

Werkstattverfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen



Werkstattverfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen

Dokumentation



Eine Maßnahme des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln

Inhaltsverzeichnis

1. Grußwort des Oberbürgermeisters	4
2. Einleitung des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr	5
3. Situation	7
3.1 Planungsabsichten	7
3.2 Geschichte des Ortes	8
4. Aufgabenstellung	12
4.1 Aufgabe	12
4.2 Rahmenbedingungen und Restriktionen	15
5. Werkstattverfahren	17
5.1 Auftakt	19
5.2 Werkstatt Teil 1	19
5.3 Werkstatt Teil 2	21
5.4 Abschluss	24
6. Entwürfe der Planungsteams	28
6.1 Gesamtkonzept Team B + W	28
6.2 Gesamtkonzept Team ksg	34
7. Resümee und Ausblick	40
7.1 Städtebauliches Planungskonzept	40
7.2 Modellstandort „SmartCityCologne“	41
8. Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Werkstattverfahrens	44
9. Abbildungen und Quellen	47
10. Impressum	51

Grußwort des Oberbürgermeisters



**Liebe Akteurinnen und Akteure, Bürgerinnen und Bürger,
Fachexpertinnen und Fachexperten,**

nach einer Phase der Konzeptfindung sowie insgesamt vier großen öffentlichen Veranstaltungen im Herbst 2013 ist das Werkstattverfahren „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ vorerst beendet.

Zwei interdisziplinär zusammengesetzte Planungsteams haben bestehende Überlegungen, Planungen und Interessen gesammelt und zu zwei spannenden Entwürfen zusammengeführt, die das großartige Potential dieses Raumes sehr eindrucksvoll veranschaulichen. Beide Teams haben sich mit großem Engagement und hohem zeitlichen Einsatz diesem Raum angenähert und haben uns durch ihren unvoreingenommenen und klaren Blick von außen eine neue Ansicht auf dieses industriegeschichtlich hochinteressante Areal ermöglicht.

Besonderer Dank gilt an dieser Stelle allen an dem bisherigen Prozess Beteiligten: Den Eigentümerinnen und Eigentümern, die bereit waren, ihre eigenen Entwicklungsüberlegungen für ihre Flächen zunächst für eine gewisse Zeit auszusetzen und die darüber hinaus durch ihre rege Beteiligung zum Gelingen dieser Werkstatt beigetragen haben. Mein Dank geht auch an die Bürgerinnen und Bürger, die durch ihre umfangreichen Kenntnisse vor Ort wertvolle Anregungen und Hinweise eingebracht haben. Und ich möchte mich bei der Verwaltung bedanken, die dieses neue Format der städtebaulichen Zielfindung durch ein sehr großes Engagement ermöglicht hat.

Jetzt stehen wir gemeinsam vor der Fragestellung „Wie geht es weiter“? Es soll eine weitere Konkretisierung und Detaillierung noch offener Fragen erfolgen: Zum Beispiel die Belange des Hochwasserschutzes, der verkehrlichen Anbindung des bereits heute hoch belasteten Raumes, der Erhalt und die Nutzung der zahlreichen denkmalgeschützten Gebäude im Planungsraum. Wir beabsichtigen, diese Fragestellungen in mehreren, parallelen Handlungssträngen aufzugreifen und in einem vertiefenden städtebaulichen Planungskonzept zu konkretisieren, welches als Grundlage für die weitere Planung der Eigentümer dienen wird. Dies soll ebenfalls unter Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgen.

Einzelne teilräumliche Planungen sollen aber bei Vorliegen der entsprechenden rechtlichen Gegebenheiten auch kurzfristig umgesetzt werden können. Hier soll es zu keinen weiteren Verzögerungen kommen, denn auch dies wurde im Werkstattverfahren deutlich: Die Umsetzung der Ideen der Eigentümer soll zeitnah erfolgen. Erste Ansätze dafür sind zum Beispiel im Bereich des Euroforums Nord bereits gemacht – weitere sollen bald folgen.

Mit diesem Ausblick auf die anstehenden Aufgaben möchte ich hier schließen und wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen der Dokumentation.


 Ihr Jürgen Roters
 Oberbürgermeister der Stadt Köln

Einleitung des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr



Ein geglücktes Experiment. So lässt sich vielleicht am besten das Werkstattverfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen zusammenfassen.

Zur Entwicklung für eine zukünftige städtebauliche Perspektive des aktuell in Köln spannendsten städtebaulichen Raumes wurden unterschiedlichste Instrumente des stadtplanerischen Repertoires zielgerichtet in einem neuen Planungsformat gebündelt: intensive Kommunikation mit den betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern, lokalen Akteuren, Beteiligung der Öffentlichkeit, interdisziplinäre qualifizierte Planungsteams, gemeinsam in den Werkstätten und fokussiert in der Ausarbeitung.

Diese vielfältige Vorgehensweise auf dem Weg zum klaren Ziel einer fundierten städtebaulichen Perspektive für den Süden Mülheims spiegelt die planerische Herausforderung des Raumes wieder. Die Mischung aus bedeutender historischer Bausubstanz der Industrialisierungsphase des ausgehenden 19. Jahrhunderts, Wasserlagen mit unterschiedlichsten Nutzungsstadien und -strukturen bieten Voraussetzungen für vielfältige Entwicklungen in direkter Nachbarschaft zur Kölner Innenstadt. Strukturelle Vielfalt bedeutet im planerischen Sinne aber auch immer eine Vielfalt möglicher Konflikte. Ein konstruktiver Umgang mit diesen Potentialen und Restriktionen war Kernelement des Verfahrens.

Das gewählte Verfahren bot die Chance bestehende Entwicklungsansätze und -räume gezielt aufzugreifen und in einen städtebaulichen Zusammenhang einzubinden. In gewissen Sinne war es eine Entdeckungsreise mit dem Ziel städtebauliche Qualitäten zu bewahren, Entwicklungen zu stärken und neue Perspektiven zu eröffnen.

Im Dialog konnten wesentliche Bausteine identifiziert werden. Die beiden professionellen Planungsteams haben es hervorragend verstanden, den Raum und die Ideen zusammenzubringen, ihnen eine tragfähige städtebauliche Struktur zu geben und diese zu visualisieren.

Nach dem großen Auftakt, steckt die eigentliche Herausforderung jetzt in der Detailarbeit, ausgehend vom städtebaulichen Rahmen sind jetzt viele, oftmals für die weitere Entwicklung entscheidende Detailfragen zu lösen. Das erste Ziel, ein tragfähiges städtebauliches Gerüst für die weitere Entwicklung gemeinsam zu entwickeln, wurde erreicht. Dies wird die Grundlage für eine zielgerichtete Umsetzung in einzelnen Bausteine bilden.

Für das Engagement und entgegengebrachte Vertrauen, dieses Experiment zu wagen und weiter zu betreiben bedanke ich mich ausdrücklich bei allen Beteiligten.

Franz-Josef Höing
Beigeordneter der Stadt Köln



3. Situation

Der zentral im Stadtgebiet gelegene ‘Mülheimer Süden’ bietet mit dem Mülheimer Hafen einen direkten Zugang zum Rhein und ist deshalb von besonderem Interesse für die Stadtentwicklung. Im Gebiet hat sich in den vergangenen beiden Jahrzehnten vieles gewandelt.

Abbildung 5:
Blick auf die Waggonhallen
und den „Eckigen Rundbau“
von der Zoobrücke B 55a
hinunter



3.1 Planungsabsichten

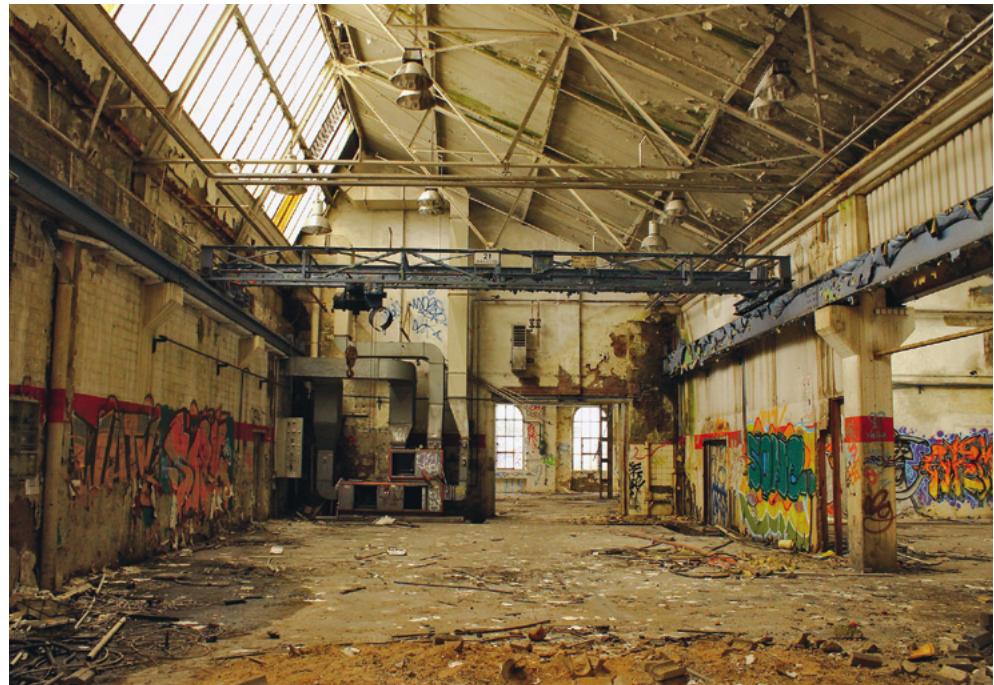
Entwicklung der jüngeren Vergangenheit

Seit Ende des 19. Jahrhunderts war der Mülheimer Süden rund ein Jahrhundert lang Standort für u.a. weltweit agierende Industrie- und Gewerbeunternehmen und ist dies in Teilen bis heute. Die noch umfangreich erhaltene einmalige bauliche Struktur lässt diese Geschichte bis heute erleben.

Die Neustrukturierung der ehemals industriell genutzten Flächen im Mülheimer Süden inklusive dem Areal des Mülheimer Hafens wird seit den 1990er Jahren sukzessive auf freiwerdenden beziehungsweise verfügbaren Flächen verfolgt.

Bis heute hat jedoch ein Großteil der potentiellen Konversionsflächen – teilweise minder genutzt, brach gefallen oder kurz vor der Nutzungsaufgabe stehend – keine Neustrukturierung erfahren. Auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen über verschiedene Bauleitverfahren sind bisher nicht zum Abschluss gebracht worden. Im Bereich des Euroforums Nord wird jedoch in absehbarer Zeit der Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 69460/07 herbeigeführt werden, sodass hier der zukunftsnahe Beginn der Bautätigkeit zu erwarten ist.

Abbildung 6:
Leerstehende Industriehalle im
Bereich des Euroforums West



Planungsabsicht

Aufgrund seiner Lage kommt dem Mülheimer Süden inklusive dem Areal des Mülheimer Hafens stadtentwicklungsrechtlich eine hohe Bedeutung zu. Für das heute nur noch östlich der Deutz-Mülheimer Straße und teilweise beiderseits der Hafenstraße gewerblich-industriell genutzte Gebiet ergibt sich die einmalige Gelegenheit, sich zu einem urbanen Quartier mit Wohnnutzung in nennenswertem Maß weiter zu entwickeln, während die Flächen des Hafengeländes – besser als bislang in den Gesamtraum integriert – weiterhin den Anforderungen des bundeseigenen Schutz- und Übernachtungshafens Genüge leisten.

3.2 Geschichte des Ortes

Der rechtsrheinische Kölner Kernraum mit Deutz und den umgebenden Stadtteilen, vor allem Mülheim, Kalk, Humboldt-Gremberg, stellte fast 150 Jahre lang den größten gewerblich-industriell geprägten Verflechtungsraum innerhalb des Kölner Stadtgebietes dar. Die jüngere Geschichte Mülheims ist die Geschichte eines unvergleichlichen industriellen Aufschwungs, dem nach langen Jahrzehnten erfolgreicher Produktion der ebenso eklatante Niedergang der Industrie folgte. Im Folgenden sollen die besonders herausragenden Zeugnisse dieses Zeitraums kurz dargestellt werden.

Klöckner-Humboldt-Deutz AG

Einer der wichtigsten Komplexe des Plangebietes ist die 1864 gegründete und seit 1867 an der Deutz-Mülheimer Straße befindliche Gasmotorenfabrik Deutz von Nikolaus August Otto und Eugen Langen. Sie gilt als erste Motorenfabrik der Welt. Heute noch prägen diesen technikgeschichtlich hoch spannenden Ort zahlreiche denkmalwerte Bauten. Unter diesen wiederum ragt die Möhringhalle heraus, die 1902 in Stahlskelettbauweise errichtet wurde.

Anfang des 20. Jahrhunderts entstanden an der Deutz-Mülheimer Straße neue Verwaltungs- und Fabrikationsgebäude. Eine derartige Fabrikstraße mit ihren dominanten flankierenden Backsteinbauten aus der Zeit um 1900 ist heutzutage einzigartig in Nordrhein-Westfalen.

