



Ehemaliger Güterbahnhof Köln-Mülheim / Schanzenstraße

Städtebauliches Werkstattverfahren als Mehrfachbeauftragung
für die Erarbeitung städtebaulicher und freiraumplanerischer Konzepte

Dokumentation

Impressum

Grundstückseigentümer/Auftraggeber:

OSMAB 2. Projekt GmbH, Rösrath

in Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt der Stadt Köln

Verfahrensbetreuung:

Arge Drey Stottrop, Köln

(Prof. Christl Drey, Stottrop Stadtplanung)

Köln, April 2016

Inhalt

Grußwort	4
Einführung	6
Ausgangssituation	8
Aufgabenstellung	16
Verfahren	17
Aufaktveranstaltung	19
Zwischenpräsentation	20
Abschlusspräsentation	21
Übersicht Entwürfe Zwischenpräsentation - Abschlusspräsentation	22
Ergebnisse	
RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur	24
Atelier Kempe Thill / Aardrijk Landschap & Spel	28
LIN Architects / TOPOTEK 1	30
Stefan Schmitz BDA / Lill + Sparla / Synergon	32
Ausblick	34
Beteiligte	36

Grußwort

Vom traditionsreichen Industriestandort zum attraktiven Gewerbequartier



Sehr geehrte Damen und Herren,

Felten & Guillaume sowie das Carlswerk waren und sind in Köln seither bekannte Begriffe. Als Pionier der Industrialisierung zog das Draht- und Seilwerk aus der engen Kölner Altstadt ins damals selbstständige Mülheim und trug so zur Entwicklung eines aufstrebenden Industrie- und Gewerbebestandes im Kölner Norden bei. Der Güterbahnhof spielte beim Transport der Erzeugnisse eine entscheidende Rolle.

Felten & Guillaume wurde inzwischen übernommen und die Draht- und Kabelproduktion deutlich reduziert. Dass das Carlswerk dennoch nach wie vor als innovativer Gewerbebestandort bekannt ist, liegt vor allem an den dort angesiedelten Unternehmen aus den Bereichen Medien und Kreativwirtschaft sowie an den vorhandenen kulturellen Einrichtungen. Diese Mischung ist es, die ein lebendiges, urbanes und zukunftsfähiges Gewerbequartier schafft.

Genau das soll mit dem nun zu realisierenden städtebaulichen Konzept auf dem ehemaligen Güterbahnhof fortgesetzt und vervollständigt werden. Für die Attraktivität des Quartiers soll neben dem anspruchsvollen städtebaulichen Konzept und einer ansprechenden Architektur vor allem der öffentlich zugängliche Platz mit seiner qualitätvollen Freiraumgestaltung sorgen. Er stellt das Bindeglied zu den angrenzenden Quartieren an der Schanzenstraße und an der Keupstraße dar. Durch eine attraktive Fußwegeverbindung über die Stadtbahn soll zudem das bisher stark abgetrennte Viertel um die Berliner Straße besser angebunden werden.

Damit die genannten Qualitäten geschaffen werden können, sind von unserer Seite Investitionen erforderlich. Diese nehmen wir jedoch gerne in Kauf, denn die Anforderung nach Urbanität und einem qualitätvollen Städtebau sowie einer immobilienwirtschaftlich nachhaltigen Realisierbarkeit sind für uns kein Widerspruch. Vielmehr bedingen sich beide Aspekte gegenseitig. Dies können wir aus unserer langjährigen Erfahrung bestätigen, bei der auch die Umnutzung von ehemaligen Industriestandorten eine wichtige Rolle spielt.

Wir sind glücklich, dass im Rahmen des Werkstattverfahrens mit dem Entwurf von RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur ein Konzept ausgewählt wurde, welches auf einem breiten Konsens beruht. Nun freuen wir uns darauf, ein neues Stück Stadt im Herzen von Mülheim zu entwickeln!



Anton Mertens
Vorsitzender der OSMAB Holding AG

Der ehemalige Güterbahnhof Mülheim: Eine Chance für neue Arbeitswelten!

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor über 30 Jahren rangierte die letzte Lok auf dem Gelände des alten Güterbahnhofs Mülheim. Seitdem wurden zahlreiche Ideen zur Umnutzung des brachliegenden Areals entwickelt – und wieder verworfen. Von städtebaulichen Rahmen- und Entwicklungskonzepten über Wettbewerbsverfahren bis zu informelle Planungen im Rahmen von Workshops und Initiativen reicht das planerische Repertoire. Keines der Konzepte ließ sich auf der 5,6 ha großen Fläche realisieren, trotz ihrer zentralen Lage in Mülheim und ihrer guten Erschließung.

Mit dem jüngsten Eigentümerwechsel stand nun abermals die Frage der Nutzung der Fläche und der Konzeptfindung im Raum. Selbstverständlich sollte die Stadtgesellschaft in diesen Prozess eingebunden werden.

Mit dem gewählten Verfahren einer städtebaulichen Werkstatt, die von einem Beratungs- und Begleitremium bestehend aus Anliegern, Interessengemeinschaften, Sachverständigen, Politik, Verwaltung und Fachpreisrichtern unterstützt wurde, sowie der Einbindung der interessierten Öffentlichkeit in drei Veranstaltungen konnte eine gemeinsame Strategie für den Güterbahnhof gefunden werden. Die Entwicklung innovativer Arbeitswelten sowie eines gemischt genutzten Quartiers im südlichen Betrachtungsraum war die Aufgabe – und sie ist erfolgreich bewältigt worden!

Mit dem Konzept von RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur wurde ein anspruchsvoller Entwurf ausgewählt, der wie keine andere Arbeit respektvoll mit der denkmalgeschützten Bestandsbebauung an der Schanzenstraße umgeht und die Wege- und Blickbezüge aus der Umgebung aufnimmt. Der zentrale Freiraum schafft Qualitäten, bindet die Quartiere zusammen und lässt alle Baufelder des Quartiers gleichermaßen davon profitieren.



Durch seine integrierte Lage in unmittelbarer Nähe zum erfolgreichen Gewerbequartier Schanzenstraße eignet sich der ehemalige Güterbahnhof optimal zur Realisierung neuer, urbaner Arbeitswelten. Sie gehören zu einer lebendigen und attraktiven Stadt neben Wohnen und Kultur dazu.



Franz-Josef Höing
Beigeordneter der Stadt Köln

Einführung

Vor gut 30 Jahren wurde der Güterbahnhof Köln-Mülheim stillgelegt. Aufgrund seiner zentrale Lage und der damit einhergehenden städtebaulichen Prägnanz wurden in den darauffolgenden Jahren vielfältige Nutzungs- und Planungskonzepte für die Fläche entwickelt und diskutiert. Für den Norden des ehemaligen Güterbahnhofs entstand zwischenzeitlich ein rechtskräftiger Bebauungsplan für gewerbliche Nutzungen.

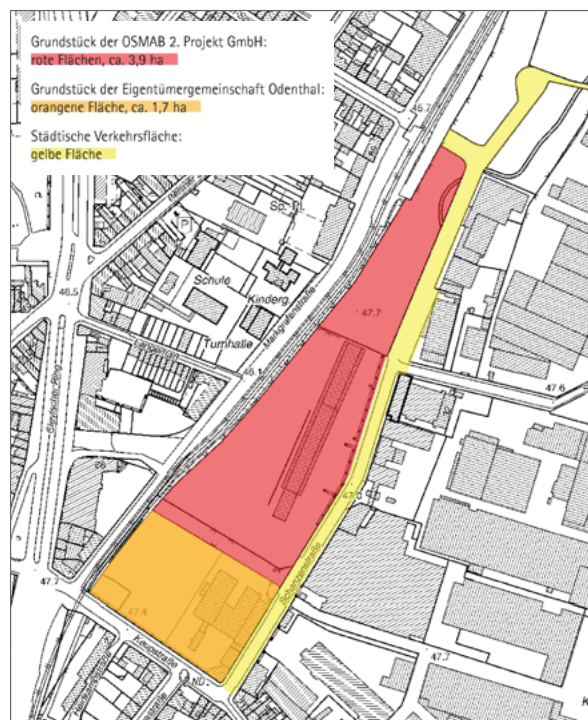
Im Sinne der Leitgedanken des Programms Mülheim 2020 soll der zentrale und geschichtsträchtige Standort im industriell geprägten Mülheim nun vorrangig als ein zukunftsfähiger Ort der Arbeit entwickelt werden. Mit seiner Lage zwischen den gewachsenen Stadtteilen Mülheims, der lebendigen Keupstraße und dem wichtigen Medien- und Gewerbestandort Schanzenstraße stellt die Fläche ein städtebauliches Bindeglied mit hervorragenden Standortqualitäten dar.

