

Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen

Kooperatives Verfahren 2016



Ausloberin



Die Oberbürgermeisterin

Dezernat Stadtentwicklung,
Planen, Bauen und Verkehr
Stadtplanungsamt

In Zusammenarbeit mit:

moderne stadt

Gesellschaft zur Förderung des
Städtebaues und der Gemeinde-
entwicklung mbH

Prozessbegleitung | Verfahrens-
betreuung | Vorprüfung:

bueros**schneidermeyer**
Köln | Stuttgart

MASTERPLAN KÖLN
INNENSTADT

Abbildungen:

Fotos: Thomas Wolf, Gotha
Grafik: großgestalten | Köln
Druck: Media Cologne | Hürth
Abb. 04: schwarzplan.eu
Abb. 06: Stadt Köln
Weitere Abb.: Planungsteams

In Zusammenarbeit mit:

- Fachämtern der Stadt Köln
- Entwicklungsgesellschaft
moderne stadt
- ARGUS | Stadt- und
Verkehrsplanung, Hamburg
- ADU cologne Institut für Im-
missionsschutz GmbH, Köln
- RUIZ RODRIGUEZ + ZEISLER +
BLANK, GbR, Wasserbau und
Wasserwirtschaft, Wiesbaden

Januar 2017

Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen

Kooperatives Verfahren 2016

Inhalt

06	Grußwort
08	Einführung
10	Anlass und Ziel Aufgabenstellung
32	Planungsprozess
38	Empfehlung
44	Planungskonzepte
44	COBE Ramboll Studio Dreiseitl Transsolar knp.bauphysik
54	Diener + Diener Vogt Landschaftsarchitekten
62	Lorenzen Architekten becht aps landscape architecture
70	scheuven + wachten plus planungsgesellschaft mbH WES GmbH LandschaftsArchitektur Sieker Ingenieurgesellschaft
78	trint + kreuder d.n.a greenbox Landschaftsarchitekten
84	Dokumentation Planungsprozess

Grußwort



Abb. 01
Henriette Reker

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Stadt Köln schätzt sich glücklich mit dem Deutzer Hafen eine attraktive, innerstädtische Fläche mit großzügigen Freiraumbezügen und in direktem Kontakt zu den lebendigen Stadtvierteln Deutz und Poll entwickeln zu können.

Diese Entwicklung ist umso wertvoller, da sowohl die Kölner Bevölkerung als auch die Anzahl der Haushalte in unserer Stadt kontinuierlich ansteigen. Neben der Ausnutzung von Baulücken setzt die Stadt Köln bei der Schaffung neuen Wohnraums auf die Umnutzung von bereits baulich genutzten Arealen vor der Inanspruchnahme von kostbaren Freiräumen.

Im Rahmen des Kooperativen Verfahrens Deutzer Hafen haben sich viele Kölnerinnen und Kölner gemeinsam mit Fachleuten im Laufe des Jahres 2016 aktiv an der Neugestaltung dieses neuen Quartiers beteiligt. Die intensive und konstruktive Stimmung durfte ich erleben, als ich am 24.09.2016 bekannt

geben konnte, dass das Begleitgremium einstimmig den Entwurf des Teams Cobe zur weiteren Bearbeitung empfiehlt. Das Ergebnis wurde mit großem Beifall aufgenommen. Das Verfahren bestärkt mich darin, in ähnlichen Projekten wieder auf offene, transparente Planungsprozesse zu setzen.

Diese Dokumentation des Kooperativen Verfahrens bietet einen Überblick über den Prozess, die Aufgabenstellung und die fünf Ergebnisse, die allesamt von hoher räumlicher und gestalterischer Qualität sind.

Ich lade Sie ein, die weitere Entwicklung im Deutzer Hafen zu begleiten, und freue mich auf das neue urbane und lebendige Quartier.

Ihre
Henriette Reker

Einführung



Abb. 02
Franz-Josef Höing



Abb. 03
Andreas Röhrig

Mit der Neuentwicklung des Deutzer Hafens, der seine angestammte Rolle längst verloren hat, begegnet die Stadt den Herausforderungen ihres dynamischen Wachstums. Die Einwohnerzahl steigt schnell und in beträchtlichem Umfang – und damit der Bedarf an Wohnraum und Arbeitsplätzen. Es ist ein Glücksfall, dass Köln in bester innerstädtischer Lage, direkt am Fluss und in Sichtweite des Doms, noch Flächen wie die des Deutzer Hafens oder des Mülheimer Südens besitzt. Wo nahe dem Wasser einst die Industrie das Bild beherrschte, entstehen in Deutz wie auch am Mülheimer Hafen in den kommenden Jahren für einige tausend Menschen neue Wohnungen, ein erheblicher Teil in gefördertem Wohnungsbau, Büros und hochwertige Gewerbeflächen. Das rechte Rheinufer verändert von der Südbrücke bis zur Mülheimer Brücke sein Gesicht. Der Deutzer Hafen wird zu dieser Entwicklung beitragen.

Der städtebauliche Rahmen für das Areal ist das Ergebnis eines breiten Beteiligungsverfahrens mit fünf interdisziplinären Teams aus international renommierten

Planungsbüros, die unter engagierter Mitwirkung der Kölner Bürgerschaft das neue Stadtviertel entworfen haben. Ihre Aufgabe war es, aufbauend unter anderem auf Vorüberlegungen zum Städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln, ein dichtes, gemischtes Stadtquartier zu entwickeln, das einen eigenen Charakter besitzt und sich mit den umliegenden Stadtteilen Deutz und Poll vernetzt. Dabei galt es insbesondere auch die Anforderungen des Hochwasserschutzes zu beachten.

Sämtliche vorgelegten städtebaulichen Konzepte zeugten am Ende auch im Detail von höchstem Niveau. Allen Büros ist es gelungen, die besondere Atmosphäre des künftigen Stadtquartiers vorauszuspüren. Insbesondere das Team unter Federführung des Kopenhagener Planungsbüros Cobe hat klug den Bestand danach befragt, welche Gebäude bewahrt werden sollen und was aus den Strukturen für den neuen Hafen abgeleitet werden kann.

Der Vorschlag überzeugt durch eine vielfältige Bebauung, die durch den

Wechsel von Häuserblöcken und profilierten Freiräumen, interessanten Parks und Plätzen besticht und die Bildung eines bunt gemischten Quartiers begünstigt. Zudem gibt Cobe plausible Antworten auf Fragen zur energetischen Versorgung und zur Nutzung von Regenwasserkreisläufen. Und das Team Cobe liefert nicht zuletzt gute Ansätze zur Gewährleistung der Barrierefreiheit.

Aus all den gewonnenen Erkenntnissen hat das Team eine sehr spezifische Antwort für den Deutzer Hafen entwickelt. Es ist in der Summe das Konzept für einen neuen lebendigen Stadtteil, in dem die Vergangenheit spürbar bleibt, der aber den Anforderungen von morgen gerecht wird.

Allen Beteiligten des Verfahrens sagen wir herzlichen Dank für Ihre engagierte Mitarbeit.

Franz-Josef Höing
Beigeordneter der Stadt Köln

Andreas Röhrig
Geschäftsführer Moderne Stadt

Anlass und Ziel Aufgabenstellung





Anlass und Ziel

Der Deutzer Hafen liegt im rechtsrheinischen Innenstadtbereich von Köln im Stadtteil Deutz. Der eigentliche Hafengebiet, eine Fläche mit etwa 35 Hektar Größe, grenzt unmittelbar an das rund 1.000 Meter lange Hafenbecken an. Zum Rhein vorgelagert befinden sich in Tieflage die Freiräume der Poller Wiesen. Zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße grenzt ein 2,1 Hektar großes Gewerbegebiet an, der sogenannte »Annexbereich«.

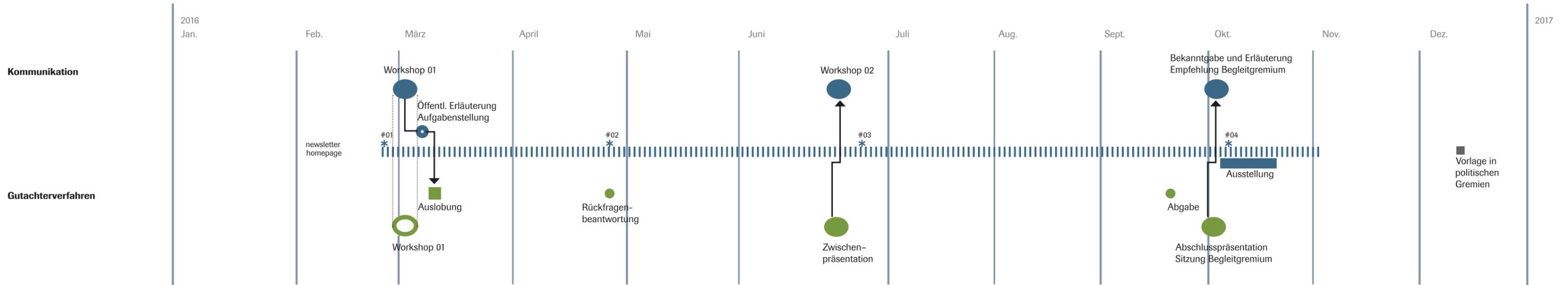
In den letzten Jahren haben sich die Nutzungen im Hafengebiet grundlegend verändert: Hafenfremde Betriebe haben immer mehr Teilflächen übernommen, erhebliche Leerstände und Mindernutzungen sind offenkundig. Gleichzeitig entstanden im Umfeld vor allem neue innerstädtische Büro- und Dienstleistungs-, aber auch Wohnstandorte.

Der städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln aus dem Jahr 2009 nimmt auf der rechten Rheinseite unter anderem den Mülheimer und den Deutzer Hafen als städtebauliche Reserve in den Fokus.

Hier besteht die Chance in Innenstadtlage ein neues Quartier zu entwickeln und die Silhouette der Stadt entlang des Rheines neu zu konturieren. Auch die Idee, die Kölner Ringstraße über den Rhein mittels Fußgängerverbindungen zu verlängern, wurde dort formuliert. Die Umsetzung des Masterplans wird durch die Stadt Köln intensiv betrieben und durch die Lenkungsgruppe Masterplan aktiv betreut.

Vor diesem Hintergrund soll der Deutzer Hafen in den kommenden Jahren als eines der zentralen städtebaulichen Entwicklungsprojekte Kölns zum Wohn- und Arbeitsort umgenutzt werden. In der Aufgabenstellung wurde das Ziel formuliert, Wohnungen für 4.500 Menschen und Flächen für 5.000 Arbeitsplätze zu schaffen. Geplant ist ein dichtes, gemischtes Stadtquartier am Rhein, das einen wichtigen Impuls für die rechtsrheinische Entwicklung im südlichen Stadtgebiet setzt und sich mit den angrenzenden Stadtteilen Deutz und Poll vernetzt.

Das Projekt Deutzer Hafen ist Teil einer Innenentwicklung der wachsenden Stadt Köln. Durch Nachverdichtung soll die heutige Insellage des Gebietes aufgehoben werden. Ein neuer Stadtbaustein soll entstehen, in dem in einem lebendigen Quartier zeitgemäße Formen des Wohnens möglich sind und an attraktiven Orten gearbeitet wird. Da das Hafengebiet im gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet liegt, ist ein gesicherter Hochwasserschutz sowie eine positive Retentionsraumbilanz die Grundvoraussetzung dafür, hier überhaupt eine städtebauliche Entwicklung zu erwägen – mit weitreichenden Auswirkungen auf die künftige Bebauungsstruktur und die Freiraumgestaltung.



Die Stadt Köln führt das Planungsverfahren mit der kommunalen Entwicklungsgesellschaft »moderne stadt« durch. Es ist geplant, dass die Entwicklungsgesellschaft die Grundstücke der Häfen und Güterverkehr Köln AG übernehmen wird. Durch den Kauf der Ellmühle im Sommer 2016 konnte bereits ein wichtiger Baustein für eine integrierte Entwicklung gesichert und eingebunden werden. Soweit möglich sollen auch die Grundstücke der sonstigen Eigentümer erworben beziehungsweise mit ihnen Entwicklungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

Im Jahr 2016 wurden in einem kooperativen Planungsverfahren kommunikative Beteiligungs- und fachlich-planerische Projektbausteine gezielt verschränkt. Während fünf internationale Planungsteams aus verschiedenen Disziplinen Vorschläge für ein zukunftsfähiges städtebauliches Konzept erarbeiteten, brachten ganz unterschiedliche zivilgesellschaftliche Akteurinnen und Akteure ihrerseits Entwicklungsideen in das Verfahren ein und formulierten die aus ihrer Sicht maßgeblichen Planungsziele im Zuge von drei gemeinsamen Workshops mit den Planerinnen und Planern.

Die Bearbeitung erfolgte dabei in drei Schritten: Der Planungsprozess startete mit einem Auftaktworkshop am 26./27. Februar, in dem in Vorträgen und fünf »Thementischen« eine breite Bestandsaufnahme erfolgte. Die daraus erarbeitete Aufgabenstellung wurde zwei Wochen danach nochmals öffentlich diskutiert, bevor die Planungsteams dann drei Monate Zeit hatten, um für die Zwischenpräsentation am 10./11. Juni erste Entwicklungskonzepte zu erarbeiten.

Die Diskussion über die Szenarien erfolgte in dem öffentlich tagenden Begleitgremium und entlang von fünf Themen in Arbeitsgruppen mit den verschiedenen Akteurinnen und Akteuren aus der Bürgerschaft. Für die Teams wurden konkrete Hinweise zur weiteren Bearbeitung formuliert. Nach wiederum dreieinhalb Monaten stellten sie bei der Abschlusspräsentation am 23./24. September 2016 ihre Konzepte vor. Das Begleitgremium formulierte nach intensiver öffentlicher Debatte und nach umfassenden Rückmeldungen aus dem Auditorium die Empfehlung, das vom Planungsteam COBE erarbeitete Konzept weiter zu verfolgen.

Auf Grundlage der Ergebnisse des Gutachter- und Beteiligungsverfahrens hat der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln am 15. Dezember 2016 entschieden, dass die weitere Entwicklung am Deutzer Hafen auf der Grundlage des Preisträgerentwurfs weiterverfolgt werden soll. Im nächsten Schritt soll ein integrierter Plan erarbeitet und der Beteiligungsprozess fortgeführt werden. Die Ergebnisse sollen dann über ein Bebauungsplanverfahren umgesetzt werden; für Teilbereiche sind weitere Qualifizierungsverfahren (Wettbewerbe, Mehrfachbeauftragungen, etc.) geplant.

Abb. 05
Schaubild
Planungsprozess



Aufgabenstellung

Ausgangslage und Planungsaufgabe lassen sich entlang von fünf Themenbereichen darstellen. Sie dienten auch im Beteiligungsprozess als durchgängige Orientierungspunkte und strukturierten die Zusammenarbeit bei den Workshops.

- Öffentlich und privat – Lage, Anbindung, Freiraum
- Sicher und geschützt – Hochwasser und Lärm
- Vernetzt und verträglich – Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit
- Dicht und gemischt – Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe, Kultur, Bildung
- Vielfältig und bunt – Wohnformen, Typologien, Trägerschaften

Öffentlich und privat – Lage, Freiraum, Anbindung

Mit dem Strukturwandel von der Produktions- zur Dienstleistungsgesellschaft ergeben sich in der Stadtentwicklung trotz attraktiver innerstädtischer Lage mindernutzte Flächen. Wenn ganze Gebiete ihre Funktion verlieren, entstehen neue Entwicklungschancen. Vielerorts werden so etwa Hafengebiete umgenutzt – nicht selten für ein attraktives Wohnen und Arbeiten am Wasser. Meist sind diese Gebiete aufgrund von Lage und Atmosphäre hoch begehrt – auch weil sie trotz Neubau über Geschichte verfügen und am Wasser Quartiere mit vielfältigen Freiräumen entstehen. Die Gebiete lassen sich in das Umfeld einbinden und werden zu neuen »Trittsteinen« in der Stadtlandschaft. Umgekehrt ist es für die neuen Wohn- und Arbeitsorte förderlich an bestehende Strukturen angebunden zu sein und dortige Infrastrukturangebote zu nutzen.

Den öffentlichen Freiräumen kommt in dieser Entwicklung eine zentrale Bedeutung zu. Oft bilden sie von Anbeginn ein dauerhaftes

Gerüst, das dann schrittweise gefüllt wird. Entsprechend robust muss die Grundstruktur der Straßen, Plätze und Freiräume ausgebildet sein. Liegen Hafengebiete unmittelbar an Flüssen, haben sie oft entsprechend zwei Seiten – Bereiche im Hafen und Bereiche am Fluss. Im Idealfall können beide verbunden und gesamtstädtisch in ein Freiraumkonzept eingebunden werden. Mit den innerstädtischen Umnutzungen geht oft auch eine Art »städtebaulicher Rückkopplungseffekt« einher. Auf Impulse, die auf den eigentlichen Entwicklungsflächen gesetzt werden, reagiert das Umfeld und verändert sich ebenfalls.

Alle genannten Aspekte kommen auch für das 37 Hektar große Planungsgebiet im Deutzer Hafen zum Tragen. Es erstreckt sich von der Hafeneinfahrt an der Drehbrücke bis zur Güterbahntrasse im Süden. Im Norden grenzt der Stadtteil Deutz an, südlich davon erstreckt sich Poll. Innenstadt und Kölner Dom liegen in Sichtweite jenseits des Rheins. Die Umgebung des Deutzer Hafens ist in ihrer städtebaulichen Struktur sehr unterschiedlich und in Teilen auch räumlich zergliedert.

Abb. 06
Freiraumstruktur



Die Ostseite der Siegburger Straße hat sich in den letzten 20 Jahren zunehmend als Bürostandort etabliert, unterbrochen durch wenige Gewerbenutzungen und Wohnnutzungen. Der sog. »Annexbereich« zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg ist durch Misch- und Mindernutzungen geprägt. Südlich der Bahnlinie in Poll erstreckt sich beiderseits der Siegburger Straße ein Wohnbereich, der zum Rhein hin mit gewerblich-industriellen Nutzungen abschließt.

So liegt der Deutzer Hafen heute räumlich weitgehend isoliert. Zwischen Deutz und Poll hat sich eine Art Pufferzone ausgebildet, die weder nach Norden noch nach Süden hin ausreichend vernetzt ist. Die beiden Stadtteile orientieren sich vielmehr jeweils zu ihren Stadtteilkernen hin, die auch künftig als

Versorgungszentren gestärkt werden sollen. Der eigentliche Kernbereich des Planungsgebietes grenzt an das 1.000 Meter lange und 80 Meter breite Hafenbecken an. Die Situation dort ist heute höchst vielfältig und reicht von der großvolumigen elfgeschossigen Mühle über Büro- und Lagergebäude bis hin zu zahlreichen Brachflächen.

