



Stadt Köln

Köln-Kreuzfeld

Ein neuer Stadtteil im Kölner Norden.
Grün. Urban. Nachhaltig.



Abb. 1: Titelseite, Visualisierung Grüne Mitte I Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands

Planungsbericht Integrierte Planung

Im Rahmen des Städtebauprojektes zur Planung des neuen
Stadtteils Köln-Kreuzfeld

Grußwort



Henriette Reker

Oberbürgermeisterin der Stadt Köln

Sehr geehrte*r Leser*in,

nur wenige stadtpolitische Themen sind so komplex und ambitioniert wie die Planung eines vollkommen neuen Stadtteils. Gleichwohl haben wir einen weiteren großen Schritt in Richtung eines 87. Veedels für Köln vollbracht: Kreuzfeld wird endlich konkreter. Ich freue mich, dass wir Ihnen in diesem Booklet genauer zeigen können, wie die Vision des neuen Stadtteils allmählich in Bilder und einen städtebaulichen Masterplan umgesetzt wird, der ganz konkret die baulich-räumlichen Zukunftsperspektiven erläutert.

Seitdem der städtebauliche Entwurf „The Woodhood – Kreuzfeld Gartenstadt 2.0“ im Dezember 2021 zum Favorit des Begleitgremiums gekürt wurde, ist viel passiert: Der Planungsprozess ist kontinuierlich vorangeschritten. Auf Grundlage des ausgewählten Konzepts wurde in der Integrierten Planung der städtebauliche Masterplan für den neuen Stadtteil weiter vertieft und detaillierter ausgearbeitet. Die konzeptionelle Abstimmung und Überprüfung der Planung erfolgte schrittweise in enger Abstimmung mit Akteur*innen und den Fachämtern der Verwaltung. Besonders freut mich, dass

auch Sie, liebe Kölner*innen, sich intensiv in die Planung eingebracht und die Möglichkeiten der breit angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung genutzt haben. Dafür möchte ich mich ausdrücklich bedanken! Mir ist es sehr wichtig, dass wir in Kreuzfeld aushandeln, wie wir in Zukunft in Köln miteinander leben wollen.

Mit dem neuen Stadtteil haben wir auch die Chance, Europas Metropolen ein Vorbild für wohnungspolitisch sinnvolles und klimapolitisch verantwortungsbewusstes Bauen zu bieten. In Kreuzfeld wollen wir für rund 8.000 Menschen ein lebenswertes Zuhause schaffen, in dem man sich wohlfühlen kann. Als Millionenmetropole trägt die Stadt Köln Verantwortung für das globale Klima. Kreuzfeld wird daher als umweltverträglicher und resilienter Stadtteil mit ressourcenschonenden Bauweisen und tragfähigen Mobilitäts- und Energiekonzepten geplant, der sich vermittelnd in das grüne und sowohl landwirtschaftlich als auch urban geprägte Umfeld einfügt.

Insbesondere die Leitbildthemen Bildung, Gesundheit und Vernetzung sind auf vielen Ebenen in die Planung eingeflossen, etwa bei den Grün- und Freiräumen oder der Verortung von Schulen und Kitas. Wir entwickeln einen vielfältigen, durchmischten und nachhaltigen Stadtteil – das wird Kreuzfeld ausmachen.

Mit dem hier vorliegenden Ergebnis der Integrierten Planung haben wir die planerischen Weichen in Richtung Realisierung gestellt. Ich bin gespannt, ob die Ideen und Darstellungen unseres zukünftigen Veedels Kreuzfeld Sie genauso inspirieren wie mich.



Henriette Reker

Oberbürgermeisterin der Stadt Köln




Abb. 2: Lageplan



Legende

 Bürgeranmerkung

 Best-Practice-Beispiel

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung 11

- 1.1 Kölns neuer Stadtteil 12
- 1.2 Standort 14
- 1.3 Impressionen des Areals 18
- 1.4 Der Weg zur Integrierten Planung... 20
- 1.5 Vision Woodhood Kreuzfeld 22
- 1.6 Querschnittsthema Umsetzung &
Phasierung..... 24
- 1.7 Querschnittsthema Gesunde Stadt . 31

2. Integrierte Planung..... 35

2.1 Städtebau 36

- 2.1.1 Baufelder..... 38
- 2.1.2 Nutzungsmischung 40
- 2.1.3 Höhe und Dichte..... 43
- 2.1.4 Gebäudetypologien..... 46
- 2.1.5 Wohnen und Miteinander..... 48
 - Wohnen für alle 51
 - Gemeinschaftliches Wohnen 56
- 2.1.6. Ausblick 58

2.2 Freiraum 62

- 2.2.1 Landschaftskonzept 64
- 2.2.2 Freiraumkonzept 66
- 2.2.3 Urbane Landwirtschaft..... 68
- 2.2.4 Grüne Mitte und mehr 71
- 2.2.5 Hoodmitten 73
- 2.2.6 Alluvialpark..... 76
- 2.2.7 Pflanzkonzept 77
- 2.2.8 Sport- und Spiellandschaft 80
- 2.2.9 Ausblick..... 85

2.3. Klima, Umwelt und Energie 88

- 2.3.1 Stadtklima und Nachhaltigkeit 90
 - Biodiversität..... 93
 - Zirkularität und CO2-Bilanz..... 96
- 2.3.2 Umgang mit Wasser 98
 - Wasserbilanz..... 100
- 2.3.3 Energie- und Wärmeversorgung.. 104
 - Wärmeversorgung..... 106
 - Stromversorgung..... 108
- 2.3.4 Klimagerechte Stadtentwicklung . 110
- 2.3.5 Ausblick..... 112

2.4. Mobilität und Verkehr 116

- 2.4.1 Erschließung 118
- 2.4.2 Rad- und Fußverkehr 121
- 2.4.3 ÖPNV – Bus & S-Bahn 124
- 2.4.4 Straßenquerschnitte..... 126
- 2.4.5 Mobilstationen 132
- 2.4.6 Ruhender Verkehr 136
- 2.4.7 Logistik 139
- 2.4.8 Ausblick 142

2.5 Bildung, Jugend, Sport, Kultur & Soziales..... 146

- 2.5.1 Kitas 148
- 2.5.2 Schulen 150
- 2.5.3 Übergang Bildungseinrichtungen
– Freiraum 152
- 2.5.4 Pausenhofflächen und
Schulwege 154
- 2.5.5 Kulturangebote und
Sonderbausteine 156
- 2.5.6 Sport- und Spiellandschaft 162
 - Klein- und Multisportanlagen 164
 - Sportanlage Nord..... 166
 - Spielflächen..... 168
- 2.5.7 Ausblick..... 172

3. Kreuzfelder Hoods 175

- 3.1 Kreuzfelder Hoods..... 176
 - Hood Eins..... 178
 - Hood Zwei 182
 - Hood Drei..... 186
 - Hood Vier 190
 - Hood Fünf..... 194
- 3.2 Lupenraum S-Bahn-Station 198

4. Anhang 207

- 4.1 Flächenbilanz 208
- 4.2 Glossar 213
- 4.3 Abbildungsverzeichnis..... 218

Kontakt..... 225

Impressum 226



Abb. 3: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands

1. Einführung



1.1 Kölns neuer Stadtteil

Einleitung und Anlass.

Köln wächst: Wie viele andere Metropolregionen in Deutschland besteht ein enormer Druck, Wohnraum und damit verbunden essentiell notwendige Infrastruktur in den Bereichen Gesundheit, Bildung und Arbeit zu schaffen, Flächenkonkurrenzen zu bewältigen und dabei qualitätsvolle Räume zu schaffen. Trotz intensiver Innenentwicklung ist es an einigen Stellen notwendig, die Stadt zu erweitern.

Doch wie kann dies im Kontext des Klimawandels und des Ziels einer minimalen Flächenversiegelung möglichst umweltschonend und klimaneutral gelingen? Auf diese Frage soll die Entwicklung des Stadtteils Kreuzfeld Antworten finden.

Die Herausforderung besteht darin, in einer wachsenden Metropolregion einen Umgang mit den Auswirkungen des Klimawandels zu finden und gleichzeitig einen intelligenten, umweltverträglichen und resilienten Stadtteil zu schaffen. Dabei ist es von großer Bedeutung, dass Köln-Kreuzfeld für und mit unterschiedlichen Menschen geplant und umgesetzt wird, um einen lebenswerten Stadtteil zu schaffen, in dem jeder gerne lebt, arbeitet und verweilt.

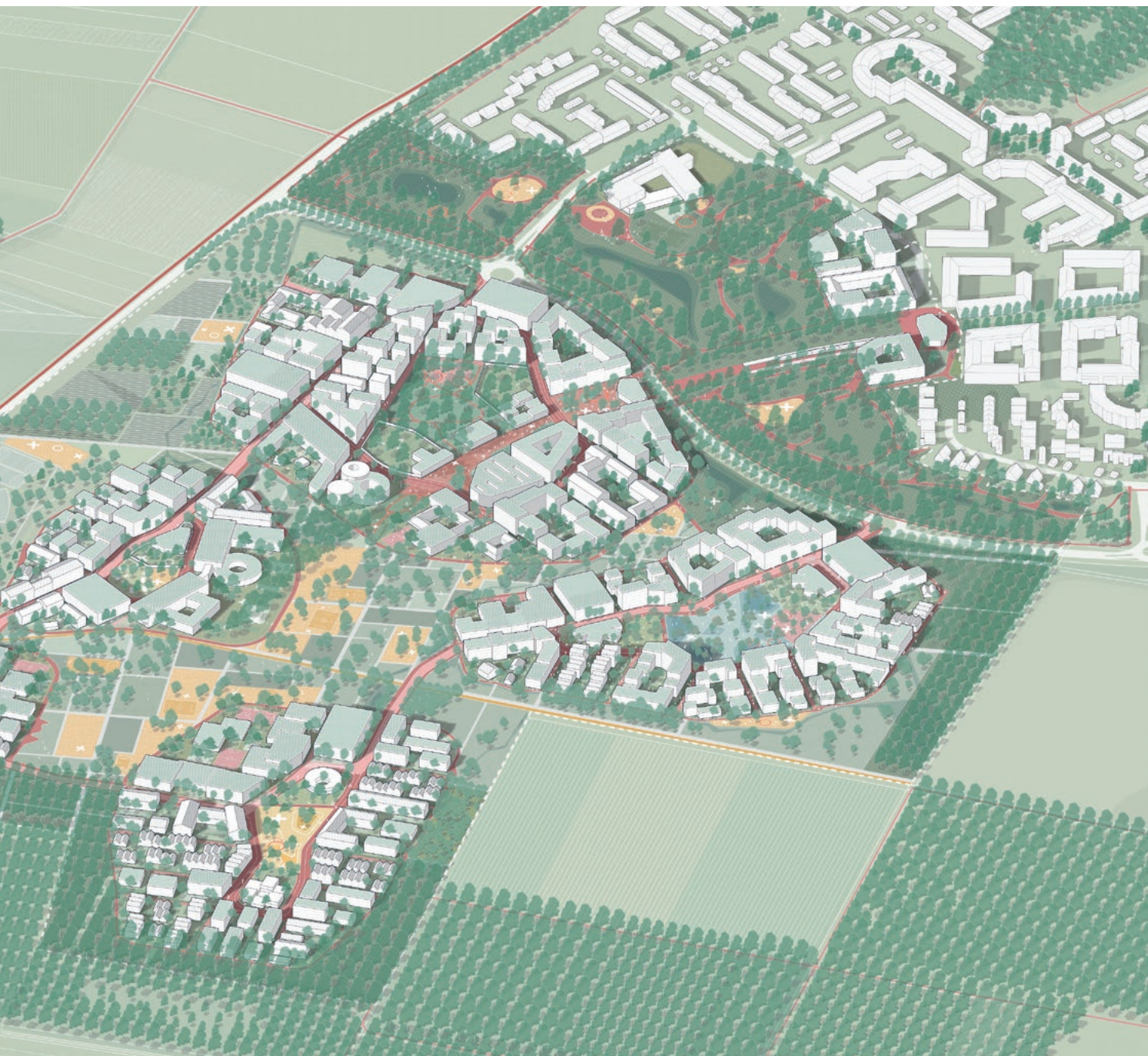
Die Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030+“ findet vor diesem Hintergrund in den Bereichen nachhaltiges, lebenswertes Wohnen, Gesundheit, Mobilität und Fortbewegung, Bildungschancen und Teilhabe sowie Umweltverträglichkeit und Klimaanpassung Berücksichtigung.



Abb. 4: Axonometrie Woodhood Kreuzfeld

Leitsätze der Kölner Stadtstrategie 2030+:

1. Köln sorgt für kompakte und lebenswerte Quartiere.
2. Köln schafft Raum für eine dynamische und nachhaltige Wirtschaft und für vielfältige Arbeitswelten.
3. Köln sorgt für Bildung, Chancengerechtigkeit und Teilhabe.
4. Köln stärkt seine Rolle als vielfältig vernetzte Metropole.



5. Köln wächst klimagerecht und umweltfreundlich und sorgt für gesunde Lebensverhältnisse.

Köln-Kreuzfeld wird westlich angrenzend an Blumenberg als 13. Stadtteil im Stadtbezirk Chorweiler auf einer Fläche von etwa 80 ha entstehen und rund 3.500 Wohneinheiten bieten. Doch es geht nicht nur um die Errichtung eines neuen Stadtteils,

sondern auch um die Schaffung neuer Angebote für den gesamten Bezirk Chorweiler. Das Besondere und die große Chance zugleich:

80 % der Flächen befinden sich im städtischen Besitz. Dies ermöglicht, alle Bereiche der Daseinsvorsorge ganzheitlich und nachhaltig zu planen und den Herausforderungen zu begegnen.

1.2 Standort

Im Kölner Norden, angrenzend an die Stadtteile Chorweiler und Blumenberg und umrahmt von Grün entsteht ein neues Veedel: Köln-Kreuzfeld.

Im Kölner Norden, linksrheinisch gelegen, erstreckt sich das rund 80 ha große Planungsgebiet. Mit einer Entfernung von etwa 12 km zum Kölner Stadtzentrum und einem S-Bahn-Anschluss bietet die Lage eine attraktive Verkehrsanbindung. Der mögliche Ausbau der S-Bahn-Station Blumenberg kann als Ausgangspunkt für die Entwicklung der neuen Quartiere dienen.

Das Planungsgebiet wird von Grünräumen wie dem Worringer Bruch und intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen eingeraht. Es enthält wertvolle Baumstrukturen und Gehölze.

Das Bauen auf der grünen Wiese bietet die Chance, neuen Wohnraum zu schaffen und dem Ort weitere Qualitäten hinzuzufügen. Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist die Entwicklung Kreuzfelds aber auch mit Herausforderungen hinsichtlich

Ressourcenverbrauch, Flächenversiegelung und weiteren Umweltbelangen beim Bauen auf der grünen Wiese konfrontiert. Wie diesen Herausforderungen begegnet werden kann, ist eine der zentralen Aufgaben der Integrierten Planung. Das Kapitel Energie, Klima und Umwelt enthält weiterführende Informationen zu diesem Thema.

Es gilt, resiliente Lösungen passgenau für diesen Standort zu finden, um den ökologischen Anforderungen gerecht zu werden und die Entwicklung des Planungsgebiets auf verantwortungsvolle Weise voranzutreiben.

Durch die unmittelbare Nähe zu den umgebenden Stadtteilen wird Kreuzfeld den Stadtbezirk Chorweiler bzw. den Kölner Norden durch Angebote an Einrichtungen, sozialer Infrastruktur, Bewegungs- und Freizeitmöglichkeiten, Arbeitsplätzen sowie einer Versorgungsvielfalt ergänzen.



Worringen

Kreuzfeld

Blumenberg

Chorweiler

Stadtmitte



Abb. 6: Luftbild



1.3 Impressionen des Areals



Abb. 7: Blick auf Blumenberg

S-Bahn.

Blick auf die S-Bahn-Haltestelle, die Mercatorstraße und das Viertel Blumenberg.

Dresenhofweg.

Kreuzung des Dresenhofwegs mit dem S-Bahn-Tunnel in der zukünftigen Stadtmitte.



Abb. 8: Luftbild



Hood Drei.

Blick auf den Übergang zur zukünftigen Hood Zwei Richtung Süden.

Abb. 9: Blick auf südliche Grenze Hood Zwei

Hood Vier.

Blick auf die zukünftige Hood Vier und ihre unmittelbare Nähe zum Wald



Abb. 10: Blick auf Hood Vier und Fünf

1.4 Der Weg zur Integrierten Planung

Startpunkt der Planung war der Leitbildprozess.

In der Stadtentwicklung ist dies ein strukturierter und partizipativer Ansatz zur Definition der langfristigen Entwicklungsvision und der strategischen Ziele einer Stadt oder Gemeinde. Im Falle Kreuzfeld bezog er sich auf ein konkretes Areal. Es handelte sich um einen Planungsprozess, bei dem zivilgesellschaftliche Akteure wie Bürger*innen, Politik und Verwaltung, lokale Organisationen, Unternehmen und andere Interessengruppen einbezogen wurden, um gemeinsam ein Leitbild für die zukünftige Entwicklung des neuen Stadtteils Kreuzfelds zu erarbeiten.

Das Leitbild zu Kreuzfeld wurde unter Berücksichtigung der Stadtstrategie „Kölner Perspektiven 2030“ entwickelt, wobei die Bereiche Gesundheit, Bildung und nachhaltige Vernetzung als wichtigste Themen hervorgegangen sind.

Als wichtigste Themen aus dem Leitbildprozess für Kreuzfeld sind die Bereiche Gesundheit, Bildung und nachhaltige Vernetzung hervorgegangen.

Um Vision und Ziele zu konkretisieren, hat die Stadt Köln im Anschluss an den **Leitbildprozess** ein **dialogisches Wettbewerbsverfahren** unter dem Titel „Land Stadt +feld“ durchgeführt. Sechs interdisziplinäre Planungsteams konkurrierten mit unterschiedlichen Konzeptansätzen in zwei Phasen. Der von der Jury gekürte Siegerentwurf wurde mit der vorliegenden Integrierten Planung weiterentwickelt. Wichtig für den dialogischen Prozess dabei war, dass sich die Teams immer wieder der Diskussion mit der Öffentlichkeit

stellten und Fragen der Stadtgesellschaft beantworten mussten. Viele Anregungen konnten in den Entwurfsprozess übernommen werden.

Der Siegerentwurf des Teams ADEPT, KARRER EN BRANDS, ArgusStudio und Metabolic wurde im Rahmen der **Integrierten Planung** vertieft. Die Integrierte Planung dient dazu, den Wettbewerbssiegerentwurf auf die nachfolgenden Planungsschritte bis zur konkreten Bebauungsplanung vorzubereiten. Sie schreibt damit kein Endresultat fest, sondern prüft auf konzeptionelle Weise das im Rahmen des dialogischen Wettbewerbsverfahrens entwickelte Entwurfskonzept. Das Ergebnis der Integrierten Planung besteht aus einem zentralen Masterplan, in dem die Themenfelder Städtebau, Klima, Umwelt und Freiraum, Verkehr und Mobilität, Bildung, Jugend und Sport sowie Gesundheit und Umsetzung abgebildet sind und durch die infrastrukturelle Vielfalt einen erheblichen Mehrwert für den gesamten Kölner Norden darstellen. Als übergeordnete Themen werden die zentralen Inhalte des Leitbildprozesses, nachhaltige Vernetzung, Gesundheit sowie Bildung, als Querschnittsthemen mitgedacht.

Die nächsten Planungsschritte beinhalten die Erstellung der **technischen Masterplanung**, bei der die konzeptionelle Vertiefung auf technische Machbarkeit hin geprüft wird. Diese Phase kann auch die Erarbeitung von detaillierten technischen Plänen, Finanzierungsstrategien und Umsetzungsmechanismen umfassen. Parallel dazu startet die Vorbereitung der **Bebauungsplanung**, die eng mit den erarbeiteten Zielen, Plänen und Umsetzungsstrategien verknüpft ist und das Baurecht schafft.



Abb. 11: Vor-Ort-Safari im September 2022

Mitwirkung und Beteiligung.

Die Planung zum neuen Stadtteil Kreuzfeld wurde in einem umfangreichen Beteiligungsprozess unter Einbeziehung von Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung sowie weiteren Akteur*innen entwickelt. Bei verschiedenen Zwischenständen der Integrierten Planung wurde die Öffentlichkeit einbezogen, so zum Beispiel im Rahmen von Veranstaltungen wie der **Vor-Ort-Safari** im Herbst 2022. Dort hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, das Areal gemeinsam mit dem Planungsteam zu erkunden, den Entwurf zu diskutieren, kritisch zu hinterfragen und Ideen auszutauschen. Eine **Zwischenpräsentation** des Masterplans der Integrierten Planung im März 2023 ermöglichte, zu sehen, wie der Entwurf seit dem dialogischen Wettbewerbsverfahren weiterentwickelt wurde und wie die Anregungen aus der Stadtgesellschaft in die Planung eingeflossen sind. Besonders Fragen zur zukünftigen Mobilität und entsprechenden Konzepten wurden diskutiert und integriert (siehe hierzu auch Kapitel 2.4, *Mobilität und Verkehr*, S. 116 ff.).

Obgleich viele Anregungen und Ideen erst in den weiterführenden Planungsphasen wie der technischen Masterplanung und der Bebauungsplanung zum Tragen kommen, ist

es bereits heute wichtig, diese zu kennen und mitzudenken. Dazu gehören beispielsweise Wünsche nach einem diversifizierten und bezahlbaren Wohnraumangebot, verschiedenen Formen des gemeinschaftlichen Wohnens, barrierefreien öffentlichen Räumen und ausreichenden Flächen für gemeinschaftliches Gärtnern. Auch Dachnutzungen, Räume für Kultur und Aneignung sowie konsumfreie Orte wurden eingefordert, da sie zur Schaffung eines lebendigen Quartiers und Nachbarschaftszusammenhalts beitragen. Diese Ideen sind im weiteren in die Umsetzungsstrategie miteinzubeziehen, beispielsweise durch ein Quartiersmanagement (siehe hierzu auch Kapitel 1.6, *Querschnittsthema Umsetzung & Phasierung*, S. 24).

Das beeindruckende Engagement der Bürger*innen an diesem Prozess weist auf ihr starkes Interesse hin, die Planungen für Kreuzfeld erfolgreich mitzugestalten.



In den entsprechenden Kapiteln ist farblich markiert, welche Ideen und Anregungen aus der Stadtgesellschaft in die Planung eingeflossen sind.

1.5 Vision Woodhood Kreuzfeld

Das Konzept Woodhood ist eine Vision für eine neue Art von Nachbarschaft. Sie erfordert einen neuen Planungsansatz, sie erfordert den Mut, die Verbindung von Stadt und Landschaft, von Urbanität und Leben im Grünen neu zu denken.

In der Woodhood Kreuzfeld wird die Grundstruktur des Gebiets durch die Landschaft und die Kulturgeschichte des Ortes definiert. Sie lässt sich von der Siedlungsgeschichte, der Natur und den umliegenden Wäldern inspirieren.

Woodhood bedeutet neue Urbanität.

Im Gegensatz zum konventionellen Modell der zentralen Urbanität ist die Woodhood Kreuzfeld als polyzentrisches Ökosystem von Hoods strukturiert. Jede Hood hat hierbei ihre eigene Identität und ihr eigenes Profil. In der Gesamtheit formen sie eine zusammenhängende Stadt, die zurückhaltend aber bestimmt an den Bestand in Blumenberg andockt. Die Hoods entwickeln sich graduell von Stadt zu Landschaft, von der S-Bahn-Station zum westlichen Landschaftsrand. Am Hauptankunftspunkt Bahnhof Blumenberg entsteht ein städtischeres Zentrum mit den wichtigsten Sozial- und Dienstleistungsinfrastrukturen. Auf diese Weise werden der bestehende Bahnhof und Blumenberg mit der neuen Stadtstruktur verbunden und können von ihr profitieren. Eine Vielfalt an Grün-, Freiraum-, Sport- und Spielangeboten wird prägend für den Stadtteil sein. Themen wie essbare Stadt, urban gardening und agri-urbane Landwirtschaft werden in den Hoodmitten, auf den Dächern und an den Siedlungsrandern aufgegriffen. Die neue Urbanität wird ergänzt durch eine großzügige Sportanlage mit Angeboten

für den Schul- und Vereinssport sowie für die Bevölkerung. Dieses Angebot trägt zur Stärkung der Schulstandorte in Köln-Kreuzfeld bei und fördert darüber hinaus ein soziales, gemeinschaftliches und bewegungsorientiertes Miteinander auch über die Grenzen des neuen Stadtteils hinaus gemäß den Leitsätzen der Kölner Perspektiven 2030+.

Woodhood ist gesund.

Im Alltag der Menschen in Woodhood wird ein gesunder Lebensstil gefördert: Die Wege im Gebiet sind leicht und attraktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen. Gemeinschafts-orte regen zum Aufenthalt und zur Bewegung im Freien an, der Außenkomfort der Freiräume ist hoch. Zudem sollen die Verwendung von



Abb. 12: Heute – Ein Raum voller Möglichkeiten

natürlichen Baumaterialien und eine gute Belichtung der Gebäude für gesunde Wohnverhältnisse sorgen. Ein anderer wichtiger Teil einer gesunden Stadt ist die Zukunftsfähigkeit. Entsprechend wird es zahlreiche neue und ergänzende Bildungsangebote für die Bewohner*innen Kreuzfelds und des gesamten Stadtteils Chorweiler geben (siehe hierzu auch Kapitel 1.7, Querschnittsthema *Gesunde Stadt*, S. 31).

Woodhood ist umweltgerecht.

Primäre Herausforderung ist der schnell voranschreitende Klimawandel, weshalb die übergeordnete Zielsetzung für den Stadtteil die Entwicklung von resilienten, möglichst umweltverträglichen Strukturen ist. In Woodhood sollen öffentliche Grünflächen mehr als nur Räume zur Erholung sein, sondern auch ein komplexes Ökosystem mit den Aufgaben Klimaschutz, Wasserspeicherung, Mikroklima und Ökologie. Die Vision für Woodhood sieht eine umweltschonende, möglichst CO₂-neutrale oder -speichernde Bauweise vor, ebenso wie Anpassungen des Stadtraums auf mikro- und makroklimatischer Ebene und die Umsetzung eines energieeffizienten und grünen Versorgungskonzepts. Der Leitsatz der Stadtstrategie 2030+ zur Umwelt- und Klimagerechtigkeit wird damit befolgt.



Abb. 13: Morgen – Eine neue Art des Zusammenlebens

Woodhood ist eine vielfältige Gemeinschaft.

Die Organisation der einzelnen Hoods basiert auf der Entstehung vielfältiger Gemeinschaften, die auf unterschiedlichen Ebenen und Maßstäben gestärkt werden. Auf diese Weise bildet sich ein solides soziales Netz, dass alle Bewohner*innen in die Stadtgemeinschaft integriert. Die Hoods kombinieren eine urbane städtebauliche Körnung mit dorfspezifischem Gemeinschaftsleben, um eine neue Art von städtischem Dorf zu definieren.

Woodhood ist menschenzentriert.

Um dem Ziel einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilität gerecht zu werden, wird ein innovatives Mobilitätskonzept angestrebt, das den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV im Sinne der „Kölner Perspektiven 2030+“ attraktiv gestaltet. Einen wichtigen Schlüssel bilden hier die städtebauliche Struktur und das Erschließungskonzept, die konsequent aus den Bewegungsströmen heraus entwickelt wurden.

Die Flächen werden möglichst sparsam und mehrfach genutzt, Suffizienz wird als übergeordnetes Planungsprinzip integriert.



Abb. 14: Woodhood Kreuzfeld

1.6 Querschnittsthema

Umsetzung & Phasierung

Die Integrierte Planung für Köln-Kreuzfeld bildet die Grundlage eines mehrjährigen räumlichen Entwicklungsprozesses für ein Areal. Es gilt, gemeinsam mit Planer*innen, Expert*innen, Bürgerschaft und politischen Vertreter*innen ein tragfähiges Gesamtkonzept für die Entwicklung Kreuzfelds zu schaffen.

Um dieser Herausforderung zu begegnen, werden in der Integrierten Planung zunächst übergeordnete Strukturen – wie Flächenaufteilungen, Nutzungen, Baufelder – festgelegt, die einen klaren städtebaulichen Rahmen für die Entwicklung vorgeben. Dazu werden öffentliche Freiräume innerhalb der Hoods, eine verbindende zentrale Grünfläche, Sport- und Spielflächen sowie Mobilitätsstrukturen festgelegt. Sie garantieren die Integration des neuen Stadtteils in die Gesamtstadt und stellen eine interne Vernetzung der Hoods sicher. Dieses räumliche Gerüst bildet das Rückgrat von Woodhood, prägt das Areal und schafft die Voraussetzung für einen lebenswerten und vielfältigen Stadtteil.

Vorschlag der Phasierung.

Kreuzfeld entsteht in einem offenen und adaptiven Prozess, der auf die Bedarfe der Zukunft flexibel reagieren kann. Das räumliche Konstrukt der Hoods ermöglicht es, einen selbstlernenden Prozess zu etablieren. Herausforderungen, denen man in der Umsetzung der ersten Hoods begegnet, können künftig Chancen in der Realisierung der noch fehlenden Hoods sein. Einzelne Faktoren, wie die Dichte pro Baufeld, sind also noch verhandelbar. Ohne dass das robuste

Grundgerüst der Hoods aufgelöst wird, können auf diese Weise in der Entwicklung neue Schwerpunkte gesetzt werden. Mobilität ist dabei der Ausgangspunkt der Quartiersentwicklung.

Ein neuer Stadtteil entsteht in einem dekalangen Prozess, die folgenden Phasen illustrieren einen möglichen Ablauf für die Entwicklung in mehreren Phasen. Eine auf die sukzessive Aufsiedlung abgestimmte Anbindung an den öffentlichen Verkehr, die zeitgerechte Errichtung der Schulen sowie nicht zuletzt die Entwicklung der Grün- und Freiräume finden hierbei besondere Beachtung. Die Entwicklung findet von Ost nach West, also von Blumenberg ausgehend in den westlichen Landschaftsraum statt. Auftakt in Phase Null und Voraussetzung für einen gelungenen Start ist die städtebauliche Qualifizierung der S-Bahn-Station (*siehe hierzu auch Kapitel 3.2, Lupenraum S-Bahn-Station, S. 198 ff.*).

Anstreben gemeinschaftlicher Entwicklung.

Die Entwicklung Kreuzfelds ist ein kooperativer Prozess, getragen von einer breiten Akteurslandschaft, die das Mitwirken der künftigen Bewohnerschaft und lokales Engagement in den Mittelpunkt stellt. Mit

diesem Leitsatz und entsprechenden Beteiligungsprozessen kann gleich zu Beginn Identität geschaffen werden. Durch die Mitwirkung wird angestrebt, dass sich Bürger*innen angesprochen sowie mitgenommen fühlen und das entstehende Potenzial für den Großraum des Kölner Nordens erkennen. Der Start der Entwicklungen beruht auf einem breiten Konsens der Kölner Stadtgesellschaft und integriert auf dem Weg zahlreiche dialogorientierte, co-kreative Formate. Daraus erwächst eine gemeinsame Verantwortung, es braucht Projektpartner*innen, die gemeinsam mit einem Quartiersmanagement die Hoods mit Leben füllen. Welche Chancen es zu Produktivität, Pflege und Aneignung von Stadträumen gibt,

wird im Rahmen einer prozessbegleitenden Kommunikationsstrategie dargestellt.

Ausblick und nächste Schritte.

Wichtig ist, dass der Planungs- und Umsetzungsprozess weiter kuratiert wird, um auf dem Weg gesammeltes Wissen aktuell zu halten und zu reflektieren. Die Verantwortung kann zwischen der Stadtverwaltung und einer Entwicklungsgesellschaft in Kombination mit einem Quartiersmanagement geteilt werden. Es soll im Prozess immer wieder darum gehen, sich auf die zu Beginn des Leitbildprozesses gesteckten Ziele und die weiter ausformulierten Spielregeln der Integrierten Planung zurückzubessern beziehungsweise diese im aktuellen Kontext zu spiegeln.



Abb. 15: Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.03.2023

Eckpunkte der vorgeschlagenen Phasierung

- › Schulen initiieren den Beginn der Bau-phasen und sollten betriebsbereit sein, wenn die ersten Wohnungen bezogen werden. Phase Eins deckt bereits Schulen für alle Altersklassen ab.
- › Mobilstationen und das Straßen- und ÖPNV-Netz bestehen, dort wo nötig, bereits in der ersten Phase und werden hoodweise erweitert.
- › Nicht nur Hoods und Baufelder werden in Phasen entwickelt, auch die Landschaft wird in Stufen entwickelt – was wann passieren soll, wird vor Ort kommuniziert.
- › Erreichte Meilensteine werden mit Nachbarn und Besucher*innen gefeiert.
- › Das Landschaftskonzept ist flexibel, es berücksichtigt Wachstums- und Pflanzzeiten der Bäume. Teilweise wird es in den frühen Phasen umgesetzt: inbegriffen sind die Bäume und künftige Wege, die als Mähstreifen angelegt werden, sowie

Änderungen der Bodennutzung, die auch temporäre Funktionen beherbergen können; landwirtschaftliche Nutzung ist in Teilen noch denkbar. Vollständige Umsetzung des Landschaftskonzepts in den späteren Phasen: Herstellung von Wegeverbindungen, Versorgungsinfrastruktur, Wasserrückhaltelandschaften, Sport- und Spieleinrichtungen, Bepflanzung mit Sträuchern und Bodendeckern. Einzelne Bausteine können bei Bedarf schneller umgesetzt werden.

- › Ehrgeizige Option: Temporäre Nutzung der Flächen für die Herstellung biobasierter Baumaterialien wie schnell wachsendem Bauholz.
- ›

Die Diversität, die dem Entwurfskonzept innewohnt, soll sich letztlich auch im Prozess des Planens, Bauens und in der Umsetzung wiederfinden.

Phase Null – Start der Entwicklungen

- › Ausgangspunkt der Entwicklung ist die Neugestaltung der S-Bahn-Station und des Bahnhofsumfelds. Aufgrund der Verantwortlichkeit sind dazu jedoch intensive Abstimmungen mit der Deutschen Bahn (DB) erforderlich.
- › Schwerpunkt ist die Verbindung zwischen Kreuzfeld und Blumenberg, baulich wie funktional.
- › Das Ausbaukonzept des Blumenbergswegs (und gegebenenfalls dessen Linienführung) muss vorliegen.
- › Umgestaltung des Dresenhofwegs zur Radschnellverbindung mit begleitendem Gehweg, Bau des Knotenpunkts Dresenhofweg / Blumenbergsweg inklusive der nördlichen Hupterschließung Dresenhofweg.
- › Bau der östlichen Mobilstation in Hood Eins in Verbindung mit der Neugestaltung des Bahnhofsgebäudes.
- › Bau der Hupterschließung vom Knoten Ernstbergstraße / Mercatorstraße bis zum Dresenhofweg zur Abwicklung der Bauverkehre.
- › Beginn der Ausgestaltung des Alluvialparks als ersten Trittstein zwischen zwei Stadtteilen.
- ›



Abb. 16: Phase 0

Phase Eins – anzustrebende Meilensteine

- › Schulen und Kitas werden mit Beginn der Auf siedelung errichtet.
- › Die weiterführende Schule in Hood Drei wird zeitgleich zu Hood Eins errichtet, um mit Kitas, Grundschulen und Bürgerhaus+ eine städtebauliche Bildungslandschaft für alle bereitzustellen.
- › Bau des inneren Hood-Loops sowie der Mobilstationen in Hood Drei zur Erschließung des Schulstandorts, die fußläufige Erschließung von der S-Bahn-Station zur Schule in Hood Drei ist unten mit einem Pfeil dargestellt.
- › Bau der südlichen Haupteerschließung in Hood Zwei von der Mercatorstraße bis zum Dresenhofweg zur Abwicklung der Bauverkehre.
- › Bau der Straßenerschließung und der westlichen Mobilstation in Hood Eins.
- › Aufnahme des Busverkehrs durch Hood Eins und Hood Drei.
- › Bau der Mobilstation Blumenberg in Kombination mit den Baumaßnahmen an der S-Bahn-Station Blumenberg.
- › Bau der östlichen Mobilstation in Hood Drei inklusive Logistikstrukturen.
- › Weiterentwicklung des Alluvialparks, Beginn der Gestaltung der Grünen Mitte.
- › Bau der Sportanlage Nord einschließlich Erdarbeiten für die Lärmschutzvorkehrung.
- › Fertigstellung der Hoodmitten für Hood Eins und Drei unter Einbezug der künftigen Kitaflächen.



Abb. 17: Phase 1

Phase Zwei – anzustrebende Meilensteine

- › Kitas und Grundschule werden mit Beginn der Aufsiedelung der Hood Zwei errichtet.
- › Fertigstellung des Alluvialparks.
- › Weiterentwicklung der Grünen Mitte westlich des Dresenhofwegs.
- › Beginn der Baumpflanzungen südlich und westlich von Hood Vier.
- › Entwicklung des Fuß- und Radwegenetzes in der östlichen Grünen Mitte (Fertigstellung vor Eröffnung der Schule) mit Ausbildung einer leistungsfähigen Ost-West-Achse und einem Anschluss an die Radschnellverbindung auf dem Dresenhofweg.
- › Fertigstellung der Mobilitätsinfrastruktur vor Eröffnung der Schulen.
- › Bereits über die Hälfte von Köln-Kreuzfeld ist baulich umgesetzt.
- ›



Abb. 18: Phase 2

Phase Drei – anzustrebende Meilensteine

- › Kitas und Grundschule werden mit Beginn der Aufsiedelung der Hoods Vier und Fünf errichtet. Die fußläufige Erschließung von der S-Bahn-Station zur Schule in Hood Vier ist unten mit einem Pfeil dargestellt.
- › Fertigstellung der Grünen Mitte.
- › Fertigstellung der Baumpflanzungen im Süden und Westen von Hood Vier.
- › Vollständige Einrichtung der peripheren Landschafts- und Parkzonen um Hood Fünf.
- › Bau des vollständigen Hood-Loops inklusive Brückenbauwerk und Busschleuse zwischen Hood Vier und Hood Fünf.
- › Entwicklung des Fuß- und Radwegesetzes im westlichen zentralen Grün mit Ausbildung einer leistungsfähigen Ost-West-Achse (Fertigstellung vor Eröffnung der Schule).
- › Köln-Kreuzfeld ist vollständig entwickelt, möglicherweise werden erste Nachverdichtungsmaßnahmen in den östlich gelegenen Hoods diskutiert.



Abb. 19: Phase 3

1.7 Querschnittsthema Gesunde Stadt

Köln-Kreuzfeld legt großen Wert darauf, alle Dimensionen einer gesunden Stadt von Anfang an mitzudenken. Es entsteht ein Stadtteil mit gesunden Menschen, einer gesunden Natur, gesunden Arbeitswelten und einer gesunden Gemeinschaft – entwickelt in einem offenen Diskurs.

Einführung.

Bei der Planung und Entwicklung des neuen Stadtteils ist das Leitbild einer gesunden Stadt neben Bildung und Vernetzung eines der zentralen Themen. Hierbei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, der die physische, mentale und soziale Gesundheit der Bewohner*innen in den Fokus rückt, so sind beispielsweise die Flächenbedarfe für medizinische Versorgung, Pflege und medizinische Ausbildung im Rahmen der bisherigen Planungen identifiziert worden, die mitunter auch den Stadtbezirk Chorweiler versorgen sollen. Die Erkenntnisse sind durch entsprechende Verortung in den Entwurf eingeflossen, erste Gespräche mit potenziellen Träger*innen wurden geführt. Im Sinne eines integrierten Ansatzes wird das Thema nicht einem spezifischen Kapitel zugeordnet, sondern vorneweg als Querschnittsthema präsentiert.

Gesundheit und Versorgung.

Der Masterplan enthält ein konkret verortetes Ärztehaus beziehungsweise Medizinisches Versorgungszentrum (MVZ). Ebenso wird es Flächen für eine Bildungsstätte in privater Trägerschaft (ggf. pflegerischer Schwerpunkt) geben. Hierin enthalten sind Flächen für administrative Tätigkeiten sowie ein Wohnheim. Zusätzlich sind ambulante Wohngemeinschaften, ein Seniorenwohnheim, Dauer- und

solitäre Kurzzeitpflege sowie Mehrgenerationenwohnen konzeptionell mitgedacht. Zum jetzigen Planungsstand sind die städtebaulichen Typologien flexibel genug, um auf sich ändernde, erhöhte Bedarfe im Themenfeld zu reagieren (*siehe hierzu auch Kapitel 2.1.5, Wohnen und Miteinander, S. 48 ff. sowie Kapitel 2.5.5, Kulturangebote und Sonderbausteine, S. 156 ff.*).

Gesundheit und Mobilität.

Gut zugängliche Geh- und Radwege sind in Kreuzfeld mit den sogenannten Hood- und Woodloops geplant, die zu einem aktiven Lebensstil ermutigen und es den Bewohner*innen ermöglichen, sich bequem und sicher durch die Kreuzfelder Hoods zu bewegen. Zudem laden die Grün- und Freiräume sowie die Sportanlagen zu diversen körperlichen Aktivitäten ein, sei es zum Spazieren, Joggen oder Radfahren etc. Insbesondere in Hood Drei kommen Sportbegeisterte auf ihre Kosten (*siehe hierzu auch Kapitel 3.1, Hood Drei, S. 186 f. sowie Kapitel 2.2, Freiraum, S. 62*).

Gesundheit und Grün- bzw. Naherholungsräume.

Es werden Grünflächen und Parks geschaffen, die als Orte der Erholung und Entspannung dienen. Darüber hinaus laden vielfältige Sport- und Spielangebote zu Bewegung

im Freien ein und tragen somit zu einer gesunden Entwicklung bei. Die Natur und das Grün in der Stadt haben nachweislich positive Auswirkungen auf die mentale Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen.

Gesundheit und Umwelt.

Eine Umwelt mit hoher Aufenthaltsqualität bei jedem Wetter ist ein elementarer Bestandteil einer gesunden Stadt. An heißen Sommertagen ist das Mikroklima dank Kaltluftströmen und schattenspendenden Elementen immer noch angenehm. Durch den angestrebten geringen Versiegelungsgrad und einer guten Durchlüftung soll die Bildung von Hitzeinseln vermieden werden.

Gesundheit und soziale Interaktionen.

Nachweislich besonderen Einfluss auf die mentale Gesundheit haben soziale Interaktionen, gemeinschaftlicher Sport z. B. in Vereinen, individuell organisierte Erlebnisse im Austausch mit den Nachbar*innen sowie eine verlässliche Gemeinschaft. Es werden in Woodhood zahlreiche Plätze und Treffpunkte in und zwischen den Hoods geschaffen, die zum Verweilen und zum Austausch einladen. Hier sollen Bewohner*innen die Möglichkeit haben, sich zu treffen, gemeinsam Aktivitäten zu unternehmen und soziale Kontakte zu knüpfen. Die Nähe von Woh-

nen, Arbeiten und Kinderbetreuung macht eine gesunde Work-Life-Balance möglich. Öffentliche Einrichtungen wie das Bürgerhaus+ oder die Sportanlage Nord bieten Anknüpfungspunkte für Blumberger*innen und Nachbar*innen. Dies stärkt nicht nur das Wohlbefinden, sondern leistet auch einen Beitrag für den erweiterten Nachbarschaftsverbund mit Blumenberg. Es entsteht ein starkes soziales Netz, das Rückhalt bietet und alle integriert, egal ob Bewohnende oder Besuchende.

Ausblick und nächste Schritte.

Im Zuge der fortlaufenden Schärfung und Detaillierung der Freiraum- und Umweltplanung werden nun auch Aspekte der Stadtgesundheit miteinbezogen. Dies zeigt sich konkret in der Realisierung von medizinischen und pflegerischen Einrichtungen sowie anderen Maßnahmen im Bereich der Stadtgesundheit. Dabei ist es wichtig, potenzielle Vertreter*innen und Träger*innen der Gesundheitseinrichtungen in die Planung zu integrieren.

Freiräume und Wohnumfeld sind so gestaltet, dass sie einen aktiven Beitrag zur Gesundheit der Woodhood-Bewohner*innen leisten.



Abb. 20: Kreuzfelder*innen sind am liebsten draußen.



2. Integrierte Planung



Abb. 21: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands

2.1 Städtebau

Willkommen in Köln-Kreuzfeld, einem neuen Stadtteil im Kölner Norden, der als Weiterentwicklung einer Gartenstadt konzipiert wurde. In den kommenden Dekaden entsteht hier eine hochvernetzte Infrastruktur aus fünf Nachbarschaften, den sogenannten Kreuzfelder Hoods. Zukunftsweisende Architektur, die flexibel den Anforderungen der Zukunft gerecht wird, wird eingebettet in ein städtebauliches Konzept im menschlichen Maßstab. Grün- und Freiräume laden in Kreuzfeld zu Sport und Bewegung an der frischen Luft ein und fördern damit die Gesundheit der Bewohner*innen. Der öffentliche Raum ist so gestaltet, dass er Begegnungen und Austausch fördert, während außerschulische Lernorte, eingebettet in eine städtebauliche Bildungslandschaft, zu lebenslangem Lernen einladen – für Gäste, Bewohnende und Nachbar*innen gleichermaßen.

Köln-Kreuzfeld möchte als Vorbild für Stadterweiterungen in Metropolregionen gelten, indem es die Herausforderungen von Flächendruck, sich rasch ändernden Bedürfnissen einer diversen Stadtgesellschaft und Wohnraummangel mit einem klimapositiven Anspruch verbindet. Die Herausforderung möglichst geringer Flächenversiegelung wird dabei als Chance für den Einsatz resilienter städtebaulicher Strukturen bereits in der Entwicklung des Stadtteils begriffen. Das Konzept kombiniert in der Neuentwicklung unterschiedliche Leitthemen der Kölner Stadtstrategie 2030+, wie die Etablierung lebenswerter Wohnsiedlungen, nachhaltiger Mobilität und Fortbewegungsmöglichkeiten, sozialer und gesundheitlicher Infrastruktur, die Förderung des Gemeinsinnes und der Teilhabe sowie die Anpassung an Maßnahmen des Klimawandels.

Auf den folgenden Seiten ist das städtebauliche Konzept näher illustriert und es werden Einblicke in Flächenaufteilungen, Nutzungen und Gebäudeformen gegeben. Fragen des Zusammenlebens in Zukunft – etwa in gemeinschaftlichen Wohnformen – sowie des Alterns im Quartier werden ebenfalls beleuchtet. Im Sinne eines umfassenden Bildes des lebenswerten Stadtteils empfiehlt sich ebenfalls die Lektüre der anschließenden Kapitel.

Städtebauliches Konzept.

Woodhood ist mehr als eine klassische Gartenstadt. Die Geschichte des Ortes und sein immenses landschaftliches Potenzial erfordern einen völlig neuen Ansatz für die Entwicklung eines Stadtteils in dieser einzigartigen Lage. Im Gegensatz zum konventionellen Modell zentraler Urbanität ist Woodhood als polyzentrisches Ökosystem

von Hoods, den Kreuzfelder Hoods, strukturiert. Jede Hood hat hierbei ihre eigene Identität und ein eigenes Profil. In der Gesamtheit formen sie eine zusammenhängende Stadt, die sich zurückhaltend aber bestimmt an den Bestand in Blumenberg andockt. Die Hoods nehmen die verschiedenen Siedlungsinselformen der vergangenen Jahrzehnte als Thema auf, überformen sie zu einer eigenständigen Typologie und kombinieren Neubauten und Bestand zu einem attraktiven Gerüst räumlicher und funktionaler Verbindungen. Ein dichtes Netz von miteinander verknüpften, langsam befahrbaren Wegen und Loops verbindet die Hoods über die wichtigsten Sport-, Spiel-, Park-, Bildungs- und Erholungseinrichtungen untereinander und mit der Nachbarschaft. Die Hoods entwickeln sich graduell von der S-Bahn-Station im Stadtzentrum zum westlichen Landschaftsrand. Am Hauptankunftspunkt am Bahnhof Blumenberg entsteht ein städtisches Zentrum mit den wichtigsten Sozial- und Dienstleistungsinfrastrukturen. Auf die-

se Weise werden der bestehende Bahnhof und Blumenberg mit der neuen Stadtstruktur verbunden und können von ihr profitieren.

Die architektonischen Grundsätze unterstreichen diesen graduellen Übergang von Innenhofblöcken im Osten über U-förmige Blöcke, die sich zur Landschaft hin öffnen, bis hin zu mehr punktuellen Strukturen im Westen. Ein sehr einfaches und robustes städtebauliches und landschaftliches Gefälle schafft eine klare Identität für die verschiedenen Hoods. Insbesondere die Vielfalt unterschiedlicher Typologien und Dichten mit einer hohen Kombinationsvielfalt kreieren letztlich eine eigene Identität für den Stadtteil.

Jede Kreuzfelder Hood hat ihre eigene Identität, die sich in Nutzungen, städtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltung und Atmosphären widerspiegelt.

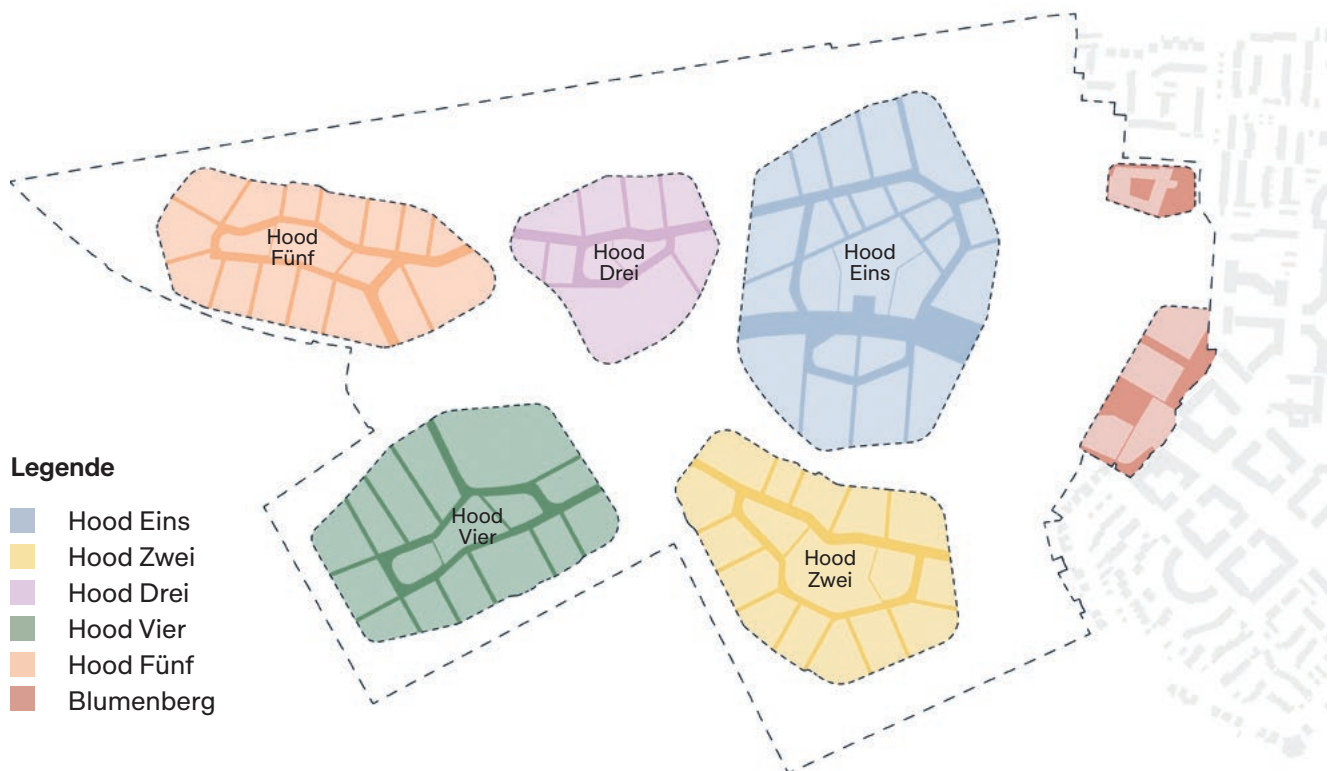


Abb. 22: Verortung der Hoods

2.1.1 Baufelder

Damit der städtebauliche Entwurf für Köln-Kreuzfeld in den kommenden Jahren Wirklichkeit werden kann, benötigt es eine sorgsame Einteilung der Flächen.

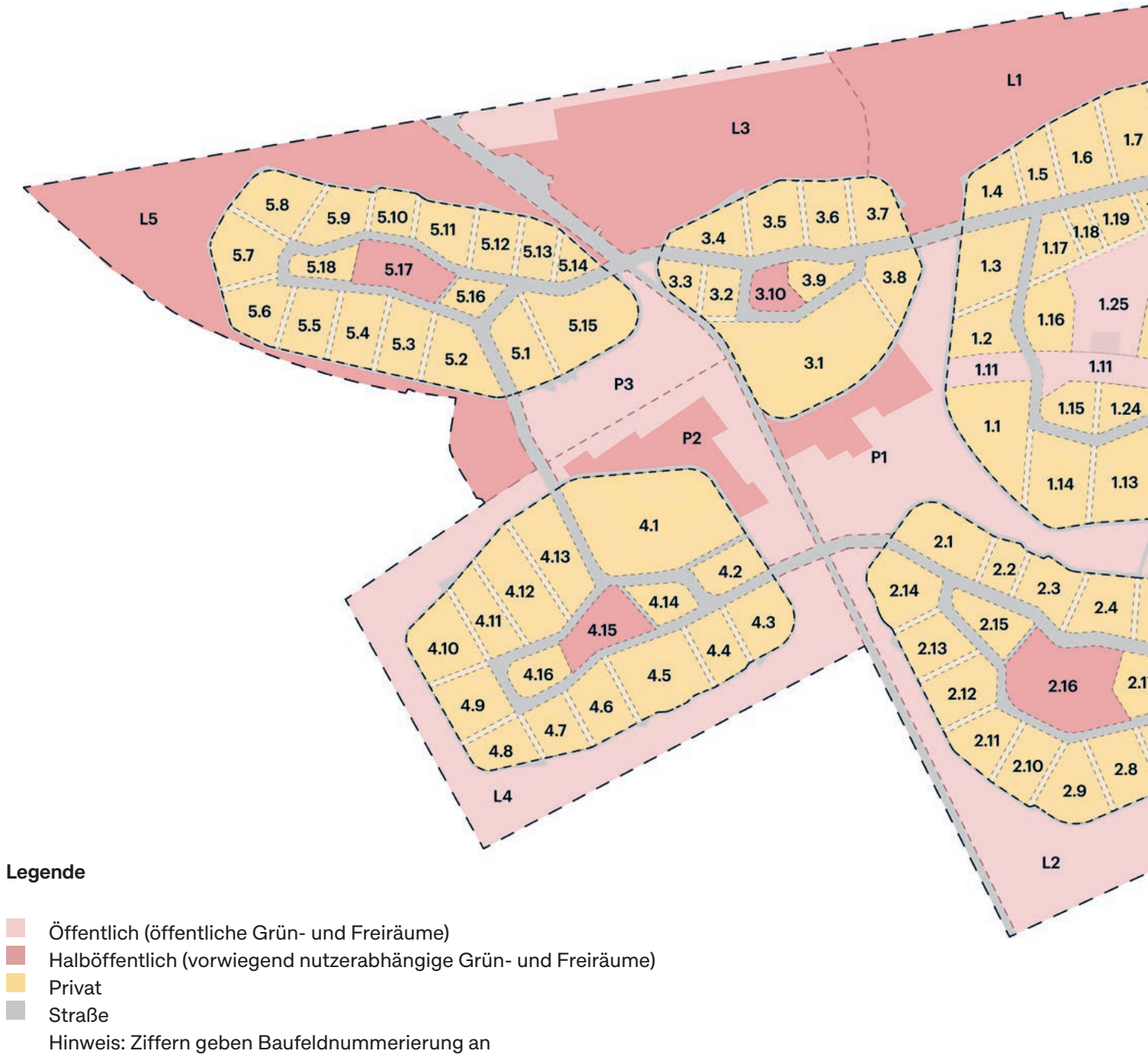
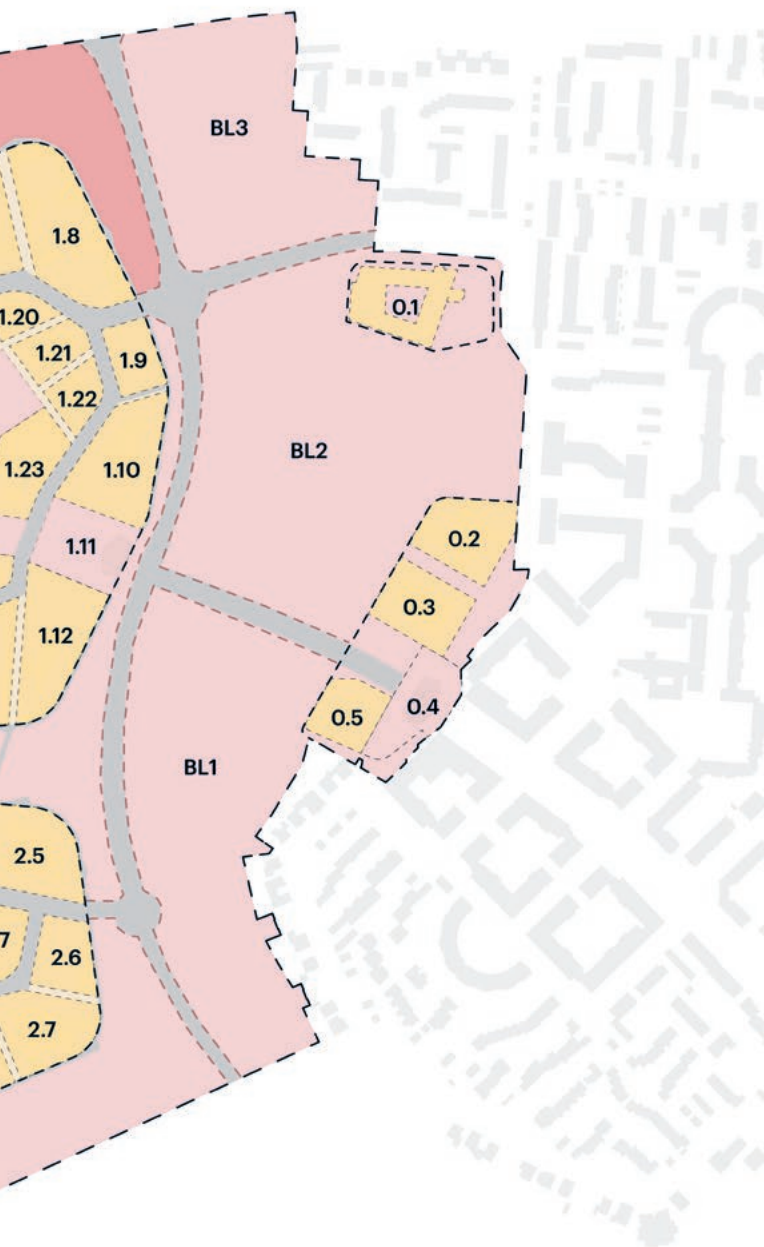


Abb. 23: Baufelder



Die Integrierte Planung legt eine Flächeneinteilung des gesamten Plangebiets fest. Unterschieden werden dabei zunächst öffentliche und private Flächen und solche, die als semi-privat beziehungsweise semi-öffentlich gelten, sei es aufgrund ihrer späteren Nutzung oder der Art ihrer Entwicklung. Die Verkehrsflächen werden ebenfalls entsprechend ihrer Ausformung in öffentliche und private Verbindungen eingeteilt. Die nebenstehende Grafik zeigt die Baufelder in der Übersicht.

Die Entwicklung Kreuzfelds in den kommenden Jahren erfolgt auf unterschiedlichen Maßstabsebenen. Übergeordnet gibt es die Ebene der Region und der angrenzenden Nachbarschaften sowie die Ebene des Gesamtareals. Darunter liegt die Entwicklung der einzelnen Hoods und der jeweiligen Baufelder. So entsteht in Summe ein Raumgerüst, das ausreichend Flexibilität lässt, um eine Vielzahl an Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Weg festzuschreiben oder neu zu definieren.

Die einzelnen Hoods sind Inkubatoren für neue, innovative Nachbarschaftsmodelle. Gemeinschaftsorientierte Angebote und Infrastrukturen sind die Kerne der Hoods. Die Vergabe von Baufeldern und Grundstücken soll entsprechend so geregelt werden, dass sie neue Organisationsformen der nachbarschaftlichen Gemeinschaftsbildung anregt. Die neuen Vergabeverfahren können im Entwicklungsprozess erprobt werden (*siehe hierzu auch Kapitel 1.6, Umsetzung und Phasierung, S. 24*).

Die Flächen werden möglichst sparsam und mehrfach genutzt, Suffizienz soll als übergeordnetes Planungsprinzip integriert werden.

2.1.2 Nutzungsmischung

Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Bildung finden in direkter räumlicher Nähe – über- und untereinander – statt. So entsteht eine abwechslungsreiche, lebendige und funktionierende Stadtstruktur.

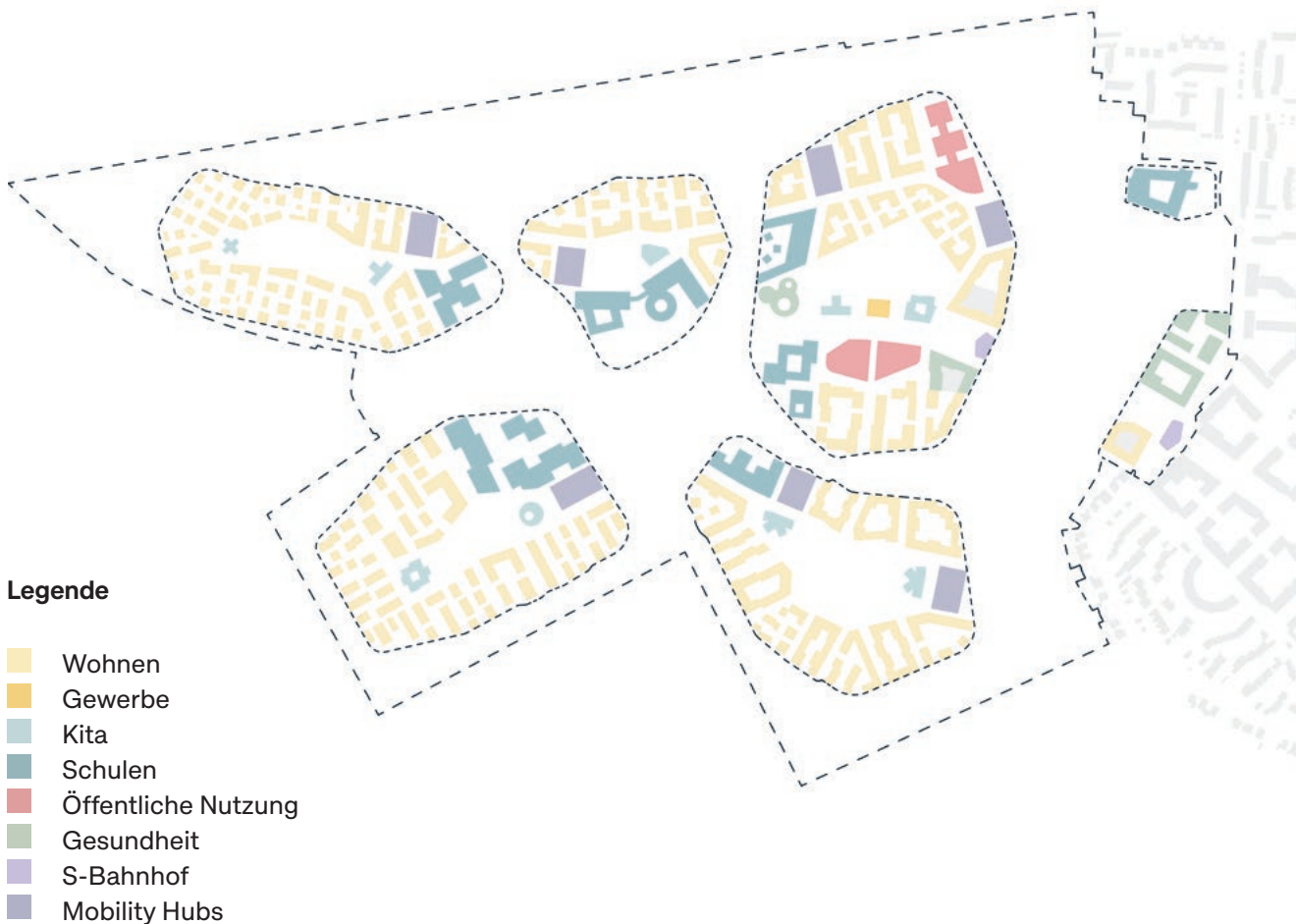


Abb. 24: Nutzungen Obergeschoss

Die Kreuzfelder Hoods beherbergen einen Nutzungsmix mit variablen Anteilen, je nach Charakter der jeweiligen Hood.

Das Leben im Übermorgen wird eine abwechslungsreiche Stadtstruktur erfordern, die Mischung, Adaption und Flexibilität von Nutzungen auf allen Ebenen mitdenkt. Nutzungsmischung wird in Kreuzfeld horizontal und vertikal gedacht. Die höchste Nutzungs- und Bebauungsdichte soll sich in der Nähe zum S-Bahnhof Blumenberg



In allen Hoods sind Gebäude vorgesehen, in denen sich **Wohnen und Arbeiten** im Homeoffice optimal verbinden lassen. In einigen Bauten sind Flächenanteile für Büronutzungen angestrebt.

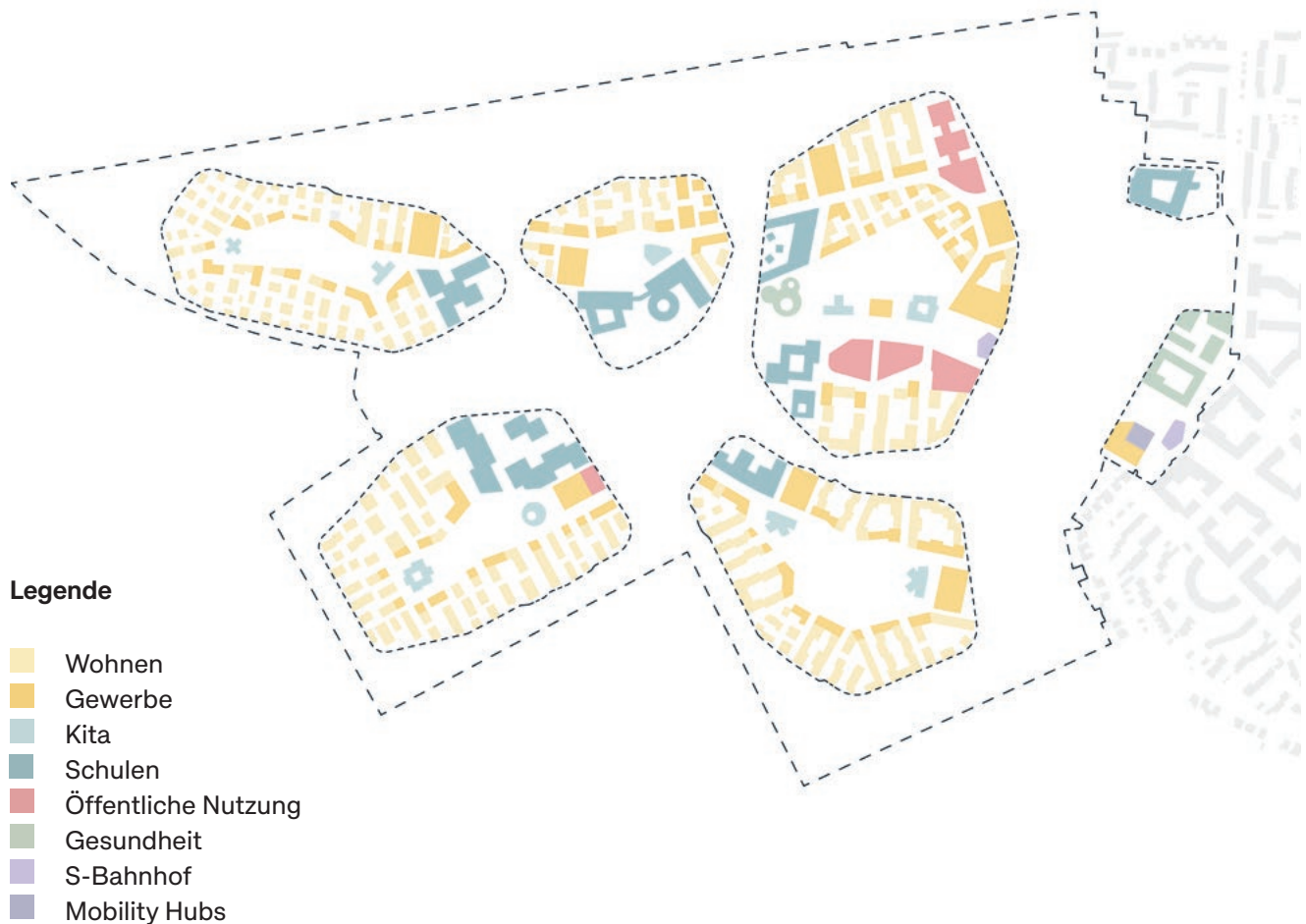


Abb. 25: Nutzungen Erdgeschoss

finden, in der östlichsten und urbansten Hood. Hier finden sich Einkaufsmöglichkeiten, kleinteilige Dienstleistungsangebote, Co-Working-Spaces, aber auch Kultur- und Sozialeinrichtungen. Mit dem Bürgerhaus+, einer großzügigen Sportanlage, einer neuen Stadtteilbibliothek inklusive Veranstaltungsräumen und einem interreligiösen Be-

gegnungsort entstehen hier Nutzungen mit Magnetwirkung über den Stadtteil hinaus.

