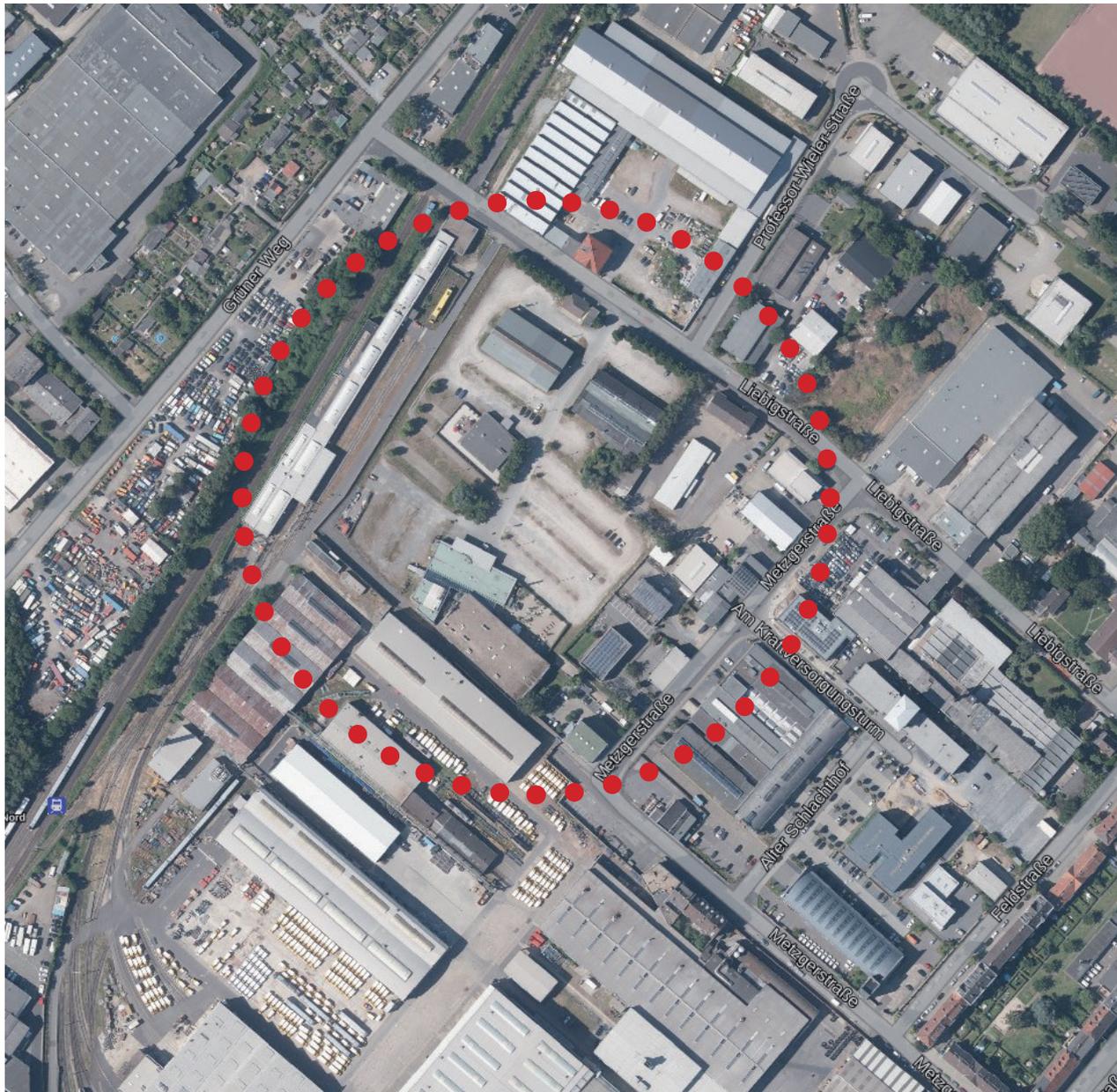


**Rahmenplan
Liebig-Höfe**

Inhalt

01. Einleitung	3		
Aufgabenstellung	3		
Bearbeitungsraum	4		
Konzeptionelle Bausteine	5		
Erarbeitungs- und Abstimmungsprozess	6		
Information & Beteiligung	7		
02. Bestandsaufnahme	8		
Lage	8		
Entwicklung Aachen-Nord	8		
Heutige Nutzungen	11		
Baukultur	12		
Baulich-räumliche Struktur	13		
Baulich-räumliche Struktur im Plangebiet	14		
Mobilität	16		
Freiraum	20		
Umwelt	22		
		03. Ziele der künftigen Entwicklung	24
		Potenziale & Chancen	24
		Restriktionen	24
		Maßgaben für den Rahmenplan	25
		04. Der Rahmenplan Liebig-Höfe	26
		Betrachtungsraum	26
		Varianten für das Plangebiet	30
		Vorstudie Carpus+Partner	30
		Variante 1:	
		Kleinteiligkeit und kollektiver Platz	32
		Variante 2:	
		Monolith mit dezentralen Freiräumen	36
		Variante 3:	
		Neubebauung bildet neue Mitte	40
		Gegenüberstellung der Varianten	44
		05. Weiterer Prozess	45
		Detaillierung & Weiterführung der Planung	45
		Freiraum & Umwelt	46
		Schaffung von Planungsrecht	46
		Impressum	47

01. Einleitung



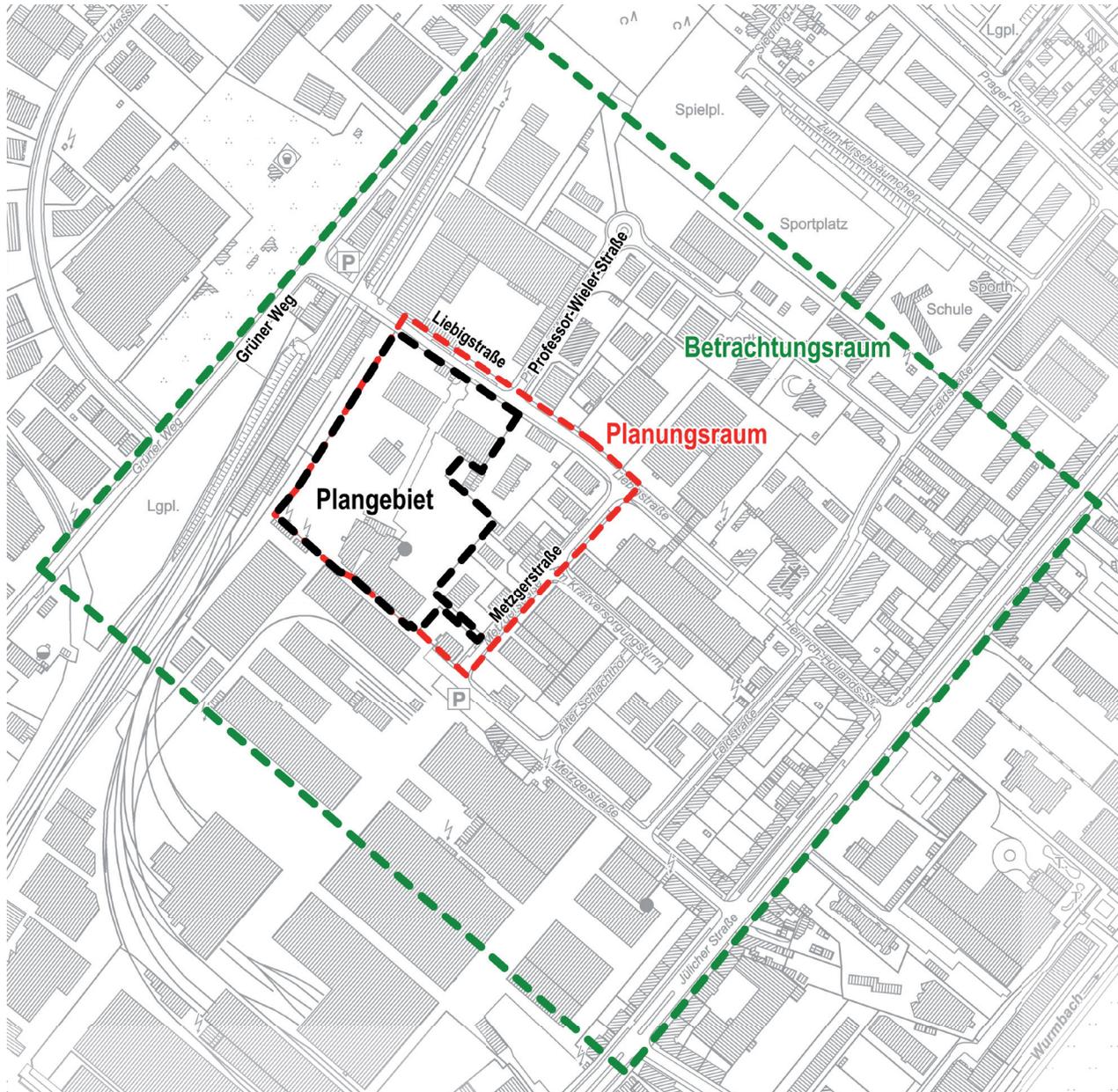
Aufgabenstellung

Die Liebig Höfe Aachen GmbH & Co. KG / Dr. Thomas Prefi und Dr. Michael Tobias haben das 2,4 ha große Grundstück 4426 an der Liebigstraße in Aachen-Nord erworben, auf dem bis vor wenigen Jahren u. a. die Großdiskothek Starfish betrieben wurde. Weitere Gebäude wurden als Lagerhallen genutzt. Zwischen den Gebäuden liegen große Stellplatzflächen sowie andere befestigte Bereiche.

Das Gelände soll unter dem Titel „Liebig-Höfe“ mit neuen Nutzungen belegt werden und damit einen wesentlichen Baustein für die Entwicklung des Stadtteils Aachen-Nord leisten. Zur planungsrechtlichen Sicherung dieser Nutzungen ist die Aufstellung eines Bebauungsplans (oder ggf. mehrerer Bebauungspläne) erforderlich.

Um möglichst früh im Verfahren einen grundsätzlichen Konsens zwischen Investoren sowie städtischer Verwaltung und Politik hinsichtlich der künftigen Nutzungen und des damit verbundenen Entwicklungsprozesses zu erzielen, wird der verbindlichen Bauleitplanung eine integrierte Rahmenplanung vorgeschaltet. Diese informelle und dialogorientierte Planung soll einen Rahmen für die künftige Entwicklung des Quartiers bilden und dabei

- * Optionen für Nutzungen, Architektur und Freiraum für die Liebighöfe aufzeigen,
- * Verknüpfungen mit dem und Abhängigkeiten vom Umfeld des Grundstücks verdeutlichen,
- * Synergien zu benachbarten Projekt- und Standortentwicklungen (insbesondere im Bereich Mobilität) heben,
- * einen Beteiligungs- und Informationsprozess initiieren und
- * den inhaltlichen Rahmen für die nachfolgende Bauleitplanung bilden.



Bearbeitungsraum

Ziel des Prozesses ist u.a. die Aufstellung eines Bebauungsplans zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen auf dem Grundstück 4426. Das **Plangebiet** entspricht dem künftigen Geltungsbereich des Bebauungsplans bzw. der Bebauungspläne. Es umfasst eine Fläche von 24.600 m².

In die Erarbeitung des Rahmenplans wird darüber hinaus ein größerer Bereich einbezogen.

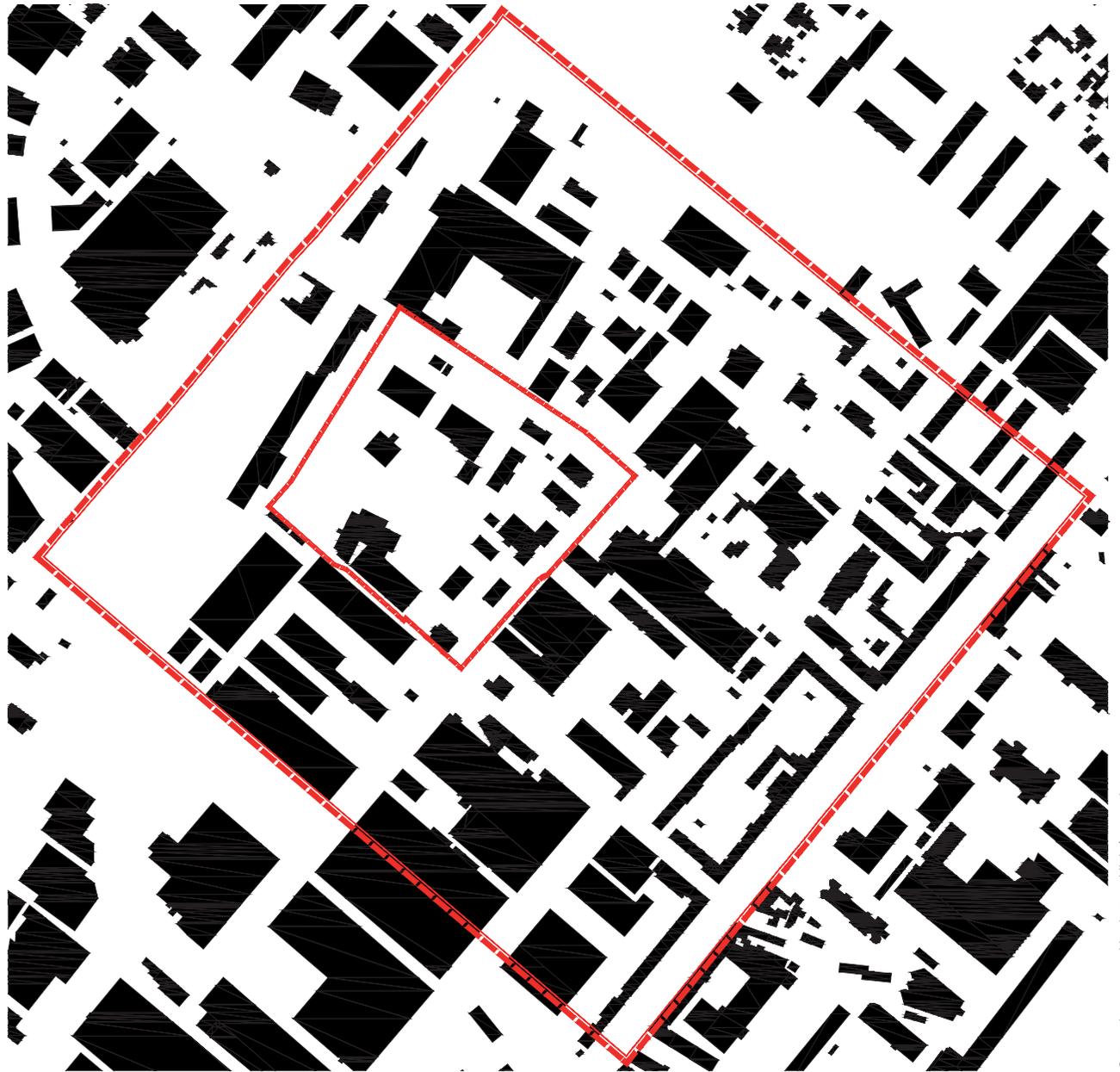
Der **Planungsraum** umfasst das Plangebiet zzgl. angrenzender Flurstücke und hat eine Größe von 4,4 ha. Für diesen Bereich wird der Rahmenplan im Maßstab 1: 2.000 bearbeitet.

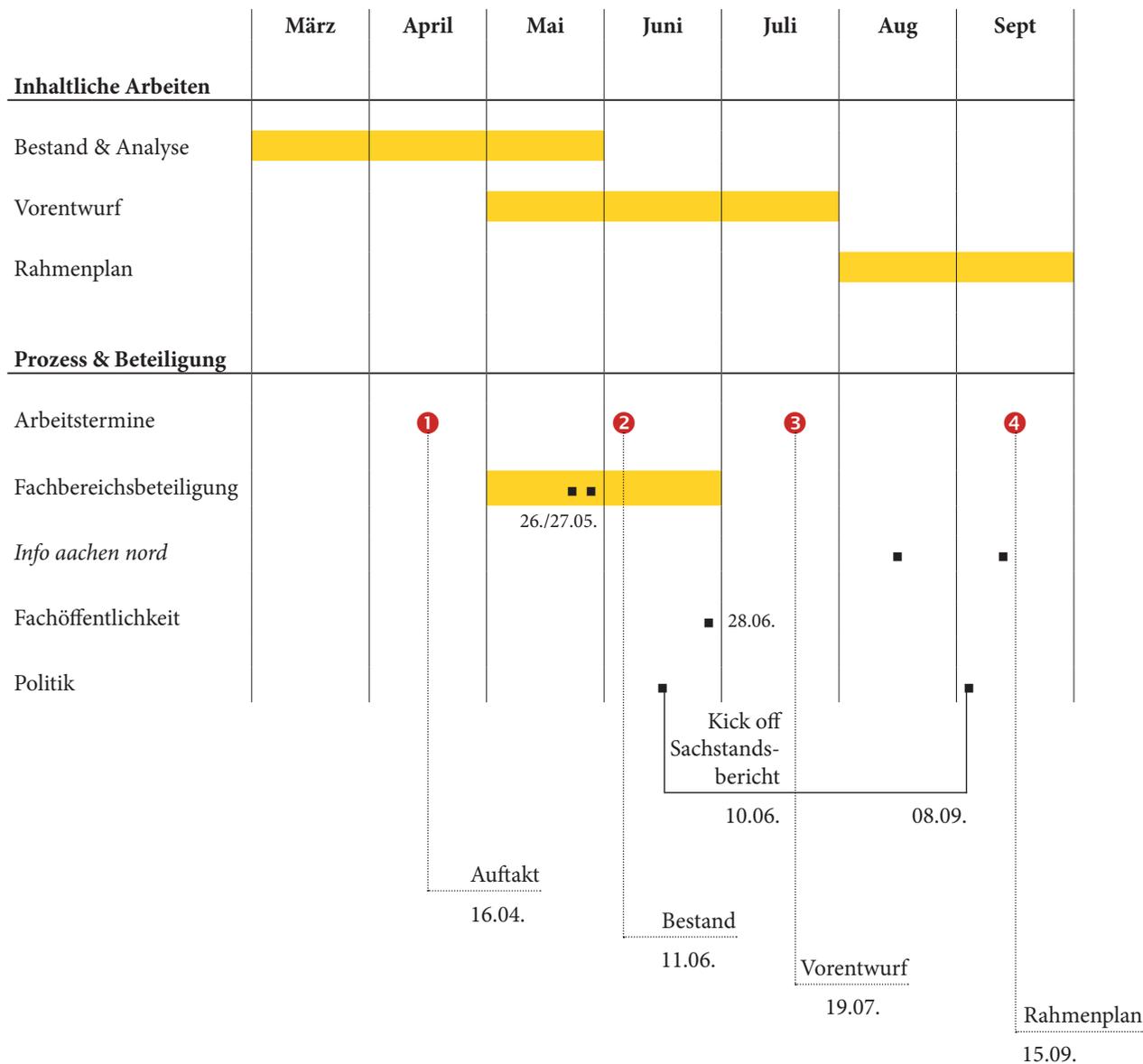
Für den weiteren **Betrachtungsraum** von rund 36 ha werden insbesondere die planerischen Überlegungen und Konzepte im Umfeld im Sinne einer „Übernahme“ dargestellt und wichtige funktionale Verflechtungen aufgezeigt.