Die OSMAB 2. Projekt GmbH (OSMAB Holding AG), Projektentwickler aus Rösrath, hat einen Großteil der Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs erworben und plant dort die Entwicklung vornehmlich gewerblicher Nutzungen, wie Büros und ein Hotel. Eine ergänzende Wohnnutzung wurde von der Eigentümerin, unter anderem aus Lärmschutzgründen, nicht gewünscht.

Das südlich angrenzende Kopfgrundstück an der Keupstraße gehört einer Eigentümergesellschaft, vertreten durch die Odenthal Vermögensverwaltung (OVV), die eine gemischt genutzte Entwicklung des Geländes plant.

Aufgrund der zentralen Bedeutung für die Entwicklung Mülheims sollten im Rahmen eines städtebaulichen Werkstattverfahrens unter Einbindung von Öffentlichkeit, Anliegern und Experten alternative städtebauliche und freiraumplanerische Konzepte erarbeitet werden. Ziel des Verfahrens war die Auswahl eines Konzeptes als Grundlage für die weitere Bauleitplanung.

Die im Stadtteil bislang diskutierten Forderungen und Qualitätsansprüche, vor allem zur Aufhebung der Trennwirkung der Fläche und zur anspruchsvollen Gestaltung eines lebendigen Stadtraums mit unterschiedlichen Nutzungsbausteinen, waren Bestandteil der Aufgabenstellung des Werkstattverfahrens.



Eigentumsverhältnisse



Lage im Stadtgebiet (rot umgrenzte Fläche)

Ausgangssituation

Plangebiet

Das Plangebiet auf der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Mülheim umfasst die beiden zusammenhängenden Grundstücke der OSMAB (ca. 3,9 ha) und der Eigentümergemeinschaft Odenthal (ca. 1,65 ha) mit einer Gesamtgröße von 5,55 ha. Es wird begrenzt von der Keupstraße im Süden, der Schanzenstraße und Peter-Huppertz-Straße im Osten, der Fortsetzung der Von-Sparr-Straße im Norden sowie der Stadtbahntrasse der Linie 4 im Westen.

Abgesehen von der Bebauung auf dem südlichen Grundstück liegt das Plangebiet brach. Die Nutzung des Güterbahnhofs Mülheim wurde etwa 1980 aufgegeben und die vorhandenen Gleisanlagen demontiert. Anschließend wurden die Bahnflächen – mit Ausnahme einer noch betriebsnotwendigen Teilfläche im Nordosten – gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) freigestellt. Auch die ehemalige Güterhalle im zentralen Bereich des Plangebiets wurde bereits abgerissen.

Umfeld

Die Keupstraße stellt bisher die Haupteingangssituation zum Plangebiet dar. Ein weiterer bedeutsamer Zugang wird künftig durch die Verknüpfung der Von-Sparr-Straße mit der Schanzenstraße (Peter-Huppertz-Straße) entstehen. Die genannten Straßen dienen zudem als Haupterschließung des Plangebietes, über die eine städtebauliche Verknüpfung mit der Umgebung erfolgt. Nach Westen ist die Fläche bisher durch die Barriere der Stadtbahntrasse und der parallel verlaufenden planfestgestellten Ausgleichsfläche von den benachbarten Quartieren abgeschnitten.

Die einzelnen Quartiere der Umgebung sind durch ihren sehr unterschiedlichen Charakter geprägt. Sie lassen sich wie folgt beschreiben:

- Die Keupstraße mit ihrer kleinteiligen Blockrandstruktur, insbesondere der Bereich südöstlich des Plangebiets, ist das lebendige Zentrum eines überwiegend von türkischstämmigen Bewohnern geprägten Quartiers.
- Das Gebiet an der Schanzenstraße im Osten des Plangebiets ist geprägt von besonderer Industrie- und Gewerbearchitektur. Ein Großteil der Gebäude ist inzwischen umgenutzt worden. Dazu zählen unter anderem die denkmalgeschützten ehemaligen Verwaltungsgebäude der Firma Felten & Guillaume unmittelbar gegenüber dem Plangebiet. Das Quartier ist heute vor allem ein attraktiver Gewerbestandort für Unternehmen aus den Bereichen Medien und Kultur.
- Im Westen des Plangebiets befindet sich das gründerzeitliche Stadtviertel rund um die Berliner Straße. Der Bereich um die Markthalle und den Kulturbunker stellt das belebte Zentrum des Viertels dar.
- Unweit des Plangebiets im Süden befindet sich das Bezirkszentrum Mülheims rund um den Wiener Platz und die Frankfurter Straße. Gegenüber den Stadtteilzentren Berliner Straße und Keupstraße besitzt dieses aufgrund des übergeordneten Einzelhandelsangebots einen wesentlich größeren Einzugsbereich.



Historische Entwicklung

Die Anfänge des Ortes Mülheim am Rhein, dessen Name sich von den Mühlen am Strunderbach ableitet, gehen bis ins 9. Jahrhundert zurück. Im Jahr 1815 gelangte Mülheim an das Königreich Preußen und wurde Sitz des Kreises Mülheim in der Rheinprovinz. In der Folge entwickelte sich die Stadt zu einem bedeutenden Industriestandort. Trotz starken Widerstands in der Bevölkerung wurde die Stadt Mülheim 1914 nach Köln eingemeindet.

Im Jahr 1874 wurde die in der Kölner Altstadt gegründete Seilerei Felten & Guillaume an die Schanzenstraße im damals selbstständigen Mülheim verlagert. In den folgenden Jahren entstand hier eines der größten Industriegebiete im Kölner Norden und in der Folge auch der Güterbahnhof Mülheim, welcher Bestandteil der Köln-Mindener Eisenbahn war.

Ende der 1970er Jahre wurde die Produktionstätigkeit des Werks vor Ort durch Betriebsverlagerungen weitgehend eingestellt. Erst Anfang der 1990er Jahre begann mit der Umnutzung des Elektrizitätswerks zur Veranstaltungshalle E-Werk eine bis heute andauernde Revitalisierung großer Teile der meist unter Denkmalschutz stehenden Industrieanlagen. Als Nachfolger von Felten & Guillaume produziert die DWK Drahtwerk Köln GmbH nach wie vor am Standort und plant ihren Betrieb innerhalb des eigenen Firmengeländes weiter zu vergrößern.

Im Jahr 2004 ereignete sich in der Keupstraße ein Nagelbomben-Attentat, bei dem 22 Menschen verletzt wurden. Als Zeichen der Solidarität und der Erinnerung fand im Juni 2014 auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs und in der Keupstraße das erste Birlikte-Festival statt.



