

**Das Handlungsfeld „Die attraktive Stadtgestaltung“
des Leitbildes Köln 2020**

Köln, April 2008

Inhalt	Seite
1 Das Leitbild Köln 2020	3
2 Das Handlungsfeld „Die attraktive Stadtgestaltung“	4
2.1 Bild der Stadt	5
2.1.1 Stadtraummanager: Verbesserung und Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	5
2.1.2 Bürgerbeteiligung über Unortkataster: eine Internet-basierte Plattform für Vorschläge zur Verbesserung des Stadtbildes	7
2.1.3 Bessere Aufenthaltsqualität auf Kölns Plätzen und das Projekt „Platz nehmen“	11
2.1.4 Lichtung des Kölner Werbewaldes	12
2.2 Stadtverkehr	15
2.2.1 Allg. konzeptionelle Überlegungen und Zielvorstellungen	15
2.2.2 Optimierung der Mobilität als Grundlage für Lebensqualität	16
2.2.3 Urbane Entwicklung des Rechtsrheinischen durch Kölner „Ring-S-Bahn“	19
2.3 Arbeitskreis Urbanes Wohnen	22
2.3.1 Antrag der CDU-Ratsfraktion vom 08.11.2005 zum „Generationsübergreifenden Wohnen in Köln“	24
2.3.2 Rahmenkonzept – integratives Wohnquartier „Zukunftsfähiges Wohnen“	26
2.4 Stadtplanung, -gestaltung, -entwicklung u. Bürgerbeteiligung	29
2.4.1 Mitarbeit bei der Erstellung des Höhenkonzeptes	29
2.4.2 Stellungnahme und Thesen zur baukulturellen Entwicklung der linksrheinischen Innenstadt	37
2.4.3 Stellungnahme zu Projekten der Stadt Köln für die „Regionale 2010“	44
2.4.4 Mitarbeit in Werkstattverfahren zur Erarbeitung von städtebaulichen Konzepten für den Bereich Bahnhof Deutz / Köln-Messe	48
2.4.5 Vorschläge an Herrn OB Schramma zur Erweiterung der Parkeinrichtung des Polizeipräsidiums auf dem ehemaligen CFK-Gelände in Köln-Kalk	50
2.4.6 Konkretisierung eines Projekts zur Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für das Thema Baukultur	52
Anlage 1 Ratsbeschluss Mehrgenerationenwohnen	
Anlage 2 Mehrgenerationenwohnen (Stadt Köln - Konzept Mehrgenerationenwohnen/Das Fördermodell)	
Anlage 3 Regionale 2010-Rheinboulevard	

1 Das Leitbild Köln 2020

Im Dezember 2001 hat der Rat der Stadt Köln beschlossen, ein Leitbild für Köln zu entwickeln. Ziel des Leitbildes ist, **zukunftsorientierte Entwicklungstrends und –ziele** und ein hieraus abgeleitetes differenziertes wie deutliches **Leitbild-Profil für die Stadt Köln** aufzuzeigen. Durch diese Profilierung soll Köln in allen seinen Bereichen als Metropole gestärkt werden.

Dabei stand von Anfang an fest, dass die Kölner Bevölkerung bei der Erstellung des Leitbildes einbezogen werden sollte. Rund 350 Personen haben sich an der Erstellung des Leitbildes beteiligt, zunächst in acht geplanten Leitbildgruppen:

- Zukunft von Familie und Schule, Freizeit und Sport
- Kunst, Kultur und Veranstaltungen
- Einkaufen und Tourismus
- Zukunft der Stadtgestaltung
- Demografie und Zukunft der Arbeit
- Infrastruktur und Mobilität
- Sicherheit und Sauberkeit
- Wirtschaft und Wissenschaft.

In insgesamt vier Workshoprunden wurde das Leitbild innerhalb der acht Gruppen erarbeitet. Der gesamte Prozess wurde durch die Firma Prognos AG moderiert und dokumentiert.

Durch seinen Beschluss vom 18. Dezember 2003 hat der Rat die Verwaltung verpflichtet, die im Leitbild vereinbarten Zielvorstellungen aktiv zu verfolgen und sie beauftragt, den Text des Leitbildes daraufhin zu überprüfen, welche Zielaussagen durch Beschlüsse städtischer Gremien bzw. durch aktive Maßnahmen der Dezernate, Ämter und Dienststellen umgesetzt werden können.

In der Leitbilddebatte wurden folgende fünf Handlungsfelder als inhaltliche Schwerpunkte für die zukünftige Entwicklung Kölns gesetzt:

- Die aufgeschlossene Wissensgesellschaft
- Die dynamische Wirtschaftsmetropole
- Die moderne Stadtgesellschaft
- Der lebendige Kulturstandort
- Die attraktive Stadtgestaltung

Die Akteure für die Umsetzung der Leitbildziele sind Rat und Verwaltung, Kammern, Verbände, Initiativen, Hochschulen und Unternehmen und die Kölnerinnen und Kölner selbst. Um die gesteckten Ziele zu erreichen, wurden Arbeitsgruppen für vier Handlungsfelder eingerichtet. Die Arbeitsgruppe für das Handlungsfeld „Der lebendige Kulturstandort“ ist leider nicht zustande gekommen.

Ziel dieser Zusammenfassung ist es nun, allen Interessierten einen Überblick über die Arbeit des Handlungsfeldes „Die attraktive Stadtgestaltung“ zu ermöglichen.

2 Das Handlungsfeld „Die attraktive Stadtgestaltung“

Im Leitbild Köln 2020 werden die Oberziele für dieses Handlungsfeld definiert:

- Nachhaltige Stadtentwicklung und vorausschauende Konzepte
- Veedel und Urbanität prägen die Stadt
- Köln – Wohnraum in ausreichender, vielfältiger und finanzierbarer Form
- Mobilität als Grundlage für Lebensqualität
- Köln – gemeinsame Verantwortung für mehr Sicherheit und Sauberkeit
- Die Bürgerinnen und Bürger werden akzeptierte Partnerinnen und Partner in Stadtentwicklung, Stadtplanung und Stadtgestaltung

Aus diesen Zielen heraus hat sich das Handlungsfeld „Die attraktive Stadtgestaltung“ in den letzten Jahren erfolgreich mit den Themen **nachhaltige Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung, Bild der Stadt, Verkehr und urbanes Wohnen beschäftigt.**

Einige Beispiele für die Umsetzung von Konzepten des Handlungsfeldes sind die Ratsbeschlüsse zu den Themen: Einrichtung eines Stadtraummanagers; generationsübergreifendes Wohnen in Köln und vorgezogene Bürgerbeteiligung bei der Erstellung des Höhenkonzeptes.

Andere Teilnehmer des Handlungsfeldes arbeiten intensiv in der „Regionale 2010“ mit und nahmen u.a. an Workshops zur Gestaltung des Bereichs Bahnhof Deutz / Köln Messe teil. Alle Teilnehmer beteiligen sich intensiv an der Erarbeitung des Masterplanes für Köln durch das Büro Speer und Partner.

In Kooperation mit der Kölner Hochschule für Medien und mit Förderung der EU wird derzeit ein sog. Unortkataster für Köln entwickelt, das noch in diesem Jahr in die Probephase übergehen wird. Es dient der Registrierung, Bewertung und Behebung von stadtweiten Missständen und Fehlentwicklungen in allen das Stadtbild tangierenden Fragen.

Insgesamt soll die Arbeit des Handlungsfeldes aber auch dazu beitragen, dass das Geschehen in der Stadt transparenter und offener wird. Dazu werden konkrete Projekte bearbeitet. Gleichzeitig bietet das Handlungsfeld Interessierten einen Rahmen, in dem **bürgerschaftliches Engagement** für eine nachhaltige Stadtentwicklung stattfinden kann. Die Ergebnisse der Arbeit werden in kontinuierlichen Gesprächen mit der Politik und Verwaltung vorgestellt, die diese zur Meinungsbildung heranziehen können.

Das Handlungsfeld setzt sich aus Interessierten zusammen, die sich beruflich oder privat mit dem Thema Stadtgestaltung und Bürgerbeteiligung beschäftigen und aktiv mitarbeiten möchten. Sie treffen sich in einem Turnus von vier bis sechs Wochen zu den Arbeitssitzungen. Die Mitarbeit ist ehrenamtlich.

2.1 Bild der Stadt

Das unter der Zielvorstellung einer attraktiven Stadtgestaltung entworfene Erscheinungsbild der Stadt ist Handlungsmaßstab des Arbeitskreises für Überlegungen zu Nachhaltigkeit und vorausschauende Konzepte.

Die Gruppe ist sich einig, dass das Bild der Stadt zur Zeit weitgehend durch ein Negativimage geprägt wird. Eine Veränderung der momentanen Situation und eine nachhaltige positive Entwicklung für die Stadt können nur durch eine grundlegende Aufarbeitung vorhandener Defizite und eine gleichzeitige dynamische Zukunftsplanung erfolgen.

Die Teilnehmer der Arbeitsgruppe haben sich besonders mit den Themen Stadtraummanager, Unortkataster, Kölns Plätze, Projekt „Platz nehmen“ und Kölner Werbewald beschäftigt.

2.1.1 Stadtraummanager: Verbesserung und Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

In allen Bereichen von Politik, Kultur, Medien, Wirtschaft und Verbänden wird in Köln seit Jahr und Tag das Erscheinungsbild der Stadt als eines der ärgerlichsten hausgemachten Probleme bezeichnet, das das Ansehen und Image der Stadt beschädigt. Es besteht Handlungsbedarf in allen Aspekten der Stadtgestaltung. Daher formulierte die Arbeitsgruppe im Sommer 2005 nachfolgende strukturbildende Zuständigkeit und übergab diesen Vorschlag dem Rat der Stadt Köln – bzw. dem zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung – zur Beratung und Abstimmung.

Der Vorschlag beinhaltete die Einrichtung einer Organisationseinheit, die als Projektgruppe/Stabsstelle beim OB anzusiedeln wäre und unter Beachtung von Systemzusammenhängen und Synergien koordinierend in allen Bereiche der Stadtverwaltung tätig würde, um das Stadtbild zu verbessern. Ziel sollte sein, eine Verbesserung und Weiterentwicklung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Sinne einer stadtgestalterischen Gemeinschaftsaufgabe zu erreichen. Hierbei gilt, vielfache Anreize zu bilden, Motivationen zu stärken und das Potenzial an Innovation, Identifikation und Verantwortung zu wecken.

Der Arbeitskreis empfahl konkret die Einrichtung der Stelle eines Stadtraum-Managers.

Aufgabe des Stadtraummanagers wäre es, kreative Potenziale und Ressourcen innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung zu erschließen und durch geschicktes Management, eine effiziente Zusammenarbeit verschiedener Beteiligter wie betroffener Gremien und Gruppen zu erreichen. Der Stadtraummanager hätte sowohl die Pflicht, auf diverse Defizite (Sicherheit, Sauberkeit, Beschilderung, etc.) im Stadtraum hinzuweisen, wie das Recht, den

zuständigen und beteiligten Stellen entsprechende Vorschläge zur Verbesserung vorzulegen. Flankierend sollte eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit (PR) zur Sensibilisierung der Bürger erfolgen, die bei Kindergärten und Schulen ansetzt und alle Gruppen der Gesellschaft erfasst.

Als vorrangige Kompetenzen und Aufgaben werden gesehen:

- Vernetzung aller beteiligten Entscheidungsgremien;
- Initiativrecht für Vorschläge zur Mängelbehebung und Prävention;
- Einbindung von Bürgergruppen, kulturellen Begleitinstitutionen, Bildungseinrichtungen, Schulen;
- Nutzung des Gestaltungspotentials von Hochschulen und Netzwerken und Kreativpotentiale aus Kunst und Kultur;
- zukunftsorientierte pädagogische Aufklärungsarbeit zur langfristigen Identifikation, Nutzung, Pflege und Erhaltung;
- Sponsoring und Engagement von Industrie, Handel und Wirtschaft;
- zentrale Erfassung und Katalogisierung von Missständen insbesondere innerhalb des Straßenbildes, der öffentlichen Gebäude, des baulichen Kulturguts.

Der Vorschlag weiter: Der Stadtraummanager berichtet dem OB und sichert sich dessen Zustimmung zur Forcierung der Projektarbeit. Sein Büro ist als Stabsstelle organisiert, die in erster Linie lenkende, koordinierende Funktion hat. Der Stadtraummanager wirkt zielgerichtet und ergebnisorientiert, er ist Moderator zwischen den Institutionen und Motor für eine effektive Umsetzung.

Auf Grundlage dieses Vorschlages beschloss der Stadtentwicklungsausschuss im November 2005 einstimmig, dem Rat der Stadt die Einsetzung des Stadtraummanagers zu empfehlen, allerdings mit einer kleinen Abweichung. Demnach sollte der Stadtraummanager nicht direkt dem OB sondern dem Dezernenten für Stadtentwicklung zugeordnet werden. Der Rat beschloss am 15.12.2005 die Einsetzung der vorgeschlagenen Stelle und beauftragte die Verwaltung mit der entsprechenden Stellenausschreibung. Diese besetzte die Stelle Anfang Januar 2007 mit Frau Caroline Wagner, einer in Köln geborenen Architektin, die sich gegen ca. 100 Mitbewerber klar durchsetzen konnte.

Bei einem Treffen der Arbeitsgruppe mit Frau Wagner Anfang März 2007 konnte der Arbeitskreis die Arbeitsfelder der Stadtraummanagerin kennen lernen. Sie ist im Dezernat Stadtentwicklung, Planen und Bauen, direkt unter Herrn Streitberger angesiedelt. Für Ihre Aufgaben gibt es keinen eigenen Etat.

Frau Wagner beschrieb drei Schwerpunkte ihrer Arbeit:

- Sie wird Verfahrensabläufe verbessern und steuern. Dazu gehört die Koordination der im öffentlichen Raum Aktiven (Post, Telekommunikationsunternehmen, Kölner Außenwerbung, AWB, Rheinenergie, u.a.) und eine Verständigung auf verbindliche Qualitätsstandards.
- Auf der Grundlage des Planer-Handbuchs der Stadt Köln und in Zusammenarbeit mit dem Planungsamt wird Frau Wagner Gestaltungsstandards entwickeln. Die bereits existierenden gestalterischen Festsetzungen wie Werbesatzungen, Beleuchtungskonzept, „Auf die Plätze“, u.a. werden in die Gestaltungsstandards einfließen. An dem Beispiel eines öffentlichen Raumes werden die Ordnungsprinzipien der Raumgestaltung festgehalten.
- Als drittes soll sie sich um konkrete Projekte kümmern. Die Gestaltung des Klostergartens am Cäcilienkloster, der Brüsseler Platz, die Kreuzung Ehrenstraße/Benesisstraße und der Von-Sandt-Platz sollen Projekte sein, in denen die neue Stadtraummanagerin koordinierend tätig werden soll.

Die ursprünglichen Ideen des Arbeitskreises wurden in der eingerichteten Stelle der Stadtraummanagerin nur zum Teil realisiert, insbesondere die koordinierende Funktion und das Managen von behördlichen Zuständigkeiten zur effizienteren und qualitätsvolleren Gestaltung des Stadtraumes können in der nun geschaffenen Zuständigkeit der Stadtraummanagerin nicht umgesetzt werden.

Mit einem neuerlichen Treffen müsste der aktuelle Stand der Projekte von Frau Wagner sowie ihre Erfolge im ursprünglichen Sinne der Leitbildgruppe ermittelt werden.

2.1.2 Bürgerbeteiligung über Unortkataster: eine Internet-basierte Plattform für Vorschläge zur Verbesserung des Stadtbildes

Köln benötigt nach allgemeiner Auffassung einen anderen Anspruch hinsichtlich ihrer räumlichen Qualitäten und allen hiermit vernetzten Disziplinen. Die Stadt wird ohne ein professionelles und zudem persönlich verantwortetes Qualitätsmanagement keine nennenswerten Veränderungen erzielen können, da die bestehenden Missstände größtenteils systemimmanent sind.

Neben dem Stadtraum-Manager empfiehlt der Arbeitskreis daher die Einrichtung eines "Unortkatasters", das der Registrierung, Bewertung und Behebung von stadtweiten Missständen und Fehlentwicklungen in allen das Stadtbild tangierenden Fragen dient. Das Verzeichnis ermöglicht Einträge in räumlicher, zeitlicher und qualitativer Dimension sowie deren Bewertung durch jedermann. Es sollen u.a. Unterscheidungen hinsichtlich der Ausprägung möglich werden, wie z.B. Stadtmöblierung, Grüngestaltung,

Orientierungssysteme, Sauberkeit, Vandalismus und zahlreiche andere Kategorien mehr. Die Nutzer können Bilder und sogar Filme ihrer „Unorte“ auf die Plattform laden und somit zur Visualisierung beitragen. Mittels einer Zeitleiste lässt sich auch der Verlauf von Einträgen und somit die Historie von Unorten nachvollziehen. Da das ganze Projekt mit Google-Maps verbunden ist, wird auch die Lokalisierung sehr plastisch nachvollziehbar.

Durch eine Zusammenarbeit mit der Kunsthochschule für Medien (KHM) gelang es dem Arbeitskreis, dieses Kataster als Internet-basierte Plattform auf den Weg zu bringen. Hierbei untersucht die KHM mit einem EU-finanzierten Forschungsprojekt (Citizen Media) die soziologisch-mediale Wirkung und Akzeptanz einer solchen Plattform, die sich letztlich durch Bürger-Beiträge speist und am Leben hält.