Konzeptionelle Bausteine

- * Leitbild | Haltung | Marke der Liebig-Höfe in Aachen
- * Nutzungskonzept: Darstellung der verschiedenen Nutzungen nach ihrer Art und Aufzeigen von spezifischen Nutzungen und Standorten in Verknüpfung und Abgleich mit dem Umfeld im Betrachtungsraum; Herausarbeitung ‚empfindlicher‘ Nutzungen
- * Stadtbaukultur: Architektur- und Freiraumqualitäten, Qualifizierung und Konkurrenz
- * Baulich-räumliches Konzept: Darstellung wichtiger städtebaulicher Raumkanten, von geplanten Baukörpern, ihrer Kubatur und Höhenentwicklung im Planungsraum unter Berücksichtigung der Umgebungsarchitektur
- * Freiraumkonzept: Darstellung der öffentlichen und privaten Flächen und Raumfolgen im Planungsraum, auch in Verknüpfung mit der Umgebung des Plangebietes (Betrachtungsraum)
- * Mobilitätskonzept: Hinweise auf mögliche Mobilitätsfunktionen des Gebietes für das Gesamtquartier (Betrachtungsraum), Darstellung der öffentlichen und privaten Erschließung des Planungsraums
- * Umweltkonzept: Grundsätzliche Einschätzung zum Leistungsbedarf für die Umweltprüfung bzw. den Umweltbericht auf Basis der Ergebnisse der Fachbereichsbeteiligung, insbesondere des Fachbereichs Klima und Umwelt der Stadt Aachen, Aussagen zu Klimaschutz und Klimawandelanpassung

Im Ergebnis soll ein Integrierter Rahmenplan mit Maßnahmenkonzept entstehen, der politisch beschlossen wird (Programmberatung als Start des anschließenden Bauleitplanverfahrens).



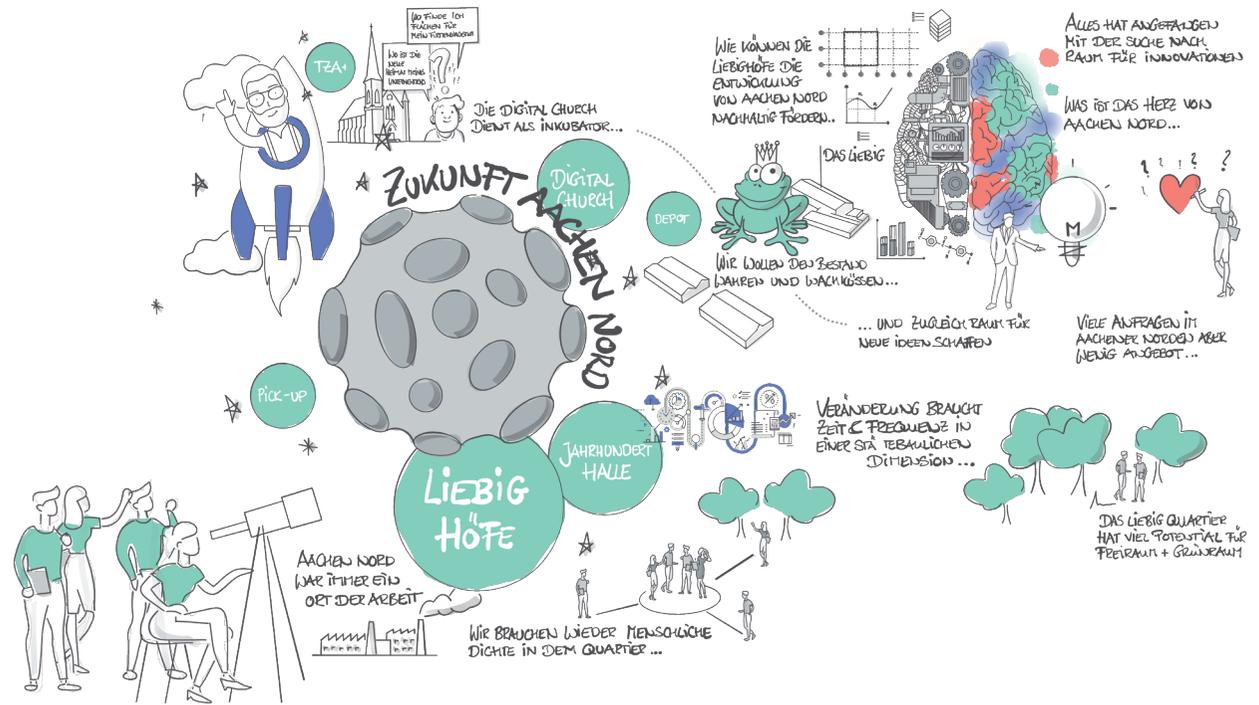


Erarbeitungs- und Abstimmungsprozess

Der Rahmenplan Liebig-Höfe ist das Ergebnis eines iterativen Erarbeitungs- und Abstimmungsprozesses. Es fanden vier Arbeitstermine statt, in denen Zwischenergebnisse vorgestellt, diskutiert und fortentwickelt wurden. Daran beteiligt waren

- * Stadt Aachen
 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
 - Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft, Digitalisierung und Europa
 - Fachbereich Klima und Umwelt
- * Stadtteilbüro aachen nord
- * Herr Tobias, Herr Prefi
- * BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH (Herr Springsfeld)
- * BKR Aachen Noky & Simon

Darüber hinaus wurde eine Fachbereichsbeteiligung durchgeführt, um deren Ergebnisse früh in den Planungsprozess einarbeiten zu können.



© Corpus + Partner

Information & Beteiligung

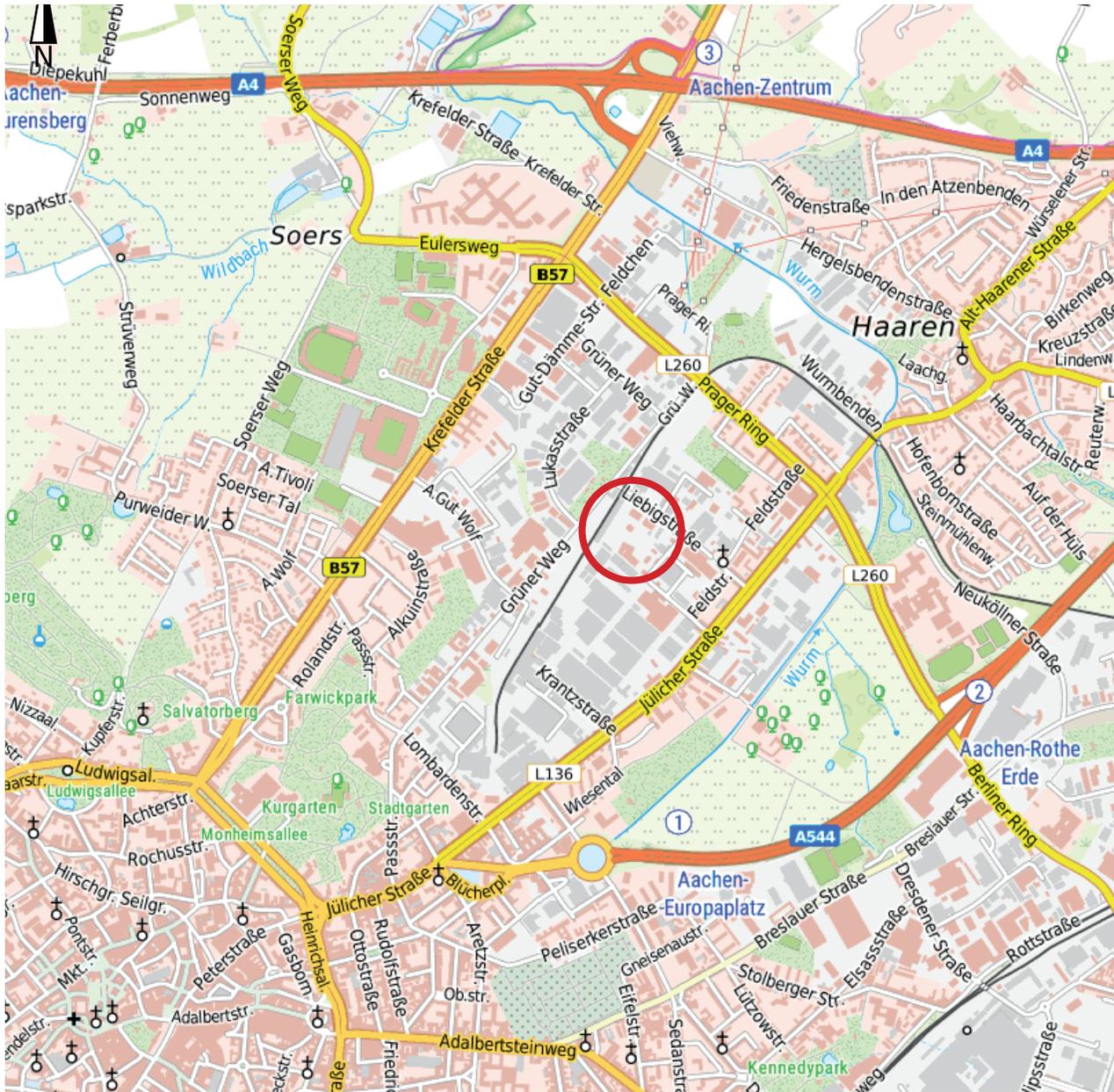
Am 28.06. fand eine Veranstaltung mit AkteurInnen statt, die bereits vor Ort tätig sind, die auf der Suche nach geeigneten Örtlichkeiten für ihre Nutzungen sind oder die im Umfeld aktiv sind und mit deren Nutzungen Wechselbeziehungen und / oder Synergien vorhanden sind oder entstehen können.

Über die künftigen Liebig-Höfe wurde im Viertelmagazin Aachen-Nord berichtet. Die Vorhabenträger beteiligten sich an der Tour du Nord (10. bis 12.09.2021) und stellten Räumlichkeiten und Planungen öffentlich vor.



© Fotos: Till Braun, <http://tillfilm.de/>

02. Bestandsaufnahme



Lage

Das Plangebiet liegt im Norden der Aachener Kernstadt in einem gewerblich geprägten Umfeld zwischen Jülicher Straße, Prager Ring und Grünem Weg. Diese Lage ist einerseits geprägt durch die Nähe zur Aachener Innenstadt, andererseits durch die Nähe zu den Autobahnen und anderen wichtigen Verkehrsachsen.

Entwicklung Aachen-Nord

Für den Planungs- und Betrachtungsraum entstanden in den letzten Jahren bereits eine Reihe von informellen Planungen und Konzepten, die auch umfangreiche Maßnahmenvorschläge beinhalten. Zu diesen Planungen gehören z.B.

- * Rahmenplanung Gewerbegebiet Grüner Weg (1996) sowie 1. Fortschreibung (1997)
- * Nordlichter | Aachen-Nord. Integriertes Handlungskonzept für das Bund-Länder-Programm Soziale Stadt (2009) sowie Aachen-Nord 2015 – 2019. Soziale Stadt Aachen-Nord. Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts (2014)
- * Aachen-Nord. Die zweite Gründung. Nutzungs- und Vermarktungskonzept (2020)

Darüber hinaus liegen auf der gesamtstädtischen Ebene weitere informelle Planwerke vor, die Aussagen zum Plangebiet und dessen Umgebung enthalten. Dies sind bspw. der Masterplan Aachen*2030, die Mobilitätsstrategie 2030 oder das Anpassungskonzept an die Folgen des Klimawandels im Aachener Talkessel.

Die Karte auf der folgenden Seite zeigt eine Auswahl der in den Konzepten enthaltenen Projekte und Vorhaben sowie deren derzeitigen Umsetzungsstand.

bereits umgesetzte Projekte & Vorhaben

- ① Verlängerung Liebigstraße
- ② Erschließung Prof.-Wieler-Str.
- ③ Neuparzellierung
- ④ Verbindung Liebig- / Metzgerstr.
- ⑤ Neuparzellierung & Entwicklung
- ⑥ Sperrung & Gestaltung
- ⑦ Gestaltung Wohnumfeld
- ⑧ Quartiersplatz Feld- / Liebigstraße
- ⑨ Stadtteilbüro

Vorhaben & Projekte in Planung und Umsetzung

- ① Entwicklung von Flächenpotenzialen
- ② Radroute Grüner Weg
- ③ Gesamtkonzept Spiel-Sport-Schule
- ④ Umbau Metzgerstraße

bisher nicht umgesetzte Projekte & Vorhaben

- ① Eisenbahn-Park incl. Radwegeverbindung
- ② Maßnahmen Straßenraum Jülicher Str.
- ③ Fuß- / Radwegeverbindung
- ④ mögliche Trasse der RegioTram mit Haltepunkt

Insgesamt zeigt sich Aachen-Nord als Quartier im Umbruch mit hoher Entwicklungsdynamik. Viele Entwicklungen der letzten Jahre haben bereits dazu beigetragen, dass sich das ursprünglich industrielle Gesicht ändert und ein gemischtes Quartier entstanden ist bzw. weiterhin entsteht.





- Gewerbe
- Dienstleistungen
- Wohnen
- Kultur & Sport
- soz. Einrichtung
- Bildung
- Versorgung
- Bestand Liebhöfe
- ① FanHaus
- ② Gewerbe/Austellungsflächen
- ③ Gastronomie Charles
- ④ Eventfläche "Das Liebig"
- mindergenutzte Flächen

- 🏡 Gemeinschaftsgärten
- 🎓 Akademie für Pflege
- 👩 Maria im Tann
- 👶 Kita
- 🏫 Schule
- 🎮 Spielplatz
- ⚽ Sportplatz
- ⛪ Kirchl. Einrichtung
- 🕌 Moschee
- 👯 Tanzsportclub
- 🗣️ Das Da
- 🔧 Werkstatt
- 🎭 Tanzschule
- 🎤 Gesangsstudio
- 🚑 DRK Menüservice
- 🪑 Platz
- 🍽️ Kantine
- 🎓 Lehrstuhl RWTH

Heutige Nutzungen

Das Quartier bietet eine breite Vielfalt unterschiedlicher Angebote und ist durch eine hohe Nutzungsmischung und eine urbane Gemengelage zu charakterisieren.

Die Grundstücke sind überwiegend bebaut, es bestehen nur wenig untergenutzte Flächen. Das letzte größere Flächenpotenzial besteht im Plangebiet. Mindergenutzt sind weitere Flächen wie ein größerer Firmenparkplatz an der Feldstraße sowie von Autoverwertern genutzte Flächen insbesondere am Grünen Weg.

Gewerbe und Dienstleistungen

Das Nutzungsspektrum wird überwiegend durch Gewerbe und Dienstleistungen mit vielen Arbeitsplätzen geprägt. Dienstleistungsschwerpunkte liegen im Kraftversorgungsturm und am alten Schlachthof sowie entlang der Jülicher Straße.

Gewerbeschwerpunkte haben sich zentral sowie im Norden des Untersuchungsraums entwickelt, diese sind u.a. Ergebnis der Umsetzung des Rahmenplans Grüner Weg (Ziel: Attraktivierung und Wiedernutzung brachgefallener Flächen).

Bildungs- und Forschungseinrichtungen ergänzen das Nutzungsmosaik ebenso wie Veranstaltungsräumlichkeiten (Halle 60, Das Liebig in Vorbereitung, Charles).

Mit dem DasDa-Theater liegt eine kulturelle Einrichtung mit überregionaler Ausstrahlung im Betrachtungsraum.

Nahversorgungsangebote liegen entlang der Jülicher Straße.

Wohnen und Soziales

Im Bereich Jülicher Straße / Feldstraße besteht sanierter Geschosswohnungsbau, der durch hohe Anteile an Familien mit Kindern sowie an Familien mit Migrationshinter-

grund geprägt ist. Er verzeichnet darüber hinaus einen wachsenden Anteil älterer Menschen, einen überdurchschnittlichen Anteil großer Haushalte sowie einen hohen Anteil an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten.

Weitere Wohnnutzungen finden sich in der Metzgerstraße. Die hier vorhandene Gründerzeitbebauung ist momentan durch Leerstand geprägt.

Der Betrachtungsraum verfügt über eine gute bis sehr gute Ausstattung mit sozialen Infrastrukturen. Neben der Grundschule Feldstraße (OGS) und der Kita Feldstraße bestehen weitere soziale Einrichtungen entlang der Heinrich-Hollands-Straße / Liebigstraße (Stadtteilbüro Aachen-Nord; Kegelbahn, Kinder- und Jugendtreff Kleine offene Tür, Sozialcafé TABITAS).

Das Quartier ist zudem durch eine Vielzahl religiöser Einrichtungen und Kulturvereine geprägt (St. Martin; Vineyard-Gemeinde; Mansor Moschee; Jesus Christ of Nazareth Church; Islamischer Verein / Abazar Moschee; Apostolische Gemeinschaft).