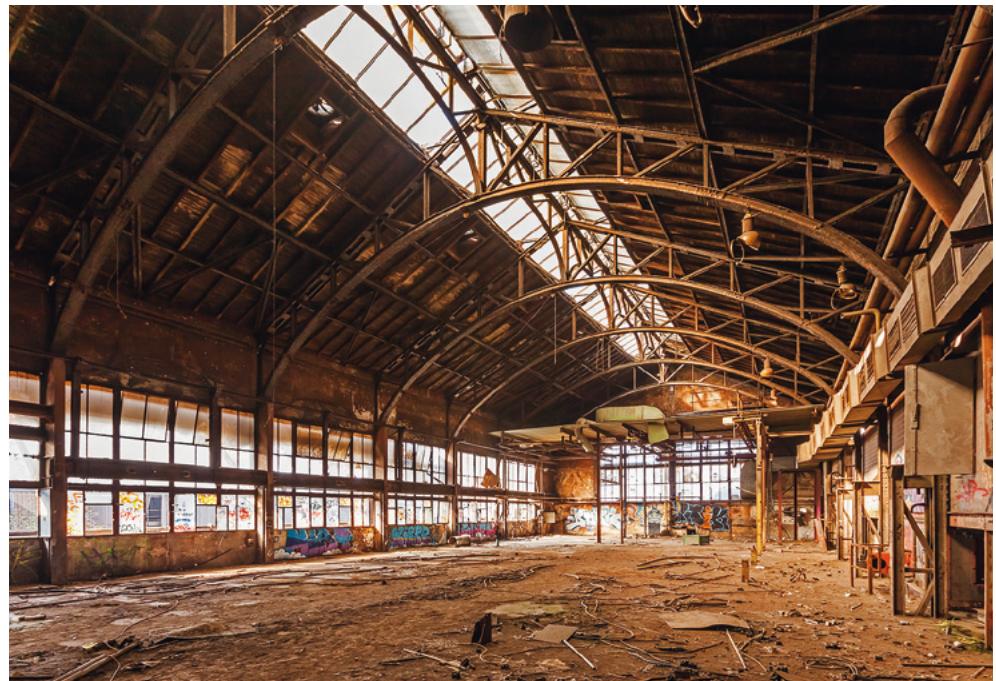
Abbildung 7:
Außenansicht Möhringhalle



**Entwicklung der
Wuppertaler Schwebebahn**

Ebenfalls von großer Bedeutung ist die hier gelegene Maschinen- und Waggonfabrik Van der Zypen & Charlier. 1845 gegründet, wurde auf dem Werksgelände seit 1893 die von Eugen Langen erfundene Wuppertaler Schwebebahn getestet.

Abbildung 8:
Innenansicht Möhringhalle



„Eckiger Rundbau“ (1910)

Auf diesem Werksareal ist aus architektonischer Sicht der viergeschossige Magazinbau im östlichen Bereich von großem Interesse. 1910 als Stahlbetonskelettkonstruktion errichtet, steht das Gebäude auf einem annähernd dreieckigen Grundriss mit abgeschrägten Ecken und leicht abgerundeten Längsseiten.

Abbildung 9:
„Eckiger Rundbau“ im Bereich
des Euroforums Nord



Abbildung 10:
Backsteinarchitektur entlang
der Deutz-Mülheimer Straße



Wichtiger Bestandteil der Deutz-Mülheimer Straße ist auch das Gebäude des selbstverwalteten Künstlerhauses „KunstWerk Köln e.V.“. Der ehemals als Gummifädenfabrik genutzte vier- bis fünfgeschossige Backsteinbau aus den 1920er Jahren steht unmittelbar nördlich der Zoobrücke an der Deutz-Mülheimer Straße.

Verkehrsbauwerke und Straßen

Geprägt wird das Gebiet nicht nur durch diese hier exemplarisch hervorgehobenen Gebäudekomplexe, sondern durch viele weitere architektonisch und städtebaulich interessante Situationen.

Hervorzuheben sind auch die zahlreichen verkehrstechnischen Anlagen, wie die Viadukte der Eisenbahn mit ihrer Brücke über die Deutz-Mülheimer Straße, die Zoobrücke(B55 a), die Fußgängerbrücke „Katzenbuckel“ im Norden und auch die Becken des Mülheimer Hafens.

Zitiert nach: Website Rheinische Industriekultur e.V.

4. Aufgabenstellung

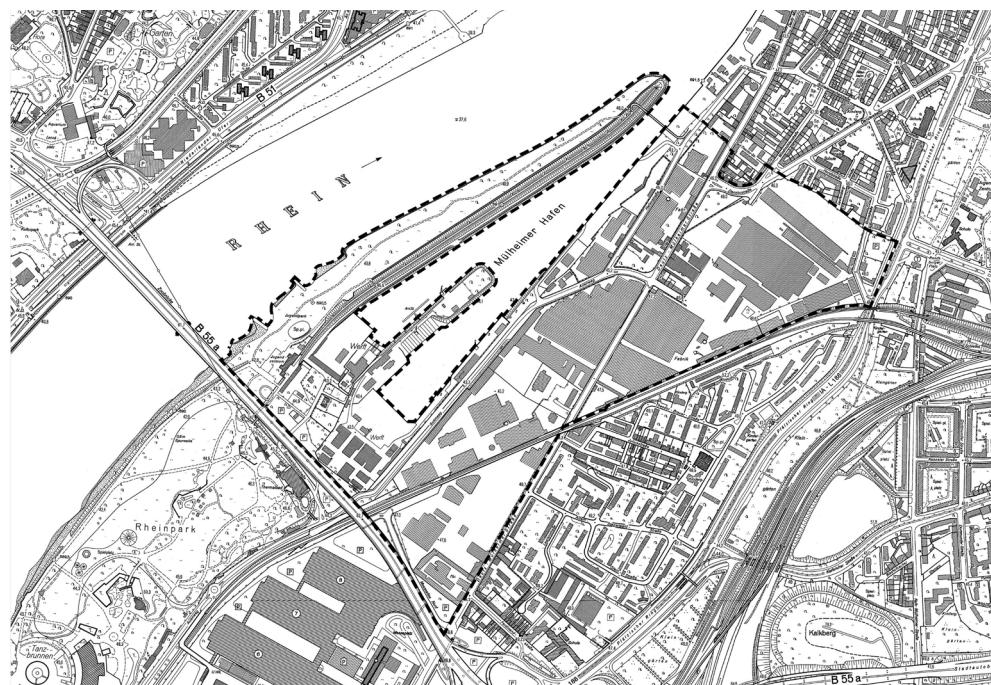
Planungsverfahren

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln hat mit Beschluss vom 11.07.2013 die Verwaltung mit der Durchführung des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ beauftragt. Daran schloss sich im zweiten Halbjahr 2013 ein interdisziplinäres Werkstattverfahren an, zu dem zwei Planungsteams eingeladen wurden.

Bedeutsam ist, dass die Konzeption erstellt wurde im Dialog

- von zwei interdisziplinären Planungsteams unter der Leitung eines in besonderer Weise qualifizierten Städtebauers,
- von interessierten Bürgerinnen und Bürgern, der lokalen Fachöffentlichkeit sowie Akteurinnen und Akteuren der Stadtgesellschaft,
- von Schlüsselakteurinnen und -akteuren (u.a. Eigentümerinnen und Eigentümern) im Betrachtungsraum,
- vom Beratungs- und Begleitgremium (mit erfahrenen Fachexpertinnen und -experten, Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik sowie der beteiligten Fachverwaltungen der Stadt).

Abbildung 11:
Umgrenzung des Plangebietes
(ohne Maßstab)



4.1 Aufgabe

Grundsätzliche Prämissen

Im Ergebnis sollte ein umfassendes Planungs- und Entwicklungskonzept als Gesamt-perspektive für die künftige Entwicklung des Mülheimer Südens vorliegen. Die beiden Teillräume westlich (wasserseitig) und östlich (landseitig) von Auenweg und Hafenstraße waren mit unterschiedlicher Detailschärfe zu betrachten. Während im wasserseitigen Raum in erster Linie Fragen der Vernetzung und Gestaltung von Schnittstellen zu behandeln war, galt es, für den landseitigen Teil des Plangebiets auch konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Aussagen zu treffen.

Abbildung 12:
Blickbezüge zum Dom
vom KHD-Gelände



Zielsetzungen:

In der Erarbeitung des Entwurfs sollte folgenden Zielsetzungen besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden:

Stadträume und Nutzungen

Wie können neue verträgliche Nachbarschaften zwischen vermeintlich unverträglichen Nutzungen hier aussehen? Welche alternativen Nutzungsszenarien sind fernab der klassischen Nutzungstrennung möglich? Für diese Kernfragen waren Antworten zu finden. Ein Teil der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer im Mülheimer Süden beabsichtigt, die heute betriebenen Nutzungen hier auch langfristig fortzuführen. Für andere Flächen bestehen bereits Entwicklungsüberlegungen. In der Planung waren alle diese Überlegungen zusammen zu bringen.

Bestand und Denkmalpflege

Eine besondere Bedeutung kommt im Mülheimer Süden dem baulichen Bestand zu. Er begründet bzw. trägt die Spezifik des Raums bis heute und sollte auch sein künftiges Profil mitbestimmen, so dass er lebendiger Bestandteil des Ortes bleibt. Entsprechend war die historische Bausubstanz in die planerischen Überlegungen einzubeziehen.

Klima und Flusslage

Der Klimawandel wird in den kommenden Jahren in der Stadt zunehmend spürbar sein. Die grundlegenden Prinzipien einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung waren bei der städtebaulichen und freiräumlichen Gestaltung und Umstrukturierung des Mülheimer Südens zu berücksichtigen. Unterstützend wirkt im Mülheimer Süden die Nähe zum Rhein und die direkte Erreichbarkeit flussnaher Erholungsflächen.

Abbildung 13:
Historische Backsteinarchi-
tektur vor der ICE-Trasse



Erschließungsqualität = Standortqualität

Eine den geplanten Nutzungen angemessene verkehrliche An- und Einbindung des Standortes für alle Verkehrsträger ist zentrale Voraussetzung für seine Entwicklung. Notwendiger Anpassungsbedarf war hier in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen.

Schrittweise Realisierbarkeit

Die erarbeiteten Planungs- und Entwicklungskonzepte sollten (fach-) planungs- und bauordnungsrechtlich realisierbar und etappenweise umsetzbar sein. Dabei waren Phasen aufzuzeigen, die auch unabhängig voneinander funktionieren.

Abbildung 14:
Impression vom KHD-Gelände



4.2 Rahmenbedingungen und Restriktionen

Bestimmte Bedingungen waren bei der Erstellung der Entwurfskonzepte zwingend einzuhalten. Diese waren:

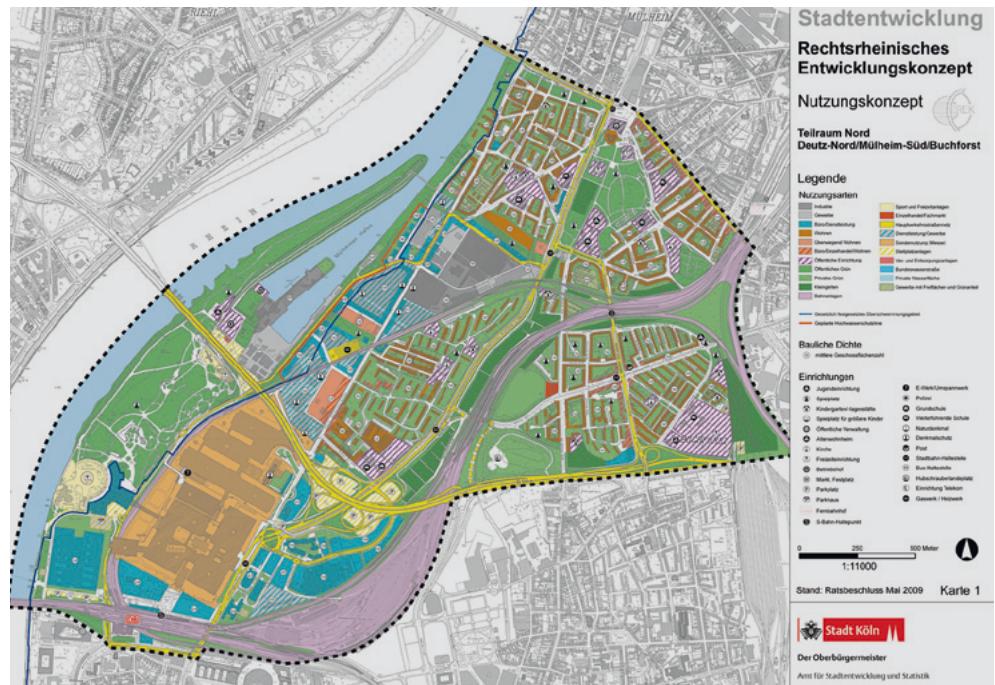
Bauleitplanung

- Bestehende Bauleitplanverfahren mussten beachtet und durften in ihren Grundzügen nicht negiert werden. Dabei handelte es sich um teils abgeschlossene, teils in Aufstellung befindliche Bebauungspläne.

Städtsche Konzepte

- Die in den bereits vorliegenden Planungsleitlinien „Masterplan Köln“, „Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept (Teilraum Nord)“, Sanierungssatzung „Rheinboulevard Mülheim Süd mit Grüngüg Charlier“ sowie dem „Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Köln“ formulierten Ziele waren zu berücksichtigen und weiterzuführen.

Abbildung 15:
Planausschnitt aus dem
Rechtsrheinischem
Entwicklungskonzept
(ohne Maßstab)



Hafenanlagen

- Die gesamte Wasserfläche des Mülheimer Hafens ist als Schutz- und Sicherheits-hafen gewidmet und befindet sich teils in Bundes-eigentum. Im nördlichen Bereich befinden sich insgesamt sechs Liegestellen für 1-Kegel- und 2-Kegel-Gefahrgutschiffe. Für 1-Kegel-Schiffe ist ein Abstand von 100 m zur nächsten geschlossenen Wohnbebauung einzuhalten, für 2-Kegel-Schiffe beträgt der Mindestabstand 300 m. Diese Nutzung wird auf absehbare Zeit nicht verlagert werden, die Abstände waren daher zwingend zu beachten.

(Die Anzahl der Kegel kategorisiert die Art der Ladung und die Gefahren, die von ihr ausgehen können: 1-Kegel steht für brennbare Materialien, 2-Kegel steht für gesundheitsgefährdende Stoffe).

- Der Hafenbereich ist zudem Standort eines Außenbezirks (vergleichbar einem Bauhof) für bundes- und verwaltungseigene Schiffe. Diese Nutzung wird ebenso wie schiffsaffines Gewerbe in Form von z.B. Reparaturbetrieben, Werften o.ä. auch in Zukunft an dieser Stelle weiterbetrieben werden.