Die schon recht weit entwickelte Plattform wird gleichzeitig ein Forum für die Bewertung und auch Zusammenhänge von Unorten sein. Außerdem sollen Zuständigkeiten für Unorte auszumachen sein, sowie, insbesondere für die Kölner Stadtverwaltung, eine bessere Übersicht und Priorisierung im Wirken aller Beteiligten ermöglicht werden.

Neben den genannten Zielen der verbesserten Systematik soll das Unort-Kataster auch ein Zeichen der Qualitäts-Offensive sein, die diese Stadt an vielen Stellen dringend benötigt. Erst ein verändertes Bewusstsein – und hierzu gehört Bewusstwerdung und Registrierung – motiviert zum Handeln und Mitmachen auf Bürgerseite wie auch bei den betroffenen Institutionen, Amts- und Mandatsträgern.

Abb. 1 Köln-Karte aus Google-Maps mit grafischer Oberfläche und Zeit- sowie Bildachse. Zu erkennen sind die ersten eingetragenen Unorte sowie ein beispielhaft geöffnetes Fenster (Friesenplatz)

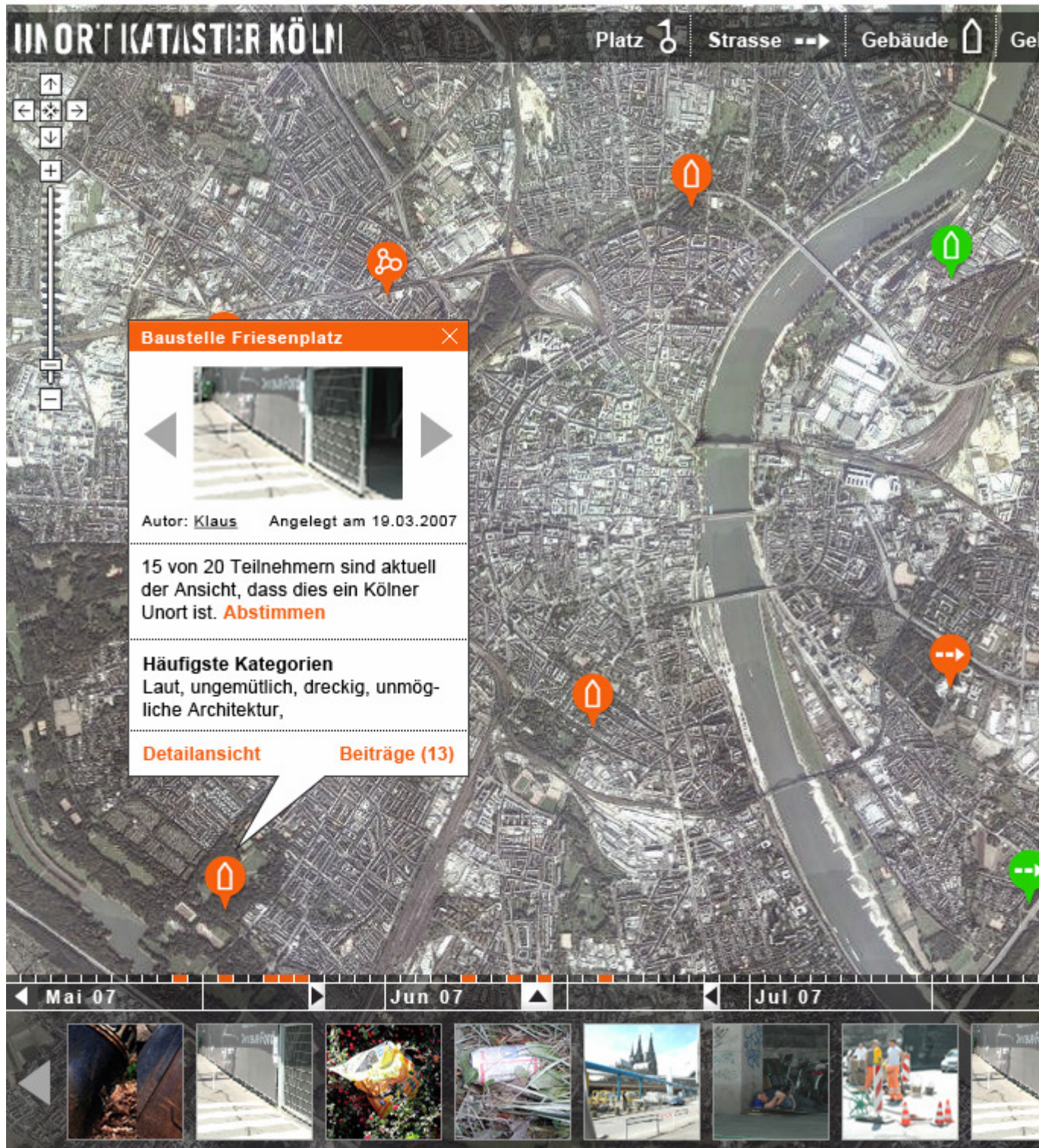
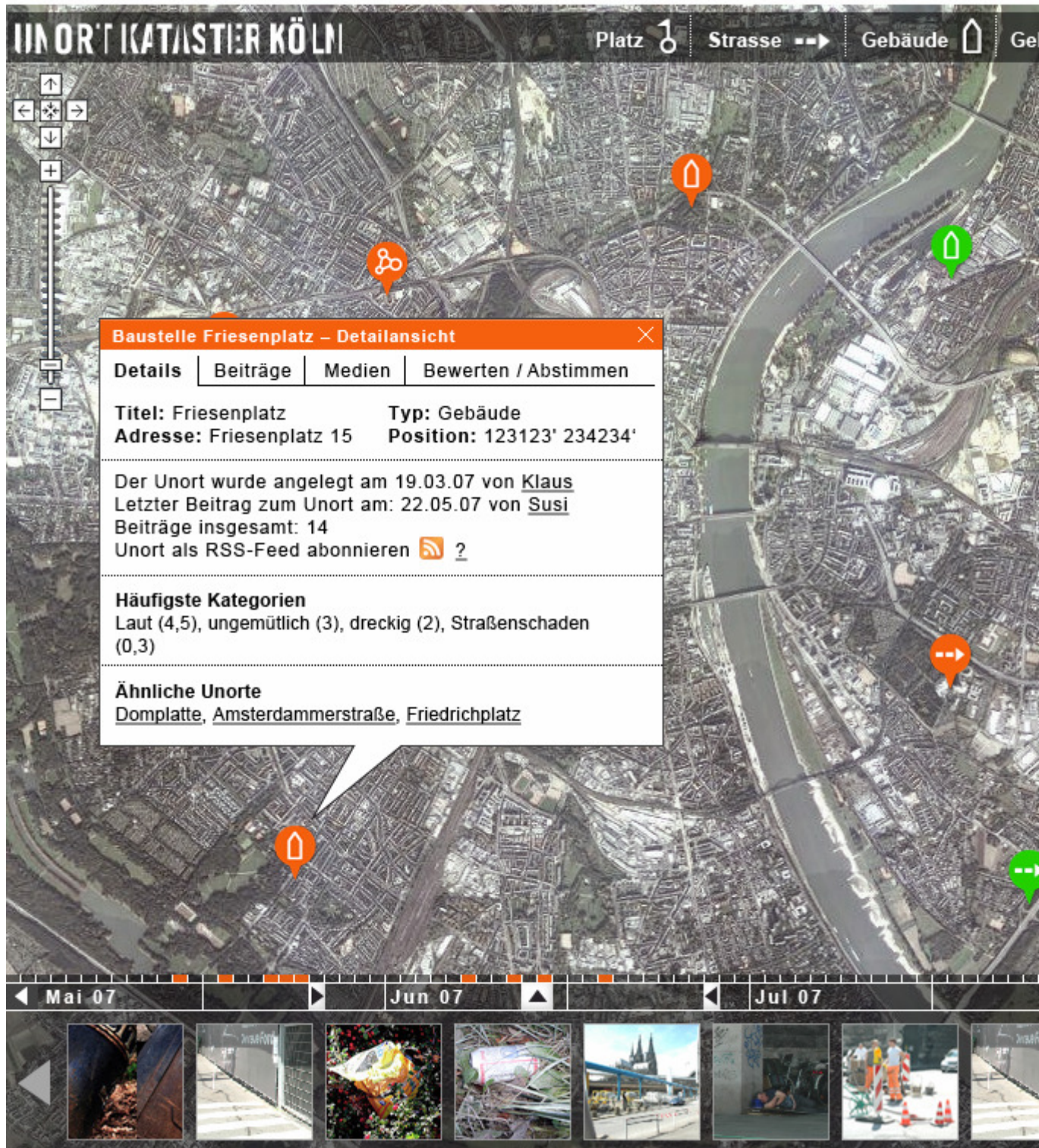


Abb. 2 Nähere Details zum Unort Friesenplatz, die einen Eindruck von der Funktionalität des System vermitteln
Historische Entwicklung, Abstimmung und Kommentierung, Verfolgung via RSS und Verknüpfung mit ähnlichen Unorten sind einige der Möglichkeiten des Systems



2.1.3 Besser Aufenthaltsqualität auf Kölns Plätzen und das Projekt „Platz nehmen“

Hintergrund ist die über Jahre vernachlässigte Situation an zahlreichen Kölner Plätzen, wobei im Weiteren auch solche städtischen Räume gemeint sind, die eine gewisse Aufenthaltsqualität ermöglichen oder ermöglichen sollten.

Sowohl Möblierung, Verkehrsführung, Grünkonzept und Pflege, Beleuchtung als auch das architektonisch und gewerblich beeinflusste jeweilige Umfeld der Plätze lassen vielerorts sehr zu wünschen übrig und können mit anderen Großstädten schon lange nicht mehr in Konkurrenz treten. Ansätze zur Verbesserung der Situation müssen seitens Rat und Verwaltung immer wieder mit Verweis auf die finanziellen Mittel ad acta gelegt werden.

Der Arbeitskreis vertritt die Ansicht, bürgerschaftliches Engagement einschließlich dem der Kölner Geschäftswelt ist unerlässlich für eine qualitätsorientierte aber auch nachhaltige Verbesserung der Kölner Plätze. Bürgerschaftliches Engagement braucht jedoch strukturierte Anleitung und Motivation, die in Köln gänzlich fehlt. Außerdem fehlt es an:

- der grundsätzlichen, glaubwürdigen öffentlichen Ideenstiftung
- Perspektive und Planungssicherheit für potenzielle Initiatoren
- professioneller, kompetenter, institutioneller Begleitung
- der Kontinuität eines langjährigen Prozesses
- einer starken, öffentlichen Legitimierung und ideellen Unterstützung
- der Kraft einer Initialzündung,

so dass dauerhaftes Interesse und Engagement geweckt werden. Eine Option, die der Arbeitskreis daher empfiehlt:

Der Rat der Stadt Köln beschließt die Auflage eines mehrjährigen Programms. Zielgruppen sind potenzielle Anlieger-IG's, je nach Rechts- und Interessenslage auch in Verbindung mit ISG oder BID-Konstruktionen. Das Programm wird gründlich vorbereitet (z.T. unsere AG), es bietet:

- einen Lotsen seitens der Stadt mit beratender Funktion, wobei vor allem Bedarfsanalyse, grundsätzliche juristische Belange, Finanzierungsmodelle erklärt und unterstützt werden. Der Lotse kann alle verwaltungsseitigen Anforderungen koordinieren. Er würde zudem ggf. auch Interessenten zu IG's zusammenführen und anfänglich koordinieren.
- einen Mustervertrag für die künftige Nutzung eines Platzes mit Sondernutzungselementen etc. (s. Köln-Rath).

- die Begleitung und Beratung von städtebaulichen Wettbewerben/Ausschreibungen einschließlich Schiedsgericht-Teilnahme.
- einen kleinen Finanzbeitrag aus Stadtmitteln zur Deckung von Vorkosten.
- eine grundsätzliche Option, in Einzelfällen und nach Erfüllung sachlicher Kriterien zusätzliche Stadtmittel durch separaten Ratsbeschluss bewilligen zu können, wobei hier keinerlei Verpflichtung/Garantie entsteht.

Die Vorbereitung dieses Programms würde gründliche Recherchen von Erfolgsmodellen aus anderen Städten ebenso einschließen wie auch Recherchen zu Finanzierungsmodellen (öffentliche und Bankmitteln) und Rechtsfragen.

Der Stadtentwicklungsausschuss könnte einen (ehrenamtlichen) Beirat berufen, z.B. um auch Wettbewerbe professionell zu begleiten und zu entscheiden. Wichtig ist: Die Anlieger-IG's behalten großen Gestaltungsspielraum und in gewissen Fragen ein Vetorecht. Die Stadt nimmt das Engagement ihrer Bürger sehr ernst.

Durch einen Ratsbeschluss und grundsätzliche, wenn auch geringe, Etatmittel aus dem städtischen Haushalt würden sich Stadt und Verwaltung zur Qualität des öffentlichen Raumes "bekennen" und sich hinter ihre Bürger stellen. Relativ geringe Mittel könnten eine Initialzündung auslösen und zu weit größerem Mittelfluss führen. Angesprochen sind nicht nur Bürger, sondern auch die Unternehmen, Verbände oder Körperschaften, die in einen jeweiligen Anlieger-Radius fallen. Das Projekt bedeutete die Verlängerung des Leitbildprozesses in die Praxis.

Ein Ratsbeschluss hätte zudem erhebliche Presse- und Breitenwirkung, die die Motivation der Öffentlichkeit steigern würde.

Es ist daran zu erinnern, dass der Stadt Köln tatsächlich und nur so (zudem im Detail gar nicht ungeschickt) 1997 die Gründung von KölnDesign geglückt ist. Ein Verein, der längst losgelöst und unabhängig agiert und sich weiter positiv entwickelt. Siehe www.koelndesign.de

2.1.4 Lichtung des Kölner Werbewaldes

Jeder kennt die unterschiedlichsten Ausprägungen anonymer und wilder Plakatiererei – sei es in Unterführungen oder an Bauzäunen etc. Eine völlig neue Dimension der Belastung des Kölner Stadtbildes geschieht jedoch ganz legal und offensichtlich mit Zustimmung der kommunalen Aufsicht.

Zunächst durfte sich die Öffentlichkeit an den sogenannten „Megalights“ im Kölner Stadtbild erfreuen, es folgten die überdimensionierten „Trafficboards“ an Bussen, neue Werbeformen in U-Bahnhöfen und in den Bahnen selbst, mobile „Touring-Boards“ und einige „Sonderwerbeformen“ mehr. Seit geraumer Zeit bietet die z.T. stadt-eigene Gesellschaft „Kölner Außenwerbung“ auch Flächen an zahlreichen Straßen- und Fußgängerbrücken an, so dass inzwischen auch zahlreiche öffentliche Bauwerke mit bunt flatternden Botschaften verziert werden. Doch damit nicht genug: Im Sommer 2007 ging erstmals das Kölner Ordnungsamt gegen den „öffentlichen Missbrauch“ von Straßenraum in fast familieninterner Sache vor, denn dort hatte die „KAW“ in Eigenregie Plakatwände für große 18/1-Flächen aufstellen lassen.

Das Ärgerliche: Die von der Stadt (in der Regel!) genehmigten Maßnahmen dienen allein dem Zweck der Etataufbesserung des Kämmers. Ein Konzept, demnach die Marketingmaßnahmen Wohngebiete, Naturräume, bestimmte Bauwerke und sensible Innenstadtbereiche (Kulturdenkmäler) ausklammern, gibt es anscheinend nicht. Auch eine systematische Ordnung der Werbeträger zueinander ist nicht erkennbar, wie fast jede Kölner U-Bahnhaltestelle belegt.

Die Leitbildgruppe will Werbung und entsprechende Ausdrucksformen auf Kölner Boden keinesfalls generell verbieten. Jede lebendige Stadt braucht diese Formen des Kommerzes. Es muss jedoch dringend erreicht werden, dass die Stadt ihre hierzu verfügbaren Flächen im Sinne eines ganzheitlichen Erscheinungsbildes koordiniert und begrenzt. Denn jede Form der Außenwerbung ist zunächst eine Belastung des öffentlichen Raumes. Eine Großstadt wie Köln sollte mit diesen Belastungen sensibel umgehen und sie dort vermeiden, wo sie geschlossene stadträumliche Zusammenhänge stören oder in völlig beziehungslosem Zusammenhang zum urbanen Marktgeschehen sogar die wenigen Natur- und Freizeitbereiche auf hiesigem Stadtgebiet entwerten.

Der Rat der Stadt möge seine Satzungen entsprechend anpassen, wozu er sicherlich auf den fachlichen Rat eines Expertengremiums angewiesen ist. Hierzu bietet die Leitbildgruppe ihre Unterstützung an.

Ferner empfiehlt die Arbeitsgruppe nach dem Grundsatz eines kausalen und unmittelbaren Ausgleichsprinzips diejenigen Mittel, die die Stadt aus der Verpachtung sämtlicher Vermarktungsflächen erwirtschaftet, im Sinne eines Kreislaufs auch wieder in das Stadtbild und dessen Pflege zu investieren. Dabei soll die Höhe des Pachtbetrages den Grad der Belastung und Beeinträchtigung des Kölner Stadtbildes widerspiegeln. Die „Kölner Außenwerbung“ und andere Marktteilnehmer haben zur Sicherung Ihrer Umsätze zum Teil sehr langfristige Verträge abgeschlossen. Weitere langfristige Verträge sind als erstes zu unterbinden, um danach Standorte, Werbeformen und Gebühren grundlegend neu zu ordnen.