Am Rhein erstreckt sich von der Severinsbrücke bis zur Westhovener Aue das breite Landschaftsschutzgebiet der Poller Wiesen, das mit einer unter Denkmalschutz stehenden Lindenallee entlang der Alfred-Schütte-Allee an den Deutzer Hafen anschließt. Die Poller Wiesen übernehmen als offene, funktional nicht bestimmte Freiräume nicht nur für die angrenzenden Stadtteile, sondern für die gesamte Innenstadt eine wichtige Versorgungsfunktion.

Im Deutzer Hafen soll künftig ein Wohn- und Arbeitsquartier mit einem ganz eigenen, unverwechselbaren Charakter entstehen. Aufgrund der Lage im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Rheins ist das Freiraumkonzept für den Hochwasserschutz und damit für eine Genehmigungsfähigkeit und Umsetzbarkeit der gesamten Entwicklungsmaßnahme grundlegend. Die Hauptschließungsbereiche sind auf dem Niveau des 200-jährlichen Hochwassers (HQ 200) zu planen. Neue Retentionsflächen sollen zu einer Verbesserung des Hochwasserschutzes beitragen.

In der künftigen Entwicklung sollen die Poller Wiesen weiterhin als »offene« Freifläche erhalten bleiben und noch stärker in das städtische Netzwerk der Grün- und Freiräume eingebunden werden.



Die Vernetzung des Gebietes über die Südbrücke soll verbessert werden; über die Deutzer Werft ergibt sich perspektivisch eine Verknüpfung zum Rheinboulevard.

Wegen der hohen geplanten Dichte der künftigen Bebauung im Hafen sind besondere Freiraumqualitäten zu schaffen. Im Umfeld können für das Quartier wichtige Freiflächen angebunden werden; ergänzende Freiflächen (z. B. Spielflächen) sind wohnraumnah im Planungsgebiet vorzusehen.

Den öffentlichen Räumen im Planungsgebiet kommt eine wesentliche stadtbildprägende Bedeutung zu: Plätze, Straßen und Promenaden schaffen Aufenthalts- und Begegnungsorte und sichern Zugänglichkeit, Mobilität und Bewegung.

Die Bereiche am Hafenbecken sollen durchgängig öffentlich zugänglich sein und sind von besonderer Bedeutung. Stadtplätze bilden Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens. Übergänge zwischen privaten und öffentlichen Räumen sind besonders sorgsam zu gestalten – auch um die Nutzbarkeit der Erdgeschosszone für das Wohnen zwischen Privatheit und Öffentlichkeit zu ermöglichen. Im Freiraumkonzept sollen bestehende Elemente wie Drehbrücke und Allee eingebunden werden; Objekte der industriellen Vergangenheit des Ortes sollen berücksichtigt werden (z. B. Kräne, Gleisanlagen).

Alle Freiflächen sollen barrierefrei für alle zugänglich sein. Mit unterschiedlichen Gestaltungsqualitäten sollen auch offene, im Prozess noch gestaltbare Flächen geschaffen werden.

Um möglichst viele öffentlich nutzbare Orte zu schaffen, sollen die Stadträume in der Regel ohne Konsumzwang nutzbar sein; das gilt insbesondere für die Freiräume am Wasser/Hafenbecken. Das Hafenbecken sollte aus wirtschaftlichen Gründen möglichst nicht verändert werden; es kann aber ggf. partiell überbaut/überdeckt werden.

Abb. 07
Blick von der
Severinsbrücke
auf den Deutzer Hafen

Abb. 08
Poller Wiesen

Der Rhein und die Poller Wiesen sind Frischluftzonen; grüne Übergänge, Versickerungsflächen und klimawirksame Gestaltung von Infrastrukturen sind in der Freiraumplanung zu berücksichtigen. Bei der hohen geplanten Dichte der Bebauung sind, auch aus stadtklimatischen Gesichtspunkten, Verschattungsbereiche zu berücksichtigen. Die Wasserfläche hat als Freiraum eine besondere Bedeutung. Die Verschiedenartigkeit von Fluss und Hafenbecken (fließend vs. stehend) sollte herausgearbeitet werden. Wasserflächen sollten möglichst unmittelbar in die Freiraumgestaltung eingebunden werden.

Sicher und geschützt – Hochwasser und Lärm

Flussnahe Freiflächen stellen oft auch Retentionsflächen dar; in Agglomerationsgebieten stehen sie häufig mit der Verdichtung der urbanen Zentren im Konflikt. Gleichzeitig schaffen sie aber wichtige Freiraumangebote für Stadtbewohner. So dienen auch die Poller Wiesen nicht nur dem Hochwasserschutz, sondern bilden gleichzeitig einen attraktiven Bewegungs- und Aufenthaltsraum für Jogger, Radfahrer und Spaziergänger. Auch innerhalb des neu geplanten Quartiers sollen Flächen mit der Doppelnutzung Retentionsbereich und städtischer Freiraum vorgesehen werden – die Themen Hochwasserschutz, Ökologie und Freiraumnutzung sind integriert zu betrachten.

Das gesamte engere Hafeneareal des Deutzer Hafens liegt heute fast vollständig im Überschwemmungsgebiet des Rheins. Je nach Pegelstand werden bei Hochwasserereignissen weite Teile des Planungsgebietes überflutet. Die bestehende Hochwasserschutzlinie entlang Siegburger Straße, Poller Kirchweg und Bahndamm schützt die umliegenden Stadtgebiete vor Überschwemmung und liegt 2,8 Meter über der Oberkante des Hafenbeckens. Diese Schutzhöhe ist im neu zu entwickelnden Gebiet zu berücksichtigen. Beim Bauen im Überschwemmungsgebiet müssen alle negativen Veränderungen, bezogen auf die Hochwasserrückhaltung, zeit- und wertgleich in relativer Nähe ausgeglichen werden. Erforderlichen Retentionsmaßnahmen müssen beim Deutzer Hafen direkt im Projektgebiet berücksichtigt werden. Um einen positiven Ausgleich in der Retentionsraumbilanz zu erreichen, müssen daher umfassende Frei- und Grünflächen im Planungsgebiet als Retentionsraum ausgewiesen werden. Flächen müssen freigehalten werden, um zusätzliche Überschwemmungsräume bereitzustellen. Dabei können flutbare Tiefgaragen in der Retentionsraumbilanz berücksichtigt werden.

Starke Lärmimmissionen stellen eine große Herausforderung für die Entwicklung von gemischten Stadtquartieren mit einem hohen Anteil von Wohnnutzung dar. Sind aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Schallquelle nicht möglich, muss über die Nutzungsverteilung reagiert werden. Eine klare Funktionstrennung steht jedoch im Widerspruch zum Wunsch nach kleinräumlicher Mischung.

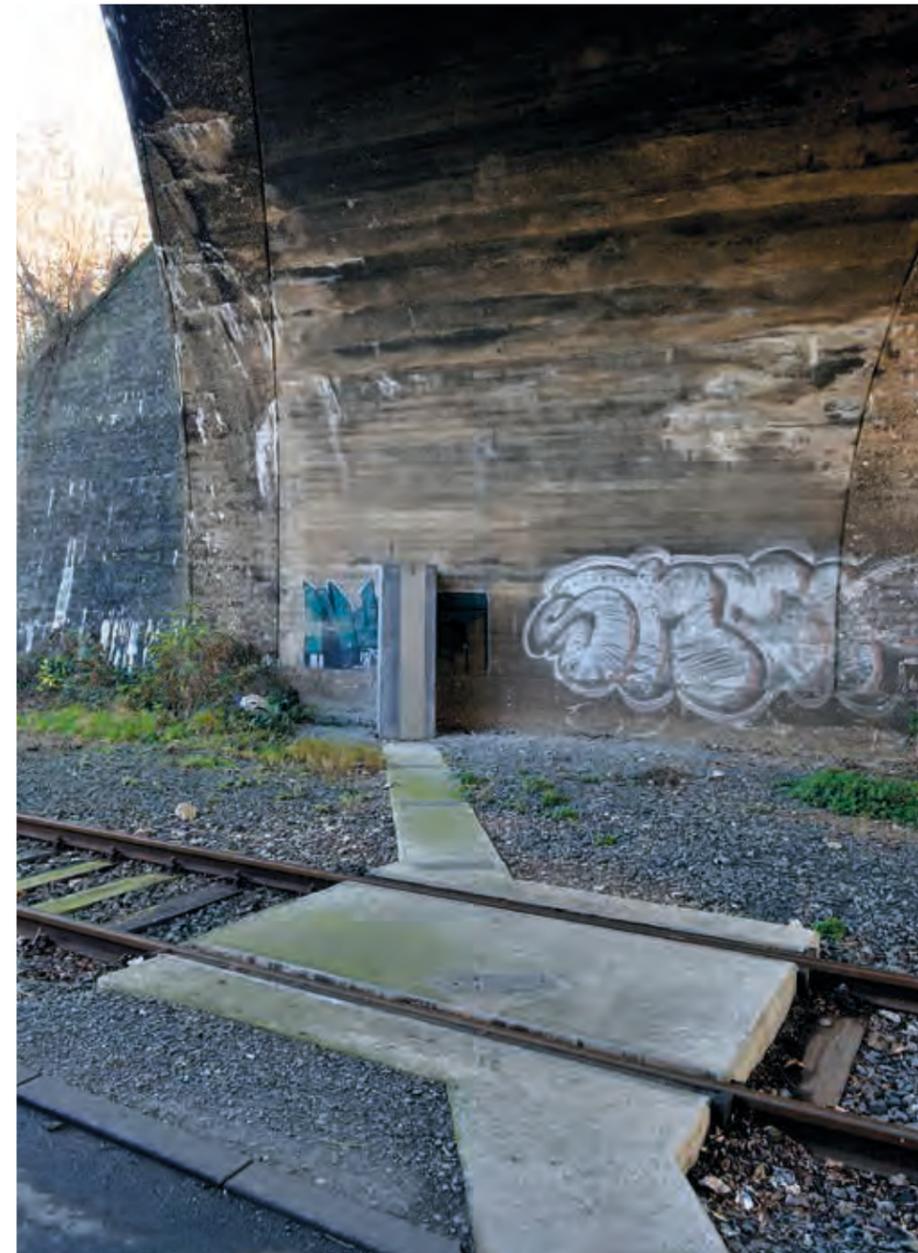


Abb. 09
Hochwasserschutzvorrichtung
im Bahndamm

Hier müssen kreative Lösungen erarbeitet werden, die auch Auswirkungen auf die Grundrisstypologien haben können.

In der Entwicklung des Deutzer Hafens ist Verkehrslärm von Schiene, Straße und Schiff zu berücksichtigen. Der Schienenverkehrslärm entsteht vor allem durch Güterzüge, die beim Befahren der Südbrücke laute Geräusche emittieren. Straßenlärm entsteht an der Siegburger Straße. Den Lärmimmissionen durch Verkehrslärm kann in der Regel durch sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen in Kombination mit Grundrissgestaltung und einem Lüftungskonzept für Räume mit Schlaf-funktion begegnet werden.

Die erheblichen Lärmimmissionen, die von der Südbrücke und ihrer Zulaufstrecke entlang der Straße Am Schnellert ausgehen, werden zur empfindlicheren Nachtzeit auch künftig höher als zu Tagzeit sein und großflächig über dem sog. Sanierungswert von 60 dB(A) liegen. Auch wenn alle gemäß dem Stand der Technik verfügbaren weiteren Maßnahmen vorgesehen werden, wird unmittelbar am Bahndamm keine Wohnnutzung möglich sein.

Zum Rhein hin muss ergänzend zu schallschutzmindernden Maßnahmen auch mit einer entsprechenden Grundrissgestaltung gearbeitet werden. Dem Verkehrslärm im Bereich der Siegburger Str. kann mit konventionellen Maßnahmen begegnet werden. Durch die nun geplante Umnutzung der Ellmühle entfällt der dortige Gewerbelärm.



Sollten im Zuge der Planungen schallintensive Nutzerinnen und Nutzer (z. B. kulturelle Veranstaltungsorte) angesiedelt werden, so sind diese an geeigneten Stellen anzuordnen und schalltechnisch so zu behandeln, dass möglichst keine Beeinträchtigungen für das Umfeld entstehen. Dabei sind auch anfallende Emissionen durch Besucherverkehre zu berücksichtigen.

Vernetzt und verträglich – Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit

Zukunftsfähige Mobilität basiert auf Verkehrskonzepten, die ein nachhaltiges Gleichgewicht zwischen verschiedenen Verkehrsträgern anstreben. Als lebenswerte und klimafreundliche Stadt bekennt sich Köln zu einer menschengerechten und umweltverträglichen Mobilität. Zukünftige Planungen wie am Deutzer Hafen sollen daher verstärkt auf die Verkehrsangebote des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) ausgerichtet sein. Der Fahrradverkehr soll gefördert werden. Der Aufenthaltsqualität für Fußgänger in einem barrierefrei gestalteten Stadtraum wird eine hohe Priorität eingeräumt.



Bewohnern soll die Möglichkeit gegeben werden ihren Alltag weitgehend autofrei zu gestalten. Auch die Anforderungen des Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes sind wichtige Faktoren, die ein geändertes Mobilitätsverhalten erfordern.

Das neue Quartier soll verkehrlich möglichst gut vernetzt und an die angrenzenden Viertel und Freiräume angebunden werden. Durch eine verbesserte Erschließung soll die »Insellage« überwunden werden. Im Masterplan Innenstadt Köln ist eine neue Rheinbrücke vorgesehen, die den Deutzer Hafen mit dem Ubierring verbindet. Diese Brücke soll in den Planungen berücksichtigt werden, auch wenn eine Realisierung gegenwärtig noch nicht gesichert ist.

Abb. 10
Straße Am Schnellert

Abb. 11
Südbrücke

Abb. 12
Alfred-Schütte-Allee

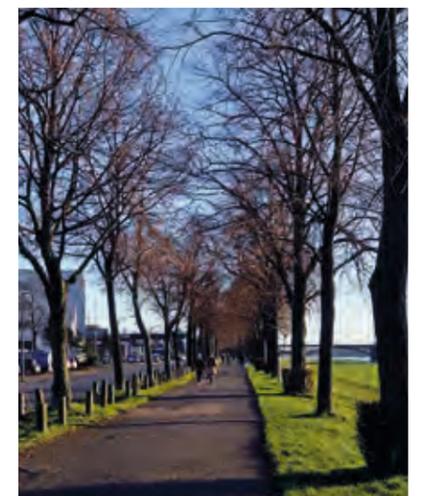




Abb. 13
Siegburger Straße

Der Bereich Deutzer Hafen ist heute über drei Haltestellen entlang der Siegburger Straße unmittelbar an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Die Anbindung der rheinseitigen Hafenterrassen ist dagegen heute unzureichend. Der ÖPNV-Anschluss soll gestärkt und sämtliche Haltestellen sollen fußläufig in beide Richtungen gut angebunden werden (max. fußläufige Entfernung 400 Meter). Eine zusätzliche Querung des Hafenbeckens sollte innerhalb des Planungsgebietes etwa auf der Höhe der Haltestelle Poller Kirchweg vorgesehen werden. Die Anbindung an die Poller Wiesen und an eine mögliche Fußgängerbrücke über den Rhein ist optional bei der baulichen Struktur auf der Halbinsel zu berücksichtigen. Mittel- bis langfristig soll ein zusätzlicher S-Bahn-Halt südlich des Planungsgebietes im Bereich zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße entstehen.

Für den Autoverkehr wird das Gebiet gegenwärtig über die Siegburger Straße erschlossen. Da über die Alfred-Schütte-Allee heute auch der westliche Teil von Poll erschlossen wird, ist die Drehbrücke trotz Beschränkung auf eine Belastung von 7,5 Tonnen wochentags noch für den motorisierten Individualverkehr geöffnet. Auch künftig werden die Kfz-Verkehre im Wesentlichen über die Siegburger Straße geführt; hier sind mindestens zwei Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz erforderlich. Im Zuge des Planungsverfahrens sollen Lösungsansätze, wie potentielle Durchgangsverkehre durch den nördlichen Teil der Alfred-Schütte-Allee vermieden werden können, erarbeitet werden.

Entscheidend für das weitere Verkehrskonzept ist der ruhende Verkehr und das Stellplatzkontingent. Die Präsenz parkender Autos soll im Quartier möglichst gering gehalten werden. Stellplätze in Tiefgaragen sind einerseits im Kontext des Hochwasserschutzes (Retentionsbereiche) und andererseits im Hinblick auf die Kostenminimierung von Wohngebäuden zu betrachten. Stellplätze können auch in Quartiersgaragen gebündelt werden. Oberirdische Parkhäuser haben hier den Vorteil, dass sie perspektivisch bei verändertem Mobilitätsverhalten auch rückgebaut oder umgenutzt werden können. Für die Planungen ist von einem Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätzen pro Wohnung auszugehen; für Gewerbeeinheiten ist ein Stellplatz pro 50 m² Hauptnutzfläche vorzusehen. Über die privaten Stellplätze hinaus sind öffentliche Stellplätze für Besucher und die Anfahrbarkeit von öffentlichen Einrichtungen zu berücksichtigen. Neben Stellplätzen für PKWs sind auch Abstellplätze für Fahrräder vorzusehen (2 Stellplätze pro Wohnung, 1 Stellplatz pro 100 m² Bürofläche, 1 Stellplatz pro 50 m² Verkaufsfläche).

Durch umfassende Mobilitätskonzepte und die Förderung von Alternativen zum privaten Auto soll eine weitere Reduktion der PKW-Stellplätze angestrebt werden. Dabei spielen neben Carsharing und Bikesharing auch Mobilitätsstationen (Fahrradwerkstätten) und Kommunikationsmaßnahmen eine wichtige Rolle. Ein hoher Innovationsgrad hinsichtlich dieser Maßnahmen ist ausdrücklich erwünscht. Im öffentlichen Straßenraum sollen nur unbedingt notwendige Stellplätze ausgewiesen werden.

Die künftige Erschließung soll eine gute Orientierung ermöglichen. Alle erforderlichen Erschließungsstraßen müssen dann in jedem Fall über der HQ 200-Linie liegen (+47,20 m ü. N.N.), damit bei Hochwasser die Flucht- und Rettungswege befahrbar bleiben. Die Höhenanpassung zum Umfeld muss verkehrstechnisch und gestalterisch gelöst werden.

Das Planungsgebiet ist zwar durch einen kombinierten Fuß- und Radweg entlang der Siegburger Straße angebunden, die Vernetzung in Ost-West-Richtung ist aber durch die Stadtbahntrasse und die nicht barrierefreie Zugänglichkeit der Südbrücke unzureichend.

