Werkstattverfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen



Werkstattverfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen

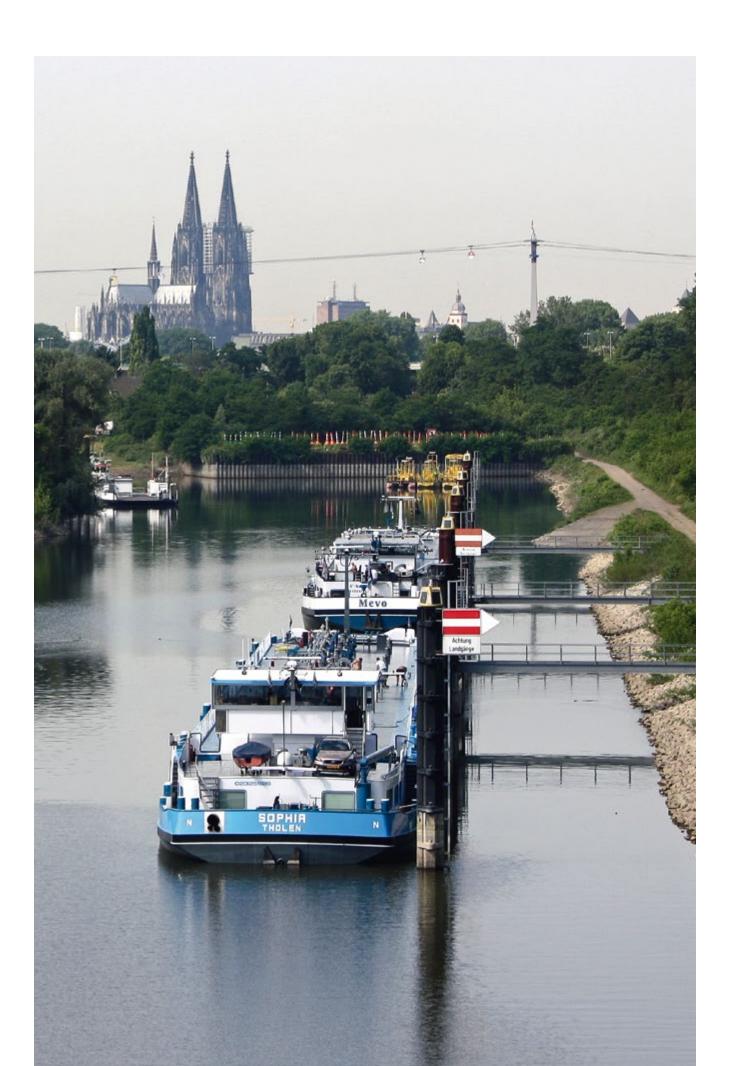
Aufgabenstellung



Werkstattverfahren Mülheimer Süden inklusive Hafen

Aufgabenstellung





Vorwort



Liebe Akteurinnen und Akteure, Bürgerinnen und Bürger, Fachexpertinnen und -experten,

hinter jedem Planungsgebiet steht eine Geschichte. Hier, im Mülheimer Süden, sind es gleich mehrere: Die bekannteste ist sicherlich die der Gasmotorenfabrik, industriegeschichtlich hochbedeutend als Schauplatz der Entwicklung des Verbrennungsmotors unter Nicolaus August Otto, Gottfried Daimler und Wilhelm Maybach. Auch die Historie der Maschinen- und Waggonfabrik Van der Zypen und Charlier ist vielen bekannt – immerhin wurde hier die Schwebebahn getestet und produziert. Aber wer kennt schon die der Gummifädenfabrik, die 1851 mit Hosenträgern aus Köln auf der Londoner Weltausstellung vertreten war?

Der Mülheimer Hafen war lange Jahre wichtig für die Rheinschifffahrt und Umschlagplatz für die rechtsrheinische Industrie und ihrer Schwertransporte. Damals stand das Gelände im Mittelpunkt des industriellen Fortschritts, heute befindet es sich in einer Phase des Umbruchs. Teile liegen brach, doch andere geben den Impuls für neue Entwicklungen, und dies mit unglaublicher Kreativität: Die alte Gummifädenfabrik beherbergt nun das KunstWerk, Deutschlands größtes selbstverwaltetes Künstlerhaus. Im ehemaligen Verwaltungsgebäude des einstigen Weltkonzerns Klöckner-Humboldt Deutz ist jetzt raum13 – Deutzer Zentralwerk der schönen Künste anzutreffen, und aus einer ehemaligen Halle der Lindgens Bleiweißfabrik wurde das Atelierhaus Deutz. Die Veranstaltungshalle Dock One und das Hotel The New Yorker sind inzwischen stadtbekannte Adressen.

Neben den jahrelangen städtischen planerischen Initiativen haben inzwischen viele der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer das große Potential dieses innenstadtnahen, durch wertvolle denkmalgeschützte Industriebauten geprägten Gebietes erkannt. Sie haben begonnen, eigene planerische Konzepte für ihre Flächen zu entwickeln.

Damit nicht zahlreiche Insellösungen entstehen, haben wir nun einen Moment des Innehaltens vereinbart. Das jetzt beginnende Werkstattverfahren für den Mülheimer Süden möchte die zahlreichen Initiativen und Ansätze zu einem Ganzen zusammenzufügen. Es bietet die einmalige Chance, alle Akteurinnen und Akteure zusammenzubringen, die vorhandenen Stärken und Potentiale des Gebietes zu erkennen und herauszuarbeiten sowie ein Gesamtkonzept zu entwickeln. Der Gedanke der "Offenen Planungswerkstatt" war bei der Vorbereitung dieses gesamten Verfahrens ein leitender: Alle sind eingeladen, sich in den Planungsprozess einzubringen und so ein von großen Teilen der vor Ort Handelnden und Lebenden getragenes Planungskonzept zu erarbeiten. Durch diese intensive Beteiligung der Öffentlichkeit kann eine Perspektive für den Raum geschaffen werden, die Grundlage für die künftige Entwicklung eines neuen zentralen Stadtquartiers in Mülheim und im Zentrum von Köln sein wird.

Ich bedanke mich bereits jetzt bei allen Beteiligten für Ihr Engagement und freue mich auf die Ergebnisse.

Ihr Jürgen Roters

Oberbürgermeister der Stadt Köln

Präambel

Ein urbanes, gemischtes und sicheres Quartier entsteht

Der Mülheimer Süden wird ein urbanes, gemischtes und sicheres Quartier. Wohnen und Arbeiten haben hier nebeneinander Raum. Rund 1.500 Wohneinheiten – teilweise gefördert – sowie Gewerbe, Büro und Dienstleistungen (70%) mit hoher Arbeitsplatzdichte prägen das Gebiet zukünftig. Bei der Gestaltung des Lebensraums Quartier werden Angsträume und kriminogene Räume vermieden. Grün- und Freiräume unterschiedlicher Funktionalität schaffen eine attraktive Wohn- und Arbeitsumgebung mit Bezug zum Rhein und verwandeln den Mülheimer Süden zu einem spannenden Kontrapunkt zur gegenüberliegenden linken Rheinseite.

Vielfalt ist hier zu Hause

Der teilweise ungenutzte industriehistorische Baubestand mit seinen eigenen Strukturen und Proportionen hat in den vergangenen Jahren einfallsreiche Nutzer in den Mülheimer Süden gezogen und ein kreatives Milieu entstehen lassen. Daneben finden sich weiterhin funktionierende Produktions- und Gewerbestandorte, der Hafen mit bedeutsamer Schutz- und Übernachtungshafenfunktion ebenso wie ein kleiner Teil Wohnnutzungen. Dieses sehr fruchtbare Nebeneinander bleibt erhalten und wird intensiviert. Spielräume als Möglichkeitsräume unterschiedlicher Nutzungen bestehen, so dass Vielfalt hier zu Hause sein kann.

Geschichte und Prägung des Ortes alltäglich erlebbar

Der Mülheimer Süden ist ein Ort mit einmaligem Charme! Die erste Motorenfabrik der Welt hatte hier ihren Standort, die Schwebebahn wurde hier "geboren". Die hinterlassenen baulichen Strukturen begründen den Reiz des Ortes bis heute. Auch die Lage am Rhein prägte und prägt den Ort. Diese spezifische Anmut bleibt erhalten und wird profilgebend in die künftige Gestalt des Ortes integriert.

Bestehende Ideen sind Sprungbrett der Weiterentwicklung

Die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer von un- oder mindergenutzten Flächen haben das große Entwicklungspotenzial ihrer Grundstücke im erkannt. So liegen für diese Areale teilweise Weiterentwicklungskonzeptionen vor, die sowohl die spezifische Situation des Areals als auch die Entwicklungsabsichten der Eigentümerinnen und Eigentümer reflektieren. Ziel ist es, diese Ideen zusammen zu führen, in der Gesamtschau zu prüfen und als Ausgangspunkt für die Gesamtkonzeption zu verstehen, so dass sich der Mülheimer Süden optimal von innen heraus entwickeln kann.

Planungskonzept ist Fahrplan der konkreten Entwicklung

Das Planungskonzept wird die zentralen Vorgaben für die Entwicklung des Mülheimer Südens in den kommenden Jahren definieren. Wie gliedern sich die Nutzungen im Raum? Was sind die wesentlichen räumlichen Strukturelemente? Es ist entscheidend, dass die Weiterentwicklung der Teilareale unabhängig voneinander erfolgen kann. So liegt zum Abschluss des Werkstattverfahrens ein Regiebuch vor, mit dem die künftige Entwicklung zielgerichtet und nachhaltig gesteuert wird während ausreichend Spielraum für die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Flächen bleibt.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 5									
Prä	iambe	el		. 6					
1.	Hinte	lintergrund und Anlass 11							
2.	Situa	tion un	d Rahmenbedingungen	17					
	2.1	Der Ra	um	18					
	2.2	Planun	gsrechtliche Vorgaben	22					
		2.2.1	Flächennutzungsplan	22					
		2.2.2	Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord	23					
		2.2.3	Einzelhandels- und Zentrenkonzept	25					
		2.2.4	Bebauungsplanung	27					
		2.2.5	Fachplanung Bundeswasserstraßen	29					
		2.2.6	Gebietsfestlegung zur Durchführung						
			städtebaulicher Maßnahmen der Sozialen Stadt	30					
		2.2.7	Bestehende Sanierungssatzung	32					
	2.3 Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln								
	2.4	Resultate des Regionale 2010-Projekts							
		"Recht	srheinische Perspektiven"	34					
	2.5	Nutzur	ngsstruktur im Mülheimer Süden	36					
	2.6	5 Bebauungsstruktur im Mülheimer Süden							
	2.7	2.7 Freiraumstrukturen im Mülheimer Süden							
	2.8 Mobilität			44					
	2.9	Umwel	ltsituation	50					
		2.9.1	Altlasten	50					
		2.9.2	Klima	51					
		2.9.3	Hochwasser	53					
		2.9.4	Lärmimmissionen	54					
		2.9.5	Luftverunreinigungen	57					
	2.10	Eigenti	umssituation und Entwicklungsabsichten	59					
		2.10.1	Eigentumssituation	59					
		2.10.2	Entwicklungsabsichten der Grundstückseigentümerinnen						
			und -eigentümer sowie der Erbbaurechtsnehmerinnen						
			und -nehmer	59					
		2.10.3	Entwicklungsabsichten bedeutsamer Nutzerinnen						
			und Nutzer im Raum	65					
	2.11 Zusammenfassende Darstellung der Planungsvorgaben und -annahmen								

3.	Aufgabenstellung					
	3.1	Zielset	zung und Fragestellungen	. 70		
		3.1.1	Ziele der Stadtentwicklung	. 73		
		3.1.2	Grün- und freiraumplanerische Zielsetzungen	. 74		
		3.1.3	Verkehrsplanerische Zielsetzungen	. 75		
	3.2	Das Pro	odukt	. 76		
4.	Verfahren					
	4.1	Entwur	fserarbeitung in einem dialogischen Werkstattverfahren	. 80		
		4.1.1	Prozessablauf	. 80		
		4.1.2	Prozessbeteiligte	. 82		
	4.2	4.2 Leistungen der Planungsteams				
	4.3	Bewert	rungskriterien	. 86		
	4.4	ngen für das Verfahren	. 87			
	4.5	Bearbe	itungshonorare, Weiterbeauftragung und Urheberrecht	. 88		
		_				
Α1	1 Abbildungen					
A2	? Tabellen					
А3	Abkü	rzunger	1	. 94		
Α4	Quell	len		. 96		



Hintergrund und Anlass

1. Hintergrund und Anlass

Der Mülheimer Süden ist zentral im Stadtgebiet gelegen und bietet mit dem Mülheimer Hafen direkten Zugang zum Rhein. Im Gebiet hat sich in den vergangenen beiden Jahrzehnten vieles gewandelt.

Abbildung 1: Ansicht Mülheimer Süden inkl. Hafen von Süden (Quelle: DOMpublishers, 2010)



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.

Entwicklung der jüngeren Vergangenheit & Situation 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. Auf Grundlage der teilräumlichen Entwicklungsplanung der Stadt wurden im Auftrag verschiedener Eigentümerinnen und Eigentümer städtebauliche Qualifizierungen für Teilflächen zur Konkretisierung des Flächenrecyclings erarbeitet und mit der Stadt Köln abgestimmt. Die Umsetzung der erstellten Konzepte kam jedoch vielfach nicht über dieses frühe Planungsstadium hinaus.

So muss konstatiert werden, dass ein Großteil der potenziellen Konversionsflächen – teilweise minder genutzt, brach gefallen oder kurz vor der Nutzungsaufgabe stehend – bislang keine Neustrukturierung erfahren haben und – unter anderem aufgrund von Eigentümerinteressen – einer Entwicklung nicht zugänglich gemacht wurden.

Entsprechend konnte auch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Flächenrecycling und die Neustrukturierung mittels verschiedener Bauleitplanverfahren¹, die sich in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander befinden, bisher nicht zum Abschluss und zur Rechtskraft geführt werden.



Euroforum West, Innenansicht Hallen

Zwischen den einzelnen Verfahren bestehen vielzählige Abhängigkeiten. Obwohl sie inhaltlich aus dem REK-Nord abgeleitet sind und sich ergänzen, konnten einzelne planungsrechtliche Restriktionen nicht abschließend geklärt werden. Zudem sind Positionierungen der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie der Nutzerinnen und Nutzer ausstehend, um die Verfahren weiter betreiben zu können.

Zwischenzeitlich zeichnet sich ab, dass Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer weitergehende Überlegungen formulieren. Bedingt durch die innerstädtische Lage wird die Wirtschaftlichkeit der industriell genutzten Flächen hinsichtlich der Optimierungsfähigkeit geprüft.

Planungsabsicht

Aufgrund seiner zentralen Lage kommt dem Mülheimer Süden inklusive dem Areal des Mülheimer Hafens stadtentwicklungspolitisch 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

¹ "Deutz-Mülheimer Straße" (Plan Nr. 69474/02), "Grünstraße" (Plan Nr. 70470/09), "Gießerei-Gelände" (Plan Nr. 69469/05), "Euroforum Nord" (Plan Nr. 69460/07)



bee line, Grünstraße



Santos, Auenweg

Gelegenheit, sich zu einem urbanen Quartier mit Wohnnutzung in nennenswertem Maß weiter zu entwickeln, während die Flächen des Hafengeländes – besser als bislang integriert in den Gesamtraum – weiterhin den Anforderungen des Schutzund Übernachtungshafens (bundeseigen) Genüge leisten. Diese Gelegenheit ist für die Stadt Köln (aus) zu nutzen! Eine Chance wäre vertan, läge die Perspektive des Mülheimer Südens in der Addition umgenutzter, weiterentwickelter Teilflächen.

Nicht zuletzt die angespannte Situation auf dem Kölner Wohnungsmarkt, der Nutzungsdruck auf Flächen im Innenbereich und der absehbare zusätzliche Wohnraumbedarf einer wachsenden Kölner Bevölkerung gebieten eine Überprüfung der bisherigen Nutzungsvorstellungen, wie sie im REK-Nord für den Mülheimer Süden definiert sind.

Es bedarf einer Planungs- und Entwicklungskonzeption, die eine gesamthafte Perspektive für den Standort beschreibt, zentrale Entwicklungsvorgaben definiert und zugleich Grundlage zur Fortschreibung des REK-Nord für den Planungsraum ist. Die Konzeption muss im Detail ausreichend Spielraum für die Entwicklungsabsichten der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie für heute nicht absehbare Veränderungen lassen.

Der "planerische Schwebezustand" wird hiermit behoben und so Planungs- und Investitionssicherheit für die Akteurinnen und Akteure vor Ort geschaffen.

Erfolgsfaktoren dieser Arbeit sind es, den Ort mit seinen Vorprägungen als Ausgangspunkt für sein künftiges Profil zu verstehen, alle relevanten Akteurinnen und Akteure mit ihren Entwicklungsabsichten in die Erarbeitung einzubinden und einen Realisierungsprozess aufzuzeigen. Wichtig ist die Definition zeitnaher Realisierungsschritte, die sich in einen gemeinsam abgesteckten Entwicklungskorridor einbinden lassen.

Planungsverfahren

Eine entsprechende Planungs- und Entwicklungskonzeption für den Mülheimer Süden inkl. Hafen soll in einem Werkstattverfahren im 2. Halbjahr 2013 erarbeitet werden. Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln hat mit Beschluss vom 11.07.2013 die Verwaltung mit der Durchführung dessen beauftragt.

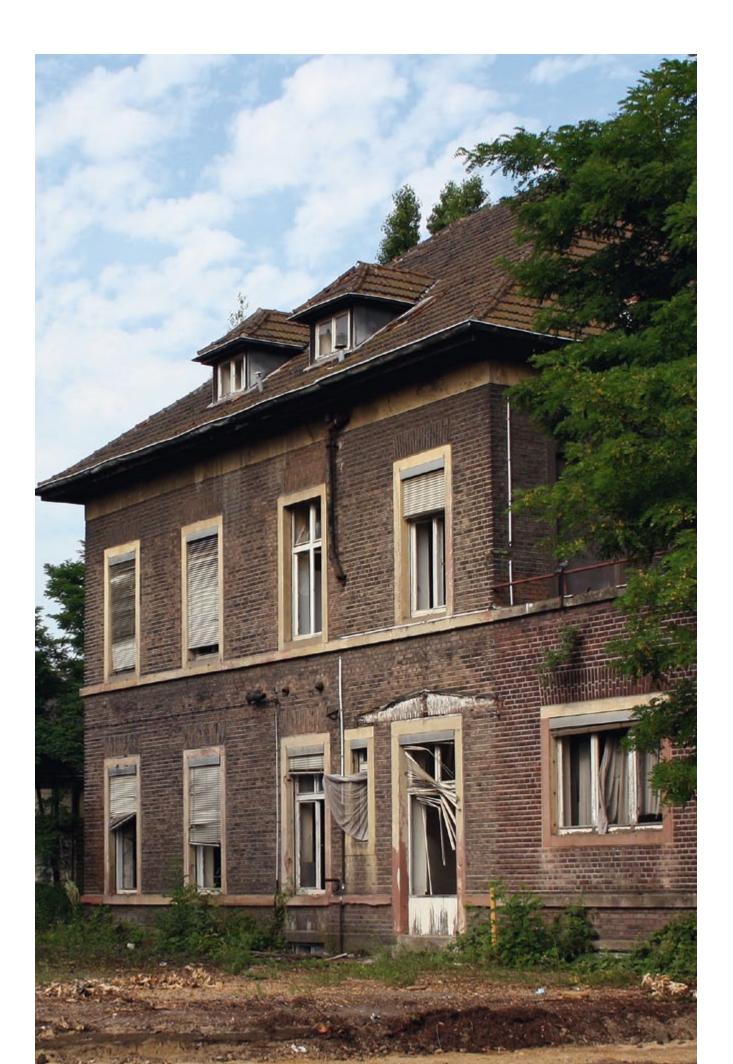
Bedeutsam ist, dass die Konzeption erstellt wird im Dialog

- 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
- von einem Beratungs- und Begleitgremium (mit erfahrenen Fachexpertinnen und -experten, Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik sowie der beteiligten Fachverwaltungen der Stadt) mit- und untereinander.

Aufgabenstellung

Im Ergebnis soll das Planungs- und Entwicklungskonzept als Gesamtperspektive für die künftige Entwicklung des Mülheimer Südens inkl. Hafen vorliegen und zugleich Grundlage zur Fortschreibung des REK-Nord für den Planungsraum sein. Hierbei sind die beiden Teilräume westlich (wasserseitig) und östlich (landseitig) von Auenweg und Hafenstraße mit unterschiedlicher Detailschärfe zu betrachten. Während im wasserseitigen Raum in erster Linie Fragen der Vernetzung und Gestaltung von Schnittstellen zu behandeln sind, sind für den landseitigen Teil des Plangebiets auch konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Zielaussagen zu treffen.

Das Planungs- und Entwicklungskonzept wird Grundlage für die zu erarbeitenden Einzelkonzepte der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sein, die mit ihren Aktivitäten seine Umsetzung vornehmen.



2. Situation und Rahmenbedingungen

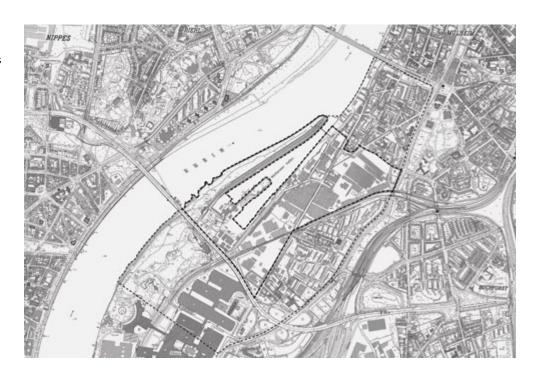
2. Situation und Rahmenbedingungen

2.1 Der Raum

Plangebiet

Das Plangebiet umfasst eine rund 70 ha große Fläche, die im Süden von der Zoobrücke (B 55n) und im Osten von der Deutz-Mülheimer Straße, der ICE-Trasse Köln – Düsseldorf / Wuppertal und der Grünstraße begrenzt wird. Die nördliche Abgrenzung verläuft von der Grünstraße entlang der nördlichen Grundstücksgrenze der heutigen Deutz AG bis zur Danzierstraße. Von dort zieht sie sich unter Aussparung der Wohnbebauung Mülheim-Süd (Sanierungsgebiet bis 2004) in einer gedachten Verlängerung bis zum Rheinufer nördlich der Fußgängerbrücke am Molenkopf. Im Westen umfasst das Plangebiet die Flächen des Mülheimer Hafens inklusive der Mittel- und der Außenmole

Abbildung 2: Plangebiet und Betrachtungsraum des Werkstattverfahrens Mülheimer Süden inkl. Hafen (Quelle: Stadt Köln 2013, bearbeitet)



Lage und Einbindung des Ortes, Betrachtungsraum Das Plangebiet verfügt mit einer Entfernung von circa 2 km Luftlinie zur Innenstadt über eine ausgesprochen hohe Lagegunst. Der Betrachtungsraum umfasst neben dem Plangebiet die umgebenden Quartiere und Hauptnutzungen. Seine Abgrenzung verläuft im Norden entlang der Mülheimer Brücke, im Osten entlang des Pfälzischen und Bergischen Rings, im Süden zwischen den alten und neuen Messehallen und im Westen entlang des Rheinufers.

Nördlich grenzt an das Plangebiet die überwiegend wohngenutzte Bebauung von Mülheim-Süd an. Im Osten des Plangebiets liegt die Stegerwaldsiedlung, eine Volks-Wohnsiedlung aus den 1950er Jahren, die aufgrund des jahrelangen Leerstands im benachbarten Plangebiet deutliche Tendenzen einer stadtstrukturellen Schwächung aufweist. Die Wohnungsbauten werden durch die Eigentümerin, eine Siedlungsgesellschaft, sukzessive saniert. Zur Sicherung der Bewohnerstruktur der Siedlung beschloss der Rat der Stadt Köln bereits im Jahr 1996 eine Millieuschutz-

satzung gem. § 172 (1) Satz 1 Nr. 2 BauGB, die bis heute Gültigkeit hat. Die Entwicklung des Plangebiets wird für die Stegerwaldsiedlung eine deutliche Lageverbesserung darstellen.

Südlich des Plangebiets und der Zoobrücke schließen die nördlichen Messehallen der koelnmesse an. Der koelnmesse kommt eine übergeordnete stadt- und nutzungsstrukturelle Bedeutung im städtischen Kontext zu. Gleichwohl stellt die Lage innerhalb eines dichten urbanen Umfelds aufgrund mangelnder Flächenpotenziale überdurchschnittliche Anforderungen an die Messe hinsichtlich ihrer messespezifischen Entwicklung. Entlang der Schnittstelle zum Plangebiet wird über die Messeallee Nord der Messelogistikverkehr abgewickelt. Die Aufstellflächen für die Logistik befinden sich aktuell auf den Parkplätzen in den Zu- und Abfahrtsrampen zur Zoobrücke östlich der Deutz-Mülheimer Straße (P21-22). Zur besseren Abwicklung der Messelogistik wurde im Jahr 2011 die Einmündung der Messeallee Nord und der Zufahrten zu P21-22 in die Deutz-Mülheimer Straße zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Das Plangebiet umfasst mit dem Jugendpark auf der Außenmole den nördlichen Abschluss des Rheinparks, der sich südlich der Zoobrücke am Rheinufer fortsetzt und der über den Uferweg entlang des Tanzbrunnens und der Rheinhallen bis zu dem in Bau befindlichen Rheinboulevard in Deutz führt. Weiter beinhaltet es den Rheinboulevard Mülheim-Süd vom Mülheimer Hafen bis zum Festplatz am Rheinufer südlich der Mülheimer Brücke, der Teil des Grünzuges südlich der Mülheimer Brücke ist.