Letztlich erhöht die Stadt ihre Attraktivität damit ganz erheblich und vor allem nachhaltig. Sie gewinnt im Ganzen mehr, als es derzeit vielleicht die Mittel aus einer wilden und unkoordinierten Querbeet-Vermarktung kurzfristig und rein finanziell erscheinen lassen.

2.2 Stadtverkehr

2.2.1 Allgemeine konzeptionelle Überlegungen und Zielvorstellungen

„Köln baut seine Stellung als zentrales Verkehrsdrehkreuz im Herzen Europas aus. Die Mobilität von Personen und Gütern wird fortlaufend optimiert.“

„Mobilität ist eine Grundlage für Lebensqualität. Die Auswirkungen für Menschen und Umwelt werden in Köln durch intelligente Verkehrs- und Stadtgestaltung minimiert.“

Diese aus dem Leitbild stammenden Gedanken zeigen die Spannweite des Verkehrsthemas auf. Zum einen sind die internationalen und überregionalen Verbindungen lebenswichtig für die Entwicklung der Stadt, zum anderen ist die stadtinterne Infrastruktur die Basis für die Mobilitätsansprüche und –bedürfnisse der Bevölkerung in jeder Form und für alle Verkehrsträger.

Folgt man den Prognosen, wird der Mobilitätsbedarf sowohl im wirtschaftlichen wie im individuellen Bereich künftig zunehmen. Hierauf muss die Infrastruktur abgestellt werden, weil die Infrastruktur das verbindende Element aller Mobilitätsbedürfnisse ist.

These 1

Um den künftigen Anforderungen der Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft gerecht werden zu können, bedarf es der Einrichtung eines Mobilitätsmanagements.

Eine Aufgabe des Arbeitskreises liegt darin, für ein solches Mobilitätsmanagement Anforderungen- und Zielkatalog zu definieren.

Der Stadtverkehr der Zukunft wird durch die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft bestimmt. Er wird eher zu- als abnehmen. Dabei ist davon auszugehen, dass sich der Modal-Split nicht wesentlich oder gravierend ändern wird. Es wird daher darauf ankommen, die Effizienz der beteiligten Verkehrsträger zu steigern.

These 2

Der Stadtverkehr der Zukunft wird in etwa den gleichen Modal-Split haben wie der heutige. Es wird jedoch insgesamt zu mehr Verkehrsbewegungen aufgrund steigender Mobilitätsbedürfnisse kommen. Deswegen wird es darauf ankommen, die Verkehrsträger zu einem sinnvollen, am Bedarf der Bevölkerung und der Wirtschaft orientierten Verkehrsnetzes zu verknüpfen.

Verkehr ist immer eine abgeleitete Größe. Hinter jeder Verkehrsbewegung steht die Nutzenorientierung des entsprechenden Verkehrsteilnehmers. Gleichwohl lassen sich verkehrsverursachende Schwerpunkte bilden. Sie liegen etwa in Wohnquartieren oder in Gewerbegebieten oder in den Einkaufszentren oder Freizeitzentren. Deswegen sollte eine zukunftsorientierte Stadtverkehrsplanung frühzeitig in die Planung solcher verkehrsverursachenden Schwerpunkte aufgenommen werden.

These 3

Für die Gestaltung des Stadtverkehrs der Zukunft ist es unbedingt notwendig, Mobilitäts- und Verkehrsmanagement in die Planung und Entwicklung von Siedlungsflächen gleich welcher Art einzubeziehen.

Der Stadtverkehr der Zukunft muss sich an den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer orientieren. Neben einem bedarfsgerechten Ausbau der Infrastrukturen über alle Verkehrsträger gehört auch die Berücksichtigung des Mobilitätsbedarfes im Hinblick auf die Änderungen in der Altersstruktur. Dieser demografische Faktor muss bei künftigen Verkehrsplanungen und Gestaltungen berücksichtigt werden.

These 4

Die Stadtverkehrsgestaltung muss für alle Verkehrsteilnehmer gleiche Mobilitätschancen bieten. Insbesondere sind hier die Bedürfnisse von älteren und behinderten Menschen zu berücksichtigen.

Unter jeder These können eine ganze Reihe von verkehrsplanerischen und – technischen Maßnahmen gefasst werden, die für die Stadtverkehrsgestaltung der Zukunft von Bedeutung sein können. Dies soll in den nächsten Sitzungen diskutiert werden.

2.2.2 Optimierung der Mobilität als Grundlage für Lebensqualität

Folgt man den Prognosen, wird der Mobilitätsbedarf sowohl im wirtschaftlichen wie im individuellen Bereich weiter zunehmen. Diese Mobilität von Personen und Gütern gilt es zu optimieren.

Verkehrsfluss verbessern

Verbesserung des Verkehrsflusses unter der Annahme, dass der Verkehrsraum nicht wesentlich zunehmen wird.

- Mitarbeiterverkehre: Erarbeitung logistischer Lösungen in Zusammenarbeit mit Firmen für die Mitarbeiterverkehre.
- Güterverkehre: Erarbeitung logistischer Lösungen für Güterverkehre im Bereich der Verteilung und Anlieferung von Produkten.
- Lücken im Verkehrsnetz schließen.
- Verknüpfungspunkte im Personen- wie Güterverkehr fördern (z.B. Ausbau des Godorfer Hafens, Flughafen, Eifeltor, Bahnhöfe).

Verkehrsnetz optimieren

Verknüpfung aller Verkehrsträger zu einem sinnvollen, am Bedarf von Bevölkerung und Wirtschaft orientierten Verkehrsnetz.

- Beobachtung der Entwicklung des Modal-Splits.
- Erreichbarkeit von City und Einzelhandelszentren für Liefer- wie Besucherverkehre sichern.
- Einkaufsverhalten beobachten (insbesondere Veränderungen des Einkaufsverhaltens aufgrund neuer Technologien wie z.B. der Kauf per Internet sind einzubeziehen).
- Steuerung und gezielte Angebotsgestaltung für Touristen und nicht kölnischen Einkaufsverkehr.
- Parkraumbewirtschaftung und Parkraumschaffung an Verknüpfungspunkten

Mobilitäts- und Verkehrsmanagement aufbauen

Der Aufbau eines Mobilitätsmanagements soll Bürgern und Besuchern der Stadt unmittelbar verfügbare, situationsbezogene Entscheidungshilfen für eine rationale Verkehrsmittel- und Streckenwahl anhand geben. Dazu zählen die Verbesserung der Standorte und des Informationsgehaltes der Variotafeln ebenso wie Überlegungen zu einem optimierten Zusammenspiel der Verkehrsträger.

Bisher wird die individuelle Wahl der Verkehrsmittel stark durch bisherige Fortbewegungsgewohnheiten und tief verankerte Negativerfahrungen – obwohl inzwischen z.T. deutlich verbesserte Verkehrsverhältnisse vorliegen – bestimmt.

Hier dürfte der nutzerorientierten Aufklärung, Anreizen zur Verhaltensänderung (und damit individueller wie stadtgesellschaftlicher Optimierung!) in Form von „alternativen“ positiven Verkehrserfahrungen und eine verstärkte Befassung mit den Vorlieben und Abneigungen der Verkehrsteilnehmer ebenso wie dem vereinheitlichten, allgemein verfügbaren Verkehrsinformationsangebot (ÖPNV und Individualverkehr aller Art) für eine auch unter Verkehrsgesichtspunkten nachhaltige Stadtentwicklung eine Schlüsselrolle zukommen.

Um die Effizienz der beteiligten Verkehrsträger zu steigern, ist ein Mobilitäts- und Verkehrsmanagement aufzubauen, welches u.a. folgende Maßnahmen beinhalten sollte:

- Bereits bei der Planung von verkehrserzeugenden Schwerpunkten sind Verkehrsüberlegungen frühzeitig einzubeziehen (etwa bei neuen Gewerbegebieten, Wohngebieten oder Freizeitcentern).
- Intelligentes Verkehrsmanagement unter Nutzung technischer Möglichkeiten (z.B. rechnergesteuerte Ampelschaltungen).
- Imagewerbung für den ÖPNV - attraktiver ÖPNV.
- Fahrplan- und Tarif- Abstimmungen verbessern.
- Verkehrsinformationen verbessern: Fahrplan-, Fahrtzeit- und Fahrtweg-Infos unter Einbeziehung der ÖPNV-Verkehrsangebote (etwa Zeitangaben bis zum Erreichen der City).

Demographischen Wandel antizipieren

Gleiche Mobilitätschancen für alle zu wahren bedeutet, Schrumpfung und vor allem Alterung der Bevölkerung bei allen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen und für sich ändernde Bedürfnisse, passende Verkehrsangebote zu entwickeln.

- Beobachtung der Bedarfsentwicklung insbesondere älterer Menschen.
- Entwicklung altersgerechter und behindertengerechter Verkehrsangebote (z.B. mit Barrierefreiheit, Fahrserviceangebote).

Aktuelles Projekt: Erstellung eines Anforderungs- und Zielkataloges für ein Mobilitätsmanagement.

2.2.3 Urbane Entwicklung des Rechtsrheinischen durch Kölner „Ring-S-Bahn“

Die Stadt Köln entwickelte sich rechtsrheinisch außerhalb des Deutzer Kastells im Wesentlichen entlang der Ausfallstraßen, die dann auch die Namen der näheren und weiteren Zielorte tragen wie Bergisch Gladbach, Olpe, Frankfurt, Siegburg.

In gleicher Weise wurde der schienengebundene öffentliche Personennahverkehr entwickelt, dessen Zielorte das belegen: Düsseldorf(S), Schlebusch (U), Bergisch Gladbach (S), Thielenbruch (U), Bensberg (U), Königforst (U), Porz (S), Zündorf (U).

Tangential gibt es keine Bahnen. Hier werden Omnibusse eingesetzt, die zudem die Aufgabe haben, abgelegene Siedlungsbereiche an das radiale Schienennetz anzuschließen. Die Arbeitsgruppe sieht hier die Notwendigkeit, tangentiale Schienensysteme zu schaffen, um zuverlässige Verbindungen zwischen den Vororten herzustellen und die urbane Entwicklung des rechtsrheinischen Köln zu fördern.

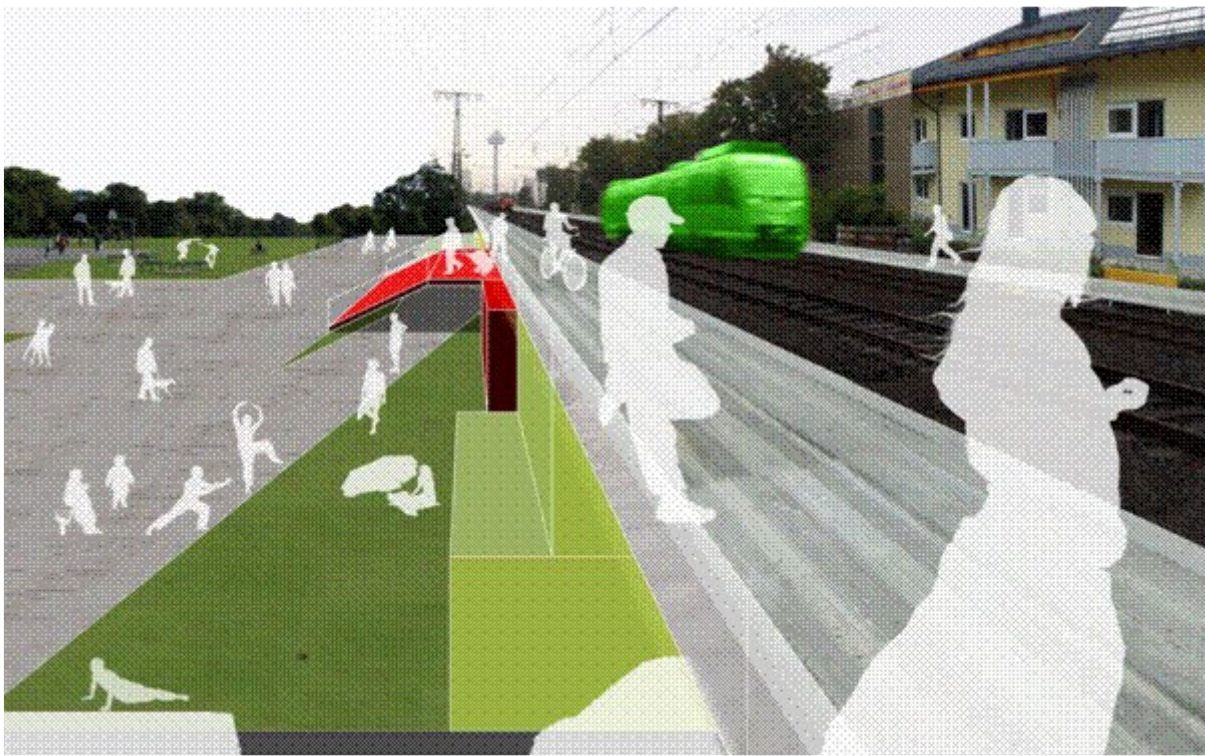
Im Linksrheinischen gibt es bereits halbkreisförmige Trassen, die im Rechtsrheinischen fortgeführt werden können.

Da wäre zunächst der Eisenbahnring, der allerdings im Norden eine „Delle“ hat, da er zum Hauptbahnhof abbiegt. Trotzdem bietet er sich für eine Weiterführung ins Rechtsrheinische an, da die Südbrücke die Überquerung des Rheins ermöglicht. Aktuell entfällt der ICE-Verkehr auf der Südbrücke durch den Ausbau des Bahnhofs Deutz-Tief. Die frei werdende Kapazität kann durch eine S-Bahn genutzt werden, die vom Hauptbahnhof kommend über vorhandene Gleise nach Kalk und wieder zurück zum Hauptbahnhof führen kann. An der Haltestelle Bonntor bietet sich eine Umsteigemöglichkeit auf die neue Nord-Süd-U-Bahn an. Eine Studie von Studenten der RWTH Aachen schlägt - mit neuen Unterquerungen des Bahndamms zwischen Neustadt und Grüngürtel - weitere Haltepunkte entlang der so genannten „Grüngürtelbahn“ vor (siehe nachfolgende Abbildungen).

Abb. 3 Bahnen in Köln ab 2015 (Vorschlag der Studenten der RWTH Aachen)



Abb. 4 Vorschlag für mögliche Haltepunkte entlang der
„Grüngürtelbahn“ (Vorschlag der Studenten der RWTH Aachen)



Eine weitere halbkreisförmige Schienenverbindung besteht bereits vom Bahnhof Mühlheim über die Mülheimer Brücke entlang des „Gürtels“ bis an die Luxemburger Straße und stellt eine wichtige Verbindung zwischen den linksrheinischen ehemaligen „Vororten“ her und hat sie so in das urbane Gefüge der linksrheinischen Stadt eingebunden. Eine Fortsetzung der Linienführung über die Luxemburger Straße hinaus über Zollstock- und Bayenthalgürtel bis zum Rhein bietet sich an.

Dann allerdings müsste eine neue Rheinbrücke nur für Stadtbahn, Fußgänger und Radfahrer (ohne Autoverkehr) den Anschluss an das rechtsrheinische Schienennetz der städtischen Güterverkehrsgesellschaft schaffen, auf dem sie dann über Poll, Humboldt-Gremberg, Kalk-Höhenberg, Buchforst-Buchheim schließlich am Bahnhof Mühlheim unterirdisch in die U-Bahn und damit in den Ringverkehr wieder eingefädelt wird.

Dies ist sicher kein kurzfristiges Projekt, das auch nicht bis 2020 realisiert, aber doch geplant werden kann. Dagegen ist die Ring-S-Bahn kurzfristig machbar. Wir schlagen daher vor, mit der Planung umgehend zu beginnen.

2.3 Urbanes Wohnen

Bei der Entwicklung des Leitbildes arbeitete der Arbeitskreis von Anfang an mit und zwar unter dem Namen „Urbanes Wohnen im Veedel“. Das „Veedel“ ist sicherlich eine Besonderheit in Köln, ist es doch kein Stadtteil und auch kein Viertel, mitunter ist es nur ein Straßenzug. Im Wrede (dem Standardwerk für die Kölsche Sprache) heißt es:

„Stadtviertel, -bezirk, weniger ein Häuserblock. In Kölns alten Stadtvierteln leben die ehemaligen verschiedenartigen Sondergemeinden fort, die alten Pfarrgemeinden der inneren Alt- und Römerstadt, der Rheinvorstadt (östlich der Römermauer, Marktviertel), die alten öffentlichen Gerichtsbezirke und die mittelalterlichen Vorstadtbezirke (Severin, Mauritius, Gereon-St. Christoph, Aposteln); em Vringsveedel, Eijelsteins-, auch Künebätsveedel. 1905 Em Koffergasser Veedel wor ens en Frau bekannt – Die wodt vun alle Nohbere „uns got Tant Fränz“ genannt. (K. Küper). Bis in die Zeit vor dem zweiten Weltkrieg hatten und bewahrten Kölns Veedel Eigenart, verloren aber durch die wilde Zerstörung sehr; viele Viertel waren ganz oder größtenteils vernichtet. Man ist bestrebt, neues Leben mit Eigenfärbung zu erwecken. Vgl. Veedelszöch.“

In einem Lied der Bläck Fööss ist die Rede vom Zusammenhalt im Veedel, in dem jeder jeden kennt und man steht zusammen, egal was passiert.

