



Stadt Köln

# Ein Zielbild für die Kölner Weststadt

Dokumentation des Zielbildprozesses zur  
Fortschreibung der Rahmenplanung  
Braunsfeld / Müngersdorf / Ehrenfeld



### **Auftraggeberin**

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

Projektleitung: Brigitte Scholz, Lotte Drevermann, Kaja Rocks

### **Auftragnehmer**

must  
Eigelstein 103–113  
50668 Köln  
Telefon +49 (0)221 1699 2929  
mail@must.eu  
www.must.eu



Projektbearbeitung: Dr.-Ing. Jan Benden, Daniela Rudnik

# Vorwort

**Sehr geehrte Leser\*innen,**

ich freue mich sehr, Ihnen die Dokumentation des Zielbildprozesses zur Fortschreibung der Rahmenplanung „Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld“ – mit dem Titel „Ein Zielbild für die Kölner Weststadt“ präsentieren zu können.



Im Stadtteil Köln-Ehrenfeld, auf dem ehemaligen Gelände des Rohstoffverwertungsunternehmens Max Becker (nördlich der Widdersdorfer Straße 194), wird ein ca. 16,2 ha großes mindergenutztes Gewerbegebiet in ein gemischtes Quartier umgewandelt. Die Fläche befindet sich innerhalb des Plangebietes der Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld aus dem Jahr 2004. Aufgrund der Transformation des Max Becker-Areals und vielfältiger weiterer Entwicklungen im Plangebiet müssen und wollen wir die Rahmenplanung fortschreiben. Von Januar bis Juni 2021 wurde dieser Fortschreibung ein Zielbildprozess vorgeschaltet, der auch als Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung des Max Becker-Areals diente.

Für diesen innerstädtischen Standort formuliert die Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ das Ziel einer „Weiterentwicklung und Profilierung als innovatives Gewerbegebiet mit den Schwerpunkten Dienstleistung, Produktion und Kreativwirtschaft“. Gleichzeitig setzt sich der Trend hin zu Mischnutzungen von Gewerbe, Wohnen und Kultur fort. Hierbei trägt das Zielbild dazu bei, diesen Trend als Orientierung zu steuern.

Um das Zielbild zu definieren, konnte im Rahmen des Zielbildprozesses die Entwicklung der Rahmenplanung analysiert werden. In einem breiten Beteiligungsprozess sind raumbezogene Ziele für die zukünftige Entwicklung abgeleitet und die grundlegenden Bedingungen für eine integrierte sowie nachhaltige Gebietsentwicklung anschließend in dem Zielbild verankert worden. Darauf aufbauend haben wir gemeinsam mit den Bürger\*innen für drei ausgewählte Fokusräume (u. a. für das Max Becker-Areal) Entwicklungsschwerpunkte definiert und diese in Steckbriefen mit Handlungsempfehlungen untersetzt. Im Mittelpunkt des entwickelten Zielbildes steht, die vielfältigen Nutzungen im Quartier möglichst optimal zu verbinden, die Grünräume im Gebiet zu stärken und die Voraussetzung für eine Mobilitätswende im Kölner Westen zu schaffen.

Die Gestaltung eines urbanen lebendigen und gemeinwohlorientierten Quartiers haben wir hierbei vor Augen und in dem vorliegende Bericht Sie die Dokumentation der Ergebnisse, die die Grundlage für eine neue Rahmenplanung und für das städtebauliche Wettbewerbsverfahren Max-Becker bilden.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Markus Greitemann', followed by a horizontal line.

Markus Greitemann  
Beigeordneter für Planen und Bauen der Stadt Köln



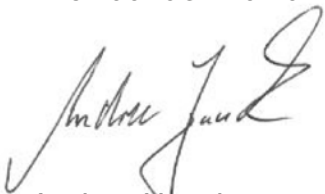
# Vorwort

**Sehr geehrte Leser\*innen,**

als neuer Beigeordneter der Stadt Köln für das Dezernat Stadtentwicklung, Wirtschaft, Digitalisierung und Regionales freue ich mich sehr, den „Staffelstab“ für das „Zielbild Kölner Weststadt“ in der nächsten Etappe der Umsetzung zu übernehmen.

Das Zielbild Kölner Weststadt bietet eine wichtige Grundlage für die weiteren Prozessschritte bei der Überarbeitung der „Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld“ aus dem Jahr 2004, welche nun unter der Federführung meines Dezernates von den Kolleg\*innen des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik erarbeitet wird. Der im Zielbild betrachtete Planungsbereich der Kölner Weststadt ist der größte innerstädtische Standort für Wirtschaft, Gewerbe und Wohnen, der sich in einem tiefgreifenden Transformationsprozess befindet. Die Herausforderung besteht darin, diesen Wandel zu steuern, den Gewerbestandort zu sichern, ein verträgliches Nebeneinander von Bestandsnutzungen und neuen Nutzungen zu ermöglichen und die unterschiedlichen Stadträume zu vernetzen. Neben der räumlichen Planung wird es weiterhin darum gehen, ein nachhaltiges Verkehrs- und Mobilitätskonzept sowie ein integriertes Klimaneutralitätskonzept zu entwickeln. Hierfür gilt es dann, geeignete Umsetzungsinstrumente und -strategien zu benennen, damit die Herausforderungen der Transformation zielgerichtet bewältigt werden können.

Ich möchte Sie einladen, sich mit Hilfe dieser Broschüre selbst einen Überblick über das „Zielbild Kölner Weststadt“ zu machen und freue mich auf den nun anstehenden Prozess.



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



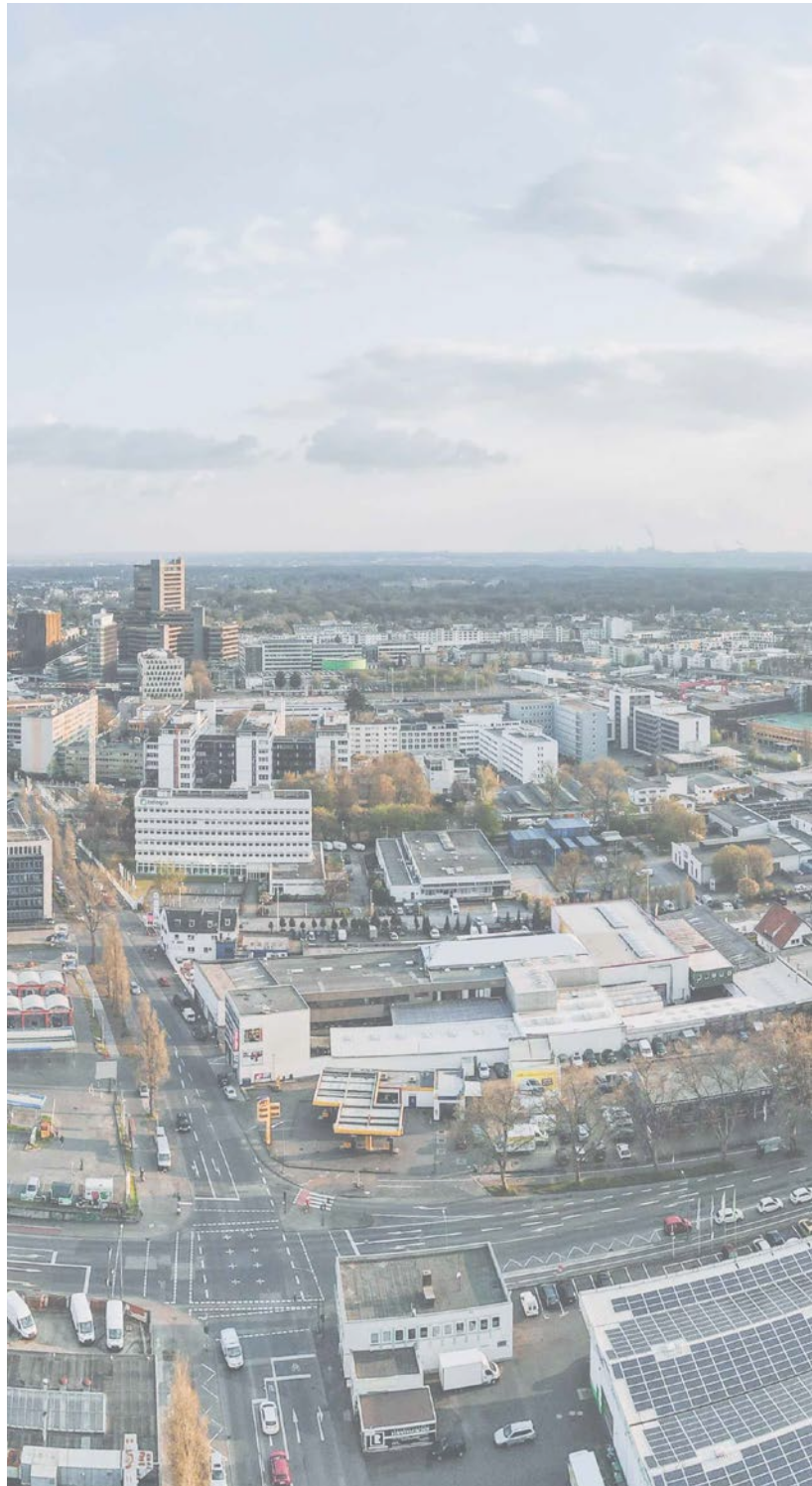


# Inhalt

<b>1. Hintergrund</b>	<b>8</b>
<hr/>	
<b>2. Bestandsanalyse</b>	<b>14</b>
<hr/>	
2.1 Morphologische Analyse .....	16
2.2 Funktionale Analyse .....	25
2.2.1 Arbeiten & Wohnen .....	26
2.2.2 Stadtgrün & Klima .....	40
2.2.3 Verkehr & Mobilität .....	46
<b>3. Zielbild</b>	<b>52</b>
<hr/>	
3.1 Zielfindung .....	54
3.1.1 Wohn- & Arbeitswelten .....	56
3.1.2 Grünes Netzwerk .....	62
3.1.3 Bewegungsraum .....	68
3.2 Zielbild .....	74
<b>4. Fokusräume</b>	<b>78</b>
<hr/>	
4.1 Fokusraum I: Mischgebiet .....	80
4.2 Fokusraum II: Gewerbegebiet .....	88
4.3 Fokusraum III: Grünfläche .....	96

# 1. Hintergrund

**Der Zielbildprozess bildet die Grundlage für die Fortschreibung der Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld sowie für den städtebaulichen Wettbewerb zum Max Becker-Areal. Er wurde unter intensiver Beteiligung von Vertreter\*innen der Verwaltung, der Politik und der Stadtgesellschaft durchgeführt.**







## Aufgabe

Die Stadt Köln beabsichtigt im Stadtteil Köln-Ehrenfeld auf dem ehemaligen Gelände der Firma Max Becker ein ca. 16,2 ha großes mindergenutztes Gewerbegebiet in ein gemischtes Quartier umzuwandeln. Die Fläche befindet sich innerhalb des Plangebietes der Rahmenplanung Braunsfeld/Müngersdorf/Ehrenfeld aus dem Jahr 2004. Aufgrund der Entwicklung des Max Becker-Areals und vielfältiger weiterer Entwicklungen im Plangebiet bedarf die Rahmenplanung einer Fortschreibung. Dieser Fortschreibung wurde von Januar bis Juni 2021 ein Zielbildprozess vorgeschaltet, der gleichzeitig auch als Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs zur Entwicklung des Max Becker-Areals im zweiten Halbjahr 2021 dienen soll.

Das Gesamtgebiet der Rahmenplanung befindet sich derzeit im Umbruch: vielfältige Entwicklungen sind in der Planung oder bereits in der Umsetzung. Aufgrund dieser zahlreichen Veränderungen war es notwendig, die Entwicklungsabsichten im Gebiet zu identifizieren und zu klären, wie man diese Transformation steuern kann.

Durch den Zielbildprozess wurden in einem breiten Beteiligungsprozess die strategischen und räumlichen Ziele für das Gebiet erarbeitet. Die während der Erstellung des Zielbildes eingebrachten Anregungen und Impulse aus Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit sollen in die für 2022 vorgesehene Fortschreibung der Rahmenplanung einfließen. Beide Verfahren sollen eng miteinander verzahnt werden, sodass der Zielbildprozess einen ersten Baustein der Fortschreibung der Rahmenplanung bildet. In dieser sollen die Ergebnisse aus dem vorgeschalteten Zielbildprozess weiter konkretisiert werden.

## Beteiligungsprozess

Der Zielbildprozess für das Gebiet der Rahmenplanung wurde durch MUST unter Federführung des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik durchgeführt.

Ein Zielbildprozess bietet eine geeignete Plattform für einen breit angelegten Diskussions- und Beteiligungsprozess, der die Grundlage einer zukunftsorientierten Quartiersentwicklung in der Kölner Weststadt darstellt. Zwischen Januar und Juni 2021 wurden daher projektbegleitend mehrere Dialog- und Beteiligungsformate durchgeführt. Im Kontext der Corona-Pandemie fanden diese Veranstaltungen ausschließlich digital statt.

Insgesamt wurden während der Projektlaufzeit vier Workshops mit wechselnden Vertreter\*innen aus Stadtverwaltung, Politik und Rahmenplanungsbeirat durchgeführt. Während der jeweils dreistündigen Online-Veranstaltungen wurden den Teilnehmenden die Zwischenergebnisse der Analysen und der Zielbilderstellung präsentiert und zur Diskussion gestellt. Im Anschluss wurde den Teilnehmer\*innen die Möglichkeit gegeben, die Ergebnisse auf dem Online-Portal MURAL zu kommentieren und zu bewerten.

Parallel zum Zielbildprozess wurde durch die Firma UPLab über Geo-Targeting eine Online-Befragung durchgeführt, in der ein Stimmungsbild der Öffentlichkeit zur Zukunft der Weststadt und des Max Becker-Areals gewonnen werden konnten.

Am 18. Juni 2021 wurden der Öffentlichkeit in einer Online-Veranstaltung die Ergebnisse der Befragung sowie der Entwurf des Zielbildes präsentiert. Die Öffentlichkeit bekam während der Veranstaltung die Möglichkeit, Fragen zum Zielbild zu stellen oder die Ergebnisse zu kommentieren.



## Phase 1: Analyse des Betrachtungsraums

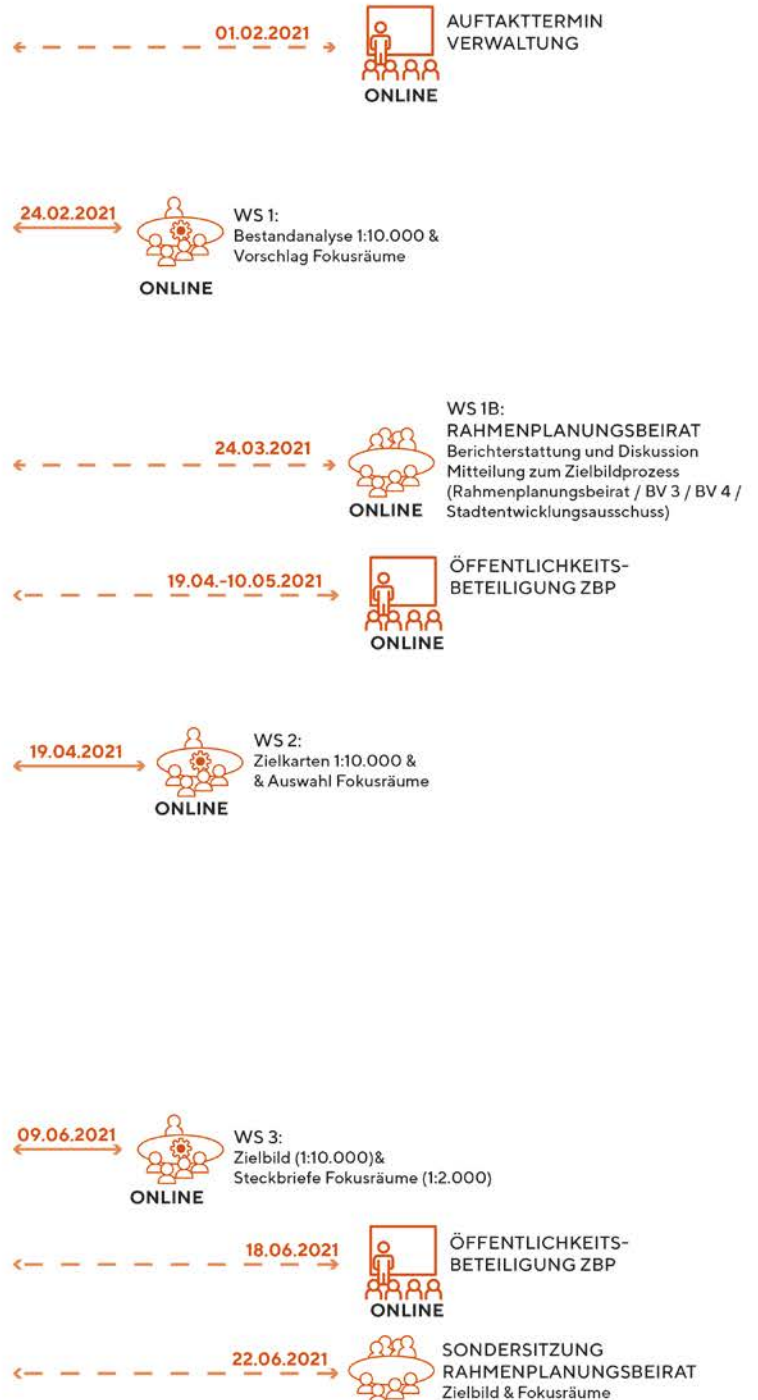
## Phase 2: Zielbildfindung & Fokusräume

regelmäßiger Austausch Kernteam

### MUST



### EXTERNE AKTEURE



Eine zusätzliche öffentliche Diskussion des Zielbildes und der Handlungsempfehlungen fand am 22. Juni 2021 im Rahmenplanungsbeirat für Braunsfeld, Ehrenfeld und Müngersdorf statt.

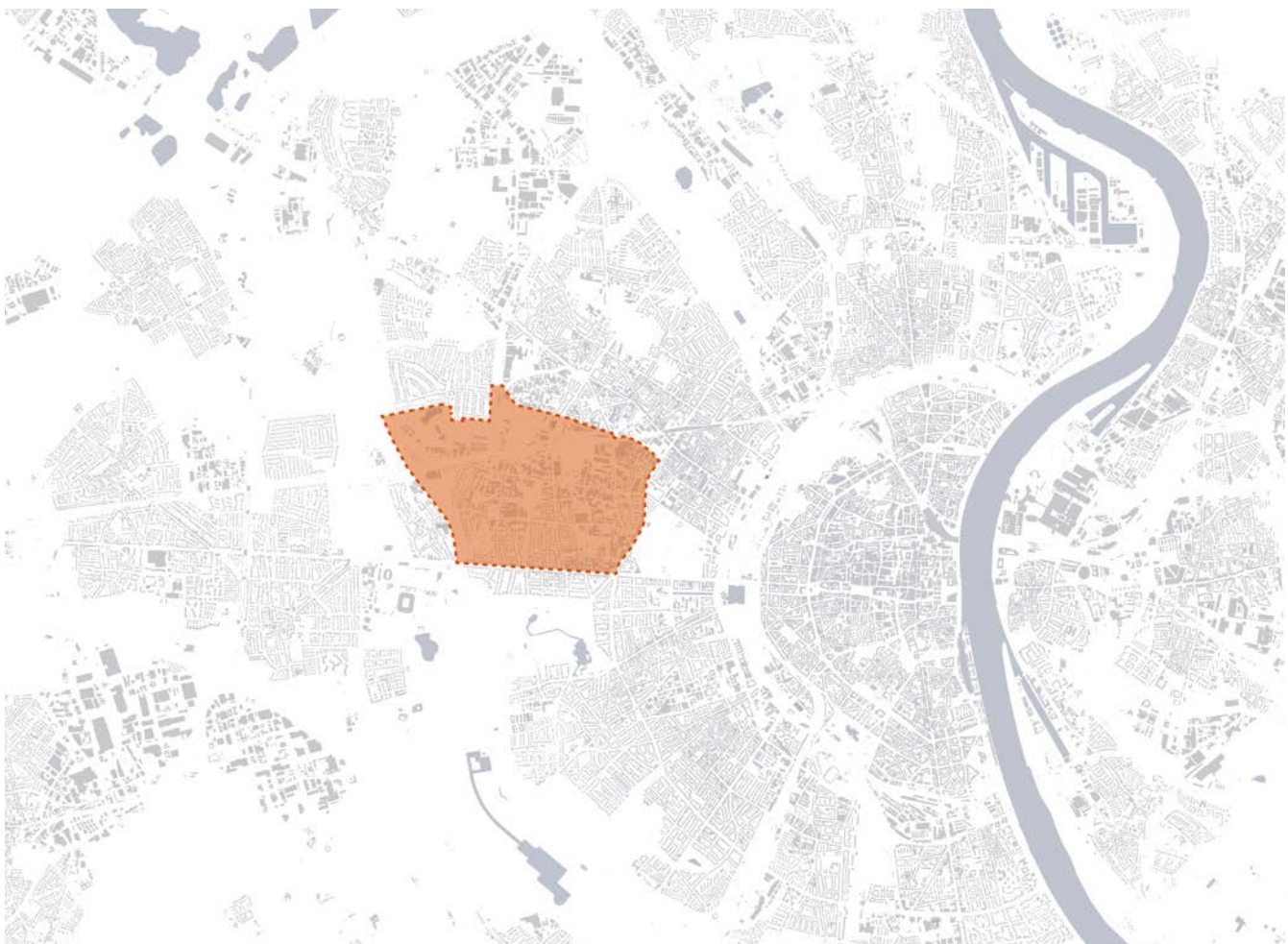
### Betrachtungsraum

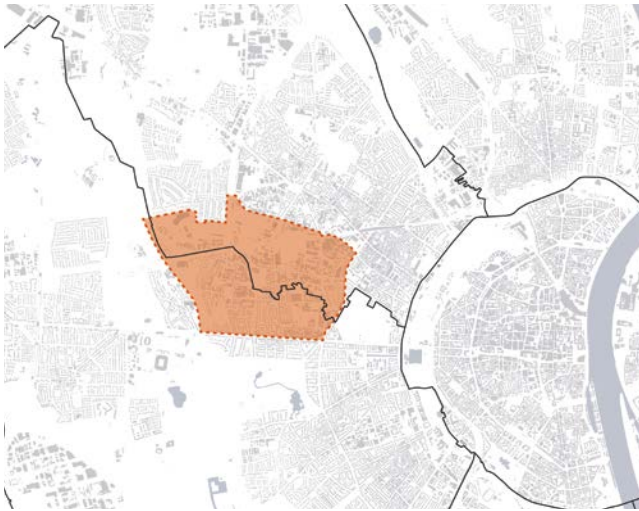
Das 420 ha große Rahmenplanungsgebiet liegt zwischen dem ersten und zweiten Vorortgürtel westlich der Kölner Innenstadt<sup>(3)</sup> und wird begrenzt durch den Melatengürtel im Osten, die Aachener Straße im Süden, die Militärringstraße im Westen und die Siedlung Vogelsang sowie die Vogelsanger Straße im Norden. Die begrenzenden Straßen bilden mit der Widdersdorfer Straße und dem Maarweg das Hauptstraßennetz des Rahmenplanungsgebietes. Das Gebiet wird in Ost-West-Richtung durch die Tras-

se Aachen-Köln der Deutschen Bahn (DB) durchkreuzt. In Nord-Süd-Richtung verläuft die von den Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) betriebene Bahnstrecke von Köln-Niehl nach Frechen-Benzelrath (ehemalige „Klüttenbahn“).

Die Grenze zwischen den Kölner Stadtbezirken Lindenthal und Ehrenfeld verläuft mitten durch das Gebiet<sup>(4)</sup> im Wesentlichen im Zuge von Oskar-Jäger-Straße, Stolberger Straße und der Bahntrasse Köln-Aachen der Deutschen Bahn.

Für den Zielbildprozess wurde der Gebietsumgriff in Absprache mit der Auftraggeberin angepasst. Aufgrund der starken funktionalen Beziehungen des Rahmenplanungsgebietes mit dem nördlichen Bereich





4

zwischen der Vogelsanger Straße und der Venloer Straße, wurde dieses Gebiet in den Betrachtungsraum des Zielbildes mit eingeschlossen. Die Karte unten zeigt den neuen Umgriff des Gebietes, das im Zielbildprozess untersucht wurde.<sup>(5)</sup>

## „Weststadt“

Aufgrund der neuen, über die Rahmenplanung hinausgehenden, Gebietsabgrenzung und des stadtteilübergreifenden Gebietskontextes wurde zu Beginn des Zielbildprozesses ein identitätsstiftender Name für den Betrachtungsraum gesucht.

In Bezug zu den in Köln etablierten Quartieren der „Nord-“ und „Südstadt“ mit den dazugehörigen Vierteln fiel die Wahl auf „Weststadt“. Der komprimierte Name kann aus Sicht der Mitarbeiter\*innen dazu beitragen, dass im Betrachtungsraum des Zielbildes eine eigene Identität geschaffen wird. Zudem impliziert der Begriff „Stadt“ eine gewisse Urbanität, an der es aktuell im Gebiet mangelt und deren Schaffung im Fokus des Zielbildprozesses steht.



5



## 2. Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse im Zielbildprozess für die Weststadt war in zwei Ebenen unterteilt: In einer **morphologischen Analyse** wurden zunächst die historischen städtebaulichen Entwicklungen untersucht. Die daran anschließende **funktionale Bestandsanalyse** betrachtete die Aspekte der Nutzungen, des Stadtgrüns und der Mobilität im Gebiet.







## 2.1 Morphologische Analyse

### Historische Entwicklung

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war das Gebiet der Weststadt noch weitgehend unbebaut. Der Bereich zwischen den Weilern Bickendorf und Müngersdorf sowie den Grabstätten in Melaten war vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Als einziges Gebäude ist in der Karte der Marhof dargestellt. Das erste Teilstück der Bahntrasse Köln-Aachen wurde am 2. August 1839 zwischen Köln und Müngersdorf eröffnet und teilte das Gebiet in zwei Hälften (siehe Karte 7 auf Seite 15).

Durch den Anschluss des Gebietes an das Netz der Rheinischen Eisenbahn 1863 erhielt die gewerblich-industrielle Siedlungsentwicklung im Gebiet ihre ersten Impulse (siehe Karte 8). Viele Unternehmen, die in der Kölner Altstadt aufgrund des dortigen Flächenmangels keine Standorte fanden, siedelten sich in Nähe des Güterbahnhofes Ehrenfeld an (z. B. Helios, Herbrand, Vulkan, Leyendecker).

In den folgenden Jahrzehnten kam es zu einem grundlegenden Wandel der Raumnutzung im Gebiet zu einem Standort der Metallverarbeitung, des Maschinen- und Fahrzeugbaus sowie der chemischen Industrie (z. B. Sidol). Von Bedeutung war insbesondere das 1875 direkt an der Bahntrasse errichtete Gaswerk nördlich der Widdersdorfer Straße mit der dazugehörigen Siedlung an der Vitalisstraße (siehe Karte 9).

Als Mustersiedlung der Werkbundausstellung 1914 entstand die Wohnbebauung um den Pauliplatz in Braunsfeld. Außerhalb des Gebietes wurde 1931 nach dem zeitgenössischen Leitbild der „Gartenstadt“ die Erwerbslosensiedlung Vogelsang errichtet.

Nach dem zweiten Weltkrieg begann allmählich der Wandel des Gebietes von einem Industrie- zu einem Dienstleistungsstandort (siehe Karte 10). Die Zahl, der im produzierenden Gewerbe beschäftigten Menschen, nahm bis heute deutlich ab und viele der ehemals gewerblich-industriell genutzten Flächen fielen brach oder wurden weniger genutzt. Entwicklungsschwerpunkte für den Verwaltungs- und Dienstleistungssektor waren zunächst die Bereiche im Umfeld der Eupener Straße (Technologiepark Müngersdorf) sowie im südlichen Verlauf der Oskar-Jäger-Straße, der Stolberger Straße und des Melatengürtels (REWE, DKV etc.).

Neben den großen Konzentrationen an Büroarbeitsplätzen beherbergt das Gebiet heute auch große und wichtige Flächen für kommunale Versorgungseinrichtungen wie z. B. das Straßenbahndepot der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), den Bauhof der Stadt Köln, die Verteilerstation der Rhein Energie oder das Gelände der Abfallwirtschaftsbetriebe Köln (AWB).

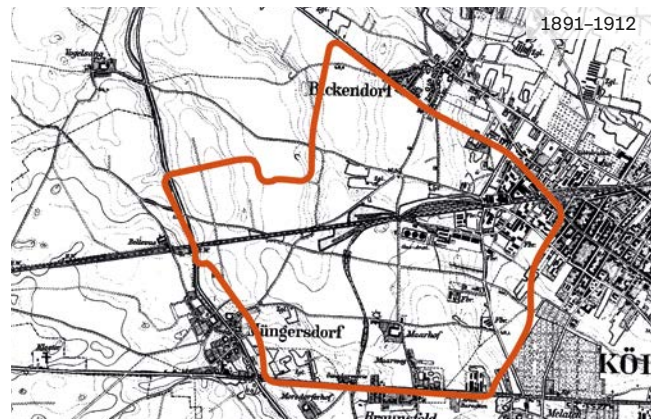


Im letzten Jahrzehnt haben insbesondere umgebaute historische Industriebauten (z. B. Vulkan, Gaswerk, Helios etc.) ein großes Ansiedlungsinteresse durch die Kreativwirtschaft erfahren. Gleichzeitig wurden neue Arbeitsstandorte wie z. B. der Gewerbe- und Landschaftspark Triotop oder der Segro City Park entwickelt, deren Grundgedanke es ebenso ist, kreative und innovative Gewerbe- und Logistikbetriebe anzusiedeln. Gleichzeitig mit der gewerblichen Transformation im Gebiet entstanden zahlreiche inselhafte Wohngebiete im Quartier (z. B. Grüner Weg, Linné-Quartier, Melatensee etc.).

Durch die rapide Entwicklung des Gebietes von einem Industrie- zu einem Dienstleistungs- und Wohnstandort sind im Laufe der Zeit Gemengelagen entstanden, die heute an einigen Stellen zu Nutzungskonflikten zwischen Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe führen. In Anbetracht des aktuell andauernden Transformationsprozesses im Gebiet (z. B. am Güterbahnhof Ehrenfeld, an der Eupener Straße oder im Bereich des Gleisdreiecks) verdeutlichen diese Konflikte den Bedarf an einem Zielbild, das die zukünftigen Entwicklungsabsichten für die Weststadt formuliert und als Steuerungsinstrument für die Rahmenplanung und für den anstehenden Umbruch dienen kann.



7



8



9



10



## Identitätsstiftende historische Gebäude

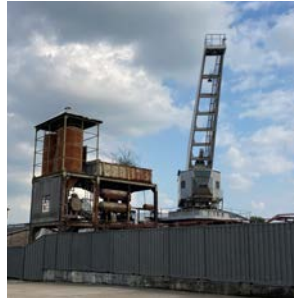
Die Geschichte der Weststadt lässt sich noch an einer Vielzahl historischer Gebäude ablesen. Die meisten identitätsstiftenden Gebäude stammen größtenteils aus der industriellen Vergangenheit. Beispiele sind die alte Wagenfabrik, die Kolbhalle<sup>(12)</sup>, das Verwaltungsgebäude der Firma Thyssen Krupp<sup>(11)</sup>, der Helios-Leuchtturm, das Vulkan-Gelände<sup>(14)</sup> oder die Sidol-Werke. Hinzu kommen Landmarken wie der Gasbehälter, der Schornsteine der Firma Böttcher oder der historische Kran an der Halle Tor 2<sup>(13)</sup>. Als identitätsstiftende Wohnkomplexe sind vor allem die Direktorenvillen des Gaswerkes, die Gaswerk-Kolonie an der Vitalisstraße und das Pauliviertel zu nennen.