Die Lage am Wasser ist ein wichtiger Standortfaktor für das Plangebiet, auch wenn die gewerblichen Hafennutzungen heute die Anbindung der bestehenden Quartiere an den Rhein deutlich einschränken.

Abbildung 3: Luftbild des Mülheimer Südens inkl. Hafen (Quelle: Stadt Köln 2013, bearbeitet)





Mülheimer Hafen

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 sind die wichtigsten Industriezweige und Bauwerke dargestellt:

"[...] Die 1864 in Köln an der Servasstraße hinter dem Hauptbahnhof gegründete und 1867 an die Deutz-Mülheimer Straße verlegte Gasmotorenfabrik Deutz von Nikolaus August Otto und Eugen Langen war die erste Motorenfabrik der Welt. Otto hatte mit seinen Erfindungen – u. a. des Viertaktverfahrens – eine Entwicklung eingeleitet, die viele Technikhistoriker mit der Erfindung der Dampfmaschine von James Watt gleichsetzten. Ein Jahrzehnt lang arbeiteten auch Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach, später auch Ettore Bugatti in der Deutzer Fabrik. Dieser Ort von hochrangiger technikgeschichtlicher Bedeutung wird durch eine ganze Anzahl denkmalwerter Bauten geprägt. Unter diesen Bauten ragt die Möhrig-Halle heraus. [...]

Die Industriegeschichte dieses Areals zwischen Deutz und Mülheim begann jedoch schon etwas früher. Die früheste Werksgründung erfolgte durch den Chemiefabrikanten Dr. Christian Wöllner. Schon dessen Vater hatte in Dünnwald eine Chemische Fabrik gegründet. Der promovierte Sohn gründete Fabriken in Riehl und 1834 in Mülheim. Es war die erste Mennigefabrik Deutschlands, die 1851 von Carl Anton Lindgens übernommen wurde und als Bleiweissfabrik weiterentwickelt wurde. Backsteinbauten aus der Zeit um 1900 mit lebhaftem Farbspiel aus gelben und roten Ziegeln und eine Farbenfabrik von 1951/56 prägen den Bereich.

Hochrangig ist auch die industriegeschichtliche Bedeutung der Maschinen- und Waggonfabrik Van der Zypen & Charlier. 1845 gegründet wurde auf dem Werksgelände seit 1893 die von Eugen Langen erfundene Schwebebahn getestet. Teile der Teststrecke sind bis heute erhalten. Hier wurden auch seit 1898 die ersten Schwebebahnwagen für Wuppertal produziert. Die Waggonhallen zeigen bis heute eine imposante Backsteinarchitektur und Halleninnenkonstruktionen mit hohen Gußeisensäulen und einem mächtigen Holztraqwerk unter den großen Satteldächern.

Auch die 1843 am Eigelstein gegründete und 1864 an die Deutz-Mülheimer Straße verlegte kölnische Gummifäden-Fabrik vorm. Ferd. Kohlstadt und Co. zeigt beeindruckende Backsteinarchitektur. Sie ist entstanden in mehreren Bauabschnitten nach 1908 und ist mit den großflächigen Werkstattfenstern ein Beispiel für die Anfänge der Raster- und Pfeilerarchitektur, die noch sehr viel stärker in den 1920er Jahren das Bild der Industriearchitektur prägte.

Über die Werksbauten hinaus wird der Charakter des Industriegebiets zwischen Deutz und Mülheim durch Verkehrsanlagen geprägt: die Becken des Mülheimer Hafens, die Viadukte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und deren Brücke über die Deutz-Mülheimer-Straße wie auch diese Straße selbst. In Nordrhein-Westfalen einzig im Bereich des Auenweges ist eine derartige Fabrikstraße der Zeit um 1900 mit den dominant flankierenden Backsteinbauten erhalten [...].

(Alle Zitate: Website Rheinische Industriekultur e.V.)



Euroforum Nord, Bahnbögen

2.2 Planungsrechtliche Vorgaben

2.2.1 Flächennutzungsplan

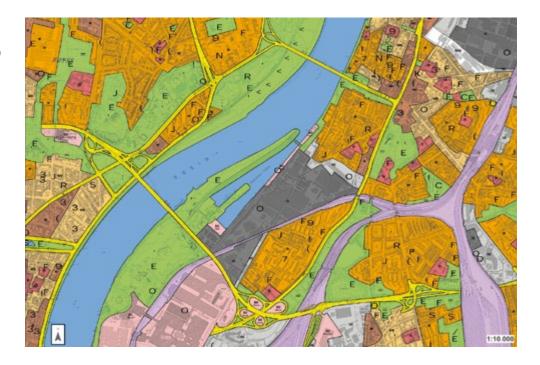
Der Kernbereich des Plangebiets umfasst die Grundstücksflächen des Mülheimer Hafens, die im Flächennutzungsplan (FNP) als Industriegebiet (GI) und als Sondergebiet (SO Hafen) dargestellt sind. Ein südlicher Randbereich westlich der Deutz-Mülheimer Straße, der als Gewerbefläche (GE) ausgewiesen ist, schließt das Gebiet im Südosten ab. Eine weitere Gewerbefläche begrenzt das Plangebiet im Norden.

Im Süden wird das Gebiet von der ICE-Trasse Köln – Düsseldorf / Wuppertal durchquert sowie durch die Zoobrücke (B 55a) im Südwesten begrenzt.

Im Westen wird das Plangebiet durch eine Grünfläche abgeschlossen, die im FNP als Grünfläche mit Parkanlage festgesetzt ist und einen Jugendpark und ein Jugendzentrum beinhaltet. Zudem ist dort ein Werftgelände vorzufinden.

Abbildung 4: Flächennutzungsplan (Ausschnitt Mülheimer Süden) (Quelle: Stadt Köln 2013)

>> gesamter Plan in digitalen Anlagen



Im Rahmen weiterführender Planungen wird der FNP entsprechend der beabsichtigten Entwicklung anzupassen sein, um als vorbereitender Bauleitplan die Entwicklung der Flächen einzuleiten.

2.2.2 Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord

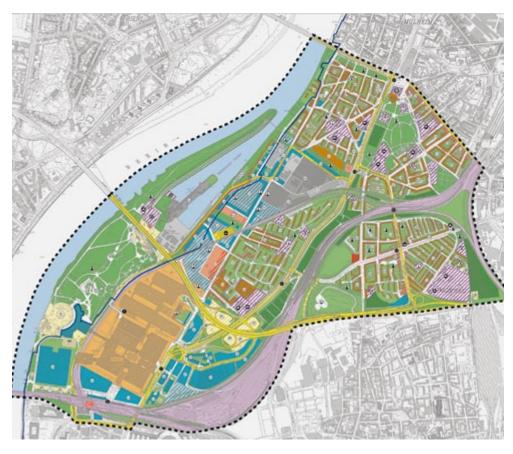
REK-Nord

Die Ziele, Planungs- und Handlungsempfehlungen der kommunalen Stadtentwicklungsplanung zur sozialen, wirtschaftlichen und teilräumlichen Erneuerung des rechtsrheinischen Kernraums werden mit dem Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept (REK) geklärt. Am 05.05.2009 wurde dieses vom Rat der Stadt Köln für den Teilraum Nord (REK-Nord) wie folgt beschlossen: "Der Rat beschließt das Rechtsrheinische Entwicklungskonzept, Teilraum Nord für Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst, mit Planungskonzept einschließlich Planungs- und Handlungsempfehlungen als teilräumliche Entwicklungsplanung und Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch [...]. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Weiterverfolgung und Umsetzung der Planungs- und Handlungsempfehlungen. [...]".

Das Entwicklungskonzept macht auch Aussagen zur künftigen Entwicklung des hier betrachteten Plangebiets Mülheimer Süden inkl. Hafen.

Abbildung 5: Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Nord (Ausschnitt Mülheimer Süden) – beschlossen am 05.05.2009 (Quelle: Stadt Köln 2009)

>> gesamter Plan in digitalen Anlagen



Im Rahmen des Werkstattverfahrens ist die mit dem REK-Nord definierte Nutzungsverteilung einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Die im REK-Nord definierten Grün- und Freiraumstrukturen, d. h. der Grünzug Charlier sowie der Grünzug Mülheim-Süd (Abschnitt 1 westlich der Deutz-Mülheimer Straße nördlich und südlich dem Atelierhaus und Abschnitt 2 östlich der Deutz-Mülheimer Straße) sind unbedingt weiter zu verfolgen. Gleiches gilt für die Konzeption zur Verlagerung der Hauptverkehrslast des Gebietes von der Deutz-Mülheimer Straße auf den Auenweg, die umzusetzen ist.

Fortschreibungsentwurf REK-Nord für den Mülheimer Süden

Abbildung 6: Entwurf Fortschreibung Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept für den Mülheimer Süden (Quelle: Stadt Köln 2013)

>> gesamter Plan in digitalen Anlagen

Eine mögliche künftige Nutzungsstruktur im Plangebiet zeigt der Entwurf zur Fortschreibung des REK-Nord für den Bereich des Mülheimer Südens.



Dieser Entwurf berücksichtigt die absehbaren Nutzungsveränderungen innerhalb des Mülheimer Südens und geht von der Zielsetzung aus, ein urbanes, gemischtes Quartier mit Wohnen in nennenswertem Maß zu schaffen.

Für die hier dargestellten Teilareale – exklusiv der großflächigen Grün- und Freiflächen Grünzug Charlier, Rheinboulevard Mülheim-Süd sowie den Flächen für eine Verlängerung des Auenwegs – nimmt der Entwurf zur Fortschreibung des REK-Nord den in nachstehender Tabelle dargestellten Nutzungsmix an.

Tabelle 1: Fortschreibungsentwurf REK-Nord für den Mülheimer Süden, angenommener Nutzungsmix (Quelle: Stadt Köln, 2013)

Teilareal	Areal-	Nutzungsanteile in %			
	fläche (m²)	Gewerbe ²	Büro/Dienst- leistungen³	Wohnen	öffentliche Einrichtung/ Grünfläche
Euroforum Nord	70.900	0	57	43	0
Areal zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer Straße	104.600	0	81	10	9
Areal nördlich Auenweg zwischen Rhein und Deutz- Mülheimer Straße	43.900	0	68	32	0
Areal östlich Deutz-Mülheimer Straße	155.200	27	22	51	0
Mülheimer Hafen	89.900	72	0	0	28
SUMME	464.500	23	41	28	8

2.2.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Köln dient der Sicherung und Entwicklung der Geschäftszentren in der Stadt. Diese sind im Konzept abschließend räumlich definiert.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Köln definiert Flächen für zentrenrelevanten Einzelhandel beidseitig der Deutz-Mülheimer Straße zwischen Zoobrücke und ICE-Trasse im sog. "Nahversorgungszentrum Stegerwaldsiedlung".

Letzten Überlegungen zufolge könnte die Zentrenabgrenzung im westlichen Bereich dahingehend konkretisiert werden, dass zwei Pole entstehen.

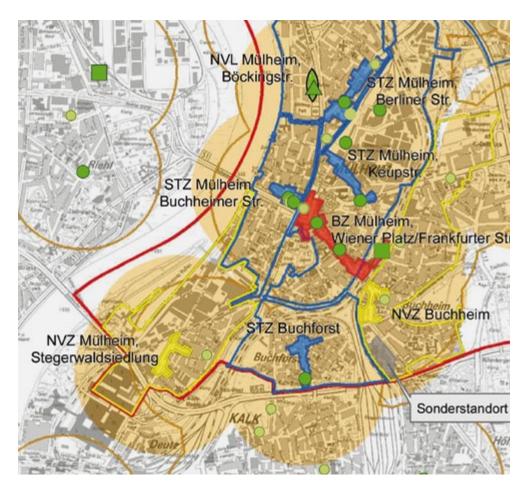
Das "Nahversorgungszentrum Stegerwaldsiedlung" wird als instabil mit rückläufigem Angebot charakterisiert. Defizite bestehen in der Einzelhandelsausstattung insbesondere im Bereich des Lebensmittel-Vollsortimenters.

² "Gewerbe" meint hier störendes und nicht wesentlich störendes Gewerbe

³ "Büro/Dienstleistungen" meint hier nicht störendes Gewerbe

Abbildung 7: Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Zentren und Standortstruktur (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen) (Quelle: Stadt Köln 2010)

>> gesamter Plan in digitalen Anlagen



Die Einzelhandelsnutzung im nördlichen Teil des "Nahversorgungszentrums Stegerwaldsiedlung" ist Gegenstand des Bebauungsplanentwurfs "Euroforum Nord", in dem ein Vollsortimenter mit max. 1.000 m² Verkaufsfläche zzgl. max. 400 m² Verkaufsfläche für ergänzende Einzelhandelsnutzungen gesichert werden sollen.

Angesichts der Instabilität des "Nahversorgungszentrums Stegerwaldsiedlung" sind die bestehenden Einzelhandelsnutzungen in die Überlegungen des Werkstattverfahrens aufzunehmen und zu sichern.

Im Rahmen des Werkstattverfahrens ist zu untersuchen, ob im Zuge entwicklungsbedingter Veränderungen der Nachfragestruktur zusätzliche Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Plangebietes auch außerhalb des "Nahversorgungszentrums Stegerwaldsiedlung" zweckmäßig vorzusehen sind; dabei darf das Nahversorgungszentrum in seinem bestehenden Geschäftsbesatz nicht gefährdet werden.

Den Steuerungs- und Ansiedlungsregeln des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Köln entsprechend, sind großflächige Betriebe mit zentren- und/oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten gemäß Kölner Sortimentsliste (s. ergänzende Unterlage) außerhalb des Nahversorgungszentrums grundsätzlich ausgeschlossen. Gebietsbezogener kleinteiliger Einzelhandel (Bäckerei, Kioske etc.) muss sich in seiner Dimensionierung an dem unmittelbaren Bedarf im Nahbereich orientieren.

2.2.4 Bebauungsplanung

Rechtskräftige Planungen

Bebauungsplan 70470/06

Für den östlichen Bereich der Deutz-Mülheimer Straße gilt der rechtverbindliche Bebauungsplan Nr. 70470/06 von 1962 nach der Kölner Bauordnung (s. ergänzende Unterlage). Dieser Bebauungsplan differenziert das Plangebiet in ein Gewerbegebiet, eine Privat-Grünfläche und ein gemischtes Gebiet.

Das Plangebiet stellt eine der großen Potenzialflächen für die Entwicklung des Mülheimer Südens dar. Eine Überplanung des Gebiets auf Grundlage der Ergebnisse des Werkstattverfahrens ist möglich und wird als notwendig erachtet.

In Aufstellung befindliche Planungen

"Grünstraße", Köln-Mülheim

Für den genannten Bereich wurde mit dem Aufstellungsbeschluss vom 12.12.2000 ein Bebauungsplan Nr. 70470/09 entwickelt (Arbeitstitel: "Grünstraße" in Köln-Mülheim), der das primäre Ziel verfolgt, Einzelhandel auszuschließen und den vorhandenen industriell-gewerblichen Produktionsbereich zu erhalten und zu sichern (s. ergänzende unterlage). Ebenso werden eine öffentliche Grünfläche, die Ergänzung der Wohnbaufläche südlich der Horststraße, die notwendigen Flächen für eine öffentliche Straßenverbindung zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Bergischem Ring und die Offenhaltung einer Stadtbahntrasse als Ziel definiert. Der Aufstellungsbeschluss wurde bekanntgemacht, das Verfahren ruht seit dem (Stand Februar 2013).

Die beabsichtigte Schaffung einer öffentlichen Grünfläche in Form des "Grünzugs Mülheim Süd" mit Verbindungsfunktion vom Bergischen Ring bis an das Rheinufer – wie bereits im REK-Nord vorgesehen – ist im Rahmen des Werkstattverfahrens zwingend zu berücksichtigen.

Im Plangebiet sind 2.500 m² Erweiterungsflächen für die Grundschule Horststraße vorzusehen. Diese Flächen sollten möglichst in Verlängerung der Hardenbergstraße gelegen sein, um kurze Wege zwischen den beiden Schulstandorten zu gewährleisten.

Der Ausschluss von Einzelhandel in diesem Bereich wird in Anlehnung an die Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts als Ziel weiter aufrecht erhalten.

"Euroforum Nord"

Für den südlichen Bereich zwischen Deutz-Mülheimer Straße, nördlich der Zoobrücke und der ICE-Trasse steht derzeit der Bebauungsplanvorentwurf "Euroforum Nord" (Nr. 69460/07) vor der Beteiligung der Dienststellen und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB (s. ERGÄNZENDE UNTERLAGE).

Ziel der Planung ist die Umnutzung eines vormals industriell genutzten Betriebsgeländes in ein neues Stadtquartier mit gemischter Nutzung. Als Quartiersmittelpunkt soll mittig ein Platz entstehen, der zur Zoobrücke und zur ICE-Trasse mit gewerblichen Nutzungen (Büro, Handwerk, Hotel, Hochgarage, Ateliers u. a.) und zur Deutz-Mülheimer Straße mit Wohngebäuden flankiert wird. Südlich zwischen der ICE-Trasse und der Deutz-Mülheimer Straße sind Flächen für Büros und großflächigen Einzelhandel vorgesehen. Nördlich der ICE-Trasse soll der kurz vor dem

Bau befindliche "Grünzug Charlier" als öffentlicher Grünzug planungsrechtlich gesichert werden. Der Zugang zum Grünzug erfolgt von der Deutz-Mülheimer Straße aus entlang der "Villa Charlier", für die eine Nutzung als Kindertagesstätte avisiert wird. Gegenstand der Planung ist ferner ein schmaler Grünzug zwischen Stegerwaldsiedlung und "Rheinboulevard Mülheim-Süd".

Zur Bewältigung der Ziel- und Quellverkehre wird das Plangebiet mittig von einer Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg durchschnitten, die unter der ICE-Trasse hindurch geführt wird.

Aufgrund der bereits erreichten Planungstiefe und dem weit fortgeschrittenen Verfahrensstand steht diese Fläche für alternative Nutzungsüberlegungen nicht zur Verfügung.

"Gießerei-Gelände"

Für die Flächen der ehemaligen Gießerei der Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) wurde ein städtebauliches Konzept erstellt, das eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vorsieht (s. ergänzende Unterlage). Dieses Konzept wurde vom Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln am 24.06.2008 als Vorgabe für die weitere städtebauliche Entwicklung beschlossen und war Grundlage des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 69469/05 – "Gießerei-Gelände" in Köln-Mülheim vom 05.03.2009 (s. ergänzende Unterlage).

Vorrangiges Ziel der Bauleitplanung ist es, Einzelhandel in diesem Bereich auszuschließen und ferner zoniertes Gewerbe und Wohnen nach Maßgabe der Umweltverträglichkeit (ca. 100 Wohneinheiten (WE)) zu ermöglichen. Dafür soll eine Erschließungsanlage zur Öffnung des Gebietes festgesetzt werden.

Seitens des Flächeneigentümers ist eine Entwicklung der Flächen mit einem deutlich stärkeren Fokus auf Wohnbebauung gut vorstellbar. Dementsprechend ruht derzeit das Bebauungsplanverfahren.

Als Fixpunkte für die Entwicklung der Flächen ist die Freistellung und Bewahrung der Möhringhalle als Baudenkmal und die fußläufige Anbindung an den Auenweg zu berücksichtigen.

 $VEP\ {\tt "Deutz-M\"ulheimer\ Straße"}$

Für das Gebiet zwischen Hafenstraße und Deutz-Mülheimer Straße gegenüber der Danzierstraße wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt (Nr. 69474/02). Im Stadtentwicklungsausschuss wurde am 25.09.2012 der Beschluss zur Öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB gefasst, die anschließend durchgeführt wurde. Die Entwicklung stimmt mit den Zielen des REK-Nord überein.

Der Bebauungsplanentwurf sieht vor, im nördlichen Bereich eine Wohnanlage mit verschiedenen Wohntypen zu schaffen, sowie im südlich angrenzenden Teil, das denkmalgeschützte Gebäude in seiner wohnverträglichen Gewerbenutzung auszuweisen (s. ERGÄNZENDE UNTERLAGE).

Im Zentrum verläuft eine im Mittel 25 m breite Grünverbindung von der Deutz-Mülheimer Straße zum geplanten "Rheinboulevard Mülheim-Süd" entlang der Hafenstraße. Diese Grünverbindung ist erster Teil einer Grünverbindung vom Mülheimer Stadtgarten zum Rheinufer ("Grünzug Mülheim Süd" – Planungskonzept s. ERGÄNZENDE UNTERLAGE), die südlich dem bestehenden Atelierhaus bei Entwicklung der entsprechenden Flächen noch zu ergänzen ist. Der zweite, östliche Teil dieses Grünzugs soll durch den Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans "Grünstraße" über die dort geplante öffentliche Grünfläche verlaufen.

Der Bebauungsplan steht kurz vor dem Satzungsbeschluss. Die Planung ist in der weiteren Entwicklung zu berücksichtigen.

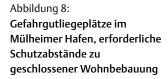
2.2.5 Fachplanung Bundeswasserstraßen

Schutz- und Sicherheitshafen

Der Mülheimer Hafen ist über die gesamte Wasserfläche als Schutz- und Sicherheitshafen gewidmet. Insbesondere bei hochwasserbedingter Einstellung der Schifffahrt und bei havariebedingten Schifffahrtssperren wird seine besondere Notwendigkeit deutlich.

Übernachtungshafen für Kegelschiffe

Im nördlichen Bereich des Mülheimer Hafens befindet sich an der Westmole eine Gefahrgutliegestelle für bis zu sechs Gefahrgutschiffe⁴ (1-Kegel-Liegestellen an Dalben mit Landebrücke) sowie ein Ankerplatz für sog. 2-Kegel-Schiffe. Folgende Mindestabstände sind zwischen den Liegestellen und einer geschlossenen Wohnbebauung einzuhalten: 1-Kegel-Liegeplatz = 100 m, 2-Kegel-Liegeplatz = 300 m.

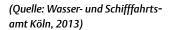


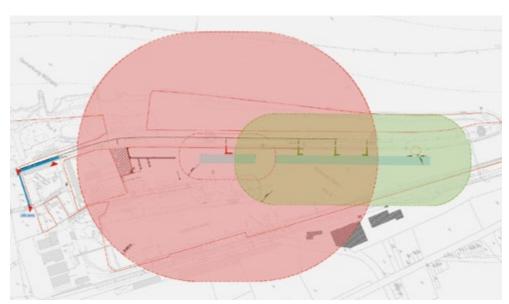
1-Kegel-Liegeplatz

2-Kegel-Liegeplatz

1-Kegel-Schutzabstand

2-Kegel-Schutzabstand





Die Planungen des Wasser- und Schifffahrtsamts Köln (WSA) sehen vor, Dalben und Landebrücke für die bestehende Ankerliegestelle zu errichten sowie eine Ertüchtigung der Liegestelle auf den aktuellen Stand der Technik durchzuführen. Derzeit wird in einer Machbarkeitsstudie durch die Stadt Köln geprüft, ob alternative Standorte für eine sog. 2-Kegel-Schiff-Liegestelle in Köln bestehen.

⁴ Die Anzahl der Kegel, mit denen Gefahrgutschiffe gekennzeichnet sind, kategorisiert die Art der Ladung und so die Gefährdung, die von ihnen ausgehen kann. (1-Kegel: entzündliche Ladung; 2-Kegel: gesundheitsschädliche Stoffe)

Außenbezirk des WSA

Der Mülheimer Hafen ist Standort eines Außenbezirks (vergleichbar einem Bauhof) des WSA (wasserseitig Liegestellen für verwaltungseigene Schiffe und landseitig Werkstätten und Lagerflächen). Von dort erfolgen die Einsätze beispielsweise zur Verkehrssicherung und Havarieabwicklung auf dem Rhein. Auch zukünftig wird der Außenbezirk eine wichtige Größe in den Betriebserfordernissen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung darstellen. Ein solcher Außenbezirk ist für die Erfüllung der Aufgaben des WSA wichtig und erforderlich.

schiffaffines Gewerbe

Das im Mülheimer Hafen ansässige schifffahrtsaffine Gewerbe und hier insbesondere die Kölner Schiffswerft Deutz (KSD) mit ihrer Hellinganlage und dem Stevendock sind nach Aussage des WSA für die Schifffahrt unmittelbar von großer Bedeutung. Sie stellt wichtige Infrastruktur für die Schifffahrt auf dem Rhein – u. a. bei Havarien – dar. Eine entsprechende Werft ist flussaufwärts erst in Bingen und flussabwärts erst in Duisburg vorhanden. Die Werft leistet somit einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit der Schifffahrt durch eine ortsnahe Schadensbehebung an den Schiffen ohne lange Anfahrtswege.

2.2.6 Gebietsfestlegung zur Durchführung städtebaulicher Maßnahmen der Sozialen Stadt

Der Rat hat am 24.11.2011 den Bereich "Köln-Mülheim" als Gebiet der Sozialen Stadt gemäß § 171e Abs. 3 BauGB durch Beschluss festgelegt. Die Gebietsfestlegung wurde am 28.12.2011 im Amtsblatt der Stadt Köln veröffentlicht und ist seitdem rechtsgültig.