Freizeit- & Sportangebote bestehen vor allem im Nordosten des Betrachtungsraums (Sportplatz und Abenteuer-spielplatz, Spiel- und Treffpunkt vor St. Martin, Boulebahn an der Kita).

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Beibehaltung der Mischung, Förderung des urbanen Charakters
- * Nutzung weiterer Flächenpotenziale für Dienstleistungen und Gewerbe, insbesondere im Plangebiet
- * Ergänzen: Labor- und Werkstattflächen
- * Angebote schaffen: Gastronomie (Café, Restaurant in den Abendstunden), Orte der Begegnung im Quartier, Adressbildung



Neue Nutzungen auf dem alten Schlachthof

Blockinnenbereich Feldstraße





- sonstige Gebäude
- 13 Notschlachthaus
- 14 ehemalige Kantine

Baukultur

- Industriearchitektur
- Wohnungsbau vor II WK
- Wohnungsbau nach II WK
- Neubau > 2000
- markante Sonderbauwerke

Baukultur

Charakteristisch ist der denkmalgeschützte und städtebaulich markante Gebäudebestand des alten Schlachthofs, in den teilweise bereits neue Nutzungen eingezogen sind. Weitere Zeugnisse der Aachener Industriegeschichte mit z.T. architektonisch attraktiven Gebäuden / Industriearchitektur (u.a. Talbot / Bombardier, Zentis in größerer Entfernung) komplettieren das Bild.

Baukulturell relevant sind des Weiteren der Geschosswohnungsbau aus der Gründerzeit und dem Siedlungsbau, markante Sonderbauwerke und Solitäre (Kirche und Moschee) sowie Neubauten in teils hoher architektonischer Qualität.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Industriekultur schafft Alleinstellung und Identität: Nachnutzung bestehender Gebäude
- * Höhen und Volumina neuer Bebauung in Abstimmung mit der Denkmalpflege

Baulich-räumliche Struktur

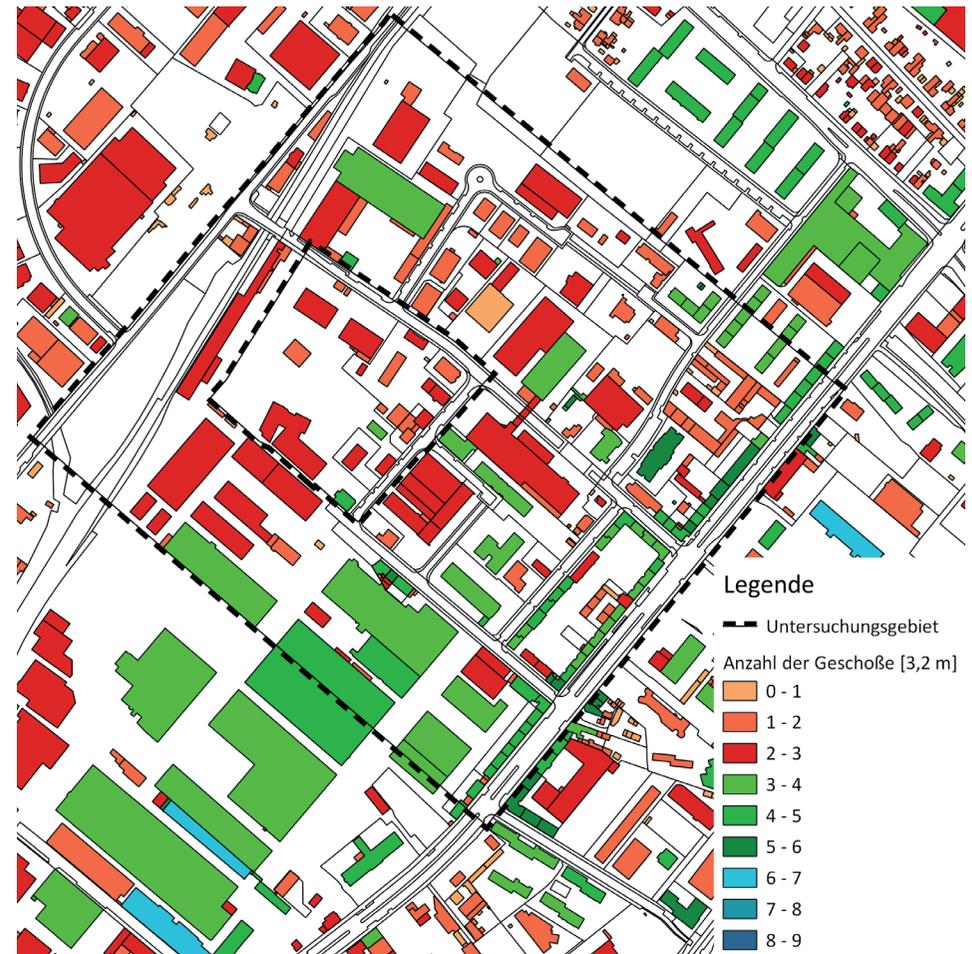
Die baulich-räumlichen Strukturen im Betrachtungsraum sind sehr heterogen. Größere gewerblich-industrielle Hallen- und Gebäudestrukturen stammen aus der industriellen Nutzung. Dies umfasst insbesondere das Talbot-Gelände, Teile des alten Schlachthofs sowie Baustrukturen entlang der Liebigstraße.

Im Zuge der Neustrukturierung des Quartiers erfolgten kleinteiliger strukturierte Ansiedlungen. Diese spiegeln sich wider in der aufgelockerten und gegliederten Bebauung der freistehenden Gewerbegebäude u.a. in der Metzgerstraße sowie der ehemaligen Schlachthofgebäude.

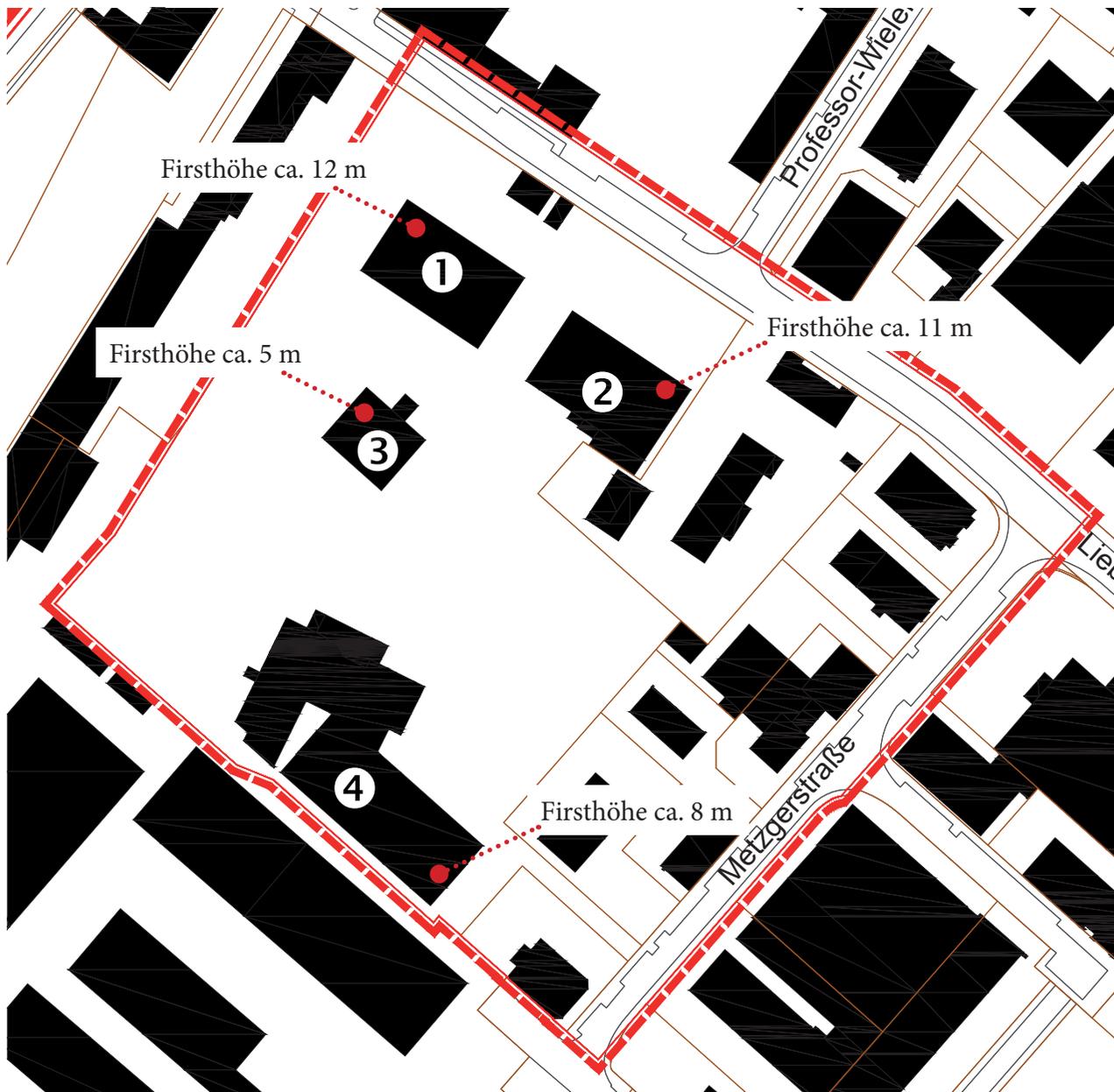
Einzelne Gebäude sind teilweise in einem schlechten baulichem Zustand.



© Datenlizenz Deutschland – Zero (dl-de/zero-2-0)



© Datenlizenz Deutschland – Zero (dl-de/zero-2-0)



Baulich-räumliche Struktur im Plangebiet

Bruttogeschossflächen

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	3.500 m ²
Summe	6.000 m ²

- Zäune
- Mauer
- raumprägende Hecken
- sonstige Hecken

Raumkanten

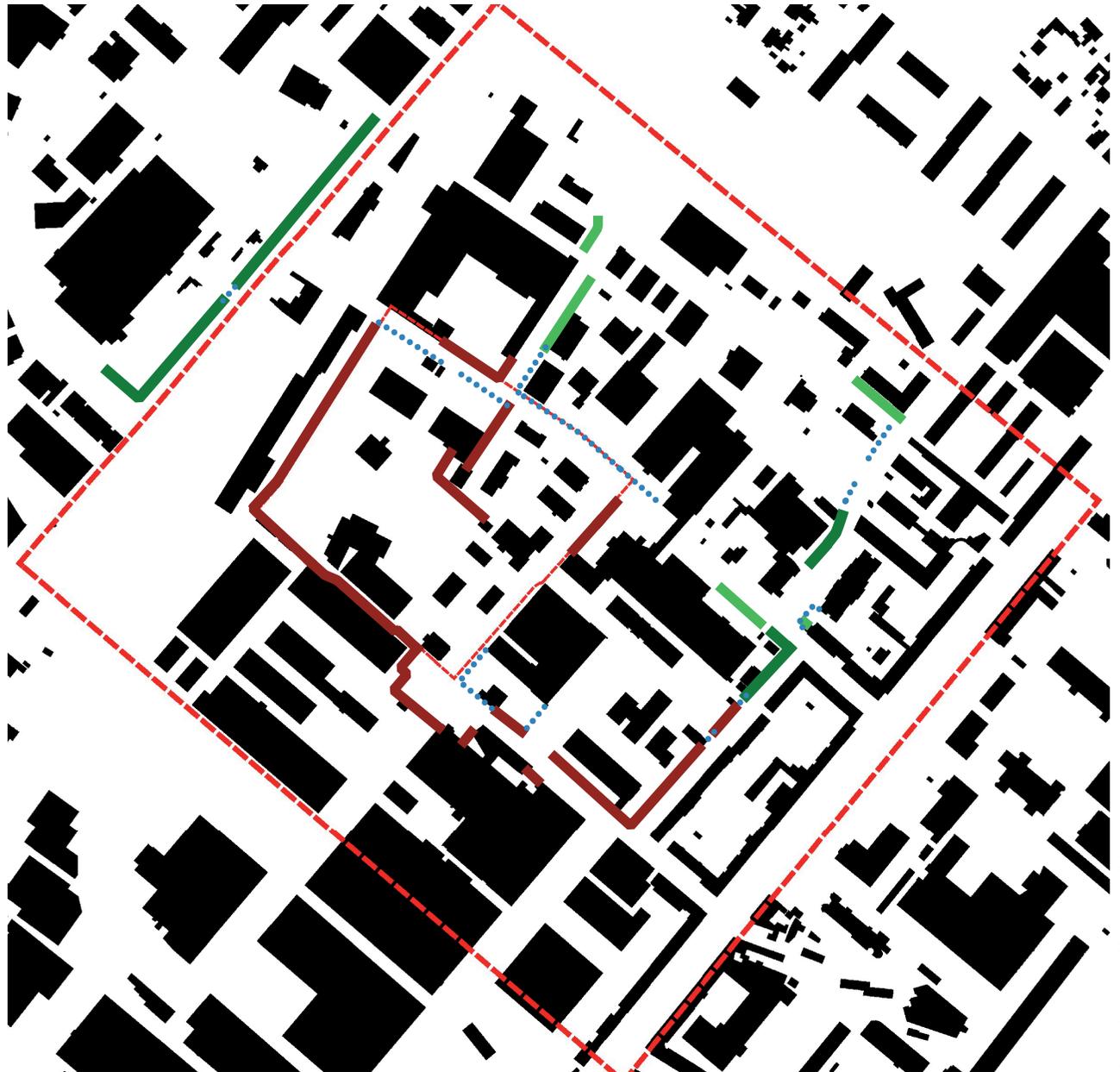
Städtebauliche Raumkanten gebildet aus Gebäuderiegeln bestehen nur in den geschlossenen Fluchten des Wohnungsbaus an der Jülicher Straße / Feldstraße.

Viele Grundstücke im Betrachtungsraum sind jedoch mit Mauern, einige mit Hecken räumlich gefasst. Dadurch entsteht in Teilen eine Abschirmung, aber zugleich auch eine räumliche Fassung des Straßenraums. Weitere Grundstücke sind mit Zäunen begrenzt und weisen daher einen offeneren Charakter auf.

Die Mauer um das Talbotgelände bildet eine Barriere im Betrachtungsraum.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * keine einheitliche Baustruktur
- * keine klaren übertragbaren Gebäudefluchten
- * Entwicklung einer eigenen städtebaulichen Struktur erforderlich





Mobilität

Straßennetz

Die Jülicher Straße und der Grüne Weg sind Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Aachen. Dies bedeutet einerseits ein erhebliches Verkehrsaufkommen, zugleich aber auch eine gute Anbindung an Innenstadt und Autobahn. Eine Verbindung zwischen den beiden Straßen besteht im Betrachtungsraum nur über die Liebig- und Metzgerstraße.

Innerhalb des Betrachtungsraum sind in großen Teilen Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Verkehrsbeschränkungen in Form von Anliegerstraßen, Einbahnstraßen oder LKW-lenkenden Maßnahmen bestehen nicht. Die noch vorhandenen Pylomaten in der Metzgerstraße werden in Zukunft nicht mehr benötigt.

Allerdings sind verkehrsberuhigte Zonen bzw. Sperrungen der Liebig- und der Prof.-Wieler-Straße ausgewiesen, die eine Aufenthaltsqualität sichern und zugleich zur Reduzierung von Immissionskonflikten mit den Wohnnutzungen beitragen.

Alle Straßen im Betrachtungsraum sind in einem guten Ausbauzustand, die Neuanlage oder Sanierung hat erst vor wenigen Jahren stattgefunden. Einzige Ausnahme ist der Bereich Metzgerstraße im Anschluss an die Jülicher Straße. Sanierung und Umbau stehen hier aber an. Vorgehen ist eine Erneuerung und eine Beseitigung funktionaler Mängel (Begrünung). Die bestehende Talbot-Einfahrt bleibt auch künftig erhalten.

Zum eigentlichen Plangebiet besteht nur eine Zufahrt von der Liebigstraße.

Schiene & RegioTram

Die noch vorhandene Bahntrasse vom ehemaligen Bahnhof Nord in Richtung Norden verläuft parallel zum Grünen Weg in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet. Darüber ist u.a. auch ein bimodaler Anschluss des Talbot-Geländes sichergestellt. Die Gleise werden ausschließlich für den Güterverkehr genutzt.

Der Abzweig zur Querung des Grünen Wegs ist brach gefallen und bewachsen. Zwischen Grünem Weg und Krefelder Straße wird die Bahntrasse als Fuß- und Radweg genutzt.

Zurzeit laufen Untersuchungen und Planung für eine Reaktivierung der Gleise für die RegioTram. Je nach Variantenwahl entsteht künftig ein Haltepunkt Lukasstraße oder Liebigstraße.

Busverkehr

Über die Bushaltestellen an der Jülicher Straße ist der Betrachtungsraum in einer 7,5 Minuten-Taktung in Richtung Innenstadt angebunden. Geplant ist der Ausbau der Jülicher Straße zur starken ÖPNV-Trasse (Vision 2027 der ASEAG), um hier eine Verbesserung der Infrastruktur für busgestützten ÖPNV zu erzielen.

Ein Ausbau der Bustaktung am Grünen Weg erfolgt in Abhängigkeit von der Realisierung der RegioTram.

Von den bestehenden Bushaltestellen ist ein größerer Teil des Betrachtungsraums in 300 m Fußweg zu erreichen.

Fußgänger

Die Straßen im Betrachtungsraum sind überall mit Bürgersteigen ausgebaut, Mischverkehrsflächen bestehen nicht. Die gesperrten Straßenabschnitte in der Liebigstraße und der Prof.-Wieler-Straße sind Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.



Aus Richtung Grüner Weg besteht zurzeit nur eine fußläufige Anbindung über die Liebigstraße. Eine Zugänglichkeit über die vorhandenen Bahngleise zum Grünen Weg fehlt bisher, ist aber in Zusammenhang mit dem geplanten Haltepunkt der RegioTram zu diskutieren.

Eine Zugänglichkeit nach Süden ist ebenfalls nicht gegeben, das Talbotgelände wirkt hier als Barriere.