11



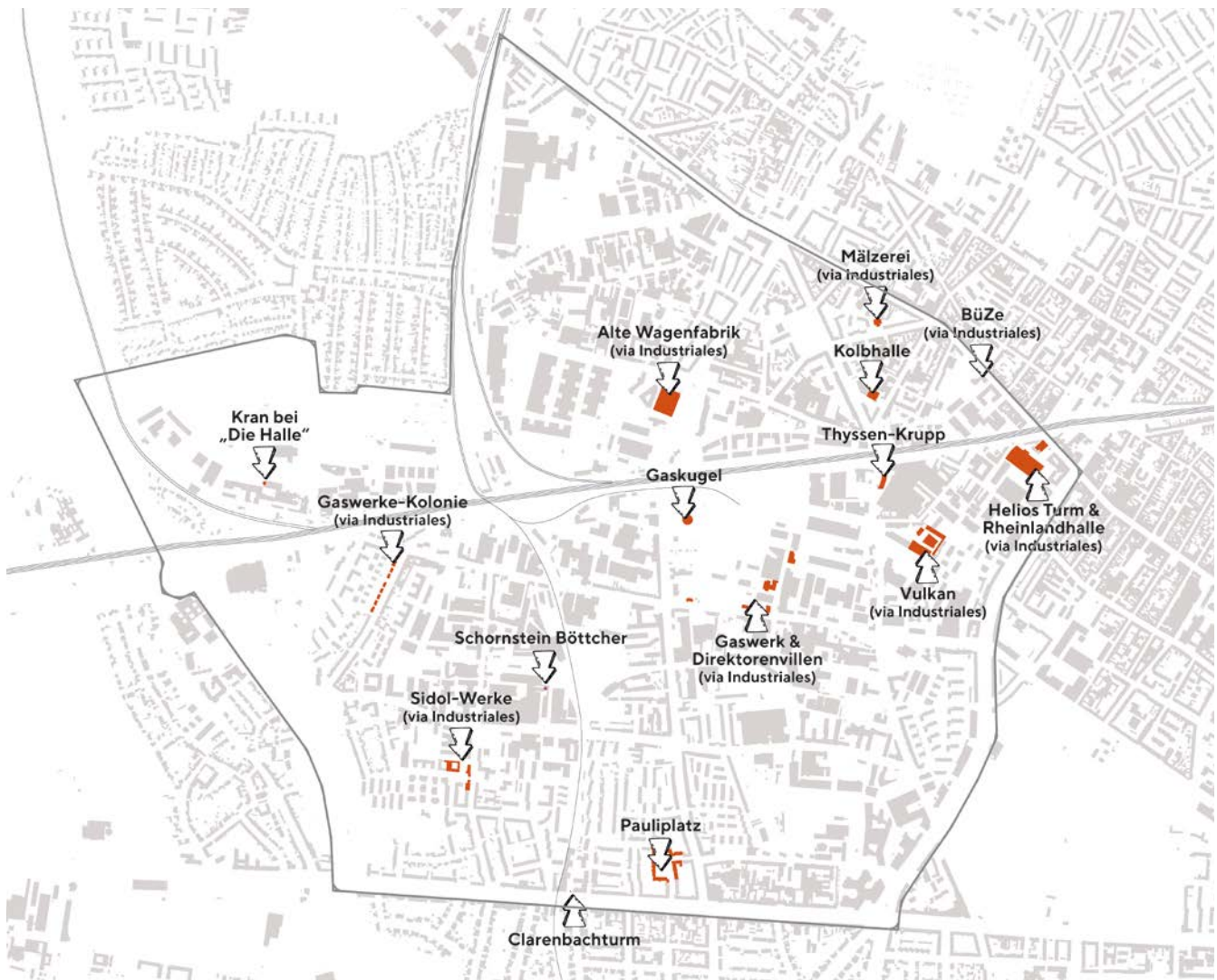
12



13



14



15



## Körnigkeit der Bebauung

Im Laufe der letzten zwei Jahrhunderte haben sich im Gebiet ganz unterschiedliche Körnigkeiten der Bebauung entwickelt. Das Resultat bildet ein Nebeneinander kleinteilig parzellierter Wohneinheiten in Braunsfeld<sup>(16)</sup> und Müngersdorf, durchmischter Kleingewerbestruckturen (Wilhelm-Mauser-Straße, Triotop) und gründerzeitlicher Blöcke (insb. zwischen Bahntrasse und Venloer Straße). Demgegenüber stehen die großen Produktions- und Logistikparzellen und -baukörper im zentralen Bereich des Plangebietes (insb. entlang Widdersorfer Straße sowie im Bereich des Segro City Parks<sup>(17)</sup> und des Parfümwerkes der Firma COTY).

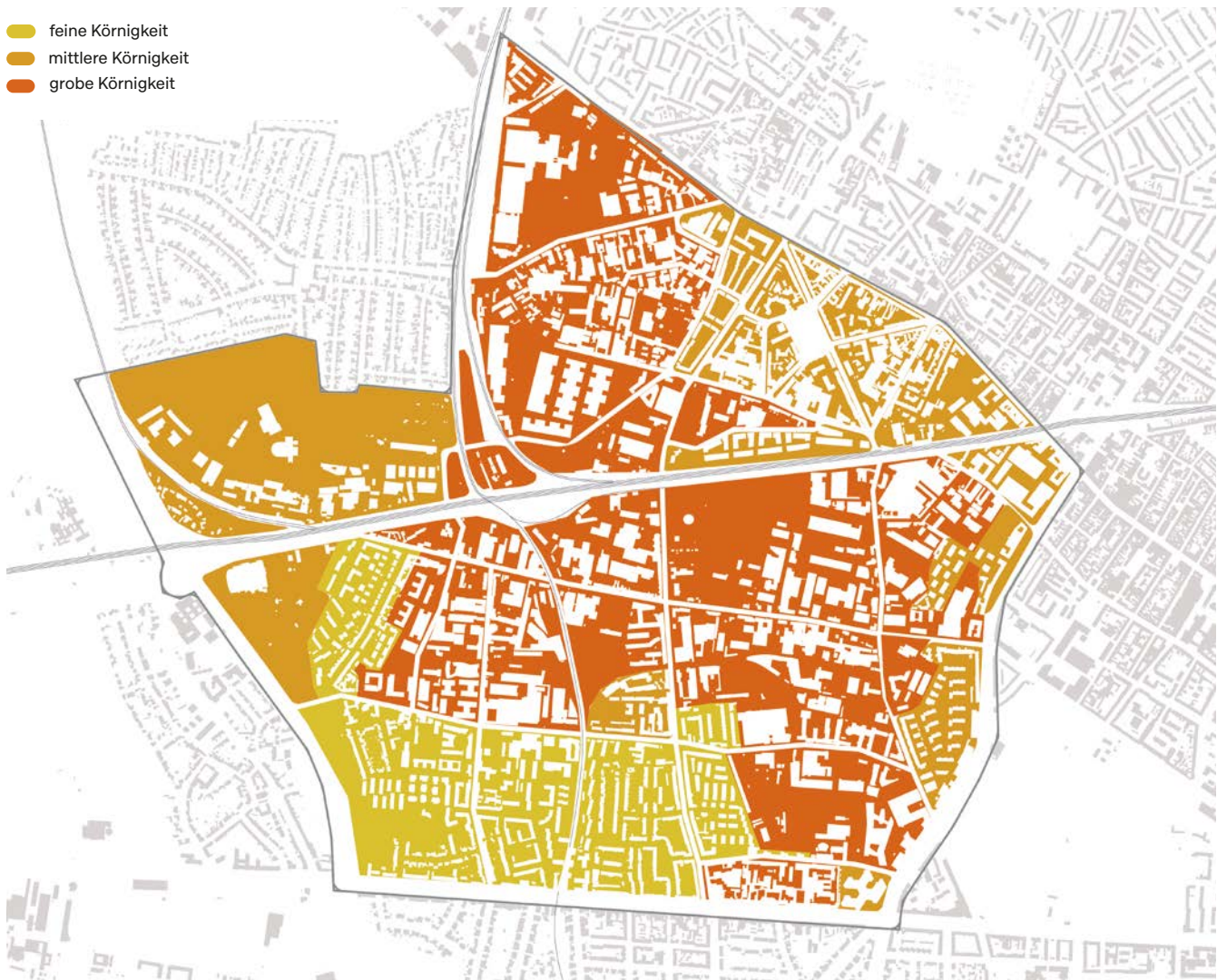


16



17

- feine Körnigkeit
- mittlere Körnigkeit
- grobe Körnigkeit



18



## Bebauungsdichte

Die Wohngebiete nördlich der Aachener Straße <sup>(19)</sup> und an der Vitalisstraße sowie die mit großen Freiräumen umgebenen Gewerbe- und Logistikgrundstücke im Gebietssinneren zeichnen sich durch eine geringe Bebauungsdichte aus. Eine höhere Dichte weisen dagegen die Bürostandorte (REWE, Technologiepark) sowie die jüngeren Wohnsiedlungen (Grüner Weg <sup>(20)</sup>, Melatensee etc.) auf. Die am dichtesten bebauten Bereiche in der Weststadt befinden sich in den gründerzeitlichen Blockrandstrukturen mit ihren intensiven Hinterhofnutzungen südlich der Venloer Straße und im östlichen Abschnitt der Aachener Straße.

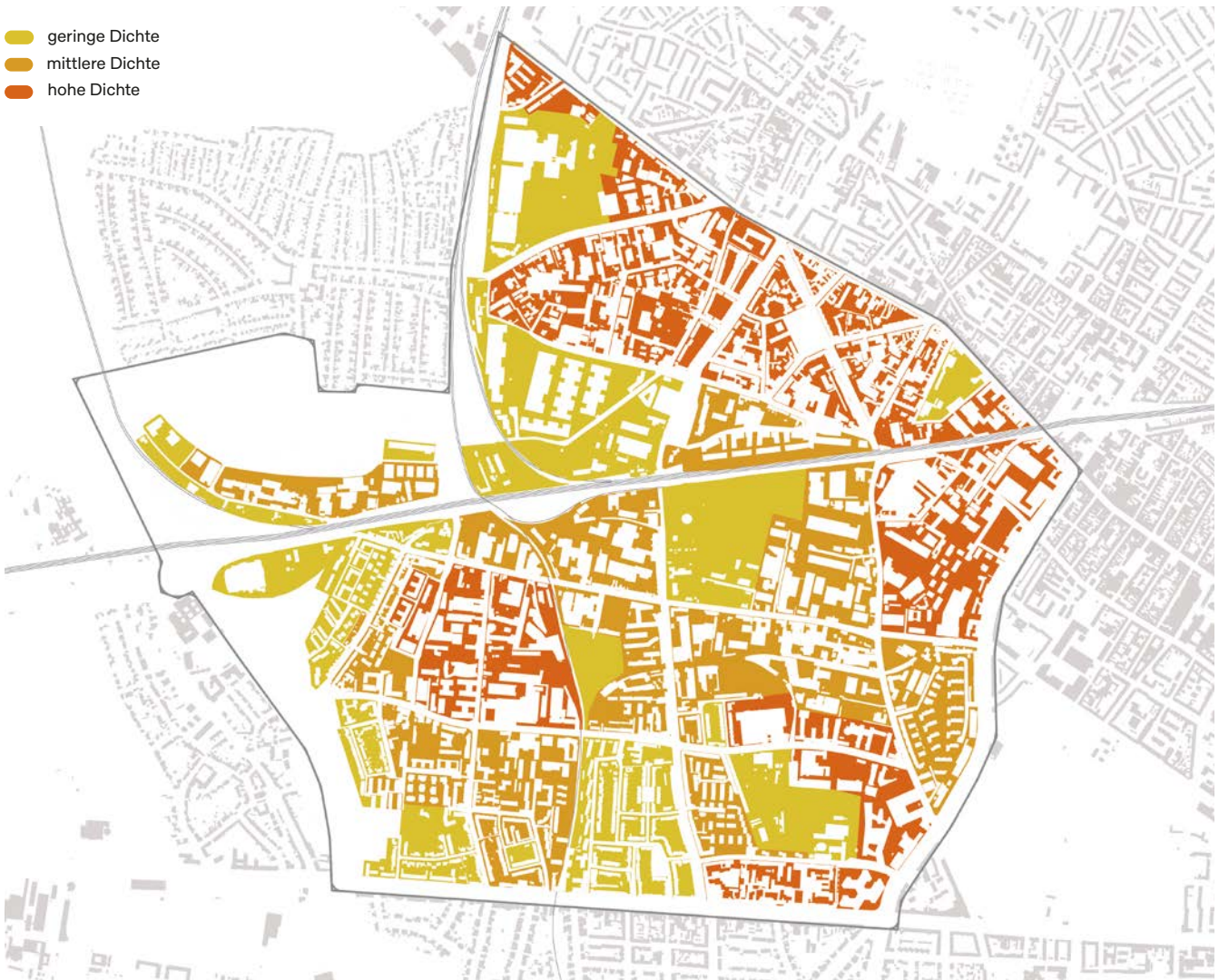


19



20

- geringe Dichte
- mittlere Dichte
- hohe Dichte



21



## Geschossigkeit

Bei der Geschossigkeit zeichnet sich ein ähnliches Bild wie bei der Dichte ab. Die Gewerbe- und Industriestandorte sind vorwiegend durch eingeschossige Gebäude gekennzeichnet<sup>(22)</sup>. Im südlichen Bereich, z.B. im Pauliviertel, überwiegen zwei- bis dreigeschossige Bauten. Eine höhere Bebauung findet man vor allem entlang des Maarweges, der Venloer Straße und der Aachener Straße sowie in den Neubauwohnsiedlungen. Besondere Höhenakzente (> 7 Geschosse) bilden die Bürostandorte am Melatengürtel<sup>(23)</sup> und im Technologiepark sowie einzelne Landmarken (wie z. B. der Schornstein, die Gaskugel, „The Ship“ oder der Helios-Turm).

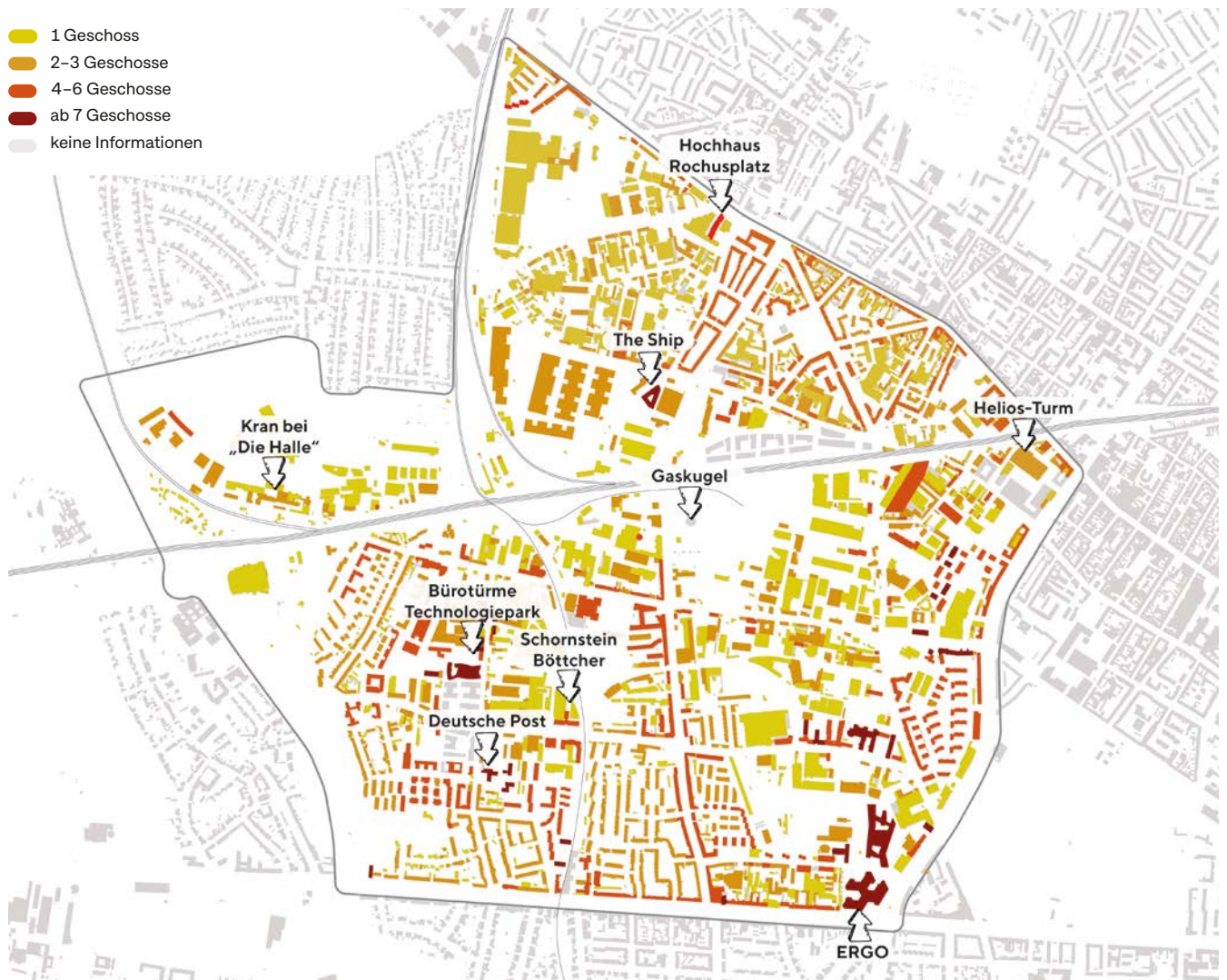


22



23

- 1 Geschoss
- 2-3 Geschosse
- 4-6 Geschosse
- ab 7 Geschosse
- keine Informationen



24



## Raumkanten

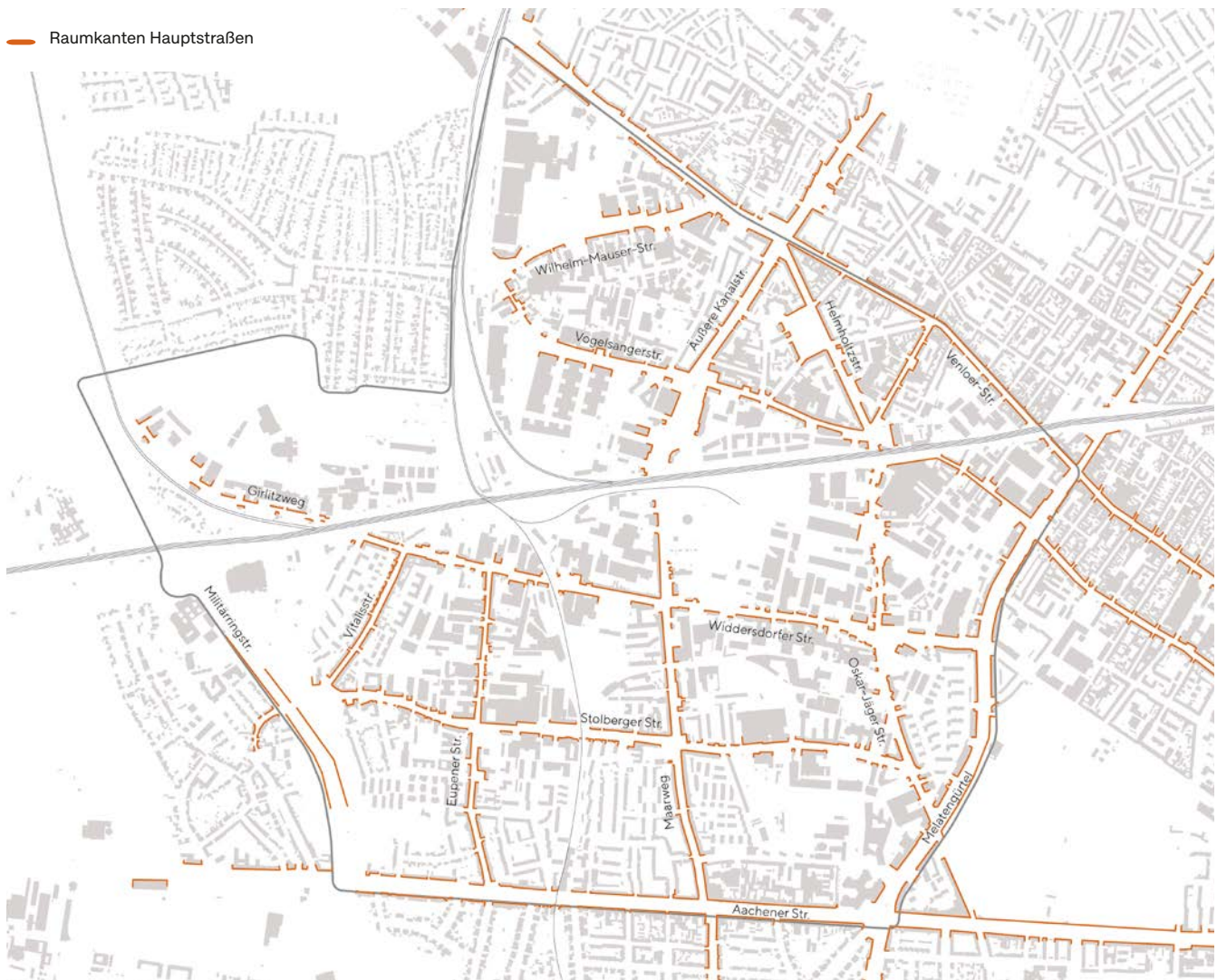
Bei den Raumkanten zeichnet sich ein eindeutiges Bild des Gebietes ab. Entlang der Gebietsränder und im Bereich der Straßen mit Wohnnutzung (z. B. der Maarweg <sup>(25)</sup>, die Leyendecker- und Helmholtzstraße) sind klare, homogene Gebäudekanten erkennbar, die den Straßenraum einfassen und deutliche Eingangssituationen bilden. Dagegen ist das Raumgefüge in den vorwiegend gewerblich genutzten Bereichen (insbesondere Oskar-Jäger-Straße <sup>(26)</sup> und Widdersdorfer Straße) sehr heterogen. Die Gebäudeanordnung der vorhandenen Gemengelagen lässt hier keine klaren Raumkanten erkennen, wodurch ein sehr diffuses, ungeordnetes Bild entsteht.



25



26



27



## Barrieren

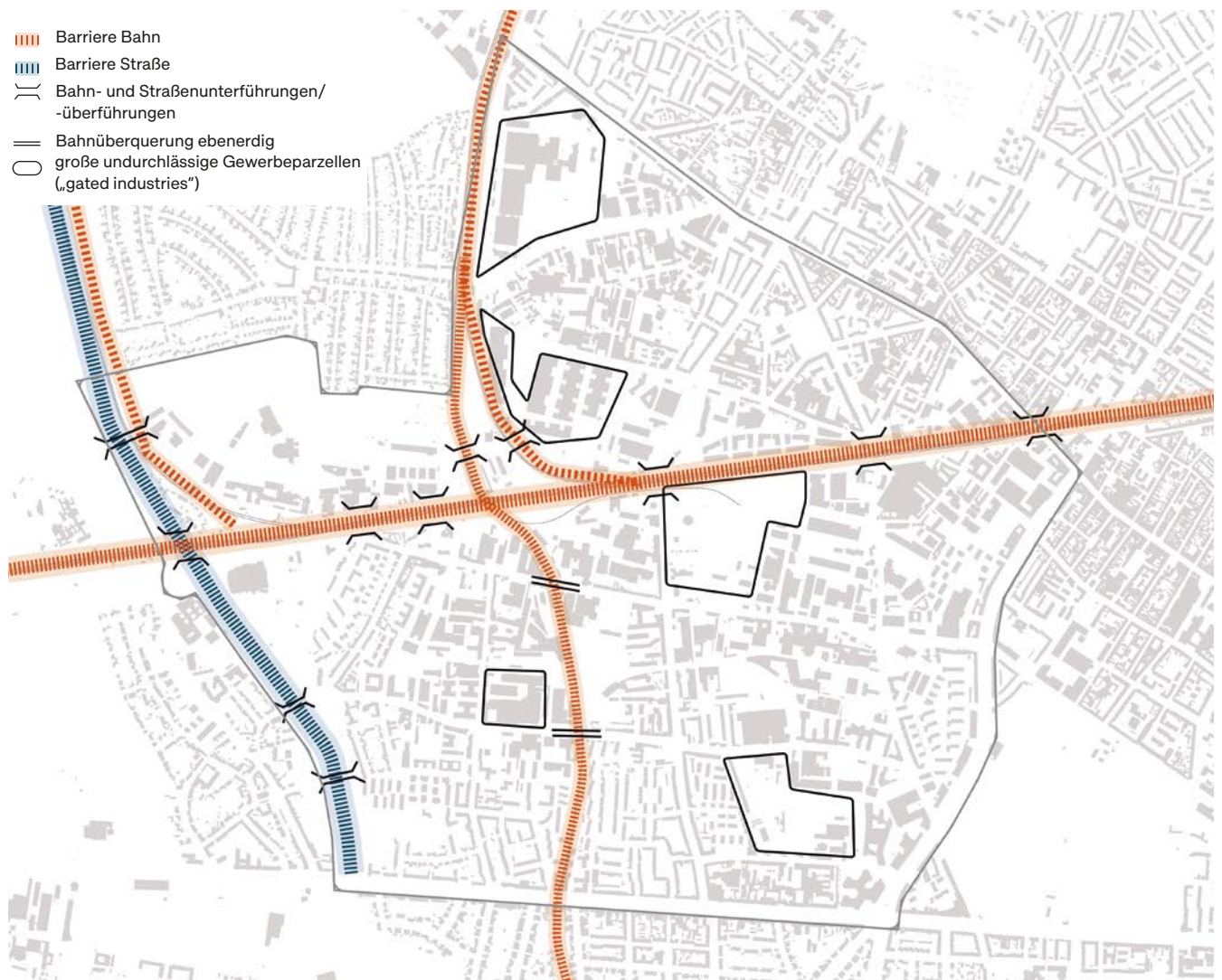
Insbesondere der quer durch das Gebiet verlaufende Damm der Bahnstrecke Köln-Aachen<sup>(28)</sup> stellt an vielen Stellen eine unüberwindbare Barriere dar. Die Trasse kann nur an vier Punkten durch eine Unterführung gekreuzt werden<sup>(29)</sup>. Eine untergeordnete Barrierewirkung geht zudem von der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Trasse der Klüttenbahn aus. Im Westen des Gebietes bildet der Militärring eine deutliche Barriere. Anders als die anderen Hauptstraßen kann dieser nur an wenigen Stellen gekreuzt werden. Nicht zuletzt bilden die großen, geschlossenen Industrie- und Gewerbezellen undurchlässige Bereiche innerhalb des Gebietes.



28

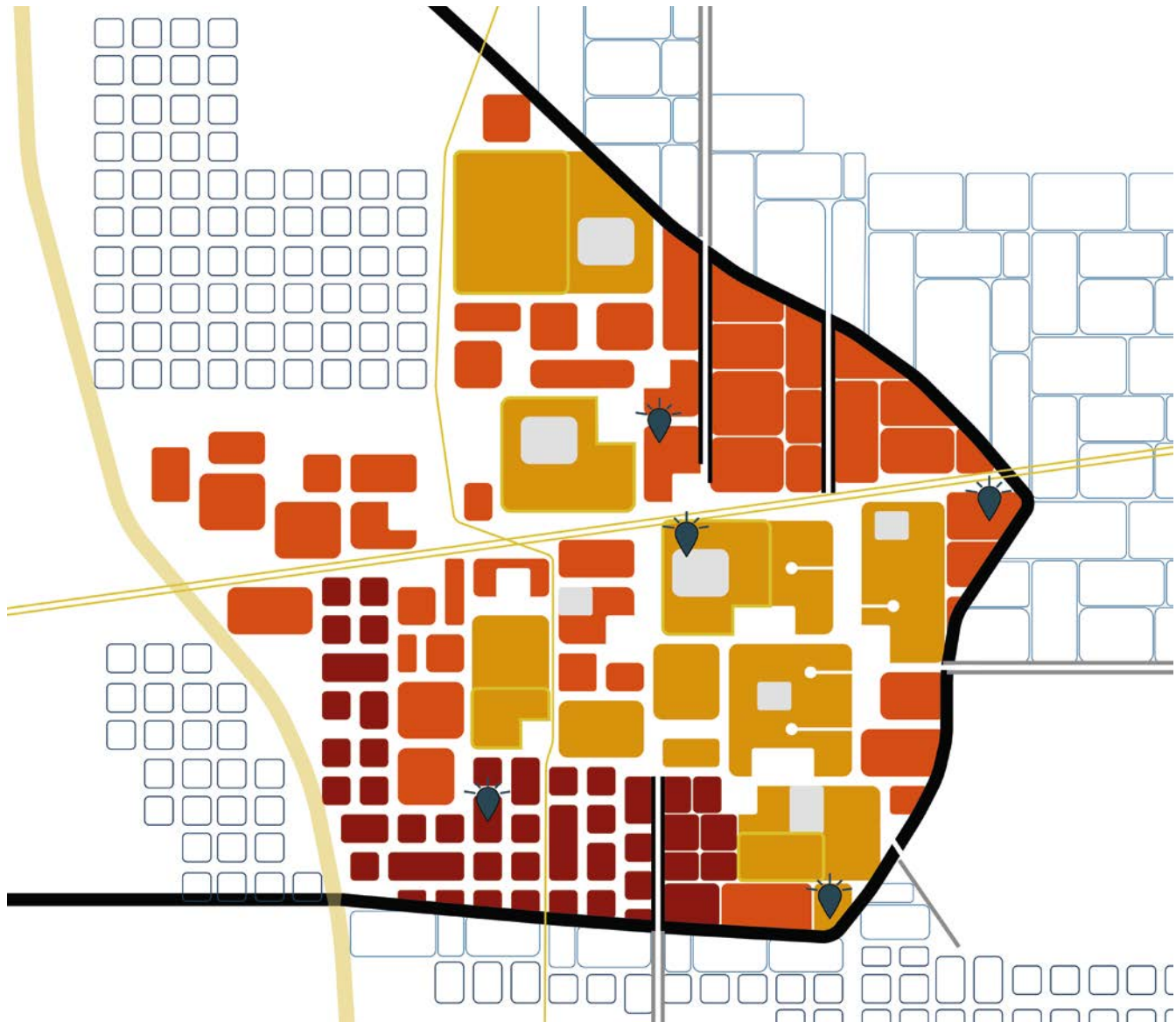


29











30

## Synthesekarte 1: Morphologie



31

-  Große Bandbreite an Gebäudekörnigkeiten (grob, mittel, fein)
-  Nebeneinander unterschiedlicher Dichten (gering, mittel, hoch)
-  Diffuse Raumkanten
-  Brachflächen und ineffiziente Raumnutzung
-  Deutliche Gebietsränder entlang der Hauptstraßen
-  Markante Gebietseingänge (Alleen)
-  Barrieren (große Parzellen/Bahnlinien)
-  Prägnante Orientierungspunkte (Landmarken)

## 2.2 Funktionale Analyse

In Ergänzung zu der morphologisch und städtebaulichen Betrachtung der Weststadt wurde eine funktionale Bestandsanalyse\* durchgeführt, die insgesamt drei Themenfelder umfasste:

1. Arbeiten und Wohnen
2. Stadtgrün und Klima
3. Verkehr und Mobilität

Ziel der Analyse war es, in den einzelnen Themenfeldern Qualitäten, Mängel und Potenziale für die zukünftige Entwicklung der Weststadt zu identifizieren. Dabei standen die folgenden Leitfragen im Vordergrund der Untersuchungen:

- Was macht die Weststadt aus bzw. worin liegt ihre Identität?
- Welche Konflikte, Bedarfe und Herausforderungen gibt es in der Weststadt?
- Welche Auswirkungen und Impulse haben die laufenden und geplanten Entwicklungen in der Weststadt?
- Wo liegen besondere Fokusräume, die für die weitere Entwicklung der Weststadt repräsentativ sind?

Für die funktionale Bestandsanalyse wurden bestehende Untersuchungen und Konzepte (insb. die Rahmenplanung von 2004) aufgegriffen und zum Teil aktualisiert. Im Rahmen der ersten beiden Workshops wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse mit den Teilnehmer\*innen diskutiert und ergänzt.

Die Erkenntnisse der Untersuchungen wurden – analog zur Morphologie – in drei thematischen Synthesekarten festgehalten, auf deren Grundlage die Handlungsprioritäten in den drei Themenfeldern für die Zielbildentwicklung abgeleitet werden konnten.

\* Hinweis: Aufgrund der Unschärfe eines Zielbildes hat die vorliegende Bestandsanalyse an vielen Stellen nicht die Parzellen- und Detailgenauigkeit einer Rahmenplanung. Sie umfasste vielmehr einen „Quickscan“ (auf Basis der vorliegenden GEO-Daten) sowie eine grobe Beschreibung der vorhandenen Ausgangssituation, um hieraus allgemeine Ziele und Entwicklungsabsichten für das Gebiet ableiten zu können. Für die anstehende Fortschreibung der Rahmenplanung ist diese Bestandsanalyse weiter zu fokussieren und zu konkretisieren. Unter Umständen sind ergänzend auch zusätzliche vertiefende Untersuchungen und Gutachten (z. B. Klima, Mobilität, Versorgung) erforderlich.



## 2.2.1 Arbeiten & Wohnen

Bei der Weststadt handelt es sich vor allem um einen Gewerbestandort, der für viele Menschen einen Arbeitsort darstellt und dessen Angebote von vielen Kölner\*innen in Anspruch genommen werden. Dennoch leben auch viele Menschen in dem Gebiet. Die unterschiedlichen Gewerbestandorte sind mit einer Vielzahl an unterschiedlich strukturierten Wohnbereichen verflochten.

Die meisten Gebiete mit einer vorwiegenden Wohnnutzung befinden sich an den Rändern der Weststadt und bilden einen Ring um die Gewerbe- und Industriestandorte. In diesen

Bereichen sind auch die meisten wohnbezogenen Infrastrukturen und Dienstleistungen verortet (vgl. Seite 36). An manchen Stellen finden sich zudem Gemengelagen aus kleineren Wohnbereichen, die sich in einem gewerblichen bzw. industriellen Umfeld befinden und dadurch z.T. Belastungen ausgesetzt sind. Hinzu kommen einige Streulagen, die weder städtebaulich noch funktional integriert sind. Hierbei handelt es sich um einzelne Wohnbauten, die in unterschiedlichen Epochen bis ca. Ende der sechziger Jahre unmittelbar neben Gewerbebetriebe gesetzt wurden.