Historisches Luftbild Carlswerk

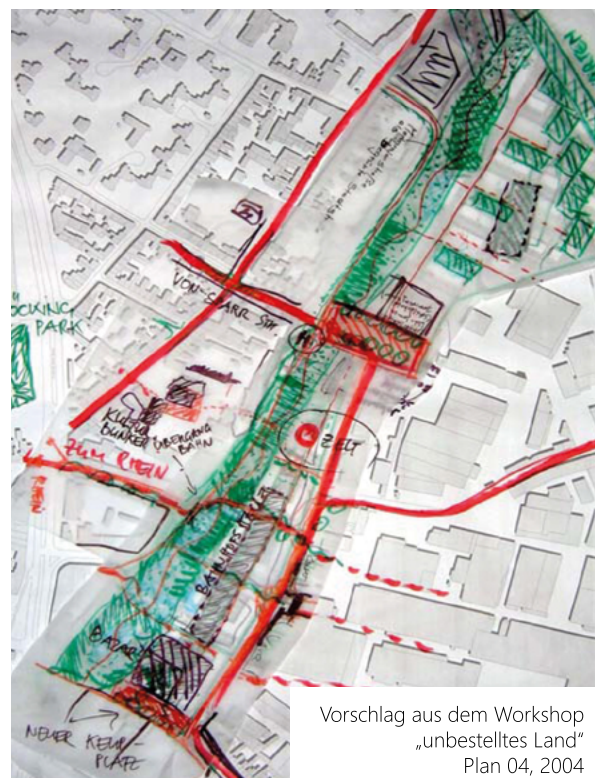
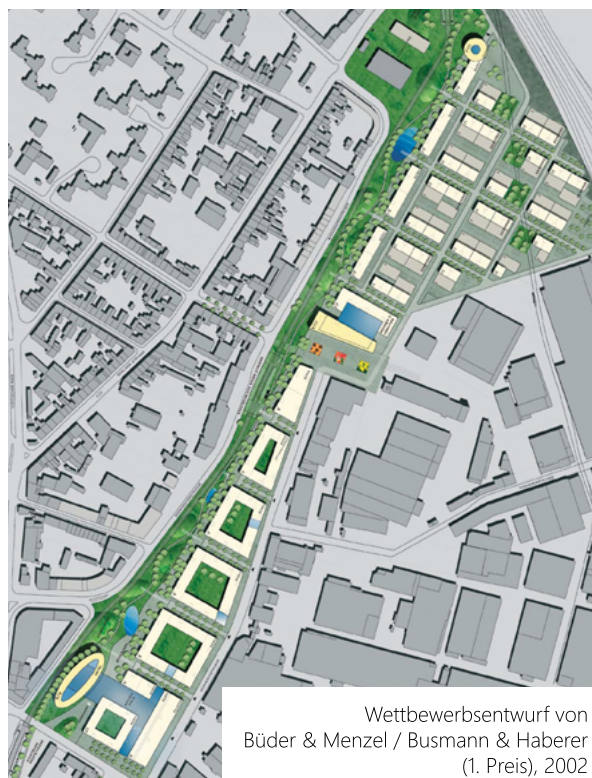
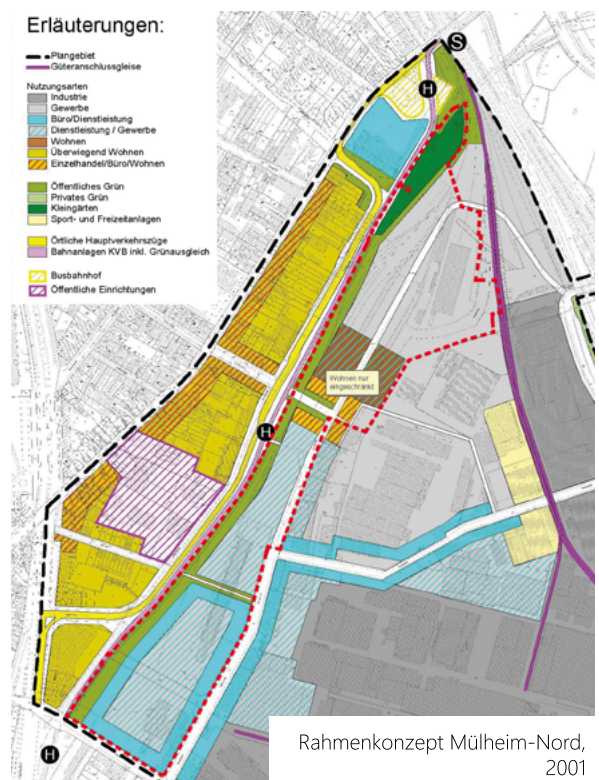
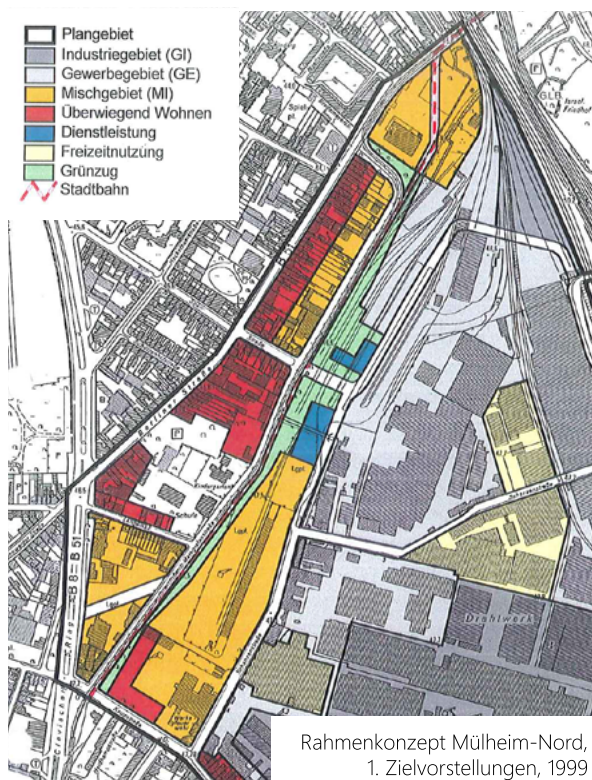
Planungsgeschichte

Bereits im Oktober 1981 hat der Rat der Stadt Köln das Entwicklungskonzept Mülheim-Nord beschlossen, das die nachfolgende Grundlage der umfassenden Sanierungstätigkeit (bis 2004) war. Danach war eine gewerbliche Nutzung des Bahnareals vorgesehen. Die Fläche wurde Teil des beschlossenen Sanierungsgebietes.

Im Jahr 2001 erfolgte die Verabschiedung des Rahmenkonzepts für Mülheim-Nord mit dem Ziel einer Industrie- und Gewerbeentwicklung, der Ansiedlung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen, aber auch mit einer untergeordneten Wohnnutzung auf der Fläche.

2002 wurde auf Grundlage des Rahmenkonzepts ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, aus dem die Arbeitsgemeinschaft Büder & Menzel / Busmann & Haberer aus Köln als 1. Preisträger hervorging. Aufgrund einer geänderten Marktsituation konnte der vorgesehene Bürostandort seinerzeit nicht realisiert werden.

In den folgenden Jahren wurden in verschiedenen Workshops von Akteuren aus dem Stadtteil informelle Planungskonzepte für die Fläche entwickelt. Dazu zählt zum einen der Workshop „Unbestelltes Land“ im Rahmen der Biennale Plan 04 im Jahr 2004, in dem unter anderem eine großzügige Grünfläche auf dem Gelände skizziert wurde. Die Initiative Nachbarschaft Köln-Mülheim-Nord e.V. führte daran anknüpfend zwischen 2010 und 2012 mit Mülheimer Bürgerinnen und Bürgern sowie mit Unterstützung von Architekten und Stadtplanern mehrere Veranstaltungen zur Entwicklung weiterer Planungsideen durch. Hierbei wurden insbesondere die Durchwegung und Vernetzung des Gebietes mit dem Stadtteil sowie kleinräumige Entwicklungs- und Freiflächen vorgeschlagen. Leitgedanke bei all diesen Konzepten war es, ein urbanes gemischtes Stadtquartier zu entwickeln, dessen kleinteilige Struktur auch Wohnen ermöglicht.