Entlang der Fußwegeverbindungen wird so viel Kleingewerbe und Versorgungsinfrastruktur wie nötig und sinnvoll angesiedelt, ohne dabei Konkurrenzen zu bereits bestehenden Angeboten zu schaffen. Gewerbe

findet sich insbesondere um die Hoodmitten verteilt sowie in den Erdgeschosszonen der Mobilstationen. Schulen und Kitas gehören zu den prägenden Nutzungen in Köln-Kreuzfeld und können große Flächenanteile für sich beanspruchen. Im Sinne des Bildungsstandorts Kreuzfelds lassen sich künftig mithilfe von politischer und institutioneller Unterstützung auch Ankernutzungen aus den Branchen Gesundheit, Bewegung und Ernährung sowie Forschung und Wissenschaft ansiedeln. Die sozialen und kulturellen Einrichtungen sind im Sinne unterschiedlicher Raumerlebnisse auf alle Hoods verteilt, obgleich sich in der größten und urbanen Hood im Osten des Plangebiets zahlreiche Nutzungen in unmittelbarer Nähe zur S-Bahn-Station gruppieren.



Als Katalysator für das Zugehörigkeitsgefühl zur Hood und den Zusammenhalt der einzelnen Nachbarschaften, aber auch für den übergeordneten Stadtteilzusammenhalt sind einige Nutzungen überlagert.

So entstehen Orte für Austausch und Begegnung, die Ereignisdichte wird erhöht. Im Optimalfall können Sportangebote und Infrastruktureinrichtungen durch entsprechende Betreiberkooperationen mehrfach genutzt und entsprechend gut ausgelastet werden.

Anteil der baulichen Nutzungen

Anteil der baulichen Nutzungen in Quadratmetern und Prozentangaben für das Plangebiet:

Wohnen:	rund 322.500 m ² (57 %)
Gewerbe:	rund 42.000 m ² (7 %)
Bildung:	rund 94.500 m ² (17 %)
Öffentliche Nutzungen:	rund 32.000 m ² (7 %)
Gesundheit:	rund 30.000 m ² (4 %)
Mobility Hub:	rund 44.000 m ² (8 %)

Nutzungen gesamt: rund 565.000 m² (100 %)

2.1.3 Höhe und Dichte

Der Übergang vom urbanen zum vorstädtisch-ländlichen Raum ist durch passende Typologien und gezielte städtebauliche Akzente sorgsam komponiert.

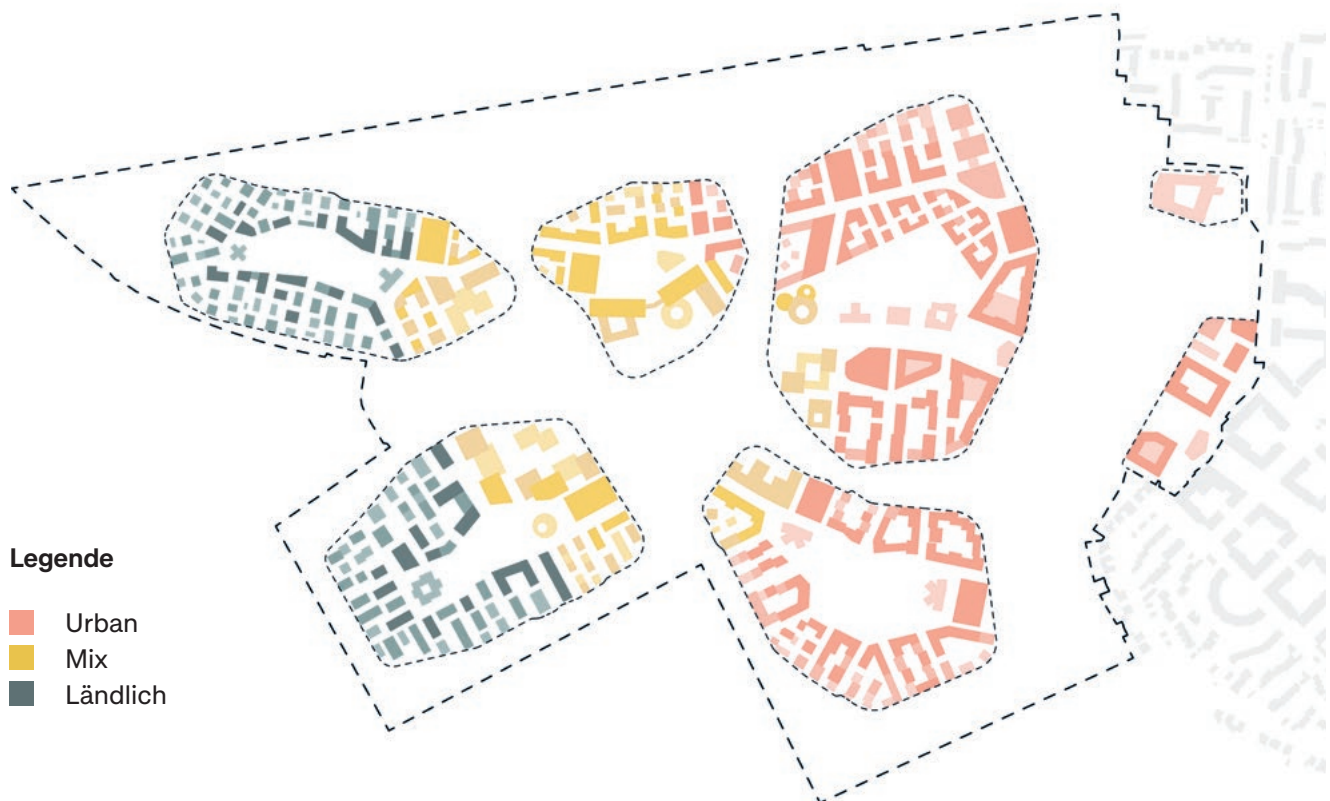


Abb. 26: Körnung der Hoods

Die besondere Qualität des Entwurfs Woodhood für Köln-Kreuzfeld zeigt sich in der Höhen- und Dichteentwicklung mit spannungsreichen Stadträumen und hochwertigen öffentlichen Freiräumen. Je nach Hood ergeben sich daraus diverse städtebauliche Figuren.

Die Ebene der Integrierten Planung und letztlich der Masterplan legen Geschossigkeiten und Dichten fest, die als Vorschlä-

ge zu verstehen sind, in der Entwicklung jedoch an den Bedarf angepasst werden können. Die entsprechenden Bereiche für Dichte- und Höhenentwicklung mit korrespondierenden Nutzungsmischungen und Vorschlägen für städtebauliche Typologien wollen als Grundgerüst verstanden werden, sie sind ähnlich zu Spielregeln der Rahmen für die Entwicklung. Die hier dargestellte Geschosshöhen stellen Orientierungswerte dar, geltende Regelungen zu Abstandsflächen

werden bewusst zugunsten von Nutzungs-
dichte, Infrastrukturauslastung und Ver-
siegelungsanteilen an einigen Stellen über-
schritten. Konkrete, für die Bauleitplanung
relevante Entscheidungen zu Höhen sollten
entsprechend erst nach sorgfältiger Prüfung
aller für das jeweilige Baufeld und die Stand-
orte relevanten Faktoren – beginnend bei
den Abstandsflächen – getroffen werden.



Soziale Kontrolle wirkt sich posi-
tiv auf das Miteinander und das
Sicherheitsempfinden der Be-
wohner*innen aus.

Grundsätzlich nimmt die Bebauungsdich-
te zu den Rändern jeder Hood hin ab, die
höchsten Geschossigkeiten finden sich rund
um die Hoodmitten. Auf diese Weise werden
die Platzräume städtebaulich gefasst, von
der rahmenden Bebauung lässt sich das Ge-
schehen in den Hoodmitten gut beobachten.

Zu den Rändern verlieren die Gebäude an
Höhe, so entsteht ein fließender Übergang
in den Landschaftsraum. Hochpunkte mar-
kieren zudem den Stadteingang und den
Übergang zu Blumenberg. Signifikante Hö-
hen werden ebenfalls durch die Mobility
Hubs vorgegeben.

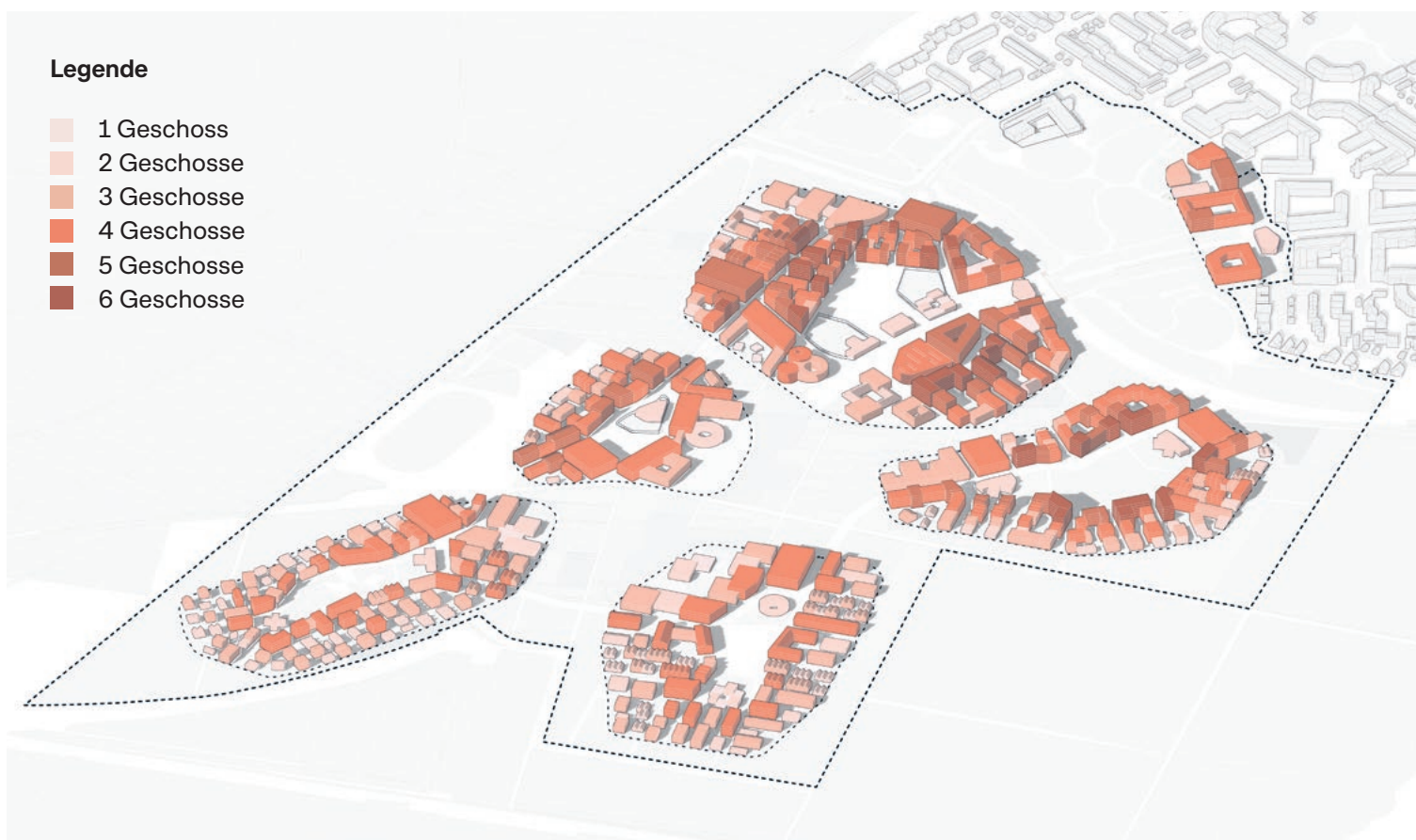


Abb. 27: Geschossigkeiten

Angaben zu Geschossigkeiten

BGF Hood Eins	rund 190.700 m ² (34 %)	GFZ* Hood Eins	1,96
BGF Hood Zwei	rund 112.700 m ² (20 %)	GFZ* Hood Zwei	2,80
BGF Hood Drei	rund 63.500 m ² (11 %)	GFZ* Hood Drei	1,83
BGF Hood Vier	rund 91.200 m ² (16 %)	GFZ* Hood Vier	1,88
BGF Hood Fünf	rund 72.600 m ² (13 %)	GFZ* Hood Fünf	2,16
BGF Blumenberg	rund 34.000 m ² (6 %)	GFZ* Blumenberg	0,49

* Die überschlägig gerundeten GFZ-Angaben beziehen sich auf die geplante Wohnnutzung.



Eine Verdichtung rund um die zentralen Bereiche der Hoods sorgt für Lebendigkeit und Erlebnisdichte.

2.1.4 Gebäudetypologien

In seiner städtebaulichen und architektonischen Vielfalt ist Kreuzfeld einzigartig, die Gebäudetypologien sind flexibel und funktional auf die Bedürfnisse der Nutzer*innen abgestimmt. Der öffentliche Grün- und Freiraum wird in der Planung als Erweiterung der Gebäude betrachtet und umgekehrt.

Zu Platzräumen wie der Hoodmitte oder den Wohnstraßen formen die Baukörper wo nötig klare Kanten und werden zum Landschaftsraum hin durchlässiger. Durch entsprechende Gebäudestellungen werden überwiegend Typologien entwickelt, die baufeldbezogene Rückzugsorte generieren. Durch Variation dieses Grundgedankens entsteht eine hohe Diversität von Baukörpern innerhalb der einzelnen Hoods.

Durchlässiger Blockrand.

Die durchlässigen Blockränder finden sich vor allem in den urbanen Hoods. Teils offen, teils geschlossen, teils mit Durchgängen schaffen die Blockränder ein spannendes Raumgefüge und Wohnumfeld, das sowohl öffentliche Platzsituationen als auch ruhige Höfe generiert. Durch die öffentliche Nutzung der Erdgeschosszone entsteht eine hohe Lebendigkeit, diese Typologie kann Nachbarschaftsbeförderer und Frequenzbringer zugleich sein. Die Blockensemble bestechen durch leichte Adaptierbarkeit für gemeinschaftliche Wohnformen und flexible Grundrisse.

Riegel.

Riegel finden sich in allen Hoods an unterschiedlichen Stellen wieder. Sie übernehmen klar gliedernde Funktionen im Raumgefüge und überzeugen durch vertikale Nutzungs-

mischung, aktive Dachflächen sind möglich. Direkte Blickbeziehungen befördern das Kennenlernen der Nachbar*innen. Die Bereiche um die Gebäude laden zur Aneignung durch die unmittelbare Nachbarschaft ein, geteilte Gärten werden gemeinsam bewirtschaftet.

Reihen- und Kettenhäuser.

Diese Typologie kann den dörflichen Maßstab näherbringen und mit individuellen Grundrissen, variierenden Gebäudehöhen

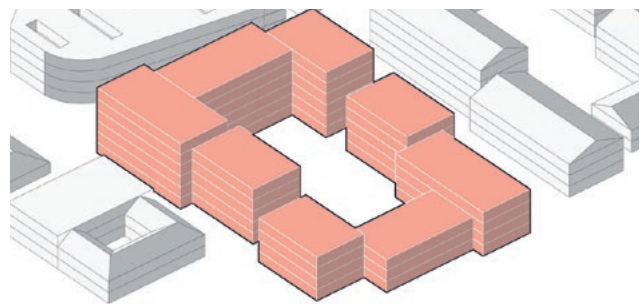


Abb. 28: Durchlässiger Blockrand

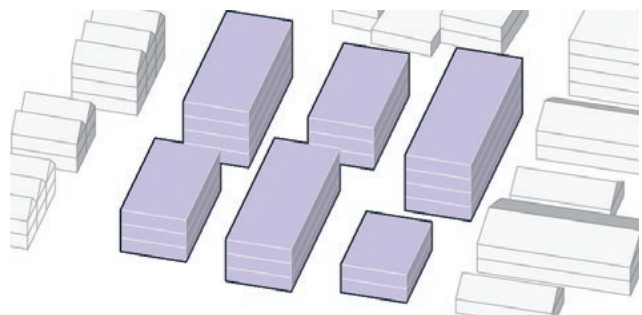


Abb. 29: Riegel



Abb. 30: Gebäudetypologien

und Fassaden für ein buntes Stadtbild sorgen. Es kann (halb-)öffentliche Vorzonen geben, während Gärten oder Hinterhöfe ruhigere Räume bieten. Auch hier kann die öffentliche Erdgeschosszone kleinere gewerbliche oder soziale Nutzungen beherbergen, während in den oberen Geschossen Wohnnutzung stattfindet.

Sonderbauten und Punkte.

Die Sonderbauten stellen integrierte Quartiersbausteine dar, welche zentrale Stadtfunktionen beherbergen. Sie variieren in ihrer Geschosshöhe und Form. Durch besondere Variation in der Fassade und dem umliegenden Freiraum kann eine Verzahnung zwischen Innen- und Außenraum erzeugt werden. Öffentlich wirksame Nutzungen wie das Ärztehaus, Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie soziale Infrastruktur sollen sich hier finden. Auf der zentralen Achse hin zu den S-Bahn-Stationen Kreuzfeld und Blumenberg finden sich vor allem kulturelle Nutzungen und gastronomische Angebote.

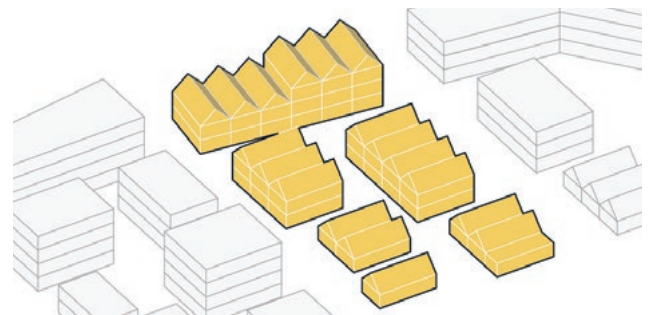


Abb. 31: Reihen- und Kettenhäuser

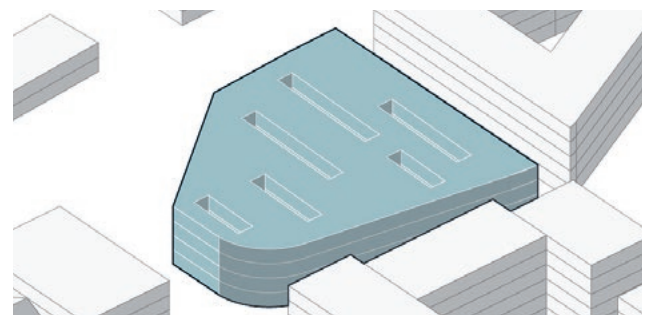


Abb. 32: Sonderbauten und Punkte

2.1.5 Wohnen und Miteinander

Köln-Kreuzfeld ist ein Stadtteil für alle. Die Angebotspalette für Wohnraum richtet sich an Menschen mit unterschiedlichen Einkommens-, Herkunfts-, Alters- oder Lebenssituationen.

Wohneinheiten nach Wohnformen

WE Geschosswohnungsbau: 3.101 WE

WE Mehrfamilienhäuser: 321 WE

WE Stadthäuser: 303 WE

WE gesamt: 3.725 WE*

*ohne Bezug zu KoopBLM (siehe Berechnung Kapitel 4.1, Flächenbilanz, S. 208)

Blumenberg 67 WE

WE Geschosswohnungsbau: 321 WE

Hood Eins

WE Geschosswohnungsbau: 1.201 WE

WE gesamt: 1.201 WE

Hood Zwei

WE Geschosswohnungsbau: 964 WE

WE Mehrfamilienhäuser: 25 WE

WE Stadthäuser: 37 WE

WE gesamt: 1.027 WE

Hood Drei

WE Geschosswohnungsbau: 246 WE

WE Mehrfamilienhäuser: 31 WE

WE Stadthäuser: 72 WE

WE gesamt: 349 WE

Hood Vier

WE Geschosswohnungsbau: 430 WE

WE Mehrfamilienhäuser: 155 WE

WE Stadthäuser: 54 WE

WE gesamt: 639 WE

Hood Fünf

WE Geschosswohnungsbau: 193 WE

WE Mehrfamilienhäuser: 110 WE

WE Stadthäuser: 140 WE

WE gesamt: 442 WE

Zusammenleben und Miteinander.

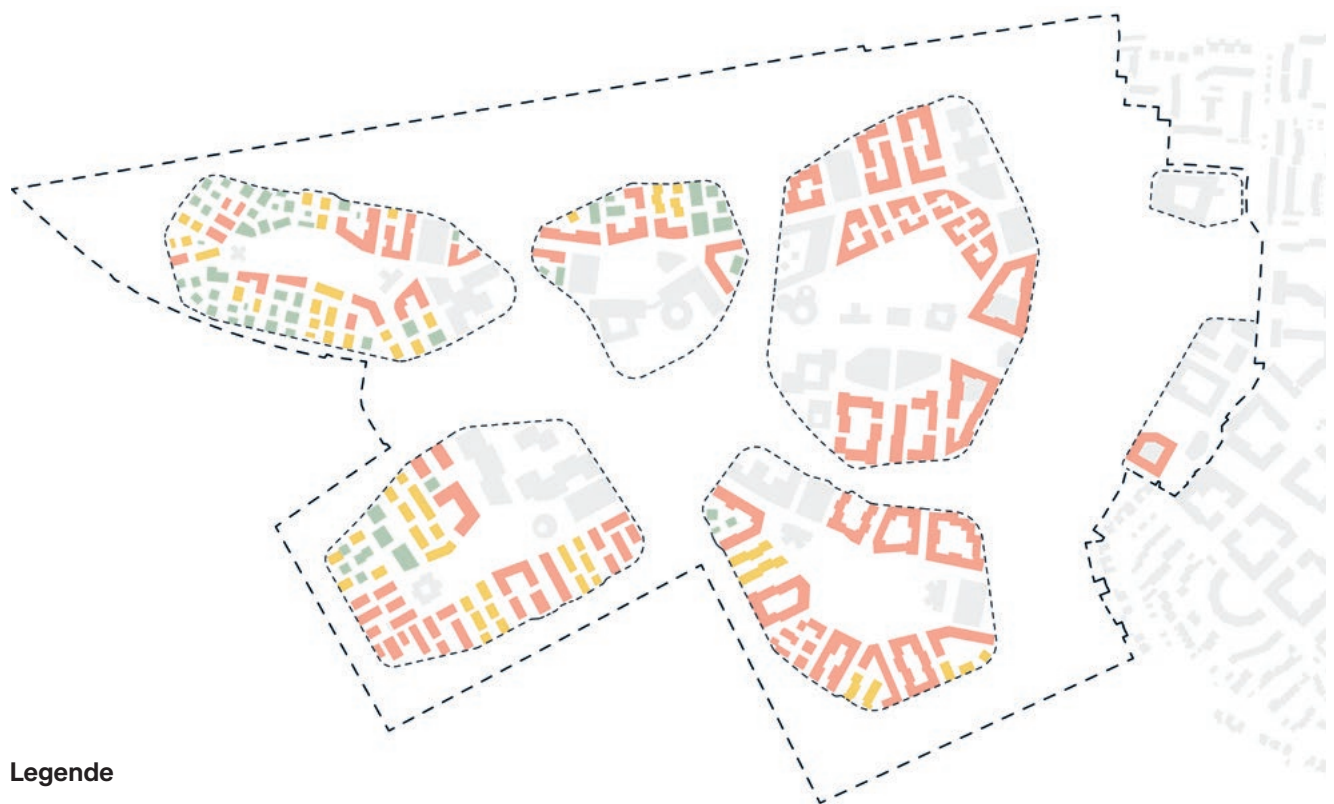
Die Organisation der einzelnen Hoods basiert auf der Schaffung von vielfältigen Gemeinschaften und sie trägt zur Entstehung von Gemeinschaften auf verschiedenen Maßstäben bei.



Jede Hood bietet Platz für eine Vielzahl von Gebäudetypologien zum Wohnen und Arbeiten, für Bildung und Begegnung. So können unterschiedlichste Bewohner*innen unabhängig von Einkommen und Lebensphase ihren persönlichen „Wohnraum“ in Woodhood verwirklichen.

Möglich sind beispielsweise Geschosswohnungsbau, Mehrfamilienhäuser oder verdichtete Punktbauten (Stadthäuser), Wohneigentum, Mietwohnungen oder Baugruppen. Wohnen in zentralen Lagen ist genauso möglich wie der Blick auf den grünen Stadtrand.

Leben in Woodhood bedeutet mehr haben durch Teilen – Suffizienz soll als übergeordnetes Planungsprinzip integriert werden. In der neuen Gemeinschaft sollen die zukünftigen Bewohner*innen die Chance bekommen, die Annehmlichkeiten des Ortes mit allen zu teilen.



Legende

- Geschosswohnungsbau | 80 m²
- Mehrfamilienhäuser | 100 m²
- Stadthäuser | 120 m²

Abb. 33: Verortung Wohnungstypologien



Angebote wie gemeinschaftlich genutzte Gärten, das Bürgerhaus+, Elektroautos und sogar Dienstleistungen in direkter Nachbarschaft ermöglichen und fördern die Begegnung und Interaktion zwischen der Bürger*innen.

So kann eine Vielzahl an Angeboten geschaffen werden, die für die gesamte Nachbarschaft nutzbar sind, ohne dass zwischen ähnlichen Angeboten Konkurrenzen entstehen. Zusammen erzeugen die Hoods ein lebendiges urbanes Ökosystem, das durch die Interaktion zwischen den verschiedenen Hoods stimuliert wird und auch die bestehenden Zentren ergänzt und belebt.

In Köln-Kreuzfeld ist der nachbarschaftliche Verbund besonders stark, sowohl auf Ebene der Kreuzfelder Hoods als auch zwischen diesen und in den angrenzenden Quartieren.

Wohnungsangebot und Wohnformen.

Neben einer Einteilung in städtebauliche Gebäudeformen lassen sich auch folgende Typologien unterscheiden: Geschosswohnungsbauten mit im Schnitt 80 m² pro Wohneinheit, Mehrfamilienhäuser mit im Schnitt 100 m² pro Wohneinheit sowie Stadthäuser mit im Schnitt 120 m² pro Wohneinheit.

Anhand dieser Einteilung können Wohneinheiten prognostiziert werden und erste Aussagen zu Wohnformen werden möglich. Eine andere Möglichkeit, die Zahl der Wohneinheiten für das Gebiet vorauszusehen, ist die Berechnungsgrundlage, die das Kooperative Baulandmodell vorgibt. Hier werden 90 m² bei einer Erstbelegung von 2,3 Personen pro Wohneinheit verbindlich angesetzt.

Dem Konzept entsprechend verteilen sich auch die Wohnungstypologien von städtisch zu dörflich, von höheren Anteilen der Geschosswohnungsbauten zu vermehrt Stadthäusern. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Wohnraum in der wachsenden Metropole Köln, ökologischen Belangen und der daraus resultierenden Notwendigkeit einer gewissen Dichte überwiegen jedoch Geschosswohnungsbauten.

Wohnen für alle

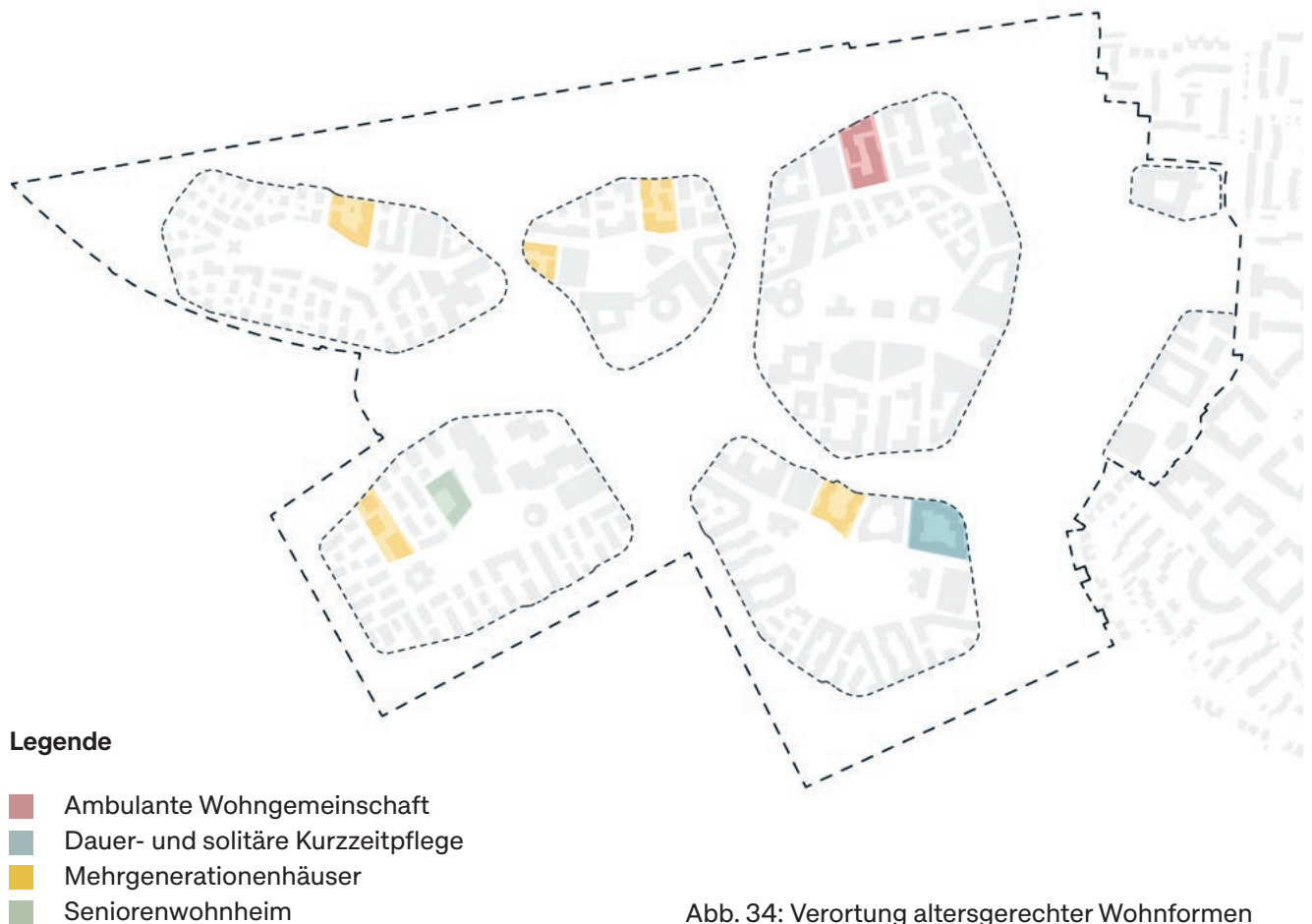


Abb. 34: Verortung altersgerechter Wohnformen

Wohnen für alle.

Wenn junge und alte Menschen zusammenwohnen, entstehen viele Synergien. Die jüngere Generation kann von der Lebenserfahrung und Weisheit der älteren lernen, während die Älteren von der Energie und dem Enthusiasmus der Jüngeren profitieren können. Durch den Austausch und die gemeinsame Nutzung von Ressourcen wie Wohnraum, Küche und Garten kann eine lebendige Gemeinschaft mit einem breiten Spektrum an Interessen und Fähigkeiten entstehen. Das Zusammenleben von Jung und Alt kann Toleranz und Verständnis fördern und trägt dazu bei, soziale Isolation und Einsamkeit zu reduzieren. Neben dem klassischen Familienzusammenleben sind

in Kreuzfeld auch neue Modelle des Zusammenlebens denkbar. Im Zentrum steht der Leitsatz des gemeinschaftlichen Lebens aus der Stadtstrategie 2030+.

Mehrgenerationenwohnen.

In Köln-Kreuzfeld sollen sogenannte Mehrgenerationenhäuser entstehen. Mehrgenerationenwohnen bezeichnet eine Wohnform, bei der Menschen unterschiedlicher Generationen in einer Gemeinschaft zusammenleben und arbeiten. Es geht darum, Synergien zu schaffen und voneinander zu lernen. Das Konzept umfasst sowohl gemeinschaftliche als auch private Räume und basiert auf dem Prinzip der gegenseitigen Unterstützung und Rücksichtnahme.



Abb. 35: Theodora House, Kopenhagen

Im Innenhof kommen alle Generationen zusammen. Ein Treffpunkt des Austausches entsteht.

Eine klare Differenzierung in der Fassadengestaltung verdeutlicht die Trennung von öffentlichen und privaten Flächen.

Altersgerechtes Wohnen.

Der fortschreitende demografische Wandel soll durch die Integration von altersgerechten Wohnformen in allen Hoods berücksichtigt werden. Durch ein breites Spektrum an Wohnangeboten sowie eine Infrastruktur aus medizinischer Versorgung, betreuten Wohnangeboten und Pflegeeinrichtungen (Seniorenwohnheim sowie Dauer- und solitäre Kurzzeitpflege) ist alt werden in Kreuzfeld möglich und gewünscht. Die zahlreichen Orte der Begegnung im eigenen Haus, in der Nachbarschaft und im Quartier stärken gerade im Alter die sozialen Beziehungen. Auch ein selbstständiger Alltag bis ins hohe Alter kann möglich sein:



Durch vielfältige Mobilitätsformen, gute Anbindung und barrierearme öffentliche Räume.



Abb. 36: Theodora House, Kopenhagen

Studentisches Wohnen.

Studentisches Wohnen unterscheidet sich von anderen Wohnformen durch seine spezifischen Anforderungen an Lage, Budget und Gemeinschaft. WGs und Studierendenwohnheime sind deshalb beliebt. Doch auch individuelle Lösungen wie Apartments oder Co-Living-Communities werden immer beliebter. Da Köln-Kreuzfeld mit dem ÖV gut erreichbar sein wird, ist der Stadtteil auch für junge Erwachsene interessant. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte sollen auch diese besonderen Wohnbedürfnisse berücksichtigt werden.

Mieten, kaufen, teilen.

Die Wahl der Wohnform hängt selbstredend von den individuellen Bedürfnissen und Möglichkeiten ab. Aufgrund unterschiedlicher Bedarfe soll es in Köln-Kreuzfeld künftig sowohl Miet- als auch Kaufangebote geben. Ebenso wird es Raum für gemeinschaftliche Entwicklung von Wohnraum geben, etwa durch Konzeptvergaben. Als Beispiel hierfür werden Baugemeinschaften auf den nachfolgenden Seiten vertieft betrachtet.



Abb. 37: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus

Wie in Abb. 37 erkennbar, können gemeinschaftlich genutzte Innenhöfe den Zusammenhalt stärken und einen Außenraum in unmittelbarer Nähe zur Wohnung schaffen.



Abb. 38: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus



Abb. 40: Harbour Houses, Aarhus

Der Eingangsbereich ist klar gekennzeichnet.

Attraktive Freiräume laden zur Aneignung und Aufenthalt ein.

Öffentliche Erdgeschosszonen dienen als Quartierstreffpunkt, hier treffen Bewohner*innen des Hauses und Externe aufeinander. Die flexiblen Wohngrundrisse der oberen Geschosse können auf die persönlichen Bedürfnisse der Anwohnenden zugeschnitten werden.



Abb. 39: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus



Abb. 41: Harbour Houses, Aarhus

Das Zusammenspiel aus privaten und gemeinschaftlichen (Frei-) Räumen lässt einen lebendigen Ort entstehen. Menschen unterschiedlichem Alters treffen aufeinander. Balkone und Gärten dienen als private Außenräume und können individuell gestaltet werden.

Abb. 42 illustriert, wie Gewächshäuser oder Wintergärten den Nutzungsraum im eigenen Wohnkomplex erweitern und Austausch sowie gemeinschaftliche Projekte fördern können.



Abb. 42: Harbour Houses, Aarhus

Gemeinschaftliches Wohnen

Baugemeinschaften als ein Modell des gemeinschaftlichen Wohnens sind ein zentraler Baustein der Stadt- und Quartiersentwicklung sowie ein Katalysator bei der Bildung von Nachbarschaften.

Leben zwischen Häusern.

Lebendige und attraktive Nachbarschaften entstehen durch aktive Bewohner*innen und belebte Orte. Die Notwendigkeit von sozialen Kontakten innerhalb, aber auch zwischen den Gebäuden ist hierbei elementar. Daher ist für die Gestaltung und Planung eines lebendigen Umfelds nicht nur die Wohnung an sich, sondern auch die Verbindung der Wohnung mit dem Außenraum wichtig. Zwar haben die baulichen Rahmenbedingungen keine unmittelbare Auswirkung auf die Qualität der sozialen Kontakte, dennoch kann eine bewusste Planung bewirken, dass diese Kontakte überhaupt erst zustande kommen.

Fokus Baugemeinschaften.

Da Baugemeinschaften zumeist stark gemeinschaftlich und sozial engagiert sind und das Zusammenkommen unterschiedlicher Menschen (bspw. auch in Kooperation mit sozialen Trägern) aktiv leben, haben sie bei entsprechender baulicher Planung einen besonderen Einfluss auf das Leben zwischen den Häusern und tragen zu lebendigen Nachbarschaften bei. Zudem leisten Baugemeinschaften einen aktiven Beitrag gegen die zunehmende Individualisierung und Anonymisierung in städtischen Gebieten, in denen man zwar Tür an Tür lebt, aber selten in Kontakt kommt. Aufgrund gestiegener Grundstücks- und Baupreise sind Baugemeinschaften gegenwärtig eine beliebte Möglichkeit, trotz hoher Kosten die individuellen Wohnbedürfnisse in städtischen Lagen zu verwirklichen.

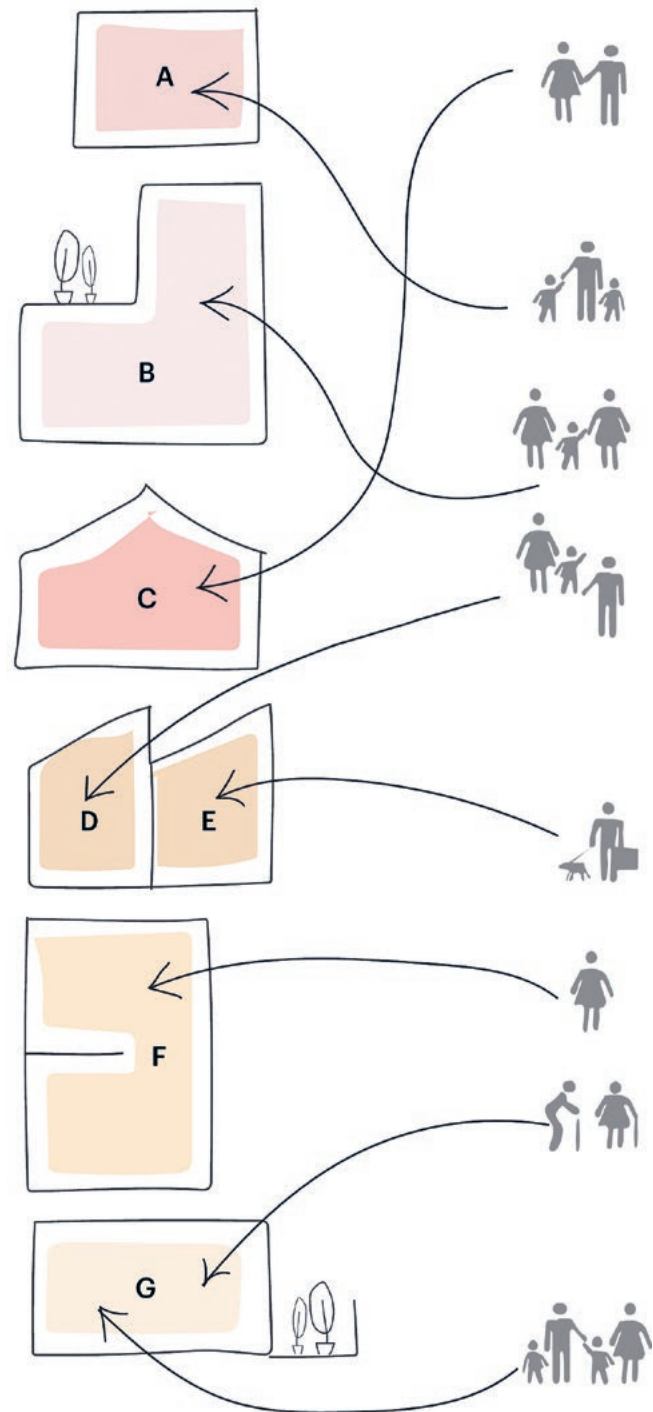


Abb. 43: Diagramm Wohnungstypen

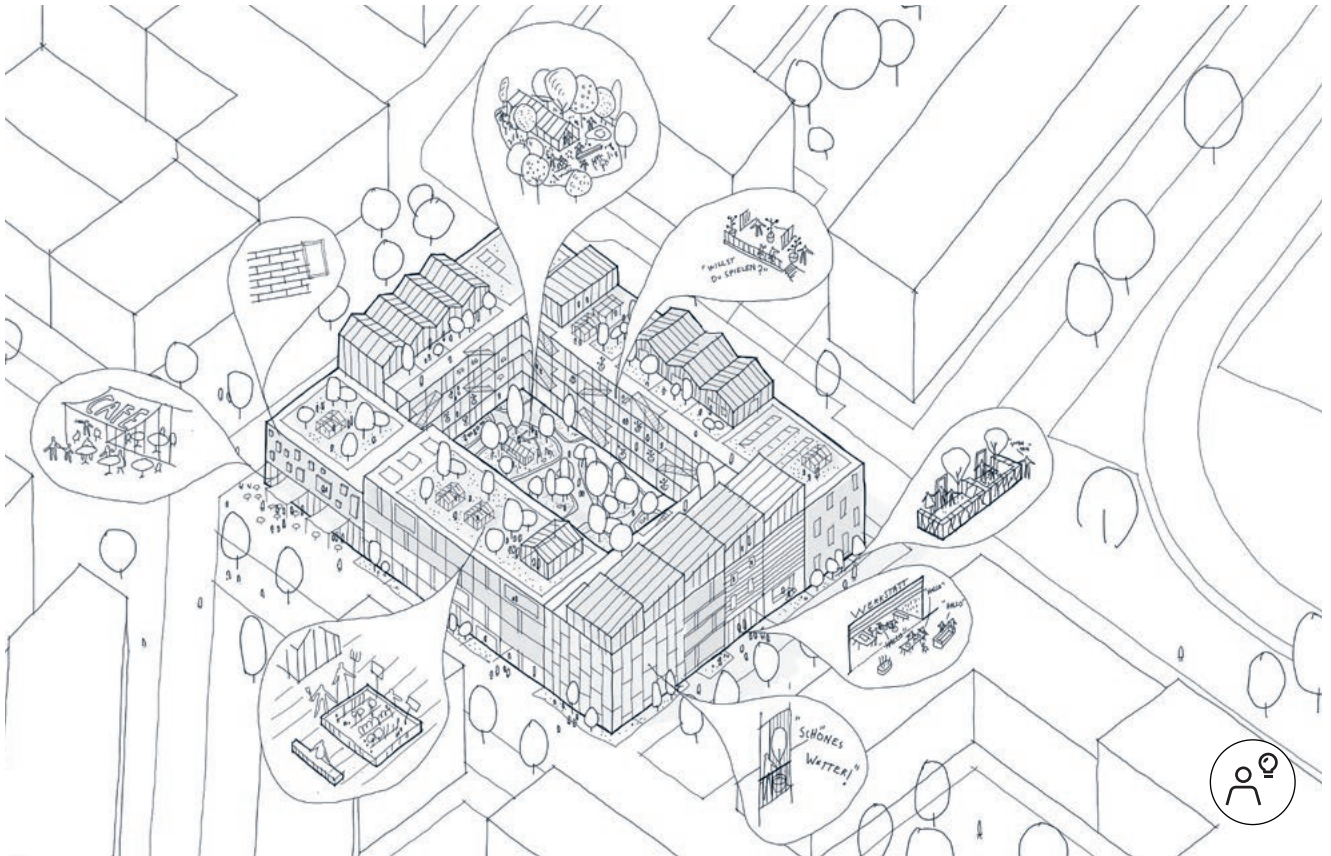


Abb. 44: Axonometrie Baugemeinschaften

Damit sind Baugemeinschaften ein Gegen-trend zu gleich zwei großen Herausforderungen in urbanen Lagen: Die vermeintlich wenig individuell wirkenden baulichen Entwicklungen großer Investoren mit oftmals seriellen, einheitlichen Wohnungen, die entweder vermietet oder nur im oberen Preissegment als Eigentum erworben werden können. Viele Menschen können sich aufgrund des angespannten Wohnungsmarkts daher weder die Wohnung noch den genauen Standort aussuchen.

Gemeinschaftliches Bauen schafft dagegen Wohneigentum in zentralen Lagen und ein soziales Netzwerk vor Ort. Die Baugemeinschaft entwickelt durch den Bauprozess eine starke Bindung und wählt bewusst den Standort, um Identifikation und alte Netzwerke beizubehalten. Baugemeinschaften binden ihr Neubauprojekt auf besondere Weise in den Stadtraum und die Nachbarschaft ein.

Leben in den Häusern.

Auch für eine soziale Einbindung des Einzelnen in die Gemeinschaft innerhalb der Gebäude sind Baugemeinschaften zentral. Gemeinsam nutzbare Bereiche können an verschiedenen Orten im Gebäude platziert werden und zugleich unterschiedliche Personengruppen der Baugemeinschaft ansprechen. So kann es gemeinsame Räume für alle geben, Bereiche, die beispielsweise als Arbeitsräume für bestimmte Bewohner*innen fungieren, es können offene Gemeinschaftsgärten und -flächen im Innenhof und den Dächern vorgesehen werden oder auch geschützte Bereiche für Untergruppen bis hin zum individuellen Rückzugsort entstehen. Durch die Baugemeinschaften soll so ein lebendiges Haus für alle Lebenslagen entstehen. Wo und in welchem Umfang dieses Modell gemeinschaftlichen Wohnens umgesetzt werden kann, wird im Laufe der weiteren Planung erarbeitet.

2.1.6. Ausblick

Brandschutz.

Die Feuer- und Rettungswache verfügt über eine leistungsfähige Anbindung an das umliegende Straßennetz. Die Einsatzfahrzeuge können alle Straßen in Kreuzfeld befahren und im Notfall schnell reagieren. Die Anleiterbarkeit für Rettungs- und Löschfahrzeuge der Feuerwehr ist für die geplante Bebauung vorrangig über die öffentlichen und privaten Verkehrsflächen zu gewährleisten.

Die erforderlichen Aufstellflächen und Wenderradien für Rettungs- und Löschfahrzeuge sind in der vertiefenden Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Für Gebäude, deren Fassaden aus städtebaulichen und verkehrlichen Gründen nicht anleitbar sind, sind Sicherheitstreppenhäuser vorzusehen. Die Befahrbarkeit von privaten Grünflächen und Innenhöfen mit schweren Fahrzeugen ist durch bauliche Maßnahmen an den Gebäuden (z. B. durchgesteckte Grundrisse, zweiter Rettungsweg, Sicherheitstreppenhäuser etc.) zu vermeiden. In Köln-Kreuzfeld ist zudem ein neuer Standort für eine Rettungswache geplant. Dieser soll (zum heutigen Planungsstand) auf ca. 3.000 m² Grundstücksfläche in der Hood Eins auf dem Baufeld 8 verortet werden. Neben der Rettungswache ist ein Gerätehaus der Freiwilligen Feuerwehr mit um die 4.500 m² Grundstücksfläche auf demselben Baufeld vorgesehen.

Flexibilität und Adaptivität.

Die Zukunft lässt sich trotz aller Beobachtungen und Bemühungen der Trendforschung nur schwer vorhersehen. Angesichts tiefgreifender ökologischer, sozialer und

technologischer Entwicklungen muss der neue Stadtteil nicht nur robust, sondern vor allem flexibel sein.

Köln-Kreuzfeld muss in der Lage sein, sich während der auf gut 15 – 20 Jahre angelegten Entwicklung an völlig neue Bedarfe, Nutzungsansprüche und letztlich neue Möglichkeiten der Stadtentwicklung anzupassen, um langfristig auch einen Mehrwert für alle umliegenden Stadtteile zu bieten.

Die städtebauliche und funktionale Struktur der Hoods, gepaart mit innovativen Prozesswerkzeugen, gibt die Möglichkeit, die notwendige Adaptivität in der Entwicklung Wirklichkeit werden zu lassen. Dazu braucht es zum einen eine kritische Stadtgesellschaft, die an gesetzte Ziele erinnert und auf aktuelle lokale Bedarfe hinweist, zum anderen eine mutig und reflektiert steuernde Stadtverwaltung mit Rückhalt aus der politischen Ebene.

Während der baulichen Realisierung müssen Entwicklungs- und Betreiberkonzepte immer wieder synchronisiert und gegebenenfalls an die übergeordneten Ziele angepasst werden (*siehe hierzu auch Kapitel 1.6, Querschnittsthema Umsetzung und Phasierung, S. 24*).

Ausblick.

Im Rahmen der technischen Masterplanung wird nun das städtebauliche Grundgerüst einer technischen Plausibilitätsprüfung unterzogen. Die im Rahmen der Integrierten Planung skizzierte Ordnungsstruktur für die künftige bauliche Entwicklung wird auf den Prüfstand gestellt. Dies betrifft alle inhalt-

lichen Ebenen des Masterplans. Ziel ist es, eine verlässliche Grundlage für die Bauleitplanung zu schaffen.

Konkret bedeutet dies, dass die Baufelder präzisiert werden und die künftige Parzellierung sowie ein sogenanntes Umlegeverfahren vorbereitet werden. Die Gebäudetypologien werden in Bezug auf Eingänge und Erschließungskerne, Vorzonen und Freiflächen weiter ausgearbeitet und es werden Entscheidungen bezüglich Geschossigkeit und Dichte getroffen.

Flächen- und Funktionsverortung und die konzeptionelle Ebene der Planung werden weiter verfeinert. Das bedeutet, dass Aspekte der Barrierefreiheit sowohl bei der Gestaltung der Gebäude als auch bei der Planung von Frei- und öffentlichen Räumen sorgfältig berücksichtigt werden.

Aktuell befindet sich bereits eine Entwicklungsgesellschaft in der Vorbereitung, deren Fokus in der Umsetzung Köln-Kreuzfelds liegt. Entsprechend werden in den kommenden Jahren die Realisierungs- und Erschließungskonzepte gemeinsam mit Verwaltung und Fachplanenden erarbeitet.





Abb. 45: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands

2.2 Freiraum

Der neue Stadtteil Köln-Kreuzfeld ist in ein hochwertiges grünes Umfeld eingebettet. Die Entwicklung der Kulturlandschaft reicht Jahrtausende weit zurück und hat Wälder, Felder und Wiesen entstehen lassen. Ziel ist es, diese Raumqualitäten bei der landschaftsgestalterischen Planung zu beachten und weiter zu stärken. In den kommenden Jahren soll so ein ländlich-urbanes Quartier entstehen, das die Prinzipien einer Gartenstadt zukunftsweisend weiterentwickelt.

Das Freiraumkonzept umfasst sowohl große Flächen und Parkanlagen als auch kleinräumige Begegnungs- und Nachbarschaftsräume und dient Bewegung, Aufenthalt und Naherholung. In dieser Planungsphase sind die Entwicklung einer Sport- und Spiellandschaft, die Weiterentwicklung der als städtebauliche Bildungslandschaft ausgestalteten Grünen Mitte und die gestalterische Programmierung der Hoodmitten Teil des Prozesses.

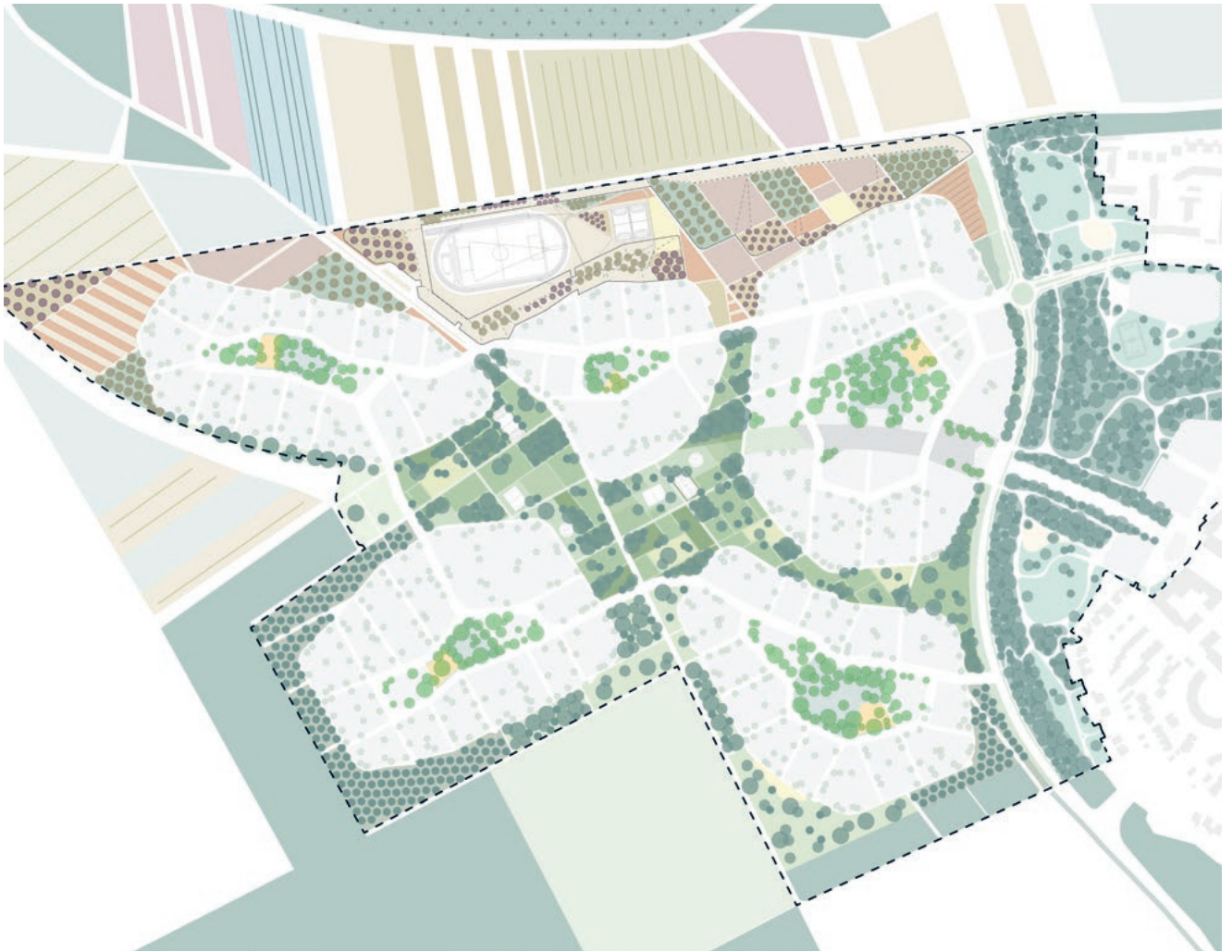


Abb. 46: Landschaftsgestaltungsplan

Um Kreuzfeld in das städtische Gefüge zu integrieren, übernimmt der Freiraum eine wichtige Rolle bei der Vernetzung und Aufwertung bestehender Nachbarschaften. Der Erhalt und die Weiterentwicklung bestehender Grünstrukturen, wie die des Alluvialparks, sind dabei von großem Wert und werden in die Planung integriert. Durch die behutsame Entwicklung der Flächen kann eine artenreiche, an den Klimawandel angepasste Landschaft entstehen, die Themen wie den nachhaltigen Umgang mit Regenwasser und Überflutungsschutz bei Starkregen mitdenkt.

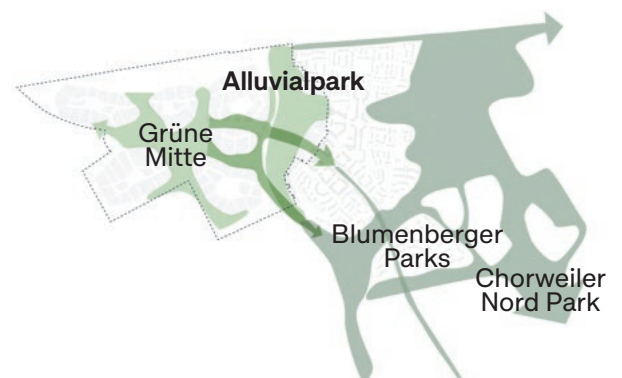


Abb. 47: Übergeordnete Landschaftsstruktur

2.2.1 Landschaftskonzept

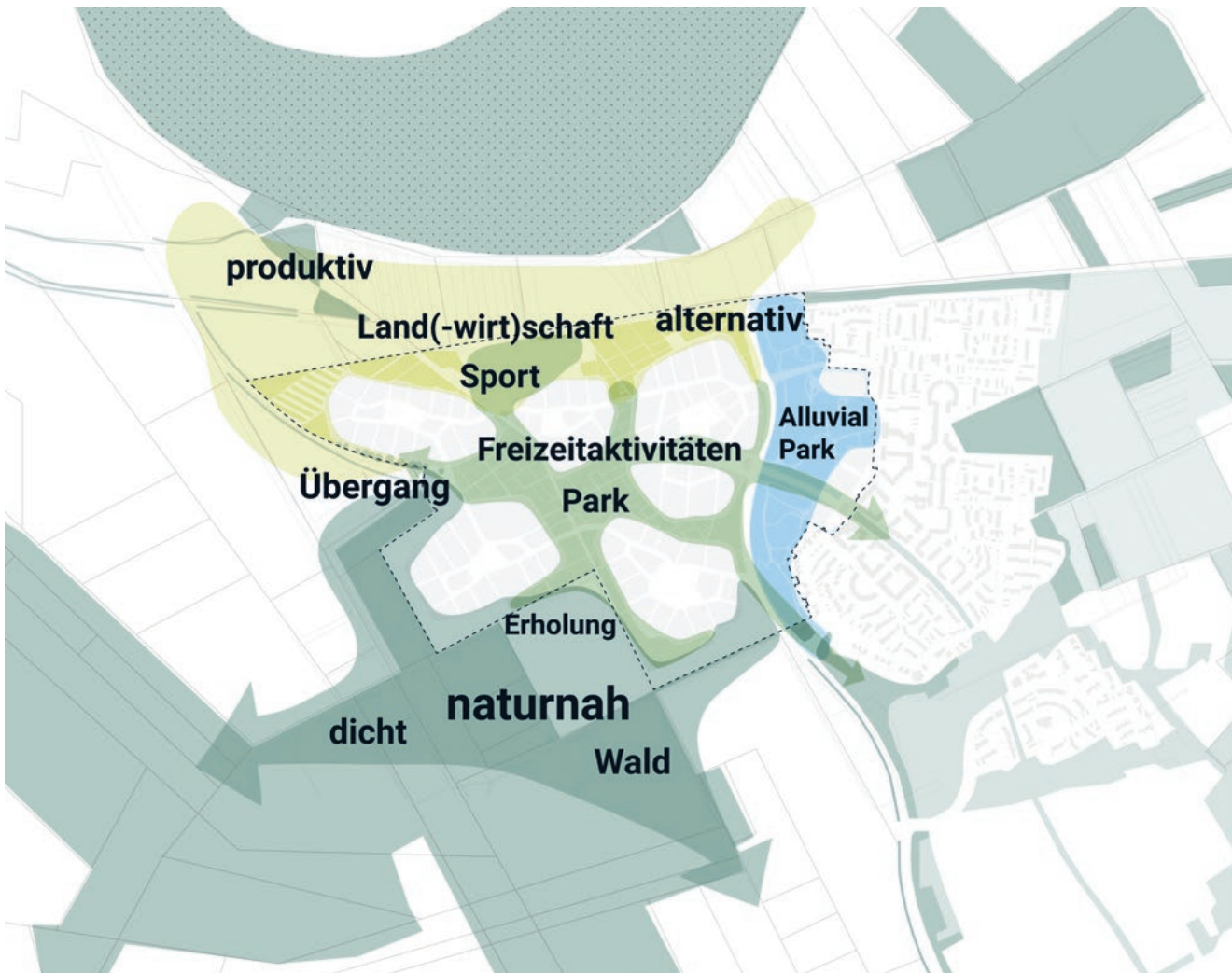


Abb. 48: Übergeordnetes Landschaftskonzept

Woodhood beginnt mit der Landschaft. In Köln-Kreuzfeld wird die Grundstruktur des Quartiers durch die Landschaft und die Kulturgeschichte des Ortes definiert. Die Nähe zu prägenden Landschafts- und Erholungsräumen wie dem FFH-Gebiet „Worringer Bruch“ und dem nur drei Kilometer entfernt verlaufenden Rhein kennzeichnen das Areal. Die Grundlage des neuen Stadtteils bilden jedoch die Wälder und die seit Jahrtausenden durch den Menschen geprägte Kulturlandschaft um das Entwicklungsgebiet.

Den Mehrwert dieser ortsspezifischen Strukturen zu erkennen und in einen Freiraum mit urbanem Kontext zu übertragen ist Aufgabe der aktuellen Planung. Köln-Kreuzfeld greift die großräumigen Landschaftsstrukturen auf und schafft so ein abwechslungsreiches Netz an Landschaften mit eigenen Charakteristika. Elemente wie bestehende Gehölzstrukturen sollen durch neue und ergänzende Baumpflanzungen im Landschaftsraum von Kreuzfeld weitergeführt und agrikulturelle Nutzungen der an-

grenzenden Freiflächen in einer dem Quartier angepassten Form weiterhin angeboten werden.

Dieser Ansatz trägt maßgeblich dazu bei, den neuen Stadtteil mit der gewachsenen Landschaft zu verweben. Diese neue Naturinfrastruktur durchdringt die gesamte Umgebung und vernetzt Erholungsräume mit ökologischen Korridoren. Im Zentrum entsteht ein charakteristischer Freiraum – die „Grüne Mitte“ –, die Stadt und Landschaft, aber vor allem Menschen auch aus dem gesamten Kölner Norden zusammenbringt und Austausch und Bewegung aktiv fördert. Im Einklang mit dem Leitsatz zu Umweltaspekten der Stadtstrategie schafft das Konzept einen klimagerechten und umweltfreundlichen Grün- und Freiraum, wo auch für gesunde Lebensverhältnisse gesorgt wird.

Verbindung mit Blumenberg.

Die Kreuzfelder Hoods werden durch den Freiraum mit Blumenberg verknüpft. Bestehende Parks und Grünflächen in und um Blumenberg können durch die freiraumfokussierte Planung des neuen Stadtteils fortgeführt und in die neuen Strukturen übergeleitet werden. Blumenberg und Köln-Kreuzfeld wachsen über den gemeinsamen Freiraum zusammen.



Abb. 49: Waldstrukturen

Waldstrukturen.

Viele Baumbestände und Waldstrukturen um Köln-Kreuzfeld sind gewachsene Biotope und Erholungsraum in einem. Existierende Flächen sollen bestmöglich erhalten bleiben, sie werden mit Hilfe des Konzeptes der Woodhood ergänzt und in einem städtischen Kontext weitergedacht.

Angebote und Charakter.

Die produktive Kulturlandschaft, Wald und Parkareale bieten bereits heute Potenziale für eine vielfältige und individuelle Naherholung sowie Raum als Habitat für eine gesunde Flora und Fauna. Mit Köln-Kreuzfeld werden diese Angebote standortgerecht ergänzt, sie stärken damit die Vernetzung und Strahlkraft des Ortes. Mit dem neuen Stadtteil sollen langfristig resiliente Freiraumangebote geschaffen werden.



Abb. 50: Freiraumelemente um Köln-Kreuzfeld

2.2.2 Freiraumkonzept



Abb. 51: Übergeordnetes Freiraumkonzept Woodhood

Kulturlandschaft, Wald und Alluvialpark umrahmen Kreuzfeld nicht nur, sie fließen vielmehr in die neuen Nachbarschaften und die dazwischenliegenden Freiräume hinein. So kann sich Köln-Kreuzfeld die Landschaft aneignen und sie im Sinne einer zukunftsweisenden, gesunden und nachhaltigen Stadtentwicklung weiterdenken.

Wo Wald, Park und Kulturlandschaft aufeinander treffen, entsteht ein Park im Kern des neuen Stadtteils. Die Grüne Mitte wird wesentlicher Bewegungsraum, Lernlandschaft und Knotenpunkt des Quartiers. Der Park liegt primär zwischen den fünf Kreuzfel-

der Hoods, erstreckt sich dann jedoch weiter in den Süden des Quartiers, wo er sich im Übergang zum angrenzenden Freiraum zu einer extensiven Wald- und Wiesenfläche entwickelt. Diese fließenden Übergänge finden sich an vielen Stellen des Landschaftsraumes wieder. Die städtebauliche Entwicklung lässt dabei maximalen Raum für die Natur, wodurch landschaftliche Qualitäten und Potenziale besonders gut genutzt werden können. Die Räume folgen der vorhandenen, meist nur leicht geneigten Topografie. An den Rändern im Süden und Osten prägen die natürliche Eintiefung der Alluvialrinne sowie die bautechnische Über-

formung durch den S-Bahn-Tunnel und die Mercatorstraße das Gelände. Diese Topografie definiert die Grundlage für die Wassersammlung und -speicherung sowie die Klimaanpassung. Darüber hinaus schafft der neue Freiraum Platz für bestehende Ökokorridore, die in den großzügigen Flächen zwischen den Kreuzfelder Hoods fortgeführt werden.

Produktive Landschaft.

Die produktive Landschaft im Norden Kreuzfelds knüpft an die landwirtschaftlich genutzten Flächen an. In diesem ausgewiesenen Raum werden unterschiedliche Bausteine angeboten, die sich untereinander mischen und so einen produktiven Erlebnisraum mit vielen Qualitäten entstehen lassen.

Grüne Mitte.

Als verbindender Freiraum hat die Grüne Mitte die Aufgabe, Erholungs- und Erlebnisraum mit Verbindungsfunktion zu sein. Die ausgedehnte Fläche von über 5,7 ha allein im inneren Bereich kann all das durch ihre spezifische Struktur besonders gut leisten. Eine effiziente Wegeführung verbindet nicht nur die Hoods, sondern auch Sport- und Spielangebote sowie die an den Park angrenzenden Schulen miteinander.