## Gewerbetypologien

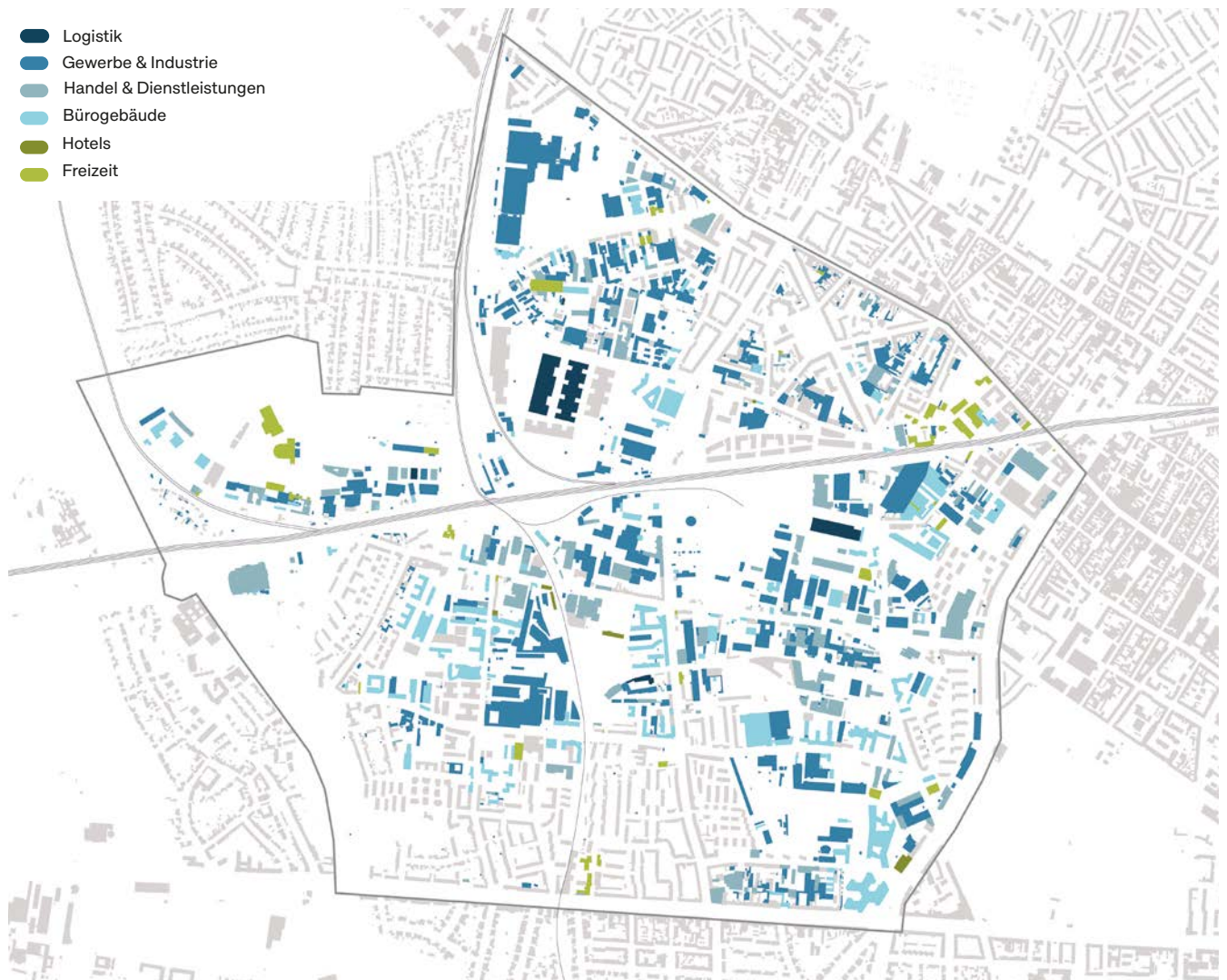
Das Spektrum der gewerblichen Nutzungen im Gebiet ist sehr breit und reicht von industriellen Produktionsstätten über Logistikflächen und großflächigen Einzelhandel bis hin zu kleineren und größeren Bürogebäuden<sup>(34)</sup> sowie Gewerbe-, Freizeit- und Dienstleistungsbetrieben. Auf den ersten Blick entsteht im Kartenbild<sup>(35)</sup> ein sehr heterogenes und diffuses Bild der Nutzungsverteilung. Jedoch lassen sich, trotz der hohen funktionalen Durchmischung, Cluster verschiedener Atmosphären bzw. Arbeitswelten erkennen. Diese werden im Folgenden identifiziert und aufgezeigt.



33



34



35



### Hinterhofgewerbe

In den gemischten Baublöcken rund um den Helmholtzplatz, südlich der Wilhelm-Mauser-Straße und zwischen Aachener und Scheidtweiler Straße <sup>(37–39)</sup> befinden sich zahlreiche gewerbliche Nutzungen. Das Spektrum reicht von Büros, Werkstätten, Einzelhandel, Dienstleistungen bis zu kleinen (in der Regel nicht störenden) Produktionsbetrieben. Die Obergeschosse in den Randbebauungen der Blöcke sind vorwiegend durch Wohnnutzung besetzt. Zur Venloer Straße und zur Aachener Straße befinden sich Einzelhandelsnutzungen in den Erdgeschosszonen.



36



37



38



39



## Bürostandorte

Die Weststadt umfasst zwei größere Verwaltungs- und Dienstleistungsstandorte mit einer sehr hohen Arbeitsplatzdichte. Zunächst ist hier der Technologiepark Köln <sup>(41; 42)</sup> zu nennen, der sich südlich der S-Bahn Haltestelle Müngersdorf befindet. Ein weiterer Bereich mit einer vorwiegenden Büronutzung erstreckt sich von der Ecke Aachener Straße/Melatengürtel (DKV, Ergo, KVB) <sup>(43)</sup> über die Oskar-Jäger-Straße (Deutsches Rotes Kreuz) bis in die Stolberger Straße (REWE). Die Gebäudestrukturen sind an beiden Standorten gekennzeichnet durch eine sehr hohe Dichte und Geschossigkeit.



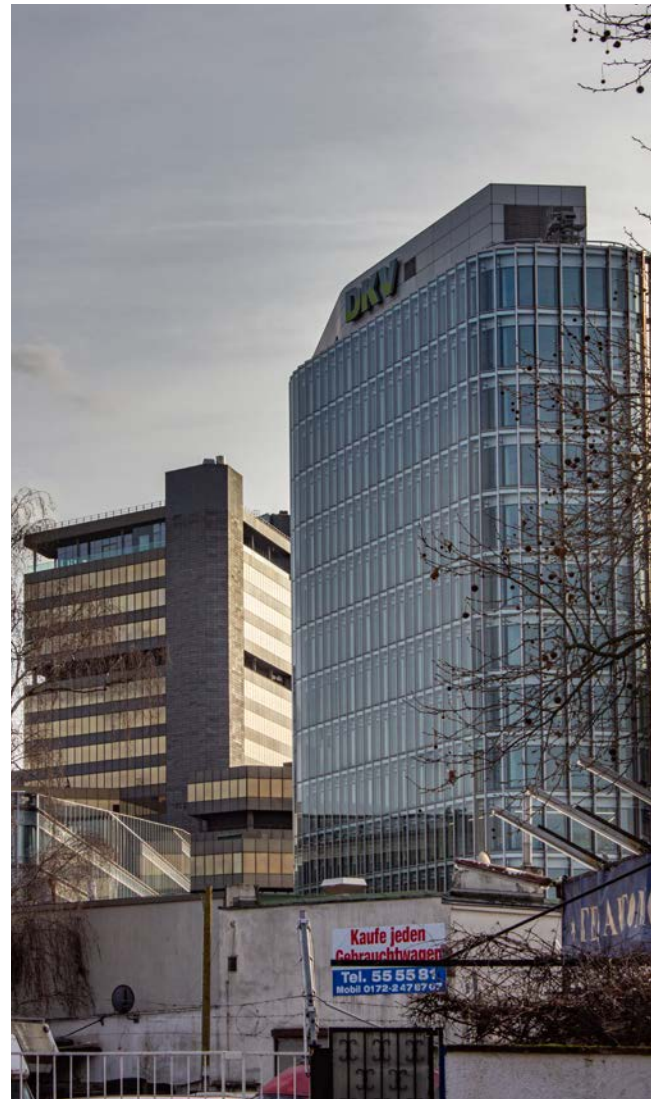
40



41



42



43



## Kultur & Kreativwirtschaft

Es lassen sich zwei größere Cluster feststellen, in denen sich in den letzten Jahren insbesondere Unternehmen im Bereich der Kultur- und der Kreativwirtschaft niedergelassen haben. Dabei sticht zum einen der Bereich um die Lichtstraße, das Kontrastwerk <sup>(47)</sup>, das Vulkangelände <sup>(48)</sup> und das Gaswerk heraus. Ein weiteres Schwerpunktgebiet für kreative und innovative Unternehmen bildet der Bereich des Gewerbe- und Landschaftsparkes TRIOTOP im äußersten Westen des Gebietes. Wie im Bereich der Lichtstraße befinden sich auch hier einzelne kulturelle Einrichtungen (z. B. Halle Tor 2 <sup>(46)</sup>; Wassermannhalle).



44



45



47



46



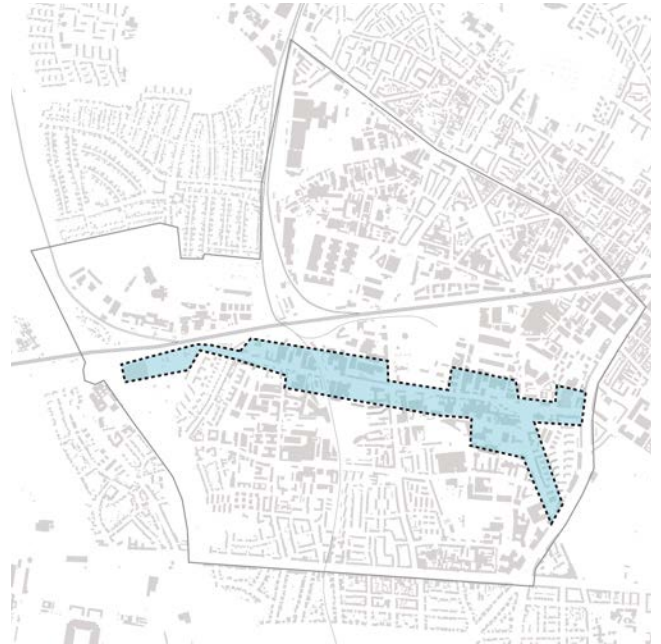
48



## „Drive-In“-Wirtschaft

Das Gebiet entlang der Widdersdorfer Straße und deren Kreuzungsbereich mit der Oskar-Jäger-Straße zeichnet sich durch eine Vielzahl autoorientierter Dienstleistungen (Tankstellen, Werkstätten, Autovermietungen, Autohäuser, Autowaschanlagen, großflächiger Einzelhandel) aus.

Die Grundstücke sind meist durch eine flächenintensive eingeschossige Bebauung sowie durch große mindergenutzte Erschließungs- und Parkplatzflächen gekennzeichnet.



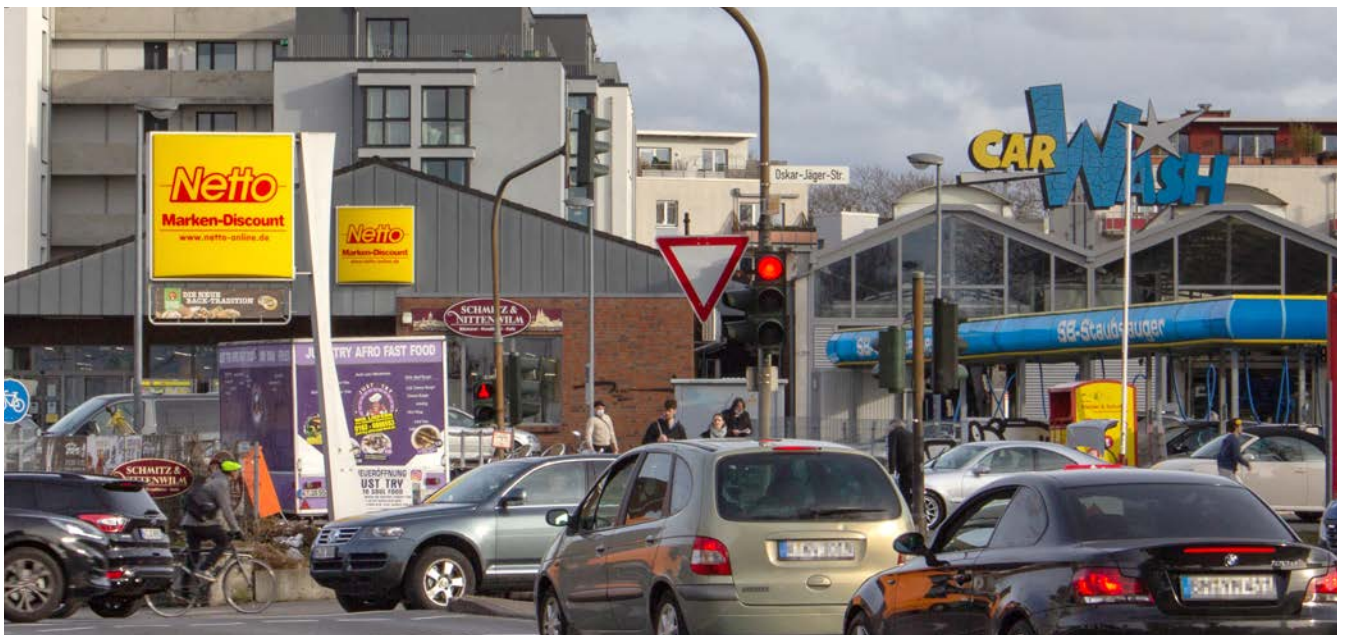
49



50



51



52



## Großstrukturen

Die Weststadt beherbergt einige große, autonome Logistik- und Gewerbebetriebe. Hierzu zählen insbesondere das Max Becker-Areal, das Straßenbahndepot <sup>(55)</sup> und der Bauhof der KVB, das AWB-Gelände, der SEGRO City Park sowie die Firmengelände Böttcher <sup>(56)</sup>, Thyssen-Krupp und Coty.

Die großen Gewerbegrundstücke prägen das Plangebiet und dessen Identität in starkem Maße. Darüber hinaus wirken sie aufgrund ihrer Geschlossenheit an vielen Stellen im Quartier als Barriere.



53



54



55



56



## Mindergenutzte Flächen

Viele der gewerblichen Flächen in der Weststadt zeichnen sich durch eine geringe Dichte und durch eine ineffiziente Flächennutzung aus. Zum einen handelt es sich um Brachflächen wie z. B. im Kreuzungsbereich Stolberger Straße/Eupener Straße<sup>(57)</sup>, östlich des Handelshofes oder im Bereich des Gleisdreiecks, die aktuell mit keiner Nutzung belegt sind. Daneben prägen jedoch auch viele Parkplatz- und Erschließungsflächen<sup>(58)</sup> (insb. in Verbindung mit großflächigem Einzelhandel oder Logistikbetrieben) sowie flächenintensive Gebäudestrukturen das Plangebiet.

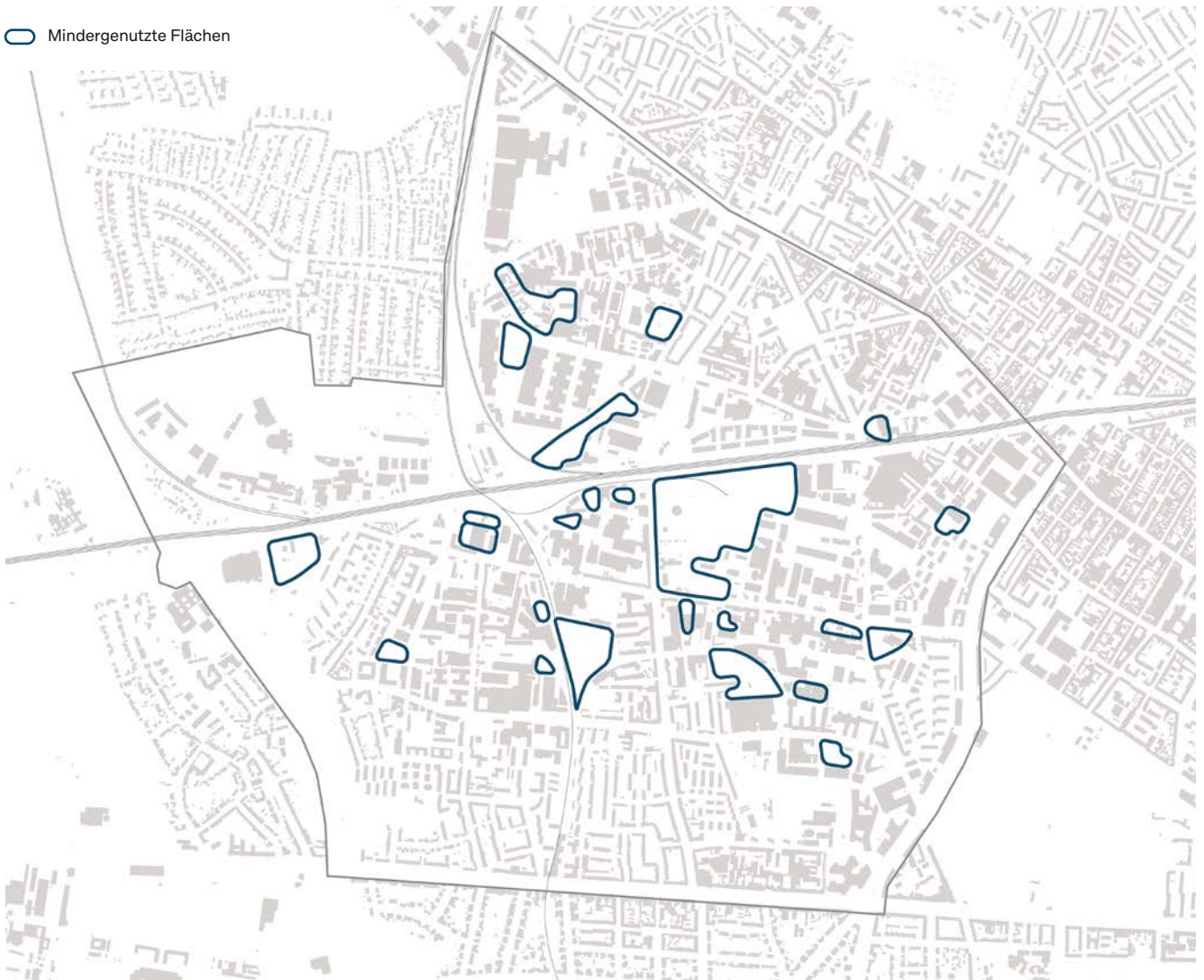


57



58

○ Mindergenutzte Flächen



59



## Wohntypologien

Die Wohnstandorte im Gebiet konzentrieren sich in erster Linie auf die Randlagen in Ehrenfeld (südlich der Venloer Straße und westlich des Ehrenfeldgürtels) und in Braunsfeld (nördlich der Aachener Straße <sup>(60)</sup> und östlich der Militärringstraße). Vereinzelt findet man kleinere Gemengelagen innerhalb der gewerblich geprägten Bereiche (insbesondere nördlich der Stolberger Straße und entlang der Widdersdorfer Straße). Hier kommt es an manchen Stellen zu Nutzungskonflikten zwischen Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe.



60

- Einfamilienhaus
- Mehrfamilienhäuser
- Mischnutzung
- Soziales
- Freizeit
- Bildung



61



## Wohnwelten

### Siedlungen der Gründerzeit

In den Randlagen befinden sich z.T. homogene Wohnsiedlungen aus der Gründerzeit und vom Beginn des 20. Jahrhunderts. In Ehrenfeld handelt es sich dabei meist um vier- bis sechsgeschossige Blockrandbebauungen <sup>(64)</sup>. Ähnliche Strukturen findet man auch an der Aachener Straße. Eine Besonderheit stellt hier das Pauliviertel <sup>(63)</sup> dar, welches 1914 in zweiter Reihe als zwei bis dreigeschossige Wohnsiedlung errichtet wurde. Ein weiteres Beispiel aus der Gründerzeit bildet die 1902 in Holzfachwerk erbaute Arbeitersiedlung des Gaswerkes an der Vitalisstraße <sup>(66)</sup>.



62



63



65



64

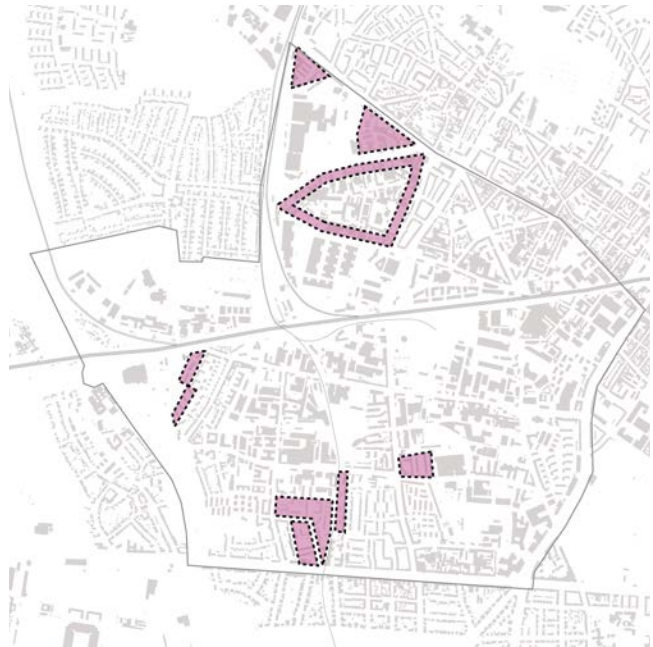


66



## Nachkriegssiedlungen

Große Nachkriegssiedlungen wie man sie aus anderen Kölner Stadtteilen kennt, sind in der Weststadt nicht zu finden. Die Standorte beschränken sich auf einzelne Gebäude in Gemengelagen sowie auf kleinere Siedlungseinheiten in Braunsfeld (z. B. südlich Alsdorfer Straße; Peter-von-Fliesteden-Straße <sup>(69)</sup>; Echternacher Straße) und in Müngersdorf (z. B. Manstedter Weg <sup>(68; 70)</sup>; Dansweiler Weg). In Ehrenfeld entstanden nach dem Krieg mehrere Wohngebäude im Zusammenhang mit der gewerblichen Entwicklung in den Hinterhöfen zwischen Wilhelm-Mau-ser-Straße und Vogelsanger Straße.



67



68



69



70



## Moderne Wohnsiedlungen

In den letzten 30 Jahren sind mehrere Wohnstandorte in der Weststadt hinzugekommen. Beispiele sind die Wohnanlage zwischen Melatengürtel und Oskar-Jäger-Straße, der „Park Linné“ in Braunsfeld, die „Paulihöfe“ oder das im Bau befindliche „Ehrenveedel“ auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände. Kennzeichnend für alle dieser Siedlungen ist deren hohe Dichte, eine homogene Architektur und ihre geschlossene, inselhafte Lage im Siedlungskontext. Häufig befinden sich die Gebiete in zweiter Reihe auf ehemals gewerblich genutzten Grundstücken (z. B. am Grünen Weg <sup>(74)</sup> oder östlich des Maarweges <sup>(72; 73)</sup>).



71



72



74



73



75



## Versorgung und soziale Infrastruktur

Die Versorgungseinrichtungen in der Weststadt (Einzelhandel, Gastronomie, Jugend- und Bildungsinfrastruktur, Spiel- und Sportflächen) sind vorwiegend im Umfeld der Wohnstandorte zu finden. Als Stadtteilzentren fungieren im nördlichen Bereich die Venloer Straße (Ehrenfeld/Bickendorf) und im Süden die Aachener Straße (Braunsfeld).








Insbesondere im Bereich der Widdersdorfer Straße und der Oskar-Jäger-Straße befinden sich zudem mehrere Standorte großflächiger autoorientierter Einzelhandelsbetriebe<sup>(76)</sup>. Ansonsten ist die Versorgungslage innerhalb des gewerblich geprägten Gebietes eher lückenhaft.

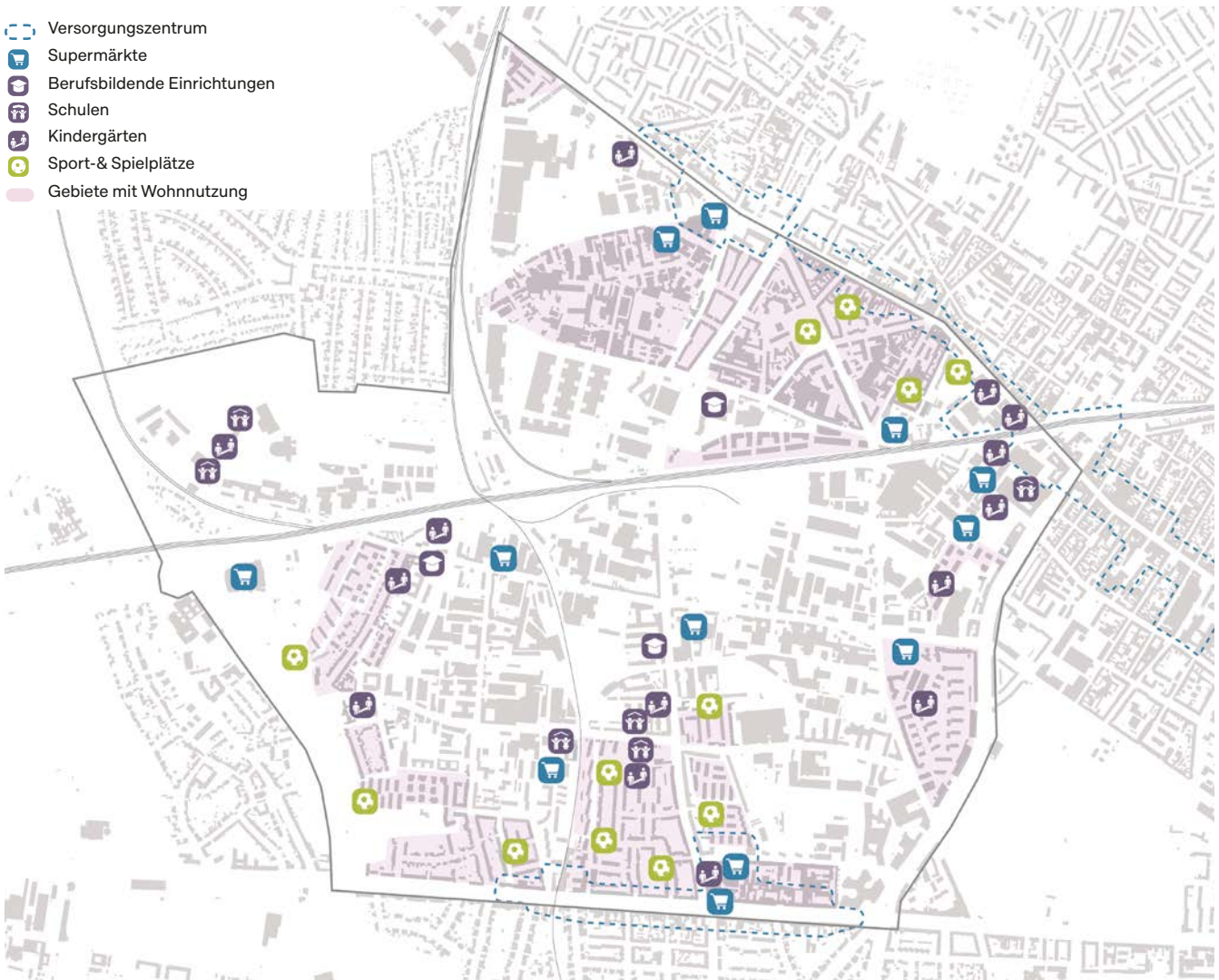


76



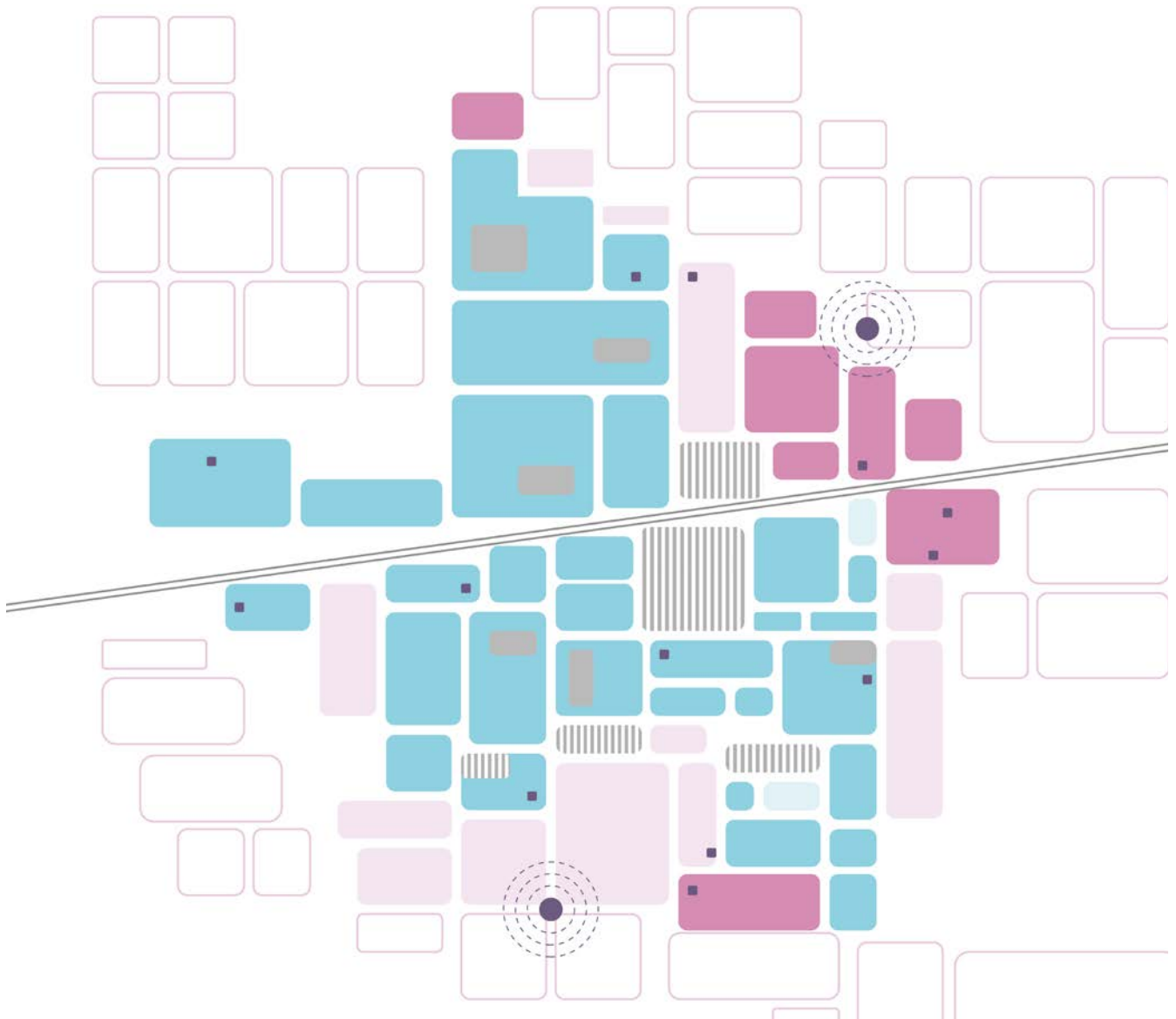
77

-  Versorgungszentrum
-  Supermärkte
-  Berufsbildende Einrichtungen
-  Schulen
-  Kindergärten
-  Sport- & Spielplätze
-  Gebiete mit Wohnnutzung



78

## Synthesekarte 2: Wohnen und Arbeiten



79

- Schwerpunkt Gewerbenutzungen
- Schwerpunkt Mischnutzung
- Schwerpunkt Wohnnutzungen
- Baustrukturen außerhalb
- Brachflächen / laufende Transformationen
- ineffiziente Flächennutzung
- punktuelle Nahversorgung innerhalb des Gebietes
- Barrierewirkung durch Bahntrasse und Große Grundstücksparzellen
- Versorgungszentren insbesondere in den Randlagen



## 2.2.2 Stadtgrün & Klima



80

Die Weststadt liegt zwischen Inneren und Äußerem Grüngürtel. In unmittelbarer Nähe des Gebietes befinden sich zahlreiche größere, attraktive Grünflächen. Über den Wassermannpark <sup>(81)</sup> bzw. über die Belvederebrücke besteht im Westen eine Verbindung des Gebietes zum äußeren Grüngürtel. Außerhalb des Gebietes liegen der Melatenfriedhof im Osten, der Kölner Stadtwald im Süden, das Biesterfeld und der Rochuspark im Norden. Eine Vernetzung der genannten Grünflächen mit der Weststadt ist nicht gegeben.