Im Juni 2001 wurde der überwiegende Teil des Stadtteils Mülheim und der Stadtteil Buchforst landesseitig vom damaligen Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW auf Antrag der Stadt Köln und in Erweiterung des bereits seit 1994 bestehenden Programmgebietes Kalk als "Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf" anerkannt und in das NRW-Städtebauförderungsprogramm "Soziale Stadt" aufgenommen. Auf dieser Grundlage wurde ein erstes "Mülheim-Programm" zur Strukturverbesserung aufgelegt.

Mit der Novellierung des Baugesetzbuches in 2004 erfolgte die Einfügung des neuen § 171 e BauGB "Maßnahmen der Sozialen Stadt", dementsprechend der Rat u. a. ein "Gebiet der Sozialen Stadt" durch einfachen Beschluss festlegen kann.

Im Rahmen des 2008 neu entwickelten und 2009 vom Rat beschlossenen Integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 wurde das Programmgebiet Mülheim (mit Buchforst) um den Stadtteil Buchheim erweitert. Die Anerkennung des Integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 durch das Land Nordrhein-Westfalen erfolgte mit der Befürwortung der Förderung des Integrierten Handlungskonzeptes mit Mitteln der Europäischen Union aus dem NRW Ziel 2-Programm 2007–2013 (EFRE).

Das Gebiet gemäß § 171 e (3) BauGB ist im Bereich der Stadtteile Mülheim, Buchforst und Buchheim wie in Abbildung 9 dargestellt abgegrenzt.

Das Strukturförderprogramm für das "Soziale Stadt-Gebiet Köln-Mülheim" wurde mit dem "Integrierten Handlungskonzept MÜLHEIM 2020: Wege öffnen – Übergänge schaffen – zusammen wachsen" erarbeitet. Am 05.05.2009 wurde es vom Rat der Stadt Köln als Leitkonzept zur Umsetzung beschlossen.

Abbildung 9: Programmgebiet Soziale Stadt Köln-Mülheim mit den Ergänzungsgebieten BöckingGelände im Nord-Westen und Buchheim im Süd-Osten (Quelle: Stadt Köln, 2008)



Das Ziel des Integrierten Handlungskonzeptes und Strukturförderprogramms beinhaltet eine ganzheitliche Entwicklungsstrategie mit unterschiedlichsten Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung des Gebietes im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Schwerpunkte des Strukturförderprogramms MÜLHEIM 2020 im "Soziale Stadt-Gebiet" sind:

- Aufbau von Strukturen zur Stärkung der lokalen Ökonomie,
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes,
- Stärkung der Erwerbsfähigkeit Integration in den Arbeitsmarkt,
- Stärkung der Ausbildungsfähigkeit,
- Stärkung der gesundheitlichen Bildung,
- Städtebauliche Entwicklung der Zentren im Programmgebiet,
- Städtebauliche Entwicklung Mülheim-Nord und
- Neustrukturierung der Grünbereiche im Umfeld der Industrie- und Gewerbebrachen in Mülheim-Süd.

Rechtliche Wirkungen für die ansässige Bevölkerung, Eigentümerinnen und Eigentümer, Wirtschaft und sonstige Personen im festgelegten Gebiet ergeben sich im Unterschied zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes nach § 142 BauGB nicht.

Der Planungsraum der zu erarbeitenden Planungs- und Entwicklungskonzeption liegt innerhalb des Programmgebiets Soziale Stadt Köln-Mülheim und soll mit seinem Ergebnis einen Beitrag zur Umsetzung der vorgenannten Programmschwerpunkte leisten.

2.2.7 Bestehende Sanierungssatzung

Für die westlichen Grundstücke am Rheinufer besteht die Sanierungssatzung "Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier", die eine Maßnahme des Strukturförderprogramms MÜLHEIM 2020 darstellt. Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes trat mit der öffentlichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Köln am 23.11.2008 in Kraft.

Der "Rheinboulevard Mülheim-Süd" stellt zwischen Mülheimer Brücke und Rheinpark den angestrebten Lückenschluss der begrünten Rad- und Fußwegeverbindung entlang des Rheinufers dar. Im Bereich des Mülheimer Hafens soll neben dem bereits öffentlichen, nutzbaren Rheinufer die vormalige Hafenbahntrasse auf der Westseite des Auenweges für eine begrünte Wegeverbindung in Anspruch genommen werden. Bestandteile sind zusätzlich der geplante "Grünzug Charlier" und die zentrale Grünfläche im Bereich des in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplans "Deutz-Mülheimer Straße".

Nach dem vorliegenden Nutzungskonzept ist zur Umsetzung des "Grünzugs Charlier" nördlich der bestehenden "Villa Charlier" auf dem geräumten Gelände die Durchbindung des Grünzugs bis zur Fußgängerbrücke über den Mülheimer Hafen geplant. Mit dem "Grünzug Charlier" wird zum einen die östlich davon gelegene Stegerwaldsiedlung mit dem Rhein verbunden und zum anderen werden die bisherigen Industrieflächen aufgewertet.

Abbildung 10: Planungskonzept Grünzug Charlier (Entwurf: Club L94, Köln)



Diese Maßnahme wird bis 2014 umgesetzt. Eine entsprechende Entwurfsplanung für den "Grünzug Charlier" und eine Ausführungsplanung für den "Rheinboulevard Mülheim-Süd" liegt vor (s. ERGÄNZENDE UNTERLAGEN).

Für den Vollzug der Sanierungssatzung hat die Stadt Köln in der Vergangenheit umfangreich Flächen erworben. Engstellen des Rheinboulevards bestehen insbesondere im Bereich der Einmündung der Hafenstraße in den Auenweg, wo die Grünverbindung hinter einem Bootsbaubetrieb in die zweite Reihe rückt, sowie südlich davon. Dort verläuft die Verbindung entlang dem Auenweg in zweiter Reihe bis zur Zoobrücke. Unter der Zoobrücke besteht die Verbindung zum Jugend- und zum Rheinpark, der nach Süden hin zum Rheinboulevard in Deutz weiterführt.

Aktuell erfolgt die Vorbereitung und bauliche Umsetzung des Vorhabens.

Bei der Erarbeitung eines Planungs- und Entwicklungskonzeptes ist es denkbar, eine Optimierung des öffentlichen Zugangs zum Rhein und damit eine Erhöhung des "Erlebniswerts Rhein" im Plangebiet vorzusehen. Dies kann bspw. durch eine Aufweitung des südlichen "Rheinboulevards Mülheim-Süd" nach Osten (angrenzend an die Flächen "Euroforum West") erfolgen.

2.3 Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln

Der Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln, der Im Jahr 2009 vom Rat der Stadt Köln als Regiebuch der künftigen Entwicklung beschlossen wurde, identifiziert den Mülheimer Hafen gemeinsam mit dem Deutzer Hafen als eine große Flächenreserve am innerstädtischen Rheinufer, die heute baulich und funktional nur suboptimal genutzt sei.

Abbildung 11:
Städtebaulicher Masterplan
Innenstadt Köln
(Ausschnitt Mülheimer Süden
inkl. Hafen,
Entwurf: Albert Speer & Partner,
Frankfurt a. M.)



Die Möglichkeiten einer künftigen Hafenentwicklung sind nach Empfehlung des Städtebaulichen Masterplans mittels Szenarien möglicher Entwicklungen zu prüfen.

Falls die Reserven dieser Häfen für die allgemeine Innenentwicklung von Köln mobilisiert und als in sich schlüssige Stadtbausteine entwickelt werden sollten, versteht der Städtebauliche Masterplan sie als langfristig letzte Etappe der baulichen Entwicklung des Stadtraums Rhein.

Vor diesem Hintergrund sind Spielräume für Art und Maß der baulichen Nutzung systematisch zu erkunden.

2.4 Resultate des Regionale 2010-Projekts "Rechtsrheinische Perspektiven"

Im Rahmen des Strukturförderprogramms Regionale 2010 wurde die städtebauliche Entwicklung des rechtsrheinischen Kernraums mit dem Workshop Rechtsrheinische Perspektiven in den Jahren 2010 und 2011 weiter vertieft. Fünf interdisziplinäre Planungsteams erarbeiteten für jeweils einen Teilbereich des rechtsrheinischen Kernraums eine planerische Perspektive; einen dieser Teilräume stellte der Mülheimer Süden dar.

Die Entwürfe der Teams skizzierten vielschichtige Konzepte und Lösungsvorschläge zur künftigen städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklung des Rechtsrheinischen. Das Spektrum reichte vom klassischen Städtebau über strategisch-politische Überlegungen bis hin zu künstlerisch-performativen Ansätzen.

Abbildung 12: Blick vom ehemaligen KHD-Hochhaus entlang der B55a in Richtung Osten (Quelle: Streitberger/Müller 2009, Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)



Auch wenn im Rahmen des Workshops jeweils unterschiedliche Teilräume in den Blick genommen wurden, finden sich in allen Entwürfen folgende Themen und Handlungsansätze, die für die rechtsrheinische Entwicklung als entscheidend definiert wurden – so auch für den Mülheimer Süden.

Identität stärken und Stadtteile vernetzen

Die Identität der Orte und die Verknüpfung der Stadtteile untereinander sind zu stärken und auszubilden. Dazu wurden Maßnahmen vorgeschlagen, wie die Einführung einer Ringbahn zwischen den Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim Süd oder die Ergänzung von v. a. fußläufigen Verbindungen. Historische Industriebauten, die ein hohes Identifikationspotenzial aufweisen, wurden respektvoll in die Entwurfsplanungen integriert. Alle Teams folgern, dass ein Perspektivwechsel notwendig sei, der die Wahrnehmung auf die Qualitäten des Rechtsrheinischen lenkt, das lokale Selbstbewusstsein stärkt und als Impuls zu nutzen ist.

Nutzung verlorener Räume / Barriereüberwindung Bisher wenig beachtete Nischenräume, wie die Flächen unter Brücken, neben Verkehrstrassen oder auf bisher nicht zugänglichen Grünräumen, sind als qualitätvolle Bausteine in die Stadtstruktur einzubinden. Die Ideen für die Nutzung und Gestaltung dieser Flächen sind vielfältig. Sie zeigen, dass aus der Zerschneidung durch Verkehrstrassen die Chance erwachsen kann, neue Arten der Grün- und Freiraumvernetzung zu knüpfen und die bisher nicht genutzten Nischenräume neu zu bespielen. Ein Beispiel ist die Öffnung der Mülheimer ICE-Bögen für verschiedene urbane Nutzungen (Claus en Kaan / greenbox).

Abbildung 13: Vom Restraum zur überdachten Sport- und Freizeitfläche: die Kathedrale B 55a (Quelle: Streitberger/Müller 2009, Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)





Abbildung 14: Mülheimer ICE-Bögen als Rückgrat für ein neues urbanes Zentrum (Quelle: Streitberger/Müller 2009, Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)



öffentliche Räume aufwerten

Zur Profilierung der Stadtteile unter Beachtung der Lagegunst von Rhein- und Innenstadtnähe werden viele Maßnahmen der Verknüpfung und Wegevernetzung bis in die Tiefe des Betrachtungsraums aufgezeigt. Dies kann insbesondere durch die Aufwertung öffentlicher Räume erreicht werden, z.B. durch die Verbesserung von Straßenquerungen und Wegeverbindungen sowie die Neugliederung von Straßenräumen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr.

Eine umfassende Dokumentation der Resultate findet sich in den ergänzenden Unterlagen zur Aufgabenstellung.

2.5 Nutzungsstruktur im Mülheimer Süden

Der Planungsraum weist derzeit eine stark industriell ausgerichtete und gleichzeitig von großen Brachflächen gekennzeichnete Prägung auf. Im Hafen befindet sich eine Gemengelage mit deutlich gewerblichem Einschlag, die insbesondere von den hafennahen Nutzungen dominiert ist. Ausnahmen sind vereinzelte Wohnnutzungen und eine größere Diskothek.

Seit Mitte der 1990er Jahre haben in zunehmendem Maße kreativ-wirtschaftliche Einrichtungen einen Standort im Planungsraum gefunden. So findet sich im Süden des Raums das Künstlerhaus des KunstWerk e. V., im Norden an der Deutz-Mülheimer Straße ein Atelierhaus und weitere Künstler haben im Mülheimer Hafen ihre Ateliers.

Die östlich an die Deutz-Mülheimer Straße angrenzende Stegerwaldsiedlung ist eine reine Wohnsiedlung, die entlang der Deutz-Mülheimer Straße einen mageren Ladenbesatz sowie, unmittelbar nördlich der Zoobrücke, einen Discounter aufweist. Alle übrigen Einzelhandelsnutzungen in der Siedlung selbst sind aufgegeben worden. Es ist davon auszugehen, dass die im Bebauungsplan "Euroforum Nord" beabsichtigten Festsetzungen zum Einzelhandel zur Deckung des Bedarfs an Einzelhandelsflächen im Planungsraum ausreichend groß sein werden. Werden im

Zuge entwicklungsbedingter Veränderungen der Nachfragestruktur zusätzliche Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Plangebietes außerhalb des "Nahversorgungszentrums Stegerwaldsiedlung" als zweckmäßig erachtet, do dürfen diese das Nahversorgungszentrum in seinem bestehenden Geschäftsbesatz nicht gefährden (s. Kapitel 2.2.3).

Östlich des Bergischen Rings befindet sich eine überwiegend wohngenutzte Struktur, die nach Süden an den Stadtteil Buchforst und nach Norden über die Graf-Adolf-Straße an das Bezirkszentrum Wiener Platz / Frankfurter Straße angebunden ist.

Nördlich grenzt Mülheim-Süd mit einer überwiegenden kleinteiligen Wohnbebauung an den Planungsraum an.

Mülheim weist deutliche Defizite in der Ausstattung mit öffentlich zugänglichem Freiraum, Kindertagesstätten, Jugendeinrichtungen und Spielflächen auf. Schwächen in der sozialen Struktur und bei den klein- und mittelständischen Betrieben sollen mit den umfangreich geförderten Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts (IHK) MÜLHEIM 2020 aufgefangen werden (SIEHE KAPITEL 2.2.7).

Die vorhandenen sozialen Infrastruktureinrichtungen sind für das Plangebiet und den Betrachtungsraum in einer Übersicht in den ergänzenden Unterlagen dargestellt.

Defizite in den Sozialbedarfen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens "Euroforum Nord" betrachtet. Es ist damit zu rechnen, dass bei einem stärkeren Impetus auf Wohnnutzung die Defizite steigen werden. Für "Euroforum Nord" wurden folgende Bedarfe angegeben:

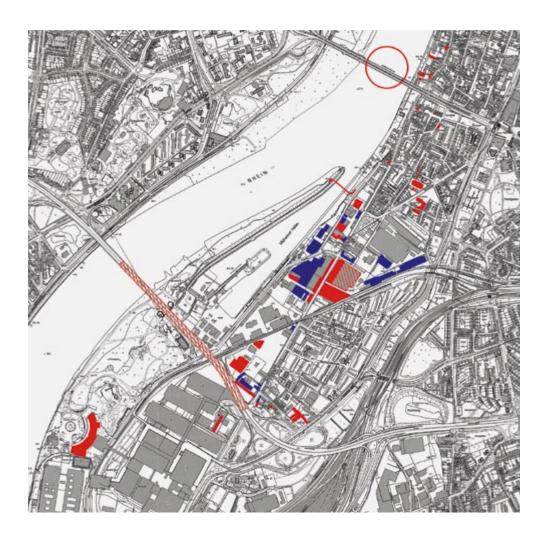
- KiTa-Bedarf: 10 Gruppen, davon 4 in der "Villa Charlier"
- Schulbedarf: Der steigende Bedarf soll in Form von Erweiterungen der bestehenden Schulen gedeckt werden.
- Spielplatzbedarf (Kinder 6–18 Jahre): Die Bedarfsdeckung muss wohnortnah erfolgen. Bisher besteht ein Defizit von circa 4.300 m² Spielplatzflächen. Für "Euroforum Nord" entsteht ein zusätzlicher Bedarf von circa 1.800 m², der im Plangebiet und im "Grünzug Charlier" gedeckt wird. Der Mülheimer Süden weist ein Defizit von circa 5.000 m² Spielflächen auf. Insbesondere Bolzplätze stehen nicht zur Verfügung. Als Richtgröße für zusätzliche Wohnbebauung werden je 100 WE 525 m² Spielplatzfläche definiert.

2.6 Bebauungsstruktur im Mülheimer Süden

historische Bausubstanz

Das Plangebiet ist neben zahlreichen Industriedenkmälern, insbesondere an der Hafenstraße und der Deutz-Mülheimer Straße, von Bauten und Ensembles geprägt, die dem Mülheimer Süden ein besonderes Bild verleihen. Es befindet sich gründerzeitliche Bebauung entlang der Deutz-Mülheimer Straße. Aus der Abbildung werden die Grundstücke mit eingetragenen Denkmälern sowie mit ortsbildprägenden Gebäuden ersichtlich. Die Industriebauten aus Backstein insbesondere beidseitig der Deutz-Mülheimer Straße stellen eine einzigartige Besonderheit im Kölner Stadtgebiet dar.

Abbildung 15: Denkmäler und ortsprägende Bauten im Mülheimer Süden (Quelle: Stadt Köln)



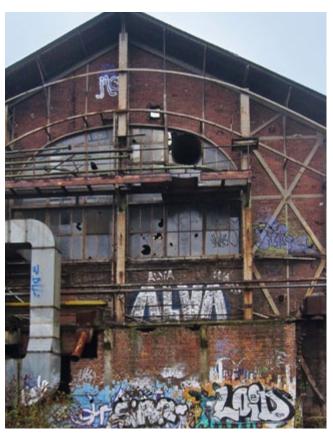
Obwohl nur wenige der Bauten unter Denkmalschutz stehen, weist der Planungsraum eine Vielzahl erhaltenswerter Gebäude auf, die eine hohe gestalterische Kraft entfalten und dem Raum bei Berücksichtigung zu einer Adresse verhelfen.

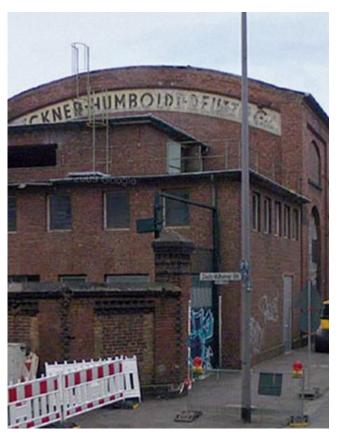
Die spezifische stadträumliche Identität zu bewahren, ist Gegenstand aller bestehenden Planungen und Konzepte für den Planungsraum. Zu den denkmalgeschützten oder wichtigsten erhaltenswerten Aufbauten im Einzelnen (VGL. RHEINISCHE INDUSTRIEKULTUR E. V. 2004–2006):

Gasmotoren-Fabrik Deutz (später Klöckner-Humboldt-Deutz AG) "Die vorhandene Bautengruppe aus der Zeit um 1900 ist […] in der heutigen Form noch immer ein monumentales Denkmal des Motorenbaus.

Von herausragender Bedeutung ist auch das von Bruno Möhring 1902 entworfene Ausstellungsgebäude. [...]"

Die denkmalgeschützte sogenannte Möhringhalle liegt im Inneren des sogenannten Gießereigeländes und ist heute baulich mit Industriehallen neueren Datums verbunden. Es handelt sich um eine Stahlfachwerkhalle, deren Fachwerk Jugendstilelemente aufweist und die mit Backsteinen ausgefacht ist. Der Innenraum ist durch eine nachträglich eingezogene Deckenplatte in zwei Ebenen geteilt. Die Firsthöhe liegt bei circa 18 m.





Gießerei, Möhringhalle

KHD, Inschrift Nordgiebel

Der denkmalgeschützte Bau der Werkstatt/Werkzeugmaschinenhalle für Kleinmotoren (1898/1911) befindet sich östlich der Deutz-Mülheimer Straße und leitet nördlich der ICE-Trasse die Hallenbauten entlang der Deutz-Mülheimer Straße ein. Die Gebäudehöhe beträgt zwischen circa 7,5 (Shedhallen) und 11,5 m (Kopfbau).

"An einen zweigeschossigen straßenbegleitenden Kopfbau schließt sich eine vierschiffige Shedhalle an. Der mit Flachdach versehene Kopfbau für Büros wird zur Straße mit Segmentbogenfenstern belichtet."

Die Hallen für den Großmotorenbau (1899/1900) stehen nördlich der Werkzeugmaschinenhalle und enden gegenüber der Einmündung des Auenwegs in die Deutz-Mülheimer Straße. Die Bauhöhe beträgt circa 13,2 m.

Die langgestreckte, dreischiffige Backsteinhalle wurde mit einer Traufwand direkt in die Straßenflucht der Deutz-Mülheimer Straße einbezogen. Dominant im Straßenbild sind die großen Rundbogenöffnungen mit kleinteiligen Metallsprossenfenstern und das tonnenförmige Dach des ersten Hallenschiffes. Angelehnt an die Dachform trägt der Nordgiebel die Inschrift: Klöckner-Humboldt-Deutz AG. Ein Teil der Halle wurde in den 1980er Jahren erneuert. An das Mittelschiff wurde im Norden um 1935 ein Anbau mit Durchfahrt für Eisenbahnwaggons angefügt.



KHD, Hauptverwaltung

Die beiden denkmalgeschützten Verwaltungsbauten befinden sich gegenüber dem Motorenbau westlich der Deutz-Mülheimer Straße. Ihre Höhe beträgt zwischen circa 14,5 und 15,5 m.

Um 1900 entstand links vom heutigen Haupteingang ein neues Verwaltungsgebäude für Vertrieb, Export, Konstruktionsabteilung und Direktion. Der dreigeschossige Hauptbaukörper war symmetrisch aufgebaut mit übergiebeltem Mittelrisalit. Hervorgehoben wurde das dritte Obergeschoß mit einer Reihe gekuppelter Rundbogenfenster vermutlich für die Direktion und das Werksmuseum. Dieser Teil des Verwaltungsgebäudes ist ohne Dach und den Risalitgiebel erhalten.

"Um 1905 wurde in gleicher Flucht entlang der Deutz-Mülheimer Straße das Verwaltungsgebäude ergänzt durch einen dreigeschossigen Backsteinflügel mit einer durch seine Länge gewaltig wirkenden Gebäudefront. Zwischen den großen Rechteckfenstern wird die Fassade mit mehrfach nach innen gestuften Backsteinpfeilern gegliedert. Die Fensterbrüstungen sind mit Kassetten unterteilt."

Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik van der Zypen & Charlier "1845/46 gegründet, sind von dem bedeutenden Unternehmen heute nur noch wenige, dafür aber sehr bedeutende Gebäude erhalten: die Waggonhallen (1888/um 1905), in denen die Schwebebahn (ausgeführt in Wuppertal) erprobt und gebaut wurde und ein Magazinbau von 1909/10 mit einer bemerkenswerten Innenkonstruktion in Stahlbetonbauweise."

Diese sog. Waggonhallen liegen im rückwärtigen Bereich des Euroforums an der ICE-Trasse und bestehen aus vier aneinander gesetzten Satteldachhallensegmenten aus Backstein mit auf den First aufgesetzten Oberlichtlinien und Rundfenstern in den Giebeln unterhalb des Firstes. Die von Norden aus zweite Halle hat als Beson-



Waggonhallen, Fassade Ost

derheit eine Öffnung in der Fassade, die dem Umriss der Schwebebahn entspricht. Hier war der Auslass der Teststrecke, die in der Halle begann und auf dem Grundstück fortgeführt war. Dieser Teil der Hallen steht unter Denkmalschutz. Die Firsthöhen betragen zwischen circa 10 und 12,5 m.

Der als "Eckiger Rundbau" bezeichnete, ebenfalls denkmalgeschützte Magazinbau befindet sich nördlich der Waggonhallen und besteht aus einer viergeschossigen Stahlbetonkonstruktion mit vorgehängter Backsteinfassade. Die Ebenen sind offen und lediglich durch Stützen unterbrochen. Das Bauwerk ist circa 16,5 m hoch.

Bleiweißfabrik Lindgens

"Die schon 1829 gegründete älteste Bleiweißfabrik des Kontinents erhielt um 1910 eine neue Halle für die Zinkweißproduktion. Sie sticht deutlich von den älteren, traditionellen Backstein-Industriebauten ab, zwischen die sie eingefügt ist. Die beiden sichtbaren Fronten sind architektonisch ganz unterschiedlich gestaltet. Die Fassade zum Fabrikhof ist als Reihe von hohen Fensteröffnungen ausgebildet, die durch mehrfache Abstufung im Ziegelmauerwerk plastisch gerahmt werden. Die so entstehende Reihung monumentaler Öffnungen lässt die kleinteiligere innere Aufteilung der Halle vergessen. Auf der Rückfront zur Hafenstraße werden die Schiffe der Halle dagegen durch vier Giebel markiert."

Die vierschiffige Halle liegt von der Deutz-Mülheimer Straße abgerückt mit einer Fassade an der Hafenstraße. Ihre Firsthöhe beträgt circa 13 m.

Druckfarbenfabrik Lindgens (Deutz-Mülheimer Straße 183)

"Der kompakte Industriebau wurde bald nach dem Krieg auf dem Gelände einer Ziegelei für einen Tochterbetrieb der benachbarten Bleiweißfabrik Lindgens errichtet. Zweigeschossige Verwaltungs- und Labortrakte und die Abfertigung umgeben die zentrale Produktionshalle; die Treppenhäuser an den Ecken werden durch Glasaufsätze überhöht; an der Rheinseite befindet sich auch das halbrund vorspringende, verglaste Treppenhaus

in Nachfolge der 1914 in Köln gezeigten Werkbund-Fabrik von Walter Gropius. Viele originale Details haben sich in diesem funktionalen Industriebau der frühen Nachkriegszeit erhalten, dessen vorgesehene Erweiterung nach Norden nie durchgeführt wurde."