Alluvialpark.

Die Verbindung zu bestehenden Strukturen wie die des Alluvialparks ist für die Entwicklung des neuen Stadtteils von großer Bedeutung. Neben der hohen Dichte an Bestandsbäumen und einer prägnanten Topografie sticht die S-Bahn-Station Blumenberg heraus, die in Zukunft von einer Barriere zum Bindeglied von Freiraum und Stadt transformiert werden soll.

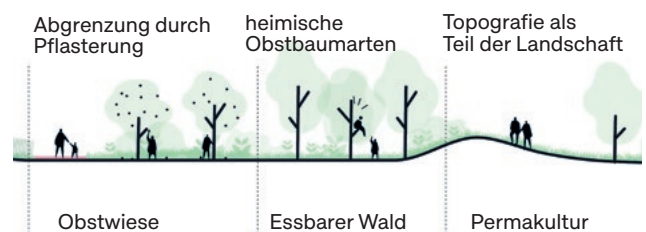


Abb. 52: Konzeptschnitt produktive Landschaft

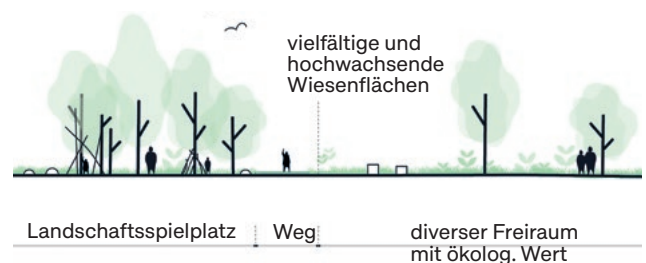


Abb. 53: Konzeptschnitt Grüne Mitte

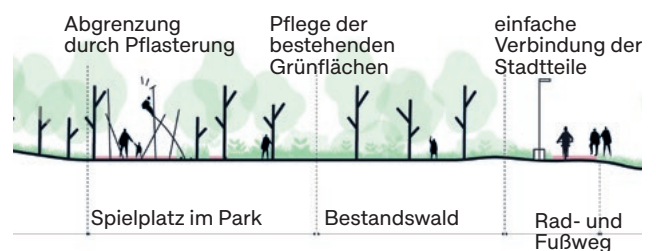


Abb. 54: Konzeptschnitt Alluvialpark

2.2.3 Urbane Landwirtschaft

Das weitläufige Areal wird Teil der öffentlich zugänglichen Grün- und Erholungsflächen und leistet damit einen Beitrag zur Erweiterung des Angebotes lokaler gemeinschaftlicher Lebensmittelproduktion.



Flächen innerhalb des Sportfeldes Typ C werden nicht mitgerechnet

Abb. 55: Grünflächenplan: Produktive Landnutzung

Urbane Landwirtschaft.

Angrenzend an die Kreuzfelder Hoods soll im Norden des Gebietes eine produktive Landschaft entstehen, die im urbanen Kontext neue Formen der Landwirtschaft nutzt. Weg von traditionellen Kleingärten, exklusiven und privatisierten Grünflächen, hin zu inklusiven, zugänglichen und sichtbaren Produktionslandschaften.



Flächen können professionell, aber auch durch Anwohner bewirtschaftet und gestaltet werden.

Anteil der produktiven Landnutzung

Permakultur	rund 20.800 m ²
Gemeinschaftsgärten	rund 16.800 m ²
Essbarer Wald	rund 21.700 m ²
Obstwiese	rund 17.000 m ²
<hr/>	
Gesamt	rund 76.300 m²

Dabei ist ein mosaikhafter Wechsel von Flächen angedacht, der sowohl landschaftlichen Mehrwert hat als auch den Austausch der Bewohner*innen untereinander unterstützt.

Das weitläufige Areal wird Teil der öffentlich zugänglichen Grün- und Erholungsflächen und leistet damit einen Beitrag zur Erweiterung des Angebotes. Kreuzfeld kann damit neue Modelle der gemeinschaftlichen Lebensmittelproduktion und Landbewirtschaftung fördern, einschließlich gemeinschaftlicher Obstgärten und anderer Kulturen. Darunter zählen Weinreben an den leichten Hängen im Nordosten, Gemüseanbau für den lokalen Gebrauch, Blumenanbau für die saisonale Verwendung oder Bodenverbesserungen für landwirtschaftliche Folgenutzungen.

Diese Modelle sind so gewählt, dass sie eine visuelle und funktionale Verbindung mit dem landwirtschaftlichen Kontext und der Geschichte des Gebiets beibehalten. Produktive Landschaften wie essbare Wälder, Permakultur und gemischte Bepflanzung, die durch Mischbepflanzung und Permakultur-Methoden geprägt sind, können vielfältige Lebensräume und biologische Vielfalt im Siedlungsraum um Köln-Kreuzfeld schaffen.



Abb. 56: Anbau fördert gemeinschaftliche Interaktion



Abb. 57: Gemeinschaftsobstgärten und Permakultur



Die Landnutzung wird auch als Teil von Umwelt-, Bildungs- und Beteiligungsprogrammen der Gemeinschaft dienen.

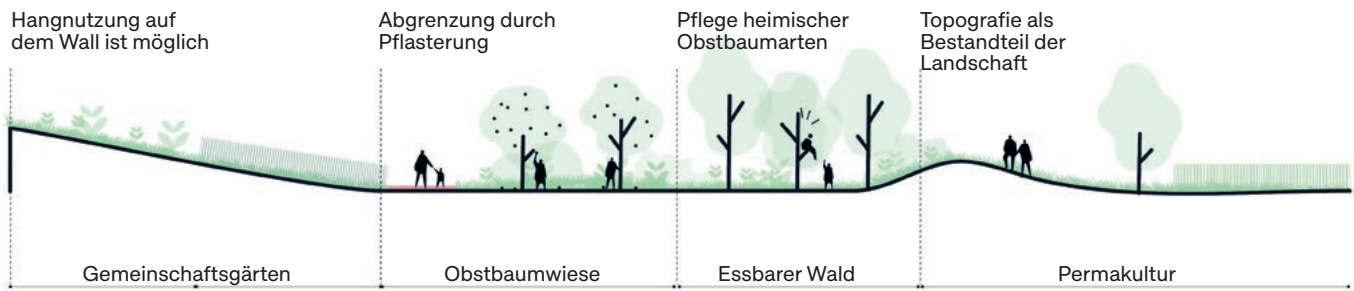


Abb. 58: Konzeptschnitt produktive Landnutzung

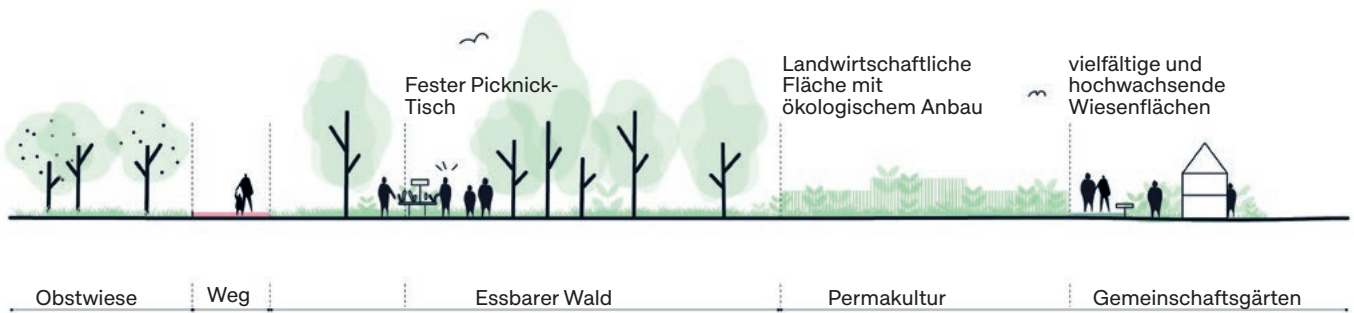


Abb. 59: Konzeptschnitt produktive Landnutzung

2.2.4 Grüne Mitte und mehr

Die neue Landschaft der Kreuzfelder Hoods ist regenerativ, produktiv und erhöht die Biodiversität, ohne dabei an Erholungsfunktion einzubüßen.



Abb. 60: Grünflächenplan mit „Grüner Mitte“ und intensiv genutzter Landschaft

Die **Landschaft** soll als multifunktionale Freifläche und als Ort der sozialen Interaktion dienen. Der am intensivsten genutzte Bereich ist die Grüne Mitte. Inmitten der fünf Hoods gelegen, ist der als naturnahe Parklandschaft angelegte Freiraum Vermittler und Verbindung zwischen den Nachbarschaften.

Durch die Grüne Mitte soll der Austausch zwischen den Hoods gefördert werden. Schnelle und langsame Verbindungswege spannen sich hier zwischen den Hoods auf und ermöglichen eine sichere und angenehme Verbindung, etwa zwischen S-Bahn-

Anteil intensiv genutzter Landschaft

■	Grüne Mitte	rund 54.800 m ²
■	äußerer Bereich	rund 27.300 m ²
▨	Lärmschutzwall/-wand	
	Soll insg.:	82.500 m ²
	Ist insg.:	rund 82.100 m ²

Station und Arbeitsplatz oder Schulstandort und Wohnort. Der Weg durch die Grüne Mitte ist die kürzeste fußläufige Verbindung zwischen S-Bahn-Station und den weiterführenden Schulen.

Die Schulen umrahmen die Grüne Mitte. Bei den zwei weiterführenden Schulen ist die Überlagerung von Schulhof und Park möglich. Dies öffnet die Stadt zum Freiraum und ermöglicht den Anwohner*innen neue Nutzungen sowie einen weitläufigen Freiraum, der Raum für Entdeckungen und Erholung lässt.

Wasser ist, wie im gesamten Quartier, auch hier eine sichtbare Komponente, die das Thema Retention zum Gestaltungselement erhebt und für die Bewohner*innen erlebbar macht. Im Süden des Areals, in dem sich die Grüne Mitte über den Hood-Loop hinaus ausweitet, wird das Wasser zu einem Bestandteil des Parks, der hier eine Überleitung in die angrenzende Landschaft gestaltet. Ein Teil der naturnahen Parkgestaltung der Grünen Mitte ist das Anlegen von Wildblumenwiesen als Lebensraum für verschiedene Tiergruppen. Diese Wiesen können auch von Anwohner*innen genutzt werden und bieten viel Raum für Erholung. Die Bereitstellung einer Vielzahl an Habitaten im gesamten Plangebiet, darunter Retentionsflächen, saisonal überschwemmte Niederungen, Obstbaumwiesen und Wälder sowie stellenweise eine reiche Strauchschicht kann



Abb. 61: Artenreiche und informelle Parklandschaft



Abb. 62: Gemähter Weg im Quirijn Park, Tilburg

in Kombination mit geeigneten Pflegemaßnahmen die Artenvielfalt innerhalb des Quartiers fördern.

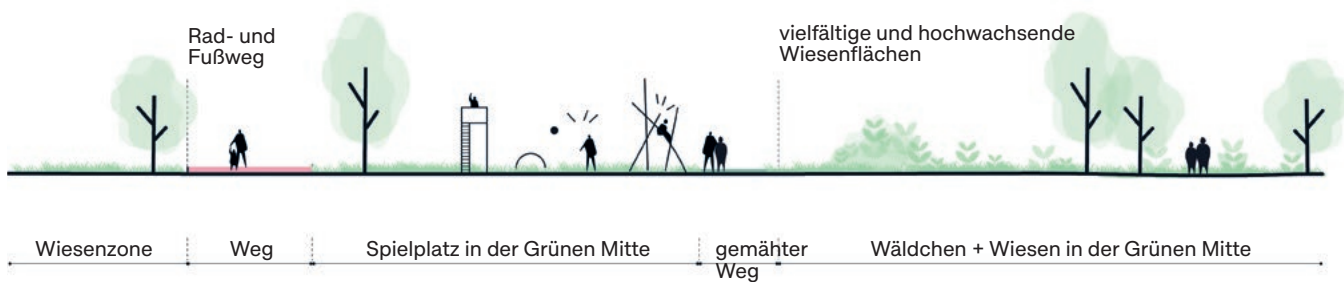


Abb. 63: Konzeptschnitt Grüne Mitte mit Spiellandschaft und Wäldchen

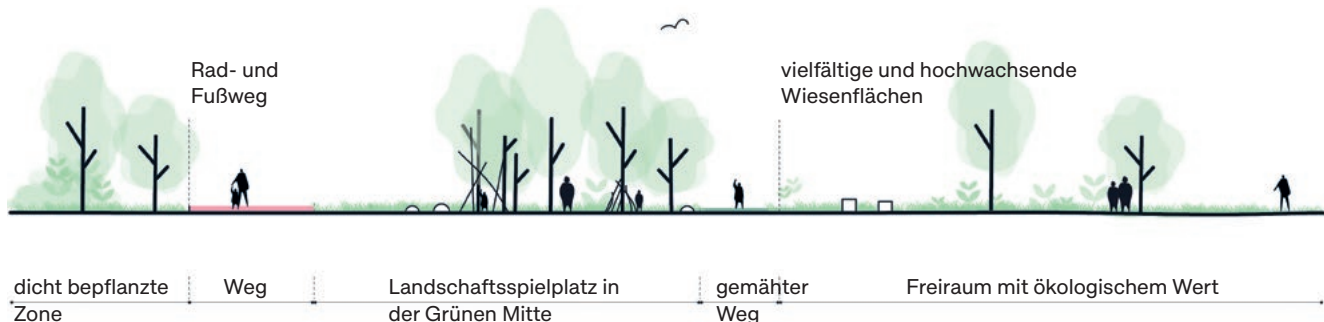


Abb. 64: Konzeptschnitt

2.2.5 Hoodmitten

Die Hoodmitten sind individuell gestaltet und wirken als Magnet für Anwohnende und Besuchende aus anderen Nachbarschaften.

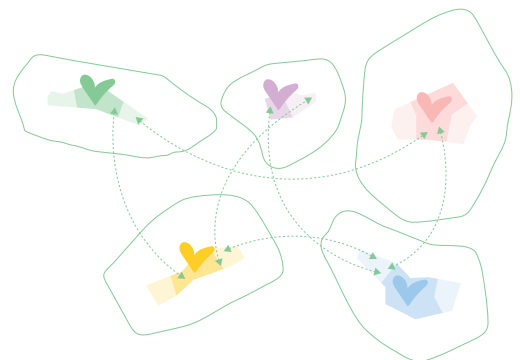
Dorfanger wird Hoodmitte.

Die Hoodmitte ist ein zentraler Treffpunkt und konzentriert verschiedene Angebote gut erreichbar im Zentrum der Nachbarschaften.



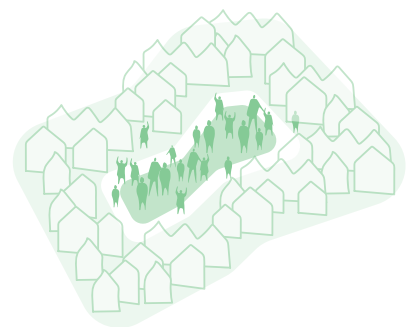
Keine Mitte ist gleich.

Zwar stehen einige Angebote in allen fünf Hoods gleichermaßen zur Verfügung, die Nachbarschaften bilden jedoch durch ihre Gestaltung und thematische Schwerpunkte einen ganz individuellen Charakter.



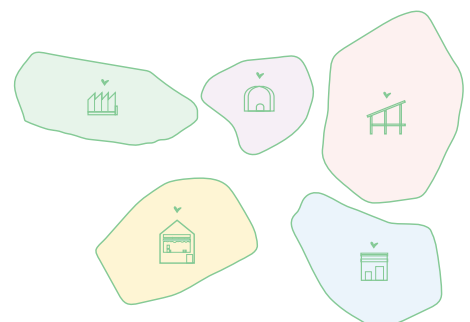
Raum für Menschen – nicht für Autos.

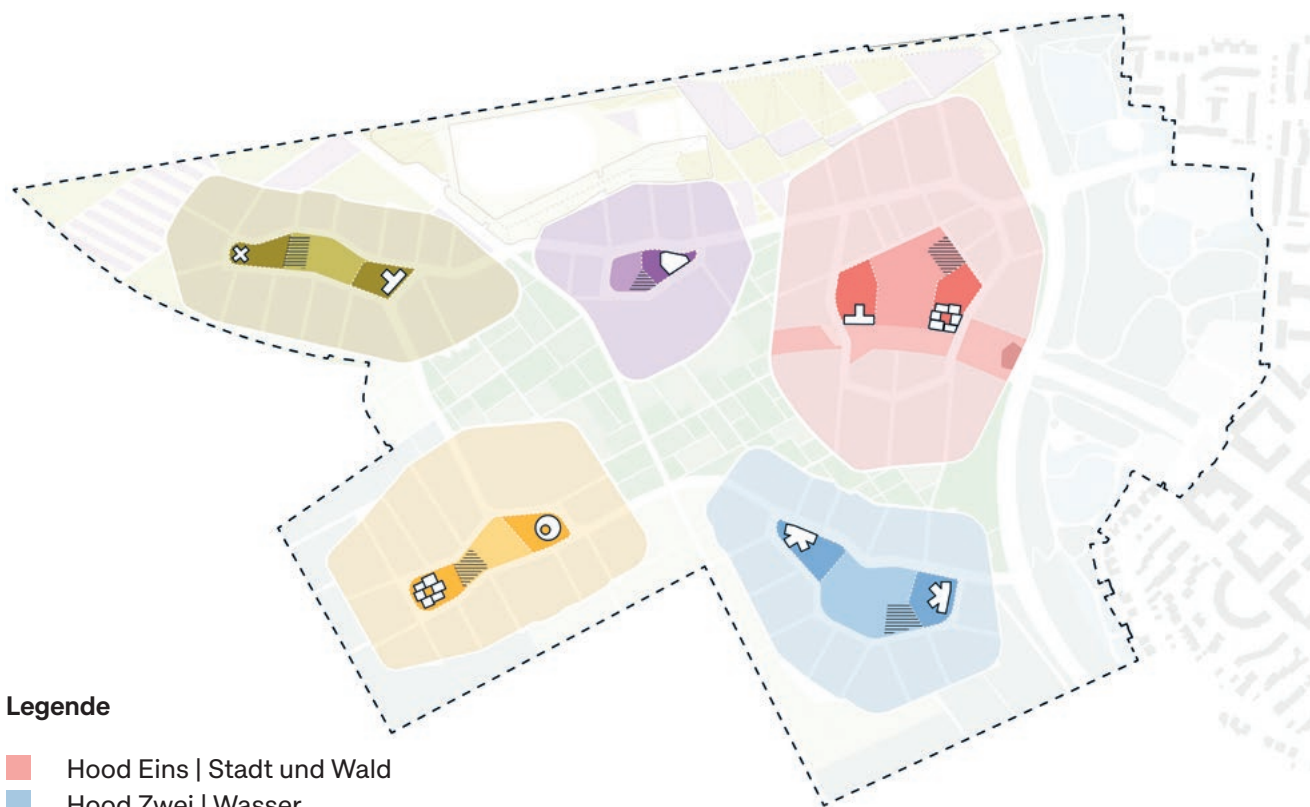
Die Hoodmitte ist besonders barrierearm in den Raum eingebettet und spannt sich als multifunktionaler Freiraum von Gebäudefront zu Gebäudefront auf.



Kreuzfelder Büdchen.

Als fester Bestandteil der Kölner Stadtkultur erhält das Büdchen in Kreuzfeld eine individuelle Ausgestaltung. Es kann zu einem Anker der Nachbarschaft und alltägliche Anlaufstelle werden.





Legende

- Hood Eins | Stadt und Wald
- Hood Zwei | Wasser
- Hood Drei | Markt
- Hood Vier | Generationen
- Hood Fünf | urbane Landwirtschaft

Abb. 65: Aufbau Hoodmitten

Zwischen den Schwerpunktthemen Wasser, urbane Produktion und grünes Quartierszentrum entwickeln die Kreuzfelder Hoods auch mit Hilfe der Freiraumprogrammierung eigene Identitäten. Die Pavillons können hierbei einen Kiosk, aber auch eine andere thematisch passende Funktion beherbergen, die an den Charakter der jeweiligen Kreuzfelder Hood anknüpft.

Die Gemeinschaftsfläche der Hoodmitten ist im Regelfall durch die Hood Kitas und soziale Funktionen gerahmt, sodass sie den Zwischenraum fassen. Die Gestaltung bezieht alle umliegenden Gebäude in den Raum mit ein, deren Erdgeschosszonen zugleich durch vielfältige Funktionen belebt werden. Pkw werden soweit möglich von den Hoodmitten ferngehalten, sodass ein weitläufiger Raum für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ein buntes Miteinander entsteht (siehe hierzu auch Kapitel 2.5, Bildung, Jugend, Sport, Kultur & Soziales. S. 146).

Größe der Hoodmitten in m²

Hood Eins – rund 9.100 m²
Inkl. Spielplatz (1.200 m²)

Hood Zwei – rund 9.200 m²
Inkl. Spielplatz (1.200 m²)

Hood Drei – 2.000 m²
Inkl. Spielplatz (500 m²)

Hood Vier – 4.000 m²
Inkl. Spielplatz (1.000 m²)

Hood Fünf – 4.300 m²
Inkl. Spielplatz (1.100 m²)

Büdchen

Kölner Büdchen. „Sie sind im gesamten Stadtgebiet zu finden und bieten meist ein breitgefächertes Spektrum an Waren (...). Laut einer Statistik der IHK Köln gibt es an die 1000 Kioske dieser Art.“

„Fast jede*r Kölner*in hat ein eigenes Stamm- oder Lieblingsbüdchen. Und natürlich hat auch jeder Kiosk seinen ganz eigenen Charme.“

Kreuzfelder Büdchen. Das Kreuzfelder Büdchen soll ein fester Bestandteil der fünf Kreuzfelder Hoods sein. Es kann Anlaufpunkt für einen schnellen Imbiss, die neueste Zeitung oder einen Plausch unter Nachbarn sein.

Besitzt die Hood einen Gemeinschaftsgarten, so kann das Büdchen auch schon mal einen Geräteschuppen be-sitzen. Findet in einer Hood der Wochenmarkt statt, dann liegt das Büdchen gelegentlich inmitten der Stände.



Abb. 66: Grünfläche mit Spielelementen



Abb. 67: Quirijn Park, Tilburg



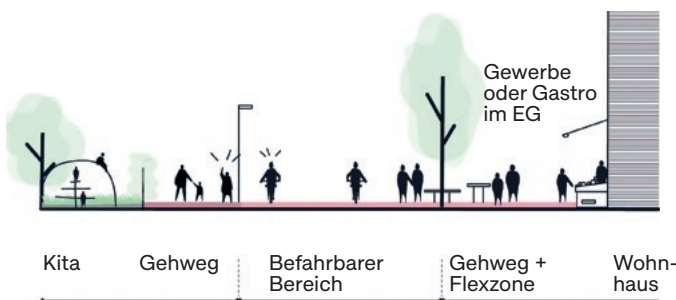
Gehweg Gemeinschaftsbeete Büdchen + Ernteverkauf Spielwiese

Abb. 68: Konzeptschnitt Gemeinschaftsgarten



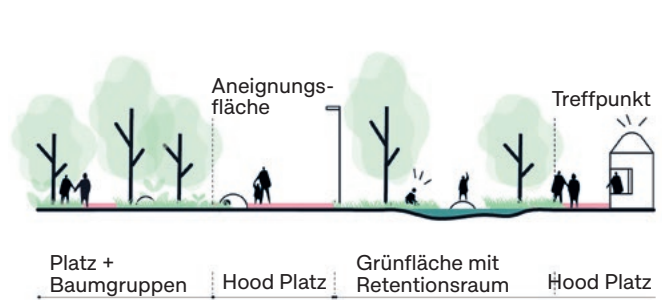
Platz + Baumbestand Sitzgruppen + Belichtung Büdchen Spielplatz im Grünen

Abb. 69: Konzeptschnitt Generationentreff



Kita Gehweg Befahrbarer Bereich Gehweg + Flexzone Wohnhaus

Abb. 70: Konzeptschnitt Straßenraum



Platz + Baumgruppen Hood Platz Grünfläche mit Retentionsraum Hood Platz Treffpunkt

Abb. 71: Konzeptschnitt Retentionslandschaft

2.2.6 Alluvialpark

Neben der hohen Dichte an Bestandsbäumen und einer prägnanten Topografie sticht die S-Bahn-Station Blumenberg heraus, die in Zukunft zum Bindeglied von Freiraum und Stadt transformiert werden soll.

Die Verbindung zu bestehenden Strukturen wie der des Alluvialparks ist für die Entwicklung des neuen Stadtteils von großer Bedeutung. Um Kreuzfeld an den bestehenden Stadtteil Blumenberg anzubinden, wird die angrenzende Grünstruktur westlich von Blumenberg weitergedacht und als Teil des Freiraumnetzwerkes zwischen den neuen Nachbarschaften entwickelt.

Der großflächige Baumbestand wird dabei unter dem Aspekt der Verkehrssicherungspflicht gepflegt und als charakteristisches Merkmal des Alluvialparks entwickelt. Auch Spiel- und Sportangebote sowie ein gut vernetztes Wegesystem werden ergänzt, sodass qualitative Freiräume entstehen, die gemeinsam mit Wald und Topografie ein Bindeglied zwischen Blumenberg und Kreuzfeld bilden.

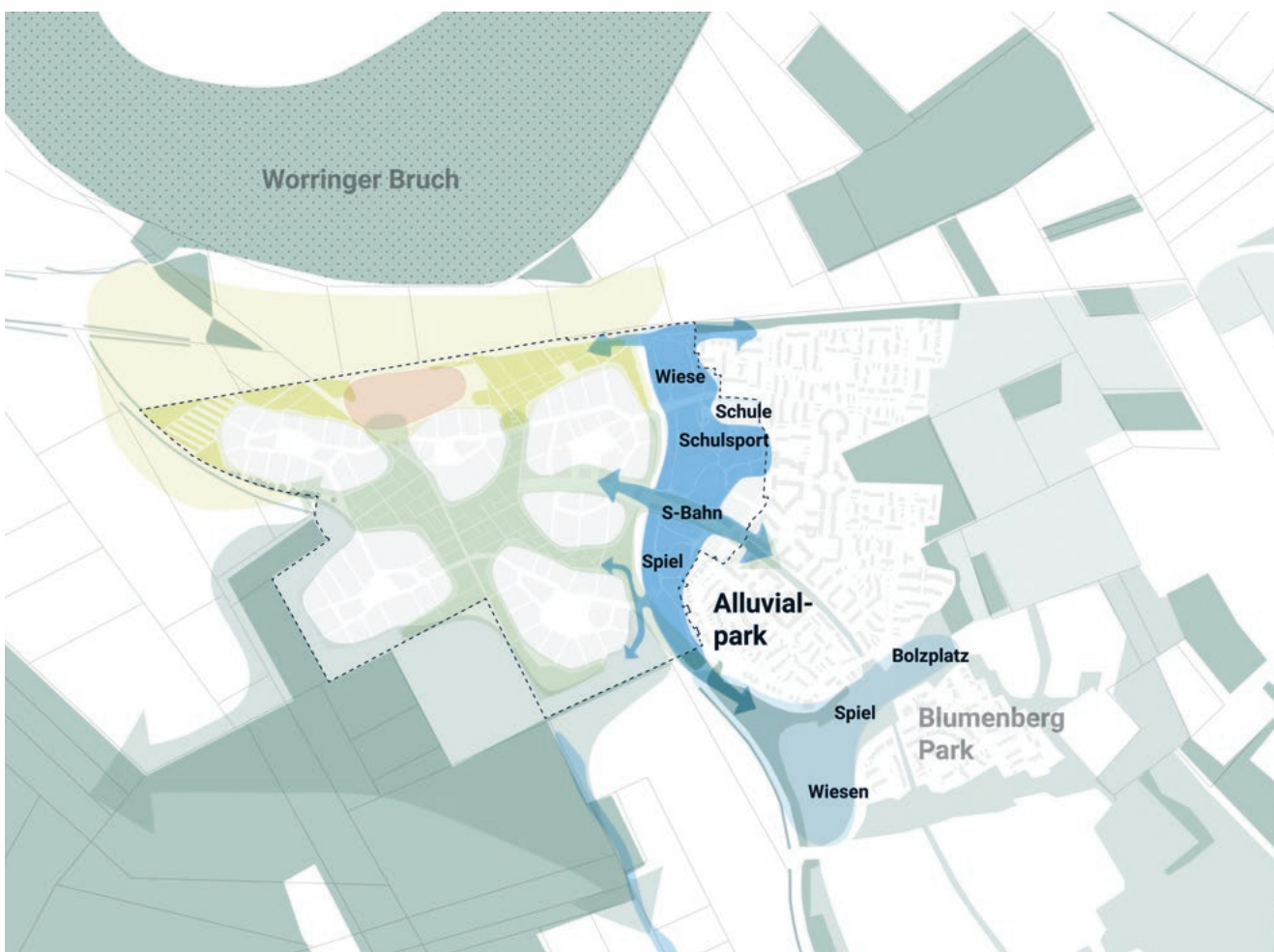


Abb. 72: Übergeordnete Funktionen des Alluvialparks

2.2.7 Pflanzkonzept

Bei Neupflanzungen folgt Kreuzfeld einer übergeordneten Pflanzstrategie, die klimaresiliente und heimische Pflanzen vorsieht. Der facettenreiche Freiraum von Kreuzfeld integriert Baumpflanzungen flächendeckend im gesamten Areal des Quartiers. Dabei wird ortsspezifisch gepflanzt, so

dass im Norden des neuen Stadtteils eine produktive Stadtlandschaft entsteht und in den südlichen Bereichen von Kreuzfeld dichtere Baumpflanzungen aus geeigneten Arten die Stadtlandschaft an bestehende Waldstrukturen anbinden.

Für die Gestaltung und Strukturierung des Raumes können Bäume als lenkende Bepflanzung entlang wichtiger Wegstrukturen wie der Mercatorstraße oder auch als einfassende Gruppen in weitläufigen Parkarealen gesetzt werden. In Städten haben Bäume insbesondere im Bereich von Straßen



Obstbaumwiesen und essbare Wälder als Bestandteil der produktiven Stadtnatur.

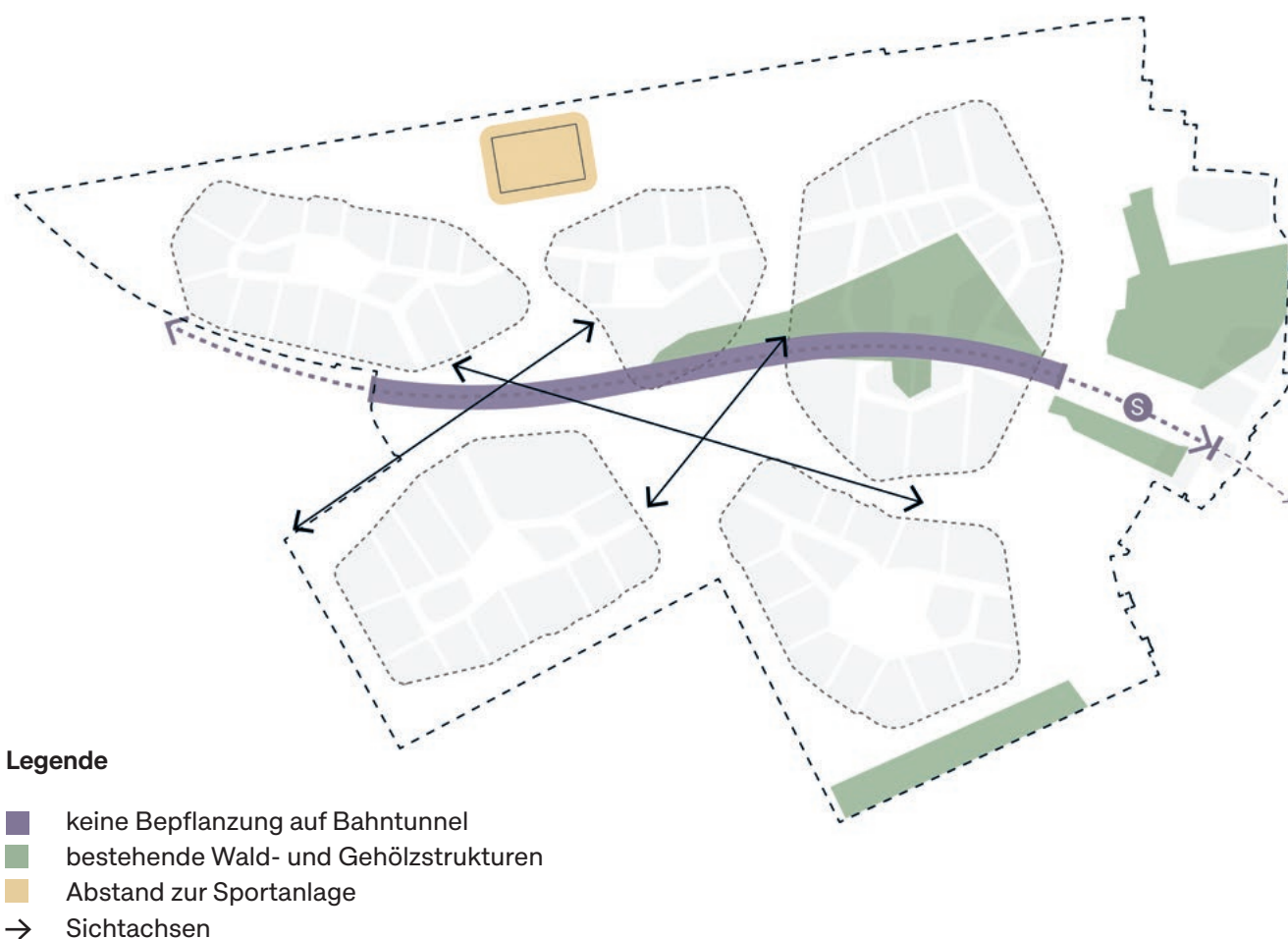
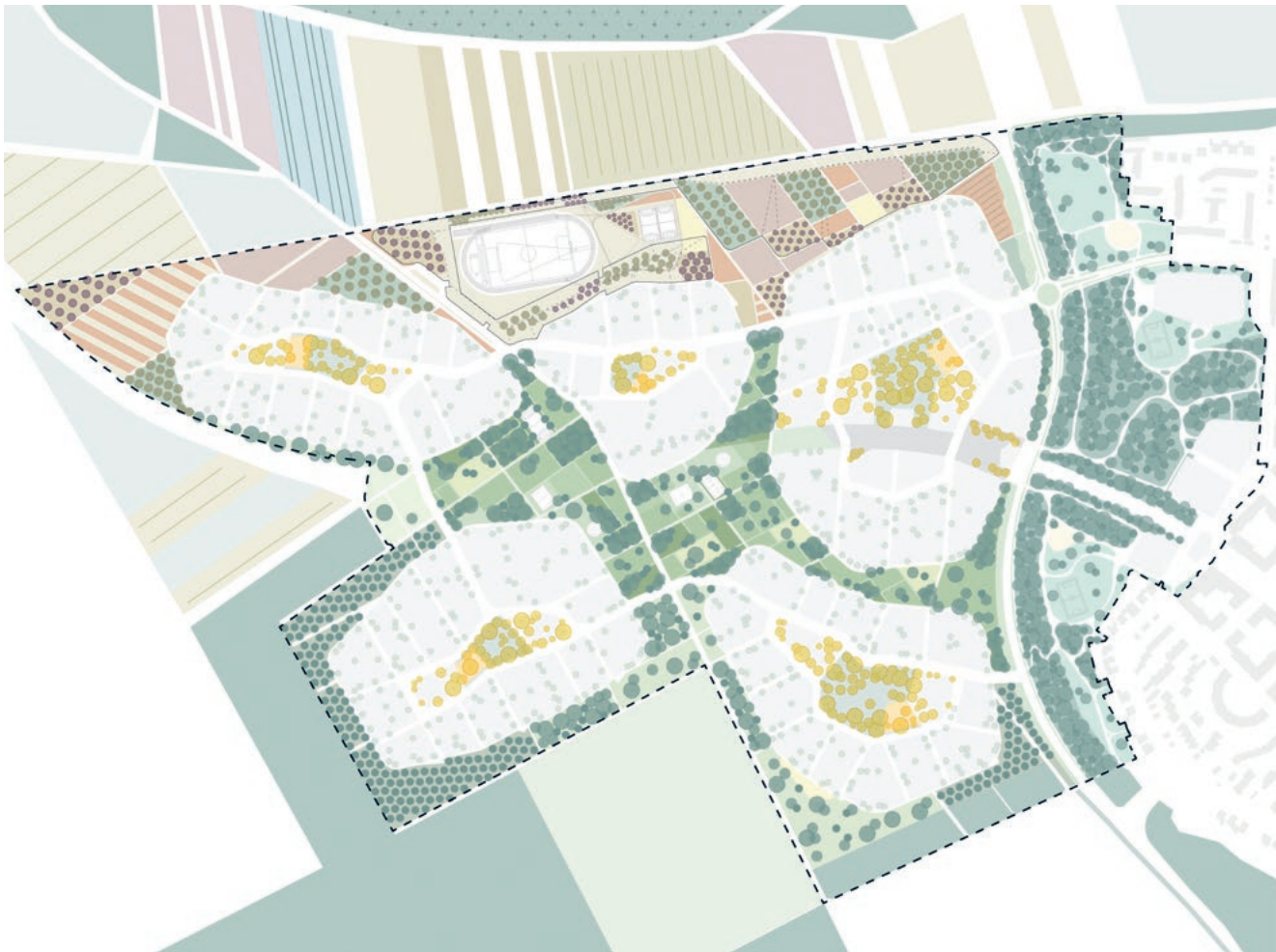


Abb. 73: Grundprinzipien Pflanzkonzept



Legende

- Parkbepflanzung
- lockere Baupflanzungen innerhalb der Hoods
- Obstbäume
- essbarer Wald
- Hoodmitten
- Wald

Abb. 74: Pflanzkonzept gesamt

und Verkehrswegen einen wichtigen kühlenden Effekt auf ihre Umgebung und spenden Schatten an heißen Sommertagen. Ferner sind Bäume in bewohnten Gebieten als Nahrungsquelle und Lebensraum Bestandteil von Biotopen.

Als Bestandteil der Grünen Mitte werden aufgelockerte Baumpflanzungen geplant, die sich in Gruppen und als gemischte Wäldchen über das Landschaftsraster aus Wiesenflächen, Sport- und Spielangeboten sowie retentionsfähigen Flächen verteilen. Heimische und klimaresilientere Arten können dabei einen Beitrag zu einem gesunden und nachhaltigen Aufbau der Landschaft leisten. Durch eine gezielte Pflanzung der Bäume werden Sichtachsen durch den Park und zwischen den Kreuzfelder Hoods geformt, sodass die Größe des Parks durch

geplante Öffnungen im Raum erfahren werden kann. Die freizuhaltende Abdeckung des S-Bahn-Tunnels wird nicht mit Bäumen bepflanzt, aber besonders behutsam in den Raum integriert. Entlang der kompakten Straßen wird bewusst auf eine durchgängige Bepflanzung verzichtet. Locker gesetzte Bäume innerhalb der Flexzonen begrünen den Straßenraum und brechen Hierarchien zwischen Verkehrsfläche und Stadtraum zugunsten eines dörflichen Charakters auf.

In den Hoodmitten wird die Bepflanzung verdichtet, sodass angenehme Grünräume mit geschütztem und anregendem Charakter entstehen. Hier können sich typische Stadtbäume mit Ziergehölzen mischen. In den von urbaner Landwirtschaft geprägten Hoods können Obstbäume hinzukommen. Besonders wichtig ist ein größtmöglicher Erhalt der Bestandsstrukturen. Im

Alluvialpark beispielsweise wächst dichter Gehölzbestand, hier werden behutsame Pflegemaßnahmen zur Herstellung der Verkehrssicherheit für die neuen Nutzungen vorgenommen. Das Wäldchen im Zentrum der Hood Eins wird möglichst auf die Anforderungen seiner neuen Lage wie Sicherheit, Reduzierung von Angsträumen, Wegfindung und Hood-Struktur abgestimmt. Für Anwohner*innen genauso wie für Besucher*innen kann dieser bereits bestehende Gehölzbestand am Eingang des Stadtteils zum Wahrzeichen von Köln-Kreuzfeld werden. Kreuzfeld kann und soll mit einem durchdachten und zukunftsgerichteten Umgang mit Stadtbäumen begrünt werden. Hierfür wird es umso wichtiger sein, die städtische Entwicklung gemeinsam mit der des Freiraums zu denken und den stetigen Wandel und Wachstum dieser Räume als Chance zu verstehen.

2.2.8 Sport- und Spiellandschaft

Der gesamte Freiraum von Kreuzfeld wird zur Sport- und Spiellandschaft.

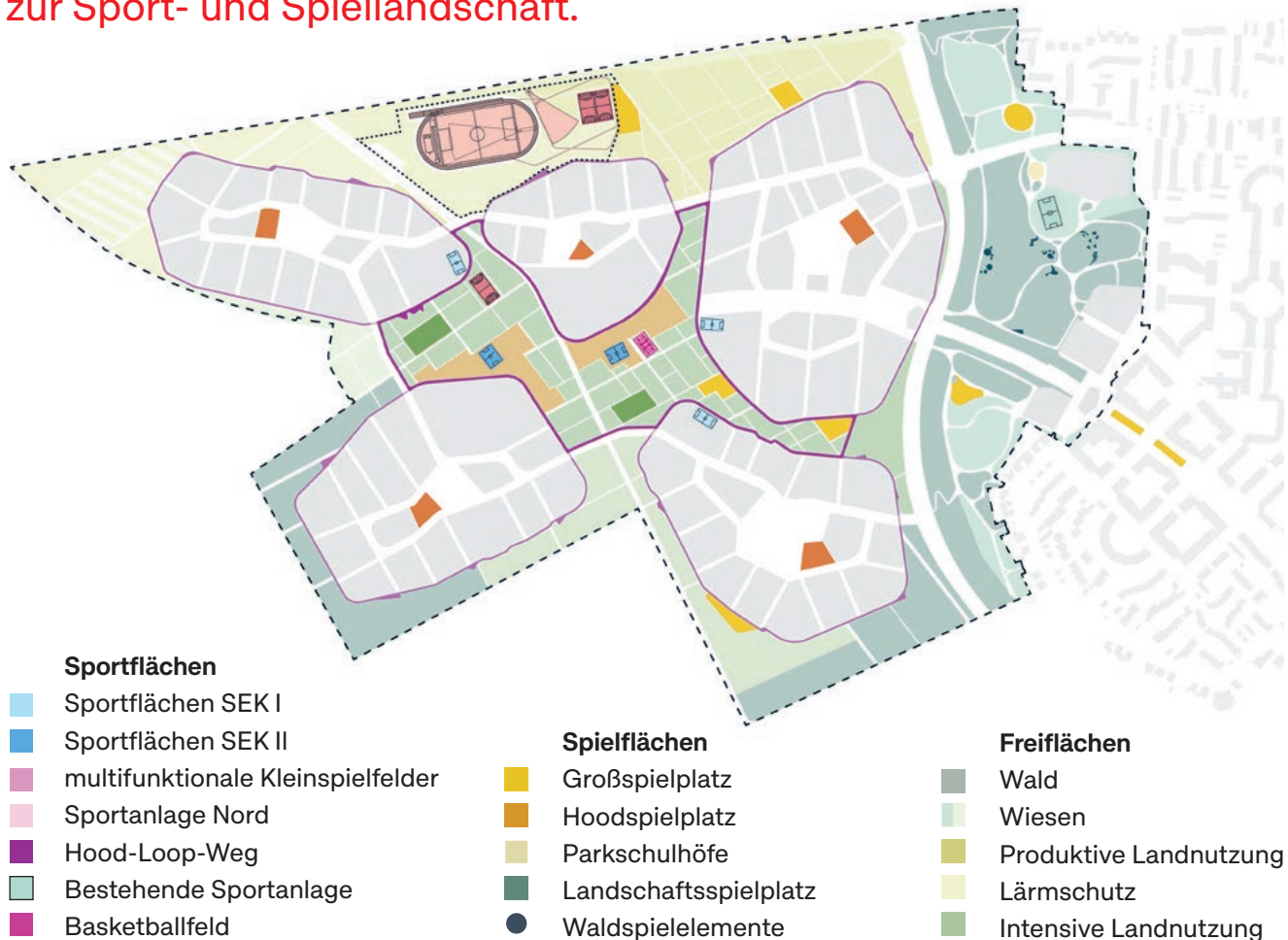


Abb. 75: Integrierte Sport- und Spiellandschaft

Der Stadtteil Kreuzfeld folgt in seiner Entwicklung auch dem Leitprinzip der gesunden Stadt. Entsprechend haben qualitätsvolle Sport- und Spielstätten in der Planung einen besonderen Wert. Es finden sich Angebote für unterschiedliche Altersgruppen und Bedürfnisse innerhalb der weitläufigen Stadtlandschaft, die einfach und barrierefrei erreichbar sind. Auch hier wird die Verbindung nach Blumenberg durch die Aufwertung bestehender und die Entwicklung ergänzender Angebote im Alluvialpark gestärkt.

Sportangebot.

Die Sport- und Spielangebote werden im Freiraum platziert, der die Kreuzfelder Hoods umschließt. Dabei bilden multifunktionale Kleinspielfelder in der Grünen Mitte gemeinsame Cluster mit den zum Park ausgerichteten Schulstandorten. So können Synergien zwischen diesen Anlagen entstehen und die gut erreichbaren Sportfelder können gleichzeitig angemessenen Abstand zur Wohnbebauung halten. Direkt an die Kreuzfelder Hoods angegliedert verläuft

eine Lauf- und Radstrecke auf dem sogenannten Hood-Loop-Weg. Entlang kleinerer Sportstationen und Rastplätze führt er an allen Nachbarschaften vorbei. Für die Bürger*innen erstrecken sich so 2,1 km Rad- und Laufstrecke, immer entlang der Grünen Mitte, ohne Pkw-Infrastrukturen zu kreuzen. Der gesamte Freiraum von Kreuzfeld wird damit in eine konzeptuelle Sport- und Spiellandschaft eingegliedert. Von Kreuzfeld aus knüpfen weitere Routen in das Umland an. Dazu gehört auch der Dresenhofweg, der als Radschnellverbindung in Richtung Roggendorf und Chorweiler entwickelt werden soll (*siehe hierzu auch Kapitel 2.5, Bildung, Jugend, Sport, Kultur & Soziales, S. 146 ff.*).

Spielangebot.

Die vielfältigen Spielangebote sind, anders als die Sportanlagen, auch im Innern der Kreuzfelder Hoods verortet. In den

Hoodmitten bietet jeweils ein großer Spielplatz Raum für die Kinder der Nachbarschaft, um gemeinsam in direkter Nähe der Wohnhäuser, Cafés und kleinen Geschäfte zu toben. Damit ist eine besonders gute soziale Kontrolle und selbstständige Erreichbarkeit dieser sensiblen Bereiche gewährleistet. Auch die wohnungsnahen Spielangebote für Kleinkinder auf den Baufeldern werden nach vorgeschriebenen Richtwerten eingeplant. Im Allgemeinen können die Bewohner*innen Kreuzfelds auf eine breite Auswahl an Spielangeboten zugreifen, die thematisch und altersgerecht konzipiert sind. Darunter fallen Kleinspielplätze für jüngere Kinder, Landschafts-, Sport- und Erlebnisspielplätze sowie eine an die Sportanlage Nord angegliederte Spielfläche mit Bewegungsangebot. Auch hier sind Barrierefreiheit und Anfahrbarekeit mitgedacht (*siehe hierzu auch Kapitel 2.5, Bildung, Jugend, Sport, Kultur & Soziales, S. 146 ff.*).



Abb. 76: Sport und Spiel integriert im Freiraum



Abb. 77: Quirijn Park, Tilburg | Karres en Brands

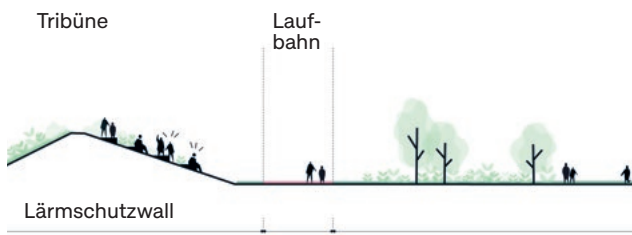


Abb. 78: Konzeptschnitt, Lärmschutz als Tribüne

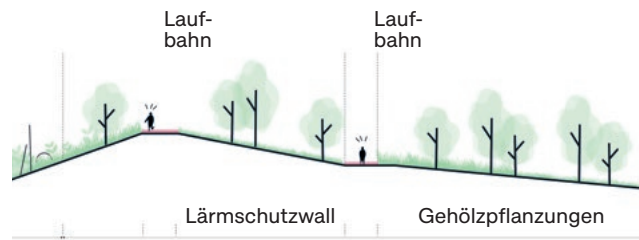


Abb. 79: Konzeptschnitt, Lärmschutz mit Gehölzpflanzungen

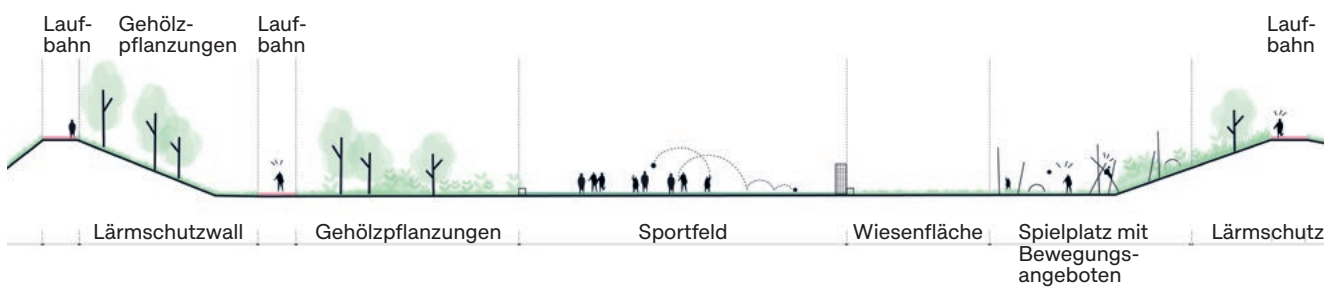


Abb. 80: Konzeptschnitt, Sportanlage Nord und Spielplatz mit Bewegungsangeboten

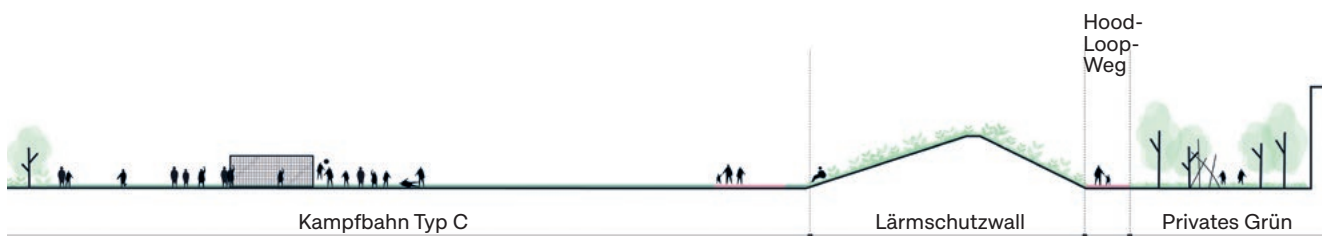


Abb. 81: Konzeptschnitt, Sportanlage Nord mit Übergang zu Hood Drei

Mit Köln-Kreuzfeld soll ein integrierter Stadtteil entstehen – ein Modellprojekt. Damit haben wir die Chance und auch den Anspruch, uns von standardisierten Programmen zu lösen und individuelle Orte mit dem Charakter einer Woodhood zu schaffen.



Abb. 82: Urbane Landwirtschaft

Urbane Landwirtschaft.

Die produktive Landwirtschaft kann einen besonders vielseitigen und aktiven Stadtraum erzeugen: ein Mosaik aus Flächen, die sich gegenseitig positiv beeinflussen.

Parks und Landschaft.

Die Grüne Mitte soll als Park unterschiedliche Funktionen beherbergen und ist eine hervorragende Grundlage für eine integrative und individuelle Gestaltung.

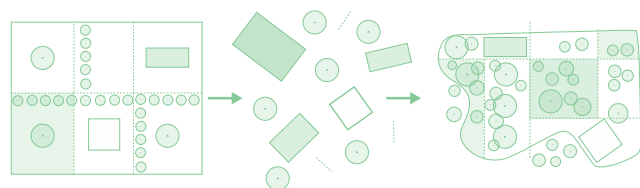


Abb. 83: Parks und Landschaft

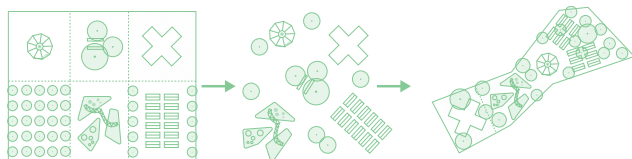


Abb. 84: Hoodmitten

Hoodmitten.

Sie sind nicht einfach nur Zentrum des Quartiers, sondern vielmehr charakteristische Orte für Begegnung, für Veranstaltungen und für individuelle Aneignung.

Spielflächen.

Die Hoodmitte ist zentraler Treffpunkt, sie konzentriert verschiedenste Angebote lokal und damit gut erreichbar im Zentrum der Nachbarschaften.



Abb. 85: Spielflächen

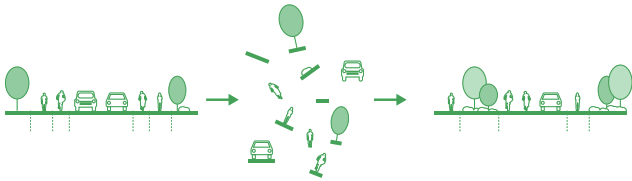


Abb. 86: Straßen und Wege

Schulhöfe.

Eine Bildungslandschaft, die den Außenraum als wichtigen und gestaltbaren Raum mitdenkt, eröffnet neue Chance für gemeinsames Lernen und Leben.

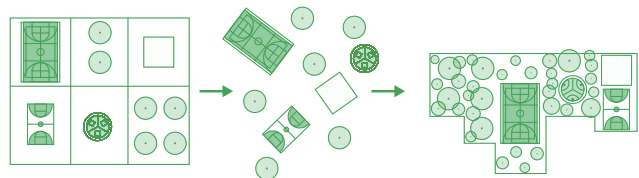


Abb. 87: Schulhöfe

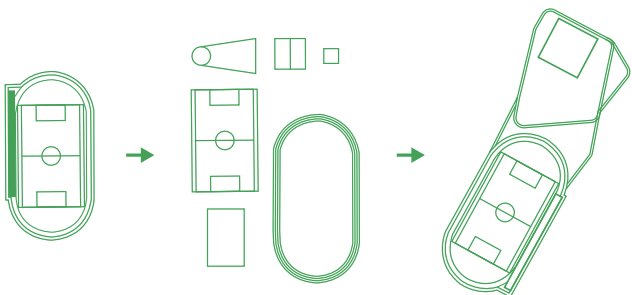


Abb. 88: Flächen der Sportanlage Nord

Sportflächen.

Die standardisierte Sportanlage Nord für Schul- und Vereins- sowie Individualsportler*innen wird ergänzt durch weitere innovative und integrierte Sportangebote. Diese können auch in Zukunft weitergedacht werden und die Freude an Bewegung fördern.

Wasser.

Ein wichtiges Thema, das von Beginn an mitgedacht und progressiv umgesetzt einen großen Wert für das neue Viertel Köln-Kreuzfeld hat. Es muss ein Umgang mit klimatischen Herausforderungen wie etwa extremer Dürre gepaart mit Starkregenernissen gefunden werden.



Abb. 89: Wasser

2.2.9 Ausblick

Flexibilität und Adaptivität.

Die Entwicklung der Landschaft in Kreuzfeld erfolgt flexibel und adaptiv. Sie soll sich nicht nur resilient an bevorstehende klimatische Herausforderungen anpassen, sondern vielmehr mit den neuen multicodierten Grünflächen das Klima der Kreuzfelder Hoods und der angrenzenden Nachbarschaften nachhaltig und positiv beeinflussen. Maßnahmen wie eine an den Klimawandel angepasste Bepflanzung oder Wasser als erlebbares Element bewirken zusammen mit Schwammstadtprinzipien nicht nur ein angenehmes Mikroklima, sondern erzeugen auch ein Bewusstsein für dessen Relevanz. Notwendige Lärmschutzeinrichtungen lassen sich spielerisch und kreativ nutzen und sorgen dadurch nicht nur für ein gesünderes Wohnumfeld, sondern schaffen durch eine optimierte Nutzung auch mehr Lebensqualität (*siehe hierzu auch Kapitel 2.3, Klima, Umwelt und Energie, S. 88 ff.*)

Ausblick.

Die technische Masterplanung sieht für die weitere Entwicklung der Landschaft unter anderem die Integration des Regenwassermanagementkonzepts in die Grünplanung vor. Hierbei werden die wassertechnischen Belange zusammen mit der bereits erarbeiteten Landschaftsgestaltung sowie dem Städtebauabgestimmt und auf dessen Funktionsfähigkeit überprüft. Dadurch sollen die multicodierten Grün- und Freiflächen zu einer blau-grünen Infrastruktur entwickelt und technisch plausibilisiert werden. Die Weiterentwicklung der vorhandenen Landschaft sowie die Integration von neuen Freiräumen sollen zukünftig die Entstehung eines Biotopverbunds unterstützen. In den nächsten Schritten des Prozesses ist zu prüfen, mit welchen konkreten Maßnahmen dies gesichert werden kann. Zudem erfolgt eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung der Planung. Weiterhin befasst sich der kommende Prozess mit der vorhandenen natürlichen Topografie und den bestehenden Gehölzstrukturen. Hierbei soll die Planung auf diese Landschaftselemente abgestimmt werden, sodass diese weitestgehend erhalten bleiben können.



Abb. 90: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands



2.3. Klima, Umwelt und Energie

Die drängendste Herausforderung heute und in den kommenden Dekaden ist der Klimawandel. Der Planungs- und Baubranche kommt hier eine besondere Verantwortung zu. Entsprechend setzt die Stadt Köln bei der Entwicklung von Köln-Kreuzfeld im Themenfeld Umwelt auf einen ganzheitlichen und nachhaltigen Ansatz. Vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität Kölns bis 2035 ist es zwingend erforderlich, Wasser- und Energieversorgung sowie das Bauen zirkulär zu denken. Köln-Kreuzfeld steht beispielhaft für einen ökosystemischen Ansatz, der Resilienz, Biodiversität und Stadtklima von Beginn der Planungen an mitdenkt.

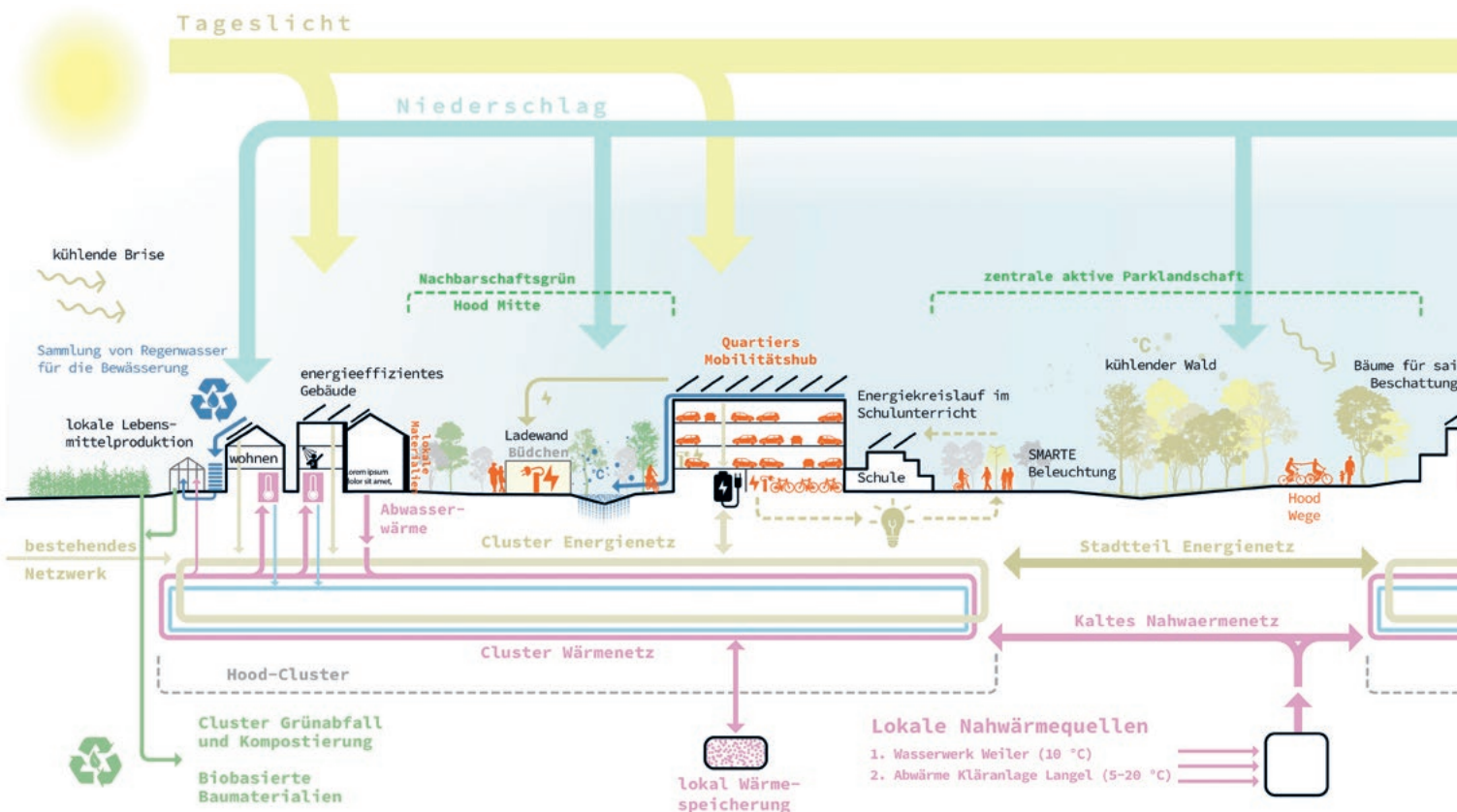
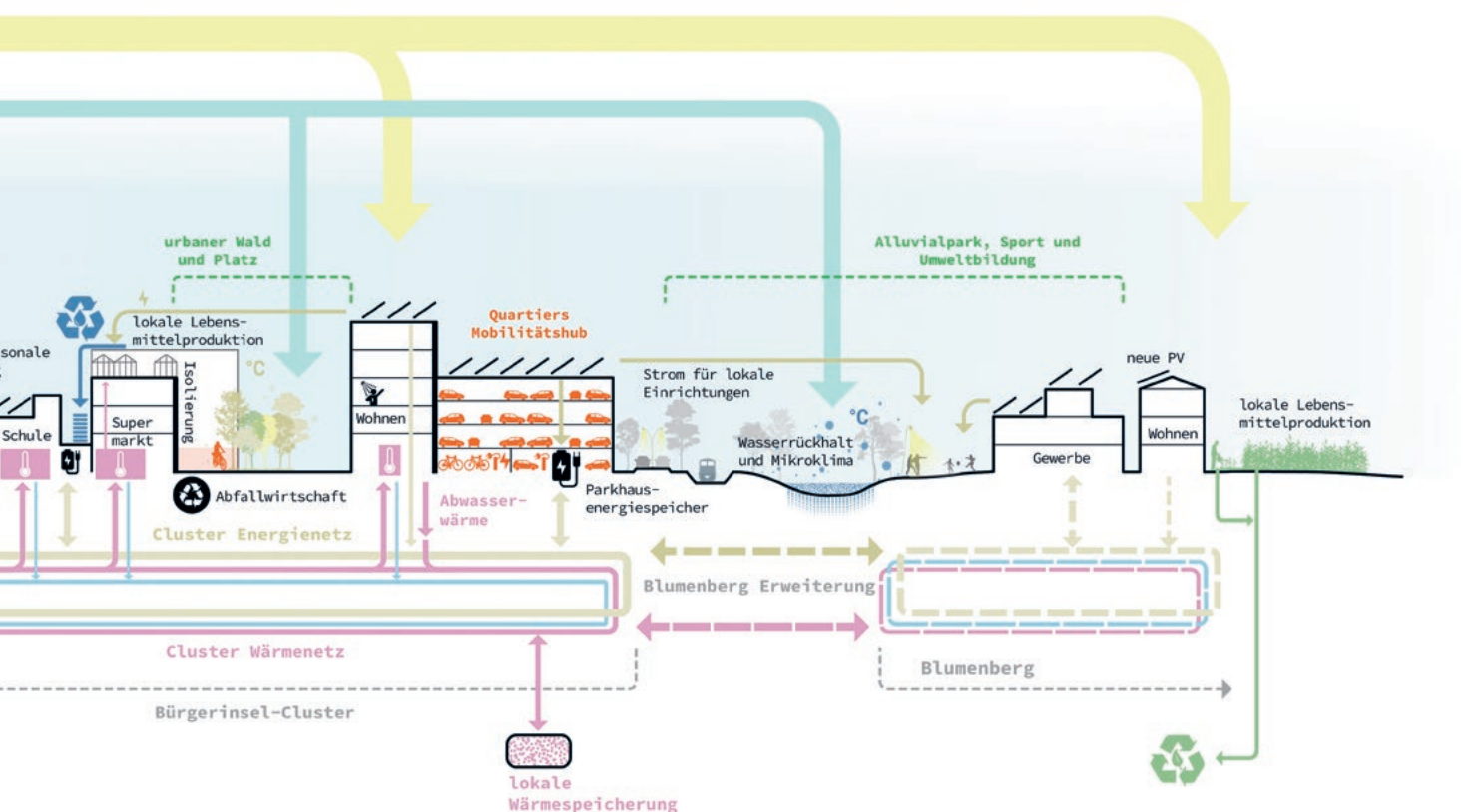


Abb. 91: Energiekonzept für Kreuzfeld

Öffentlicher Raum und Freiflächen sind dabei möglichst so konzipiert und gestaltet, dass sie im Sinne eines ganzjährig angenehmen Mikroklimas auch an heißen Sommertagen Aufenthaltsqualitäten bieten. Prinzipien der Schwammstadt sind auf allen Maßstäben integriert, sodass Starkregenereignisse keine Überlastung der Kanalisation verursachen. Ein maßgeschneidertes Energiekonzept, das fortwährend an die Bedürfnisse des Stadtteils angepasst wird und lokale erneuerbare Energiequellen sowie energieeffiziente Technologien kombiniert, kann zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beitragen und schafft damit beste Voraussetzungen für einen klimaneutralen Betrieb des Quartiers. Auch bei der Auswahl von Baumaterialien soll künftig auf eine Minderung der sog. grauen Energie konsequent geachtet werden.

Das Kapitel „Umwelt“ beleuchtet auf den nächsten Seiten Umweltaspekte und Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung und berücksichtigt dabei die Inhalte der „Kölner Perspektiven 2030+“, insbesondere zu klimawandelrelevanten Aspekten.. Es werden erste Aussagen zum Wasserhaushalt des Planungsgebiets gemacht, das Energiekonzept für den Stadtteil vorgestellt und die CO₂-Bilanz erläutert. Zudem werden Prinzipien der Zirkularität erörtert und erste Empfehlungen zu Baumaterialien gegeben. Im Sinne eines umfassenden Erkenntnisgewinns empfiehlt sich zuvor die Lektüre des Kapitels 2.2 „Freiraum“.

Die Entwicklung der einzelnen Hoods erfolgt unter der Prämisse der möglichst flächensparenden Siedlungs- und Wohnformentwicklung, Suffizienz ist eines der Leitprinzipien.



2.3.1 Stadtklima und Nachhaltigkeit

Gebäudestruktur und -ausrichtung werden berücksichtigt, um eine gute Durchlüftung der Innenbereiche der einzelnen Hoods zu gewährleisten. Dabei finden Verschattungen, Windströme und andere mikroklimatische Aspekte gleiche Beachtung.

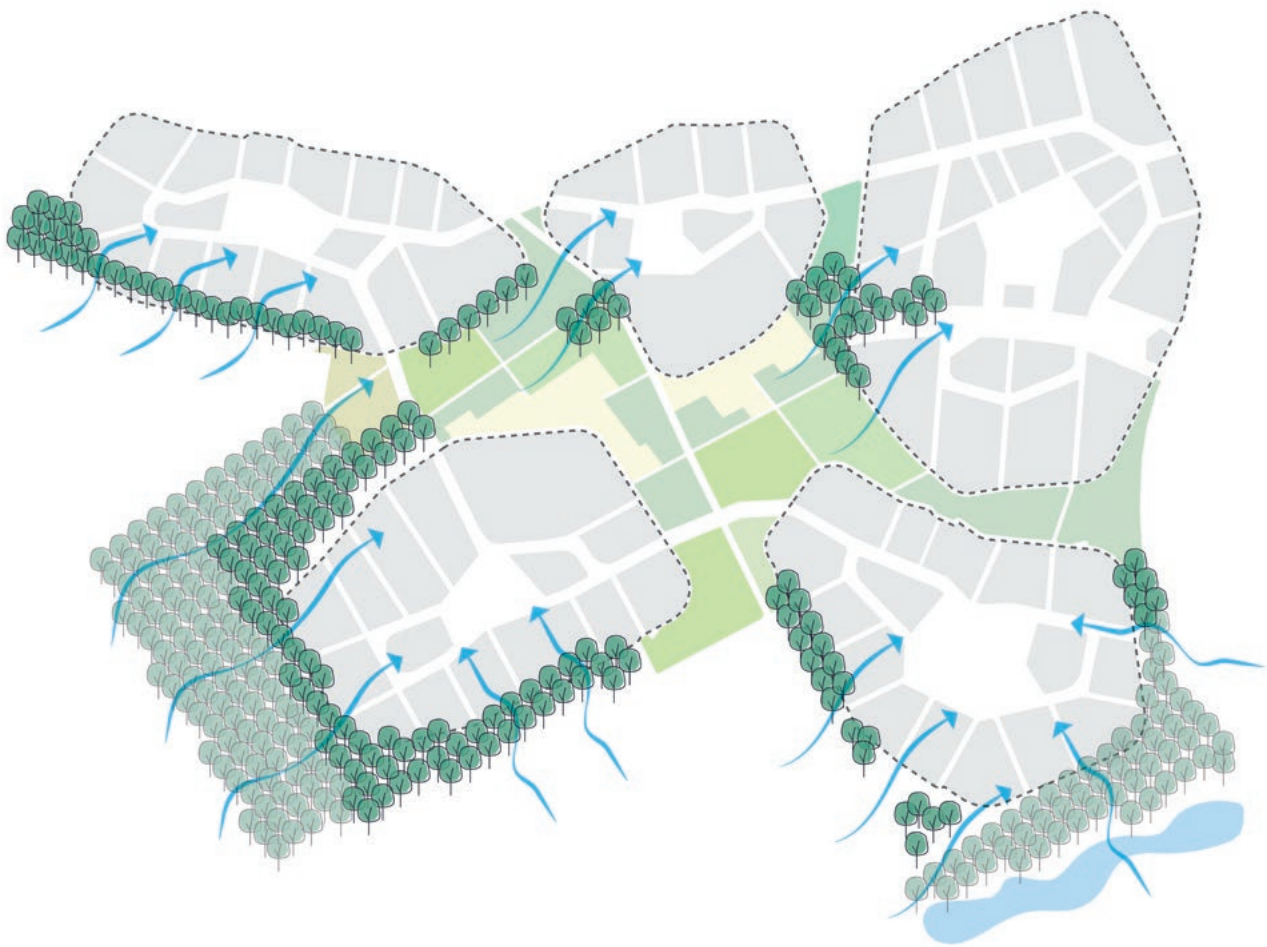


Abb. 92: Waldgebiete als Puffer oder zur Abkühlung durch Wind

Mikroklima.

Bei der Entwicklung Kreuzfelds werden zuvor landwirtschaftlich genutzte Flächen durch bebaute Gebiete ersetzt, die im Sommer eine hohe Wärmebelastung verursachen können. Daher ist es von entscheidender Bedeutung, dass kühle Luftströme bis in jede

Hood gelangen. Die Luftströme im Sommer kommen aus Südsüdost, während die ganzjährig vorherrschenden Winde aus Nordwest kommen. Folgende Maßnahmen können die Sommerhitze reduzieren und ein kühlendes Mikroklima schaffen:

1. Strategische Baumpflanzungen.

Der Erhalt und die Ausweitung von Bestandsgrün (insbesondere im Südwesten von Hood Vier und im Südosten von Hood Zwei) sollen kalte Westwinde im Winter abpuffern und zusammen mit der Ausweitung von Wassereinzugsgebieten im Südosten von Hood Zwei kühle Westwinde ermöglichen (Abb. 92).

2. Begrünung von Hoodmitten.

Dichtes Grün, ausgedehnte Baumpflanzungen und gestaffelte Baumgruppen, durchlässige Oberflächen und Wasserelemente im Kern jeder Hood können die lokalen Luftströme kühlen und für ein angenehmes Mikroklima sorgen (Abb. 93).

3. Geringe Versiegelungsanteile.

Die Grundstücke in Köln-Kreuzfeld sollen möglichst geringe Versiegelungsanteile aufweisen (Abb. 94).

4. Nachbarschaftsstraßen.

Sie verlaufen meist in Nord-Süd-Richtung und verbinden jede Hoodmitte mit einem Park oder Ackerland, auf diese Weise sollen sie die Luftzirkulation von der Hood in das Umland fördern (Abb. 95).

5. Grüne Dächer.

Möglichst viele Dächer in Kreuzfeld werden extensiv oder intensiv begrünt und ggf. mit weiteren Dachnutzungen kombiniert (*Multi-codierung, Abb. 96*).

Im Rahmen der technischen Masterplanung sollten Gebäudeblöcke, Dachlinien und Höhen hinsichtlich mikroklimatischer Aspekte weiter untersucht werden. Dabei werden weitere Maßnahmen, die der Entstehung von Hitzeinseln entgegenwirken mitgedacht. Studien zu mikroklimatischen Aspekten werden im weiteren Verlauf der Planungen erarbeitet.

Woodhood integriert strukturelle Kalt- und Frischluftschneisen, die langfristig ein angenehmes Stadtklima sichern.



Abb. 93: Lücken in der Baumbepflanzung lassen kühle Luft in den Park eindringen

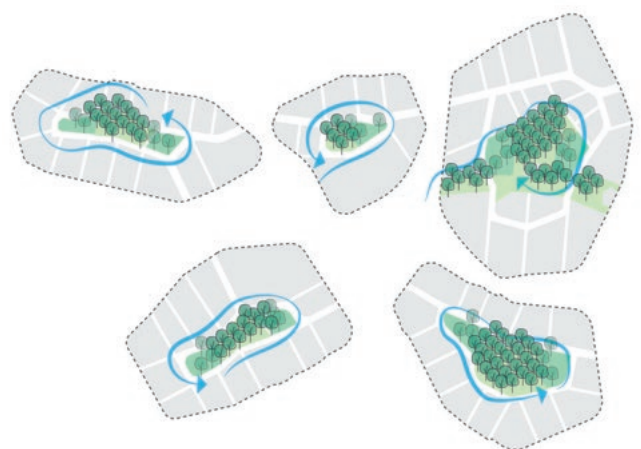


Abb. 94: Dichtes Grün im Herzen jeder Kreuzfelder Hood

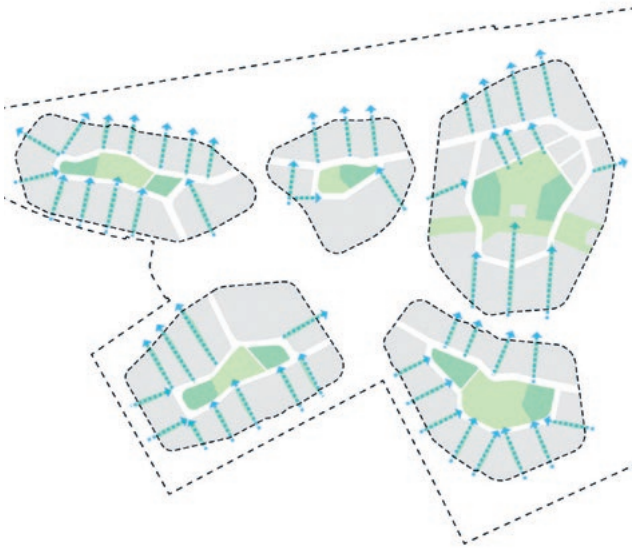


Abb. 95: Grüne Nachbarschaftsstraßen mit durchlässigen Oberflächen



Abb. 96: Möglichst hoher Anteil Gründächer

Biodiversität

Die Grünräume bilden ein vernetztes Biotopsystem und schaffen neue Habitate für Fauna und Flora. Der Baum- und Strauchbestand wird im Rahmen der Entwicklung, wo immer möglich, erhalten.

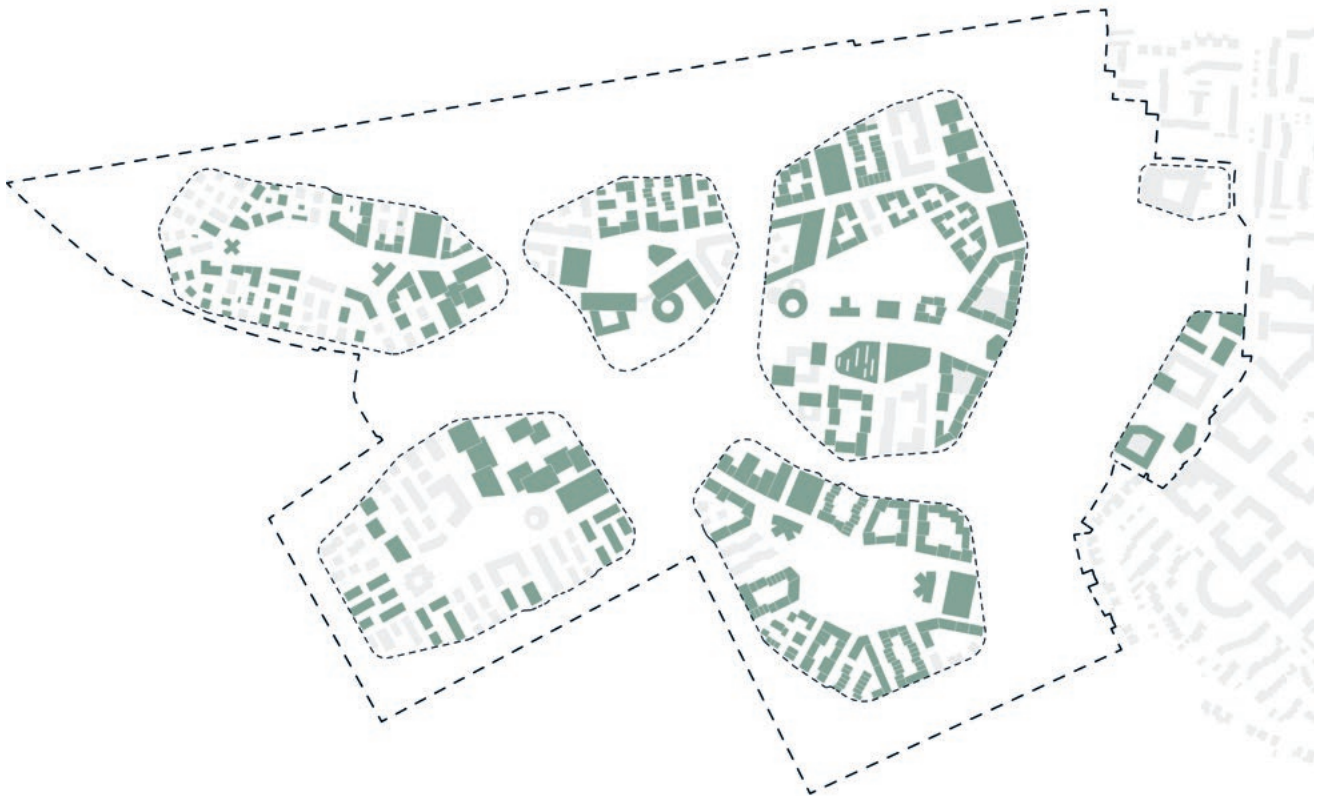


Abb. 97: Dachbegrünung bei 50 % Auslastung

Fassaden und Gebäudebegrünung.

Die Fassaden- und Dachbegrünung besitzt nicht nur eine klimarelevante Bedeutung für Gebäude, sondern wirkt sich auch positiv auf das Mikroklima der umliegenden Freiräume aus. Verschattung, Luftreinigung, Kühlung und Durchlüftung spielen im Stadtklima eine wichtige Rolle und werden durch eine gezielte Begrünung gefördert. Dieses Konzept unterstützt nicht nur die Idee einer gesunden Stadt, sondern greift auch ökologische und ästhetische Aspekte auf. Art und Umfang von Fassaden- und Dachbegrünung werden im weiteren Planungsprozess konkretisiert.

Fassaden.

Die Fassadenbegrünung kann auf mehreren Ebenen Einfluss auf Gestaltung und Funktionsweise der Hoods nehmen. Die platzsparende Konstruktion von Grünfassaden kann auf einer vergleichsweise großen Fläche zur Umweltverbesserung beitragen, indem sie etwa durch Dämmung und Kühlung der Fassade wärmeregulierend wirkt. Auch Lärm- und lokale Feinstaubbelastungen können durch grüne Fassaden gemindert werden. Dieselben Effekte wirken sich positiv auf die Kostenbilanz von Gebäuden aus. Neben der Minderung von Emissionen ergeben sich auch eine Vielzahl an positiven Zugewinnen

wie etwa die Möglichkeit einer verbesserten Durchlüftung und niedrigeren CO₂-Bilanz des jeweiligen Gebäudes.

Fassadenbegrünung fördert die Biodiversität in Städten, indem sie Lebensräume für Pflanzen und Tiere schafft. Die Vielfalt der Pflanzenarten zieht verschiedene Insekten und Vögel an und unterstützt die Artenvielfalt. So trägt Fassadenbegrünung zur ökologischen Resilienz bei, indem sie das Gleichgewicht in städtischen Ökosystemen aufrechterhält und Umweltbelastungen mildert.

Gründächer.

Die Dachflächen von Wohngebäuden können durch Begrünung für die Hausgemeinschaft nutzbar gemacht werden. Dabei sind Flächen wie Terrassen mit intensiver Dachbegrünung in Form von Dachgärten kombinierbar. Auch Kombinationen mit Photovoltaikanlagen bieten Synergieeffekte und sind vorrangig zu verfolgen.

Gründächer sind Bestandteil des Regenwasserkonzepts (siehe hierzu auch Kapitel 2.3.2, *Umgang mit Wasser*, S. 98 ff.) und sollen teilweise auch als Retentionsdächer fungieren. Dabei wird anfallendes Regenwasser durch einen angepassten Dachaufbau zurückgehalten und kann dann natürlich verdunsten. Überschüssiges Regenwasser wird so zeitverzögert und gedrosselt in die Entwässerungsanlage eingeleitet. Neben der Entlastung des Kanalisationssystems hat dies zeitgleich auch einen positiven Effekt auf das lokale Mikroklima.



Abb. 98: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus

Dachbegrünungen wirken sich positiv auf das Mikroklima aus und erweitern den Lebensraum für Flora und Fauna.



Abb. 99: Harbour Houses, Aarhus

Zirkularität und CO₂-Bilanz

Woodhood entsteht mit und aus den Wäldern – regionale und CO₂-neutrale Baustoffe kommen zum Einsatz.

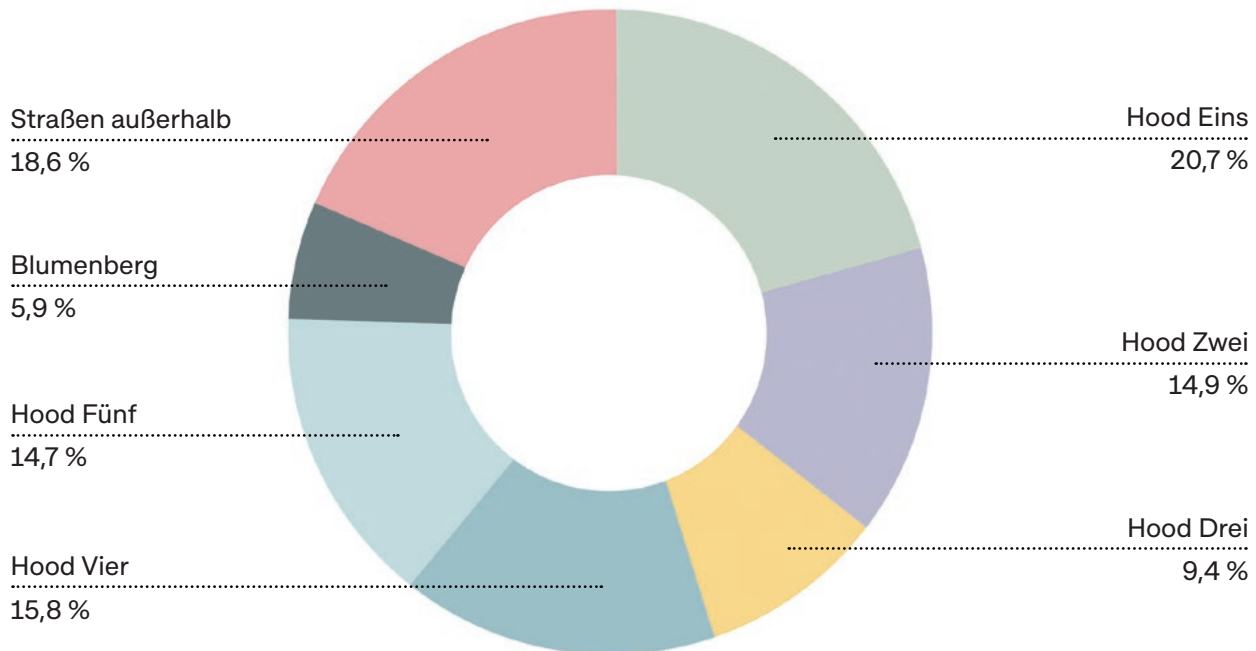


Abb. 100: Kohlenstoff-Emissionen-Bauphase der Straßen per Hood

Woodhood entsteht mit und aus den Wäldern. Die Verwendung nachhaltiger Baumaterialien ist für den neuen Stadtteil von großer Bedeutung. In erster Linie sollen erneuerbare Materialien wie Holz verwendet werden, und die Synergie mit den Stoff-, Wasser- und Energiekreisläufen der Umgebung ist beispielhaft für einen ökosystemischen Ansatz.

In Woodhood kann ein grünes urbanes Zentrum entstehen, das ein gesundes und nachhaltiges Leben für sich und seine Umgebung fördert. Bauen mit Holz reduziert die CO₂-Belastung und führt zu leichten Gebäuden, weniger gebundenen Emissionen und Kohlenstoffspeicherung. Gleichzeitig tragen Waldbereiche dazu bei, das Quartier klimaresistent zu machen. Lokale Energiekreisläufe werden geschlossen, indem man sich auf die Erzeugung erneuerbarer Energie mit Photo-

voltaik-Paneeelen, ein kaltes Nahwärmenetz und die Sammlung von Regenwasser für die Sekundärnutzung konzentriert.

Der Wasserkreislauf ist auf lokaler Ebene durch natürliche und ökologische Systeme teilweise geschlossen. Der Wasserverbrauch wird durch die Nutzung des verfügbaren Regenwassers für die lokale Bewässerung und die Toiletten begrenzt. Dies spiegelt sich in der Infrastruktur auf Gebäudeebene (z. B. wassersparende Geräte, Regenwassertanks in Gärten) und in der zentralen Infrastruktur (z. B. Anschluss an Wasserwerke und Abwasserwärme im Energiesystem) wieder.

Kohlenstoffbilanz.

Eine der zentralen Ambitionen für die Entwicklung von Kreuzfeld ist die Minimierung der Umweltbelastung, insbesondere vor dem

Hintergrund der drohenden Klimakatastrophe und der Bedeutung von CO₂-Emissionen. Durch die Erstellung einer Kohlenstoffbilanz möglichst früh im Planungsprozess können die Auswirkungen der bisher ergriffenen Maßnahmen zur CO₂-Reduktion quantifiziert und die Notwendigkeit weiterer Maßnahmen festgestellt werden. CO₂-Emissionen entstehen sowohl während der Bauphase durch die Emissionen, die durch Materialien und Bauprozessen im gesamten Lebenszyklus von Gebäuden und Infrastruktur erzeugt werden, als auch während der Nutzungsphase. Daher analysieren wir die CO₂-Emissionen sowohl für die Bau- als auch für die Nutzungsphase, um die wichtigsten Chancen zur weiteren Reduzierung von CO₂-Emissionen aufzuzeigen.

Kohlenstoffbilanz im Straßenbau pro Hood.

In Abbildung 100 ist die Verteilung der mit dem Bau von Straßen verbundenen CO₂-Emissionen dargestellt. Hood Eins trägt dabei mit 2.641 Tonnen CO₂ den größten Anteil bei. Die Straßen in Hood Zwei bis Fünf tragen jeweils zwischen 9,4 % und 15,8 % zum CO₂-Ausstoß bei. Die neuen Straßen in Blumenberg

führen zu 747 Tonnen CO₂. Straßen zwischen den Hoods haben einen Anteil von 18,6 % am CO₂-Ausstoß mit 2.372 Tonnen CO₂.

Empfehlungen.

Die Ergebnisse dieser Analyse können verwendet werden, um Entscheidungen in der technischen Masterplanung hinsichtlich ihres Einflusses auf den CO₂-Ausstoß zu vergleichen. Zum Beispiel kann durch den Einsatz von entsprechenden Baumaterialien – auch im Straßenbau – der CO₂-Ausstoß in der Bauphase weiter reduziert werden. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass während der Nutzungsphase der größte CO₂-Ausstoß durch die Stromversorgung verursacht wird. Dies betont die Relevanz von Photovoltaik als einen der wichtigsten Bausteine für das Energiesystem und die Notwendigkeit, Energieeffizienz von Gebäuden zu priorisieren.

Lokale Stoff- und Energiekreisläufe werden in Bezug auf Materialwirtschaft, Wasser, Energie, Ver- und Entsorgung implementiert, Abfall wird minimiert.

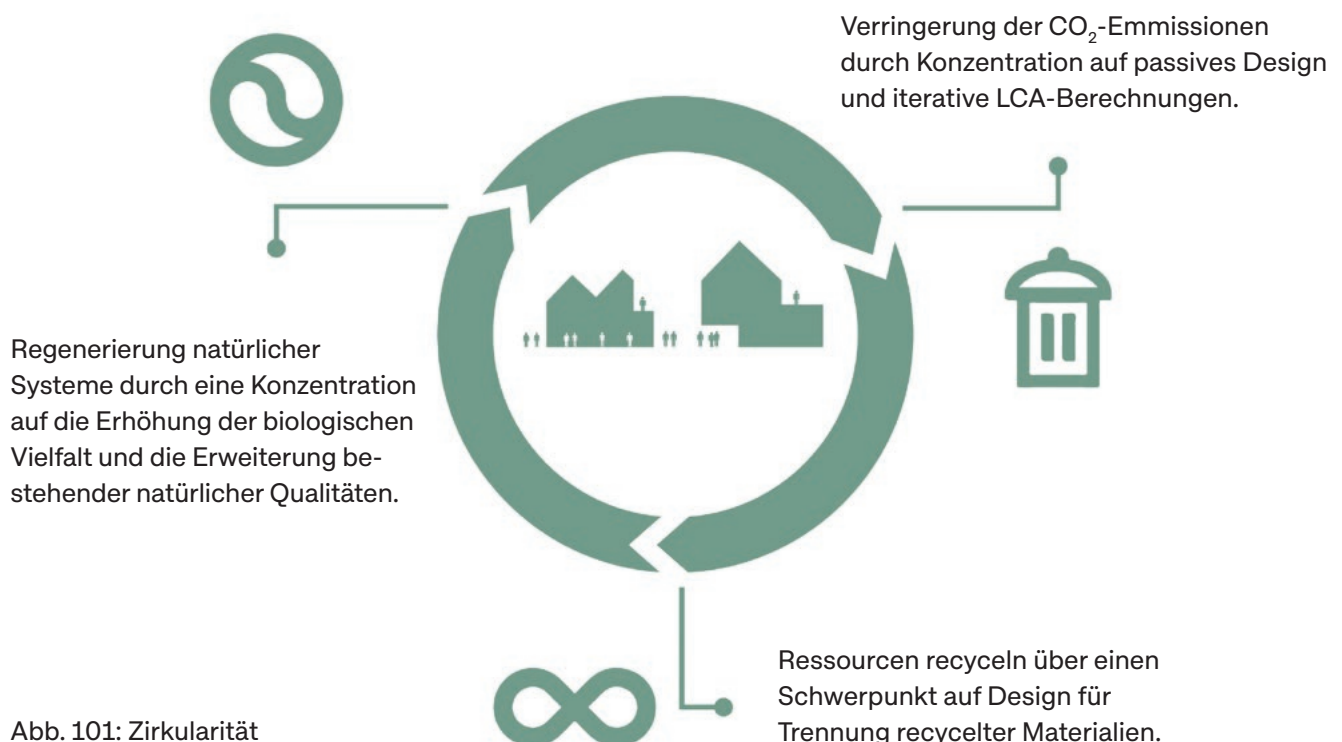


Abb. 101: Zirkularität

2.3.2 Umgang mit Wasser

Wasser wird in Kreuzfeld als multifunktionales und ästhetisch anspruchsvolles Element begriffen und im Sinne des Schwammstadtprinzips integriert.

Das Wasser wird, soweit möglich, vor Ort zurückgehalten, natürlich gefiltert und wiederverwendet, wobei Überläufe entlang der vorhandenen Topografie zu überflutbaren Sportplätzen und Tiefpunkten in der Landschaft umgeleitet werden.

Dachflächen und urbane Plätze sind nach dem Schwammstadtprinzip zusätzliche Flächen für den Wasserrückhalt und haben außerdem eine kühlende Funktion.

Regenwassermanagement.

Kreuzfeld wird mit einem Regenwassermanagementkonzept entwickelt, das ein ganzheitliches Entwässerungssystem integriert. Die bestehende Topografie bildet den Ausgangspunkt für das Regenwassermanagement. Der Bahndamm fungiert als Kammlinie und unterteilt Kreuzfeld in zwei Wassereinzugsgebiete, von denen eines nach Nordwesten und Nordosten und das andere nach Süden und Osten entwässert, hierbei stellt

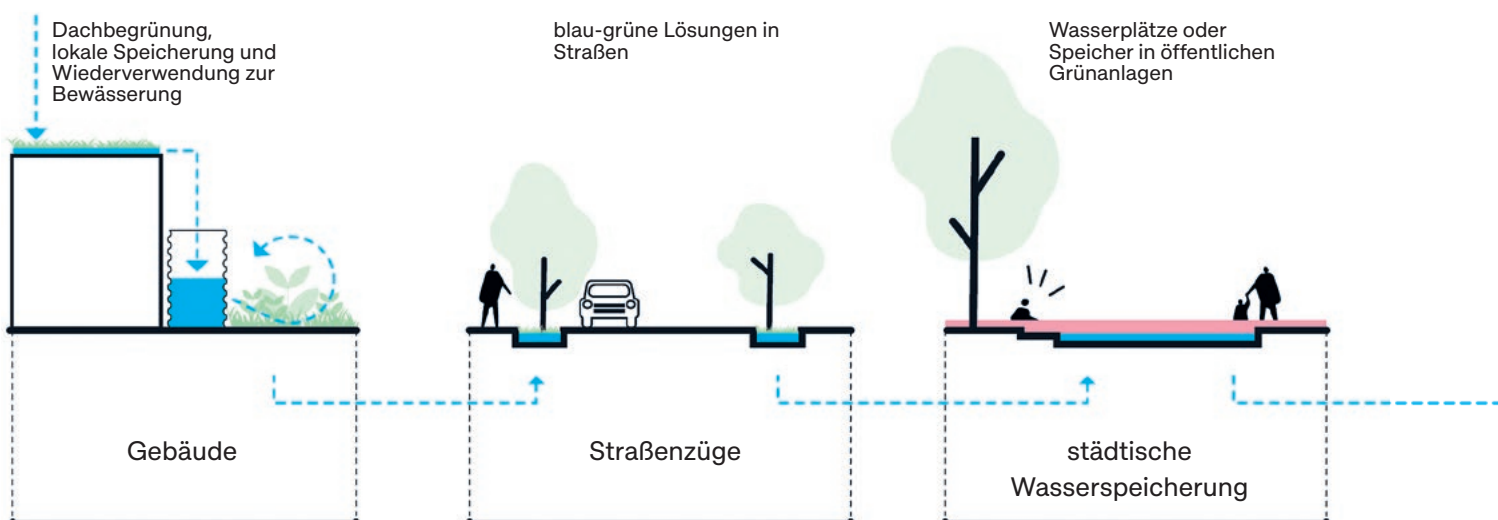


Abb. 102: De Boel Dachgarten



Abb. 103: Urban water storage



Abb. 104: Statens Museum, CPH

der Alluvialpark ein wichtiges Rückhaltegebiet dar. Übergeordnete Strategie ist es, die Wasserspeicherung und Versickerung auf dem Gelände zu maximieren und die Ableitung in die Regenwasserkanäle zu minimieren.

Folgende Maßnahmen sind für Kreuzfeld vorgesehen:

1. Hoher Anteil an begrünten Dächern zum Auffangen und Speichern von Regenwasser sowie eine Verlangsamung des Wasserabflusses und Nutzung als passive Bewässerung.
2. Rückhaltung, Speicherung und Nutzbarmachung des anfallenden Regenwassers für die Bewässerung privater oder gemeinschaftlicher Grünflächen.
3. Maximierung permeabler Oberflächen einschließlich durchlässiger Bürgersteige. Daneben werden ein hoher Anteil an
4. durchlässigen Flächen und die Verwendung von Alternativen zu versiegelten Flächen im öffentlichen Raum angestrebt.
5. Das Regenwasser soll durch eine lokale blau-grüne Infrastruktur in Kreuzfeld organisiert werden, zum Beispiel durch zusammenhängende Mulden und Senken oder naturnahe Retentionsbecken.
6. Zusätzlich soll der Überlauf zu Parkdrainagen und Speicherbecken naturnah abgewickelt werden. Dies schafft neben der ästhetischen Aufwertung auch einen Mehrwert als passive Bewässerung, Wasserfilterung und -speicherung und sorgt für ein angenehmes lokales Mikroklima.
7. Der Überlauf aus Landschaftsspeichern soll nur in getrennte Regenwasserinfrastrukturen geführt werden.
7. Eine Ableitung von Regenwasser in Abwasserkanäle ist nur in begründeten Ausnahmefällen vorzusehen.

Infiltration und zusätzlicher Charakter

Versickerung, Speicherung und Lebensraum in den Erholungslandschaften

Überlauf nur in die städtische Infrastruktur



Abb. 105: Quirijn Park, Tilburg



Abb. 106: Quirijn Park, Tilburg



Abb. 107: Bosrijk, Eindhoven

Wasserbilanz

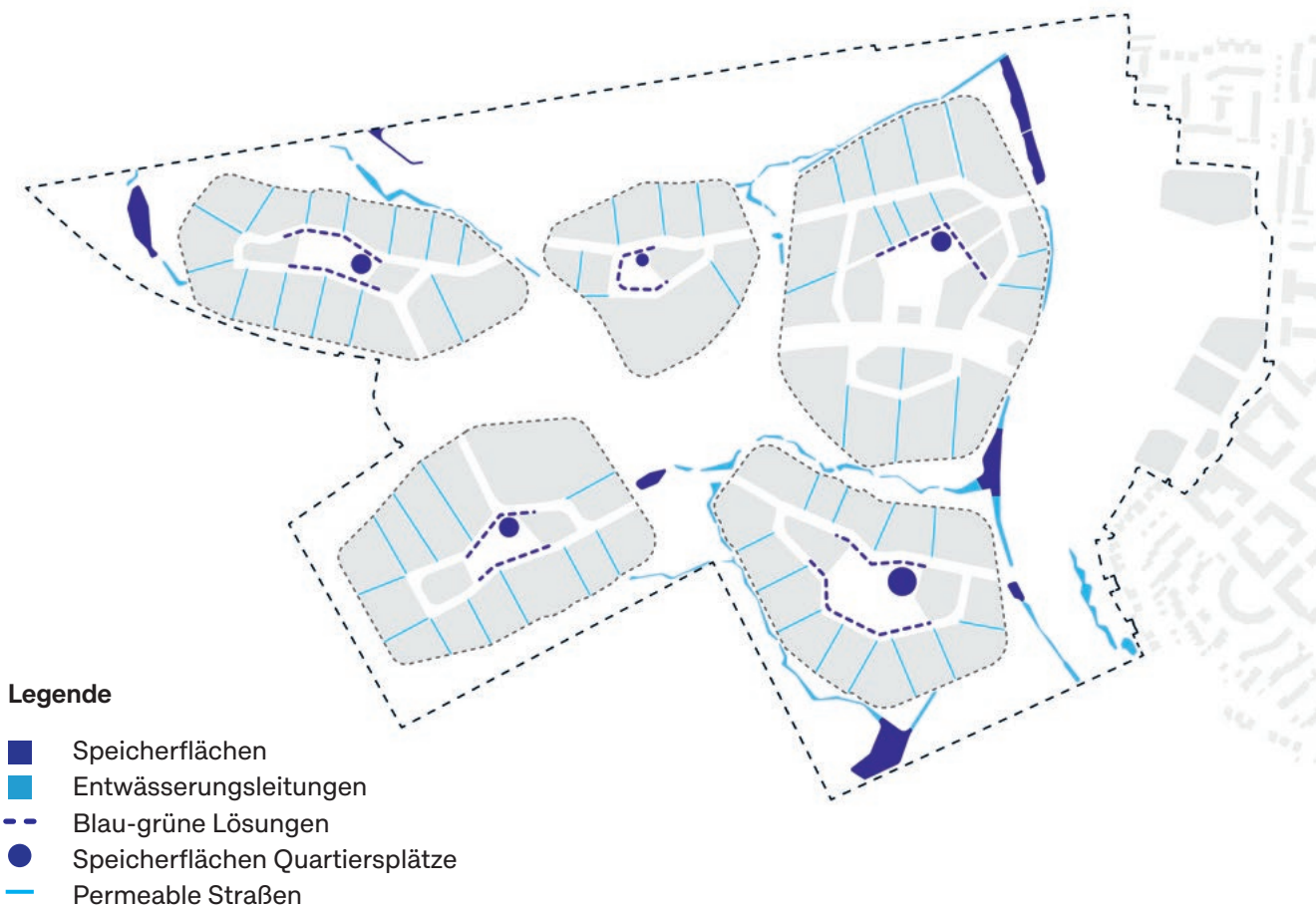


Abb. 108: Grundlegendes Wasserhaushaltsmodell

Das Wasserhaushaltsmodell sieht eine maximale Nutzung der zuvor beschriebenen Maßnahmen vor, um die Belastung der Regenwasserinfrastruktur zu minimieren. Nachfolgend findet sich ein Überblick der Maßnahmen, die in Kreuzfeld zur Pufferung und Rückhaltung von Niederschlägen auf dem Gelände eingesetzt werden können.

- › 60 mm Speicher auf 25 % Dächern
- › Circa ein Drittel des Bodenbelags der Nachbarschaftsstraßen permeabel
- › Blau-grüne Lösungen auf der Straße, ca. 1.000 m x 1 m breit (0,10 m tief)
- › Speicherflächen Quartiersplätze, ca. 2.500 – 3.000 m² (maximal 0,4m tief)
- › Vorgeschlagene Entwässerungsleitungen Kreuzfeld, ca. 8.000 m² (maximal 0,5 m tief)
- › Potenzielle Speicherflächen, ca. 9.000 m² (maximal 0,6 m tief)
- ›

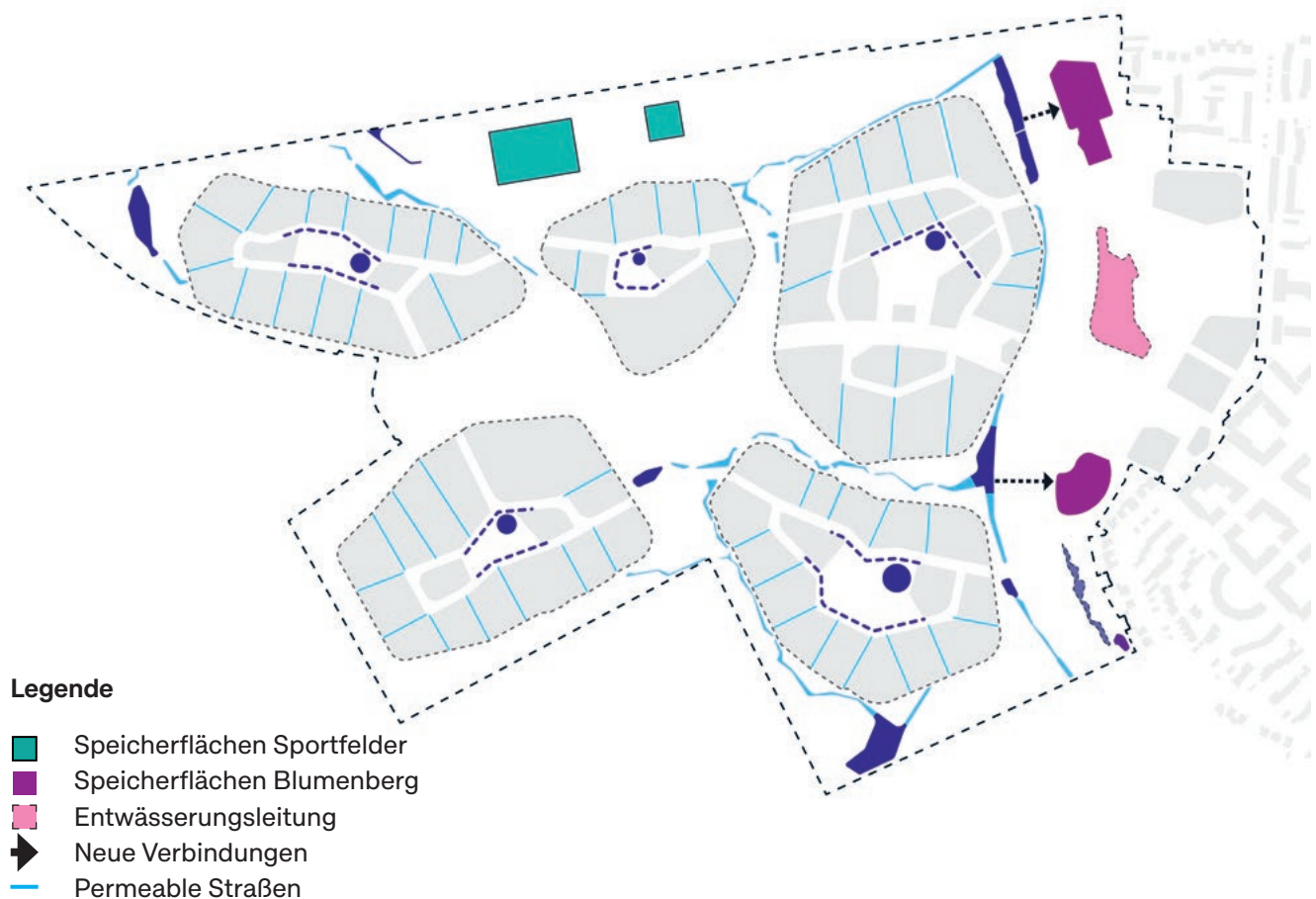


Abb. 109: Wasserhaushaltsmodell mit zusätzlichen Maßnahmen

Zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen könnten eingesetzt werden, um die Wassermenge in den Stauräumen und damit die Wassertiefe zu reduzieren:

1. Zisternen als Speicher unter den nördlichen Sportfeldern könnten ein wesentliches Reservoir zur Wasserspeicherung sein und gleichzeitig zur Bewässerung der angrenzenden Park- und Nutzflächen dienen.
2. Mit einer potenziellen Speicherfläche der Sportfelder (ca. 9.075 m²) von 0,5 m Tiefe könnte die Einstautiefe in Kreuzfeld um 20 cm reduziert werden.
3. Der Alluvialpark hat bereits die Funktion einer Retentionsfläche und Versickerungsanlage mit großer Kapazität und geringem Abfluss. Eine Verknüpfung des Wassermanagementsystems in Kreuzfeld mit den Retentionsflächen des Alluvialparks könnte durch zwei neue Rohrleitungen unterhalb der Mercatorstraße die Einstautiefe in den Retentionsflächen in Kreuzfeld weiter um etwa 10 cm reduzieren.

Wasserbilanz.

Die Anzahl der Tage mit extremen Niederschlägen hat sich im Vergleich zu 1950 inzwischen verdoppelt. Dies ist auf eine Erhöhung der Durchschnittstemperatur zurückzuführen. Wenn die Temperatur steigt, verdunstet mehr Wasser, was zu mehr Regen führt. Bei einem Temperaturanstieg von einem Grad erhöht sich die Niederschlagsmenge pro Stunde während der extremsten Schauer um 14 %. Die Temperatur wird bis 2050 um 1 bis 2,3 Grad steigen, je nachdem, wie gut es gelingen wird, Treibhausgase zu reduzieren. Perspektivisch werden Starkregenereignisse zunehmen. Die Kombination aus urbaner Verdichtung und Antizipation des Klimawandels stellt die Stadt Köln vor eine komplexe Aufgabe.

Die hier aufgestellte Wasserbilanz ist ein wichtiger Schritt, um auf die Effektivität der durch das Planungsteam vorgeschlagenen Interventionen für die Klimafolgenanpassung hinzuweisen. Sie bildet zusätzlich eine erste Orientierung für essenzielle Entscheidungen hinsichtlich der Zukunftssicherheit von Kreuzfeld, zum Beispiel auf welche Niederschlagsmenge die Gebäude und der öffentliche Raum ausgerichtet sein müssen. Die Wasserbilanz zeigt für jede Hood auf, wie viel Abfluss bei einer bestimmten Menge an Niederschlag stattfindet. Mittels der Wasserbilanz wird eingeschätzt, inwiefern die vorgeschlagenen Wasserspeicher ausreichend sind und an welche zusätzlichen Maßnahmen gedacht werden kann.

Niederschlagsmenge.

Für die Niederschlagsmenge wird ein Mittelwert eines 100-jährlichen Starkregenereignisses und des Extremereignisses vom 14.07.2021 angenommen. Ein 100-jährliches Starkregenereignis in Köln umfasst einen Niederschlag von 53 mm/Stunde, auf Basis der Daten der KOSTRA-DWD 2010R Regenreihen, Spalte 11, Zeile 55. Am 14.07.2021 wurde

an der Station Kurt-Weill-Weg eine Niederschlagsmenge von maximal 67 mm/Stunde gemessen. Aufgrund dieser Daten gehen wir bei der vorliegenden Analyse davon aus, dass Kreuzfeld ein Starkregenereignis von minimal 60 mm/Stunde ohne Schaden an Gebäuden oder Infrastruktur verarbeiten können muss.

Abflussbeiwert.

Verschiedene Typen von Oberflächen leiten Wasser auf verschiedene Weise ab. Regen, der auf eine asphaltierte Strasse fällt, läuft zu 90 % ab. Bei einem Wald hingegen laufen nur 15 % des gefallen Niederschlages ab; 85 % versickern im Wald. In dieser Analyse werden die unten angegebenen Abflussbeiwerte verwendet. Es wird nicht davon ausgegangen, dass das Kanalsystem als Speicher verfügbar ist. Das gefallene Regenwasser soll also im Gebiet durch Optionen auf Gebäude- und Gebietsniveau gespeichert werden.

Retentionsflächen sind flexibel erweiterbar und können temporär auch für andere Nutzungen freigegeben werden.

Abflussbeiwert*

Gebäude/Dächer:	0,7
Straßen (Asphalt):	0,8
Straßen (Ziegel):	0,6
Straßen (Beton):	0,8
Grün (Wald):	0,15
Grün (Land):	0,15
Grün (Park):	0,15

*Übernommen aus dem
Investorenleitfaden von StEB

„Ziel einer Wasserbilanz für einen neuen Stadtteil ist die ganzheitliche Betrachtung, die Identifizierung effizienter Maßnahmen zur Wassernutzung, -speicherung und -reduzierung.“

2.3.3 Energie- und Wärmeversorgung

Für die Entwicklung von Köln-Kreuzfeld sind ehrgeizige Ziele in Bezug auf Nachhaltigkeit und Energieversorgung gesetzt. Um diese Ziele zu erreichen, wurden die Möglichkeiten für das Energiesystem bereits im Rahmen der Integrierten Planung analysiert. Vier potenzielle Energieversorgungskonzepte wurden erstellt und bewertet. Eigens dazu wurde ein Kriterienkatalog entwickelt, der Nachhaltigkeit, Platzbedarf, technische Machbarkeit und lokale Integration berücksichtigt.

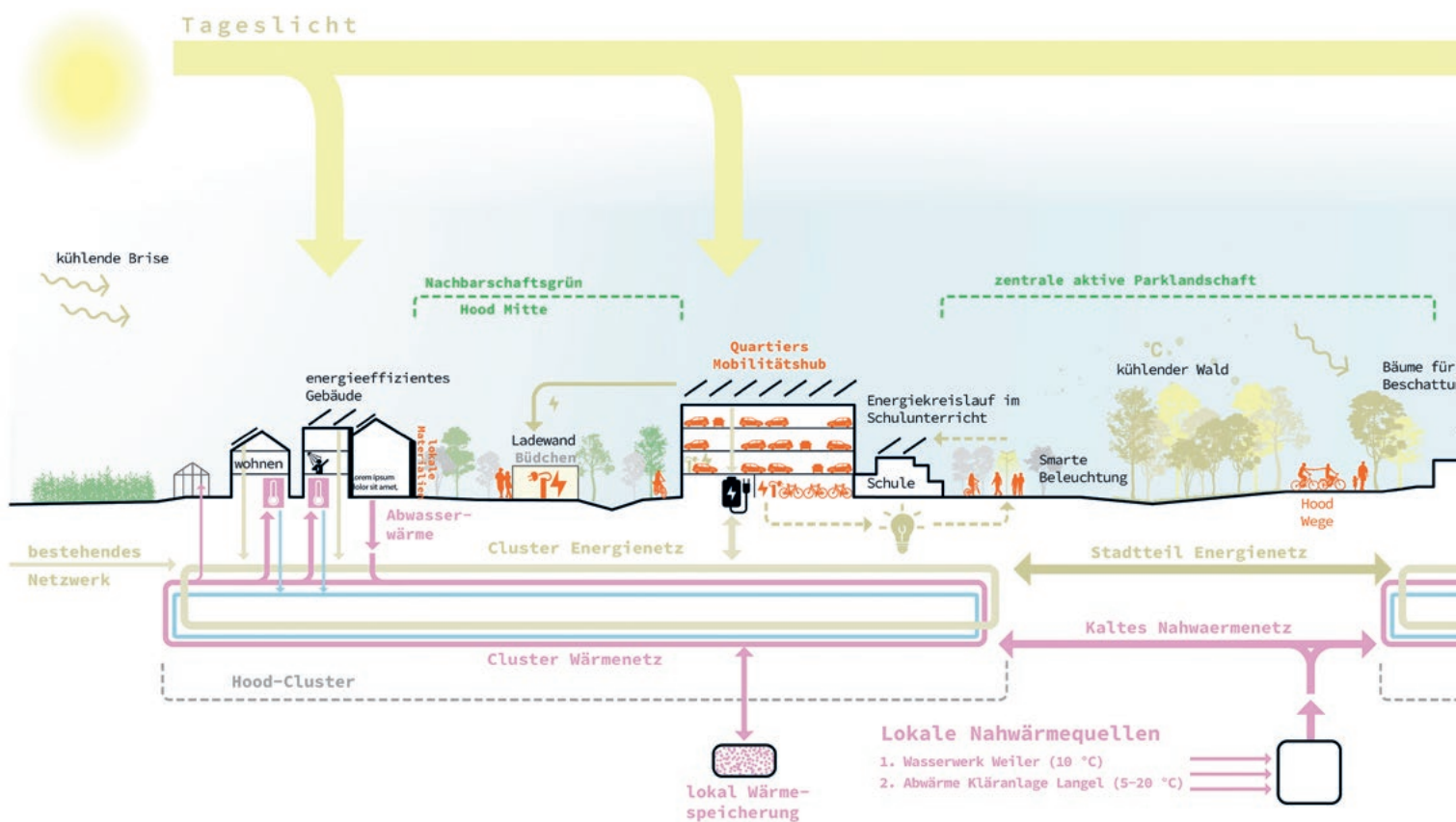


Abb. 110: Systemschnitt Energie- & Wärmeversorgung Köln-Kreuzfeld

Energieversorgungskonzepte

Welche Optionen werden untersucht?



Luftwärmepumpen. Luftwärmepumpen können verwendet werden, um Wärme aus der Luft für das Heizen von Wohnungen einzusetzen.



Photovoltaik. Der wichtigste Baustein für die Stromproduktion ist Photovoltaik. Photovoltaik wird mit einem Energiemanagementsystem und Stromspeichern für eine hohe Eigenversorgung kombiniert.



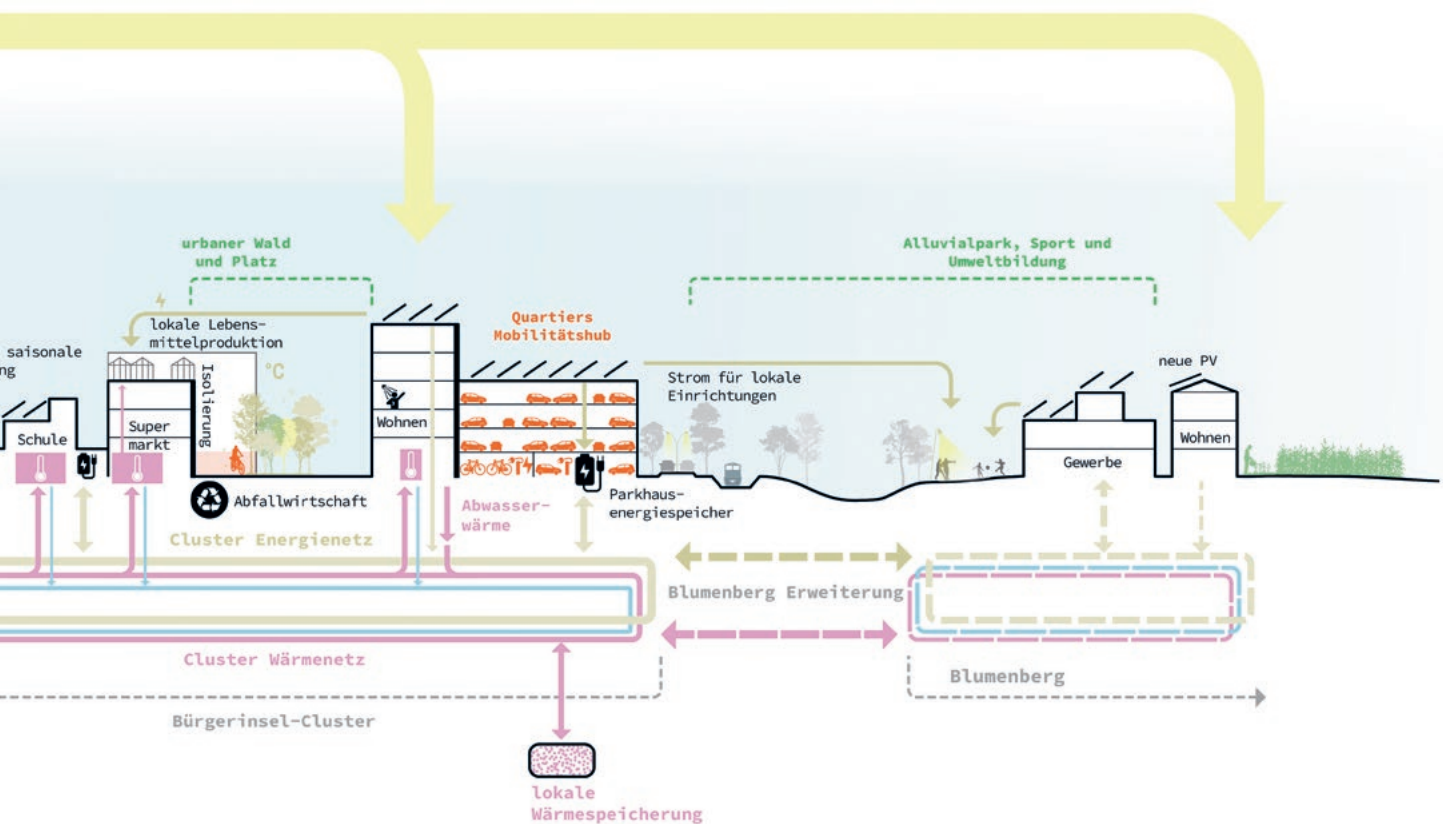
Kalte Nahwärme. Bei einem kalten Nahwärmenetz werden verschiedene Wärmequellen miteinander verbunden. Grundwasser des Wasserwerks Weiler hat für Kreuzfeld das meiste Potenzial.



Fernwärme. Ein Anschluss von Kreuzfeld an das bestehende Fernwärmenetz ist durch eine Erweiterung möglich.



Wasserstoff. In Kreuzfeld produzierter oder importierter Wasserstoff kann verwendet werden, um Strom und Wärme zu produzieren.



Wärmeversorgung

Energiekonzept.

Die Kombination von verschiedenen Bausteinen für das Energiesystem führt zu vier verschiedenen Wärmeversorgungskonzepten, welche jeweils durch ein allgemeines Stromversorgungskonzept ergänzt werden.

Mittels Untersuchungen, Unterlagen von vorherigen Workshops und Interviews mit Vertreter*innen lokaler Interessengruppen wurden vier optionale Energiekonzepte für Kreuzfeld erarbeitet. Die Konzepte unterscheiden sich je nach Wärmequelle. Zusätzlich wurde ein allgemeines Stromversorgungskonzept skizziert, welches je nach Wärmeversorgungskonzept unterschiedliche Kapazitäten benötigt.

Wärmeversorgung.

Neben intelligenter Elektrizität setzt Woodhood auch auf ein intelligentes Heizsystem. Durch den Aufbau eines kalten Nahwärmenetzes, das mit niedrigen Temperaturen für jede Hood separat arbeitet, wird die Effizienz optimiert und die Einbindung einer (wachsenden) Anzahl von erneuerbaren Wärmequellen ermöglicht. Ein kaltes Nahwärmenetz ist für Woodhood besonders geeignet, da es innerhalb der Hoods verschiedene Funktionen gibt (Wohnhäuser, Schulen, Gewerbe usw.), die sowohl Wärme als auch Kälte benötigen. Das Netz ermöglicht einen Energieausgleich im Laufe der Zeit und den Wärmeaustausch zwischen diesen Funktionen.

Durch die Kombination verschiedener Wärmequellen kann die Versorgung in Richtung einer Kreislaufwirtschaft entwickelt werden. Da kalte Wärmenetze modular aufgebaut werden können, lassen sich beim schrittweisen Ausbau des Netzes auch neue erneuerbare Wärmequellen integrieren. Kalte

Nahwärmenetze sind daher nicht auf Hochtemperaturquellen wie sogenannte Energy-from-Waste-Anlagen angewiesen, die in einer Kreislaufwirtschaft idealerweise auslaufen würden.

Im lokalen Netz der Hoods wird unter Beachtung des Trinkwasserschutzgebietes warmes oder kaltes Grundwasser hochgepumpt. Eine weitere Möglichkeit ist der Einsatz von agrothermischen Kollektoren, die dem Erdreich in 1,5 – 2 m Tiefe Wärme entziehen. Das Nachbarschaftsnetz wird durch ansonsten schwer nutzbare Niedertemperatur-Wärmequellen in der Umgebung von Woodhood gespeist, wie z. B. das Wasserwerk Weiler (5 – 10 °C) und die Abwasserwärme der Kläranlage Langel (10 – 20 °C). Die niedrigen Betriebstemperaturen verringern die Verluste des Netzes, insbesondere in den Sommermonaten, wenn der Wärmebedarf gering ist.

Das System eignet sich aufgrund seiner Modularität gut für eine Erweiterung in Richtung Blumenberg. Die Flexibilität eines kalten Nahwärmenetzes bedeutet, dass saisonale Schwankungen durch den Anschluss verschiedener zusätzlicher Wärmequellen ausgeglichen werden können und eine regionale Kreislaufwirtschaft durch die Nutzung vorhandener (Ab-)Wärme aus z. B. Wasserwerken, Kläranlagen oder industrieller Abwärme erreicht werden kann.

Wasser-Wasser-Wärmepumpen werden auf lokaler Ebene eingesetzt, sodass die Nutzer auch als Prosumer auftreten können, indem sie Kälte oder Wärme in das Netz einspeisen. Die Wärme wird saisonal gespeichert und der unterschiedliche Bedarf der verschiedenen Funktionen ermöglicht einen Ausgleich zwischen Heiz- und Kühlbedarf.

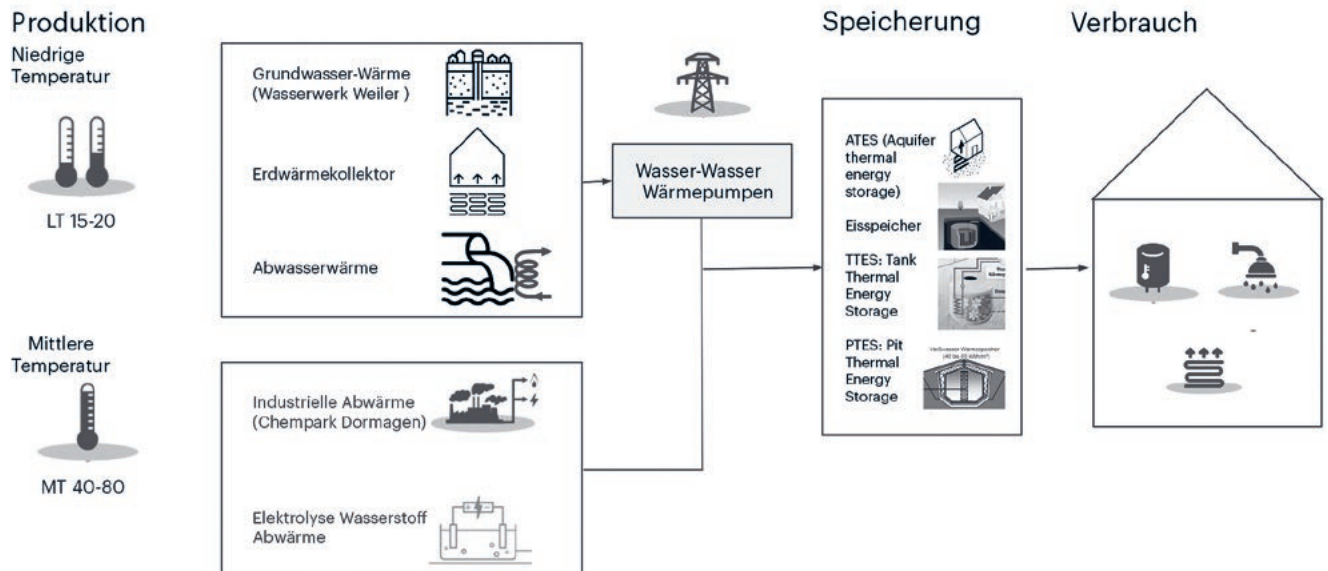
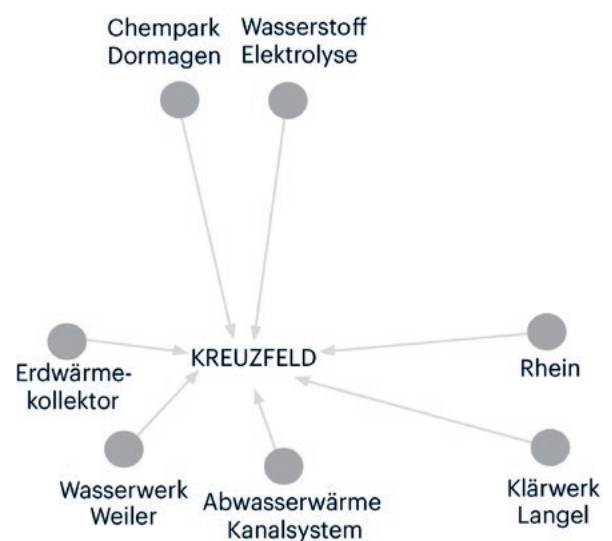


Abb. 111: Prinzipskizze kalte Nahwärme

Das für Kreuzfeld entwickelte Energiekonzept ist flexibel und adaptiv anpassbar und kann so künftig erstellte Fachgutachten und neue, innovative Technologien berücksichtigen.

Wärmequellen	Abstand
Wasserwerk Weiler	1.500 m
Abwasserwärme Kanalsystem	150 m
Klärwerk Langel	3.500 m
Erdwärmekollektor	300 m
Chempark Dormagen	4.000 m
Wasserstoff Elektrolyse	4.000 m
Rhein	3.700 m

Abb. 112: Abstand Wärmequellen



Stromversorgung

Photovoltaikanlagen werden in Köln-Kreuzfeld mit einem Energiemanagementsystem und Stromspeichern kombiniert für eine hohe Eigenversorgung.

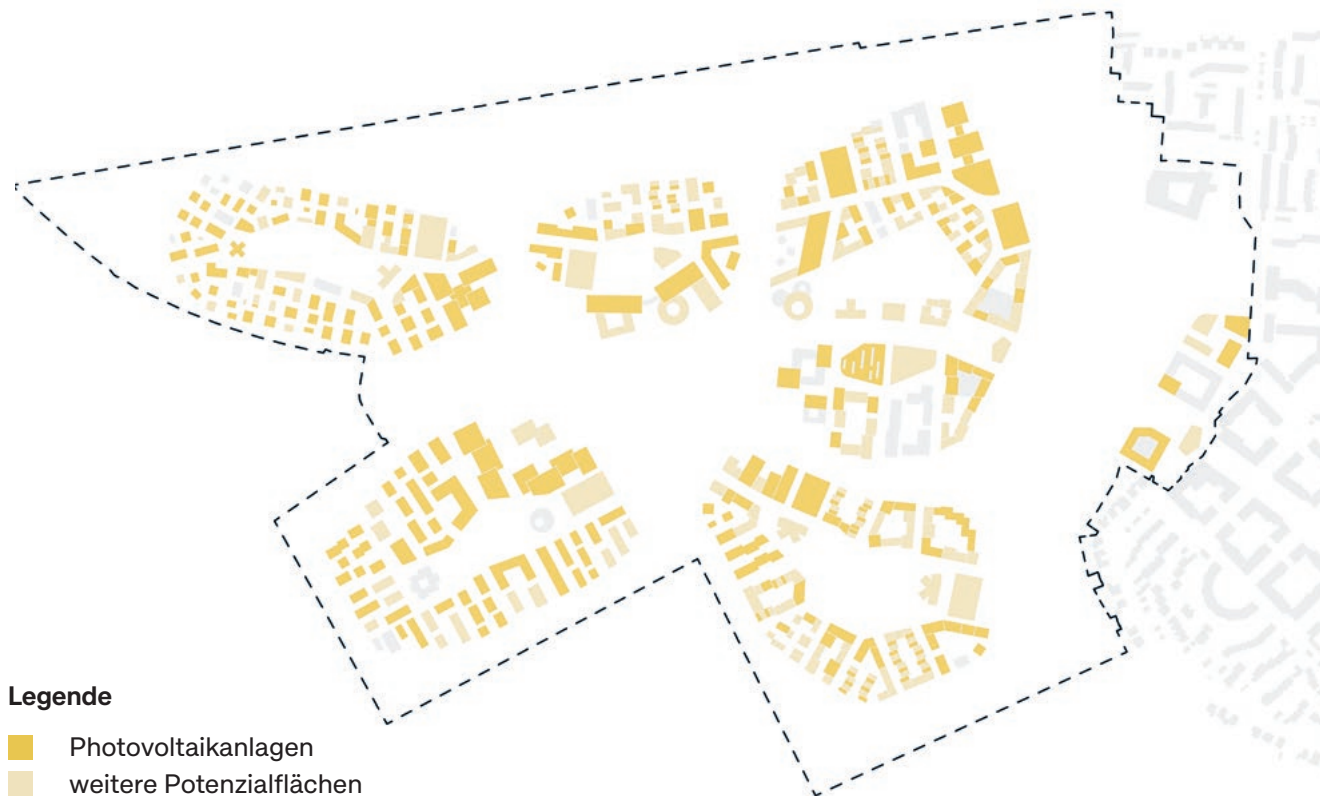


Abb. 113: Potenzialstandorte Photovoltaik

Photovoltaik.

Photovoltaikanlagen sollen die wichtigsten Bausteine des Stromversorgungskonzepts in Kreuzfeld werden. Das Ziel ist, so viel Strombedarf wie möglich mittels Photovoltaik abzudecken. Die Photovoltaikanlagen können bestmöglich auf Dächern integriert werden. Ihre Stromversorgung ist abhängig von verschiedenen Faktoren wie Wetter, Ausrichtung und Jahreszeiten, darum werden sie durch Technologien wie ein Energiemanagementsystem und Batteriespeicher unterstützt.

Energiemanagementsystem und Stromnetz.

Durch den Einsatz eines intelligenten Stromnetzes, das das Verhalten aller verbundenen Nutzer integrieren kann, wird ein

effizientes und nachhaltiges Versorgungssystem mit geringen Verlusten, aber hoher Qualität und Sicherheit realisiert. Es verringert die Umweltauswirkungen der Stromversorgung durch das Erhöhen der Effizienz. Zusätzlich verbessert es Systemzuverlässigkeit, Qualität und Versorgungssicherheit. Die Kommunikation zwischen den verschiedenen Akteuren im Energiesystem wird durch den Einsatz von Sensoren ermöglicht.

Batteriespeicher können eingesetzt werden, um den in Kreuzfeld erzeugten Strom zu speichern und ihn zu einem späteren Zeitpunkt zu nutzen. Durch z. B. Elektromobilität und Wärmepumpen sind die Nachfrage

und der Druck auf das Stromnetz hoch. Der Batteriespeicher kann auch genutzt werden, um bei hoher Nachfrage Stromlastspitzen zu verringern. Sie können pro Haushalt aber auch gemeinschaftlich integriert werden.

Stromverbrauch.

Der Strom wird in Wohnungen verbraucht, z. B. beim Kochen mit Induktion, durch LED-Lampen, durch Apparate wie Kühlschränke und Waschmaschinen und für den Heizbedarf. Auch Nutzgebäude verbrauchen Strom für Heizung und Beleuchtung. Die zunehmende Elektrifizierung der Automobilität trägt ebenfalls zu einem zunehmenden Strombedarf bei. Dies trifft auch auf einige der vorgestellten Wärmeversorgungskonzepte zu; der Einsatz von Wärmepumpen etwa erhöht den Strombedarf.

Empfehlungen.

Die Ergebnisse der Anwendung des zum Zwecke der Evaluation erstellten Kriterienkatalogs auf die verschiedenen Energieversorgungskonzepte wurden im Energiekonzept dargestellt und zusammengefasst. Das Konzept der kalten Nahwärme wurde unter dem Kriterium Nachhaltigkeit am besten

bewertet. Um zu einer eindeutigen Auswertung und letztlich der Entscheidung für ein Energiekonzept zu kommen, muss die Bewertung im Rahmen der technischen Masterplanung vertieft werden. Ein wichtiger nächster Schritt für die Wahl der Konzepte ist eine Bewertung basierend auf Betriebs- und Investitionskosten sowie Kapazitäten.

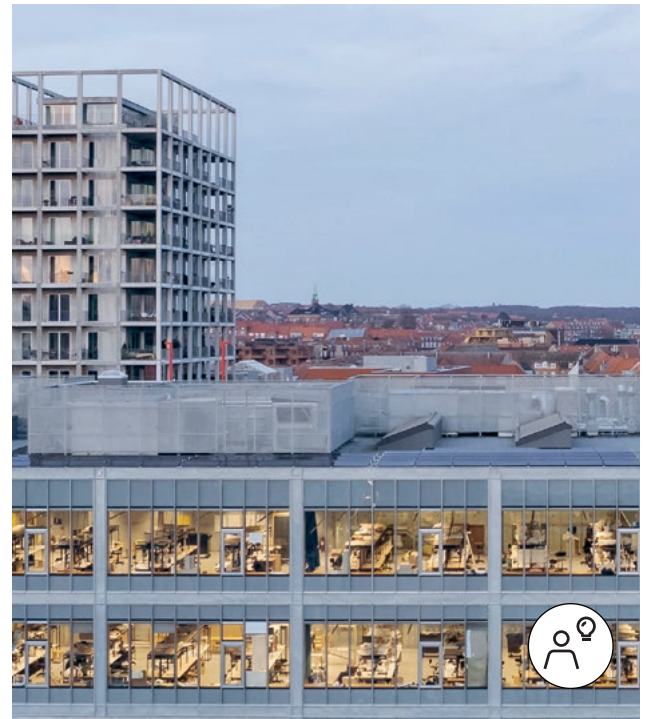


Abb. 114: New Aarch, Aarhus



Abb. 115: New Aarch, Aarhus

2.3.4 Klimagerechte Stadtentwicklung

Klimaadaptive Stadtlandschaften sind im Hinblick auf zukünftige Entwicklungen unerlässlich und werden in Kreuzfeld zu einem Grundbaustein der Planung.



Abb. 116: Volksbank Bargteheide

Volksbank Bargteheide.

Der Neubau einer Volksbank in Bargteheide steht unter dem Motto „Reduce, Reuse, Regenerate“ – und setzt damit als oberstes Ziel einen minimalen CO₂-Fußabdruck des Gebäudes. Eine optimierte Gebäudehülle, modulare Holzbauweise und demontierbares Design sind nur einige der den Entwurf auszeichnenden Merkmale. Die Gestaltung der Freiräume ermöglicht biologische Vielfalt und integriert Bestandsvegetation.

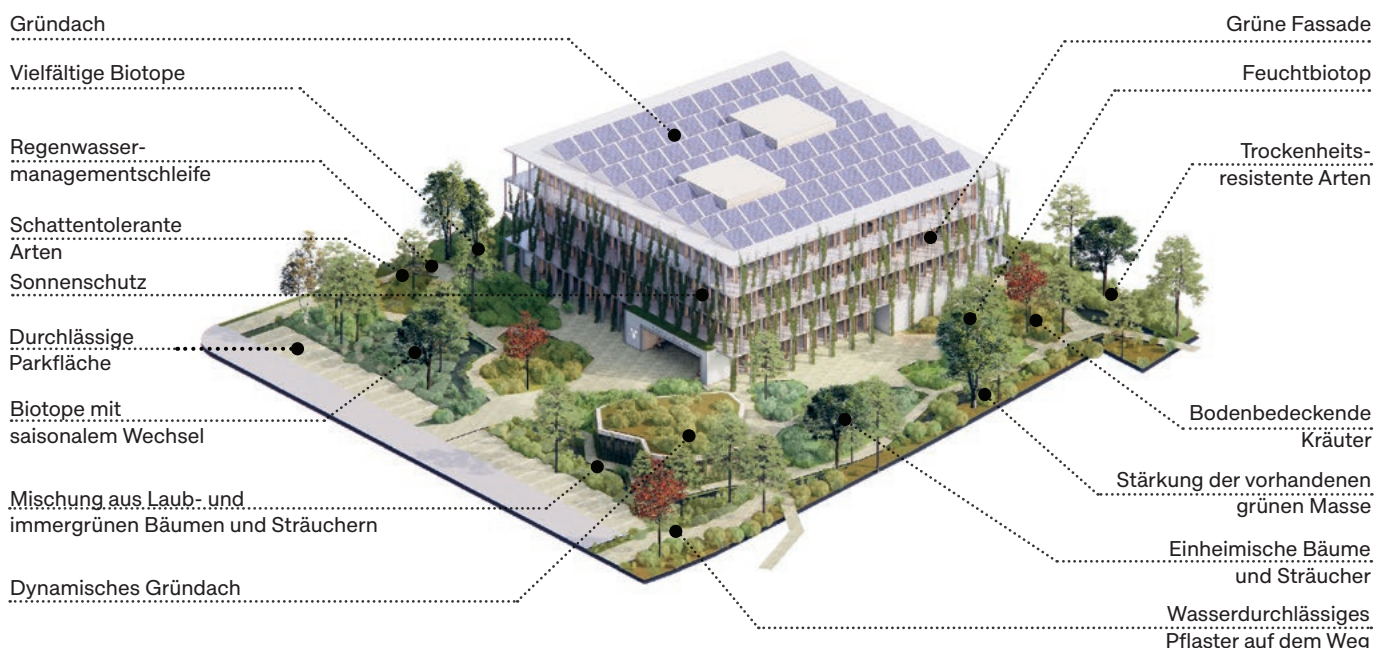


Abb. 117: Volksbank Bargteheide



Abb. 118: Klimastadt Middelfart: Hybrid aus Aktivitätspark und Wasserrückhaltebecken

Klimastadt Middelfart.

Das visionäre Pilotprojekt in der dänischen Küstenstadt Middelfart adressiert die Effekte des Klimawandels. Dabei stellt es die Wechselwirkungen zwischen Grünräumen, nachhaltiger Stadtentwicklung und Klimaanpassung in den Mittelpunkt. Steigende Niederschlagsmengen werden als gestalterisches Potenzial des Elements Wasser gesehen und freiraumplanerisch integriert.



Abb. 119: Klimastadt Middelfart

2.3.5 Ausblick

Flexibilität und Adaptivität.

Bei der Entwicklung Kölns sind die bestehenden gesamtstädtischen Programme als Leitfaden zu berücksichtigen. Vor allem das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 sowie Strategien zu Biodiversität, Arten- und Insektenschutz bieten wichtige Orientierungshilfen.

Für Köln-Kreuzfeld sind mit Blick auf die ambitionierten Ziele zuverlässige Standards für alle an der Umsetzung und letztlich am Bau beteiligten Akteur*innen erforderlich. Als gemeinsame Basis wird eine Zertifizierung nach eigenem Standard oder nach etablierten Standards wie der DGNB empfohlen.

Neuanpflanzungen und Erweiterungen der vorhandenen Vegetation werden mithilfe von Pflanzen erfolgen, die an das sich wandelnde Klima und die städtische Umgebung angepasst sind. Eine umfangreiche Vielfalt an Arten und eine hohe Biodiversität tragen maßgeblich zu Stabilität, Leistungsfähigkeit und Produktivität des Ökosystems in Köln-Kreuzfeld bei.

Im Rahmen von Forschungs- und Pilotprojekten (z. B. der TH Köln) könnten auch heute noch nicht etablierte oder marktreife Baustoffe beziehungsweise wenig etablierte Technologien zum Einsatz kommen. Energie- und Versorgungskonzepte müssen entsprechend der technologischen Weiterentwicklungen und Förderbedingungen angepasst werden, um Betriebskosten für Mieter zu optimieren und einen klimaneutralen Betrieb zu ermöglichen. Das gewonnene Know-how kann zudem als Mehrwert in zukünftige Entwicklungsprojekte in Köln übertragen werden.

Ausblick.

Im Zuge der technischen Masterplanung werden eine Vertiefung des Regenwassermanagementkonzepts sowie die Erstellung einer Wasserbilanz für das Gesamtareal Kreuzfeld vorangetrieben. Zusätzlich werden mehrere mikroskalige Klimasimulationen durchgeführt, die Temperatur, Windgeschwindigkeit und bioklimatische Kenngrößen untersuchen. Auf Ebene der Bauleitplanung wird dazu eine Prüfung und Auswertung von Optimierungsmöglichkeiten durchgeführt, die dann im Anschluss auch die potenziellen mikroklimatischen Auswirkungen auf den angrenzenden Stadtteil Blumenberg überprüfen kann.

Das Energiekonzept und dessen Empfehlungen sollen weiterentwickelt und vertieft werden. Neben einer Modellierung des zu erwartenden Energiebedarfs und der Energieproduktion ist eine Kostenschätzung für das bevorzugte Konzept in Bezug auf Investitionen und Betriebskosten unabdinglich. Hierfür ist in den weiteren Schritten auch zu prüfen, welche Förderprogramme bereits bestehen und für Kreuzfeld beantragt werden können.

Es ist wichtig, weiterführende Untersuchungen zu Synergien zwischen Energiesystemen, Gebäudekonstruktionen und der natürlichen Umgebung durchzuführen, um klimaanpassungsbezogene Maßnahmen zu entwickeln. Eine detaillierte Planung der Versorgungsinfrastruktur und eine enge Zusammenarbeit mit den relevanten Ämtern und Behörden sind von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung.

„Das städtebaulich-freiraum-planerische Gesamtkonzept berücksichtigt Umwelt-einflüsse und sich ändernde Voraussetzungen in der Entwicklung von Beginn an.“



Abb. 120: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands



2.4. Mobilität und Verkehr

Im neuen Stadtteil Köln-Kreuzfeld stehen Mobilität und Verkehr im Zeichen von Klimaneutralität, Ressourcenschonung, Energieeffizienz, sozialer Durchmischung und Gesundheitsförderung. Das Ziel: den Menschen in den Mittelpunkt stellen sowie nachhaltige Mobilität für Bewohner*innen, Beschäftigte, Schüler*innen und Besucher*innen generieren. Die neuen Strukturen werden eng mit dem angrenzenden Stadtteil Blumenberg verknüpft, um neue Qualitäten zu schaffen und einen Mehrwert für die bereits ansässige Blumenberger Bevölkerung sowie die nach Kreuzfeld ziehenden Menschen zu generieren. Das Mobilitätskonzept basiert auf einem robusten Erschließungssystem und beinhaltet zahlreiche Innovationen, insbesondere im Bereich der Nahmobilität und des ruhenden Verkehrs.

Ziel ist es, Mobilitätsgewohnheiten, die sonst nur in der Innenstadt anzutreffen sind, auch am Stadtrand zu ermöglichen. Dabei sollen die Mobilitätsangebote für alle Menschen, auch in der Umgebung, nutzbar und attraktiv sein. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr stehen dabei im Fokus, sei es zwischen den einzelnen Hoods oder auf dem Weg von und zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Ein leistungsfähiger und verlässlicher öffentlicher Verkehr ist das Rückgrat der Anbindung Köln-Kreuzfelds an das restliche Stadtgebiet und umliegende Orte. Da die Zukunft trotz aller Bemühungen nur bedingt vorhersehbar ist, sind alle Strukturen flexibel auf die Bedarfe von übermorgen anpassbar.

Auf den folgenden Seiten wird das Mobilitätskonzept Köln-Kreuzfelds dargestellt. Es umfasst die innere Erschließung sowie Aspekte der äußeren Anbindung mit Auto, Bus und Bahn, Fahrrad und zu Fuß. Der ruhende Verkehr wird umfassend beleuchtet und neu interpretiert, um die Erwartungen an den Raum zu erfüllen. Mobilstationen als Stadtbauwerke mit Magnetwirkung, attraktive öffentliche Räume und zukunftsfähige Konzeptionen von Straßenquerschnitten führen zu einer effizienteren Flächennutzung.

Die Rolle der S-Bahn-Station Blumenberg als Katalysator der Stadtentwicklung und Eingangstor zu Köln-Kreuzfeld / Blumenberg wird in *Kapitel 3.2, Lupenraum S-Bahn-Station* vertieft betrachtet.

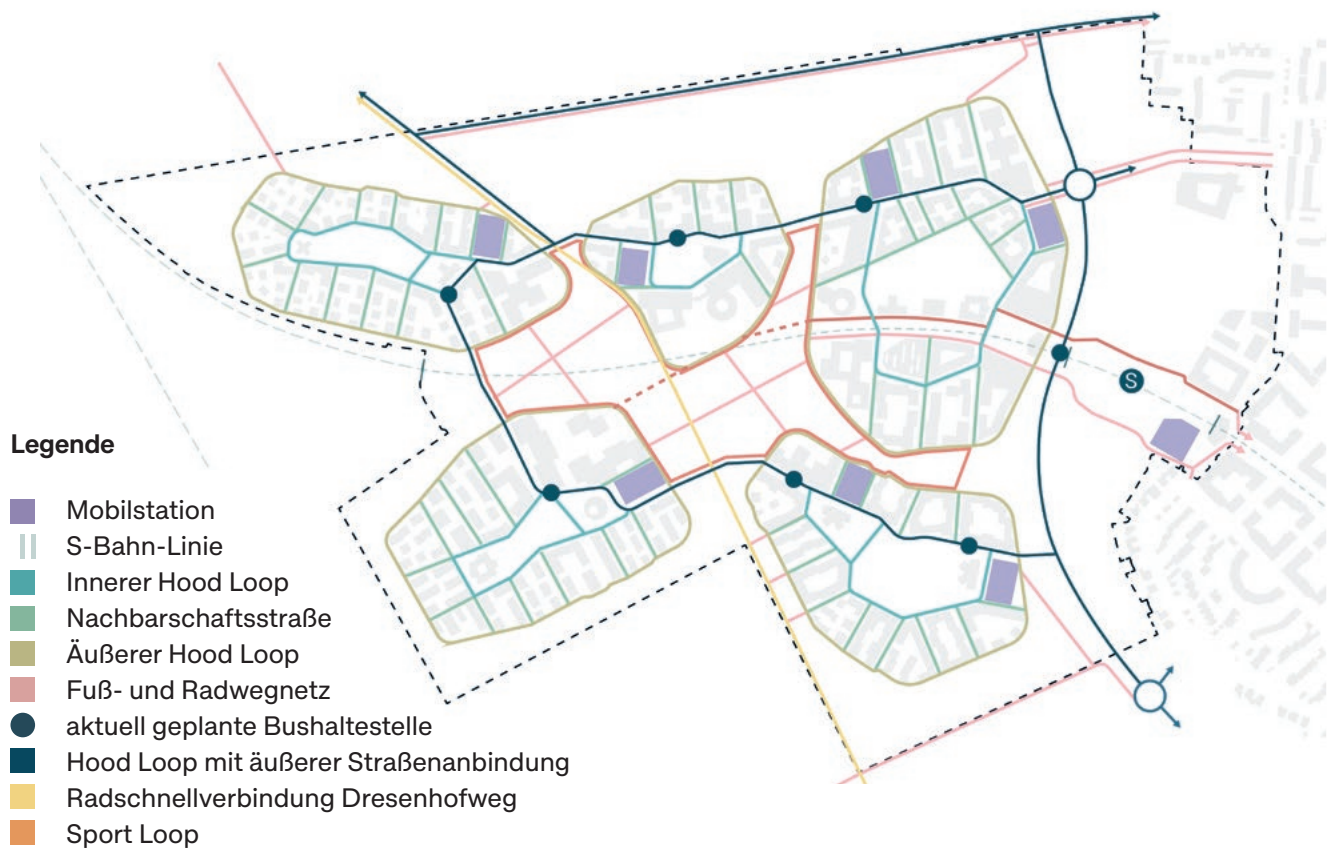


Abb. 121: Verkehrskonzeption

Fuß- und Radverkehr stehen in den Kreuzfelder Hoods im Fokus. Ein niedriger Anteil des Pkw-Verkehrs für Köln-Kreuzfeld wird durch ein intelligentes, zukunftsfähiges Mobilitätskonzept erreicht.

Infos zum Verkehrskonzept

Sieben Mobilstationen bieten Zugang zu Mobilitätsangeboten und ca. 1.500 Pkw-Stellplätzen. Ca. 12.000 Fahrradstellplätze in den Hoods und ca. 800 Bike & Ride-Plätze ermöglichen den Umstieg zwischen Rad und S-Bahn

Sieben barrierefreie neue Bushaltestellen sind aktuell geplant und eine barrierefreie S-Bahn-Station

Zwei Logistikhubs für den Umschlag von Waren, Paketen und als Lagerfläche

Ein weitgehend vom Kfz-Verkehr getrenntes Netz für den Fuß- und Radverkehr bietet eine attraktive und sichere Infrastruktur

Der Dresenhofweg wird als Hauptachse für den Radverkehr erhalten und soll als Radschnellverbindung nach Roggendorf, Worringen bzw. Chorweiler und weiter in Richtung Innenstadt entwickelt werden

Die Infrastruktur ist flexibel und adaptiv geplant und kann über die Zeit einfach umgenutzt werden

2.4.1 Erschließung

Die Erschließung und Anbindung sowie der öffentliche Raum und die Verkehrsangebote sollen für alle Menschen sicher und komfortabel sein. Gemäß der Vision einer lebendigen und klimafreundlichen Stadt sind Straßen für den Menschen und das Fahrrad konzipiert. Alternativen zum Autobesitz wie das Autoteilen stehen im Vordergrund.

Der Mobility-Loop erschließt die fünf Kreuzfelder Hoods und bindet sie an das umliegende Straßennetz an. Er verbindet Köln-Kreuzfeld im Osten mit der Mercatorstraße und im Norden mit dem Blumenbergsweg. Der Mobility-Loop ist für den Kfz-Verkehr und den Busverkehr mit Gelenkbussen befahrbar. Entlang des Loops sind in den Mobilstationen zentralisierte Stellplatzanlagen für die Bewohner*innen und Besucher*innen angeordnet. Die Querung des S-Bahn-Tunnels zwischen Hood Vier und Hood Fünf ist dem Bus-, Fuß- und Radverkehr vorbehalten.

Der innere Hood-Loop dient der internen Erschließung der Hoods. Es handelt sich um Einbahnstraßen mit Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung. Sie werden in erster Linie für die Ver- und Entsorgung sowie von Handwerkern und Pflegediensten befahren. Entlang des inneren Hood-Loops befinden sich für diese Verkehre zahlreiche Haltemöglichkeiten. Die maximale Distanz von den Lieferzonen zu den Grundstücken beträgt 75 bis 100 m.

Die Nachbarschaftsstraßen stellen die Erschließung der einzelnen Grundstücke sicher.

Die Befahrbarkeit für Feuerwehr und Rettungsdienste ist gewährleistet. Die Zufahrt ist im Falle eines Umzugs oder der Lieferung schwerer und großer Sendungen möglich.



Die Nachbarschaftsstraßen sind für den motorisierten Verkehr gesperrt und dienen vorrangig dem Fuß- und Radverkehr.

Ein separates Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr umschließt die Hoods und verbindet sie miteinander. Dadurch entsteht ein vom Kfz-Verkehr getrenntes Fuß- und Radwegenetz durch die Grüne Mitte, das die Wohngebiete mit den Schulen, den zentralen Funktionen in Hood Eins und insbesondere mit dem S-Bahnhof verbindet.



Zwischen Kreuzfeld und Blumenberg entsteht unter Einbeziehung des S-Bahnhofs eine Ost-West-Achse für Fuß- und Radverkehr.



In Nord-Süd-Richtung verläuft eine Radschnellverbindung auf dem Dresenhofweg.

Die Radschnellverbindung soll nach Roggen-dorf, Worringen bzw. Chorweiler und weiter in Richtung Innenstadt entwickelt werden und ist an mehreren Stellen mit dem Radwe-genetz verknüpft. Von dem erweiterten Rad-wegenetz profitieren somit alle nördlichen Stadtteile. An der Kreuzung Mobility-Loop / Dresenhofweg ist eine sichere und bevor-rechtigte Führung für den Radverkehr zu erstellen. Ziel des autoarmen Quartiers Kreuzfeld ist es, dass Bewohner*innen und Besucher*innen bevorzugt den öffentlichen Nahverkehr nutzen, Fahrrad fahren oder zu Fuß gehen.

Um die Anzahl der Autos im Quartier zu reduzieren, werden sieben zentrale Ab-stellanlagen geschaffen. Die Mobilsta-tionen befinden sich in der Regel am An-fang der Hoods und sollen verhindern, dass Autos weit in die Hoods hineinfahren. Das Parken auf dem eigenen Grundstück ist nicht möglich. So entsteht ein siche-res, ruhiges und vom Autoverkehr weit-gehend unbelastetes Wohnumfeld. Im Stra-ßenraum selbst sind nur Behindertenpark-plätze, Ladezonen sowie temporäre Stell-plätze für den Hol- und Bringverkehr im Umfeld von Schulen, Kindertagesstätten sowie für Pflegedienste und Handwerker vorgesehen.

Zwischen Hood Vier und Fünf soll Durch-gangsverkehr unterbunden werden. Emp-fohlen wird, dass dieser Abschnitt aus-schließlich für den Busverkehr, den nicht-motorisierten Verkehr und Einsatz-fahrzeuge befahrbar ist. Die angestrebte Höchstgeschwindigkeit in Kreuzfeld beträgt 30 km/h. Um die Rechts-vor-Links-Rege-lung aufzuheben und die Verlustzeiten für den Busverkehr zu minimieren, werden im weiteren Planungsprozess mögliche Lö-sungen geprüft und erarbeitet. Eine Mög-lichkeit könnten abgesenkte Bordsteine sein.



Um die Akzeptanz des Konzepts bei den künftigen Bewohner*in-nen zu erhöhen, sollten früh-zeitig Informationskampagnen und Beratungsangebote gestar-tet werden.

Dabei müssen die Vorteile des autoarmen Quartiers für Gesundheit, Umwelt und Le-bensqualität herausgestellt werden. Bei der Vergabe von Grundstücken an Projektent-wickler und Investoren sind Vereinbarungen hinsichtlich der späteren Vermarktung als autoarmes Wohnquartier abzuschließen.

Blumenbergsweg.

Der Blumenbergsweg (L 43) verläuft in Ost-West-Richtung zwischen Neusser Landstra-ße (B 9) und Bruchstraße. Es ist geplant, die bestehende Straße zu ertüchtigen und ab Bruchstraße nach Westen bis zur Anschluss-stelle Köln Worringen (BAB A 57 / L 183) zu verlängern. Außerdem sind Rad- und Fußver-kehrsanlagen geplant. Die Straßentrasse liegt am nördlichen Rand des Betrachtungsberei-ches der Integrierten Planung. Im Rahmen der technischen Masterplanung sind Abstim-mungen und Verwaltungsvereinbarungen mit dem Land (Straßenbaulastträger L 43) durch-zuführen und abzuschließen. Nach Klärung der organisatorischen Projektstrukturen und der Finanzierung können dann die Vergaben der externen Ingenieur- und sonstiger techni-scher Dienstleistungen (Planungen, Gutach-ten etc.) erfolgen. Im Rahmen dieser Arbeits-schritte wird die Politik eingebunden. Nach Abschluss der Entwurfsplanung wird das Planfeststellungsverfahren bei der Bezirks-regierung Köln eingeleitet und durchgeführt, nach dessen Abschluss die Ausführungspla-nung, die Bauvorbereitung und schließlich der Ausbau erfolgen. Alle Schritte werden von einer Projektkommunikation begleitet.

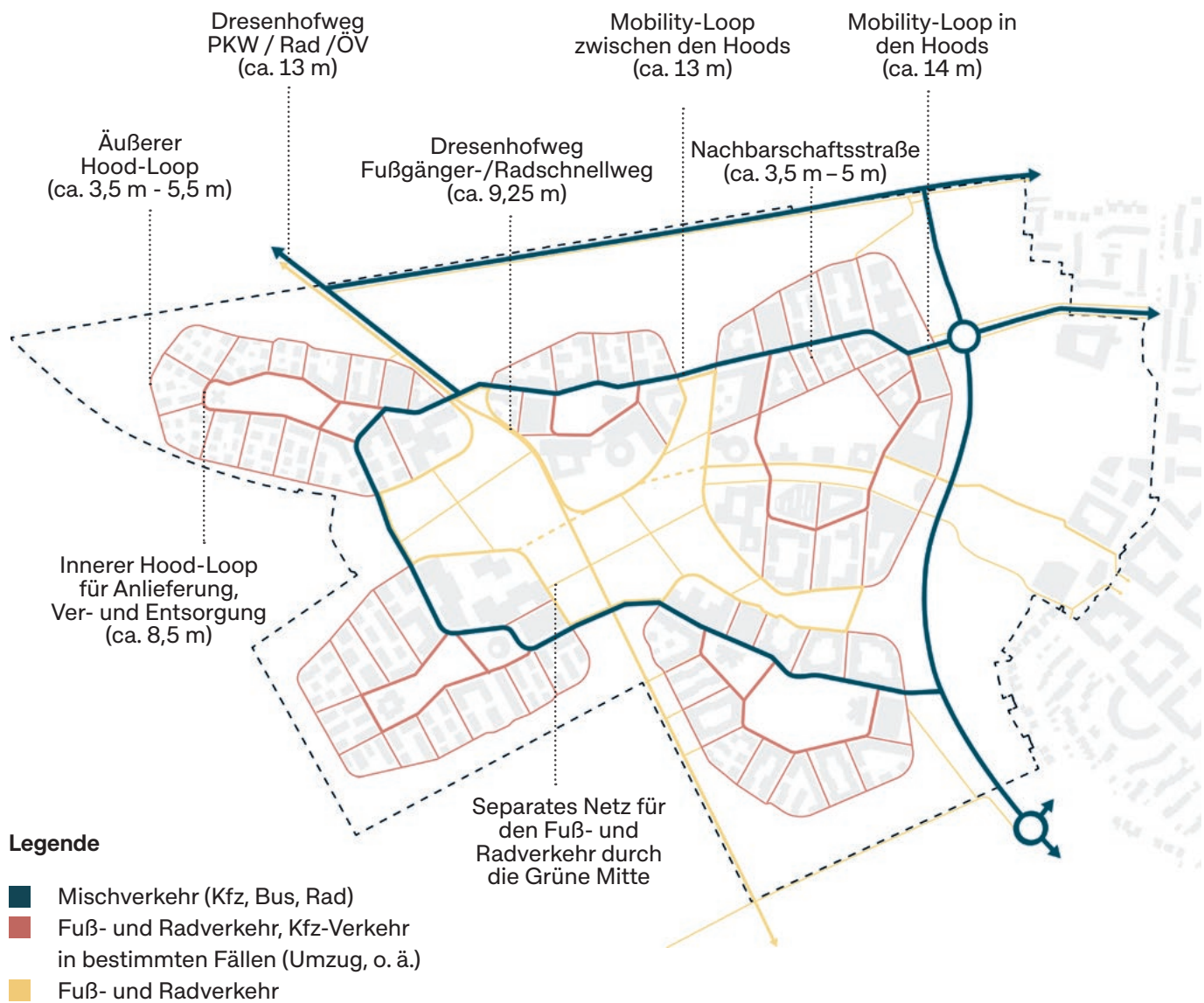


Abb. 122: Netzhierarchie mit zwei weitgehend getrennten Netzen für den Kfz-Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr. Angabe zu Straßenbreiten sind konzeptionell.

2.4.2 Rad- und Fußverkehr

Die Stadt der kurzen Wege, die Idee der 15-Minuten-Stadt und des Stadtteils für alle prägen den Entwurf. Das Mobilitätskonzept wird aus den Bewegungsströmen gedacht und fortentwickelt.

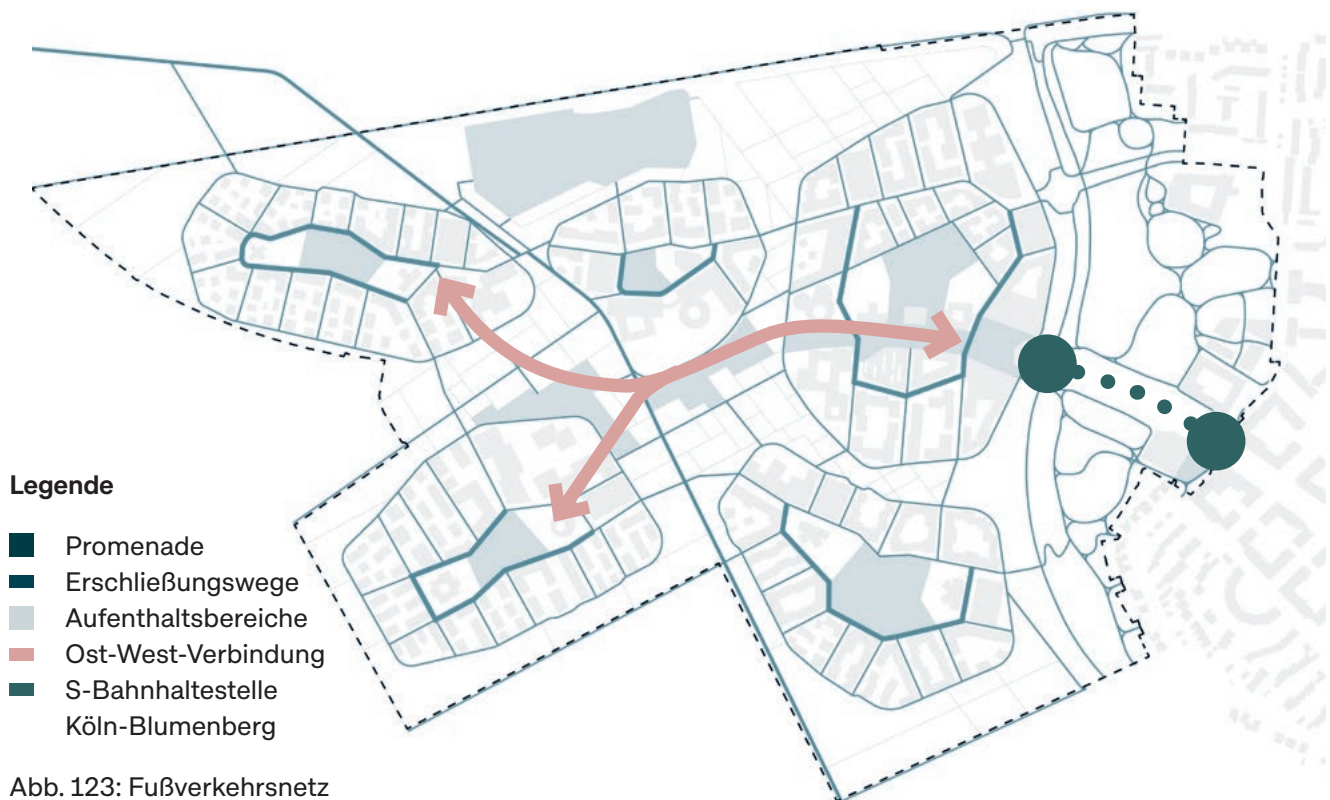


Abb. 123: Fußverkehrsnetz

Es soll möglich sein, alle Ziele über vom Kfz-Verkehr getrennte Rad- und Fußwege zu erreichen, um ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit für alle Altersgruppen zu gewährleisten. Dies ist insbesondere für die Schulwege wichtig. Es wird empfohlen, die Hauptwege in der Grünen Mitte zu asphaltieren und zu beleuchten, wobei eine innovative insektenfreundliche Beleuchtungstechnik eingesetzt werden sollte, um Lichtverschmutzung zu vermeiden.

Eine Ost-West-Achse verbindet die Hoods im Westen mit dem S-Bahnhof und führt weiter nach Blumenberg. Alle Hoods sollen

möglichst direkte Wege zum S-Bahnhof sowie zu den Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Einrichtungen in Hood Eins haben. Die genaue Führung und Ausgestaltung der Ost-West-Radachse wird gemeinsam mit der Grünen Mitte und den Bildungs- und Freizeiteinrichtungen detailliert geplant.

Auf dem Dresenhofweg verläuft teilweise in Kombination mit dem Busverkehr in Nord-Süd-Richtung eine Radschnellverbindung mit begleitendem Gehweg. Dort, wo die Radschnellverbindung das Straßennetz kreuzt, wird der Radverkehr bevorrechtigt geführt.



Legende

- Radschnellverbindung Dresenhofweg
- Hauptradnetz
- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Ost-West-Verbindung

Abb. 124: Radverkehrsnetz

Auf Achsen mit hohem Rad- oder Fußverkehrsaufkommen werden beide Verkehrsarten separiert geführt, um alle Anforderungen der Barrierefreiheit zu erfüllen.

Innerhalb der Hoods steht dem Fuß- und Radverkehr ein weitgehend vom Kfz-Verkehr unabhängiges Netz zur Verfügung. Die Nachbarschaftsstraßen und der innere Hood-Loop sind für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt und dürfen nur im Ausnahmefall befahren werden. Über die Quartiersplätze bestehen direkte Verbindungen auf die andere Hoodseite.

Entlang der inneren Hood-Loops gibt es breite Gehwege, der Radverkehr kann die

Einbahnstraßen in Gegenrichtung nutzen. Aufgrund des zentralen Parkens von Pkw in Sammelgaragen und der Notwendigkeit einer speziellen Erlaubnis werden diese nur schwach befahren. Empfohlen wird, den inneren Hood-Loop nicht als Mischverkehrsfläche zu gestalten. Der Straßenraum soll vertraute und wichtige Orientierungsmöglichkeiten erhalten.

Die äußere Ringschließung um die Hoods verknüpft die Bebauung mit dem Grünraum. Von dort aus sind die zentralen Achsen erreichbar. Um einen attraktiven Bewegungsraum für Kinder zu schaffen, sie zur Bewegung anzuregen und ihr Selbstbewusstsein zu fördern, sind zahlreiche Spiel- und Sport-

möglichkeiten in das Fuß- und Radwegenetz integriert.

Entlang der Hauptachsen und des äußeren Hood- Loops um die Grüne Mitte werden der Rad- und Fußverkehr getrennt. Die Zweirichtungsradwege und Gehwege haben eine Breite von jeweils mindestens 3,0 m. Die Trennung von Rad- und Gehwegen erfolgt optisch und taktil durch mindestens 30 cm breite Begrenzungsstreifen. Querungsstellen sind gesichert und umfassend barrierefrei ausgebildet. Empfohlen wird, Querungen des Radwegenetzes mit dem Straßennetz durch rote Einfärbung zu kennzeichnen. Zur barrierefreien Nutzung des Netzes für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist ein durchgängiges Blindenleitsystem integriert. Für den Querungsbereich werden sowohl für blinde und sehbehinderte Menschen als auch für Rollstuhl- und Rollatorbenutzer*innen im weiteren Planungsprozess barrierefreie Lösungen erarbeitet. Zur Erhöhung des Komforts werden – wo entwässerungstechnisch möglich – für Radwege nahtlose Übergänge (Asphalt auf Asphalt, ohne Rinne oder Bordstein) vorgesehen.

2.4.3 ÖPNV – Bus & S-Bahn

Das flächendeckend ausgebaute Netz aus Bus & S-Bahn integriert den Stadtteil in das ÖPNV-Netz Kölns. Das Pendeln aus und nach Woodhood Kreuzfeld verläuft unkompliziert.

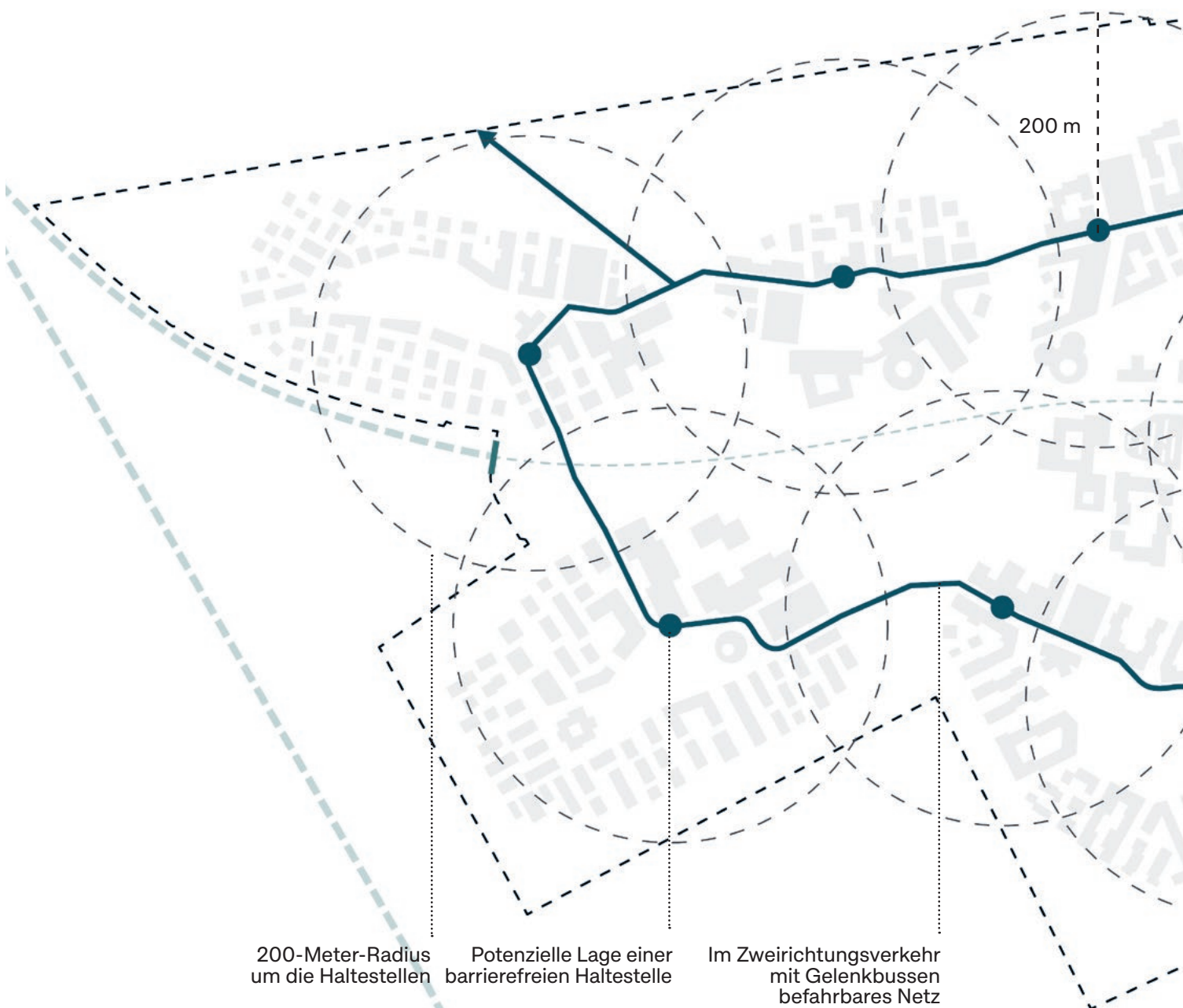
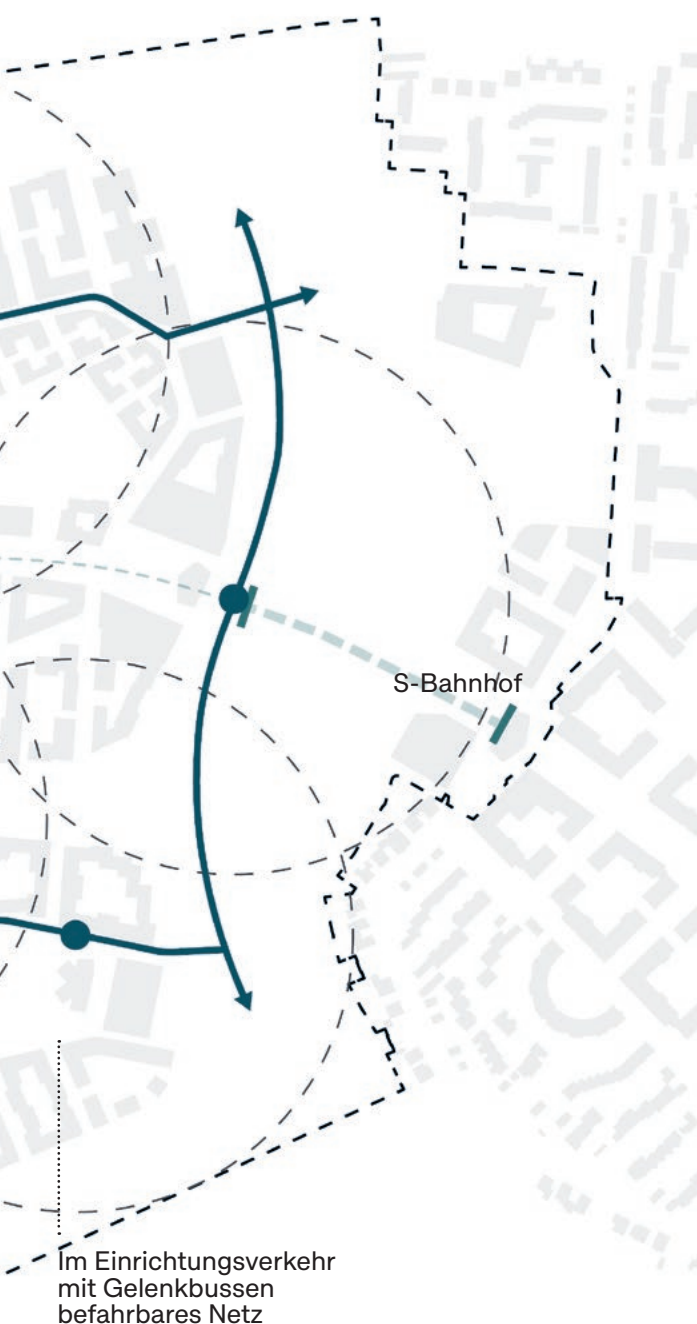


Abb. 125: Das mit Gelenkbussen befahrbare Straßennetz mit potenziellen Haltestellen und Haltestelleneinzugsbereichen

Das Rückgrat des anspruchsvollen Mobilitätskonzepts für Kreuzfeld ist ein zuverlässiger und attraktiver öffentlicher Nahverkehr. Der künftige 10-Minuten-Takt der **S-Bahn**-Linien S10 und S11 zwischen Köln-Worringen und der Innenstadt ist Basis für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für den gesamten Kölner Norden. Gleichzeitig ist er eine Grundvoraussetzung für den Erfolg des Stadtteils. Der S-Bahnhof spielt als Kreuzfelder Eingangstor und als Bindeglied zwischen Kreuzfeld und Blumenberg eine wichtige Rolle.



Der **Busverkehr** dient der barrierefreien Anbindung der westlichen Hoods an die S-Bahn, der Verbindung zwischen Blumenberg und Kreuzfeld, der Anbindung Kreuzfelds an die umliegenden und abseits der S-Bahn gelegenen Wohn- und Arbeitsgebiete sowie als Rückfallebene nach Chorweiler. Dort besteht im Sinne eines resilienten Verkehrssystems Anschluss an das Stadtbahnnetz.

Die Busanbindung erfolgt über den Mobility-Loop, der durchgängig für Gelenkbusse befahrbar ist. Um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, sind an den Haltestellen durchgängig Bordsteine mit einer Mindesthöhe von 18 cm vorzusehen. Bei der Anordnung der Haltestellen ist auf eine gute Anfahrbarkeit zu achten. Die Bushaltestellen werden, abweichend von den Empfehlungen des Nahverkehrsplans für den Außenbereich (400 m), in einem engmaschigen Erschließungsradius von 200 m angestrebt. Im Haltestellenbereich ist eine ausreichende Gehwegbreite von 5,00 m wichtig. Der Busverkehr soll tagsüber durchgehend im 10-Minuten-Takt verkehren, um eine hohe Taktfrequenz und damit eine hohe Attraktivität für die Bewohner*innen zu gewährleisten. Dabei ist auch die Vielzahl an Schulen im Stadtteil zu berücksichtigen. Es ist wichtig, Kreuzfeld frühzeitig in die Neukonzeption des Busverkehrs im Kölner Norden einzubeziehen.

Neben den Haltestellen für den allgemeinen Busverkehr sind auch barrierefreie Haltestellen für Sonderverkehre wie den Schwimmbus vorzusehen. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob zur besseren Erschließung von Kreuzfeld und Blumenberg ein Bedarfsverkehr mit manuellen oder perspektivisch automatisierten Shuttle-Fahrzeugen eingerichtet werden kann. Die flexibel einsetzbaren, barrierefreien Fahrzeuge können insbesondere ältere Menschen unterstützen und in Rand- und Nebenzeiten eine Verbindung zum Beispiel nach Chorweiler ermöglichen.

2.4.4 Straßenquerschnitte

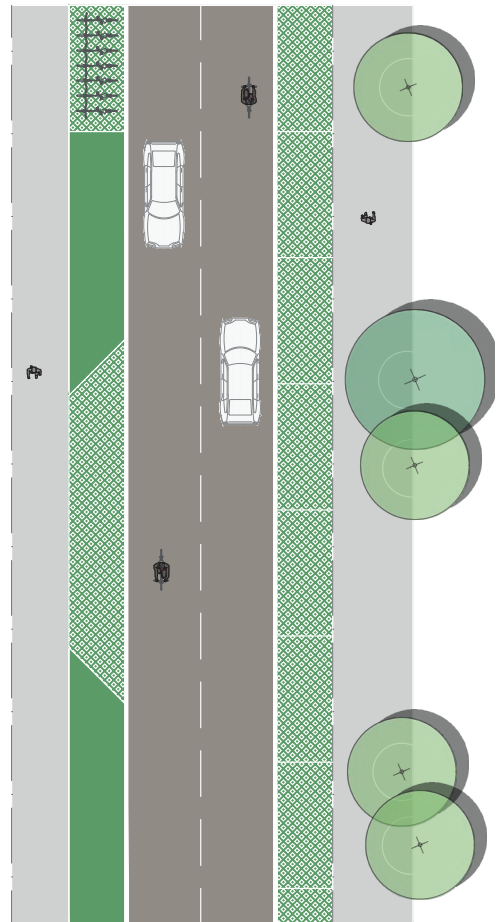
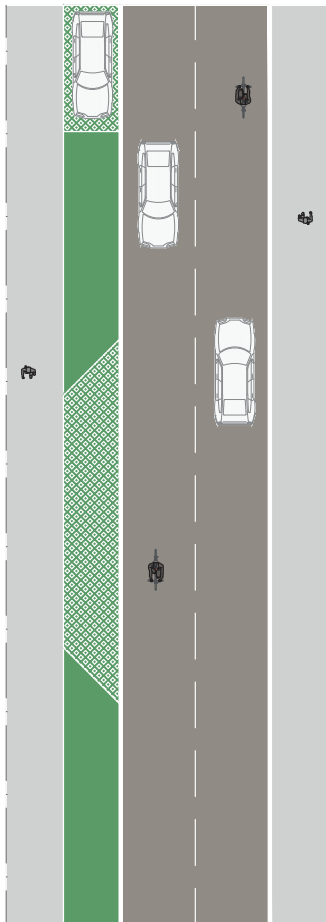
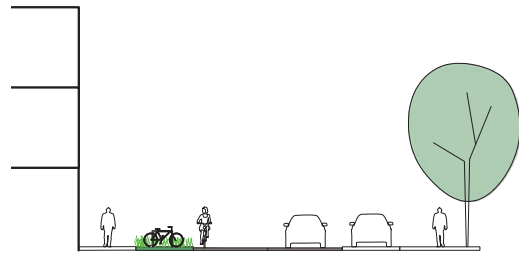


Abb. 126: Mobility-Loop mit beidseitiger Bebauung

Abb. 127: Mobility-Loop entlang der Hoodmitten

Der Mobility-Loop ist die Haupteerschließung des Quartiers und der einzelnen Hoods, er bindet diese an Mercatorstraße und Dreßenhofweg an und ist durchgängig mit Gelenkbussen befahrbar. Entlang des Mobility-Loops in den Hoods haben die Gehwege eine Breite von durchgängig mindestens 2,5 m. Bei erhöhtem Fußverkehrsaufkommen, einer aktiven Erdgeschosszone und in Bereichen mit Gastronomie weitet sich der Gehweg unter Inanspruchnahme des Multifunktionsstreifens auf 5,0 m aus. Die Zwei-

richtungsfahrbahn wird im Regelfall von einem Multifunktionsstreifen auf der von der Hoodmitte abgewandten Seite begleitet. Dieser kann je nach Bedarf unterschiedlich als Fahrradabstellanlage, Tiefbeet oder andere grüne wasserdurchlässige Elemente, als Hol- und Bringzone für den Schüler*innenverkehr, Behindertenparkplatz oder als Gehwe- gaufweitung ausgebildet werden. Auf Seite der Hoodmitte wird ein nahtloser Übergang zwischen Straßenraum und Platz geschaffen. Fußgänger*innen steht somit

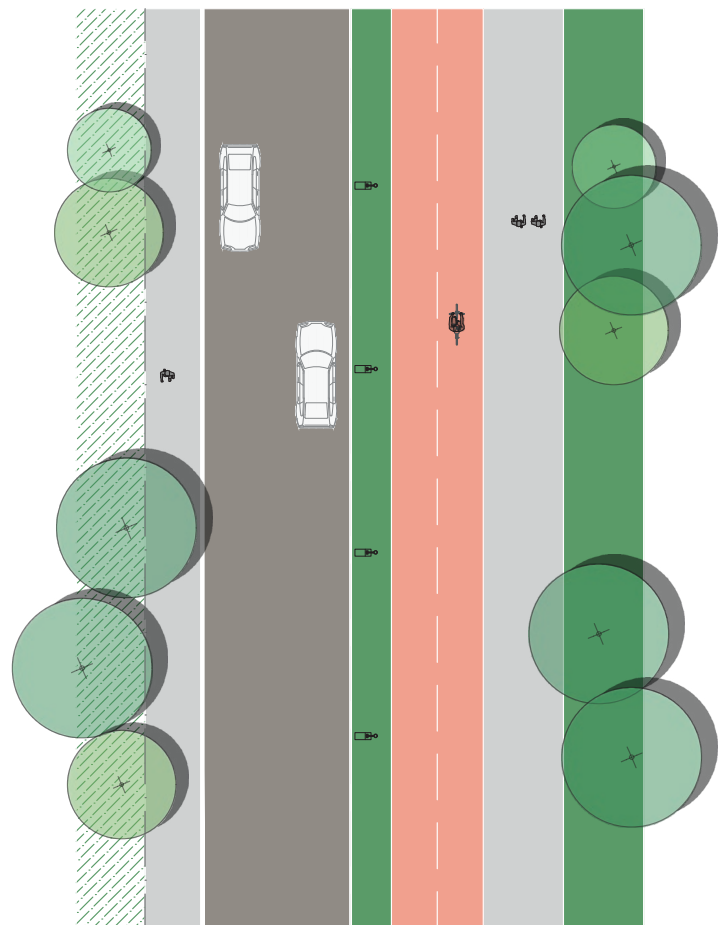
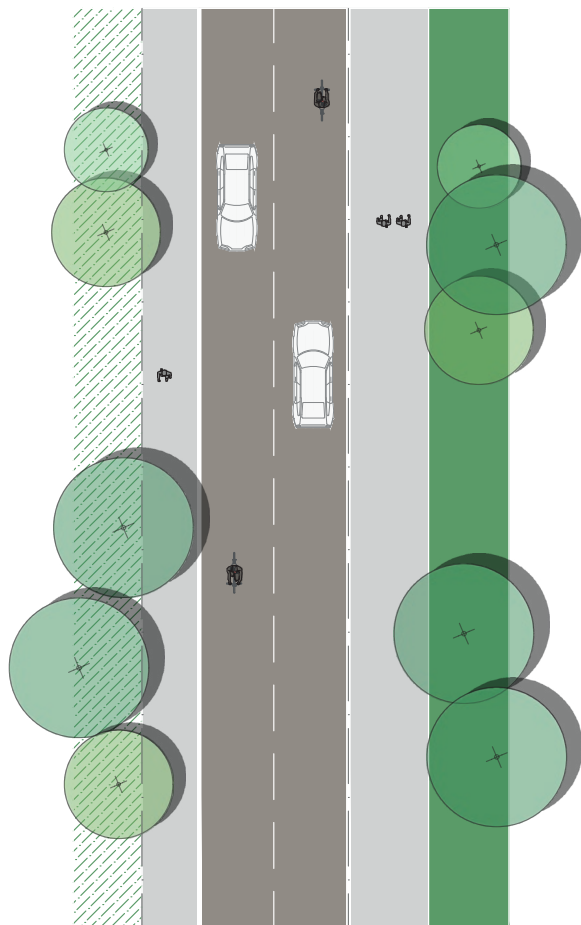
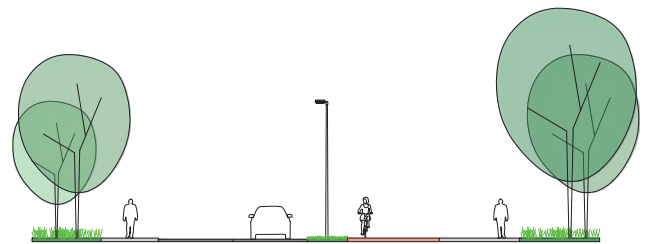
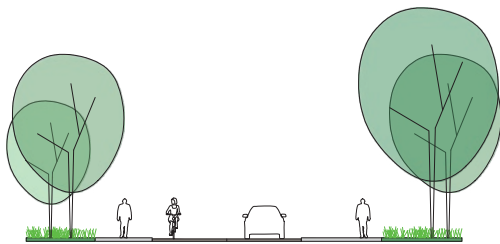


Abb. 128: Mobility-Loop zwischen den Hoods

Abb. 129: Mobility-Loop mit Radschnellverbindung



eine breite und attraktive Bewegungsfläche zur Verfügung. Bei Einbauten oder anderen Hindernissen auf der Hoodmitte ist dennoch jederzeit eine Gehwegbreite von mindestens 2,5 m garantiert. Das regelwidrige Befahren des Platzes durch Pkw wird durch die Ausgestaltung der Hoodmitten unterbunden.

Zwischen den Hoods kann der Multifunktionsstreifen entfallen. Der innenliegende Gehweg weitet sich als bedeutendes Element des Schulwegenetzes auf 3,5 m aus und wird von einem Zweirichtungsradweg

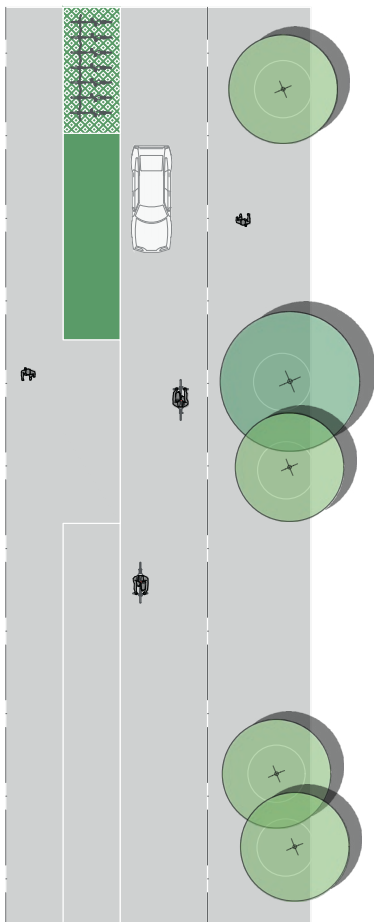
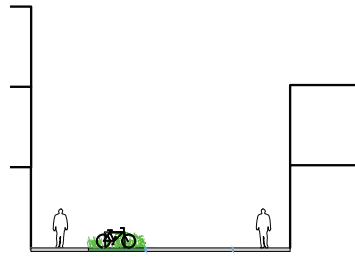
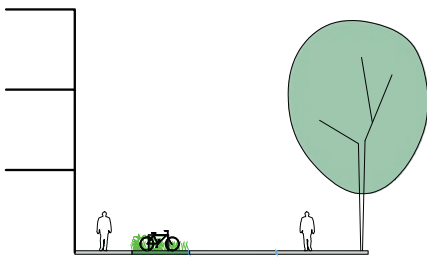


Abb. 130: Der innere Hood-Loop

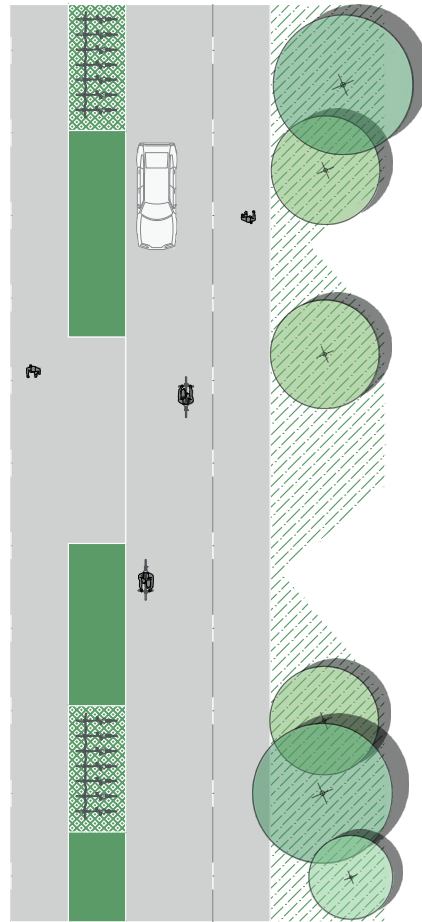


Abb. 131: Der innere Hood-Loop

begleitet. Im Fahrbahnbereich werden geschwindigkeitsdämpfende Elemente eingebaut. Der Querungsbereich mit der Rad-schnellverbindung wird für den Radverkehr niveaugleich ausgeführt.

Der **innere Hood-Loop** als interne Erschließung ist untergeordneter und gestalterischer Teil der Hoodmitte. Der befahrbare Teil des inneren Hoods-Loops wird als Einbahnstraße mit Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung ausgeführt. Er ist für Anlieferungen und Entsorgungen gedacht.

Der Übergang in die **Hoodmitte** ist fließend. Bei der Straßenraumgestaltung werden die Anforderungen an die Barrierefreiheit durch eine lineare Anordnung der Verkehrselemente erfüllt. Auf die Ausgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich wird bewusst verzichtet. Bei einer beidseitigen Bebauung durch eine Kita beträgt die Gehwegbreite mindestens 2,50 m. Das regelmäßige Befahren der Nachbarschaftserschließung mit Kfz ist nicht vorgesehen. Die Nachbarschaftsstraßen dürfen jedoch im Zuge eines Umzugs o. ä. befahren werden – hierfür ist eine entsprechende Genehmigung nötig. Die konkrete Umsetzung dieses Verfahrens wird im weiteren Planungsprozess geprüft. Der 3,50 m breite Erschließungsweg und die 2,50 m breiten Aufweitungen lassen auch beim Beladen eines Umzugs-Lkws ausreichend Restbreite für den Fuß- und Radverkehr.

Der innere Hood-Loop als Erschließung ist untergeordneter und gestalterischer Teil der Hoodmitte. Der befahrbare Teil des Loops wird als Einbahnstraße mit Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung ausgeführt. Er ist für die Anlieferung und die Entsorgung gedacht.

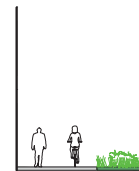


Abb. 132: Die Nachbarschaftsstraße



Der Dresenhofweg.

Der Dresenhofweg – teilweise in Kombination mit dem Busverkehr – wird gemäß dem Standard für Radschnellverbindungen als hochwertige Radverbindung mit begleitendem Gehweg errichtet. An den Kreuzungen der Radschnellverbindung mit dem Mobility-Loop hat der Radverkehr Vorrang. An der südlichen Querung werden Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt, an der nördlichen Querung wird die Radschnellverbindung verschwenkt und verläuft abgesetzt entlang des äußeren Hood-Loops von Hood Vier.

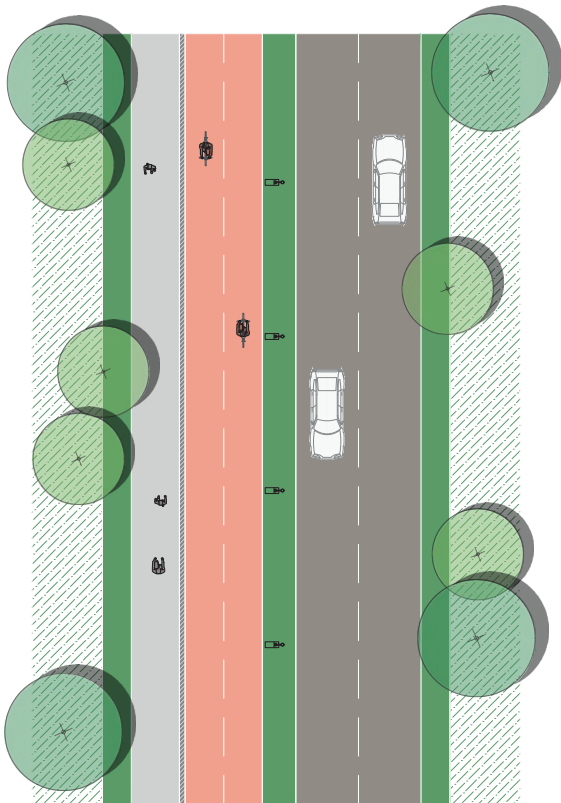
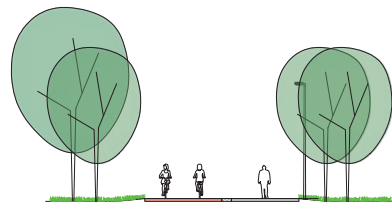
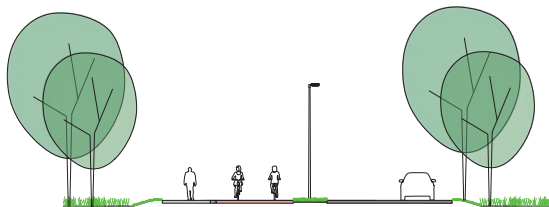


Abb. 133: Der Dresenhofweg als Haupteerschließung aus Richtung Norden (Blumenbergsweg)

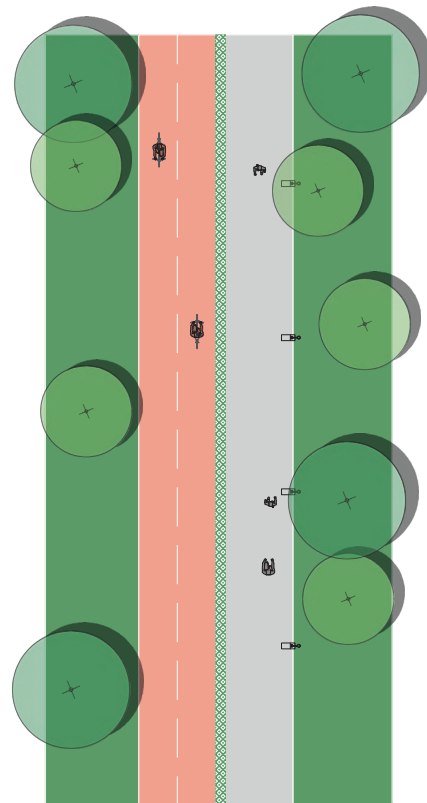


Abb. 134: Der Dresenhofweg als Radschnellverbindung durch die Grüne Mitte



Der **äußere Hood-Loop** umgibt die einzelnen Hoods. Er dient als gemeinsamer Geh- und Radweg. Bei erhöhtem Aufkommen werden beide Verkehrsarten getrennt geführt. Aktionsflächen und Sitzelemente animieren zu Spiel, Bewegung und Erholung.

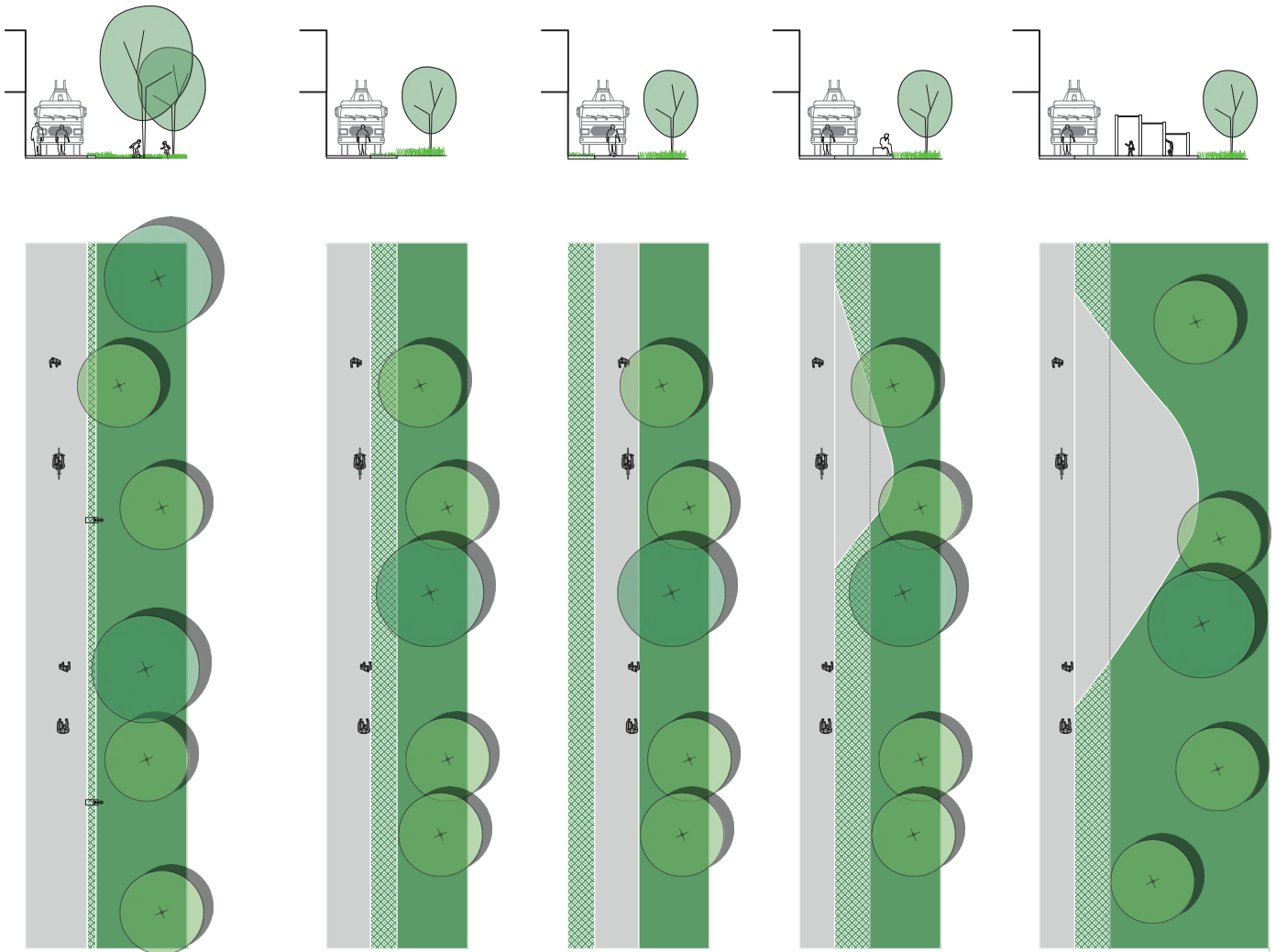


Abb. 135: Der äußere Hood-Loop in fünf verschiedenen Varianten

2.4.5 Mobilstationen

Die Mobilstationen sind vielfältig nutzbare Stadt- und Mobilitätsbausteine. Weit mehr als nur bloße Stellflächen für Fahrzeuge, vereinen sie vielfältige und neue Funktionen an einem Ort.

Mobilstationen bündeln verschiedene Mobilitätsangebote und ermöglichen einen komfortablen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. In jeder Hood gibt es mindestens eine Mobilstation. Durch die Bündelung verschiedener Mobilitätsangebote wie Carsharing, ÖPNV, Bikesharing, weitere Sharing-Angebote, zentrale Abstellmöglichkeiten für Pkw, Fahrradservicestationen und Schließfächer sind die Wege sowohl zum Pkw als auch zu den anderen Mobilitätsangeboten gleich lang. Eine Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe sorgt für eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz. Die aktive Erdgeschosszone bietet Raum für gewerbliche Nutzungen, auf dem Dach können Freizeit- und soziale Aktivitäten stattfinden.

Die Mobilstationen sind mit Ladepunkten für Elektrofahrzeuge und E-Bikes ausgestattet. Die Barrierefreiheit wird durch Aufzüge und barrierefreie Zugänge gewährleistet. Die Bedürfnisse aller Nutzenden, von Bewohner*innen über Mitarbeiter*innen bis hin zu Kund*innen und Besucher*innen, sind bei der Ausgestaltung der Mobilstationen zu berücksichtigen. Die Mobilstationen sollen nach den Grundsätzen des Raumbuchs für Mobilstationen Köln geplant werden (gegenwärtig in Erarbeitung).

Umnutzung.

Mobilstationen als Bauwerke sind auf eine Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten ausgelegt. Über diese Zeit werden für den

Mobilitätsbereich unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, deren Eintreten jedoch unsicher ist. Um einen langfristig attraktiven Stadtbaustein zu entwickeln und Ressourcen effizient einzusetzen, werden die Mobilstationen auf einfache Anpassbarkeit ausgelegt.

Ändert sich beispielsweise aufgrund technischer Fortschritte wie automatisiertes Fahren die Nachfrage nach Stellplätzen, können Flächen schnell und effizient von Park- in Fahrradstellplätze, Logistikflächen, aber auch Büros, soziale Einrichtungen oder Wohnungen umgewandelt werden.

Die Umnutzbarkeit ist keine Einbahnstraße: Sollte sich nach 5 bis 10 Jahren herausstellen, dass in Kreuzfeld zu wenige Parkplätze angelegt sind, kann jeweils ein Bauwerk in Hood Drei bis Hood Fünf von einem Bürogebäude in eine weitere Mobilstation verwandelt werden. Hierfür ist vertraglich zu sichern, dass das jeweilige Grundstück von dem*der Eigentümer*in zurückerworben werden kann.



Abb. 136: Ansicht Mobilstation

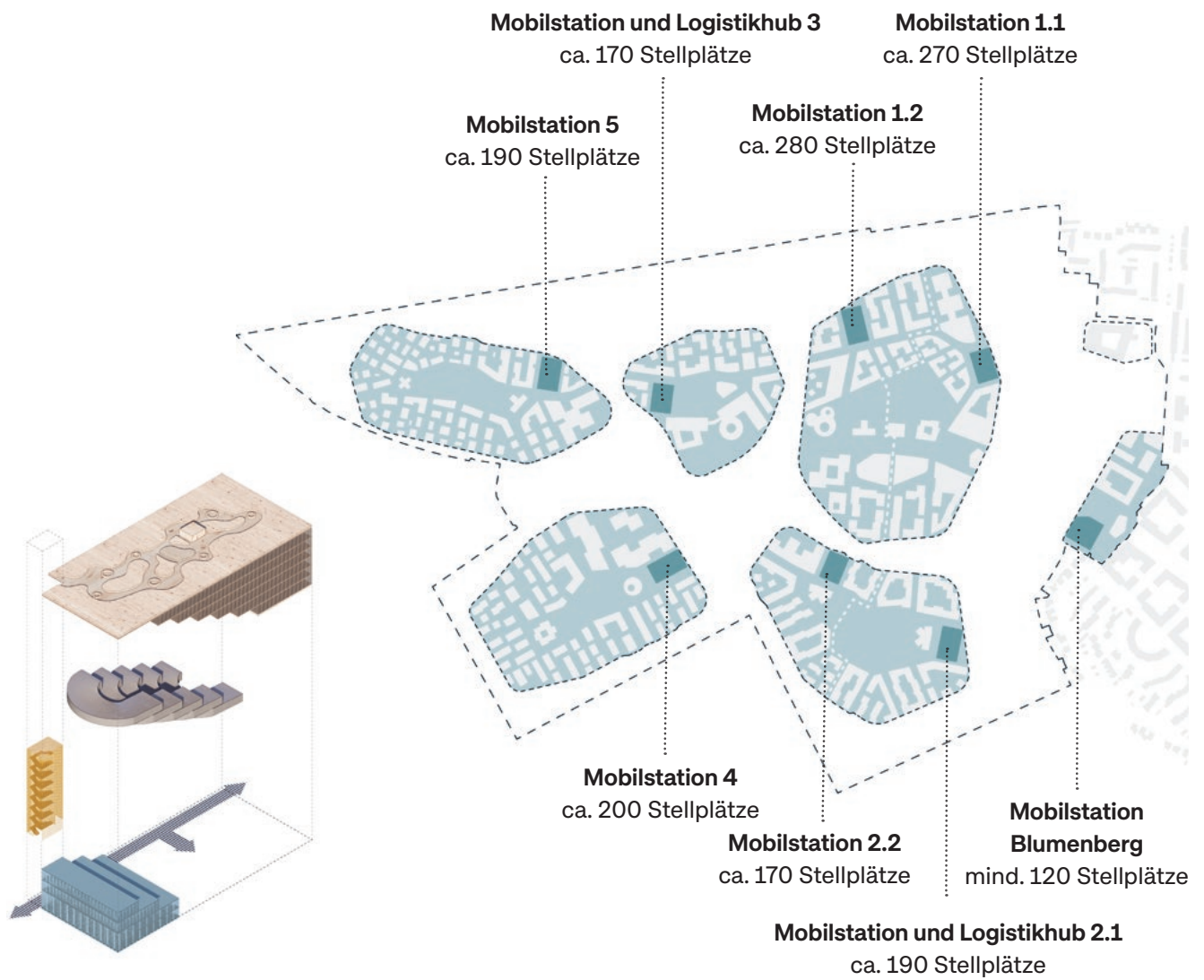


Abb. 137: Aufbau und Mischung einer Mobilstation

Abb. 138: Mobilstation



Abb. 139: Ansicht Mobilstation Oberbillerwerder

Freeflow-Digital-Parken.

Neue Konzepte des digitalen Parkraummanagements ermöglichen eine effiziente Auslastung der vorhandenen Stellplätze unter Berücksichtigung einer tageszeitlich flexiblen Nutzung der Stellplätze durch unterschiedliche Nutzergruppen. Freeflow-Systeme ermöglichen nicht nur einen barrierefreien Zugang zu den Parkieranlagen mittels Kennzeichenerfassung, sondern auch eine vollständig digitalisierte Stellplatzreservierung, Wegeleitsysteme zum Auffinden des Stellplatzes und automatisierte Abrechnungsmodalitäten. Angebote von Mobilitätsdienstleister*innen wie z. B. Car-sharing-Flotten können mittels technischer Schnittstellen in Freeflow-Systeme integriert werden. Im Vergleich zu konventionellen Parkieranlagen mit Schranken entfällt beim digitalen Freeflow-Parken der Aufwand für ein Parkticket, wodurch Zeit, Platz und Ressourcen eingespart werden können.

Parkraummanagement.

Die Reduktion der Stellplätze zugunsten von Aufenthaltsqualität ist eines der zentralen Elemente des Mobilitätskonzeptes. Eine Bewirtschaftung des Parkraums in den Mobilstationen ist notwendig, um eine effiziente Nutzung der Parkstände sicherzustellen.



Abb. 140: Bereich für Automated-Valet-Parking



Abb. 141: Das Parkraummanagementsystem weist den Weg zum nächsten freien Parkplatz

Automated-Valet-Parking.

Beim Automated-Valet-Parking kann der Fahrzeugnutzer sein Fahrzeug in einem eingangsnahen Valet-Parking-Bereich abstellen. Das Fahrzeug fährt dann selbständig auf einen dafür vorgesehenen Stellplatz. Ebenso kann das Fahrzeug über eine App wieder gerufen werden. Parksuchverkehre und Fußwege innerhalb der Station werden vermieden. Zudem ist denkbar, die Fahrzeuge mit dieser Technik deutlich platzsparender abzustellen. Das Automated-Valet-Parking wird derzeit von mehreren Fahrzeugherstellern entwickelt. Erste Pilotprojekte wurden bereits realisiert. Eine zukünftige Verbreitung des Automated-Valet-Parking erscheint mittelfristig möglich. In den Mobilstationen sollten daher bereits Flächen für diese Technik vorgesehen werden. Für eine Übergangszeit ist zu prüfen, ob Parkroboter Pkw ohne Automated-Valet-Parking-Funktion abstellen können.

Anstatt Stellplätze fest zu vermieten, werden diese dynamisch beim Einfahren in die Quartiersgarage zugewiesen. Dies spart Zeit, Platz und Ressourcen.

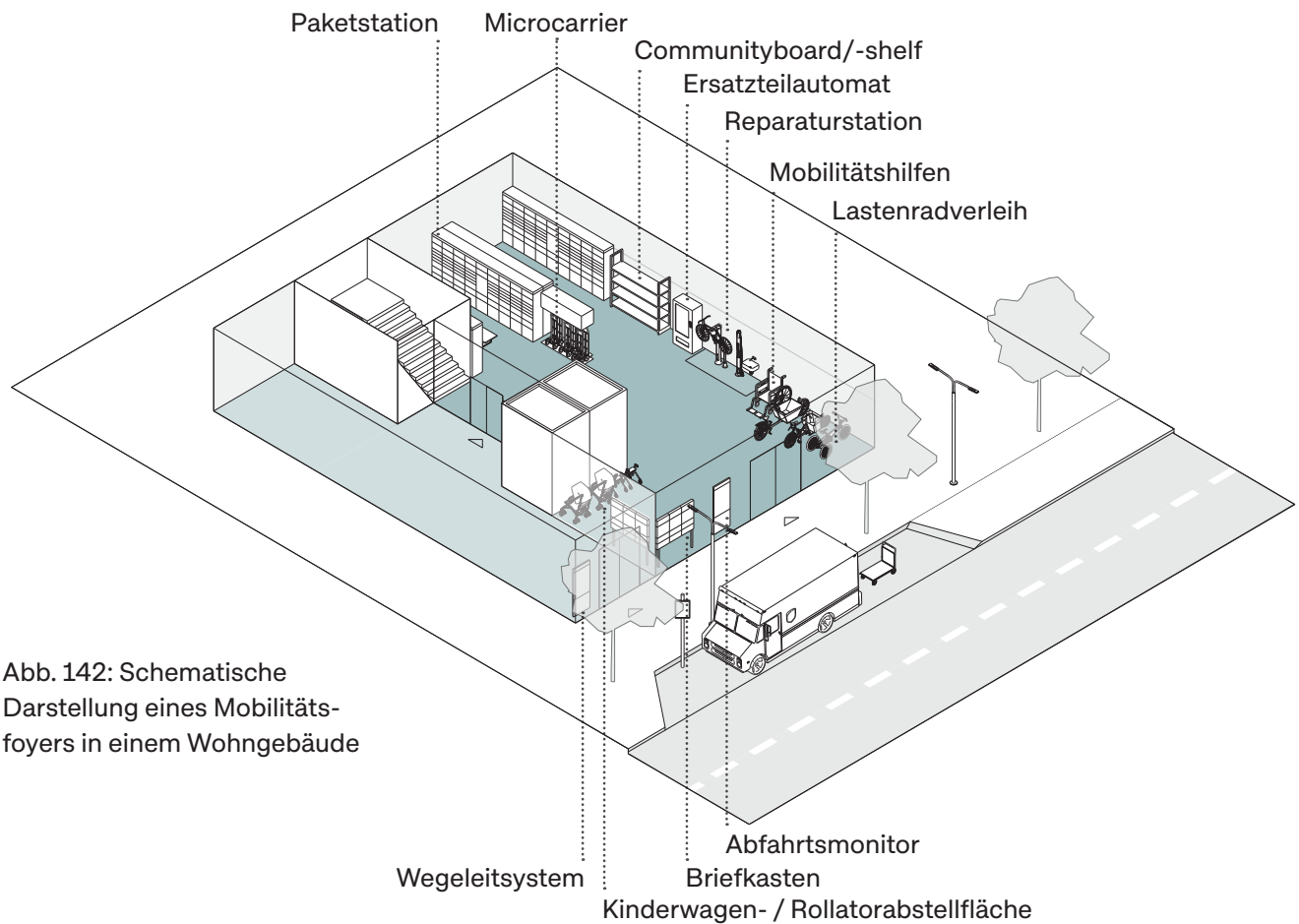


Abb. 142: Schematische Darstellung eines Mobilitätsfoyers in einem Wohngebäude

Mobilitätsfoyers.

Sie werden zum sichtbaren Symbol des innovativen Mobilitätskonzeptes und machen die Mobilitätswende erlebbar. Mobilitätsfoyers dienen als zentrale Anlaufstelle für alle Logistik- und Mobilitätsbedürfnisse des Alltags, vom Transport von Gütern von der Haustür zum Zielort und zurück (Mobilstation etc.) über die Annahme und Abgabe von Paketen oder Gemüseboxen bis hin zur Information über alle weiteren Mobilitätsangebote.

Im Sinne einer Mobilitätsgarantie wird ein leicht zugänglicher Raum geschaffen, der Angebote und Informationen für alle denkbaren Mobilitätsmomente der Bewohner*innen und Nutzer*innen vor der Haustür bündelt. Die Mobilitätsfoyers sollen sich zum Straßenraum öffnen und zur Belebung des öffentlichen Raumes beitragen. Sie beinhalten neben Paketstation, Lastenradverleih, Communityboard/-shelf, Microcarrier-Station, Infostele, Abfahrtsmonitor und Wegeleitsystem auch eine Fahrradreparaturstation mit Er-

satzteilautomat. Für diese Angebote ist eine Fläche von ca. 100 m² vorzusehen.

Mobilitätsfoyers sind auch zentrale Anlaufstellen für die Beschäftigten im Quartier. Wer mit dem Fahrrad zur Arbeit oder von der Arbeit nach Hause fährt, kann hier das Angebot von Fahrradabstellanlagen, Duschen und Umkleiden nutzen. Auch das Angebot von Schließfächern zur Zwischenlagerung von persönlichen Gegenständen soll damit verbunden sein. Für Dienstfahrten sollen in den Foyers auch Fahrräder ausgeliehen werden können. Mit diesen Angeboten wird eine breite Palette an Alternativen zum Pkw geboten.

Mobilstationen stellen die notwendige Mobilitätsinfrastruktur für Kreuzfeld bereit: Parkraum für Fahrzeuge, Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten sowie Beratung und Unterstützung.

2.4.6 Ruhender Verkehr

Das qualitätvolle Parken von Pkw und Fahrrädern ist wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Autos werden in sieben Mobilstationen geparkt, das Parken im Straßenraum ist bis auf wenige Ausnahmen nicht vorgesehen. Das Fahrradparken ist flächig nach einem sehr hohen Qualitätsstandard auf den Baufeldern und im öffentlichen Raum zu realisieren.

Der ruhende Kfz-Verkehr wird in den insgesamt sieben Mobilstationen zentral untergebracht – dies betrifft den ruhenden Verkehr der Bewohner*innen, Besucher*innen, Beschäftigten sowie deren Kund*innen. Das Parken im Straßenraum soll im gesamten Gebiet vermieden werden. Hierfür sollte eine Halteverbotszone angeordnet werden.

Ziel ist es, den Straßenraum für andere Nutzungen freizuhalten und kurze Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu fördern. Nur in wenigen Ausnahmen, wie zum Beispiel für mobilitätseingeschränkte Personen, Handwerker*innen oder Pflegepersonal, soll das Parken bzw. Halten im öffentlichen Straßenraum durch Behindertenstellplätze und intelligente Lade- und Dienstleistungszonen ermöglicht werden. Diese Stellplätze müssen durch ein Managementsystem geregelt und kontrolliert werden.

Empfehlung zur Stellplatzzahl

Anzahl der Stellplätze
von Pkw und Fahrrad pro Hood

Hood Eins

Pkw: Ca. 550

Fahrrad: Ca. 3.700

Hood Vier

Pkw: Ca. 200

Fahrrad: Ca. 2.300

Hood Zwei

Pkw: Ca. 360

Fahrrad: Ca. 2.700

Hood Fünf

Pkw: Ca. 190

Fahrrad: Ca. 1.700

Hood Drei

Pkw: Ca. 170

Fahrrad: Ca. 1.700

Vergabe von Stellplätzen.

Aufgrund des ambitionierten Stellplatzschlüssels kann nicht allen Bewohnenden und Beschäftigten ein Stellplatz zugesichert werden. Für die Vergabe der Stellplätze soll ein Kriterienkatalog entwickelt werden, damit jene, die aufgrund bestimmter Umstände einen Stellplatz zwingend benötigen, diesen auch erhalten. Eine transparente und faire Vergabe der Stellplätze ist für die Akzeptanz von entscheidender Bedeutung. Dies ist im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen und herauszuarbeiten.

Die Stellplätze in den Mobilstationen sollen zum baurechtlich erforderlichen Stellplatznachweis dienen. Die Sicherung, wie beispielsweise durch eine Baulast, ist im weiteren Planungsprozess zu konkretisieren.

Fahrradparken.

Fahrradabstellanlagen attraktiv zu gestalten geht weit über die Platzierung von Fahrradbügeln gemäß geltenden Regelwerken hin-

aus. Auch unter architektonischen Sachzwängen, wie z. B. Statik oder Entfluchtung, und dem Anspruch an eine effiziente Nutzung der Flächen gilt es, von der Planung bis zur Umsetzung einen Fokus auf die tatsächlichen Anforderungen der Radfahrenden zu bewahren und somit eine Infrastruktur bereitzustellen, die zur alltäglichen Nutzung des Fahrrads einlädt. Der Fahrradplatz sollte nicht weiter als 50 Meter von der Wohnungstür / vom Arbeitsplatz entfernt sein. Für Nutzungen mit kurzer Aufenthaltsdauer gilt: je näher am Eingang, desto besser. Die Platzierung und Ausgestaltung wird im weiteren Planungsverlauf baufeldscharf geplant.

Die in Köln-Kreuzfeld geplanten und zu errichtenden (Infra-) Strukturen sind flexibel und anpassungsfähig und können auch nach Jahrzehnten der Nutzung auf neue Bedarfe reagieren.



Abb. 143: Fahrradparkhaus Amsterdam Zuid

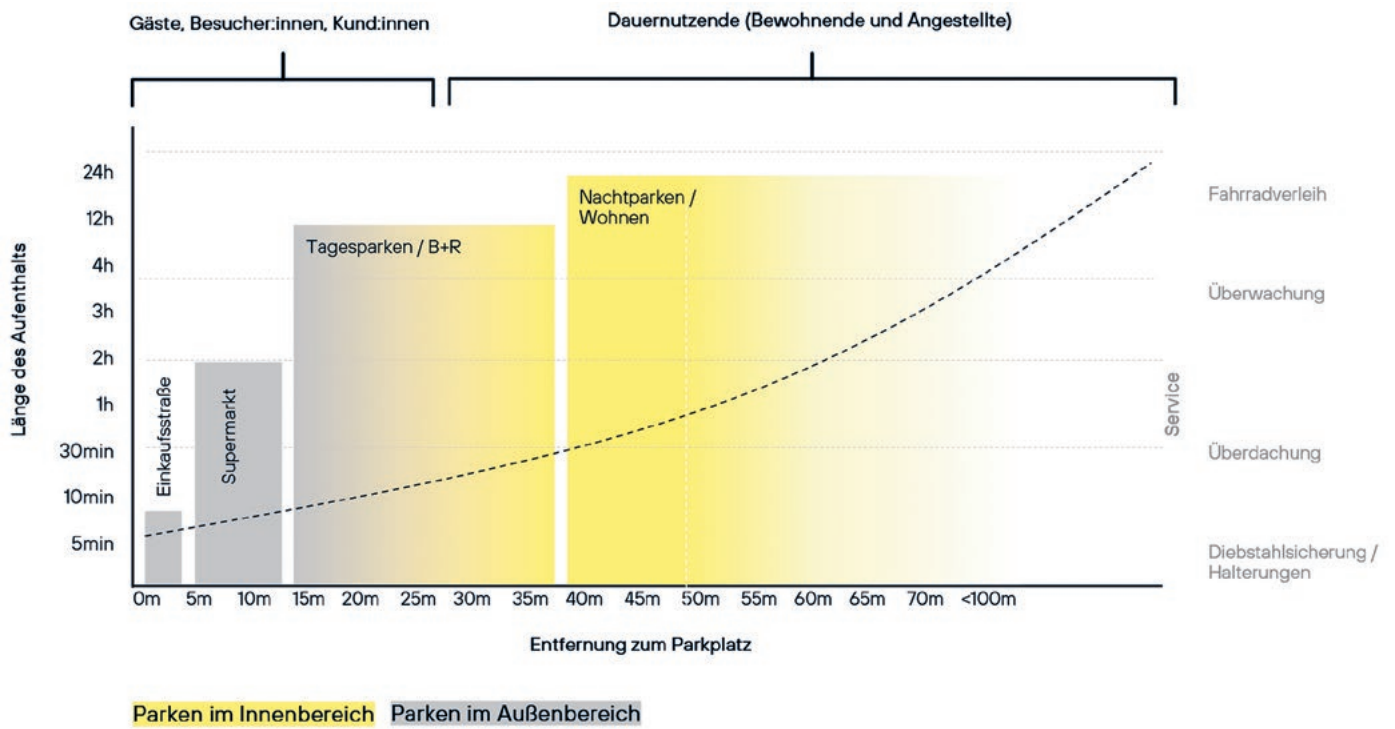


Abb. 144: Entfernungen zum Fahrradparken in Abhängigkeit von der Nutzung und Aufenthaltsdauer

2.4.7 Logistik

Das Logistikkonzept soll den Güterverkehr und die Logistik in Kreuzfeld effizienter und nachhaltiger gestalten. Dabei wird darauf geachtet, dass trotz der Reduzierung der klassischen Kfz-Erreichbarkeit alle Anlieferungen berücksichtigt werden. Dies betrifft unter anderem die Anliegerlogistik der privaten Haushalte, die Unternehmenslogistik sowie die Ver- und Entsorgung.



Abb. 145: Mobilstation und Logistikhub in Köln-Kreuzfeld

In Hood Zwei und Drei befindet sich in jeder Mobilstation eine Logistikhub. In dieser finden Umladeprozesse vom Lkw auf Lastenfahräder oder Lastenanhänger statt. Ziel ist es, das Straßennetz weitgehend von schweren Nutzfahrzeugen freizuhalten. Ausgenommen sind Müllabfuhr, Baufahrzeuge und Umzüge. Die Umschlag- und La-

gerstrukturen können von ansässigen Unternehmen, Händler*innen, Gastronomie und Lieferdiensten genutzt werden. Für die KEP-Logistik gibt es in den Mobilstationen zusätzliche Flächen, die der Vorbereitung und Organisation der Feinverteilung von Paketen auf die Paketstationen und Paketboxen in den Gebäuden oder auf den

Quartiersplätzen dienen. In jeder Mobilstation befindet sich auch eine Paketstation. Die Haustürzustellung von kleinen und leichten Paketen soll nicht die Regel sein.

Schließlich sollten auch die beiden Logistikstationen mit einem Betreiberkonzept für

einen anbieterneutralen Logistikbetrieb versehen werden, um eine effiziente Logistik im Quartier zu gewährleisten.

Bestimmte Lieferungen (Sperrgut wie Möbel, Umzüge) und Dienstleistungen (Pflegedienste, Geldtransporte) erfordern kurze

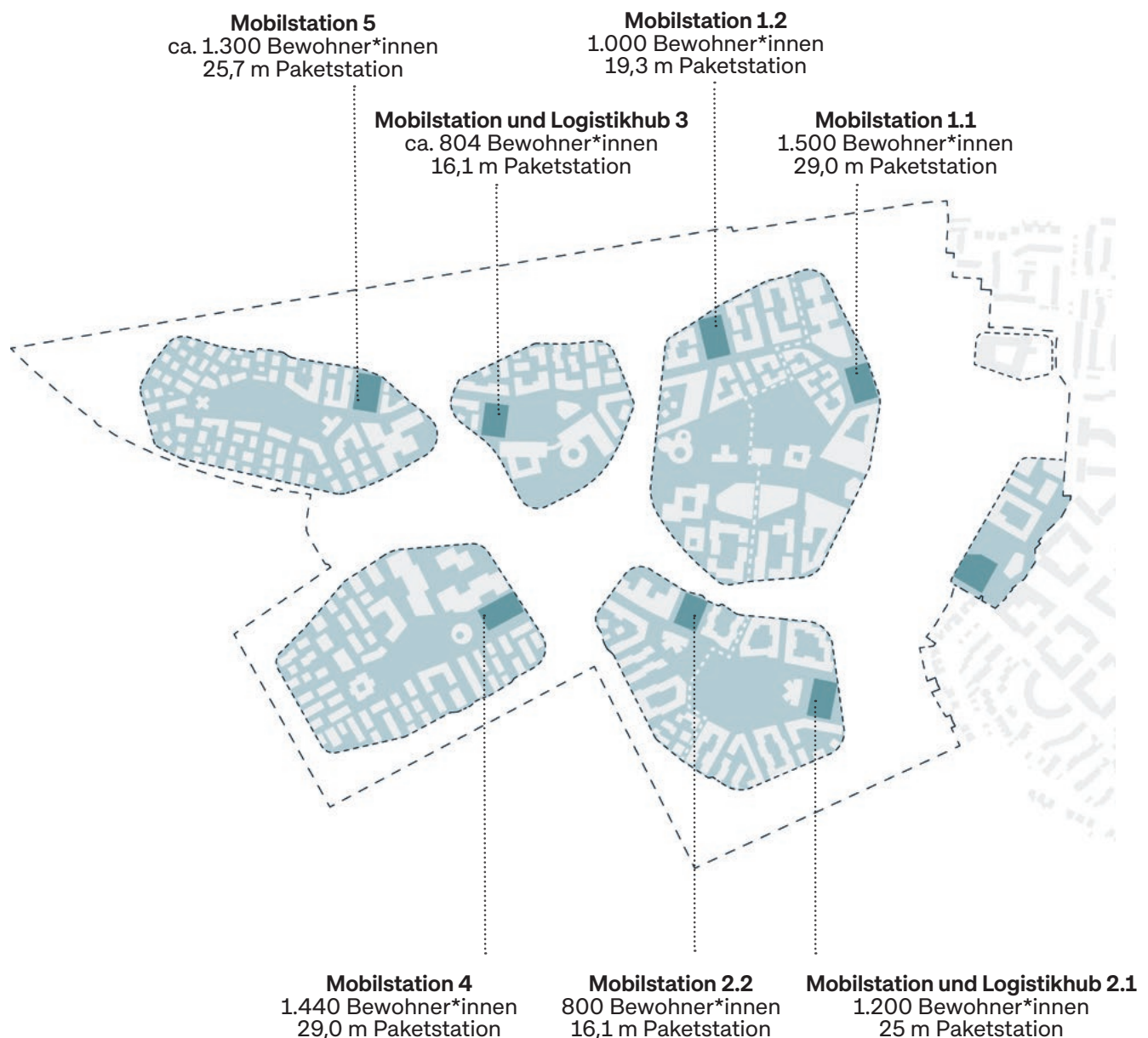


Abb. 146: Paketstationen in den Mobilstationen, laufende Meter Bedienfront

Wege, weshalb zusätzlich zu den Angeboten für die letzte Meile dezentrale Ladezonen im Quartier eingerichtet werden um den Verkehr und vor allem den Aufenthalt von Fahrzeugen im Quartier zu steuern und zu regulieren. Im Straßenraum sind die Ladezonen so angeordnet, dass die Gebäude jeweils in einer Entfernung von maximal 50 m erreicht werden können. Sie haben eine Länge von 30 – 45 m und sind maximal 150 m voneinander entfernt.

Für Ladezonen sollten digitale Lösungen zur Buchung entsprechender Ladezeiten genutzt werden, hierzu gibt es aktuell jedoch noch keine rechtliche Grundlage. Eine digitale Buchungsplattform für die Ladezonen stellt sicher, dass alle Fahrzeuge, die die Ladezonen nutzen, auch ein berechtigtes Anliegen haben. So wird eine zeitliche Koordination mehrerer Belieferungsvorgänge ermöglicht und eine Beeinträchtigung

anderer Verkehre kann vermieden werden. Die Umsetzung ist noch zu prüfen. Denkbar sind eine App bzw. eine Schnittstelle zur Dispositionssoftware z. B. von KEP-Dienstleistern:

- › Ladezonen werden zur Überwachung und Darstellung von Echtzeitdaten mit Sensoren ausgestattet
- › Zeitliche Begrenzung des Ladevorgangs
- › Zufahrtssperren, die nur von Berechtigten per App entriegelt werden können
- › Reduzierung von Parken in zweiter Reihe, Blockieren von Geh- und Radwegen und Parksuchverkehr
- › Ausnahmegenehmigung von der StVO erforderlich
- › Absolutes Haltverbotsschild mit dem interaktiven Zusatzschild „Ausgenommen Kennung ID“ und „Uhrzeit“ des gebuchten Lieferfahrzeugs in Anlehnung an Pilotversuche



Abb. 147: Smarte Ladezone in Hamburg: Beschilderung und dynamische Buchungsanzeige

2.4.8 Ausblick

Die in Köln-Kreuzfeld geplanten (Infra-)Strukturen sind flexibel und anpassungsfähig und können auch nach Jahrzehnten der Nutzung auf neue Bedarfe reagieren.

Flexibilität und Adaptivität.

Flexibilität ist ein elementarer Bestandteil für den langfristigen Erfolg des Mobilitätskonzepts in Kreuzfeld. Ein ambitioniertes Mobilitätskonzept kann nur erfolgreich sein, wenn bestimmte Voraussetzungen und Bedingungen erfüllt sind. Eine zuverlässige S-Bahn-Anbindung an die Kölner Innenstadt ist eine dieser Voraussetzungen: Ist die externe Anbindung nicht verlässlich genug, werden Bewohner*innen und Besucher*innen eher auf das eigene Auto umsteigen.

Auch im öffentlichen Raum werden flexible Strukturen eingerichtet: Flexzonen sind Bereiche im Straßenraum zwischen Fahrbahn und Gehweg, die heute in der Regel als Parkraum genutzt werden, in Zukunft aber je nach Bedarf und Umfeld unterschiedlich programmiert und umgenutzt werden, sei es als Ladezonen, Fahrradstellplätze, Gehwegverbreiterungen, Tiefbeete oder Behindertenparkplätze. Die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit von Flexzonen ermöglicht es, den begrenzten Platz im Straßenraum effizienter zu nutzen und auf die sich ändernden Bedürfnisse der Stadt und ihrer Bewohner*innen zu reagieren.

Auch Mobilstationen sind ein wichtiger Bestandteil der flexibel anpassbaren Infrastruktur in Kreuzfeld, insbesondere in Bezug auf die Nutzung von Parkflächen. Ändert sich die Nachfrage, können diese schnell und effizient in andere Nutzungen wie Fahrradstellplätze, Logistikflächen, Büros, soziale

Einrichtungen oder Wohnungen umgewandelt werden. Die Flexibilität und Anpassungsfähigkeit des Konzepts muss dabei in beide Richtungen gehen: Nicht nur soll Parkraum in andere Nutzungen umgewidmet werden können, sondern auch einige bauliche Strukturen sollten so gestaltet werden, dass sie bei Bedarf in eine weitere Mobilstation umgewandelt werden können.

Flexibel-adaptive Infrastrukturen wie Mobilstationen oder Flexzonen sind eine sinnvolle Möglichkeit, sich auf eine ungewisse Zukunft vorzubereiten. Durch die Anpassungsfähigkeit der Infrastruktur kann schnell und effizient auf Veränderungen und Entwicklungen reagiert werden. Dies bedeutet, dass Investitionen in die Infrastruktur langfristig funktional bleiben und Ressourcen effizienter genutzt werden können.

Ausblick.

In der weiteren Planung stehen Umsetzung und Betreiberkonzept im Fokus. Die Planung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes für Kreuzfeld erfordert ein systematisches Vorgehen in mehreren Schritten, welches unter anderem ämterübergreifende Abstimmungen beinhaltet. Das vorliegende Mobilitätskonzept beschreibt die zukünftige Mobilitätsstruktur des Quartiers und die Mobilitätsangebote. In der anschließenden technischen Masterplanung werden die Planungen weiter konkretisiert und detaillierter dargestellt. Weitere verkehrliche Gutachten

und die Planung des Anschluss Kreuzfelds an den dann ausgebauten Blumenbergsweg sind hierbei unerlässlich.

Aufgrund der zuvor skizzierten Relevanz des S-Bahnhofs Kreuzfeld für die erfolgreiche Entwicklung des gesamten Stadtteils soll ein Gestaltungs- und Ideenwettbewerb für das S-Bahn-Umfeld durchgeführt werden. Hierbei sollten die Umfeldgestaltung, die Verknüpfung und sichere Querung zwischen Blumenberg und Kreuzfeld sowie die Integration der Radabstellanlagen in das Stationsumfeld im Vordergrund stehen. Dabei sind die Ein- und Aussteigerzahlen zu prognostizieren und der Haltestellenbereich an der Mercatorstraße so zu gestalten, dass ein barrierefreier Umstieg in den Bus sowie in andere Verkehrsangebote wie Taxi und Fahrdienste möglich ist. Durch die Umgestaltung der Mercatorstraße wird die Verbindung zwischen Blumenberg und Kreuzfeld gestärkt. Ein wichtiger Punkt ist dabei die Reduzierung der Geschwindigkeit.

Das vorgesehene Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Blumenbergswegs birgt die Chance, begleitende Geh- und Radwege zu entwickeln sowie die Knotenplanung am Dresenhofweg detailliert zu betrachten. Es ist auf die Einhaltung der Standards für Rad-schnellverbindungen zu achten.

Im Rahmen der Funktionsplanung ist eine verkehrstechnische Untersuchung der umliegenden Knotenpunkte erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der äußeren Erschließung sicherzustellen. Die Straßenräume und der öffentliche Raum sind weiter zu qualifizieren. Hierbei ist ein Abgleich mit dem Höhenmodell vorzunehmen. Besonderes Augenmerk ist auf den Hol- und Bringverkehr der einzelnen Schulstandorte zu legen. Hierzu sollten auch mögliche verkehrsrechtliche Anordnungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen und programmierbare Flexzonen vorab mit der Straßenverkehrs-

behörde abgestimmt werden. Auch die Fuß- und Radverkehrsführung in der Grünen Mitte ist weiter zu qualifizieren (*siehe hierzu auch Kapitel 2.2, Freiraum, S. 62 ff.*).

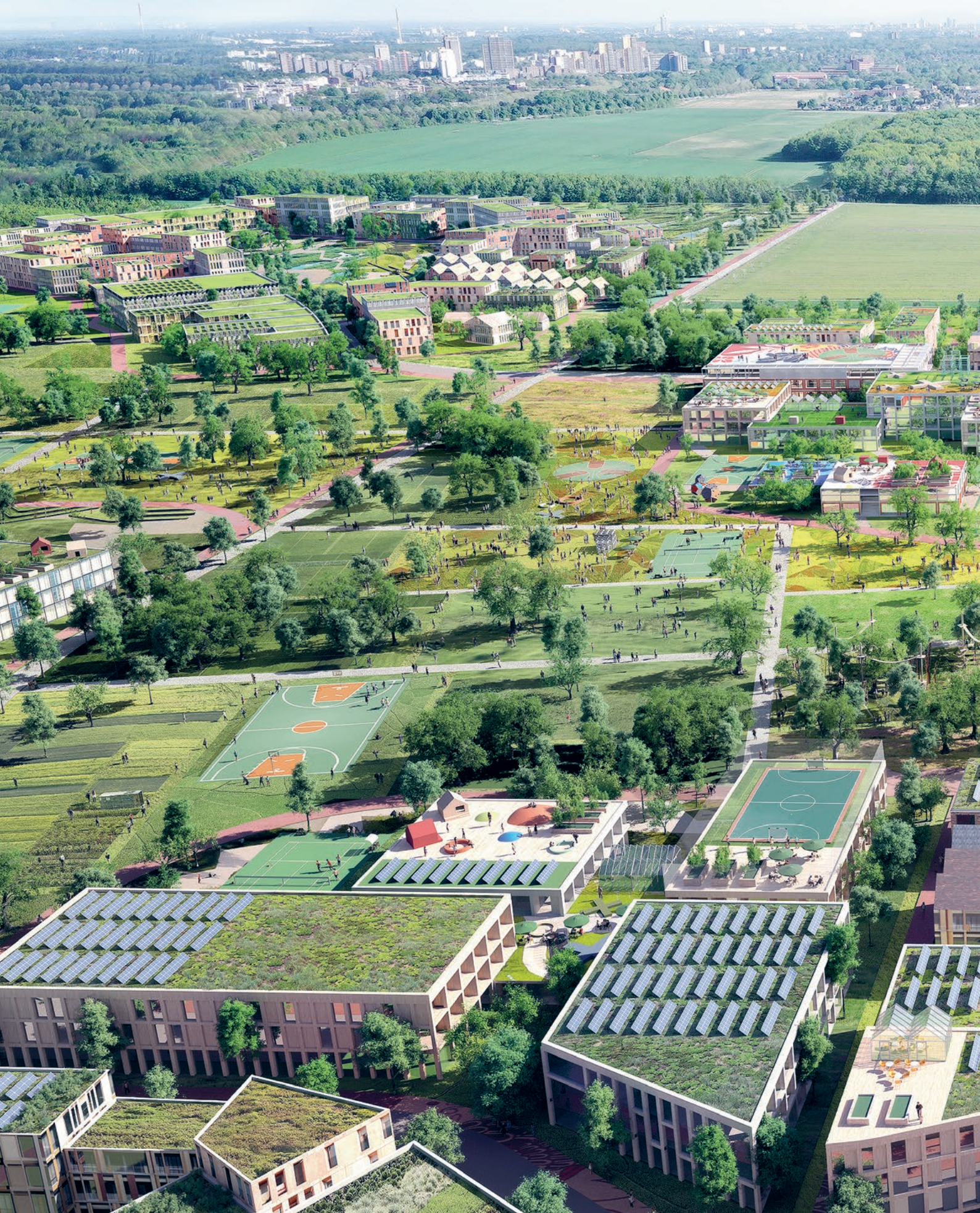
Die Führung des Busverkehrs und die Realisierung einer Busschleuse sind weitere wichtige Elemente der technischen Masterplanung. Die Konkretisierung erfolgt im Zusammenhang mit der Neukonzeption des Busverkehrs im Kölner Norden. Darüber hinaus ist eine Parkraumuntersuchung zur Einrichtung einer Bewohnerparkzone Blumenberg durchzuführen, um eine Fehlnutzung des knappen Parkraums bei der Aufsiedelung Köln-Kreuzfelds zu verhindern.

Ein Betreiberkonzept für die Mobilstationen und ein Finanzierungskonzept für die verschiedenen Verkehrsangebote und gemeinschaftlichen Nutzungen ist zu erarbeiten. Dieses sollte die Prüfung genossenschaftlicher Strukturen umfassen. Die Gestaltung der Mobilstationen sollte im Rahmen eines Wettbewerbs entwickelt werden.

Auch ein Betriebssystem für das Quartier sollte erstellt werden, um die komplexen Funktionen zu strukturieren, zu organisieren und einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Besonderer Fokus ist auf die Organisations- und IT-Struktur für das dynamische Auslastungsmanagement und die Buchung von Ladezonen und Stellplätzen zu legen.

Die frühzeitige Weichenstellung und selbstbewusste Kommunikation des Mobilitätskonzepts ist von entscheidender Bedeutung, um die Identifikation aller Beteiligten – von den investierenden Personen bis zu den neuen Bewohnenden – mit dem Quartier zu stärken. Der Kriterienkatalog für die Grundstücksvergabe und die Verortung der mobilitätsrelevanten Flächen- und Gebäudenutzungen müssen ebenfalls sorgfältig geplant und vertraglich mit den Bauherren fixiert werden.

Abb. 148: Doug and Wolf für ADEPT + Karres en Brands





2.5 Bildung, Jugend, Sport, Kultur & Soziales

Welchen Beitrag kann Köln-Kreuzfeld leisten, um ein gesundes und erfülltes Leben in der Stadt zu fördern? Neben einer widerstandsfähigen Freiraumplanung und hochwertiger, inklusiver Architektur ist vor allem der Zugang zu Orten, an denen Austausch und Begegnungen stattfinden können und wo Nachbarschaft erlebt werden kann, von großer Bedeutung für die Lebensqualität aller. Feste für die Nachbarschaft, Konzerte, Sport- und Kulturveranstaltungen – all das soll in Kreuzfeld zum Alltag gehören. Ein Schlüsselprinzip für die Entwicklung Kreuzfelds ist es, Sozialeinrichtungen und Bildungsangebote für alle niedrigschwellig zugänglich zu machen sowie lebenslanges Lernen zu fördern. Nur so können Vielfalt und Teilhabe gestärkt werden.

Die Grüne Mitte soll das Herzstück des neuen Stadtteils sein und all diese Anforderungen vereinen. Multicodierung ist hierbei unerlässlich. Der zentrale, vernetzende Freiraum erfüllt eine Verteilerfunktion zwischen den Kreuzfelder Hoods. Die Sport- und Spielflächen der Schulen stehen nach Ende des Unterrichts der Öffentlichkeit zur Verfügung und können auch von Bewohnenden der umliegenden Stadtteile genutzt werden. Die Grenzen zwischen den Außenflächen der weiterführenden Schulen und der Grünen Mitte werden niederschwellig und intuitiv wahrnehmbar gestaltet, sodass der gesamte Raum der Grünen Mitte eine simulierende Lernlandschaft bildet.

Die Gesundheit der Kreuzfelder*innen und der Nachbar*innen wird durch zahlreiche Gelegenheiten zu Sport und Bewegung gefördert.



Freiräume unterstützen den sozialen Austausch.

Resiliente, hochwertig gestaltete Grünräume wirken sich positiv auf das Stadtklima und die Menschen aus. Medizinische Einrichtungen in Kreuzfeld sind schnell zu erreichen.

Stadtteilkultur soll an vielen Orten erlebbar sein und aktiv mitgestaltet werden können, beispielsweise durch Treffpunkte im Quartier oder in baulichen Strukturen, die von Vereinen und lokalen Künstler*innen mit Leben gefüllt werden.



Das Bürgerhaus+ soll der Leuchtturm des öffentlichen und kulturellen Lebens in Köln-Kreuzfeld sein.

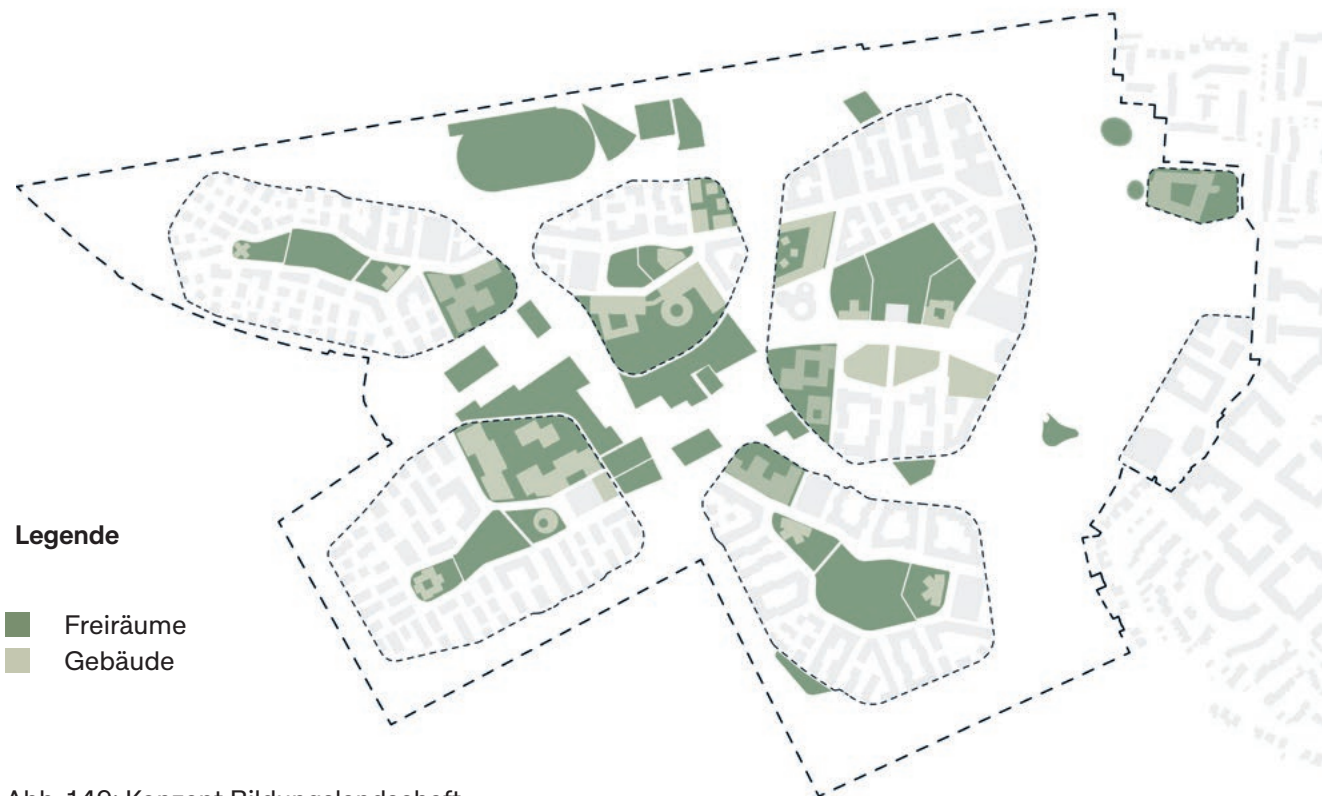


Abb. 149: Konzept Bildungslandschaft

Dieser Sonderbaustein kann viele Funktionen bündeln und Anziehungspunkt für den Kölner Norden werden (siehe hierzu Kapitel 2.5.5, *Kulturangebote und Sonderbausteine*, S. 156). Denkbar sind etwa individuell buchbare Räume, die einen Ort für Kurse, Experimente, Veranstaltungen und eine öffentliche Plattform schaffen und die Kreativwirtschaft zukunftsorientiert beleben.

Da Jugendliche bei neuen Entwicklungen häufig unterrepräsentiert sind, wird in Köln-Kreuzfeld explizit ein Jugendzentrum eingeplant. Zudem finden sie zahlreiche Orte, die sie sich aneignen und an denen sie sich ungestört treffen können. Sportvereine und außerschulische Angebote bieten Jugendlichen zahlreiche weitere Möglichkeiten.

Lebenslanges Lernen soll in Köln-Kreuzfeld gefördert werden. Bildungseinrichtungen und -freiräume können das Viertel vernetzen und eine niederschwellige Lernlandschaft

bilden, die Teil des Alltags wird. Räume zur Aneignung und Weiterbildung für Kinder und Jugendliche sollen die vielfältigen Lernangebote des Außenraums ergänzen.

Neben Verortung und Beschreibungen der Schulen, den besonderen Qualitäten der Kitas oder der Förderschule finden sich in diesem Kapitel auch Informationen zu den Sportangeboten im Stadtteil sowie den Kulturangeboten, Sonderbausteinen und medizinischen Versorgungseinrichtungen. Das Kapitel zeigt zudem Beispiele aus anderen Städten, von denen Kreuzfeld in der Umsetzung lernen kann.

Bildung, Vernetzung und Gesundheit sind zentrale übergeordnete Themen, die die Hoods auf allen Maßstäben durchdringen.

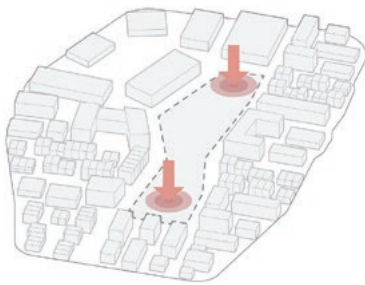
2.5.1 Kitas

Die Kitas befinden sich in den Hoodmitten als grüne Oase, hier lernen die Kinder ihre ersten Freunde kennen und interagieren auf großzügigen Außenspielflächen.

Woodhood bietet schon den jüngsten Bewohner*innen ausreichend Raum zum Lernen und Wachsen. Die Kitas sollen den Bedarf an Kitaplätzen innerhalb der Kreuzfelder Hoods und darüber hinaus abdecken. Aufgrund der zentralen Lage innerhalb der Hoods sind die Kitas leicht wiederzufinden und auch für Nachbar*innen gut erreichbar.

Standorte und Anzahl

In Köln-Kreuzfeld gibt es auf neun Kitas verteilt Platz für ca. 900 Kinder. Es befindet sich mindestens eine Kita in jeder Hood, wodurch der Weg zu den Kitas sich für die Kinder auf wenige Gehminuten beschränkt (siehe auch hierzu Kapitel 4.1, Flächenbilanz, S. 208).



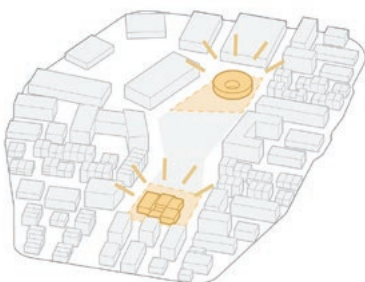
1. Lage in der Hoodmitte

Die Kitas liegen geschützt und gut erreichbar innerhalb der Hoods und definieren die Hoodmitte.



2. Freiräume

Die Freiflächen der Kitas orientieren sich zum zentralen Freiraum und erhalten zum Schutz der Kinder eine Umfriedung.



3. Eigene Identität

Die Kitas befinden sich in freistehenden Gebäuden mit eigener Typologie. So wird ein eindeutiger Wiedererkennungswert sichergestellt.

Abb. 150: Entwurfsprinzipien

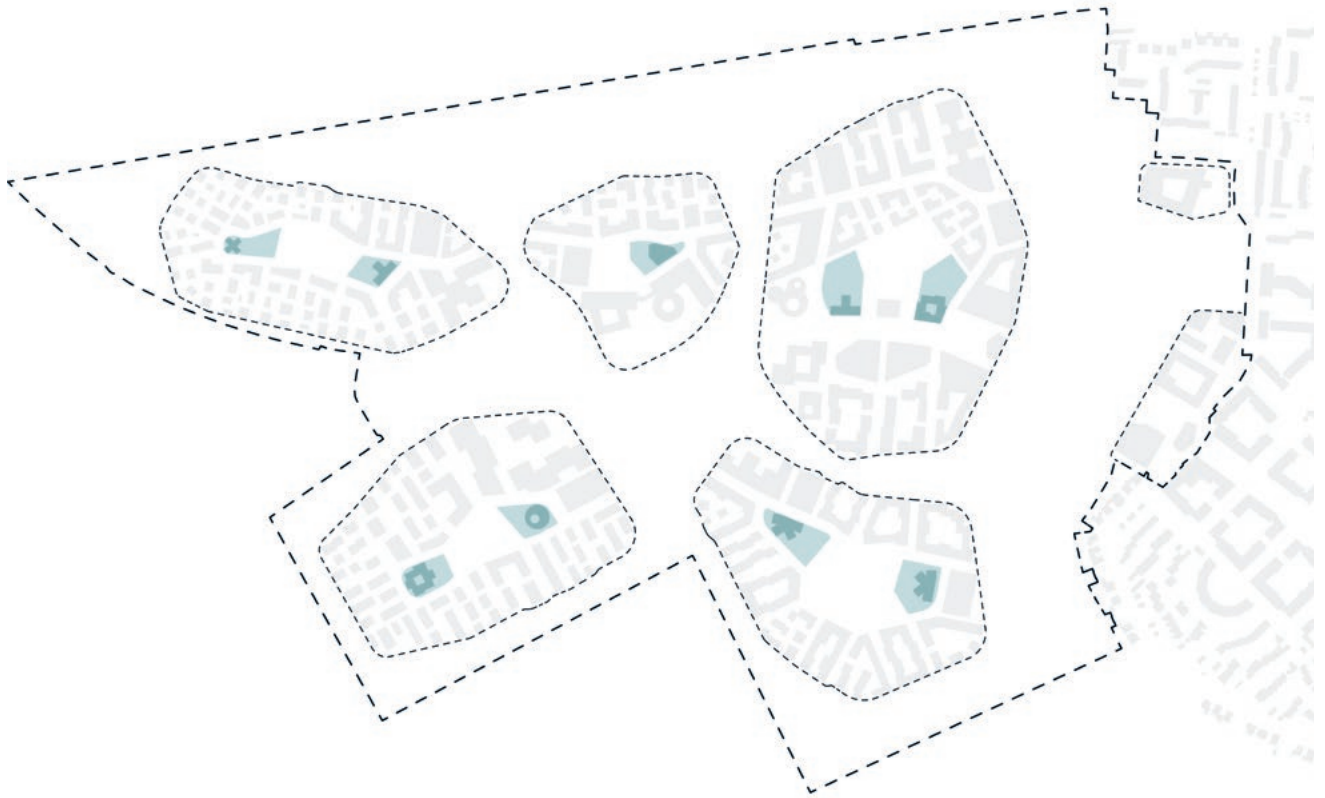


Abb. 151: Verortung der Kitas

Jede Kita erhält eine eigene Typologie, die sich thematisch an ihre Umgebung anpasst und Wiedererkennungswert sichert. Dadurch entsteht ein Spektrum an unterschiedlichen Kitas, die sich später einzelnen Schwerpunkten zuordnen lassen.

Die Kitas werden in einer kleinteiligen Kubatur ausgebildet, um dem kindlichen Maßstab gerecht zu werden. Das Gebäude wird ausschließlich für bildungsbezogene Zwecke genutzt. Die Freiräume orientieren sich zur Hoodmitte hin und erhalten zum Schutz der Kinder eine Umfriedung.

In diesen speziell für Kinder geschaffenen Orten wird es ihnen möglich, spielerisch die Bedeutung der Natur sowie den Zusammenhang zwischen Ernährung und Gesundheit zu entdecken, indem die kom-

plexe Wechselwirkung zwischen Pflanzen, Insekten, Bäumen, Tieren und der Zukunft der Lebensmittelproduktion erforscht wird. Dabei können sie Kontakte zu Gleichaltrigen knüpfen, erste Erfahrungen im Umgang mit anderen Menschen sammeln, lernen, Probleme und Konflikte zu bewältigen und ihre ersten Schritte in eine Welt voller Abenteuer und Möglichkeiten machen.

Die Gestaltung der Freiräume ist anregend im Sinne außerschulischer Lernorte.

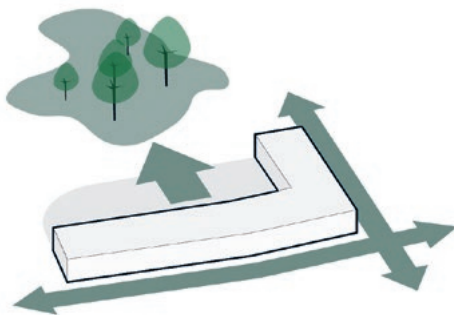
2.5.2 Schulen

Alle Bildungseinrichtungen sind rund um die Grüne Mitte angeordnet und formen gemeinsam eine zentrale Lern- und Bewegungslandschaft.

Woodhood bietet, verteilt auf drei Grundschulen und zwei weiterführende Schulen, Platz für über 2.500 Schüler*innen. Die Schulen verteilen sich über alle Hoods und bilden mit ihren zur Grünen Mitte orientierten Pausenhöfen die Bildungslandschaft. Zu den Hoods erzeugen sie eine klare Kante.

Standorte und Anzahl

Kreuzfeld bietet Platz für drei Grundschulen, zwei weiterführende Schulen und eine Förderschule. Die Verteilung auf alle Hoods erzeugt eine Bildungslandschaft in der Mitte.



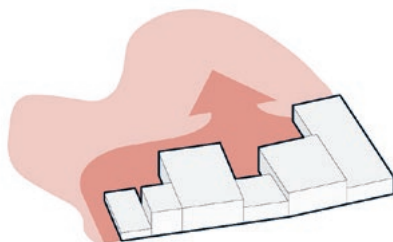
1. Ausrichtung

Die Schulen bilden zur Straße eine klare Raumkante und öffnen sich Richtung Grüne Mitte.



2. Eigene Identität

Die Schulen befinden sich in freistehenden Gebäuden mit Wiedererkennungswert durch ihre architektonische Form.



3. Pausenhöfe

Die Pausenhöfe der weiterführenden Schulen fließen in die Grüne Mitte und öffnen sich nach Ende der Schulzeit.

Abb. 152: Entwurfsprinzipien

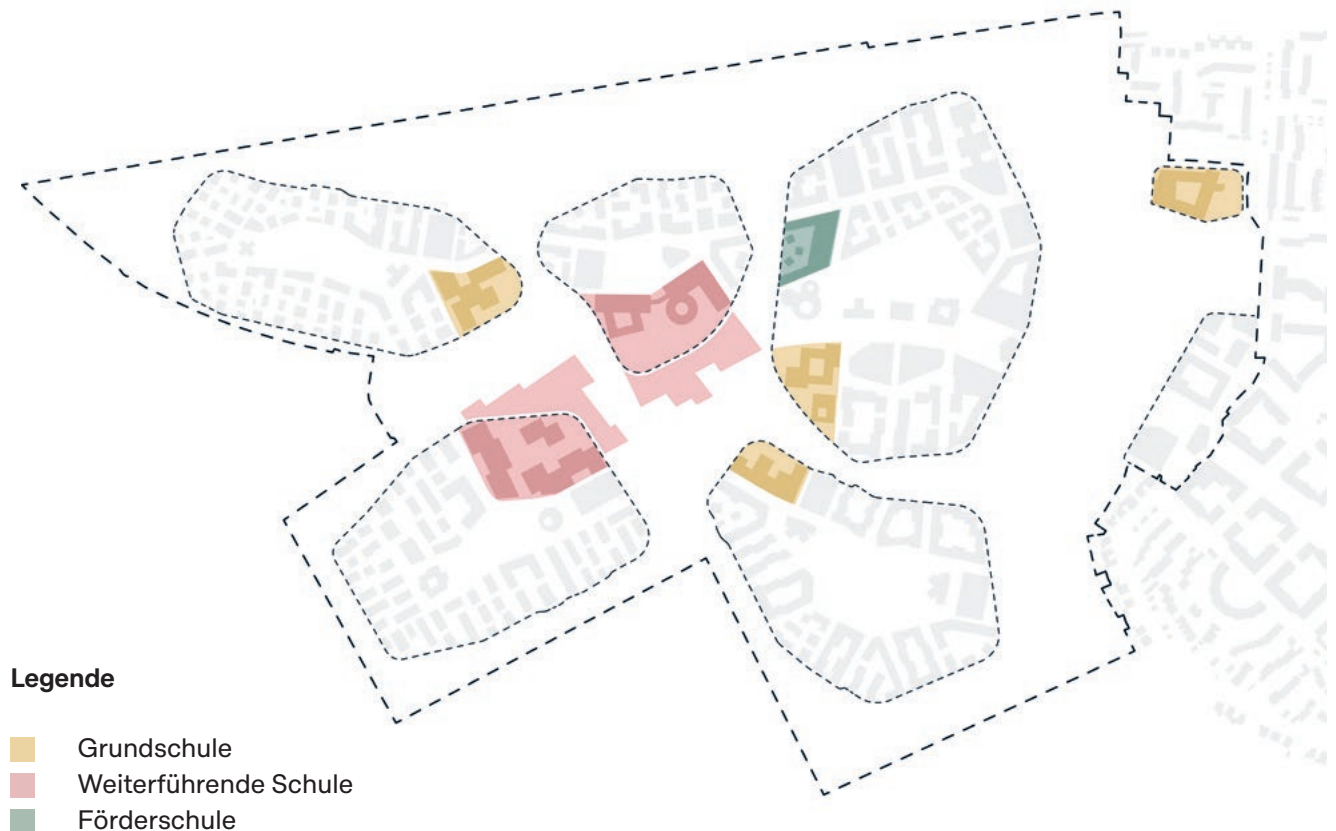


Abb. 153: Verortung Schulen

Für die Grundschulen sind drei Geschosse entlang der Straßen zur Hoodmitte denkbar, um dem Maßstab der Schüler*innen gerecht zu werden. Mit der Ausrichtung zur Grünen Mitte haben die Kinder einen direkten Bezug zu den anderen Schulen, können das Treiben auf den anderen Schulhöfen mitverfolgen und Kontakt zu ihnen aufnehmen.

Die weiterführenden Schulen sind die flächenmäßig größten Bildungseinrichtungen in Köln-Kreuzfeld. Auch ihre Schulhöfe fließen in die Grüne Mitte hinein. Dadurch wird die Grüne Mitte Teil der Lernlandschaft. Nach Ende der Schulzeit soll es möglich sein, dass die Pausenhöfe von der Öffentlichkeit

genutzt werden. Für die weiterführenden Schulen sind vier Geschosse in Richtung der Hoodmitten denkbar.

Die Förderschule bietet nach innen eine geschützte Lernumgebung für Schüler*innen mit besonderen Förderbedarfen. Nach außen partizipiert sie durch ihre Lage am lebendigen Hood Eins.

Der Bedarf an Schulen ist für alle Altersstufen abgedeckt und über die fünf Hoods verteilt.

2.5.3 Übergang Bildungseinrichtungen – Freiraum

Der Übergang der Schulen in die Grüne Mitte verläuft fließend, zahlreiche Blickbeziehungen sind möglich. Es ist klar gekennzeichnet, wo der Schulhof aufhört und wo die Grüne Mitte beginnt.

Da Bildung im neuen Stadtteil Köln-Kreuzfeld einen besonders großen Stellenwert erhält, werden auch die zugehörigen Außenflächen mit großer Sorgfalt konzipiert und ausgestaltet. Diese Bereiche nehmen einen zentralen Teil in der Kreuzfelder Stadtlandschaft ein, sie sind sichtbares Bindeglied zwischen Bildungseinrichtung und öffentlichem Raum, sie sind sowohl Teil der Hoodmitte als auch der Grünen Mitte.

1. Kita

Die Kitas liegen geschützt und gut erreichbar innerhalb der Hoods und definieren die Hoodmitte. Die Freiflächen der Kitas orientieren sich zum zentralen Freiraum und erhalten zum Schutz der Kinder eine Umfriedung.

Der Anspruch an die Gestaltung dieser Flächen liegt insbesondere in ihrer Integration in den Stadtraum. Standardkonfigurationen werden bewusst durch individuell abgestimmte Programme ersetzt und fördern eine dynamische und integrierte Sport- und Spiellandschaft. Dabei sollen die Schulhöfe und Kitafreiflächen jederzeit den Anforderungen der Interessengruppen entsprechen und bieten einen sicheren Raum zum Spie-



Abb. 154: Konzeptschnitt: Übergang Kita

2. Grundschule

Der Außenraum der Grundschulen liegt innerhalb der Hoods und grenzt direkt an den inneren Hood-Loop- Weg. Damit schließen die geschützten Schulhöfe nur durch diesen getrennt an die Grüne Mitte an.

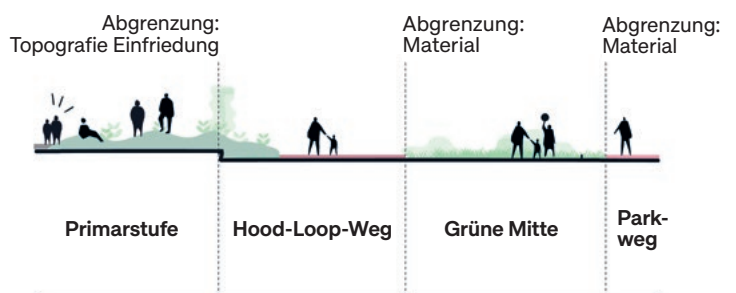


Abb. 155: Konzeptschnitt: Übergang Grundschule

3. Weiterführende Schule

Die Schulhofflächen der weiterführenden Schulen ziehen sich von der jeweiligen Hood bis hinein in die Grüne Mitte. Das Areal wird gestalterisch gekennzeichnet.

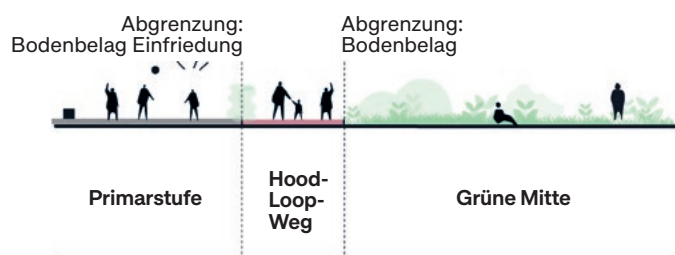


Abb. 156: Konzeptschnitt: Übergang Grundschule



Abb. 157: Übergang Pausenhof I Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands

len. Sowohl Kita als auch Schule werden nicht als exklusive Sonderbausteine geplant, sondern orientieren sich gestalterisch an ihrer Umgebung.



Abb. 158: Konzeptschnitt, Übergang Sek II



Abb. 159: Konzeptschnitt, Übergang Sek II



Abb. 160: Konzeptschnitt, Übergang Sek II

2.5.4 Pausenhoffflächen und Schulwege

Anzahl der Schulhöfe

Grundschule

3x Hood-Schulhöfe

Außenbereich mit ausgewogenem Anteil an Grün und versiegelten Flächen. Spiel- und Sportangebot, Veranstaltungsfläche

Weiterführende Schule

2x Parkschulhöfe

Außenbereich mit hohem Grünanteil, in direktem Anschluss an die Grüne Mitte. Hoher Grünanteil mit Baumgruppen und Wiesen. Raum für weitere Programme wie Schulgarten, Lernstation, grünes Klassenzimmer, Schulfeste und Veranstaltungen.

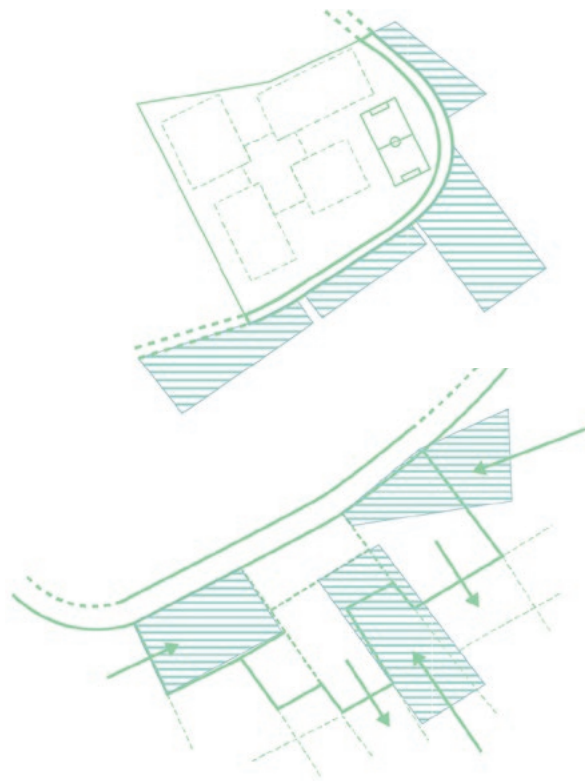


Abb. 161: Gestaltungsansatz Parkschulhof

Pausenhoffflächen.

Die Öffnung von Schulhöfen außerhalb der Unterrichtszeit ist einzigartig in der Entwicklung eines neuen Stadtteils und kann viele Vorteile bieten. Die Freiflächen können als öffentlicher Raum genutzt werden, um Freizeitaktivitäten, Sport oder kulturelle Veranstaltungen zu ermöglichen und zu fördern. Sie bieten einen sicheren Ort für Kinder und Jugendliche um körperlich aktiv zu sein und tragen zur Stärkung von Gemeinschaftsbeziehungen bei. Neue Freundschaften entstehen, wenn es Gelegenheiten zum gemeinsamen Entdecken und Erobern gibt.

Offene Schulhöfe können auch für kreative Projekte genutzt werden und dazu beitragen, die Lebensqualität in der Nachbarschaft zu erhöhen sowie den Zusammenhalt zu stär-

ken, indem mehr Möglichkeiten für körperliche Aktivitäten, soziale Interaktionen und kreative Entfaltung geboten werden.

Bei den Schulhöfen der fünf an die Grüne Mitte angrenzenden Bildungseinrichtungen werden zwei Konfigurationen unterschieden.

Grundschulen.

Die drei Grundschulen organisieren ihre Freiflächen immer innerhalb ihrer jeweiligen Hood mit Ausrichtung zur Grünen Mitte, so dass das Schulgelände auch durch den inneren Hood-Loop-Weg erschlossen werden kann. Der Grundschulhof ist durch eine Umfriedung, Hecken oder Bäume geschützt, wird aber gleichzeitig immer visuell in die Umgebung integriert.

Weiterführende Schulen.

Die Schulhöfe der beiden weiterführenden Schulen werden als Besonderheit der Köln-Kreuzfelder Bildungslandschaft entwickelt. Die zwei weitläufigen Außenräume machen einen Sprung über den inneren Hood-Loop-Weg und liegen damit direkt in der Grünen Mitte. Eine Versiegelung soll nur in geringem Maße stattfinden – der zentrale Park kann mittels Bäumen, Zonierung und Bepflanzung in den Schulraum ‚hineinfließen‘.

Im Falle der weiterführenden Schulen werden visuelle Abgrenzungen der Schulhofflächen wie Bodenbelag, Topografie und gegebenenfalls auch Bepflanzung eingesetzt, jedoch keine Umfriedungen wie Zäune, Mauern oder dichte Hecken. Damit wird der klassische Schulhof außerhalb der Unterrichtszeit zum durch Anwohner*innen und Parkbesucher*innen nutzbaren und multifunktionalen Stadtraum.



Abb. 162: Spielmöglichkeiten in der Parklandschaft

Schulwege.

Die Schulwege sind für alle Altersstufen und zu jeder Tageszeit sicher gestaltet, die Orientierung fällt leicht. Durch die autoarme Planung des gesamten Quartiers sowie dessen Kompaktheit können sich Schulkinder sehr einfach selbstständig bewegen. Straßen müssen, insbesondere bei einem Schulweg durch die Grüne Mitte Köln-Kreuzfelds, nur sehr selten gekreuzt werden. Angemessene Bodenbeläge, Wegbreiten und Beleuchtung stärken das Schulwegekonzept.



Abb. 163: Baakenpark, Hamburg

Ein Raum voller Möglichkeiten.

Die Schulhöfe können vielerlei Funktionen übernehmen, sei es als klassischer Pausenhof, Sportfeld oder Fläche für einen Schulgarten. Die grünen Parkschulhöfe wollen entdeckt werden, können aber auch Rückzugsort sein.



Abb. 164: Middelfart, Dänemark

2.5.5 Kulturangebote und Sonderbausteine

Kreuzfeld hält ein Netz aus sozialen und kulturellen Angeboten bereit. Sie sind im Sinne der Nutzungsschwerpunkte verteilt und ermöglichen einen abwechslungsreichen Stadtalltag.

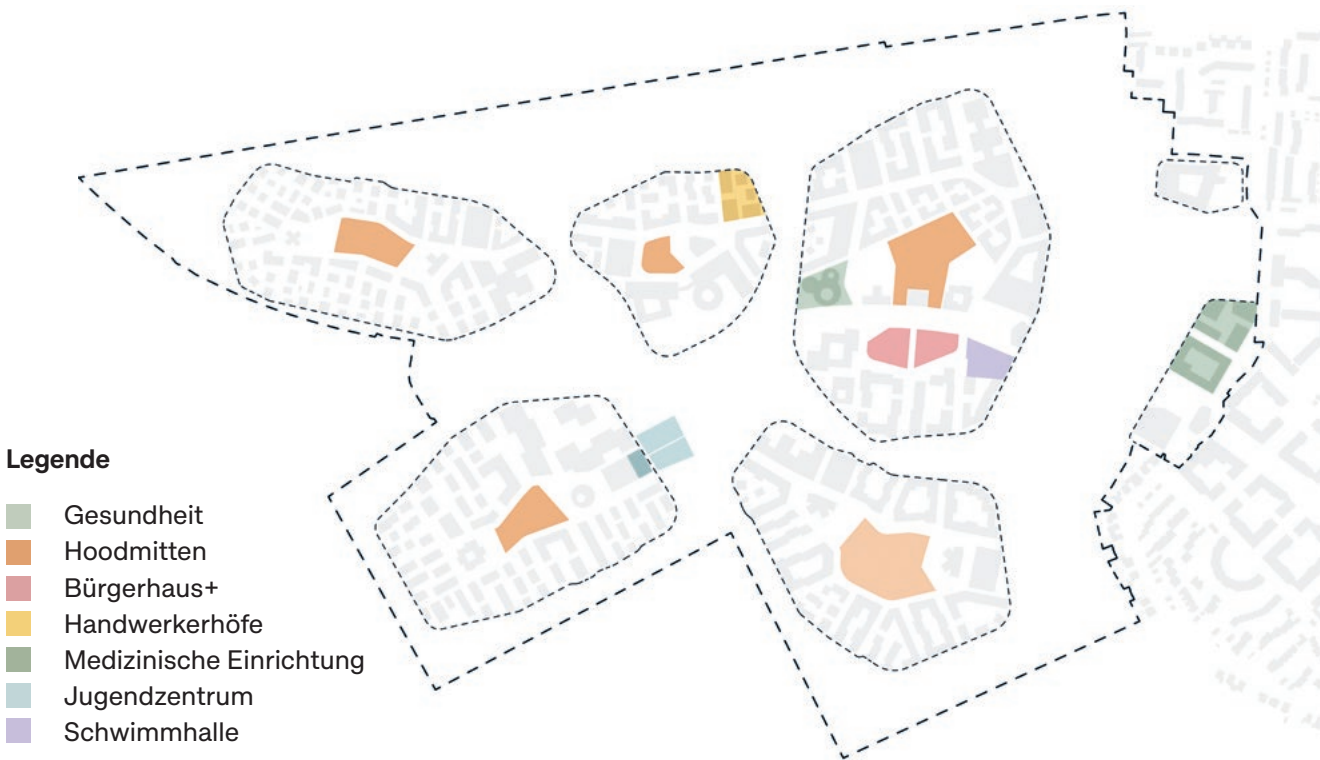


Abb. 165: Verortung Kulturangebote und Sonderbausteine

Zu jedem nachhaltig lebendigen Stadtraum gehört idealerweise ein flächendeckendes und allen Altersklassen gerecht werdendes Angebot an Kultur- und Sozialeinrichtungen drinnen und draußen. Kinder und Jugendliche müssen die Möglichkeit haben, sich unbeobachtet entfalten zu können, auch Erwachsene brauchen einen Ort zum Austausch.

Gesundheitsbausteine.

Die Bedarfe der gesundheitlichen Versorgung und der Prävention können durch ein Ärztehaus oder ein medizinisches Versorgungszentrum abgedeckt werden. Positioniert an der S-Bahn-Station und in Hood Eins sollen sich die Bausteine befinden, die

auch Flächen für eine erweiterte Nutzung in Gesundheitsbelangen wie z. B. als Ausbildungsstätte für Pflege oder auch für administrative Tätigkeiten zur Verfügung stellen können. Die zentrale Lage soll den Patient*innen, Mitarbeitenden und Besuchenden – auch aus den benachbarten Stadtteilen – eine gute Erreichbarkeit bieten.

Soziale und kulturelle Angebote sind im Sinne der Hood-Identitäten gut verteilt und ermöglichen einen abwechslungsreichen Stadtalltag.

Bürgerhaus+.

Das Bürgerhaus+ soll das gebaute Zentrum des öffentlichen Lebens sein, gleichermaßen gemeinsames Wohnzimmer und Kulturzentrum. Als sogenannter dritter Ort kann es ein Treffpunkt der Kreuzfelder*innen und aller Interessierten sein. Konzeptuell vereint es eine multifunktional nutzbare Halle, Räume für Bürger*innen und das interkulturelle Zentrum, also einen Ort, an dem alle Kulturen und Religionen zusammenkommen können. Die Nutzungen sollen vielschichtig und auf alle Altersstufen sowie Gesellschaftsgruppen und Kulturen ausgerichtet sein, damit ein ergänzendes Begegnungszentrum in Chorweiler geschaffen wird. Das Bürgerhaus+ als niedrighschwelliger und demokratischer Ort kann mit seinem breit gefächerten Angebot das lebenslange Lernen und bürgerschaftliches Engagement fördern. Seine Vision wird im Anschluss an die Integrierte Planung mittels Testentwürfen und co-kreativen Workshopformaten weiter vertieft. Für einen erfolgreichen Verlauf ist eine frühzeitige Partizipation möglicher Umsetzender und Projektinteressenten nötig.

Schwimmhalle.

Immer weniger Kinder und Erwachsene können Schwimmen. Damit dies möglichst früh erlernt werden kann, braucht es ein ganzjährig nutzbares Schulschwimmbad in unmittelbarer Nähe. Es ist im Zentrum von Hood Eins direkt an der S-Bahn-Station verortet.

Handwerkerhöfe.

In den Handwerkerhöfen wird noch gehobelt, gesägt und gehämmert. Als in Köln-Kreuzfeld einmaliges Projekt könnte es Wahrzeichen der Hood Drei und das kreative Zentrum des Quartiers werden. Mit einer Vielzahl an Produktionsräumen für unterschiedliche Gewerke ist es ein Möglichkeitsraum, Vorbild kann das oben zu sehende New Aarch Gebäude in Aarhus sein.

Für alle Altersstufen gibt es Räume für Austausch und Begegnung, der Nachbarschaftsverbund wächst zwischen den Hoods und darüber hinaus.



Abb. 166: UCN Campus, Aalborg



Abb. 167: Ku.Be, Frederiksberg

Jugendzentrum.

Das Jugendzentrum ist ein außerschulischer Treffpunkt für Kinder und Jugendliche. Es ist ein Ort, an dem sie sich nach Ende der Schulzeit aufhalten können, um alleine oder in Gruppen ihren Interessen nachzugehen. Neben der Interaktion mit Gleichaltrigen bietet das Zentrum durch ein großes Raumangebot die Möglichkeit, unterschiedlichen Hobbys nachzugehen, die eigenen Stärken zu entdecken und diese zu verbessern. Neben Lehrer*innen und der eigenen Familie gibt es hier eine dritte Ansprechperson, die bei Problemen und Fragen unterstützt.

Mit seiner besonderen Position im Mobilitätszentrum in Hood Vier ist es von allen Hoods aus schnell zu erreichen und Teil der Bildungslandschaft.

Die Bereitstellung von Freizeitangeboten in schulischen Räumen ermöglicht eine flächeneffiziente Doppelnutzung.



Abb. 168: Cortex Park, Odense

Kreuzfeld hält ein Netz aus vielfältigen und auch barrierefrei gut erreichbaren soziokulturellen Angeboten bereit.



Abb. 169: Ku.Be, Frederiksberg

Die Gestaltung des Kulturzentrums Ku.Be soll von den Nutzer*innen selbst in die Hand genommen werden. Speziell auf die Bedarfe Kindern zugeschnittene Räume fördern die individuelle Entwicklung auf spielerische Weise.



Abb. 170: Ku.Be, Frederiksberg



Abb. 171: Ku.Be, Frederiksberg



Abb. 172: Cortex Park, Odense

Der UCN Campus in Aalborg ist ein vielseitiges Lernzentrum, dass diverse Studienprogramme unter einem Dach vereint. Ähnlich wie in der Delerna Media Library bietet die Architektur gleichermaßen ruhige Zonen für konzentriertes Arbeiten sowie Kommunikations- und Begegnungsorte.

Für alle Altersstufen gibt es Räume für Austausch und Begegnung, der Nachbarschaftsverbund wächst zwischen den Hoods und darüber hinaus.



Abb. 173: UCN Campus, Aalborg



Abb. 174: New Aarch, Aarhus

Handwerkerhöfe.

In den Handwerkerhöfen wird noch gehobelt, gesägt und gehämmert. Als in Köln-Kreuzfeld einmaliges Projekt ist es Wahrzeichen der Hood Drei und das kreative Zentrum des Quartiers. Mit einer Vielzahl an Produktionsräumen für unterschiedliche Gewerke und offenen Ateliers ist es ein Möglichkeitsraum.

Die Räumlichkeiten werden gemeinschaftlich genutzt, man kommt mit anderen in Kontakt, lernt von ihnen und startet gemeinsame Projekte. Materialien wie Holz, Metall, Ton und Textil werden in den Handwerkerhöfen bearbeitet.

Als mögliche Ausbildungsstätte übernimmt es wichtige Funktionen im Bereich der Bil-



Abb. 175: New Aarch, Aarhus



Abb. 176: New Aarch, Aarhus

dung. Neben der Frühförderung von Kindern und der Ausbildung sowie Umschulung von Jugendlichen und Erwachsenen bietet es auch Workshops für Rentner*innen an.

New Aarch ist der Neubau der renommierten dänischen Architekturschule in Aarhus und wurde als Inkubator für Experimente, werkstattbasiertes Lernen und zufällige Begegnungen konzipiert. Synergien zwischen Studierenden, Lehrenden und der Nachbarschaft sind bereits Teil des Entwicklungsprozesses.

2.5.6 Sport- und Spiellandschaft

Die Gestaltung der Sportflächen sollte trotz notwendiger Sicherheitsmaßnahmen funktional und optisch in die Freifläche integriert werden und den offenen Charakter der Grünräume unterstützen.

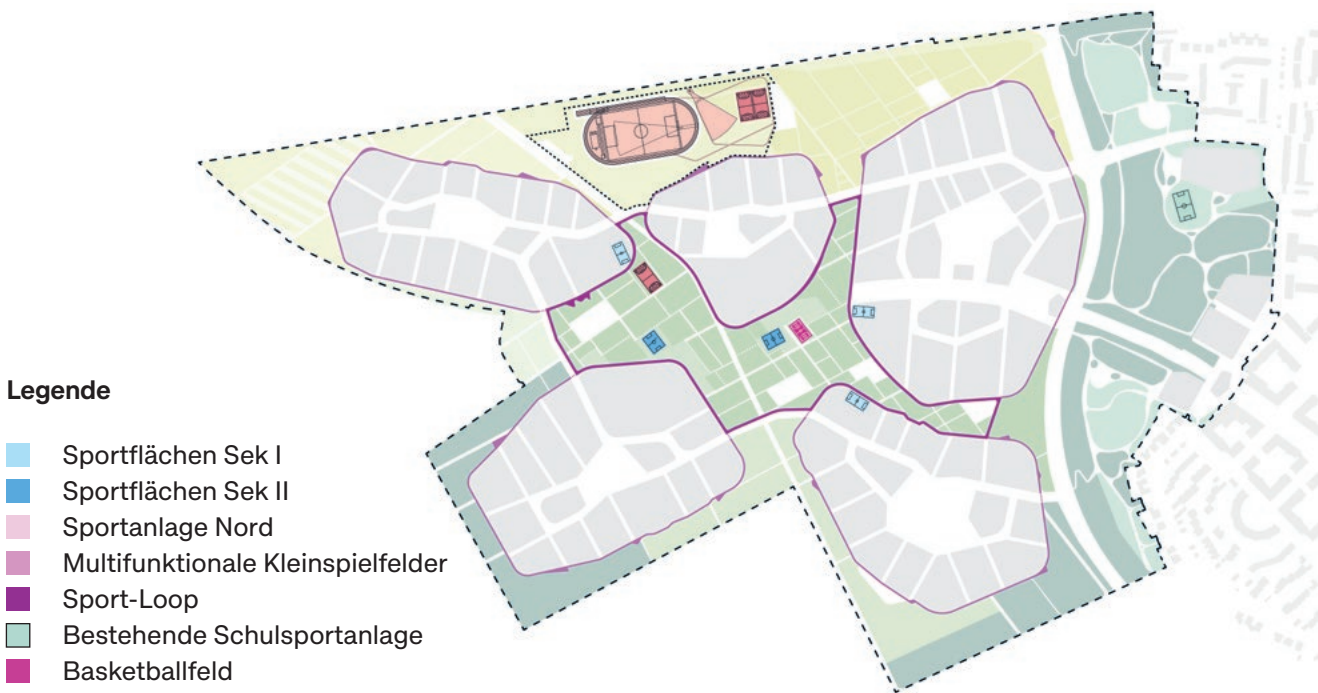


Abb. 177: Integrierte Sport- und Spiellandschaft mit Alluvialpark

Sportlandschaft.

Die neue Sportanlage Nord und die weiteren Sportflächen sind innerhalb des Landschaftsraumes von Kreuzfeld angeordnet. Damit werden einerseits das Basketballfeld und die multifunktionalen Kleinspielfelder der Grünen Mitte mit den Schulstandorten und Spielflächen zu Clustern vernetzt. Andererseits entwickelt sich um den Standort der Sportanlage Nord eine bunte Sport- und Spiellandschaft, die von agriurbanen Flächen umgeben ist und so Teil des landschaftsgeprägten Stadtraumes wird. Verknüpft werden die vielfältigen Sport- und Spielangebote der Grünen Mitte durch eine Rad- und Laufstrecke, die zudem

alle Kreuzfelder Hoods verbindet: den Hood-Loop-Weg. Damit kann auch der Anschluss an Blumenberg geschaffen werden.

Für die Sportangebote der Grünen Mitte entlang des Sport-Loops können Standardkonfigurationen gestalterisch und funktional hinterfragt werden, um Anlagen zu schaffen, die auf Kreuzfeld zugeschnitten sind: Sie sollen sich weg von statischen und exklusiven Anlagen hin zu einer dynamischen und integrativen Sport- und Erholungslandschaft entwickeln. Die gute Einbindung dieser Programme in ein integriertes Sport-, Spiel-, Erholungs- und Grünflächenangebot kann eine ausgeglichene Nutzung fördern.

1. Sportanlage Nord.

Die Sportanlage Nord mit einer Kampfbahn Typ C ist die größte Sportfläche in Kreuzfeld. Sie entspricht der DIN 18035-1 und eignet sich für Fußball und Leichtathletik, Schul-, Vereins- sowie Freizeitsport. Durch die angrenzenden Grünräume und begleitenden Vegetationsflächen kann sie sich produktiv in die Landschaft integrieren.

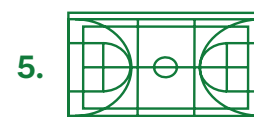
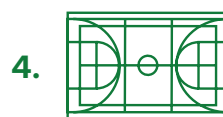
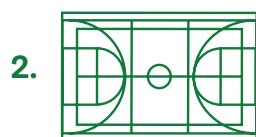
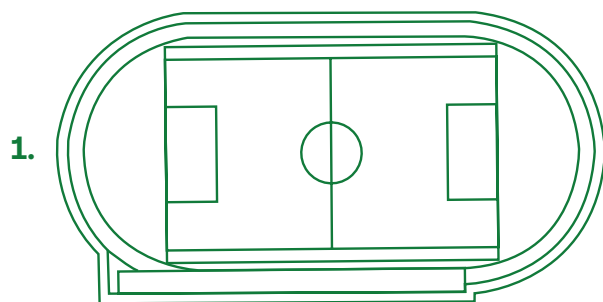


Abb. 178: Sportflächentypologien

2. Multifunktionale Kleinspielfelder.

Sie eignen sich zum Spielen von Handball, Fußball, Basketball, Volleyball, Tennis und Badminton. Die multifunktionalen Kleinspielfelder liegen verteilt innerhalb der grünen Mitte und bilden angegliedert an die Kampfbahn Typ C mit ihr die Sportanlage Nord.

3 Felder à 22 m x 44 m inkl. Sicherheitsabstand

3. Basketballfeld.

Standardgröße nach DIN 18035-1, auch geeignet für Wettkämpfe nach FIBA.

Das Basketballfeld liegt zentral und direkt angegliedert an die Sportanlagen der weiterführenden Schule der Hood Drei innerhalb der Grünen Mitte.

1 Feld à 19 m x 32 m inkl. Sicherheitsabstand

SPORTANLAGE NORD

Kampfbahn Typ C

Großspielfeld

400 m Kreisbogenbahnen (4 Bahnen)

130 m Einzelbahnen (6 Bahnen)

+ Leichtathletikeinrichtungen

+ Ergänzungsflächen und
separate Wurfanlagen

+ Vereinsheim

+ multifunktionale Kleinspielfelder
(2 Felder)

+ Laufstrecke 1 x ca. 2,1 km

4. Außensport an den weiterführenden Schulen.

Die weiterführenden Schulen werden tagsüber die Großsportanlage mitbenutzen. Auf jedem der Schulhöfe wird zusätzlich je ein Kleinspielfeld angelegt.

2 Kleinspielfelder à 20 x 26 m

+ Weitsprunganlage

+ Kurzstreckenbahnen

5. Grundschulen.

Für die Grundschulen werden Außensportflächen auf den eigenen Schulhöfen angelegt.

3 Kleinspielfelder à 15 x 30 m

+ Weitsprunganlage

+ Kurzstreckenbahnen

Klein- und Multisportanlagen

Die Gestaltung der Sportflächen sollte sich trotz notwendiger Sicherheitsmaßnahmen funktional und optisch in die Freifläche integrieren und den offenen Charakter der Grünräume unterstützen.



Abb. 179: Quirijn Park, Tilburg (NL)

Sportstation.

Entlang des Sport-Loops können sich kleine Inseln für Bewegung anschließen. Von Yoga bis HIIT kann hier jederzeit trainiert werden.

Klein- und Multisportanlagen.

Um eine ausgewogene Anbindung der fünf Hoods an Sportangebote zu gewährleisten, werden ein Basketballfeld und ein multifunktionales Kleinspielfeld innerhalb des Quartiers vorgesehen.

Innerhalb der Grünen Mitte sind sie nahe den Standorten der weiterführenden Schulen platziert und gut über den inneren Hood-Loop-Weg sowie die Parkwege erreichbar. Im Norden ergänzen zwei multifunktionale Kleinspielfelder das Sportangebot der Sportanlage Nord. Die Standorte dieser Sportplätze berücksichtigen auch die Minimierung der Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbebauung. Die Barrierefreiheit wird an allen Standorten mitgedacht, sodass die Erreichbarkeit auch für mobilitätseingeschränkte Menschen jederzeit gewährleistet ist.



Abb. 180: Sport und Spiel sind Teil des Parks

Die drei multifunktionalen Kleinspielfelder à 22 m auf 44 m inklusive einer Sicherheitszone befinden sich auf dem gesamten Gelände. Die Größe ist geeignet für Handball, Fußball, Basketball, Volleyball, Tennis und Badminton. Ein Basketballfeld mit Standardgröße kann in der Grünen Mitte bespielt werden. Zwei weitere kleine Rundsportplätze für 3x3-Basketball befinden sich ebenso im Park.

Da das Basketball- und ein Kleinspielfeld in den verbindenden Parks liegen, ist es wichtig, sie gestalterisch in diese einzubinden. Die Spielflächen sollten trotz notwendiger Sicherheitsmaßnahmen funktional und optisch in die Freifläche integrieren werden und den offenen Charakter der Grünräume unterstützen. Auch hier eine Multicodierung von Elementen wie Ballzäunen und großen Tartanflächen genutzt werden. Ballzäune etwa können bepflanzt oder als individuelles Objekt gestaltet werden – große Flächen für Sportanlagen sollten hingegen farblich abgestimmt und immer auch auf Regenwasserretention bei Starkregenfällen ausgelegt sein.

„Um eine ausgewogene Anbindung der fünf Hoods an Sportangebote zu gewährleisten, werden verschiedenartige Sportflächen über das Quartier verteilt.“

Sportanlage Nord

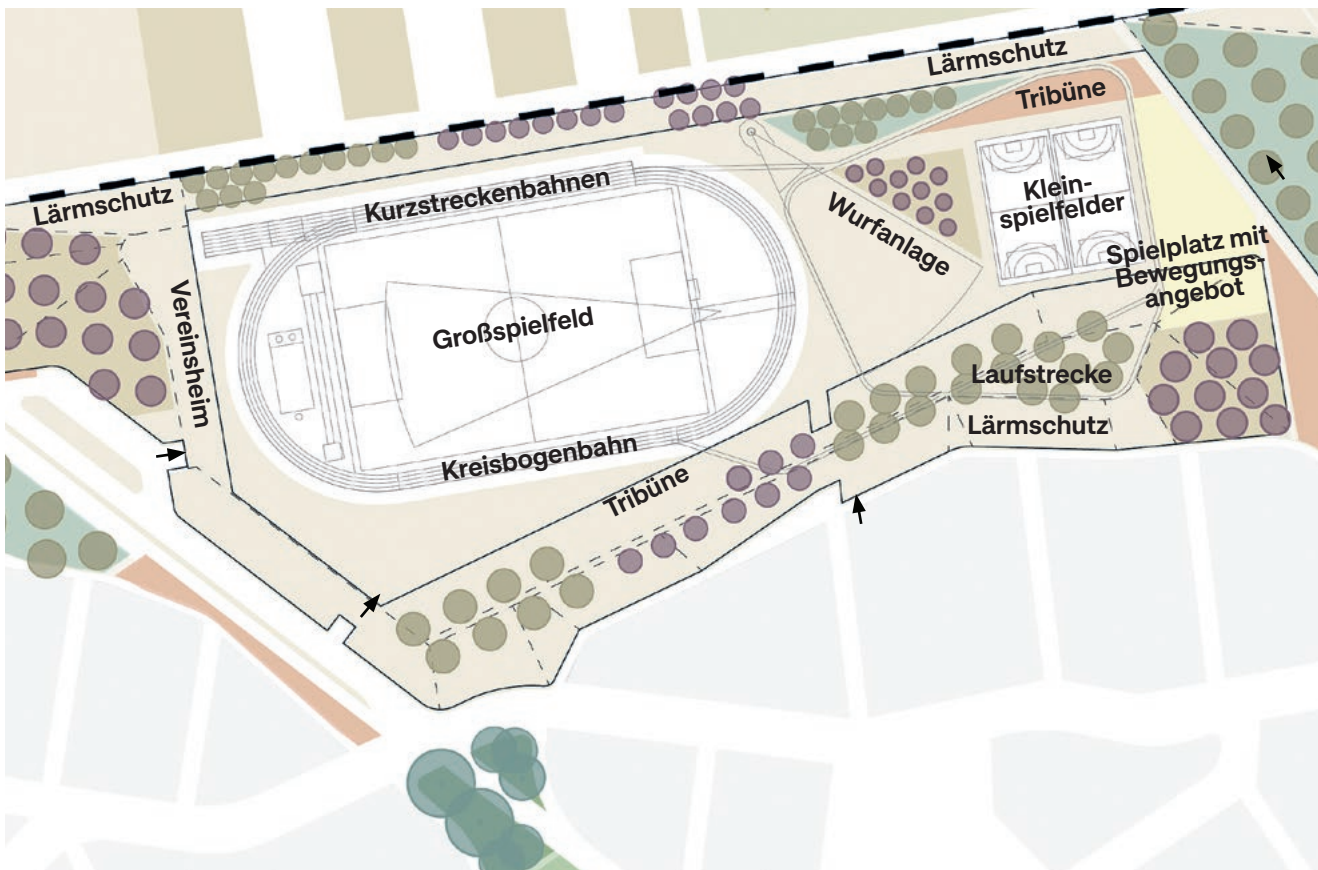


Abb. 181: Integrierte Sport- und Spiellandschaft um die Sportanlage Nord

Sportanlage Nord.

Mit der Sportanlage im Norden des neuen Stadtteils werden eine DIN-gerechte Anlage für Schul- und Wettkampfsport sowie ein Großspielfeld für Fußball und zwei multifunktionale Kleinspielfelder geschaffen. Leichtathletikanlagen sowie ein Großsportfeld und zwei Kleinsportfelder sind neben agriurbanen Flächen und Spielangeboten gut erreichbar in die Landschaft integriert. Aus Lärmschutzgründen ist die Großsportanlage von einem Wall umgeben. Dieser kann zudem als vielseitiges Gestaltungselement für weitere Sportnutzungen und Spielangebote entwickelt werden. Es könnte etwa eine Laufstrecke in die Topografie integriert, Zuschauertribünen im Hang eingelassen oder eine Kletterwand in der Nähe des Vereins-

heims angeboten werden. Von der Kuppen des Walls aus bietet sich ein ansprechender Blick über Kreuzfeld und seine landwirtschaftliche Umgebung. Erreichbarkeit und Zugänglichkeit zum Sportkomplexe werden durch separate Zugänge und eine Zufahrt für Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen sowie die Feuerwehr gewährleistet.

Das Parken wird in das direkt angrenzende Mobilitätszentrum der Hood Drei integriert. Vereinsheim und Betriebsgebäude sind in den Erdwall eingelassen und sowohl straßenseitig als auch von den Sportanlagen aus erschlossen. Auf Höhe des Vereinsheims kann der Lärmschutzwall als Stützmauer ausgeformt werden, der so für zusätzliche Sport-

einrichtungen wie Kletter-/Boulderwände, Ballsportarten oder allgemeine Fitnessaktivitäten nutzbar ist. Böschungen (im Verhältnis 1:3) bieten die Möglichkeit, Zuschauertribünen auf abgestuften Grashängen oder eingelassenen Sitzbalken zu modellieren.

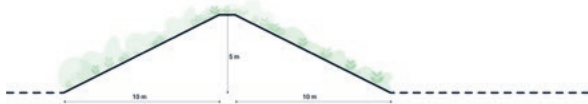


Abb. 182: Klassischer Lärmschutzwall



Abb. 183: Tribüne und Pfad auf Wallkamm



Abb. 184: Lärmschutzwall mit Stützmauer

Flachere Böschungen (im Verhältnis 1:3 bis 1:8) können für Spielplätze, allgemeine Erholungszwecke, Baumpflanzungen, Wildblumenwiesen oder produktive Landschaften genutzt werden. Damit können neue Gestaltungsideen im Übergang zwischen Sportanlage Nord und der produktiven Landschaft gefunden werden. Sie laden die Anwohner*innen und Besucher*innen zum spielerischen Entdecken der Stadtlandschaft ein.

Durch all diese Maßnahmen entsteht ein Sportgelände mit unverwechselbarem Charakter: eine einzigartige Kombination aus Park, Spiel, Erholung und Sport in einer multifunktionalen Nachbarschaft, die Bewohnende der umliegenden Stadtteile aktiv einlädt.

INFOBOX: SPORTANLAGE NORD

Kampfbahn Typ C

Großspielfeld für Fußball 68 m x 105 m
im Rundbahnninnenraum

4 Kreisbogenbahnen (400 m)

6 Einzelbahnen für gerade Sprint-
und Hürdenstrecken (130 m inkl.
Start- und Auslaufzonen)

- + Leichtathletikeinrichtungen
(Kugelstoßanlage, Hochsprunganlage, Weit- und Dreisprunganlage, Stabhochsprunganlage)
- + separate Wurfanlagen
- + Ergänzungsflächen
- + Vereinsheim (350 m²) mit
Umkleiden, Sanitäranlagen, Lager
- + zwei multifunktionale Kleinspielfelder
- + informelle Laufstrecke
- + Zuschaueranlage
- + Flutlichtanlage
- + Stellplätze für
Mobilitätseingeschränkte



Abb. 185: Baakenpark, Hamburg



Abb. 186: Baakenpark, Hamburg

Spielflächen

Die Spielflächen in Kreuzfeld sind vielfältig und ein integraler Teil des neuen Quartiers. Alluvialpark, Grüne Mitte und Sportlandschaft haben Einfluss auf die Gestaltung der dort verorteten Spielflächen.



Abb. 187: Spielflächen mit Alluvialpark

Spiellandschaft.

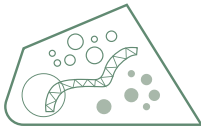
Für Kreuzfeld wird ein gut erschlossenes Netzwerk aus unterschiedlichen Spielplatzanlagen geplant. Die Standardkonfiguration der Anlagen wird dabei umgestaltet, um vielfältige und wiedererkennbare Spiellandschaften zu schaffen, die anstatt eines standardisierten Layouts eine dynamische und integrierte Spiellandschaft entstehen lassen.

Die Spielplätze in Kreuzfeld haben ihre eigenen Merkmale und sind Teil der verschiedenen Landschaften des neuen Quartiers. Alluvialpark, Grüne Mitte und Sportlandschaft haben Einfluss auf die Gestaltung der dort verorteten Spielflächen. Diese sind innerhalb der Landschaften klar definiert. Innerhalb der Quartiere sind öffentliche Spielplätze Teil der Hoodmitten und werden

in deren Gestaltung integriert. Der Spielplatz der Hoodmitte ist jeweils circa 1.000 m² groß und leicht einsehbar. Durch die geschützte Lage und gute Erreichbarkeit kann der Spielplatz von den Kindern der Nachbarschaft auch eigenständig genutzt werden. Nur Spielplätze, die größer als 1.000 m² sind, werden in die Berechnung der flächenrelevanten Spielplätze einbezogen. Daher ist es auch möglich, weitere kleinere Angebote in den Kreuzfelder Hoods und den angrenzenden Freiräumen zu integrieren, die beispielsweise aus einzelnen Elementen bestehen oder von Anwohnenden gepflegt werden. Jede Wohneinheit verfügt über mindestens einen Spielplatz, der in weniger als zwei Minuten zu Fuß erreichbar ist. Insgesamt gibt es 16 Spielplätze verschiedener Typologien und Größen.

Waldspielelemente für alle Altersgruppen. In den bestehenden Wald integrierte kleine Spielflächen.

1 x 50 – 150 m²



Großspielplätze.

Diese befinden sich in der Grünen Mitte um die Hoods Eins und Zwei sowie im Alluvialpark. Sie sind von ihrer Größe her ähnlich, können sich aber in Aussehen und Programm unterscheiden.

7 x 1.000 – 1.100 m²



Hoodspielplätze.

Ein Spielplatz befindet sich im Zentrum jeder Kreuzfelder Hood, integriert in die Hoodmitte. Die Spielelemente sollen für Kleinkinder und ältere Kinder nutzbar sein. Es ist ein Quartiersspielplatz.

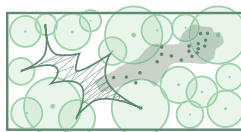
5 x 530 – 1.200 m²



Sportspielplatz.

Dieser Spielplatz beherbergt einen Skatepark und einen Großspielplatz. Er befindet sich neben der Sportanlage Nord und bietet weitere aktive Spielmöglichkeiten in der Nähe zu Sport und Bewegung an.

1 x 1.682 m²



Landschaftsspielplätze.

Diese Areale sind Spielplätze in einer natürlichen, parkähnlichen Umgebung, in denen Kinder frei spielen können. Sie befinden sich in der Grünen Mitte. In Köln-Kreuzfeld werden zwei Landschaftsspielplätze angeboten.

2 x 1.500 – 1.900 m²



Schulhöfe.

Die Schulhöfe der weiterführenden Schulen sind Spiel- und Sportplatz zugleich. Sie befinden sich in der Grünen Mitte. Durch ihre integrierte Gestaltung sind sie auch nach Schulschluss nutzbar und gehen fließend in den Park über.

Der planungsursächliche Mehrbedarf an öffentlichen Spielplatzflächen nach KoopBLM wird im weiteren Planungsprozess validiert.

Abb. 188: Spielflächentypologien



Abb. 189: Middelfart, Dänemark

Parkschulhof.

Die Schulhöfe und Freiflächen sind offen und multifunktional gestaltet, sodass die Kinder sich den Raum spielerisch aneignen können.



Abb. 190: Naturspiel



Abb. 191: Großsportfeld im Norden

Natur spielerisch entdecken.

Bei den großen Landschaftsspielplätzen soll besonders das Spielen, Lernen und Entdecken der Natur im Fokus stehen. Eine naturnahe Gestaltung fördert dieses Vorhaben.

Viel Platz zum Spielen.

Die Großspielplätze bieten die Chance, eine zusammenhängende Spiellandschaft zu schaffen, die den Freiraum miteinbezieht.

In der Mitte.

Ein sicherer und nahgelegener Ort zum Toben liegt im Zentrum einer jeden Hood. Durch die Nähe zu Café und Eisdielen können Eltern und Kinder entspannt ihre Freizeit verbringen.



Abb. 192: Kwekerij, Hilversum



Abb. 193: Aktive Parkränder

Anregung zur Bewegung.

Sport und Spiel liegen dicht beieinander. Der Sportspielplatz führt spielerisch an unterschiedlichste Sportarten heran und soll auch gerne von den Großen genutzt werden.



Abb. 194: Naturspiel im Wald

Der Wald als Spielplatz.

Der bestehende Wald des Alluvialparks kann eine wunderbare Basis für kleine Interventionen bieten, die den Park als Ziel für Anwohnende allen Alters interessant machen.



Abb. 195: Quirijn Park, Tilburg

2.5.7 Ausblick

Flexibilität und Adaptivität.

Die Multicodierung der Pausenhöfe von weiterführenden Schulen erzeugt eine Verdichtung von Nutzungen und lässt sich flexibel an Anforderungen anpassen. Auch im geschlossenen Raum werden flexible Strukturen eingerichtet, sodass wichtige Gebäude wie das Bürgerhaus+ auf sich ändernde Umstände angepasst werden können.

Bei sich ändernden Bedarfen wird es immer möglich sein, Ausbaumöglichkeiten der aktuellen Konzepte zu prüfen. Wichtig ist auch die Förderung anwohnergestützter Initiativen bei lokalen Bedarfen oder zur zusätzlichen Qualitätssicherung. Eine Prüfung der Zugänglichkeits- und Nutzungsreglementierungen der städtisch unterhaltenen Flächen sollte dabei ebenso ein verhandelbares Element bleiben. Auch die Verwendung multifunktionaler Elemente in der Errichtungsphase zählt dazu.

Ausblick.

Mit Blick auf die technische Masterplanung wird in der kommenden Phase eine Vertiefung des Bildungs-, Spiel- und Sportflächenkonzepts vorangetrieben. Eine genaue Planung der Programmierung und Gestaltung dieser Flächen stützt das Bestreben danach, eine individuelle und hochwertige Bildungslandschaft für Kreuzfeld zu schaffen. Dabei werden auch Optimierungsmöglichkeiten der bisherigen Planung ausgewertet und mit Blick auf die Projektfinanzierung geprüft, ob und wie auf Fördermittel zugegriffen werden kann. Für die weitere Entwicklung der Bildungslandschaft ist eine integrierte Vertiefung der einzelnen Bestandteile notwendig. Bedarfe, Funktionalitäten und Trägerschaft der Bildungseinrichtungen sowie Freiflächen sollen weiter konkretisiert und stärker miteinander verknüpft werden.

„Um die ambitionierten Qualitäten und die Flexibilität der heute entwickelten Bildungs- und Sportlandschaft weiterzuführen, ist es wichtig, Prinzipien wie die Multicodierung dieser Flächen zu sichern.“



An aerial architectural rendering of a residential development. The image shows a cluster of modern, multi-story apartment buildings with various rooflines and colors (white, grey, blue). The buildings are interspersed with green spaces, trees, and winding paths. A large red rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing the text '3. Kreuzfelder Hoods'. The background includes a large green field and a dense forest of trees.

3. Kreuzfelder Hoods

3.1 Kreuzfelder Hoods

Die fünf Kreuzfelder Hoods sind eine Mischung aus Stadt und Dorf. Sie bilden eine vielfältige und doch zusammenhängende Infrastruktur, in deren Mittelpunkt Gemeinschaft und Austausch stehen. Durch ihren zentralen Freiraum, die Grüne Mitte, werden sie zu einer wiedererkennbaren Adresse. Die einzelnen Hoods sind konzentrierte urbane Cluster, die der Natur trotzdem maximalen Raum geben. Auf diese Weise werden die landschaftlichen Qualitäten und Potenziale des Areals optimal genutzt.

Das vorliegende Kapitel stellt die einzelnen Nachbarschaften, die sogenannten Kreuzfelder Hoods, vor. Es bietet eine integrierte Sicht der zuvor in einzelnen Kapiteln beschriebenen Teilaspekte. Auf den folgenden Seiten finden sich entsprechend Darstellungen mit reduzierter Flughöhe, die den Blick weg vom Gesamtensemble hin zum Blick auf das Leben zwischen den Häusern lenken. Es wird illustriert, welche unterschiedlichen Profilierungen die einzelnen Hoods aufweisen, welche Atmosphären und welche Alltagssituationen entstehen könnten. Ergänzt werden diese Visionen durch konkrete Kennzahlen zu Einwohner*innen, Fläche, Nutzungen und vielem mehr, um den Zielen der Integrierten Planung auf übergeordneter Ebene Rechnung tragen zu können. Die singulären Stimmen der einzelnen

Hoods erzeugen dabei das Gesamtnarrativ der künftigen Entwicklung Köln-Kreuzfelds.

Allgemeines zu den Kreuzfelder Hoods.

Der neue Stadtteil besteht aus fünf verschiedenen Hoods und der Erweiterung Blumenbergs. Die Hoods erzeugen einen gemeinsamen Stadtraum, weisen aber jeweils einen eigenen Charakter auf. Dieser Charakter variiert, denn von Ost nach West ändern die Typologien ihre Ausprägung auf einer Skala von städtisch zu landschaftsorientiert.

Die Baufelder der Hoods weisen verschiedene Größen für unterschiedliche Entwicklungsprozesse auf. Jedes Baufeld liegt sowohl an der jeweiligen Mitte der Hood als auch direkt am übergeordneten Freiraum. Die Hoods sind in ihrer Ausformung flexi-

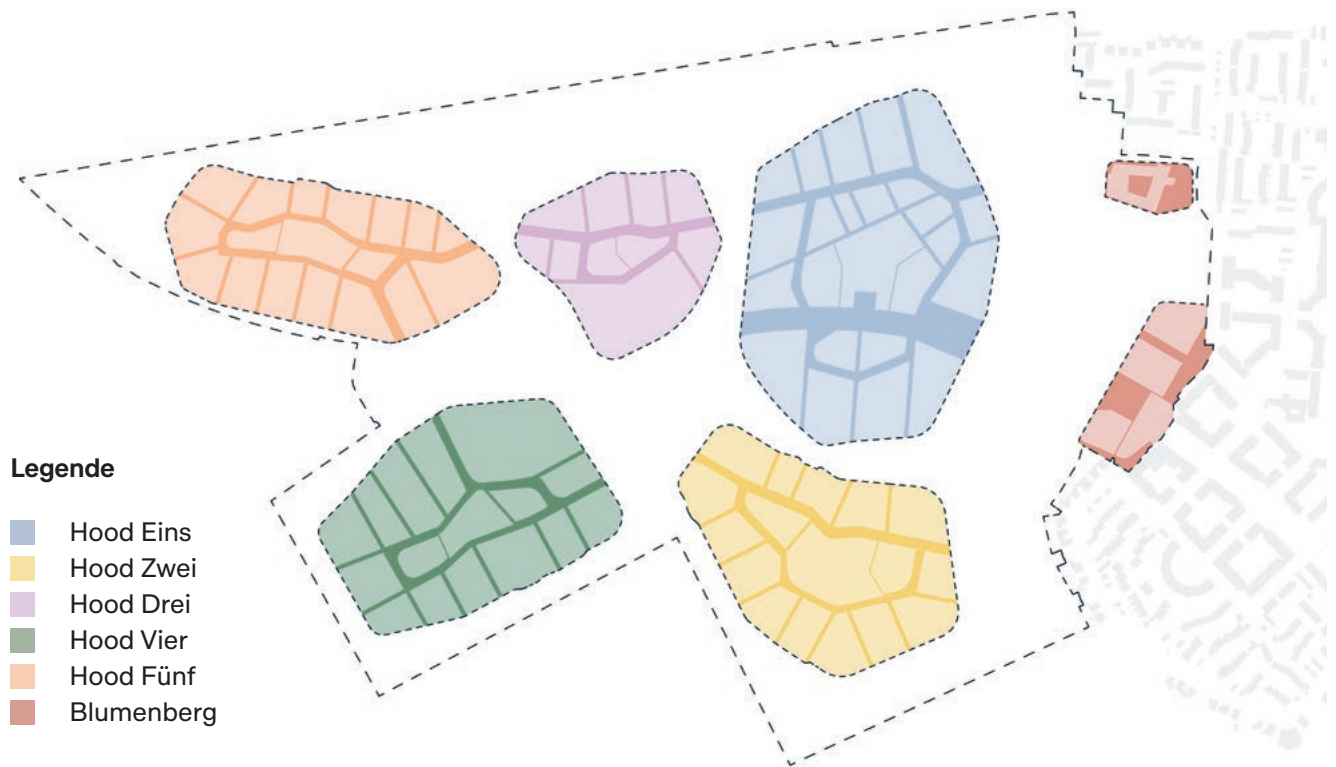


Abb. 196: Verortung der Kreuzfelder Hoods

bel. Durch eine robuste Grundstruktur kann während des langfristigen Entwicklungsprozesses des neuen Stadtteils flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagiert werden.

Alle Hoods sind als lebendige Cluster um einen innenliegenden, zentralen Platz organisiert, die sogenannten Hoodmitten. Hier trifft neue Mobilität auf Gemeinschaftsräume, neue Arbeitswelten auf attraktive Freiräume – es entstehen lebendige Subzentren,

Jede Hood hat ihre eigene Identität, die sich in Nutzungen, städtebaulich-freiraumplanerischer Gestaltung und Atmosphären widerspiegelt.

die die Menschen zusammenbringen. Die Ränder der Hoods gehen in die Landschaft über. Umlaufende Wege geben der Nachbarschaft Zugang zu dem spannenden Ort des Übergangs und verbinden sich miteinander, um schlussendlich in den Hood-Loop überzugehen – die zentrale Verbindung mit dem Rad oder zu Fuß in Woodhood.

Am Hauptankunftspunkt am Bahnhof Blumenberg entsteht ein städtisches Zentrum mit den wichtigsten Sozial- und Dienstleistungsinfrastrukturen. Auf diese Weise werden der bestehende Bahnhof und Blumenberg mit der neuen Stadtstruktur verbunden und können von ihr profitieren. Die somit urbanste Hood im Osten wird entlang eines zentralen Rückgrats zu einem Spiegelbild des Aufbaus von Blumenberg.

Hood Eins – Von Holz, Hasen und Großstadtfüchsen

Egal, ob neu in Köln-Kreuzfeld oder bereits Bewohner*in – Hood Eins heißt jeden willkommen. Schon beim Aussteigen aus der S-Bahn ist die dichte und urbane Bebauung zu erkennen. Großstadtfüchse können hier in kurzer Distanz Einkäufe erledigen, im Café neue Freund*innen treffen, Triathlet*innen absolvieren ihr Schwimmtraining im neuen Hallenbad. Urbanes Gewimmel herrscht auch unter der Woche, Eltern mit Lastenrädern fahren den Nachwuchs in die Kita und treffen sich danach zum Woodhood-Waldbaden. Praktisch, dass alles fußläufig und in kurzer Distanz zu erreichen ist! Es wundert also wenig, dass die Schüler*innen Wettrennen veranstalten. Und für manch einen gibt es in der Grünen Mitte mehr zu entdecken als im Klassenraum. Am Wochenende gibt es endlich wieder ein Konzert, Anlass ist die Vernissage der Kreuzfelder Künstler*innen. Werktags treffen sich die Nachbar*innen und Vereinsmitglieder in den Räumlichkeiten, zum Beispiel um die neuen Baugemeinschaften aus der Neighborhood kennenzulernen.

Detaillierte Flächenangaben

Hooddichte von	1,28 – 4,67 GFZ
Durchschn. Geschosse:	4 Stockwerke
Wohneinheiten von	1.070 bis 1.200
Einwohner*innen	ca. 2.450
BGF Wohnen:	rund 96.100 m ² (50 %)
BGF Gewerbe:	rund 14.700 m ² (8 %)
BGF Gesundheit	
inkl. Schwimmhalle:	rund 10.700 m ² (6 %)
BGF Öffentl. Nutzung:	rund 30.700 m ² (16 %)
BGF Mobilitätszentren:	rund 16.000 m ² (8 %)
BGF Bildung:	rund 22.300 m ² (12 %)
Anteil privates Grün:	rund 30.200 m ²
Anteil öffentliches Grün:	rund 7.900 m ²
Anteil Spielflächen:	rund 1.200 m ²

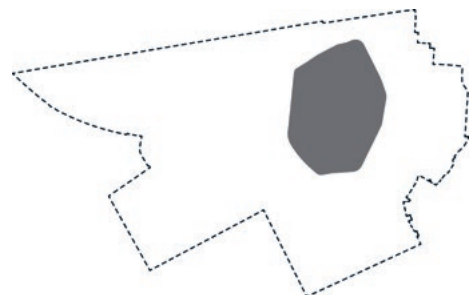


Abb. 197: Lageplan



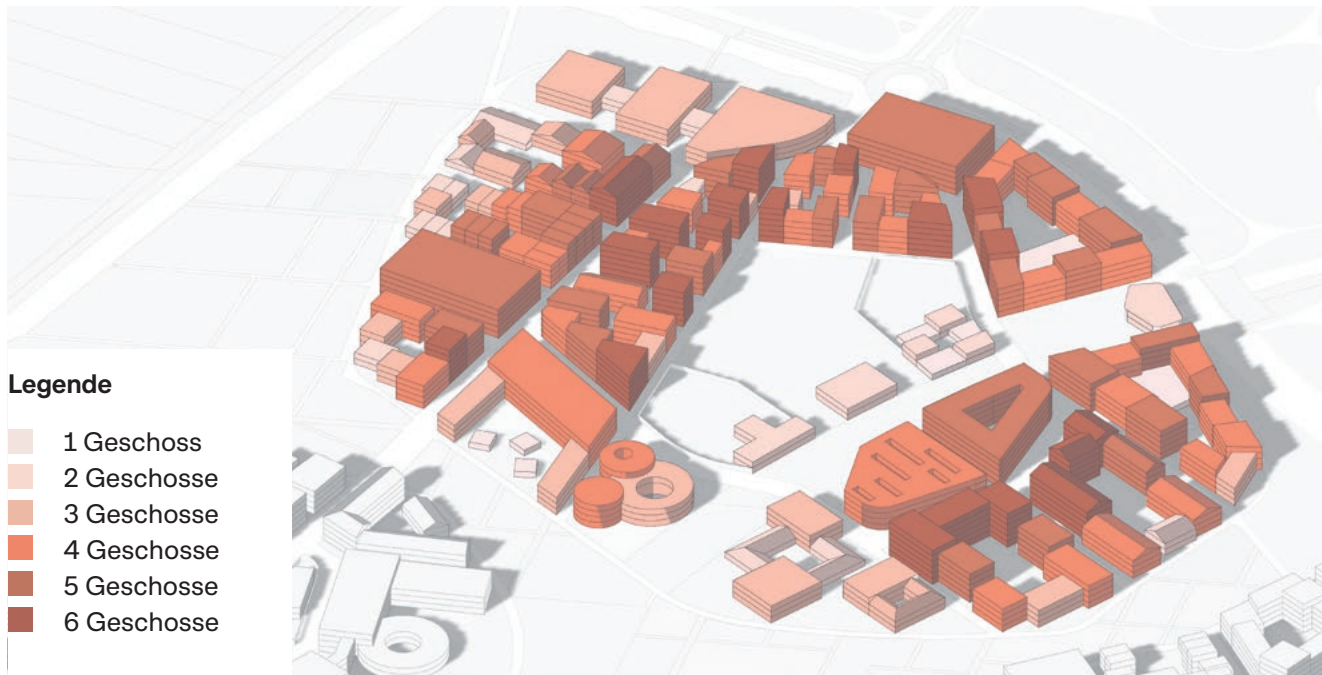


Abb. 198: Axonometrie Geschossigkeiten



Abb. 199: Axonometrie Nutzungen

Abb. 200: Axonometrie



Hood Zwei – Mit Kölnquappen im Regen tanzen

Woodhood heißt hier wetterfest und wassernah. Die Stadt mit ihrer Dachlandschaft und grünen Straßenräumen funktioniert als Schwamm. Nach einem starken Gewitter können Gummistiefel angezogen, der Geruch des Regens wahrgenommen und durch die Hoodmitte gewatet werden. Die Kinder lieben den Wasserspielplatz, der seinem Namen alle Ehre macht. Auch die Schule nutzt die Freiräume gerne, um außerhalb des Klassenzimmers Wissen zum Thema Wasser als Ressource zu vermitteln. Die kleinen Kinder lernen früh, wieso der Boden in dieser Hood besonders im Sommer atmen muss und kann, wieso es sich lohnt, (Wohn-) Flächen zu teilen und dass auch Gebäude einen Fußabdruck haben. Wasserliebende jeden Alters wohnen hier, die Unterschiede machen das Zusammenleben spannend, mit geteilten Ressourcen unterstützt jeder dort, wo er kann. Was Nachbarschaft heißt, wird auch im Mehrgenerationenhaus und von gemeinschaftlichen Wohnformen gelehrt.

Detaillierte Flächenangaben

Hooddichte von	0,45 – 4,00 GFZ
Durchschn. Geschosse:	4 Stockwerke
Wohneinheiten von	910 bis 1.025
Einwohner*innen	ca. 2.100
BGF Wohnen:	rund 82.000 m ² (73 %)
BGF Gewerbe:	rund 8.800 m ² (8 %)
BGF Gesundheit:	0 m ² (0 %)
BGF Öffentl. Nutzung:	0 m ² (0 %)
BGF Mobilitätszentren:	rund 10.900 m ² (10 %)
BGF Bildung:	rund 11.000 m ² (10 %)
Anteil privates Grün:	rund 24.100 m ²
Anteil öffentliches Grün:	rund 8.000 m ²
Anteil Spielflächen:	rund 1.200 m ²

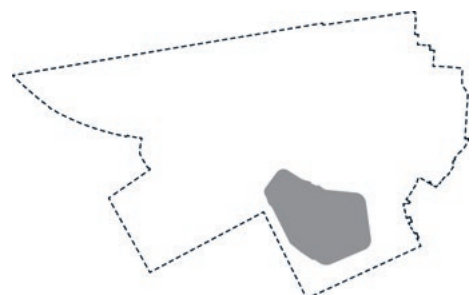




Abb. 201: Lageplan

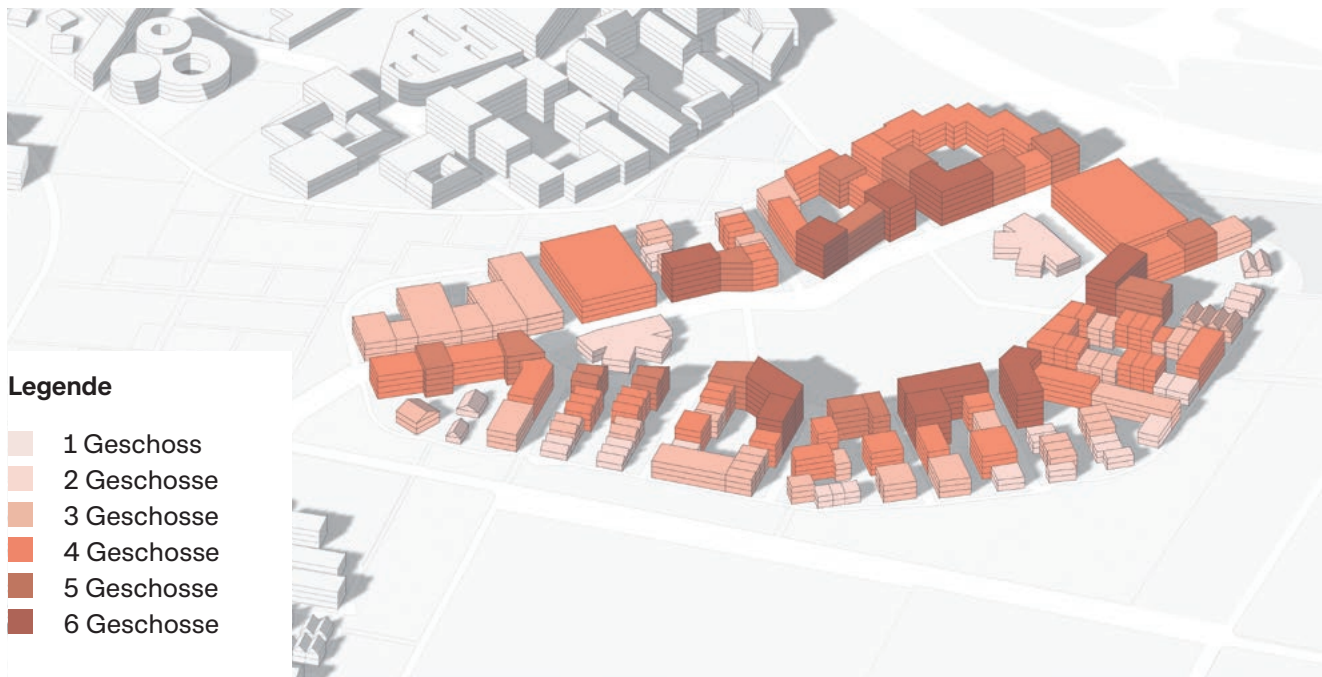


Abb. 202: Axonometrie Geschossigkeiten

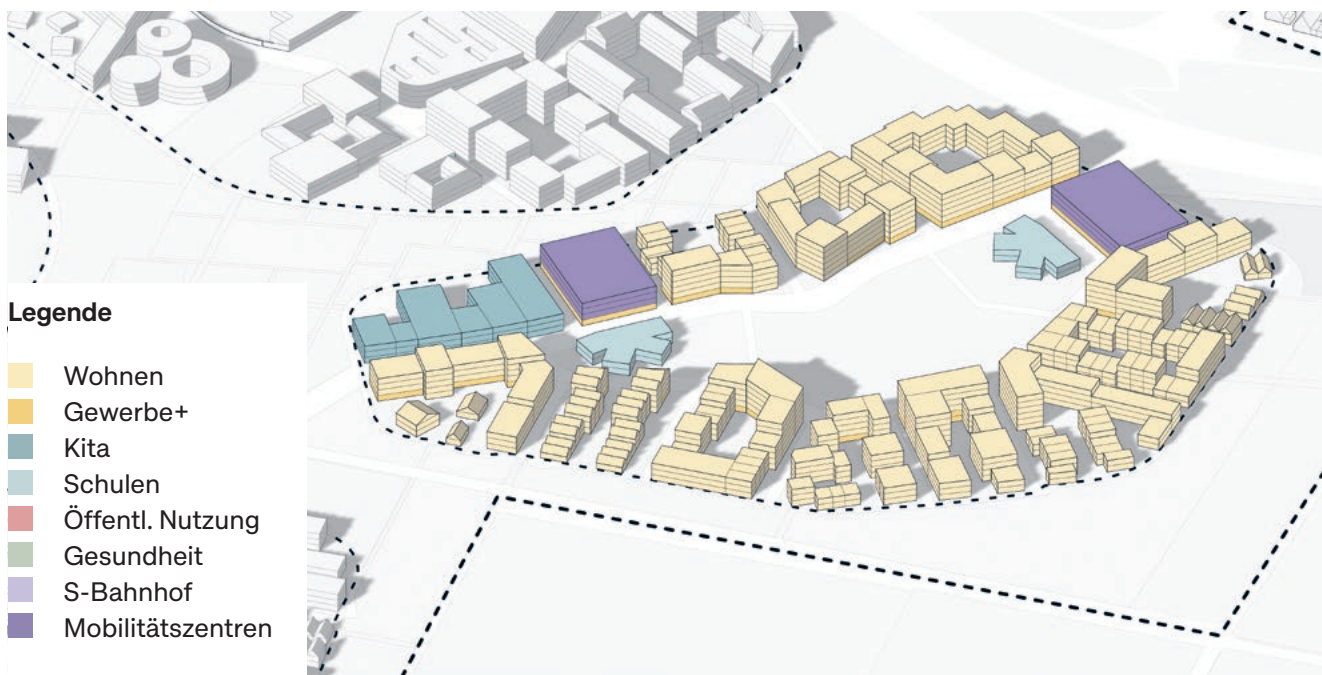


Abb. 203: Axonometrie Nutzungen



Abb. 204: Axonometrie

Hood Drei – Von Loopläufern und dem SV Turnveedel

Egal ob Triathlet*in oder Turner*in, in Woodhood kommt jede*r auf seine Kosten. Genau hier, im Norden von Hood Drei, kommen Freizeitsportler*innen und Interessierte zu beinahe jeder Tageszeit zusammen. Nach der Vereinssitzung trifft man sich gerne an einem der Büdchen. Obgleich Hood Drei die flächenmäßig kleinste Hood ist, kommen hier regelmäßig viele Menschen zusammen. Nicht nur zu Sportveranstaltungen, sondern auch an den offenen Werkstatttagen wird das Hood-Handwerk sichtbar. An zwei Wochentagen ist der lokale Markt der Magnet zwischen den Nachbarschaften: Es ist genau erkennbar, wo welches Gemüse angebaut wurde und was gerade Saison hat. Beeindruckend, wie viel die Menschen tatsächlich selbst vor Ort produzieren. Das Über- und Nebeneinander vielfältiger Funktionen und Stadtbausteine macht diese Hood besonders beliebt, und ist vor allem etwas für jene, die das und dem oder vorziehen.

Detaillierte Flächenangaben

Hooddichte von	0,72 – 2,76 GFZ
Durchschn. Geschosse:	4 Stockwerke
Wohneinheiten von	ca. 350
Einwohner*innen	ca. 800
BGF Wohnen:	rund 31.500 m ² (50 %)
BGF Gewerbe:	rund 5.800 m ² (9 %)
BGF Gesundheit:	0 m ² (0 %)
BGF Öffentl. Nutzung:	0 m ² (0 %)
BGF Mobilitätszentren:	rund 5.100 m ² (8 %)
BGF Bildung:	rund 21.200 m ² (33 %)
Anteil privates Grün:	rund 17.100 m ²
Anteil öffentliches Grün:	rund 1.500 m ²
Anteil Spielflächen:	rund 500 m ²

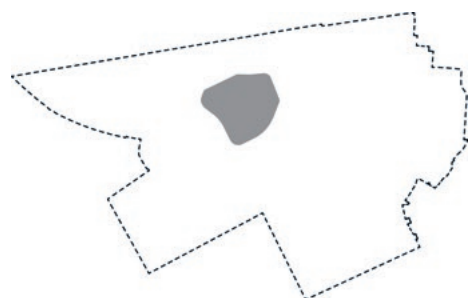


Abb. 205: Lageplan



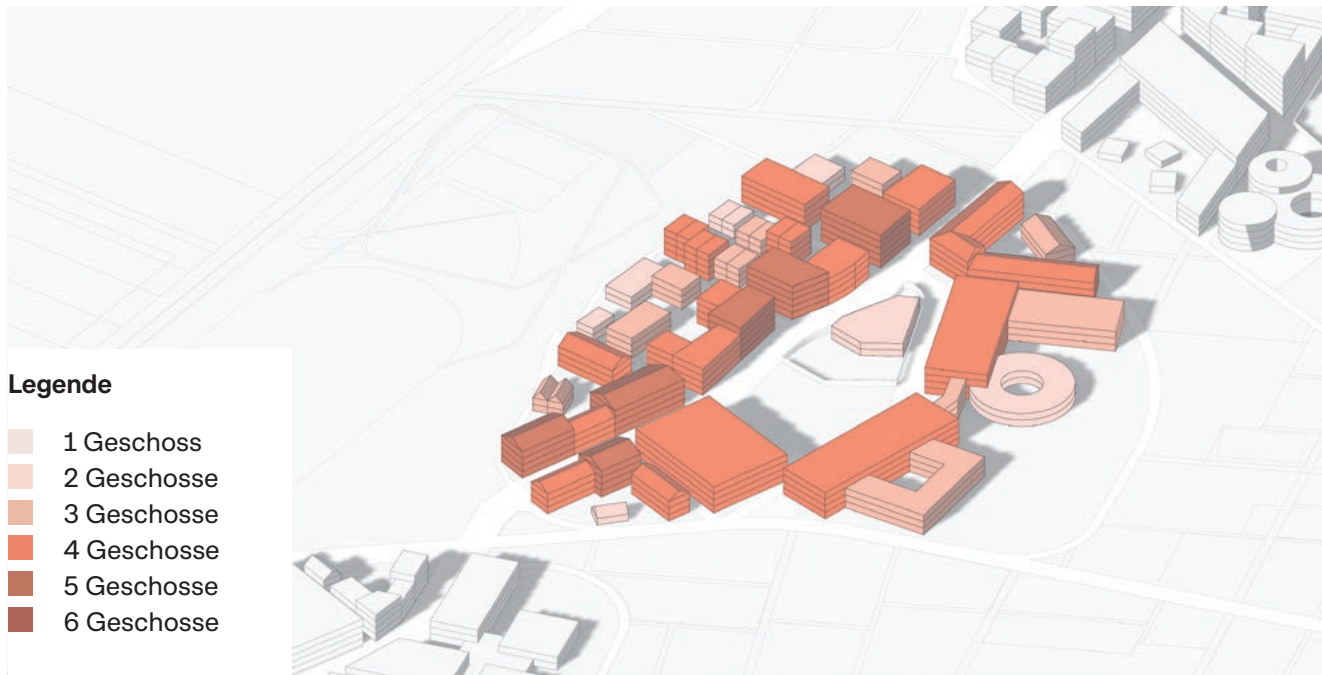


Abb. 206: Axonometrie Geschossigkeiten

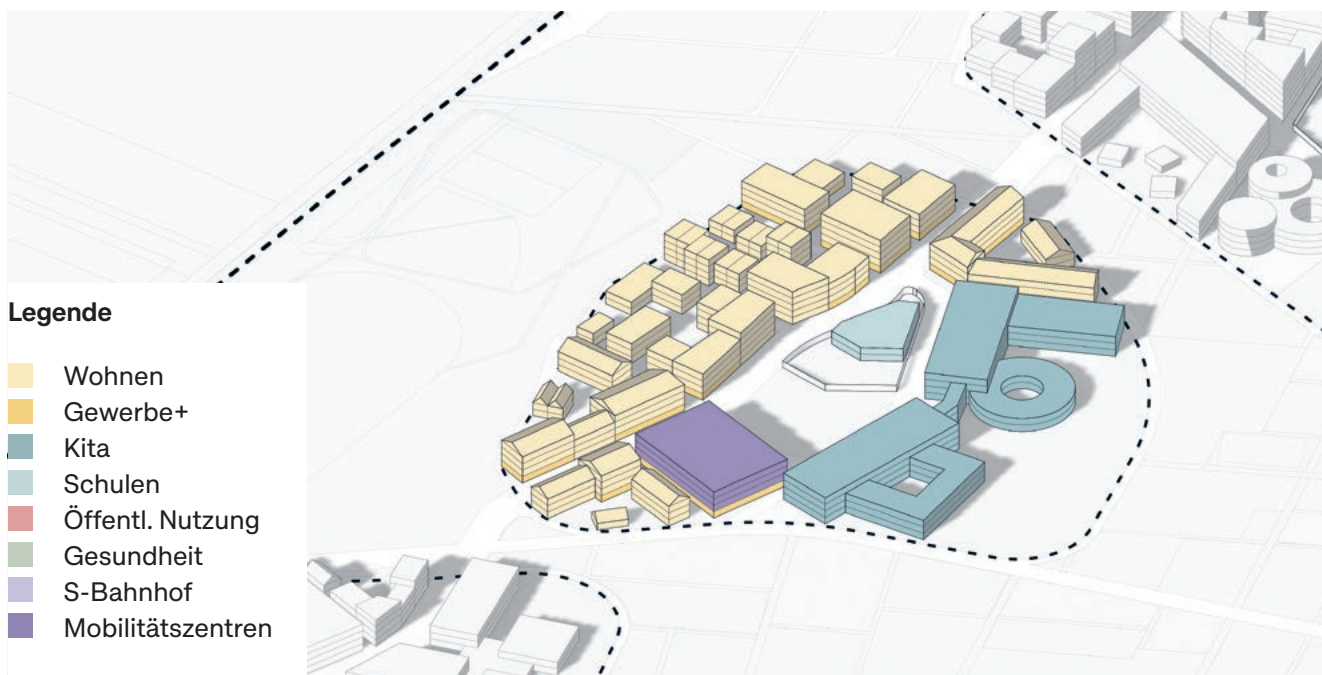
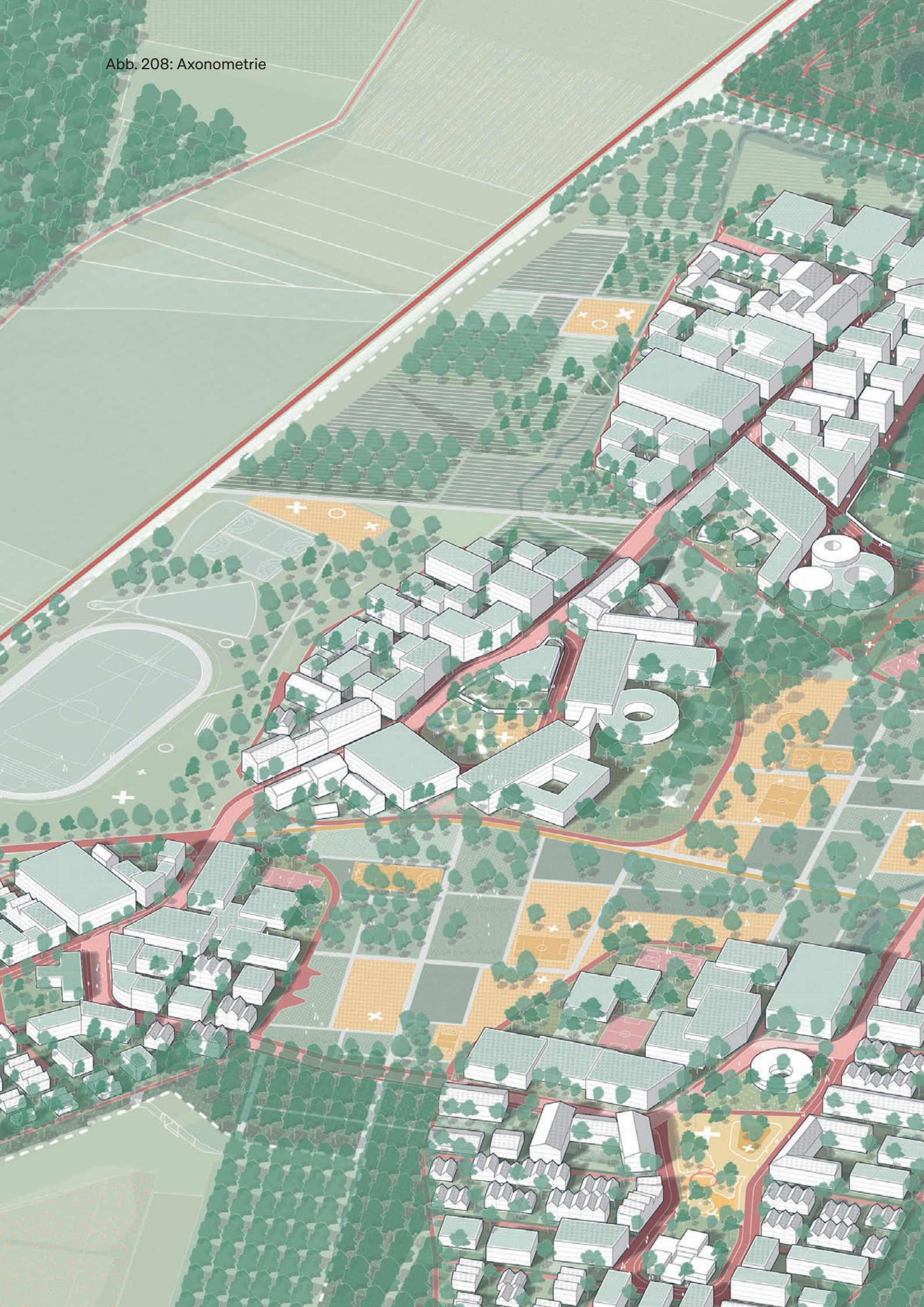


Abb. 207: Axonometrie Nutzungen

Abb. 208: Axonometrie



Hood Vier – Neue Bio-Büdchen zum Bützen

In Hood Vier geht es vor allem um das Miteinander. Jeder passt auf jeden auf, wer alt genug ist, kann bei der Hausaufgabenbetreuung, wer noch älter ist, kann Geschichten von früher erzählen. Hood vier ist gemacht für Menschen; die, die dort leben und arbeiten und solche, die sie dort besuchen und ihre Freizeit verbringen. Wer sich nicht entscheiden möchte, ob er nun das Stadt- oder Landleben will, ist in Hood Vier hier genau richtig. Umgeben von frisch aufgeforsteten Flächen lädt nicht nur die Grüne Mitte zum Spielen ein, auch das Umland verzaubert. Die Häuser sind gerade so hoch, dass aus dem obersten Stock noch im Blick behalten werden kann, was im Umfeld passiert.

Detaillierte Flächenangaben

Hooddichte von	0,63 – 3,18 GFZ
Durchschn. Geschosse:	3 Stockwerke
Wohneinheiten von	630 - 640
Einwohner*innen	ca. 1.440
BGF Wohnen:	rund 56.400 m ² (62 %)
BGF Gewerbe:	rund 4.900 m ² (5 %)
BGF Gesundheit:	0 m ² (0 %)
BGF Öffentl. Nutzung:	0 m ² (0 %)
BGF Mobilitätszentren:	rund 6.100 m ² (7 %)
BGF Bildung:	rund 23.800 m ² (26 %)
Anteil privates Grün:	rund 32.700 m ²
Anteil öffentliches Grün:	rund 3.000 m ²
Anteil Spielflächen:	rund 500 m ²

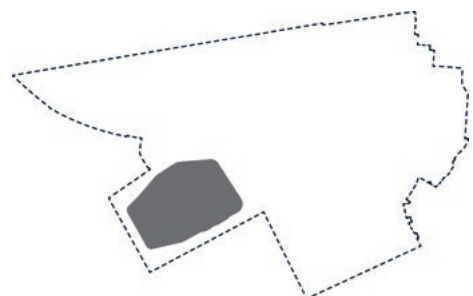




Abb. 209: Lageplan



Abb. 210: Axonometrie Geschossigkeiten

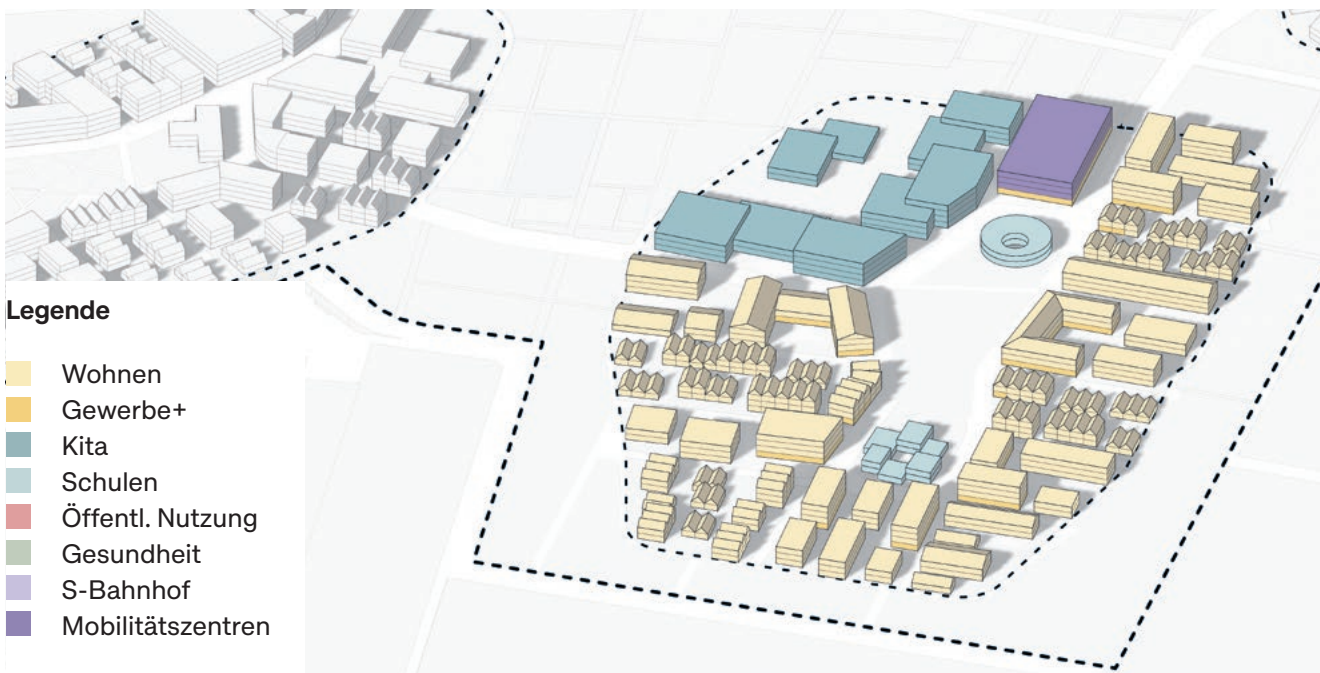


Abb. 211: Axonometrie Nutzungen



Abb. 212: Axonometrie

Hood Fünf – Kreuzfelder Gemeinschaftsgärten

Nachbar*innen laden zur Dachterrassenparty ein! Dort pflanzen sie Gemüse und Kräuter, die die exponierte Sonnenlage benötigen. Die Vorteile des Landlebens werden hier kombiniert mit urbanen Funktionen, ein Fakt, der nicht zum ersten Mal gestresste Innenstadtbewohnende anzieht und sie begeistert und erholt zurücklässt. Damit ausreichend Platz zum gemeinsamen Gärtnern zur Verfügung steht, sind die Häuser kleinteiliger, alles ist übersichtlicher, die Hoodmitte erinnert hier eher an einen Dorfkern. Die Bewohnenden kennen und mögen sich und sind stolz darauf, was Hood Fünf alles für die übrigen Hoods tun kann. Die stadtnahe Landluft riecht hier vor allem nach Entschleunigung und Erholung.

Detaillierte Flächenangaben

Hooddichte von	0,6 – 3,62 GFZ
Durchschn. Geschosse:	3 Stockwerke
Wohneinheiten von	440 bis 565
Einwohner*innen	ca. 1.300
BGF Wohnen:	rund 50.900 m ² (70 %)
BGF Gewerbe:	rund 6.100 m ² (8 %)
BGF Gesundheit:	0 m ² (0 %)
BGF Öffentl. Nutzung:	0 m ² (0 %)
BGF Mobilitätszentren:	rund 5.600 m ² (8 %)
BGF Bildung:	rund 10.000 m ² (14 %)
Anteil privates Grün:	rund 28.000 m ²
Anteil öffentliches Grün:	rund 3.200 m ²
Anteil Spielflächen:	rund 1.100 m ²

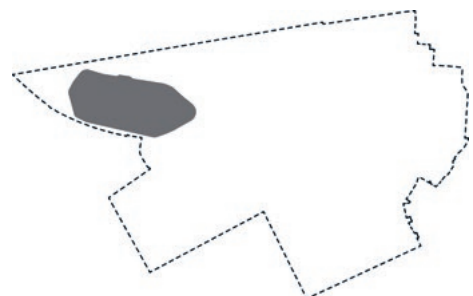




Abb. 213: Lageplan

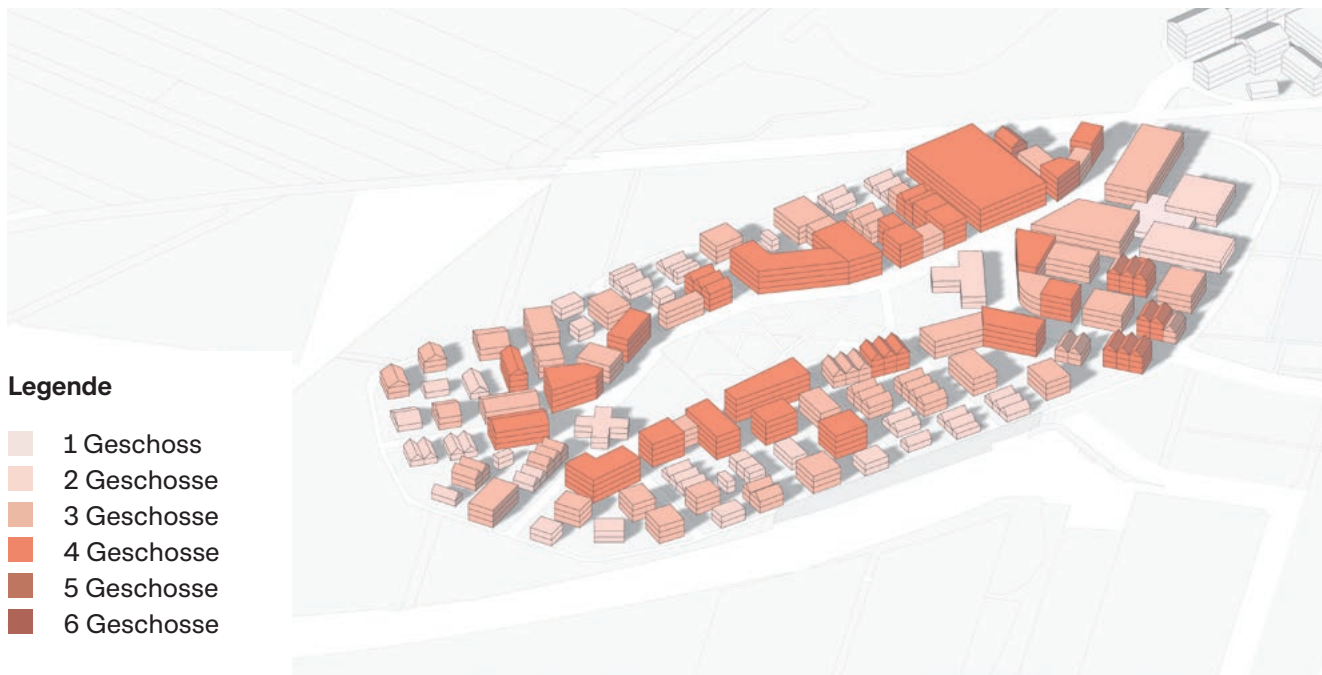


Abb. 214: Axonometrie Geschossigkeiten

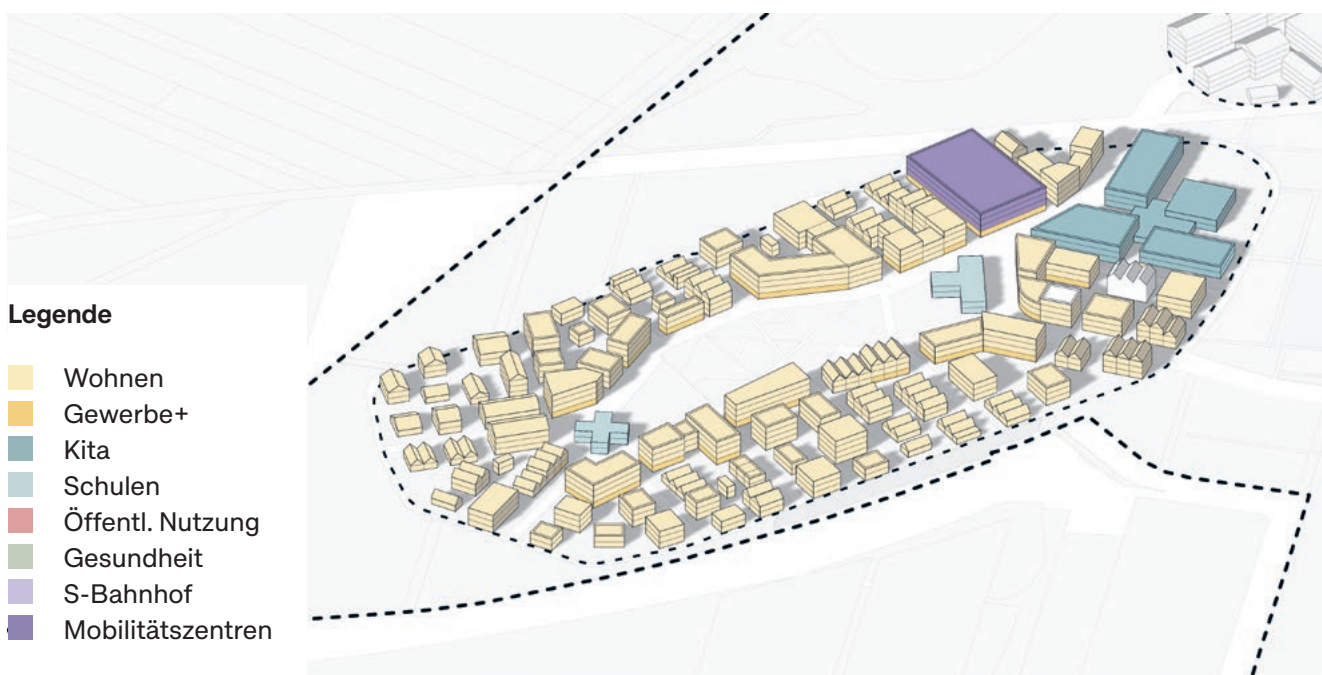


Abb. 215: Axonometrie Nutzungen



Abb. 216: Axonometrie

3.2 Lupenraum S-Bahn-Station

Ankommen in Köln-Kreuzfeld bedeutet: Verweilen wollen. Der Bahnhof und sein Umfeld sind Begegnungsräume, die die Stadtteile verbinden und an die Gesamtstadt anknüpfen.

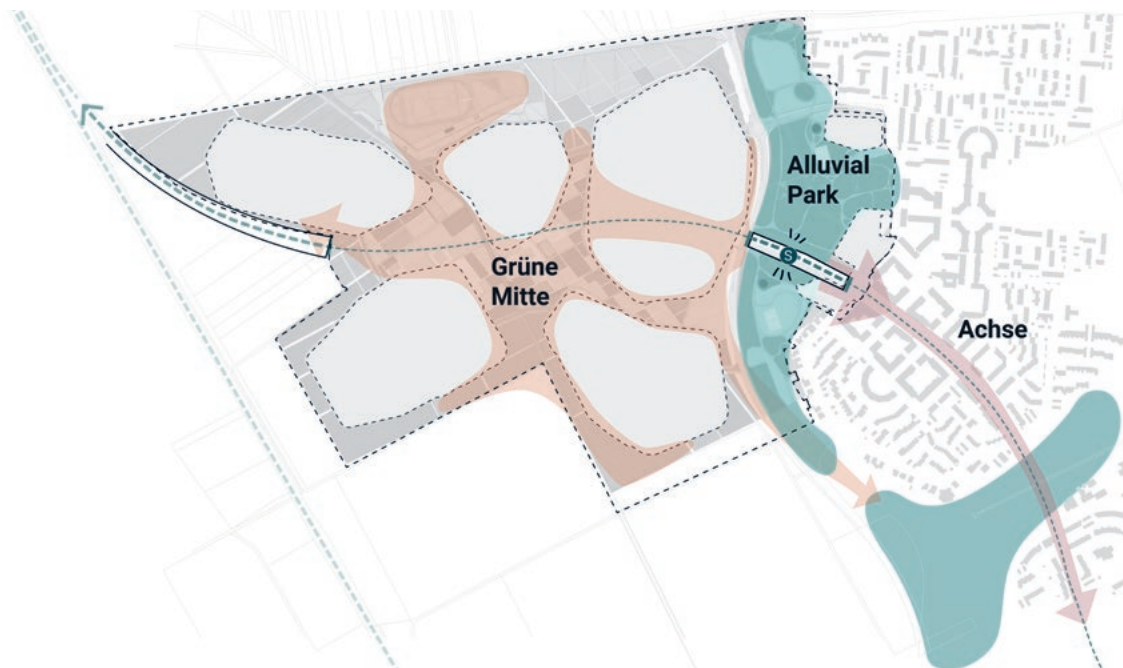


Abb. 217: S-Bahn-Infrastruktur in und um Köln-Kreuzfeld

Einführung.

Köln-Kreuzfeld wird als Stadtteil geplant, in dem die Pkw-Infrastruktur so weit wie möglich zugunsten des Langsamverkehrs (per Fuß und Rad) sowie des öffentlichen Nahverkehrs reduziert wird. Die Bewohner*innen Kreuzfelds sollen problemlos auf den eigenen Pkw verzichten können: weniger Autofahrten, mehr Bahn- und Busverkehr ist das Ziel. Damit das zukunftsweisende Mobilitätskonzept in Gänze erfolgreich umgesetzt werden kann, ist die Betrachtung von etwaigen Neu- und Umgestaltungen der S-Bahn-Station und deren Umfeld essenziell.

Anlass.

Die Bahnanlage und die zugehörige Infrastruktur sind in die Jahre gekommen und

generieren im aktuellen Zustand räumliche Nachteile. Mit einem maßgeschneiderten Entwurf kann die S-Bahn-Station zu einem Ankerpunkt im räumlichen Gefüge werden, um Blumenberg und Kreuzfeld zu verbinden. Eine große Chance ist dabei die besondere Lage – die Station ist eingebettet in den Alluvialpark –, die den Charakter des neu entwickelten, grünen Stadtviertels Köln-Kreuzfeld weiter unterstützen kann. Ihre Lage und die Funktion als urbanes Bindeglied machen die Bahnanlage zu einem besonderen Baustein, den es angemessen zu entwickeln gilt.

Angemessenheit in der Entwicklung bezieht sich dabei auf unterschiedliche Faktoren, vor allem aber auf die Funktion als künftiger Eingang eines belebten und begehrten Zu-

kunftsquartiers. Die neue S-Bahn-Station in Kreuzfeld sollte daher mit Kapazitäten geplant werden, die nachhaltig ausreichend Raum für Reisende, Radabstellanlagen, Taxi- und Busstände sowie weitere Infrastrukturen bieten. Ebenso kann auch die Stationsumgebung gestaltet werden, die eine zentrale Rolle in der Vernetzung direkt angrenzender Freiräume spielt.

Durch den Austausch mit Blumenberger*innen, relevanten Stakeholdern und den Nutzer*innen der Station heute konnte eine umfangreiche SWOT-Analyse des Raumes erstellt werden. So können die Chancen und

das immense Potenzial des Raumes für die Zukunft skizziert werden. Es geht weniger darum, wie der Raum konkret aussehen sollte, sondern vielmehr, was die S-Bahn-Station und ihr Umfeld leisten müssen.



Abb. 220: Bahnsteig und grüne Umgebung



Abb. 218: Treppenanlage der Station Blumenberg



Abb. 221: S-Bahn-Anlage mit Ost- und Westaufgängen



Abb. 219: Bahnaufgang West



Abb. 222: Infrastruktur der Station Blumenberg



Abb. 223: Rampenanlage der Station Blumenberg

Herausforderung und Chance zugleich ist die mittig durch das Planungsareal verlaufende S-Bahn-Anlage der Verbindung Blumenberg-Kreuzfeld. Das offene Stück Gleisführung wird von zwei Haltestellen eingeklammert, die als Vermittler zwischen Ost und West, aber eben auch der grünen Nord-Süd-Verbindung wirken.

Stärken – Wie sieht der Raum heute aus?
Übergeordnetes.

Die S-Bahn-Station Blumenberg befindet sich in einem grünen Umfeld. Die aktuell als Parkplätze genutzten Flächen auf der Blumenberger Seite befinden sich im Eigentum der DB und sind wertvolle Potenzialflächen. Es gab auch bereits Bemühungen, shared-mobility-Konzepte zu implementieren.

Raumspezifisches.

Die überdachten Radabstellanlagen werden häufig frequentiert, sicheres Radabstellen ist schon heute möglich.

Nutzungen.

Einzelhandelsflächen bestehen bereits auf der östlichen Seite der S-Bahn-Station (Ausgang Blumenberg), ihre Bedeutung kann durch ergänzende Nutzungen gestärkt werden.

Chancen – Welches Potenzial schlummert hier?

Übergeordnetes.

Der S-Bahn-Haltepunkt ist ein elementares Bindeglied zwischen Kreuzfeld und Blumenberg. Falls größere Investitionssummen zur Verfügung stehen, gibt es einen hohen Freiheitsgrad bei der Gestaltung.

Lage.

Mit der S-Bahn erreicht man in wenigen Minuten die Kölner Innenstadt. Eine verlässliche ÖPNV-Anbindung macht den Standort Kreuzfeld damit auch für Pendler*innen interessant und kurbelt die Besucher*innen

und Kund*innenfrequenzen an. Das zu erwartende Besucheraufkommen kann für eine Belebung des gesamten Umfeldes sorgen und somit Angsträume reduzieren. Die Lage des Bahnsteigs im Alluvialpark birgt Potenziale mit Blick auf Aufenthaltsqualitäten und Sichtbeziehungen.

Raumspezifisches.

Die Neugestaltung des S-Bahn-Umfelds birgt die Chance, Infrastruktur zu ergänzen und auszubauen, etwa um ein barrierefreies Fußgängerwegenetz, Mobilitätszentren, Fahrradparken sowie andere Nutzungen im öffentlichen Raum.

Sichere, wettergeschützte und qualitätsvolle Radabstellanlagen erleichtern den Umstieg vom eigenen Pkw auf das Rad als präferiertes Verkehrsmittel. Die besondere Bedeutung des Radverkehrs in Köln-Kreuzfeld muss schon hier mitgedacht werden.

Die unterschiedlichen Höhenlevel zwischen dem Bahnsteig und dem Anschluss zum jeweiligen Stadtviertel erzeugen ein spannendes gestalterisches Potenzial. Zur Herstellung von Barrierefreiheit braucht es Aufzugsanlagen bis auf die Gleisebene auf beiden Seiten der Station.

Nutzungen.

Es werden neue Nutzungen auf beiden Seiten der S-Bahn-Station implementiert. Sogenannte Ankernutzungen lenken Besucherströme zwischen Blumenberg und Kreuzfeld. Das neu ergänzte Angebot muss sensibel auf

die bereits bestehenden Angebote reagieren und darf hierzu keine Konkurrenzen erzeugen.

Entwicklung.

Die engagierte Stadtgesellschaft kann auf dem Weg der Umgestaltung mitgenommen werden und sich gegebenenfalls Möglichkeiten der Aneignung sichern. So entsteht auf natürliche Weise ein Verantwortungsbewusstsein für den Raum, die Gefahr von Vandalismus sinkt.

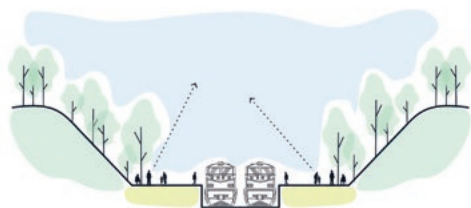


Abb. 224: Bahnsteig mit Blick ins Grüne



Abb. 225: Stationen mit Programmvietfalt

Schwächen – Wo weist der Raum heute Mängel auf?

Übergeordnetes.

Es gibt lediglich unterdimensionierte bzw. nicht vorhandene fußläufige Infrastruktur in Richtung Kreuzfeld, sowohl auf Bahnsteigebene als auch im umliegenden Wegenetz. Die S-Bahn-Station und das Umfeld sind nicht barrierefrei.

Auch die existierenden Treppenanlagen sind in die Jahre gekommen und für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen kaum zu bewältigen.

Raumspezifisch.

Während die etwa 260 m lange Bahnanlage die Stadtviertel in Zukunft von Ost nach West verbinden wird, ist sie heute eine spürbare Zäsur im Landschaftsraum des Alluvial-

parks, die durch die beidseitige Wallanlage von 5 m Höhe weiter verstärkt wird. Treppenanlagen, Rampe und Bahnsteig weisen bauliche Mängel auf. Die Orientierung ist eingeschränkt, ein urbaner Charakter des Stationsumfeldes fehlt.

Die Querung der Mercatorstraße ist aufgrund der hohen Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs unsicher. Aufgrund der Abwicklung des ruhenden Verkehrs besteht eine geringe Gestaltungsqualität im Bereich Blumenberg südlich des Supermarkts.

Die S-Bahn-Station selbst und das Stationsumfeld sind aktuell nicht barrierefrei. Auch die Treppenanlagen in Richtung Blumenberg stellen für mobilitätseingeschränkte Menschen eine Barriere dar. Die Treppenanlage Richtung Köln-Kreuzfeld ist gegenwärtig nicht nutzbar.

Die gegenwärtige Störungsanfälligkeit der Bahninfrastruktur und damit eine einhergehende unsichere Betriebsstabilität schwächen Blumenberg sowie Köln-Kreuzfeld als attraktiven Standort.

Risiken. Welche Folgen hätte eine ausbleibende Qualifizierung des Raums?

Übergeordnetes.

Der Ausbau der S-Bahn-Station ist ein Katalysator der Entwicklung für den neuen Stadtteil Köln-Kreuzfeld. Der Verzicht auf den eigenen Pkw, eine Änderung des Mobilitätsverhaltens kann nur gelingen, wenn die ÖPNV-Verbindungen eine attraktive und verlässliche Alternative darstellen.

Investitionen/Umfang der Sanierungen.

Die Schaffung einer hohen Gestaltqualität erfordert entsprechende Investitionsbereitschaft und -summen bei Stadt Köln & Go.Rheinland und weiteren beteiligten Stakeholdern.

Prozessgestaltung.

Die Planungsprozesse in Köln-Kreuzfeld und die Planungen der Deutschen Bahn sollten engmaschig aufeinander abgestimmt und synchronisiert werden, die Stadtgesellschaft soll mitgenommen werden.

Raumspezifisch.

Das Brückenbauwerk zur Mercatorstraße hat heute unterdimensionierte Öffnungen zur Straße hin, gegebenenfalls ist ein Neubau nötig. Die fehlenden Gehwegbreiten sowie mangelnde Flächen für etwaige Bushaltestellen stellen eine Herausforderung dar.

Bei der Brücke am Tunnel Blumenberg sind die Bahnsteigbreiten im Umfeld des Tunnelbauwerks unter anderem im Hinblick auf die zukünftige Auslastung zu prüfen. Die Flächen für eine barrierefreie Bushaltestelle an der Mercatorstraße in Richtung Norden erfordern gegebenenfalls die Nutzung von Teilflächen des heutigen Lärmschutzwalls. Flächen mit entsprechenden Lösungen sind jedoch aktivierbar. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Mercatorstraße im Stationsumfeld auf 30 km/h wäre notwendig. Alternativ sind bauliche Optionen denkbar.

Aufenthaltsqualitäten und Sicherheit.

Um künftig Angsträume zu vermeiden, muss neben der Belebung durch Nutzung ein ergänzendes Beleuchtungskonzept entworfen werden.

Die kostenintensive Sanierung, Umbaumaßnahmen oder eine Instandsetzung sollten durch ein entsprechendes Sicherheitskonzept vor Vandalismus geschützt werden. Um dem entgegenzuwirken, entsteht im Idealfall im Rahmen eines geeigneten Beteiligungsprozesses Verantwortungsbewusstsein für den Raum, stellenweise in Aneignung möglich.

Vision zur S-Bahn-Station.

Auf dieser Doppelseite sind erste konzeptionelle Gedanken zur Umgestaltung der Station festgehalten, ebenso wie einige wünschenswerte Qualitäten.

Charakter und Identität.

Jeder Bahnhof beziehungsweise jede Seite der Station hat einen eigenen Charakter, der zur Stadtteilidentität passt. Auf der westlichen Seite, am Eingang zu Köln-Kreuzfeld, herrscht urbane Atmosphäre, nahezu alle Stadtfunktionen finden sich in unmittelbarer Nähe. In Blumenberg steht das komfortable Wechseln des Verkehrsmittels im Vordergrund.

Maximale Funktionalität.

Bahnstationen können leistungsstarke Knotenpunkte im städtischen Raum sein. Die S-Bahn-Station muss täglich ein hohes Passagieraufkommen bewältigen können. Insbesondere in Kreuzfeld, einem autoarmen Quartier, wird dieses Talent zum wichtigen Pluspunkt. Von Sharingangeboten über Paketstationen bis hin zum Informationspunkt wird die Station zum wiedererkennbaren Anlaufpunkt.

Fahrradinfrastruktur.

In Kreuzfeld liegt der Fokus auf nichtmotorisierten Verkehren. Beim Wechsel von Rad zu Bahn sind daher effektive Angebote zum Radparken und Leihen notwendig. Abstellmöglichkeiten auf dem Platz ebenso wie im Gebäude werden Teil des Stationskontextes und sind in diversen Variationen denkbar. Ein direkter Zugang auf Bahnsteigebene etwa macht Parkstationen besonders attraktiv.

Plaza und Station.

Die Bahnstation in Köln-Kreuzfeld wird nicht als isolierte Mobilitätsinsel konzipiert, sondern viel mehr als Bahnhofslandschaft, die den angrenzenden städtischen Raum und die dazugehörigen Gebäude mit einschließt.

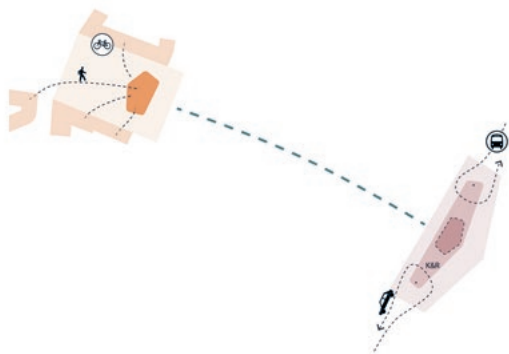


Abb. 226: Zwei Bahnhöfe - zwei Stadtteilidentitäten

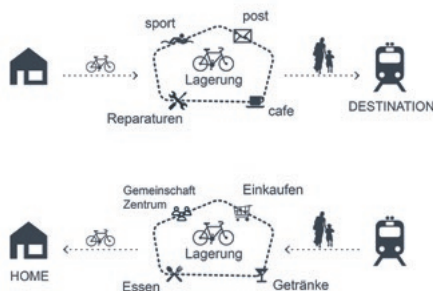


Abb. 227: Maximale Funktionalität

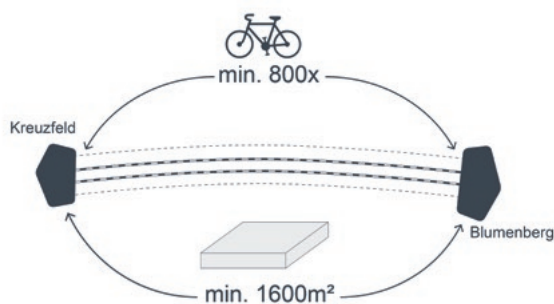


Abb. 228: Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur

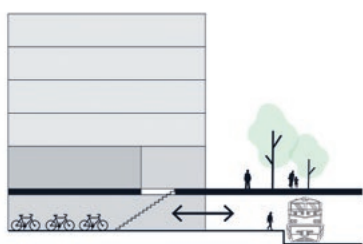


Abb. 229: Plaza mit Bahnsteigfronten



Abb. 230: Aktive Plaza und Bahnhofslandschaft

Der Anschluss an weitere Funktionen wird über den Quartiersplatz geregelt und gestalterisch sowie funktional in den Raum eingepasst. Die Plaza soll dabei im Sinne der Woodhood einen grünen Charakter behalten und etwa mit Baumgruppen und Pflanzelementen ausgestattet werden. Die Großzügigkeit des Raumes wird durch eine konzentrierte und smarte Verteilung der Programme erhalten und nutzbar gemacht. Die unterschiedlichen Höhenlevel von Gleisebene und Bahnhofsvorplatz können funktional in die Gebäude aufgenommen werden.

Bedeutung des Alluvialparks innerhalb des Raums der S-Bahn-Station.

Der Alluvialpark schließt auf Blumenberger Seite an wichtige Freiraumachsen wie die verlängerte Vogelsbergstraße und die südlich fortlaufenden Parkflächen des Parks Blumenberg an, wodurch der neue Freiraum zum wesentlichen Verbindungsstück im bestehenden Netzwerk wird. Auf der Seite des neuen Quartiers vermittelt der Alluvialpark zwischen dem Quartierseingang nach Köln-Kreuzfeld und der aktiven Grünen Mitte, die alle neuen Nachbarschaften zusammenführt.

Der Alluvialpark ist auf Gleisebene gegenwärtig zwar kaum wahrzunehmen, beim Ankommen auf der oberen Ebene aber fallen die hohe Dichte an Bestandsbäumen und die prägnante Topografie sofort ins Auge. Sie soll in Zukunft von einer Zäsur zum Bindeglied von Freiraum und Stadt transformiert werden.

Die Topografie als gestalterisches Mittel zu nutzen, um Park und angrenzende Stadtviertel gleichermaßen einzubinden, ist ein vielseitiger Ansatz und erlaubt multifunktionale Raumerlebnisse zwischen Lärmschutz, Bahnsteigzugang und visueller Verbindung. Eine Umsetzung dieser Strategie ist etwa durch die Ausgestaltung der Parkwege



Abb. 231: Aktive Plaza und Bahnhofslandschaft

möglich oder durch den Entwurf von Gebäudesockeln, die mit öffentlichen Foyers bis an die Bahnsteigebene reichen.

Wie weiter?

Die beiden Bahnhöfe der S-Bahn-Station sind Stadteingänge und sollten einen starken Auftakt in die Nachbarschaften etablieren. Jeder Bahnhof hat dabei seinen eigenen Charakter, entsprechend unterschiedlich sind ihre Anforderungen und programmatischen Stärken, wenn es um die künftige Ausgestaltung geht.

Die Station Kreuzfeld und der zugehörige Bahnhofsvorplatz sind gleichzeitig auch Teil des zentralen Kreuzfelder Stadtplatzes in Hood Eins, ihre Wirkung ist also auch von repräsentativer Relevanz. Vorplatz und Umfeld können im Sinne des Woodhood-Konzepts urban, aber offen und mit Blick ins Grün angelegt werden. Nutzungen des täglichen Bedarfs, vor allem solche, die zum Verweilen einladen, werden um diesen Platz organisiert und einfach zugänglich gemacht. Bodenbeläge, Bäume und schattenspendende Elemente sorgen für ein angenehmes Mikroklima.

Auch auf die Verkehre der direkt anschließenden Mercatorstraße muss planerisch adäquat reagiert werden, indem die Querungen und Haltestationen straßenseitig sichtbar ausgebaut werden. Je nach Investitionsbereitschaft können derzeit unterschiedliche Szenarien getestet werden, die den Möglichkeitsraum von gering invasiv bis hin zu einem umfassenden Ausbau aufspannen. Die Gestaltungsoptionen lassen sich am besten im Rahmen eines architektonischen Wettbewerbs diskutieren, der in jedem Fall den gesamten Lupenraum zum Untersuchungsgegenstand machen sollte.

Die S-Bahn-Station ist ein Katalysator der Entwicklung für Köln-Kreuzfeld.



4. Anhang



4.1 Flächenbilanz

[illegible]

* Intensiv genutzte Landschaft inkl. Lärmschutzwall ** Der planungsursächliche Mehrbedarf nach KoopBLM wird im weiteren Planungsprozess validiert. *** Sportflächen Grundschulen

4.2 Glossar

Baugemeinschaft.

Der Zusammenschluss von mehreren privaten Haushalten dient dem Zweck, gemeinsam zur Eigennutzung oder Vermietung an Wohnen oder Gewerbe ein Gebäude zu planen. Dadurch können sich die zukünftigen Nutzer*innen schon in der Planungsphase einbringen und das Gebäude nach ihren Bedürfnissen gestalten.

Blau-grüne Infrastruktur.

Blau-grüne Infrastruktur umfasst sowohl natürlich gewachsene als auch naturnah angelegte Grün- und Wasserflächen, die als Netzwerk geplant und unterhalten werden. In ihrer Gesamtheit sichert sie die biologische Vielfalt und Leistungsfähigkeit des Ökosystems in Städten und erbringt darüber hinaus Vorteile für Klima und Aufenthaltsqualität.

Büdchen.

Das Büdchen ist ein für Köln typischer kleiner Kiosk. Köln besitzt eine eigene traditionsreiche Büdchen-Kultur, die in der Zeit der Industrialisierung entstand.

Carsharing.

Es soll den zukünftigen Nutzer*innen die Möglichkeit bieten, sich flexibel von Kreuzfeld zu anderen Orten zu bewegen, die nicht mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV erreichbar sind, oder Fahrten durchzuführen, bei denen größere Lasten transportiert werden müssen, für die ein Lastenrad nicht geeignet ist. Bei solchen Systemen wird eine Fahrzeugflotte (in der Regel verschiedene Fahrzeugtypen vom Kleinwagen bis zum Transporter) an festen Stationen in den Mobilitätshubs zur Verfügung gestellt. Carsharing ist ein effizientes Angebot, um den Verzicht auf ein eigenes Auto zu ermöglichen.

Cluster.

Die Ansammlung von mehreren Gebäuden oder Räumen, die in Austausch treten und dadurch eine gemeinsame Einheit bilden.

Entwicklungsgesellschaft.

Eine Gesellschaft der Stadt, die die Projektentwicklung – Konzeption, Erstellung und Fertigstellung – von Immobilien übernimmt.

Essbarer Wald.

Darunter fallen wild bzw. in der Natur wachsende Pflanzen, die zum Verzehr geeignet sind. Esswälder fördern Nahrungsvielfalt, Biodiversität, Gemeinschaft und vieles mehr.

FFH-Gebiet.

FFH-Gebiet bezeichnet eine unter Natur- oder Landschaftsschutz stehende Fläche, die dem Schutz von Lebensraumtypen dient. FFH-Gebiete bilden gemeinsam mit den Europäischen Vogelschutzgebieten das Netzwerk Natura 2000.

Gartenstadt.

Die Gartenstadt ist ein erstmals im 19. Jahrhundert in Großbritannien aufgekommenes städtebauliches Leitbild. Sie soll die Vorteile von Stadt- und Landleben in der Planung miteinander vereinen und legt Schwerpunkte auf Freiraum, Selbstversorgung sowie gemeinschaftliche Verwaltung und Besitz.

Graue Energie.

Die gesamte Energie, die für Materialherstellung, Transport und Bau sowie Betrieb, Instandhaltung und Abriss eines Gebäudes benötigt wird.

Grüne Mitte.

Zentral in Kreuzfeld gelegener Grün- und Freiraum, der die verschiedenen Hoods miteinander verbindet. Die Grüne Mitte bietet Raum für Bewegung und Erholung. Im Sinne einer Bildungslandschaft ist sie der Ort, um den sich die Kreuzfelder Schulen gruppieren sollen.

Habitat.

Das Habitat, im Deutschen meist mit Lebensraum übersetzt, bezeichnet in der Biologie den charakteristischen Aufenthaltsbereich einer bestimmten Tier- oder Pflanzenart.

Hood.

Eine Hood ist ein Quartier bzw. eine Nachbarschaft im Stadtteil.

Hoodmitte.

In der jeweiligen Nachbarschaft (Hood) zentral gelegener Grün- und Freiraum sowie Quartierstreffpunkt. Hier sollen die Kreuzfelder Kitas angesiedelt werden.

Infostehle.

Die Nutzenden sollen über eine Infostele über Mobilitätsangebote und Wege im Quartier und ggf. zusätzlich durch digitale Echtzeitabfahrtstafeln über Angebote des ÖPNV informiert werden. Informationen über Abfahrtsorte und -zeiten sind für die Fortbewegung im Quartier von zentraler Bedeutung. Ein gut sichtbarer Monitor in der Nähe des Ausgangs am Mobilitätshub mit aktuellen Abfahrtszeiten des ÖPNV sensibilisiert für die verschiedenen Angebote.

Kampfbahn Typ C (nach DIN 18035-1)

Geeignet für geringe leichtathletische Aktivitäten wie Training in Schule und Verein sowie Freizeitsport. Mindestens vier Rundbahnen, Einzelbahnanlagen nach Bedarf innerhalb der Sportanlage.

KEP-Logistik.

Die Abkürzung KEP steht für den Kurier-, Express- und Paketdienst. Bei Kurierdiensten handelt es sich um Lieferungen, die normalerweise persönlich und auf direktem Weg zugestellt werden, ohne das Umschlagslager eines Händlers zu kreuzen.

Kettenhaus.

Es bezeichnet ein Reihenhauses mit dazwischenliegenden Nutzgebäuden wie z. B. Garagen, sodass die Wände der einzelnen Wohneinheiten nicht direkt aneinanderschließen.

Klimaresilienz.

Klimaresilienz beschreibt die Widerstandsfähigkeit sozial-ökologischer Systeme gegenüber den Folgen des Klimawandels.

Kooperatives Baulandmodell (KoopBLM).

Das Kooperative Baulandmodell der Stadt Köln verpflichtet Bauherr*innen, Investor*innen sowie Vorhabenträger*innen bei Planvorhaben, die einen Bebauungsplan benötigen, 30 Prozent der Wohnungen im öffentlich geförderten Segment zu errichten, vorausgesetzt, es entstehen mehr als 1.800 m² Geschossfläche für Wohnzwecke.

Landschaftsgestalterische Planung.

Die landschaftsgestalterische Planung dient der Einbringung landschaftsplanerischer und ökologischer Inhalte und Zielvorstellungen.

Lastenanhänger.

Lastenanhänger sind elektronisch unterstützte Transportmittel, die einfach von Hand gezogen oder aufgrund einer Geschwindigkeitsunterstützung von bis zu 25 km/h an Fahrräder angehängt werden können. Mit Lastenanhängern können Güter schnell und einfach mit geringem Kraftaufwand auf der letzten Meile transportiert werden. In Kreuzfeld können damit zum Beispiel Einkäufe und Pakete bis in die Wohnung transportiert werden.

Loop.

Ein Loop ist ein ringförmiges Erschließungssystem mit (unterschiedlicher) baulicher Ausgestaltung – je nach geplanter Mobilität- und Verkehrsnutzung. Die Loops stellen die verkehrliche Erschließung und Anbindung des Stadtteil sicher.

Mikromobilitätsflotte.

Durch Lastenfahrräder, Microcarrier etc. können sperrige Güter auch ohne Pkw bequem transportiert werden. Die Anschaffungskosten stellen häufig eine Barriere dar, die bereits mit Kaufprämien und anderen Subventionen adressiert werden, auch der Verleih ist eine attraktive Alternative. Externen Dienstleistern kann ein entsprechendes Angebot von Sackkarren, Leih-Trolleys und/oder Fahrrädern den Umstieg innerhalb des Quartiers ermöglichen.

Multicodierung.

Sinnvolle Überlagerung und Verknüpfung verschiedener Nutzungen und Funktionen.

Naturnahe Gestaltung.

Eine naturnahe Fläche ist ein Bereich, der in erster Linie der Erhaltung oder Wiederherstellung der Natur dient; naturnahe Flächen können sich auf dem Gelände des Standorts befinden (z. B. Dächer, Fassaden, Wasserableitungssysteme).

Ökokorridor.

Ökokorridore sind Streifen eines Lebensraumtyps, die zwei isolierte (meist größere) Lebensräume miteinander verbinden.

Parzellierung.

Unter Parzellierung versteht man die rechtliche Einteilung der Grundstücke eines Bebauungsplans, die den Bauherr*innen Baufreiheit innerhalb des dafür festgelegten Regelwerks (soziale Verantwortung, Wertbeständigkeit oder Gewinn) zugesteht.

Permeable Fläche.

Eine permeable Fläche ist eine durchlässige Fläche. Im Kontext der Planung bezieht sich dies insbesondere auf Niederschlagswasser.

Polyzentrisch.

Dies bezeichnet eine Struktur mit mehreren Zentren. Im Kontext der Planung bezieht sich das auf die Hoodmitten, die innerhalb des Planungsgebiets mehrere Zentren bilden.

Programmierung (räumlich).

Die räumliche Programmierung beschreibt die Gestaltung, Ausstattung und geplante Nutzung des Raums. In der Freiraumplanung kann damit etwa die räumliche Verortung eines Spielplatzes, einer Baumgruppe oder eines Radweges in einem bestimmten Areal gemeint sein.

Raumkante.

Der Raum wird durch das behutsame Setzen eines Baukörpers definiert, bspw. durch das Fassen eines Platzes oder Straßenraums.

Regenwassermanagement.

Regenwassermanagement reguliert und organisiert gezielt Niederschlagswasser. Es entlastet Kanalisation und Fließgewässer und unterstützt den natürlichen Wasserkreislauf vor Ort.

Retentionsflächen.

Eine Retentionsfläche ist ein Begriff aus der Wasserwirtschaft und bezeichnet eine zu meist tiefer neben einem Fließgewässer liegende Fläche, die im Falle eines Starkregenereignisses als Überflutungsfläche genutzt werden kann.

Schwammstadtprinzip.

Ein stadtplanerisches Prinzip, das anfallende Regenwasser nicht in Kanälen abzuleiten, sondern direkt vor Ort zu speichern, um Starkregenereignisse zu verringern und das Ökosystem sowie das Stadtklima in seiner Resilienz zu stärken.

**Service rund ums Fahrrad/
Self-Service-Station.**

Fahrradreparaturstationen sind Service-Angebote, die die Nutzung von Fahrrädern attraktiver machen. So können leichte Reparaturen bequem und zügig selbst durchgeführt werden. Mögliche Elemente sind eine Aufhängung für Fahrräder, Reparaturwerkzeug, Luftpumpen, Fahrradreinigungsmöglichkeiten und ggf. Automaten mit Fahrradschläuchen oder Ersatzteilen. Diese sollten an nachfragestarken Orten für alle Nutzenden zugänglich sein. Je Mobilitätshub sollte eine Self-Service-Station mit 3 – 5 m² eingeplant werden.

Suffizienz.

Suffizienz meint das Bestreben, aufgrund der begrenzten natürlichen Ressourcen und den Auswirkungen des Klimawandels einen möglichst geringen Rohstoff- und Energieverbrauch zu erreichen.

Synergie.

Der positive Effekt, der z. B. durch den Zusammenschluss mehrerer unterschiedlicher Nutzungen in einem Gebäude entsteht, die sich gegenseitig fördern. Durch Synergien entstehen neue qualitätsvolle Räume für den Menschen.

SWOT-Analyse.

SWOT-Analyse bedeutet Analysis of Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats. Die Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse ist eine Technik, aus deren Ergebnissen konkrete Zielsetzungen und Maßnahmen für ein Projekt oder Entwicklungsvorhaben abgeleitet werden können.

Typologie.

Die wissenschaftliche Einteilung von Gebäuden in Gruppierungen nach architektonischen und funktionalen Gesichtspunkten.

Urbane Agrikultur.

Der Begriff bezeichnet gärtnerische und landwirtschaftliche Tätigkeiten, die in einem städtischen Umfeld stattfinden und sich dort mit sozialen, ökologischen, ökonomischen und/oder gestalterischen Beziehungen befassen. Sie umfassen sowohl Klein- und Schrebergärten als auch landwirtschaftliche und gartenbauliche Betriebe sowie kollektive Bewirtschaftungsformen.

Zirkularität.

Die nachhaltige Verarbeitung von Materialien in einem Gebäude, sodass sie beim Abriss ohne Qualitätsverlust zurückgebaut und in ein neues Gebäude implementiert werden können.

4.3 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Titelseite: Visualisierung Grüne Mitte I Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	1
Abb. 2: Lageplan	6
Abb. 3: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	10
Abb. 4: Axonometrie Woodhood Kreuzfeld	12
Abb. 5: Verortung	14
Abb. 6: Luftbild I Stadt Köln	16
Abb. 7: Blick auf Blumenberg I Stadt Köln	18
Abb. 8: Luftbild I Stadt Köln	18
Abb. 9: Blick auf südliche Grenze Hood Zwei I Stadt Köln.	19
Abb. 10: Blick auf Hood Vier und Fünf I Stadt Köln	19
Abb. 11: Vor-Ort-Safari im September 2022 I ADEPT.	21
Abb. 12: Heute – Ein Raum voller Möglichkeiten	22
Abb. 13: Morgen – Eine neue Art des Zusammenlebens.	23
Abb. 14: Woodhood Kreuzfeld.	23
Abb. 15: Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.03.2023 I Urbanista ..	25
Abb. 16: Phase 0	27
Abb. 17: Phase 1	28
Abb. 18: Phase 2	29
Abb. 19: Phase 3	30
Abb. 20: Kreuzfelder*innen sind am liebsten draußen. I Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	33
Abb. 21: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	35
Abb. 22: Verortung der Hoods.	37
Abb. 23: Baufelder	38
Abb. 24: Nutzungen Obergeschoss.	40
Abb. 25: Nutzungen Erdgeschoss	41
Abb. 26: Körnung der Hoods	43
Abb. 27: Geschossigkeiten.	44
Abb. 28: Durchlässiger Blockrand	46
Abb. 29: Riegel.	46
Abb. 30: Gebäudetypologien.	47
Abb. 31: Reihen- und Kettenhäuser.	47
Abb. 32: Sonderbauten und Punkte	47
Abb. 33: Verortung Wohnungstypologien	49
Abb. 34: Verortung altersgerechter Wohnformen	51
Abb. 35: Theodora House, Kopenhagen I Rasmus Hjortshøj für ADEPT.	52
Abb. 36: Theodora House, Kopenhagen I I Rasmus Hjortshøj für ADEPT.	52

Abb. 37: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus I I Rasmus Hjortshøj für ADEPT.....	53
Abb. 38: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus I I Rasmus Hjortshøj für ADEPT.....	54
Abb. 39: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus I I Rasmus Hjortshøj für ADEPT.....	54
Abb. 40: Harbour Houses, Aarhus I I Rasmus Hjortshøj für ADEPT	54
Abb. 41: Harbour Houses, Aarhus I I Rasmus Hjortshøj für ADEPT.....	55
Abb. 42: Harbour Houses, Aarhus I I Rasmus Hjortshøj für ADEPT.....	55
Abb. 43: Diagramm Wohnungstypen	56
Abb. 44: Axonometrie Baugemeinschaften	57
Abb. 45: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	61
Abb. 46: Landschaftsgestaltungsplan	63
Abb. 47: Übergeordnete Landschaftsstruktur	63
Abb. 48: Übergeordnetes Landschaftskonzept	64
Abb. 49: Waldstrukturen.....	65
Abb. 50: Freiraumelemente um Köln-Kreuzfeld.....	65
Abb. 51: Übergeordnetes Freiraumkonzept Woodhood	66
Abb. 52: Konzeptschnitt produktive Landschaft	67
Abb. 53: Konzeptschnitt Grüne Mitte	67
Abb. 54: Konzeptschnitt Alluvialpark	67
Abb. 55: Grünflächenplan: Produktive Landnutzung	68
Abb. 56: Anbau fördert gemeinschaftliche Interaktion I Karres en Bran	69
Abb. 57: Gemeinschaftsobstgärten und Permakultur I Karres en Brands	69
Abb. 58: Konzeptschnitt produktive Landnutzung	70
Abb. 59: Konzeptschnitt produktive Landnutzung	70
Abb. 60: Grünflächenplan mit „Grüner Mitte“ und intensiv genutzter Landschaft	71
Abb. 61: Artenreiche und informelle Parklandschaft I Karres en Brands	72
Abb. 62: Gemähter Weg im Quirijn Park, Tilburg I Karres en Bra.....	72
Abb. 63: Konzeptschnitt Grüne Mitte mit Spiellandschaft und Wäldchen.....	72
Abb. 64: Konzeptschnitt	72
Abb. 65: Aufbau Hoodmitten.....	74
Abb. 66: Grünfläche mit Spielelementen I ADEPT	75
Abb. 67: Quirijn Park, Tilburg I Karres en Brands	75

Abb. 68: Konzeptschnitt Gemeinschaftsgarten	75
Abb. 69: Konzeptschnitt Generationentreff	75
Abb. 70: Konzeptschnitt Straßenraum	75
Abb. 71: Konzeptschnitt Retentionslandschaft	75
Abb. 72: Übergeordnete Funktionen des Alluvialparks	76
Abb. 73: Grundprinzipien Pflanzkonzept	77
Abb. 74: Pflanzkonzept gesamt.	78
Abb. 75: Integrierte Sport- und Spiellandschaft.	80
Abb. 76: Sport und Spiel integriert im Freiraum I Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	81
Abb. 77: Quirijn Park, Tilburg I Karres en Brands	81
Abb. 78: Konzeptschnitt, Lärmschutz als Tribüne	82
Abb. 79: Konzeptschnitt, Lärmschutz mit Gehölzpflanzungen	82
Abb. 80: Konzeptschnitt, Sportanlage Nord und Spielplatz mit Bewegungsangeboten	82
Abb. 81: Konzeptschnitt, Sportanlage Nord mit Übergang zu Hood Drei	82
Abb. 82: Urbane Landwirtschaft.	83
Abb. 83: Parks und Landschaft.	83
Abb. 84: Hoodmitten	83
Abb. 85: Spielflächen.	83
Abb. 86: Straßen und Wege.	84
Abb. 87: Schulhöfe	84
Abb. 88: Flächen der Sportanlage Nord.	84
Abb. 89: Wasser	84
Abb. 90: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	86
Abb. 91: Energiekonzept für Kreuzfeld	88
Abb. 92: Waldgebiete als Puffer oder zur Abkühlung durch Wind .	90
Abb. 93: Lücken in der Baumbepflanzung lassen kühle Luft in den Park eindringen	91
Abb. 94: Dichtes Grün im Herzen jeder Kreuzfelder Hood	91
Abb. 95: Grüne Nachbarschaftsstraßen mit durchlässigen Oberflächen	92
Abb. 96: Möglichst hoher Anteil Gründächer	92
Abb. 97: Dachbegrünung bei 50 % Auslastung.	93
Abb. 98: Katrinebjerg Dept. 76, Aarhus I ADEPT	94
Abb. 99: Harbour Houses, Aarhus I ADEPT	95
Abb. 100: Kohlenstoff-Emmissionen-Bauphase der Straßen per Hood.	96
Abb. 101: Zirkularität	97
Abb. 102: De Boel Dachgarten I Karres en Brands	98
Abb. 103: Urban water storage I Karres en Brands	98
Abb. 104: Statens Museum, CPH I Karres en Brands	98

Abb. 105: Quirijn Park, Tilburg Karres en Brands.....	99
Abb. 106: Quirijn Park, Tilburg Karres en Brands.....	99
Abb. 107: Bosrijk, Eindhoven Karres en Brands.....	99
Abb. 108: Grundlegendes Wasserhaushaltsmodell	100
Abb. 109: Wasserhaushaltsmodell mit zusätzlichen Maßnahmen	101
Abb. 110: Systemschnitt Energie- & Wärmeversorgung Köln-Kreuzfeld	104
Abb. 111: Prinzipskizze kalte Nahwärme	107
Abb. 112: Abstand Wärmequellen	107
Abb. 113: Potenzialstandorte Photovoltaik	108
Abb. 115: New Aarch, Aarhus ADEPT	109
Abb. 114: New Aarch, Aarhus ADEPT	109
Abb. 116: Volksbank Bargteheide.....	110
Abb. 117: Volksbank Bargteheide.....	110
Abb. 118: Klimastadt Middelfart: Hybrid aus Aktivitätspark und Wasserrückhaltebecken ADEPT	111
Abb. 119: Klimastadt Middelfart ADEPT.....	111
Abb. 120: Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	114
Abb. 121: Verkehrskonzeption.....	117
Abb. 122: Netzhierarchie mit zwei weitgehend getrennten Netzen für den Kfz-Verkehr sowie den Fuß- und Radverkehr	120
Abb. 123: Fußverkehrsnetz	121
Abb. 124: Radverkehrsnetz	122
Abb. 125: Das mit Gelenkbussen befahrbare Straßennetz mit potenziellen Haltestellen und Haltestelleneinzugsbereichen	124
Abb. 126: Mobility-Loop mit beidseitiger Bebauung	126
Abb. 127: Mobility-Loop entlang der Hoodmitten	126
Abb. 128: Mobility-Loop zwischen den Hoods.....	127
Abb. 129: Mobility-Loop mit Radschnellverbindung.....	127
Abb. 130: Der innere Hood-Loop	128
Abb. 131: Der innere Hood-Loop	128
Abb. 132: Der Nachbarschaftsstraße	129
Abb. 133: Der Dresenhofweg als Haupteerschließung aus Richtung Norden (Blumenbergsweg).....	130
Abb. 134: Der Dresenhofweg als Radschnellverbindung durch die Grüne Mitte	130
Abb. 135: Der äußere Hood-Loop in fünf verschiedenen Varianten	131
Abb. 136: Ansicht Mobilstation ADEPT	132
Abb. 137: Aufbau und Mischung einer Mobilstation ADEPT	133

Abb. 138: Mobilstation.	133
Abb. 139: Ansicht Mobilstation Oberbillwerder	133
Abb. 140: Bereich für Automated-Valet-Parking I QUIMBY.net I CC0.	134
Abb. 141: Das Parkraummanagementsystem weist den Weg zum nächsten freien Parkplatz I QUIMBY.net I CC0 ..	134
Abb. 142: Schematische Darstellung eines Mobilitätsfoyers in einem Wohngebäude ARGUS	135
Abb. 143: Fahrradparkhaus Amsterdam Zuid I QUIMBY.net I CC0	137
Abb. 144: Entfernungen zum Fahrradparken in Abhängigkeit von der Nutzung und Aufenthaltsdauer © ARGUS. Basierend auf Celis, P., Bølling-Ladegaard, E. (2008): Bicycle Parking Manual. Hrsg.: Danish Cycling Federation, Kopenhagen.	138
Abb. 145: Mobilstation und Logistikhub in Köln-Kreuzfeld	139
Abb. 146: Paketstationen in den Mobilstationen, laufende Meter Bedienfront	140
Abb. 147: Smarte Ladezone in Hamburg: Beschilderung und dynamische Buchungsanzeige QIMBY.net CC0.	141
Abb. 148: Doug and Wolf für ADEPT + Karres en Brands	144
Abb. 149: Konzept Bildungslandschaft.	147
Abb. 150: Entwurfsprinzipien	148
Abb. 151: Verortung der Kitas	149
Abb. 152: Entwurfsprinzipien.	150
Abb. 153: Verortung Schulen.	151
Abb. 154: Konzeptschnitt: Übergang Kita	152
Abb. 155: Konzeptschnitt: Übergang Grundschule.	152
Abb. 156: Konzeptschnitt: Übergang Grundschule.	152
Abb. 157: Übergang Pausenhof I Vivid-Vision für ADEPT + Karres en Brands	153
Abb. 158: Konzeptschnitt, Übergang Sek II	153
Abb. 159: Konzeptschnitt, Übergang Sek II	153
Abb. 160: Konzeptschnitt, Übergang Sek II	153
Abb. 161: Gestaltungsansatz Parksulhof	154
Abb. 162: Spielmöglichkeiten in der Parklandschaft I Karres en Brands	155
Abb. 163: Baakenpark, Hamburg I Atelier Loudl.	155
Abb. 164: Middelfart, Dänemark I ADEPT	155
Abb. 165: Verortung Kulturangebote und Sonderbausteine.	156
Abb. 166: UCN Campus, Aalborg I ADEPT.	157
Abb. 167: Ku.Be, Frederiksberg I ADEPT	158
Abb. 168: Cortex Park, Odense I ADEPT	158

Abb. 169: Ku.Be, Frederiksberg ADEPT	159
Abb. 170: Ku.Be, Frederiksberg ADEPT	159
Abb. 171: Ku.Be, Frederiksberg ADEPT	159
Abb. 172: Cortex Park, Odense ADEPT.....	160
Abb. 173: UCN Campus, Aalborg ADEPT.....	160
Abb. 174: New Aarch, Aarhus ADEPT	161
Abb. 175: New Aarch, Aarhus ADEPT	161
Abb. 176: New Aarch, Aarhus ADEPT	161
Abb. 177: Integrierte Sport- und Spiellandschaft mit Alluvialpark	162
Abb. 178: Sportflächentypologien	163
Abb. 179: Quirijn Park, Tilburg (NL) Karres en Brands.....	164
Abb. 180: Sport und Spiel sind Teil des Parks I Karess en Brands.....	164
Abb. 181: Integrierte Sport- und Spiellandschaft um die Sportanlage Nord.....	166
Abb. 182: Klassischer Lärmschutzwall	167
Abb. 183: Tribüne und Pfad auf Wallkamm	167
Abb. 184: Lärmschutzwall mit Stützmauer	167
Abb. 185: Baakenpark, Hamburg Atelier Loidl	167
Abb. 186: Baakenpark, Hamburg Ateloer Loidl.....	167
Abb. 187: Spielflächen mit Alluvialpark.....	168
Abb. 188: Spielflächentypologien	169
Abb. 189: Middelfart, Dänemark ADEPT + Karres en Brands....	170
Abb. 190: Naturspiel I Karres en Brands.....	170
Abb. 191: Großsportfeld im Norden I Doug and Wolf for ADEPT + Karres en Brands	170
Abb. 192: Kwekerij, Hilversum I Karres en Brands.....	171
Abb. 193: Aktive Parkränder I Karres en Brands	171
Abb. 194: Naturspiel im Wald I Karres en Brands	171
Abb. 195: Quirijn Park, Tilburg I Karres en Brands.....	171
Abb. 196: Verortung der Kreuzfelder Hoods	177
Abb. 197: Lageplan.....	179
Abb. 198: Axonometrie Geschossigkeiten.....	180
Abb. 199: Axonometrie Nutzungen	180
Abb. 200: Axonometrie.....	181
Abb. 201: Lageplan.....	183
Abb. 202: Axonometrie Geschossigkeiten	184
Abb. 203: Axonometrie Nutzungen	184
Abb. 204: Axonometrie	185
Abb. 205: Lageplan.....	187
Abb. 206: Axonometrie Geschossigkeiten	188
Abb. 207: Axonometrie Nutzungen	188

Abb. 208: Axonometrie	189
Abb. 209: Lageplan	191
Abb. 210: Axonometrie Geschossigkeiten.....	192
Abb. 211: Axonometrie Nutzungen	192
Abb. 212: Axonometrie	193
Abb. 213: Lageplan.....	195
Abb. 214: Axonometrie Geschossigkeiten.....	196
Abb. 215: Axonometrie Nutzungen	196
Abb. 216: Axonometrie	197
Abb. 217: S-Bahn-Infrastruktur in und um Köln-Kreuzfeld	198
Abb. 218: Treppenanlage der Station Blumenberg Stadt Köln..	199
Abb. 219: Bahnaufgang West ADEPT.....	199
Abb. 220: Bahnsteig und grüne Umgebung ADEPT.....	199
Abb. 221: S-Bahn-Anlage mit Ost- und Westaufgängen Stadt Köln.....	199
Abb. 222: Infrastruktur der Station Blumenberg ADEPT.....	199
Abb. 223: Rampenanlage der Station Blumenberg Karres en Brands.....	199
Abb. 224: Bahnsteig mit Blick ins Grüne	201
Abb. 225: Stationen mit Programmvierfalt.....	201
Abb. 226: Zwei Bahnhöfe - zwei Stadtteilidentitäten	203
Abb. 227: Maximale Funktionalität.....	203
Abb. 228: Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur.....	203
Abb. 229: Plaza mit Bahnsteigfronten	203
Abb. 230: Aktive Plaza und Bahnhofslandschaft	203
Abb. 231: Aktive Plaza und Bahnhofslandschaft	204

Kontakt

Dezernat für Planen und Bauen
Stadtplanungsamt
Willy-Brandt-Platz 2
50679 Köln

Konzept und Planung

ADEPT

Struenseegade 15A
2200 Copenhagen
Dänemark

KARRES EN BRANDS

Mussenstraat 21
1223 RB Hilversum
Niederlande

ARGUS studio/

ARGUS Stadt und Verkehr

Rothfuchs | Buch | Partnerschaft mbB
Pinnaßberg 45
20359 Hamburg
Deutschland

Metabolic

Klimopweg 150
1032 HX Amsterdam
Niederlande

Wir informieren Sie weiter über die Entwicklung
dieses und anderer Vorhaben unter:

www.stadt.koeln

www.stadt-koeln.de/kreuzfeld



Stadt Köln

Die Oberbürgermeisterin

Dezernat für Planen und Bauen

Stadtplanungsamt

Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung

TZ – Büro Corporate Design und visuelle Kommunikation

Druck

DCM Druckcenter Meckenheim

13-St/61/150/11.2023