81



## Grünflächen

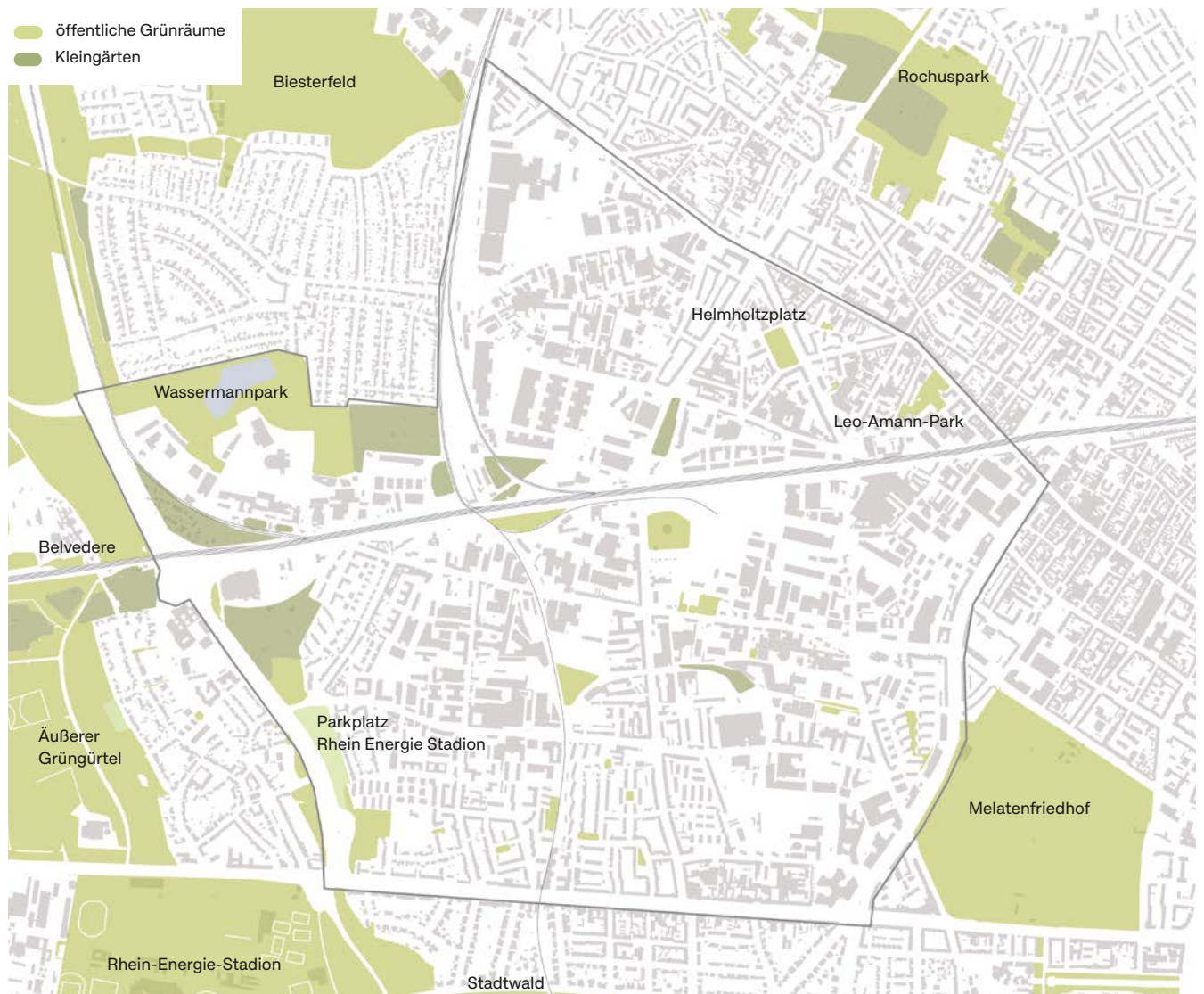
Hinsichtlich des Landschaftsbildes stellt sich die Weststadt als ein Standort ohne qualitativ ausreichende Grünflächen dar. Mit Ausnahme der Parkanlage im Bereich des Wassermannsees beschränken sich die öffentlichen Grünanlagen im Gebiet auf vereinzelte Kleingärten sowie auf kleinere, nicht miteinander vernetzte Grünflächen (pocket parks) in den Wohnsiedlungen <sup>(82)</sup>. Ansonsten wird das Gebiet geprägt durch fragmentierte Restgrünflächen und Gehölzbestände, die sich zumeist im Bereich der Bahntrassen (Gleisdreieck, Clarenbachplatz <sup>(83)</sup>, Luisenviertel) oder auf den gewerblichen Brachflächen (Max Becker-Areal, Eupener Straße) befinden.



82



83



84



## Straßenbäume

Die Fragmentierung der öffentlichen Grünflächen spiegelt sich auch in der Straßenbegrünung wider. Während in manchen Straßenräumen wertvolle Alleestrukturen vorzufinden sind (z. B. südlicher Maarweg<sup>(85)</sup>, Helmholtzstraße, Stolberger Straße), mangelt es insbesondere im Gebietsinneren an einer ausreichenden Straßenbegrünung<sup>(86)</sup>.

Die Straßenbäume in der Weststadt sind zudem angesichts der starken Versiegelung und der gewerblichen Nutzung extremen Bedingungen (z. B. Luftverschmutzung, Schadstoffeinträge, Parken, Bodenverdichtung, Hitze- und Trockenstress) ausgesetzt.



85



86

- öffentliche Grünräume
- Kleingärten
- Straßenbäume beidseitig
- ... Straßenbäume einseitig



87



## Hitzebelastung

Aufgrund der starken Versiegelung <sup>(89)</sup>, und des geringen Grünanteils im Gebiet, kommt es an heißen Sommertagen in der Weststadt zu einer erhöhten Belastung durch Hitze.

Die durch das Kölner Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz erstellte Hinweiskarte zum FNP weist beinahe das gesamte bebaute Gebiet in der Weststadt als hitzebelasteten Bereich aus. Lediglich die Grünstrukturen nördlich des TRIOTOP-Geländes, in Ehrenfeld und entlang der Militärringstraße sowie die Brachflächen im Gleisdreieck und entlang der Bahntrassen erfüllen in Sommernächten eine Funktion als klimaaktive Freifläche für die Kaltluftproduktion.

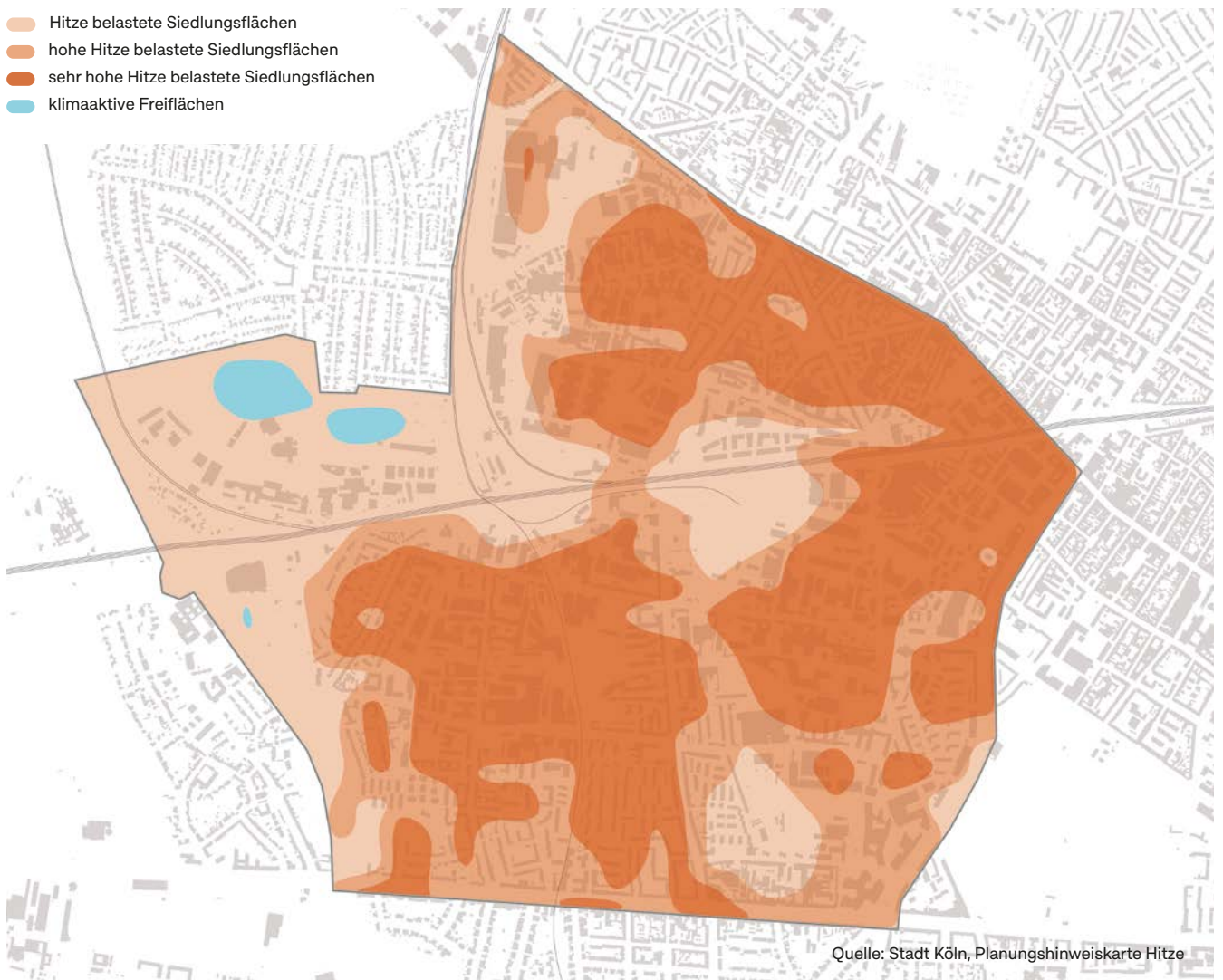


88



89

- Hitze belastete Siedlungsflächen
- hohe Hitze belastete Siedlungsflächen
- sehr hohe Hitze belastete Siedlungsflächen
- klimaaktive Freiflächen



Quelle: Stadt Köln, Planungshinweiskarte Hitze

90



## Überflutungsgefahr

Durch den großen Anteil versiegelter Flächen besteht auch ein erhöhtes Risiko, dass es bei einem Starkregenereignis in der Weststadt zu Überflutungen kommt. Die Starkregengefahrenkarte der Stadtentwässerungsbetriebe (StEB Köln) zeigt, wo Gefahren durch Sturzfluten und Starkregen bestehen. Grundsätzlich ist das gesamte Gebiet durch Überflutungen infolge von Starkregen gefährdet. Je nach örtlicher Topographie ist das Risiko jedoch sehr unterschiedlich. Gebäude in Senken und mit ebenerdigen Zugängen oder Zufahrten sind beispielsweise mehr gefährdet, da die Wassermassen hier abfließen und sich sammeln können.

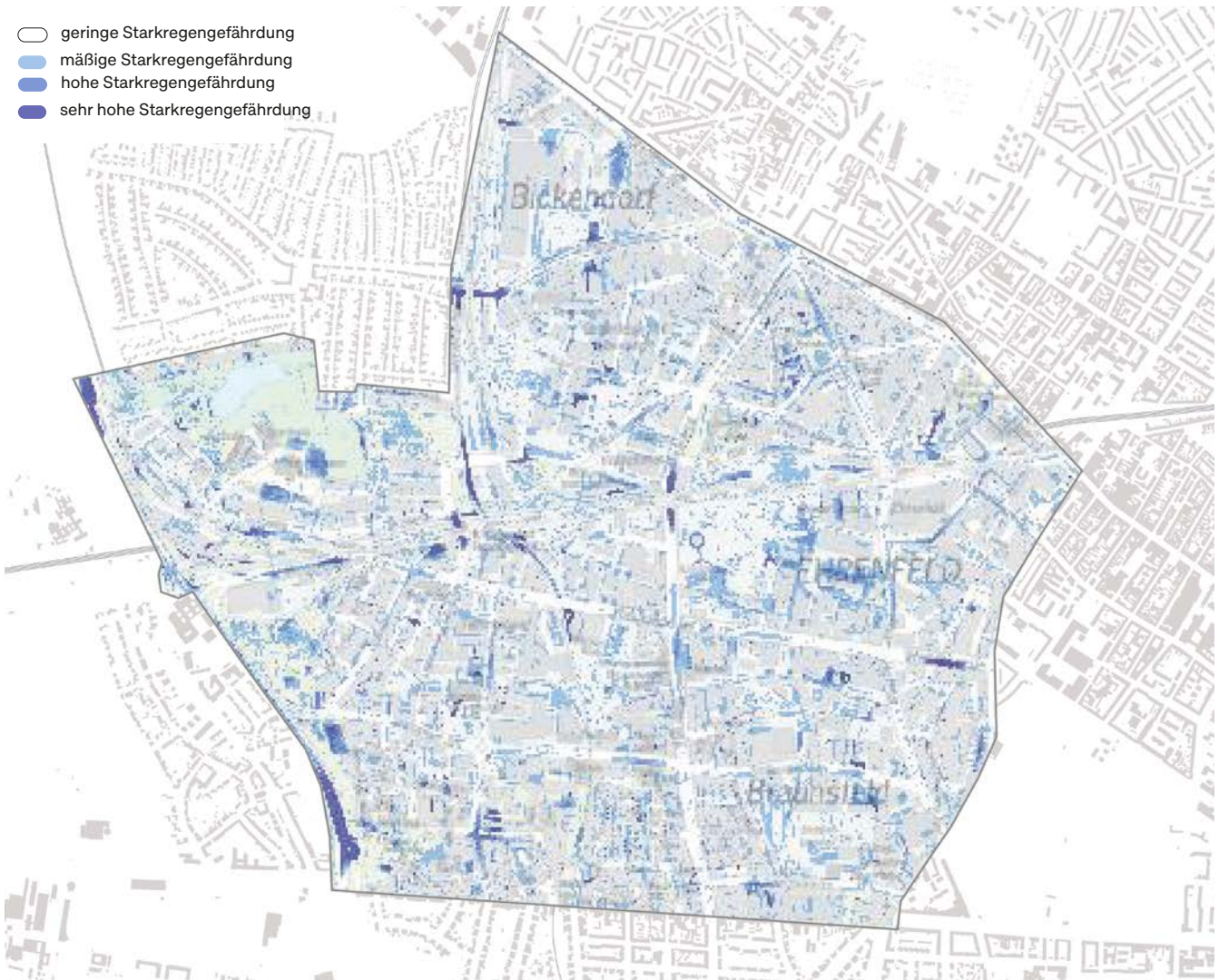


91



92

- geringe Starkregengefährdung
- mäßige Starkregengefährdung
- hohe Starkregengefährdung
- sehr hohe Starkregengefährdung









93

### Synthesekarte 3: Stadtgrün und Klima

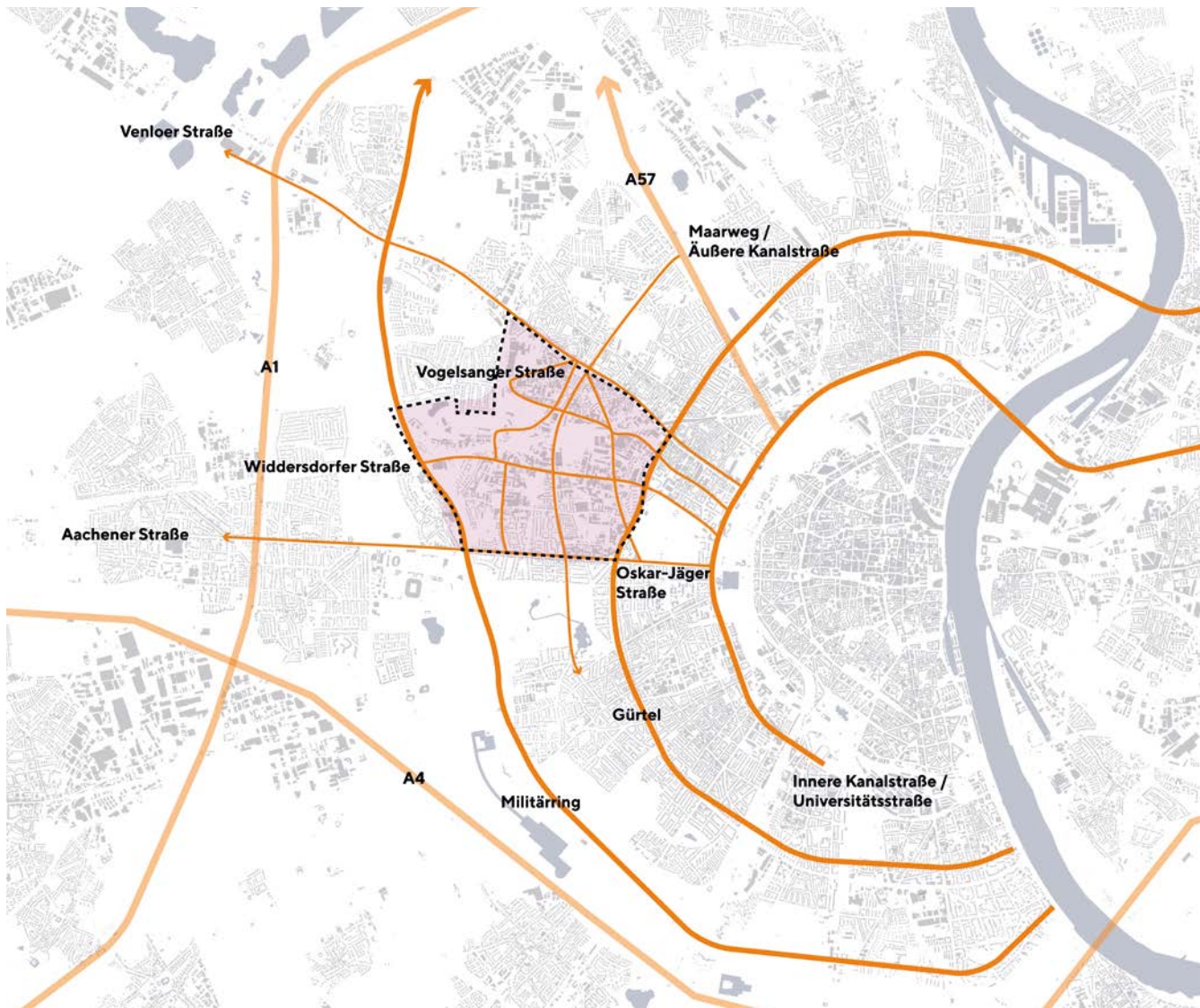


94

-  Grünflächen außerhalb des Gebietes (Mangelnde Vernetzung)
-  bestehende Pocket Parks in Wohnquartieren
-  Gründefizite (öffentlich/privat)
-  Lückenhafte Straßenbegrünung
-  Erhöhte Hitzebelastung durch Gründefizite und starke Versiegelung
-  Erhöhte Überflutungsgefahren bei Starkregen aufgrund Gebäudestruktur und Versiegelungsgrad



## 2.2.3 Verkehr & Mobilität



95

Der Verkehr in der Weststadt wird heute in hohem Maße durch den Autoverkehr dominiert. Ein Grund hierfür ist sicher die gute Einbindung des Gebietes in das stadtregionale Straßennetz. Die radialen und ringförmigen Hauptverkehrsstraßen stellen die Anbindung an das Autobahnnetz sicher. Die angrenzenden Straßen (Militärring, Gürtel, Venloer und Aachener Straße) bilden wichtige Routen für den überörtlichen Verkehr.

Die Weststadt selbst weist eine hohe Verkehrserzeugung auf, sowohl durch

gewerblichen LKW- als auch durch einen erheblichen PKW-Pendlerverkehr. Für die Aufnahme dieser Verkehrsströme stehen in Ost-West-Richtung die Widdersdorfer Straße und die Vogelsanger Straße zur Verfügung. In Nord-Süd-Richtung sind dies der Melatengürtel, die Oskar-Jäger-Straße und der Verkehrszug Maarweg/Äußere Kanalstraße. Für den Verkehr aus dem Gewerbebereich Braunsfeld in Richtung Ehrenfeld und in die nördlichen Stadtteile ist weiterhin die Vitalisstraße von Bedeutung.



## Straßen- und Wegenetz

Die Dominanz des Kfz-Verkehrs im Gebiet spiegelt sich auch im inneren Straßennetz wieder. An vielen Stellen im Gebiet, insbesondere auf den Hauptstraßen, ist die Verkehrs- und Lärmbelastung durch den gewerblichen und privaten Autoverkehr sehr hoch. Die großen Gewerbeparzellen im Gebietsinneren werden zusätzlich durch Stichstraßen erschlossen. Die Durchwegung dieser Grundstücke für den Rad- und Fußverkehr ist hier allerdings – anders als in den Wohnquartieren – nur eingeschränkt bzw. gar nicht möglich. Die meisten neuen Wohnstandorte sind autoarm gestaltet und ebenfalls nur über Stichstraßen erschlossen.



96



97



98



## Radwegenetz

Die Qualität der Fahrradinfrastruktur in der Weststadt ist sehr unterschiedlich zu bewerten. Einen durchgehend ausgebauten Radweg findet man derzeit nur auf den die Weststadt begrenzenden Straßen (Gürtel, Venloer und Aachener Straße) sowie auf den zentralen Achsen durch das Gebiet (Widdersdorfer Straße <sup>(99)</sup> und Maarweg <sup>(100)</sup> bzw. Äußere Kanalstraße). In den übrigen Straßenräumen überwiegen (markierte und nicht markierte) Radführungen über die Fahrbahn. Insbesondere im Bereich der Oskar-Jäger-Straße befinden sich die vorhandenen Radwegabschnitte zum Teil in einem schlechten Zustand.



99



100

- Baulicher Radweg
- - Markierte Radverkehrsführung auf Fahrbahn
- Kein Radweg vorhanden



101



## ÖPNV-Erschließung

Die Erschließungsqualität mit dem ÖPNV ist in den Randbereichen der Weststadt als sehr gut zu bezeichnen. Die Stadtbahnlinien entlang des Gürtels sowie an der Aachener und Venloer Straße sorgen hier für eine gute Anbindung an das ÖPNV-Netz der Stadt Köln. Der S-Bahn-Haltepunkt in Müngersdorf bzw. der DB-Bahnhof in Ehrenfeld stellen die Anbindung an das regionale bzw. nationale Schienennetz der Deutschen Bahn sicher.

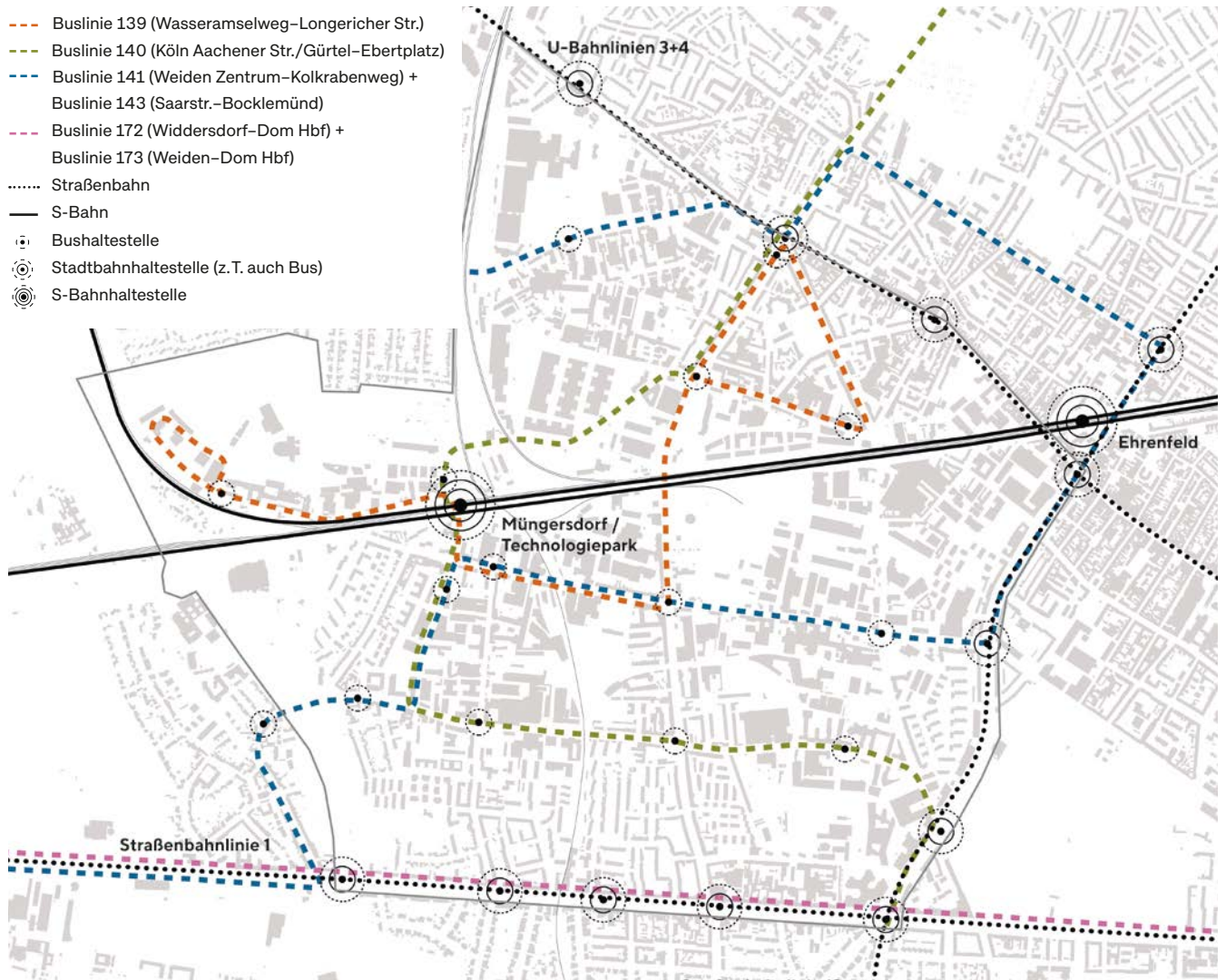
Das Gebietsinnere der Weststadt ist dagegen nur mit einem Netz von insgesamt sechs Buslinien erschlossen<sup>(104)</sup>. Die Taktung der Buslinien ist dabei vielerorts sehr gering.



102



103



104



## Erreichbarkeiten ÖPNV

Das vorhandene Netz an Bahn-, Stadtbahn- und Buslinien in Weststadt stellt eine Erreichbarkeit der meisten Bereiche im Gebiet sicher. Die Karte zeigt die jeweiligen Einzugsbereiche der Haltestellen.

Defizite hinsichtlich der Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr lassen sich insbesondere im zentralen östlichen Bereich der Weststadt (vom ehemaligen Güterbahnhof über das Max Becker-Areal und das Alte Gaswerksgelände bis hin zur Osterinsel) erkennen. Eine Entwicklung und eine stärkere Durchmischung der genannten Gebiete macht hier eine Optimierung der ÖPNV-Erschließungsqualität erforderlich.



105



106











107

## Synthesekarte 4: Verkehr und Mobilität



108

-  Gute Anbindung der Ränder an schienengestützten Personennahverkehr (SPNV)
-  vereinzelt Buserschließung im Gebiet
-  Raderschließung insgesamt lückenhaft und z. T. defizitär ausgestattet
-  Dominanz des Autoverkehrs (PKW/LKW)
-  schlechte Durchwegung großer Gewerbeparzellen
-  Lärmbelastung durch Bahn
-  Schlechte Erreichbarkeit des SPNV
-  Schlechte Erreichbarkeit des SPNV und des Busnetzes



# 3. Zielbild

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wurden allgemeine Ziele für die zukünftige Entwicklung der Weststadt formuliert. Diese Ziele wurden auf drei Betrachtungsebenen konkretisiert, kartographisch im Raum verortet und am Ende in einem integrierten Zielbild für die Weststadt zusammengefügt.







## 3.1 Zielfindung

Durch die Bestandsanalyse wurden die Qualitäten, die Mängel und die Potenziale der Kölner Weststadt identifiziert. In der Zusammenschau der Aussagen der Rahmenplanung von 2004, der Stadtstrategie Kölner Perspektiven 2030 sowie der zahlreichen Hinweise und Anregungen aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten im Rahmen des Zielbildprozesses (Workshops, MURAL, Öffentlichkeitsbefragung), konnten im nächsten Schritt die Herausforderungen für die Zukunft der Weststadt abgeleitet werden.

Insbesondere der Klimawandel, die Mobilitätswende, der anhaltende Wachstumsdruck und die zunehmende Verzahnung von Wohnen und Arbeiten bilden raumrelevante Herausforderungen, denen sich die Weststadt stellen muss, um die Lebensqualität im Gebiet auch in Zukunft zu erhalten.

Mit Blick auf diese Herausforderungen konnten drei Oberziele für die Entwicklung der Kölner Weststadt formuliert werden:

**Ziel 1:** Entwicklung einer zukunftsfähigen, vielseitigen und lebenswerten Weststadt für alle!

**Ziel 2:** Erhöhung des Grünvolumens und Anpassung der Weststadt an die Folgen des Klimawandels!

**Ziel 3:** Schaffung der Voraussetzungen für eine klimaschonende Mobilitätswende in der Weststadt!

Ein räumliches Zielbild steht für eine gleichberechtigte und integrierte Betrachtung von Siedlung, Freiraum und Mobilität. Dennoch macht es zunächst Sinn, die einzelnen Bereiche gesondert und vertieft zu betrachten.

Für jedes der drei genannten Ziele wurden daher strategische Unterziele formuliert und die folgenden drei Themenkarten erstellt, in denen die wichtigsten raumbezogenen Ziele dargestellt sind:

1. Wohn- und Arbeitswelten
2. Grünes Netzwerk
3. Bewegungsraum

Die Themenkarten und die darin enthaltenen Zielsetzungen werden im Folgenden näher erläutert.

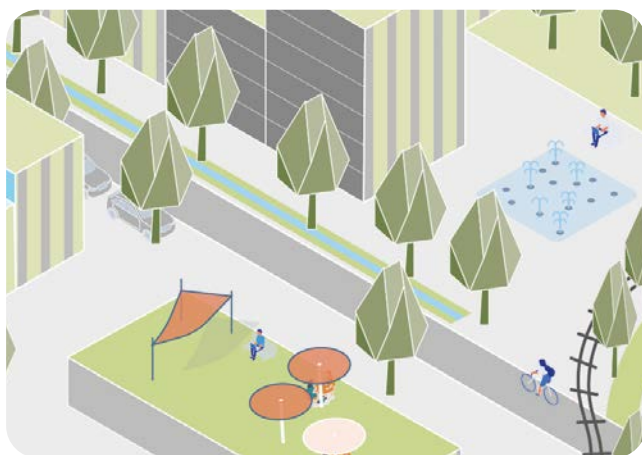
Am Ende werden die drei Betrachtungsebenen im Zielbild dann miteinander verbunden und ihre Wechselwirkungen positiv miteinander verknüpft.



110

### Ziel 1:

Entwicklung einer zukunfts-fähigen, vielseitigen und lebenswerten Weststadt für alle!



111

### Ziel 2:

Erhöhung des Grünvolumens und Anpassung der Weststadt an die Folgen des Klimawandels!



112

### Ziel 3:

Schaffung der Voraussetzungen für eine klimaschonende Mobilitätswende in der Weststadt!



### 3.1.1 Wohn- & Arbeitswelten

Der Beteiligungsprozess zum Zielbild hat verdeutlicht, dass die Lebensqualität in der Weststadt vor allem durch eine Stärkung ihrer funktionalen Vielseitigkeit erhöht werden kann. Das Gebiet soll sich aus Sicht der Mehrheit aller Beteiligten in Zukunft noch mehr als heute zu einem Quartier entwickeln, in dem verschiedene Nutzungen ihren Standort finden bzw. behalten können. Bestehende Wohn- und Gewerbestandorte sollen dafür gesichert und qualifiziert werden. An ausgewählten Standorten kann dagegen die schon begonnene Durchmischung des Gebietes mit modernen Arbeitsplätzen und Wohnnutzungen fortgesetzt werden. Allerdings muss diese Transformation – anders als in der Vergangenheit – einhergehen mit einer Schaffung ausreichender und vielseitiger Nahversorgungs-, Bildungs-, Kultur-, Grün- und Freizeitangebote.

Angestrebt wird eine funktionale Nutzungsvielfalt im Sinne des in der Fachwelt etablierten städtebaulichen Leitbildes der „Stadt der kurzen Wege“, das eine Reduzierung von Mobilitäts- und Transportbedürfnissen ermöglicht und Wohnen, Gewerbe, Büro, Freizeit, Erholung, Kultur und Gastronomie auf intelligente Weise verzahnt.

Eine stärkere Durchmischung von Arbeiten, Wohnen und Freizeitgestaltung bietet gegenüber einer funktionellen Trennung klare Vorteile. In einem gemischten Quartier kann sich ein Großteil des städtischen Lebens abspielen. Dadurch kann ein Identifikationsort entstehen, der sich an den Bedürfnissen der Nutzer ausrichtet und an dem sich eine Gemeinschaft entwickelt, die dort lebt, arbeitet, konsumiert und interagiert.

#### **Sicherung von Industrie und Gewerbe**

Die Weststadt ist und wird auch in Zukunft in großen Teilen vorrangig ein Gewerbestandort bleiben. Das Zielbild sieht hier zwei Bereiche. Das Gebiet nördlich der Bahntrasse und westlich des Maarwegs bzw. der Vitalisstraße soll als Standort für industrielle und gewerbliche, emittierende Nutzungen im Bereich der Produktion, des Transportes und des Handels erhalten und gestärkt werden. Den bestehenden produzierenden und industriellen Betrieben soll die Möglichkeit zur Expansion an ihrem Standort gegeben werden, um so zur Standortsicherung beizutragen.

In den Gewerbegebieten südlich der Bahntrasse hat in den vergangenen Jahrzehnten bereits an einigen Stellen eine Tertiärisierung und teilweise auch eine Durchmischung mit Wohnnutzungen stattgefunden. Zukünftig soll dieser Bereich der Weststadt daher als Standort für nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen entwickelt werden. Das Areal bietet dabei insbesondere Raum für Kreative, die Nischen im Stadtgefüge suchen. Bereits heute sind erste Kerne der Kultur- und Kreativwirtschaft vorhanden. Die zunehmende Besetzung der Gewerbestandorte in Richtung störungsfreier Gewerbe- oder Dienstleistungsbetrieben kann die weitere kreativwirtschaftliche Entwicklung der Weststadt voranbringen.

Die noch bestehenden produzierenden und industriellen Betriebe sollen hier in ihrer Existenz nicht eingeschränkt werden. Es muss sichergestellt werden, dass Gewerbe, Handwerk und Industrie nicht in Erwartung höherer Grundstückspreise durch andere Nutzungen verdrängt werden.

### **Städtebauliche Aufwertung des Gewerbes**

Angeichts der derzeit geringen baulichen Höhen, der großen ebenerdigen Stellplatzanlagen sowie der teilweise minder- oder ungenutzten Gewerbeflächen in der Weststadt, soll hier langfristig durch die Stapelung von Gewerbe und Dienstleistungen sowie durch eine effizientere Flächennutzung eine städtebauliche Aufwertung erfolgen. In besonderem Maße gilt dies für die Grundstücke der autoorientierten Dienstleistungen entlang der Widdersorfer Straße, die heute durch große mindergenutzte Erschließungs- und Parkplatzflächen gekennzeichnet sind.

Die zu den neuen grünen Wegeverbindungen (siehe S. 57 ff.) ausgerichteten Gewerbeflächen sollen gestalterisch und funktional aufgewertet werden, um hier die Adressbildung zu stärken.