Das Gebäude besteht aus einem U-förmigen ehemaligen Büroriegel, dessen Mitte mit einer Sheddachhalle ausgefüllt ist. Seit 2011 wird das Gebäude als Atelierhaus genutzt. Die Dachhöhe beträgt circa 8,5 m.

Gummifädenfabrik Kohlstedt

"Die heutigen Gebäude entstanden 1908 als mehrgeschossige Randbebauung nach Entwurf von Otto Grah. Ein Flügel der Anlage steht unter Denkmalschutz und wird für Künstlerateliers durch den Verein KunstWerk e.V. genutzt."

Der vier- bis fünfgeschossige Backsteinbau steht unmittelbar nördlich der Zoobrücke an der Deutz-Mülheimer Straße und beherbergt das "KunstWerk Köln e. V", ein selbstverwaltetes Künstlerhaus. Bekannt geworden ist das Gebäude durch die "Cologne Rider", eine orange gefärbte Figurengruppe als Nachbildung der "Easy Rider", die lange Zeit von der Zoobrücke aus auf dem Dach des Kunstwerks zu sehen waren. Prägnant ist die Gestaltung der Südfassade, eine geschlossene Backsteinfassade, auf der in Fortführung des davor befindlichen Messeparkplatzes eine Parkplatzmarkierung auf das Mauerwerk aufgebracht ist. Das Gebäudeensemble hat eine Höhe zwischen circa 14,5 und 16,5 m. Der höhere Gebäudeteil steht unter Denkmalschutz.



ehemalige Gummifädenfabrik, Südfassade



Fußgängerbrücke "Katzenbuckel"

Brücke Mülheimer Hafen (1957)

"Die auch 'Katzenbuckel' genannte Spannbetonbrücke über die Einfahrt des Mülheimer Hafens stellt die Verbindung von der Stadt zum Rheinufer und weiter zum Rheinpark her. Das insgesamt 180 m lange Band für Fußgänger beginnt parallel zur Hafenstraße, wird dann in weitem Bogen über das abgesperrte Hafengelände geführt, schwingt sich, unterstützt von einem Schrägpfeiler, mit Hilfe eines 80 m langen Bogens über das Wasser, um dann, wiederum von einem Pendelglied gestützt, gegenüber auf dem Scheitel des Hafendammes abdrehend aufzusetzen. Der tragende Bogen ist, sich in je zwei Finger aufspaltend, auf Einzelfundamenten gelagert."

Weitere wichtige Bauten sind die Gebäude Hafenstraße 1 (Nutzung: Geschäft für Grillbedarf, Veranstaltungshalle, Gebäudehöhe zwischen circa 11,3 und 15,5 m), Hafenstraße 3 (Scheitelhöhe Tonnendach circa 12,5 m), große Teile der Gießereihallen mit Firsthöhen zwischen 13,5 und 14,5 m sowie Grünstraße 1, einem Verwaltungsgebäude einer Vertriebsgesellschaft für Modeschmuck und Accessoires.

2.7 Freiraumstrukturen im Mülheimer Süden

Der Freiraumbestand im Mülheimer Süden weist nicht nur flächenbezogen große Defizite auf, auch sind die Freiräume nicht miteinander vernetzt. Größere Freiräume befinden sich weit nordöstlich des Plangebiets mit dem Mülheimer Stadtgarten sowie westlich mit dem Rhein- und Jugendpark mit Anschluss nach Süden. Der rheinnahe Anschluss nach Norden befindet sich südlich der Anbindung der Hafenstraße an die Deutz-Mülheimer Straße sowie mit Anschluss an den Festplatz Mülheim unmittelbar vor der Mülheimer Brücke. Entlang der Mülheimer Brücke verläuft ein schmaler Grünkorridor nach Osten, mit fußläufiger, nicht weiter begrünter Anbindung an den Stadtgarten.

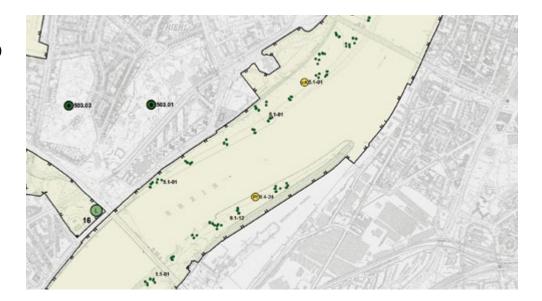
Der Grün- und Freiflächenbestand bzw. die im Ausbau befindlichen Grün- und Freiflächen sind im Plangebiet folgende:

Tabelle 2:
öffentliche Grün- und
Freiflächen im Plangebiet
(Quelle: Amt für Landschaftspflege
und Grünflächen, 2013)

Standort	Anlagentyp	Fläche
Bestand		
Rheinpark	stadtteilbezogene Grünfläche	33.000 m ²
Jugendpark	stadtteilbezogene Grünfläche	14.000 m ²
Planung bzw. im Ausbau		
Rheinboulevard Mülheim	stadtteilbezogene Grünfläche	32.900 m ²
Grünzug Charlier	wohngebietsbezogene Grünfläche	9.900 m ²
Grünzug Mülheim Süd (Teil 1)	wohngebietsbezogene Grünfläche	1.200 m ²

Abbildung 16: Landschaftsplan (Ausschnitt Mülheimer Süden) (Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013)

>> gesamter Plan in digitalen Anlagen



Die Projekte "Rheinboulevard Mülheim-Süd" und "Grünzug Charlier" des IHK MÜLHEIM 2020 sowie die schmale Grünverbindung der Stegerwaldsiedlung an den Rhein im Bebauungsplanverfahren "Euroforum Nord" stellen einen ersten Auftakt für eine Minderung des Freiraumdefizits und den Aufbau von Vernetzungsstrukturen der bestehenden Grünelemente dar. Auch der im REK-Nord dargestellte "Grünzug Mülheim Süd" soll die Grünvernetzung ergänzen. Er gliedert sich in zwei Abschnitte: Teil 1 verläuft vom Rhein bis zur Deutz-Mülheimer Straße und wird teilweise mit dem in Aufstellung befindlichen VEP "Deutz-Mülheimer Straße" gesichert. Teil 2 des Grünzugs Mülheim Süd reicht von der Deutz-Mülheimer Straße bis zum Bergischen Ring.

Gleichwohl ist im Plangebiet eine großzügige Ergänzung der Grünverbindungen vorzusehen. Zum einen muss es hier in besonderem Maße um die Anbindung der bestehenden Quartiere an Grün- und Freiflächen und zum anderen um die Freiraumgestaltung entlang dem Rheinufer gehen. Es ist zu untersuchen, ob im Bereich der bestehenden Gewerbebauten am südlichen Ende des "Rheinboulevards Mülheim-Süd" eine Aufweitung des Boulevards nach Osten zur Verbesserung der Freiraumqualität und Optimierung des Rheinerlebnisses zielführend sein könnte.

Es bietet sich auch an, die Defizite an Spielflächen mit der Anlage von Freiräumen zu kombinieren.

2.8 Mobilität

Motorisierter Individualverkehr, Straßen Die übergeordnete Anbindung des Plangebiets von der Zoobrücke (B 55a in Verlängerung BAB A4 von Osten) aus erfolgt über die Anschlussstelle Köln-Messe und den Messekreisel über die Deutz-Mülheimer Straße, die gem. Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln als örtliche Hauptstraße klassifiziert ist. Insbesondere der Messekreisel ist wegen der komplizierten Anbindung der Deutz-Mülheimer Straße an den Pfälzischen Ring – örtlicher Hauptverkehrszug gem. Gesamtverkehrskonzept – unter besonderer Taktung der Stadtbahntrasse in den Verkehrsspitzenzeiten und zu Messezeiten deutlich überlastet.

Von Norden bestehen Zufahrtsmöglichkeiten in das Plangebiet von der Mülheimer Brücke über den Bergischen Ring und die Danzierstraße.

Von Süden besteht Anschluss über den Auenweg, der am Ottoplatz über die Mindener Straße und die Deutzer Brücke in Richtung Innenstadt sowie über die Severinsbrücke (B 55) in Richtung BAB A559 / A4 / A3 führt.

Derzeit werden die Hauptverkehre innerhalb des Plangebiets über die Deutz-Mülheimer Straße abgewickelt. Es ist jedoch erklärtes Ziel im REK-Nord, die übergeordnete Verkehrsfunktion auf den Auenweg zu verlagern, indem dieser im Bereich der Einmündung der Grünstraße an den Bergischen Ring angeschlossen wird. Hierfür liegen zwei Trassenvarianten vor (vgl. REK-Nord, ergänzende Unterlagen).

Das Plangebiet ist aufgrund der großen, geschlossenen Industrie- und Gewerbegrundstücke mangelhaft vernetzt. Neben den Anbindungen an das äußere Straßennetz über den Auenweg und die Deutz-Mülheimer Straße existiert als Netzelement lediglich die Hafenstraße, die, parallel zum Rheinufer nach Norden verlaufend, den Auenweg mit der Deutz-Mülheimer Straße verbindet. Ferner erschließt die Messeallee Nord von der Deutz-Mülheimer Straße aus als Sackgasse die Logistikzufahrt der koelnmesse. Sie wird gleichzeitig als südliche Erschließung des Bebauungsplangebiets "Euroforum Nord" dienen (VGL. KAPITEL 2.2.5).

Die Erschließung der koelnmesse erfolgt über den Auenweg und die Deutz-Mülheimer Straße. Die Messeparkplätze sind auf dem Messegelände und im näheren Umfeld verteilt. Umfangreiche Parkflächen bestehen in den Abfahrten von der Zoobrücke (P21/22).

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens "Euroforum Nord" soll ein weiteres Netzelement planungsrechtlich gesichert werden: die sogenannte Querspange zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer Straße, die den Damm der ICE-Trasse unterqueren soll. Die Straße dient insbesondere der Abwicklung der Ziel- und Quellverkehre des Bebauungsplangebiets über den Auenweg, damit die Deutz-Mülheimer Straße und der Messekreisel nicht zusätzlich belastet werden.

Das Verkehrskonzept Straßenraum ist im REK-Nord dargestellt (vgl. REK-Nord, KARTE 2A).

Fuß- und Radverkehr

Separat ausgebaute Radverkehrsanlagen existieren im Plangebiet nicht. Die östliche Seite des Auenwegs bietet einen kombinierten Fuß- und Radweg an.

Die Fußwegevernetzung ist entwicklungsfähig. Während die Deutz-Mülheimer Straße und die Messeallee Nord über beidseitige Fußwege verfügen, besteht am Auenweg überwiegend nur auf der Ostseite der bereits erwähnte kombinierte Fußund Radweg. Die Hafenstraße kommt aktuell zu einem großen Teil ohne Fußgängerweg aus.

Das Verkehrskonzept Fuß- und Radwegeverbindungen ist im REK-Nord dargestellt (vgl. REK-Nord, Karte 2c).

ÖPNV

Das Verkehrskonzept ÖPNV ist ebenfalls im REK-Nord aufgeführt (VGL. REK-NORD, KARTE 2B). Die überregionale Anbindung ist durch die räumliche Nähe zum Bahnhof Köln Messe/Deutz mit Anschluss an die S-Bahn und den Fernverkehr ausgezeichnet. Hingegen muss die örtliche ÖPNV-Erschließung für das Planvorhaben als unterdimensioniert betrachtet werden. Zwar wird das Plangebiet vom Einzugsbereich der Stadtbahnhaltestellen "Stegerwaldsiedlung" (Pfälzischer Ring) und "Grünstraße" (Bergischer Ring) in Teilen erfasst, jedoch ist die fußläufige Anbindung schlecht, und die Kernflächen des Plangebiets sind vom Einzugsbereich aller ÖPNV-Haltestellen nicht erfasst. Die bestehenden Bushaltestellen "Thermalbad" (Auenweg, unmittelbar südlich der Zoobrücke) und "Windmühlenstraße" (Danzierstraße) decken lediglich den südlichen und den nördlichen Rand des Plangebiets ab. Ihre Taktung entspricht den für die stadträumliche Lage adäquaten Standards nicht.

vorliegende verkehrliche Untersuchungen Im Rahmen der laufenden Bauleitplanungen (s. Kapitel 2.2.5) wurden verschiedene, aufeinander aufbauende Verkehrsuntersuchungen, die den Bereich zwischen Ottoplatz und Mülheimer Brücke betrachten, mit einem Prognosehorizont bis 2020 durchgeführt.

Ergänzend dazu und auf allen vorliegenden Studien aufbauend wird in Vorbereitung des Werkstattverfahrens ein Verkehrsqutachten erstellt (s. ERGÄNZENDE UNTERLAGEN).

Dieses Gutachten untersucht zum einen die bauliche Machbarkeit einer Stadtbahntrasse über die Deutz-Mülheimer Straße und die Danzier Straße – wie sie im REK Nord zur Optimierung der ÖPNV-Erschließung des Gebiets optional vorgesehen ist. Zum anderen erfolgt eine Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens im Plangebiet. Dies erfolgt unter der Annahme des künftigen Nutzungsmixes GEM. KAPITEL 2.2.2. Anschließend erfolgt eine Verkehrsumlegung auf das Netz inkl. Schwachstellenanalyse. Diese Untersuchung hat zum Ziel zu identifizieren, welche Netzelemente als Voraussetzung der beabsichtigten Entwicklung zusätzlich erforderlich sind bzw. angepasst werden müssen.

Das Gutachten kommt zu den genannten Fragestellungen zu folgenden Ergebnissen, die für die Planungen des Werkstattverfahrens als Rahmenbedingungen und Vorgabe zu verstehen sind.

Machbarkeitsstudie Stadtbahn

Das Gutachten prüft die bauliche Machbarkeit einer Stadtbahntrasse in der nördlichen Deutz-Mülheimer Straße. Hierbei wird von einem besonderen Bahnkörper für die Stadtbahn ausgegangen, da nur eine solche Variante für eine Förderung in Betracht kommt. Die Stadtbahnwagen sind als Hochflurwagen (Stadtbahnwagen Typ B) in Doppeltraktion angesetzt worden, die Ausführung der Haltestellen ist behindertengerecht auszuführen.

Die Untersuchung zeigt, dass die Eingliederung des besonderen Bahnkörpers in den Straßenraum der Deutz-Mülheimer Straße auf einem großen Streckenanteil nicht realisierbar ist. Ursachen hierfür sind Zwänge durch vorhandene bzw. verfügbare Querschnittsbreiten, erforderliche Rücksichtnahmen auf denkmalgeschützte und ortsbildprägende Bauten und Randbebauung. Im Einzelnen sind folgende entgegenstehende Zwangspunkte identifiziert, die die Anlage eines besonderen Bahnkörpers nicht realisierbar machen:

- Auf etwa 60% der Länge, die einen vollständigen Querschnitt für alle Verkehrsteilnehmer (Stadtbahn, Kfz-Verkehr, Radfahrer und Fußgänger) erfordert, sind keine ausreichenden Breiten vorhanden, einen richtlinienkonformen Querschnitt zu realisieren. In Teilen lässt sich ein angemessener Querschnitt nur unter Nutzung von Fremdgrundstücken realisieren.
- An Knotenpunkten sind keine Abbiegefahrstreifen möglich, ohne Fremdgrundstücke in Anspruch zu nehmen. Wird darauf verzichtet, erhöht sich die Anzahl der signaltechnischen Phasen im Fall einer Signalisierung und dies vermindert die Leistungsfähigkeit.
- Am Knotenpunkt Deutz-Mülheimer Straße / Messeallee Nord / Zufahrt P21 ergibt sich ein starker Nutzungskonflikt mit der Messelogistik, die über den Knotenpunkt abgewickelt wird.
- Die Anlage der Haltestellen ist teilweise nur unter Nutzung von Fremdgrundstücken möglich. Teilweise kann nur ein einseitiger Zugang behindertengerecht ausgeführt werden.
- Im Bereich der Querung der ICE-Trasse nördlich der Gaußstraße wird ein besonderer Bahnköper zu einer deutlichen Einschränkung der Durchfahrtshöhe für Kfz-Verkehr auf ca. 3,10 m führen.
- Es entfallen nahezu durchweg Bäume und öffentliche Stellplätze (ca. 280–350 Stück).
- Die Stadtbahntrasse führt nah an Gebäuden vorbei, so dass umwelttechnische Belange (Lärm, Erschütterungen) zu prüfen wären.

Vor dem Hintergrund dieses Resultats ist ein befahrbarer Bahnkörper die einzige Option zur Realisierung einer Stadtbahntrasse in der nördlichen Deutz-Mülheimer Straße. Da ein befahrbares Gleis derzeit nicht förderfähig ist, ist die Wirtschaftlichkeit dieser Option bislang kritisch zu sehen.

Um mit der anstehenden Entwicklung eine evtl. spätere Realisierung einer Stadtbahn auf befahrenem Gleis nicht zu verbauen, sind bei den Planungen des Werkstattverfahrens Flächen für die Eingliederung einer Stadtbahntrasse auf befahrbarem Gleis freizuhalten (s. Übersichtsplan in den ergänzenden Unterlagen).

Verkehrsumlegung und Schwachstellenanalyse

Die Untersuchung geht für den Mülheimer Süden und das Umfeld von einer 100%-igen Aufsiedlung und dem Verkehrsaufkommen einer Normalmesse aus. Das Verkehrsaufkommen ist für zwei Varianten abgeschätzt worden:

- Variante 1: Annahme der heutigen ÖPNV-Erschließung
- Variante 2: Annahme einer optimierten ÖPNV-Erschließung durch ein Buskonzept, welches den Mülheimer Süden sinnvoll Richtung Wiener Platz und Deutzer Bahnhof anbindet

Im Ergebnis ist in Variante 1 von rund 18.800 Kfz/24 h und in Variante 2 von rund 16.900 Kfz/24 h (ca. 10% geringer als V1) im Untersuchungsgebiet Mülheimer Süden auszugehen.

In verschiedenen Szenarien sind die Auswirkungen des künftigen Verkehrsaufkommens und verschiedener Netzelemente analysiert worden.

Tabelle 3: Szenarien zur Analyse der Auswirkungen des künftigen Verkehrsaufkommens und verschiedener Netzelemente (Quelle: Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH 2013)

Szenario	Verkehrs aufkommen	Netzstruktur	untersuchte Zeitbereiche
A	Variante 1	heutige Infrastruktur	DTVw, Morgen-, Abendspitze
B1	Variante 1	heutige Infrastruktur zzgl. der Durchbindung Brügelmannstraße und der Verlängerung Auenweg zwischen Auenweg und Bergischer Ring/Grünstraße	DTVw, Morgen-, Abendspitze
B2	Variante 1	heutige Infrastruktur zzgl. der Durchbindung Brügelmannstraße und der Verlängerung Auenweg zwischen Danzierstraße und Bergischer Ring/Grünstraße	DTVw, Morgen-, Abendspitze
С	Variante 2	analog Szenario B1	DTVw, Morgen-, Abendspitze

Die Analysen lassen folgende Aussagen zu:

Szenario A

Eine Vollaufsiedlung ist ohne zusätzliche Netzelemente, die insbesondere den Bereich des Messekreisels entlasten, nicht realisierbar. Das Netzelement "Verlängerung Auenweg" ist für die weitere Entwicklung des Mülheimer Südens zwingend erforderlich.

Szenario B1 und B2

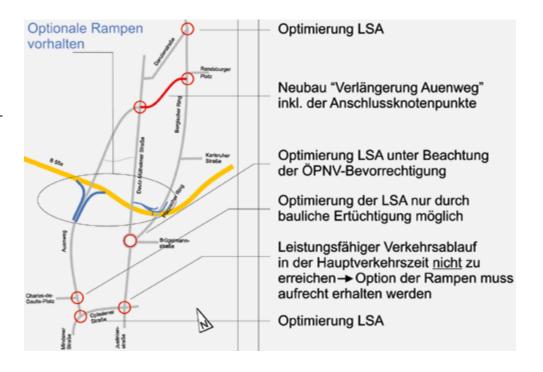
Die Szenarien beleuchten die Wirkung der Verlängerung Auenweg in unterschiedlicher Lage. Unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten zeigt sich, dass die südliche Lage mit dem Anschlusspunkt Deutz-Mülheimer Straße/Auenweg besser geeignet ist. Gegenüber der nördlichen Führung nimmt die südliche Lage nochmals rund 8% mehr Verkehr auf und entlastet damit den Bereich des Messekreisels besser als die nördliche Führung. Dennoch zeigen die Szenarien B1 und B2 unter Vollaufsiedlung und heutiger ÖPNV-Erschließung deutliche Defizite an maßgebenden Knotenpunkten in Deutz. Der Knotenpunkt Deutz-Mülheimer Straße/Opladener Straße/Justinianstraße, der als zentraler Verteilungsknotenpunkt mit sehr hohen signaltechnischen Anforderungen (ÖPNV-Beschleunigung, zwei Koordinierungsrichtungen, sehr hohe Belastungen) wirkt, kann zu Hauptverkehrszeiten nicht ausreichend leistungsfähig betrieben werden. Auch der Verkehrsstrom, der am Knotenpunkt Auenweg/ Charles-de-Gaulle-Platz in Fahrtrichtung Norden verläuft, kann unter dem Umbau, der gerade realisiert wird, nicht leistungsfähig für alle Verkehrsteilnehmer betrieben werden. Der Knotenpunkt Deutz-Kalker Straße/Gotenring wird ebenfalls nicht leistungsfähig sein, bereits heute ist die Auslastung durch die Konkurrenz von ÖPNV-Bevorrechtigung und Anforderungen des Kfz-Verkehrs sehr hoch. Eine verbesserte ÖPNV-Erschließung des Mülheimer Südens durch ein Buskonzept ist daher sinnvoll, um die Menge des erzeugten Neuverkehrs zu reduzieren.

Szenario C

Das Szenario beinhaltet das reduzierte Verkehrsaufkommen durch ein Buskonzept. Es zeigt sich, dass die Wirkung an kritischen Strömen positiv ist. Dennoch reicht diese Maßnahme nicht allein aus, um an den maßgebenden Knotenpunkten einen ausreichend leistungsfähigen Verkehrsablauf in den Hauptverkehrszeiten zu erreichen. Auch bei reduziertem Verkehrsaufkommen im Plangebiet werden weitere Netzelemente, die auch eine großräumige Verlagerungswirkung haben, von Nöten sein, um an den maßgebenden Knotenpunkten die Verkehrsmenge zu reduzieren.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, welche Maßnahmen zur Anpassung des Verkehrsnetzes zum derzeitigen Untersuchungsstand im Rahmen des Werkstattverfahrens zu berücksichtigen sind. Die hier dargestellten Rampen sind als ergänzende Netzelemente zunächst vorzuhalten.

Abbildung 17: notwendige Anpassungen des Verkehrsnetzes im Mülheimer Süden und seinem Umfeld (verkehrlicher Untersuchungsstand Juli 2013) (Quelle: Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH 2013)



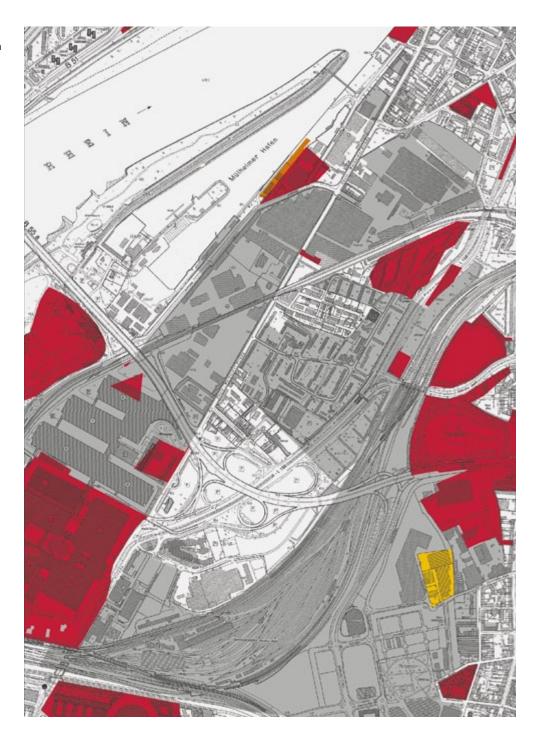
Aufbauend auf die bisherigen Untersuchungen erfolgt im August 2013 die Überprüfung der Wirksamkeit weiterer Netzanpassungen im Umfeld des Plangebietes. Die Dokumentation dieser Untersuchungsergebnisse sowie ausführliche Erläuterungen zu allen Betrachtungen finden sich im vollständigen Gutachten (s. ergänzende Unterlagen).

2.9 Umweltsituation

2.9.1 Altlasten

Das Plangebiet ist in weiten Teilen bis heute gewerblich und industriell genutzt, so dass mit verschiedenen Altlasten zu rechnen ist.

Abbildung 18: Altlasten und Altablagerungen im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln, 2013)



Altablagerungen

Altablagerungen sind im Einmündungsbereich der Hafenstraße sowie auf einer Fläche des Areals östlich der Deutz-Mülheimer Straße vorhanden. Dabei handelt es sich um ausgekoffertes oder aufgefülltes Gelände (in der Regel Bauschutt, Industrierückstände, Asche, Schlacken).