Ziel des Arbeitskreises in der Entwicklungsphase war es sicherzustellen, dass im Leitbild der Charakter der Veedel beibehalten wird. Von den damaligen Ausarbeitungen und Überlegungen ist im Leitbild Köln 2020 Ziffer 2.5 „Die attraktive Stadtgestaltung“ mit dem Unterpunkt „Veedel und Urbanität prägen die Stadt“ allerdings nur noch folgende Aussage übrig geblieben:

„In Köln wird die Balance der Stadtteile untereinander und zur Gesamtstadt angestrebt. Schwache Stadtteile werden gestärkt, Härten vermieden. Bauliche Infrastruktur, stadtgestalterische Planung und die Bevölkerungsstruktur sind Grundlage für die Integrationsfähigkeit der Veedel. Ihre Eigenart gegenüber der Gesamtstadt bleibt gewahrt. Eigenverantwortlichkeit und Selbstorganisation sowie lokale Mitwirkungs- und Entscheidungsgremien werden gestärkt und genutzt. Öffentliche Innen- und Außenräume stehen ausreichend für Kommunikation und Begegnung zur Verfügung. Urbanes Wohnen wird gefördert und fortentwickelt durch gemischt genutzte Baufelder für Wohnen, Arbeiten und Erholen. Bau- und Freiflächen werden vernetzt weiterentwickelt. Nach der Verabschiedung des Leitbildes durch den Rat der Stadt Köln Ende 2003 wurde die Umsetzung diskutiert.“

Der o.a. Arbeitskreis bestand unter dem neuen Namen „Urbanes Wohnen“ fort und befasste sich folgerichtig mit dem urbanen Wohnen. Erstes Ziel war die Einführung von flächendeckendem generationsübergreifenden Wohnen in Köln (s. Rahmenkonzept – integratives Wohnquartier „Zukunftsfähiges Wohnen“). Mit anderen Gruppierungen gelang es, die Verwaltung und letztlich den Stadtrat zu überzeugen, so dass dieser am 15.12.2005 einstimmig einen entsprechenden Beschluss fasste.

Zur Zeit beschäftigt sich der Arbeitskreis u.a. durch Ortsbegehungen intensiv mit dem Thema Veedel, während derer er sich immer die Frage stellt: „Ist das urban?“ (Eine Hilfe ist dabei das von der Stadt Köln erarbeitete Konzept der vorhandenen 85 „Zentren“.) Eine Definition des Wörtchens „urban“ bezogen auf die Vorstellungen des Arbeitskreises steht noch aus.

Mitglieder

Der Arbeitskreis setzt sich heute zusammen aus zehn bis zwölf Personen unterschiedlichstem Alter und unterschiedlichsten Berufen. Er trifft sich im Durchschnitt einmal im Monat.

Ziele und Aufgaben

Richtlinien für generationsübergreifendes und urbanes Wohnen entwickeln und in Politik und Verwaltung verankern. Unterziele sind dabei die Fragestellungen:

- Wie kann sichergestellt werden, dass die Bewohner in der Innenstadt bleiben?
- Wie kann ich Haushalte mit mehr als zwei Personen in den Zentren ansiedeln/halten?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die Stadt interessant für ihre Einwohner bleibt?
- Wie kann man den Bau von Mehrgenerationenhäusern sicherstellen/fördern?

Unterstützung/Zusammenarbeit mit der Arbeitseinheit der Verwaltung, die mit der Frage generationsübergreifendes Wohnen betraut ist.

Öffentlichkeitsarbeit, z.B. Podiumsdiskussionen im Domforum „Alle unter einem Dach“ oder Ideenworkshop „Wissen Sie schon, wie Sie später wohnen wollen?“

2.3.1 Antrag der CDU-Ratsfraktion vom 08.11.2005 zum „Generationsübergreifenden Wohnen in Köln“ und Ratsbeschluss

Köln, den 08. November 2005

Herrn Oberbürgermeister
Fritz Schramma
Historisches Rathaus
50667 Köln

Antrag gem. § 3 der Geschäftsordnung des Rates hier: Generationenübergreifendes Wohnen in Köln

Sehr geehrter Oberbürgermeister,
wir bitten Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der Sitzung des Rates am
15.12.2005 zu setzen:

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept für generationenübergreifende Wohnformen in Köln in Zusammenarbeit mit geeigneten Trägern zu erstellen. Ziel dieses Konzeptes ist es, durch Unterstützung zukunftsweisender Wohnformen in geeigneter Weise auf die Entwicklung der Altersstruktur sowie der sozialen Situation in unserer Stadt zu reagieren.
2. Im Rahmen dieses Konzeptes soll zunächst mindestens ein Standort pro Stadtbezirk benannt werden, der sich jeweils für die Erstellung von generationenübergreifenden Wohnanlagen in Köln eignet. Langfristiges Ziel ist die Versorgung sämtlicher Stadtteile.
3. Die Verwaltung soll Kontakt zu den entsprechenden Akteuren wie Wohlfahrtsverbänden, Wohnungsbauunternehmen bzw. -gesellschaften, Vereinen und Institutionen aufnehmen, um durch diese die konkrete Planung und Realisierung der generationenübergreifenden Wohnanlagen umzusetzen. Dabei sind bisherige Erfahrungen in Köln, im Land NRW und in der Bundesrepublik zu ähnlichen alternativen Wohnprojekten zu berücksichtigen.
4. Das Konzept hat auch Finanzierungsmöglichkeiten darzustellen. Dabei ist zu bedenken, dass solche Wohnanlagen nicht homogen, sondern den Bedürfnissen der Bewohner entsprechend gestaltet werden. So ist ein Finanzierungsmix von öffentlich geförderten und freifinanzierten Wohnbereichen in Kombination mit Eigentumsbildung denkbar. Vor diesem Hintergrund ist mit dem Land NRW Kontakt aufzunehmen, um zu prüfen, ob eine dortige Förderung als Modellprojekte bzw. zukunftsweisende Bauvorhaben in Frage kommt.

Begründung:

Die demographische Entwicklung unserer Gesellschaft, deren Altersaufbau sich in den letzten Jahrzehnten gravierend verändert hat, spiegelt sich auch in Köln wieder und verlangt ein nachhaltig belastbares Konzept für generationenübergreifendes Wohnen. Rund 22,7 % der Kölner Bevölkerung ist über 60 Jahre alt. Auch in Zukunft wird es immer mehr Menschen geben, die nach Beginn des Rentenalters keineswegs krank, gebrechlich oder hilfsbedürftig sind. Vielmehr sucht diese - noch lange Zeit nach Antritt des beruflichen Ruhestandes - robuste Generation nach neuen Herausforderungen und sinnvoller Beschäftigung. Ein Weg hierzu sind gemeinschaftliche Wohnformen sowohl mit Gleichaltrigen als auch mit Jüngeren. Diesen Wunsch gilt es zu unterstützen und für unsere Gesellschaft zu nutzen.

Dass auch in Köln ein wachsendes Interesse an gemeinschaftlichem Wohnen von Jung und Alt besteht, zeigt u. a. die erfolgreiche Arbeit des Vereins Neues Wohnen im Alter e.V., der mittlerweile auch als Regionalbüro Rheinland im Auftrag des Landes NRW zum Thema „Neue Wohnformen im Alter“ überregional informiert und berät. Beispiel für ein erfolgreiches Projekt des Vereins ist „Haus Mobile“ in der Hohenfriedbergstraße in Köln-Weidenpesch. Dieses hat seinerzeit großes öffentliches Interesse ausgelöst und ist als „zukunftsweisendes Bauvorhaben“ mit Mitteln des Landes NRW gefördert worden. Im Dezember 1997 sind dort 54 Personen eingezogen, ca. 25 % davon waren beim Einzug über 60 Jahre alt. Insgesamt stehen 36 Wohnungen zwischen 36 und 144 m² zur Verfügung. Davon sind 15 WE öffentlich gefördert, 8 WE freifinanziert und 13 WE privatfinanziert (Eigentum). Die Gemeinschaftsflächen sind 150 m² groß (1 Gemeinschaftsraum, 1 Nachbarschaftscafé mit Terrasse, 1 Gästezimmer, 1 Pflegebad). Neben dem gemeinschaftlichen Nebeneinander von Jung und Alt ist also auch eine soziale Mischung gegeben.

Darüber hinaus korrespondieren differenzierte Wohnungsgrößen mit den unterschiedlichen Bedürfnissen verschiedener Haushaltstypen (Alleinlebende, Alleinerziehende, Paare, Familien). Nachbarschaftshilfe, gemeinschaftliche Unternehmungen und Aktivitäten aber auch gemeinschaftliche Verantwortung für Menschen im direkten Umfeld schaffen bei den dort Lebenden eine gegenseitige Gewinnsituation. Für diese zukunftsorientierte Lebensform gilt es zu werben und zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, eine noch breitere öffentliche Anerkennung, nicht zuletzt auch bei potentiellen Investoren, hierfür zu erreichen.

Mit freundlichen Grüßen
Josef Müller
Fraktionsgeschäftsführer

Weitere Informationen siehe:

- **Anlage 1: Ratsbeschluss Mehrgenerationenwohnen**
- **Anlage 2: Mehrgenerationenwohnen**
Stadt Köln - Konzept Mehrgenerationenwohnen
Das Fördermodell

2.3.2 Rahmenkonzept – integratives Wohnquartier „Zukunftsfähiges Wohnen“

Zielsetzung

- a. Das integrative Wohnquartier soll durch das Angebot eines Nachbarschafts- bzw. Bürgertreffs zur Stärkung des Veedels beitragen.
- b. Ziel ist es, ein integratives Wohnquartier, in dem anteilig Wohnungen für Senioren, Menschen mit Behinderungen, Alleinerziehende, Familien und sonstige Lebensformen zusammenleben, einzurichten. Eine Mischung nach Familiensituation, Alter und Nation ist beabsichtigt. Eine sich gegenseitig unterstützende Nachbarschaft ist intendiert.
- c. Menschen mit Behinderung und Senioren soll ggf. unter Inanspruchnahme sowohl interner als auch externer Betreuung und Serviceleistungen ein selbstständiges Wohnen außerhalb von Einrichtungen (wie Seniorenheimen oder Behindertenwohnheimen) ermöglicht werden.
- d. Interessierte spätere Bewohner(-innen) werden durch eine frühzeitige Bedarfsanalyse an der Planung beteiligt, um eine Kerngruppe zu bilden, die den Gemeinschaftsgedanken ideell unterstützt und leben will. Ziel ist es, einen Wohnungsschlüssel in Abhängigkeit von der Kerngruppe zu entwickeln.
- e. Wichtige Voraussetzung für die Standortauswahl ist eine gute, fußläufige Anbindung an eine vorhandene Infrastruktur.

Abgeleitete Kriterien

Zu a/b:

Innerhalb des Gebäudekomplexes sind Gemeinschaftsräume (Begegnungsraum für die Bewohner, ein Treffpunkt für die Nachbarschaft der angrenzenden Umgebung, Pflegebad, Gästezimmer, Waschküche, Fahrradraum) geplant, deren Finanzierung von allen Bewohnern getragen wird.

Zu b:

Die Wohnungszuschnitte sollen nutzungsneutral geplant werden, so dass eine Belegung von Bewohner(-innen) mit unterschiedlichen Bedürfnissen möglich ist.

Es sind verschiedene Wohnungstypen vorgesehen, um eine Mischung der Bewohnerschaft zu erreichen.

Ebenso sollen gemeinschaftliche Außenflächen (Garten, Dachterrasse) zur Verfügung stehen.

Zu c:

Eine umfassende (architektonisch, sozial, kulturell, sprachlich, etc.) Barrierefreiheit des gesamten Komplexes ist erforderlich, um die Mobilität aller Bewohner(-innen) zu gewährleisten.

Räumlichkeiten für einen Pflegedienst bzw. eine Servicestation in dem Gebäudekomplex sind vorhanden, deren Dienste sowohl intern als auch extern in Anspruch genommen werden können.

Zu d:

Um eine tragfähige Kerngruppe zu bilden, ist es sinnvoll, auf bestehende Netzwerke (bzw. Vereine), die sich mit generationsübergreifendem und integrativen Wohnen beschäftigen, zurückzugreifen und/oder mit Hilfe von Open Space-Veranstaltungen potenzielle Bewohner zu werben.

Zu e:

Zur Erleichterung und zur Durchmischung des Alltagslebens sollten im Sinne einer guten Infrastruktur, Verkehrsberuhigung, Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung, öffentlicher Personennahverkehr etc. sowie Arbeitsmöglichkeiten vorhanden sein.

Finanzierung

Es wird eine Mischfinanzierung angestrebt, um eine soziale Mischung der Bewohner zu gewährleisten:

- Wohnungen im 2. Förderweg
- Wohnungen im 1. Förderweg
- eigen genutzte Eigentumswohnungen
- freifinanzierte Wohnungen.

Eine Unterstützung des Projektes in Bezug auf Grundstück und Fördergelder durch Kommune, Land und Bund wird benötigt (z.B.: Erbpachtrecht, Modellprojektförderung, etc.).

2. 4 Stadtplanung, Stadtgestaltung, Stadtentwicklung und Bürgerbeteiligung

Die Leitbild-Themen nachhaltige Stadtentwicklung und vorausschauende Konzepte sowie die Bürger werden akzeptierte Partner in Stadtentwicklung, Stadtplanung und Stadtgestaltung sind Grundlage der Arbeit. Ziele, die sich daraus ergeben sind:

- Mitwirkungsmöglichkeiten bei allen Planungsstufen schaffen (z.B. Bürgerbeteiligung beim Höhenkonzept)
- Bewusstsein für Baukultur auf breiter Ebene fördern (z.B. Baukultur von unten)
- Potenzial historisch gewachsener Strukturen im Linksrheinischen erhalten und behutsam weiter entwickeln (z.B. Höhenkonzept, Regionale 2010 - Archäologische Zone)
- Strukturwandel im Rechtsrheinischen umsetzen (z.B. Bahnhof Deutz / Köln Messe und Erweiterung Polizeipräsidium Kalk)

Um die Ziele des Leitbildes umzusetzen, wurden von der Arbeitsgruppe Konzepte entwickelt, Vorschläge erarbeitet und Teilnehmer haben in verschiedenen Workshops mitgearbeitet.

Während der Arbeit wurde immer deutlicher, dass es auch im weiteren rechtsrheinischen Köln Handlungsbedarf gibt und in Zukunft stärker in die Arbeit des Arbeitskreises einbezogen werden soll.

2.4.1 Mitarbeit bei der Erstellung des Höhenkonzeptes

Der Arbeitskreis wirkte kontinuierlich am Höhenkonzept für die Innenstadt mit und war auch Teilnehmer einer Fachkonferenz der Stadt im Frühjahr 2006. Im Sinne einer Öffnung der Planung hat der Arbeitskreis eine vorgezogene Bürgerbeteiligung angeregt, die vom Rat einstimmig beschlossen wurde. Die öffentlichen Vorstellungen des Entwurfs zum Höhenkonzept fanden im August 2006 statt.

Im Sinne einer Öffnung der Planung hat der AK eine vorgezogene Bürgerbeteiligung angeregt und dem Rat einen Vorschlag zugeleitet. Dieser wurde ohne Veränderungen im Februar 2006 einstimmig beschlossen. Die öffentlichen Vorstellungen des Entwurfs zum Höhenkonzept fanden dann im August 2006 statt.

Das Planungsamt erstellte daraufhin einen überarbeiteten Entwurf zum Höhenkonzept. Am 15.05.2007 hat der Rat der Stadt Köln ein Höhenkonzept in vereinfachter Form beschlossen. Dieser Beschluss folgt in den wesentlichen Punkten den Anregungen der Leitbildgruppe: der Geltungsbereich umfasst auch die Neustadt, die Festlegungen zu den Wirkungsbereichen um die romanischen Kirchen und zu der künftigen Bebauung entlang der Nord-Süd-Fahrt entsprechen überwiegend den hier formulierten Empfehlungen. Dagegen wurde die zulässige Maximalhöhe der Bebauung mit 22,50 Meter Traufhöhe höher definiert als von uns vorgeschlagen.

- **Eckpunkte für ein Höhenkonzept**

Das Höhenkonzept betrifft das Verhältnis von gebauter Geschichte zur zukünftigen Entwicklung der Stadt. Die Leitbildgruppe der Stadt Köln begrüßt die begonnene Arbeit an einem Höhenkonzept. Es muss dazu dienen, Investoren und Bewohnern der Stadt sowie der städtischen Planung selbst Rechts- und Planungssicherheit zu verschaffen. Für private Investitionen ist die Sicherheit klarer Regeln, die für alle gelten, wichtiger als vage Möglichkeiten, die im Spannungsfeld zwischen Politik und Verwaltung erkämpft werden müssen und dem Bürger oft nicht vermittelbar sind.

Die Identität der Stadt vermag als ihre wahrnehmbare Geschichtlichkeit, direkt durch den Tourismus und indirekt durch den Beitrag zum Image und zur Identifikation der Bürger, mit ihr auch die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Stadtbild und Stadtgeschichte gehören zu den ökonomisch nicht zu unterschätzenden weichen Standortfaktoren der Wirtschaft. Die Veränderung von Bauhöhen und Baumassen und damit des Stadtbildes selbst bedarf als gewichtiges Thema der Stadtgestaltung aus geschichtlichen und ästhetischen Gesichtspunkten somit einer intensiven Betrachtung.

Das Höhenkonzept Innenstadt, angestoßen durch aktuelle Veränderungsprojekte von Investorensseite, betrifft das Verhältnis der Stadt zu ihrer gewachsenen Identität. Es besteht hierbei die Chance, den Stellenwert der Geschichte in Stadtbild und Stadtgefüge im Verhältnis zu zukünftigen Entwicklungen zu klären. Über die Betrachtung bedeutender Einzelbauwerke mit ihren Sichtbezügen aus der engeren Umgebung hinaus müssen deshalb auch Stadtsilhouette, Stadtgrundriss und bewahrenswerte Ensembles angemessen berücksichtigt werden.