Der Rhein-Rad-Weg EURO-VELO-ROUTE 15 entlang der Alfred-Schütte-Allee hat eine wichtige regionale Erschließungsfunktion. Gegenwärtig stellt das 80 Meter breite Hafenbecken eine weitreichende Barriere für die fuß- und radläufige Anbindung der Halbinsel dar. Künftig soll der Fahrrad- und Fußgängerverkehr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten auch innerhalb des Planungsgebietes in verschiedenen Bewegungszonen (Flanieren, Radschnellwege) nebeneinander verkehrssicher und komfortabel stattfinden können. Der Deutzer Hafen soll möglichst gut an das bestehende Radwegenetz angebunden werden. Besondere Bedeutung für die Vernetzung und Verbindung haben die barrierefreie Erschließung der Süd- und der Severinsbrücke.

Beim Thema nachhaltige Stadtentwicklung spielen neben der Mobilität auch Energieversorgung und Stadtklima eine wichtige Rolle. Die unterschiedlichen Ebenen der Nachhaltigkeit müssen integriert betrachtet werden – ökologische, wirtschaftliche, gesellschaftliche und baukulturelle Aspekte sind zu verschränken.



Entlang des Rheintals sammelt sich die in der Ville und im Bergischen Land entstehende Kalt- und Frischluft zu einer bis über hundert Meter mächtigen Luftschicht, die dem Rheintal folgend von Südwest nach Nordost strömt. Der Deutzer Hafen wird aufgrund seiner Nähe zum Rhein und den ausgedehnten, zusätzlich Kaltluft bildenden Poller Wiesen vom Rheintalwind überströmt und gut belüftet. Hierdurch erfährt der Hafenbereich eine Klimagunst: Schwüle und Überhitzung sind immer mäßiger ausgeprägt als in der übrigen Innenstadt und die Konzentration von Luftschadstoffen ist geringer. Diese günstige Situation zu erhalten und auch eine Überströmung der rechtsrheinischen Stadtteile weiterhin zu gewährleisten ist mit der weiteren Planung abzusichern.

Das gesamte Gebiet soll zukünftig mit Fernwärme versorgt werden. Das städtebauliche Entwicklungskonzept für den Deutzer Hafen sollte im Zusammenspiel der unterschiedlichen Aspekte nachhaltiger Stadtentwicklung auch in dieser Hinsicht zukunftsweisenden Charakter haben. Neben der Mobilität spielen dabei die Themen Energieeffizienz und Stadtklima (zum Beispiel die Vermeidung von Hitzeinseln und Erhalt der Durchlüftung) eine entscheidende Rolle. Letzteres ist auch eng verknüpft mit der Gestaltung der Freiräume.

Abb. 14
Gleistrasse zur
Ellmühle



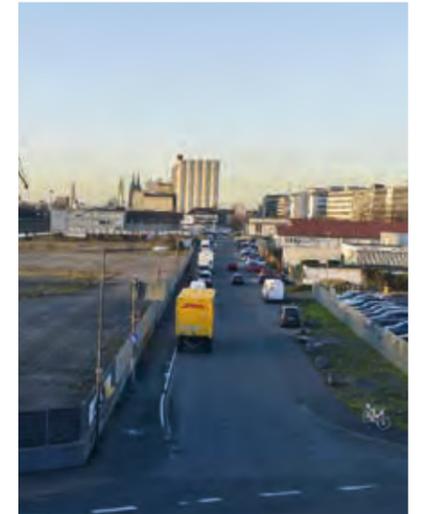
Dicht und gemischt – Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe, Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, Kultur, Freizeit

Nutzungsmischung ist das Ziel vieler städtebaulicher Entwicklungen. Die gemischte »Stadt der kurzen Wege« ist das Ziel vieler städtebaulicher Entwicklungen und gilt als Ausweis eines nachhaltigen Städtebaus. Soziale und funktionale Mischung ist dabei unmittelbar verbunden mit der Frage der Dichte. Neben einer baulichen Dichte geht es auch um Erlebnisdichte und Begegnung. Künftig soll am Deutzer Hafen ein lebenswertes, dichtes und gemischtes Viertel entstehen, in dem für Wohnen und Arbeiten Platz ist, das Raum für Freizeit und Bewegung anbietet.

Vorgabe der Aufgabenstellung ist es, im Plangebiet bis zu 450.000 m² Bruttogeschossfläche zu realisieren. Die Flächen der Ellmühle sind in diesen Vorgaben noch nicht enthalten.

Mehr als die Hälfte davon ist für Wohnen vorgesehen. Gerade für das Wohnen geht es um eine verträgliche Balance von Lebens- und Aufenthaltsqualität einerseits sowie hoher Dichte andererseits. Eine breite Vielfalt von Wohnformen und -angeboten soll Menschen mit ganz unterschiedlichen Lebensformen ansprechen. 30 Prozent der Wohnungen sollen im Bereich des öffentlich geförderten Wohnungsbaus realisiert werden. Innovative Wohnkonzepte und -typologien sollen entwickelt werden, die den Bedürfnissen aller Generationen und den verschiedenen Lebensmodellen Rechnung tragen.

Auch für den Arbeitsort Deutzer Hafen gilt das Prinzip Vielfalt – von der Konzernzentrale über den klassischen Mittelständler bis hin zu kleinen Einheiten, Gründerzentren und Kreativbüros der Netzwerker. Für den »guten Arbeitsplatz« zählt heute nicht nur die Erreichbarkeit, sondern auch die attraktive Lage in einem lebendigen Viertel. Neue Arbeitsstrukturen sind zunehmend auf urbane Räume mit einer hohen ökonomischen, sozialen und kulturellen Diversität und einer baulich-räumlichen Vielfalt angewiesen. Der südliche Bereich entlang des Bahndamms im Bereich Am Schnellert ist prädestiniert für eine Büronutzung, weil dort aufgrund des Lärms Wohnen nicht möglich ist.



Alle anderen Gebiete sollen eher vom kleinteiligen Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten geprägt sein. Die Aktivierung der Erdgeschosszonen spielt eine wichtige Rolle. Die weiteren Funktionen Dienstleistung/Büro, soziale Infrastruktur sowie Einzelhandel sind planerisch zu berücksichtigen und zu gewichten. Im Annexbereich sollen keine zwingend erforderlichen Nutzungen vorgesehen werden. Zur Belebung des Gebietes und zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung sind am Deutzer Hafen auch gewerbliche Nutzungen vorzusehen (Dienstleistungen, Gastronomie und Handel). Der zentren- und nahversorgungsrelevante Handel soll sich um einen Gebietsmittelpunkt in Höhe des Stadtbahnhaltepunktes gruppieren. Ein solches Nahversorgungszentrum soll etwa 3.000 bis 4.000 m² Fläche aufweisen (2.500 m² Verkaufsfläche mit Einheiten bis 1.200 m²). Ein besonderes Augenmerk liegt in diesem Bereich auf der Gestaltung der öffentlichen Räume, die auch die Andienung der Geschäfte gewährleisten müssen.

Die soziale Infrastruktur für das neue Quartier ist an geeigneten Stellen im Planungsgebiet nachzuweisen. Noch ohne Einbezug der Ellmühle, die erst im Laufe des Verfahrens eingebunden wurde, ergab sich als Bedarf zwei Kindergärten/Kindertagesstätten mit jeweils ca. 2.600 m² Grundstücksfläche. Sie können entweder als Solitär oder integriert in anderweitig genutzte Gebäude realisiert werden, benötigen aber in jedem Fall einen eigenen Freibereich.

Die Schulversorgung in Deutz soll östlich der Siegburger Straße ausgebaut werden. Am Standort Alter Mühlenweg/Stadtgarten ist eine neue weiterführende Schule (Sekundarstufen I und II) geplant und an der Dr.-Simons-Straße gegenüber der Sportanlage eine weitere Grundschule. Inwieweit diese Kapazitäten, die zunächst ohne Umnutzung der Ellmühle errechnet wurden, ausreichen, wird im Zuge der integrierten Planung geprüft.

Abb. 15
Hafenbecken und
Ellmühle

Abb. 16
Güterbahnstraße
an der Ellmühle

Abb. 17
Poller Kirchweg



Soziale Institutionen sind in der weiteren Entwicklung zu berücksichtigen; vorhandene Einrichtungen wollen gerne im Quartier verbleiben (z. B. betreutes Wohnen »Oase«). Dies gilt auch für bestehende kulturelle und kulturwirtschaftliche Nutzungen im Deutzer Hafen; sie wollen sich weiterentwickeln und wünschen in den weiteren Entwicklungen berücksichtigt zu werden.

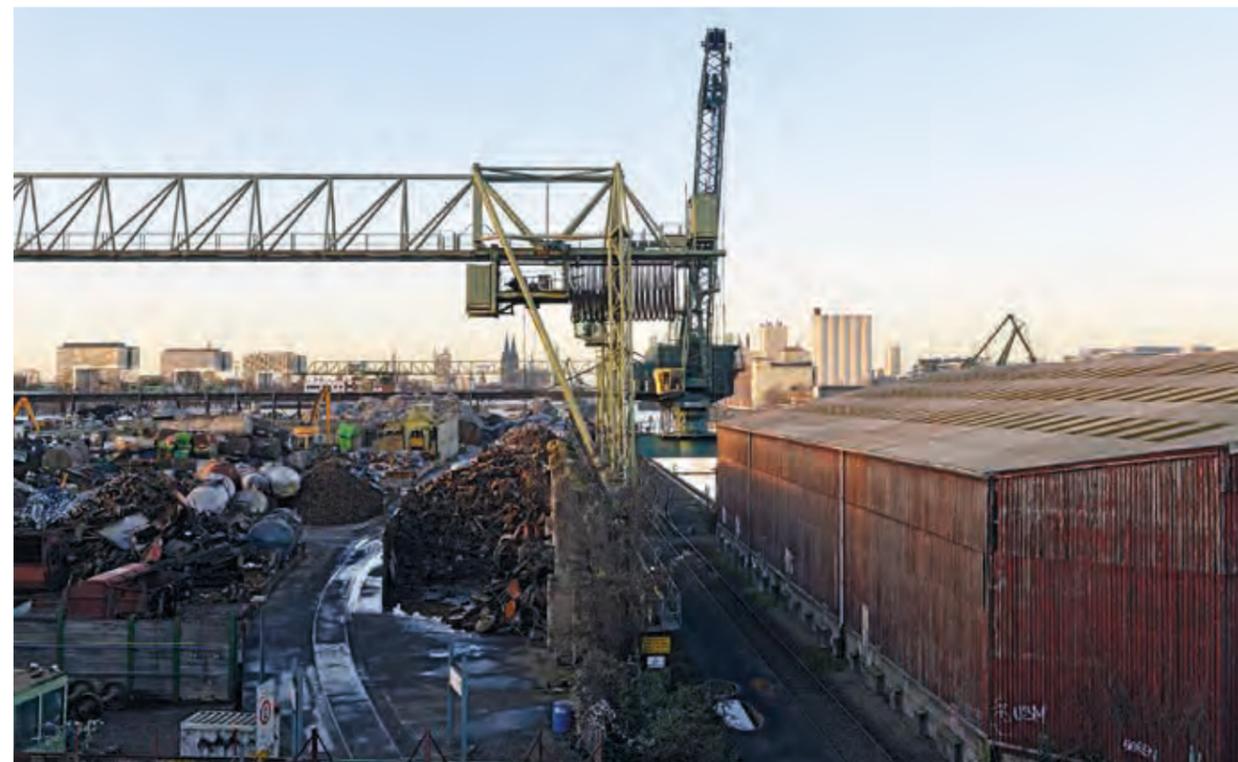
Vielfältig und bunt – Wohnformen, Typologien, Trägerschaften

Köln wächst – in erster Linie durch Zuwanderung und vor allem durch den Zuzug von jungen Menschen. Bis zum Jahr 2020 müssten jährlich 5.800 Wohneinheiten und in den zehn Jahren danach jährlich 3.600 Wohneinheiten neu entstehen. Wohnungen fehlen vor allem im Geschosswohnungsbau.

Parallel zu einer Ausdifferenzierung der Lebenswelten hat sich in den letzten 30 Jahren eine neue Vielfalt der Wohnformen entwickelt. Auch als Folge des demographischen Wandels gibt es heute eine breite Palette von Wohnformen – das Miniapartment in der Share Economy, das Generationenwohnen im Gemeinschaftswohnprojekt, das Service-Wohnen genauso wie das betreute Wohnen im Alter, die 4-Zimmer-Single-Wohnung, das gestapelte »eigene Heim« im Townhouse, die Modelle für Selbstbau und ökologische Vorzeigeprojekte, das großzügige Loft, die Familienwohnung, usf. Immer schwieriger wird dabei die Versorgung mit preisgünstigen Wohnungen: Die Zahl der Berechtigten wächst mit der Einwohnerzahl, der Wohnungsbestand im Segment geförderter Wohnungen nimmt aber wegen auslaufender Belegungsrechte kontinuierlich ab.

Bezahlbarer Wohnungsbau soll daher in der Stadt auch an zentraler, gut erreichbarer Stelle geschaffen werden.

Mit der Verlagerung der gewerblichen Nutzungen und der Umnutzung des Deutzer Hafens kann nach aktuellem Stand Wohnraum für über 6.000 Menschen in zentraler und integrierter Innenstadtlage entwickelt werden. Dabei soll die Herausbildung einseitiger Sozialstrukturen vermieden werden. Das heißt: Die Mischung muss stimmen. Deshalb soll die partnerschaftliche Quartiersentwicklung gefördert und der Dialog mit allen Akteuren intensiviert werden.



Ein vielfältiges Spektrum unterschiedlicher Wohnungsangebote wird angestrebt, das alle Bevölkerungsschichten anspricht. Innovative Wohnprojekte sollen umgesetzt werden, die veränderten Lebensmodellen und zeitgemäßen Bewohnerbedürfnissen entsprechen. Nicht nur flexible Raumprogramme, auch neue Grundrisstypen bieten dabei interessante Lösungsansätze und sollen die Grundlage für ein lebendiges, neues Stadtquartier in überschaubarer Größe bilden. Eine besondere Herausforderung stellt dabei die angestrebte hohe Dichte dar.

Geförderte und freie Wohnungsangebote sollen sich im Gebäude und im Baufeld mischen und sinnvoll über das Planungsgebiet verteilt sein. Die Wohnquartiere sollen in einzelnen Abschnitten von verschiedenen Investoren und Wohnungsbaugesellschaften realisiert werden können. Eine sinnvolle Teilbarkeit in einzelne Abschnitte (50-80 Wohneinheiten) ist zu berücksichtigen. Eine besondere Aufmerksamkeit gilt Projekten gemeinschaftlichen Wohnens. Auch genossenschaftliche Formen des Wohnens sollen gefördert werden: Etwa zehn Prozent der Wohnungsbauprojekte sind für Baugemeinschaften/kleine Genossenschaften vorgesehen – entsprechend kleinteilige Parzellierungsoptionen sind vorzusehen.

In allen Wohnprojekten ist den Erdgeschosszonen besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Da gewerbliche Nutzungen nicht immer von Anbeginn tragfähig sind, ist eine Mehrfachnutzung für Wohnen und Gewerbe zu berücksichtigen. Für die Wohnstandorte sind trotz hoher Dichte ausreichende Freiflächen vorzusehen. Durch die Erschließung der Bebauung auf dem Niveau HQ 200 sind die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer bis zu dieser Marke keiner Hochwassergefährdung ausgesetzt.

Abb. 18
Blick von Süden über die Siegburger Straße

Abb. 19
Blick über die Halbinsel nach Norden

Planungsprozess



Planungsprozess

In einem integrierten Planungsprozess von Februar bis September 2016 wurden im Projekt Deutzer Hafen Planung und Beteiligung unmittelbar verschränkt. Die Konzeptphase war strukturiert durch drei Vor-Ort-Workshops, in denen öffentlicher Diskurs und konkrete Entwurfsvorschläge unmittelbar in Bezug gesetzt wurden. Fünf interdisziplinäre Planungsteams aus Basel, Berlin, Dortmund, Kopenhagen und Köln wurden dafür mit der Ausarbeitung von städtebaulichen Konzepten beauftragt. Ein Fachgremium aus Vertreterinnen und Vertretern der Lenkungsgruppe Masterplan Innenstadt Köln und externen Fachleuten tagte öffentlich und sprach am Ende einstimmig eine Empfehlung aus, welches Konzept weiterverfolgt werden soll.

Der Dialog- und Kommunikationsprozess verfolgte zwei Ziele: Information und Qualifizierung. Anwohner sowie Anlieger, Vertreter aus dem Viertel und Akteure der Stadtgesellschaft sollten sich über die grundlegenden Veränderungen im Deutzer Hafen informieren und gleichzeitig ihre Anregungen und Entwicklungsziele in das Verfahren einbringen können.

Jenseits der Zielsetzung, Akzeptanz für Veränderungen im rechtsrheinischen Hafengebiet zu schaffen, ging es in erster Linie darum, gemeinsam mit den »lokalen Experten« Bausteine für eine Qualifizierung des Stadtumbaus in Köln zu erarbeiten.

Im Vorlauf des Verfahrens wurde eine erste Aufgabenstellung vorgelegt, in der alle relevanten planerischen Informationen zusammengestellt waren. Am 26./27. Februar 2016 fand dann der erste Workshop vor Ort in der »Essigfabrik« im Deutzer Hafen statt. Während am ersten Tag die Vorstellung der bisherigen Planungsüberlegungen und der gemeinsame Rundgang im Mittelpunkt standen, ging es bei der Diskussion an den Thementischen am zweiten Tag um die folgenden Planungsaspekte:

- Öffentlich und privat
Lage, Anbindung, Freiräume
- Sicher und geschützt
Hochwasser und Lärm
- Vernetzt und verträglich
Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit

– Dicht und gemischt
Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel, Wohnen, Kultur, Bildung

– Vielfältig und bunt
Wohnformen, Typologien, Trägerschaften

Jeder Tisch wurde vom Team bueroschneidermeyer moderiert und von Fachleuten (Mitglieder des Begleitgremiums/Sachverständige/Verwaltung) begleitet. Die Planungsteams nahmen an diesen Diskussionen teil und konnten sich so vor Ort ein unmittelbares Bild der Aufgabe machen. Die Ergebnisse der Debatte wurden in die Aufgabenstellung eingearbeitet, die anschließend nochmals öffentlich im Bürgerhaus Deutz vorgestellt wurde. Die Teams hatten dann drei Monate Zeit, um für die Zwischenpräsentation erste Konzepte zu erarbeiten.