Radverkehr

Im Betrachtungsraum bestehen keine separaten Radwege, da fast durchgehend Tempo 30 ausgewiesen ist. Zentral im Betrachtungsraum liegt eine Station von Velo-City.

Für den Grünen Weg liegt eine Ausbauplanung vor, die eine Anknüpfung an den bestehenden Radweg in Richtung Würselen sowie ggf. eine Weiterführung über die Bahntrasse in Richtung Kaiserbrunnen / Nordbahnhof vorsieht. Ein radgerechter Ausbau der Jülicher Straße ist abhängig vom Sanierungsfortschritt der Regionetz.

weitere Aspekte

Es gibt teilöffentliche Ladesäulen (ALiGN- Ausbau von Ladeinfrastruktur durch gezielte Netzunterstützung).

Der Betrachtungsraum ist mit E-Rollern erreichbar.

Eine Carsharing-Station besteht bisher nicht.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz
- * guter Ausbauzustand des Straßennetzes
- * Standortvorteil Schiene
- * mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer
- * heutige und künftige Zugänge zum ÖPNV stärken, möglichen Haltepunkt der RegioTram mitdenken
- * alternative Mobilitätsangebote schaffen



Blick in die Liebigstraße aus Richtung Grüner Weg



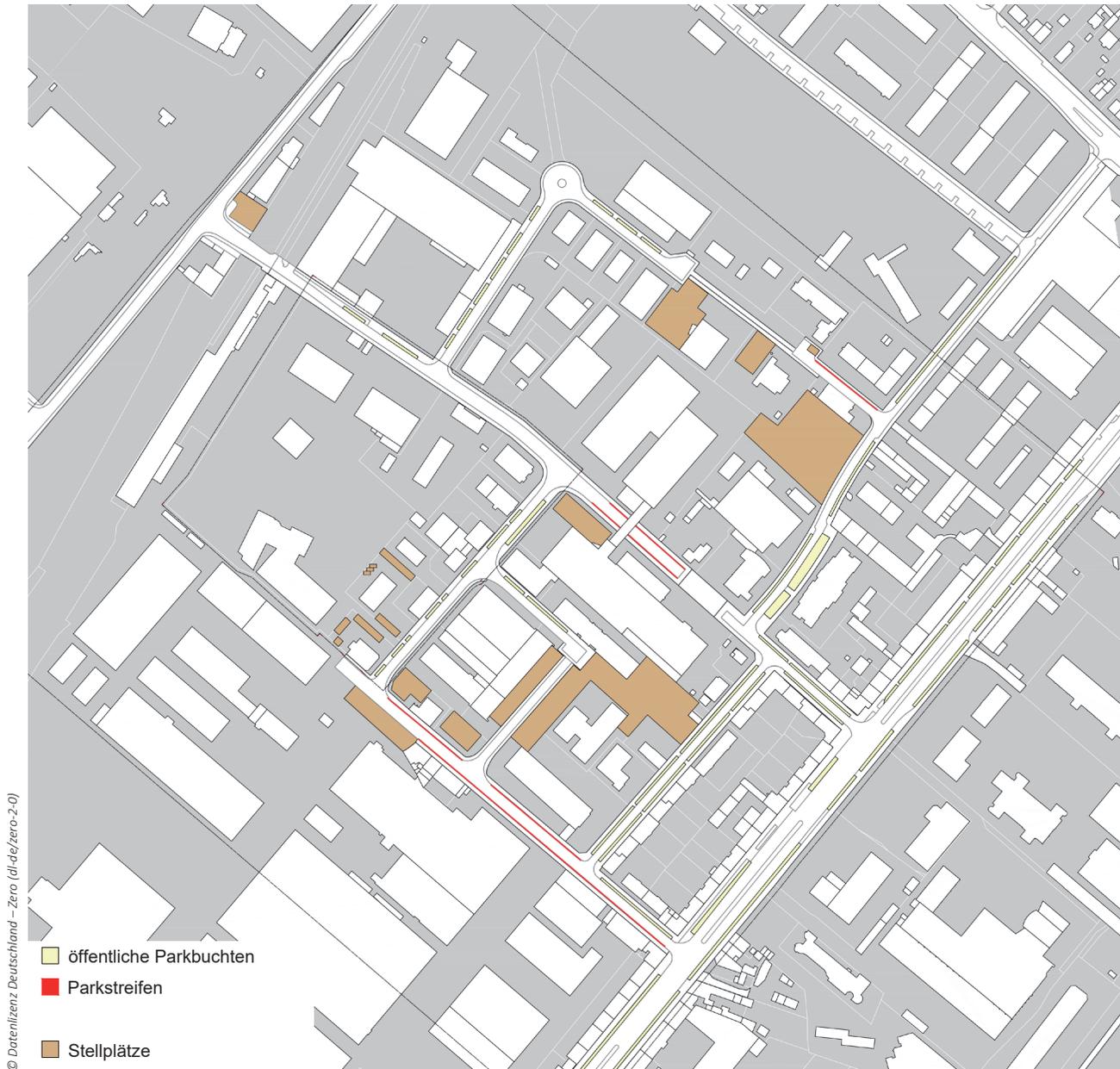
Vorhandene Gleisanlage

Fußwegeverbindung Professor-Wieler-Straße / Feldstraße



Parkraum Metzgerstraße





ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr im Betrachtungsraum ist geordnet. Ein großes Angebot an durchgehend ebenerdigen Stellplätzen besteht auf den privaten Grundstücken, auch von Firmen außerhalb des Betrachtungsraums. Diese bedeuten einen hohen Flächenverbrauch für Stellplätze auf den Grundstücken. Zum Zeitpunkt der Kartierung waren große Teile dieser Stellplatzflächen ungenutzt.

Öffentliche Parkplätze sind nicht ausgewiesen, es besteht aber das Angebot von Straßenrandparken sowie Parkbuchten. Im öffentlichen Straßenraum war insgesamt ein hoher Parkdruck wahrzunehmen.

Die nächste Anwohnerparkzone liegt ca. 250 m entfernt (ab Jülicher Str./Burggrafenstr.). Eine Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums im Betrachtungsraum ist für die nächsten Jahre nicht geplant.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Grundsatz: innovative Mobilitätslösungen
- * Erschließung klären, Trennung Auto < > andere Mobilitätsarten
- * eigener Stellplatzbedarf ist komplett auf dem Grundstück abzudecken (auch unter Berücksichtigung der Stellplätze für Events)
- * Bündelung der Stellplätze / Parkhaus
- * Kombination mit anderen Mobilitätsangeboten und Verkehrskonzepten (E-Mobilität, Sharing, ...): multimodaler Mobilitäts-Hub, Nutzung der Reduzierungspotenziale Stellplatzsatzung bzw. Regelung über Planungsrecht (mit eigenem Mobilitätskonzept)
- * Liebig-Höfe in Verbindung mit Entwicklungen im Umfeld betrachten (Campus Jahrhunderthalle, Stawag-Gelände, Burggrafenstraße, ggf. Kaiserbrunnen)

Freiraum

Grünstrukturen

Insgesamt verfügt der Betrachtungsraum nur über wenig öffentlichen Frei- und Grünraum. Neu gestaltet ist das Umfeld der Kirche mit Platzbereich.

Spiel- und Sportflächen bestehen „Am Kirschbäumchen“. Hier liegt ein rund 1 ha großer Abenteuerspielplatz, der als unreglementierter Spielraum eine Besonderheit für ganz Aachen ist. Benachbart liegen Spiel- und Sportplätze. Der bestehende Sportplatz kann nur von 2 Vereinen genutzt werden. Alle Angebote liegen relativ „versteckt“ im Quartier, eine Zugänglichkeit besteht bisher nur über die Straße „Am Kirschbäumchen“.

Für den Bereich liegt im Rahmen der „Sozialen Stadt Aachen-Nord“ das Gesamtkonzept Spiel-Sport-Schule vor, dass in 2022 umgesetzt wird. Vorgesehen sind eine öffentliche Grünfläche anstelle des jetzigen Spielplatzes, ein öffentlicher Bereich für Jugendliche mit Bolzwiese sowie ein neuer öffentlicher Kinderspielplatz für Kleinkinder und Kinder im Grundschulalter.

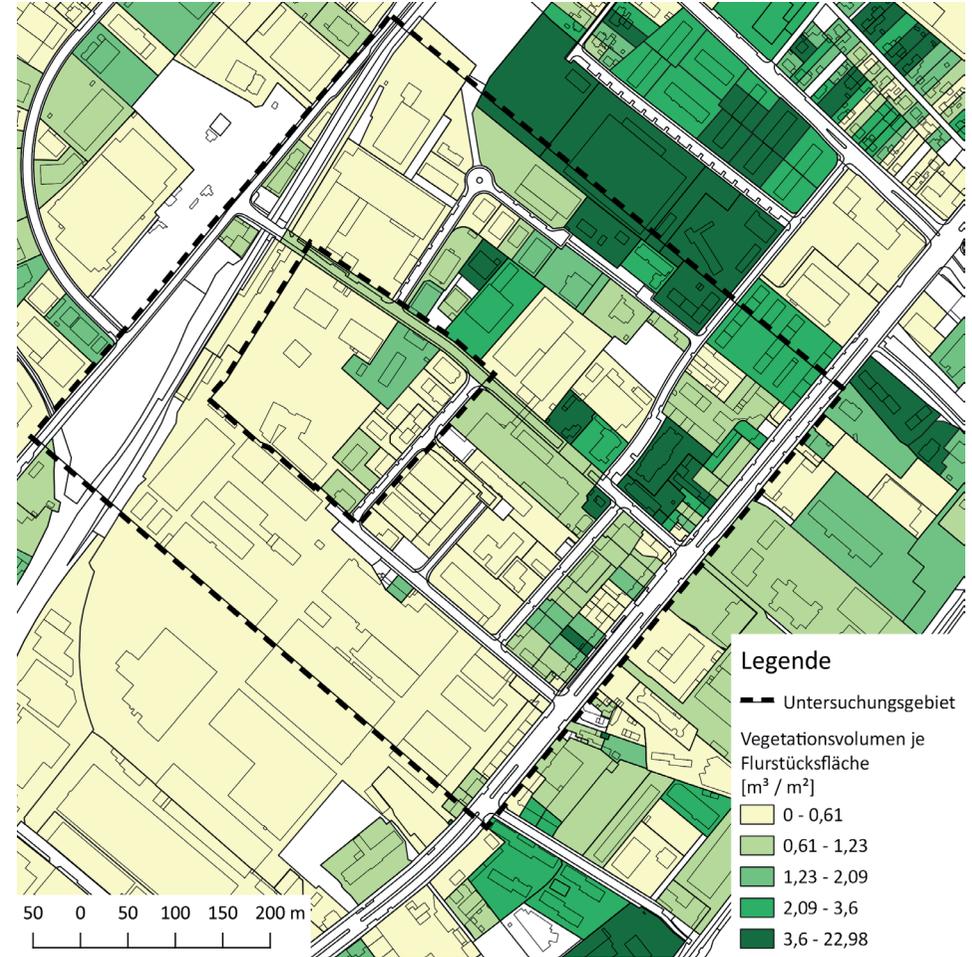
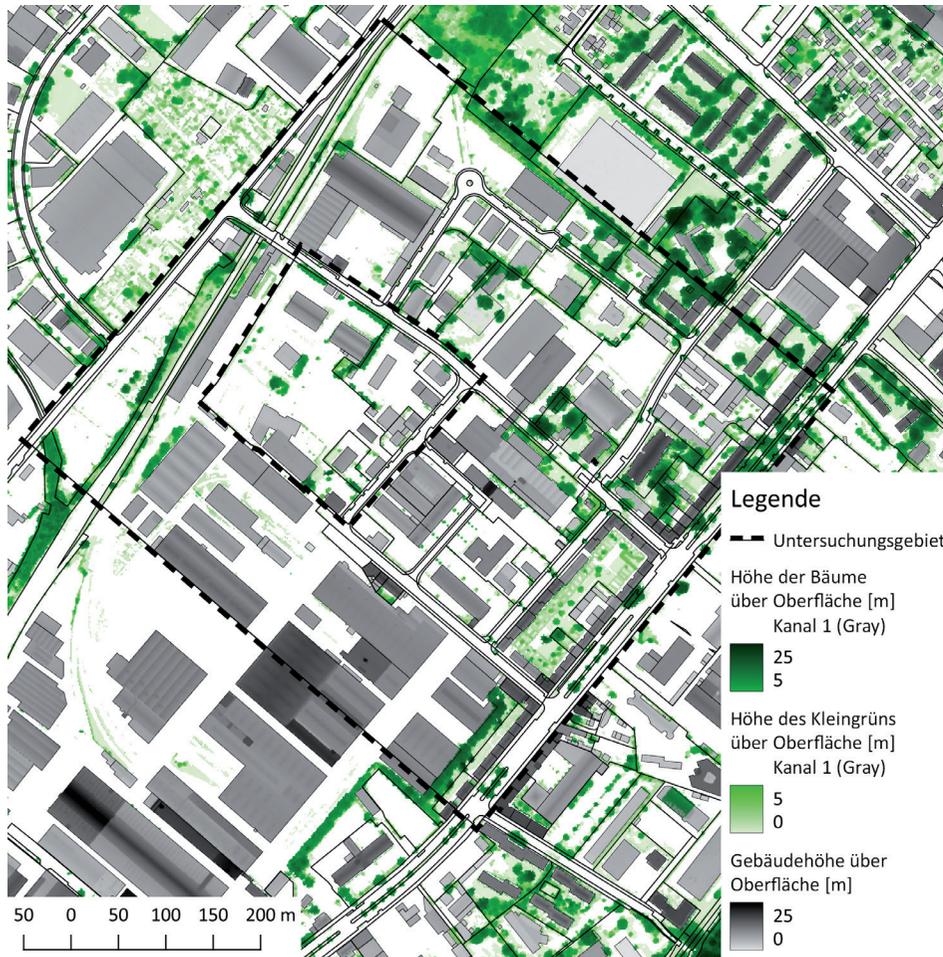
Geplant ist darüber hinaus der "Eisenbahnpark" als Grünverbindung mit Radweg im Bereich der heutigen Gleisanlagen.

Die Wohnquartiere in der Feldstraße weisen halbprivate Freiräume in den Innenbereichen auf.

Es besteht eine nahezu durchgängige Begrünung des Straßenraums (neue Straßenbäume).

Im Plangebiet selbst ist eine fehlende Aufenthaltsqualität im Außenbereich festzustellen, die aus der nicht vorhandenen Begrünung und Möblierung resultiert. Es besteht bisher nur ein Zugang zum Areal (Liebigstr.), eine fußläufige Verbindung zum Schlachthofgelände westlich der Metzgerstraße ist geplant.





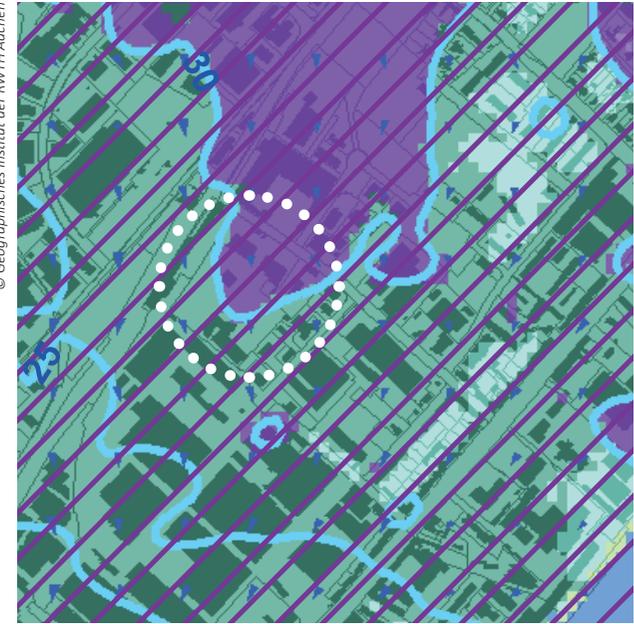
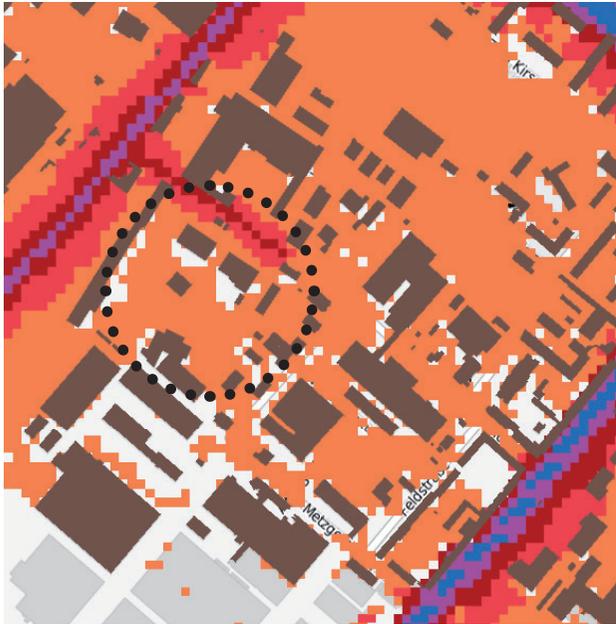
Vegetation (Höhe und Volumen)

Der Betrachtungsraum weist einen hohen Versiegelungsgrad auf, der vor allem aus den vielen Flächen für den (ruhenden) Verkehr beruht. Es besteht nur wenig Begrünung, diese ist teilweise nicht-öffentlich. Gebäudegrün ist wenig bis gar nicht vorhanden.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Erhöhung des Grün- und Freiraumanteils erforderlich
- * dezentrale Kommunikationsorte schaffen: Treffpunkte mit Aufenthaltsqualität für verschiedene Nutzer- und Bevölkerungsgruppen

- * Zugänge zu und Verknüpfungen zwischen den Freiräumen verbessern
- * Erhöhung des Vegetationsvolumens (intensive Dachbegrünung, Fassadenbegrünung)
- * mindestens Umsetzung der Maßgaben der Grün- und Gestaltungssatzung