### **Erhalt des industriekulturellen Erbes**

Die noch vorhandenen historischen Industrieanlagen und -gebäude in der Weststadt halten nicht nur die Industriegeschichte der Weststadt lebendig, sondern sind auch Zeugnis des Strukturwandels und heute teilweise Schauplatz für Kunst, Kultur und

Kreativwirtschaft. Soweit dies möglich ist, sollte das verbleibende industriegeschichtliche Erbe in der Weststadt für die Bevölkerung erhalten, zugänglich oder auch nutzbar gemacht werden.

### **Qualifizierung der Wohngebiete**

Die Weststadt ist, insbesondere an den Rändern, für viele Menschen auch ein Wohnstandort. Diese Wohnnutzungen der bestehenden Wohngebiete sollen erhalten und punktuell qualifiziert werden (Gestaltung, Vernetzung, öffentliche Räume, Mobilität etc.).

### **Transformation von Mischquartieren**

Die Themenkarte (Seite 58) stellt zwei Bereiche dar, in denen für die Zukunft ein Potenzial zur Transformation von einer vorwiegend gewerblichen Nutzung hinzu einem durchmischten Standort gesehen wird. Dabei handelt es sich zum einen um den Bereich zwischen Maarweg und der Vogelsanger Straße („Gaswerkquartier“ bzw. „Lichtquartier“) sowie zum anderen um das Gebiet zwischen dem Low-Line-Park und der Haltestelle Aachener Straße/Gürtel („Melatenquartier“).

## **Wohn- & Arbeitswelten: Strategische Ziele**

- Sicherung von Standorten für produzierendes und emittierendes Gewerbe
- Abbau von Nutzungskonflikten zwischen Wohn- und Gewerbenutzungen
- Standortgerechte Erhöhung der Dichten („Dreifache Innenentwicklung“)
- Förderung der Vielfalt und Vermeidung von Monostrukturen („24/7 Stadt“)
- Erhalt und Ausbau der Kleinteiligkeit und der Nutzungsmischung
- Schaffung eines kinder-, jugend- und familienfreundlichen Quartiers
- Erhalt der Clubkultur
- Bereitstellung bezahlbarer Arbeits- und Wohnraumangebote
- Schaffung von Zugängen zu Bildung und Qualifikationsangeboten
- Sichtbarmachen der Industriekultur
- Erhalt und Schaffung von Räumen für Freiheit, Flexibilität und Kreativität



Nutzungsmischung bedeutet an diesen Standorten ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Gewerbe, Handwerk, Wohnen, Büro, Bildung, Versorgung, Freizeit, Grün, Kultur, Sozialem und Kreativräumen. Die Durchmischung umfasst dabei auch ein differenziertes Angebot an geförderten, preisgedämpften und gehobenen Wohn- und Arbeitsflächen für alle Generationen und Zielgruppen. Zudem wird der Anspruch verfolgt, Neues auszuprobieren und selbst-organisierten gemeinschaftlichen Wohnformen Realisierungschancen zu geben.

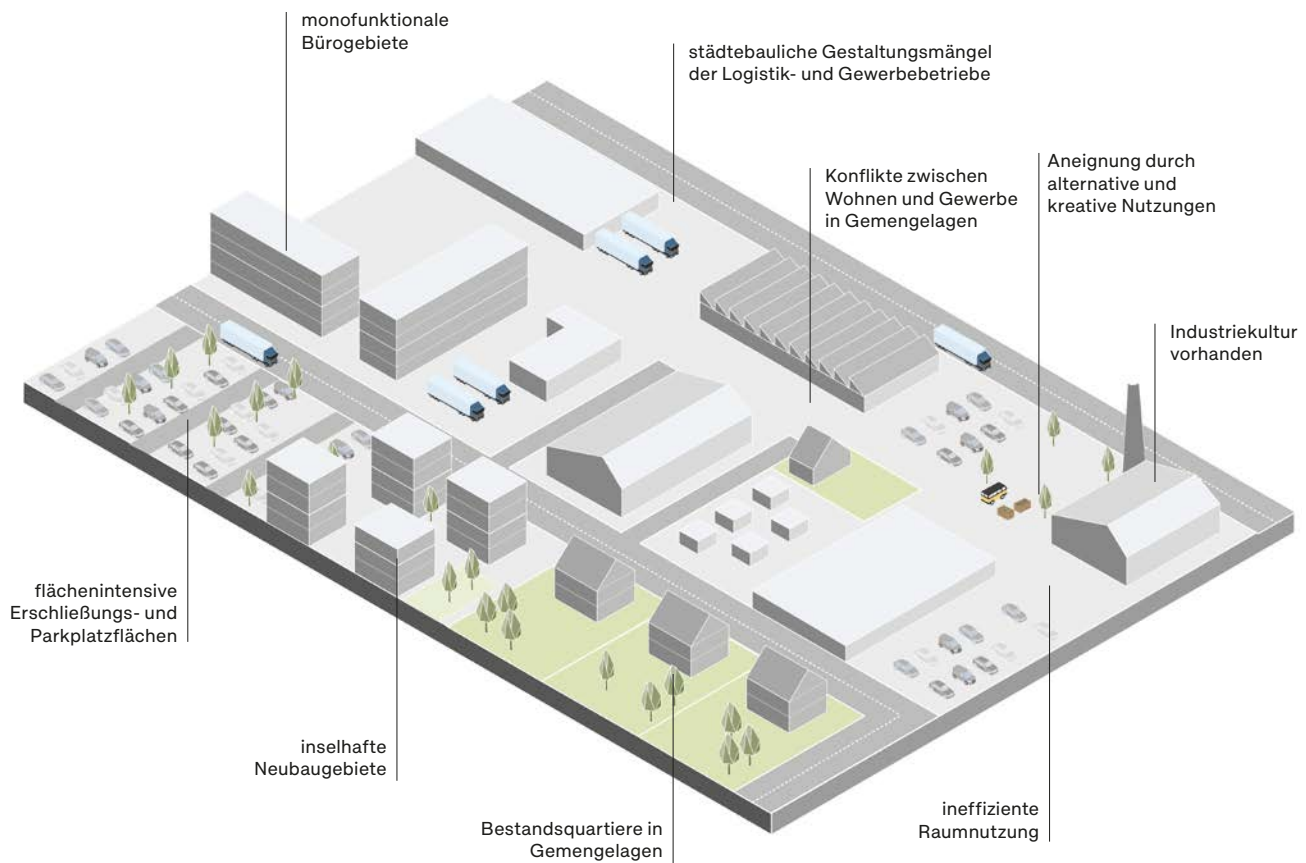
### Kultur erhalten & (Frei-)Räume schaffen

Die bereits vorhandenen Standorte der Clubkultur und anderer Einrichtungen sollen durch ein attraktives Spektrum an kulturellen Angeboten und durch kreative Anziehungspunkte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen im Quartier ergänzt werden. Dazu sind neben kommerziellen Angeboten auch kreative („Frei-“) Räume und Experimentierflächen für die freie Szene, für Bürgerschaftsinitiativen und für temporäre Zwischennutzungen zu schaffen.

### Ausbau der Jugend-/Bildungsinfrastruktur

Im Zuge der weiteren Entwicklung der Weststadt sind bedarfsgerecht Schulen,

### Status Quo:



Kindertageseinrichtungen, Spielplätze und Jugendangebote bereitzustellen. Darüber hinaus muss die Chance ergriffen werden, bislang ungedeckten Bedarfslagen im Bereich der Jugend- und Bildungsinfrastruktur in einem über die Weststadt hinaus gehenden Umgriff zu begegnen.

### Sicherstellung der Nahversorgung

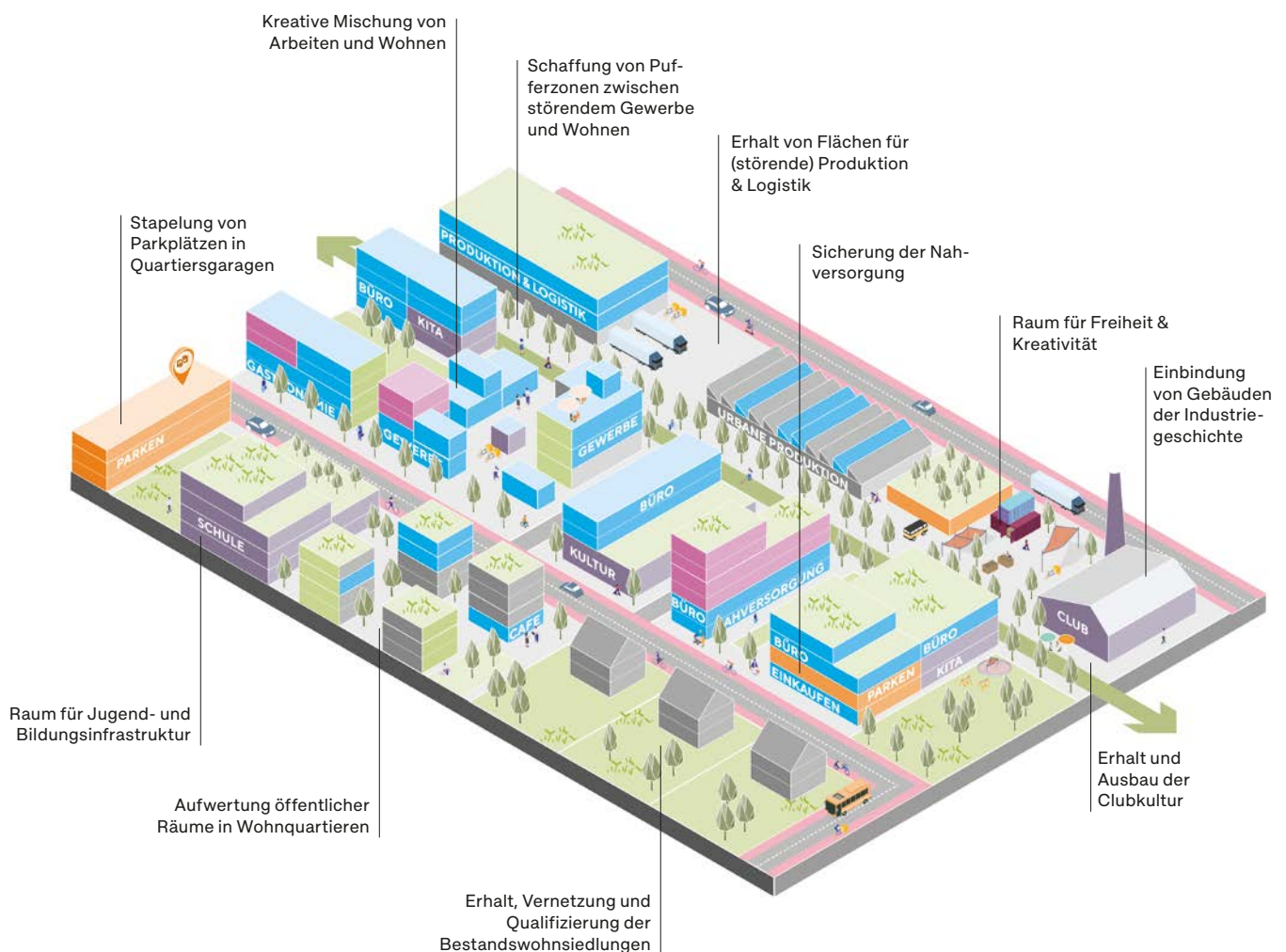
Die Transformation der Weststadt muss (insbesondere im Gebietsinneren) auch mit einer Verbesserung der Versorgungssituation einhergehen. Insbesondere bei der Entwicklung der neuen Mischgebiete (z. B. dem Gaswerkquartier) müssen an zentraler Stelle – im Sinne der Stadt der kurzen Wege – lo-

kale Angebote zur Nahversorgung geschaffen werden. Weitere potenzielle Standorte für kleinere Versorgungszentren werden im Bereich südlich des S-Bahn-Haltespunktes „Technologiepark Köln-Müngersdorf“ und im Melatenquartier gesehen.

### Sicherstellung von Lärmschutzmaßnahmen

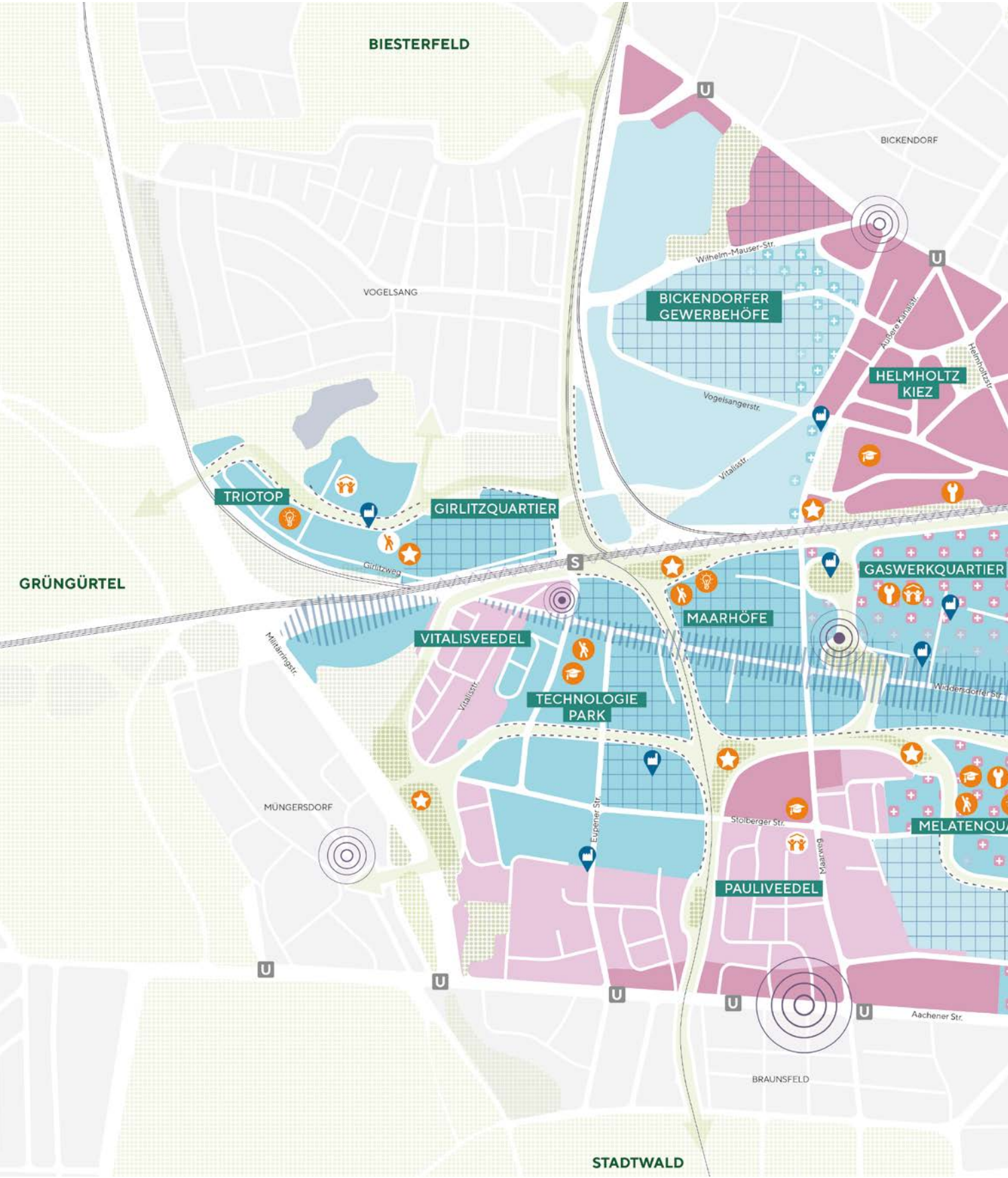
Insbesondere entlang der linearen Lärmquellen (Hauptstraßen, Bahntrasse) in der Weststadt sind lärm mindernde Maßnahmen (durch Städtebau, Nutzungsanordnung, Begrünung, technische Lösungen) erforderlich, um die Wohn- und Arbeitsstandorte vor Immissionen zu schützen.

### Zielzustand:













Themenkarte 1: Wohn- & Arbeitswelten

























115

## Bestand

-  Siedlungsflächen
-  Bahntrasse
-  S-Bahn Haltestelle (Einzugsgebiet 800 Meter)
-  Stadtbahn Haltestelle (Einzugsgebiet 400 Meter)
-  Grün- und Freiflächen
-  Kleingartenanlagen
-  übergeordnete Grünverbindungen
-  bestehende Zentren

## Raumrelevante Zielsetzungen

-  Sicherung von Gewerbestandorten für Produktion, Lagerung, Transport und Logistik
-  Sicherung und Entwicklung zu Gewerbestandorten für Kleingewerbe, Dienstleistungen, Forschung und Handel
-  „Serviceallee“ Widdersdorfer Straße (Sicherung und städtebauliche Aufwertung von Flächen für kundenorientierte Dienstleistungen und Handel)
-  Qualitative und flächeneffiziente Gewerbeentwicklung (städtebauliche Aufwertung z. B. durch Nachverdichtung und Stapelung)
-  Einbindung identitätsstiftender Gebäude der lokalen Industriegeschichte
-  Rückseiten der Gewerbeflächen umgestalten (Potenziale für eine Adressbildung)
-  Erhalt und Stärkung von Gebieten mit vorwiegender Mischnutzung
-  Erhalt und Stärkung von Gebieten mit vorwiegender Wohnnutzung
-  Transformation von Gewerbestandorten in urbane Mischquartiere (ausgeglichenes Verhältnis von bezahlbarem Wohnen und nicht störendem Gewerbe inkl. Nahversorgung)
-  Emissionsarmes verarbeitendes Gewerbe als Puffer zwischen Produktionsflächen und Misch-/Wohngebieten
-  Sicherung und Erhalt der (Club-)Kultur
-  Sicherung der vorhandenen Bildungsinfrastruktur (Schulen)
-  Raum für Kleingewerbe und Nahversorgung i.V.m. neuen Wohnflächen (z. B. Kleingewerbe, Schuster, Klempner, Copy-Shop, Radwerkstätten etc.)
-  Bedarfsgerechter Ausbau der Jugend- und Bildungsinfrastruktur i.V.m. neuen Wohnflächen (Schulen, Kitas, sonstige Jugendangebote)
-  Bereitstellung nicht kommerzieller (Frei)räume, in denen kreative Konzepte erprobt und gelebt werden können (Zwischennutzungen, Märkte, Labore)
-  Neuer Raum für (Club-)Kultur
-  Erhalt und Erweiterung des Angebots zur beruflichen Bildung
-  Weiterentwicklung der Kreativwirtschaft im Quartier
-  Schaffung eines neuen Quartierszentrums zur Verbesserung der Nahversorgung
-  Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bahntrasse



## 3.1.2 Grünes Netzwerk

Die Bestandsanalyse hat verdeutlicht, dass in der Weststadt erhebliche Gründefizite bestehen. Der Bedarf an einer tiefgreifenden Ergänzung des Stadtgrüns und an einer Verbesserung der Freiraumqualitäten wurde im Rahmen der Workshops zum Zielbildprozess sowie durch die Befragung der Öffentlichkeit noch einmal deutlich unterstrichen.

Die Entwicklung der Freiräume spielt eine Schlüsselrolle für die Zukunft der Weststadt. Grünflächen können zum ökologischen und in zunehmendem Maße auch zum klimatischen Ausgleich im Gebiet beitragen. Angesichts der zu erwartenden steigenden Hitzebelastung durch den Klimawandel, wird es zukünftig immer wichtiger, die Kaltluftproduktion in Verbindung mit einer effektiven Durchlüftung zu sichern und die kühlenden Effekte auch kleiner Grünflächen im dicht bebauten Siedlungsgefüge zu bewahren und zu stärken. Die Freiräume in der Weststadt müssen zudem durch den Rückhalt von Niederschlägen die Risikovorsorge im Zusammenhang mit Starkregenereignissen unterstützen.

Als Freizeit- und Bewegungsräume für den Fuß- und Radverkehr, als Kommunikations- und Begegnungsorte, als Spiel- und Experimentierfelder erfüllen die Freiräume in der Weststadt wichtige soziale und gesundheitsfördernde Funktionen. Darüber hinaus übernehmen sie raumstrukturelle und ästhetische Aufgaben, indem sie den Siedlungskörper der Weststadt gliedern und in ihren vielfältigen Ausprägungen und Typologien zentrale Elemente des Siedlungsgefüges bilden. Freiräume prägen damit entscheidend die Attraktivität des Gebietes.

Der Schutz, die Qualifizierung und die Erweiterung der Freiräume spielt eine entscheidende Rolle für die zukünftige Entwicklung der Weststadt. Ziel muss es dabei sein, mit hochwertigen Grünstrukturen funktionale Beziehungen im Gebiet zu sichern oder neu zu schaffen, Risikovorsorge gegenüber Klimaeinflüssen zu betreiben, Quartiere gezielt aufzuwerten und miteinander durch Grün zu vernetzen, untergenutzte Flächen zu reintegrieren sowie kollektive oder temporäre Nutzungen zu ermöglichen. Dabei müssen nicht nur die Nachhaltigkeit und die Resilienz im Fokus stehen, sondern auch Aspekte der Umweltgerechtigkeit und der menschlichen Gesundheit betrachtet werden.

Die Themenkarte „Grünes Netzwerk“ (Seite 64) übersetzt diese Zielsetzungen in ein räumliches Konzept. Viele der hier enthaltenen raumbezogenen Ziele waren schon in der Rahmenplanung von 2004 verankert und wurden im Zuge des Zielbildprozesses bekräftigt und teilweise ergänzt.

### **Begrüntes Wegenetz**

Eines der zentralen Elemente des grünen Netzwerkes in der Weststadt bildet das – insbesondere entlang der (ehemaligen) Bahnstrecken verlaufende – begrünte Geh- und Radwegesystem. Dadurch werden der Bevölkerung attraktive straßenabseitige Freizeitrouten zwischen den Stadtteilen Ehrenfeld, Braunsfeld und Müngersdorf angeboten und die außerhalb des Gebietes liegenden Grünflächen miteinander verbunden.

An manchen Stellen im Netzwerk sind zur Realisierung des grünen Netzes Wegerechte zu beschaffen (z. B. an der „Low Line“), Engstellen zu überwinden (z. B. im Technologiepark) und Kreuzungsmöglichkeiten zu gewährleisten (z. B. Landschaftsbrücke an der Weinsbergstraße). Bei den Wegeverbindungen sollte es sich mindestens um begrünte Fahrradstraßen bzw. Gehwege mit mindestens einem einseitigen Baum oder Gehölzpflanzung handeln.

### **Grüne Straßen**

Das grüne Wegesystem wird ergänzt durch das bestehende Straßennetz der Weststadt. Dieses soll hinsichtlich seiner Begrünung gestalterisch aufgewertet werden. Hierzu sollen die vorhandenen Straßenbäume erhalten, gepflegt und – wo erforderlich – mit klimawandelresistenten Neupflanzungen ergänzt werden. Neben Straßenbäumen sollen im Rahmen gegebener Möglichkeiten auch zusätzliche Begrünungselemente (z. B. Pflanzbeete, Versickerungsmulden) ergänzt werden, die im Sinne der „Schwammstadt“ die Anpassung öffentlicher Räume an Klimafolgen unterstützen.

### **Erhalt und Schaffung von Grünflächen**

Den Bestand an schützenswerten Grün- und Freiraumstrukturen in der Weststadt gilt es zu sichern, zu vernetzen und im Rahmen gegebener Möglichkeiten quantitativ wie qualitativ auszubauen. Das Gebiet verfügt hierzu über einige nutzbare Flächenpotenziale, die genutzt werden können. Neben den vorhandenen Kleingarten- und Parkanlagen im Gebiet (z. B. am Wassermannsee) zählen hierzu insbesondere die Brachflächen entlang der Güterbahnstrecken (Gleisdreieck, Osterinsel S-Bahn-Haltestelle Müngersdorf), der Stadionparkplatz am Militärring sowie die größeren Grünstrukturen auf dem Gelände der Firmen Coty und Max Becker. Die größten Potenziale für eine tiefgreifende Verbesserung des Freiraumangebotes in der Weststadt bietet das Gleisdreieck der Klüttenbahn im Bereich Maarweg/Stolberger Straße. Die Themenkarte sieht vor, diesen Bereich als zentral gelegene Grünfläche („Gleispark“) mit hoher Aufenthaltsqualität auszubauen und durch die grünen Wegeverbindungen mit den angrenzenden Quartieren zu vernetzen.

## **Grünes Netzwerk: Strategische Ziele**

- Erhalt bestehender Biotope, Grünflächen und Baumbestände
- Erhöhung des Grünvolumens und Schaffung neuer Grünflächen
- Schaffung grüner wohnungsnaher Rückzugsorte
- Bessere Vernetzung des Stadtgrüns
- Erhöhung der Resilienz gegenüber Klimafolgen
- Minderung der Immissionen (Lärm, Luft und Licht)
- Förderung der Biodiversität
- Sicherung der Kaltluftzufuhr
- Förderung von Bewegung und Individualsport im Quartier
- Langfristige Herstellung einer Klimawandelneutralität
- Erweiterung der Nutzungsvielfalt von Freiräumen



## Multicodierung von Freiflächen

In einem urbanen Kontext, wie der Weststadt, ist es aufgrund der Raumnutzungskonkurrenzen erforderlich, unterschiedliche Funktionen, Nutzungen und Bedeutungen von Grünflächen zu bündeln und gezielt weiterzuentwickeln. So können Freiräume nicht nur eine Erholungsfunktion erfüllen, sondern auch Raum für vielseitige Nutzungen (z. B. urban gardening, Blühwiesen, Veranstaltungen, Umweltbildung) bieten.

Des Weiteren ist – auf der Grundlage der Kölner Sportentwicklungsplanung – auch immer eine Öffnung des städtischen Freiraums für Sport und Bewegung vorzusehen. Neben dem grünen Netzwerk und den größeren Grünflächen im Gebiet, bietet sich

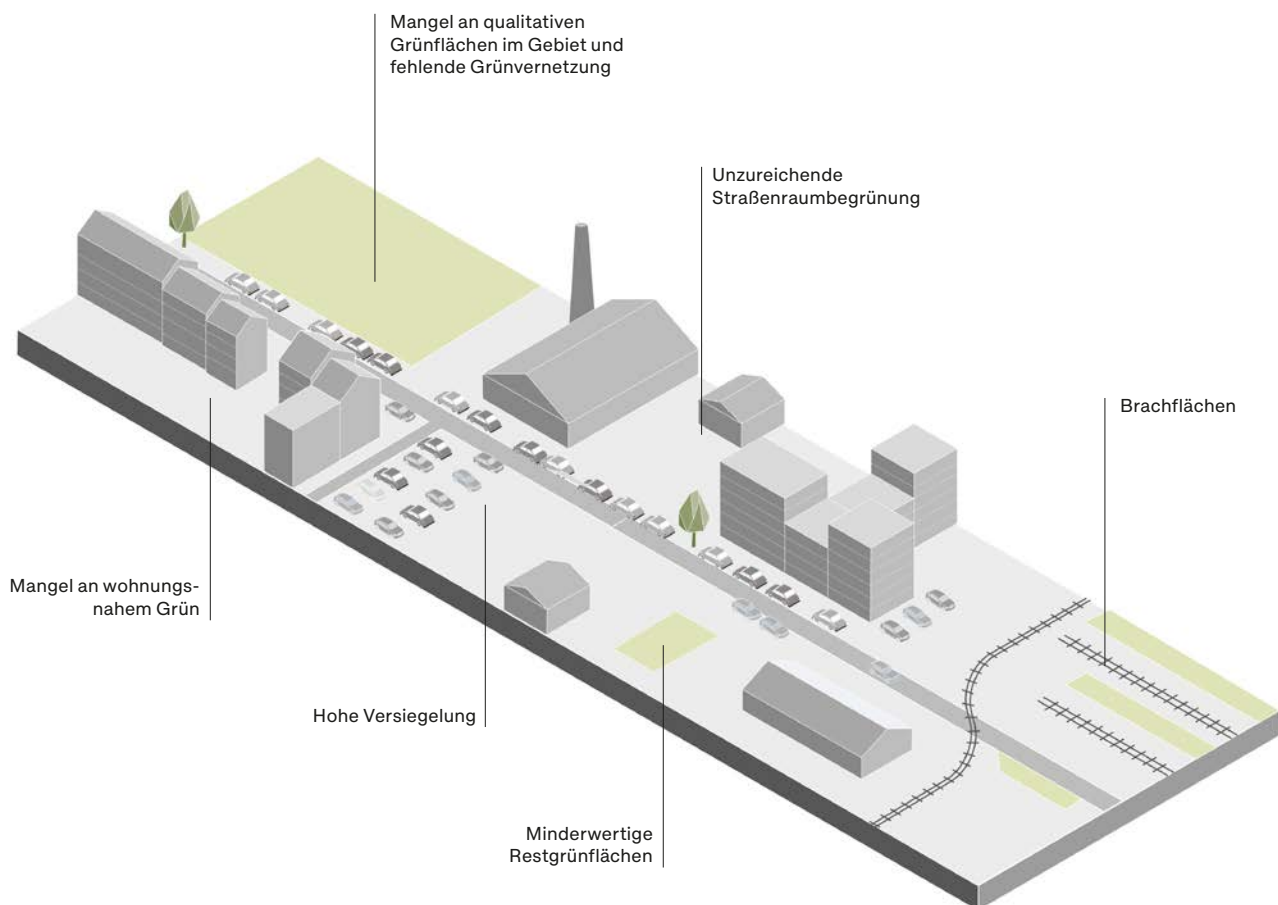
vor allem der Stadionparkplatz am Militär-ring („P1-Park“) – neben seiner temporären Stellplatzfunktion – für eine multifunktionale Nutzung (z. B. für Veranstaltungen) an.

## Wohnungsnahe Grünflächen

Die Wohnquartiere in der Weststadt umfassen zum Teil kleine wohnungsnahe Freiräume und Nachbarschaftsparks (z. B. Pauli-platz, Helmholtzplatz). Diese bestehenden Grünstrukturen gilt es zu erhalten und bei Bedarf zu optimieren sowie ebenfalls durch attraktive Fuß- und Radwegverbindungen in das Grüne Netzwerk einzugliedern.

Um die erheblichen Gründefizite in der Weststadt zu decken sind darüber hinaus im gesamten Gebiet ausreichend neue Grün-

## Status Quo:



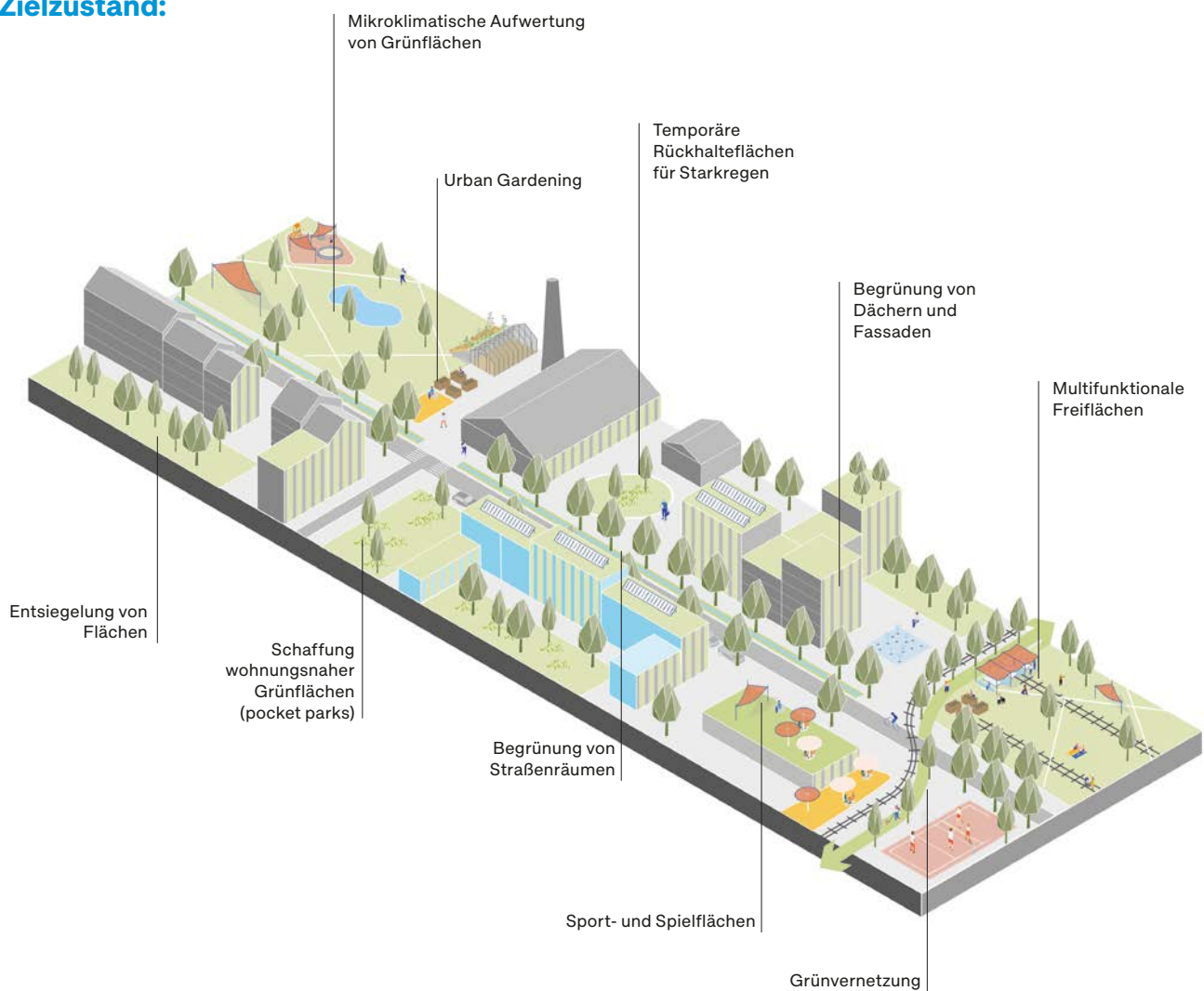
flächen zu schaffen. Die Themenkarte (118) zeigt die wichtigsten Entstehungsorte für neue öffentliche Grünflächen auf, die – in Verbindung mit dem kooperativen Bau-landmodell – aus der aktuell angestrebten Nutzungsmischung (inkl. Wohnbebauung) resultieren. Zudem sind bei der Ausweisung neuer Misch- und Wohnstandorte ausreichende öffentliche Sport- und Bewegungsflächen für die Anwohnenden einzuplanen. Unter Umständen können manche Grün- und Sportangebote auch auf Dachflächen verortet werden.