In einer Zeit, zu der die Kölner Innenstadt sich nach den Zerstörungen des letzten Krieges größtenteils arrondiert hat, bedarf ein Höhenkonzept, das nun die Weiterentwicklung der Kernstadt regeln soll, sorgfältigster Planung und der Abstimmung mit einer breiten Basis der Bevölkerung. In diesem Sinne beteiligt sich die Leitbildgruppe der Stadt Köln gerne an der Diskussion um einen so tief greifenden Eingriff in die Planung unserer Stadt.

Ziele

Die Bewahrung von Stadtbild und die Gestalt der Innenstadt sind in Einklang zu bringen mit seiner Weiterentwicklung durch Individualinteressen.

Oberstes Ziel des Höhenkonzeptes ist es, die Innenstadt in ihrer besonderen städtebaulichen und bauhistorischen Charakteristik zu bewahren, zu stärken und sie dabei in Einklang mit den Potentialen privaten Investments für die Zukunft weiter zu entwickeln. Dies schließt also Veränderungen nicht aus, setzt ihnen aber einen demokratisch legitimierten Rahmen.

Grundsätzlich muss die differenzierte Viertelstruktur der Innenstadt erhalten und weiter gestärkt werden. Dies gilt ebenso für das Bankenviertel und die Geschäftsstraßen wie für die Viertel mit einem hohen Anteil an Wohnbevölkerung. Gerade der hohe Anteil von Wohnen innerhalb der Ringe ist ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber vielen deutschen Großstädten und wichtig für die Attraktivität der Stadt Köln. Er darf durch Verdichtungsmaßnahmen nicht gefährdet werden.

Die historisch und auch heute noch dominant im Stadtgefüge auftretenden Baudenkmäler sollen diese Dominanz behalten. Sichtbeziehungen und Wirkungsbereiche sind hierfür als Parameter zur Bestimmung der Gebäudehöhen in ihrer näheren Umgebung exakt zu definieren.

Hochpunkte über die normalen Traufhöhen hinaus werden im Stadtbild nur nach eindeutiger städtebaulicher Qualifizierung möglich sein. Das Ringkonzept mit den Schnittpunkten des Ringes und den Radialen oder die Realisierung axialer Blickpunkte nach Art der Stübben'schen Planung der Kölner Neustadt bieten akzeptable Standorte für höhere Häuser. Für alle baulichen Hochpunkte sollen neben den höheren Qualitätsanforderungen an das Bauwerk selbst besondere Ansprüche an die Einfügung der Erdgeschosszonen in die Nutzung des angrenzenden öffentlichen Raumes gestellt werden. So muss bei allen für eine Höherzonierung vorgesehenen Bereichen, Straßenabschnitten oder Blöcken einer höheren Bauweise eine ästhetische und soziale Optimierung des öffentlichen Raumes folgen.

Beim Suchen nach verträglichen Bauhöhen für die Kölner Innenstadt darf es darüber hinaus nicht nur der Beibehaltung des Status Quo oder einer Höherzonierung, sondern auch Überlegungen zur Verringerung von existierenden Höhen, die als unverträglich empfunden werden, geben.

Geltungsbereich

Das Höhenkonzept für die Kölner Innenstadt muss den gesamten Bereich des Bezirks Innenstadt inklusive Deutz betrachten. Eine Erweiterung auf andere Stadtbereiche ist möglich.

Der Geltungsbereich umfasst die gesamte Innenstadt innerhalb der Ringe und die übrigen linksrheinischen Teile des Verwaltungsbezirks Innenstadt, also die Neustadtteile und Bereiche des inneren Grüngürtels. Das Höhenkonzept bezieht darüber hinaus den rechtsrheinischen Teil des Bezirks Innenstadt mit ein. Hierdurch wird besonders der Notwendigkeit Rechnung getragen, die Ufersilhouetten (entlang der Ufer und das jeweilige Gegenüber) gesondert und im Zusammenhang zu behandeln.

Der Geltungsbereich umfasst damit die gesamte Innenstadt als Kernstadt und definiert innerhalb des Konzepts alle Bereiche flächendeckend mit konkreten Aussagen. Diese konkreten Aussagen regeln, ob eine Höhenentwicklung eines definierten Bereiches unter hierfür festgelegten Regeln und Höhen vorgesehen ist, ob eine Höherzonung eines Bereiches explizit ausgeschlossen wird oder ob eine Herabzonung langfristig angestrebt wird.

Eine Erweiterung für den Geltungsbereich des Höhenkonzepts wird vorgesehen für Stadtbereiche, in denen sich eine Entwicklungsdynamik abzeichnet. Dies können z.B. die Kernbereiche von Subzentren wie Mülheim, Porz, Ehrenfeld etc. sein.

Betrachtungsmaßstab

Der Maßstab für die Erarbeitung verträglicher Höhen der Innenstadtbebauung ist die Betrachtung teilräumlicher Einheiten. Der Wirkungsbereich der Denkmäler wird am tatsächlichen Standort festgelegt.

Die Höhen der Innenstadtbebauung sind bisher nicht einheitlich und sollen es auch in Zukunft nicht sein. Die Ermittlung verträglicher Gebäudehöhen für die stark unterschiedlichen Bereiche der Innenstadt ist an der vorhandenen Struktur, Höhe und Nutzung der jeweiligen Bereiche orientiert. Eine teilräumliche Betrachtungsweise, die sich zu einem gestalterischen Gesamtkonzept zusammenfügt, sichert die wichtigen Identitäten der einzelnen Innenstadtbereiche. Die kleinste Betrachtungseinheit für Höhenfestlegungen ist der städtische Block, der sich an bestimmten Straßen in einem bestimmten Quartier mit hierfür spezifischen Höhen befindet.

Besondere Bebauungskanten zum Rhein (Silhouetten) oder zu anderen Freibereichen wie Plätzen oder Grünflächen werden dabei besonders und im Zusammenhang behandelt. Dies gilt ebenso für Straßen mit besonderer Bedeutung z.B. als Hauptverkehrsachsen oder mit Einkaufs- und Flaniernutzungen etc. (vgl. existierenden Raumkantenplan der Stadt, überarbeitet 1999).

Die Wirkungsbereiche wichtiger Denkmäler werden an ihrem jeweiligen Standort im tatsächlichen Stadtgefüge ermittelt und festgelegt, um den Besonderheiten dieser wichtigen Identifikationspunkte im Stadtgefüge gerecht zu werden. Dies gilt im Besonderen für den Kranz der Romanischen Kirchen, die in der Nachkriegszeit einen behutsamen Wiederaufbau mit ihrem Umfeld erfahren haben. Hier muss die stadträumliche Dominanz dieser einzigartigen Kulturdenkmäler in ihrem Umfeld unbedingt auch in der Höhe erhalten bleiben. Es wird eine Liste der besonders zu berücksichtigenden Denkmäler erarbeitet, die um etwaige Neuzugänge mit den entsprechenden Wirkungsbereichen ergänzt wird.

Verfahren

Die Qualität des Planungs- und Entscheidungsprozesses zum Höhenkonzept bestimmt die Qualität des Ergebnisses.

Das Postulat des Leitbildes 2020 nach einer Anerkennung der Bürger als Partner für Stadtentwicklung und Stadtgestaltung findet in diesem Verfahren seine erste große Bewährungsprobe.

Diesem Postulat gemäß und aufgrund der Bedeutung des Höhenkonzeptes für die Entwicklung der Stadtgestalt muss seine Erarbeitung im Rahmen eines angemessenen Planungs- und Entscheidungsprozesses mit entsprechender Bürgerbeteiligung geschehen. Hierfür muss ein entsprechender zeitlicher Rahmen vorgesehen werden, der die Dauer von einem Jahr nicht wesentlich überschreiten sollte.

Eine Zieldefinition kann über das geplante Expertenhearing und unter Beteiligung von Bürgern in Form einer fachlich qualifizierten Öffentlichkeit (Leitbildgruppe, BDA, RVDL, Gestaltungsbeirat) stattfinden.

Als nächster Schritt ist ein Gesamtkonzept der jeweils verträglichen Höhen aufgrund einer teilräumlichen Betrachtung der Innenstadt und das dazugehörige Regelwerk als Grundlage zu erarbeiten. Wünschenswert ist, diese Erarbeitung durch ein externes Fachbüro in Zusammenarbeit mit der Verwaltung leisten zu lassen, um sowohl externen als auch stadtinternen Sachverstand zu beteiligen.

Dieser Gesamtkonzeptvorschlag ist Grundlage einer sich anschließenden Dialogphase zwischen Bürger, Verwaltung, Politik und Experten. Hierfür muss ein adäquates Beteiligungsverfahren gefunden werden, dass konstruktive Bürgerbeteiligung ermöglicht, ohne den Prozess unnötig zu verzögern. Ein moderiertes Verfahren unter Einbeziehung der verschiedenen Interessengruppen, Experten und Betroffenen ist am besten in der Lage, die Interessenskonflikte in einer derart weit reichenden Aufgabe zielgeführt zu vermitteln.

Die Ergebnisse des Dialogprozesses werden in das Höhenkonzept eingearbeitet und führen somit zur endgültigen Fassung, die nach Ratsbeschluss als Grundlage für weitere baurechtliche Festlegungen dient. Diese Planung bedarf einer Fortschreibung in bestimmten Zeitabständen, um bei grundlegenden Änderungen von Rahmenbedingungen die gewünschte Entwicklungsfähigkeit der Stadt zu erhalten.

Städtebaurechtliches Instrumentarium

Die Umsetzung des Höhenkonzepts erfordert eine effektive Einbindung in die Bauleitplanung. Es wird Teil eines Gesamtentwicklungskonzepts, der als Gestaltplan die Grundlage für alle weiteren Planungen bildet und stetig fortgeschrieben wird.

Das Höhenkonzept hat den Status eines Rahmenplans und ist daher zunächst ohne baurechtliche Relevanz. Diese kann nur durch Übernahme der städtebaulichen Gestaltungsvorgaben in Bebauungspläne oder andere Satzungen geschehen. Die Festlegungen des Höhenkonzepts müssen ebenso sukzessive in alle bestehenden Bebauungspläne der Innenstadt eingearbeitet werden, um Wirksamkeit zu erhalten.

Es muss sichergestellt sein, dass ein aufwändig entwickeltes Höhenkonzept nicht im Einzelnen durch Maßnahmen ausgehebelt werden kann, die sich z. B. nach § 34 BauGB an den Bausünden der 60er und 70er Jahre orientieren.

Falls keine anderen baurechtlichen Instrumentarien zur Durchsetzung zur Verfügung stehen, bedarf es einer flächendeckenden Bauleitplanung, um für die Innenstadt eine Verbindlichkeit für das Höhenkonzept herzustellen. Eine nur auf Teilräume bezogene Verbindlichkeit wirkt im Sinne der angestrebten Planungssicherheit, rechtlichen Transparenz und Ästhetik kontraproduktiv, da es um das Stadtbild der Innenstadt als Ganzes geht.

Das existierende Entwicklungskonzept Innenstadt mit Ratsbeschluss vom 19.12.1989 muss dringend aktualisiert werden, um dieses wertvolle Arbeitsinstrument gebrauchsfähig zu erhalten. Dasselbe gilt auch für den Raumkantenplan des Stadtplanungsamtes (zuletzt aktualisiert vom Gestaltungsbeirat 1999). Das Höhenkonzept für die Innenstadt wird nach Erstellung in das Entwicklungskonzept Innenstadt eingefügt. Sowohl die Höhenentwicklungsvorgaben, als auch andere Entwicklungsleitlinien müssen in Zeitabständen von 5 - 10 Jahren weiterbearbeitet bzw. neu diskutiert werden, um eine lebendige Entwicklung der Stadt gewährleisten zu können.

Das Höhenkonzept wird bei effektiver Umsetzung die Entwicklung der Stadtgestalt im 21. Jahrhundert maßgeblich mitbestimmen. Es wird dazu beitragen, Investitionspotentiale dorthin zu lenken, wo städtebauliche Defizite behoben oder gesamtstädtisch sinnvolle Entwicklungen befördert werden sollen. Somit steht die Qualität dieses Konzeptes für die Qualität sehr weit reichender Entwicklungen.

- **Bürgerbeteiligung bei der weiteren Bearbeitung des von der Verwaltung vorgelegten Höhenkonzeptes für die linksrheinische Kölner Innenstadt „Höhenkonzept 2006“**

Die Arbeitskreis „Wer plant die Stadt?“ schlägt mit dem vorliegenden Papier eine weitere Bearbeitung des Höhenkonzeptes unter Einbindung zusätzlich Beteiligter vor.

Leitgedanke unserer Ausführungen ist das vom Rat Ende 2003 beschlossene Leitbild Köln 2020 mit dem Auftrag an die Verwaltung, die im Leitbild vereinbarten Zielvorstellungen aktiv zu verfolgen. Im Leitbild ist die Zielsetzung verankert: „Die Bürgerinnen und Bürger werden akzeptierte Partnerinnen und Partner in Stadtentwicklung, Stadtplanung und Stadtgestaltung.“ Weiterhin wird dies im Leitbildbericht 2004* detaillierter dargestellt. Dort steht u.a. unter den Zielaussagen:

- Schaffung von Mitwirkungsmöglichkeiten bei allen Planungsstufen.
- Genehmigungsverfahren offen, transparent und schnell gestalten.
- Angebot einer breiten Mitwirkungsinfrastruktur zur Information und Beratung in allen Fragen des bürgerschaftlichen Engagements, des Planungsrechts und der Planungsverfahren.

Wir schlagen vor, bei der Erarbeitung des Höhenkonzeptes das Bürgerbeteiligungsmodell 3 (vertiefte Bürgerbeteiligung) anzuwenden, das vom Rat beschlossen wurde. Dieses Modell einer vorgezogenen Bürgerbeteiligung soll zur Anwendung kommen, wenn die Bauleitplanungen für einen ganzen Bezirk oder die Gesamtstadt bedeutsam sind. Dieser Fall ist mit den Planungen für das Höhenkonzept eingetreten. Die Arbeitsgruppe „Wer plant die Stadt?“ macht den Vorschlag, die beiden genannten Ratsbeschlüsse jetzt umzusetzen.

Aufgrund der Bedeutung des Höhenkonzeptes für die Entwicklung der Stadtgestalt plädieren wir für eine Erarbeitung im Rahmen eines angemessenen Planungs- und Entscheidungsprozesses mit entsprechender Bürgerbeteiligung.

Vorgehensweise

Da das Konzept einen großen Wirkungsradius aufweist, ist eine umfassende Information der interessierten Öffentlichkeit über die bis dahin erzielten Ergebnisse in den verschiedenen Medien Voraussetzung, um in eine weitere Dialogphase zwischen Bürger/innen, Verwaltung, Politik und Experten zu gehen (z.B. Informationsveranstaltungen der Bezirksvertretung Innenstadt, Postwurfsendungen, eine betreute Internetplattform, Verdeutlichung der Entwürfe am Stadtmodell).

* Stadt Köln, der Oberbürgermeister, Amt für Stadtentwicklung und Statistik: Leitbildbericht 2004. Das Leitbild Köln 2020 im kommunalen Handeln der Stadt Köln. Februar 2005. Seite 26

Wir schlagen ein moderiertes zweistufiges Verfahren mit zwei Zielgruppen für die Bürgerbeteiligung vor:

- 1. Stufe** Beteiligung der fachlich qualifizierte Gruppen, Vereine, Verbände oder auch Einzelpersonen (beispielsweise RVDL, Leitbildgruppen, der Förderverein romanische Kirchen, BDA, Gestaltungsbeirat, IHK, Haus- und Grundbesitzerverein) und
- 2. Stufe** Beteiligung der vom Höhenkonzept 2006 betroffenen Bürger/innen.

Die Ergebnisse aus der Beteiligung der fachlich qualifizierten Gruppen werden dokumentiert und in die zweite Stufe der Bürgerbeteiligung in der linksrheinischen Innenstadt mit eingebracht.

Ziele in den Veranstaltungen sollten auf jeden Fall sein, den jeweiligen Gruppen zu ermöglichen, sich in geeigneter Form

- über das Höhenkonzept zu informieren, um sich
- eine Meinung zu bilden und
- Anregungen einzubringen.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der betreuten Internetplattform bei der Umgestaltung der Ringe bietet sich diese Vorgehensweise auch bei dem Höhenkonzept 2006 an. Die interessierte Bürgerschaft hat hier die Gelegenheit, ihre Meinung zu äußern.

Für die fachlich qualifizierten Gruppen wird an einem zentralen Ort eine Informationsveranstaltung durchgeführt, bei der die Anwesenden auch die Möglichkeit haben, Stellung zu beziehen und Vorschläge zu äußern. Wir empfehlen, ein Veranstaltungskonzept zu erarbeiten, das in weiten Teilen auch als Grundlage für die Beteiligung der Bürger/innen der linksrheinischen Innenstadt genutzt werden kann – ohne einen unangemessenen zusätzlichen Aufwand an Zeit und Kosten zu verursachen. Wir schlagen bei der Beteiligung der linksrheinischen Innenstadt eine Aufteilung des Gebietes innerhalb der Ringe in überschaubare Gebietseinheiten vor.