Umwelt

Lärm

Der Straßenverkehrslärm des Grünen Wegs und der Liebigstraße wirkt auf das Plangebiet ein. Die Emissionsbelastung ist auch an der Jülicher Straße hoch, aber durch die hohe und geschlossene Straßenrandbebauung abgeschirmt. Darüber hinaus bestehen weitere Emissionen durch Bahnlärm. Weitere Lärmvorbelastungen sind durch gewerbliche Nutzungen im Umfeld zu erwarten.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Berücksichtigung möglicher Immissionskonflikte (Lärm) in der Gemengelage durch vorhabeninduzierte Mehrverkehre sowie mögliche Auswirkungen auf Wohnnutzungen im Umfeld

Betriebe mit BImSchG-Genehmigung

- 1 Caratgas:
Betriebsbereich nach Störfall-Verordnung,
Plangebiet außerhalb des angemessenen Abstands
- 2 Autorecycler Liebigstraße 9-11, Betrieb mit
BImSchG-Genehmigung
- 3 ehemals Fa. Linde AG, Anlage als abgemeldet
gekennzeichnet

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

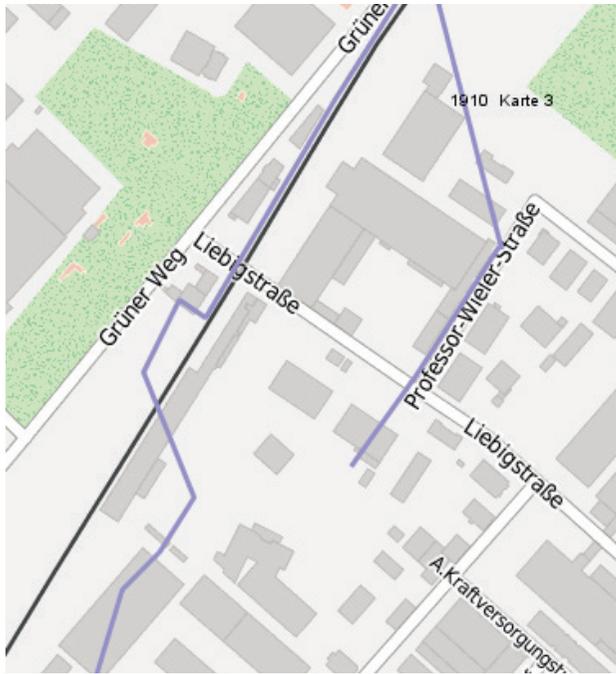
- * keine Entwicklungshemmnisse aus immissionsschutzrechtlicher Sicht

Klimatische Situation

Das Plangebiet liegt im Kaltluftsammlgebiet Soers. Im Norden bestehen Bereiche mit Kaltluftstau, im Süden eine großräumige Kaltluftbahn innerhalb der Bebauung. Der FNP stellt daher eine „Belüftungsbahn Stadtklima“ sowie zugleich ein innerstädtisches Belastungsgebiet dar und weist einen „Schutzbereich Stadtklima“ aus.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Verringerung des Versiegelungsgrades, stärkere Durchgrünung des Plangebietes
- * Erhöhung des Grünvolumens: Grünflächen, Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünungen
- * bauliche Barrieren vermeiden



Verlauf der historischen Altgewässer

Boden

Das Plangebiet ist durch eine weitgehende Versiegelung und Bebauung gekennzeichnet, das natürliche Bodengefüge ist nicht mehr vorhanden. Im Zuge der ersten Umnutzung des ehemaligen Schlachthofgeländes zur Diskothek fanden Bodenuntersuchungen statt, gravierende Bodenverunreinigungen wurden dabei nicht nachgewiesen.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Altlastenverdacht für geplante Nutzungen auszuschließen
- * Empfehlung Bodenschutzkonzept: möglicher Bodenaustausch zur Verbesserung des Pflanzstandortes für Bäume und zur Erhöhung der Kühlleistung

Wasser & Entwässerung

Das Plangebiet ist durch einen gering wasserdurchlässigen Untergrund (Tallehm, Verwitterungslehm und Hergenrather Schichten, teilweise durch aufgefülltes Material überlagert) sowie hohe Grundwasserstände geprägt.

Das Niederschlagswasser der Stellplätze wird heute über Drainagen gesammelt und einer Sammelleitung zugeführt. Das Gefälle der Parkplatzoberfläche ist zudem so gestaltet, dass bei Starkregenereignissen eine kurzzeitige Zwischenspeicherung möglich ist.

Im Plangebiet verlaufen zwei historische Altgewässer, diese sind heute verrohrt.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * Offenlegung der Gewässer im Plangebiet nur schwer bzw. gar nicht umsetzbar. Sichtbarmachung in Form von Mulden, Wasserflächen o.ä. ist denkbar
- * Versickerung von Niederschlagswasser gutachterlich zu prüfen, Versickerungsfähigkeit und hoher Grundwasserstand ist zu berücksichtigen, mehrgeschossige Unterkellerungen / Tiefgaragen sind kritisch
- * Dachbegrünung auf Neubauten als Zwischenspeicher für Niederschläge
- * Berücksichtigung der Schwammstadt: Bau von Zisternen zur Bewässerung der Grünflächen

Weitere Infrastrukturen

Das Plangebiet ist gut in bestehende Infrastrukturen eingebunden, die bereits in der Liebig- sowie der Metzgerstraße liegen (Strom, Wasser, Abwasser, Datenleitungen). Darüber hinaus besteht eine unmittelbare Nähe zum Fernwärmenetz der Stawag.

Erkenntnisse für die Rahmenplanung

- * vorhandene Infrastrukturen bieten Standortvorteil
- * Anschluss an das Fernwärmenetz + Nutzung der Solarenergie
- * Entsorgung Abwasser ist sichergestellt

03. Ziele der künftigen Entwicklung

Potenziale & Chancen

Planungsraum Liebighöfe

- * nachhaltige Revitalisierung durch Nutzungsmischung: weitere Flächenpotenziale für Dienstleistungen und Gewerbe
- * Förderung des urbanen Charakters durch neue Angebote (Gastronomie, Orte der Begegnung)
- * Alleinstellung und Identität durch industriell geprägten Architekturstil der Bestandsgebäude, Baustil der Gebäude eindrucksvoll und atmosphärisch
- * Schaffung einer eigenen Marke und Adressbildung möglich
- * Konzepte für innovative Mobilitätslösungen, Kombination unterschiedlicher Mobilitätsangebote
- * ggf. erleichterte Erreichbarkeit des Gebiets durch RegioTram
- * Standortvorteil durch vorhandene Infrastrukturen
- * Erhöhung des Grün- und Freiraumanteils zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der klimatischen Situation
- * durch Lage im GE-Gebiet überwiegend für Anwohner keine Lärmbelästigung zu erwarten
- * Umsetzung der Maßgaben des Integrierten Klimaschutzkonzeptes möglich

Betrachtungsraum

- * weitere Entwicklung zum Bildungs- und Forschungsstandort
- * Mix aus moderner und alter Architektur schafft individuellen Charakter, der verschiedenste Nutzer anzieht und das Gebiet von anderen GE/GI abgrenzt
- * vorhandene Unternehmen und neue Entwicklungen: gemeinsame Nutzungen und Synergien
- * verkehrsgünstige Lage an Jülicher Straße und Grünem Weg, unweit Innenstadt, Außenring & Autobahn
- * gute Anbindung an den ÖPNV
- * RegioTram kann gesamten Untersuchungsraum beleben (je nach Trassenführung)
- * guter Ausbaustandard des umgebenden Straßennetzes

Restriktionen

Planungsraum Liebighöfe

- * Höhen und Volumina neuer Gebäude in Abstimmung mit der Denkmalpflege
- * mögliche Trasse und Haltepunkt der RegioTram noch in Klärung
- * nur eine Zufahrt zum Areal
- * klimatischer Lastraum
- * Emissionsbelastungen Straße, ggf. Schiene
- * mögliche Immissionskonflikte in der Gemengelage

Betrachtungsraum

- * hoher Versiegelungsgrad, viele Flächen für (ruhenden) Verkehr,
- * Realisierung RegioTram zeitlich unklar
- * wenig Grünräume, teilweise nichtöffentlich
- * vorhandene Freiräume nur eingeschränkt erreichbar
- * hohe Emissionsbelastung entlang der Jülicher Straße



Mobilität

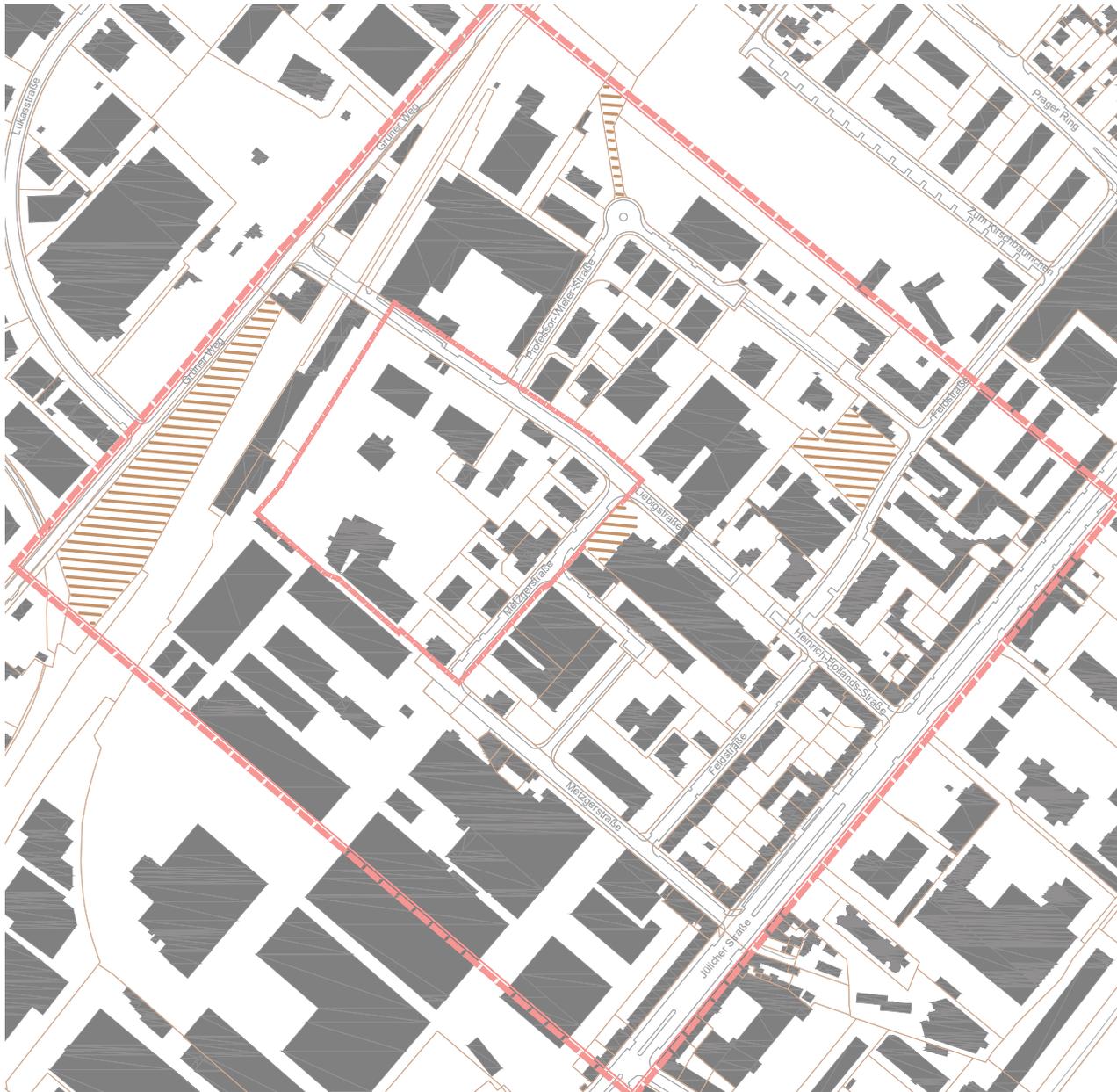
Die Liebig-Höfe sollen neue Wege in der Mobilität einschlagen. Vorgesehen ist eine Erschließung, die weitgehend autofrei ist und damit die Möglichkeit zur Entwicklung attraktiver Freiräume schafft.

Die erforderlichen Mobilitätsangebote sollen weitgehend auf einen multimodalen Mobilitäts-Hub beschränkt werden.

Vorgesehen ist eine Verknüpfung der Liebig-Höfe mit den bestehenden und geplanten Radwegen im Umfeld.

Die künftige Entwicklung der RegioTram wird berücksichtigt, auch wenn Trassenführung und Lage der Haltepunkte noch nicht endgültig festgelegt sind.

-  ÖPNV (Buslinien)
-  RegioTram
-  Radverkehr
-  Autoverkehr



Nutzungen

In den Liebig-Höfen, aber auch im gesamten Betrachtungsraum soll die Nutzungsmischung beibehalten und ergänzt werden. Neue Nutzungen sind im Plangebiet sowohl im bestehenden als auch in einem zu ergänzenden Gebäudebestand vorgesehen.

Im Betrachtungsraum liegen darüber hinaus mehrere Flächen, die heute untergenutzt sind. Diese bieten weitere Entwicklungspotenziale im Sinne der angestrebten Gesamtentwicklung.

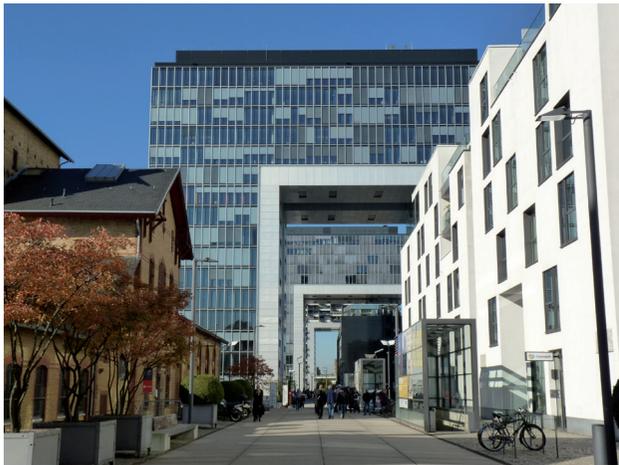
 untergenutzte Flächen mit Entwicklungsmöglichkeiten



Gesamtplan für den Betrachtungsraum

Entstehen soll ein Quartier, das

- * Aufenthaltsqualität in miteinander vernetzten Grün- und Freiräumen bietet
- * einen Fokus auf den nicht-motorisierten Verkehr legt und die Rahmenbedingungen für die Nutzung des ÖPNV und des Radverkehrs nutzt
- * durch eine Nutzungsmischung geprägt ist und in dem bisher untergenutzte Flächen einer neuen Nutzung zugeführt werden



Beispiel für eine Verknüpfung von Bestandsgebäuden und Neubauten: der Rheinauhafen in Köln

Varianten für das Plangebiet

Die Möglichkeiten einer künftigen städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklung des Plangebietes wurden in verschiedenen Varianten untersucht.

Diese Varianten greifen die definierten Zielvorgaben auf, u.a. einen Erhalt und eine Umnutzung der Bestandsgebäude, eine autofreie Erschließung der zentralen Bereiche sowie eine Abfolge von Grünräumen und Platzbereichen. Zudem integrieren alle Varianten Anknüpfungspunkte an die Umgebung des Plangebietes.

Für die bestehenden und neu konzipierten Gebäude sind folgende Nutzungen vorgesehen:

- * Gewerbe / Ausstellungsfläche Talbot-Hallen (in den Darstellungen mit den Ziffern 1 + 2 gekennzeichnet)
- * Veranstaltung & Gastronomie „Charles“ (3)
- * Eventfläche „Das Liebig“ (4)
- * Büroflächen incl. Werkstätten und Labore im Erdgeschoss (5 + 6)
- * Mobilitäts-Hub (7)
- * teilweise weitere Büroflächen (8)

Vorstudie Carpus+Partner

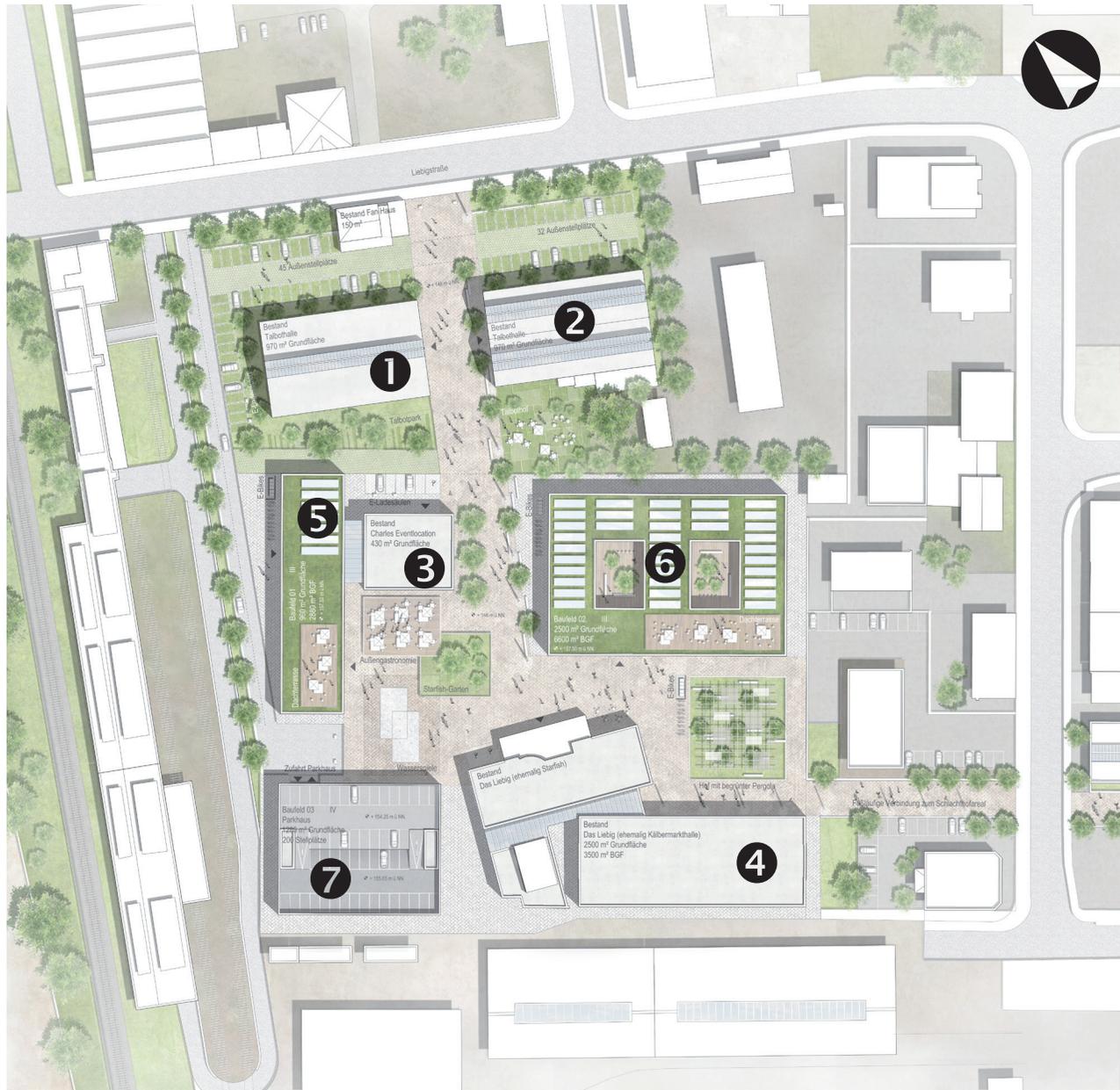
In einer Vorstudie hat sich Carpus + Partner mit möglichen Nutzungen für die Bestandsgebäude auseinandergesetzt und ein mögliches Bauvolumen für die neuen Gebäudekörper ermittelt. Darüber hinaus entstand ein erstes Konzept für die städtebauliche und freiraumplanerische Neuordnung der Liebig-Höfe.