Je nach geplanter Nutzung müssen die betroffenen Ablagerungen entsorgt oder diese Flächen versiegelt werden.

Altstandorte

Des Weiteren sind aufgrund der Altstandorte der ehemaligen Nutzung produktionsbedingte Fremdstoffe im Boden möglich, ebenso können Tanks, Keller oder Fundamente vor Ort liegen. Dies betrifft die (ehemaligen) Standorte industrieller Produktion, die einen Großteil der landseitigen Flächen des Plangebietes ausmachen.

Auch hier ist je nach geplanter Nutzung eine Sanierung oder eine Versiegelung der betroffenen Bereiche nötig.

Bodenveränderungen

Auf den Uferflächen des Bootsreparaturbetriebs westlich des Auenwegs sind schädliche Bodenveränderungen kartiert. Dort ist der Boden mit bodenfremden Materialien versiegelt oder entsprechend aufgetragen worden. Auch hier muss abhängig von der geplanten Nutzung der Bereich abgetragen, neuer Boden aufgetragen oder versiegelt werden.

Grundsätzlich gilt, je sensibler die geplante Nutzung, desto höher wird der zusätzliche Untersuchungsumfang und der Sanierungsaufwand.



Rheinboulevard, Bauphase

2.9.2 Klima

Fast das gesamte Plangebiet weist gemäß Klimafunktionskarte der Stadt Köln (s. Abbildung 19) infolge des hohen Versiegelungsgrades und geringer Durchgrünung ein Innenstadtklima III – hoher Belastungsgrad – auf, das gekennzeichnet ist durch eine hohe sommerliche Überwärmung und eine stark eingeschränkte Kaltluftzufuhr. Nur der Bereich um den Hafen und entlang der Hafenstraße profitiert von der besseren Durchlüftung in Rheinnähe.

Abbildung 19: Klimafunktionskarte (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen) (Quelle: Stadt Köln, 2013)



Insbesondere im Bereich geplanter Wohnstandorte ist durch eine Entsiegelung und Durchgrünung eine Minderung der sommerlichen Überwärmung notwendig, um die Folgen des Klimawandels zu kompensieren. Auch die Berücksichtigung einer nur mäßigen städtebaulichen Dichte trägt zur Minderung der städtischen Wärmeinsel im Mülheimer Süden bei. Ebenfalls wirksam ist die Berücksichtigung von Bauformen, die eine Durchströmung des Gebietes erleichtern, wie bspw. Zeilenbauweise statt Blockrandbebauung oder die Planung von Durchlässen.

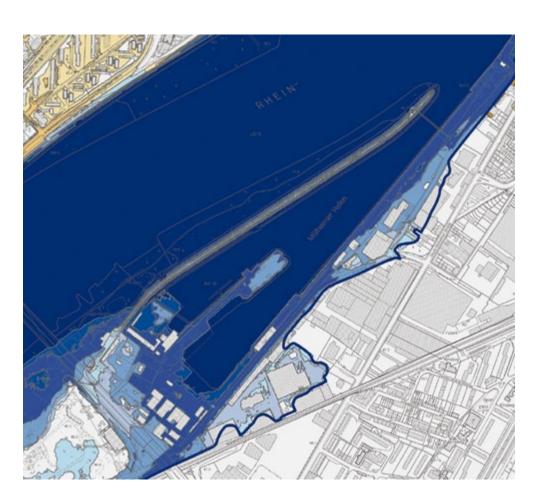
2.9.3 Hochwasser

Überschwemmungssituation HQ100 und HQ200 Das Plangebiet liegt unmittelbar am Rhein und ist damit Teil des Überschwemmungsgebietes des Rheins bzw. hochwassergefährdeter Bereich. Bei einem 100-jährigen Hochwasser (HQ100) mit einem Kölner Pegel von 11,30 m würden zurzeit alle Flächen westlich des Auenwegs und der Hafenstraße, eine Freifläche zwischen Hafenstraße und Auenweg sowie Teilflächen des Areals "Euroforum West" überschwemmt (= gesetzlich festgelegter Überschwemmungsbereich). Bei einem Kölner Pegel von 11,90 m (200-jähriges Hochwasser (HQ200)) würden im Wesentlichen die gleichen Bereiche mit einer größeren Überflutungshöhe überschwemmt.

gesetzlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet Das gesetzlich festgesetzte Überschwemmungsgebiet ist mit 11.30 m auf Grundlage des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) definiert.

Abbildung 20: Hochwasserkarte (Ausschnitt Mülheimer Süden) (Quelle: Stadt Köln, 2013)

>> gesamter Plan in digitalen Anlagen



Innerhalb des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets genießen die vorhandenen Aufbauten und Nutzungen Bestandsschutz.

Bauen im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet

Entwicklungsplanungen in festgesetzten Überschwemmungsgebieten, die höherwertige Nutzungen vorsehen, begründen die Ausweisung eines "neuen Baugebietes" im Sinne des WHG (Kriterium u. a.: Anhäufung von zusätzlichem Schadenspotenzial gegenüber der bisherigen Nutzung). In der weiteren wasserhaushaltsrechtlichen Beurteilung entsprechender Planungen ist der § 78 Abs. 2 WHG anzuwenden, der neun kumulativ zu erfüllende Bedingungen zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für das Gebiet benennt. Grundsätzlich ist im Rahmen der Prüfung entsprechender Planungen der Wille des Gesetzgebers zum Wasserhaushaltsrecht leitend. Darüber hinaus ist das Hochwasserrisikomanagement – verankert in der EU-Hochwasserrisiko-Managementrichtlinie und dem WHG – zu beachten.

Wird eine Entwicklungsplanung im festgesetzten Überschwemmungsgebiet – entgegen der aktuell bestehenden Haltung der zuständigen Genehmigungsbehörde – gem. § 78 Abs. 3 WHG beurteilt, so ist die Erfüllung der folgenden vier Bedingungen gutachterlich zu belegen:

- die Hochwasserrückhaltung darf nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum muss zeitgleich ausgeglichen werden.
- der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser darf nicht nachteilig verändert werden
- der bestehende Hochwasserschutz darf nicht beeinträchtigt werden
- das Vorhaben muss hochwasserangepasst ausgeführt werden

Die Stadt Köln vertritt derzeit die Auffassung, dass es sich bei der beabsichtigten Entwicklung des Standortes am Mülheimer Hafen nicht um die Ausweisung eines neuen Baugebietes handelt. Vielmehr erfolgt hier die Errichtung und Erweiterung baulicher Anlagen gem. § 78 Abs. 3 WHG.

Eine Einigung zwischen der Stadt Köln und der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes konnte in dieser sehr kontrovers geführten Diskussion bislang nicht erzielt werden; die Gespräche werden fortgeführt.

Hochwasserschutzkonzept

Der Bereich zwischen Rheinpark und der Straße Am Pulverturm wurde bewusst aus dem Hochwasserschutzkonzept der Stadt Köln, das auf den gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebieten aufbaut, herausgenommen, da die Neuordnung des Hochwasserschutzes hier im Rahmen der zukünftigen städtebaulichen Neuordnung geregelt werden soll.

2.9.4 Lärmimmissionen

Grundsätzlich ist die Immissionssituation im Plangebiet durch seine Lage und die vorhandene Nutzung von Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs-, Flug- und Gewerbelärm gekennzeichnet.

Im Rahmen der vorliegenden Entwicklungsüberlegungen für einzelne Areale innerhalb des Plangebietes wurden in der jüngeren Vergangenheit bereits einzelne Immissionsuntersuchungen erstellt.

Straßenverkehrslärm

Insbesondere durch den Straßenverkehr auf der Zoobrücke, der Deutz-Mülheimer Straße und dem Auenweg ist das Plangebiet durch Straßenverkehrslärm erheblich vorbelastet.

Im Rahmen der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung von "Euroforum Nord" wurde der Verkehrslärm der Zoobrücke und der Deutz-Mülheimer Straße untersucht (Planfall 2020 auf Grundlage der begleitenden Verkehrsuntersuchung s. Kapitel 4.4). Aufgrund der Hochlage der Zoobrücke treten dort in 12 m Höhe Pegel von teilweise über 75 dB (A) am Tag auf, auch entlang der Deutz-Mülheimer Straße treten Pegel von bis zu 75 dB(A) auf. Nachts liegen die Pegel im Mittel um 10 dB(A) niedriger (VGL. ADU COLOGNE, 2012, S. ERGÄNZENDE UNTERLAGEN).

Abbildung 21: Straßenverkehrslärm im Plangebiet Euroforum Nord (Quelle: ADU Cologne)



Mittlere bis hohe Überschreitungen der Orientierungswerte⁵ für Wohn- und Mischgebiete treten im gesamten Untersuchungsgebiet in straßennahen Bereichen entlang der Deutz-Mülheimer Straße, des Auenweges sowie zukünftig entlang der geplanten Verbindung zwischen Auenweg und Clevischem Ring auf.

⁵ Die in der Bauleitplanung einzuhaltenden Orientierungswerte für Straßenverkehrs- als auch Schienenlärm betragen gem. DIN 18005: allgemeines Wohngebiet: tags: 55 dB(A) nachts: 45 dB(A) // Mischgebiet: tags: 60 dB(A) nachts: 50 dB(A)

Im Nahbereich der Zoobrücke ist entsprechend Wohnungsbau auszuschließen bzw. muss durch beispielsweise bauliche Riegel ausreichender Höhe (über Fahrbahnoberfläche Zoobrücke) vom Verkehrslärm abgeschirmt werden.

Lärmminderungsmaßnahmen an der Zoobrücke selbst in Form von Lärmschutzwänden oder Flüsterasphalt wurden geprüft und sind nicht umsetzbar.

Zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse sollte die Planung von Wohngebäuden innerhalb des Plangebiets alle Maßnahmen des passiven Schallschutzes ausschöpfen wie geeignete Bauschalldämmmaße, lärmgeschützte Grundrisse, ggf. Schallschutzwintergärten oder -balkone und die Sicherstellung von mindestens einer "lärmberuhigten" Seite durch entsprechende Gebäudestellungen.

Schienenverkehrslärm

Maßgeblich für den Schienenverkehrslärm im Plangebiet sind die ICE-Trasse in Hochlage, die die Plangebiete "Euroforum Nord" und "Euroforum West" trennt sowie im nördlichen Untersuchungsgebiet der Schienenverkehrslärm der KVB-Trasse auf der Mülheimer Brücke.

Der Orientierungswert Tag für ein Mischgebiet wird in 12 m Höhe in ca. 65 m Abstand beiderseits der Bahntrasse eingehalten, der Orientierungswert Nacht in ca. 90 m Abstand (VGL. ADU COLOGNE, 2012).

In Bereichen mit einer Überschreitung kann unter Einsatz von Maßnahmen des passiven Schallschutzes eine Wohnnutzung umgesetzt werden.

Im nördlichen Untersuchungsgebiet kommt es durch Schienenverkehrslärm weder am Tag noch in der Nacht zur Überschreitung der Orientierungswerte für ein allgemeines Wohngebiet.

Lärmimmissionen durch die Schifffahrt

Gemäß Binnenschiffsuntersuchungsordnung Anhang II Teil II Kapitel 8 § 8.10 ist zu beachten, dass der zulässige Dauerschallpegel 75 dB(A) in einem seitlichen Abstand von 25 m von fahrenden Schiffen sowie 65 dB(A) bei gleichem Abstand von liegenden Schiffen, welche z. B. an einer Hafenmauer liegen, beträgt. Vom Grundsatz her kann und soll die gesamte Wasserfläche des Hafens mit Schiffen belegt werden können. Es sind die durch die Schifffahrt verursachten maximal zulässigen Schallemissionen (siehe oben) zu berücksichtigen. Zukünftige Vorhaben aus der städtebaulichen Entwicklung heraus müssen sich an die Nutzung der angrenzenden Hafenbereiche durch die Schifffahrt anpassen und nicht umgekehrt. Auflagen an die Schifffahrt dürfen durch die Wohnnutzung nicht ausgelöst werden können.

Fluglärm

Gemäß den Daten des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes der Stadt Köln (Schallimmissionsplan Flugverkehr aus 2002) sind im Bebauungsplangebiet "Deutz-Mülheimer Straße" Fluglärmbeurteilungspegel von ca. 45 dB(A) im Tagzeitraum und 40 dB(A) im Nachtzeitraum zu erwarten. Demnach ist nicht mit erheblicher Fluglärmbeeinträchtigung zu rechnen. Planungsanforderungen ergeben sich daraus nicht.

Im übrigen Plangebiet ist die Belastung durch Fluglärm im Vergleich geringer.

Der Fluglärm durch die Überflüge der Rettungshubschrauber von der geplanten Station auf dem Kalkberg in Köln-Kalk liegt im Untersuchungsgebiet unterhalb des Orientierungswertes der DIN 18005 Tag für ein allgemeines Wohngebiet. Nachts finden keine Rettungsflüge statt. Durch die Überflüge entstehen keine Restriktionen für die Planung.

Immissionen Gewerbe

Aufgrund der derzeit vorhandenen gewerblichen und industriellen Nutzung ist das Plangebiet durch Gewerbelärm teilweise erheblich vorbelastet. Insbesondere der bleiverarbeitende Betrieb an der Deutz-Mülheimer Straße, die industrielle Produktion im Nordosten des Gebietes, die Werft sowie das Heizwerk der Rheinenergie (Fernwärme) im Bereich der Flächen "Euroforum West" sind als wesentliche Emittenten zu bewerten. Die Gewerbelärmemissionen und -immissionen wurden im Rahmen der laufenden Bebauungsplanverfahren "Euroforum Nord" und "Deutz-Mülheimer-Straße" untersucht (VGL. ADU COLOGNE 2009, 2012) hinsichtlich der Verträglichkeit mit Wohnnutzung.

Sowohl der vorhandene Werftbetrieb, das Heizwerk als auch der Bootsreparaturbetrieb können im 24-Stunden-Betrieb arbeiten.

Das Heizwerk ist mit Bezug auf die in der Genehmigung der Modernisierung der Heizkessel nach BImSchG festgelegten Immissionsorte an der Deutz-Mülheimer Straße (Stegerwaldsiedlung) schalltechnisch zu ertüchtigen.

Aufgrund der potenziellen nächtlichen Emission des Werftbetriebs ist Wohnnutzung auf den Flächen "Euroforum West" und im südlichen Teil des Bebauungsplangebietes "Gießerei-Gelände" derzeit nicht umsetzbar. Zum Betriebsstandort des bleiverarbeitenden Unternehmens an der Deutz-Mülheimer Straße ist von Wohnnutzung ein Mindestabstand von 75 m einzuhalten.

Im Rahmen des Werkstattverfahrens ist anzunehmen, dass das bleiverarbeitende Unternehmen bis im Jahr 2020 seine Produktion aufgeben wird. Entsprechend sind die von ihm ausgehenden Emissionen bis zur Produktionsbeendigung am Standort zu beachten.

2.9.5 Luftverunreinigungen

Erkenntnisse zu luftfremden Stoffen liegen hinsichtlich verkehrsbedingter Immissionen für Stickoxide und Feinstaub auf der Deutz-Mülheimer Straße, hinsichtlich erhöhter Bleianteile im Staubniederschlag für das nördliche Plangebiet vor (VGL. ANECO 2012; TÜV RHEINLAND 2009, S. ERGÄNZENDE UNTERLAGEN). Das gesamte Plangebiet liegt gemäß Luftreinhalteplan in der Umweltzone der Stadt Köln. Vor diesem Hintergrund wurde die Immission der verkehrsbedingten Luftschadstoffe Stickoxide und Feinstaub in Anlehnung an die TA Luft untersucht. Im südlichen Teil der Deutz-Mülheimer Straße kommt es sowohl heute als auch bei Umsetzung der Planung "Euroforum Nord" im Planfall 2020 zur Überschreitung des Grenzwertes der TA Luft für Stickstoffdioxid (NO₂). Der Grenzwert für Feinstaub wird nicht erreicht.

Mögliche Maßnahmen zur Minderung der Belastungssituation sind eine Durchgrünung im Straßenraum sowie in angrenzenden Gebieten und die Unterbrechung geschlossener Straßenfronten zur besseren Durchlüftung des Straßenraumes.

Im nördlichen Plangebiet wurden in der Vergangenheit erhöhte Bleikonzentrationen im Staubniederschlag festgestellt, die aus der über einhundertjährigen Bleiverarbeitung im Mülheimer Süden resultieren. Da die Partikel nicht lungengängig sind, ist eine Wohnbebauung in diesem Bereich grundsätzlich möglich. Nutzgärten und Kleinkinderspielplätze sind aufgrund der Möglichkeit zur oralen Aufnahme des in Pflanzen oder im Boden angereicherten Bleis kritisch zu bewerten.

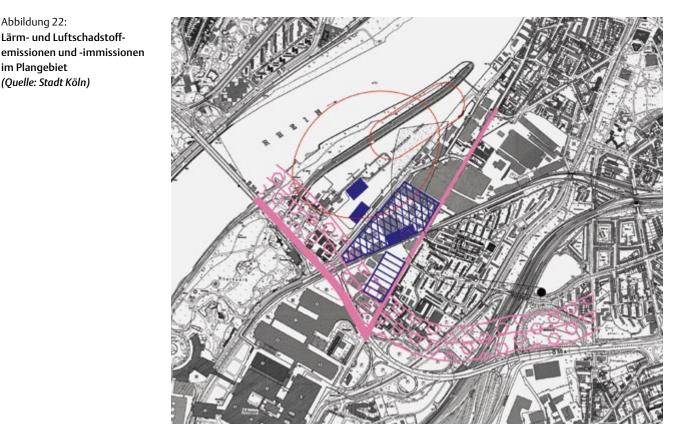
Die Immission weiterer Luftschadstoffe ist für die Erarbeitung einer Planungsund Entwicklungskonzeption für den Mülheimer Süden nicht relevant und wurde entsprechend nicht untersucht.

Zusammenfassend wird deutlich, dass von den vorhandenen gewerblich-industriellen Nutzungen erhebliche Restriktionen für eine potenzielle Wohnnutzung in Teilen des Plangebietes ausgehen.

Abbildung 22:

im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln)

Lärm- und Luftschadstoff-



Schalltechnische Ertüchtigungen der Produktionsstandorte bzw. ihre Verlagerung sind Voraussetzung für die Realisierung von Wohnen in Teilbereichen.

Auch nach einer Verlagerung der erheblich emittierenden Betriebe verbleiben in jedem Fall Restriktionen durch die Straßenverkehrslärmbelastung insbesondere im Nahbereich der Zoobrücke.

Fazit

2.10 Eigentumssituation und Entwicklungsabsichten

2.10.1 Eigentumssituation

Die Flächen im Plangebiet sind mehrheitlich in privatem Eigentum.

Abbildung 23: Eigentumssituation im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln)



Die Flächen im Eigentum der Stadt Köln dienen hauptsächlich der Erschließung bzw. sind mit Blick auf die beabsichtigte Umsetzung städtischer Erschließungs- und Freiraumplanungen erworben worden.

Die Eigentumssituation der Flächen der Bundesrepublik Deutschland verbleibt unverändert. Die Eigentumssituation sowie die Parzellenzuschnitte im Weiteren sind als gegeben anzunehmen.

2.10.2 Entwicklungsabsichten der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie der Erbbaurechtsnehmerinnen und -nehmer

Flächen Nr. 1, 3, 4, 7, 9⁶ (Rheinpark)

Auf den gekennzeichneten Flächen befinden sich heute ein Teil des Rheinparks sowie eine städtische Jugendeinrichtung (Flächen Nr. 1, 3, 4). Die Fläche Nr. 9 wird als öffentliche Parkplatzfläche genutzt.

Auf der Fläche 7 befindet sich ein Pumpwerk, das benötigt wird und nicht überplant werden darf.

⁶ Die hier und im Folgenden aufgeführten Flächenkennziffern beziehen sich jeweils auf die Darstellung in Abbildung 23: Eigentumssituation im Plangebiet.

Der Rheinpark – ehemaliges Bundesgartenschaugelände 1957 und 1971 – ist hochattraktiver Naherholungsraum am rechten Rheinufer und in jedem Fall in seiner bestehenden Form zu erhalten. Auf den westlichen Flächen der Landzunge erfolgt zudem der Landzugang der Besatzungen der im Mülheimer Hafen liegenden Schiffe. Aus Sicht der Eigentümer dieser Flächen gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzungen und Nutzbarkeiten.

Flächen Nr. 2, 5 (Wasserfläche und Außenbezirk des WSA) Der Erhalt der Nutzbarkeit des gesamten Mülheimer Hafens als Schutz- und Sicherheitshafen ist zwingend. Gleiches gilt für die Nutzung als Liege- und Übernachtungshafen. Somit ist die Nutzbarkeit des Mülheimer Hafens als Liegemöglichkeit für 1- und 2-Kegel-Schiffe ebenfalls zwingend. Von der Forderung der Nutzungsmöglichkeit der Liegestelle für 2-Kegel-Schiffe kann von Seiten des WSA Köln erst abgesehen werden, wenn ein gleichwertiger, dauerhaft gesicherter Alternativstandort im Stadtbereich Köln gefunden und umgesetzt ist. Zur Anlayse von Alternativstandorten ist durch die Stadt Köln eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben (s. Auch Kapitel 2.2.5).

Der Außenbezirk des WSA Köln ist auf den Flächen Nr. 5 untergebracht. Seine Lage am Rhein und in diesem Abschnitt des Rheinverlaufs ist für das WSA Köln zur Erledigung der ihm übertragenen Aufgaben notwendig. Entsprechend gibt es aus Sicht der Eigentümerin keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung.

Flächen Nr. 6

Die Flächen Nr. 6 sind aktuell an Kleingewerbetreibende verpachtet bzw. im Erbbaurecht vergeben. Da diese Verträge kurz- bzw. mittelfristig auslaufen steht einer Weiterentwicklung der Flächen aus Sicht der Eigentümerin nichts entgegen.

westl. Teilflächen Nr. 6

Die Flächen (nördlich und südlich der Fläche Nr. 10) sind derzeit un- bzw. mindergenutzt. Vom bestehenden Werftbetrieb (Flächen Nr. 8 und nördlicher Teil der Fläche Nr. 11) wurde das Interesse geäußert, diese zu pachten.

Fläche Nr. 8, nördlicher Teil der Fläche Nr. 11 (Werftbetrieb) Die Fläche Nr. 8 und der nördliche Teil der Fläche Nr. 11 sind derzeit vom Eigentümer an den ansässigen Werftbetrieb verpachtet.

Aus Sicht der WSV als Eigentümerin der Fläche Nr. 8 sind das im Mülheimer Hafen ansässige schifffahrtsaffine Gewerbe und hier insbesondere die Kölner Schiffswerft Deutz mit ihrer Hellinganlage und dem Stevendock für die Schifffahrt von großer Bedeutung. Sie stellt wichtige Infrastruktur für die Schifffahrt auf dem Rhein dar. Aus Sicht der Eigentümerin der Fläche sollen die Flächen auch zukünftig dem schifffahrtsaffinen Gewerbe zur Verfügung stehen.

Für die Eigentümerin der Fläche Nr. 11 kann die Entscheidung, ob der Werftbetrieb einen längerfristigen Pachtvertrag erhält oder ob er mittelfristig einer Weiterentwicklung der Fläche weichen muss, erst gefällt werden, wenn die Haltung der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes geklärt ist, ob in einem bestehenden Industrie-/Gewerbegebiet innerhalb eines Retentionsraums eine höherwertige Nutzung (bspw. Mischgebiet) gem. Wasserhaushaltsgesetz möglich ist.

südlicher Teil der Fläche Nr. 11 Der südliche Teil der Fläche Nr. 11 ist aktuell in der Hauptsache an (Klein-)Gewerbetreibende und Künstler vermietet. Auf der Parzelle an der Sachsenbergstraße soll kurzfristig eine zusätzliche Zufahrt auf das Gelände eingerichtet werden. Aus Sicht der Eigentümerin steht einer Weiterentwicklung der Fläche nichts entgegen.

Fläche Nr. 13 (Bootsreparaturbetrieb)

Die Eigentümerin der Fläche Nr. 13 betreibt auf dieser einen Bootsreparaturbetrieb (mit 24-Stunden-Betriebsgenehmigung) und beabsichtigt, diesen auch langfristig an dieser Stelle fortzuführen. Aus ihrer Sicht gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche.

Fläche Nr. 12 (baugewerblicher Betrieb) Die Eigentümerin der Fläche Nr. 12 betreibt auf dieser einen Betrieb des Baugewerbes und beabsichtigt, diesen auch langfristig an dieser Stelle fortzuführen. Aus ihrer Sicht gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche.

Flächen Nr. 14, 20, 21 (künftiger "Grünzug Charlier"/ "Rheinboulevard Mülheim Süd") Die Flächen Nr. 14, 20, 21 liegen im Geltungsbereich der bestehenden Sanierungssatzung "Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier" (VGL. KAPITEL 2.2.7). Hier wird kurzfristig die vorliegende Planung umgesetzt werden.

Fläche Nr. 15

Die gekennzeichnete Fläche liegt im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 69469/02 "Deutz-Mülheimer Straße".

Im nördlichen Teil der Fläche ist beabsichtigt, ein Wohngebäude zu errichten (s. Anlage 32). Der Bebauungsplanentwurf beinhaltet ferner südlich angrenzend an das Wohngebäude eine Grünfläche in Verlängerung des beabsichtigten "Grünzugs Mülheim Süd", die mittels einer Rampentreppenanlage einen Zugang zum Rheinufer erhalten soll (VGL. AUCH KAPITEL 2.2.4, VEP Deutz-Mülheimer Straße).