### Anpassung an Klimawandelfolgen

Insbesondere in den gewerblich genutzten Bereichen der Weststadt bestehen erhebliche Potenziale, im Zuge einer

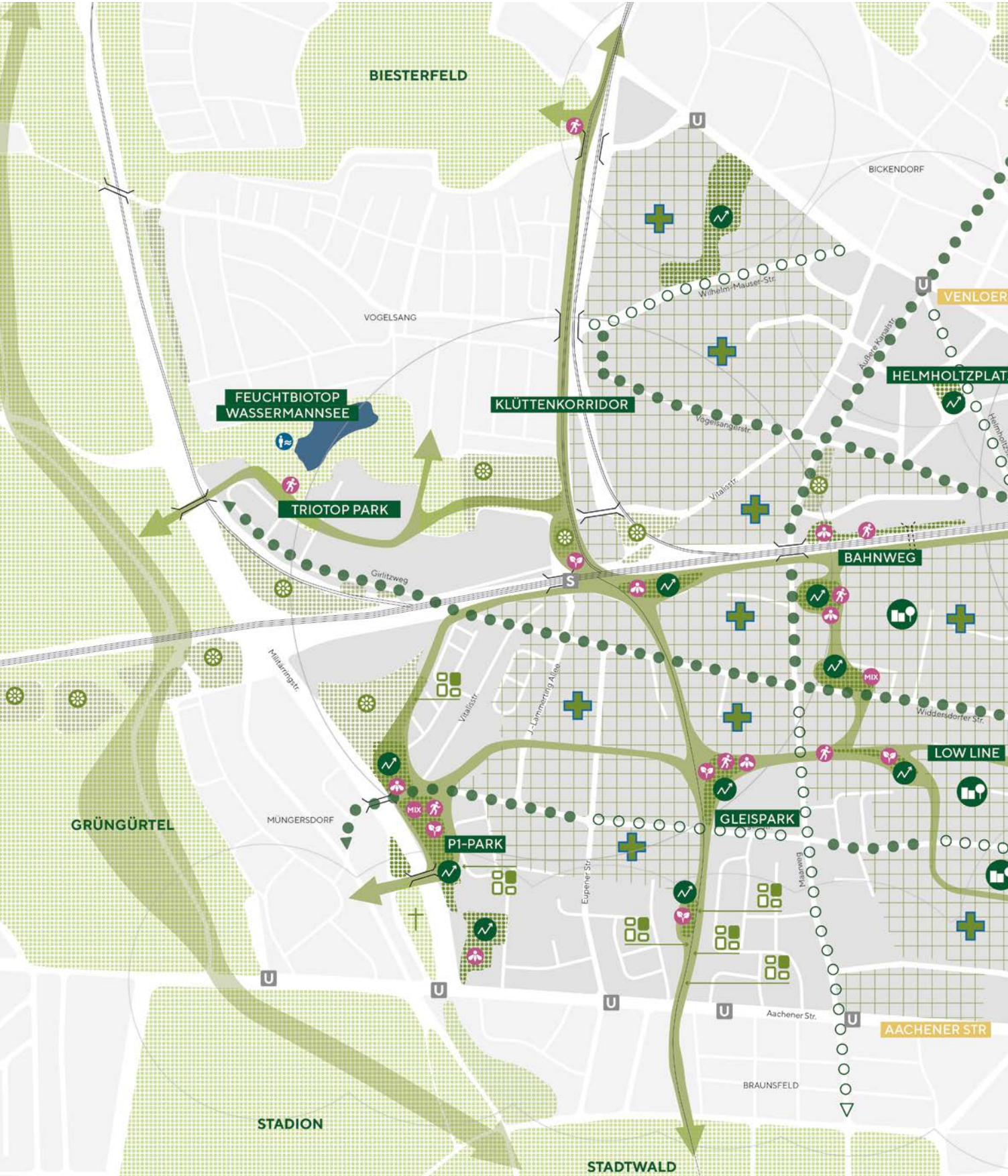
städtebaulichen Transformation Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel durchzuführen. Hierzu zählt beispielsweise die Erhaltung und die Schaffung von Luftaustauschbahnen durch die Anpassung von Baukörperhöhen und die Vermeidung baulicher Barrieren, die Entsiegelung von Flächen und die Entwicklung freiraumschonender Erschließungskonzepte, die Begrünung von Grundstücken und Gebäuden, die Speicherung und Wiederverwendung von Regenwasser sowie die Schaffung von Versickerungsflächen, Notabflusswegen und von (multifunktionalen) Rückhalteräumen zum Umgang mit Starkregen.

### Zielzustand:





Themenkarte 2: Grünes Netzwerk































118

## Bestand

-  Siedlungsflächen
-  Bahntrasse
-  S-Bahn Haltestelle (Einzugsgebiet 800 Meter)
-  Stadtbahn Haltestelle (Einzugsgebiet 400 Meter)
-  Bestehende Querungen (Brücken)
-  Grün- und Freiflächen von gesamtstädtischer Bedeutung
-  Grün- und Freiflächen im Plangebiet
-  Kleingartenanlagen
-  Friedhof
-  übergeordnete Grünverbindungen
-  bestehende Straßenbegrünung

## Raumrelevante Zielsetzungen

-  Ergänzung neuer Straßenbegrünungselemente zur Grünvernetzung  
(z.B. Straßenbäume, Pflanzbeete, Versickerungsmulden etc.)
-  Neue lineare Grünverbindungen für den Fuß- und Radverkehr  
(Verbindung vorhandener Grünstrukturen)
-  Brücke für neue Grünverbindung
-  neue Unterführung der Bahntrasse
-  Erhalt und Ausbau der grünen Mosaikstruktur in Quartieren und Anbindung in das Grüne Netzwerk
-  Pflege, Aufwertung und mikroklimatische Optimierung bestehender Grünflächen und -strukturen
-  Schaffung von ausreichenden wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen im Zuge der Gebietsentwicklung  
(grüne Rückzugsorte z.B. pocket parks, Dachgärten etc.)
-  Verbesserung des Mikroklimas und der Resilienz gegenüber Hitze und Starkregen durch klimagerechte Gebäude-/Freiraumgestaltung auf Gewerbeflächen  
(z.B. Entsiegelung, Fassden- und intensive Dachbegrünung, Verschattung, Albedo, Verdunstung, Versickerung, Regenwasserrückhaltung etc.)
-  Schaffung von Raum für die kleinräumige, gärtnerische Nutzung („urban Gardening“)
-  Öffnung des städtischen Raumes für den Individualsport und für Bewegung  
(z.B. Pausensportinseln, Laufbahnen, Fitnessstationen, Sport auf Dachflächen, Bolzplätze, Wellenwege etc.)
-  Erhalt und Stärkung der Biodiversität (z.B. Blühwiesen, Nistmöglichkeiten, Totholz, Baumtotos, strukturreiche Hecken, verträgliche Außenbeleuchtung etc.)
-  multifunktionale Nutzung von Freiflächen (z.B. Wochen-/ Flohmarkt, Veranstaltungen, Park&Ride, Sport und Bewegung, Notrückhaltefläche etc.)
-  Gewässer zugänglich machen



### 3.1.3 Bewegungsraum

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses wurde der Eindruck der Bestandsanalyse bestätigt, dass der Autoverkehr das Straßenbild in der Weststadt deutlich dominiert und vielerorts attraktive Verbindungen für den Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und für den Fuß- und Radverkehr fehlen. Zudem gibt es aufgrund der gewerblichen Nutzungen einen hohen Anteil an Lieferverkehren und an Abstellflächen, die nicht effizient ausgelastet sind.

Das Straßennetz in der Weststadt hat seine Kapazitätsgrenze erreicht und kann ein weiteres Aufkommen von Kraftfahrzeugen (Kfz) kaum mehr aufnehmen. Um die vorhandenen Probleme nicht zu vergrößern, ist es notwendig, umfassende Strategien zur Stärkung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu verfolgen. Bei der zukünftigen Entwicklung der Weststadt soll daher vor allem eine nachhaltige und klimaschonende Mobilität gefördert werden. Vor dem Hintergrund der Mobilitätswende soll dabei langfristig ein zukunftsfähiges Quartier entstehen, dass sich durch eine Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens sowie durch die Schaffung multimodaler Mobilitätsangebote und attraktiver Rahmenbedingungen für den emissionsarmen Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) auszeichnet.

Die Themenkarte „Bewegungsraum“ (Seite 70) zielt auf eine entsprechende Umgestaltung der Mobilitätsinfrastruktur in der Weststadt ab. Allerdings stellt die Förderung des Umweltverbundes dabei nicht die einzige Zielstellung dar. Auch die lokalen Erreichbarkeiten sowie ein sicheres und attraktives Umfeld und die Mobilität für alle – unabhängig von der jeweiligen finanziellen oder

körperlichen Situation – bilden wichtige Ansprüche der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in der Weststadt.

#### **Neuaufteilung der Straßenräume**

Im Sinne einer langfristigen Reduzierung des Autoverkehrs in der Weststadt gilt es, Straßeninfrastrukturen und straßenbegleitende Stellplatzflächen bestmöglich zu reduzieren und somit einen höheren Flächenanteil für andere Nutzungen zu gewinnen. Die Hauptstraßen in der Weststadt behalten zwar auch in der Zukunft ihre Funktion, allerdings soll der vorhandene Raum so umverteilt werden, dass neben dem Autoverkehr genügend Platz für das Zu-Fuß-Gehen, das Radfahren, das Rollerfahren und für den Aufenthalt bleibt. Die Straßenräume müssen so gestaltet werden, dass sie flexibel auf neue Anforderungen angepasst werden können.

Innerhalb der einzelnen Quartiere bewegen sich alle Verkehrsteilnehmer\*innen gleich schnell, wobei hier die „langsamen“ Mobilitätsformen Vorrang haben und der Verkehrsraum zu einem Stadtraum gestaltet wird, in dem man sich gerne aufhält und bewegt.

#### **Optimierung der Fuß- und Radinfrastruktur**

Den Bedürfnissen des Fuß- und Radverkehrs in der Weststadt soll Vorrang eingeräumt werden. Hierzu muss das Wegenetz in der Weststadt besser an die Anforderungen der Zufußgehenden und der Radfahrenden angepasst werden. Dabei soll es möglichst dicht, lückenlos und barrierefrei ausgestaltet werden. Daneben sollen auch weitere Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs, wie Spiel-, Verweil- und Abstellmöglichkeiten in der zukünftigen Planung der Weststadt stärker berücksichtigt werden.

Das Radwegenetz in der Weststadt soll kontinuierlich verbessert und entsprechend den Radwegekonzepten für Ehrenfeld und Lindenthal optimiert werden. Des Weiteren sollen, insbesondere in den wichtigen Straßenzügen, die vorhandenen Radwege im Rahmen der Unterhaltungsmaßnahmen ausgebessert oder erneuert werden. Nicht zuletzt ist das Rad- und Fußwegenetz in der Weststadt mit dem geplanten grünen Wegenetz (siehe oben) zu verknüpfen, das größtenteils unabhängig vom Straßenverkehrsnetz funktioniert.

Eine attraktive Fahrradinfrastruktur umfasst nicht nur alleine Radwege, sondern auch gute Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder Servicestationen (in Verbindung mit den Mobilitätsstationen, s.u.).

#### **Interne Vernetzung und Durchwegung**

Auch die Vernetzung der einzelnen Quartiere untereinander ist in der Weststadt von besonderer Bedeutung. Hierzu gilt es insbesondere die Durchwegung der großen Baublockstrukturen für Zufußgehende und Radfahrende, so weit wie möglich zu verbessern. Dabei sollen attraktive Wege mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstehen.

Die Weststadt ist durch die Barrierewirkung der Bahntrasse in einen nördlichen und einen südlichen Abschnitt unterteilt. Diese Trennung soll zukünftig im Zuge der Transformation so weit wie möglich durch die Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (Unterführungen oder Brücken, z. B. zwischen Max Becker-Areal und Ehrenveedel) überwunden werden.

#### **Mobilitätsstationen**

Eine wichtige Voraussetzung für eine Veränderung des Verkehrsverhaltens zugunsten des Umweltverbundes stellt sowohl eine flexible Verfügbarkeit verschiedener Mobilitätsangebote als auch eine einfache und intuitive Nutzung der bewährten und neuen Angebote dar. Der Umstieg auf den Umweltverbund soll daher durch Mobilstationen unterstützt werden, die den Bewohner\*innen und den Besucher\*innen der Weststadt Zugang zu einem breiten Angebot an Verkehrsmitteln verschaffen, auch ohne sie besitzen zu müssen. Somit wird ein gerechter Zugang zu Mobilität gewährleistet.

Die Angebote der sowohl zentral (an den Haltestellen) als auch dezentral (innerhalb

### **Bewegungsraum: Strategische Ziele**

- Förderung nachhaltiger und klimaschonender Mobilitätsformen
- Erhöhung des Anteiles des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV
- Stadt der kurzen Wege
- Gerechtere Aufteilung der Straßenquerschnitte
- Optimierung der Erreichbarkeiten für den Umweltverbund
- Verbesserung der inneren Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr
- Sicherung der Erreichbarkeit für Gewerbe- und Industrielogistik
- Bündelung des LKW-Verkehrs an geeigneten Routen
- Überwindung der Barrieren (insb. Bahntrassen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit im Gebiet
- Effizientere Ausnutzung der Parkplatzflächen



der Quartiere) platzierten Mobilitätsstationen sind für alle Lebenslagen sowie für unterschiedliche Wegeziele und -zwecke auszurichten. Sie müssen für alle Nutzer\*innen in der Weststadt so gut wie möglich sichtbar sein und eine optimale Transparenz der Angebote gewährleisten.

### **Stellplätze stapeln**

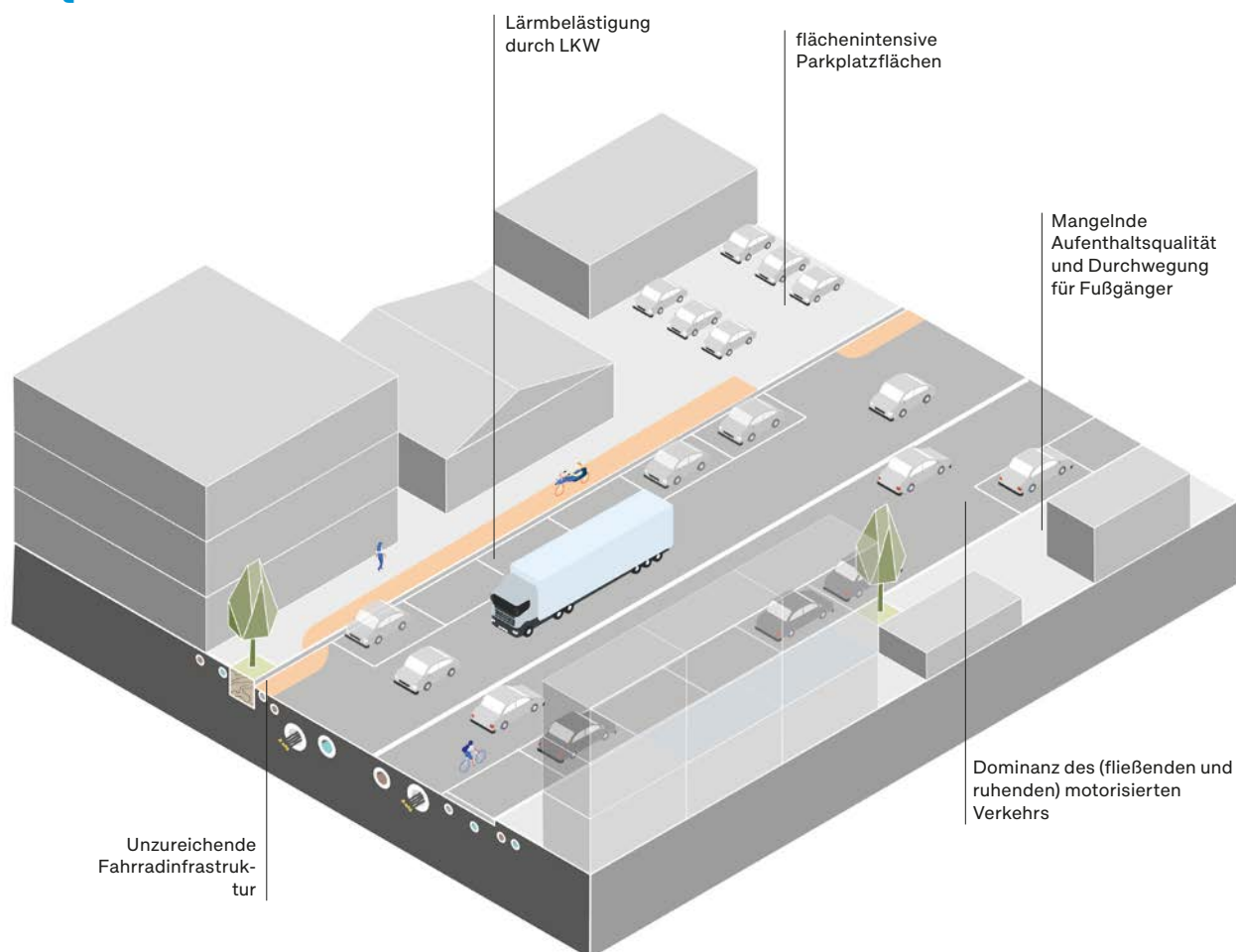
Die großzügigen Stellplatzflächen in der Weststadt sollen auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Insbesondere in den Transformationsgebieten sollen an den Eingängen Sammelanlagen in Form von Garagen oder Parkhäusern entstehen, so dass innerhalb der Quartiere selbst weitestgehend auf Stellplätze im öffentlichen Raum

verzichtet werden kann. Das Flächenpotenzial der Parkangebote, die nicht 24/7 Stunden ausgelastet sind, soll zudem durch eine Verbesserung der Bewirtschaftung optimiert werden.

### **Verbesserung der ÖPNV-Anbindung**

Eine wichtige Voraussetzung für einen Umstieg vom Auto auf den Umweltverbund bildet ein attraktives ÖPNV-Angebot. Die öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn bilden das Grundgerüst einer nachhaltigen Mobilität, das für alle Bevölkerungsgruppen im Gebiet nutzbar ist. Wenn diese eine hohe Angebotsqualität haben, sind sie auch als Alternative zur Autonutzung attraktiv.

### **Status Quo:**



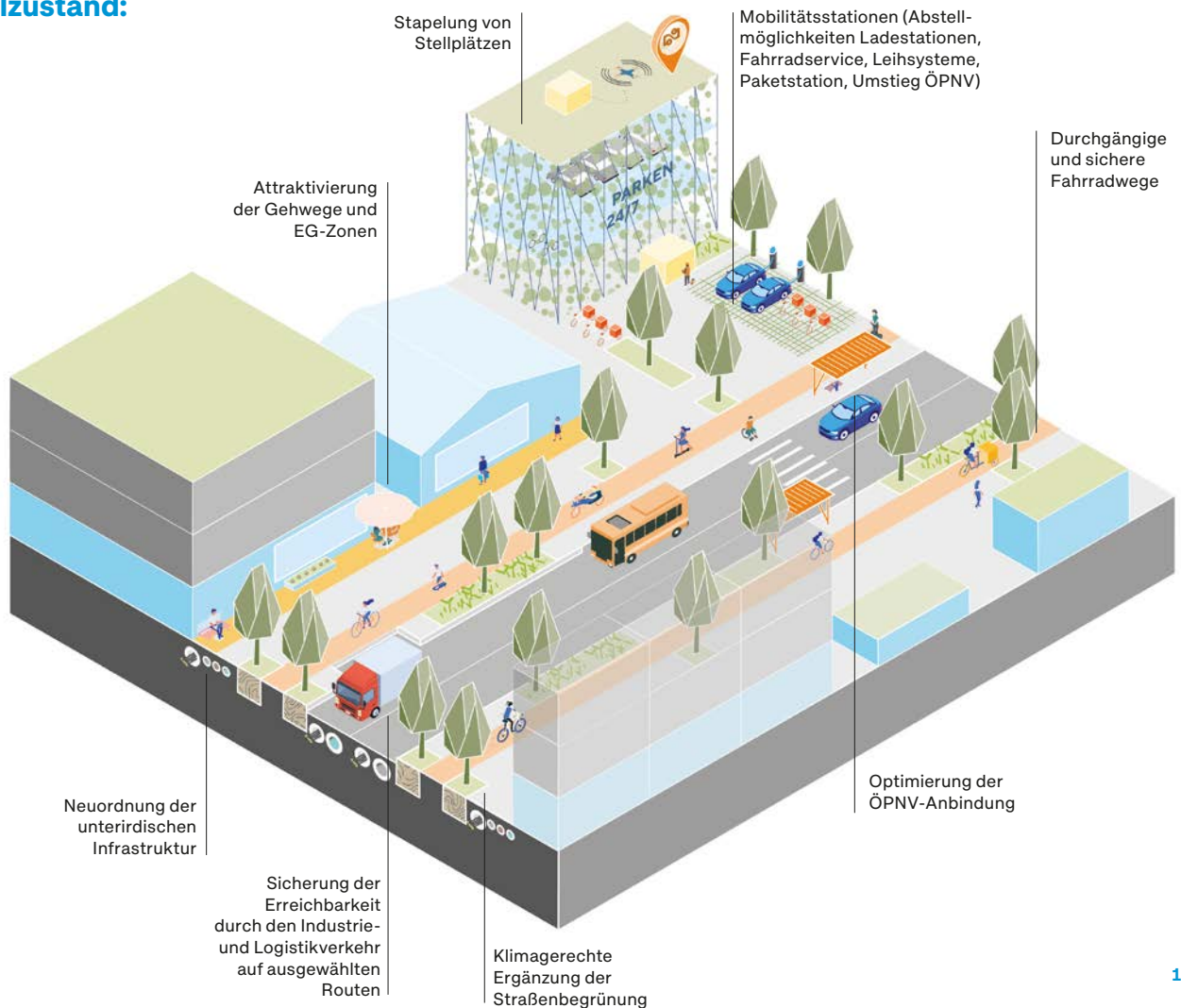
Der aktuell noch geringe Wegeanteil des ÖPNV im Inneren der Weststadt soll durch eine Verbesserung der Angebotsqualität deutlich erhöht werden. Das Busnetz sollte – in Verbindung mit den geplanten Mobilitätsstationen – für die gesamte Weststadt neu konzipiert und überdacht werden (z. B. Taktung, Haltestellen). Für die bislang schlecht erschlossenen Bereiche der Weststadt (z. B. Max Becker-Areal, Oskar-Jäger-Straße) sind zudem im Zuge der Transformation neue attraktive ÖPNV-Angebote zu schaffen.

### Betriebliches Mobilitätsmanagement

Zur Entlastung des Straßennetzes in der Weststadt sollen die Unternehmen in der

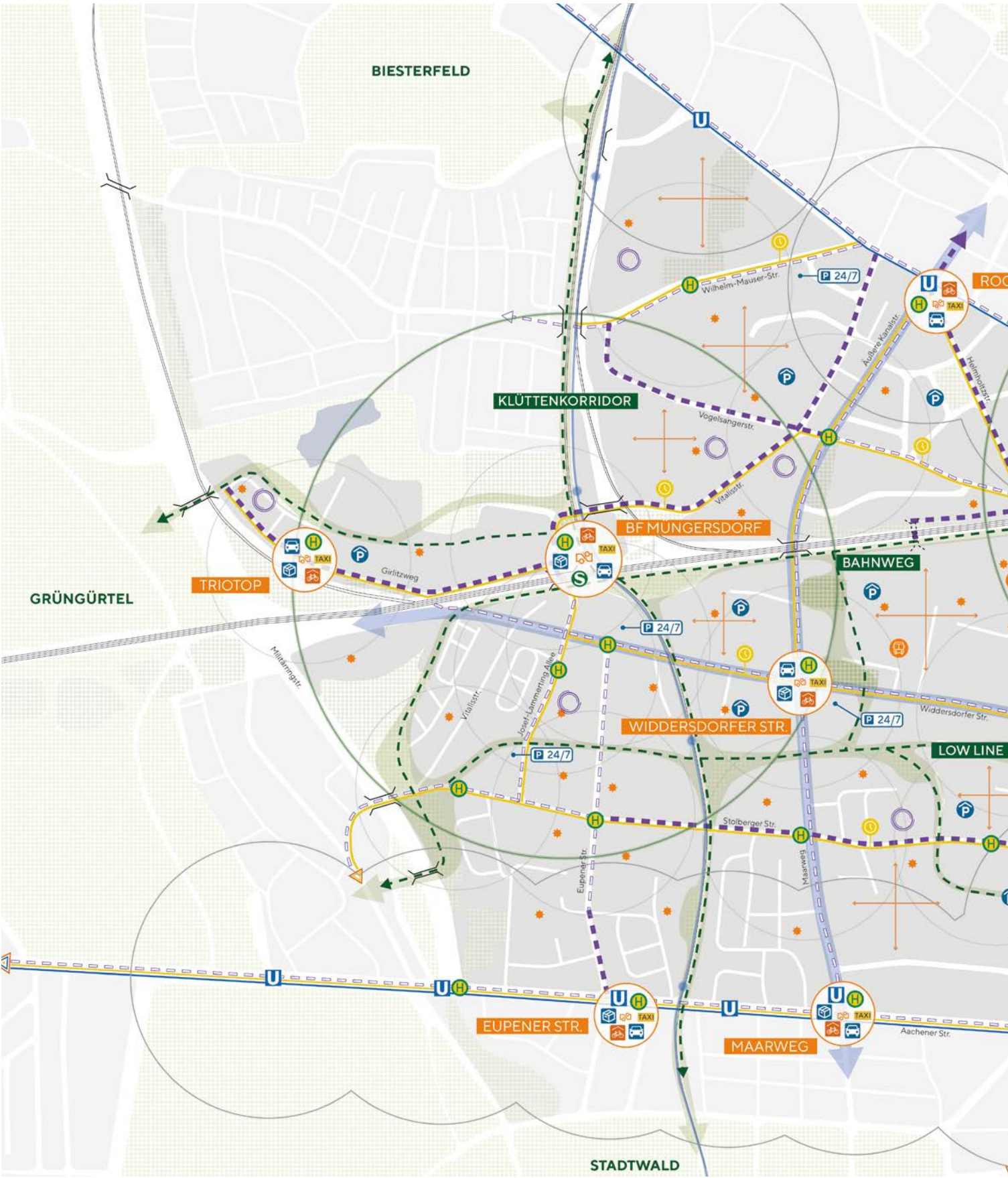
Weststadt zu einem betrieblichen Mobilitätsmanagement bewegt werden, um den von ihnen verursachten Verkehr zu steuern. Unter Einbeziehung verfügbarer Angebote und Verkehrsmittel sollen die Unternehmen – in Kooperation mit KVB und VRS – Lösungen für die eigene Mobilitätsnachfrage identifizieren und entwickeln. Denkbare Maßnahmen sind beispielsweise die Einführung von günstigen Zeitfahrausweisen (Jobtickets) bei gleichzeitiger kostenpflichtiger Bewirtschaftung firmeneigener Stellplätze oder die Attraktivierung der Fahrradnutzung (Stellplatzangebote, Diensträder, Duschen etc.).

### Zielzustand:





Themenkarte 3: Bewegungsraum





121

## Bestand

- Siedlungsflächen
- Straßen
- Bahntrasse
- Bestehende Querungen (Brücken, Unterführungen)
- S-Bahn Haltestelle (Einzugsgebiet 800 Meter)
- Stadtbahn Haltestelle (Einzugsgebiet 400 Meter)
- Bushaltestellen
- Grün- und Freiflächen
- Kleingartenanlagen
- übergeordnete Grünverbindungen
- bestehende Fahrradwege

## Raumrelevante Zielsetzungen

- Verbesserung bestehender und Schaffung neuer Fahrradwege
- neue Fuß- und Fahrradwege als Freizeitrouten im Grünen
- Bedarfsgerechter Ausbau der ÖPNV-Abindungen
- Erhöhung der Bustaktung
- Taxi
- Ausweitung der Car-Sharing Angebote
- Schaffung attraktiver Fahrradabstellplätze
- Mikrologistikstandorte (z.B. Lastenräder, Paketstationen)
- Schaffung kleiner, dezentraler Mobilstationen im Quartier
- Klüttenbahn langfristig als Verkehrsinfrastruktur mitdenken (z.B. Stadtbahnbetrieb, City-Logistik oder Radschnellweg)
- Hauptverkehrsachsen im Gebiet
- Mobilstation M (Fahrradstellplätze, Bus, U-Bahn, Car-Sharing, Taxi)
- Mobilstation L (S-Bahn, Fahrradstellplätze, Bus, U-Bahn, Car-Sharing, Taxi)
- Mobilstation XL (DB, S-Bahn, Fahrradstellplätze, Bus, U-Bahn, Car-Sharing, Taxi)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement in Unternehmen fördern (Jobtickets, Sharing, Abstellanlagen, Duschen etc.)
- „Feierabend-Parken (Parkflächen rund um die Uhr nutzbar machen z.B. für Einzelhandel/Anwohner/Nachtleben)
- Parkflächen stapeln (z.B. Quartiersgaragen)
- Verbesserung der Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr
- neue Brücken bzw. Unterführungen



## 3.2 Zielbild

Um die Weststadt fit für die Zukunft zu machen, gilt es, die zuvor betrachteten Zielebenen der Wohn- und Arbeitswelten, des grünen Netzwerkes und des Bewegungsraumes miteinander zu vernetzen und ihre Wechselwirkungen positiv zu nutzen.

Zur Erstellung des integralen Zielbildes für die Kölner Weststadt wurden die Kernaussagen der drei Ebenen in einer generalisierten Karte überlagert (siehe Abbildung S.73). Hierzu wurden einige Detailaussagen der Themenkarten zusammengefasst, abstrahiert oder ausgeblendet.

Die Zielbildkarte (Seite 74) stellt die raumbezogenen Ziele für den Betrachtungsraum der Weststadt dar, die in einem breiten Beteiligungsprozess mit Vertreter\*innen der Verwaltung, der Politik und der Zivilgesellschaft abgestimmt wurden. Das Zielbild für die Kölner Weststadt dient als Grundlage für die Fortschreibung der Rahmenplanung, deren zentrale Aufgabe es sein wird, funktionierende Konzepte und Lösungswege zu entwickeln, um den Herausforderungen der Zukunft und den im Zielbild gesetzten Zielen gerecht zu werden und diese schrittweise zu konkretisieren.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der im Zielbild verankerten Ziele bedarf es innovativer Lösungen für bauliche Dichten und für neue funktionale Mischungen, für zukunftsfähige und multimodale Mobilitätsangebote sowie für eine Ergänzung und eine klimagerechte Qualifizierung des vielerorts vernachlässigten Grün- und Freiraumes in der Weststadt.

Die bevorstehende (und teilweise bereits laufende) Transformation der Weststadt bietet ein Gelegenheitsfenster für eine vielfältige, gerechte und flexible Anpassung des Quartiers an die tiefgreifenden klimatischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Herausforderungen.

Entscheidend ist, dass sich die Menschen zukünftig in der Kölner Weststadt wohlfühlen und stets im Mittelpunkt aller Überlegungen stehen. Für die Umsetzung des Zielbildes braucht es eine Koordination zwischen den Akteuren sowie eine Lösung von Zielkonflikten.