Die Vorstudie dient als Orientierung für eine mögliche bauliche Auslastung, für erste Einschätzungen zum Flächenbedarf für Mobilitätseinrichtungen sowie für eine überschlägige Ermittlung von Versiegelungs- und Begrünungsgraden.

Inklusive der Bestandsgebäude ergab sich aus den konzeptionellen Überlegungen eine Nutzfläche (Bruttogeschossfläche) von insgesamt rund 10.000 m².

Basierend auf diesem Bauvolumen wurde auf Basis der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen ein Bedarf an rund 500 PKW-Stellplätzen sowie rund 400 Fahrradstellplätzen ermittelt.

Der Anteil versiegelter Flächen nahm 79 % des Plangebietes ein, weitere 8 % waren teilversiegelt vorgesehen. Der Grünflächenanteil lag bei 13 %.



Ausgehend von der Vorstudie wurden drei Varianten einer künftigen Entwicklung ausgearbeitet. Für die Bearbeitung von Varianten wurden folgende Vorgaben gesetzt:

- * Das Bauvolumen der Vorstudie in einer Größenordnung von 10.000 m² stellt ein hohes Maß einer Nachverdichtung dar, ist aber in der integrierten Lage gerechtfertigt.
- * Der Versiegelungsgrad soll bei gleichbleibendem Bauvolumen verringert werden.
- * Die PKW-Erschließung soll im Norden des Plangebietes entlang der Bahntrasse erfolgen, die übrigen Bereiche sollen autofrei bleiben.
- * Durch Stapelung der Stellplätze soll ein möglichst geringer Flächenverbrauch entstehen. Im Sinne eines Mobilitäts-Hubs sollen alternative Mobilitätsangebote entwickelt werden.
- * Das Parkdeck wird aufgrund seiner notwendigen Größe eine städtebauliche Dominanz haben. Trotzdem soll die Baumasse einen positiven Beitrag zur Raumentwicklung einnehmen.
- * In süd-westliche Richtung soll ein Zugang zum Radwegenetz und zu einer möglichen Haltestelle einer Stadtbahn eingerichtet werden.
- * Die Belange des Denkmalschutzes sind insbesondere im Umfeld der denkmalgeschützten Kälbermarkthalle (Gebäude 4) zu berücksichtigen.

Variante 1: Kleinteiligkeit und kollektiver Platz

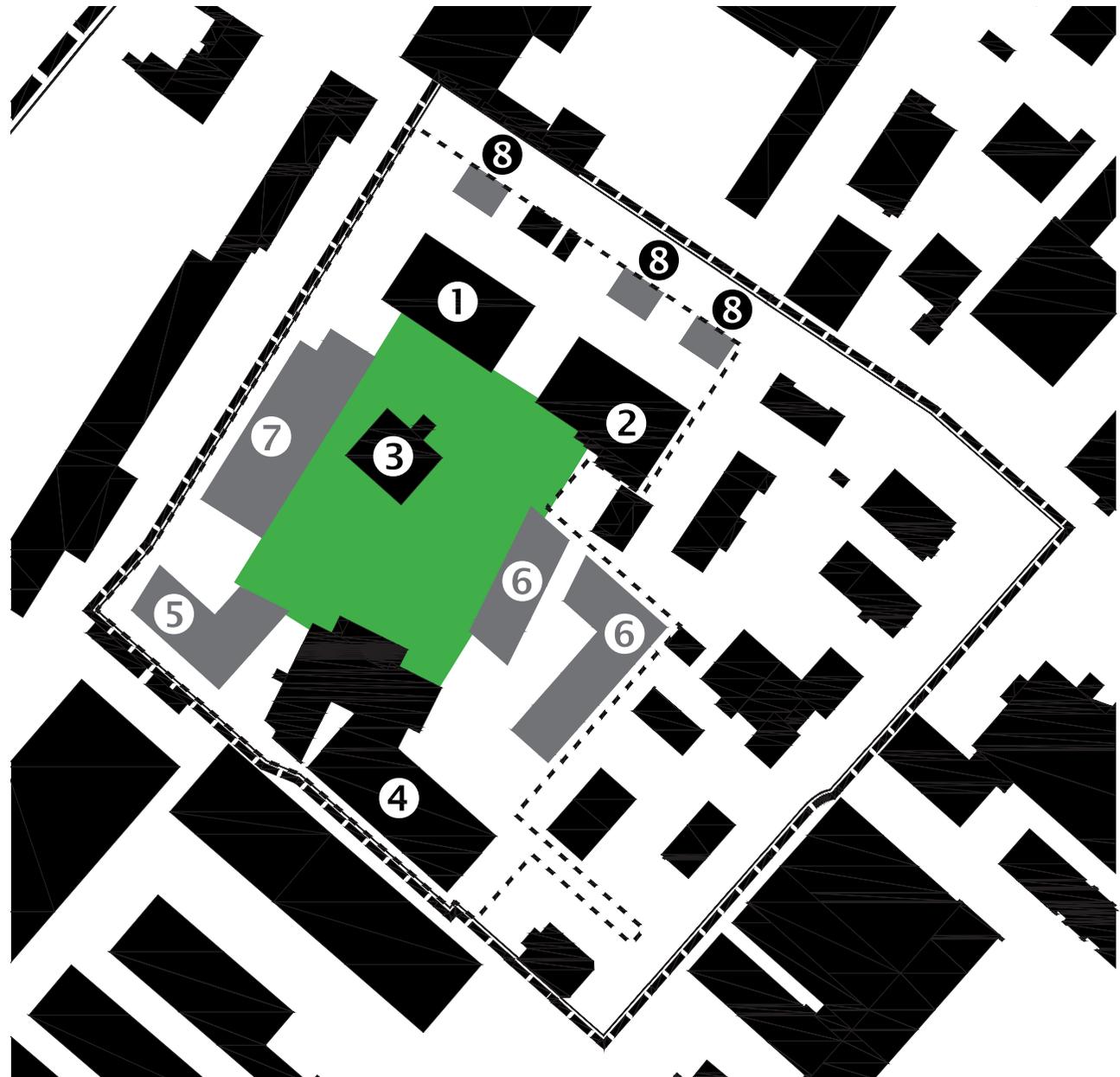
Die Variante sieht eine kleinteilige neue Baustruktur vor. Die Größenordnungen der angrenzenden Gebäude des ehemaligen Schlachhofes und der nördlich liegenden Gewerbebetriebe werden aufgegriffen und im Plangebiet - u.a. auch entlang der Liebigstraße - fortgeführt. Die Gebäude variieren zwischen 3 und 4 Geschossen, entlang der Liebigstraße reduziert sich die Höhe der drei neuen Gebäude (8) auf 2 Geschosse.

Das Mobilitäts-Hub (7) entlang der Bahntrasse ist mit 7 Geschossen die dominante Kulisse für die zentrale Freifläche. Vorgesehen sind in dieser Variante Parkdecks als Vollgeschoss und eine außenliegende Erschließungsrampe.

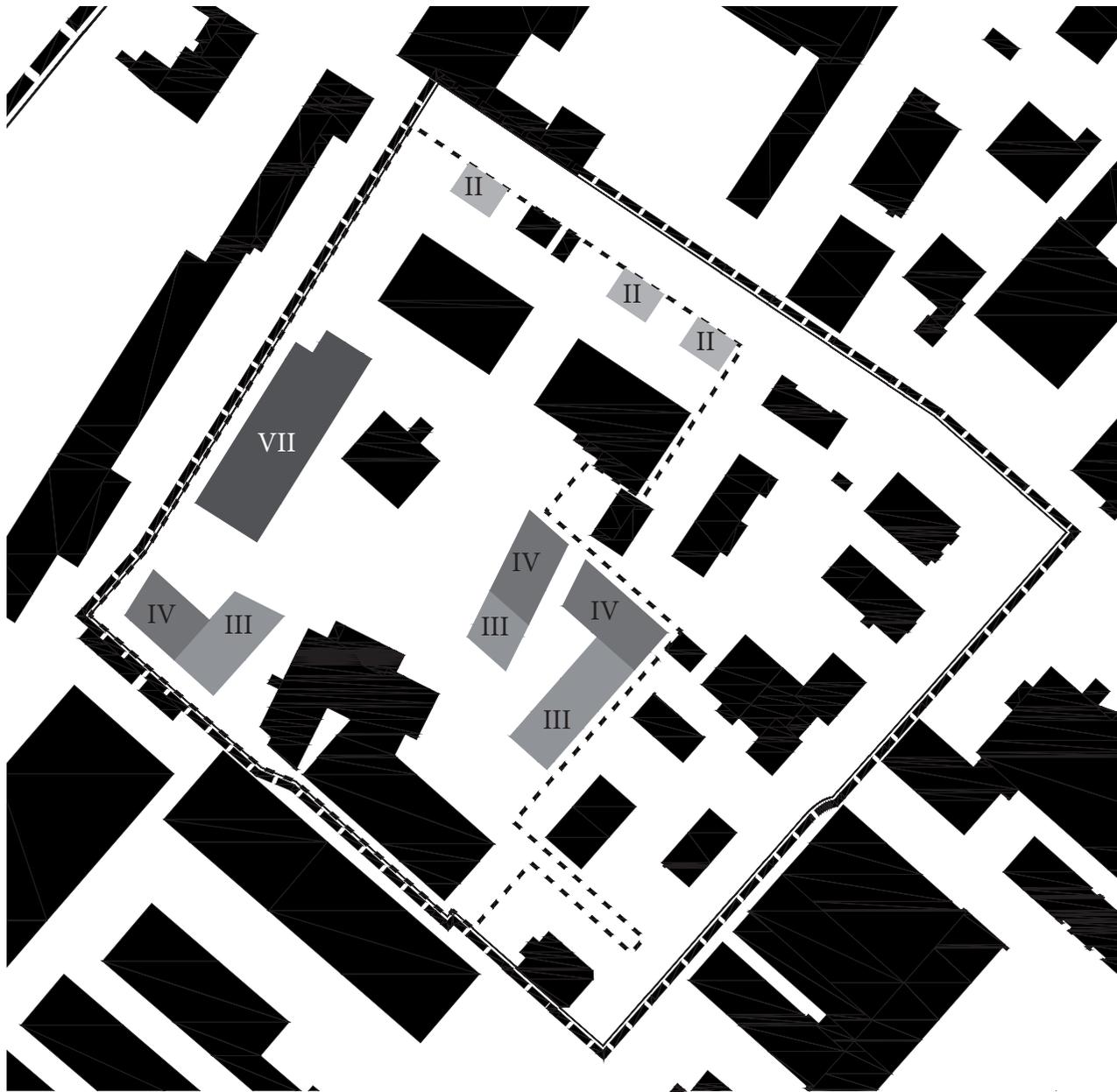
Eine große, zentrale Platzfläche verbindet die Bestandsbebauung mit den Neubauten. Die zentrale Freifläche soll die Bühne für das produktive und vernetzte Treiben der Nutzer*innen Möglichkeiten bieten, sich auch außerhalb der Gebäude zu betätigen.

Das eingeschossige "Charles" (3) steht auf dem Platz und kann Teil der Bespielung der Platzfläche werden.

Berücksichtigt wird eine bauliche Öffnung nach Westen zur Umsetzung einer Fuß- und Radwegeverbindung in Richtung Regio-Tram-Haltepunkt / Radwegeverbindung Innenstadt.



Schwarzplan



Geschossigkeiten

Bruttogeschossfläche

Bestehende Gebäude

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	ca. 3.500 m ²
Summe	ca. 6.000 m ²

Neubau

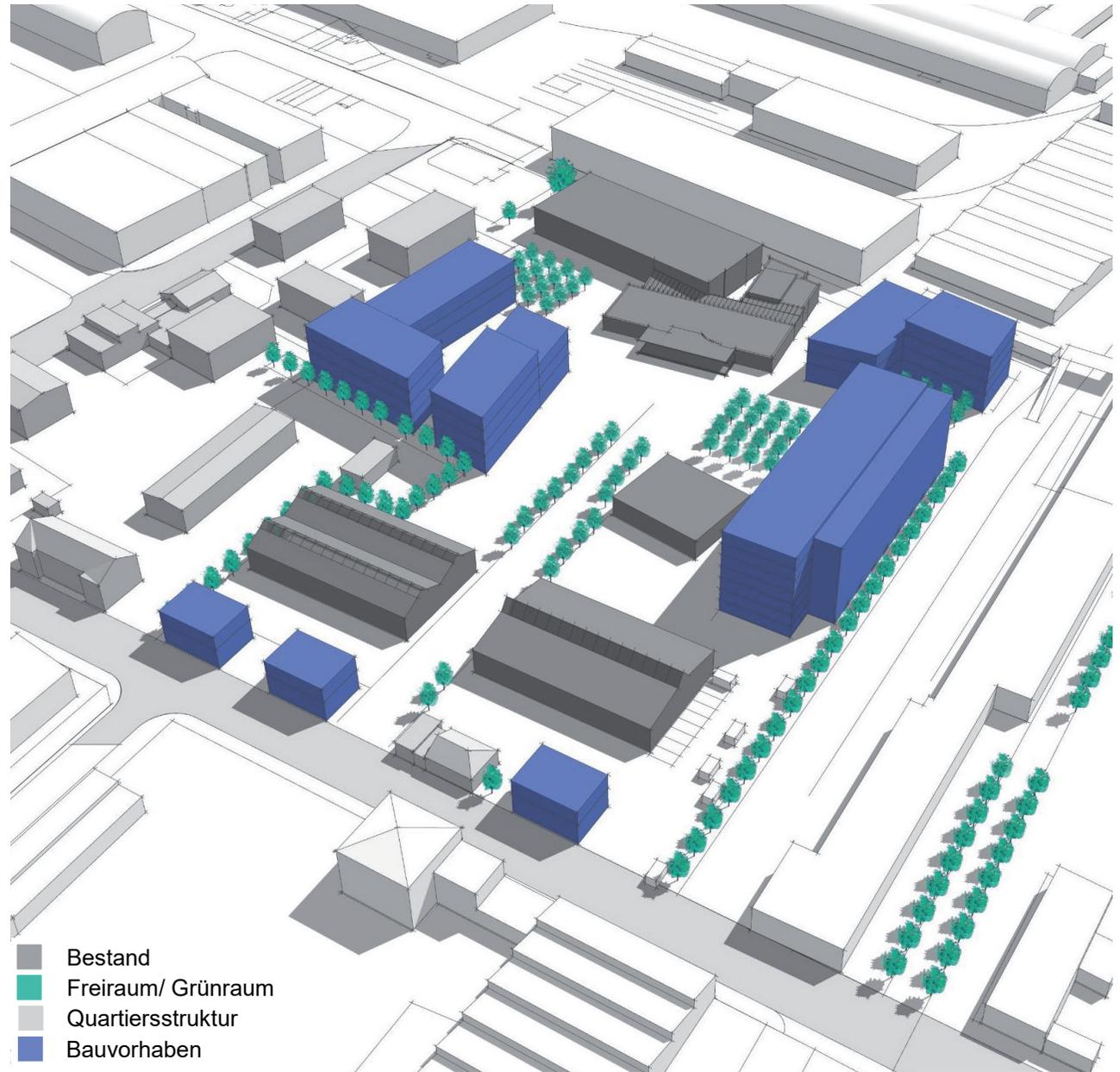
Gebäude 5	ca. 2.800 m ²
Gebäudekomplex 6	ca. 6.000 m ²
Gebäudegruppe 8	ca. 800 m ²
Summe	ca. 9.600 m ²

Parkhaus (7)	ca. 9.700 m ²
--------------	--------------------------



Beispiel für eine mögliche Gestaltung des kollektiven Platzes - der Dreispitzplatz in Basel

© Re probst @ Wikimedia Commons.
 Lizenziert unter Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 International
 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.en>)



- Bestand
- Freiraum/ Grünraum
- Quartiersstruktur
- Bauvorhaben

Visualisierung

© Carpus + Partner



Beispiel Freiraumstruktur

Flächenbilanz

versiegelte/bebaute Fläche	15.800 m ²	64%
teilversiegelte Fläche	2.700 m ²	11%
Grünflächen	6.100 m ²	25%
Fläche gesamt	24.600 m ²	100%