Fläche Nr. 16 (Atelierhaus) Die gekennzeichnete Fläche liegt im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 69469/02 "Deutz-Mülheimer Straße" (VGL. AUCH KAPITEL 2.2.4, VEP Deutz-Mülheimer Straße).

Hier befindet sich das sog. Atelierhaus, in dem Ateliers und Büros vermietet sind. Ein ursprünglich industriell genutztes Gebäude wurde in der jüngeren Vergangenheit entsprechend umgenutzt.

Aus Sicht der Eigentümerin gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche. Eine Weiterentwicklung auf der Fläche selbst, d. h. Erweiterung des bestehenden Gebäudes an der Nordseite um Wohnnutzungen und/oder aber Ersatzbauten für die Hallenbauten entlang der Deutz-Mülheimer Straße sind denkbar.

Eine entsprechende Entwicklung ist nicht auf Grundlage der Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplans möglich und erforderte entsprechend seine Anpassung.

Flächen Nr. 17 (bleiverarbeitender Betrieb, teilweise Brachfläche) Die Fläche Nr. 17 nördlich des Auenweges und westlich der Deutz-Mülheimer liegen mehrheitlich brach. Ausnahme bilden der vorhandene bleiverarbeitende Betrieb, der Bleioxide für Batterien produziert sowie eine Backsteinhalle in der Hafenstraße, die als Veranstaltungshalle und als Grillshop genutzt wird.

Die Eigentümerin verfolgt bei der Weiterentwicklung des Areals das Ziel, auf dem Areal eine kleinteilige, urbane Mischung aus Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen zu schaffen. Als Grundlage für die schrittweise Neustrukturierung des Gebietes wurde im Frühjahr 2013 nachstehendes städtebauliches Konzept entwickelt.

Grundsätzlich besteht die Absicht, innerhalb der kommenden zehn Jahre die vorliegende Planung vollständig umgesetzt zu haben. Die genaue Entwicklungsabfolge der einzelnen Flächen ist bislang noch offen. Der bleiverarbeitende Betrieb plant die Produktion an diesem Standort bis spätestens im Jahr 2020 aufzugeben.

Nach Aussage der Eigentümer ist die vorliegende städtebauliche Konzeption in das Werkstattverfahren einzubringen und im Sinne der beabsichtigten Gesamtschau zu qualifizieren und weiter zu entwickeln.

Flächen Nr. 18, 19, 20 (ehem. Gießereigelände)

Die Flächen 18, 19, 20, das ehemalige Gießereigelände der KHD, sind vormals industriell genutzt und liegen derzeit in der Hauptsache brach. Die Fläche 19 mit dem aufstehenden Gebäude ist derzeit temporär an Kulturschaffende vermietet.

Die Eigentümer sind an einer Weiterentwicklung der Flächen interessiert. Als Grundlage hierzu wurde bereits in den Jahren 2004 und 2008 gemeinsam mit der Stadt Köln ein erstes städtebauliches Grobkonzept erarbeitet, das Grundlage des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 69469/05 – Gießerei-Gelände in Köln-Mülheim vom 05.03.2009 war, dessen Bearbeitung seitdem ruht (VGL. KAPITEL 2.2.4, "Gießerei-Gelände").

Nach Aussage der Eigentümer ist die vorliegende städtebauliche Konzeption in das Werkstattverfahren einzubringen und im Sinne der beabsichtigten Gesamtschau – unter Berücksichtigung einer Wohnnutzung – zu qualifizieren und weiter zu entwickeln.

Der Schutz der bestehenden Bauten im festgesetzten Überschwemmungsgebiet ist zu beachten. Für diesen Bereich sind mit der Entwicklungsplanung intelligente Bautypologien und bauliche Lösungen zur Gewährleistung der Anforderungen des Hochwasserschutzes bzw. des Wasserhaushaltsgesetzes aufzuzeigen.

Fläche Nr. 22 ("Euroforum West") Die Fläche Nr. 22 zwischen der ICE-Trasse und dem Auenweg ist ehemals industriell genutzt und liegt derzeit mehrheitlich brach.

Die Eigentümerin ist an einer Weiterentwicklung der Flächen interessiert. Als Grundlage hierzu wurde ein städtebauliches Konzepts – das ebenso die Fläche Nr. 27 ("Euroforum Nord") betrachtet – von schultearchitekten, Köln erarbeitet. Eine weitere Konkretisierung der Planung ist für die Fläche Nr. 22 seit dem nicht erfolgt.

Nach Aussage der Eigentümerin ist die vorliegende städtebauliche Konzeption in das Werkstattverfahren einzubringen und im Sinne der beabsichtigten Gesamtschau zu qualifizieren und weiter zu entwickeln.

Fläche Nr. 27 ("Euroforum Nord")

Die Fläche Nr. 27 ist ehemals industriell genutzt und liegt derzeit brach. Die Eigentümerin ist an einer Weiterentwicklung der Flächen interessiert. Als Grundlage hierzu wurde ein städtebauliches Konzept – das ebenso die Fläche Nr. 22 ("Euroforum West") betrachtet – von schultearchitekten, Köln erarbeitet, das im Jahr 2008 Basis für die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens war (Details der Planung s. Kapitel 2.2.4).

Im Süden an der Deutz-Mülheimer Straße (nördlich der Fläche Nr. 26) ist ein denkmalgeschütztes Bestandsgebäude in Erbpacht vergeben und wird als selbstverwaltetes Künstlerhaus genutzt.

Das Künstlerhaus ist entsprechend seiner bestehenden Nutzung im Entwurf der Bauleitplanung berücksichtigt. Die Erbbaurechtsnehmer sehen keine Alternative zum Erhalt der heutigen Nutzung ihres Grundstücks.

Aufgrund der bereits erreichten Planungstiefe und dem weit fortgeschrittenen Verfahrensstand steht diese Fläche für alternative Nutzungsüberlegungen nicht zur Verfügung.

Fläche Nr. 23 (Heizwerk Deutz) Auf der Fläche Nr. 23 befindet sich ein Heizwerk zur Erzeugung von Fernwärme, das über eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung verfügt. Aus Sicht der Eigentümerin und Betreiberin gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche.

Differenzierte Ausführungen zu technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen des Standortes finden sich in den anliegenden Unterlagen (s. Kapitel 4.4).

Flächen Nr. 25 & 26

Die Fläche Nr. 25 ist Teil der Erschließungsflächen für die nördl. Messehallen. Die Fläche Nr. 26 wird heute als Parkplatzfläche der Messe genutzt.

Grundsätzlich ist die Eigentümerin an einer hochwertigen Entwicklung im Umfeld ihrer Liegenschaften interessiert. Grundsätzliche Voraussetzung für Veränderungen und Weiterentwicklungen im betrachteten Gebiet muss aber in jedem Fall die Sicherstellung der Funktionalität des Verkehrssystems sein. Dies bedeutet, dass die bestehende Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Gebiet mindestens erhalten bleibt sowie die geordnete verkehrliche Erschließung und die verkehrliche Autarkie der nördl. Messehallen (Zufahrt zu den Hallen 6 bis 8 über das Tor A über die Messeallee Nord) gewährleistet ist.

Fläche Nr. 27, 30, 31 (industrielle Produktion)

Auf den Flächen Nr. 27 und 30 findet sich ein Betriebsstandort industrieller Produktion inkl. Parkplatzflächen (Fläche Nr. 31).

Das Unternehmen beabsichtigt, den Standort an der Deutz-Mülheimer Straße in den nächsten drei Jahren innerhalb des Stadtgebietes Köln zu verlagern. Der Standort Deutz-Mülheimer Straße ist aufgrund der Innenstadtlage (Abstandsflächen, Schwerlastverkehr in der Innenstadt etc.) sowie der veralteten Infrastruktur für eine dauerhafte industrielle Nutzung nicht geeignet. Auch die Flächennutzung ist nach heutigen Maßstäben nicht effizient.

Es ist die vollständige Verlagerung des Standorts Deutz-Mülheimer Straße geplant. Für die verschiedenen Gewerke am Standort werden differenzierte Lösungen an anderem Ort gefunden werden.

Entsprechend dieser Veränderungsabsichten ist die Eigentümerin grundsätzlich an einer Weiterentwicklung des Standortes interessiert.

Flächen Nr. 28, 29 (Hotel-, Wohnnutzung) Ein Hotel, ein Boardinghaus sowie Wohnhäuser finden sich auf den Flächen 28 und 29. Aus Sicht der Eigentümer gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Flächen.

Fläche Nr. 32

Auf der Fläche 32 findet sich die Firmenzentrale eines international agierenden Unternehmens. Am Standort sind in erster Linie Büroarbeitsplätze untergebracht. Nach Aussage der Eigentümerin besteht die Absicht, den Betriebsstandort langfristig zu erhalten und zu expandieren.

Die Einzwängung der Firmenzentrale zwischen die vorhandene Bahntrasse und einer direkt neben dem Bestandsgebäude verlaufenden Straße stellt aus Sicht des Eigentümers eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die eine weitere Nutzung der Immobilie als internationalen Firmensitz in Frage stellt. Aus diesem Grund hat der Eigentümer eine Planung für eine mögliche Erweiterung angedacht, die eine Ergänzung der bestehenden Bebauung um einen neuen Baukörper in nördlicher Lage, parallel zum Bestand, vorsieht. Somit ergibt sich ein neuer Gebäudekomplex als Firmenzentrale, der sich um einen Innenhof orientieren kann.

Fläche Nr. 33

Zur Fläche Nr. 33 liegt zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokumentes keine Entwicklungsaussage vor.

Fläche Nr. 24 (Wagenburg) Die Fläche Nr. 24 ist derzeit durch eine Wagenburg belegt. Für eine Weiterentwicklung im Kontext eines Gesamtkonzeptes steht sie zur Verfügung.

Einen zusammenfassenden Überblick über die Perspektiven der einzelnen Grundstückseigentümer für ihre Flächen sowie allenfalls bestehende Entwicklungsabsichten gibt die nachstehende Grafik.

Abbildung 24: eigentümerspezifische Entwicklungsabsichten im Mülheimer Süden (Quelle: Stadt Köln)



- Erhalt der bestehenden Nutzung/Nutzbarkeit
- grundsätzliche Bereitschaft zur Weiterentwicklung
- konkrete Weiterentwicklungsabsicht besteht (Plankonzept liegt vor)
- Weiterentwicklungsplanung liegt vor (Plankonzept nicht veränderbar)
- keine Angabe/Information

2.10.3 Entwicklungsabsichten bedeutsamer Nutzerinnen und Nutzer im Raum

Im Mülheimer Süden bzw. seinem direkten Umfeld gibt es mit der Kölner Schiffswerft Deutz GmbH & Co. KG und der koelnmesse GmbH zwei stadtentwicklungrelevante Unternehmen. Ihre Entwicklungsvorstellungen sind im Folgenden dokumentiert:

Kölner Schiffswerft Deutz GmbH & Co. KG Der im Mülheimer Hafen auf gepachteten Flächen ansässige Werftbetrieb (mit 24h-Betriebsgenehmigung) möchte seine Unternehmung langfristig fortführen und ist an einer Erweiterung seiner Betriebsflächen bzw. -ausstattung interessiert. Konkret beabsichtigt er die Erweiterung der bestehenden Helling auf 135 m Länge und den Neubau einer Stahlspundwand.

Für den Neubau der Stahlspundwand im Hafenbecken Ost liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss vom 18.06.2009 vor. Die geplante Stahlspundwand soll in einer Länge von 100 m vom derzeitigen Ende der bestehenden Spundwand rechtwinklig zur gegenüberliegenden Ufermauer verlaufen.

koelnmesse GmbH

Die koelnmesse ist der größte Anlieger im Süden des Planungsraums des Werkstattverfahrens. Die Entscheidung des Rates der Stadt Köln, die Messe mit ihrer innerstädtischen Lage weiter zu entwickeln, hat hohe Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Messestandorten mit sich gebracht. Dieser Standortvorteil kann nur gehalten werden, sofern die logistische Abwicklung im Rahmen des Gesamtverkehrsaufkommens gewährleistet ist. Daher sind insbesondere Veränderungen verkehrlicher, immissionsrechtlicher Art sowie Parkraumveränderungen im unmittelbaren und auch weiteren Umfeld für die koelnmesse von elementarer Bedeutung.

Aufgrund von bereits geplanten städtebaulichen Entwicklungen im näheren Umfeld wird es zu Parkraumveränderungen/-verschiebungen bei der koelnmesse kommen. Aus der gerade abgeschlossenen Parkraumanalyse der koelnmesse wird ersichtlich, dass durch diese geplante Entwicklung bis zu 3.000 (30%) Besucherparkplätze entfallen, für die in unmittelbarer Messenähe Ersatzflächen geschaffen werden müssen. Noch kritischer ist die Situation bei den Lkw Stellplätzen, die in jedem Fall in unmittelbarer Nähe zur Messe liegen müssen. Insgesamt müssen für ca. 900 Lkw aller Größenordnungen Stellplätze gesichert werden.

Für die koelnmesse ist es zentrales Anliegen, dass das Messegeschäft unter den aktuellen und bekannten künftigen verkehrlichen Randbedingungen weiterhin ohne negative Auswirkungen abgewickelt werden kann. Gleiches gilt für die immissionsrechtliche Implikation zwischen Wohnbebauung und Gewerbeflächen. Sowohl die Logistikaktivitäten im Messegelände als auch die veranstaltungsbezogenen Emissionen müssen in diesem Zusammenhang bewertet und berücksichtigt werden.

2.11 Zusammenfassende Darstellung Planungsvorgaben und -annahmen

Planungsvorgaben

Die nachfolgenden Vorgaben, wie sie in der vorangegangenen Beschreibung von Situation und Rahmenbedingungen des Werkstattverfahrens formuliert wurden, sind im Rahmen der Planung zu beachten:

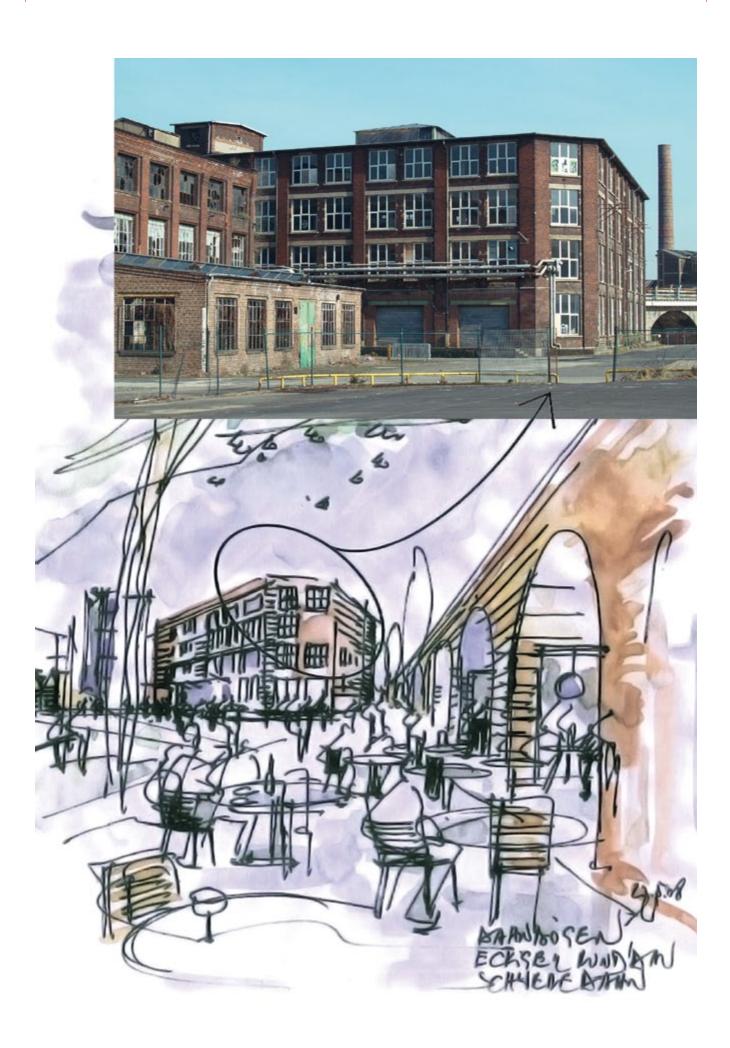
- Der Außenbezirk des WSA Köln im Mülheimer Hafen (Fläche Nr. 6) bleibt in der heutigen Form und Funktion bestehen.
- Der Mülheimer Hafen behält auch künftig seine Schutz- und Übernachtungshafenfunktion. Er bleibt Liegestelle für Gefahrguttransporte (min. 1-Kegel-Schiffe).
 Die entsprechenden Schutzabstände von 100 m sind zu geschlossener Wohnbebauung einzuhalten.
- Die Planung für das bestehende Sanierungsgebiet "Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier" wird wie geplant umgesetzt.
- Die gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete sind bindend.
- Die Vorgaben des Denkmalschutzes sind bindend.
- Die Vorgaben des Landschaftsschutzes sind bindend.
- Die Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention sind zu berücksichtigen.
- Die Planung muss eine Optimierung der ÖPNV-Erschließung des Gebietes vorsehen.

- Die Planung muss eine Querspange zur Anbindung des Auenwegs an den Bergischen Ring vorsehen (Verlängerung Auenweg).
- Die Planung muss eine Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg im Bereich "Euroforum Nord" vorsehen.
- Die maximale Höhenentwicklung im Plangebiet darf im Sinne des Welterbeschutzes die charakteristische Blickbeziehung zum Dom in keiner Weise beeinträchtigen. Die bauliche Höhe ist grundsätzlich an die Höhenentwicklung der umgebenden Stadtquartiere anzupassen. Überschreitungen sind lediglich für den Lärmschutz oder in stadt-strukturell begründeten Ausnahmen möglich.
- Die Vorgaben des REK-Nord insbesondere zu den definierten Grün- und Freiraumstrukturen sowie zur verkehrlichen Konzeption sind zu beachten (Ausnahme bilden die nutzungsstrukturellen Vorgaben, s. KAPITEL 2.2.2).
- Das Heizwerk Deutz bleibt am heutigen Standort bestehen.
- Die Eigentümersituation der Flächen der BRD bleibt unverändert.
- Im Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans "Grünstraße" sind 2.500 m² Erweiterungsfläche für die Gemeinschaftsgrundschule Horststraße vorzusehen.

Planungsannahmen

Folgende Annahmen sind zudem der Bearbeitung der im folgenden Kapitel beschriebenen Aufgabe zu Grunde zu legen:

- Die Erweiterung und infrastrukturelle Optimierung des Liegeplatzangebotes (1-Kegel-Schiffe) wird entsprechend der Planungen des WSA Köln umgesetzt.
- Der Werftbetrieb im Mülheimer Hafen führt seinen Betrieb am Standort unverändert (u. a. mit Genehmigung des 24-Stunden-Betriebs) fort, sofern der Grundstückseigentümer die Pachtverhältnisse aufrecht erhält. Die beabsichtigten Betriebserweiterungen, d.h. die Verlängerung der Spundwand sowie die Verlängerung der Helling auf 135 m, sind planfestgestellt und können umgesetzt werden.
- Die heute bestehenden Nutzungen auf den südlichen Flächen Nr. 27 (gewerbliche Nutzung: Autohandel), Nr. 13 (gewerbliche Nutzung: Schiffsreparaturbetrieb),
 Nr. 14 (gewerbliche Nutzung: Bauunternehmung), Nr. 10, 28, 29 (Wohnnutzung)
 bleiben erhalten.
- Die bestehende Eigentümersituation und Parzellenstruktur sind als gegeben anzunehmen.
- Die laufenden Bauleitplanungen für die Gebiete 27 ("Euroforum Nord") und "Deutz-Mülheimer Straße" (Flächen 15, 16) werden in der vorgesehenen Form und mit den dort beschriebenen Inhalten zum Satzungsbeschluss gebracht.
- Der bleiverarbeitende Betrieb wird die Produktion an seinem heutigen Standort bis spätestens im Jahr 2020 aufgeben (Fläche 17).
- Die industrielle Produktion auf den Flächen Nr. 27, 30, 31 wird in den nächsten drei Jahren am Standort aufgegeben.



3.Aufgabenstellung

3. Aufgabenstellung

Für den Mülheimer Süden inkl. Hafen ist eine nutzungsstrukturelle, städtebauliche und freiraumplanerische Planungs- und Entwicklungskonzeption zu entwickeln, die von der beschriebenen Situation ausgeht und die formulierten Rahmenbedingungen beachtet. Wie können die Vorgaben und getroffenen Annahmen zu einem sinnvollen, harmonischen nutzungsstrukturellen, städtebaulichen Gesamtgefüge entwickelt werden? Die erstellte Konzeption dient im Weiteren als Grundlage zur Fortschreibung des REK-Nord.

In einem ersten Schritt (Planungsphase 1) liegt der Schwerpunkt der Bearbeitung auf strukturellen und funktionalen Aspekten der angestrebten Planungs- und Entwicklungskonzeption. Anschließend (Planungsphase 2) liegt das Hauptaugenmerk auf stadträumlichen und stadtgestalterischen Themen, die für Teilräume vertieft werden.

Aus stadtentwicklungspolitischer, stadtökonomischer und stadtgestalterischer Sicht muss die Konzeption maximal tragfähig, d.h. robust und zukunftsfähig sein. Zudem muss der Prozess der baulichen Umsetzung mit ihr vorgedacht werden.

3.1 Zielsetzung und Fragestellungen

Folgende grundsätzliche Prämissen sind in der Bearbeitung planerisch umzusetzen und folgende generelle Fragestellungen im Entwurf zu lösen.

grundsätzliche Prämissen

Die Stadt städtischer machen

Für den Mülheimer Süden ergibt sich die einmalige Chance, sich zu einem urbanen Quartier mit Wohnnutzung in nennenswertem Maß zu entwickeln. Diese Chance ist zu nutzen und aufzuzeigen, wie neue verträgliche Nachbarschaften zwischen vermeintlich unverträglichen Nutzungen hier aussehen können, welche alternativen Nutzungsszenarien fernab der klassischen Nutzungstrennung möglich sind. Die Gestaltung des Lebensraumes "Stadt" bzw. des sozialen Umfelds berücksichtigt, dass bestimmte Bau- und Nutzungsstrukturen die Begehung von Straftaten begünstigen oder hemmen und sich darüber hinaus auf das Sicherheitsgefühl der Menschen auswirken (Bsp. Angsträume). In diesem Sinne ist der Mülheimer Süden als Experimentierfeld für Unkonventionelles zu verstehen.

Ein robustes Gesamtbild führt Vorhandenes zusammen und qualifiziert es weiter Ein Teil der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer im Mülheimer Süden beabsichtigt, die heute betriebene Nutzung hier auch langfristig fortzuführen. Für andere Flächen bestehen bereits Entwicklungsüberlegungen. Diese sind zumeist noch auf sich selbst bezogen und das Zusammenspiel der einzelnen Vorhaben und Ansätze im gesamten Raum noch nicht immer erkennbar.

In der Planung sind alle diese Überlegungen zusammen zu bringen, räumliche und funktionale Abhängigkeiten und Übergänge zu prüfen und in der Gesamtschau zu qualifizieren. Es geht darum, einen städtebaulichen und freiräumlichen Setzkasten

für das Ganze abzustimmen, innerhalb dessen ausreichend Handlungsspielräume erhalten bleiben.

Eine Korrektur bzw. Überplanung der vorliegenden teilräumlichen Planungskonzepte im Detail ist nicht beabsichtigt.

Profilierung des Ortes – Achtung des baulichen Bestandes

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 ist die historische Bausubstanz in die planerischen Überlegungen einzubeziehen und ein qualitätvolles Zusammenspiel von Alt und Neu zu entwickeln. Dabei sind die bekannten Strukturen und Typologien des Städtebaus zu überprüfen und teilweise zu verlassen.

Ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Quartier

Der Klimawandel wird in den kommenden Jahres in der Stadt zunehmend spürbar sein. Die grundlegenden Prinzipien einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung⁷ sind bei der städtebaulichen und freiräumlichen Gestaltung und Umstrukturierung des Mülheimer Südens zu berücksichtigen. So kann u. a. sommerlichen Überwärmungen (Wärmeinselbildung) vorgebeugt werden.

Erschließungsqualität = Standortqualität

Eine den geplanten Nutzungen angemessene verkehrliche An- und Einbindung des Standortes für alle Verkehrsträger ist zentrale Voraussetzung für seine Entwicklung. Notwendiger Anpassungsbedarf ist hier – insbesondere auch unter Berücksichtigung der anzunehmenden Veränderungen des Mobilitätsverhaltens⁸ – in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen.

Die Lage am Fluss, ein Plus

Das Plangebiet grenzt im Westen an den Rhein. Mit dem Ausläufer des Rheinparks im äußersten Westen, der aus dem Plangebiet zugänglich ist, sind flussnahe Erholungsflächen direkt erreichbar. Die Planung sollte diese Lage für die Entwicklung des Raums nutzbar machen ohne dabei die auch künftig bestehenden gewerblichen Nutzungen im Hafenbereich zu beeinträchtigen. Zudem muss in diesem Kontext die besondere Funktion des Raums als "Transitraum zum Rhein" für die im Norden und Osten angrenzenden Quartiere bewusst sein.