Hochwasserschutz

- Die Belange des Hochwasserschutzes sind von größter Bedeutung. Die auf Grundlage des Wasserhaushaltsgesetzes ausgewiesenen Retentionsflächen waren daher von Bebauung freizuhalten.

Abbildung 16:
Entwurf des Grünzugs Charlier
(ohne Maßstab) von Club L94
Landschaftsarchitekten GmbH,
2012



5. Werkstattverfahren

Umfang und Dauer

Über einen Zeitraum von September bis Dezember 2013 waren zwei interdisziplinäre Planungsteams beteiligt, die sich aus Stadtplanern, Landschafts- und Verkehrsplanern zusammensetzten. Zudem begleitete das 25 Personen starke Beratungs- und Begleitgremium die öffentlichen Veranstaltungen mit Handlungsempfehlungen, weiterhin waren rund 40 Eigentümerinnen und Eigentümer mit involviert. Mehrere hundert Bürger nutzten die Gelegenheit, eigene Ideen und Anregungen in die Konzepte der Planungsteams einfließen zu lassen.

Den Anfang bildete eine öffentliche Auftaktveranstaltung, gefolgt von zwei öffentlichen Werkstattveranstaltungen, während derer die beiden geladenen Planungsteams ihre Entwurfsstände präsentierten und Anregungen aufnahmen. Das Verfahren schloss im Dezember mit einer ebenfalls öffentlichen Präsentation der Entwürfe und einer Zusammenstellung von Handlungsempfehlungen.

Interdisziplinäre Planungsteams

Zur Verfahrensteilnahme wurden beauftragt:

Prof. Johannes Kister, kister scheithauer gross architekten und stadtplaner GmbH, Köln,

Prof. Julia Bolles-Wilson, BOLLES + WILSON GmbH, Münster.

Die Teilnehmenden waren verpflichtet, Arbeitsgemeinschaften mit Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern zu bilden.

Das Team B+W setzte sich aus Vertretern der folgenden Büros zusammen:
B+W BOLLES+WILSON GmbH & Co. KG Münster

SAL Planungsgruppe GmbH & Co. KG Münster

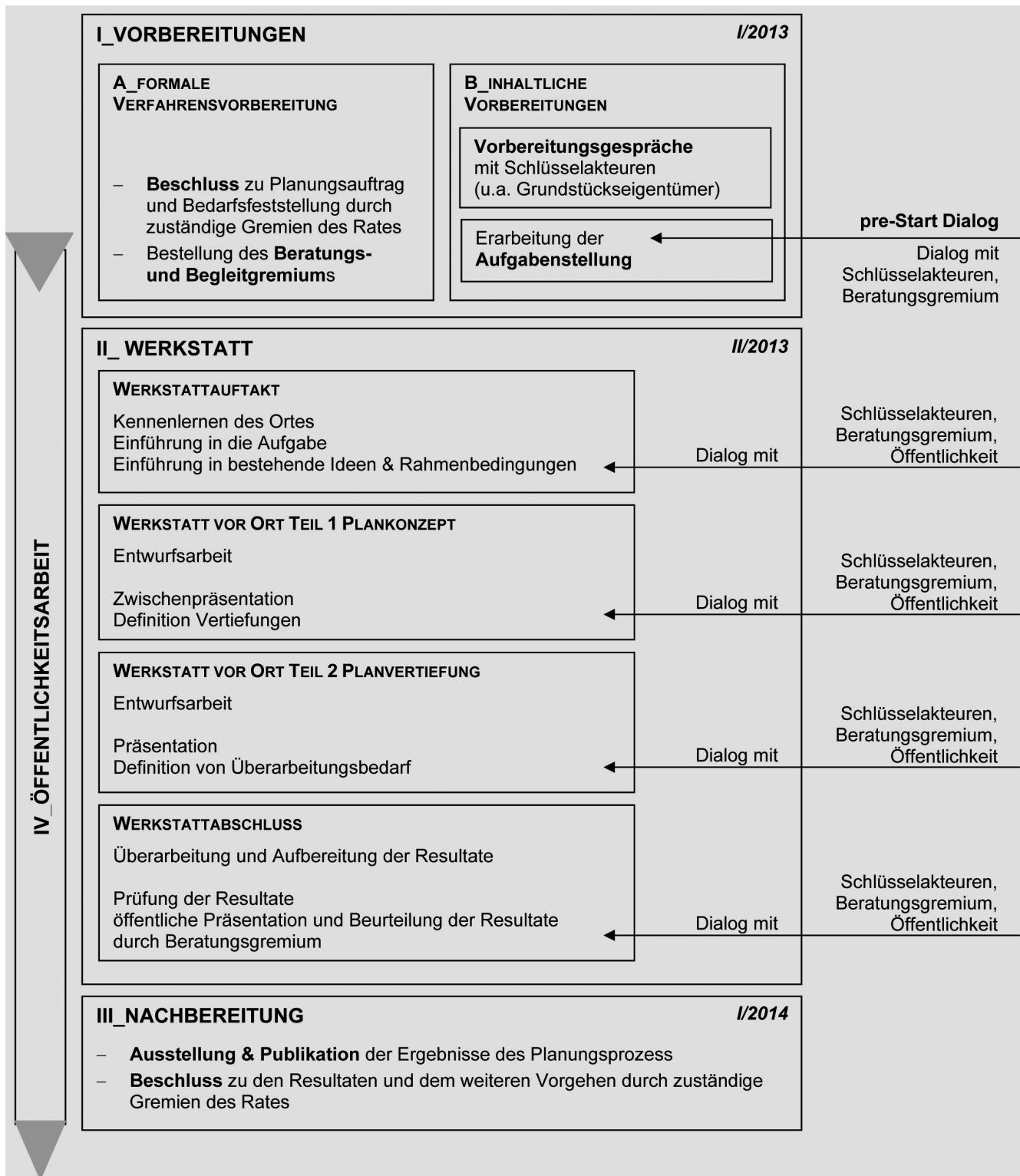
Thomas & Bökamp Ingenieurgesellschaft mbH Münster

Das Team ksg setzte sich aus Vertretern der folgenden Büros zusammen:
ksg kister scheithauer gross Architekten und Stadtplaner GmbH Köln

KLA kiparlandschaftsarchitekten GmbH Duisburg

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. R. Baier GmbH Aachen

Abbildung 17:
Ablaufschema des
Werkstattverfahrens



5.1 Auftakt

Rahmen des ersten Termins

Zu Beginn der Veranstaltung am 13. September 2013 von ca. 09.30 – 18.00 Uhr im Gebäude des KunstWerk e.V. lernten die beiden Planungsteams den Ort kennen. Gelegenheit dazu bot eine Ortsbesichtigung, anschließend erfolgte unter Moderation von Dr. Oliver Märker der Austausch mit dem eingesetzten Beratungs- und Begleitgremium, mit Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Fachverwaltungen sowie der Dialog mit den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern als Schlüsselakteurinnen und -akteuren.

Abbildung 18:
Außenbesichtigung
der Möhringhalle



5.2 Werkstatt Teil 1

Rahmen des ersten Werkstattteils

Ziel der ersten Planungsphase war die Erstellung eines ersten Planungskonzeptes für den gesamten Planungsraum. Dementsprechend lag der Betrachtungsschwerpunkt beim ersten Werkstatttermin am 17. und 18. Oktober 2013 in den Räumlichkeiten des KunstWerk e.V. auf strukturellen und funktionalen Aspekten. Planungsteams, Beratungs- und Begleitgremium sowie Fachverwaltung sowie Bürgerinnen und Bürger trafen sich an beiden Tagen von ca. 09.00 Uhr – 19.00 Uhr, um ein erstes Planungskonzept zu erarbeiten.

Ablauf

Im Rahmen einer Zwischenpräsentation wurden die ersten Planungskonzepte für den Raum zur Diskussion gestellt. Anschließend wurden bestehender Überarbeitungs- und Anpassungsbedarf definiert.

Abbildung 19:
Prof. Johannes Kister im
Gespräch mit dem Beigeordneten
Franz-Josef Höing



Abbildung 20:
Prof. Julia Bolles
(Planungsteam B+W) in der
Diskussion mit ihrem Team



Anmerkungen und Kritik

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden folgende Hinweise bezüglich der ersten Konzepte an die Planungsteams gegeben:

- Auf den Flächen des Euroforums-Nord soll deutlicher über Wohnen und Mischnutzung nachgedacht werden, die Erdgeschosszonen sollten jedoch von Wohnnutzung freigehalten werden.
- Es fehlen noch klare, differenzierte Aussagen zum Grünsystem. Was sollen öffentliche, was private Flächen sein?
- Die Kunstszene, Ateliers und Ausstellungsräume sollen in den Entwürfen unbedingt erhalten bleiben.
- Die Schaffung mehr bezahlbaren Wohnraums ist anzustreben, ebenso soll der soziale Wohnungsbau ausgebaut und außerdem an alternative Wohnformen gedacht werden.

- Raum für Gastronomie, Clubs, Tanzhallen soll berücksichtigt werden. Außerdem sollen bestehende Betriebe wie z.B. das Gebäude 9 erhalten und zudem Planungssicherheit erreicht werden.
- Auch an Freizeitnutzung (z.B. „Sandburg“) soll gedacht werden, ebenso wie an alternative Arbeitsstättenmodelle (z.B. Co-Working Spaces).
- Auf keinen Fall dürfen durch die Planung bestehende Nutzungen wie der Schutzhafen und die Ateliers verdrängt werden.
- Städtebaulich sollen in den Entwürfen offene Strukturen und Plätze vorherrschen, die öffentlich zugänglich und nutzbar sind.
- Das Aufzeigen von Möglichkeiten zum Erreichen des Gebietes aus der Stegerwaldsiedlung (Durchlässigkeit des Bahndamms der ICE-Trasse) sollte in der Weiterbearbeitung stärker beachtet werden.
- Räumlich zu vertiefen sind durch beide Planungsteams gleichermaßen der südliche Bereich des Plangebietes östlich des Auenwegs. Hier ist insbesondere der Hochwasserschutz darzustellen.

5.3 Werkstatt Teil 2

Rahmen des zweiten Werkstattteils

In Vorbereitung auf die Bearbeitung der zweiten Planungsphase vor Ort, waren die Planungsteams aufgefordert, die definierten notwendigen Überarbeitungen und Anpassungen ihrer Plankonzepte und erste Ausarbeitungen zu Planvertiefungen zu erstellen. Fokus der Planungsphase 2 lag auf der Ausarbeitung städtebaulicher, stadträumlicher und stadtgestalterischer Themen. Während der Bearbeitungszeit bestand abermals die Möglichkeit zu Rückfragen.

Abbildung 21:
Bürger in der Diskussion
erster Planungskonzepte

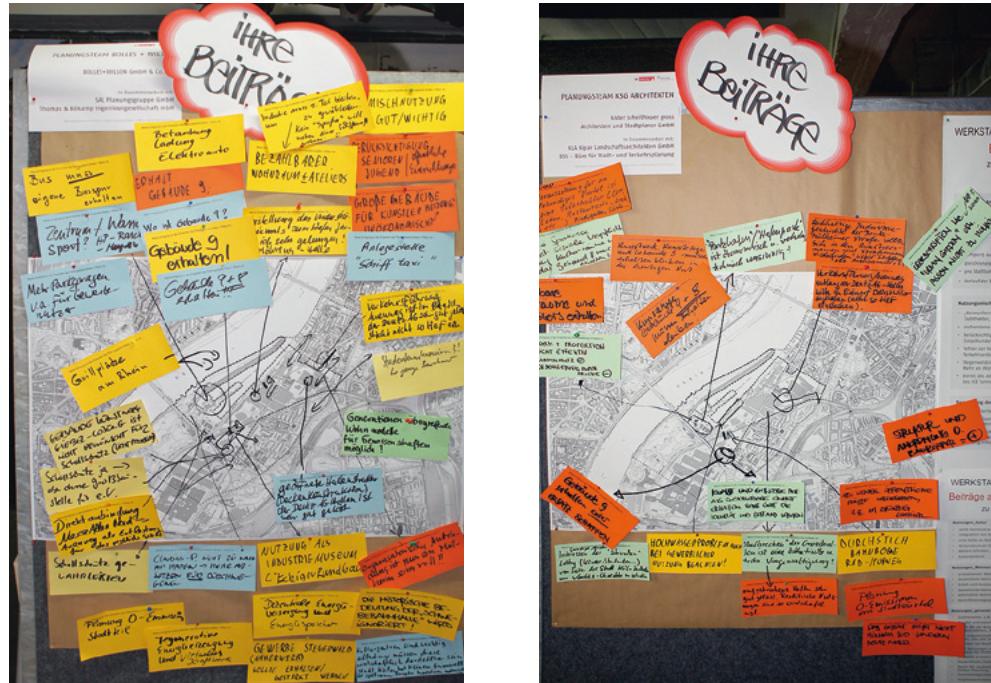


Abbildung 22:
Das Beratungs- und Begleitgremium in der Diskussion.
V.l.n.r.: Prof. Dr. Hartmut Topp
(topp.plan), Prof. Gerd Aufmkolk (WGF Landschaftsarchitekten GmbH Nürnberg),
Sigurd Trommer (ehem. Präsident der Bundesarchitektenkammer)



Am 15. November 2013 fand von ca. 09.00 Uhr bis 19.00 Uhr der zweite Teil der Werkstatt mit rund 80 Gästen statt. Hier bestand die Gelegenheit, mit den Planungsteams ins Gespräch zu kommen und konkrete Anregungen und Hinweise zu den vorgestellten Planentwürfen und Vertiefungsarbeiten zu geben.