Beim Zwischenkolloquium wurden erste städtebauliche Konzepte für die Transformation des Deutzer Hafens anhand von Plänen und Modellen öffentlich vorgestellt. Zur Prüfung der Retentionsraumbilanzierung musste jedes Planungsteam zuvor einen Höhenstufenplan

erarbeiten, der eine hinreichende Hochwassersicherheit belegte. Nach der Vorstellung der Entwürfe wurden diese in einer öffentlichen Sitzung im Begleitgremium diskutiert; die Planungsteams erhielten gezielte Hinweise zur weiteren Bearbeitung. Im Beteiligungsprozess wurde das Format »Thementische« wieder aufgegriffen: Die bereits etablierten fünf Themen wurden vor dem Hintergrund der vorgestellten Planungsideen vertiefend diskutiert und zu Entwicklungsleitzielen profiliert. Parallel hatten Projektinitiativen die Möglichkeit sich einzubringen. Die Ergebnisse der Workshops wurden dokumentiert und den Teams blieben dann weitere drei Monate Bearbeitungszeit bis zur Abschlusspräsentation.

Im Vorlauf von Workshop 03 wurden die eingereichten Konzepte im Rahmen einer Vorprüfung begutachtet und ausgewertet. Besondere Bedeutung hatte dabei erneut die Retentionsraumbilanzierung. Auch die Abschlusspräsentation am 23./24. September 2016 fand vor Ort statt. Die Teams erläuterten öffentlich ihre städtebaulichen Entwurfsüberlegungen.



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Bürgerschaft erhielten die Möglichkeit, im direkten Austausch mit den Planungsteams Rückmeldungen zu den vorgestellten Arbeiten zu geben. Ergänzende Hinweise wurden dokumentiert und in die Beratung des Begleitgremiums eingebracht. Das Gremium tagte öffentlich und sprach nach eingehender Debatte eine Empfehlung aus, welcher Entwurf als Grundlage für die weitere Planung dienen sollte.

Durch das hohe Engagement der Bürgerschaft konnten die Planungen im Verlauf des Verfahrens immer wieder qualifiziert werden. In der Regel waren zwischen 300 und 400 Personen, teils bis zu 700 Personen, in den Workshops anwesend. Die konstruktive Gesprächsatmosphäre war geprägt von einer wechselseitigen Wertschätzung und einer Akzeptanz auch bei unterschiedlichen Meinungen.

Die Entwürfe der fünf Teams wurden anschließend zwei Wochen im Spanischen Bau in der Innenstadt Kölns ausgestellt.

Nach Abschluss des Verfahrens soll aufbauend auf den Ergebnissen der Konzeptphase ein integrierter Plan erarbeitet werden, der alle zentralen Aspekte der städtebaulichen Entwicklung am Deutzer Hafen definiert. Für Teilbereiche sollen weitere konkurrierende Planungsverfahren durchgeführt werden.

Abb. 20
Diskussion WS 01
Thementisch
»öffentlich und privat«

Abb. 21
Präsentation
Planungsteams WS 02



Teilnehmende Planungsbüros

Folgende fünf Teams nahmen am Verfahren teil:

- COBE (Kopenhagen) mit Ramboll Studio Dreiseitl (Überlingen), Transsolar (Stuttgart), knp.bauphysik (Köln)
- Diener + Diener (Basel/Berlin) mit Vogt Landschaftsarchitekten (Zürich)
- Lorenzen Architekten (Kopenhagen/Berlin) mit becht aps landscape architecture (Kopenhagen)
- scheuven + wachten plus (Dortmund) mit WES GmbH LandschaftsArchitektur (Hamburg/Berlin), Sieker Ingenieurgesellschaft (Hoppegarten)
- trint + kreuder d.n.a (Köln) mit greenbox Landschaftsarchitekten (Köln)



Abb. 22
COBE
Ramboll Studio Dreiseitl
Transsolar
knp.bauphysik

Abb. 23
Diener + Diener
Vogt Landschaftsarchitekten

Abb. 24
Lorenzen
becht aps

Abb. 25
scheuven + wachten plus
WES
Sieker

Abb. 26
trint + kreuder d.n.a
greenbox



Empfehlung



Begleitgremium



Abb. 27
Öffentliche Sitzung
Begleitgremium

Die einzelnen Verfahrensschritte des Kooperativen Verfahrens Deutzer Hafen wurden von einem Begleitgremium fachlich unterstützt. Das Begleitgremium setzt sich aus der bereits bestehenden Lenkungsgruppe Städtebaulicher und externen Expertinnen und Experten zusammen, die projektspezifisch hinzugezogen wurden.

Mitglieder Begleitgremium Deutzer Hafen

Prof. Gerd Aufmkolk*	WGF Landschaftsarchitekten GmbH
Ute Berg*	Beigeordnete für Wirtschaft und Liegenschaften, Stadt Köln
Peter Berner	ASTOC Architects and Planners
Christoph Elsässer	West 8
Stefan Fischer	Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Bezirksvertretung Innenstadt
Michael Frenzel*	MdR, SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Birgit Gordes †*	MdR, CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Michael Heller*	Albert Speer & Partner
Norbert Hilden*	Fraktion FDP, Sachkundiger Einwohner Stadtentwicklungsausschuss
Andreas Hupke	Bezirksbürgermeister im Stadtbezirk Innenstadt
Franz-Josef Höing*	Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, Stadt Köln
Kirsten Jahn*	MdR, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Rat der Stadt Köln
Niklas Kienitz*	MdR, CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Horst Leonhardt	Häfen und Güterverkehr Köln AG
Jürgen Minkus*	Vorsitzender Gestaltungsbeirat Köln
Anne Luise Müller	Leiterin Stadtplanungsamt, Stadt Köln
Christine Rutenberg*	Leitbildgruppe »Die attraktive Stadtgestaltung«
Andreas Röhrig	Geschäftsführer moderne stadt Gesellschaft zur Förderung des Städtebaues und der Gemeindeentwicklung mbH
Prof. Matthias Sauerbruch	Sauerbruch Hutton, Gesellschaft von Architekten mbH
Dr. Ulrich Soénius*	Vertreter des Vereins Unternehmer für die Region Köln e. V.
Prof. Albert Speer*	Albert Speer & Partner
Ralph Sterck*	MdR, FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln
Bernd Streitberger	Technischer Betriebsleiter der städtischen Bühnen Köln (vorm. moderne stadt)
Prof. Christiane Thalgott	Stadtplanerin München, Stadtbaurätin a.D.
Prof. Dr. Hartmut Topp*	Planungsbüro R+T
Sigurd Trommer*	Sientro Beratungs – und Beteiligungsgesellschaft
Ralf Uerlich	CDU-Fraktion in der Bezirksvertretung Innenstadt
Prof. Jörn Walter	Oberbaudirektor, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg
Thomas Waltert	Bau- und Verkehrsdepartement, Basel
Michael Weisenstein*	MdR, Fraktion Die Linke im Rat der Stadt Köln
Ernst O. Zweil	SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Innenstadt

* Mitglieder der Lenkungsgruppe Städtebaulicher Masterplan
Innenstadt Köln

Gutachter	RUIZ RODRIGUEZ + ZEISLER + BLANK GbR, Wasserbau und Wasserwirtschaft
Andreas Blank	ADU cologne Institut für Immissionsschutz GmbH
Dr. Werner Pook	ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Konrad Rothfuchs	

Empfehlung



Abb. 28
Oberbürgermeisterin Henriette Reker, Franz-Josef Höing und Andreas Röhrig mit dem Planungsteam COBE

Alle vorgelegten Konzepte zeichnen sich durch eine hervorragende Qualität aus und bieten vielfältige gute Ansätze für die Weiterentwicklung des Deutzer Hafens.

Das Begleitgremium empfiehlt, einvernehmlich und einstimmig, für die weitere Bearbeitung das Konzept vom Planungsteam COBE mit Ramboll Studio Dreiseitl/Transsolar/knp.bauphysik zugrunde zu legen. Der Vorschlag bietet ein robustes Grundgerüst für die sich anschließende integrierte Planungsphase, trifft an den richtigen Stellen bereits wichtige Festlegungen und bietet gleichzeitig genügend Spielraum für notwendige Anpassungen und Präzisierungen im weiteren Planungsprozess. Das Leitziel, eine spezifische Lösung aus der Geschichte des Ortes heraus zu formulieren, wird eingelöst und sollte weiter im Auge behalten werden.

Das vorgelegte Konzept zeigt insgesamt eine sehr belastbare Entwicklungsgrundlage für ein klar identifizierbares, vitales neues Quartier. Die städtebauliche Struktur konturiert das neue Hafenviertel einerseits als eine Gesamtheit, skizziert

darin aber gleichzeitig viele besondere Orte. Das Entwicklungsleitbild ist lesbar aus der Auseinandersetzung mit dem Ort abgeleitet. So nehmen etwa die vorgeschlagenen Baublöcke Bezüge zum Ensemble der Ellmühle, aber auch zu den vorhandenen Blockstrukturen in Deutz auf. Dabei sind die Blöcke gut proportioniert, gewährleisten vielfältige Nutzungsmöglichkeiten wie auch eine gute Belichtung und Belüftung. Verschwenkungen und Aufweitungen der Straßen- und Freiräume zeichnen ein durchgängiges, aber immer wieder wechselndes städtisches Gesamtbild; es wirkt vielfältig, aber dabei keineswegs willkürlich divers. Jeder Block gewinnt zusätzliche Qualitäten, da er entweder an einen Platz oder an einen Grünraum angrenzt. Durch die kompakten Blockstrukturen im Süden wird ein wirksamer Lärmschutz erreicht. Die vorgeschlagene städtebauliche Struktur bietet ein gutes Grundgerüst. Im Zuge der Weiterentwicklung ist allerdings die Größe der Baufelder nochmals zu überprüfen und zu präzisieren. Positiv wird vom Begleitgremium hervorgehoben, dass sich an der Siegburger Straße

die vorgeschlagenen Gebäude zum Bestand hin öffnen und hier Bezüge aufnehmen – selbst wenn sich aufgrund der verkehrlichen Situation teils schwierige Situationen ergeben. Die von den Verfassern als »dynamische Stadtlandschaft« vorgestellte Freiraumstruktur ist gekennzeichnet durch eine interessante Abfolge von öffentlichen Parks und Plätzen, in denen für ganz unterschiedliche Nutzungen Angebote gemacht werden. Für den Stadtteilpark auf der nördlichen Halbinsel wird der Erhalt einiger baulicher Fragmente aus dem Bestand vorgeschlagen. Er bietet einen neuen, »beispielbaren« Freiraum, der schrittweise gemeinsam mit Bewohnern, insbesondere auch mit Kindern und Jugendlichen, weiterentwickelt werden soll. Die planerischen Ideen sollten hier weiter präzisiert werden – auch um eine gewisse funktionale und gestalterische Beliebigkeit zu überwinden, die das Konzept jetzt noch kennzeichnet. Die Idee, dort auch noch punktuell experimentelle Wohnungsprojekte zu platzieren, sollte hingegen nicht weiterverfolgt werden. Auch die Kranbahn südlich auf der Halbinsel wird als Fundstück und Identitätszeichen für einen

neuen Grünraum zum Rhein hin interpretiert. Er verbindet ebenso wie der Bereich »Neuer Schnellert« Poller Wiesen und Hafenbecken. Dieser Freiraum macht jenseits der Aufenthaltsangebote durch die Regenwasserklärung ein (wenn auch kleinteiliges, so doch wichtiges) Angebot für Ökologie und Nachhaltigkeit: das dort geklärte Wasser wird in ein angehobenes Wasserbecken eingeleitet, das den Höhenversprung zwischen Wasseroberfläche im Hafenbecken und Promenade zu überwinden sucht. Der Vorschlag folgt dem Ziel erschließbarer und wahrnehmbarer Wasserflächen im Quartier, indem es »das Wasser zu den Menschen bringt – und nicht umgekehrt«. Auch wenn die erforderliche Wassermenge für eine solche Anlage sicherlich nicht allein über Regenwasser und aus den angrenzenden Klärflächen gewonnen werden kann, überzeugt der grundsätzliche Projektansatz an dieser Stelle.

Der Erschließung und Erreichbarkeit des Wassers gebührt eine Sonderrolle; entsprechend sollten geeignete planerische Maßnahmen getroffen werden, um die Wasseroberfläche in das Netzwerk öffentlicher Freiräume einzubinden und die unterschiedlichen Höhenlagen erlebbar zu machen – mit angemessenem Aufwand sollten hier gezielte Angebote gemacht werden. Für das Hafenbecken werden in dem Konzept vergleichsweise einfache, aber effektive Vorschläge für einige schwimmende Objekte gemacht; sie sind variabel und ordnen sich gut in die Grundüberlegungen des Gesamtentwurfs ein.

Der Vorschlag für die verkehrliche Erschließung bietet eine hervorragende Grundlage und skizziert belastbare Konzepte für die unterschiedlichen Verkehrsarten. Mit Ideen wie der »5 Minuten Stadt« bis zum Ringverkehr werden hier umsetzbare Vorschläge zur Weiterentwicklung gemacht. Die Verkehrserschließung sollte wie vorgeschlagen ringförmig erfolgen; eine zweite Fußgänger- und Radfahrer-Brücke über das Hafenbecken ermöglicht eine gute Anbindung an den ÖPNV an der Siegburger Straße.

Die Entscheidung, die Nordspitze von Bebauung freizuhalten, erscheint dem Begleitgremium als grundsätzliche Festlegung genauso sinnvoll wie die Drehbrücke freizustellen und nur noch für Rad- und Fußwegeverkehr zu nutzen. Dies schafft vielfältige Sichtbezüge zur Innenstadt und sichert diesen Blick für viele.

Im südlichen Bereich sollte zwischen Bebauung und Bahndamm künftig eine Fuge mit ausreichender Breite vorgesehen werden, in der eine barrierefreie Erschließung der Südbrücke angeboten werden kann und die Platz für eine mögliche neue S-Bahn-Trasse lässt.

Das Gebäude am südlichen Ende des Hafenbeckens hat eine besondere Bedeutung für die Gesamtkonzeption und wirkt weit über den engeren Standort hinaus. Das hierfür im Konzept vorgeschlagene Gebäudeensemble sieht das Gremium kritisch.

Der vorgestellte Baukörper wirkt an dieser hervorgehobenen Stelle

zu schematisch und zu schlicht – sowohl in funktionaler als auch gestalterischer Hinsicht besteht hier ein deutlicher Überarbeitungsbedarf.

Der Vorsitzende des Begleitgremiums, Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor der Hansestadt Hamburg, und Franz-Josef Höing, der Beigeordnete für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr der Stadt Köln, bedanken sich bei allen beteiligten Planungsteams für das hohe Engagement und die hervorragenden Ergebnisse in der Bearbeitung. Der Dank gilt aber auch allen teilnehmenden Akteuren aus der Stadtgesellschaft, die mit ihren vielfältigen und wichtigen Hinweisen zu einem guten, belastbaren Ergebnis beigetragen haben.

Auch dem Begleitgremium gebührt der Dank für das Einverständnis, weite Teile der Sitzungen öffentlich durchzuführen und mit dem offenen Fachdiskurs einen überaus wichtigen Beitrag zum gemeinsamen Lernprozess über die Gestaltungsmöglichkeiten des Deutzer Hafens und die Nachvollziehbarkeit der hiermit vorliegenden Empfehlung beigetragen zu haben.

Beigeordneter Franz-Josef Höing stellt heraus, dass auch der weitere Planungsprozess offen und unter Beteiligung der Stadtgesellschaft durchgeführt wird. Verwaltung und Entwicklungsgesellschaft werden Vorschläge erarbeiten und weitere Qualifizierungs- und Beteiligungsschritte unterbreiten, bei denen sich interessierte Akteure einbringen und Einfluss nehmen können.



01
COBE, Kopenhagen mit
Ramboll Studio Dreiseitl, Überlingen
Transsolar, Stuttgart
knp. bauphysik, Köln



Abb. 29
Lageplan

Abb. 30
Blick vom Süden
über das Hafenbecken

Für das vorgeschlagene »Deutzer Hafenviertel« formulieren die Verfasser drei Leitziele: Es soll sich aus der Geschichte des Ortes heraus entwickeln und diese auch künftig noch sichtbar belassen. Die Aufteilung in fünf Quartiere schafft überschaubare und identifizierbare Bereiche. Innerhalb der Quartiere gibt es für jede Adresse spezifische, beschreibbare Qualitäten, die eine Erkennbarkeit und Identifikation ermöglichen.

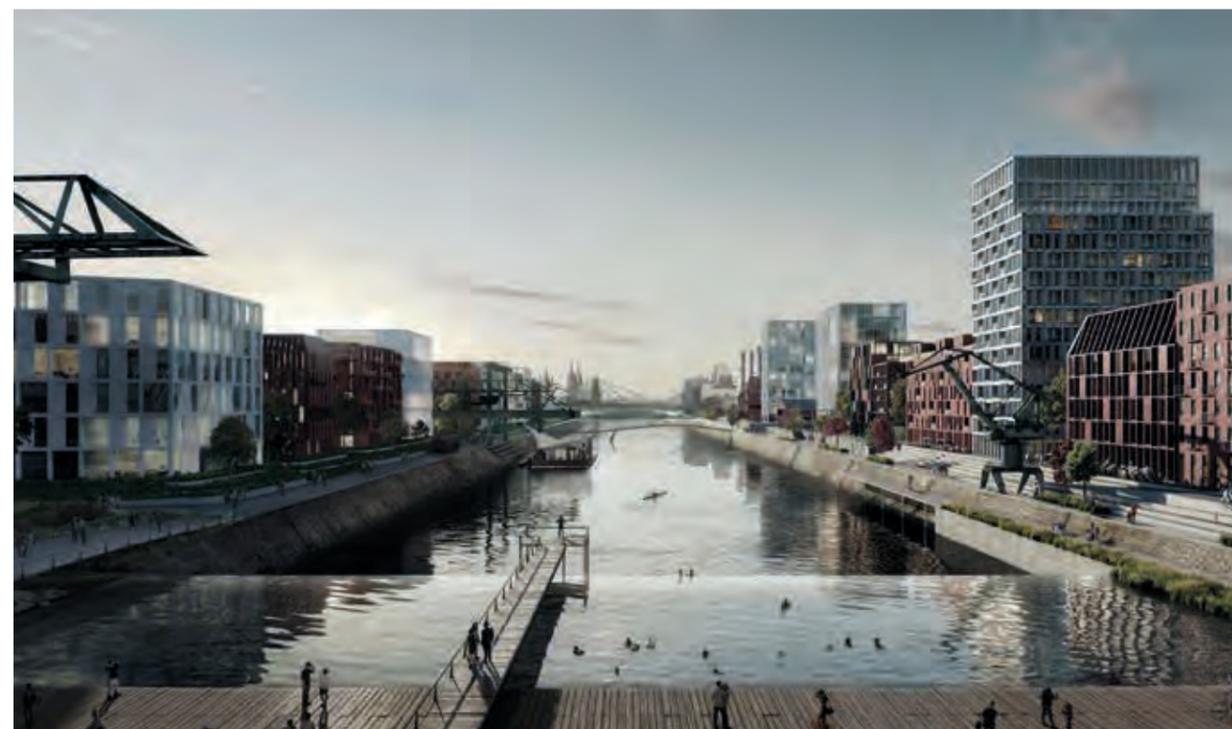
Ein gemischtes Viertel mit verschiedenen Quartieren und unterschiedlichen Mischungsverhältnissen aus Funktionen und Attraktionen soll entstehen. Die Planer entwickeln ihre Idee einer spezifischen »Deutzer-Hafen-Blocktypologie« mit ortsspezifisch geformten, zueinander immer wieder versetzt angeordneten Baublöcken, die sich über das gesamte Planungsareal erstrecken. Diese sind durchzogen von einem Netz aus Freiräumen, das mit Vorschlägen für ein übergreifendes Mobilitätskonzept und eine nachhaltige Quartiersentwicklung flankiert wird.