Als grundlegende Prinzipen einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung gelten: maßvolle Dichte, Durchströmbarkeit der Quartiere (z. B. Blocks öffnen), deutliche Durchgrünung (Dächer, Fassaden, Innenhöfe, zusammenhängende Grünflächen), ökologische Regenwasserbewirtschaftung (Versickerung, temp. Einstau, Wasserflächen).

Die Veränderung in der Verkehrsnachfrage in Köln in den vergangenen Jahren bzw. Jahrzehnten sowie die zu beobachtende generelle Verhaltensänderung vor allem junger Großstadtbewohner (vgl. Erhebung "Mobilität in Deutschland" 2008) lassen erwarten, dass zukünftig in der Kernstadt ÖPNV, Fahrrad und CarSharing-Modelle eine höhere und der klassische Individualverkehr eine geringere Rolle spielen werden.

Schrittweise Realisierbarkeit

Das erarbeitete Planungs- und Entwicklungskonzept muss (fach-)planungs- und bauordnungsrechtlich realisierbar und etappenweise umsetzbar sein. Es sind Phasen aufzuzeigen, die auch unabhängig voneinander funktionieren und – wo zweckmäßig – bewusst Zwischennutzungen vorsehen.

generelle Fragestellungen

Die Planung soll in besonderer Weise folgende generelle Fragestellungen planerisch beantworten:

- Wie können künftige Nutzungsstrukturen im Plangebiet aussehen fernab der klassischen Nutzungstrennung?
- Wie können Gebäudetypologien gestaltet sein, um eine bauliche Nutzung der attraktiven flussnahen Flächen im Überschwemmungsgebiet zu ermöglichen?
- Welchen Beitrag kann der Raum für die Stadtentwicklung Kölns mittel- und langfristig leisten?
- Wie sieht ein künftiges standortspezifisches Profil des Mülheimer Südens inkl.
 Hafen aus?
- Welche stadträumlich qualitätvollen Möglichkeiten sind zum Umgang mit den bestehenden Barrieren (insbesondere verkehrliche Infrastrukturen) zu wählen?
- Wie können Angsträume und kriminogene Räume vermieden werden?
- Wie ist mit den bestehenden Abhängigkeiten zwischen Teilräumen und zu den umliegenden Quartieren (Mülheimer Süden, Stegerwaldsiedlung, Messegelände) umzugehen?
- Wie sind die (frei-)räumlichen und funktionalen Beziehungen/Verknüpfungen/ Anbindungen und Schnittstellen zwischen Teilräumen und in die umliegenden Quartiere zu gestalten?

Für die mit der Aufgabe betrachteten Fachdisziplinen werden zudem nachstehende spezifische Zielsetzungen und Fragestellungen für die Bearbeitung formuliert.

Allenfalls bestehende Widersprüche zwischen den einzelnen Zielsetzungen sind vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Prämissen untereinander abzuwägen und planerisch zu lösen.

3.1.1 Ziele der Stadtentwicklung

Handlungsfeld Bevölkerung, Wohnen und Nahversorgung

- Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung und Vermeidung weiterer Entmischung mit Zunahme von Segregation;
- Sicherung und Stabilisierung der vorhandenen Wohnbereiche und Beseitigung oder Minimierung von Nutzungskonflikten;
- Verstärkung der verträglichen Nutzungsmischung im Mülheimer Süden durch Bereitstellung ehemals gewerblich genutzter Flächen für den Wohnungsneubau zur Arrondierung von Wohnstandorten;
- Insgesamt differenzierte Erweiterung des Wohnungsangebotes in Mehrfamilienhäusern und Stadthausbebauung für breite Schichten der Bevölkerung mit besonderer Berücksichtigung preiswerter Wohnungsangebote;
- Umsetzung der Wohnungsbauvorhaben in Abstimmung mit der städtischen Wohnungsgesamtplanung bzw. dem Wohnungsbauprogramm 2015;
- Stärkung des Nahversorgungszentrums "Stegerwald-Siedlung" entsprechend den Anforderungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes Köln.

Handlungsfeld Wirtschaftsentwicklung und Strukturwandel Generelles wirtschaftsstrukturelles Entwicklungsziel ist der

– Wiederauf- und Ausbau des Wirtschaftsstandorts mit gesamtstädtischen und lokalen Beschäftigungseffekten.

Zur Erreichung dieses Leitziels sind folgende weitere Teilziele zu verfolgen:

- Unterstützung der Baureifmachung, Erschließung und Vermarktung disponibler Brachflächen entsprechend dem zu erstellenden Nutzungskonzept einschließlich der Schaffung von Planungsrecht bei weiterem Planungserfordernis;
- Verbesserung der städtebaulichen und verkehrlichen Standortqualitäten;
- Förderung des Imagewandels durch Standortmarketing;
- Unterstützung der Ansiedlung von Arbeitsstätten, die insbesondere zukunftsorientierten Technologien und Wirtschaftsclustern zugerechnet werden können
 bzw. ein Arbeitsplatzangebot darstellen, welches das Qualifikationsniveau der
 Beschäftigten im Einzugsbereich anspricht und/oder besonders zur wohnortnahen
 Versorgung der Bevölkerung geeignet ist;
- Unterstützung der Erhaltung und Nachnutzung von erhaltenswerten Industriebauten als besonders geeignete Ansiedlungsflächen für kreative Dienstleister und/ oder Kleingewerbe;
- Stärkung der gewachsenen Geschäftszentren (entsprechend städtischem Zentren-/Einzelhandelskonzept) und Verhinderung nicht-integrierter Einzelhandelsstandorte.

Handlungsfeld Soziale Infrastruktur, Bildung, Kultur Abbau von relativ hohen Fehlbedarfen bei der Versorgung mit sozialen Infrastruktureinrichtungen und Herstellung einer ausreichenden bedarfsgerechten Ausstattung der Viertel mit Kinderspielplätzen, Jugend- und Alten- sowie Bildungseinrichtungen. Dabei sind die Anforderungen zur Integration von Bevölkerungsgruppen mit Migrationshintergrund besonders zu beachten.

3.1.2 Grün- und freiraumplanerische Zielsetzungen

Die Stadtentwicklung formuliert für Grün- und Freiflächen und Umweltsituation folgende Ziele:

Zielsetzungen aus Sicht der Stadtentwicklung

- Aufwertung und Inwertsetzung der bestehenden und geplanten Wohn- und Arbeitsstättengebiete mit Maßnahmen zur Durchgrünung und Vernetzung von bestehenden Grün- und Freiräumen und Anbindung an überörtliche Grünbereiche;
- Weitere Öffnung, Freiraumgestaltung und Herstellung der Zugänglichkeit des Rheinufers für Freizeit- und Erholungszwecke im Zuge eines durchgängigen Rheinboulevards;
- Optimierung des Hochwasserschutzes in Abstimmung mit der zukünftigen Flächennutzung;
- Verkehrslenkende Maßnahmen zur Minimierung motorisierten Straßenverkehrs in den Wohn- und Arbeitsstättengebieten.

Zielsetzungen der Grün- und Freiraumplanung

Den Planungsraum differenziert betrachtet werden folgende Zielsetzungen durch die Grün- und Freiraumplanung definiert:

Wesentliches Ziel ist die Schaffung neuer Grün- und Freiflächen zur Verbesserung der Grün-Versorgung im Planungsraum. So wird zurzeit der Rheinboulevard Mülheim-Süd entlang des Rheinufers über das Programm Mülheim-Süd mit EU-Mitteln ausgebaut. Es folgt in Kürze der Ausbau des Grünzuges "Charlier" zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg.

Im Rahmen des Entwurfs sind je Einwohnerin und Einwohner durchschnittlich 8 m² Grünfläche mit wohngebietsbezogener Funktion nachzuweisen. Als wohngebietsbezogene Grünflächen gelten kleinere Grünflächen und Stadtparks, die einen hohen Gebrauchswert und einen hohen Quartiersbezug aufweisen. Sie müssen die Nutzbarkeit für verschiedene soziale Gruppen ermöglichen und neben intensiv nutzbaren Spielbereichen auch extensive Ruhezonen anbieten. Wohngebietsbezogene Grünflächen weisen eine Größe von bis zu 30 ha auf uns liegen bis zu 500 m Luftlinie von den Wohnnutzungen entfernt.

Darüber hinaus sind vorhandene Grün- und Freiflächen in ihrer Qualität zu optimieren und aufzuwerten.

In Nord-Südrichtung ist die Grünachse entlang des Rheinufers und des Mülheimer Hafens zu stärken und aufzuweiten.

In west-östlicher Richtung sind Grünverbindungen zur Anbindung der Wohnquartiere an das Rheinufer neu auszuweisen bzw. vorhandene Achsen wie südlich der Mülheimer Brücke deutlich zu verbessern.

Diese Freiraumverbindungen sollen auf einem Gerüst von Haupt-Grünzügen basieren, die mit untergeordneten Grünverbindungen bis hin zu begrünten Fußund Radwegeverbindung verknüpft sind.

3.1.3 Verkehrsplanerische Zielsetzungen

Zielsetzungen aus Sicht der Stadtentwicklung

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und der Haupterschließungsverkehre auf den dafür vorgesehenen örtlichen Hauptverkehrszügen und örtlichen Hauptstraßen;
- Vorrangige Verbesserung der äußeren Anbindung des Gebietes durch Ausbau bzw. Ertüchtigung des Hauptstraßennetzes und langfristig bei Bedarfsnachweis Bau einer direkten Verbindung von dem Knotenpunkt Westumgehung Kalk/ Stadtautobahn zur Karlsruher Straße unmittelbar westlich des Kalkberges.
- Zeitnahe Ertüchtigung des Straßennetzes mit der Umsetzung des Nutzungskonzeptes hinsichtlich Wohnen und Beschäftigung;
- Ableitung des Gewerbeverkehrs aus dem Gebiet auf kürzestem Wege möglichst über Gewerbestraßen auf das übergeordnete Straßennetz;
- Weitgehende Freistellung der Wohnstraßen vom gewerblichen Verkehr und Befreiung vom Durchgangsverkehr sowie schrittweise Umgestaltung (wo dies noch nicht realisiert werden konnte);
- Ausbau eines teilweise begrünten flächendeckenden Fuß- und Radwegesystems,
- Unterstützung der Attraktivierung und Leistungssteigerung des ÖPNV insbesondere für Pendlerverkehre und
- Parkplatzbeschränkung aufgrund der hervorragenden ÖPNV-Erschließung des südlichen Plangebietes.

Zielsetzungen der Verkehrsplanung

Darüber hinaus formuliert die Verkehrsplanung konkret:

Die Planung soll eine Reduzierung der MIV-Verkehrsmenge auch durch geänderte städtebauliche Vorgaben zum Ziel haben. Hierbei sind insbesondere der Aspekt der Verkehrsberuhigung in den Straßen mit Wohn- und Aufenthaltsfunktion und die Förderung der alternativen Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

Die Planung für die künftige Entwicklung im Mülheimer Süden muss zwingend folgende Rahmenbedingungen einhalten:

- Anpassung des Bestandsnetzes mit Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg im Bereich "Euroforum Nord"
- die Verlängerung des Auenwegs
- Veränderung des Modal Split durch:
 - a) ÖPNV-Verbesserung
 - b) Verbesserung des Radverkehrs innerhalb des Plangebietes
 z. B. durch durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, bedarfsgerechte Berücksichtigung der Fahrradabstellanlagen und Sicherstellung der bedarfsgerechten Querungsmöglichkeiten
 - c) Verbesserung des Fußverkehrs durch Schaffung eines angemessenen großen Raumangebots für den Fußgängerverkehr, Sicherstellung von verkehrssicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei der Planung
 - d) Sicherstellung der bedarfsgerechten Abwicklung des Lieferverkehrs und Kundenparkens.

Die Resultate der verkehrlichen Begutachtung in Vorbereitung des Werkstattverfahrens sind unbedingt zu beachten (VGL. KAPITEL 2.7).

3.2 Das Produkt

klare Gesamtperspektive

Im Ergebnis beschreibt das Planungs- und Entwicklungskonzept die nutzungsstrukturelle, städtebauliche und freiraumplanerische Gesamtperspektive für den Mülheimer Süden inkl. Hafen. Das Konzept ist Grundlage für die schrittweise Weiterentwicklung des Plangebietes, d. h. die Präzisierung der Aussagen für Teilräume und ihre bauliche Realisierung unter Federführung der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer in Abstimmung mit der Stadt Köln. Zudem dient das Konzept als Grundlage für die Fortschreibung des REK-Nord im betrachteten Raum.

robust & zukunftsfähig mit Profil

Die Planungs- und Entwicklungskonzeption ist in sich schlüssig, robust und damit zukunftsfähig. Sie zeigt für das Planungsgebiet ein genuines, klares Profil, dass auch bei schrittweiser Entwicklung des Standortes schon zu einem frühen Zeitpunkt prägnant und wahrnehmbar ist.

Kernvorgaben & Spielräume

Die wesentlichen Korsettstangen und groben Konturen der Entwicklung sind mit dem Planungs- und Entwicklungskonzept definiert, ohne den Spielraum für die nachfolgenden Einzelentwicklungen einzuschränken.

Etappen vordenken

Es werden zweckmäßige Etappen der Entwicklung unter Berücksichtigung allenfalls sich verändernder Rahmenbedingungen (bspw. Immissionssituation) mit der Konzeption aufgezeigt. Dabei werden auch mögliche kurzfristige, vorgezogene Maßnahmen wie bspw. die Erhöhung der Durchlässigkeit des Hafengeländes zum Rheinpark hin gekennzeichnet. Zentral ist, dass die einzelnen Entwicklungsetappen auch unabhängig voneinander funktionieren bzw. keine Abhängigkeiten zueinander entstehen lassen.

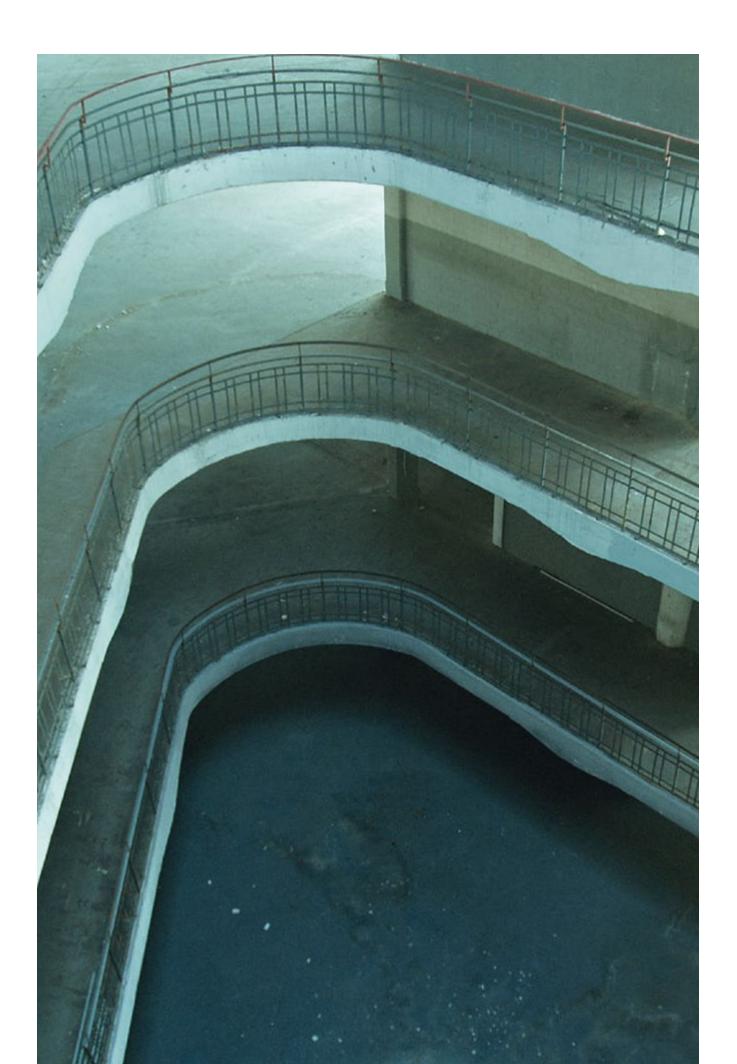
Alternativen bedenken

Zum Zeitpunkt des Werkstattverfahrens besteht keine Klarheit über die Zukunft der Liegestelle für 2-Kegel-Schiffe im Mülheimer Hafen (VGL. KAPITEL 2.2.5).

Vor diesem Hintergrund sind im Rahmen der Bearbeitung beide Planfälle (Erhalt und Ausbau der Liegeplatzkapazitäten für 2-Kegel-Schiffe/Verlagerung der Liegestelle) alternativ zu betrachten.

angepasste Betrachtungsschärfe

Die bestehenden Entwicklungsabsichten der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer und die insbesondere umweltplanerischen Rahmenbedingungen legen es nahe, die beiden Teilräume westlich (wasserseitig) und östlich (landseitig) von Auenweg und Hafenstraße mit unterschiedlicher Detailschärfe zu betrachten. Während im wasserseitigen Raum in erster Linie Fragen der Vernetzung und Gestaltung von Schnittstellen zu behandeln sind, sind für den landseitigen Teil des Planungsgebiets ergänzend dazu konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Zielaussagen zu treffen. Für den wasserseitigen Raum sind langfristige Entwicklungsaussagen nur im Sinne einer ersten Skizze zu liefern.



4. Verfahren

4. Verfahren

4.1 Entwurfserarbeitung in einem dialogischen Werkstattverfahren

Verfahrensgegenstand und -art Gegenstand des Verfahrens ist die Erarbeitung eines umsetzungsorientierten Planungs- und Entwicklungskonzepts für den Mülheimer Süden inkl. Hafen in einem interdisziplinären, dialogischen Werkstattverfahren.

Es handelt sich um eine Mehrfachbeauftragung gem. HOAI. Die Planungsteams werden parallel beauftragt.

Auftraggeberin

Auftraggeberin ist die Stadt Köln vertreten durch das Dezernat für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, Stadtplanungsamt.

4.1.1 Prozessablauf

Die Erarbeitung der Planungs- und Entwicklungskonzeption erfolgt in einem zweiphasigen, dialogischen Werkstattverfahren mit zwei interdisziplinären Planungsteams (eine schematische Darstellung der Verfahrensstruktur zeigt Abb. 25). Während beider Planungsphasen (jeweils ein Bearbeitungsblock von drei Tagen Dauer) erfolgt die Bearbeitung vor Ort in den Räumlichkeit des KunstWerk e. V. Köln.

Ziel der ersten Planungsphase ist die Erstellung eines ersten Planungskonzeptes für den gesamten Raum. Hier liegt der Betrachtungsschwerpunkt auf strukturellen und funktionalen Aspekten.

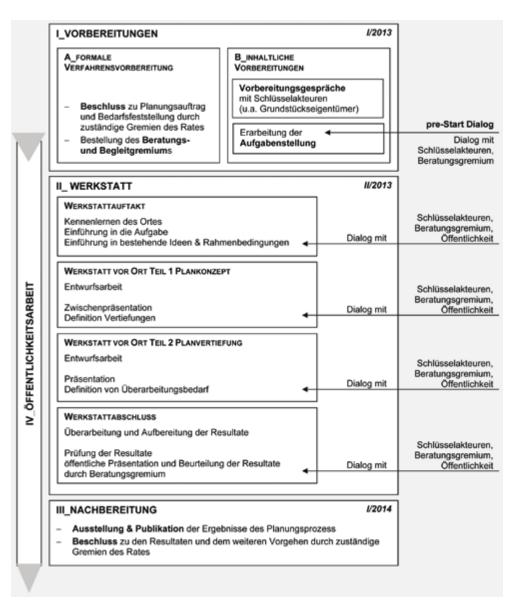
Werkstattauftakt

Zu Beginn dieser lernen die beiden Planungsteams den Ort kennen. Gelegenheit dazu bieten eine Ortsbesichtigung, der Austausch mit dem eingesetzten Beratungsund Begleitgremium (s. Kapitel 4.1.2), mit Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Fachverwaltungen, die die Entwicklung und Planungsüberlegungen in den vergangenen Jahren begleitet haben sowie der Dialog mit den Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern als Schlüsselakteurinnen und -akteuren.
Bei der anschließenden Einführung in die Planungsaufgabe und Erläuterung bestehender Ideen und Rahmenbedingungen kann dieser Dialog fortgesetzt werden.
Rückfragen können hier gestellt werden.

Teil 1 Planungskonzept Hieran schließt sich die Erarbeitung des ersten Plankonzeptes für den Raum an. Währenddessen besteht die Möglichkeit für Rückfragen an die Schlüsselakteurinnen und -akteure, das Beratungs- und Begleitgremium und die Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Fachverwaltungen.

Im Rahmen einer Zwischenpräsentation werden die ersten Planungskonzepte für den Raum den Schlüsselakteurinnen und -akteuren, dem Beratungs- und Begleitgremium sowie der interessierten Öffentlichkeit vor- und zur Diskussion gestellt. Hier werden bestehender Überarbeitungs- und Anpassungsbedarf definiert und Teilräume bzw. Themenfelder benannt, die in der anschließenden Planungsphase zu vertiefen sind.

Abbildung 25: Prozessstruktur des Werkstattverfahrens Mülheimer Süden inkl. Hafen (Quelle: Stadt Köln)



Teil 2 Planvertiefung In Vorbereitung auf die Bearbeitung der Planungsphase 2 vor Ort, sind die Planungsteams aufgefordert, die definierten notwendigen Überarbeitungen und Anpassungen ihrer Plankonzepte und erste Ausarbeitungen zu Planvertiefungen zu erstellen. Fokus der Planungsphase 2 liegt auf der Ausarbeitung städtebaulicher, stadträumlicher und stadtgestalterischer Themen.

Während der Bearbeitungszeit vor Ort besteht zu Anfang abermals die Möglichkeit zu Rückfragen an die Schlüsselakteurinnen und -akteure, das Beratungs- und Begleitgremium und die Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Fachverwaltungen. Hieran schließt sich die abschließende Erarbeitung der Planvertiefungen und eine kurze Präsentation der Arbeiten für das Beratungs- und Begleitgremium an.

Werkstattabschluss

Anhand der abschließend durch die Planungsteams erstellten Planunterlagen und Werkstattresultate erfolgt eine "Plausibilitätsprüfung" der Arbeiten durch Vertreterinnen und Vertreter der Fachverwaltungen bevor das Beratungs- und Begleitgremium diese beurteilt. Zum Abschluss des Verfahrens werden die Entwürfe öffentlich präsentiert.

Nachbereitung der Werkstatt vor Ort

Nach Abschluss des eigentlichen Werkstattverfahrens erfolgt seine Nachbereitung, d.h. die öffentliche Diskussion und Publikation der Resultate sowie die Vorlage dieser bei den zuständigen politischen Gremien.

Es ist beabsichtigt, dass diese die Planungs- und Entwicklungskonzeption als Grundlage für die künftige Entwicklung des Ortes beschließen und die Verwaltung allenfalls mit weitergehenden Arbeiten beauftragt.

Die Planungs- und Entwicklungskonzeption ist Grundlage für die schrittweise Weiterentwicklung des Plangebietes unter Federführung der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer in Abstimmung mit der Stadt. Auf ihrer Basis ist einzelflächenspezifisch die Entscheidung zu treffen, ob bauliche Vorhaben einer vorgängigen Bauleitplanung bedürfen.

Dialog als Erfolgsfaktor

Der planungsbegleitende Dialog mit Schlüsselakteurinnen und -akteuren, dem gebildeten fachlichen Beratungs- und Begleitgremium, den Vertretern der beteiligten Fachverwaltungen und der Öffentlichkeit wird als besonders bedeutsam erachtet, um die Arbeiten u. a. mit lokalem und externem (Fach-)Expertenwissen zu qualifizieren und damit auch die Tragfähigkeit des Ergebnisses des Werkstattverfahrens zu erhöhen.

Termine

Die Werkstatttermine finden statt am:

- 13.09.2013 Werkstattauftakt
 - 17. und 18.10.2013 Werkstatt vor Ort Teil 1
 - 15.11.2013 Werkstatt vor Ort Teil 2
 - 14.12.2013 Werkstattabschluss

4.1.2 Prozessbeteiligte

Das vorgesehene Planungsverfahren verfolgt im Kern die Absicht, durch den Dialog

- von zwei interdisziplinären Planungsteams unter der Leitung eines in besonderer Weise qualifizierten Städtebauers,
- des Beratungs- und Begleitgremiums,
- von Schlüsselakteurinnen und -akteuren (u. a. Grundstückeigentümerinnen und -eigentümern) im Betrachtungsraum,
- von Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Fachverwaltungen
- von interessierten Bürgerinnen und Bürgern, der lokalen Fachöffentlichkeit und Akteuren der Stadtgesellschaft

mit- und untereinander eine maximal tragfähige, bauliche Gesamtkonzeption zu entwickeln und den Prozess ihrer baulichen Umsetzung vorzudenken.

interdisziplinäre Planungsteams

Zur Verfahrensteilnahme sind beauftragt

- Prof. Johannes Kister, kister scheithauer gross architekten und stadtplaner GmbH,
 Köln
- Prof. Julia Bolles-Wilson, BOLLES + WILSON GmbH, Münster

Die Teilnehmenden sind verpflichtet, Arbeitsgemeinschaften mit Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern zu bilden. Diese sind der Auftraggeberin vorab zu benennen und von dieser zu bestätigen.

Vertragpartner für die Auftraggeberin sind ausschließlich die vorgenannten Teilnehmenden. Es wird den Teilnehmenden außerdem empfohlen, einen Fachplaner Immissionsschutz sowie einen Fachplaner Hochwasserschutz ihrer Wahl in die Arbeitsgemeinschaft einzubinden.