Durch die Öffnung des Prozesses für weitere Beteiligte wird der immer wieder geäußerten Forderung nach mehr Transparenz bei öffentlichen Entscheidungen entsprochen. Die Verwaltung kann die Veranstaltungen als Plattform nutzen, um das Konzept einer breiteren Öffentlichkeit zu vermitteln. Dies könnte auch eine Imageverbesserung bei Eigentümern und Investoren bewirken.

Zielvorstellungen

Das Einbringen der Ergebnisse der Beteiligungen aus den fachlich qualifizierten Gruppen und aus der Bürgerbeteiligung in das Höhenkonzept 2006 kann Konfliktpotential mindern, weitere Nuancen und Sichtweisen einbringen und die nachfolgende politische Entscheidung erleichtern. Deshalb schlagen wir vor, einen Dialog über diese Ergebnisse und eine gemeinsame konsensorientierte Suche nach Lösungen in einem moderierten Verfahren durchzuführen.

Die endgültige Fassung dient nach Ratsbeschluss als Grundlage für weitere planungsrechtliche Festlegungen und sollte in bestimmten Zeitabständen fortgeschrieben werden, um bei grundlegenden Änderungen von Rahmenbedingungen die Entwicklungsfähigkeit der Stadt zu erhalten.

Weitere Überlegungen zur Überleitung in Planungsrecht

Die Umsetzung des Höhenkonzeptes bedarf einer effektiven Einbindung in die Bauleitplanung, da es den Status eines Rahmenplanes hat und daher zunächst ohne planungsrechtliche Relevanz ist. Dies kann durch Übernahme der städtebaulichen Gestaltungsvorgaben in Bebauungspläne erreicht werden. Um eine für die Innenstadt flächendeckende Verbindlichkeit für das Höhenkonzept herzustellen, ist aus unserer Sicht daher eine flächendeckende Bauleitplanung erforderlich. Eine nur auf Teilräume bezogene Verbindlichkeit steht dem entgegen und beachtet zu wenig die Innenstadt als Ganzes (23. Januar 2006).

2.4.2 Stellungnahme und Thesen zur baukulturellen Entwicklung der linksrheinischen Innenstadt

Der Arbeitskreis hat den Bereich der Nord-Süd-Fahrt als wesentlichen, stadtbildprägenden Bereich erkannt. Der zentrale Bereich um **Oper und Schauspielhaus** wurde vertieft bearbeitet. Die Erhaltung der Oper am jetzigen Standort als weithin sichtbares Zeichen der Kultur in der Mitte der Stadt wird als vorrangiges Planungsziel gesehen. Eine weitere „Funktionsentleerung“ sollte vermieden werden.

Der AK empfiehlt eine abschnittsweise Betrachtung der **Nord-Süd-Fahrt**. Auf diese Weise entstehen fünf Abschnitte mit jeweils eigener Charakteristik. Diese Überlegungen wurden im Rahmen der Plan 06 von vier Studentengruppen vertiefend betrachtet und in einem großformatigen Stadtmodell dargestellt. Hier wurde auch die Idee der Gliederung der Kernstadt in themenbezogene Stadtfelder – so z.B. Bereich „Oper bis Wallrafplatz“ – mit jeweils spezifischen Gestaltungselementen ausgearbeitet. In der Schlussbesprechung wurden die Ergebnisse mit Bürgern und Kommunalpolitikern diskutiert und danach im Herbst 2006 im Spanischen Bau öffentlich ausgestellt.

Auch der **Neubau an der Stelle der ehemaligen Nordstern-Versicherung** an der Gereonsstrasse wurde intensiv diskutiert. Hier ging es um die wesentliche, leitbildprägende Frage, ob die Kölner Bürgerschaft wünscht, dass innerhalb der Altstadt ein zwölfgeschossiges Hochhaus errichtet wird oder ob der Neubau sich in der Höhe in die vorhandene Bebauung einfügt und den Blick auf die Basilika St. Gereon freihält. Dass die Politik sich mehrheitlich für die letztere Lösung entschieden hat, betrachtet die Leitbildgruppe auch als ihren Erfolg. Dieses Projekt hat eine gute Fortsetzung gefunden, da nach Rückzug der AXA-Versicherung nun ein anderer Investor mit großer Planungskompetenz und Sensibilität für den Ort eine neue Planung entwickelt.

- Im Jahre 2005 hat die Arbeitsgruppe **zehn Thesen zu einem städtebaulichen Konzept für den Bereich linksrheinische Innenstadt erarbeitet: Oper, Schauspiel, Offenbachplatz, Nord-Süd-Fahrt, Herzogstrasse**
1. Das Areal entlang der Nord-Süd-Fahrt von den Bächen im Süden bis Unter Sachsenhausen einschl. Offenbachplatz und Platz ohne Namen an der Herzogstrasse wird als eine *städtebauliche Wunde* wahrgenommen, die es zu heilen gilt. Für eine gedeihliche Stadtentwicklung hat dieser Bereich Signalwirkung, der auf die ganze Stadt hin ausstrahlt.
 2. Die breite öffentliche Diskussion um Standort und Gestalt der Oper samt allen Nebenthemen, die dem bezeichneten Areal gelten, macht nicht nur das hohe *baukulturelle Engagement* der Kölner Bürger deutlich. Die Debatte zeigt auch, wie die Gestalt der linksrheinischen Innenstadt mit Aspekten der Identitätsstiftung, der Traditionsbewahrung und der kulturellen Bedeutung verknüpft. Hinzu kommt der Aspekt der Wirtschaftsförderung durch hochwertige Stadtgestaltung.
 3. Durch den zweiten Weltkrieg und seine Folgen ist in Köln eine hochrangige baukulturelle Tradition vielerorts unterbrochen und teilweise ganz abgebrochen worden. Die breite öffentliche Diskussion ist in höchstem Maße zu begrüßen, weil sie die verschütteten *Werte der Baukultur* wieder freilegt und auch die Einsicht fördert, dass im ökonomischen Wettbewerb der europäischen Städte und Standorte die Stadtgestalt ein kaum hoch genug einzuschätzender Faktor ist: Ein Qualitätsanspruch, der Investoren anzieht und aus Eigeninteresse motiviert.
 4. Die zentrale Lage unserer Stadt in Europa und seine Geschichte sind Chance und Verpflichtung zugleich. Im Sinne einer stärkeren *Zukunftsorientierung* muss die kulturelle Mitte der Stadt unbedingt aufgewertet werden. Die romanischen Kirchen und Baudenkmäler dürfen durch baulichen Wildwuchs nicht gefährdet werden.

5. Die Stadt verfügt über zu geringe finanzielle Mittel, um eine schnelle Heilung zu bewirken. Deshalb müssen die knappen Ressourcen mit einem Höchstmaß an Wirksamkeit eingesetzt werden. Das bedeutet, dass sehr zügig alle Kraft einer intensiven *städtebaulichen Planung* gelten muss, die das *Leitbild des kulturellen Zentrums* entwickelt und zwar bezogen auf das oben umschriebene Areal. Die bauliche Umsetzung der Planung soll klar vor Augen stehen, aber der zeitliche Rahmen für die Realisierung der Bauten ist weit zu stecken.
6. Gefordert wird ein zweistufiger *städtebaulicher Wettbewerb*. Die erste Stufe ist als Ideenwettbewerb für das bezeichnete Areal auszuschreiben. Die Perspektiven einer Untertunnelung werden angesprochen, aber die Wettbewerber sind frei in ihrer Entscheidung, ob bzw. vor allem, wie weit untertunnelt wird.
7. Um die Aufgabe für den Wettbewerb nicht konturlos werden zu lassen, soll im städtischen Diskurs zuvor geklärt werden, ob die Oper erhalten bleibt oder nicht. Das Allermeiste spricht dafür.
8. Die besten Wettbewerber werden zur zweiten Stufe der Ausschreibung eingeladen, in der es um eine so weit entwickelte *Konkretisierung* geht, dass ein *Leitbild* für die Bürger der Stadt entsteht. Zu den besten Wettbewerbern aus Stufe 1 werden weitere Planungsbüros eingeladen.
9. Parallel zum Wettbewerb erarbeitet die Verwaltung einen finanziellen und zeitlichen Rahmen der Umsetzung, auch unter Einschluss von Finanzierungsmodellen, die privates Engagement einschließen. Ausschreibung des Wettbewerbes, Finanzierungs- und zeitlicher Umsetzungsplan werden in einen *Masterplan* integriert, dessen Entwicklung am 11.04.05 durch den Dezernenten für Stadtentwicklung, Bauen und Planen zugesagt wurde. Der Masterplan gilt für fünf Jahre und muss nach dieser Zeitspanne aktualisiert werden.
10. Der Masterplan soll einfache und leicht greifbare Aussagen machen. Er soll als Maßstab für zukünftige Planungen dienen. Hiermit wird eine zukunftsweisende und harmonische Entwicklung ermöglicht. Isolierte Einzelfallentscheidungen und unproportionierte Gebäude gehören somit der Vergangenheit an. Der Masterplan dient also als Planungs- und Kalkulationssicherheit von Bauherren und Investoren gleichermaßen.

- **Stellungnahme zum Projekt VEP „Gereonstraße, Köln-Altstadt“ der AXA-Versicherung an der Gereon-, Mohren- und Cardinalstraße**

Der Arbeitskreis „Wer plant die Stadt?“ hat im Vorfeld der Expertenanhörung zur baulichen Höhenentwicklung der linksrheinischen Innenstadt am 14.12.2004 eine konstruktive Stellungnahme zum damals vorliegenden „Höhenentwicklungskonzept“ erarbeitet. Aufgrund der Ergebnisse der Expertenanhörung und des Vorschlags der Leitbildgruppe wird der ursprüngliche Entwurf des „Höhenentwicklungskonzeptes“ seither als „Höhenkonzept“ weiterentwickelt.

Die Leitbildgruppe hat ganz ausdrücklich die Erarbeitung einer Rahmenplanung für verträgliche Bauhöhen der Innenstadt begrüßt und angeregt, diese so weitreichende Planung sorgfältig und mit Beteiligung der Bürgerschaft vorzunehmen, auch wenn momentan schon Bauvorhaben anstehen, für die eine Regelung durch das Höhenkonzept sinnvoll und wünschenswert wäre. Eines dieser Bauvorhaben ist der nun im Status der vorgezogenen Bürgerbeteiligung befindliche Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP nach § 12 BauGB) für die ehemalige Hauptverwaltung der Nordsternversicherung, jetzt AXA-Versicherung in der Gereonstraße.

An der vorgelegten Planung zu diesem Bauvorhaben entzündete sich besonders heftige Kritik vor allem aufgrund der geplanten Höhenentwicklung in direkter Nachbarschaft zur romanischen Kirche St. Gereon als einem der wichtigsten und ältesten Baudenkmäler der Stadt. Dies nahm die Leitbildgruppe in ihrer Sitzung vom 05.04.2005 zum Anlass, ihre Thesen zu verträglichen Bauhöhen in der Innenstadt am vorliegenden Beispiel zu konkretisieren. Hiermit soll ein konstruktiver Beitrag geleistet werden, die Weiterentwicklung der Stadt und damit verbundene Individualinteressen mit der Bewahrung von Identität und Charakteristik des Stadtbildes abzuwägen und möglichst in Einklang zu bringen.

Zu den Aspekten der momentan ausführlich geführten Diskussion um den öffentlichen Raum gehört hierbei auch der Luftraum über der Stadt und damit die Silhouette der Stadt insgesamt sowie einzelner ihrer Stadtviertel. Die Aussage, dass der öffentliche Raum ein Spiegel der Kultur einer Stadt ist, gilt hier besonders auch für die Haltung gegenüber den romanischen Kirchen, denen in der ganzen Innenstadt beim Wiederaufbau mit einer besonderen Sensibilität begegnet wurde. Diese Haltung ist als eines der wenigen immer noch gut nachvollziehbaren städtebaulichen Konzepte der Nachkriegszeit viel zu wichtig, um es dem Wunsch nach einer höheren Grundstücksausnutzung vorschnell zu opfern.

Kritikpunkte am aktuellen Bebauungsentwurf mit Lösungsansätzen

1. Gesamthöhe

Die Gesamthöhe der geplanten Gebäude ist in Bezug auf St. Gereon mit 9 Geschossen (8 Etagen und ein Technikgeschoss) zu hoch. Für die hier verträgliche Gesamthöhe muss die Traufkante des Dekagons von St. Gereon das Maß vorgeben, da dies der baulich und kunstgeschichtlich – als größter mittelalterlicher Kuppelbau Europas nach Entstehung der Kuppel der Hagia Sophia (ca. 550) und vor Vollendung des Doms von Florenz (ca. 1490) - besonders bedeutende Baukörper der Kirche ist. Um dieser Kirche ihre optische und damit auch inhaltliche Dominanz für das Viertel und in der Silhouettenwirkung zu erhalten, muss dieser Bauteil also deutlich über das geplante Gebäude hinausragen.

Die Traufkantenhöhe des Dekagons liegt bei 83,90 m üNN. Im jetzigen Entwurf erreichen die Oberkanten der Technikgeschosse auf einer Breite von bis zu 50 Metern eine Höhe von ca. 83 m üNN bei einer angegebenen Geschosshöhe von ca. 3,20 m, welche allerdings bei weiterer Durcharbeitung des Entwurfs noch erhöht werden muss, da § 23 der Arbeitstättenverordnung für größere Büroflächen schon eine lichte Raumhöhe von 3,00 m vorschreibt.

Dies bedeutet, dass die Planung in der Gesamthöhe mindestens um ein Nutzgeschoss und die Höhe der Technikgeschosse auf max. 2,50 m reduziert werden muss. Allerdings würde diese Reduktion bei Annahme einer realistischen Geschosshöhe von 3,50 m ergeben, dass das Dekagon von St. Gereon um nur ca. 2,50 m über die Neubebauung hinausragt. Erst eine Höhenbegrenzung auf 80,00 m über NN (absolut inkl. Technikgeschoss) stellt eine nennenswerte Dominanz für die Kirche St. Gereon sicher.

Wie wichtig diese absoluten Höhenwerte als Begrenzung einer Bebauung sind, haben die leidvollen Erfahrungen mit der Bebauung an der Gürzenichstraße (ehemaliges Stadthaus) deutlich gezeigt.

Hier ist bei geschickter Planung eine Höherausnutzung des Grundstücks im Innenbereich um ein Nutzgeschoss plus Technikgeschoss gegenüber der jetzigen Bebauung zu erzielen. Darüber hinaus ist das Gebäude hierdurch viel wirtschaftlicher zu erstellen, da es nicht als Hochhaus (nach LBO § 2 Abs. 3) eingestuft wird und somit die strengen Auflagen der Hochhausverordnung entfallen.

2. Höhen zu angrenzenden Strassen

Die Höhen der geplanten Gebäude sind gegenüber den Bebauungen der angrenzenden Strassen zu hoch. In der Mohrenstraße herrscht eine viergeschossige Bebauung mit Satteldächern vor. Dieser stellt der vorgelegte Entwurf eine Bebauung mit 8 Vollgeschossen mit einem Abstand von ca. 4,50 m von der Grundstückskante gegenüber.

Als verträglich wird auf der Ostseite der Mohrenstraße eine Bebauung mit 5 Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss erachtet. Dies bedeutet hier eine Höherausnutzung gegenüber der jetzigen Bebauung um ein Vollgeschoss. Die jetzt vorhandene Bebauung der Nordseite der Cardinalstraße mit vier Vollgeschossen und zwei Staffelgeschossen wird als maximal verträglich angenommen.

In der Gereonstraße erscheint für die Ecke Mohrenstraße eine Bebauung mit sechs Vollgeschossen (ohne Staffelgeschoss) gegenüber den beiden höher bebauten Parzellen auf der Nordseite der Straße als Eckbetonung sinnvoll (auf einer Länge von ca. 35 m). Im weiteren Verlauf der Südseite der Gereonstraße sollte diese Höhe allerdings auf fünf Vollgeschosse plus Staffelgeschoss reduziert werden, um den Anschluss an die vorherrschende Bebauung im weiteren Straßenzug herzustellen.

3. Struktur der geplanten Bebauung

Die jetzige Fassade gliedert sich entlang der Gereonstraße auf der momentanen Lauflänge von 77 m in 5 gestalterische Abschnitte und fügt sich somit in die teilweise deutlich kleinteiligere Parzellenstruktur der Gereonstraße ein. Dies gilt ebenso für die Mohrenstraße.

Die geplante Bebauung sprengt diesen Maßstab mit einer durchgängigen Fassadengestaltung in der Gereonstraße mit einer neuen Lauflänge von ca. 105 m (unter Einbeziehung der Cardinalstraße und der weiter östlichen Parzelle). Weder die Fassadengroßform noch die dann nötigen aufwändigen Elemente zur „Adressenbildung“ entsprechen dem Charakter der Umgebung. Die Blockrandbebauung überragende rückwärtige Bauteile entsprechen nicht der ruhigen Bebauung der Südseite von Gereonstraße und Unter Sachsenhausen. Sie beeinflussen das Straßenbild negativ zugunsten einer einzelnen Parzelle und erzeugen entsprechende Begehrlichkeiten bei weiteren Um- und Neubauprojekten die zu einer optischen Zerstückelung des Straßenraumes führen würden. Dies gilt ebenso für ebenerdige tiefe zweigeschossige Gebäudeeinschnitte zur Adressenbildung an der Gereonstraße.