Abbildungen 23 und 24:
Vorschläge zum Entwurf des Teams B+W (links) und ksg (rechts)



Anmerkungen und Kritik

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden folgende Hinweise bezüglich der überarbeiteten Konzepte an die Planungsteams gegeben:

- Die historische Bedeutung des Ortes und der industrielle Charakter sollen unbedingt bewahrt bleiben.
- Der Charakter des Veedels und insbesondere die künstlerischen Nutzungen (z.B. Gebäude 8 & 9) sollen erhalten werden, dabei ist auf die Belange finanziell schwacher Gruppen zu achten.
- Voraussetzungen für eine leistungsfähige Infrastruktur sollen sich in den Entwürfen wiederfinden.
- Die Belange des Lärmschutzes müssen berücksichtigt werden.
- Parkmöglichkeiten müssen in ausreichendem Maße vorhanden sein.
- Geschaffen werden sollen auch die Voraussetzungen für ein energetisch günstiges Stadtquartier („Zero-Emission“).
- Die Belange der Kinder und Jugendlichen dürfen nicht vergessen werden.
- Die Vorgaben und Zielsetzungen für das Themenfeld Verkehr sind auch in der Weiterbearbeitung zu beachten und weiter zu konkretisieren. Hier sind bei der Überprüfung der verkehrlichen Tragfähigkeit der Entwicklung insbesondere auch Großmessen mit zu bedenken.
- Die Anregung aus der Öffentlichkeit, einen S-Bahn-Haltepunkt im Bereich der Deutz-Mülheimer Straße einzurichten, soll ernsthaft geprüft werden.

Abbildung 25:
Fachverwaltung und
Beratungs- und Begleit-
gremium in der Beratung
der Zwischenergebnisse



5.4 Abschluss

Werkstattabschluss

Die zuletzt geäußerten Hinweise und Anregungen wurden anschließend von den Planungsteams in ihre Konzepte eingearbeitet, welche im folgenden an die Verwaltung übergeben wurden. Anhand der abschließend erstellten Planunterlagen und Werkstattresultate erfolgte eine ‘Plausibilitätsprüfung’ der Arbeiten durch Vertreterinnen und Vertreter der Fachverwaltungen, bevor das Beratungs- und Begleitgremium diese beurteilte. Daraufhin formulierte das Gremium Empfehlungen, wie im weitergehenden Planungsprozess mit den Entwurfskonzepten umzugehen ist. Zum Abschluss des Verfahrens wurden die Entwürfe öffentlich präsentiert.

Abbildung 26:
Die Planungsteams stellten
ihre Entwürfe noch einmal
abschließend vor. Im Bild
Prof. Peter Wilson vom
Planungsteam B+W



Abbildung 27:
Prof. Johannes Kister vom
Planungsteam ksg bei der
Vorstellung seines Entwurfs



Folgende Handlungsempfehlungen wurden vom Beratungs- und Begleitgremium gegeben:

Städtebauliche Akzente

- „Das Quartier zeigt Kante zum Rhein“ soll als Thema für die Entwicklung des Auenwegs und der Rheinfront gelten. Davon ausgehend soll eine Platzierung von baulichen Akzenten entlang des Rheins als Element erfolgen, um eine Stadtkante auszuprägen (Höhen, Abstände und genaue Lage im Weiteren klar zu definieren).
- Eine Mitte als räumlicher Schwerpunkt für das neue Stadtquartier soll geschaffen werden (Kreuzung Auenweg/Deutz-Mülheimer Straße). Zur Attraktivierung sind auch Nahversorgungsnutzungen und ein Quartierstreffpunkt vorzusehen.
- „Der Grüne Kamm“ als strukturierendes Element soll bei den Planungen der Rheinzugänge als Thema weiter ausformuliert werden.
- Eine Verbindung des bestehenden Quartiers Alt-Mülheim mit dem Plangebiet soll durch eine grüne Fuge angedacht werden.

Vielfalt der Nutzungen

- Es besteht die Chance, einen lebendigen, vielfältigen Stadtteil für unterschiedliche Milieus zu entwickeln, indem diverse Wohn- und Arbeitsangebote, Atmosphären etc. geschaffen werden. Das Transferieren der bestehenden Industrie in eine Wohnarchitektur ist zentral für die Weiterentwicklung der Identität des Ortes.
- Bereits existierende Entwicklungsüberlegungen der Eigentümer sind weiterzuverfolgen.
- Die gewerblichen Strukturen im Hafenbereich sind unbedingt erhaltenswert. Dort ist allerdings auch eine Weiterentwicklung bei Erhalt der erforderlichen Infrastrukturen der Binnenschifffahrt möglich.
- Die Deutz-Mülheimer Straße soll als Stadtstraße und ÖPNV-Achse ausgeprägt werden. Hier sind die Flächen für einen potenziellen ebenerdigen Stadtbahnbau freizuhalten.

Hochwasserschutz

- Ungelöste Fragestellungen ergeben sich nach wie vor noch im Bereich des Hochwasserschutzes. Hier sind Lösungsvorschläge vorhanden, die allerdings noch ausgearbeitet und mit den entsprechenden Stellen abgestimmt werden müssen. Gleches gilt für die Ausarbeitung des endgültigen Verkehrs- und ÖPNV-Konzeptes. Die Nahtstelle zwischen Plangebiet und der Koelnmesse GmbH ist noch zu überarbeiten, da an dieser prägnanten Stelle ein sinnfälliger städtebaulicher Übergang erfolgen muss.
- Nach langer Zeit planerischer Betrachtungen kann und muss jetzt die Umsetzung der Planung starten.

Abbildung 28:
Oberbürgermeister Jürgen
Roters bei seiner Ansprache



Nachbereitung der
Werkstatt vor Ort

Nach Abschluss des eigentlichen Werkstattverfahrens erfolgte seine Nachbereitung, d.h. die öffentliche Diskussion und Publikation der Resultate.

Die Planungs- und Entwicklungskonzeption ist nun Grundlage für die schrittweise Weiterentwicklung des Plangebietes. Auf ihrer Basis ist einzelflächenspezifisch die Entscheidung zu treffen, ob bauliche Vorhaben einer vorherigen Bauleitplanung bedürfen und ob angedachte Vorhaben mit der Zielsetzung für das Plangebiet in Einklang zu bringen sind.

Ausstellung
der Entwürfe

Hinweis zur Ausstellung der Ergebnisse

Die Ergebnisse des Werkstatverfahrens wurden in der Zeit vom 03. bis 21. Februar 2014 im Rathaus (Spanischer Bau) gezeigt. Dort bestand auch die Möglichkeit, die von den Planungsteams gebauten Modelle des Plangebietes zu betrachten.

Abbildung 29:
Abschließende Anmerkungen
zum Entwurf des
Planungsteams B+W

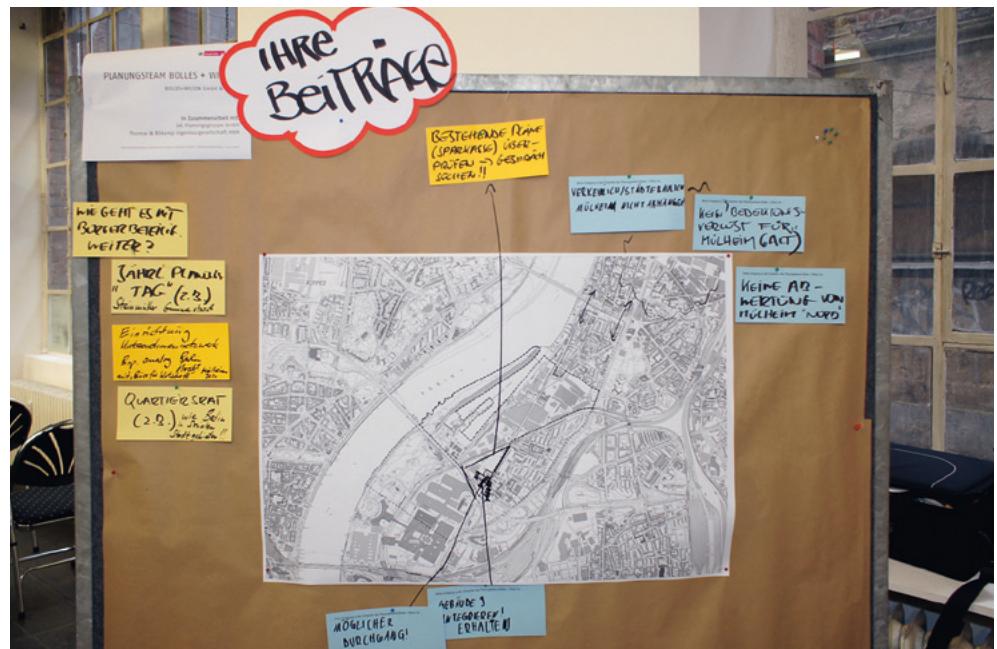
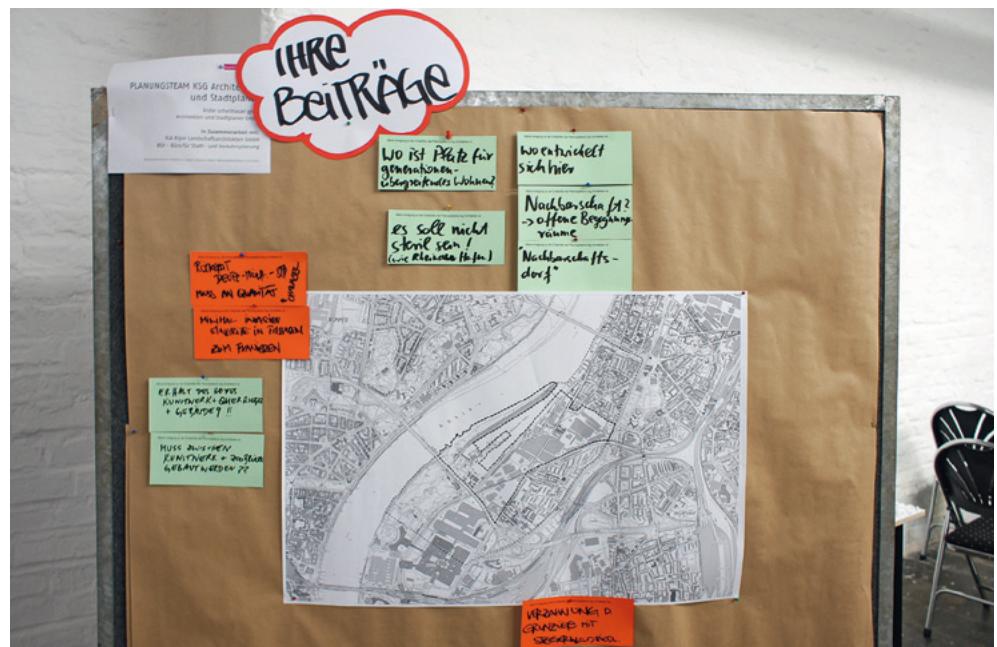


Abbildung 30:
Abschließende Anmerkungen
zum Entwurf des
Planungsteams ksg



6. Entwürfe der Planungsteams

Im folgenden werden die planerischen Entwurfsansätze und Kerngedanken der beiden Teams erläutert:

6.1 Gesamtkonzept Team B + W

Abbildung 31:
Modellfoto (Blickrichtung Norden, quer über das Modell verläuft die Nachbildung der ICE-Trasse, unten links ist die B55a erkennbar)



Erhalt bestehender Nutzungen

Genutzter Bestand wie Kunstwerk, Gebäude 8/9, The New Yorker, Lindgens Gebäude, Beeline und etliche andere sollen verträglich, wenn möglich mit Erweiterungspotential, und plausibel in neue Bebauungsstrukturen integriert werden. Andere nicht mehr genutzte Gebäude sollen nach Möglichkeit, wenn nicht für sofortige, aber doch für zukünftige Nutzungen erhalten werden, was insbesondere für die historisch wichtigen Industriehallen gilt.

Städtebauliche Leitmotive

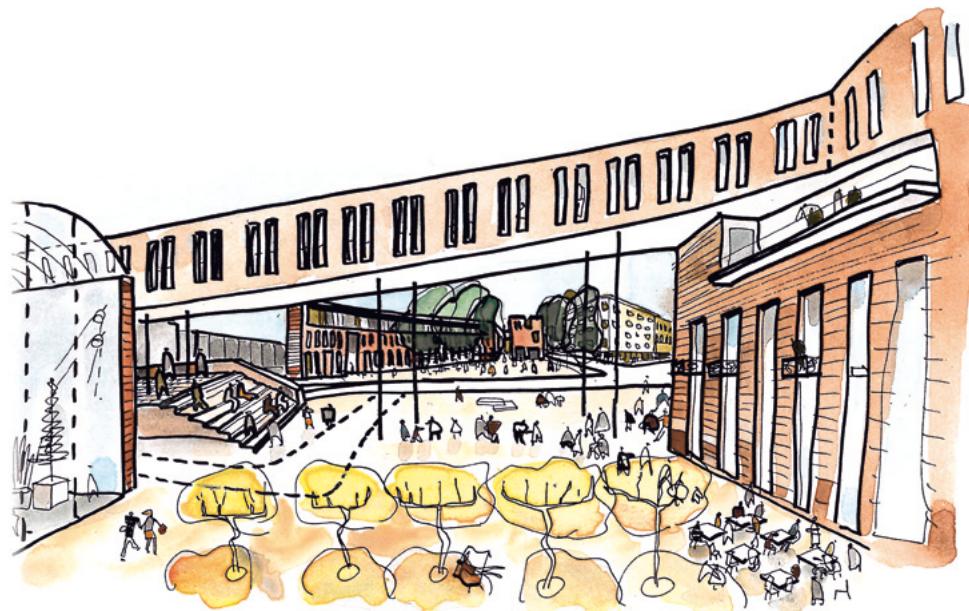
Wichtigster quartiersinterner Stadtraum im Entwurf ist ein neuer zentraler Platz mit hoher Aufenthaltsqualität im Bereich der alten Gießereihallen, die zu attraktiven Markt-, Café-, Restaurant-, Dienstleistungs-, Werkstätten- und Parkhallen umgenutzt werden sollen. Der Platz ist in ungefähr gleicher Entfernung zu den Zentren von Mülheim und der Stegerwaldsiedlung positioniert.