Zur Bewältigung der verschiedenen neuen Fragestellungen wurden in den Jahren 2009 und 2010 Workshops und Abstimmungstermine zwischen Eigentümern, Stadtverwaltung, Planern und Fachgutachtern durchgeführt. Als Ergebnis wurde vom Büro ASTOC Architects and Planners aus Köln ein weiteres städtebauliches Entwicklungskonzept erarbeitet, das als Grundlage für die Bauleitplanung dienen sollte. Gemäß der in diesem städtebaulichen Entwicklungskonzept vorgeschlagenen Abgrenzung wurde 2014 für den nördlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs der Bebauungsplan „Schanzenstraße Nord“ aufgestellt. Für den südlichen Bereich konnte bis heute keine der verschiedenen Planungen umgesetzt werden.

Im Jahr 2013 erwarb der Immobilienentwickler OSMAB den größten Teil des Geländes von der Firma Aurelis mit der Absicht, hier einen Büro- und Gewerbestandort mit einem Hotel zu entwickeln. OSMAB erklärte sich bereit, in enger Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt ein städtebauliches Werkstattverfahren als sogenanntes kooperatives Gutachterverfahren für das Areal durchzuführen. Dieses Verfahren begann im Sommer 2014 mit einem Anliegerworkshop sowie einer ersten Ämterbeteiligungsrunde. Für den Spätherbst 2014 war das Auftaktkolloquium angesetzt.

Im November 2014 wurde das Verfahren unterbrochen, im September 2015 konnte es fortgeführt werden.



Entwurf aus dem Städtebaulichen
Entwicklungskonzept von
ASTOC Architects and Planners, 2010



Entwurf für einen Konzern
RKW / Lill + Sparla, August 2015

Aufgabenstellung

Leitidee und Planungsziele

Für das städtebauliche Werkstattverfahren waren unter dem Leitbild der „Mülheimer Komposition“ intelligente, flexible und auch experimentelle Konzepte und Entwürfe gefordert, die dem Charakter des Standortes entsprechen. Im Einzelnen waren damit folgende Leitgedanken und Planungsziele verknüpft:

- Entwicklung eines schlüssigen städtebaulichen Gesamtkonzeptes, das dennoch eine unabhängige Entwicklung des nördlichen und des südlichen Teilbereichs und anderer Einzelprojekte ermöglicht,
- Berücksichtigung des städtebaulichen und architektonischen Kontextes, mit seinen sehr unterschiedlichen Quartieren, Nutzungen, Maßstäben, Kubaturen und Atmosphären, inklusive der benachbarten Industriebetriebe,
- Überwindung der Trennwirkung des Gebietes und Vernetzung mit Mülheim Nord, dem Gewerbegebiet Schanzenstraße, den westlichen Stadtvierteln und dem Rheinufer,
- Entwicklung eines attraktiven urbanen Stadtquartiers mit einer überwiegenden Gewerbenutzung,
- Entwicklung eines öffentlich nutzbaren Stadtraums und qualitätsvoller Freiräume, als neue Orte der Begegnung, der Kommunikation und des vielfältigen Lebens im Stadtteil,
- Schaffung einer dem Standort und dem angestrebten gewerblichen Nutzungsprofil angemessene Dichte und Wirtschaftlichkeit,
- Gliederung in qualitätsvolle Teilräume, die auch für sich stehen und eigene Adressen bilden können als „städtebauliche Module“,
- Städtebauliche und funktionale Aufwertung der markanten Eingangssituation Markgrafenstraße/Keupstraße mit einer urbanen Mischnutzung,
- Städtebauliche Akzentuierung der Eingangssituation Schanzenstraße/Keupstraße, z.B. durch einen großzügigen stadträumlichen Auftakt als öffentlicher Platz oder Grünfläche,
- Ermöglichung einer sinnvollen schrittweisen Entwicklung, einschließlich der Freiräume.

Nutzungen und Bausteine

Auf dem OSMAB-Grundstück sollten gewerbliche Nutzungen in Form von Büroflächen und Dienstleistungsunternehmen Platz finden. Darüber hinaus war hier ein Hotelkomplex inklusive einem Gastronomie- und Wellnessbereich zu integrieren.

Auf dem Grundstück der Eigentümergemeinschaft war als Erweiterung des Stadtteilzentrums Keupstraße eine Mischnutzung aus u.a. Büro- und Einzelhandelsnutzungen, Wohnen sowie einer Kindertagesstätte vorzusehen.

Als Adressbildung für das Quartier war ein besonderer Platz- oder Freiraum gewünscht. Zur Orientierung wurde hierfür eine Fläche von 5.000 m² vorgeschlagen.

Die erforderlichen Stellplätze sollten möglichst in Tiefgaragen untergebracht werden.

Bauliche Dichte

Die Vorgaben für die bauliche Dichte orientierten sich sowohl an den Realisierungsabsichten der Eigentümer, als auch an den Obergrenzen gemäß § 17 Baunutzungsverordnung (BauNVO).

Demnach war auf dem Grundstück der OSMAB eine Brutto-Grundfläche (BGF) von ca. 110.000 m² (einschließlich der Hotelnutzung, ohne Untergeschosse) vorgesehen. Für das südliche Grundstück der Eigentümergemeinschaft sollte eine BGF von ca. 30.000 m² angestrebt werden.

Verfahren

Verfahrensart

Auf Grundlage der beschriebenen Aufgabenstellung wurden im Rahmen des städtebaulichen Werkstattverfahrens als Mehrfachbeauftragung die folgenden vier Planungsteams aus Stadtplanern/Architekten und Landschaftsarchitekten mit der Entwicklung städtebaulicher und freiraumplanerischer Konzepte beauftragt:

- Atelier Kempe Thill / Aardrijk Landschap & Spel (Rotterdam, NL)
- LIN Architects / TOPOTEK 1 (Berlin)
- RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur (Düsseldorf)
- Stefan Schmitz BDA / Lill + Sparla / Synergon (Köln)

Beurteilung

Um die städtebaulichen Konzepte zu bewerten und eine Arbeit oder mehrere Arbeiten als Grundlage für die weitere Planung zu empfehlen, wurde ein Beratungs- und Begleitgremium eingerichtet. Der stimmberechtigte Teil des Beratungs- und Begleitgremiums bestand aus externen Architekten/Stadtplanern/Landschaftsarchitekten sowie aus Vertretern der Verwaltung, der Politik und der Grundstückseigentümer. Zusätzlich wurden Experten beteiligt, wie Sachverständige, Fachplaner, Anlieger und Interessensvertreter des Stadtteils. Alle Beteiligten des Werkstattverfahrens sind am Ende dieser Dokumentation aufgeführt.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde eng in das Planungsverfahren einbezogen. Im Rahmen von drei öffentlichen Veranstaltungen (Auf-taktveranstaltung, Zwischenpräsentation, Abschlusspräsentation) erhielten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, direkt mit den Planungsteams in einen Dialog zu treten und Anregungen und Hinweise zu geben. So wurden die Arbeiten insbesondere nach der Zwischenpräsentation auf Grundlage der Anregungen der Öffentlichkeit und des Beratungs- und Begleitgremiums überarbeitet.

Da das Ergebnis des Werkstattverfahrens als Grundlage für die Bauleitplanung dienen soll, wurden die öffentliche Zwischen- und Abschlusspräsentation als frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) gewertet.



Auftaktveranstaltung



Zwischenpräsentation



Abschlusspräsentation



Auftaktveranstaltung

Am 30. Oktober 2015 fand die Auftaktveranstaltung des städtebaulichen Werkstattverfahrens im Palladium Köln unweit des Plangebiets statt.

Hierbei wurde zunächst am Nachmittag eine Ortsbegehung mit den Planungsteams sowie dem Beratungs- und Begleitgremium durchgeführt.

Im Anschluss fanden eine erneute Einführung in die Aufgabenstellung sowie eine Rückfragerunde und Diskussion statt.

Im öffentlichen Teil der Auftaktveranstaltung am Abend stellten sich - nach einer Erläuterung der Aufgabenstellung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern - die Planungsteams vor.

Im Anschluss an die Präsentationen der Büros wurden seitens der Bürgerschaft Rückfragen gestellt und Anregungen gegeben.