**Themenkarte 1**  
Wohn- & Arbeitswelt



122

**Themenkarte 2**  
Grünes Netzwerk



123

**Themenkarte 3**  
Bewegungsraum



124

**Zielbild für die Weststadt**



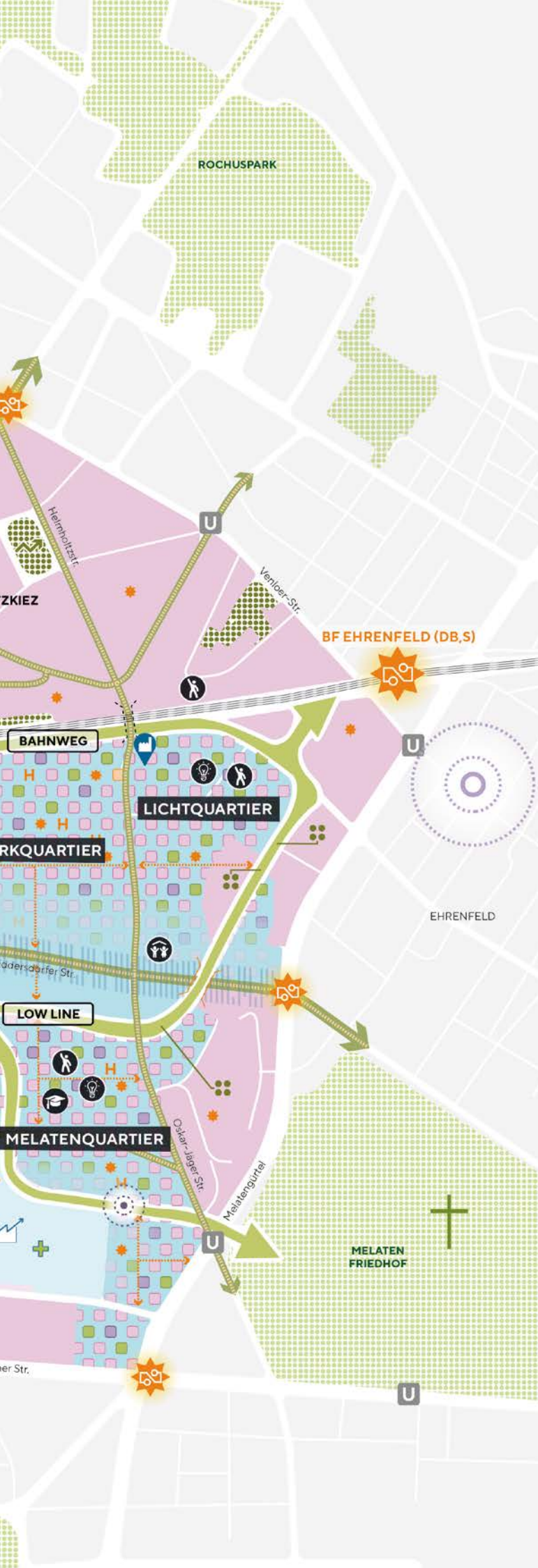
125





























## Zielbild für die Weststadt







-  Sicherung und Entwicklung von Gewerbestandorten für Produktion, Lagerung, Transport und Logistik
-  Sicherung und Entwicklung von Gewerbestandorten für Kleingewerbe, Dienstleistungen, Forschung und Handel
-  „Serviceallee“ Widdersdorfer Straße (Sicherung und städtebauliche Aufwertung von Flächen für kundenorientierte Dienstleistungen und Handel)
-  Qualitative und flächeneffiziente Gewerbeentwicklung (städtebauliche Aufwertung z.B. durch Nachverdichtung und Stapelung)
-  Einbindung identitätsstiftender Gebäude der lokalen Industriegeschichte
-  Erhalt und Stärkung von Gebieten mit vorwiegender Mischnutzung
-  Erhalt und Stärkung von Gebieten mit vorwiegender Wohnnutzung
-  Transformation von Gewerbestandorten in urbane Mischquartiere (ausgeglichenes Verhältnis von bezahlbarem Wohnen und nicht störendem Gewerbe inkl. Nahversorgung)
-  Bedarfsgerechter Ausbau der Jugend- und Bildungsinfrastruktur i.V.m. neuen Wohnflächen (Schulen, Kitas, sonstige Jugendangebote)
-  Schaffung neuer Quartierszentren zur Verbesserung der Nahversorgung
-  Neue lineare Grünverbindungen für den Fuß- und Radverkehr (Verbindung vorhandener Grünstrukturen)
-  Erhalt und Aufwertung der Grünflächen in bestehenden Wohnquartieren
-  Sicherung von Standorten für urbanes Gärtnern
-  Pflege, Aufwertung und mikroklimatische Optimierung bestehender Grünflächen und -strukturen
-  Verbesserung des Mikroklimas und der Resilienz gegenüber Hitze und Starkregen durch klimagerechte Gebäude-/Freiraumgestaltung auf Gewerbeflächen (z.B. Entsiegelung, Fassden- und intensive Dachbegrünung, Verschattung, Albedo, Verdunstung, Versickerung, Regenwasserrückhaltung etc.)
-  Schaffung von wohnungsnahem und klimawandelgerechtem Grün im Zuge der Gebietsentwicklung (Rückzugsorte z.B. Pocket parks, Dachgärten, Spielplätze)
-  Gerechte Neuaufteilung und Umgestaltung des Straßenraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und klimawandelgerechte Optimierung der Straßenbegrünung (z.B. Pflanzbeete, Versickerungsmulden, Baumrigolen)
-  Schaffung von zentralen und (kleinen) dezentralen Mobilstationen (ÖPNV, Radabstellplätze, Sharing-Angebote, Mikrologistik, Fahrradservice, Quartiersgarage etc.)
-  Bedarfsgerechter Ausbau der ÖPNV-Abbindungen im Zuge der Gebietsentwicklung
-  Verbesserung der Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr
-  Neue Querungsmöglichkeiten (Brücken oder Unterführungen)
-  Klüttenbahn langfristig mitdenken (z.B. Verbreiterung Grünzug, Stadtbahnbetrieb, City-Logistik oder Radschnellweg)
-  Bereitstellung nicht kommerzieller (Frei)räume, in denen kreative Konzepte erprobt und gelebt werden können (Zwischennutzungen, Märkte, Labore)
-  Sicherung und Stärkung der (Club-)Kultur
-  Erhalt und Ausbau des vorhandenen Schulangebotes im Quartier
-  Erhalt und Erweiterung des Angebots zur beruflichen Bildung
-  Weiterentwicklung der Kreativwirtschaft im Quartier
-  multifunktionale Nutzung von Freiflächen (z.B. Wochen-/Flohmarkt, Veranstaltungen, Park&Ride, Sport und Bewegung, Notrückhaltefläche etc.)



# 4. Fokusräume

Die im Zielbild für die Kölner Weststadt dargestellten Ziele wurden auf drei repräsentative Fokusräume übertragen und in Form von Handlungsempfehlungen konkretisiert. Die drei Gebiete wurden jeweils als ein Beispiel für ein zukünftiges Mischgebiet, ein Gewerbegebiet und eine Grünfläche ausgewählt.







## 4.1 Fokusraum I: Mischgebiet

### Beispiel: westliches Gaswerkquartier (Max Becker-Areal)

Der Fokusraum befindet sich nördlich der Widdersdorfer Straße 194 in Ehrenfeld und soll zu einem neuen gemischten Stadtquartier entwickelt werden. Derzeit wird das Gelände noch von dem Rohstoffverwertungsunternehmen Max Becker genutzt. Das

Unternehmen verlässt 2022 seinen bisherigen Firmensitz an der Widdersdorfer Straße und verlagert seinen Standort in den Niehler Hafen. Dadurch ergibt sich die Chance, das (bisher für die Öffentlichkeit unzugängliche) Grundstück in die Weststadt zu integrieren.







129



132



130



133



131

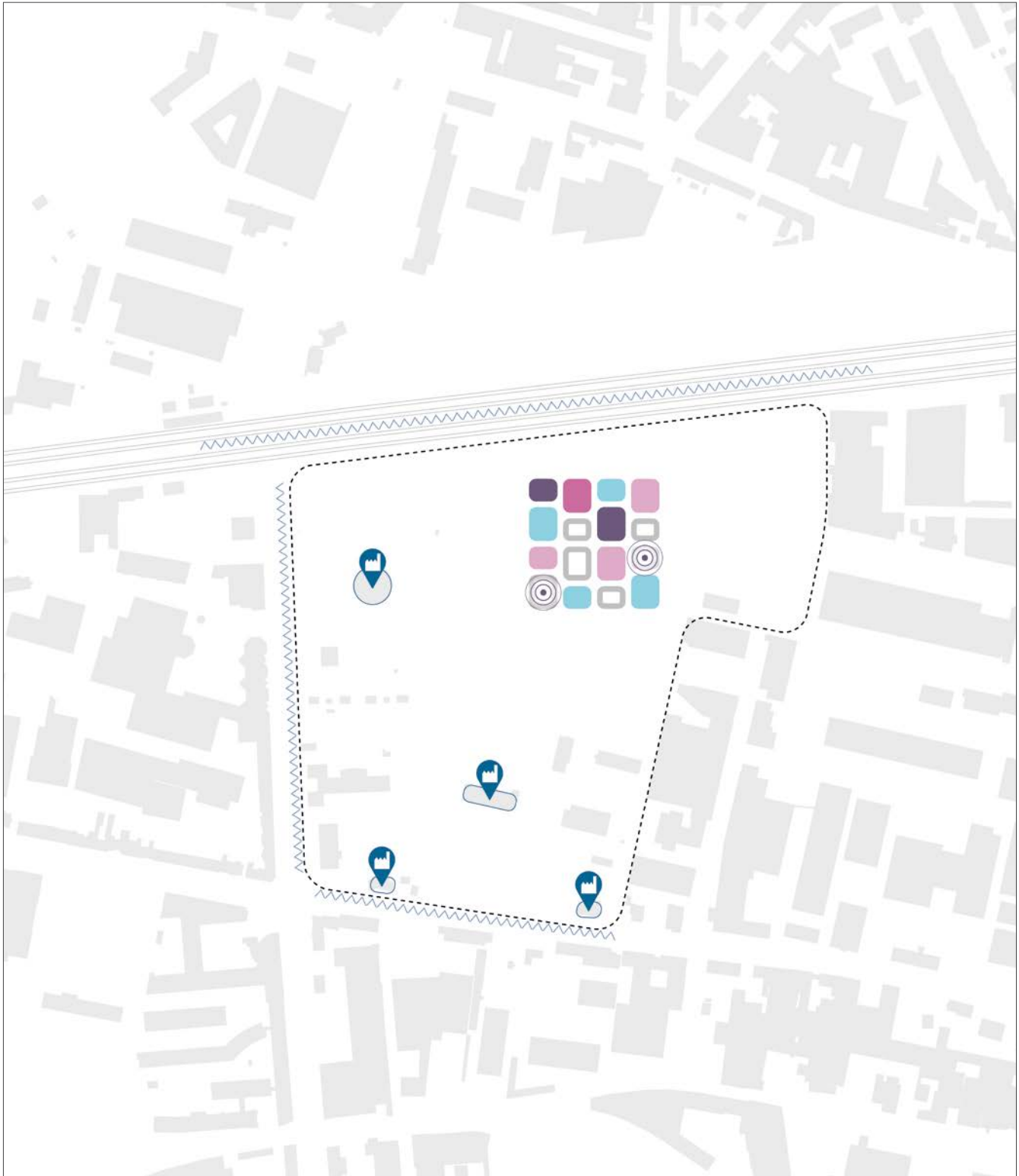


134



## Ziel 1

**Entwicklung eines zukunftsfähigen, vielseitigen  
und lebenswerten Quartiers für alle!**



135

# Handlungsempfehlungen

## „Ehrenfelder Mischung“ fördern!

Bei der Entwicklung des Areals ist die so genannte „Ehrenfelder Mischung“ anzustreben: Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Bildung, Versorgung, Freizeit, Grün, Kultur und Raum für Soziales und für Freiheiten. Hier gilt es, hohe Defizite auch im z. T. monostrukturellen Umfeld auszugleichen, um ein lebenswertes und funktionierendes Viertel zu schaffen. Das beinhaltet neben Wohnen auch eine ausgewogene und angemessene Ansiedlung von mittelständigem Handwerk, Kleingewerbe, Handel und Kultureinrichtungen (insb. in bezahlbaren, kleinteiligen EG-Zonen).

## Differenzierte Wohnangebote bereitstellen!

Innerhalb der Baufelder sollte zur Vermeidung von Segregation eine Durchmischung von gefördertem, preisgedämpftem und gehobenen Wohnen angestrebt werden. Es bedarf an differenzierten Angeboten in bezahlbarer Qualität für Familien, Singles, Menschen mit besonderen Bedürfnissen, Mehrgenerationenwohnen, betreutes Wohnen, preisgebundene Sozialwohnungen sowie Raum für genossenschaftlichem Wohnungsbau und (selbstorganisierte) Baugruppen. Die geförderten Wohnungen müssen auf dem gesamten Areal gleichmäßig verteilt werden.

## Jugend- und Bildungsinfrastruktur ausbauen!

Es sind im Quartier bedarfsgerecht Kindertageseinrichtungen, Schulen, Spielplätze und Jugendangebote bereitzustellen. Des Weiteren ist eine Öffnung des öffentlichen Raums für Sport und Bewegung vorzusehen. Auf Basis der aktuell vom Vorhabenträger für das

Areal vorgesehenen Wohnbevölkerungszahl wäre beispielweise mit einem Bedarf an fünf Kindertagesstätten, einer Jugendeinrichtung und einer bis zu fünfzügigen Grundschule zu rechnen. Darüber hinaus ist ein Bedarf an zwei Quadratmetern Spielplatzfläche pro Bewohner\*in (unabhängig vom Alter) im Quartier zu decken. Die Jugend- und Bildungsinfrastruktur kann auch in Kombination mit anderen Nutzungen (z. B. Wohnen Büros, Einzelhandel) gedacht werden.

## Industriekultur einbinden!

Die zwei denkmalgeschützten Villen<sup>(132)</sup> (inkl. deren umgebenden Freiflächen und Baumbestände) sind zwingend zu erhalten und genießen zudem einen denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutz. Auch die übrige Bausubstanz der Industriekultur (die Einfriedungsmauer, der Gasbehälter<sup>(130)</sup> und das Uhrenhaus<sup>(133)</sup>) sollte – vorbehaltlich der Einschätzung der Denkmalbehörden – bei der Quartiersentwicklung möglichst identitätsstiftend erhalten und gegebenenfalls umgenutzt werden.

## Nahversorgung sichern!

Im Rahmen der Planung ist ein zentraler Standorte für lokale Infrastrukturen zur Nahversorgung (Bäcker, Kiosk, Einzelhandel, Gastronomie etc.) vorzusehen.

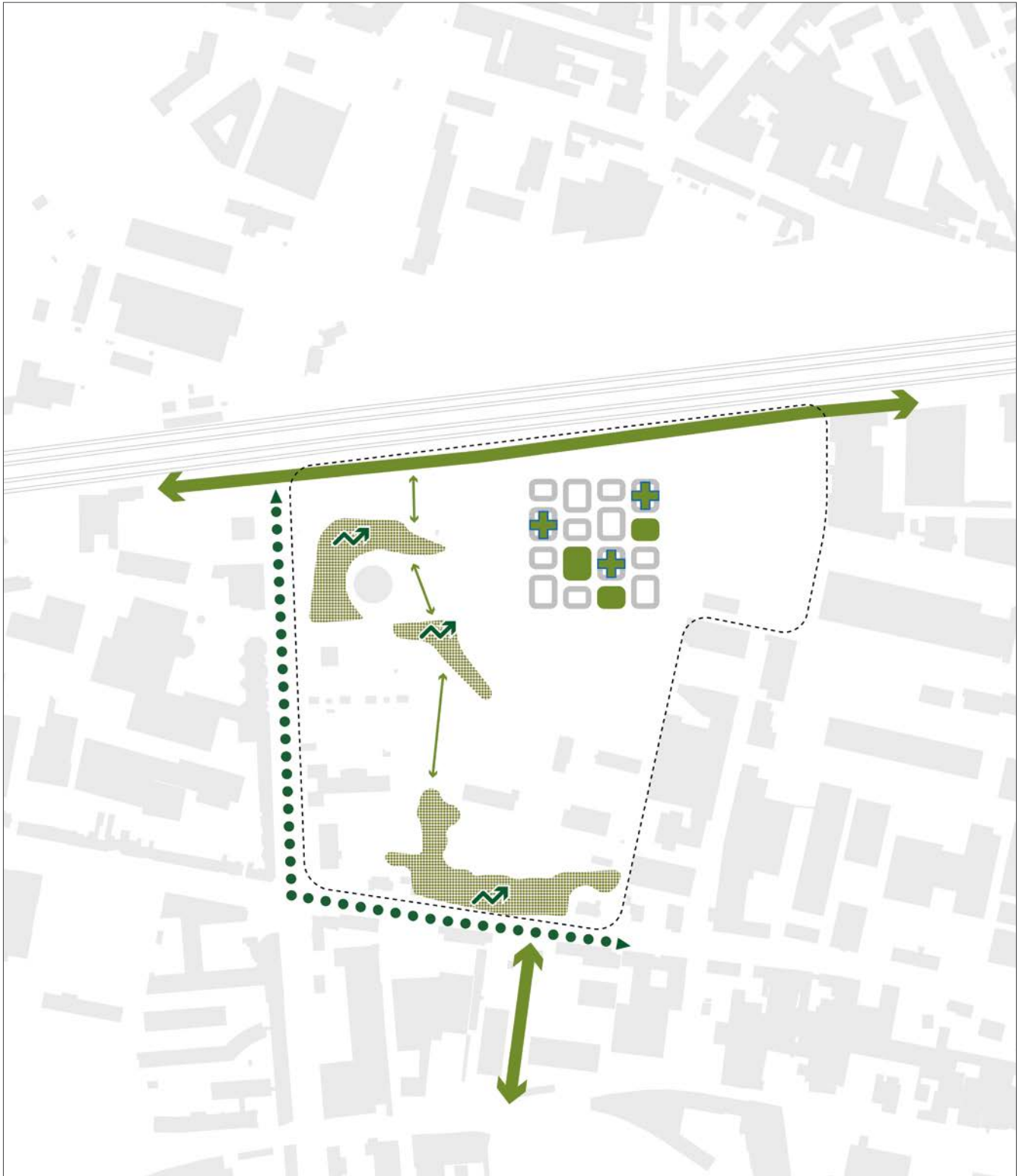
## Lärmschutz gewährleisten!

Entlang der linearen Lärmquellen (Hauptstraßen, Bahntrasse) sind lärmindernde Maßnahmen (Städtebau, Nutzungsanordnung, Grün, technische Lösungen) erforderlich, um die Wohn- und Arbeitsstandorte vor Immissionen zu schützen.



## Ziel 2

**Erhöhung des Grünvolumens und Anpassung  
des Quartiers an die Folgen des Klimawandels!**



136

# Handlungsempfehlungen



## **Bestandsgrün erhalten und optimieren!**

Im Rahmen der Grün- und Freiflächenplanung sollte eine weitestgehende Sicherung des erhaltenswerten Baumbestandes und der klimarelevanten Vegetationsflächen angestrebt werden. Der Erhalt alter Gehölze hat Priorität gegenüber der Neupflanzung von Jungbäumen.

## **↔ Grün verbinden!**

Der im Zielbild projektierte grüne Wegeverbindung vom Bahn-Haltepunkt Müngersdorf über den ehemaligen Werksbahn-Anschluss der Firma Thyssen Krupp-Schulte bis zur Oskar-Jäger-Straße und zur Vogelsanger Straße muss im Rahmen von vertiefenden Planungen gesichert und berücksichtigt werden. Zudem sollte die Anbindung des Max Becker-Areals an eine begrünte Durchwegung (Fuß- und Radverkehr) zur Alsdorfer Straße und darüber hinaus mitgedacht werden.



## **Grünflächen schaffen!**

Die Schaffung ausreichender, hochwertiger und großzügiger öffentlicher Freiflächen und deren Vernetzung muss angesichts der schon heute bestehenden Defizite und aus Gründen der Grünversorgung der im Gebiet lebenden und arbeitenden Bevölkerung eine wesentliche Rolle beim Entwurfsprozess spielen. Das Kooperative Baulandmodell sieht die Schaffung von 10 qm öffentlicher oder öffentlich-nutzbarer Grünfläche pro Bewohner\*in vor. Zusätzlich sollten jedoch auch für die gewerblichen Nutzungen, insbesondere bei einer hohen Arbeitsplatzdichte, ausreichend Freiräume als „Ruheoasen“ abseits der Lärmquellen an den stark befahrenen Straßen/Schienenwegen vorgesehen

werden. Denkbar sind auch intensive Dachgärten, die als zusätzlicher Sport-, Aufenthalts- oder Rückhalteraum genutzt werden können. Auch die Freiflächen der erforderlichen Schulen und Kindergärten sollten möglichst entsiegelt, naturnah und im besten Fall mit Schulgarten geplant werden.

## **+ Frühzeitig an Klimafolgen anpassen!**

Es sind (möglichst multifunktionale) freiraumplanerische und architektonische Strategien und Konzepte zu entwickeln, um den Klimaschutz zu unterstützen (Klimaneutralität) und die negativen Auswirkungen des Klimawandels (Hitze, Starkregen, Trockenheit etc.) zu vermindern. Hierzu sind zunächst Maßnahmen erforderlich, die auf eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ausgerichtet sind (Einsatz von erneuerbaren Energien, z. B. Photovoltaikanlagen). Daneben bedarf es Maßnahmen, die sowohl einer thermischen Aufheizung entgegenwirken (z. B. helle Oberflächen, Entsiegelung, Fassadenbegrünung, intensive Dachbegrünung, Verschattung, Verdunstung) als auch auf die Versickerung, Ableitung, Rückhaltung und Wiederverwendung von Regenwasser abzielen (z. B. Notabflusswege, Mulden, Zisternen, Retentionsflächen oder Retentionsgründächer).

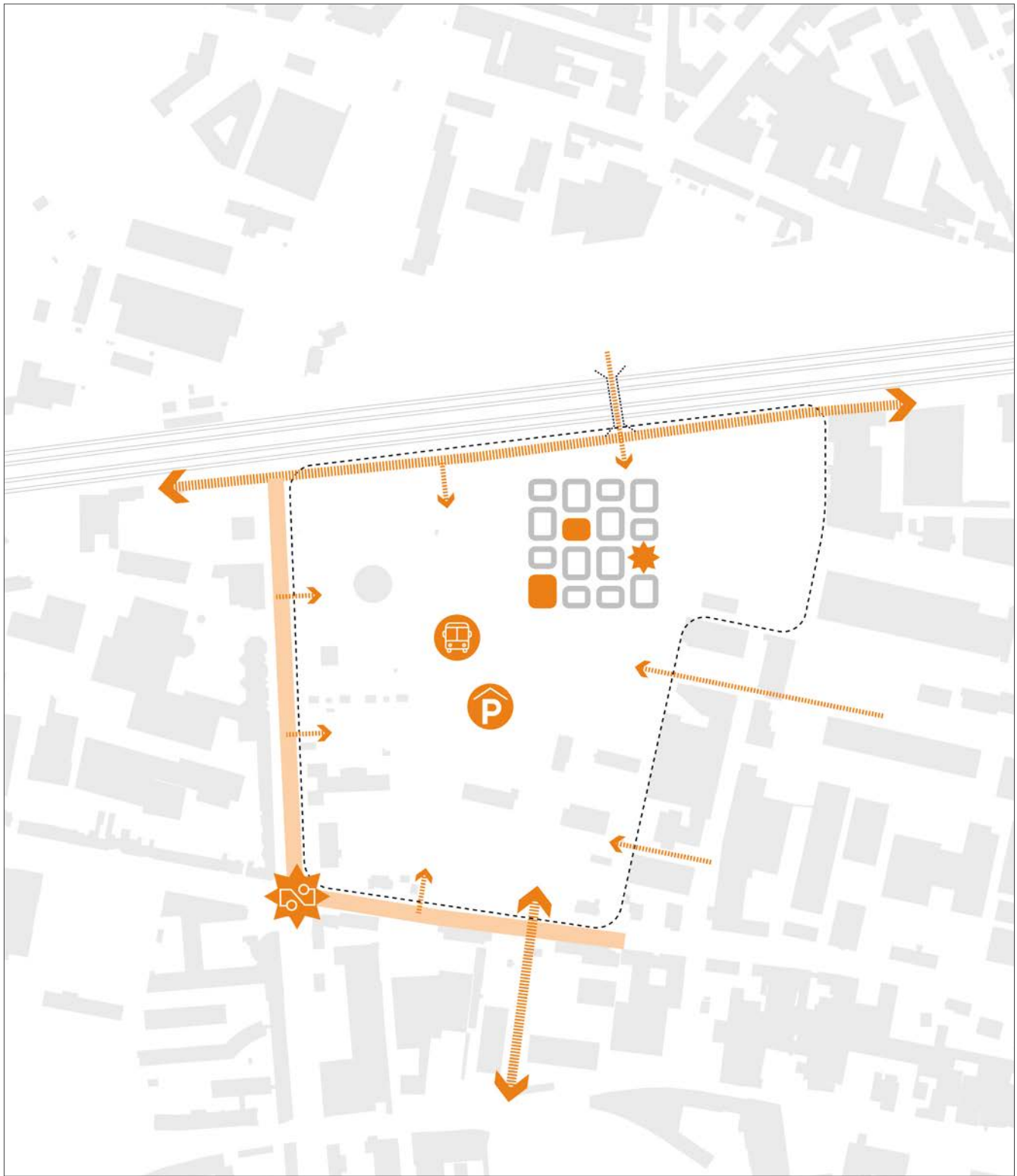
## **• • • Straßengrün aufwerten und ergänzen!**

Die zum Teil lückenhafte Straßenbegrünung am Maarweg und entlang der Widdersdorfer Straße soll ergänzt und klimawandelgerecht optimiert werden. Es gilt die vorhandenen Baumstandorte zu verbessern und – wo möglich – zusätzliche Begrünungselemente wie Pflanzbeete, Versickerungsmulden oder Baumrigolen zu ergänzen.



### Ziel 3

**Schaffung der Voraussetzungen für eine klimaschonende Mobilitätswende in der Weststadt!**



137

# Handlungsempfehlungen



## **ÖPNV Anschluss schaffen!**

Im Zuge der Quartiersentwicklung muss ein neuer ÖPNV-Anschluss geschaffen werden, um das Areal an die angrenzenden Quartiere anzubinden. Die Standorte der Haltestellen sollten sich in fußläufiger Nähe des zu planenden Schulstandortes befinden. Der ÖPNV-Ausbau darf nicht zulasten des Fuß- und Radverkehrs geplant werden.



## **Umstieg ermöglichen!**

Es sind zentrale (an den ÖPNV-Haltestellen) und dezentrale Mobilstationen im Quartier vorzusehen, die als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern dienen und den Nutzer\*innen einen bequemen Umstieg vom Öffentlichen Nahverkehr auf Car-Sharing, Lastenfahräder, (Leih)Fahrräder oder -roller etc. ermöglichen. Die Fahrradabstellplätze müssen attraktiv, sicher und gut erreichbar geplant werden.



## **Straßenraum neu gestalten und verteilen!**

Die derzeit durch den (ruhenden und fließenden) PKW und LKW-Verkehr dominierten Straßenräume am Maarweg und an der Widersdorfer Straße sind gerechter zugunsten anderer Raumnutzungen (Grün, Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt, Einzelhandel und Gastronomie) aufzuteilen.



## **Durchquerungen ermöglichen!**

Es müssen barrierefreie Zugänge in das Quartier für den Fuß- und Radverkehr sichergestellt werden. Dies gilt sowohl für die Hauptstraßen sowie vom Max Becker-Areal zum alten Gaswerkgelände bzw. über das Kontrastwerk-Gelände bis zur Oskar-Jäger-Straße (Vulkan) und weiter zum Ehrenfelder Stadtteilzentrum.



## **In übergeordnetes Fuß- und Radwegenetz integrieren!**

Das Max Becker-Areal ist über den nördlichen gelegenen Bahnweg und nach Süden über die Grünverbindung in Richtung Alsdorfer Straße/Low Line in das im Zielbild vorgesehene übergeordnete Fuß- und Radwegenetz einzubinden.



## **Anbindung an Ehrenveedel gewährleisten!**

Um das Areal für den Fuß- und Radverkehr besser an das nördliche „Ehrenveedel“ (ehem. Güterbahnhofsgelände) und an das Zentrum Ehrenfelds anzubinden, sollte die Möglichkeit eine Unterführung der Bahntrasse geprüft und gegebenenfalls die Anbindung über bestehende Unterführungen verbessert werden.



## **Attraktive öffentliche Räume schaffen!**

Es sind anregende, barrierefreie öffentliche Wege, Plätze und Freiflächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität für Anwohner\*innen, Beschäftigte und Besucher\*innen mit vielseitigen Interaktions- und Nutzungsmöglichkeiten für alle Generationen zu schaffen.



## **Parkplätze stapeln!**

Angesichts der Lagequalitäten des Areals sollte eine vergleichsweise geringe Anzahl an öffentlichen Stellplätzen (nur Ladezonen/Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen) geschaffen werden. Durch den Bau von (24/7 nutzbaren) Quartiersgaragen soll die Gestaltung des öffentlichen Raums und die Flächenausnutzung verbessert werden.



## 4.1 Fokusraum II: Gewerbegebiet

### Beispiel: Maarhöfe

Das Gebiet befindet sich südlich der Bahnlinie Köln-Aachen und grenzt im Westen an den S-Bahn-Haltepunkt Köln-Müngersdorf. Im Osten grenzt es am Maarweg unmittelbar an das Max Becker-Areal. Die Grundstücke werden aktuell durch unterschiedliche kleine

und mittlere Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe (u.a. Auto-, Gas- und Baustoffhandel) genutzt <sup>(139-141)</sup>. Im westlichen Abschnitt entsteht derzeit das „Kreativquartier Luisenviertel“ <sup>(142)</sup> mit einer Veranstaltungshalle für Tanz- und Konzertveranstaltungen.





139



141



140



142

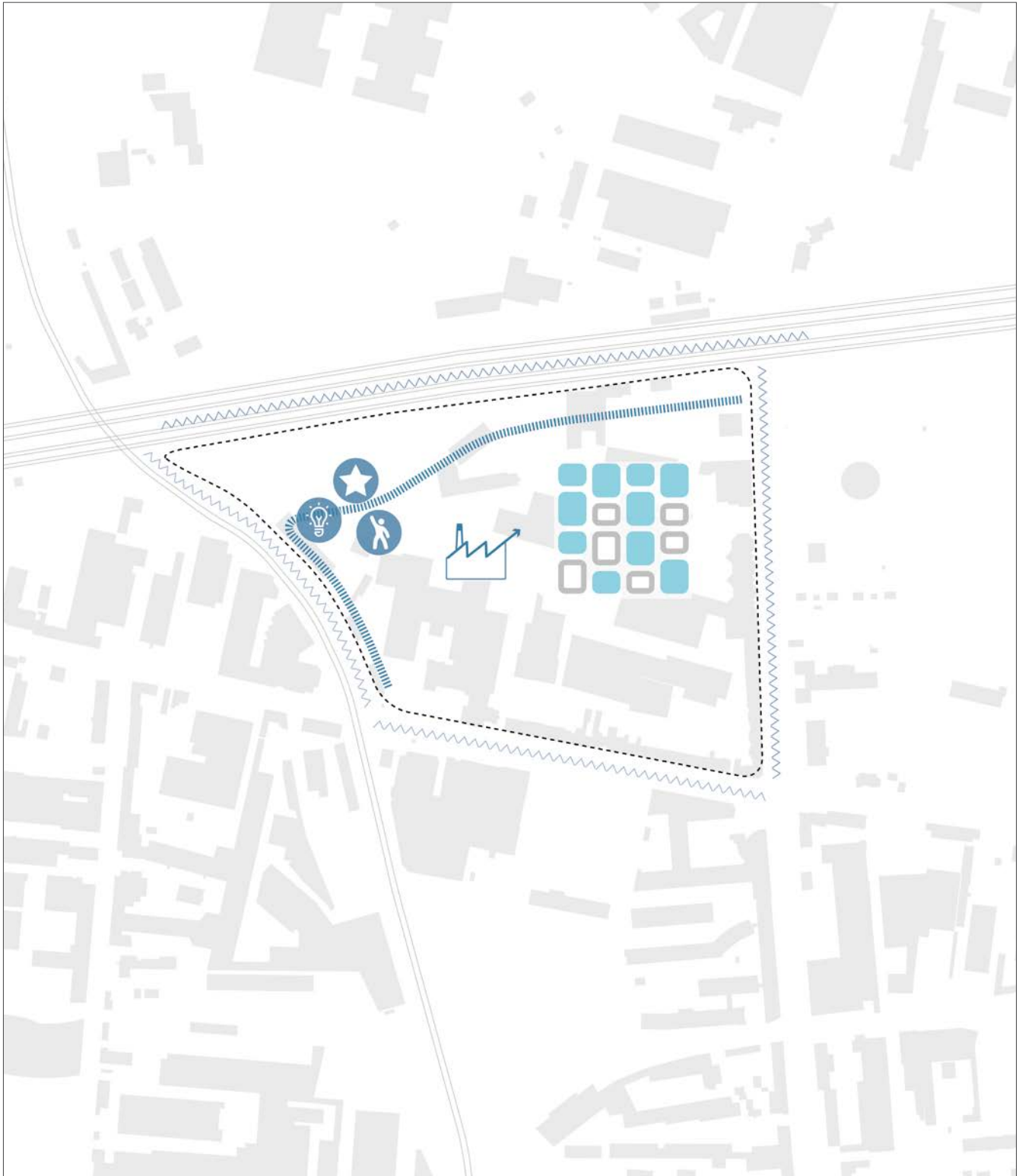


143



## Ziel 1

**Entwicklung eines zukunftsfähigen, vielseitigen und lebenswerten Quartiers für alle!**



144

# Handlungsempfehlungen

## **Gewerbestandort sichern und entwickeln!**

Der vorhandene Gewerbestandort muss gesichert und gestärkt werden. Angesichts der angrenzenden (vorhandenen und geplanten) Misch- und Wohnnutzungen sollte der Fokus dabei langfristig insbesondere auf nicht störendes Gewerbe, auf Dienstleistungen und auf Unternehmen und Start-Ups aus der Kreativwirtschaft gelegt werden.



## **Städtebauliche Aufwertung der Gewerbeflächen!**

Angesichts der derzeit geringen baulichen Höhen, der ebenerdigen und flächigen Stellplatzanlagen sowie der teilweisen minder- oder ungenutzten Flächen auf dem Areal sollte das Ziel verfolgt werden, langfristig durch die Stapelung von Gewerbe und Dienstleistungen, die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen und städtebaulich zu qualifizieren.

## **Adressen zur Grünverbindung bilden!**

Durch eine Erhöhung der stadträumlichen Qualität insbesondere am nördlichen und westlichen Rand des Areals soll zur Bildung einer Adresse des Standortes entlang des Bahnweges und des Klüttenkorridors beigetragen werden.



## **Räume für die Kreativwirtschaft schaffen!**

Das Areal bietet Raum für Kreative, die Nischen im Stadtgefüge suchen. Bereits heute sind erste Kerne der Kreativwirtschaft vorhanden. Die Transformation des Quartieres kann die weitere kreativwirtschaftliche Entwicklung der Weststadt voranbringen.



## **Lärmschutz gewährleisten!**

Entlang der linearen Lärmquellen (Hauptstraßen, Bahntrasse) sind lärm mindernde Maßnahmen (Städtebau, Nutzungsanordnung, technische Lösungen) erforderlich, um die Wohn- und Arbeitsstandorte vor Immissionen zu schützen. Gleichzeitig sind die Lärmbeeinträchtigungen der Wohngebäude durch das Areal selbst zu minimieren.