Die bestehende Backsteinmauer entlang des Auenwegs gibt dem Quartier ein unverwechselbares Gesicht und eine starke „historische“ Identität nach innen und nach außen. Sie wird in Richtung Zoobrücke leicht verschwenkt, wertet hierdurch den Rheinboulevard räumlich mit einer informellen Grünzone auf und gewährt zusätzlichen Retentionsraum. Die Mauer definiert damit die Grenze zwischen Überschwemmungs- bzw. industriell genutztem Hafenraum und geschütztem Landraum. Darüber hinaus wird sie auf ihrem oberen Abschluss zur begehbaren 15 m breiten Promenade mit Hafen- und Domblick, die mit unterschiedlichen Nutzungen bespielt werden kann.

Abbildung 32:
Piktogramm zur Herleitung
und Verdeutlichung des
städtischen
Entwurfskonzepts



Abbildung 33:
Vorgesehener zentraler Platz
bei den alten Gießereihallen.
Alte Strukturen werden
integriert und umgenutzt



Grün- und Freiräume

Unterschiedliche Typologien von öffentlichen Freiräumen, mal als urbane und steinerne Wege- und Platzflächen, mal als parkartige, teilweise landschaftliche Grünstrukturen durchkämmen das neue Quartier und vernetzen dieses mit den vorhandenen städtebaulichen Strukturen in seiner Nachbarschaft: Neben dem Grünzug Charlier entstehen ein Bürgerpark vom Bergischen Ring zum Rhein, eine parkartige Verbindung von Adam-Stegerwald-Straße unter der Hafenpromenade hindurch zum Fluß und eine Grünverbindung aus der Stegerwaldsiedlung zum zentralen Platz und zur Möhringhalle bis hin zum Rhein.

Die Vernetzung innerhalb des Quartiers wird durch vielfältige Straßen- und Wegeverbindungen innerhalb dieser Grün- und Platzflächen verstärkt. Es entsteht insbesondere parallel zur Deutz-Mülheimer Straße eine neue attraktive Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung, die an allen wichtigen Attraktionen und öffentlichen Grünflächen des neuen Quartiers westlich der Deutz-Mülheimer Straße vorbeiführt bzw. diese kreuzt.

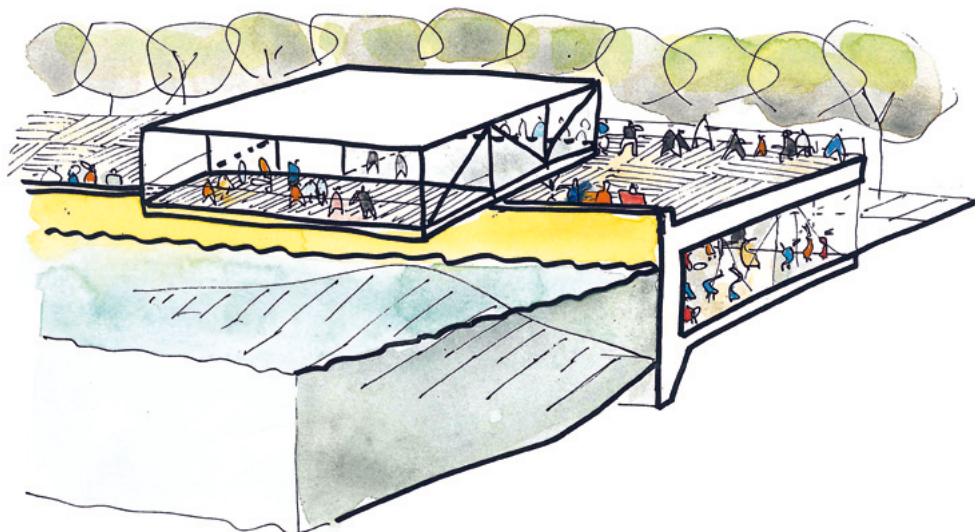
Unterschiedliche Nutzergruppen

Das Areal der Künstlerhäuser im Euroforum soll einen einheitlichen Bodenbelag aus vorhandenen und ergänzten Industriebetonplatten mit frei nutzbaren Garteninseln erhalten, der kreuzförmige Park ist ein lichter Baumhain aus duftenden Robinienbäumen; er bietet Naherholung für die angrenzenden Wohn- und Bürogebäude. Private Grünflächen werden den Wohnnutzungen zugeordnet.

Die Nutzungen für das Quartier sollen sich bewusst durchmischen: Neue Gebäude erscheinen in unterschiedlicher Typologie als Potential für ein vielfältiges neu entstehendes Wohnangebot: Blockrandstrukturen, die die „losen Enden“ Alt-Mülheims ergänzen, Reihenhäuser in der umgebauten Deutz AG Halle, nach Süden geöffnete Kammstrukturen am Grünzug Charlier und eine weitere Blockrandbebauung im Euroforum. Für eine vielfältige gewerbliche Entwicklung sind auch die bereits jetzt gewerblich genutzten Gebäude sehr unterschiedlich nutzbar (z.B. Deutz AG-Halle, beeline mit Erweiterungsgebäude, alte Gießereihallen). Grundsätzlich werden Gebäudeteile mit Gewerbenutzung als „Puffer“ für die hintere Wohnbebauung an den lärmbelasteten Kanten des Gebietes platziert.

Abbildung 34:

Skizzen für die Gestaltung einzelner Bereich des Plangebietes. Oben ein schematischer Schnitt durch die Promenade (oben Café mit Blick auf den Rhein, unten Veranstaltungsräume und Stellplätze), unten ein Vorschlag für die Neunutzung der alten Gießereihallen



Der Kultur wird über den genutzten Bestand hinaus Raum für Entwicklung in den alten Schwebefabrikhallen gegeben (z.B. Automuseum, Meilenwerk), in der räumlich freigestellten Möhringhalle (z.B. Deutz-Industriemuseum) sowie in der vorderen Klöckner-Humboldt-Deutz AG Doppelhalle (z.B. Skulpturen).

Die Villa Charlier wird als Kita vorgeschlagen, eventueller Schul-, Fortbildungs- oder Lernwerkstättenbedarf kann in die großflächige Deutz AG Halle integriert werden.

Verkehrsführung

Das Verkehrskonzept sieht die Deutz-Mülheimer Straße und den Auenweg als übergeordnete verkehrliche Anbindung des Gebietes, die auch von Lkw und Bussen genutzt werden kann. An den Straßenrändern werden Parkstreifen vorgesehen, welche wiederum von Baumpflanzungen in regelmäßigen Abständen unterbrochen werden.

Für das Parken werden ein öffentliches Parkhaus an der Bahntrasse und Parkmöglichkeiten in den ehemaligen Gießereihallen geplant. Privates Parken wird unter den Wohnstrukturen vorgesehen, das den Gewerbebetrieben im Bereich der Hochwasserschutzmauer zugeordnete Parken erfolgt innerhalb der Mauer. Für die optimierte Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV wird eine Buslinie zwischen Deutzer Bahnhof und Wiener Platz mit optionaler Anbindung an weiterführende Linien geplant.

Für den Radverkehr wurde ein dichtes Netz entwickelt. Die Hauptachsen bestehen aus der Deutz-Mülheimer Straße und dem Rheinboulevard/Auenweg. Diese beiden längs des Rheins orientierten Schnellradwege werden in regelmäßigen Abständen durch vier Querspangen im Plangebiet angeschlossen. Der Radfahrstreifen soll im Bereich der Deutz-Mülheimer Straße zukünftig nicht nur als Schutz-, sondern als baulich getrennter Radfahrbereich ausgebildet sein.

Abbildung 35:
Darstellung zur Führung des
Individualverkehrs sowie
Nachweis der Stellplätze
(ohne Maßstab)

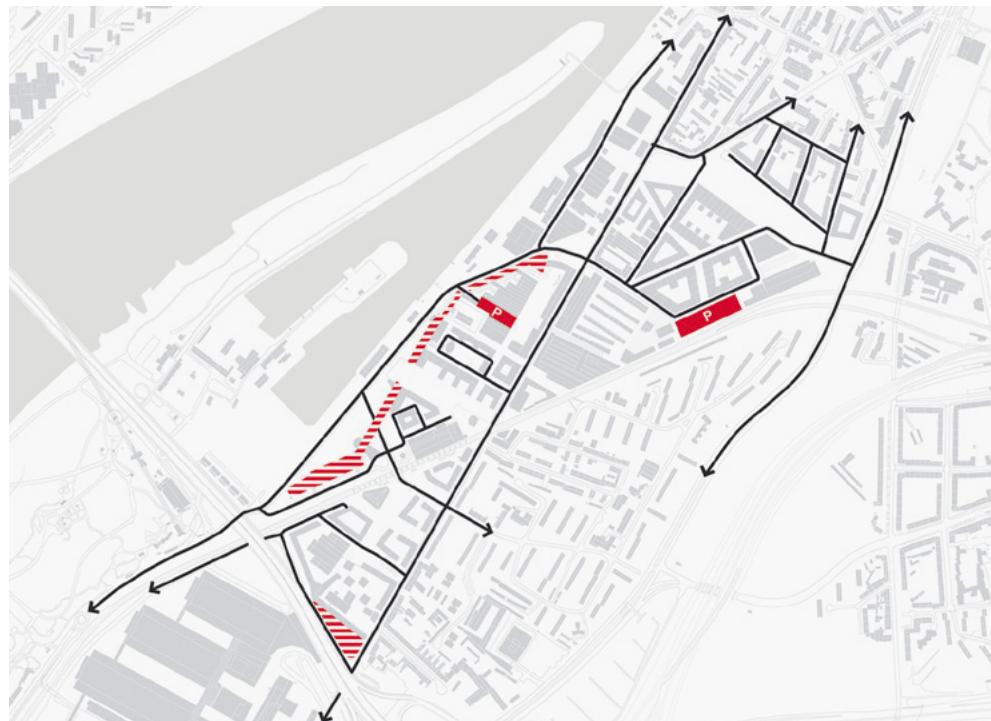
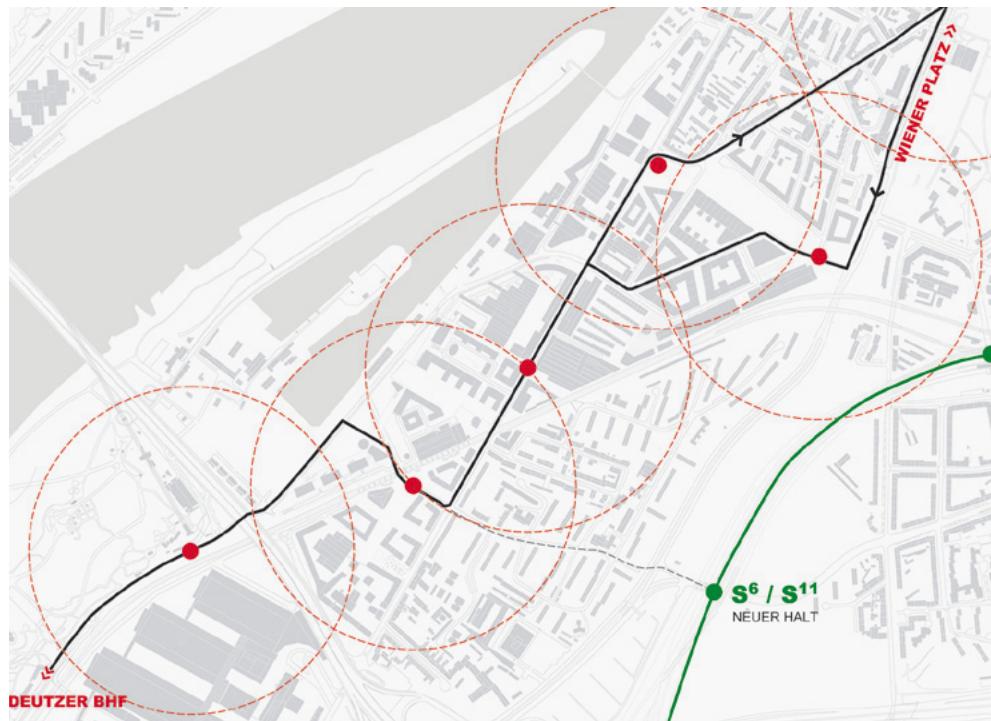


Abbildung 36:
Darstellung zur Führung
des ÖPNV (ohne Maßstab)





6.2 Gesamtkonzept Team ksg

Abbildung 38:
Modellfoto (Blickrichtung Norden, quer über das Modell verläuft die Nachbildung der ICE-Trasse, unten links ist die B55a erkennbar)



Städtebauliches Leitmotiv

Aus der Analyse der Bestandskulturen des Gewerbe- und Industriegebietes entwickelte sich ein Leitmotiv für den Entwurf, das sich zusammenfassend mit „Wege zum Rhein“ benennen lässt.

Die Deutz-Mülheimer Straße als das Rückgrat des Gebietes ist und war Bezugspunkt der sich fast rechtwinklig ausbreitenden Hallen. Dadurch ist eine dichte Landschaft von längsorientierten Volumen entstanden, die es gilt, mit neuen Nutzungen zu reaktivieren. Voraussetzung dafür ist, eine „Durchlüftung“ zu entwickeln, die es zulässt, z. B. Wohnen in bestehende Strukturen individuell zu integrieren oder neu zu entwickeln.