Aufgrund der von der Öffentlichkeit angesprochenen Themen wurden im Rahmen einer internen Nachberatung des Beratungs- und Begleitgremiums folgende allgemeine Empfehlungen an die Planungsteams formuliert:

- Die sich zum Teil widersprechenden Interessen der Beteiligten sind deutlich formuliert worden. Insbesondere die unterschiedliche Auffassung zum Thema Wohnen auf dem OSMAB-Grundstück ist ausführlich diskutiert worden. Aufgabe der Teams ist es, sich mit ihren Entwürfen deutlich zu positionieren und ihre Vorschläge und Konzepte mit guten Argumenten zu unterfüttern.
- Das Thema „Arbeit der Zukunft“ soll noch stärker im Mittelpunkt der inhaltlichen Profilierung und Auseinandersetzung mit dem OSMAB-Grundstück stehen. Wie sehen die Arbeitsplätze der Zukunft aus? Wie kann neues Arbeiten gestaltet werden? Es soll ein qualitativ hochwertiges Umfeld für zukunftsorientierte Arbeitsplätze entstehen. Dieses Thema gilt es zu forcieren.
- Das Thema Wohnen wird auf dem südlichen Grundstück der Eigentümergemeinschaft möglich werden. In welchem Umfang und inwieweit eine weitere Mischung verträglich ist, sollen die Entwürfe ausloten.
- In der ersten Ideenphase soll durchaus mutig entworfen werden. Zur Zwischenpräsentation wird dann jeweils ein klares und deutliches Votum des Beratungs- und Begleitgremiums zu den einzelnen Vorschlägen erfolgen, so dass die Konzepte zielgerichtet weiter konkretisiert und angepasst werden können.

Zwischenpräsentation

Die Zwischenpräsentation fand am 20. November 2015 im The New Yorker Dock One in Köln-Mülheim statt.

Darin präsentierten die Planungsteams ihre Entwürfe zunächst vor dem Beratungs- und Begleitgremium. Jeweils im Anschluss konnte das Gremium Rückfragen an die Teams stellen.

Am späteren Nachmittag zog sich das Beratungs- und Begleitgremium zurück, um Hinweise für die Überarbeitung der Entwürfe zu formulieren. In dieser Zeit standen die Planungsteams vor Ihren Arbeiten bereit, um der interessierten Öffentlichkeit Gelegenheit für Fragen und Anregungen zu geben.

In der öffentlichen Abendveranstaltung präsentierten die Planungsteams erneut ihre Entwurfsarbeiten. Anschließend konnten im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern Rückfragen gestellt, Anregungen gegeben und offene Punkte diskutiert werden.

Neben entwurfsbezogenen Denkanstößen an die einzelnen Planungsteams wurden seitens des Beratungs- und Begleitgremiums folgende allgemeine Denkanstöße gegeben:

- Die Unterschiedlichkeit und das jeweils Typische der vier Entwürfe soll beibehalten werden.
- Das vorgegebene Mengengerüst (BGF) der Nutzungen soll jeweils auf den beiden Grundstücken in allen vier Arbeiten nachgewiesen werden. Alle sollen die in der Aufgabenstellung vorgegebenen Baumassen abbilden und nachweisen.
- Die Arbeiten sollen darüber hinaus Aussagen machen, welchen gestalterischen und nutzungsbezogenen Charakter die jeweiligen Freiräume haben sollen. Zudem soll die Aussage getroffen werden, ob sie öffentlich nutzbar/zugänglich sind und zwar zunächst unabhängig von der Eigentumsfrage.
- Die Erschließungssituationen müssen präzisiert werden. Wo wird gegangen, wo fahren Radfahrer, wo ist die Pkw-Erschließung, wo liegen die Tiefgaragenzufahrten?

- Der Standort und die Planung des Hotels mit seiner beabsichtigten Größe sollen in den Entwürfen Berücksichtigung finden.
- Die Arbeiten sollen aufzeigen, wie die neuen Arbeitswelten in der Stadt aussehen. Wie werden sie organisiert und gestaltet, was sind realistische Trakttiefen, wie sehen die Gebäude aus?
- Es soll ein realistisches Abbild geliefert werden, wo Wohnen aufgrund der Lärmsituation möglich ist und wo nicht.
- Das Denkmal zu den Anschlägen des NSU in der Keupstraße und in der Probsteigasse soll im Freiraumkonzept verortet werden.

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden folgende Anregungen an die Planungsteams formuliert:

- Der zentrale Freiraum des Quartiers soll möglichst für alle Generationen und Bevölkerungsgruppen nutzbar und auch abends belebt sein.
- Es fehlen die Erschließungskonzepte. Diese müssen in der nächsten Stufe nachgewiesen werden.
- Soziale Anforderungen und der Strukturwandel sollen mehr Beachtung finden. Dazu empfiehlt ein Bürger, das Programm „Mülheim 2020“ zu Rate zu ziehen.
- Die Setzung des Hotels wird hinterfragt, da es hierzu noch keinen politischen Beschluss gibt. Ein Bürger schlägt vor, dass die Büros jeweils ein zweites Szenario entwerfen, welches ohne die konkrete Hotelplanung auskommt.
- Die vorgestellten Entwürfe sind zu wenig auf die lokalen Anforderungen der Mülheimer Bevölkerung ausgerichtet. Diese sollten stärker Berücksichtigung finden.
- Trotz des dargestellten Schutzanspruches der Drahtwerke wird wiederholt auf den Wohnungsbau als ebenfalls elementaren Bedarf im Stadtteil verwiesen.

Abschlusspräsentation

Erneut an einem anderen Veranstaltungsort, dem Congress-Centrum Ost Koelnmesse/KölnKongress, fand am 11. Dezember 2015 die Abschlusspräsentation des städtebaulichen Werkstattverfahrens statt.

Um den teilnehmenden Planungsteams eine erneute doppelte Vorstellung Ihrer Entwurfsarbeiten zu ersparen, wurden die Entwurfsarbeiten sowie die jeweiligen Vorprüfgergebnisse in der internen Sitzung des Beratungs- und Begleitgremiums durch die Verfahrensbetreuung vorgestellt.

Anschließend fanden eine vergleichende Diskussion der Arbeiten sowie die Formulierung von Beurteilungspunkten statt.

Parallel standen die Planungsteams der interessierten Öffentlichkeit - wie bereits im Rahmen der Zwischenpräsentation - für Rückfragen und Anregungen vor ihren Plänen zur Verfügung.

Die öffentliche Veranstaltung am Abend begann zunächst mit einer Präsentation der Entwürfe durch die einzelnen Planungsteams. Anschließend bestand die Gelegenheit für Verständnisfragen.

Um eine konzentrierte Beteiligung zu den einzelnen Arbeiten zu ermöglichen und dadurch konkrete Hinweise zu generieren, diskutierten die Bürgerinnen und Bürger im nächsten Schritt mit den entsprechenden Planern sowie jeweils einem zugeordneten „Paten“ aus dem Beratungs- und Begleitgremium. Dieser hielt die Anregungen schriftlich fest und stellte sie in der anschließenden erneuten internen Gremiumssitzung vor.

Zwei grundsätzliche Themen wurden bei allen vier Arbeiten kritisiert: Dies war zum einen die Vorfestlegung und Verortung der Hotelnutzung und zum anderen der als zu klein erachtete Wohnanteil. Das Beratungs- und Begleitgremium sah seine Einschätzung vom Nachmittag dadurch jedoch nicht in Frage gestellt.

Das Gremium empfahl einstimmig, die Entwicklung des Plangebietes auf der Grundlage des Entwurfs von **RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur** weiter zu verfolgen.

Im Anschluss stellte der Vorsitzende des Beratungs- und Begleitgremiums, Herr Prof. Wachten, das Ergebnis der Öffentlichkeit sowie den Planungsteams vor.