Mit Blick auf eine gesamtheitliche Vorgehensweise beschreiben die Planer vier übergeordnete Themen:

- Geschichte als DNA,
- Dynamische Stadtlandschaft,
- die gemischte Stadt und
- Nachhaltige Infrastruktur.

Ziel ist es, eine flexible, aber robuste urbane Struktur zu entwickeln, die einen belastbaren Rahmen für den Aufbau eines nachhaltigen und lebenswerten Stadtteils bildet.

»Der Plan baut auf der Philosophie einer lokal verankerten urbanen Evolution auf und zielt darauf ab, bestehende Gebäude und Konstruktionen sinnvoll zu bewahren und darauf aufbauend eine DNA für die Identität der Stadtentwicklung zu erarbeiten.«

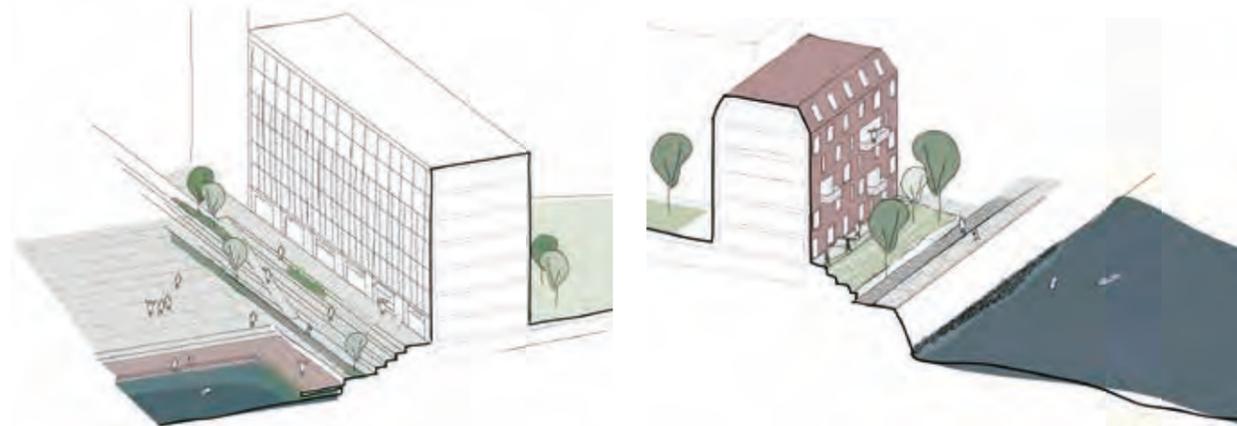


Die vorgeschlagenen fünf Quartiere sollen sich unterscheiden. Jedes Quartier soll – so das Ziel der Planer – von unterschiedlichen Bauträgern, Architekten und ggf. auch Bauphasen geprägt sein. Baufeldgrößen und Lagen differieren genauso wie Projektträger und Nutzergruppen. Entsprechend unterscheiden sich auch Bebauungsdichte und Mischungsverhältnisse in den einzelnen Bereichen – Geschosshöhen reichen von fünf bis zu 19 Geschossen. Auf dieser Grundlage wird eine »Deutzer Hafen Blocktypologie« vorgestellt – abgeleitet von der typischen Blockrandbebauung im angrenzenden Stadtteil Deutz und der Baustruktur der Ellmühle. »Das kleinteilige Wohnen trifft auf die rechtwinklige Industriearchitektur, private grüne Innenhöfe auf Punktbauten im Siloformat.« Jeder Block öffnet sich zum Umfeld und ist gekennzeichnet durch unterschiedliche Gebäudehöhen und einzelne

Hochpunkte. Die Blöcke südlich der Ellmühle differieren dabei in sich stärker als die auf der Halbinsel. Den höchsten Punkt bildet ein Hotelgebäude am südlichen Ende des Hafenbeckens. Freiräume separieren die einzelnen Quartiere voneinander und strukturieren diese in überschaubare Einheiten.

Die Planer suchen auch in der Konzeption der Freiräume eine Rückbindung an den Ort: Das »Grün« der Poller Wiesen und das »Blau« des Hafenbeckens werden als Referenz aufgeführt und sollen im kleineren Maßstab in der Freiraumgestaltung zum Tragen kommen. Die unterschiedlichen Pegelstände sollen im Sinne einer dynamischen Stadtlandschaft wahrnehmbar integriert werden. Der größte Freiraum ist das Hafenbecken – als Naturraum und Industriedenkmal zugleich.

Während die erforderliche Haupterschließung auf hochwassersicherem Niveau liegt, liegen Plätze und Parks auf Abstufungen teils bis zu drei Meter darunter. Für die Freiraumplanung werden vier Ebenen benannt: Nachbarschaftsplätze in Gassen, Quartiersplätze, Parks sowie Hafenspazierweg/Alfred-Schütte-Allee als große lineare Freiräume. Nachbarschaftsplätze werden wohnortnah angeordnet und dienen dem alltäglichen Verweilen und Kommunizieren unter Nachbarn, meist unmittelbar als Ergänzung zu den Freiräumen im Blockinnern. Erdgeschossnutzungen sollen möglichst öffentlich ausgerichtet sein. Die Quartiersplätze sind in die Bebauungsstrukturen eingewebt – das gilt an der Drehbrücke im Norden genauso wie an der Markthalle oder an der Essigfabrik. Der Quartiersplatz auf der Halbinsel gliedert die Bebauung und man erreicht ihn von der Siegburger Straße direkt über die Fußgängerbrücke.



Auch am südlichen Ende des Hafenbeckens bildet ein Platz den Übergang zwischen Wasser und Land. Auf der nächsten Maßstabsebene kommen die Parkanlagen zum Tragen. Sie liegen alle auf der Halbinsel und »verklammern« Poller Wiesen und Hafenbecken. Beim Stadtteilpark im Norden schlagen die Planer eine Umnutzung der vorhandenen Baustruktur zu einer Sport- und Gartenlandschaft vor. Der Kranpark weiter südlich ist in erster Linie Spielort; eine offene Wiese soll vielfältige Nutzungsmöglichkeiten eröffnen. Die alte Kranbahn rahmt den Freiraum. Der »Neue-Schnellert-Park« kurz vor dem Bahndamm im Süden ist naturnah gestaltet. Die Verfasser schlagen vor, hier eine Reinigung des Regenwassers durchzuführen, das aus allen Bereichen des »Deutzer Hafenvedels« hier eingebracht wird. Die Bewirtschaftung wird als Teil einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie vorgestellt. Das so gereinigte Wasser soll in ein erhöhtes Wasserbassin im Hafenbecken eingeleitet werden, welches auch Schwimmmöglichkeiten bietet.

Als »Hafenloop« bezeichnen die Verfasser das Netz der öffentlichen Räume rund um das Hafenbecken. Während die westliche Seite eher auf die Nachbarschaften ausgerichtet und als grüne Stufenlandschaft konzipiert ist, hat die östliche (Abend-)Sonnenseite im Mühlenviertel eher einen urbanen und öffentlichen Charakter. Rampen und Treppenanlagen vermitteln barrierefrei zwischen oberer und unterer Promenade. Punktuell reichen Nutzungen aus den Erdgeschossbereichen der Gebäude (47,2 ü. NN) auch bis auf das niedrigere Niveau hinunter. Hier bedarf es dann entsprechender Schutzvorkehrungen für den Hochwasserfall. Die angrenzenden Stadtplätze wirken wie »Ausstülpungen« des Freiraums am Wasser und ergänzen diesen, aus Sicht der Planer, mit ihren öffentlichen Nutzungen auch funktional. Die Quartiersplätze stellen auch wichtige Zugangsmöglichkeiten für die Promenade am Wasser dar – insbesondere wenn sie, wie an der Siegburger Straße, an den öffentlichen Personennahverkehr anbinden.

Die Planungen zielen auf eine möglichst weitreichende Einbindung des neuen Quartiers in das städtische Wegenetz. Diese soll auf folgenden Ebenen erfolgen:

- Die Drehbrücke wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt und soll künftig ausschließlich von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden. Dies ermöglicht auch eine Widmung der Alfred-Schütte-Allee nur für diesen Personenkreis. Als neue West-Ost-Verbindung wird eine Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Rhein vorgeschlagen. Die dritte Vernetzungsoption ergibt sich durch den Vorschlag eines barrierefreien Ausbaus der Südbrücke für Fuß- und Radverkehr. Das Hafenbecken wird durch zwei Brücken überwunden – eine kleinere Rad- und Fußgängerbrücke am Poller Kirchweg und eine hochwassersichere, auch vom Auto befahrbare Brücke im Anschluss an die Ellmühle.



Abb. 31
Höhenentwicklung – westliche und östliche Promenade

Abb. 32
Längsschnitt durch das südliche Ende des Hafenbeckens

Abb. 33
Park »Neuer Schnellert« mit Wasseraufbereitung



– Das neue Quartier wird für den Autoverkehr über drei Knotenpunkte an die Siegburger Straße angebunden – an der Essigfabrik, am Poller Kirchweg und im Bereich Am Schnellert. Die Planer schlagen eine Einbahnregelung für die Erschließung der Halbinsel (und somit auch auf der Hafnbrücke) vor. Die südliche Alfred-Schütte-Allee wird über die Straße Am Schnellert angebunden. Die Verfasser betrachten das Thema Stellplätze auf drei Ebenen: Wenige Stellplätze im öffentlichen Raum sind dem Kurzzeitparken, Carsharing und Elektrofahrzeugen vorbehalten (10%, ca. 530 Stellplätze). Unterirdische Stellplätze machen mit zwei Drittel den größten Anteil aus und sind auf dem gesamten Gebiet unter den Blöcken verteilt. An vier Parkierschwerpunkten werden Parkhäuser vorgeschlagen, die bei rückläufigem Bedarf auch umgenutzt werden können.

– Für den öffentlichen Personennahverkehr wird von den Planern das Motto der »5-Minuten-Stadt« ausgegeben. Jede/r soll innerhalb dieses Zeitraums eine Haltestelle erreichen können. Sie schlagen eine Verlängerung der bereits vorhandenen Buslinie vor und stellen die positiven Effekte eines S-Bahn-Haltespunktes im Bereich Siegburger Straße/Am Schnellert heraus. In der Nähe von Haltestellen sind Mobilitäts-Hubs vorgesehen. Ein möglicher Haltepunkt für Wassertaxis wird an der Drehbrücke ausgewiesen.

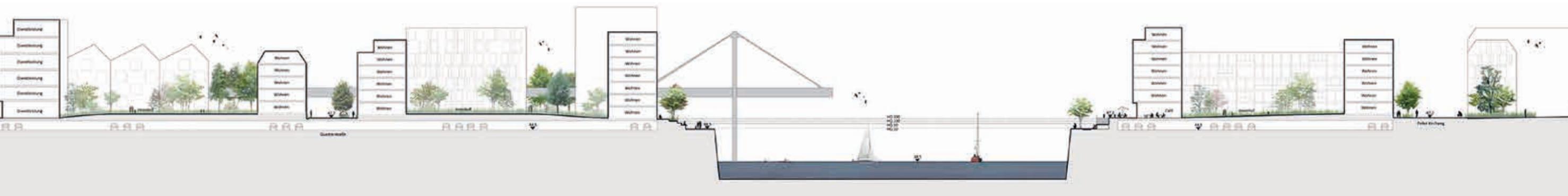
Abb. 34
Nutzungsverteilung

Abb. 35
Mobilität



Abb. 36
Östliche Promenade –
Blick auf das südliche
Ende des Hafenbeckens

Abb. 37
Silhouette – Blick
über den Rhein auf
das neue Quartier



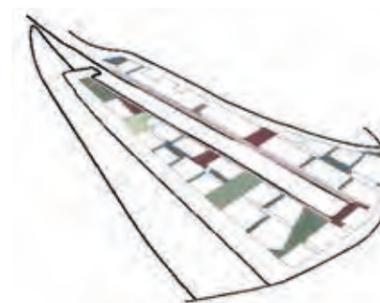
Das Alfred-Schütte-Quartier auf der Halbinsel dient schwerpunktmäßig dem Wohnen. Am zentralen Quartiersplatz und am nördlichen Ende an der Grenze zum Stadtteilpark sind zwei Bürogebäude vorgesehen. In geringfügigem Maß sind kleinteilige Einzelhandelsnutzungen am Platz berücksichtigt. Im Quartier am Kranpark erhöht sich die Dienstleistungsnutzung, da aufgrund der Lärmimmissionen an der südlichen Flanke nicht gewohnt werden kann. Das Quartier am Schnellert ist der Büro- und Hotelnutzung gewidmet. Dies gilt auch für die beiden südlichen Blöcke vom Quartier Poller Kirchweg und Annexbereich. Die nördlich davon gelegenen Blöcke dienen dann wieder verstärkt dem Wohnen – mit Einzelhandel und Gastronomie zum Hafen hin. Zur Siegburger Straße hin werden verstärkt Wohnen und Dienstleistung gemischt. Wenige vorhandene Gebäude sollen für Dienstleistungszwecke umgenutzt werden. Am Marktplatz wird Einzelhandel vorgesehen.

Die Planer stellen die Bedeutung einer möglichst öffentlich ausgerichteteten Nutzung der Erdgeschosse als entscheidendes Erfolgskriterium für ein lebendiges Quartier heraus.

Deshalb sollen sie grundsätzlich mit einer Geschosshöhe von vier Metern gebaut werden, was eine gewerbliche Nutzung, aber auch ein Wohnen in Hochparterre ermöglicht. Die Verfasser schlagen vor, dass in jedem Quartier Erdgeschossbereiche für öffentliche Funktionen reserviert werden. So sollen die meisten Einzelhandelsfunktionen entlang des belebtesten Teils der Hafensperrmauer am Ostufer platziert werden. Direkt an der zentralen Straßenbahnhaltestelle wird ein Marktplatz mit umgebauter Markthalle und einem Supermarkt vorgeschlagen. Kleinere Funktionen, wie Kioske und Cafés, aber auch kleinere Gewerbe, werden hauptsächlich an exponierten Baufelder platziert. Büro- und Wohngebäude sollen eine 50 Zentimeter breite Pufferzone vor der Fassade erhalten, die begrünt oder möbliert wird. In ihren Überlegungen zum Erscheinungsbild des neuen Stadtviertels folgen die Planer dem erläuterten Vorgehen: Bestand aufgreifen, interpretieren und weiterentwickeln. Die Ellmühle dient als Ausgangspunkt und soll auch weiterhin von überall sichtbar sein. Die deutlich niedrigere Bebauung auf der Halbinsel verschwindet größtenteils hinter den

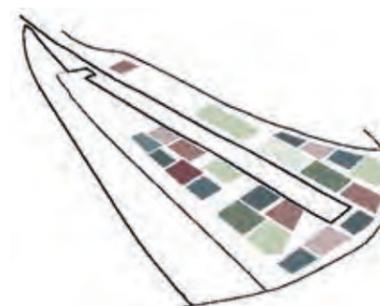
Bäumen der Alfred-Schütte-Allee. Dahinter wird das Erscheinungsbild der Mühle aufgegriffen und transponiert: Hochpunkte überschreiten nicht die Höhe der Silos, die Farbgebung nimmt Fragmente der Mühle auf und wird nach oben hin immer heller, während in den niedrigeren Gebäuden das Dunkelrot des Sockelbereichs der Mühle variiert wird. Die Verfasser machen umfassende Vorschläge zum Thema Nachhaltigkeit – im Hinblick auf Tageslichtnutzung, passive solare Energienutzung, Lärm- und Windlenkung sowie durch die Sammlung von Regenwasser mit Rückhalte- und Klärflächen. Im Hinblick auf den Lärmschutz schlagen die Verfasser funktionale und bauliche Maßnahmen vor. Die Bürogebäude im Süden schirmen die nördlicher liegenden Wohnhäuser von den Emissionen der Bahn ab. Eine versetzte Bauweise und poröse Baumaterialien sollen dort den Lärmeintrag möglichst weitgehend reduzieren.

Abb. 38
Querschnitt – Alfred-Schütte-Quartier – Hafenbecken – Siegburger Quartier



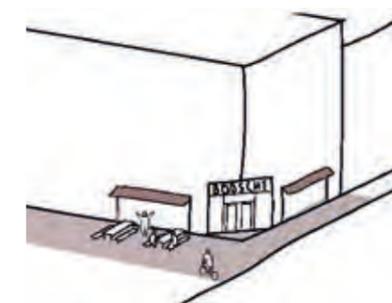
Räumliche Vielfalt

Jeder Platz und Park bekommt durch besondere Lage, Größe und Nutzungsmöglichkeiten seine eigene Identität.



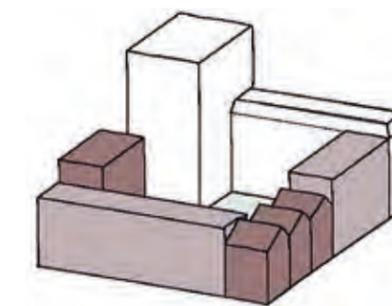
Diverse Baufelder

Baufelder mit den verschiedensten Eigenschaften und Einschränkungen sichern eine Vielfalt an Investitions- und Eigentumsmodellen.



Öffentliche Ecken

Inspiziert von den Kölner Eck-Kiosken werden gut organisierte Ecken für öffentliche Funktionen reserviert.



Vielfältige Architektur

Als Weiterführung der Typologie der Ellmühle, muss die Bebauung jedes Baufeldes in mehrere Gebäudekörper unterteilt werden.