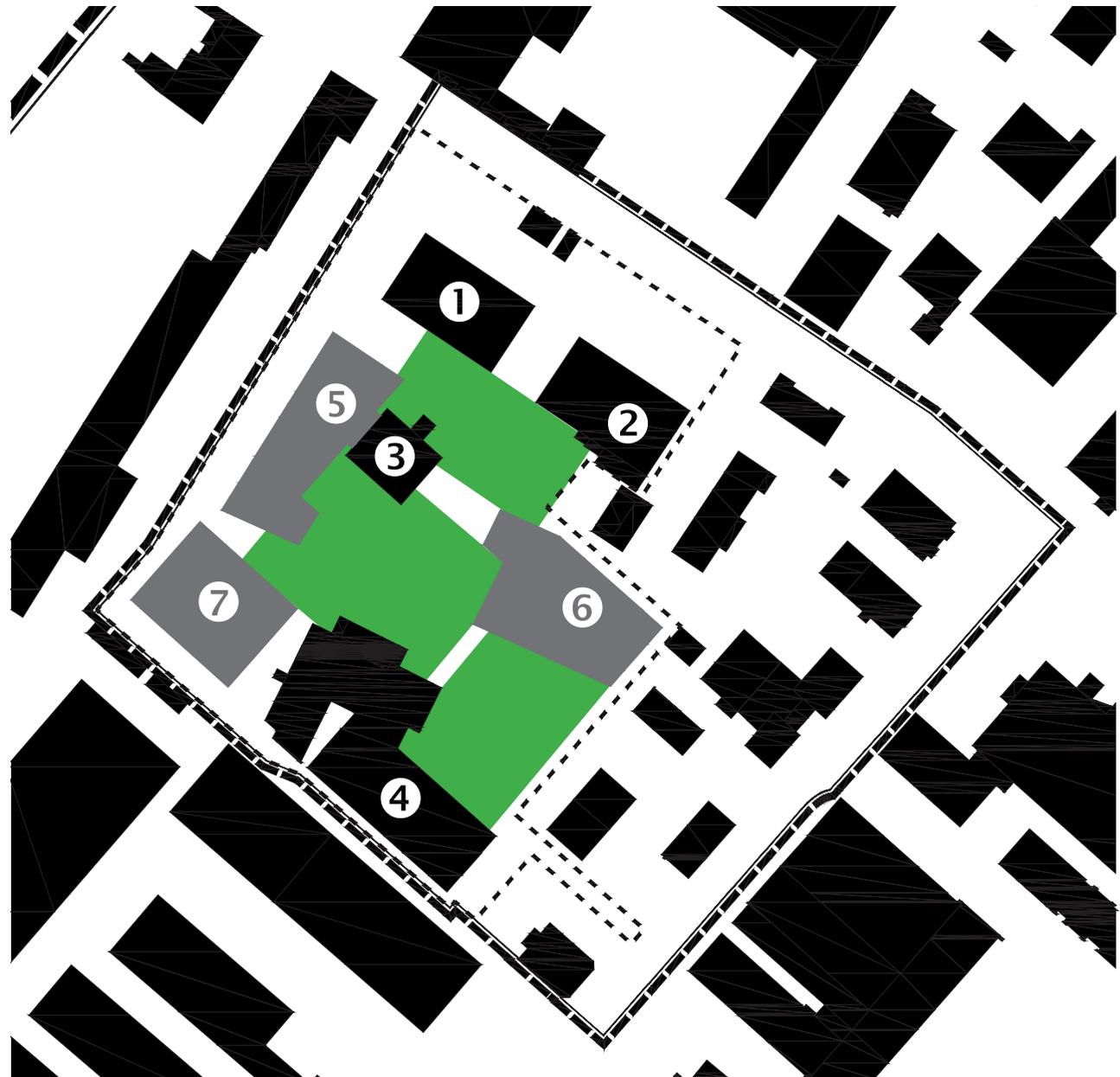
Variante 2: Monolith mit dezentralen Freiräumen

Das Bauvolumen für die Büroflächen wird auf lediglich zwei kompakte Baukörper verteilt.

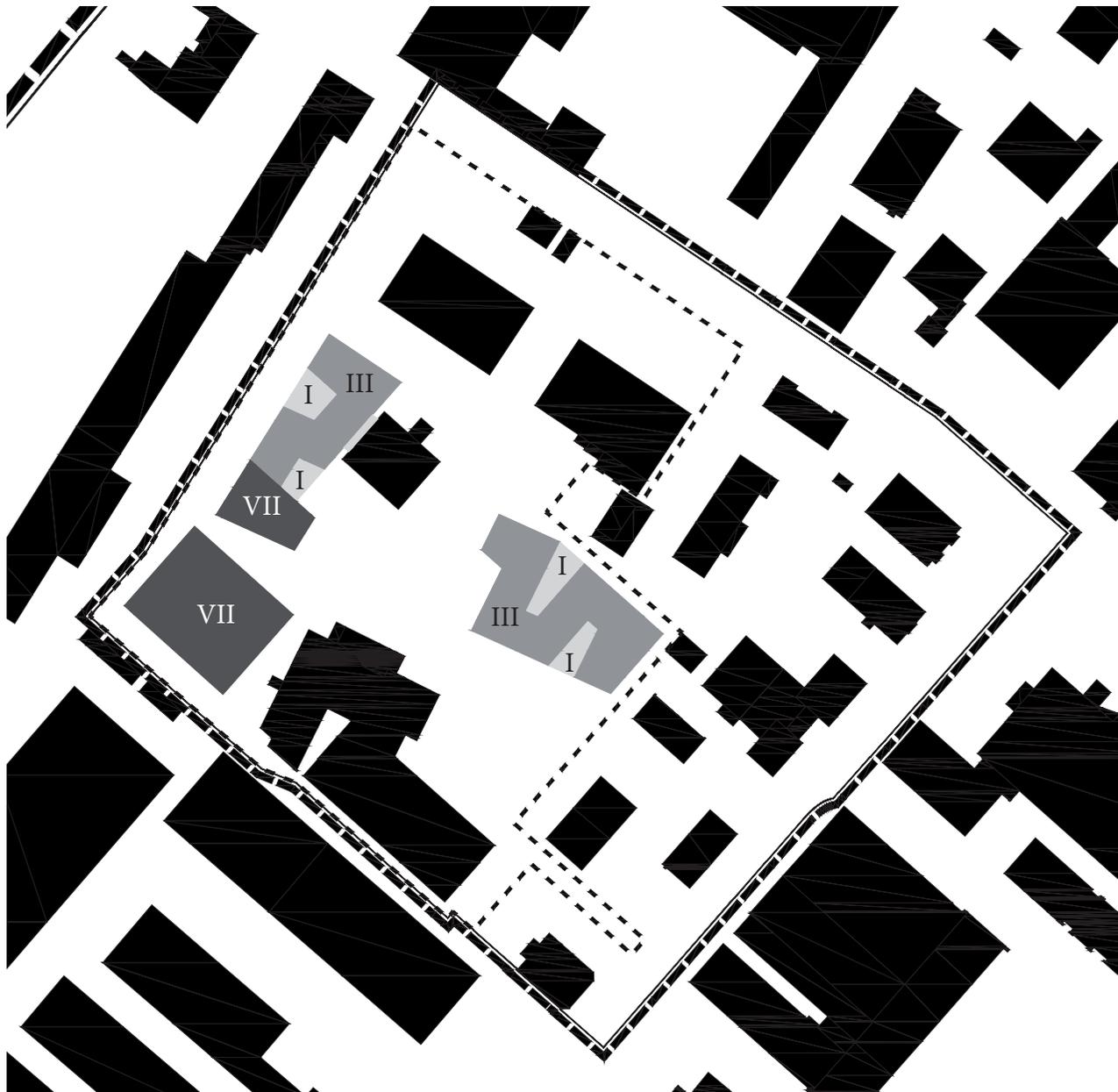
Dadurch entsteht im südwestlichen Bereich ein Hochpunkt (5) mit 7 Geschossen und einer Höhe von bis zu 25 m, der in nördliche Richtung auf drei Geschosse zurückgenommen wird. Dreigeschossig ist auch der Baukörper (6) gegenüber dem "Liebig" ausgebildet.

Der Hochpunkt wird durch das unmittelbar gegenüberliegende Mobilitäts-Hub (7) gestärkt, das in Split-Level-Bauweise ebenfalls 7-geschossig ausgebildet ist.

Die zentrale Lage der Neubauten bildet im Zusammenspiel mit den Bestandsgebäuden drei eigene und damit dezentrale Freiräume, die eine vielfältige Interaktion mit den Erdgeschossnutzungen der Monolithen in mehrere Richtungen ermöglichen. Den Bestandsgebäuden wird immer ein Neubau gegenübergestellt, wodurch eigene und dezentrale Beziehungsgeflechte entstehen.



Schwarzplan



Geschossigkeiten

Bruttogeschossfläche

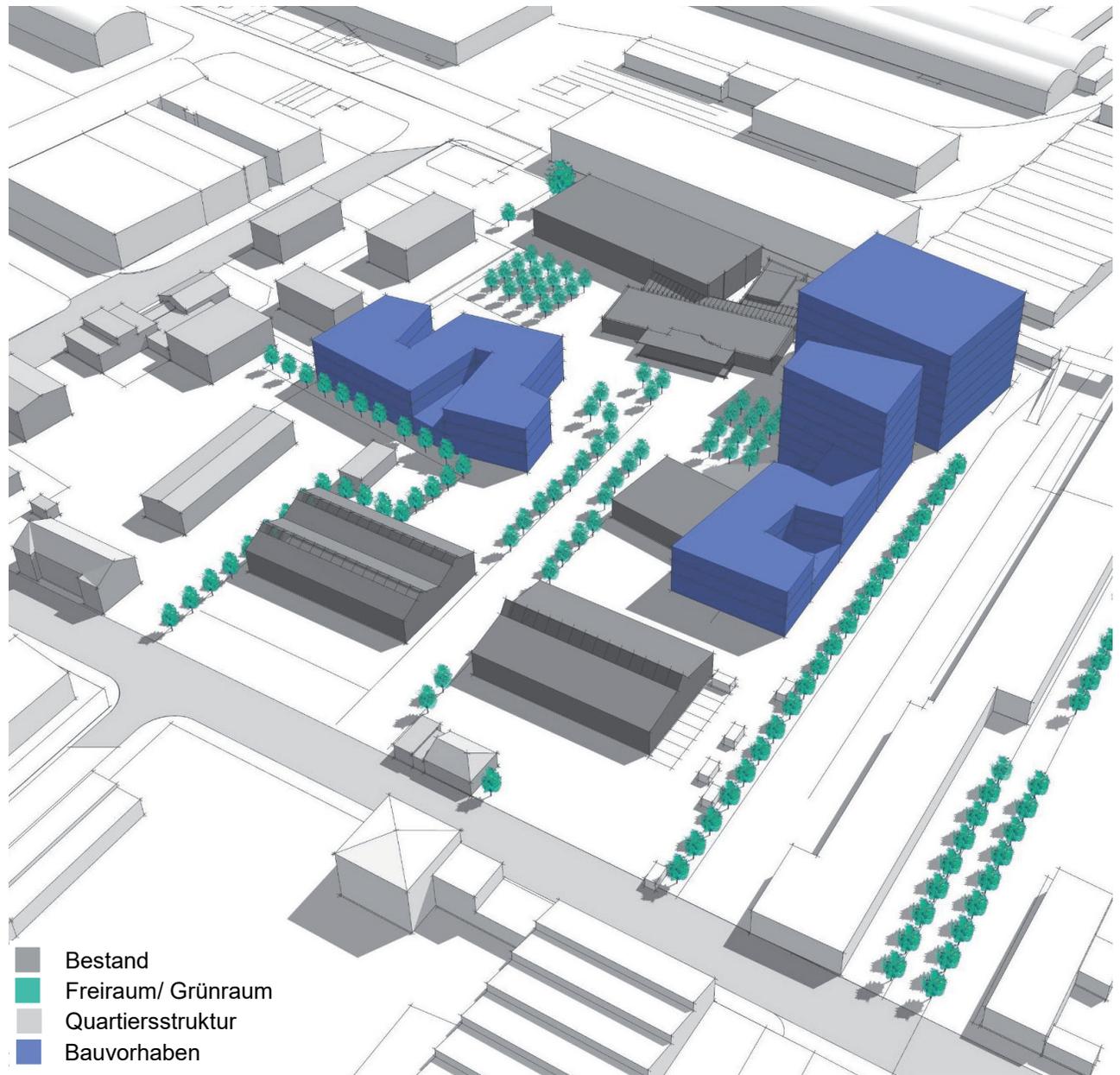
Bestehende Gebäude

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	ca. 3.500 m ²
Summe	ca. 6.000 m ²

Neubau

Gebäude 5	ca. 5.500 m ²
Gebäude 6	ca. 4.400 m ²
Summe	ca. 9.900 m ²

Parkhaus (7)	ca. 9.000 m ²
--------------	--------------------------



Visualisierung



Beispiel Freiraumstruktur

Flächenbilanz

versiegelte/bebaute Fläche	15.300 m ²	62%
teilversiegelte Fläche	3.300 m ²	13%
Grünflächen	6.000 m ²	24%
Fläche gesamt	24.600 m ²	100%

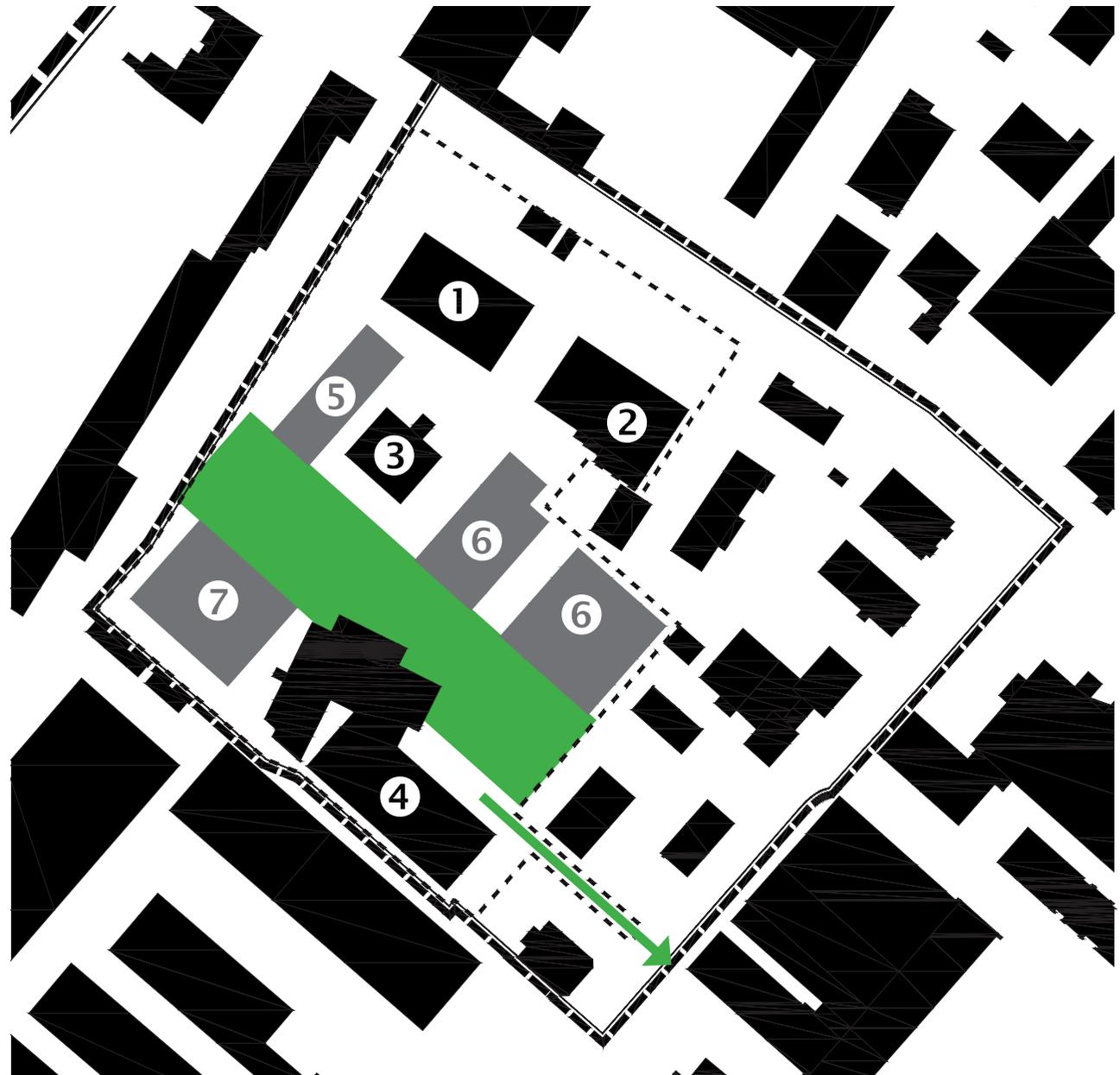
Variante 3: Neubebauung bildet neue Mitte

Durch das Zusammenwirken der kompakt angeordneten Neubauten mit dem bestehenden „Liebig“ entsteht eine neue Mitte.