Für die weitere Überarbeitung des Entwurfes führte Herr Prof. Wachten folgende Punkte an, die zuvor im Gremium formuliert worden waren:

- Es soll eine realistische Entwicklungsperspektive für die Markgrafenstraße aufgezeigt werden. Dabei soll deutlich werden, wie und wo die Querung ausgestaltet ist. Das Profil der KVB-Trasse, die notwendige Erschließung (insbesondere beim Wohnen) sowie die klimatischen Aspekte müssen mitberücksichtigt werden.
- Es gilt einen Kanon von Festlegungen zu definieren, der zu mehr gestalterischer Klarheit führen soll und die einzelnen Gebäude zu einem Quartier zusammenbindet. Die Individualität der Gebäude muss dabei erhalten bleiben.
- Am Übergang zur Keupstraße, im Kreuzungsbereich mit der Schanzenstraße, soll der Entwurf räumlich mehr „Luft lassen“. Ein Zurückrücken der Gebäudefront soll einen leichten Versatz in der Bauflucht erzeugen. Hier kann dann auch ein geeigneter Ort für das Denkmal entstehen.
- Eine Auseinandersetzung mit der Höhenentwicklung soll insbesondere für die Ausgestaltung des nördlichen Hochhauses erfolgen.
- Der Shared-Space-Ansatz mit dem einheitlich gepflasterten Platz ist in so einem Gewerbequartier nicht überzeugend. Hier müssen einfachere, weniger aufwändige und belastbare Lösungen gefunden werden.
- Eine Verträglichkeit der Umgebung durch den entstehenden Verkehr muss geprüft werden.
- Es soll aufgezeigt werden, wie viel Flexibilität für verschiedene Nutzungen in der Konzeption und den darin vorgeschlagenen Gebäudetypologien möglich ist.
- Die Gestaltung zukünftiger Arbeitswelten ist noch einmal vertieft darzustellen, um sicherzugehen, dass hier kein simpler „Büropark“ entsteht.

Übersicht Entwürfe Zwischenpräsentation - Abschlusspräsentation





Beurteilung des Beratungs- und Begleitgremiums

Die städtebaulichen Setzungen des Entwurfes zeigen einen sensiblen Umgang mit dem Bestand und nehmen vielfältige Bezüge der Umgebung auf. Der gut proportionierte Platz schafft einen wohlthuenden Abstand vor den denkmalgeschützten Altbauten. Dadurch gelingt es, die beeindruckende Fernwirkung der imposanten Bauten in Szene zu setzen und dem neuen Quartier einen identitätsvollen Mittelpunkt zu geben. Die Größe und Verortung des Platzes lässt zudem alle Grundstücke daran partizipieren und schafft gut besonnte Lagen, die sich für belebende Gastronomienutzungen besonders eignen.

Die vorgeschlagenen Baukörper fügen sich städtebaulich selbstverständlich in die vorhandene Umgebung ein. Die dargestellte, beinahe beliebig wirkende Gestaltung der Gebäude wird aber deutlich kritisiert. Hervorgehoben werden die gut gelösten Wege- und Blickbeziehungen, die eine gute Verwebung insbesondere mit der Markgrafenstraße erwarten lassen.

Auch die diagonale Straße, die in Verlängerung der Heidkampstraße auf den neuen Platz führt, überzeugt das Gremium, weil sie in der Lage ist, einen Großteil des Fußgängerverkehrs frühzeitig in das Quartier zu leiten und damit die Kreuzung Keupstraße/Schanzenstraße entlastet. Der Vorschlag, die Lebendigkeit der Keupstraße in Form von Arkaden entlang des Straßenzugs fortzusetzen, wird in Frage gestellt. Das Gremium wünscht sich stattdessen an dieser Stelle eine Aufweitung des Straßenraums und noch mehr Raum für Fußgänger.

Nicht in Gänze überzeugt zeigt sich das Gremium von der teils beliebig und unruhig wirkenden Höhenstaffelung und der Kubatur, insbesondere des Hochhauses, dessen Lage und Höhe jedoch gut gewählt ist. Insgesamt stellt die Arbeit eine sehr gute Grundlage dar, welche die gestellte Aufgabe nachvollziehbar und gut löst.



Vogelperspektive



Fassadenabwicklung Schanzenstraße/Peter-Huppertz-Straße



Längsschnitt

„Unser Ansatz ist eine Fortführung
der Interaktion zwischen Wohnen,
Leben und Arbeiten.“



Lageplan

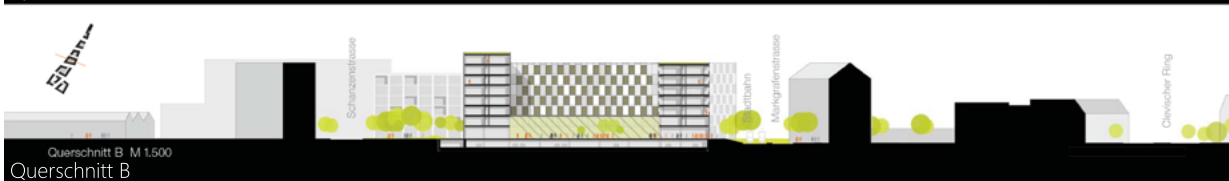




Carlsplatz

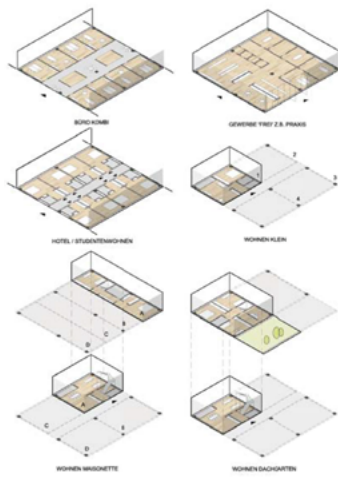


Schwarzplan





Markgrafenstraße



Typologien



Grundriss Regelgeschoss M 1:500

Detailplan Carlsplatz M 1:750



Ergebnis: Atelier Kempe Thill Architects and Planners / Aardrijk Landschap & Spel

Beurteilung des Beratungs- und Begleitgremiums

Der Entwurf überzeugt durch seine klare und einfache Entwurfsidee: Die Schaffung eines gründerzeitlichen Quartiers – bestehend aus fünf ähnlich großen Baublocks. Allerdings führt das städtebauliche Prinzip in der konsequenten Durchbildung bei den nördlicheren Blocks zu etwas fragwürdigen Innenhofgrößen und Formen. Die städtebauliche Struktur mit definierten Vorderseiten und flexiblen Gebäude-tiefen bis zu 25 Metern ermöglichen einen belastbaren Städtebau und zugleich Vielfalt und Spielräume für die weitere Entwicklung.

Dennoch vermag die städtebauliche Idee nicht alle Mitglieder des Gremiums zu überzeugen. Mit dem durchgehenden Duktus ist eine rigide Struktur verbunden, die zwar einige richtige Bezüge aufzeigt, jedoch in dem heterogenen Umfeld nicht für alle Orte die passende Antwort bietet. So schafft der Entwurf zwar eine attraktive große neue Platz- und Grünfläche, kann deren Qualität aber nicht überzeugend vermitteln. Nach Norden hin läuft der Freiraum eher

aus, als einen überzeugenden Endpunkt zu finden. Gegenteiliges gelingt jedoch mit der Setzung des Hochhauses. Das abgestufte Gebäude mit zwölf Geschossen überzeugt in Lage, Höhe und Proportion. Ob das Ziel der Aufwertung der Markgrafenstraße mit dem gezeigten Profil erreicht wird, stellt das Gremium in Frage.

Die Idee zum Gestaltungskanon mit der Festlegung von Höhen, Staffelungen, Materialien, Formaten und Proportionen wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings wird die mit der Gründerzeit assoziierte Vielfalt von Architektur und Formsprache in den Fassadengestaltungen vermisst. Die dargestellten einheitlichen Fassaden vermitteln kein realistisches Bild der späteren Entwicklung.

Insbesondere die Auseinandersetzung mit dem Thema Arbeitswelten der Zukunft findet großen Anklang. Die Varianten können überzeugen und lassen eine ansprechende Atmosphäre erwarten.