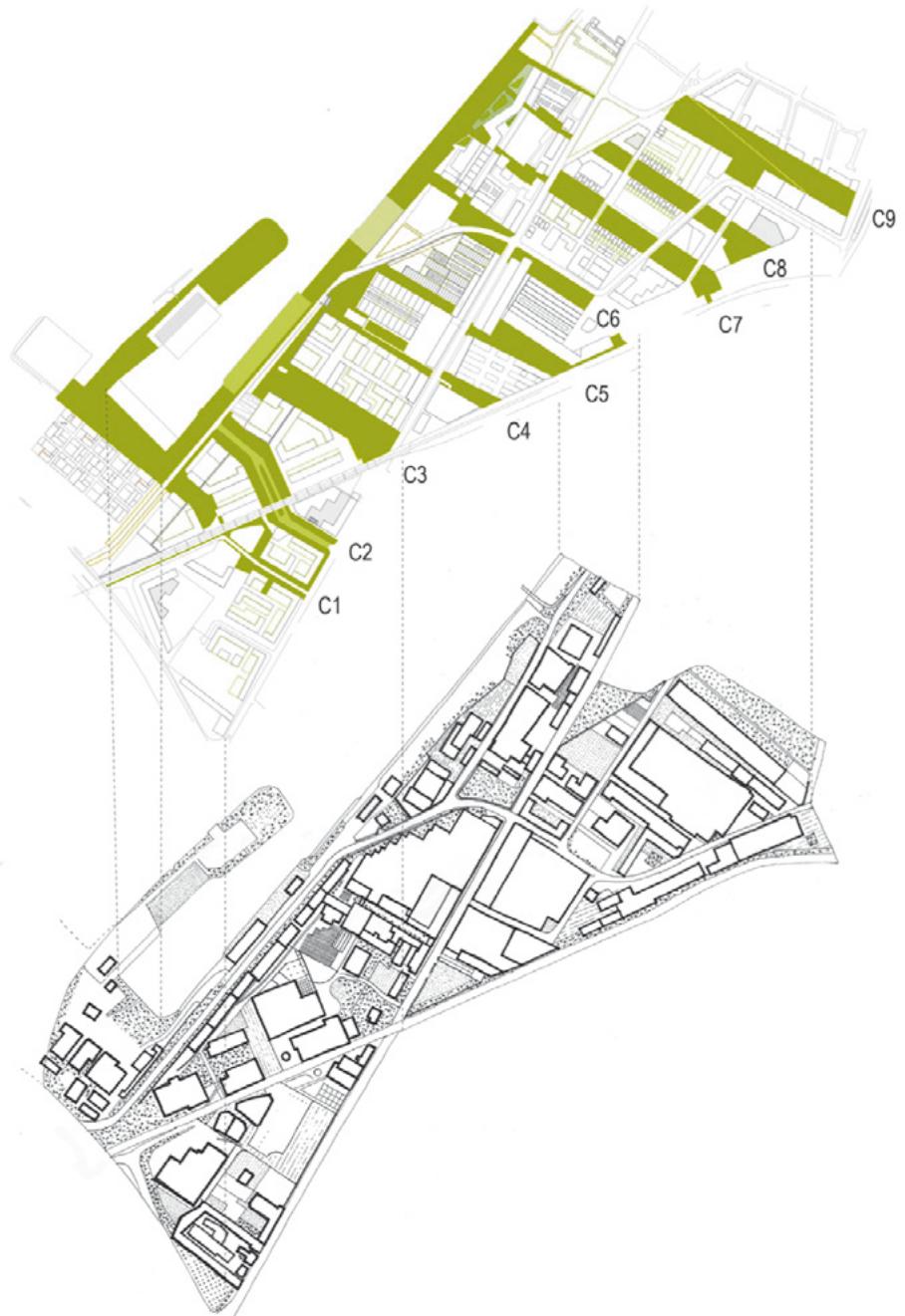
Schon begonnene Aktivitäten wie die Entwicklung des Grünzuges Charlier werden als einer der Korridore einbezogen und weiterentwickelt. Die neuen Wege zum Rhein öffnen die Deutz-Mülheimer Straße in die Tiefen der verschiedenen Grundstücke.

Dadurch entstehen insgesamt neun grüne Freiräume und öffentliche Plätze senkrecht zur Deutz-Mülheimer Straße und verbinden gestaltgebend als Ordnungs-elemente im städtebaulichen Gefüge die Areale mit Rhein und Stegerwaldsiedlung. Durch die Aufnahme der historischen Oberflächenstrukturen, die in ihrer Durchgrünung von Hardscape bis Softscape divergieren, manifestieren sich in den Korridoren unterschiedliche Atmosphären und Charaktere. Jeder Korridor erhält so eine eigene Aufenthaltsqualität.

Die Freiräume im Planungsgebiet stellen einen wichtigen Baustein im gesamtstädtischen Grün- und Freiraumsystem der Stadt Köln dar. Die Lage des Quartiers in direkter Nachbarschaft zu bestehenden Strukturen wie dem Rheinpark birgt ein

hohes Potential, die vorhandene Standortqualität durch freiräumliche Akzentuierung neu zu definieren und in ein quartiersübergreifendes System einzubinden. Die Stärkung rechtsrheinischer Grünelemente leistet einen wesentlichen Beitrag auf dem Weg zur „Grünen Stadt“, die sich dem Aspekt des Klimawandels annimmt.

Abbildung 39:
Piktogramm zur Herleitung
und Verdeutlichung des
städtischen und
landschaftsplanerischen
Konzepts



Endpunkte am Rheinufer

Die Wege zum Rhein bilden an dem Schnittpunkt zum Auenweg bzw. zur Hafenstraße besondere Endpunkte aus, die durch vertikale Bauten akzentuiert werden. Es entsteht eine Silhouette entlang des Rheins, die wie selbstverständlich den Abschluss der Bebauung zum Rhein bildet und gleichzeitig die Blickverbindungen entlang des Rheinboulevards über die Brücke hinweg nicht behindert. Zwischen Bebauung und Auenweg bildet sich eine Grünzone aus unterschiedlich gestaffelten topografischen Plätzen, die sowohl Freiraumaktivitäten für Nutzungen ermöglicht, als auch die Retentionsraumfrage des Überflutungsgebietes berücksichtigt.

Abbildung 40:
Blick auf das Plangebiet aus nördlicher Blickrichtung. Gut erkennbar sind die Endpunkte mit den Hochhäusern am Rheinufer



Unterschiedliche Nutzergruppen

Gewerblich genutzte Areale (z. B. beeline) wirken gegenüber den Lärmemissionen als Schallbarrieren, andererseits stellen bauliche Maßnahmen im Zusammenhang mit einer energetisch nachhaltigen Lüftung den Wohnkomfort sicher. Der Bestand wird einen sehr guten Hintergrund abgeben können, um niedrigpreisige, kreative und Startup- Unternehmen, wie zum Teil schon vorhanden, anzusiedeln. Auch Einzelhandelsnutzungen sind vorstellbar, müssten sich aber deutlich integrieren, um dem Ziel eines lebendigen Stadtteils mit urbanem Flair zu genügen.

Abbildung 41:
Alte Gießereihallen werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, Park und Fußweg ziehen sich durch die alten Gebäude. Vorschlag für den fünften der neun Korridore.

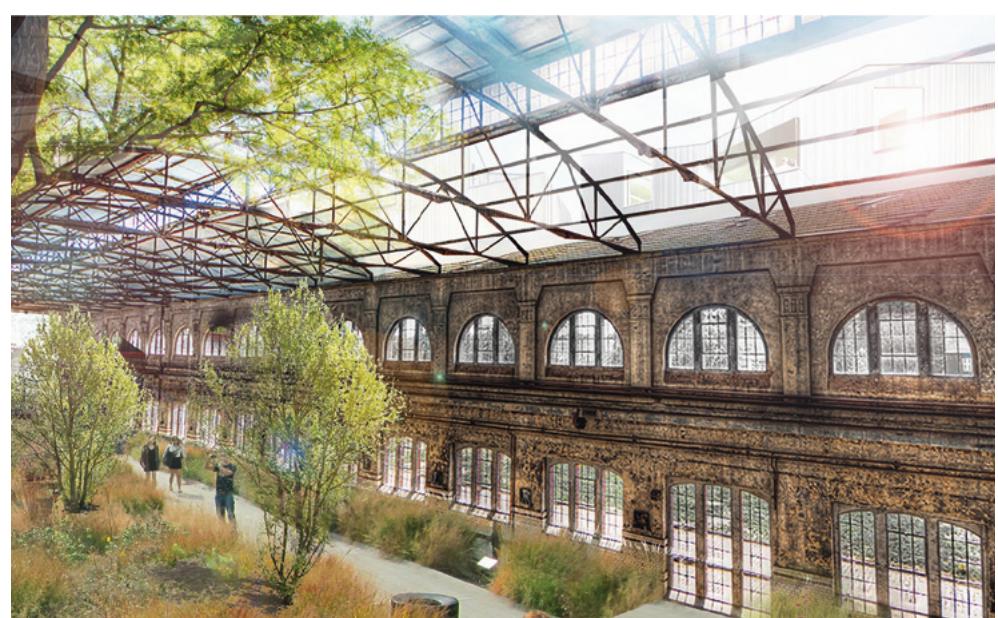


Abbildung 42:
Neu gestaltete Flächen vor dem Hotel New Yorker,
Blickrichtung Deutz-Mülheimer Straße. Vorschlag für die Gestaltung des sechsten Korridors.



Abbildung 43:
Gesamtperspektive des Plangebietes (Blickrichtung Osten)



Verkehrsführung

Der Auenweg wird verlängert und erfährt eine Anbindung an den Pfälzischen Ring unter zwei Parametern. Erstens wird die Kreuzung zur Deutz-Mülheimer Straße durch Abbruch geringwertiger Anbauten an den Bestand verschoben, so dass ein ausreichend dimensionierter Vorbereich des Hotels „The New Yorker“ entsteht. Zweitens wird die Straßenführung durch das Gelände so geführt, dass eine Erweiterung der Firma beeline möglich bleibt. Im Zuge des Prinzips „Wege zum Rhein“ soll auch eine Unterführung des Bahnkörpers in Verlängerung der Anlieferzone der Messe angelegt werden. Eine weitere wesentliche Maßnahme wird auch der Umbau der Deutz-Mülheimer Straße sein mit dem Ziel, den Straßenquerschnitt zu verringern, um breitere Bürgersteige zur besseren Nutzbarmachung des Stadtraums und zur Erhöhung der Attraktivität anzubieten.

Ziel ist die Reduzierung der Verkehrsmenge im motorisierten Individualverkehr durch eine gezielte Förderung der Alternativen. Innerhalb des Gebietes werden der motorisierte Individualverkehr sowie der notwendige Wirtschaftsverkehr auf einer neuen Verbindung Auenweg / Bergischer Ring sowie auf den Straßenzügen Deutz-Mülheimer Straße und Danzigerstraße gebündelt. Die bereits geplante Querspange

zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer Straße (Euroforum Nord) wird übernommen sowie eine weitere im Zuge der Messeallee Nord (Unterquerung der Bahn) vorgeschlagen. Die wesentlichen Stellplatzanlagen und gewerblichen Nutzungen werden von hier aus möglichst direkt erschlossen.

Abbildung 44:
Darstellung zur Führung des
Individualverkehrs sowie
Nachweis der Stellplätze
(ohne Maßstab)

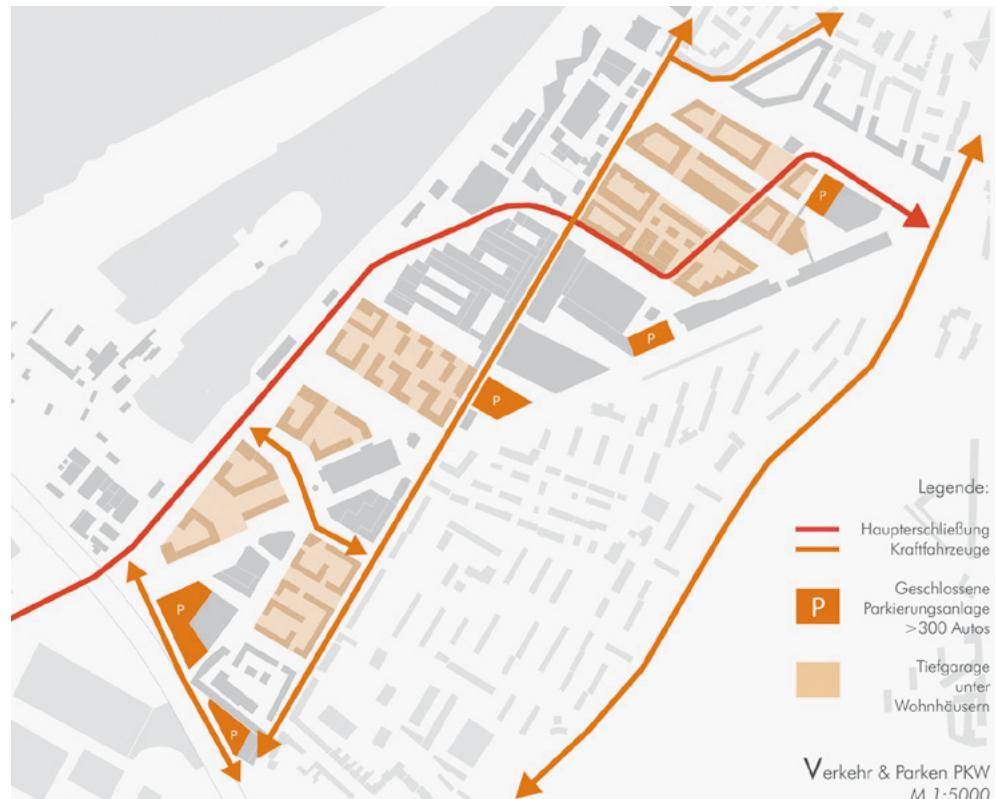


Abbildung 45:
Darstellung zur Führung des
ÖPNV (ohne Maßstab)

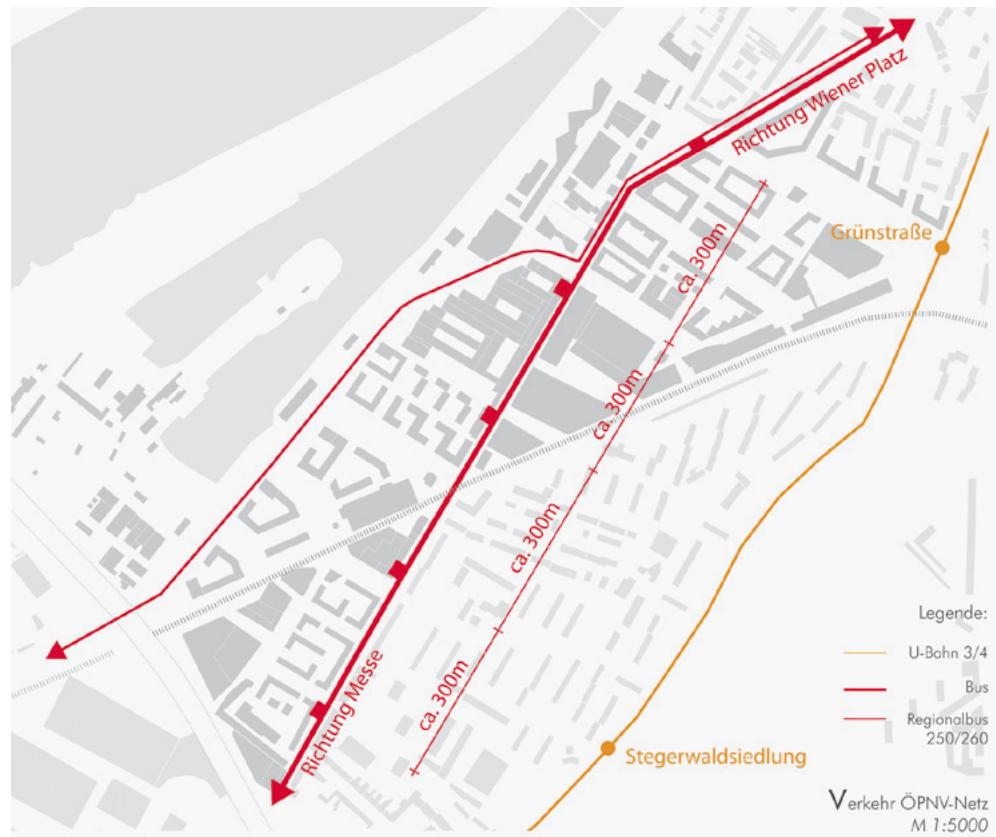




Abbildung 46:
Lageplan des gesamten Areals
(ohne Maßstab)

7. Resümee und Ausblick

Im Rahmen der öffentlichen Abschlusspräsentation am 14.12.2013 stellten die beiden beauftragten interdisziplinären Planungsteams ihre Entwurfsresultate vor und erläuterten sie.

Weiteres Vorgehen

Das fachliche Beratungs- und Begleitgremium des Verfahrens beriet diese anschließend im Hinblick auf ihre Weiterentwicklung zu einer konkreten Entwicklungsgrundlage für den Planungsraum. Das Gremium stellte die hohe Qualität der Arbeiten heraus und machte insbesondere deutlich, dass beide Entwurfsarbeiten gleichermaßen zeigten, welch großes Potenzial der Standort habe, sich unter behutsamer Einbindung des baulichen Bestandes sowie der bestehenden Planungen und der Grundstückseigentümer zu einem urbanen Quartier zu entwickeln.

7.1 Städtebauliches Planungskonzept

Konkretisierung im Planungskonzept

Im Anschluss an das abgeschlossene Werkstattverfahren soll nun eine inhaltliche Zusammenführung und Konkretisierung der Entwurfsresultate in einem städtebaulichen Planungskonzept vorgenommen werden. Es entsteht damit anschließend eine tragfähige, ausreichend präzise Gesamtperspektive, die damit zur planerischen Grundlage für die Entwicklung dieses bedeutsamen Stadtraums wird. Das städtebauliche Planungskonzept muss - ausgehend von den Entwurfsresultaten des Werkstattverfahrens und unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Beratungs- und Begleitgremiums - die Vorgaben für die konkrete Entwicklung des Mülheimer Südens inklusive Hafen liefern und die hierzu erforderlichen fachplanerischen Präzisierungen erarbeiten. In besonderer Weise ist hier die nutzungsstrukturelle, städtebauliche und freiraumplanerische Konzeption in Abstimmung mit den Belangen des Hochwasserschutzes zu vertiefen.

Auch die nun folgenden Schritte sollen wie im bisherigen Verfahren durch die bestehenden interdisziplinären Planungsteams, bestehend aus Stadtplaner, Verkehrs- und Landschaftsplanern erfolgen.

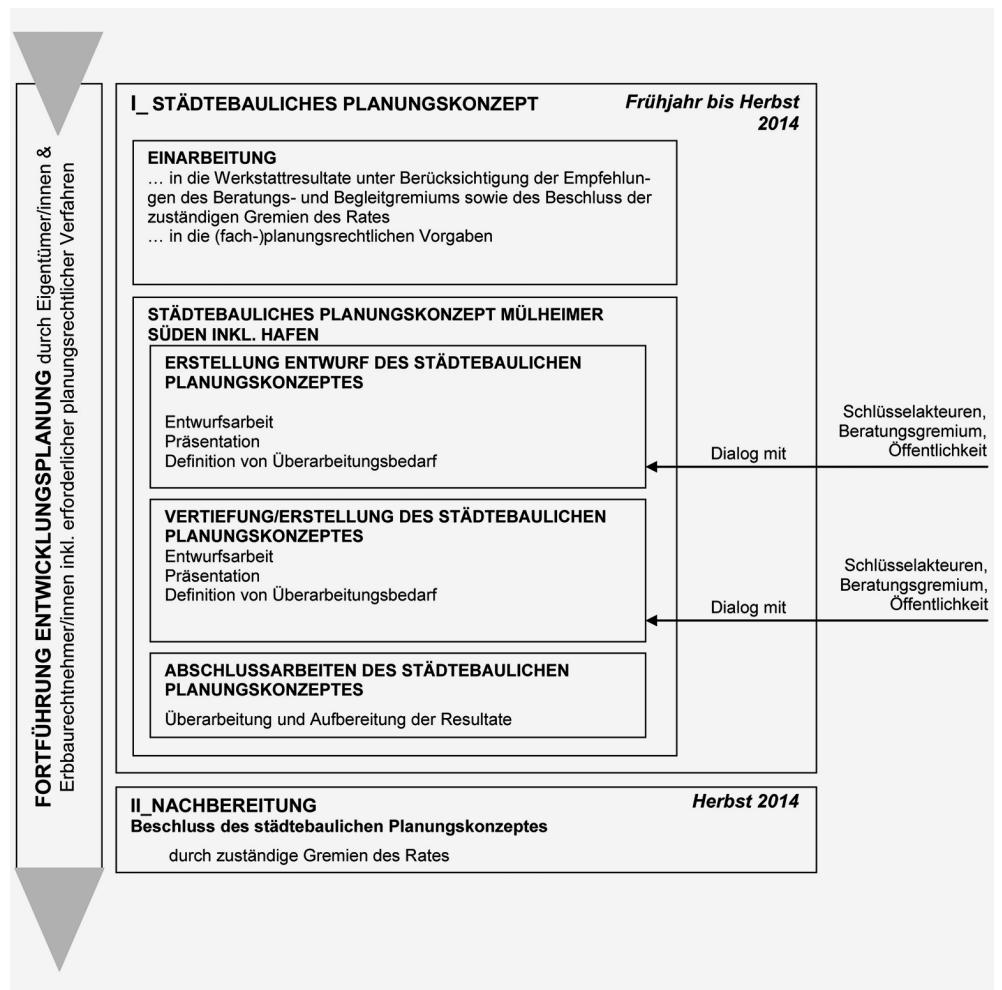
Einbeziehung der Akteure

Die Erarbeitung des beschriebenen städtebaulichen Planungskonzeptes soll abermals eingebettet in einen Dialogprozess mit den bereits im Werkstattverfahren beteiligten Akteurinnen und Akteuren - insbesondere den Grundstückseigentümer/innen und Erbbaurechtsnehmer/innen - erfolgen. Nur so kann die zeitnahe Umsetzung der Planungen gewährleistet werden, die nicht zuletzt vor dem Hintergrund des bestehenden hohen Nutzungsdrucks auf Flächen im Innenbereich und der angespannten Situation auf dem Kölner Wohnungsmarkt von großem Interesse ist.

Parallel laufende Entwicklungen

Im Sinne der zeitnahen Entwicklung des Mülheimer Südens inklusive Hafen ist es von besonderer Bedeutung, parallel zur Entwicklung des städtebaulichen Planungskonzepts und in inhaltlicher Übereinstimmung mit ihm, die erforderlichen Bauleitplanverfahren auf Betreiben der Grundstückseigentümer/innen und Erbbaurechtsnehmer/innen zur Realisierung einzelner Projekte voranzutreiben.

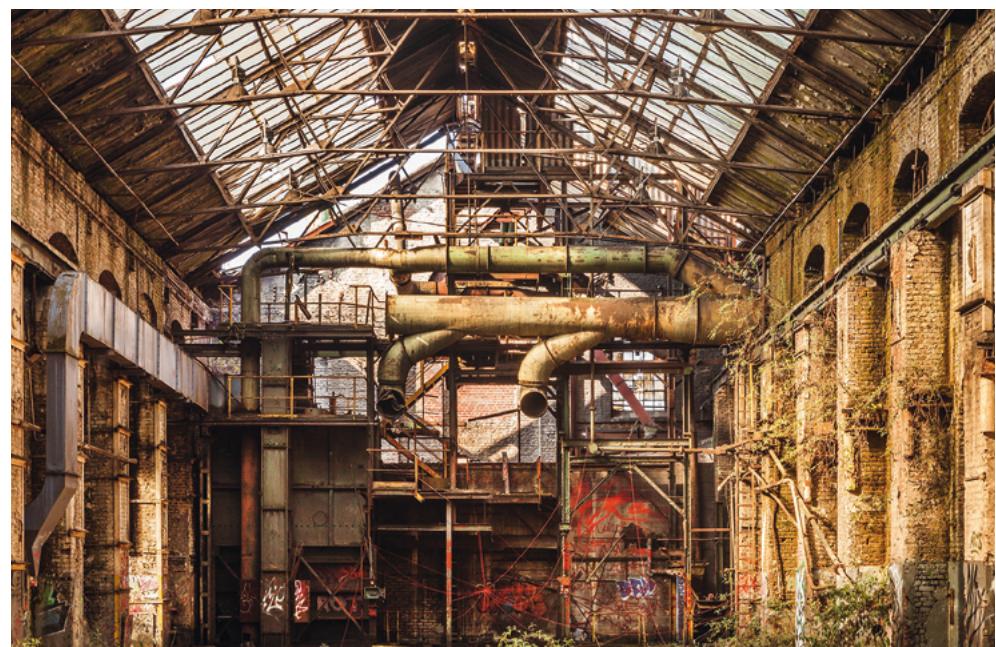
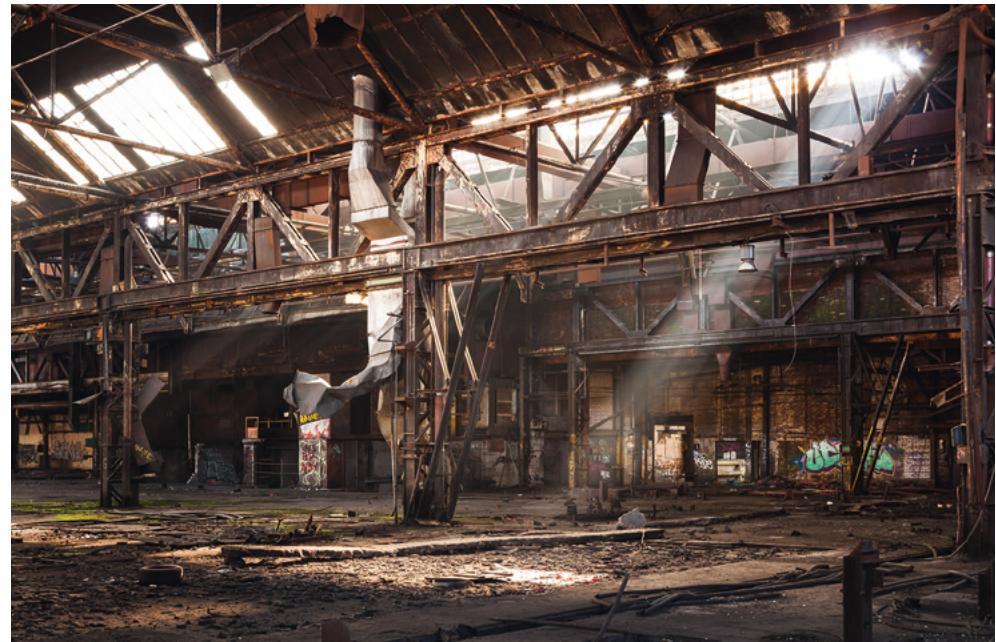
Abbildung 47:
Ablaufschema der nun
erfolgenden Nachbereitung



7.2 Modellstandort „SmartCityCologne“

Die RheinEnergie AG und die Stadt Köln haben, im Rahmen des Projektes „Smart-City - Cologne“ einen Projektantrag bei der EU für das Förderprogramm HORIZON 2020 eingereicht. Ziel ist eine Förderung von Bausteinen zum Klimaschutz unter Berücksichtigung der städtischen Oberziele Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit, Klima-/Umwelt- und Ressourcenschutz sowie die Sicherung der Lebensqualität.

Abbildung 48 und 49:
Vom Leerstand
zu HORIZON 2020?



Inhalte des Projekts

Der Förderantrag setzt auf den Ergebnissen des Werkstattverfahrens Mülheimer Süden inklusive Hafen auf. Im Rahmen der EU-Förderung sollen für das Projektgebiet fortschrittliche Technologien und (digitale) Services geschaffen werden, welche zu Effizienzsteigerungen in den Bereichen Energie, Mobilität (Personen und Güter) und intelligente Kommunikationstechnologien (IKT) führen. Die Lösungen sollen die sektorenübergreifende Integration von Daten-, Energie-, Personen- und Güterflüssen in den genannten Bereichen unterstützen. Die nachhaltigen und nutzerfreundlichen Technologien sind zu erproben und zur Marktreife zu entwickeln. Geeignete Geschäfts- und Finanzierungsmodelle sollen die Lösungen umsetzbar machen. Zudem soll an diesem Beispiel gezeigt werden, dass eine smarte und klimafreundliche Stadtentwicklung auch auf andere Stadtentwicklungsgebiete in Köln, aber auch in Europa replizierbar ist.