Am anderen Ende der gleichen Straßenseite wird mit der Planung für die Bebauung des ehemaligen Commerzbankgeländes ein anderer Weg aufgezeigt eine Neubaumaßnahme durch Gliederung in die Struktur des bestehenden Viertels einzufügen. Eine gestalterische Gliederung der Fassade zur Gereonstraße ist für die Umgebungsverträglichkeit der neuen Baukörper ebenso notwendig wie der gewünschten „Adressenbildung“ förderlich.

Überbauung der nördlichen Cardinalstraße

Die Überbauung von Teilen des Kölner Straßennetzes als dem „Urdenkmal der Stadt“ (Zit. Stadtkonservator) ist für die Mitglieder der Leitbildgruppe äußerst schwer zu akzeptieren. Der momentan unattraktive Zustand der Cardinalstraße ist als Argument für die Auflassung nicht heranziehbar, da ja gerade eine Neugestaltung ansteht, die die Situation deutlich verbessern könnte und zudem aus diesem Grund noch einige andere Kölner Straßen in ihrer Existenz in Frage gestellt werden müssten. Erschwerend kommt hinzu, dass sich durch die Überbauung des nördlichen Teils der Cardinalstraße die Attraktivität des verbleibenden Teils nochmals drastisch verringert. Als Sackgasse zur Tiefgarageneinfahrt mit mehreren hundert Autobewegungen am Tag wird die Situation zugunsten eines einzelnen für weitere Anlieger deutlich verschlechtert. Wenn aus übergeordneten Gründen hier dem Wunsch des Vorhabenträgers entsprochen werden soll, seine Grundstücksflächen zwecks besserer Ausnutzung zu arrondieren und somit öffentlicher Raum verloren geht, wird hierfür eine adäquate Kompensation für das Viertel über den reinen Ankaufspreis des Straßenlandes hinaus erwartet. Diese Kompensation ist durch eine 4,50 breite und 20 m lange höhergelegene Aufweitung des Straßenraumes als Eingangsvorbereich des geplanten Gebäudes entlang der Mohrenstraße nicht gegeben.

Stattdessen schlägt die Leitbildgruppe vor, dass der Vorhabenträger den Verlust an öffentlichem Raum durch angemessene Beiträge für Verbesserungsmaßnahmen an entscheidender Stelle des verbliebenen öffentlichen Raumes im Viertel kompensiert. Hierfür bietet sich eine Neugestaltung und Instandsetzung des potentiell hochwertigen Platzes Gereonsdriesch vor St. Gereon an. Dadurch würde in Form einer „Public-Private-Partnership“ gleichzeitig das Umfeld der Neubaumaßnahme verbessert und somit auch die Werthaltigkeit der Immobilie verbessert.

Darüber hinaus muss eine sehr hochwertige Gestaltung der verbliebenen Cardinalstraße sicherstellen, dass die Abwertung dieses Straßenraumes sich auch für weitere Anlieger in möglichst geringen Grenzen hält. Hierfür ist eine Verlegung der Tiefgaragenezufahrt so nah wie möglich an die Mohrenstraße erforderlich. Eine entsprechende Fassadengestaltung an der Gereonstraße und in der verbliebenen Cardinalstraße könnte auf Existenz und Lage des ehemaligen Straßenteils verweisen und somit den Bezug der Straße und Ihres Namens zum ehemaligen Bischofssitz auf der gegenüberliegenden Seite der Gereonstraße zeichenhaft erhalten.

Fazit

Das geplante Bauvorhaben befindet sich an einer empfindlichen Stelle der historischen Innenstadt von Köln und deshalb sollte hier ein Abwägen zwischen dem Wunsch nach Weiterentwicklung der Stadt, den Rentabilitätsinteressen privater Investoren und der Einfügung in einen historischen, gestalterischen und kulturellen Kontext besonders sorgfältig und mit möglichst großem Konsens erfolgen.

Die Leitbildgruppe fühlt sich allen drei genannten Interessen verpflichtet und legt mit der vorliegenden Stellungnahme einen Konsensvorschlag vor, der eine bessere und höhere Ausnutzung der anstehenden Flächen ermöglicht und die hierdurch entstehenden Belastungen an den gegebenen Rahmenbedingungen orientiert.

Die oben genannten und im Einzelnen ausgeführten Kritikpunkte sollten auch bei den weiteren anstehenden und teilweise schon in Planung befindlichen Entwicklungsmaßnahmen im Umfeld des jetzigen Vorhabens Beachtung finden. Dies gilt im Besonderen für Maßnahmen direkt am Gereonsdriesch.

2.4.3 Stellungnahme zu Projekten der Stadt Köln für die „Regionale 2010“

Der Arbeitskreis der Leitbildgruppe hat in der Sitzung vom 05.04.05 beschlossen, aufgrund der Einmaligkeit der Chancen der anstehenden Regionale 2010 für die Stadt Köln die Projektbeiträge der Stadt kritisch zu begleiten.

Am 24.05.05 wurden dem Arbeitskreis die unter dem Titel „Stadtentwicklung beiderseits des Rheins“ zusammengefassten drei Projekte vom Koordinator dieser Projektgruppe, Herrn Dieter Noth, Amt für Stadtentwicklung und Statistik vorgestellt. Das Projekt „Wohnen am Strom“ des Stadtplanungsamtes, um dessen Vorstellung ebenfalls gebeten worden war, erklärte Frau Müller, Leiterin Stadtplanungsamt für noch nicht präsentierbar.

Regionale 2010: Chancen für die Stadt Köln

Im Jahr 2010 soll in den Städten Köln, Bonn, Leverkusen, im Rhein-Erft-, Rheinisch-Bergischen-, Oberbergischen-, und Rhein-Sieg-Kreis die bisher größte Regionale in NRW als Strukturförderprogramm des Landes Potentiale der Region erarbeiten und fördern. Ziel: „Bestehendes in Wert setzen“ und „Neues wagen“. Köln ist die unbestreitbare Mitte und Metropole dieser Region: Ohne Projekte aus und in Köln, die dieser Stellung entsprechen, fehlen der anstehenden Regionale die Relevanz.

Aber nicht nur die Regionale braucht Köln, auch Köln braucht die Regionale: Nach der geplatzten Bewerbung um die Europäische Kulturhauptstadt 2010 kann sich Köln einen weiteren dramatischen Imageverlust und das Verpassen weiterer Entwicklungschancen in Zeiten eines harten Wettbewerbs von Kommunen und Regionen nicht leisten. Aufgrund der Fokussierung auf die Kulturhauptstadtbewerbung hat die Stadt Köln allerdings viel wertvolle Zeit für die Entwicklung und Kommunikation entsprechender Projekte in den Arbeitsbereichen :rhein und :stadt verstreichen lassen, während im Arbeitsbereich :grün bereits sehr früh bemerkenswerte Vorarbeit mit dem Amt für Landschaftspflege und Grünflächen (Masterplan Grün) geleistet wurde. Umso wichtiger ist es nun, die Entwicklungschancen für die Stadt Köln in den beiden genannten Arbeitsbereichen zügig und mit konsensfähigen Prozessen in Angriff zu nehmen.

Ein Prozess für Kölner Regionale-Projekte?

Entscheidend für Akzeptanz, Umsetzbarkeit und stadtgestalterischen Wirkungsgrad der gewünschten Kölner Regionale-Projekte im Bereich Öffentlicher Raum der Stadt (und hier besonders der Rheinufer) ist ein Zielfindungsprozess, der die Beteiligung breiterer Interessiertenkreise ermöglicht und anschließend zu qualitativ überzeugenden Lösungen führt.

Der AK der Leitbildgruppe ist der Ansicht, dass der gewählte Weg, schon vorhandene Projektideen verschiedener Ämter der Stadtverwaltung zu sammeln und anschließend eine Auswahl daraus unter einem Dachnamen verknüpft auf den Weg durch die zu beteiligenden Ausschüsse zu schicken - bevor sie der Bevölkerung präsentiert werden - einen sehr unbefriedigenden Prozess für Projekte mit breitem Akzeptanzbedarf darstellt.

Die Zielfindung eines konsenstauglichen Gesamtkonzepts für das Markenzeichen „Köln am Rhein“ und seiner Verknüpfung mit der Region sollte der erste Schritt sein, aus dem dann die konkreten Projekte sukzessive entwickelt werden können.

In diesem Zusammenhang stellt sich wiederum die Frage, ob das Bekenntnis der Stadtführung zu Bürgerbeteiligung und dem Entwerfen eines Leitbildes für die Stadtentwicklung ernst gemeint ist, wenn das Engagement und kreative Potential einer aufwendig institutionalisierten Bürgerbeteiligung nicht genutzt wird. Zumal es bei der Regionale um ein Strukturförderprogramm geht, das die Breitenwirksamkeit und Nachhaltigkeit ihrer Projektstrukturen aufgrund der Förderung mit öffentlichen Mitteln explizit vorsieht.

Die momentane Planung der Kölner Schwerpunktprojekte sieht vor, dass ein Vergrößerungs- und Ausgestaltungsprojekt der Archäologischen Zone unter dem Rathaus mit der Umsetzung des Ergebnisses eines internationalen Platzgestaltungswettbewerbs um den Deutzer Bahnhof verknüpft werden soll. Bedauerlicherweise wird die Einbindung der archäologischen Zone in das wesentlich umfassendere Projekt der Via Culturalis als Entwicklungsperspektive

nicht konkretisiert. Ebenso werden die Grundlagen des Wettbewerbs für den Ottoplatz als Herzstück eines „neuen Stadtteils“ mit einer städtebaulichen „Konzeptskizze“ nur sehr unscharf und die „genaue Definition des Wettbewerbsgebiets hinsichtlich der zukünftigen Nutzung und Lage“ gar nicht konkretisiert, womit eine Diskussion dieser wesentlichen Vorgaben unmöglich ist. Darüber hinaus ist bei beiden Projekten weder in der Konzeptionsphase noch bei der Umsetzung eine Beteiligung breiterer Kreise der Bevölkerung vorgesehen. Um diese isolierten Projekte mit einer Klammer zu versehen, soll das Karree Hohenzollernbrücke, Deutzer Brücke und die dazwischen liegenden Ufer als die „Mitte der Region“ unter Federführung des Grünflächenamtes „als Stadtraum thematisiert“ werden. Inwieweit das Projekt „Wohnen am Strom“ mit der Ausweisung von Standorten für „Wohnarchitektur von hoher Qualität“ am Kölner Rheinufer hiermit korrespondiert, bleibt noch völlig im Unklaren. (Alle Zitate Projektentwurf Stadt Köln.)

Potentiale der Stadt Köln

Der AK der Leitbildgruppe hält die Vorgehensweise bei diesen Projekten und ihre Verknüpfung sowie die Einengung der Betrachtung auf das genannte „Rheinkarree“ für noch sehr unbefriedigend.

Die stärksten Chancen für eine innerstädtische Entwicklung der Stadt Köln liegen am Rhein. Aufgrund der Attraktivität dieses Stadtraumes (Blickfeld, Silhouetten, Besonnung, Attraktion Wasser, Schifffahrt, etc.) haben hier Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum den größten städtebaulichen Wirkungsgrad. Das bedeutet, dass hier neben der potentiell großen Verbesserung der innerstädtischen Lebensqualität auch der größte gewünschte Effekt von öffentlichen Maßnahmen als Kristallisationspunkt für privates Investment erzielt werden kann.

Die bedeutendsten Potentiale für solche wirkungsvollen Gestaltungsmaßnahmen liegen in der Stadtmitte auf dem rechtsrheinischen Ufer. Dieses hat neben der Aussicht auf die Stadtsilhouette der alten Stadt und der Abendsonne auch die größten räumlichen Potentiale (Deutzer Werft, Vorbereich Alte Messe, Brückenfuß Severinsbrücke, Parkplatz vor Alt St. Heribert, etc.) und einen besonders starken gestalterischen Nachholbedarf.

Appelle des AK der Leitbildgruppe

Aufgrund der unbefriedigenden Situation des von der Stadt Köln gewählten Projektweges, der Konzeption der Einzelprojekte und der Tatsache, dass bis zur Realisierung vorzeigenswerter Ergebnisse bis 2010 nur noch vier Jahre zur Verfügung stehen, formuliert die Leitbildgruppe konkrete Erwartungen an die Verantwortlichen in Verwaltung und Politik. Diese sollen die Nutzung der verbliebenen Handlungsspielräume verbessern helfen:

- Die Stadt Köln nimmt die Regionale 2010 zum Anlass, ihre städtebauliche und landschaftliche Situation an ihren 60 km Rheinufer im Zusammenhang konzeptionell zu untersuchen und eine stadt- und landschaftsgestalterische Vision für Köln als „Stadt am Rhein“ zu entwickeln. (Vgl. als Grundlage: Konzept „Rheinufergestaltung Köln“, RMP Landschaftsarchitekten, 1978)
- Hierfür wird ein Prozess entworfen, der den Qualitäten und dem stadtgestalterischen Potential ebenso Rechnung trägt, wie der Notwendigkeit der Bürgerbeteiligung bei der Gestaltung eines derart wichtigen öffentlichen Raumes. (Vgl. RheinUferForum Mainz 2000)
- Von einer unintegrierten Planung verschiedener Teilstücke und durch verschiedene Planungsbeteiligte wird hierdurch Abschied genommen.
- Ziel ist es, ein konsensfähiges und langfristig tragfähiges Gesamtkonzept zu entwickeln, in das einzelne Projekte, wie Standorte für „Wohnen am Strom“, Teile des Rheinboulevards, Entwicklungen für innerstädtische Potentialflächen am Rhein (Deutzer Werft, Breslauer Platz, Häfen etc.), Hochwasserschutzmaßnahmen, privates Investment (aktuell: Rotterdamer Straße) u.v.a. integriert werden.
- Mit den Ergebnissen dieses Planungsprozesses und seiner Einzelprojekte wird der Rhein als städtebauliche Mitte der Stadt im Zusammenhang entwickelt und gestaltet und eine Anbindung der anliegenden Siedlungskerne (Deutz, Mülheim, Südstadt, Nordstadt, etc.) wird hergestellt.
- Das Projekt „Rheinboulevard“ für den Rheinbereich Stadtmitte muss mindestens im Rechtsrheinischen bis zum Deutzer Hafen im Süden und zur Rheinterrasse im Norden planerisch erweitert werden, um die Bereiche der Deutzer Werft/Anbindung Deutzer Siedlungskern, den Übergang zum Projekt Ottoplatz/Messeplatz und der Neugestaltung der alten Messe zu leisten. Die städtebauliche Relevanz dieses Projektteils und seine Umsetzung müssen deutlich über das Kerngeschäft des Grünflächenamtes hinausgehen.
- Dieser Projektteil soll der Startpunkt und Testfall nach Prozess und Anspruch für das Gesamtkonzept werden. (s. Punkte 1 u. 2)
- Für das Projekt „Wohnen am Strom“ müssen die Rahmenbedingungen und Standorte im Einzelnen einer genauen Überprüfung unterzogen werden, um zu verhindern, dass hierbei durch Privatisierung wertvoller öffentlicher Raum verloren geht, ohne dass sich privates Investment in ein übergeordnetes Konzept einfügt und dieses fördert.

Weitere Informationen unter

Anlage 3 Regionale 2010-Rheinboulevard.

Ergebnisse des „Arbeitskreises Rheinboulevard“ der Stadt Köln – Analysen und Empfehlungen für ein Projekt“.

2.4.4 Mitarbeit in Werkstattverfahren zur Erarbeitung von städtebaulichen Konzepten für den Bereich Bahnhof Deutz / Köln-Messe

Das Umfeld Bahnhof Deutz / Köln-Messe

Das rechtsrheinische Köln ist seit Jahren in einer Umstrukturierung und soll entsprechend städtebaulich neu entwickelt werden. Der geplante Ausbau zu einem weiteren ICE-Haltepunkt neben dem Hauptbahnhof und in enger Verbindung zu diesem kam deshalb der Stadt sehr entgegen.

Hochhausdiskussion

Nach jahrelangen Diskussionen über ein Hochhauskonzept, das zunächst Standorte für zahlreiche Hochhäuser vor allem in Kalk vorsah, legte die Verwaltung im Zusammenhang mit der Planung für das Umfeld des Bahnhofs Deutz ein neues Hochhauskonzept vor, das Standorte am Deutzer und Mülheimer Hafen sowie am Deutzer Bahnhof vorsah. Bei einem Expertenhearing Ende 2003 wurde über die beiden ersten Standorte gar nicht diskutiert, da sie planerisch unbegründet waren. Die Stellungnahmen der Experten bezogen sich ausschließlich auf die Bahnhofsumgebung. Alle Fachleute u.a. aus Berlin, München, Frankfurt rieten der Stadt Köln von dem vorliegenden Entwurf ab, da er nicht geeignet sei, eine städtebauliche räumliche Qualität zu entwickeln. Auf die Konkurrenz zum Dom wurde damals bereits hingewiesen.

Planungskonzept für Deutz

Seit dem Jahre 2000 wurde ein über Wettbewerbe erlangtes Planungskonzept verfolgt, das in Ergänzung der Messe neben einem Kongresszentrum Hotel- und Verwaltungsbauten als Hochhäuser sowohl nördlich als auch südlich der mit einem großen Glasdach überdachten Bahntrasse vorsah. Die rechtsrheinische Entwicklung wurde durch ein außerhalb des eigentlichen Planungsbereiches gelegenes 103 m hohes - in das Gebäude des Landschaftsverbandes an der Hermann Pündes Str. einbezogenes - Haus eingeleitet.