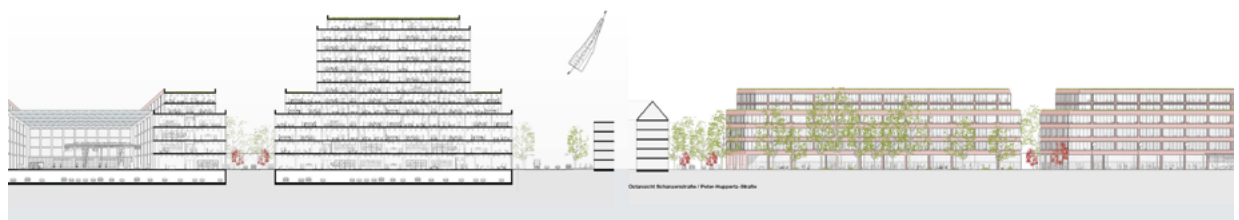
Platzraum Schanzenstraße



„Gründerzeit 2.0 schlägt ein generisches städtebauliches System vor, dass sich bewusst an der Entwicklungslogik des 19. Jahrhunderts orientiert.“



Lageplan



Ergebnis: LIN Architects / TOPOTEK 1

Beurteilung des Beratungs- und Begleitgremiums

Die Entwurfsidee einer konsequenten Durchlässigkeit des neuen Quartiers in Ost-West-Richtung sowie eine deutliche Orientierung hin zum westlich angrenzenden Wohnquartier um die Berliner Straße wird grundsätzlich begrüßt. Die Westseite an der Markgrafenstraße erhält folgerichtig eine neue Vorderseite und die großzügige Freiraumgestaltung unterstreicht den Wunsch nach Vernetzung. Allerdings wird die Entscheidung, die städtebauliche Struktur auf die Markgrafenstraße zu fokussieren, in Frage gestellt. Zugleich vermag der so entstehende große Anteil an öffentlichen und halböffentlichen Freibereichen gestalterisch und funktional nicht zu überzeugen.

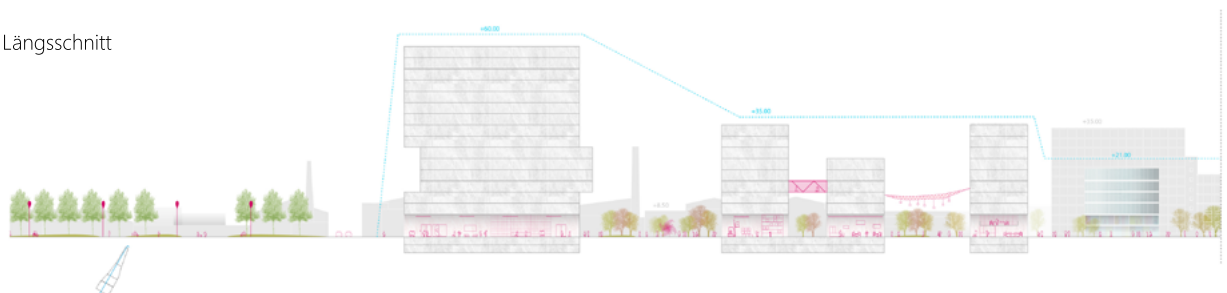
Die Setzung von verschiedenen Bautypologien in einer vielfältigen Gestaltung wird als Antwort auf den uneinheitlichen Standort nachvollzogen. Jedoch wird die Qualität und Nutzbarkeit eines Großteils der Freibereiche hinterfragt, da die vorgeschlagene Typologie keine Rückseiten vorsieht und damit auch keine Hinweise für Vorderseiten und Belebung liefert. Für eine lebendige Bespielung aller Seiten ist der Standort nicht ausreichend urban. Kritisiert wird zudem die Gestaltung der Freibereiche, die zwar durch die Baumstellungen eine grüne Anmutung besitzen, jedoch überwiegend steinern gehalten sind.

Die Ideen zu neuen Arbeitswelten werden ausdrücklich als zukunftsfähig und wegweisend gewürdigt.

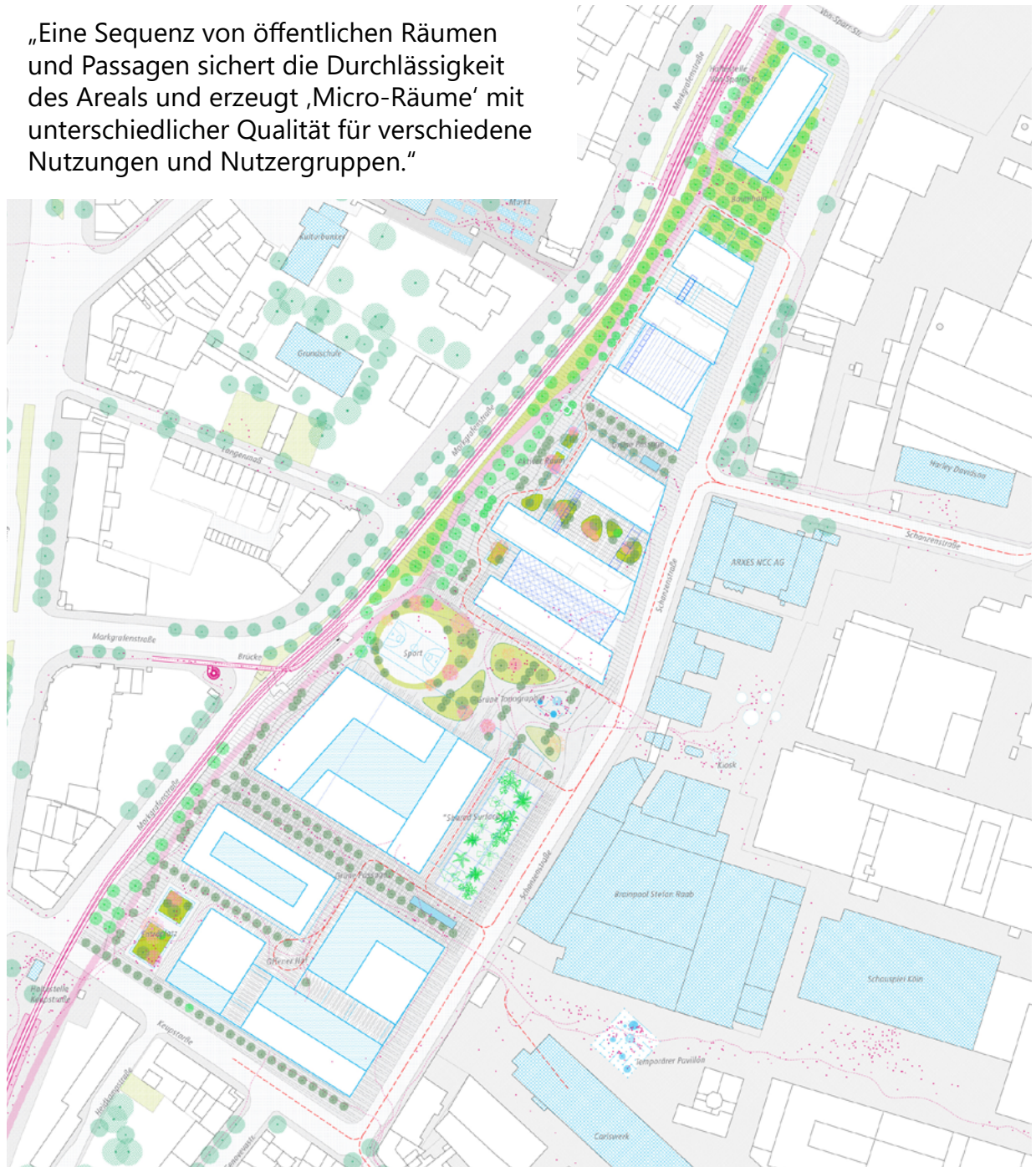


Vogelperspektive

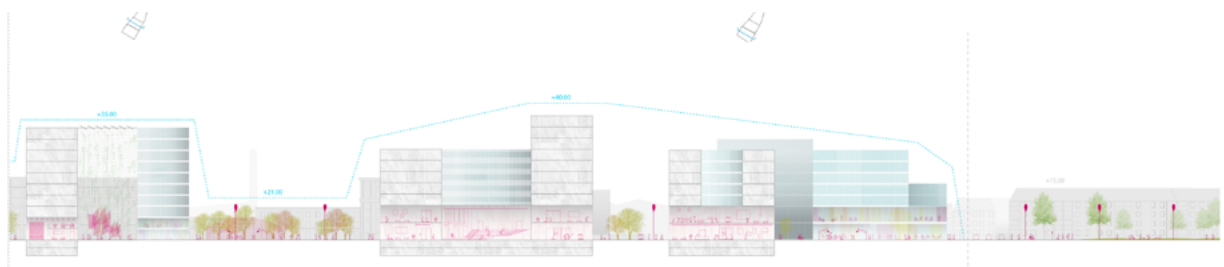
Längsschnitt



„Eine Sequenz von öffentlichen Räumen und Passagen sichert die Durchlässigkeit des Areals und erzeugt ‚Micro-Räume‘ mit unterschiedlicher Qualität für verschiedene Nutzungen und Nutzergruppen.“



Lageplan



Beurteilung des Beratungs- und Begleitgremiums

Die städtebauliche Grundstruktur überzeugt in ihrer Haltung, den klassischen Block vielfältig zu variieren und einen neuen Stadtplatz am Übergang zur Keupstraße nachvollziehbar zu verorten. Das Abrücken von der Markgrafenstraße schafft ausreichend Abstand und verspricht eine angemessene neue Vorderseite. Hinterfragt werden jedoch die unterschiedlich strukturierten Blöcke, deren Öffnungen und Bezüge nicht mit der städtebaulichen Struktur der Umgebung korrespondieren. Auch findet die Überwegung der KVB-Trasse keine Korrespondenz im städtebaulichen Grundriss. Die Dimension des vergleichsweise großen Blocks im Norden wird dabei hinterfragt.

Auch können die Proportionen des Straßenraums an der Schanzenstraße nicht überzeugen. Die Gebäudehöhe von sieben Geschossen wird als zu hoch und der Abstand zu den denkmalgeschützten Fassaden als zu gering erachtet. Die Qualität der Freiräume ist zu wenig differenziert. Zwar wird die Platzfläche begrüßt, die Größe und Lage werden jedoch kontrovers diskutiert, ebenso die variantenreiche etwas beliebig wirkende Fassadengestaltung.

Trotz der gut nachvollziehbaren Untersuchungen zur Typologie der Arbeitswelten, orientiert sich die städtebauliche Struktur zu stark an wohngebietstypischen Maßstäben und Atmosphären.



Birlikte-Platz



„Mit dem ‚Birlikte Platz‘ entsteht ein integrativer Stadtraum für die angrenzenden Quartiere, der eine identitätsstiftende Verbindung zwischen alter und neuer Bebauung leisten kann.“



Lageplan



Abwicklung Fassaden Schanzenstraße

Ausblick

Für den nördlichen Teil des Plangebietes, das Grundstück der OSMAB 2. Projekt GmbH, soll kurzfristig Planungsrecht geschaffen werden. Daher wird der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Ehemaliger Güterbahnhof Köln-Mülheim“ fortgeführt, für den bereits im Jahr 2015 ein Einleitungsbeschluss gefasst worden war.

Im Februar 2016 wurde von der Bezirksvertretung Mülheim ein positiver Beschluss über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gefasst, die im Rahmen des Werkstattverfahrens stattgefunden hat.

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan wird bis Mitte 2017 angestrebt.

Ebenfalls in Kürze soll auch für das südliche Grundstück der Eigentümergemeinschaft Planungsrecht geschaffen werden.



Plangebiet von Norden

Beteiligte

Planungsteams aus Stadtplanern (federführend) und Landschaftsplanern

- Atelier Kempe Thill Architects and Planners / Aardrijk Landschap & Spel, Sigrun Lobst, Rotterdam, NL
- LIN Architects - Prof. Finn Geipel / TOPOTEK 1, Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH, Berlin
- Stefan Schmitz BDA Architekten Stadtplaner / Lill + Sparla Landschaftsarchitekten / Synergon, Köln
- RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur, Düsseldorf

Stimmberechtigtes Beratungs- und Begleitgremium

1. Anton Mertens, Vorsitzender OSMAB Holding AG
2. Holger Kirchhof, OSMAB 2. Projekt GmbH
3. Arne Hilbert, Art Invest Real Estate Management GmbH & Co. KG
4. Bernd Odenthal, OVV Odenthal Vermögensverwaltung
5. Franz-Josef Höing, Beigeordneter Dezernat VI - Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr
6. Ute Berg, Beigeordnete Dezernat III - Wirtschaft und Liegenschaften
7. Prof. Gerd Aufmkolk, Landschaftsarchitekt, Nürnberg
8. Christoph Elsässer, Architekt, Rotterdam, NL
9. Prof. Kunibert Wachten, Architekt und Stadtplaner, Dortmund
10. Kai Büder, Architekt, Köln
11. Jürgen Minkus, Architekt, Vorsitzender des Gestaltungsbeirates der Stadt Köln
12. Norbert Fuchs, Bezirksbürgermeister Köln-Mülheim
13. Michael Frenzel, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
14. Birgit Gordes, CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
15. Kirsten Jahn, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Köln
16. Michael Weisenstein, Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Köln
17. Ralph Sterck, FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln
18. Alexander Lünenbach, SPD-Fraktion in der BV-Mülheim
19. Dr. Thomas Portz, CDU-Fraktion in der BV-Mülheim
20. Winfried Seldschopf, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen in der BV-Mülheim

Stellvertreter des stimmberechtigten Beratungs- und Begleitgremiums

21. Anne Luise Müller, Amtsleiterin Stadtplanungsamt der Stadt Köln
22. Prof. Dr. Cyrus Zahiri, Architekt, Berlin/Kassel
23. Johannes Böttger, Landschaftsarchitekt, Köln
24. Burkard Dewey, Stadtplaner, Köln

Nicht stimmberechtigtes Beratungs- und Begleitgremium

- 25. Bernd Gemmel, DWK Drahtwerk Köln GmbH
- 26. Meral Sahin, Vorsitzende Interessengemeinschaft Keupstraße e.V.
- 27. Engelbert Becker, Nachbarschaft Köln-Mülheim-Nord e.V.
- 28. Sebastian Jansen, BEOS AG
- 29. Daniel Bopp, Peter Drösser GmbH
- 30. Gisela Emons, Initiative Güterbahnhof Mülheim
- 31. Peter Lubrich, Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (Verkehrsgutachter)
- 32. Manfred Heppekaussen, Kramer Schalltechnik GmbH (Lärmgutachter)
- 33. Holger Potthoff, IPL Consult Potthoff + Fürnkranz (Erschließungsplaner)
- 34. Elke Müssigmann, Stadtplanungsamt
- 35. Alice Wegmann, Stadtplanungsamt
- 36. Till Scheu, Stadtplanungsamt
- 37. Angela Stolte-Neumann, Amt für Straßen und Verkehrstechnik
- 38. Dr. Joachim Bauer, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen
- 39. Hannelore Lachmayr, Amt für Wirtschaftsförderung
- 40. Günter Wevering, Amt für Stadtentwicklung und Statistik
- 41. Hans-Jürgen Oster, Bezirksamt Mülheim
- 42. Dr. Werner Jung, NS-Dokumentationszentrum der Stadt Köln

Vorprüfung / Verfahrensbetreuung

- 43. Karl-Heinz Simon, MEHA GmbH
- 44. Prof. Christl Drey, Architektin/Planerin, Köln
- 45. Regina Stottrop, Stottrop Stadtplanung, Köln
- 46. Philipp Skoda, Stottrop Stadtplanung, Köln
- 47. Katrin Lüneberg, Stottrop Stadtplanung, Köln