Einbeziehung
der Akteure

Im weiteren Verfahren wird eine Verzahnung zwischen dem geplanten Verfahren zur Erstellung des städtebaulichen Planungskonzeptes für den Mülheimer Süden und der Umsetzung des Projektes „SmartCityCologne“ vorgesehen unter Einbindung der interessierten Öffentlichkeit sowie der Grundstückseigentümer/innen und Erbbau-rechtsnehmer/innen im Mülheimer Süden.

Abbildung 50:
Jetzt ist Zeit



8. Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Werkstattverfahrens

Planungsteam

B+W

Das Planungsteam B+W bestand aus folgenden Personen:

- Prof. Julia Bolles-Wilson
- Prof. Peter Wilson
- Felipe Suárez Ballesteros
- Sebastian Becher
- Miguel Díaz González
- Angel Domínguez Pociello
- Stephanie Eickelmann
- Sven Henkel (*Modellbau*)
- Nina Rossmöller (*Modellbau*)
- Rachel Bentley (*Landschaftsarchitektur*)
- Stephan Bracht (*Landschaftsarchitektur*)
- Kathrin Kowalewski (*Verkehrsplanung*)
- Georg Wiemann (*Verkehrsplanung*)

Planungsteam

ksg

Das Planungsteam ksg setzte sich wie folgt zusammen:

- Prof. Johannes Kister
- Michael Boucke
- Anna-Katharina Koß
- Dea Gun Lee
- Andreas O.Kipar (*Landschaftsarchitektur*)
- Roberta Filippini (*Landschaftsarchitektur*)
- Ottavia Franzini (*Landschaftsarchitektur*)
- Susanne Gombert (*Landschaftsarchitektur*)
- Kornelia Keil (*Landschaftsarchitektur*)
- Michael Treutwein (*Landschaftsarchitektur*)
- Axel C. Springsfeld (*Verkehrsplanung*)

Beratungs- und
Begleitgremium

Als Beratungs- und Begleitgremium wurde die Lenkungsgruppe städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln im Verfahren eingesetzt. Diese war wie folgt besetzt:

- Franz-Josef Höing, *Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, Köln, als Vorsitzender der Lenkungsgruppe*
- Ute Berg, *Beigeordnete für Wirtschaft und Liegenschaft, Köln, als Stellvertreterin des Vorsitzenden*
- Karl Jürgen Klipper, *Vorsitzender des Stadtentwicklungsausschusses Köln Sprecher der CDU-Fraktion im Stadtentwicklungsausschuss Köln*
- Michael Frenzel, *Sprecher der SPD-Fraktion im Stadtentwicklungsausschuss Köln*
- Barbara Moritz, *Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Stadtentwicklungsausschuss Köln*
- Ralph Sterck, *Sprecher der FDP-Fraktion im Stadtentwicklungsausschuss Köln*
- Norbert Fuchs, *Bezirksbürgermeister Mülheim*
- Dr. Martina Albach, *Bezirksvertretung Mülheim*
- Alexander Lünenbach, *Bezirksvertretung Mülheim*
- Dr. Thomas Portz, *Bezirksvertretung Mülheim*
- Winfried Seldschopf, *Bezirksvertretung Mülheim*
- Prof. Gerd Aufmkolk, *wgf nürnberg, Fachexperte Grün- und Freiraumplanung*

- Jürgen Minkus, Architekt, Köln, Vorsitzender des Gestaltungsbeirats der Stadt Köln
- Christine Rutenberg, Sprecherin der Leitbildgruppe „Die attraktive Stadtgestalt“ Köln,
- Thomas Walbert, Baudepartement Kanton Basel-Stadt, Fachexperte Stadtplanung und -entwicklung
- Dr. Ulrich Soénius, Vertreter des Vereins Unternehmer für die Region Köln e. V.
- Prof. Albert Speer, Büro AS&P, Frankfurt a. M.
- Prof. Dr. Hartmut Topp, topp.plan Karlsruhe, Fachexperte Verkehrsplanung
- Sigurd Trommer, ehem. Präsident der Bundesarchitektenkammer, Fachexperte Stadtplanung und -entwicklung
- Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg, Fachexperte Stadtplanung und -entwicklung

Beteiligte Fachverwaltungen**Die Fachverwaltung wurde durch die folgenden Personen vertreten:**

- Anne Luise Müller, Leiterin des Stadtplanungsamtes, Köln
- Wolfgang Honecker, Stadtplanungsamt Köln
- Katharina Klemmt, Stadtplanungsamt Köln
- Elke Müsigmann, Stadtplanungsamt Köln
- Albrecht Scherer, Stadtplanungsamt Köln
- Till Scheu, Stadtplanungsamt Köln
- Maria Kröger, Leiterin des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik, Köln
- Günter Wevering, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Köln
- Dr. Thomas Werner, Stadtkonservator/Leiter des Amtes für Denkmalschutz und Denkmalpflege, Köln
- Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, Köln
- Angela Stolte-Neumann, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Köln
- Manfred Kaune, Leiter des Amtes für Landschaftspflege und Grünflächen, Köln
- Dr. Joachim Bauer, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, Köln
- Gerd Neweling, Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau, Köln
- Uwe Grimsehl, Amt für Brücken und Stadtbahnbau, Köln
- Karl-Heinz Merfeld, Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung, Köln
- Uwe Broda, Amt für Wirtschaftsförderung, Köln
- Knut Samsel, Polizeipräsidium Köln, Kriminalkommissariat Städtebauliche Kriminalprävention

Eigentümer und Erbpachtnehmer**Die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie Erbbaurechtsnehmerinnen und -nehmer im gekennzeichneten Planungsgebiet waren persönlich zur Teilnahme am Verfahren eingeladen:**

- Muharrem und Neriha Abdis
- Johannes J. Adams, *The New Yorker*
- Gil A. Bronner, Atelierhaus Deutz-Mülheimer-Straße 165
- Ulrich Beckmann, *beeline GmbH*
- Dusan und Smiljka Buzak
- Gottfried Eggerbauer, *G. Eggerbauer Bauprojektierung*
- Josef Esch, *Josef Esch Fonds-Projekt GmbH*
- Ilona Grenzemann-Hambüchen, *Moissl Bautaucher GmbH*
- Dr. Ingo Großwendt, *Rheinische Netzgesellschaft*
- Markus Grewe, *Wasser- und Schifffahrtsamt Köln*

- Dr. Margarete Haase, *Deutz AG*
- Fritz Hamacher, *Hamacher Projektentwicklungs GmbH*
- Wolfgang Heckner, *Heckner GmbH & Co Metallbau KG*
- Udo Klösgen, *NRW Urban GmbH & Co KG*
- Murat und Gülzan Koparan
- Mahmut und Nuren Köroglu
- Heinrich Mandt
- Lutz Mieruch, *Deutz DII Immoinvest GmbH*
- Irem Mursal
- Martin Muschik
- Maria-Cäcilia und Friedrich J. Ohren
- Bert Pannenbäcker, *Heipa Boote Pannenbäcker GmbH*
- Helmut Raßfeldt, *S RheinEstate GmbH*
- Christoph Röhrling
- Hans-Klaus Sander, *Kölner Schiffswerft Deutz GmbH*
- Herbert Schade, *Schade Auenweg Grundstücksgesellschaft GbR*
- Schiffswerft Bausch
- Ingo Schönfuß, *RheinEnergie AG*
- Elise Teitz, *KUNSTWERK e.V.*
- Luise und Bernhard Voigt
- Walter Weingarten
- Michael Wempe, *Wasser- und Schifffahrtsdirektion West*
- Henning Werker, *Stadtentwässerungsbetriebe Köln, AöR*

**Moderation des
öffentlichen Dialogs**

**Mit der Moderation des Dialogs im Rahmen des Werkstattverfahrens
war das Büro Zebralog GmbH & Co. KG, Bonn beauftragt:**

- Dr. Oliver Märker
- Julian Ermert
- Matthias Trénel
- Ania Zahn

Verfahrensmanagement

Das Management des Werkstattverfahrens erfolgte durch die Stadt Köln, Dezernat für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, Stadtplanungsamt.

9. Abbildungen und Quellen

Abbildungen

- Abb.1: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.2: Stadt Köln (2012)
Abb.3: Stadt Köln (2013)
Abb.4: Stadt Köln (2013)
Abb.5: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.6: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.7: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.8: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.9: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.10: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.11: Stadt Köln (2013), bearbeitet
Abb.12: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.13: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.14: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.15: Stadt Köln (2013)
Abb.16: Club L94 Landschaftsarchitekten GmbH, Köln (2012)
Abb.17: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.18: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.19: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.20: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.21: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.22: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.23: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.24: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.25: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
- Abb.26: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.27: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.28: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.29: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.30: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.31: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.32: Bolles+Wilson GmbH & Co. KG, Münster (2013)
Abb.33: Bolles+Wilson GmbH & Co. KG, Münster (2013)
Abb.34: Bolles+Wilson GmbH & Co. KG, Münster (2013)
Abb.35: Bolles+Wilson GmbH & Co. KG, Münster (2013)
Abb.36: Bolles+Wilson GmbH & Co. KG, Münster (2013)
Abb.37: Bolles+Wilson GmbH & Co. KG, Münster (2013)
Abb.38: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.39: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.40: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.41: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.42: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.43: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.44: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.45: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.46: KSG Architekten und Stadtplaner GmbH, Köln (2013)
Abb.47: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)
Abb.48: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.49: Christoph Seelbach, Köln (2014)
Abb.50: Stadt Köln, Stadtplanungsamt (2013)

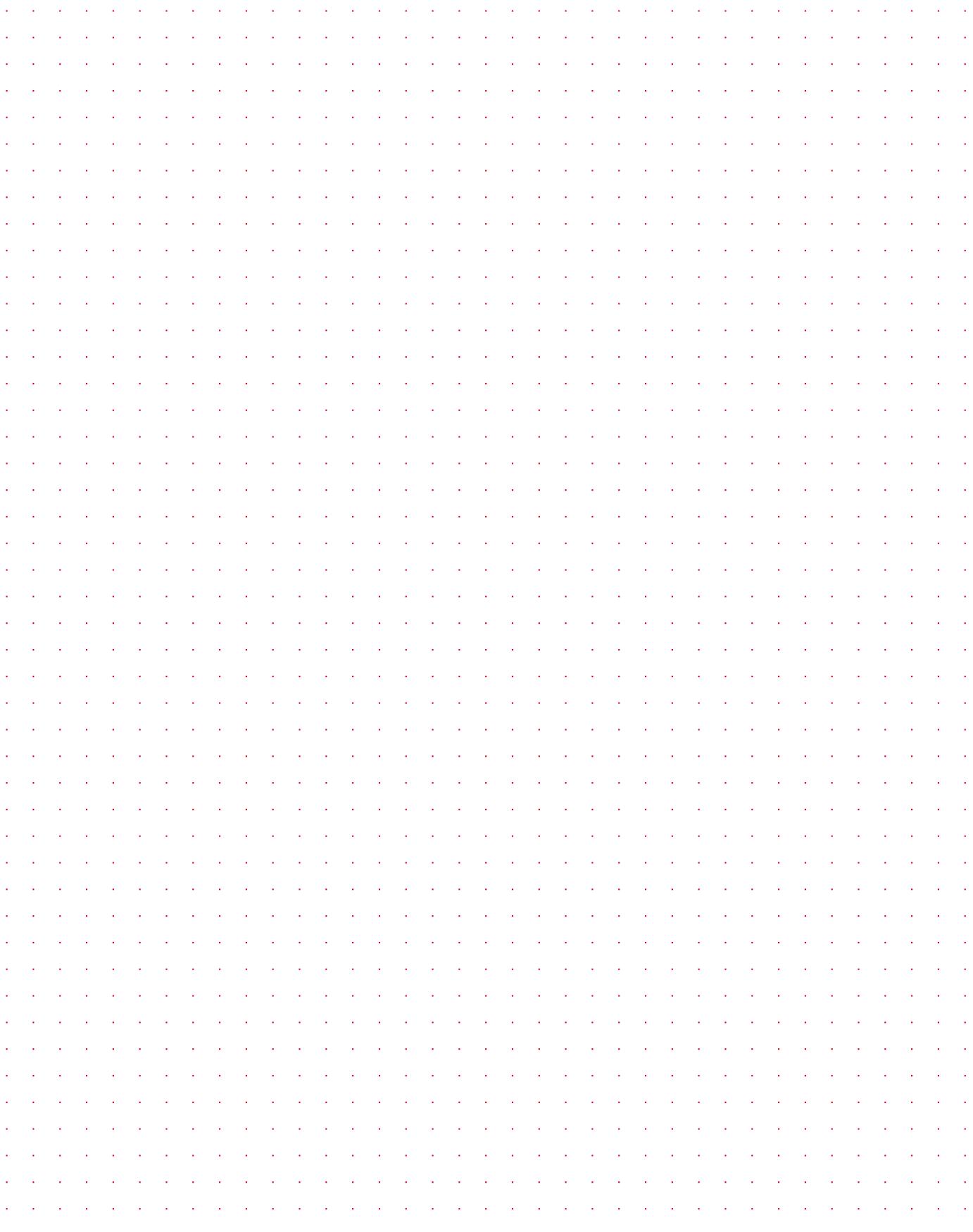
Quellenverweise

Kap. 2.2: Rheinische Industriekultur e.V. (Hg.) 2004: Rheinische Industriekultur. Köln. Letzte Aktualisierung 2014
URL: http://www.rheinische-industriekultur.de/objekte/koeln/Deutz_Muelheim-sued/deutz_muelheim_sued.html
Abruf am 12.02.2014

Notizen

A large grid of red dots on a white background, intended for handwritten notes. The grid consists of approximately 20 columns and 30 rows of dots.

Notizen



10. Impressum

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

Telefon 02 21/221-2 57 23
Telefax 02 21/221-2 24 50
stadtplanungsamt@stadt-koeln.de

www.stadt-koeln.de

Redaktion

Anne Luise Müller
Elke Müssigmann
Christoph Klanten



Der Oberbürgermeister

Stadtplanungsamt
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung
Thomas Zimmer, Köln

Titelfoto
Christoph Seelbach, Köln

Druck
Druckhaus Süd, Köln

