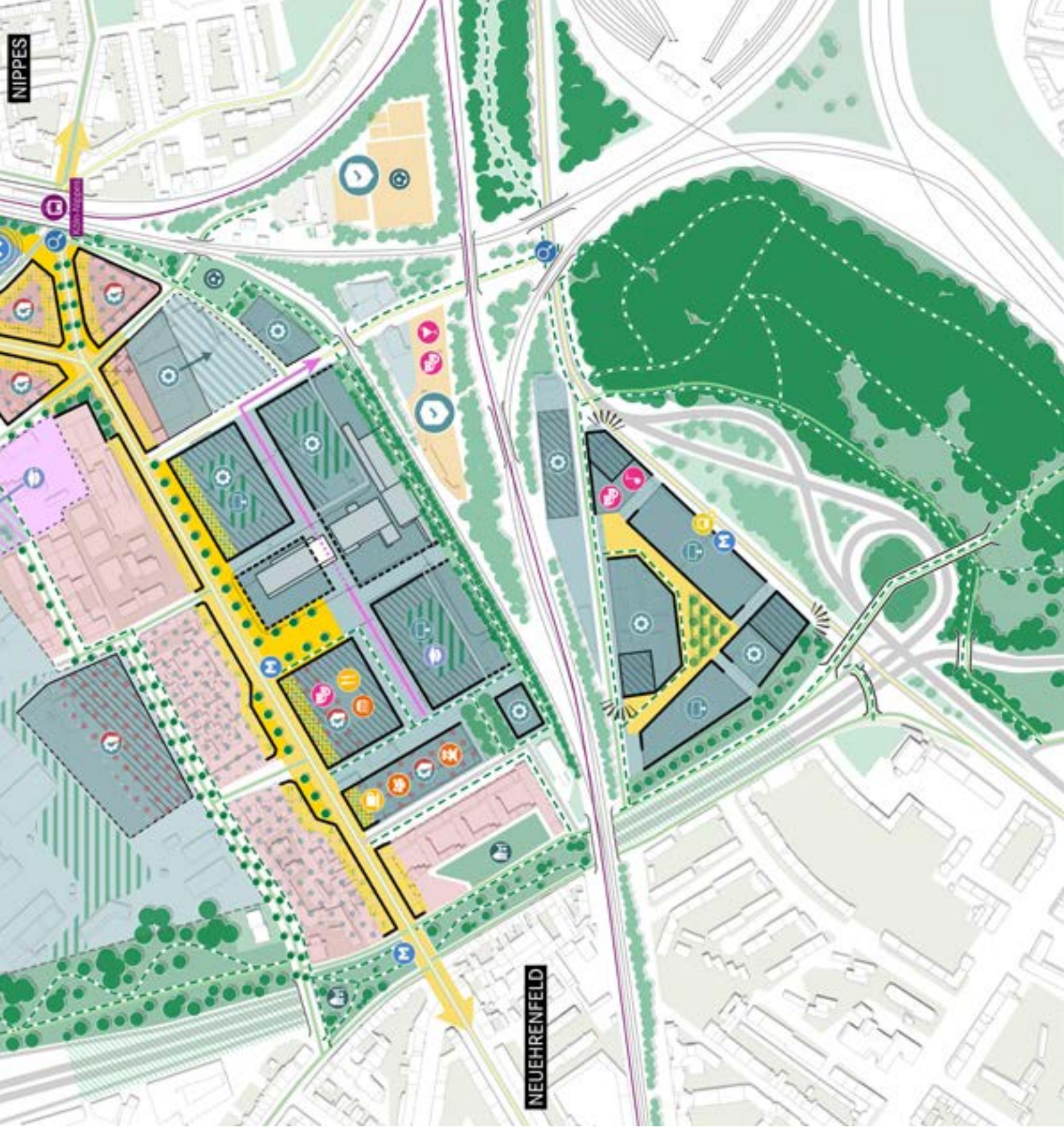


## 4.4 RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT



- Öffentliche Räume**
- Urbane Achse
  - Platzbereiche
  - städtetypisches Highlight / Hochpunkt
  - Impulsgeber (Bestandsnutzung)
  - Besondere Raumqualität (EG-Zone)
- Grünes Netz**
- Wegverbindungen
  - Straßenbegrenzung
  - Freifläche
  - privates und halböffentliches Grün
  - Autobahnbedeckung
- Mobilität**
- Radwege (getrennte Verkehrsführung)
  - Radwege (gemischte Verkehrsführung)
  - Radwege geplant (gemischte Verkehrsführung)
  - Mobility-Hub
  - Mobility-Sharing
  - mögliche Busanbindung (zu prüfen)
  - SPNV-Haltestelle
  - Fläche für Logistikverkehr (perspektivisch)
  - Änderungsverkehr (perspektivisch)
  - Verkehrsprüfung Knotenpunkt
- Bauliche Entwicklung**
- Bebauungsschwerpunkt
  - Raumkante
  - Raumkante (perspektivisch)
- Hauptnutzungen**
- Gewerbe
  - Wohnen
  - Gewerbe mit Wohnanteil
  - Wohnen mit Geweranteil
  - Gewerbe mit hohem Grünanteil
  - Wohnen mit hohem Grünanteil
  - Gewerbliche Erweiterungsfläche
  - Soziales
  - Bildung





- Perspektivische Erweiterungsfläche Bildung  
 Sport, Kultur, Freizeit  
 Bestandsschutz
- Ergänzende Nutzungen
- Soziale Infrastruktur
  - Gastronomie
  - Café
  - Kita
  - Bildungsangebote
  - Sportflächen
  - Spielplatz
  - Geteilte Infrastruktur
  - Büro / Co-Working
  - Veranstaltungsfläche
  - Kultur
  - Clubbereich
  - Campus (Schule, Hochschule, Forschung)
  - Nahversorger (kleinteilig)
  - Nahversorgungsbereich



#### 4.5 VERTIEFUNGSBEREICH LIEBIGSTRASSE

Das Räumliche Entwicklungskonzept zeigt, dass die Schwerpunktbereiche der Entwicklung das Potenzial bieten, den zukünftigen Charakter des LiebigQuartiers neu zu gestalten. Das Konzept enthält eine Bandbreite an Projekten unterschiedlicher Maßstäbe, um das Quartier neu zu strukturieren und auszurichten. Einige dieser Projekte besitzen aufgrund ihres hohen Mehrwerts für Anwohnende - bspw. durch eine neue Erlebarkeit des Quartiers, eine positive Auswirkung auf das Mikroklima oder ein erweitertes Nutzungsangebot - eine besonders hohe Priorität für die räumliche Neuordnung des LiebigQuartiers. Diese Projekte werden im Räumlichen Entwicklungskonzept als Kernprojekte definiert.

Eines der Kernprojekte ist die Umgestaltung der Liebigstraße, bei dem vor allem die fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung unter Berücksichtigung der Wirtschaftsverkehre fokussiert wird. Insgesamt soll dabei die Liebigstraße auch als öffentlicher Raum qualifiziert werden.

Die Liebigstraße ist ein raumprägendes Element für das gesamte Plangebiet. Sie wickelt wichtige Andienungsverkehre angrenzender Unternehmen ab und stellt darüber hinaus eine direkte Verbindungsachse zwischen Ehrenfeld und Nippes dar, weshalb die Straße zu Stoßzeiten auch besonders durch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen frequentiert ist.

Das Straßenbild wird aktuell zu einem großen Teil von ruhendem Verkehr und einem hohen Versiegelungsgrad geprägt, während begrünende Ele-



*Liebigstraße heute*



mente entlang der Straße nur auf privaten Grundstücken zu finden sind. Zudem weisen nur wenige der anliegenden Gebäude städtebauliche Qualitäten auf, während große brachliegende Flächen die Attraktivität der Umgebung beeinträchtigen. Im Bestand erscheint die Straße vornehmlich für den motorisierten Individualverkehr ausgelegt, was sich durch breite Fahrbahnen und schmale Fuß- und Radwege äußert.

Bei der Neugestaltung der Liebigstraße wird eine umfassende Planung angestrebt, die sowohl verkehrstechnische als auch städtebauliche Aspekte berücksichtigt. Ein zentraler Schwerpunkt liegt dabei auf der Schaffung großzügiger, klar strukturierter und sicherer Fußwege, die deutlich von der Radinfrastruktur getrennt sind, sodass für beide Nutzer\*innengruppen eine möglichst sichere Teilnahme am Verkehr gewährleistet ist.

Um den Raum vom Autoverkehr und dem ruhenden Verkehr zu entlasten, werden Straßenbereiche neugestaltet und zugunsten anderer Verkehrsteilnehmer\*innen umverteilt. Insbesondere die Implementierung von breiten Fahrradspuren nach dem Segregationsprinzip auf beiden Seiten der Straße trägt dazu bei, dass der Radverkehr sicherer und attraktiver gestaltet wird.

Die Entwicklung des öffentlichen Quartiersplatzes auf dem Schlachthofareal soll als Treffpunkt für die Gemeinschaft dienen. Dieser Platz bietet Raum für gastronomische Angebote zur Förderung der sozialen Interaktion sowie eine Mobilstation, um die Anbindung und auch das Mobilitätsangebot insgesamt zu verbessern.

Um diesen öffentlichen Platz bereits auf der Liebigstraße anzukündigen, können mittels einer gesonderten Oberflächengestaltung und



*Entwicklungsmöglichkeit Liebigstraße*

zusätzlichen Grünelementen im Straßenraum, fußgängerfreundliche Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, die gleichzeitig als eine Art Temposchwelle für den MIV fungieren.

Die Liebigstraße besitzt innerhalb des Plangebiets auf über 800 Metern Länge verschiedene Abschnitte, die unterschiedlichste Straßenquerschnitte aufweisen.

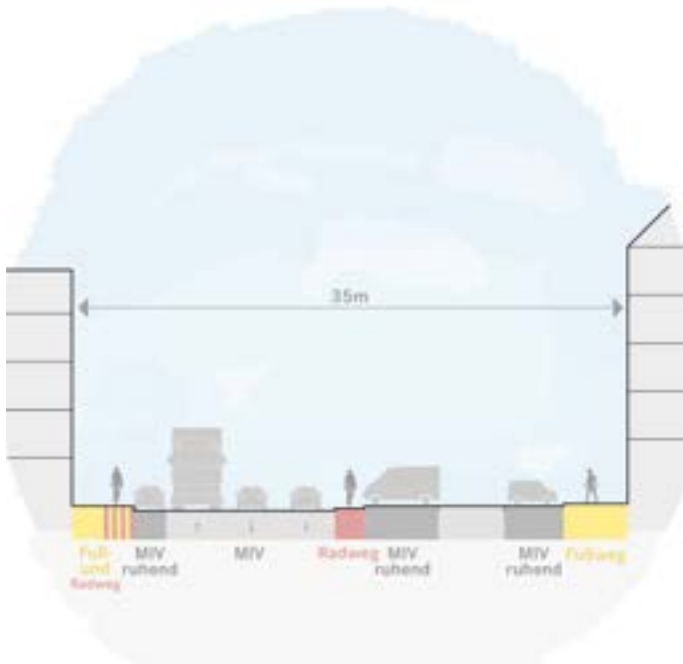
Zur exemplarischen Verdeutlichung einer Flächenneuaufteilung im Straßenraum wurden zwei

Querschnitte der Liebigstraße gewählt. Darunter fällt der breiteste Abschnitt mit rund 35 Metern im westlichen Teil der Liebigstraße, sowie ein besonders enger Abschnitt mit ca. 15 Metern im östlichen Bereich. Die Bestandssituation zeigt, dass gerade der Fußweg bei einer geringeren Gesamtfläche besonders schmal ausfällt und mit Radwegen zusammengelegt wurde, während Flächen für den MIV und ruhenden Verkehr weiterhin bestehen bleiben. Zudem weisen beide Querschnitte keine Flächen für Verschattungen oder Versickerungsmöglichkeiten durch begrünende

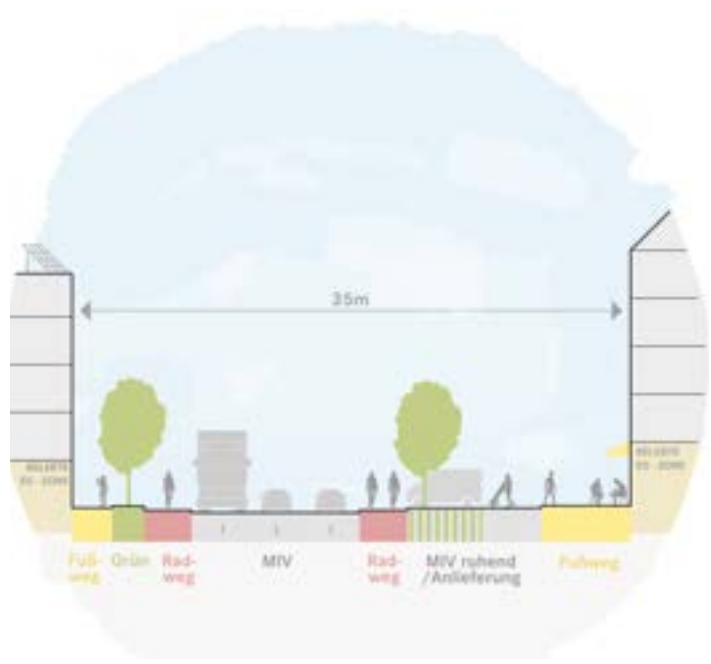


Verortung der Straßenschnitte

### SCHNITT A - Bestand



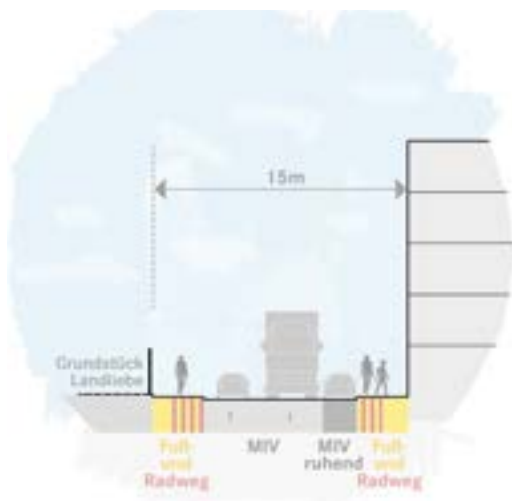
### SCHNITT A - Entwicklungsmöglichkeit



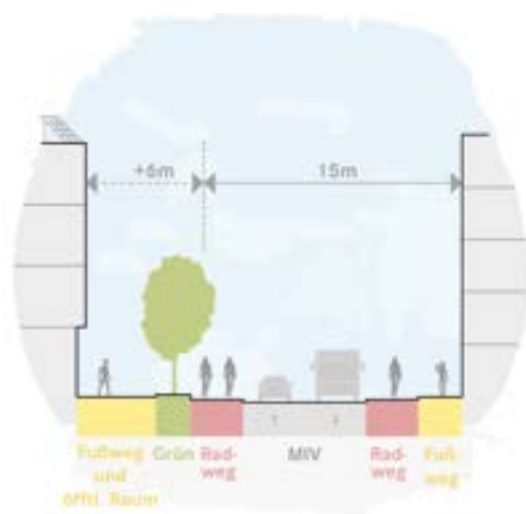
Elemente auf. Dadurch sind die Straßenprofile besonders anfällig bei Extremwetterereignissen, sodass bei einer Umgestaltung der Liebigstraße das Entwicklungsziel der Förderung von Straßen- grün eine zentrale Rolle einnehmen sollte.

Die nebenstehenden Konzeptschnitte zeigen exemplarisch mit welchen Flächenneuverteilungen die Straßenquerschnitte attraktiver für den Rad- und Fußverkehr gestaltet werden können und Klimaanpassungsmaßnahmen im Straßenraum aussehen können.

### SCHNITT B - Bestand



### SCHNITT B - Entwicklungsmöglichkeit





# 05

**HANDLUNGS-  
EMPFEHLUNGEN UND  
KERNPROJEKTE**

## HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN UND KERNPROJEKTE

Zum Erreichen der formulierten Entwicklungsziele für das LiebigQuartier und zur Realisierung der im Räumlichen Entwicklungskonzept skizzierten Flächennutzungen und Erschließungsstrukturen sind viele mehrdimensionale Maßnahmen notwendig. Der überwiegende Teil der erforderlichen Maßnahmen betrifft private Flächen, die aber nur im kooperativen Verfahren zwischen privatem Engagement und öffentlicher Planungshoheit entwickelt werden können. Wichtig ist dabei zu erkennen, dass alle räumlichen Neuordnungen – egal ob im öffentlichen Raum oder auf privater Fläche – einen wesentlichen Beitrag zur gemeinwohlorientierten und klimaschützenden Quartiersentwicklung zu leisten haben. Nur die Durchlässigkeit von Flächen schafft eine neue Erlebbarkeit des LiebigQuartiers, eine positive Auswirkung auf das Mikroklima und ein erweitertes Nutzungsangebot für die Bewohnerschaft.

Als wesentliche Handlungsempfehlungen werden folgende sieben Kernprojekte, die für die Zielerreichung und die Entwicklung des LiebigQuartiers als unverzichtbar eingeschätzt werden, in Form von Steckbriefen kurz beschrieben.

1. Umgestaltung der Liebigstraße
2. Transformation Schlachthofareal
3. Transformation Molkereifläche und Umgebung
4. Entwicklung Nahversorgungsbereich
5. Entwicklung Mobilstation am S-Bahnhof Nippes

6. Transformation Am Gleisdreieck
7. Entwicklung Grünverbindung vom Inneren Grüngürtel zum Blücherpark

Jeder Steckbrief enthält eine Gebietskarte, in der die Maßnahme räumlich verortet ist. Für jedes Kernprojekt sind die handlungsfeldbezogenen Entwicklungsziele (s. Kapitel 3.1.1) genannt und farblich den folgenden Handlungsfeldern zugeordnet:

- Städtebau und Wohnen
- Wirtschaft und Versorgung
- Soziales, Kultur und Bildung
- Mobilität und Verkehr
- Grün und Klima

Des Weiteren sind die Akteure genannt, welche die Entwicklung maßgeblich voranbringen.

Umgestaltung der Liebigstraße

01



**PRIORITÄT:**  
Hoch

**NUTZUNG:**

Verkehrsplanung,  
öffentlicher Raum

**FEDERFÜHRUNG:**

Stadt Köln

**BETEILIGTE:**

Private

**ENTWICKLUNGSZIELE:**



- Zentrale Stadtachse städtebaulich aufwerten
- Straßenraum neu strukturieren und als öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität aufwerten
- Fuß- und Radwegenetz ausbauen und verbessern
- Ruhenden Verkehr stadtverträglich organisieren und reduzieren
- Logistik-/Wirtschaftsverkehre stadtverträglich abwickeln
- Straßen- und Gebäudegrün fördern / Hitzeinseln vermeiden
- Klimagerechte Transformation des Quartiers

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:**

- Erarbeitung eines gestalterischen und verkehrsplanerischen Gesamtkonzeptes inkl. Machbarkeitsstudie für das Liebigquartier. Es sind alle Verkehre inkl. Logistikverkehre zu berücksichtigen
- Umgestaltung und -umbau der Liebigstraße unter Berücksichtigung der Entwicklung des Schlachthofareals

66

Transformation Schlachthofareal

02



**PRIORITÄT:**  
Hoch

**NUTZUNG:**

Mischnutzung (Gewerbe,  
Wohnen, Kultur)

**FEDERFÜHRUNG:**

Stadt Köln

**BETEILIGTE:**

Private

**ENTWICKLUNGSZIELE:**



- Wirtschaftsstandort sichern / Arbeitsplätze erhalten, neu schaffen
- Flächen mehrfach nutzen (Multicodierung) / Gewerbe stapeln
- Kleinteiliges, stadtverträgliches Gewerbe
- Urbane (Lebensmittel-) Produktion fördern
- Räume für Kulturnutzungen finden
- Räume für (Weiter-)Bildung und Integration sichern und ausbauen
- Neue Wohnformen und zielgruppenspezifische Wohnangebote fördern
- Straßen- und Gebäudegrün fördern / Hitzeinseln vermeiden
- Klimagerechte Transformation des Quartiers

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:**

- Dialog mit Flächeneigentümer\*innen führen
- Erarbeitung einer städtebaulichen Planung, internen Erschließung und Freiraumplanung (als Grundlage für folgende Bebauungsplanverfahren)
- Erarbeitung einer verkehrlichen Einbindung in das vorhandene Verkehrssystem
- Durchführung eines Qualifizierungsverfahrens, vorzugsweise 2-phasig und kooperativ
- Prüfung der Anwendung des Besonderen Städtebaurechts für den Bereich und Schaffung von Planungsrecht





**PRIORITÄT:**  
Hoch

**NUTZUNG:**

Wohngebietsentwicklung, Gewerbeentwicklung

**FEDERFÜHRUNG:**

Private

**BETEILIGTE:**

Stadt Köln

**ENTWICKLUNGSZIELE:**



Insgesamt

- Wirtschaftsstandort sichern / Arbeitsplätze erhalten, neu schaffen
- Flächen mehrfach nutzen (Multicodierung) / Gewerbe stapeln
- Kleinteiliges, stadtverträgliches Gewerbe
- Urbane (Lebensmittel-) Produktion fördern
- Zentrale Stadtachsen städtebaulich aufwerten (Raumkanten, Nutzungen)
- Straßen- und Gebäudegrün fördern / Hitzeinseln vermeiden
- Klimagerechte Transformation des Quartiers

Westliche Molkereifläche und ehem. Baufachmarktgelände

- Nutzungsmischung und Nutzungsdichte mit Wohnen und Arbeiten
- Bezahlbaren Wohnraum erhalten und schaffen

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:**

- Erarbeitung einer verkehrlichen Einbindung in das vorhandene Verkehrssystem

Östliche Molkereifläche

- Dialog mit Flächeneigentümer\*innen führen
- Durchführung eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens
- Prüfung der Anwendung des Besonderen Städtebaurechts für den Bereich
- Prüfung der Schaffung von Planungsrecht
- Dialog und Einbindung nachbarschaftlicher Initiativen

Westliche Molkereifläche und ehem. Baufachmarktgelände

- Dialog mit Flächeneigentümer\*innen führen
- Durchführung eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens mit den Eigentümer\*innen
- Prüfung der Anwendung des Besonderen Städtebaurechts für den Bereich
- Prüfung der Schaffung von Planungsrecht

Entwicklung Nahversorgungsbereich

04



**PRIORITÄT:**  
Hoch

**NUTZUNG:**  
Nahversorgung,  
Wohngebietsentwicklung

**FEDERFÜHRUNG:**  
Private, Stadt Köln

**BETEILIGTE:**  
Private

**ENTWICKLUNGSZIELE:**

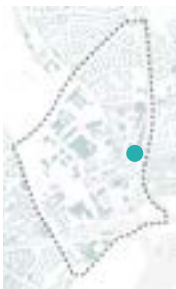
- Flächen mehrfach nutzen (Multicodierung)
- Nahversorgungszentrum definieren
- Nutzungsmischung und Nutzungsdichte mit Wohnen und Arbeiten erproben
- Neue Wohnformen und zielgruppenspezifische Wohnangebote fördern
- Den ruhenden Verkehr stadtverträglich organisieren und reduzieren
- Klimagerechte Transformation des Quartiers