Abb. 39
Vielfalt – Planerische Festsetzungen



02
Diener + Diener, Basel/Berlin mit
Vogt Landschaftsarchitekten, Zürich



Abb. 40
Gesamtplan

Die Verfasser sehen den Deutzer Hafen geprägt durch das Nebeneinander des Industriegebiets und des Landschaftsschutzgebiets Poller Wiesen. Diese stadt- und landschaftsräumliche Figur wollen sie im Prozess einer allmählichen Urbanisierung des Hafengebiets bewahren und gestalterisch weiterentwickeln. Der Entwurf betont diese beiden Identitäten und setzt sie über drei »städtebauliche Choreografien von Bauten, Freiräumen und Anlagen« in eine dialektische Beziehung:

Die »Aurora-Höfe«, den »Januspier« und das »Poller Tor«.

Die Unterschiedlichkeit der Bereiche zeigt sich auch in einer verschiedenartigen Bebauung. Die »Aurora-Höfe« im östlichen Planungsbereich sind gekennzeichnet durch drei durchlässige Blockrandbebauungen, die in Höhe und Größe variieren. Sechs Hochhäuser werden integriert und setzen neue Akzente. Die Struktur der Blöcke ist abgeleitet von der Baustruktur der Ellmühle und interpretiert diese neu.

Zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße werden zwei große städtische Blöcke vorgeschlagen. Die Bebauung am »Januspier« ist ganz anderer Art; dieser ist geprägt von langen, schmalen Zeilenbauten mit vier bis sieben Geschossen. Durch eine leicht verdrehte Anordnung der fünf- bis siebengeschossigen Gebäude ergeben sich immer wieder v-förmige Zwischenräume; es entsteht ein reiverschlussartiges »Raumgefüge in Bewegung«, das immer wieder Durchblicke zwischen Poller Wiesen/Rhein und Hafenbecken eröffnet. Das »Poller Tor« markiert das südliche Ende des Hafenbeckens. Die Verfasser schlagen hier ein Gebäude vor, das durch seine einfache, aber markante Gestalt ein Bindeglied zwischen »Aurora-Höfen« und »Januspier« darstellt und gleichzeitig zur Nachbarschaft nach Poll vermittelt.

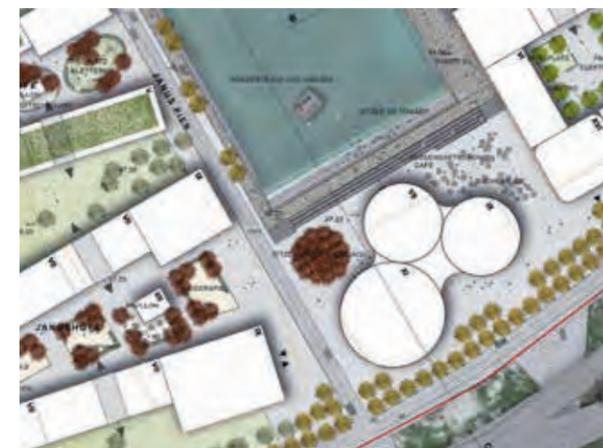


Abb. 41
Aurora-Höfe

Abb. 42
Januspier

Abb. 43
Poller Tor



Die Verfasser schlagen vor die Poller Wiesen jenseits der Alfred-Schütte-Allee durch einen Volkspark zu erweitern, der sich zwischen den Baukörpern bis an das Hafenbecken ausdehnt. Er dient Erholung, Spiel und Sport; die dort geplanten Mulden dienen auch als Retentionsflächen. Der Park verzahnt sich mit den »Janus-Höfen« – zwischen den Häusern alternieren Park- und Platzbereiche. Die Alfred-Schütte-Allee wird vom Grenzelement zum Rückgrat des neuen Grünraums. Für die Freiräume, die als Plätze konzipiert sind, werden kleine Pavillons vorgeschlagen, die kleine Läden, Ateliers und soziale Einrichtungen beheimaten können.

Auch die »Aurora-Höfe« auf der anderen Seite des Hafenbeckens sind als städtische Plätze ausgebildet. Sie werden von drei unterhalb der Hochpunkte liegenden Plazas geprägt, an denen visuelle und räumliche Querverbindungen von der Siegburger Straße bis zur Hafentpromenade besonders erlebbar sind. Offene und monumentale Säulenhallen betonen den öffentlichen Charakter der Plazas. Große landschaftliche Treppen davor laden zum Verweilen ein. Der untere Teil der Hafentpromenade ist dem Langsamverkehr (Fußgänger und Radfahrer) vorbehalten; von hier aus sind Gartenschiffe, Badeplätze und weitere Anlegestellen erreichbar.

Die Kaikante am »Januspier« (»Uferweg«) wird hingegen zu einer lebendigen Straße ausgebildet. Die Planer schlagen hier im wechselnden Rhythmus zwischen Grünraum und Plätzen ganz unterschiedliche Aufenthaltsräume vor. Auf der heutigen Kaikante wird lediglich ein schmaler Fußgängerbereich erhalten. Die beiden Seiten des Hafenbeckens werden im Süden durch die Freiräume am »Poller Tor« miteinander verzahnt. Auf dem Wasser finden punktuell schwimmende Freiflächen ihren Ort. Die Wohnhöfe im Annexbereich sind vorwiegend vegetativ gehalten. Großzügige Rasenflächen und Obstbäume prägen das Bild, Wege kreuzen die Höfe.

Abb. 44
Blick vom Januspier über das Hafenbecken auf die Aurora-Höfe



Als Haupteinfahrt schlagen die Verfasser den Poller Kirchweg und die Alfred-Schütte-Allee vor. Auch entlang des Kais der neuen Januspier Bebauung kann mit allen Fahrzeugen gefahren werden. Die (motorisierte) Erschließung und das Parkieren erfolgt über, in den Gebäuden liegenden, Rampen und Tiefgaragenebenen, die sich über die gesamte Bebauung erstrecken und jeweils direkte Zugänge zu den einzelnen Gebäuden ermöglichen. Mit der denkmalgeschützten Drehbrücke im Norden wird eine Verbindung vorgeschlagen. Die Brücke in Höhe Poller Kirchweg wird als Fußgängerbrücke konzipiert.

Die »Aurora-Höfe« dienen im Bereich Siegburger Straße der Büro- und Dienstleistungsnutzung; für die Hochhäuser ist eine Mischung vorgesehen (Wohnen und Arbeiten). Lediglich unmittelbar am Wasser wird eine reine Wohnnutzung vorgeschlagen.

Für das »Poller Tor« werden je nach Bedarf sportliche Aktivitäten, Gastronomie, musische Tätigkeiten sowie Lehreinrichtungen vorgesehen. Die Gebäude auf dem »Januspier« sind für Wohnen und Büro/Dienstleistung projektiert. Punktuell werden soziale Einrichtungen eingestreut.

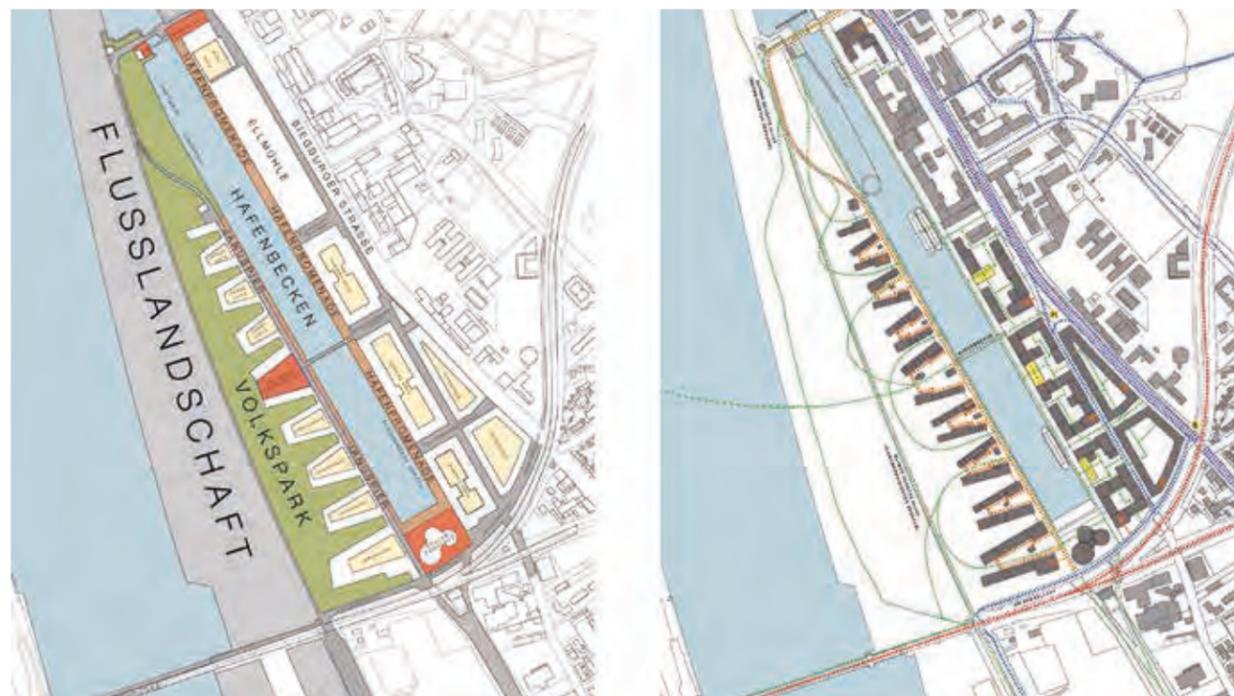
Die Ansicht des neuen Quartiers wird geprägt durch die Gebäude der Ellmühle und die sechs Türme, die sich verteilt auf die drei »Aurora-Höfe« anschließen. Im Vordergrund bewegen sich hinter den Bäumen der Alfred-Schütte-Allee die versetzten Zeilenbauten entlang der Poller Wiesen.

Das Hochwasser erachten die Verfasser als Teil des Flussraums und die unterschiedlichen Überflutungszustände als Bestandteile der Dynamik des landschaftlichen Freiraums. Die Freiräume und insbesondere der neue Parkteil, der durch die Erweiterungen der Poller Wiesen entsteht, werden überflutet.

Abb. 45
Kai am Januspier

Abb. 46
Blick aus dem Volkspark auf den Januspier





Zusätzlich können alle Tiefgaragen geflutet werden, während die Erschließung der neuen Gebäude über dem Niveau vom HQ 200 erfolgt. Die Aufenthaltsräume der Wohnhäuser auf dem »Januspier« werden grundsätzlich zu den lärmabgewandten Fassadenteilen angeordnet. Die Gebäudetypen erlauben ein »Durchstecken«. Für die lärmreflektierenden Fassadenseiten soll eine maximale Schallabsorption erzielt und der Lärmeintrag in die lärmabgewandten Fassadenseiten so deutlich reduziert werden. Im südlichen Teil wäre bei einer Wohnnutzung auch eine rheinseitige Verengung oder Schließung der Wohnhöfe denkbar.

Abb. 47
Freiraumkonzept
Erschließungsstruktur
Höhenstufenplan



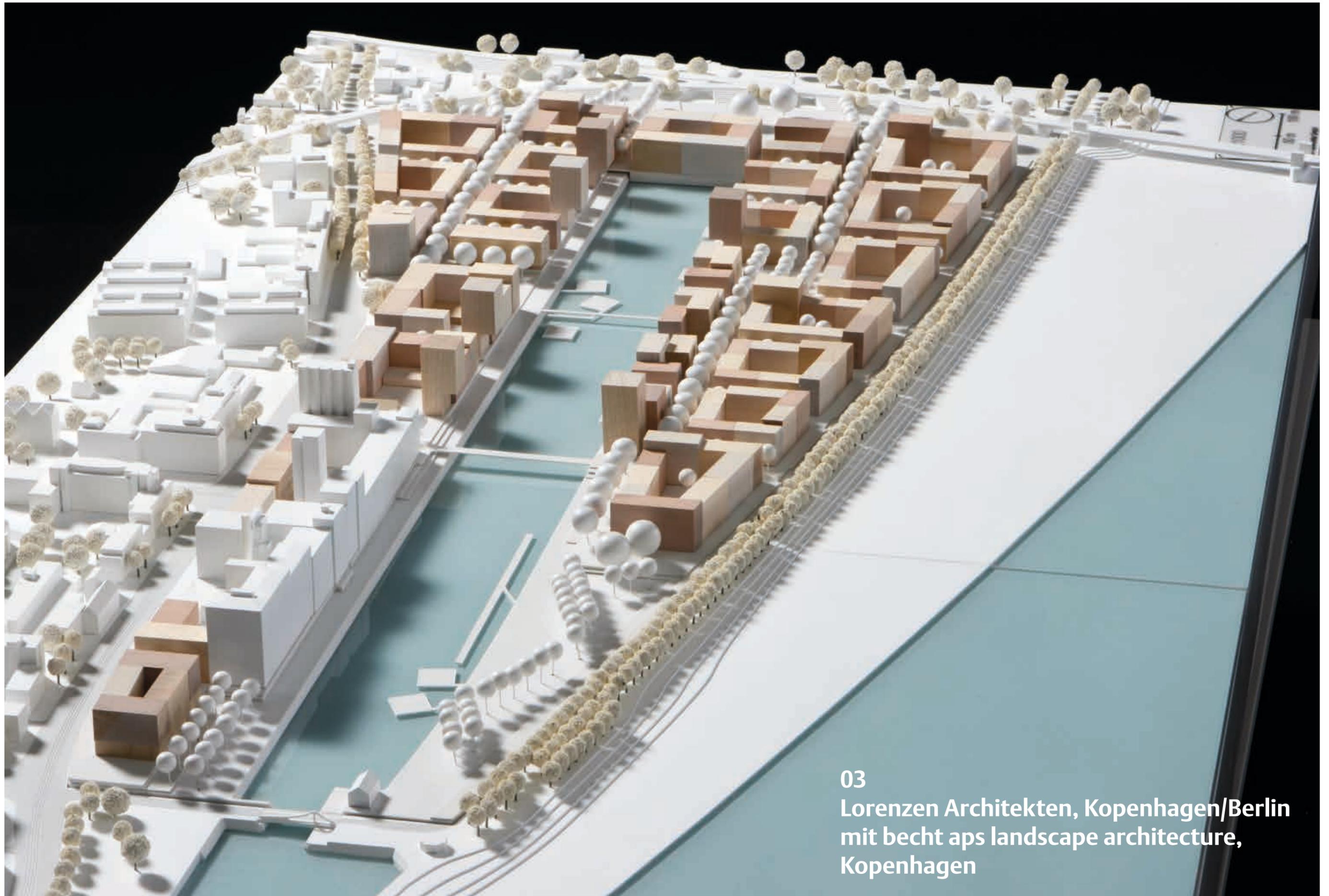
Stellungnahme des Begleitgremiums

Der Entwurf überrascht durch eine Zweiteilung in der Baustruktur und die ergänzenden Freiräume (»Poller Volkspark«) zum Rhein hin. Mit der offenen Baustruktur nach Westen wird eine besondere Wohnqualität angeboten. Durch die Höhendifferenzierung wird zwischen Bebauung und Freiräumen vermittelt. Im östlichen Teil wird, abgeleitet aus der Baustruktur der Mühle, ein innovativer Blocktyp entwickelt, der sehr gut strukturiert ist und mit dem Rhythmus von kopfartigen Hochpunkten eine interessante bauliche Struktur vorschlägt. Durch die richtig platzierten Freiräume ergeben sich überschaubare Sequenzen. Die beiden Bereiche werden im Süden durch einen Sonderbaustein verbunden, der gleichzeitig das Ende des Hafensbeckens sehr gut markiert. Die »Botschaft des Besonderen«, die von diesem Ensemble und der vorgeschlagenen öffentlichen Nutzung ausgeht, ist dem Ort angemessen.

Das Hafensbecken in der Mitte ist gekennzeichnet durch ein angemessenes Maß an Aktivitätsinseln und eine angenehme Zurückhaltung in der »Bespielung«. Die Erschließung erfolgt auf der Halbinsel durch eine Stichstraße unmittelbar am Hafensbecken. Da die Drehbrücke nicht verlässlich befahrbar ist, ergibt sich eine Sackgassensituation. Angesichts der Frequenzierung wird die Lage der Erschließungsstraße unmittelbar am Wasser auch als problematisch erachtet. So sehr die offene Baustruktur zum Rhein hin grundsätzlich überzeugt, so problematisch muss sie unter Lärmgesichtspunkten bewertet werden. Die unmittelbare Nähe zwischen Wohnen und öffentlichem Park im Bereich des neuen Volksparkes wird als problematisch erachtet. Hier überlagern sich Nutzungsinteressen auf ungute Weise. Um die zahlreichen und großen öffentlichen Räume zu bespielen, werden viele aktive EG-Zonen benötigt. Dies erscheint bei diesem Entwurf unrealistisch und wirft, wie bei anderen Entwürfen die Frage auf, wie Mischung geschaffen werden kann.

Die Dichtevorstellung, die über Referenzbilder von Siedlungsbauten dargestellt wurde, entspricht nicht den Erfordernissen, die an die Gebäude auf dem »Januspier« zu stellen sind. Das Bild von »rechts urbane Mischung und links Siedlung« wird als nicht tragfähig bewertet. Der Vorschlag wird vom Begleitgremium auch als Experiment erachtet: er stellt die richtigen Grundsatzfragen an die weitere Entwicklung, schafft starke Gegensätze und sucht nicht eine vereinfachte Homogenisierung. Er stellt pointiert die Frage, ob man nach Westen, zum Rhein hin, Offenheit oder eine Stadtkante möchte. Die vorgeschlagene öffentliche Zugänglichkeit und Durchlässigkeit der Blöcke im Westen wurde im Begleitgremium entsprechend kontrovers beurteilt.

Abb. 48
Silhouette – Blick von
der anderen Rheinseite



03
Lorenzen Architekten, Kopenhagen/Berlin
mit becht aps landscape architecture,
Kopenhagen



Abb. 49
Gesamtplan

Die von den Verfassern vorgeschlagene RheinStadt Deutzer Hafen soll vielfältig sein: Sie »bietet Raum für mannigfaltige Lebensentwürfe, hat viele Bilder, lässt viele Erzählungen zu. Sie ist einfach und komplex zugleich, hat eine robuste Grundausage und ist feinfühlig in der Realisierung, sie lässt Raum für preiswertes und hochpreisiges Bauen, ist herkömmlich und chic, schnittig und bodenständig zugleich«. Das Projektgebiet wird in fünf Teilbereiche mit jeweils spezifischen Eigenschaften und Baustrukturen unterteilt. Im Süden wird zwischen Bebauung und Bahndamm die Einrichtung eines Parks vorgeschlagen.

Die Bebauungsstruktur ist gekennzeichnet durch den Wechsel zwischen geschlossenen und teiloffenen Blöcken mit gestaffelten Gebäudehöhen. Zum Hafenbecken hin wird die Dichte gezielt erhöht. Im Teilgebiet Poller Wiesen wird Wohnen in bester Lage vorgeschlagen – »durchgesteckte« Wohnungen ermöglichen den Blick in den Hof und auf den Rhein. Im Erdgeschoss verfügt jede Wohnung nach Westen über einen eigenen Garten.

Entlang des Boulevards auf der Halbinsel finden sich ebenerdig Geschäfte und Dienstleistungen; darüber wird gewohnt und gearbeitet. Das westliche Ufer des Hafenbeckens ist geprägt durch Wohngebäude, die bis nahe ans Wasser reichen (»Bewohnerwarft«). Gemeinschaftseinrichtungen im Erdgeschoss schließen an den Uferweg an.

Die östliche Promenade hat einen öffentlichen Charakter; sie ist wesentlich breiter als im Westen. Im Erdgeschoss der angrenzenden Gebäude wird Gastronomie vorgesehen, die punktuell bis auf Promenaden-Niveau herunterreicht. Die Gebäudestruktur der Ellmühle wird in die neue Bebauung integriert; der Erhalt des Silos als Landmark wird als wünschenswert erachtet. Zur Siegburger Straße hin wird die Bebauung komplettiert; hier sind Arbeiten und Dienstleistung vorgesehen. An die Mühle schließen vier offene Blöcke an, die mit Hochpunkten zum Wasser hin Akzente setzen. Im Annexbereich werden geschlossene Blöcke mit sechs bis sieben Geschossen vorgeschlagen. Der südliche Teil der Bebauung am neuen Poller-Park

dient Arbeiten und Gewerbe, zum Hafenbecken hin ist auch hier wieder Wohnen vorgesehen.

Poller-Park im Süden und Hafen-Park im Norden rahmen die neue Entwicklung. Ziel der Planer ist es mit dem Poller-Park den Grünen Ring auf der linksrheinischen Seite fortzuführen. Der Park ist geprägt durch Rasenflächen mit Baumgruppen; im Übergang zu den Poller Wiesen dient eine befestigte Fläche für Sport und Aufenthalt. Der Hafen-Park im Norden beinhaltet Flächen für Spiel und Aufenthalt für unterschiedliche Altersgruppen. Die Promenade auf der Westseite ist eher schmal und dient primär der Nutzung durch die Bewohner. Die östliche Promenade wird hingegen als zentrales »Aktivitätsband« der neuen Bebauung betrachtet.



Abb. 50
Östliche Promenade – Blick nach Norden

Abb. 51
Quartiersbildung

Der baumbestandene Quartiersplatz auf der Halbinsel nimmt Quartiersfunktionen auf. Der Stadtplatz auf der Ostseite ist offen gestaltet, mit dem alten Kran und den angrenzenden kommerziellen Nutzungen. Ergänzend werden kleinere öffentliche Räume wie der Stufenplatz südlich des Hafen-Parks zum Becken und der Auroraplatz im Nordosten an der Mühle angeboten. An der geplanten S-Bahn Haltestelle am Brückenkopf kann am Ende des Poller-Parks ein kleiner S-Bahn Vorplatz entstehen.





Abb. 52
Poller-Park



Abb. 53
Freiraumgefüge

Abb. 54
Erschließungsstruktur

Eine neue Brücke über das Hafenbecken ermöglicht eine ringförmige Erschließung des Projektgebietes. An drei Stellen wird an die Siegburger Straße angebunden. Die übrigen Straßen sollen als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgeführt werden. Eine zusätzliche Fußgängerbrücke fördert das Zusammenwachsen der beiden Seiten. Diese, wie auch die vorgeschlagene Brücke über den Rhein, sind aus Sicht der Verfasser sinnvoll, aber nicht zwingend erforderlich – weshalb sie nicht von Anbeginn vorgehalten werden müssen. Fahrradstellplätze werden in den Erdgeschossen der Gebäude zur Verfügung gestellt. Einige Mobilitätszentren übernehmen gleichzeitig im Quartier eine Hausmeisterfunktion. PKW Stellplätze werden in Tiefgaragen eingeplant, wo auch Carsharing Stellplätze vorgeschlagen werden. Ergänzend gibt es zweigeschossige Quartiersgaragen im Norden, in der Mitte und im Süden.

Die Verfasser streben mit der vorgeschlagenen Bebauungsstruktur eine kleinteilige Mischnutzung an, die ablesbare Einheiten schafft und unterschiedliche Wohnformen ermöglicht. Jeder Baublock soll von unterschiedlichen Architekturen geprägt sein. Erhöhte Erdgeschosse ermöglichen dort eine gewerbliche Nutzung – oder alternativ Wohnräume auf Hochparterre.





Die Planer empfehlen einen Mindestanteil von 15 Prozent Nichtwohnnutzung in jedem Block. Neben dem Anteil geförderter Wohnungen soll auch die Entwicklung von Baugruppenprojekten gefördert werden. Die Baustruktur soll dicht sein, aber nicht eng wirken. Gebäude im Inneren des Quartiers sind meist sechsgeschossig, die äußeren Kanten auch aus Schallschutzgründen siebengeschossig. Die höheren Punktgebäude bleiben alle unter der Höhe des Auroragebäudes. Durch eine robuste städtebauliche Struktur streben die Planer an, dass Änderungen im Zuge des Planungsverlaufs möglich sind, ohne dass die Kernaussagen des Entwurfs infrage gestellt werden müssen.

Der Blick auf das Aurora-Mühlengebäude wird freigehalten. Das alte Ensemble steht im Dialog mit den neuen Gebäuden. Alt und neu fügen sich zu einem einprägsamen Bild des neuen Quartiers mit einer prägnanten Silhouette. Die Verfasser wollen eigene Akzente setzen und das neue Quartier dennoch in das Bild von Köln einreihen. Durch die enge Stellung der Blöcke nach Süden und Westen zur Bahn hin kann aus Sicht der Planer ein ruhiges Wohnen und Arbeiten in der Quartiersmitte gewährleistet werden. Nach Süden zum Poller-Park sind Büronutzungen vorgesehen. Hafen-Park und Poller-Park dienen als Retentionsflächen; sie werden ergänzt durch die Promenaden und die Tiefgaragen.

Abb. 55
Querschnitt



Stellungnahme des Begleitgremiums

Die Arbeit überzeugt durch gut zugeschnittene und dimensionierte Blockstrukturen, die je nach Situation passgenau an die Rahmenbedingungen adaptiert werden. Es ergibt sich ein klares und robustes räumliches Grundmuster für Gebäude und Freiräume. Die gezielte Öffnung der Blöcke schafft gute Qualitäten für die Nutzer. Die vorgeschlagene ebenerdige Nutzung der Promenade am Hafenbecken wird positiv hervorgehoben, auch wenn der Schutz der Räume sehr aufwändig ist. Die Idee, zwischen Bebauung und Bahndamm im Süden einen Freiraum zu etablieren, wird begrüßt. Die damit einhergehende Überlegung einer barrierefreien Erschließung der Südbrücke überzeugt.

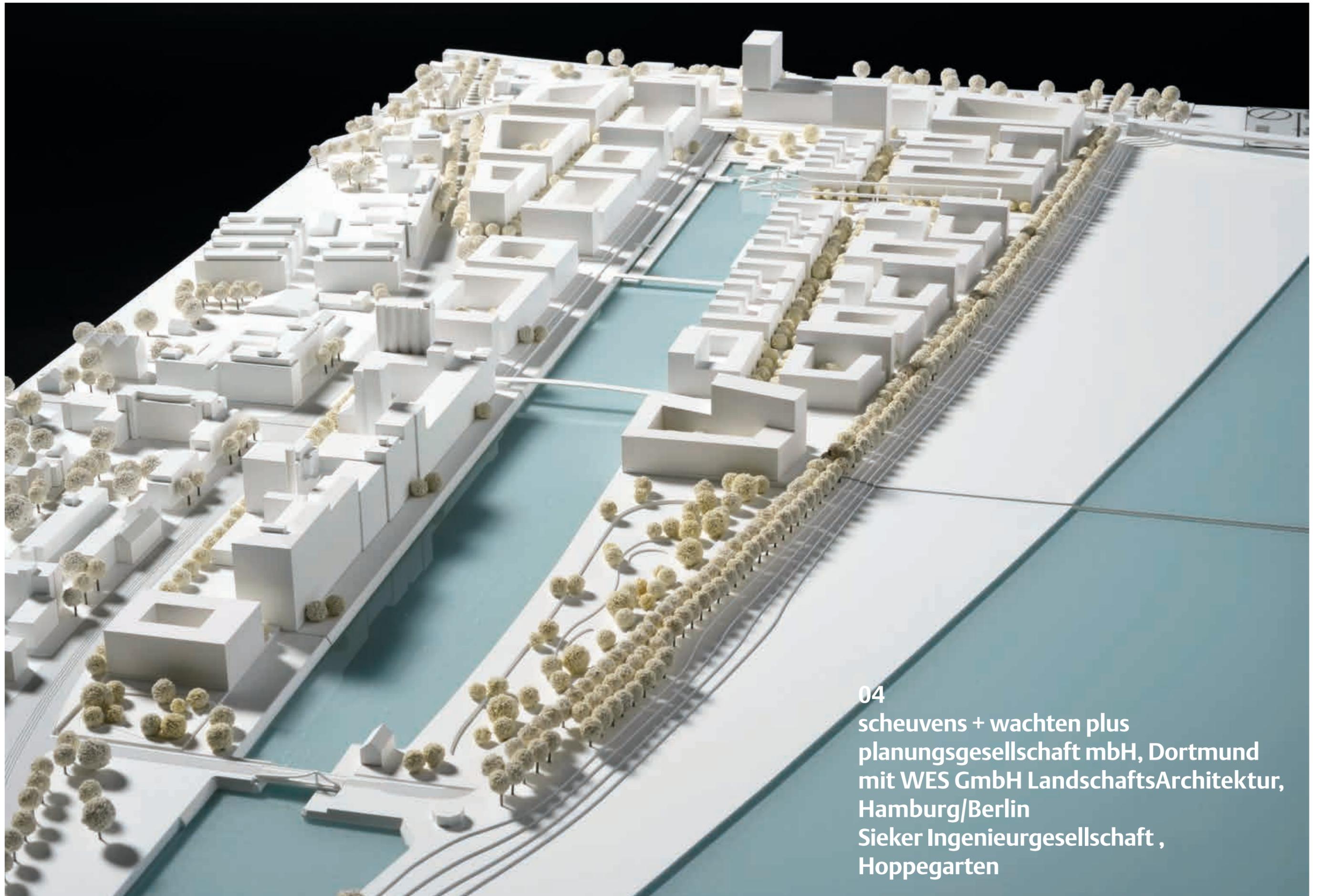
Die neue Stadtansicht ergibt ein klares Bild – es überzeugt mit der Staffelung in die Tiefe und durch die Schichtung, die sich aus der vorgeschlagenen Höhenentwicklung ergibt. In einer Mischung aus Kontinuität und Differenz wird links und rechts des Hafenbeckens ein lebendiges Nebeneinander unterschiedlicher Baustrukturen vorgeschlagen. Das Leitbild einer durchmischten Stadt wird glaubwürdig interpretiert.

Gleichwohl erscheint in dieser Struktur die Hinwendung zum Wasser unzureichend. Die Überbauung des Hafenbeckens im Süden wird als problematisch erachtet – nicht nur unter finanziellen Gesichtspunkten. Das gesamte Erscheinungsbild des städtebaulichen Abschlusses im Süden, das »Abschneiden« der Struktur an dieser Stelle, wird in der vorgeschlagenen Weise so als nicht überzeugend erachtet.

Die vom Verfasser dargestellten verschiedenen Quartiere sind nicht klar ablesbar – was aber eine positive Durchgängigkeit im Sinne eines wahrnehmbaren Gesamterscheinungsbildes unterstreicht.

Der Vorschlag einer Bebauung unmittelbar an der Wasserkante am Ende des Hafenbeckens wurde intensiv debattiert. Der Vorschlag Poller-Park gibt wichtige Hinweise – auch wenn über Dimension und Zuschnitt im Begleitgremium kontrovers diskutiert wurde. Grundsätzlich wird damit die Frage der Fuge zwischen Bebauung und Damm nochmals deutlich akzentuiert.

Abb. 56
Silhouette – Blick vom
Linksrheinischen aus



04
scheuven + wachten plus
planungsgesellschaft mbH, Dortmund
mit WES GmbH LandschaftsArchitektur,
Hamburg/Berlin
Sieker Ingenieurgesellschaft ,
Hoppegarten



Abb. 57
Gesamtplan

Die Planer schlagen vor, dass sich das künftige Viertel aus drei unterschiedlich geprägten Teilquartieren zusammensetzt: dem Mühlenquartier, dem Pollerwiesenquartier und dem Hafenuartier. Die Teilbereiche sind gekennzeichnet durch Blöcke unterschiedlicher Größe und Typologie. Sie spiegeln die verschiedenen Charakteristika und Randbedingungen, die schon heute dort anzutreffen sind.

Ziel der Verfasser ist es »ein dichtes Netzwerk aus Bebauung und Straßen, Wegen, Plätzen, Höfen, Gassen mit fließenden Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum« zu bilden.

Das Mühlenquartier nimmt die Strukturen der Ellmühle auf und interpretiert sie für Wohnen und Dienstleistung neu. Die gleichmäßige siebengeschossige Bebauung wird punktuell akzentuiert durch zehngeschossige Gebäude. Das Hafenuartier bildet den südlichen Abschluss und erstreckt sich auch im Bereich des Annexes. Es ist geprägt durch seine großformatigen, blockartigen städtebaulichen Strukturen, die am äußeren Rand in erster Linie für gewerbliche Nutzungen dienen. Drei Hochpunkte (13, 16 und 21 Geschosse) markieren das Ende des Hafenbeckens. Ein Merkmal des Pollerwiesenquartiers ist seine Durchlässigkeit – vom Freiraum am Rhein hin zum Hafenbecken. Clusterartige Baustrukturen aus unterschiedlich perforierten und größtenteils sechsgeschossigen Blöcken schaffen vielfältige Bezüge und bieten unterschiedliche Typologien für Wohnen und Arbeiten. Zum Hafenbecken hin öffnen sich die Blöcke und rücken eng ans Wasser heran. In der ersten Reihe zum Rhein hin werden die südlichen Blockkanten teils auf neun Geschosse erhöht; die Gebäude dienen in erster Linie für Gewerbe und Dienstleistung. Den nördlichen Abschluss der Bebauung bilden zwei Gebäude mit neun bzw. zwölf Geschossen; sie sind um einen Platz herum angeordnet, der auch als Brückenkopf einer etwaigen neuen Rheinbrücke dient.

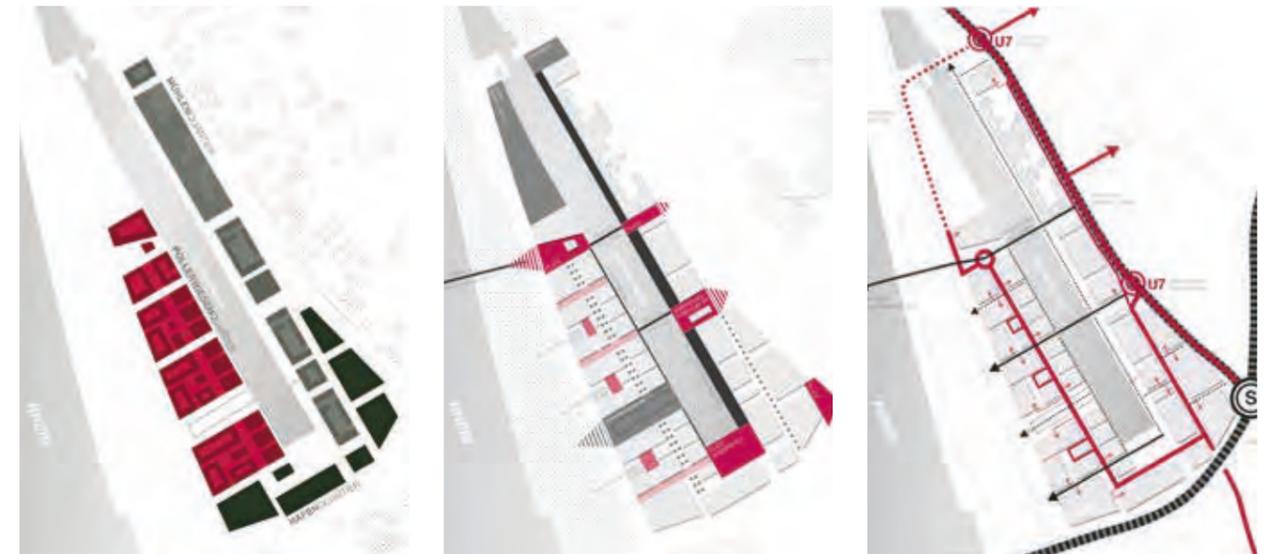


Abb. 58
Quartiersbildung

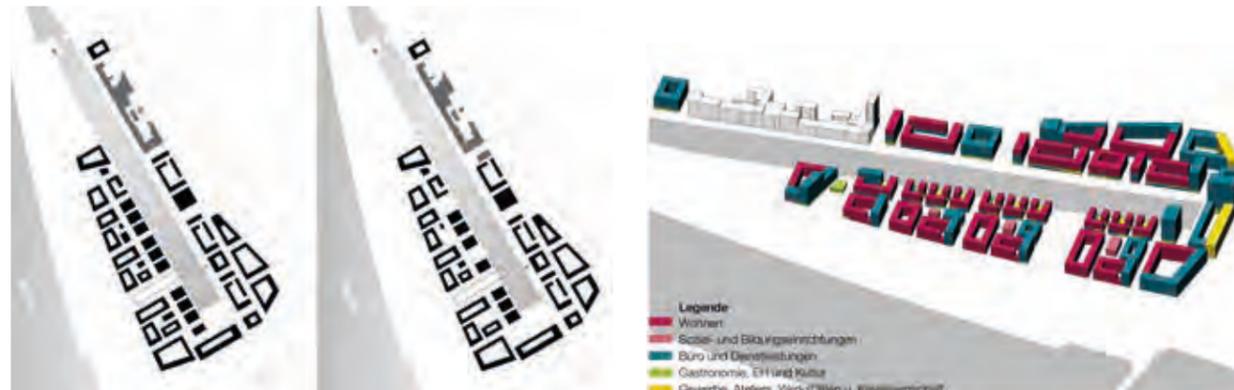
Abb. 59
Freiräume

Abb. 60
Erschließung



Abb. 61
Blick vom südlichen Ende des
Hafenbeckens

Die Freiräume sind aus Sicht der Verfasser maßgeblich geprägt durch die Nähe zum Wasser und die Anforderungen des Hochwasserschutzes. Höhenunterschiede und die Überwindung der topografischen Unterschiede spielen eine wesentliche Rolle in der Ausformung der Freiflächen – als Terrassen, Stufen, Rampen, aber auch in der gesamträumlichen Struktur. So wird den großen, städtischen Blöcken des Mühlenquartiers eine breite Promenade vorgelagert, die sich in Bereiche für Fußgänger, Radfahrer und Spaziergänger gliedert. Die Höhendifferenz zwischen Promenade und Erdgeschossniveau der angrenzenden Gebäude (2,5 Meter) wird durch eine große Stufenanlage mit Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten überwunden. Die Promenade wird gegliedert durch verschiedene angrenzende kleinere Plätze, an denen auch Einzelhandel vorgesehen ist. Zwei Fußgängerbrücken verbinden westliches und östliches Beckenufer. Den Abschluss des Hafenbeckens im Süden bildet ein großer, ebenfalls terrassierter, teils begrünter Platz.



Entlang der östlichen Beckenkante erstreckt sich auf dem Wasser ein stegartiger Freiraum bis zur ersten Brücke. Die westliche Promenade ist von den auskragenden »Hafenhäusern« geprägt, die eng ans Wasser heranrücken und dem Freiraum einen ganz anderen Charakter geben als dem östlichen Pendant. Das Pollerwiesenquartier ist gekennzeichnet durch die zentrale Erschließungsstraße, die in der »Altstadtterrasse« endet, die den Blick auf Dom und Innenstadt freigibt. Auf zwei Ebenen vermittelt der Platz zu den Poller Wiesen. Nördlich liegt der Quartierspark und bildet den Abschluss des Pollerwiesenquartiers.

Das Verkehrskonzept sieht eine größere, das ganze Areal durchziehende, schleifenförmige Erschließung in beide Fahrtrichtungen vor, die den Anschluss des Poller Kirchwegs an die Siegburger Straße nutzt, am Kopf des Hafenbeckens vorbeiführt und durch das Pollerwiesenquartier parallel zum Hafenbecken im Abstand einer Blocktiefe verläuft. Kleine Plätze auf der Westseite der Erschließungsstraße bieten abschnittsweise Umkehrmöglichkeiten. Ansonsten ist diese Straße in Höhe des Platzes der »Altstadtterrasse« als »Überlaufmöglichkeit« mit der Alfred-Schütte-Allee Richtung Norden verknüpft. Die Parkierung erfolgt in erster Linie über Tiefgaragen. Mit dem Entwurf wird zunächst mehr Nutzfläche angeboten als gefordert. Dies berücksichtigt, dass im Sinne einer »urbanen Sukzession« nicht jede in der Planung für eine Bebauung vorgesehene Fläche letztlich als Bauplatz belegt werden soll.

Die endgültige Ausformung und Dichte soll vielmehr schrittweise im Prozess festgelegt werden und eine Reaktion auf heute noch nicht vorhersehbare Anforderungen ermöglichen, die sich erst in der weiteren Entwicklung zeigen. Entlang der Erschließungsstraße sind Einzelhandel und Gewerbe vorgesehen. Einen weiteren Schwerpunkt gibt es im Bereich Poller Kirchweg/Siegburger Straße. Die einzelnen Baublöcke sind je nach Lage durch spezifische Formen der Nutzungsmischung gekennzeichnet – meist mischen sich Wohnen und Dienstleistung/Büro. Im Süden und an der Siegburger Straße dominiert die gewerbliche und kulturelle Nutzung; die Blöcke unmittelbar am Wasser dienen vornehmlich dem Wohnen.

Abb. 62
Urbane Sukzession – Steuerung der Dichte

Abb. 63
Nutzungsverteilung



Stellungnahme des Begleitgremiums

Der Vorschlag wird vom Begleitgremium als im besten Sinne »solide« erachtet. Er zeigt an allen wichtigen Orten im Planungsgebiet eine präzise Ausformulierung bewährter städtebaulicher Strukturen. Die vorgeschlagenen Blöcke zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße funktionieren gut und die Platzsituation an der Essigfabrik wird als überaus gelungen erachtet. Die Entscheidung, die Spitze der Halbinsel von Bebauung freizuhalten, wird begrüßt. Den dargestellten Blockstrukturen auf der Westseite des Planungsgebietes zum Rhein hin fehlt es allerdings an spezifischen Orten. Aus dem Begleitgremium wird darauf hingewiesen, dass mit der vermeintlich »unaufgeregten Struktur der europäischen Stadt«, die hier vorgeschlagen wird, die besonderen Potenziale des

Ortes nicht hinreichend herausgearbeitet werden können. Die Erschließungssituation für den PKW-Verkehr ist geprägt durch eine schwierige Sackgassensituation, da die Drehbrücke weder für den Lastverkehr noch im Hochwasserfall genutzt werden kann. Dies könnte zwar durch die Öffnung der projektierten neuen Brücke über das Hafenbecken für den MIV ggf. gelöst werden, der vorgelegte Vorschlag funktioniert so aber nicht. In dem Entwurf wird exemplarisch verdeutlicht, dass mit dem Freistellen der Drehbrücke diese eine angemessene Akzentuierung im neuen Stadtquartier erfahren kann.

Die vorgeschlagenen Freiräume am südlichen Ende des Hafenbeckens sind ein guter und angemessener Vorschlag, um Wasser und Promenade zu verbinden. Die dem westlichen Ufer vorgelagerten, linearen Schwimmseln bieten gute Aufenthaltsmöglichkeiten auf der am Nachmittag besonnten und daher privilegierten Wassenseite.

Abb. 64
Querschnitt Höhe Kranpark

Abb. 65
Längsschnitt Südliches Beckenende



05
trint + kreuder d.n.a, Köln
mit greenbox Landschaftsarchitekten,
Köln



Abb. 66
Gesamtplan

Abb. 67
Blick von Süden
über das Hafenbecken

Der Deutzer Hafen soll ein vitales Viertel werden. Die Verfasser sehen es in der erforderlichen hohen Dichte vergleichbar mit anderen Quartieren Kölns wie dem Agnesviertel, dem Belgischen Viertel und dem Quartier Lateng. Diese Viertel mit ihrer Lebendigkeit und Mischung werden als strukturelles Vorbild für den Entwurf angeführt. Da aus den angrenzenden Stadtteilen für den Deutzer Hafen nur

wenige Impulse zu erwarten sind und das neue Viertel seine Vitalität in erster Linie aus sich selbst generieren muss, wird vorgeschlagen, dass keine Flächen für eine Bebauung ausgeschlossen werden. Für die künftige Bebauung dient die Ellmühle als Referenz: Die vorgeschlagene Baustruktur stuft sich von einer 12-Geschossigkeit angrenzend an die Ellmühle herab bis auf eine 3-Geschossigkeit im nördlichen Bereich der Halbinsel; durch die niedrige Bebauung bleibt der Blick auf die Ellmühle erhalten. Auf der Halbinsel werden durch drei Ensembles aus jeweils vier Turmhäusern (bis zu 17 Geschosse) nochmals besondere Akzente gesetzt. Alle weiteren Baustrukturen gliedern sich in kleine Baublöcke mit etwa 60 Meter Kantenlänge.

Die Baustruktur wird durch Erschließungsspannen in Ost-West-Richtung gegliedert. Sie verbinden Poller Wiesen, Hafenbecken und den östlichen Bereich des Planungsgebiets an der Siegburger Straße, der über das Wasser hinweg durch schwimmende Brücken erreichbar ist. Alfred-Schütte-Allee und die Promenadenbereiche am Wasser sollen so in das Netz alltäglicher Bewegungen eingebunden werden. Quartiersplätze unterschiedlicher Größe und Ausprägung setzen immer wieder punktuell Akzente im Netz öffentlicher Räume. So dient etwa die alte Kranbahn als Rahmen für einen kleinen grünen Park, an dem auch die beiden Kitas angeordnet sind. Am südlichen Ende des Hafenbeckens weitet sich der öffentliche Raum platzartig auf und bildet den Vorbereich zu einem Bürgerhaus, das zwischen Wasser und Bahndamm angeordnet ist.

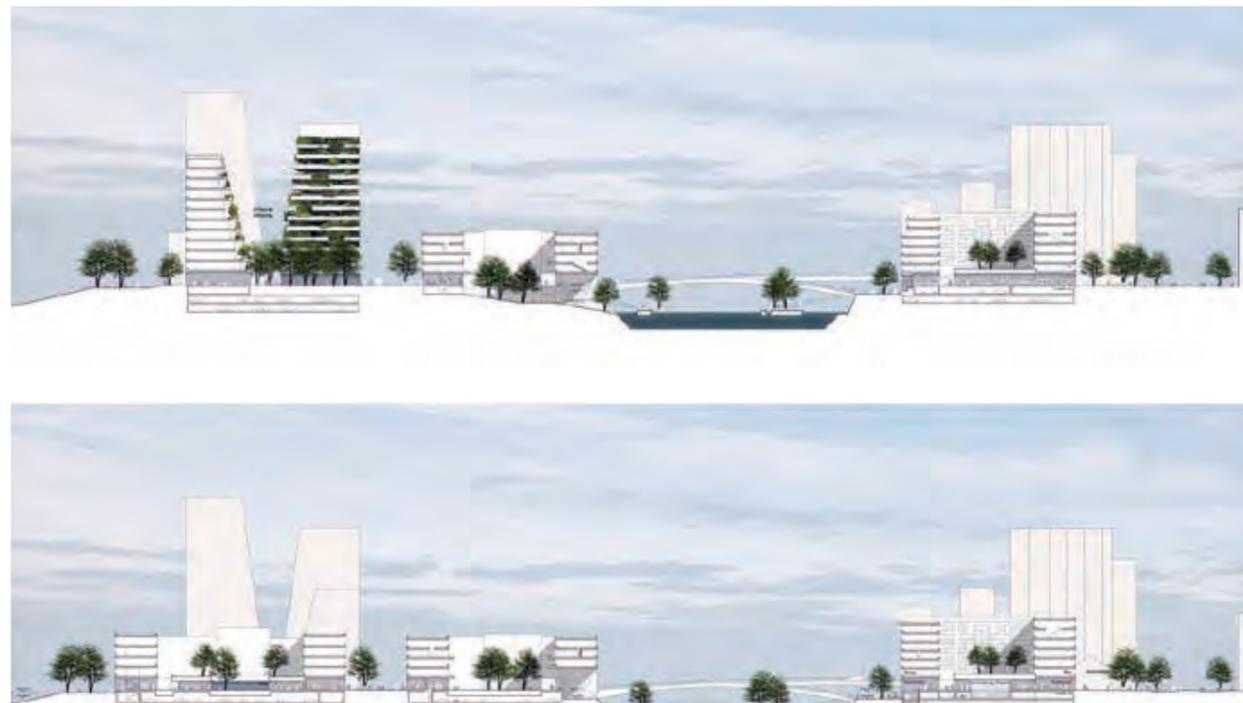


Hinzu kommen die Flächen des »Schwimmenden Parks«, der für das Hafenbecken vorgeschlagen wird. Auf Pontons soll hier eine aktive »Stadtbühne« mit vielfältigen Nutzungsangeboten entstehen, die über das Quartier hinaus ein zusätzliches Freiraumangebot schafft – mit Schwimmbad, Spielplatz, Sport- und Fitnessangeboten, Veranstaltungsort und v.a.m. Die schwimmenden Inseln bewegen sich je nach Wasserstand auf und ab; über Stegbrücken sind sie mit dem Ufer verbunden. Als modulares System sind die Freiflächen umbau- und erweiterbar und so an künftige Entwicklungen anpassbar konzipiert.

Eine besondere Bedeutung für den Entwurf haben die Promenaden am Hafenbecken: Sie sind unterschiedlich ausgebildet.

Die östliche Hafenkante wird mit einer harten und linearen Kontur ausgebildet – sie ist die zentrale Hafenpromenade mit öffentlichem Charakter und hoher Aufenthaltsqualität. Kräne und Gleise werden als historische Spuren integriert. Verbunden über eine Treppenanlage werden im Erdgeschoss der angrenzenden Baublöcke, aber gegenüber der Promenade um ca. drei Meter erhöht, punktuell gastronomische Nutzungen vorgeschlagen. An der Westseite des Hafenbeckens reichen die Wohnhäuser bis zum Wasser. Der öffentliche Durchgang erfolgt über einen leicht zurückgesetzten, höhergelegenen (= hochwassersicheren) Weg durch die Blöcke. An drei Stellen werden »Pegelhöfe« vorgeschlagen, die sich je nach Wasserstand unterschiedlich füllen und einen Zugang zum Wasser ermöglichen.

Die Erschließung für den Autoverkehr wird ringförmig ausgebildet. Südlich der Ellmühle, etwa in der Mitte des Hafenbeckens, wird eine neue Brücke vorgesehen, die die Halbinsel mittig anbindet. Promenade und Alfred-Schütte-Allee werden freigehalten vom motorisierten Individualverkehr. Für Radfahrer und Fußgänger wird ein engmaschiges Wegenetz vorgesehen. Es wird vorgeschlagen, die Südbrücke im Zuge einer Erweiterung für eine S-Bahn auch als Radbrücke zu qualifizieren. Auf Höhe Ubierring ist ergänzend eine neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke über den Rhein vorgesehen. Auch das Hafenbecken kann aufgrund der schwimmenden Brücken vielfach überquert werden.



Jeder Baublock soll im Erdgeschoss gewerblich genutzt werden und so eine intensive und eine flächendeckende Form der Nutzungsmischung und damit Attraktivität und Vitalität gewährleisten. Durch die unterschiedlichen Lagen ergeben sich auch differierende Standortqualitäten. Die Nutzung soll kleinteilig erfolgen (max. 25 Meter Fassadenlänge pro Nutzung). Blockinnenbereiche können überbaut werden, sollen dann aber intensiv begrünt ausgeführt werden.

Es wird vorgeschlagen, die Grundstücke eines Blocks möglichst kleinteilig und parzellenweise zu erschließen und zu bebauen. In jedem Block soll der 30-prozentige Anteil an geförderten Wohnungen Berücksichtigung finden.

Wohninitiativen und Baugruppen können so integriert werden und stellen in dem neuen Quartier von Anfang an die Entwicklung eine intensive Kommunikation sicher, die identitätsstiftend wirksam wird. Dort, wo sich Obergeschosse aufgrund von Lärmimmissionen nicht für das Wohnen eignen, sollen gewerbliche Nutzer Berücksichtigung finden. Insbesondere im südlichen Bereich erlaubt dies auch die Ansiedlung großflächiger Büronutzungen.

Durch die neue Brücke ist die Halbinsel hochwassersicher erschlossen. Randbebauungen entlang der Alfred-Schütte-Allee und des Hafenbeckens dienen als Hochwasserschutz. Dort, wo tief liegende Flächen unmittelbar an das Hafenbecken angrenzen (z. B. Pegelhöfe) werden diese im Hochwasserfall

geflutet und bilden ein zusätzliches Retentionspotential. Auch die verschiedenen Tiefgaragen im Quartier dienen als zusätzlicher Retentionsraum.

Vier sechsgeschossige Baublöcke bilden zum Bahndamm hin einen baulichen Lärmschutz; sie sind rein gewerblich oder kulturell genutzt. Die Verfasser schlagen vor, Zwischenräume optional durch verglaste Lärmschutzwände zu schließen. Durch die ruhigen Innenbereiche bildet sich in jedem Baublock eine besonders geschützte Zone.

Abb. 68
Querschnitte



Stellungnahme des Begleitgremiums

Die Arbeit des Planungsteams stellt aufgrund seiner durchgängigen und stringenten Struktur einen nachvollziehbaren Gesamtansatz vor, der dem Ziel verpflichtet ist, ein zusammenhängendes, aber vielfältiges neues Quartier mit viel Atmosphäre zu schaffen. Ungleichheiten sollen vermieden werden (»demokratischer« Ansatz). Mit der durchgängigen und kleinteiligen Strukturierung und Mischung sucht er unterschiedlichste Nutzungen einzubeziehen – bis hin zu Handwerksbetrieben. Das Erschließungskonzept für PKWs mit neuer Brücke und drei Knotenpunkten an der Siegburger Straße überzeugt und wird als belastbar erachtet. Der Entwurf wurde sehr gut durchgearbeitet und belegt eine klare planerische Haltung bis hin ins städtebauliche Detail. In der Mischung aus Modularität und Vielfalt sucht der Entwurf ein attraktives und lebendiges Viertel zu schaffen. Das Begleitgremium merkte kritisch an, dass dem gewählten Bild (»Gründerzeitviertel des linksrheinischen Kölns«) die Authentizität und Anbindung an den Ort des Deutzer Hafens fehlt – es erscheint nur eingeschränkt aus den Gegebenheiten vor Ort entwickelt.

Durch die kleinen Dimensionen der vorgeschlagenen Blöcke entstehen Nutzungssituationen, die bei zunehmender Gebäudehöhe immer problematischer werden, da sich die Außenkanten der Blöcke trotz unterschiedlicher Höhe nicht unterscheiden. Obwohl mit den vier Turmhausgruppen Akzente gesetzt werden, geht der Vorschlag stark in die Fläche und bebaut alle verfügbaren Bereiche im Planungsgebiet – auch die Spitze der Halbinsel. Die Qualitäten des Ensembles aus vier Turmhäusern werden auch im Hinblick auf die sich damit bildende Stadtsilhouette kritisch bewertet. Mit Blick auf die vorgeschlagene Nutzungsmischung wird eine durchgängige Belegung des Erdgeschosses mit Gewerbe aufgrund der teils schwierigen Erschließung als eher unrealistisch erachtet. Gleichwohl wird der Umgang mit den Erdgeschossflächen als wichtiger Hinweis bewertet. Diese sollten, wenn auch nicht flächendeckend, für Gewerbe und öffentliche Nutzungen offen gehalten und entsprechend mit größeren Geschosshöhen vorgesehen werden. Das Begleitgremium weist darauf hin, dass der Aufwand für eine Bebauung bis zur Kaimauer sehr hoch ist und

gleichwohl keine wirklich überzeugende räumliche und funktionale Lösung entsteht. Der zurückgesetzte öffentliche Durchgang in Hochlage überzeugt nicht. Der Park am Kran schafft eine gute Verbindung zwischen Hafenbecken und Poller Wiesen. Mit dem schwimmenden Park wird eine interessante neuartige Freiraumkategorie vorgeschlagen; es ist aber auch eine aufwändige Lösung, deren Attraktivität unter der großen Höhendifferenz leidet, die normalerweise zwischen Ufer und Wasser besteht. Auch unter Vernetzungsgesichtspunkten kann der Park nur bedingt als »Kurzschluss« fungieren. Daher fehlt eine zweite Verbindung zwischen westlicher und östlicher Hafenseite auf Höhe der Stadtbahn-Haltestelle.

Abb. 69
Hafenterrassen
Urbane Wildnis
(Turmhäuser)

Dokumentation Planungsprozess



Download:
www.deutzer-hafen.info/downloads