Beratungs- und Begleitgremium Als Beratungs- und Begleitgremium wird die Lenkungsgruppe Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln im Verfahren eingesetzt. Diese ist besetzt wie folgt:

- 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 Stadtentwicklungsausschuss 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 Stadtentwick-lungsausschuss Köln
- Ralph Sterck, Sprecher der FDP-Fraktion im Stadtentwicklungsausschuss Köln
- Dr. Ulrich Soénius, Vertreter des Vereins Unternehmer für die Region Köln e. V.
- Jürgen Minkus, Architekt, Köln, Vorsitzender des Gestaltungsbeirats der Stadt Köln
- Christine Rutenberg, Sprecherin der Leitbildgruppe "Die attraktive Stadtgestalt" Köln,
- Prof. Gerd Aufmkolk, wgf nürnberg, Fachexperte Grün- und Freiraumplanung
- Prof. Dr. Hartmut Topp, topp.plan Karlsruhe, Fachexperte Verkehrsplanung
- Sigurd Trommer, Präsident der Bundesarchitektenkammer Fachexperte Stadtplanung und -entwicklung
- Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor der Freien und Hansestadt Hamburg, Fachexperte Stadtplanung und -entwicklung
- Fritz Schumacher, Kantonsbaumeister Kanton Basel-Stadt,
 Fachexperte Stadtplanung und -entwicklung (angefragt)
- Prof. Albert Speer, Frankfurt a. M.
- ein Vertreter des Büros Albert Speer & Partner, Frankfurt a. M.
- Norbert Fuchs, Bezirksbürgermeister Mülheim
- Dr. Martina Albach, Bezirksvertretung Mülheim
- Alexander Lünenbach, Bezirksvertretung Mülheim
- Dr. Thomas Portz, Bezirksvertretung Mülheim
- Winfried Seldschopf, Bezirksvertretung Mülheim

beteiligte Fachverwaltungen

Die Planungsteams sowie das Beratungs- und Begleitgremium werden in ihrer Arbeit unterstützt von Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Fachverwaltungen. Während der Bearbeitung bringen sie ihre Kenntnis der lokalen Situation in den Prozess ein und prüfen zum Abschluss der beiden Planungsphasen die vorgelegten Arbeiten im Sinne einer Plausibilitätsprüfung.

Im Einzelnen sind hier folgende Personen vertreten:

- Anne Luise Müller, Leiterin des Stadtplanungsamtes, Köln
- Elke Müssigmann, Stadtplanungsamt Köln
- Maria Kröger, Leiterin des Amtes für Stadtentwicklung und Statistik, Köln
- Günter Wevering, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Köln
- Klaus Harzendorf, Leiter des Amtes für Straßen und Verkehrstechnik, Köln
- Angela Stolte-Neumann, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, Köln
- Gerd Neweling, Leiter des Amtes für Brücken und Stadtbahnbau, Köln
- Uwe Grimsehl, Amt für Brücken und Stadtbahnbau, Köln
- Manfred Kaune, Leiter des Amtes für Landschaftspflege und Grünflächen, Köln
- Dr. Joachim Bauer, Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, Köln
- Karl-Heinz Merfeld, Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung, Köln
- Uwe Broda, Amt für Wirtschaftsförderung, Köln
- Dr. Thomas Werner, Stadtkonservator/Amt für Denkmalschutz und Denkmalpflege, Köln
- N. N., Bezirksregierung Köln, Dez. 54 Wasserwirtschaft (angefragt)
- Knut Samsel, Polizeipräsidium Köln, Kriminalkommissariat Städtebauliche Kriminalprävention

Der Auftraggeberin steht es offen, während des Verfahrens weitere Beratende zu benennen.

Schlüsselakteure und Öffentlichkeit Die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer sowie Erbbaurechtsnehmerinnen und -nehmer im gekennzeichneten Planungsgebiet sind persönlich zur Teilnahme am Verfahren eingeladen. Die Öffentlichkeit, d. h. interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie weitere Interessierte werden mittels Presseberichterstattung und Internet auf das Verfahren aufmerksam gemacht und zur Mitwirkung motiviert.

Moderation des öffentlichen Dialogs

Mit der Moderation des Dialogs im Rahmen des Werkstattverfahrens ist beauftragt die Zebralog GmbH & Co. KG, Bonn, Dr. Oliver Märker.

Verfahrensmanagement

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

4.2 Leistungen der Planungsteams

Präsentationsblätter

Zum Abschluss der zweiten Planungsphase sind insgesamt vier Präsentationsblätter im Format DIN A0, Hochformat zu erstellen und einzureichen. Auf diesen sind folgende Inhalte darzustellen:

- a) Konzeptskizze (schematische Darstellung der Entwurfsidee)
- b) stadt- und feiräumliche Einbindung des Plangebiets in das Umfeld (Maßstab 1:5.000)
 - Aussagen zu Verknüpfungspunkten, Schnittstellen und Vernetzungen
 - Gestaltung der Überwindung bestehender Barrieren
- c) Nutzungsstrukturkonzept (Maßstab 1:5.000)
- d) Schwarzplan mit Einordnung des Plangebietes in die Umgebung (Maßstab 1:5.000)
- e) städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept (Maßstab 1:2.000)

- Darstellung Gebäudekonfigurationen mit Angabe von Gebäudehöhen, Kennzeichnung des erhaltenen resp. weiterentwickelten baulichen Bestandes
- Grün- und Freiraumplanung, Vegetationsstrukturen, differenziert nach öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Freiräumen
- Aussagen zur Vernetzung der einzelnen Teilräume
- Systematik und Gestalt der öffentlichen Räume; Wegebeziehungen
- Erschließungskonzept mit Zufahrten, Straßen, Rad-, Gehwegen und Eingängen, Angaben zum ruhenden Verkehr
- Aussagen zum kleinräumigen Nutzungsmix innerhalb der Baufelder
- f) städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept für Vertiefungsraum Die räumliche Definition des Vertiefungsraums erfolgt zum Ende von Planungsphase 1. (Maßstab 1:1.000)
- g) Umsetzungskonzept in Etappen (Maßstab 1:5.000)
 - Darstellung von kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklungsstufen inkl. evtl.
 Zwischennutzungen
 - Kennzeichnung voneinander unabhängiger Etappen
 - Aufzeigen von Abhängigkeiten
- h) weitere Darstellungen

Neben den oben genannten Leistungen sind die Teilnehmer aufgefordert, weitere Darstellungen zu liefern, die den Entwurf oder Aspekte davon vertiefend erläutern, zum Beispiel:

- Ausarbeitung von entwurfstypischen Ausschnitten, Details und Schnitten mit Darstellung der öffentlichen Räume
- Perspektiven von städtebaulichen Situationen darzustellen, die das künftige genuine Profil des Standortes deutlich machen
- Ideen zur Umnutzung und Weiterentwicklung des baulichen Bestandes
- Konzepte für die Zwischennutzung von Flächen bis zur Herstellung der erforderlichen Entwicklungsvoraussetzungen für die angestrebte Nutzung

Erläuterungsbericht

Zum Abschluss der zweiten Planungsphase ist eine Konzept- und Entwurfserläuterung mit einem maximalen Umfang von 2 DIN A4 Seiten zu verfassen. Hierin sind die entwurfsleitende Idee, die Umsetzung der grundsätzlichen Planungsprämissen sowie die planerischen Beantwortungen der generellen Fragestellungen darzulegen. Es sind insbesondere Aussagen zu treffen zum Nutzungsstruktur-, städtebaulichen und freiraumplanerischen sowie zum Mobilitätskonzept.

Zentrale Aussagen des Erläuterungsberichts sind auch auf den Planblättern zu integrieren.

Vordrucke

Die geforderten städtebaulichen Kennzahlen sind in den entsprechenden Vordrucken für die benannten Teilflächen anzugeben.

Folgende Kennzahlen werden erhoben:

- nutzungsspezifische Flächenangaben (BGF)
- Anteil überbauter Fläche
- Anteil öffentlicher Erschließungsfläche
- Angaben zu Flächen für den ruhenden Verkehr
- Anteil öffentlicher Freiraumflächen (differenziert nach neuen und Bestandsflächen)

Verfassererklärung

Es ist eine Verfassererklärung abzugeben (Format ISO 9660) mit Angaben aller Verfasser einschließlich aller Kooperationspartner und externer Berater mit Vor- und Nachnamen, Büroanschrift, Tel./Fax. sowie E-Mail-Adressen etc. abzugeben.

digitale Datenbereitstellung

Es ist eine Daten-CD mit folgenden Inhalten abzugeben:

- Präsentationsblätter in Originalgröße mit einer Auflösung von min. 200 dpi (pdf-Format)
- Erläuterungsbericht als doc- und pdf-Datei
- ausgefüllte Vordrucke als Excel-Tabelle
- Bild- und Präsentationsdaten (tif- oder jpg-Dateien), d. h. Perspektiven, Modellfotos etc. als separate Bilddaten mit einer Mindestgröße von 21 x 30 cm bei einer Auflösung von 300 dpi als tif-Datei (LZW komprimiert) oder jpg-Datei (maximale Qualität)
- Verfassererklärung

Arbeitsmodell

Es ist ein Arbeitsmodell im Maßstab 1:2.000 zu erstellen.

Leistungen Planungsphase 1

Zum Abschluss der Planungsphase 1 sind die Leistungsbausteine a) bis e) in einer für die Planungsphase angemessenen Bearbeitungstiefe vorzulegen. Zudem ist der Stand der Planungen im Arbeitsmodell darzustellen, das mit Fortschritt der Arbeit in Planungsphase 2 angepasst wird. Vordrucke, Erläuterungsbericht und Daten-CD sind zu diesem Zeitpunkt nicht einzureichen.

Anwesenheit vor Ort

Für die Planungsteams ist die Anwesenheit über die gesamte Zeit der Bearbeitungsblöcke vor Ort verpflichtend (mindestens eine Person/Fachrichtung).

Verbleib Werkstattresultate

Die Werkstattresultate (Pläne und Arbeitsmodell) verbleiben u. a. für geplante Ausstellungen nach Abschluss des Werkstattverfahrens im Besitz der Auftraggeberin.

4.3 Bewertungskriterien

Das Beratungs- und Begleitgremium wird die erstellten Arbeiten u. a. orientiert an folgenden Kriterien beraten:

- Zweckmäßigkeit und Realisierbarkeit des Nutzungsstrukturkonzepts
- Prägnanz und Tragfähigkeit eines genuinen Standortprofils
- Städtebauliches Konzept
- Umgang mit historischem Gebäudebestand
- Freiraumkonzept
- Mobilitätskonzept
- etappenweise Umsetzungsmöglichkeit in plausiblen und unabhängigen Phasen unter Beachtung von (fach-)planungs- und bauordnungsrechtlichen Vorgaben

Die genannte Reihenfolge bedeutet keine Rangfolge. Dem Beratungs- und Begleitgremium steht es frei, die Kriterien auszudifferenzieren und zu gewichten.

4.4 Unterlagen für das Verfahren

Die teilnehmenden Planungsteams erhalten neben dieser Aufgabenstellung folgende Unterlagen, die teilweise ausschließlich digital zur Verfügung gestellt werden:

Plangrundlagen

- Ausschnitt der Allgemeinen Liegenschaftskarte sowie der DGK 5 für Plangebiet und Betrachtungsraum
- Luftbild des Plangebietes sowie des Betrachtungsraums
- Angaben zu Gebäudehöhen im Plangebiet

ergänzende Unterlagen

- ADU cologne Institut für Immissionsschutz GmbH 2010: Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und –immissionen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens "Deutz-Mülheimer Straße 183" in Köln-Mülheim. Köln
- ADU cologne Institut für Immissionsschutz GmbH 2012: Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr und dem Gewerbe zum B-Plan "Euroforum Nord" in Köln-Mülheim Stand: Februar 2012. Köln
- Aneco Institut für Umweltschutz GmbH 2012: Untersuchungen zur Luftgüte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens "EUROFORUM Nord" in Köln-Mülheim. Mönchengladbach
- beeline GmbH 2013: Entwurf Betriebserweiterung. Lagepläne
- Club L 94 2012: Rheinboulevard Mülheim-Süd Übersichtsplan Ausbauplanung
- Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH (2013): Werkstattverfahren Mülheim Süd inkl. Hafen. vorbereitende verkehrliche Begutachtung Mülheimer Süden inkl. Hafen. Köln
- LINK Architekten 2011: Planungskonzept Wohnbebauung am "Grünzug Mülheim Süd"
- Rheinenergie AG, 2013: technische und rechtliche Rahmenbedingungen des Heizwerk KHD Deutz der Rheinenergie AG
- RMP Köln 2012: Planungskonzept Grünzug Mülheim-Süd
- Schlegel Dr.-Ing. Spiekermann GmbH & Co. (1996): Stadtbahn Deutz-Mülheimer Straße. Düsseldorf
- schultearchitekten 2010: Städtebauliche Studie Euroforum
- Stadt Köln (1992): Gesamtverkehrskonzept Köln. Köln
- Stadt Köln (Hg.) 2008: Kölner Sortimentsliste
- Stadt Köln 2008: Städtebauliches Konzept Gießerei-Gelände
- Stadt Köln (Hg.) 2009: Stadtentwicklung Köln. Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord (REK-Nord): Deutz-Nord/Mülheim-Süd/Buchforst. Köln
- Stadt Köln (Hg.) 2011: Einzelhandels- und Zentrenkonzept (Entwurf). Köln
- Streitberger, B., Müller, A. (Hg.) 2011: Architekturführer Rechtsrheinisches Köln. Berlin
- Stadt Köln 2013: Flächennutzungsplan (Ausschnitt Mülheim Süd inkl. Hafen)
- Stadt Köln 2012: Hochwasserkarte
- Stadt Köln 2013: Landschaftsplan (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
- Stadt Köln 2013: Entwurf zur Fortschreibung des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzepts – Teilraum Nord im Bereich Mülheim Süd inkl. Hafen
- Stadt Köln: Bebauungsplan Nr. 70470/06
- Stadt Köln: Bebauungsplanentwurf Nr. 70470/09 ("Grünstraße")
- Stadt Köln: Bebauungsplanentwurf Nr. 69460/07 ("Euroforum Nord")

- Stadt Köln: Bebauungsplanentwurf Nr. 69469/05 ("Gießerei-Gelände")
- Stadt Köln: VEP-Entwurf Nr. 69469/05 ("Deutz-Mülheimer Straße")
- Streitberger, B., Müller, A. (Hg.) 2011: Rechtsrheinische Perspektiven. Stadtplanung und Städtebau im postindustriellen Köln. 1990 bis 2030. Berlin
- trint+kreuder et. al 2013: Städtebauliches Entwicklungskonzept. Revitalisierung des Industrieareals Lindgens & Söhne Köln Mülheim. Köln
- TÜV Rheinland Immissionsschutz und Energiesysteme GmbH 2009: Bericht über die Durchführung von Staub- und Bleiniederschlagsmessungen auf dem Gelände des Bauvorhabens Deutz-Mülheimer Straße 183/185 der Deutz Immo Invest GmbH in Köln. Köln

Die Auftraggeberin behält sich vor – sofern zweckmäßig und notwendig –, den Planungsteams zusätzliche Unterlagen während des Werkstattverfahrens zur Verfügung zu stellen.

Weitergabeausschluss

Die Aufgabenstellung, die Planunterlagen sowie der Inhalt dieser dürfen ohne vorherige ausdrückliche Genehmigung der Auftraggeberin nicht auf irgendeine Art verändert oder an Dritte weiter gegeben werden.

4.5 Bearbeitungshonorare, Weiterbeauftragung und Urheberrecht

Bearbeitungshonorar

Für die Erarbeitung der geforderten Planung stellt die Auftraggeberin einen Gesamtbetrag von 100.000 € (netto) zur Verfügung. Jedes der teilnehmenden Planungsteams erhält ein Bearbeitungshonorar in Höhe von 50.000 € (netto) gegen Rechnung.

Dieses Honorar wird nur bei Abgabe von Beiträgen gewährleistet, die

- den formalen Bedingungen entsprechen,
- in wesentlichen Teilen dem geforderten Leistungsumfang entsprechen,
- termingemäß eingegangen sind.

Die Prüfung, ob die eingereichten Beiträge die vorgenannten Punkte erfüllen, erfolgt durch das Stadtplanungsamt Köln in Funktion des Verfahrensmanagements.

Weiterbeauftragung

Aus der Beauftragung der Planungsteams zur Mitwirkung am Werkstattverfahren erwächst keine Weiterbeauftragungsverpflichtung der Auftraggeberin. Aus vergaberechtlichen Gründen ist ein Weiterbeauftragungsverzicht der Stadt Köln als Auftraggeberin gegenüber allen Beteiligten der einzelnen Planungsteams in den Werkverträgen der Planungsteams festgeschrieben.

Urheberrecht

Die Planungsteams räumen alle Nutzungsrechte nach dem Urheberrechtsgesetz sowie sonstige Schutzrechte der Auftraggeberin ein. Der Auftraggeberin steht die uneingeschränkte Verwendung der Verfahrensbeiträge zu. Die Planungsteams haben die Auftraggeberin von Schutzrechten Dritter freizuhalten. Die Planungsteams können den Vertragsgegenstand nur mit schriftlicher Genehmigung der Auftraggeberin verwenden.



Anhang

A1 Abbildungen

Abb. 1:	Ansicht Mülheimer Süden inkl. Hafen von Süden (Quelle: DOMpublishers, 2010)
Abb. 2:	Plangebiet und Betrachtungsraum des Werkstattverfahrens
, 100. 2.	Mülheimer Süden inkl. Hafen (Quelle: Stadt Köln 2013, bearbeitet)
Abb. 3:	Luftbild des Mülheimer Südens inkl. Hafen (Quelle: Stadt Köln 2013, bearbeitet)
Abb. 4:	Flächennutzungsplan (Ausschnitt Mülheimer Süden), (Quelle: Stadt Köln 2013)
Abb. 5:	Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Nord (Ausschnitt Mülheimer
	Süden) – beschlossen am 05.05.2009 (Quelle: Stadt Köln 2009)
Abb. 6:	Entwurf Fortschreibung Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept für den Mülheimer
	Süden (Quelle: Stadt Köln 2013)
Abb. 7:	Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Zentren und Standortstruktur
	(Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen), (Quelle: Stadt Köln 2010)
Abb. 8:	Gefahrgutliegeplätze im Mülheimer Hafen, erforderliche Schutzabstände zu
	geschlossener Wohnbebauung
	(Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Köln, 2013)
Abb. 9:	Programmgebiet Soziale Stadt Köln-Mülheim mit den Ergänzungsgebieten
	Böcking-Gelände im Nord-Westen und Buchheim im Süd-Osten (Quelle: Stadt Köln,
	2008
Abb. 10:	Planungskonzept Grünzug Charlier (Entwurf: Club L94, Köln)
Abb. 11:	Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln (Ausschnitt Mülheimer
	Süden inkl. Hafen), (Entwurf: Albert Speer & Partner, Frankfurt a. M.)
Abb. 12:	Blick vom ehemaligen KHD-Hochhaus entlang der B55a in Richtung Osten
	(Quelle: Streitberger/Müller 2009, Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)
Abb. 13:	Vom Restraum zur überdachten Sport- und Freizeitfläche: die Kathedrale B 55a,
	(Quelle: Streitberger/Müller 2009, Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)
Abb. 14:	Mülheimer ICE-Bögen als Rückgrat für ein neues urbanes Zentrum
	(Quelle: Streitberger/Müller 2009, Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)
Abb. 15:	Denkmäler und ortsprägende Bauten im Mülheimer Süden (Quelle: Stadt Köln)
Abb. 16:	Landschaftsplan (Ausschnitt Mülheimer Süden), (Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013)
Abb. 17:	notwendige Anpassungen des Verkehrsnetzes im Mülheimer Süden und seinem
	Umfeld (verkehrlicher Untersuchungsstand Juli 2013)
ALL 10	(Quelle: Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH 2013)
Abb. 18:	Altlasten und Altablagerungen im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln, 2013)
Abb. 19:	Klimafunktionskarte (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
Abb 20.	(Quelle: Stadt Köln, 2013)
Abb. 20: Abb. 21:	Hochwasserkarte (Ausschnitt Mülheimer Süden), (Quelle: Stadt Köln, 2013)
Abb. 22:	Straßenverkehrslärm im Plangebiet (Quelle: ADU Cologne)
ADD. 22.	Lärm- und Luftschadstoffemissionen und -immissionen im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln)
Abb. 23:	Eigentumssituation im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln)
Abb. 24:	eigentümerspezifische Entwicklungsabsichten im Mülheimer Süden
/\UU. 4 7 .	(Quelle: Stadt Köln)
Abb. 25:	Prozessstruktur des Werkstattverfahrens Mülheimer Süden inkl. Hafen
100.23.	(Quelle: Stadt Köln)
	(Sacuet Stade Kom)

Alle in der Aufgabenstellung dargestellten Fotos sind – sofern nicht anders angegeben – von Mitarbeitenden der Stadt Köln, Stadtplanungsamt aufgenommen.

A2 Tabellen

Tab. 1: Fortschreibungsentwurf REK-Nord für den Mülheimer Süden, angenommener Nutzungsmix (Quelle: Stadt Köln, 2013)

Tab. 2: öffentliche Grün- und Freiflächen im Plangebiet (Quelle: Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, 2013)

Tab. 3: Szenarien zur Analyse der Auswirkungen des künftigen Verkehrsaufkommens und verschiedener Netzelemente

(Quelle: Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH 2013)

A3 Abkürzungen

Abb. Abbildung Abs. Absatz

B Bundesstraße
BAB Bundesautobahn
BauGB Baugesetzbuch
BGF Bruttogeschossfläche
bzw. beziehungsweise

ca. circa

CD Compact Disc cm Zentimeter d.h. das heißt

db(A) Dezibel, Filterkurve A

DIN A4 Deutsche Industrie Norm Reihe A Grösse 4 doc Dateinamen-Erweiterung für Worddateien DTV durchschnittlicher Täglicher Verkehr

FNP Flächennutzungsplan

GE Definition von Gewerbe als zulässige Nutzungsart

gem. gemäß

ggf. gegebenenfalls

GI Definition von produzierendem Gewerbe/industrieller Nutzung als zulässige Nut-

zungsart

ha Hektar

Hg. Herausgeber

HQZiffer x-jähriges Hochwasser ICE InterCityExpress

IHK Integriertes Handlungskonzept

inkl. inklusive

jpg Dateinamen-Erweiterung für stark komprimierte unbewegte Bilder

KHD Klöckner Humboldt Deutz AG

KiTa Kindertagesstätte

km Kilometer

LZW Lempel-Ziv-Welch (Kompressionsverfahren)

m Meter

m² Quadratmeter NO₂ Stickstoffdioxid

Nr. Nummer o.g. oben genannte

ÖPNV öffentlicher Personennahverkehr

P21 Bezeichnung für einen Kölner Messeparkplatz

pdf Dateiformat von Adobe zum Dokumentenzugriff auf mehreren Plattformen und

Dateinamen-Erweiterung

REK(-Nord) Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept (Teilraum Nord)

s. siehe

SO Definition einer benannten Sondernutzung als zulässige Nutzungsart

sog. so genannt

TA Luft Technische Anleitung Luft tif Tagged Image File Format

TÜV Technischer Überwachungsverein

u.a. unter anderem v.a. vor allem

VEP Vorhaben- und Erschließungsplan

vgl. vergleiche WE Wohneinheit

WHG Wasserhaushaltsgesetz
WSA Wasser- und Schifffahrtsamt

WSV Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

z.B. zum Beispiel zzgl. zuzüglich

A4 Quellen

ADU COLOGNE INSTITUT FÜR IMMISSIONSSCHUTZ GMBH: Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und –immissionen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens "Deutz-Mülheimer Straße 183" in Köln-Mülheim. Köln, 2010

ADU cologne Institut für Immissionsschutz GmbH: Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr und dem Gewerbe zum B-Plan "Euroforum Nord" in Köln-Mülheim. Köln, Stand: Februar 2012.

ANECO INSTITUT FÜR UMWELTSCHUTZ GMBH: Untersuchungen zur Luftgüte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens "EUROFORUM Nord" in Köln-Mülheim. Mönchengladbach, 2012

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH: Werkstattverfahren Mülheimer Süden inkl. Hafen, Verkehrliche Begutachtung: Machbarkeitsstudie Stadtbahn Deutz-Mülheimer Straße sowie Abschätzung des Verkehrsaufkommens und der Leistungsfähigkeit bei unterschiedlichen Aufsiedlungs- und Verkehrsnetzszenarien. Köln, Stand Juli 2013

TÜV RHEINLAND IMMISSIONSSCHUTZ UND ENERGIESYSTEME GMBH: Bericht über die Durchführung von Staub- und Bleiniederschlagsmessungen auf dem Gelände des Bauvorhabens Deutz-Mülheimer Strasse 183/185 der Deutz Immo Invest GmbH in Köln. Köln, 2009

Website Rheinische Industriekultur e.V. (Zugriff am 04.02.2013): http://www.rheinische-industriekultur.de/objekte/koeln/Deutz_Muelheim-sued/deutz_muelheim_sued.html

Notizen

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

Wolfgang Honecker Katharina Klemmt Anne Luise Müller Elke Müssigmann Albrecht Scherer Till Scheu

Bearbeitungsstand: 30.07.2013



Der Oberbürgermeister

Stadtplanungsamt Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung

Thomas Zimmer

Druck

Stadt Köln, Zentrale Dienste