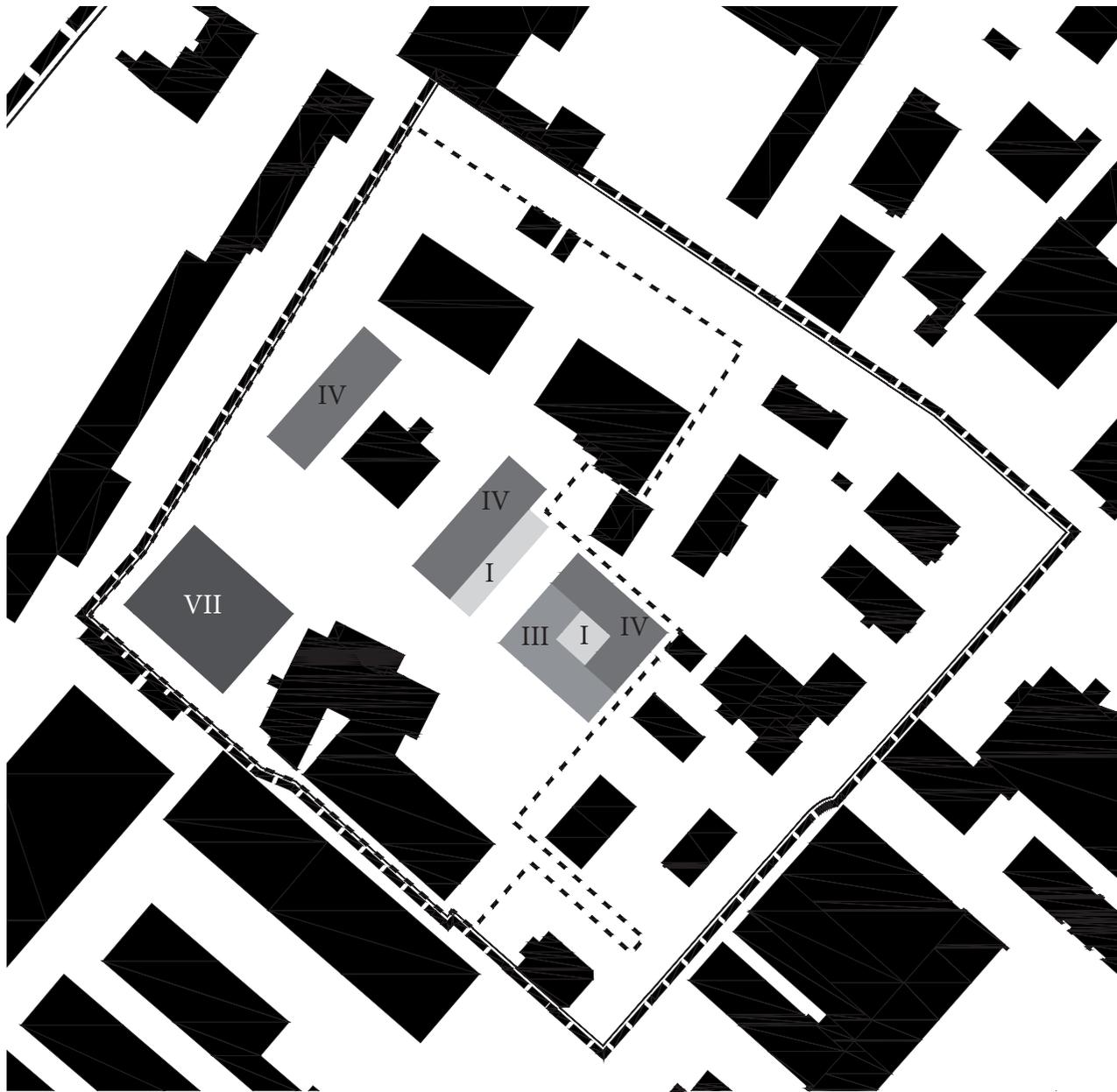
Die Längsausrichtung dieses Freiraums hebt die Verbindung vom alten Schlachthof in Richtung der neuen Mobilitätsstrasse im Bereich der Gleisanlagen (Radwegeverbindung Innenstadt, ggf. RegioTram-Haltepunkt) hervor und bindet das Gesamtquartier daran an.

Die Baumasse bei den Neubauten ist relativ gleichmäßig verteilt, die geplanten Bürogebäude (5 und 6) umfassen zwischen 3 und 4 Geschossen, teilweise auch nur ein Geschoss (6).

Das Mobilitäts-Hub in Split-Level-Bauweise setzt mit 7 Geschossen wiederum einen Hochpunkt.



Schwarzplan



Geschossigkeiten

Bruttogeschossfläche

Bestehende Gebäude

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	ca. 3.500 m ²
Summe	ca. 6.000 m ²

Neubau

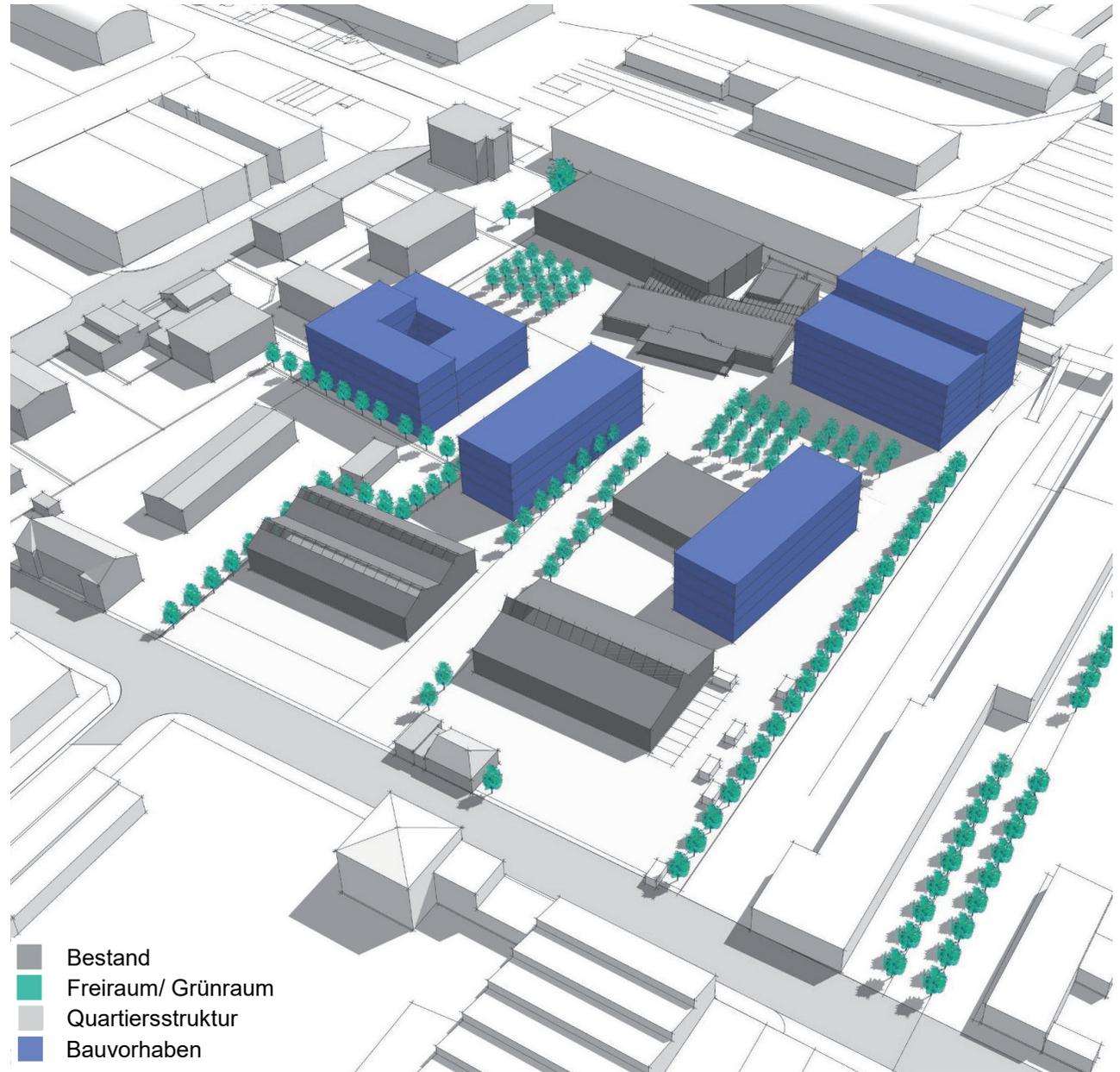
Gebäude 5	ca. 2.600 m ²
Gebäudekomplex 6	ca. 7.100 m ²
Summe	ca. 9.800 m ²

Parkhaus (7)	ca. 9.000 m ²
--------------	--------------------------



Die neue grüne Mitte in Essen als Beispiel für einen linearen Freiraum und die Integration des Elementes "Wasser" in die Freiraumgestaltung

© Christopher Wink @ gimby.net.
 Lizenziert unter CC0 1.0 Universell (CC0 1.0)
 (<https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.de>)



- Bestand
- Freiraum/ Grünraum
- Quartiersstruktur
- Bauvorhaben

Visualisierung

© Carpus + Partner



Beispiel Freiraumstruktur

Flächenbilanz

versiegelte/bebaute Fläche	14.800 m ²	60%
teilversiegelte Fläche	4.200 m ²	17%
Grünflächen	5.600 m ²	23%
Fläche gesamt	24.600 m ²	100%

Gegenüberstellung der Varianten



Variante 0:

Vorstudie Carpus

Bestehende Gebäude

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	ca. 3.500 m ²
Summe	ca. 6.000 m ²

Neubau

Gebäude 5	ca. 2.900 m ²
Gebäude 6	ca. 6.600 m ²
Summe	ca. 9.500 m ²

Parkhaus (7)	ca. 5.100 m ²
--------------	--------------------------

versiegelt 79%

teilversiegelt 8%

Grünfläche 13%

Variante 1:

Kleinteiligkeit und kollektiver Platz

Bestehende Gebäude

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	ca. 3.500 m ²
Summe	ca. 6.000 m ²

Neubau

Gebäude 5	ca. 2.800 m ²
Gebäudekomplex 6	ca. 6.000 m ²
Gebäudegruppe 8	ca. 800 m ²
Summe	ca. 9.600 m ²

Parkhaus (7)	ca. 9.700 m ²
--------------	--------------------------

versiegelt 64%

teilversiegelt 11%

Grünfläche 25%

Variante 2:

Monolith mit dezentralen Freiräumen

Bestehende Gebäude

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	ca. 3.500 m ²
Summe	ca. 6.000 m ²

Neubau

Gebäude 5	ca. 5.500 m ²
Gebäude 6	ca. 4.400 m ²
Summe	ca. 9.900 m ²

Parkhaus (7)	ca. 9.000 m ²
--------------	--------------------------

versiegelt 62%

teilversiegelt 13%

Grünfläche 24%

Variante 3:

Neubebauung bildet neue Mitte

Bestehende Gebäude

Talbothallen (1 + 2)	ca. 2.000 m ²
Charles (3)	ca. 500 m ²
Das Liebig (4)	ca. 3.500 m ²
Summe	ca. 6.000 m ²

Neubau

Gebäude 5	ca. 2.600 m ²
Gebäudekomplex 6	ca. 7.100 m ²
Summe	ca. 9.800 m ²

Parkhaus (7)	ca. 9.000 m ²
--------------	--------------------------

versiegelt 60%

teilversiegelt 17%

Grünfläche 23%

05. Weiterer Prozess

Detaillierung & Weiterführung der Planung

Geplanter Gebäudebestand

Auszuarbeiten sind detaillierte Nutzungsoptionen für die geplanten Gebäude (siehe auch Mobilitäts-Hub).

Vorgesehen ist eine Begrünung der neuen Gebäudekörper. Dies umfasst sowohl eine Dachbegrünung als auch die Begrünung von Fassaden.

Insbesondere die Dachbegrünung erfolgt im Abgleich mit einer Nutzung der Dachflächen für die Erzeugung regenerativer Energien (Fotovoltaik). Geplant ist ein Anschluss des neuen Quartiers an das Fernwärmenetz der STAWAG. Zu prüfen ist, ob darüber hinaus solarthermische Anlagen sinnvoll und wirtschaftlich sind.

Die künftigen Gebäudehöhen sind in Abstimmung mit der Denkmalpflege zu konzipieren.

Mobilität

Es ist ein **Mobilitätskonzept** vorgesehen, mit dem Möglichkeiten und Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und damit auch der erforderlichen PKW-Stellplätze aufgezeigt werden. In gleichem Maße sind Angebote für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu schaffen. Dies umfasst sowohl Maßgaben für bauliche Maßnahmen (Sharing-Angebote, Fahrradstellplätze) als auch organisatorische und Management-Ansätze (Job-Ticket, Shuttle-Verkehre bei größeren Veranstaltungen, gemeinsame Nutzung von Parkhäusern in Abstimmung mit den Entwicklungen im Umfeld der Liebig-Höfe).

Das **Mobilitäts-Hub** gewinnt noch stärkere Bedeutung mit den Planungen zur RegioTram: gerade mit einer nahen Haltestelle kann der Hub als Umstiegsort zwischen verschiedenen Mobilitätsarten etabliert werden. Daher sind Nutzungsmöglichkeiten auszuarbeiten, damit das Hub mehr Funktionen übernimmt als ein "klassisches" Parkhaus.

Neben der Integration von Fahrradstellplätzen, Sharing-Angeboten und Infrastrukturen für Elektromobilität in das Hub können dies Ansätze einer Automatisierung des Parkbetriebes sein. Denkbar ist auch die Kombination aus einem Systemparkhaus und einem automatisierten Parkhaus.

Darüber hinaus sind weitere Nutzungen in das Hub integrierbar, die zum Teil nur einen mittelbaren Bezug zur Mobilität aufweisen. Dies können Logistik-Angebote wie ein Drohnen-Port sein, eine energetische Nutzung der Fassaden und Dachflächen des Hubs oder auch Ansätze einer urbanen Landwirtschaft.

Diese möglichen Nutzungsoptionen und innovativen Bausteine werden in Zusammenarbeit mit dem Chair of Production Engineering of E-Mobility Components (PEM) der RWTH Aachen University / Prof. Achim Kampker ausgearbeitet. Geplant wird ein Gebäudekörper, der im Sinne einer dynamischen Transformation und eines ereignisgesteuerten Aus- und auch Rückbaus flexibel auf künftige Änderungen von Rahmenbedingungen angepasst werden kann.

Freiraum & Umwelt:

Die Varianten zeigen auf, dass sich der **Versiegelungsgrad** im Vergleich zum heutigen Zustand reduzieren lässt und eine angemessene Durchgrünung des Plangebietes sichergestellt werden kann. Im weiteren Planungsprozess sind die Grün- und Freiräume weiter zu qualifizieren - auch hinsichtlich einer größtmöglichen klimatischen Wirkung einerseits und einer Klimaresilienz andererseits. Unter anderem ist der Anteil großkroniger und klimawandelangepasster Bäume im Plangebiet zu erhöhen. Zu prüfen ist, wie sich der vorhandene Baumbestand in die neue Konzeption einbinden lässt.

Zu konzipieren ist der künftige **Umgang mit Wasser** im Plangebiet. Eine Öffnung der vorhandenen Gewässerläufe ist unrealistisch. Allerdings kann bei der Gestaltung der künftigen Grün- und Freiflächen auf das Element "Wasser" zurückgegriffen werden - dies sowohl im Sinne der Gestaltung offener Wasserflächen als auch unter Berücksichtigung von Aspekten einer klimawandelangepassten Schwammstadt. In Zusammenhang damit ist ein Konzept zum Umgang mit dem Niederschlagswasser zu erarbeiten. Da eine Versickerung aufgrund des Untergrunds nicht umsetzbar ist, sind Elemente einer Rückhaltung und / oder Speicherung und Nutzung von Niederschlagswasser (Zisternen) zu berücksichtigen.

Den lufthygienisch erforderlichen Verzicht auf Ost-West-orientierte Querriegel berücksichtigen die ausgearbeiteten Varianten bereits weitgehend. In Abhängigkeit von der Nutzung und der Gestaltung des Mobilitäts-Hubs sind mögliche lufthygienische Zusatzbelastungen bzw. entsprechende Minderungsmaßnahmen zu untersuchen.

Darüber hinaus sind mögliche Gewerbe- und Verkehrslärmemissionen und-immissionen zu betrachten.

Schaffung von Planungsrecht

Der derzeit gültige **Regionalplan** für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen, legt das Plangebiet als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) fest.

Der rechtsgültige **Flächennutzungsplan** 1980 stellt das Plangebiet als gewerbliche Baufläche dar. Die angrenzenden Bahngleise werden als Flächen für Bahnanlagen dargestellt. Die weiteren umgebenden Bereiche sind ebenfalls gewerbliche Bauflächen.

Der Flächennutzungsplan Aachen*2030 (Stand Feststellungsbeschluss August 2020) greift diese Darstellungen für das Plangebiet und dessen Umgebung auf (gewerbliche Bauflächen sowie Bahnanlagen). Überlagernd sind die Belüftungsbahn Stadtklima sowie der Schutzbereich Stadtklima dargestellt.

Eine Änderung des Flächennutzungsplans ist zur Umsetzung der Planung nicht erforderlich.

Für das Plangebiet besteht der Vorhabenbezogene **Bebauungsplan** Nr. 815 – Gelände Limburg/Liebigstraße, der die planungsrechtliche Zulässigkeit eines Freizeit- und Unterhaltungscenars sowie eine Lagernutzung überwiegend in bestehenden Gewerbe- und Industriehallen regelt. Vorgesehen ist eine Änderung dieses Bebauungsplans, um die Voraussetzungen für eine Zwischennutzung der Talbot-Hallen zu schaffen.

Darüber hinaus ist für das Plangebiet insgesamt ein Bebauungsplan aufzustellen, der die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen für die künftige Entwicklung der Liebig-Höfe festsetzt und die Basis für künftige Baugenehmigungen bildet.

Impressum

Auftraggeber: Liebig Höfe Aachen GmbH & Co. KG
Dr. Thomas Prefi und Dr. Michael Tobias
Am Kraftversorgungsturm 3
52070 Aachen

Bearbeitung: BKR Aachen Noky & Simon Partnerschaft
Kirberichshofer Weg 6
52066 Aachen
Tel.: +49 241 47058-0
Mail: info@bkr-ac.de

Carpus+Partner AG
Forckenbeckstraße 61
52074 Aachen
Tel.: +49 241 8875-0
Mail: info@carpus.de

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH
Hanbrucher Straße 9
52064 Aachen
Tel.: +49 241 70550-0
Mail: mail@bsv-planung.de

Stand: 05. Januar 2022

Alle Fotos und Abbildungen - soweit nicht anders gekennzeichnet: BKR Aachen