## **Nicht-kommerzielle Flächen sichern!**

Es sind nicht-kommerzielle Freiräume oder Baustrukturen zu sichern oder bereitzustellen, in denen (temporär) kreative Konzepte erprobt und gelebt werden können.



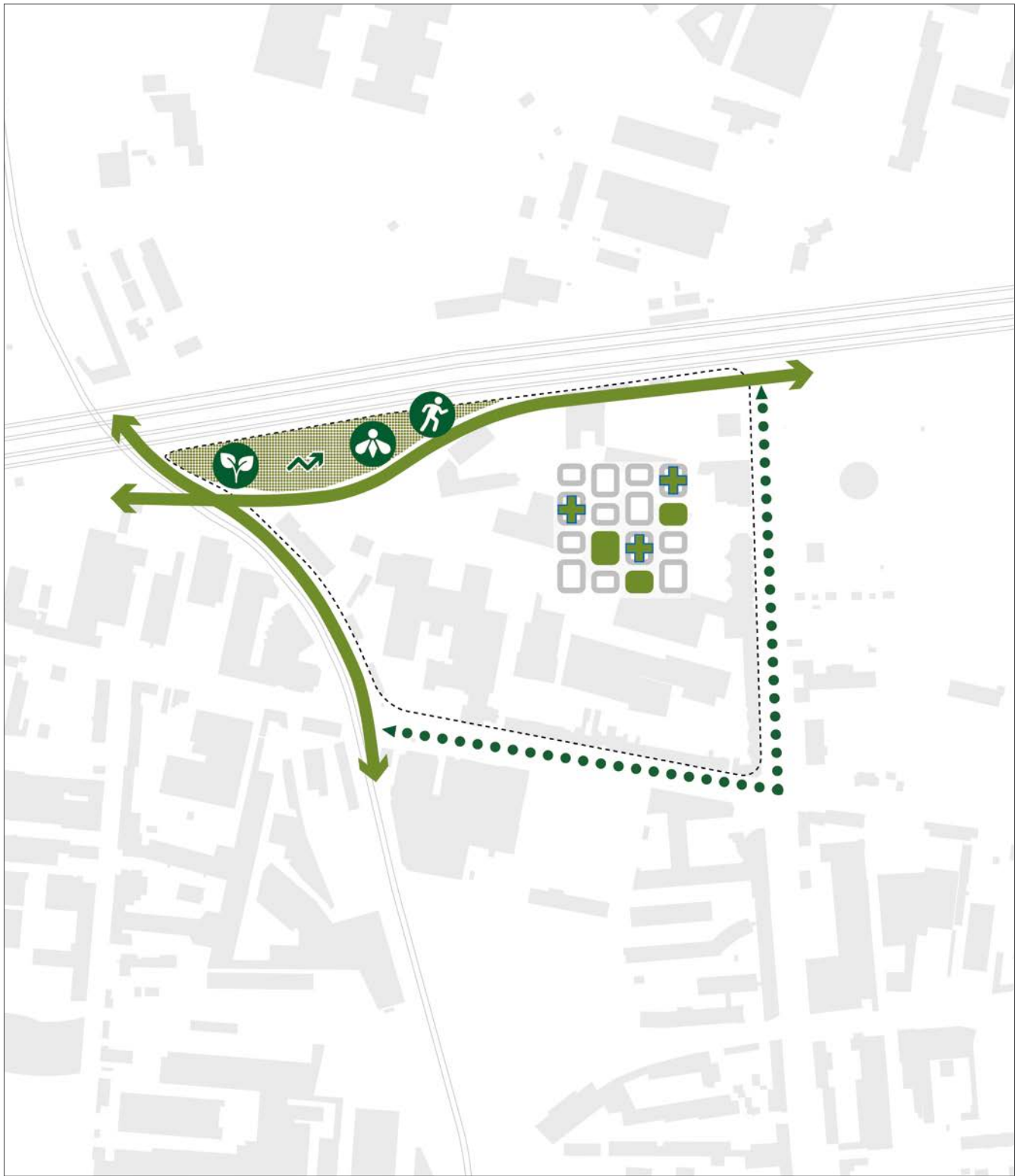
## **Örtliche Clubkultur erhalten und entwickeln!**

Angesichts der gewerblichen Nutzung (geringe Nutzungskonflikte) und der Erreichbarkeit, sollten im Gebiet nicht nur die in der Entstehung befindlichen Standorte der Kölner Clubkultur (Luisenviertel) gesichert werden, sondern auch die Möglichkeit der Entwicklung neuer Clubs eröffnet werden.



## Ziel 2

**Erhöhung des Grünvolumens und Anpassung des Quartiers an die Folgen des Klimawandels!**



145

# Handlungsempfehlungen



## **Bestandsgrün erhalten und optimieren!**

Im Rahmen der Grün- und Freiflächenplanung sollte eine weitestgehende Sicherung des erhaltenswerten Baumbestandes und der klimarelevanten Grünflächen insb. nördlich des Luisenviertels angestrebt werden. Der Erhalt alter Gehölze hat dabei Priorität gegenüber der Neupflanzung von Jungbäumen.



## **Grünverbindung sicherstellen (Bahnweg/Klüttenkorridor)!**

Die im Zielbild projektierte Grünverbindung vom Bahn-Haltepunkt Müngersdorf über den ehemaligen Werksbahn-Anschluss der Firma Thyssenkrupp Schulte bis zur Oskar-Jäger-Straße und zur Vogelsanger Straße muss gesichert und berücksichtigt werden. Zudem sollte im Sinne des Zielbildes der Weststadt die Anbindung des Areals an die Grünverbindung entlang der Klüttenbahn gewährleistet werden.



## **Dezentrales Grünangebot im Gewerbegebiet erhöhen!**

Die Schaffung ausreichender und hochwertiger neuer Frei- und Erholungsflächen (Pocket parks, Dachgärten etc.) und deren Vernetzung muss aus Gründen der Grünversorgung der im Gebiet lebenden und arbeitenden Bevölkerung spielen.



## **Maßnahmen zur Klimaanpassung im Freiraum und an Gebäuden umsetzen!**

Es sind (möglichst multifunktionale) freiraumplanerische und architektonische Strategien und Konzepte zu entwickeln, um den Klimaschutz zu unterstützen (Klimaneutralität) und die negativen Auswirkungen

des Klimawandels (Hitze, Starkregen, Trockenheit etc.) zu vermindern. Hierzu sind zunächst Maßnahmen erforderlich, die auf eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ausgerichtet sind (Einsatz von erneuerbaren Energien, z. B. Photovoltaikanlagen). Daneben bedarf es Maßnahmen, die sowohl einer thermischen Aufheizung entgegenwirken (z. B. helle Oberflächen, Entsiegelung, Fassadenbegrünung, intensive Dachbegrünung, Verschattung, Verdunstung) als auch auf die Versickerung, Ableitung, Rückhaltung und Wiederverwendung von Regenwasser abzielen (z. B. Notabflusswege, Mulden, Zisternen, Retentionsflächen oder -gründächer).

## **•••• Straßengrün aufwerten und ergänzen!**

Die zum Teil lückenhafte Straßenbegrünung am Maarweg und entlang der Widdersdorfer Straße soll ergänzt und klimawandelgerecht optimiert werden. Es gilt die vorhandenen Baumstandorte zu verbessern und – wo möglich – zusätzliche Begrünungselemente wie Pflanzbeete, Versickerungsmulden oder Baumrigolen zu ergänzen.



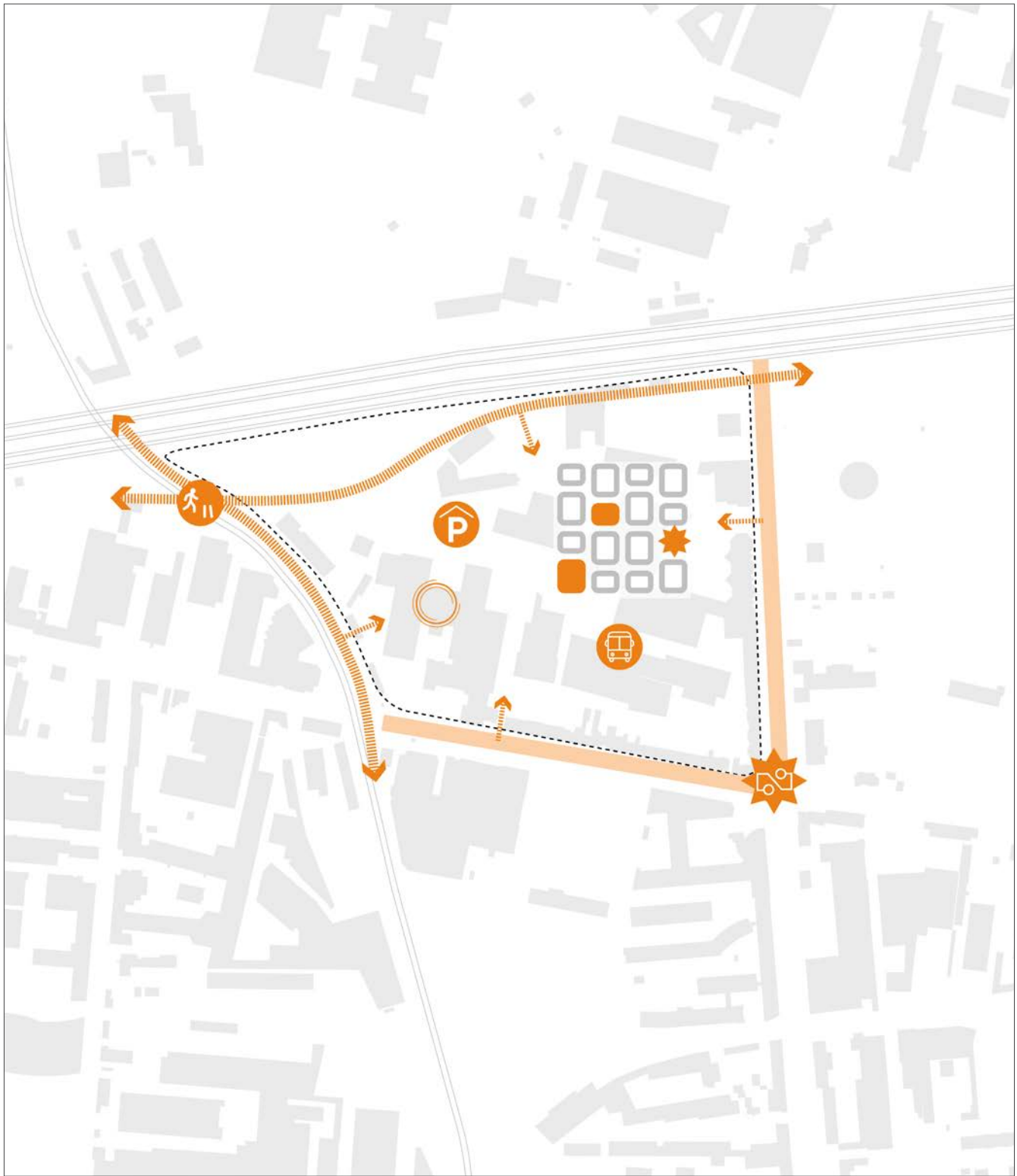
## **Grünflächen vielfach nutzen!**

Die bestehenden und die neu zu schaffenden Grün- und Freiräume sollen möglichst für eine multifunktionale Nutzung (z. B. Sport- und Spiel; urbanes Gärtnern; Erhöhung der Biodiversität) ertüchtigt werden.



### Ziel 3

**Schaffung der Voraussetzungen für eine klimaschonende Mobilitätswende in der Weststadt!**



146

# Handlungsempfehlungen



## **Erreichbarkeit mit dem ÖPNV verbessern!**

Die Erreichbarkeit des Areals mit dem ÖPNV sollte insbesondere im östlichen Abschnitt verbessert werden. Hierzu zählt sowohl eine Optimierung der vorhandenen ÖPNV-Angebote entlang des Maarwegs und der Widdersdorfer Straße (insb. Takterhöhung Bus) als auch die Schaffung neuer ÖPNV-Angebote im Zusammenhang mit der Transformation des angrenzenden Max Becker-Areals.



## **Zentrale/dezentrale Mobilstationen bereitstellen!**

Es sind im Areal zentrale (an den ÖPNV-Haltepunkten) und dezentrale Mobilstationen im Quartier vorzusehen, die als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern dienen und den Nutzer\*innen einen bequemen Umstieg vom öffentlichen Nahverkehr auf Car-Sharing, Lastenfahrräder, (Leih)Fahrräder oder -roller etc. ermöglichen.



## **Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern!**

Die ansässigen Unternehmen sollen animiert und dabei unterstützt werden, Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zu ergreifen, um den von ihnen verursachten Verkehr zu lenken und möglichst zu verringern (z.B. Infrastruktur, Diensträder, Zeitkarten etc.).



## **Durchquerung für den Fuß und Radverkehr ermöglichen!**

Es müssen öffentliche Zugänge in das Quartier für den Fuß- und für den Radverkehr sichergestellt werden. Dies gilt sowohl für die Straßen sowie vom Klüttenkorridor und dem nördlich verlaufenden Bahnweg.



## **Parkplätze stapeln!**

Durch den Bau von (24 Stunden nutzbaren) Quartiers- bzw. Mitarbeiter\*innengaragen soll die Gestaltung des öffentlichen Raums und die effiziente Flächenausnutzung im Areal verbessert werden.



## **Straßenraum neu gestalten und verteilen!**

Die derzeit durch den (ruhenden und fließenden) PKW- und LKW-Verkehr dominierten Straßenräume am Maarweg und an der Widdersdorfer Straße sind zugunsten anderer Raumnutzungen (Grün, Fuß- und Radverkehr, Aufenthalt, Einzelhandel und Gastronomie) gerechter aufzuteilen.



## **In übergeordnetes Fuß- und Radwegenetz integrieren!**

Das Areal ist über den nördlich gelegenen Bahnweg und im Osten über die grüne Wegeverbindung entlang der Klüttenbahn in das im Zielbild vorgesehene übergeordnete Fuß- und Radwegenetz einzubinden.



## **Attraktive öffentliche Räume im Gewerbegebiet schaffen!**

Es sind anregende öffentliche Wege, Plätze und Freiflächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität für Beschäftigte und Besucher\*innen mit vielseitigen Interaktions- und Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen.



## **Querung der Klüttenbahn gewährleisten!**

Im Osten des Luisenviertels ist eine sichere Querung der Klüttenbahntrasse als Verbindungsglied des Bahnweges zwischen der S-Bahn-Haltestelle Müngersdorf und der Oskar-Jäger-Straße zu schaffen.



## 4.3 Fokusraum III: Grünfläche

### Beispiel: Gleispark

Der Fokusraum umfasst die Bahnbrache im Bereich Gleisdreieck <sup>(148-150)</sup>, westlich des Maarweg und nördlich der Stolberger Straße und reicht bis zu dem Bauwagenplatz „Osterinsel“ <sup>(153,154)</sup> nördlich der Alsdorfer Straße. Es bietet sich die Chance, die Brachfläche als zentrale öffentliche Grünfläche

mit Aufenthalts- und Spielfunktion auszubauen und durch attraktive grüne Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr entlang der (ehemaligen) Schienentrassen <sup>(151)</sup> mit den angrenzenden Quartieren zu vernetzen.







148



151



149



152



150

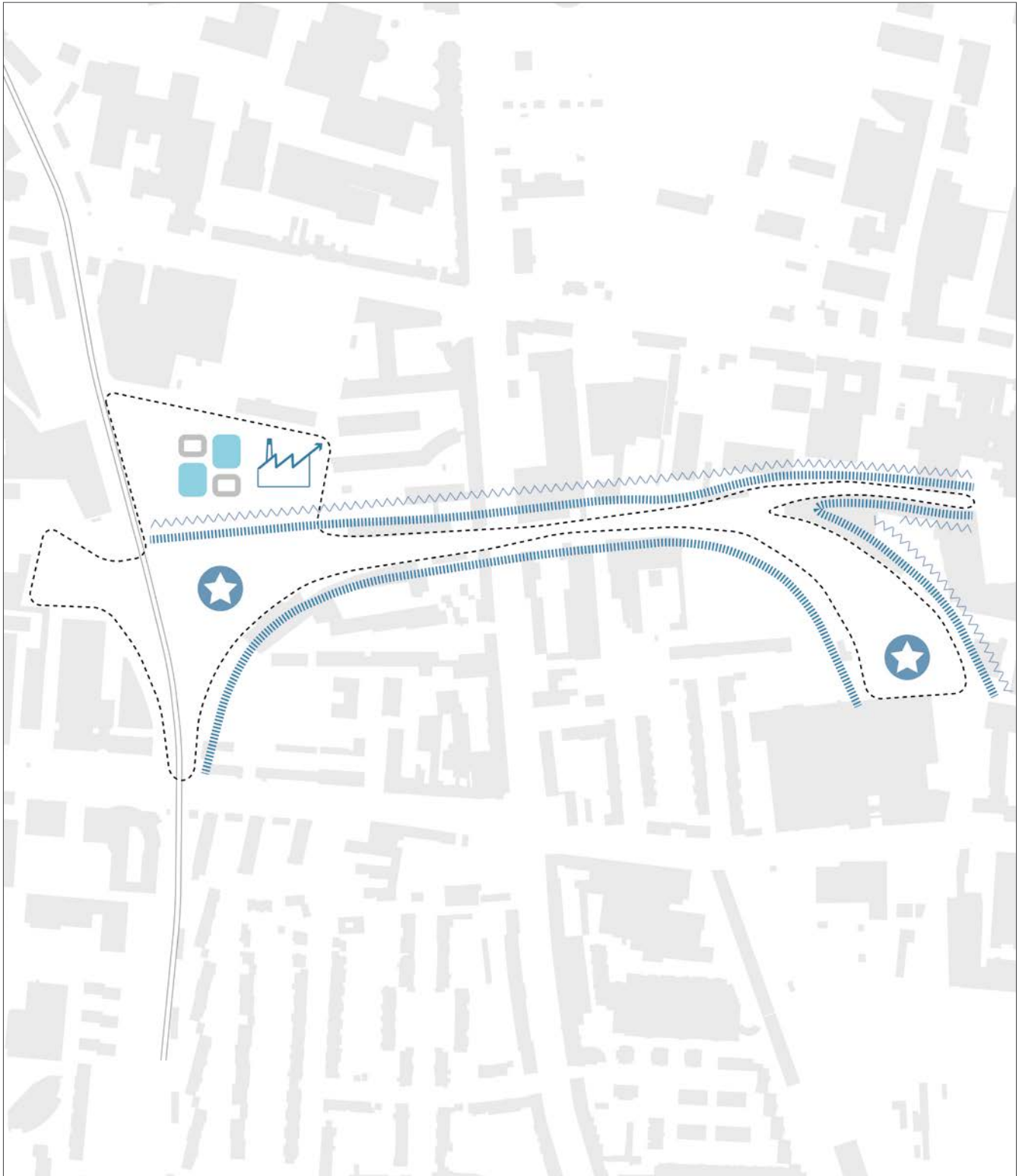


153



## Ziel 1

**Entwicklung eines zukunftsfähigen, vielseitigen und lebenswerten Quartiers für alle!**



154

# Handlungsempfehlungen

## **Gewerbestandort sichern und entwickeln!**

Der vorhandene Gewerbestandort soll gesichert und gestärkt werden. Der Fokus sollte dabei entsprechend dem Zielbild langfristig insbesondere auf nicht störendes Gewerbe, auf Dienstleistungen und Handel sowie auf Unternehmen aus der Kreativwirtschaft gelegt werden.



## **Städtebauliche Aufwertung der Gewerbeflächen!**

Angesichts der derzeit geringen baulichen Höhen, der ebenerdigen und flächigen Stellplatzanlagen sowie der teilweise minder- oder ungenutzten Flächen nördlich des Gleisdreiecks sollte das Ziel verfolgt werden, langfristig durch die Stapelung von Gewerbe, Handel und Dienstleistungen die vorhandenen Flächen effizienter zu nutzen und städtebaulich zu qualifizieren.



## **Angebote für nicht kommerzielle Zwischennutzungen erproben!**

Es sind im Rahmen der Entwicklung auch nicht-kommerzielle Freiräume oder Baustrukturen bereitzustellen, in denen (temporär) kreative Konzepte erprobt und gelebt werden können.

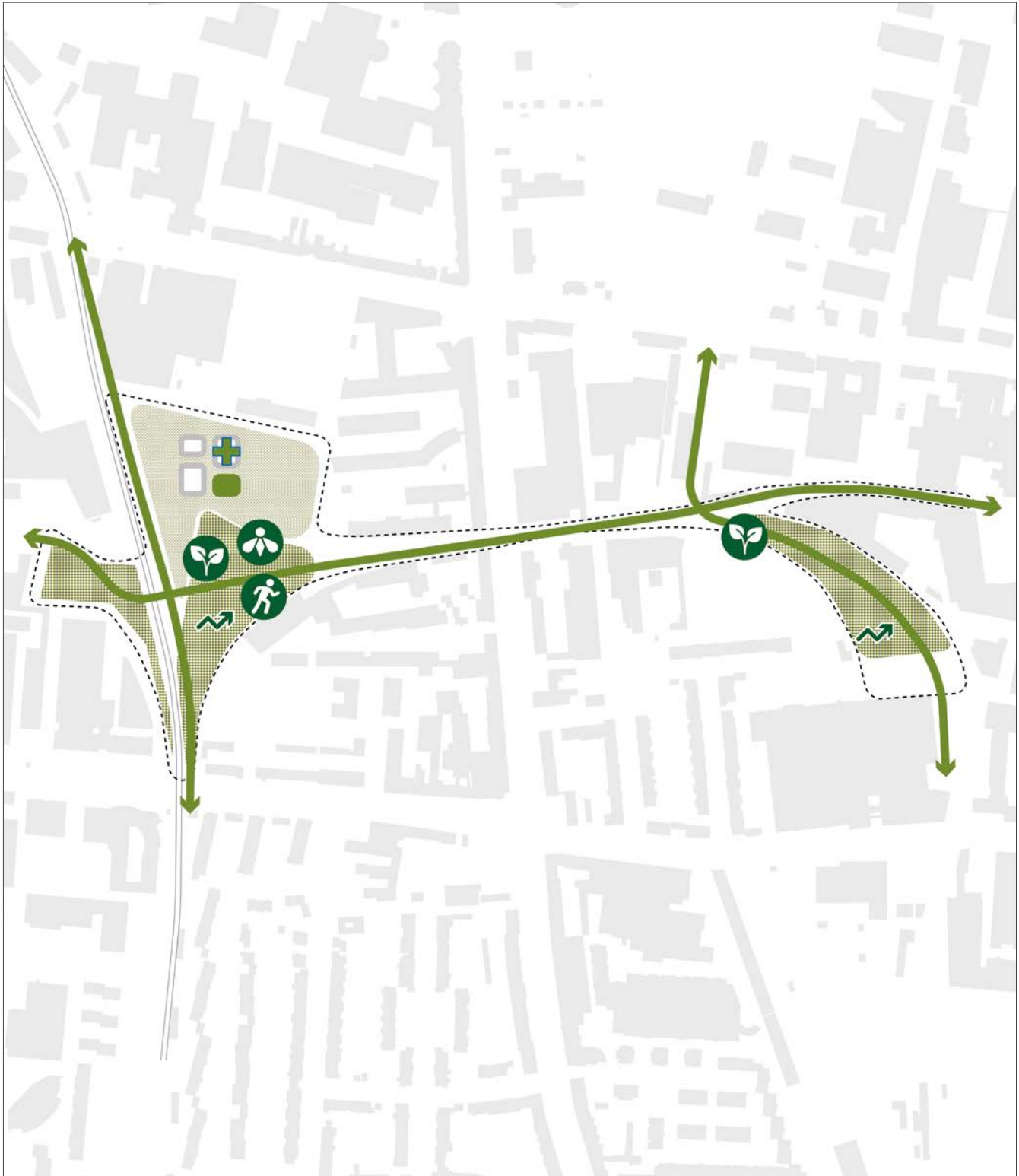
## **Adressen zur Grünverbindung bilden!**

Durch eine Erhöhung der stadträumlichen Qualität an den Rändern der Grünfläche soll zur Bildung einer Adresse des Standortes entlang der Grünverbindung zwischen Gleisdreieck und Low Line beigetragen werden.



## Ziel 2

**Erhöhung des Grünvolumens und Anpassung des Quartiers an die Folgen des Klimawandels!**



155

# Handlungsempfehlungen



## **Bestandsgrün erhalten und optimieren!**

Im Rahmen der Grün- und Freiflächenplanung sollte eine weitestgehende Sicherung des erhaltenswerten Baumbestandes und der klimarelevanten Grünflächen im Bereich des Gleisdreiecks und der Osterinsel angestrebt werden. Der Erhalt alter Gehölze hat dabei Priorität gegenüber der Neupflanzung von Jungbäumen.



## **Erweiterung der Grünflächen („Gleispark“)!**

Zur Deckung der aktuell erheblichen Gründefizite in der Weststadt soll im Bereich des Gleisdreiecks an zentraler Stelle (im Wegenetz der Grünverbindungen zwischen Ehrenfeld bzw. Bickendorf und Braunsfeld) eine öffentliche Grünfläche entwickelt werden, die als attraktiver Aufenthaltsort für die im Gebiet lebende und arbeitende Bevölkerung dient. Hierfür wird z. T. ein Grundstückserwerb durch die öffentliche Hand notwendig.

## **Grünverbindung sicherstellen (Bahnweg/Klüttenkorridor)!**

Die im Zielbild projektierte Grünverbindung vom Gleisdreieck in Richtung Osterinsel und im weiteren Verlauf zum Grünen Weg sowie auch die Verbindung in Richtung des Technologieparks müssen gesichert werden. Hierzu sind zum Teil Grundstückserwerbe bzw. die Sicherung von Wegerechten erforderlich. Zudem sollte im Sinne des Zielbildes der Weststadt die Grünverbindung entlang der Klüttenbahn sichergestellt werden. Die Funktion der Fuß- und Radwegeverbindung muss dabei im Vordergrund stehen.



## **Dezentrales Grünangebot im Gewerbegebiet erhöhen!**

Zur Grünversorgung der im Gebiet arbeitenden Bevölkerung und zur Reduzierung der bestehenden Gründefizite sind in Ergänzung zu dem Gleispark kleinere lokale Frei- und Erholungsflächen (Pocket parks, Dachgärten etc.) zu schaffen.



## **Maßnahmen zur Klimaanpassung im Freiraum und an Gebäuden umsetzen!**

Im Freiraum sowie auf den angrenzenden Gewerbeflächen sind Konzepte zu entwickeln, um den Klimaschutz zu unterstützen (Klimaneutralität) und die negativen Auswirkungen des Klimawandels (Hitze, Starkregen, Trockenheit etc.) zu vermindern. Hierzu sind zunächst Maßnahmen erforderlich, die auf eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ausgerichtet sind (Einsatz von erneuerbaren Energien, z. B. Photovoltaikanlagen). Daneben bedarf es Maßnahmen, die sowohl einer thermischen Aufheizung entgegenwirken (z. B. helle Oberflächen, Entsiegelung, Fassadenbegrünung, intensive Dachbegrünung, Verschattung, Verdunstung) als auch auf die Versickerung, Ableitung und Rückhaltung von Regenwasser abzielen (z. B. Notabflusswege, Mulden, Retentionsflächen oder -gründächer).



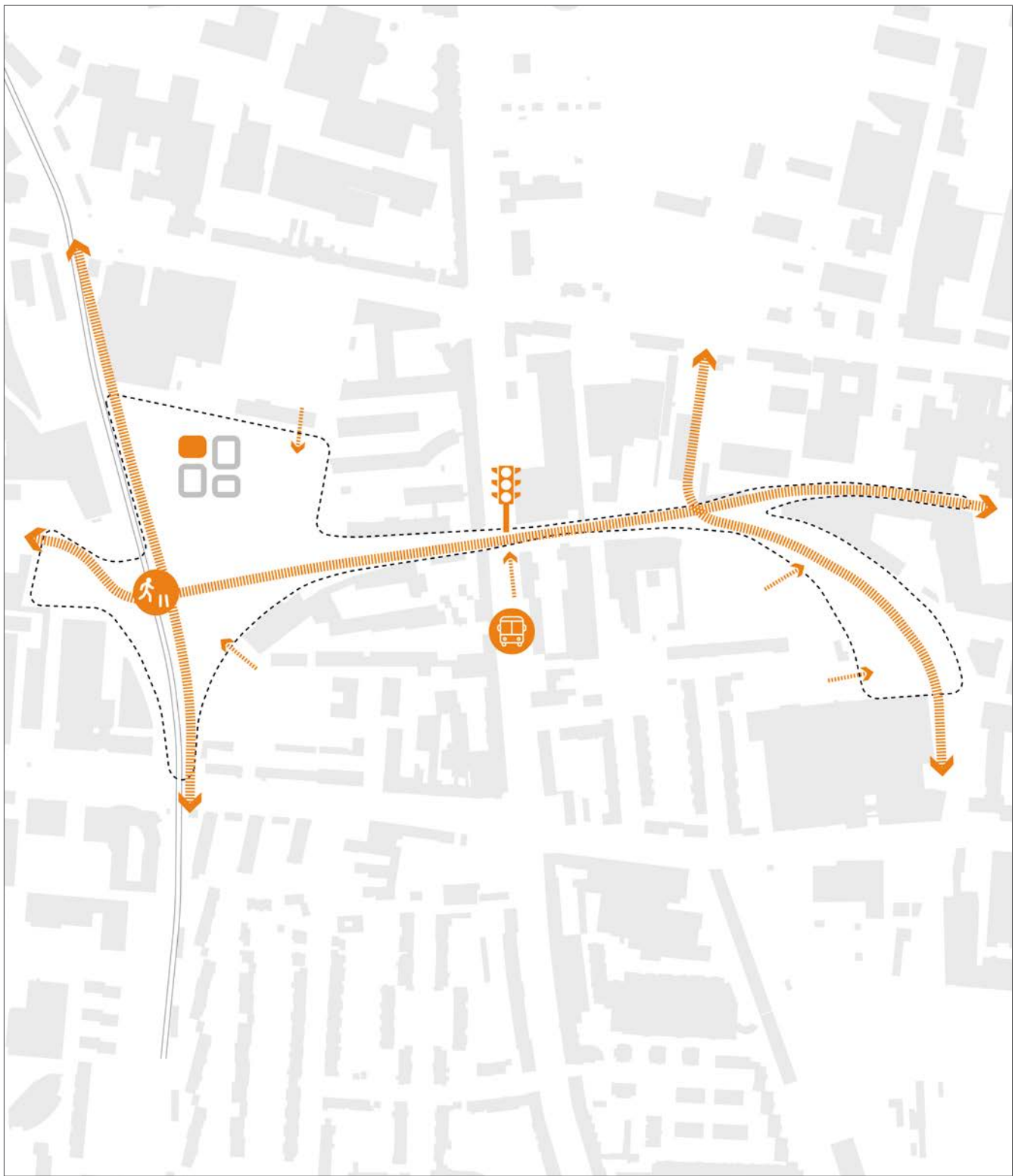
## **Grünflächen vielfach nutzen!**

Die bestehenden und die neu zu schaffenden Grün- und Freiräume sollen möglichst für eine multifunktionale Nutzung (z. B. Sport- und Spielflächen; urbanes Gärtnern; Erhöhung der Biodiversität) ertüchtigt werden.



### Ziel 3

**Schaffung der Voraussetzungen für eine klimaschonende Mobilitätswende in der Weststadt!**



156

# Handlungsempfehlungen

## **In übergeordnetes Fuß- und Radwegenetz integrieren!**

Die Grünflächen rund um das Gleisdreieck und weiter entlang der Low Line sind in das im Zielbild vorgesehene übergeordnete Fuß- und Radwegenetz einzubinden. Hierfür sind entsprechende Wegerechte zu sichern.

## **Sichere Überquerung der Straßen ermöglichen!**

Im Bereich des Maarweges ist eine attraktive und sichere Querung des Grünzuges in Richtung der der Low Line für den Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Gleiches gilt für die Anbindung in Richtung des Clarenbachplatzes im Süden.

## **Zugänge ermöglichen!**

Von den angrenzenden Gewerbegebieten und Straßen müssen öffentliche und gut sichtbare Zugänge zu den Grünflächen geschaffen werden.

## **Attraktive öffentliche Räume im Gewerbegebiet schaffen!**

Im Bereich der Gewerbeflächen sind anregende öffentliche Wege, Plätze und Freiflächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität für Beschäftigte und Besucher\*innen mit vielseitigen Interaktions- und Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen.

## **Querung der Klüttenbahn gewährleisten!**

Im Bereich der Klüttenbahntrasse ist eine sichere Querung als Verbindungsglied der übergeordneten Fuß- und Radwege zu schaffen.

## **Erreichbarkeit mit dem ÖPNV verbessern!**

Die Erreichbarkeit des Gebietes mit dem ÖPNV soll verbessert werden. Hierzu zählt die Optimierung der vorhandenen ÖPNV-Angebote entlang des Maarwegs, der Widersdorfer und der Stolberger Straße (insb. Takterhöhung Bus).





# Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Amt für Stadtentwicklung und Statistik  
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung  
rheinsatz, Köln

Bildnachweis  
Die Fotos, Grafiken und Karten wurden durch MUST erstellt, mit Ausnahme von: Seite 3: © Stadt Köln / Andreas Dobsiaff; Deckblatt, Abb. 1, 109, 127, 129, 133, 143: Stadt Köln; Abb. 7–10: Karten von Tim-Online bearbeitet durch MUST; Abb. 92: Foto unten: pixabay; Abb. 93: Karte: StEB Köln

Druck  
Druckhaus Süd Medien GmbH, Köln

13-CS/15/500/03.2023