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:**

- Prüfung der Verankerung im Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln (EHZK)
- Entwicklung eines städtebaulichen Konzepts für den gesamten Nahversorgungsbereich
- Erarbeitung einer verkehrlichen Einbindung in das vorhandene Verkehrssystem
- Erarbeitung eines innovativen Mobilitätskonzeptes (z.B. Veedel-Garage, Mobilstation)
- Effiziente Nutzung der untergenutzten Flächen (Überbauung bzw. Aufstockung heutiger eingeschossiger Gebäude und Parkplatzflächen)
- Prüfung der Anwendung des Besonderen Städtebaurechts für den Bereich
- Prüfung der Schaffung von Planungsrecht

Entwicklung Mobilstation am S-Bahnhof Nippes

05



**PRIORITÄT:**  
Mittel - Hoch

**NUTZUNG:**  
Verkehrsplanung

**FEDERFÜHRUNG:**  
Stadt Köln

**BETEILIGTE:**  
Private

**ENTWICKLUNGSZIELE:**

- Den ruhenden Verkehr stadtverträglich organisieren und reduzieren
- Logistik stadtverträglich abwickeln
- Klimagerechte Transformation des Quartiers

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:**

- Durchführung von Eigentümer\*innengesprächen und Dialogen zur Grundlagenklärung
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Evaluierung des Vorhabens
- Prüfung der verkehrlichen Funktionsfähigkeit für eine Mobilstation
- Initiieren von Gesprächen mit potenziellen Betreiber\*innen und Entwicklung eines Betriebsmodells
- Erarbeitung eines umfassenden Konzepts für die Logistikmobilität im Quartier
- Prüfung von notwendigen Standorten für die letzte Logistikmeile im Quartier
- Entwicklung einer stadtgestalterisch verträglichen Mobilstation



**NUTZUNG:**

Gewerbeentwicklung,  
Kultur und Freiraum

**FEDERFÜHRUNG:**

Stadt Köln, Private, Land  
NRW

**BETEILIGTE:**

Private

**ENTWICKLUNGSZIELE:**



- Wirtschaftsstandort sichern / Arbeitsplätze erhalten und neu schaffen
- Flächen mehrfach nutzen (Multicodierung) / Gewerbe stapeln
- Räume für Kulturnutzungen finden
- Fuß- und Radwegenetz ausbauen und verbessern
- Klimagerechte Transformation des Quartiers
- Grünraumvernetzung vervollständigen und Zugänglichkeit / Anbindung sicherstellen

**PRIORITÄT:**

Mittel

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:**

- Durchführung von Eigentümer\*innengesprächen
- Prüfung der Anwendung des Besonderen Städtebaurechts für den Bereich
- Prüfung der Schaffung von Planungsrecht
- Durchführung eines städtebaulichen Qualifizierungsverfahrens mit den Eigentümer\*innen inkl. Prüfung der Umsetzbarkeit einer höheren Bebauung (unter Berücksichtigung des aktuell noch in Erarbeitung befindlichen "Höhenentwicklungskonzept Innere Stadt")
- Entwicklung eines grünen qualitätsvollen Korridors als Teil der Grünraumvernetzung Richtung Innerer Grüngürtel
- Erarbeitung einer verkehrlichen Einbindung in das vorhandene Verkehrssystem

Entwicklung Grünverbindung vom Inneren Grüngürtel zum Blücherpark



**NUTZUNG:**

Verkehrsplanung,  
Freiraumplanung

**FEDERFÜHRUNG:**

Stadt Köln

**BETEILIGTE:**

Private

**ENTWICKLUNGSZIELE:**



- Grünraumvernetzung vervollständigen und Zugänglichkeit / Anbindung sicherstellen
- Hitzeinseln vermeiden
- Versickerungs- und Auffangmöglichkeiten für Starkregenereignisse verbessern / (Teil-)Entsiegelung fördern
- Klimagerechte Transformation des Quartiers

**PRIORITÄT:**

hoch

**HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:**

- Durchführung einer Machbarkeitsstudie inklusive Kostenschätzung für die Fuß- und Radwegebrücke
- Flächensicherung für eine Grünverbindung
- Errichtung einer Fuß- und Radwegebrücke zwischen Innerer Grüngürtel und Herkulesstr.