Die auch von Fachgruppen in der Stadt als kritisch betrachtete städtebauliche Planung in unmittelbarem Sichtbezug auf den Dom auf der anderen Rheinseite wurde von der UNESCO als eine Beeinträchtigung des Weltkulturerbes Dom angesehen. Nachdem das Hochhaus des RVZK an der Rampe der

Hohenzollernbrücke trotz Bedenken der UNESCO und ICOMOS errichtet worden war, wurde der Dom im Juli 2004 in die Liste der gefährdeten Welterbestätten aufgenommen. Dieses wurde mit der Drohung verbunden, den Dom von der Liste ganz zu streichen, sollte die Stadt an der Planung festhalten.

Nachdem sich auch die Bundesregierung eingeschaltet hatte, lenkte die Stadt ein und beschloss, im Dezember 2005 den rechtskräftigen B-Plan ICE-Terminal Köln - Deutz nicht weiter zu verfolgen, wobei die Zielsetzung, den Standort nach internationalen Kriterien weiter zu entwickeln, nicht aufgegeben wurde. Der Rat beauftragte die Verwaltung, das vom Beigeordneten Streitberger vorgeschlagene „moderierte Verfahren unter Beteiligung relevanter Gruppen der Stadtgesellschaft“ durchzuführen, welches in der 1. Jahreshälfte 2006 in Angriff genommen wurde. In einem vierstufigen „Werkstattverfahren“, an dem außer Politik, Verwaltung und Repräsentanten der Stadtgesellschaft drei Planungsbüros beteiligt waren, entstanden verschiedene städtebauliche Konzepte als Grundlage für eine zukunftsweisende Entwicklung im Rechtsrheinischen - unter Verzicht auf Hochhäuser in Konkurrenz zum Kölner Dom.

Die drei Planungsbüros JSWD Architekten/Köln, Trojan & Trojan/Darmstadt und astoc architects and planners/Köln lieferten bereits zu Anfang mit ihren vielfältigen Entwurfsideen Anregungen für vertiefte Diskussionen (beispielsweise über eine neue Bezugsachse nördlich der Bahn auf die andere Rheinseite und eine Unterquerung des Bahnkörpers). Die Fachgruppen entwickelten unter Leitung des Planungsbüros Prof. Scheuven und Prof. Wachten im Laufe des Verfahrens detaillierte Anforderungen und Bewertungsmaßstäbe. Das wirkte sich auf die Konzepte der Planer aus, die sich von Mal zu Mal in ihren Ergebnissen steigerten und auch nicht ohne Einfluss aufeinander blieben.

Am Ende gab es drei Entwürfe, unter denen sich einer wesentlich von den anderen unterscheidet, da er einem größeren Platzangebot im Anschluss an den Gleiskörper in der Höhe nicht differenzierte verdichtete Baufelder unter Überbauung des Messeingangs vorsieht, während die anderen beiden Entwürfe die Baufelder differenziert in Tiefe und Höhe entwickeln und den Messeingang durch einen Platz und eine höheres Haus unterstreichen.

Die Unterschiede im einzelnen sollen unerwähnt bleiben, einig waren sich die Büros in der Aussage, dass südlich des Gleiskörpers lediglich eine Fassung des Ottoplatzes mit einem Baukörper erfolgen sollte, der sich in der Höhe an den inzwischen fertig gestellten Constantin-Höfen orientiert. Alle am Verfahren Beteiligten waren der Meinung, dass im Plangebiet - allein aus Vermarktungsgründen – die Baukörper eine Höhe von 60 m nicht überschreiten sollten.

Es soll nur kurz erwähnt werden, dass die UNESCO bei ihrer diesjährigen (2006) Konferenz in Vilnius das Ergebnis wohlwollend entgegennahm und den Dom unter gewissen Vorgaben aus der Welterbeliste der gefährdeten Denkmäler löschte.

Das Stadtplanungsamt ist zur Zeit mit einer Überprüfung der drei Entwürfe im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit und immobilienwirtschaftliche Realisierung beauftragt. Nach Vorlage der Ergebnisse wird der Stadtentwicklungsausschuss das weitere Vorgehen beschließen.

Die Leitbildgruppe hat gerne an dem Verfahren teilgenommen und sieht darin den möglichen Beginn einer neuen Planungskultur in Köln (Dezember 2006).

2.4.5 Vorschläge an Herrn OB Schramma zur Erweiterung der Parkeinrichtung des Polizeipräsidiiums auf dem ehemaligen CFK-Gelände in Köln-Kalk

Wie schon eingangs beschrieben, beschäftigt sich der Arbeitskreis zunehmend mit dem erweiterten rechtsrheinischen Stadtgebiet. So sieht er die geplante Erweiterung der Parkeinrichtung des Polizeipräsidiiums Kalk auf dem Areal des ehemaligen CFK-Geländes in Köln-Kalk (unmittelbar angrenzend an den Stadtteil Deutz) als nicht optimal an. Der Brief des Arbeitskreises an Herrn Oberbürgermeister Schramma beinhaltet mehrere Vorschläge.

„Dem Kölner Stadtanzeiger vom 12.09.2007 war zu entnehmen, dass das Polizeipräsidium auf dem ehemaligen CFK-Gelände erweitert werden soll. Dieses wird außerordentlich begrüßt, stärkt dieses Vorhaben doch die Intensionen des Strukturwandels in Kalk, der seit Mitte der 90er Jahre schrittweise erfolgt. Um das Präsidium räumlich erweitern zu können, soll die vorhandene Parkpalette abgebaut und an deren Stelle der Ergänzungsbau des Präsidiiums vorgenommen werden. Dieses war immer so beabsichtigt. Die Parkpalette hatte bei ihrem Bau nur einen vorläufigen Standort eingenommen.

Unsere massive Kritik betrifft den jetzt gewählten neuen Standort der Parkeinrichtung. Dieser Standort soll unmittelbar nördlich des erweiterten Präsidiiums jenseits der Straße gewählt werden (s. Plan, Standort "A").

Dieser Standort liegt zentral im gesamten Gebiet. **Er bedarf einer höherwertigen Nutzung als die durch ein schlichtes Parkhaus.** Auch der soeben mit großem Finanzaufwand hergestellte "Bürgerpark" sollte an seiner unmittelbaren Westgrenze nicht von einem Parkhaus begrenzt werden. Das Parkhaus der Köln-Arcaden reicht bereits im Süden an den Park heran.

Aus dem politischen Raum des Stadtentwicklungsausschusses haben die Arbeitskreise ebenfalls eine deutliche Kritik an der Wahl des Standortes für das Parkhaus erfahren.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes vor einigen Jahren war die Erweiterung des Präsidiiums bereits vorgesehen. Das jetzige Parkhaus galt als "Platzhalter" für die Erweiterung. Das dann neu zu errichtende Parkhaus sollte auf dem Standort unmittelbar an der Bahntrasse (s. Plan, Standort "B") erstellt werden. Dieser Standort kann auch ein hohes Parkhaus "vertragen".

Der Standort "B" ist wegen seiner Lage für höherwertige Nutzungen kaum geeignet. Er bietet aber den Mitarbeitern und Besuchern des Polizeipräsidiums kurze Wege vom Eingang des Präsidiums bis zum Parkhaus und verfügt somit über eine nutzungsbezogene Standortqualität.

Die Ansprüche an Städtebau und Nutzungen auf dem Gesamtgelände fordern ebenso eine Neufestlegung für das Parkhaus am Standort "B". Der Standort "A" ist im Rahmen der angemessenen Entwicklungsanforderungen für strukturbestimmende Nutzungen, mit denen Arbeitsplätze und Adressen verbunden sind, einzusetzen. Andernfalls sind die erheblichen geleisteten öffentlichen Investitionen für Bürgerpark, Straßen- und Sozialinfrastruktur als Voraussetzung für den Wandel des Gesamtstandortes ehemals "CFK-Gelände" und damit auch des Stadtteils Kalk unter Wert erfolgt.

Daher bitten wir Sie, ein "Spitzengespräch" mit den unmittelbar Beteiligten zu führen, um die bisherige Entscheidung zu modifizieren. Beide Grundstücke, "A" und "B", liegen bei dem gleichen Eigentümer. Letztlich würde dieser ein "besser" gelegenes Grundstück „A“ zurückhalten und dafür ein von der Lage für andere Nutzungen als "Parken" weniger geeignetes Grundstück „B“ einsetzen können.

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, wir bitten Sie, umgehend in der Sache "Parkhaus" zu intervenieren. Sie halten damit zweitbeste Lösungen von der Stadt Köln ab. Die Grundstückseigentümer können bei einer Veränderung der Vorhaben dennoch ihre Flächen in gleicher Größe einsetzen bzw. verwerten, nehmen aber Rücksicht auf die Gesamtbelange des Standortes und seines Umfeldes. Käme der Standort "A" für das „Odysseum“ in Betracht, könnten Städtebau und Nutzungskonzept für das Gesamtareal weiter optimiert werden.“

2.4.6 Konkretisierung eines Projekts zur Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für das Thema Baukultur

Baukultur von unten

Im „Leitbild Köln 2020“ ist ein breiter Diskurs zusammengefasst in der Zielbeschreibung: „In Köln gibt es ein ausgeprägtes Bewusstsein für Baukultur, das auf breiter Ebene gefördert wird.“ (S. 34) Die folgende Begründung verdeutlicht noch einmal, weshalb es neben konkreter, aktueller Stärkung von Baukultur notwendig ist, auch wieder eine „Baukultur von unten“ aufzubauen, nämlich durch eine längerfristige kulturelle Anstrengung, die der ästhetischen und sozialen Bildung von Kindern und Jugendlichen gilt.

Viele Bausünden der letzten Jahrzehnte, viele gestalterische Fehlgriffe im öffentlichen Raum wie im Bereich privater Bauten, sei es im Wohnsektor oder im gewerblichen Bereich, lassen sich wesentlich daraus erklären, dass die Verantwortung für ästhetisches und soziales Handeln oder auch der Sinn für Qualität abhanden gekommen sind, wenn es um Fragen des Bauens geht. Welcher Bauherr stellt sich noch rechtschaffen vor, dass er sich mit der Gestaltung seines Gebäudes ebenso hervortun und profilieren wie öffentlich blamieren kann? Wer gibt sich in Köln noch ebenso viel Mühe mit der Einpassung und Gestaltung einer Hausfassade wie etwa mit dem Styling der eigenen Erscheinung oder der Auswahl des passenden Fahrzeugs? Kein Einwand gegen Mode, Autos und wirtschaftliches Denken, doch wenn die baukulturelle Verantwortung für das eigene Haus, die eigene Stadt nicht mehr gesehen wird, so ist auch das ökonomische Denken nicht voll entwickelt. Jammern und Klagen, öffentliche Appelle helfen nicht wirklich weiter. Auch die historische Zäsur des Zweiten Weltkriegs darf keine Entschuldigung mehr sein, wenngleich sie Vieles erklärt, denn der Krieg hat nicht nur katastrophale Spuren in das Stadtbild Kölns eingebrannt, sondern auch im baukulturellen Bewusstsein der Bürgerinnen und Bürger einen tiefen Einschnitt hinterlassen.

Die große Tradition der Architektur im 19. Jahrhundert bis hin zum Bauhaus im 20. Jahrhundert wurde in Köln unterbrochen, da in der NS-Zeit wenig städtebaulich Markantes errichtet wurde, der Bombenkrieg die attraktive Bausubstanz weitflächig zerstörte und die Nachkriegszeit trotz städtebaulich richtiger Entscheidungen wesentlich vom Überleben bestimmt war. So erklärt es sich auch, dass wertvolle Reste ohne Gespür für Qualität weiter zerstört wurden. Fast ist man versucht, ein Bauloch nahe dem Neumarkt noch in dieser Tradition zu sehen. Hinzu kommt, dass der Rückzug der öffentlichen Hand aus Planung, Überwachung, Verwaltung und Gestaltung des öffentlichen Raums ein zunehmend beobachtbares Phänomen wird, das nicht zuletzt durch die klammen Stadtkassen zu erklären ist. Änderung kann sich nur durch ein neues Bewusstsein für die Qualität des Bauens und des öffentlichen Raums einstellen, und die Sensibilität vieler Bürgerinnen und Bürger ist bereits an vielen Orten spürbar. Aber das reicht noch nicht. Ganz wesentlich ist, dass die unterbrochene Tradition baukultureller Verantwortung in Köln wieder aufgenommen oder aufgebaut wird, indem Kinder und Jugendliche für Fragen

der Baukultur sensibilisiert und nachhaltig interessiert werden, und zwar anhand von kölnspezifischen Materialien und Situationen.

Die folgende Skizze eines Projektvorschlags, der mit dem Architekturbüro „arnautovic + heinze, raumbauer“ abgestimmt ist, dient dem Aufbau einer „Baukultur von unten“ in Köln. Er soll Kinder und Jugendliche an Fragen des Bauens heranführen, und zwar nicht durch bloße Anschauung und Erklärung, sondern durch jeweils dreistufige Projekte, in denen die eigenen persönlichen Erfahrungen der Schüler zum Ausgangspunkt gemacht werden, ein Theoriebezug selbstverständlich ist und in denen produktive Verfahren ein vertieftes Verständnis und eine emotionale Bindung an Fragen der Baukultur ermöglichen.

In einer Pilotphase sollen Projekte mit Grundschulkindern der Klasse 4, mit heranwachsenden Schülern der Klasse 8 und mit Jugendlichen der Jahrgangsstufe 12 durchgeführt werden.

**Projektrahmen für Klasse 4:
Gegenstand: Wohnung und Familie**

1. Empirische Erfahrung
Der Hauptort des Kindes in der eigenen Wohnung; dreidimensionale Beschreibung und Erschließung.
2. Analyse und Theoretisches
Erfahrungsaustausch in Kleingruppen. Wechselseitige Besuche. Einsicht in den (inter-)kulturell bedingten Zusammenhang von Wohnfunktionen, Wohnräumen und Raumgestaltung.
3. Üben- produktive Phase
Modelle für Wunschräume.
Eventuell: Materialkunde und –erfahrung in Zusammenarbeit mit Handwerkerinnungen (Stein, Mörtel, Beton, Holz, Glas, Stahl)

**Projektrahmen für Klasse 8:
Gegenstand: Das eigene Stadtviertel**

1. Empirische Erfahrung
Der Lieblingsort im Viertel. Beschreibung und Wiedergabe von Empfindungen, Assoziationen, Sinneseindrücken.
2. Theorie
Bedeutung des Raums, der Historie eines Ortes und ihrer Spuren, der Vernetzung (Arbeit in Kleingruppen).
3. Üben - produktive Phase
Temporäre Optimierung eines Ortes durch räumliche Interventionen.

Projektrahmen für Jahrgangsstufe 12: Gegenstand: Stadtumfeld

1. Empirische Erfahrung
Wichtige Plätze in der Stadt aus Sicht der Schüler.
2. Theorie
Historie, Stadtentwicklung, Erkundung gelungener Räume in Köln,
Visionen (Arbeit in Kleingruppen).
3. Üben - produktive Phase:
Inszenierung eines Ortes; Präsentation der Ergebnisse.

In der Pilotphase werden die drei Projekte jeweils dreifach an unterschiedlichen Kölner Schulen durchgeführt und zwar im Rahmen einer Projektwoche von vier bis fünf Tagen. In Kooperation mit den verantwortlichen Lehrerinnen und Lehrern werden die Projekte besprochen. Das planende Architekturbüro ist an allen Phasen des Projekts beteiligt, stellt die Materialien zur Verfügung, dokumentiert die Ergebnisse, evaluiert die Pilotphase und entwickelt einen Vorschlag für die weitere „Entwicklung der Baukultur von unten“.

Anlage 1

Auszug aus der Niederschrift über die 13. Sitzung des Rates der Stadt Köln am Donnerstag, dem 15. Dezember 2005

2.2 Antrag der CDU-Fraktion vom 8. November 2005 betreffend
„Generationenübergreifendes Wohnen in Köln“ Ds-Nr. 1661/005 1029

Beschluss:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, ein Konzept für generationsübergreifende Wohnformen in Köln in Zusammenarbeit mit geeigneten Trägern zu erstellen. Ziel dieses Konzeptes ist es, durch Unterstützung zukunftsweisender Wohnformen in geeigneter Weise auf die Entwicklung der Altersstruktur sowie der sozialen Situation in unserer Stadt zu reagieren.
2. Im Rahmen dieses Konzeptes soll zunächst mindestens ein Standort pro Stadtbezirk benannt werden, der sich jeweils für die Erstellung von generationsübergreifenden Wohnanlagen in Köln eignet. Langfristiges Ziel ist die Versorgung sämtlicher Stadtteile.
3. Die Verwaltung soll Kontakt zu den entsprechenden Akteuren wie Wohlfahrtsverbänden, Wohnungsbauunternehmen bzw. – gesellschaften, Vereinen und Institutionen aufnehmen, um durch diese die konkrete Planung und Realisierung der generationsübergreifenden Wohnanlagen umzusetzen. Dabei sind bisherige Erfahrungen in Köln, im Land NRW und in der Bundesrepublik zu ähnlichen alternativen Wohnprojekten zu berücksichtigen.
4. Das Konzept hat auch Finanzierungsmöglichkeiten darzustellen. Dabei ist zu bedenken, dass solche Wohnanlagen nicht homogen, sondern den Bedürfnissen der Bewohner entsprechend gestaltet werden. So ist ein Finanzierungsmix von öffentlich geförderten und freifinanzierten Wohnbereichen in Kombination mit Eigentumsbildung dankbar. Vor diesem Hintergrund ist mit dem Land NRW Kontakt aufzunehmen, um zu prüfen, ob eine dortige Förderung als Modellprojekte bzw. zukunftsweisende Bauvorhaben in Frage kommt.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt.