

Abschlusspräsentation

23./24.09.2016



Planungskonzepte

Ausloberin



Die Oberbürgermeisterin
Dezernat Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr
Stadtplanungsamt
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

In Zusammenarbeit mit

moderne stadt

Gesellschaft zur Förderung des Städtebaues
und der Gemeindeentwicklung mbH

Prozessbegleitung | Verfahrensbetreuung | Vorprüfung

büero **schneidmeyer**
Köln | Stuttgart

Köln, im September 2016

Foto Titel: Thomas Wolf, Gotha
Alle Abbildungen: Planungsteams

Geschlechtsspezifische Formulierung: Zum Zwecke der besseren Lesbarkeit haben wir weitgehend auf geschlechtsspezifische Formulierungen verzichtet. Alle gewählten personenbezogenen Bezeichnungen beziehen sich immer auf beide Geschlechter.

Inhalt

COBE Ramboll Studio Dreiseitl Transsolar knp.bauphysik	05
Diener + Diener Vogt Landschaftsarchitekten	25
Lorenzen Architekten becht aps landscape architecture	35
scheuven + wachen +partner WES GmbH LandschaftsArchitektur Sieker Ingenieurgesellschaft	49
Trint + kreuder d.n.a greenbox Landschaftsarchitekten	63

ANLASS UND ZIEL

Der Deutzer Hafen liegt im rechtsrheinischen Innenstadtbereich von Köln im Stadtteil Deutz zwischen Rhein und Siegburger Straße. Der eigentliche Hafengebiet grenzt an das rund 1.000 Meter lange Hafenbecken an. Zum Rhein vorgelagert befinden sich die Freiräume der Poller Wiesen. Zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße grenzt ein 2,1 Hektar großes Gewerbegebiet, der sogenannte „Annexbereich“, an.

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. Sie sind Zeichen eines zunehmenden Versorgungs- und Nachfragedrucks in der Stadt.

Aufbauend auf den Überlegungen des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln von 2009 soll der Deutzer Hafen in den kommenden Jahren als eines der zentralen städtebaulichen Entwicklungsprojekte Kölns zum Wohn- und Arbeitsort umgenutzt werden. Geplant ist ein dichtes, gemischtes Stadtquartier am Rhein, das neue Akzente setzt und sich gleichsam mit den angrenzenden Stadtteilen Deutz und Poll vernetzt. Die heutige Insellage des Gebietes soll aufgehoben werden und ein lebendiges Quartier für Wohnen und Arbeiten entstehen.

30 Prozent der Wohnungen sollen im geförderten Bereich entstehen und so helfen, die angespannte Versorgungssituation in diesem Bereich in Köln zu verbessern. Mit dem Erwerb der Ellmühle durch die kommunale Entwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ kann jetzt ein wichtiger und identitätsstiftender Baustein in die Gesamtentwicklung eingebunden werden.

Da das Hafengebiet im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet liegt, sind 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.

Am städtebaulichen Konzept für die weitere Entwicklung wurde zwischen Februar und September 2016 im Rahmen Planungsverfahren „Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen“ gearbeitet, das von der Stadt Köln gemeinsam mit der kommunalen Entwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ durchgeführt wurde. In einem integrierten Planungsprozess wurden kommunikative und fachlich-planerische Projektbausteine gezielt verschränkt. Am kooperativen Gutachterverfahren zwischen Februar und September 2016 waren fünf nationale und internationale Planungsteams beteiligt, die in dieser Broschüre präsentierten Konzepte für den Deutzer Hafen entwickelt haben:

- COBE (Kopenhagen) mit Ramboll Studio Dreiseitl (Überlingen), Transsolar (Stuttgart), knp.bauphysik (Köln)
- Diener + Diener (Berlin/Basel) mit Vogt Landschaftsarchitekten (Zürich)
- Lorenzen Architekten (berlin/Kopenhagen) mit becht aps landscape (Kopenhagen)
- Scheuven + Wachten plus (Dortmund) mit WES LandschaftsArchitektur (Hamburg/Berlin), Sieker Ingenieurgesellschaft (Hoppegarten)
- Trint + Kreuder d.n.a. (Köln) mit greenbox Landschaftsarchitekten (Köln)

Die fachliche Auseinandersetzung wurde begleitet von einem Beteiligungsprozess mit ganz unterschiedlichen zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren, die in drei Veranstaltungen ihre Entwicklungsideen und -ziele einbrachten - im Auftaktworkshop am 26./27. Februar, in der Zwischenvorstellung am 10./11. Juni und in der Abschlusspräsentation am 23./24. September 2016. Viele der Hinweise wurden von den Planungsteams aufgegriffen und in ihre Konzepte eingearbeitet.

Ein über 27-köpfiges Begleitgremium aus internationalen Fachleuten und Vertreter/innen aller politischen Parteien hat unter dem Vorsitz von Prof. Jörn Walter (Oberbaudirektor Hansestadt Hamburg) am 24. September 2016 die Empfehlung an den Stadtrat ausgesprochen, das Konzept des Architekturbüros cobeCOBE (Kopenhagen) als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung heranzuziehen. Die Arbeit entwickelt ein Bild für die Zukunft des Ortes aus dessen Geschichte heraus. Städtebaulich ist sie gekennzeichnet durch gut

proportionierte Blockstrukturen mit einzelnen Akzentsetzungen, die an den richtigen Stellen an das Umfeld anbinden. Vielfältige Freiräume und eine robuste verkehrliche Ringerschließung bieten sehr gute Entwicklungsoptionen; auch die klimatischen und energetischen Vorschläge zum Städtebau sollen aufgegriffen und konkretisiert werden.

Auf der Grundlage der jetzt vorliegenden Ergebnisse des Gutachter- und Beteiligungsverfahrens wird der Rat der Stadt Köln über die weitere Entwicklung am Deutzer Hafen entscheiden. Im Anschluss soll ein Integrierter Plan erarbeitet und der Beteiligungsprozess fortgeführt werden. Die Ergebnisse sollen im nächsten Schritt dann über Bebauungsplanverfahren umgesetzt werden; für Teilbereiche sind weitere Planungskonkurrenzen geplant.

01

**COBE (Kopenhagen)
mit
Ramboll Studio Dreiseitl (Überlingen)
Transsolar (Stuttgart)
knp.bauphysik (Köln)**

PLANUNTERLAGEN

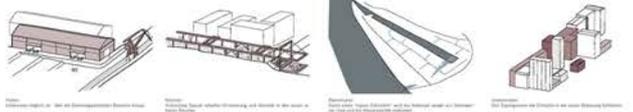


DEUTZER HAFENVEEDEL - EIN QUARTIER MIT GESCHICHTE

In der Fiktion des Deutzer Hafens ist das zentrale Quartier der Stadt Köln ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.

Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.

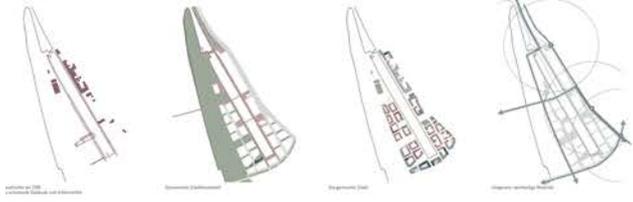
Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.



Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.

Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.

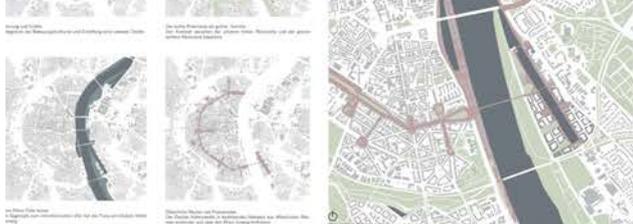
Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.



Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.

Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.

Die Deutzer Hafenviertel ist ein Ort der Erneuerung. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet. Ein Ort, der die Geschichte der Stadt mit der Zukunft verbindet.





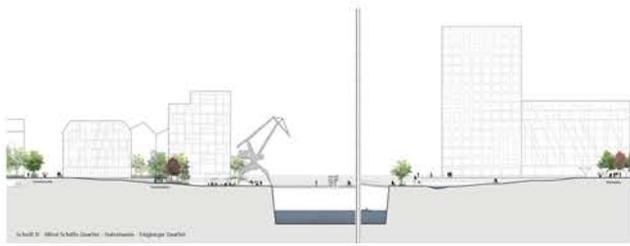
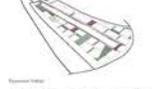
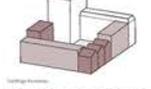
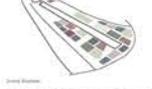
EINE GEMISCHTE, DICHT UND SOZIALE STADTSTRUKTUR

Das Ziel einer gemischten Stadt ist die Schaffung einer vielfältigen Stadtstruktur, die sowohl eine hohe soziale Dichte als auch eine hohe soziale Vielfalt ermöglicht. Dies wird durch die Mischung von Wohn-, Gewerbe- und öffentlichen Funktionen erreicht. Eine solche Stadtstruktur ist nicht nur für die Bewohner, sondern auch für die Stadt als Ganzes vorteilhaft. Sie fördert die soziale Interaktion und die Identifizierung mit der Umgebung. Eine gemischte Stadtstruktur ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die verschiedenen Optionen für die Nutzung der Flächen sind: Wohnen, Gewerbe, öffentliche Funktionen, etc. Eine gemischte Stadtstruktur ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Sie fördert die soziale Interaktion und die Identifizierung mit der Umgebung. Eine gemischte Stadtstruktur ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung.



Ein solches Konzept ist ein wichtiger Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Es ermöglicht die Schaffung einer vielfältigen Stadtstruktur, die sowohl eine hohe soziale Dichte als auch eine hohe soziale Vielfalt ermöglicht. Dies wird durch die Mischung von Wohn-, Gewerbe- und öffentlichen Funktionen erreicht.



PLANUNTERLAGEN



DYNAMISCHE ÖFFENTLICHE FREIRÄUME

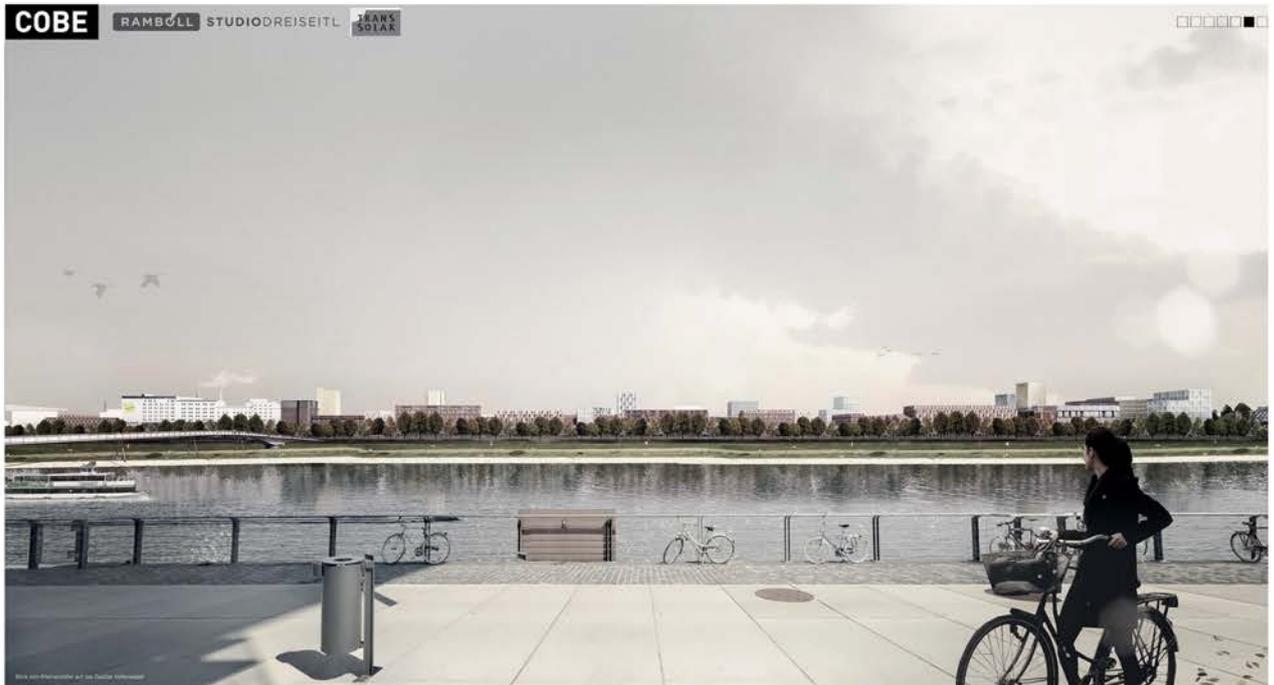
Die öffentlichen Freiräume des Deutzer Hafens sind konzipiert als vielfältige Begegnungsorte für die Bewohner und Besucher des Hafens. Durch die Integration der Freizeitanlagen in die städtebauliche Entwicklung wird ein lebendiges und dynamisches Umfeld geschaffen. Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.

Die Freizeitanlagen sind:

- Die Freizeitanlagen sind:**
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
- Die Freizeitanlagen sind:**
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
- Die Freizeitanlagen sind:**
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.
 - Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.

Die Freizeitanlagen sind so gestaltet, dass sie sich nahtlos in die städtische Umgebung einfügen und die Lebensqualität der Bewohner steigern.



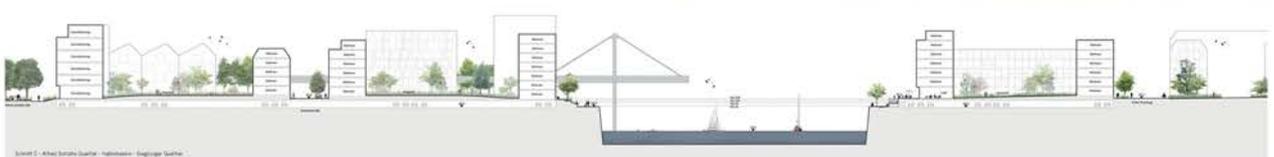
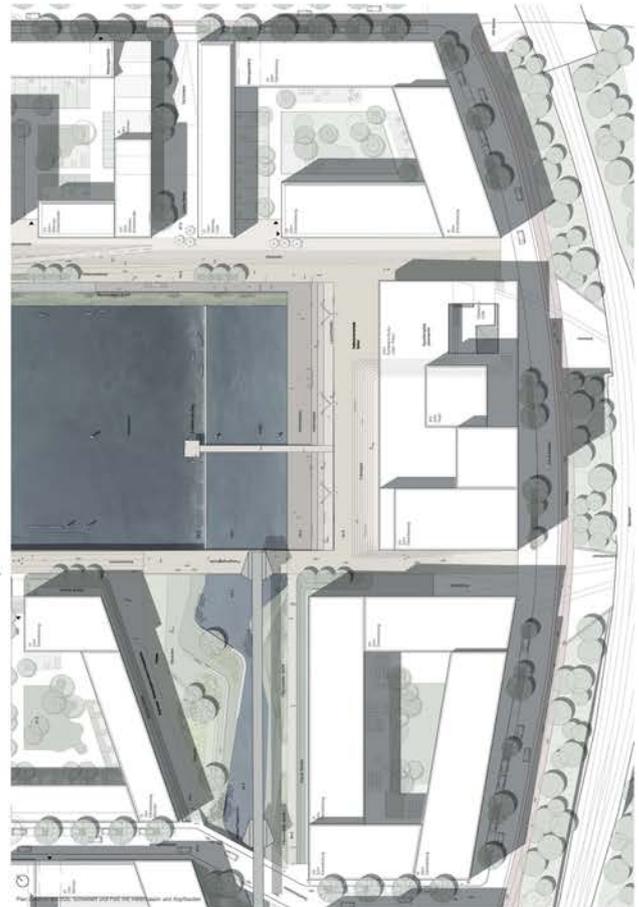
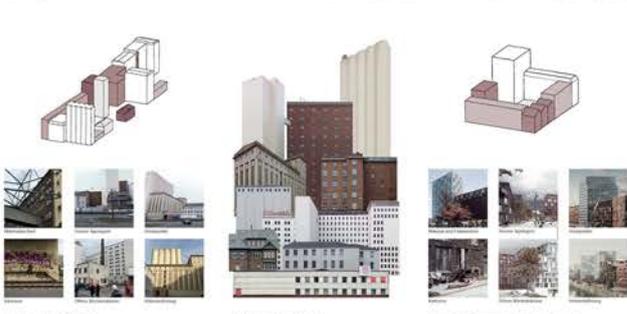
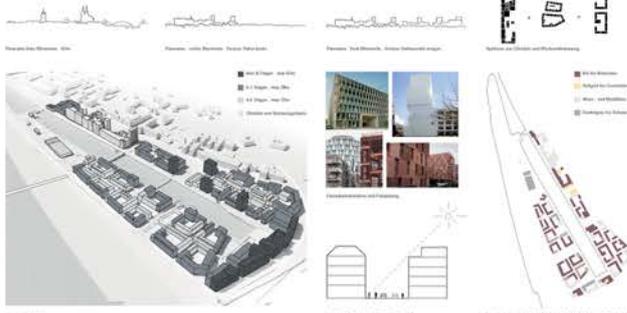


DIE LOKALE STADT

Es ist die gemeinsame Idee des Dreiseitl-Hauses als ein neues Modell für städtische Entwicklung in Wien zu verstehen und damit letzter Schritt und in der Tat ein zentraler Baustein für eine weitere Entwicklung zu schaffen. Die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses geschieht nicht als 'Baustein', das heißt, nicht als ein isoliertes Objekt, sondern als ein Teil einer größeren Entwicklung, die sich über den gesamten Stadtteil erstreckt und die die gesamte Stadt mit ihren verschiedenen Teilen, ihren verschiedenen Sektoren und ihren verschiedenen Ebenen verbindet. Die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung und die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung.

Das Dreiseitl-Haus ist ein Teil der städtischen Entwicklung und die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung. Die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung und die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung.

Die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung und die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung. Die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung und die Entwicklung des Dreiseitl-Hauses ist ein Teil der städtischen Entwicklung.



PLANUNTERLAGEN



ERLÄUTERUNGSBERICHT

1. Deutzer Hafenveedel

Die Entwicklung des Deutzer Hafens ist das wichtigste Stadtentwicklungsprojekt Kölns in naher Zukunft. Eine so umfangreiche Brachfläche in perfekter Lage zwischen Pollerwiesen und Hafen, in Sichtweite des Doms, erfordert das höchste Maß an Ambitionen. Die Ergänzung des gegenüberliegenden Rheinuferes fordert neue Möglichkeiten des Zusammenlebens, Arbeitens und Miteinanders. Ein zeitgemäßer urbaner Raum basierend auf nachhaltigen Prinzipien.

Der Plan „Deutzer Hafenveedel“ nimmt seinen Ausgangspunkt in den atemberaubenden Qualitäten des bestehenden Hafens als Grundlage aller weiteren Planung und Kern einer zukünftigen Identität. Der Entwurf bestrebt sich die bestehenden Qualitäten der Landschaft, des Hafens und der Bestandsgebäude als DNA des neuen Plans zu integrieren. Mit Inspiration in der Architektur der Elbmühle entsteht die Typologie eines Vielfältigen „Deutzer Hafen-Blocks“, und bestehende Hallen werden für temporäre Nutzungen bewahrt.

Die Herausforderung der extremen Pegelstände wird als Potential in die Planung aufgenommen. Dadurch entstehen öffentliche Freiräume in konstanter Veränderung die für Variation und Vielfalt für Bewohner und Besucher sorgen. Das „grün“ und „blau“ der Pollerwiesen und des Hafens setzen sich im kleinen Maßstab in der Freiraumgestaltung fort. Regenwasser und Hochwasserstände sorgen so für interessante Momente.

Das neue Viertel ist als lebendiger und vielfältiger Stadtteil geplant, mit je nach Tageszeit sehr unterschiedlichen Aktivitäten. Der Plan verfolgt diese Zielsetzung mit dem Grundgedanken eines gemischten Viertels unterteilt in verschiedenen Quartieren unterschiedlichster Mischungsverhältnisse aus Funktionen und Attraktionen.

Das Deutzer Hafenveedel wird ein natürlicher neuer Teil Kölns sein, einfach zu Fuß und mit dem Rad erreichbar und gut eingebunden in das Netzwerk des ÖPNV und Straßennetzes. Eine neue Fahrradbrücke über den Rhein und über den Hafen verbindet den neuen Stadtteil direkt mit den Kölner Ringen auf der einen, und Deutz und Poll auf der anderen Seite.

An intermodalen Knotenpunkten entstehen Mobilitäts-hubs mit Fahrradparkplätzen, -verleih und -reperatur, Ladestationen für elektrische Transportmittel, Parkplätzen für Carsharing usw.

Der Entwurf „Deutzer Hafenveedel“ hat die Zielsetzung, aufbauend auf den bestehenden Charme des Hafens, ein einzigartiges, lebenswertes neues Viertel Kölns zu schaffen, das organisch mit den Herausforderungen und Potentialen der Lage und zeitgemäßer Anforderungen an eine moderne nachhaltige Stadtkultur wächst.

Willkommen im Deutzer Hafenveedel!

2. Die Geschichte fortschreiben

Seit der Gründung zur Römerzeit ist Köln ein wichtiger Stützpunkt am Rhein. Als wichtigste Infrastruktur der Stadt versorgte der Fluss sie mit Waren und diente als Verbindung zum Rest Europas. Dies änderte sich Sowohl durch die Verlagerung auf Schiene und Straße als auch erneut mit der Auslagerung großer Teile der Industrie in andere Erdteile.

Heute spielt der Rhein eine große Rolle für die Attraktivität des Wohnortes Köln.

Gleichzeitig führt der Rhein auch Probleme mit sich, er ist zu einem trennenden Element geworden, die Wasserqualität ist mangelhaft, aber vor allem besteht die Gefahr von Überschwemmungen in Ufernahen Gebieten.

Der Rhein spielt als Problem und Attraktion eine wichtige Rolle in der Stadtplanung Kölns. Während auf der linken Uferseite Mauern die Altstadt vor den Fluten schützen sollen, wird am rechten Ufer naturnaher mit dem Wasser umgegangen, es wird als Ressource gesehen. Von jeher laden die Pollerwiesen zum Flanieren ein oder heutzutage zu Aktivitäten weit weg von den alltäglichen Pflichten. Eine Qualität die auch die zukünftigen Bewohner von Nutzen sein wird.

Die Atmosphäre des Deutzer Hafens ist die der Ruhe nach dem Sturm. Die geschäftigste Zeit des Hafens ist vorüber, obwohl man noch die Spuren der Industrie lesen kann die nun fast komplett aus Köln verschwunden ist. Dies sollte man bei der zukünftigen Entwicklung im Hinterkopf behalten und in eine neue Zeit hinübertragen, wenn 5000 neue Bewohner und 4500 Arbeitende dem Hafen als neuen urbanen Stadtteil neues Leben geben.

3. Der Plan und Kernstrategien

In naher Zukunft konkretisiert sich die Zukunft des Deutzer Hafens in Form eines Masterplans, dessen Entwicklung sich über viele Jahre ziehen wird. Der Entwurf "Deutzer Hafenveedel" ist eine robuste und flexible urbane Struktur, mit einer Reihe von widerstandsfähigen Werkzeugen, die der Stadt und zukünftige Entwicklern zur Verfügung stehen. Ein Rahmen um für die zukünftigen Nutzer einen nachhaltigen und lebenswerten Stadtteil heranwachsen zu lassen. 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 entwickeln.

Der Städtebauliche Entwurf baut auf vier Kernstrategien auf:

Geschichte als DNA

Der Hafen und seine Anlagen als Rahmen für die zukünftige Entwicklung. Eine neue „Deutzer Hafen“ Blocktypologie als Fortführung der Ellmühlentypologie. Der „neue Schnellert“ als Interpretation des ehemaligen Altarms.

Dynamische Stadtlandschaft

Die konstante Veränderung des Pegels als Grundlage der Landschaftsplanung. Freiräume, die sich der Veränderung anpassen. „Grüne und blaue Themen“ in allen Freiräumen. Eine Landschaft, die zu Bewegung einlädt und die in Bewegung ist. Eine Landschaft, die Regenwasser reinigt und als Energiespeicher dient.

Die gemischte Stadt

Ein Stadtteil mit dem richtigen programmatischen Mix, für Menschen geplant. Aktive Erdgeschossfunktionen zur Vernetzung der verschiedenen Nutzergruppen. Unterschiedliche Bauherren und Typologien innerhalb eines Blockes mischen für architektonische und soziale Mischung. Für vielfältige Eigentumsverhältnisse und Bürokonzepte planen.

Integrierte nachhaltige Mobilität

Es gilt, Bedingungen schaffen damit nachhaltige Mobilität die einfache und natürliche Wahl wird. Gute Fahrrad- und Gehwegnetzwerke zur Kölner Innenstadt, Deutz und Poll. Effiziente Mobilitäts-Hubs als intermodale Knotenpunkte zwischen ÖPNV, Leihräder und Carsharing, mit Servicefunktionen wie Reparatur und Ladestationen. Parkplätze so planen, dass sie rückgebaut werden können, z.B. Parkhäuser mit ausreichender Deckenhöhe.

Die Strategien dienen als holistische Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Deutzer Hafenveedels - als Werkzeuge für eine reiche Identität, eine bunte und sichere Entwicklung, eine gesunde Umwelt, fest im rechtsrheinischen Kontext verankert und als Attraktion für ganz Köln.

4. Eine gemischte, dichte und soziale Stadtstruktur

Das Ziel einer gemischten Stadt ist vielleicht eine Selbstverständlichkeit, aber es bedarf guter Bausteine um verschieden Nutzer und Gruppen einzubinden und eine lebendiges und soziales urbanes Umfeld zu schaffen

Zunächst ist der Plan in fünf Quartiere unterteilt, die nacheinander oder wenn nötig auch parallel zu einander entwickelt werden können. Die einzelnen Bauabschnitte sind durch größere Freiräume voneinander getrennt, die als Buffer dienen, um schon ein Arbeiten und Wohnen in Teilbereichen zu ermöglichen während noch über Jahre hinweg gebaut wird.

Die zeitliche Taktung trägt auch dazu bei, dass jedes Quartier von verschiedenen Baurägern, anderen Architekten und anderen zeitlichen Umständen geprägt sein eigenen Charakter erhält.

Ein weiterer Baustein ist die Variation der Bauabschnittsgrößen und ihre vielfältigen Lagen, die sie wiederum für unterschiedliche Investoren und Baugruppen interessant machen.

Jedes Quartier ist mit verschiedenen Bebauungsdichten und einem eigenen programmatischen Mischungsverhältnis sowie verschiedensten urbanen Erlebnismomenten geplant, sodass verschiedenste Bewohner und Besucherguppen angezogen werden.

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inspiriert von der Ellmühle erfolgt die Bebauung des Deutzer Hafens in Form einer Blockrandbebauung, da diese Typologie robust verschiedenste Elemente in sich aufnehmen kann und sie erwiesenermaßen einer gemischten Stadt förderlich ist. Diese Typologie trifft und reagiert dann auf fünf völlig unterschiedliche Lagen – Den Annexbereich, die östliche Kaikante, die westliche Kaikante, an den Pollerwiesen, sowie als besonderer Fixpunkt die Lage am Hafenkopf.

4.1 Die verschiedenen Quartiere

Am Schnellert – Die erste Phase besteht als Schallmauer überwiegend aus Dienstleistung und Hotel.

Poller Kirchweg- 50/50 gemischtes Wohnen und Arbeiten mit Einzelhandel entlang der Promenade.

Am Kranpark - Überwiegend Wohnungsbau mit jedem Baufeld an einzigartigen Freiräumen.

Alfred Schütte – Verkehrsreduzierter Bereich mit kleinen Baufeldern, vielen Baugruppen und einem großen Quartiersgarten.

Ellmühle - Kulturquartier um Ellmühle und Essigfabrik mit Wohnbereichen und Supermarkt

Annexbereich – Überwiegend Wohnungsbau mit Gewerbe an den belebten Verkehrsknotenpunkten

4.2 Konstante Weiterentwicklung

Während und auch schon vor dem Beginn der Bebauung werden Zwischennutzungen in bestehenden Gebäuden geplant. Möglich sind eine Ausstellung über das zukünftige Hafenvvedel sein, Beachbars oder auch Tagesevents. Die rote Halle am Kopfende des Hafens beispielsweise ist bis zu ihrem Abriss in verschiedenster Weise nutzbar. So muss das Leben nicht in das fertige Quartier einziehen, sondern es ist schon vor Baubeginn da.

Nun wo die Ellmühle in kommunale Hände übergeht, eröffnen sich durch den Wegfall der Lärmbelastung im Bereich der Nordspitze für die Zukunft neue Potentiale als „Wachstumsreserve“. Auch hier ist eine gemischte Stadt denkbar, wenn auch der Retentionsraumbilanz und des Denkmalschutzes der Ellmühle Rechnung getragen werden muss. Im Liberoblat skizzieren wir die Entwicklung der Ellmühle zu einem Kreativcluster mit

Wohnen, Arbeiten und Werkstätten, sowie die Möglichkeit eines experimentellen Wohnquartiers mit Pfahlbauten und Hausbooten die auf andere Art und Weise mit der Flut umgehen.

4.3 Aktive Erdgeschosse

Die Erdgeschosse sind generell so extrovertiert wie möglich programmiert. Jedes Quartier hat Bereiche in denen die Erdgeschosse für öffentliche Funktionen reserviert sind. Entlang des belebtesten Teils der Hafenspromeade am Ostufer sind die meisten Einzelhandelsfunktionen platziert. Direkt an der zentralen Straßenbahnhaltestelle entsteht ein Marktplatz mit umgebauter Markthalle und ein Supermarkt.

Kleinere Funktionen werden hauptsächlich an exponierten Baufeldecken platziert, wie Kioske und Cafés aber auch kleinere Gewerbe, die zur Belebtheit und zur Sicherheit im Stadtteil beitragen.

In Bereichen wo Büroflächen und Wohnungen im Erdgeschoss vorgesehen sind, erfordert es ganz besonderes Augenmerk auf die Gestaltung einer Bufferzone zwischen Fassade und Straßenraum. Dafür ist ein schmaler Streifen im Entwurf reserviert und kann z.B. begrünt oder möbliert sein.

5. Dynamische öffentliche Freiräume

Die öffentlichen Freiräume des Deutzer Hafens sind lebendige und vielfältige Ressource für die Bewohner und Besucher des Hafens. Größter Freiraum ist das Deutzer Hafenbecken als Naturraum und Industriedenkmal, Sportanlage und Infrastruktur zugleich. Die Landschaftsplanung nimmt seinen Ausgangspunkt in den dynamischen Pegelständen, die eine extreme Vielfalt in der Wahrnehmung des Deutzer Hafenvvedels mit sich führt.

Die Verschiedenen Wasserstände verleihen den öffentlichen Freiräumen über das Jahr verteilt eine hohe Veränderlichkeit, die den Nutzern verschiedene visuelle Eindrücke und funktionale Möglichkeiten bietet.

Diese Dynamik verlangt nach einer bestimmten Flexibilität in der Gestaltung und Zonierung der Parks und Plätze. Dies lösen wir durch eine klare Hierarchie

verschiedener Räume, die je nach Pegel zur Verfügung stehen. Die wichtigste, höchstgelegene Ebene auf 47,2 m.ü.NN stellt sicher dass alle Wohnungen, Büros und Geschäfte auch bei einem 200-jährigen Hochwasser mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben.

Freiräume, die nicht der primären Erschließung dienen wie Plätze und Parks, liegen auf Abstufungen zwischen der Höhe der Kaimauer auf 44,5 m.ü.NN und der Höhe der Erschließungsstraßen.

Entlang der Fassaden zum Hafenbecken gilt es den Höhenunterschied zwischen der Hafensperrmauer auf 44,5 m.ü.NN und der Höhe des Erdgeschosses auf 47,2 m.ü.NN sinnvoll zu gestalten. Dies geschieht durch Abtreppungen der Sockel, mit einzelnen Unterbrechungen durch Funktionen auf Promenadenniveau gesichert durch Fluttore. Der Charakter dieser Bufferzonen zwischen Promenade und Bebauung wird auf der West- und der Ostseite des Hafenbeckens unterschiedlich ausformuliert. Die belebtere Ostseite mit Abendsonne (Westseite – Abendsonne, Ostseite – Morgensonne?) ist die urbanere, die Westseite auf der Halbinsel die grünere Uferseite. An der Ostseite wird eine zweite, erhöhte Hafensperrmauer entlang der öffentlichen Erdgeschossfunktionen geschaffen, und der Höhenunterschied durch Rampen und Stufenanlagen überwunden. Auf diese Weise kann man immer trockenen Fußes dicht am Wasser sein – bei Niedrigwasser auf einer der Holzstege, bei leichtem Hochwasser auf der Promenade, und bei Hochwasser auf der erhöhten Promenade. An der Westseite des Hafens wird der Höhenunterschied mit einer begrünten Stufenlandschaft gestaltet, in der sich die Landschaft der Grünen Passagen um den Gebäudesockel zieht.

5.1 Das Alfred Schütte Quartier – Die Halbinsel

Das neue Quartier entlang der Alfred Schütte Allee, wie eine Halbinsel zwischen Rhein und Hafenbassin gelegen, wird als grünes Quartier mit Fokus auf Wohnen, Lebensqualität und Freizeitaktivitäten entwickelt. Große Parkanlagen stülpen sich als Erweiterung der Poller Wiesen in das Quartier. Sie dienen als großzügige Verbindungsräume zwischen Poller Wiesen und Hafensperrmauer und schaffen so kleinere Nachbarschaftsviertel mit direkter Anbindung an die öffentlichen Frei-

und Wasserräume. Die neuen Parkanlagen bieten je nach Kontext verschiedene Funktionen, Atmosphären und Aufenthaltsqualitäten und integrieren die jeweils vorgefundenen historischen Strukturen:

Der neue Stadtteilgarten an der nördlichen Spitze nimmt zwei der alten Lagerhallen und die alte Feuerwache in sich auf und bietet im großen Maßstab Raum für Gemeinschaftsgärten und großflächigere (auf 46,20 ü.N.N) Sportaktivitäten, wie Skateanlagen und Sportfelder. Die erhaltenen Gebäude können flexibel durch Sportvereine oder für größere Events genutzt werden.

Der neue Krahnpark wird durch den alten Hafenkrahn in seiner Mitte dominiert. Offene Wiesenflächen vermitteln zwischen den verschiedenen Höhenniveaus (44,5-47,2 ü.NN) und lassen den Krahn wirken. Ein großer Quartiersspielplatz nutzt die Topografie des Parks und wird zum Mittelpunkt des Quartiers.

Der Schnellert greift die Morphologie und Typologie des ehemaligen Altarms auf und übersetzt diese in einen neuen naturnahen Park. Thema ist hier das Wasser und seine Kreisläufe. Hier kommt man direkt bis an das Wasser heran (43.00) und kann es in verschiedenen Situationen erleben. Im Altarm wird das anfallende Regenwasser des neuen Quartiers gesammelt, durch große Filterbeete gereinigt und in das Hafenbecken geleitet. So soll eine Durchströmung des Hafenbeckens initiiert werden und damit die Wasserqualität des Beckens wesentlich verbessert werden. Der Schnellert Park ist naturnah gestaltet. Die großen Schilfgürtel der Filteranlagen wechseln sich mit naturnahen Staudenpflanzungen entlang den sanft zum Wasser abfallenden Hängen ab. In den Hang integrierte Sitzstufen und einzelne Baumgruppen schaffen intimere Aufenthaltssituationen. Steinschüttungen an den Ausläufen des Regenwassers und die Pflanzungen von Schilf und Wasserpflanzen bieten Lebensraum für eine diverse Wasserfauna.

5.2 Das Siegburgerstrasse Quartier

Das Quartier entlang der Siegburger Strasse wird als urbanes Viertel mit Fokus auf städtischen Funktionen und Attraktionen wie Märkten, Restaurants und Quartiersstraßen entwickelt, welches die existierenden Kulturinstitutionen wie die Essigfabrik und die zukünftige Entwicklung der Ellmühle integriert.

ERLÄUTERUNGSBERICHT

5.3 Die Hafentrunde

Eine Serie von Promenaden und urbanen Plätzen verbindet sich entlang des gesamten Hafenbeckens zu einem Loop, der über zwei neue Brücken geschlossen wird und so das gesamte neue Deutzer Hafenviertel zusammenzieht. Die Stadtplätze lassen sich als Ausstülpungen der Promenade in das Viertel ablesen. Sie sind offen und flexibel gestaltet und reagieren auf die sie umgebenden Architekturen und ergänzen deren Funktionen. Sie binden historische Gebäude und Strukturen ein und rahmen sie entsprechend. Sie sind Mobilitätsplatz und Eingang an der Tramhaltestelle Drehbrücke, Marktplatz an der neuen Markthalle, überdachter Stadtplatz am Kopfende des Bassins, Quartiersplatz im Wohngebiet Alfred Schütte Allee und Skate- und Sportplatz im Stadtteilpark. Die Stadtplätze vermitteln zudem durch Rampen und Stufen zwischen den Erschließungsstraßen (47,2 ü.NN) und der Promenade (44,5ü.NN) und dienen als Retentionsraum bei Hochwasser.

5.4 Baumkonzept

Straßen in Nord-Südrichtung dienen als die wichtigen Erschließungsstraßen und sind mit langen Baumreihen und Alleen bepflanzt. Die kleineren Seitenstraßen in Ost-Westrichtung sind durch lockere Baumgruppen bepflanzt. Entlang der Promenade sind einzelne Baumreihen vorgesehen. In den Parks dominieren Solitäre und Baumgruppen.

6. Ein gesundes und nachhaltiges Viertel

Im Deutzer Hafenviertel zu leben wird spürbar anders sein als an jedem anderen Ort. Nicht nur wegen des postindustriellen Charmes, oder der Möglichkeit mit Wasser auf zwei Seiten zu wohnen, sondern vor allem weil die Freiräume mit der Dynamik der Landschaft und den Gebäuden als eine Einheit geplant werden um den Alltag aller Nutzer zu bereichern.

6.1 Mikroklima & Nachhaltigkeit

Der Energieverbrauch von Gebäuden macht etwa 45 % des gesamten Energieverbrauchs unserer Gesellschaft aus. Wird der Energieverbrauch für den Verkehr, welcher hauptsächlich zwischen dem Wohn- und Arbeits-

ort stattfindet mit einberechnet, steigt der Anteil am Gesamtenergieverbrauch auf bis zu 75 %. Durch die Notwendigkeit eines Wandels auf ganzer Ebene reicht es nicht aus nur die Gebäude für sich zu betrachten. Ein größerer Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung kann durch intelligente Planung und innovative Strategien auf der städtischen Ebene erreicht werden. Im neuen Deutzer Hafen wird dies durch eine Optimierung der Tageslichtnutzung, passiver solarer Gewinne, Nutzung von Synergien des Konzepts, Lärm und Windlenkung, Sammlung von Regenwasser, Rückhalte- und Klärgeländen sowie der Gestaltung der Freiräume erreicht. Weiterhin werden ambitionierte Ziele und Vorgaben für die Gebäude entwickelt. Auf Grundlage der Gebäudeentwürfe werden Maßnahmen zur Energieerzeugung auf der gesamten, städtischen Ebene einbezogen und dimensioniert.

Natürliches Licht: der Einfall von natürlichem Licht durch die Fassaden der Gebäude erhöht im Inneren den visuellen Komfort und trägt zu einem gesunden Umfeld für den Nutzer bei. Der Bedarf an elektrischer Energie zur Beleuchtung wird reduziert. Die Kombination der Form und Beschattung jeder Wohnung (mit den wichtigsten Räumen im Süden) gibt den Wohngebäuden Zugang zu mindestens einer Sonnenstunde, selbst an den kürzesten Tagen im Jahr.

Sonneneinfall: das Zusammenspiel verschiedener Höhen von unterschiedlichen Orientierungen und spezielle Einschnitte lassen Solarstrahlung in die Innenhöfe und sorgen für eine warme und windgeschützte Umgebung im Winter. Die Analyse des Einfalls solarer Strahlung auf den Dächern sorgt für ein Verständnis für die mögliche Nutzung für solare Energiegewinnung und hilft so das Konzept der Energieversorgung zu entwickeln. Verteilung und Höhe der Baukörper haben wir in Zusammenarbeit mit dem Büro Transsolar kontinuierlich auf optimale Tageslichtverhältnisse testen lassen. Dies sollte auch im weiteren Prozess zusammen mit Windstudien fortgeführt werden.

Wind: Durch eine Nutzung der Hauptwindrichtung kann frische Luft durch die Gebäude strömen um eine angenehme Luftqualität und gleichzeitig angenehme Außenbedingungen, besonders in den Innenhöfen, zu gewährleisten. Besonders zwei Grundgedanken spielen hierbei eine Rolle: die Gebäudeform mit parallel laufenden Fassaden verhindern einen Tunneleffekt, welcher

besonders im Winter zu unangenehm hohen Windgeschwindigkeiten führen würde. Hohe Gebäude werden mit lokalen Konzepten (beispielsweise Überhänge) Abwinde vor der Bodenhöhe abzulenken. Optimale Nutzung des Rheinwindes kann zusammen mit Bepflanzung und Wasserelemente im öffentlichen Raum zu einer Verhinderung von Hitzeinseln genutzt werden.

Energie: Das Gesamtenergiekonzept des Hafens basiert auf drei grundsätzlichen Synergien: zwischen den Gebäuden, zwischen den Gebäuden und dem Fluss und das Wassernutzungskonzept.

Gebäude: Bürogebäude benötigen durch hohe interne Lasten (beispielsweise Computer, Serverräume, aber auch eine große Belegungsdichte) und gute Hüllen vor allem Kühlenergie. Nur an besonders kalten Tagen kann sich ein Heizbedarf ergeben. Wohngebäude hingegen benötigen vorwiegend Heizenergie. Durch wasserführende Niedertemperatur Heiz- (integriert in den Böden) und Kühlsysteme (in Deckenelementen) in Kombination mit Wärmepumpen kann die Abwärme der Bürogebäude in den Wohngebäuden zum Heizen genutzt werden. Der Hafen kann als Speicher zur Effizienzsteigerung des Systems genutzt werden. Wärmepumpen geben ihre Abwärme an das Wasser ab wenn die Gebäude keinen Heizbedarf haben. Ein ausgewogenes Zusammenspiel zwischen Heiz- und Kühlbedarf hält die Wassertemperatur des Flusses im Gleichgewicht.

Ebenso kann das südliche Becken mit Badestelle zum Austausch der Energie genutzt werden. Die Abwärme der Wärmepumpen wirkt auch hier auf die Wassertemperatur ein und kann so die Nutzungszeit des Beckens verlängern.

6.2 Lärmschutz

Der Lärmschutz ist eines der bestimmenden Parameter für die Gestaltung des Deutzer Hafenvעדels. Die Strategien des Lärmschutzes betreffen alle Maßstäbe, von der Höhenentwicklung der Stadt, zur Formgebung der städtischen Räume bis hin zu den Fassadenmaterialien. Die Büros, in welchen spezieller Lärmschutz für den nötigen auditiven Komfort der Nutzer sorgt, wirken als Barriere zwischen der größten Lärmquelle, Brücke und Bahndamm im Süden, und den Wohngebieten. Gebäudefassaden, die direkt zur Schallquelle ausgerichtet sind, werden mit Doppelfassaden isoliert, in größerer Entfernung zur Lärmquelle sind Prallscheiben und absorbierende flexible Blenden denkbar. In den notwen-

digen Öffnungen zwischen den Baufeldern Richtung Rhein und Bahndamm sollte mit porösen Materialien und gewinkelten Fassadenelementen gearbeitet werden um den Schall zu zerstreuen. So wird verhindert, dass sich der Schall ins Quartier fortpflanzt. An den Öffnungen können angewinkelte Ecken dazu beitragen, dass der Schall zurück nach Außen reflektiert wird statt in das Quartier hinein. Zueinander versetzte Baufelder reduzieren weiter die Verbreitung des Schalls. Bodennahe Funktionen am Park profitieren von Bodenabsorption. Schmale Baukörper von max. 12m Tiefe ermöglicht es, dass Wohnungen an lärmbelasteten Bereichen Richtung Rhein ihre Schlafzimmer Richtung der stillen Innenhofseite ausrichten können.

Wir haben in Zusammenarbeit mit dem Kölner Büro knp.bauphysik die programmatische Mischung und Platzierung im vorgelegten Plan nach oben genannten Gesichtspunkten optimiert.

6.3 Wassermanagement

Es gilt sowohl das Wasser von unten, bei steigenden Rheinpegel und das Wasser von oben bei starken Regenfällen zu managen. Ein Zusammenhang besteht sowohl darin, dass unzureichende Regenwasserrückhaltung Mitverursacher von Hochwasser ist, als auch in der Doppelnutzung von Retentionsflächen wie z.B. die Skateanlage.

Grundsätzlich ist die Rahmenbedingung für die Entwicklung des Deutzer Hafens, dass keine Eindeichung geschieht sondern der Rhein seinen Retentionsraum behält. Die Hochwasserproblematik wird in den Freiräumen gelöst. Bei zunehmenden Pegelstand werden mehr und mehr der terrassierten Freiräume geflutet, bis zuletzt nur noch Gebäude und Straßenraum als Rettungsweg auf 47,2m ü.NN aus dem Wasser ragt. Ab einem 100-jährigen Hochwasser werden die Garagen in den Gebäudesockeln über Überläufe in der Sie umgebenden Terrassen kontrolliert geflutet.

In Zusammenarbeit mit dem Studio Dreiseitl haben wir ein Konzept zur Nutzung und Reinigung des Regenwassers entwickelt, welches eine nachhaltige Wasserwirtschaft mit der Etablierung eines besonderen Parkes zusammenbringt – Der neue Schnellert! Die Morphologie und Typologie des ehemaligen Altarms werden auf-

ERLÄUTERUNGSBERICHT

gegriffen in diesem Park und neu interpretiert. Hierzu wird das im Gebiet anfallende Regenwasser über meist überirdische Rinnen und Mulden gesammelt und in den neu aktivierten, tiefergelegenen (43.00) Altarm geleitet werden. Retentionsfilter reinigen dort das Wasser und leiten es in das Hafenbecken. Das Regenwasser der Ostseite des Hafens wird auf die gleiche Art gesammelt und ebenfalls in einem Filterbecken mit Schliffbepflanzung am östlichen Ende des Hafenbeckens geleitet. Da im westlich vom Hafenbecken gelegenen Siedlungsgebiet ein durchgängiges Gefälle der Erschließungsstraße zum Altarm aufgrund des Höhenunterschieds nicht zu empfehlen ist, soll der nördliche Teil des Gebietes mithilfe eines unterirdischen Regenwasserkanals an den Altarm angeschlossen werden. Der Wasseraustausch kann verstärkt werden indem z.B. an trockenen Tagen mit einer Pumpe Wasser aus dem Hafenbecken entnommen und dem Filterkreislauf hinzugefügt wird.

Durch die gebündelte Einleitung am Kopfende des Hafenbeckens soll eine Durchströmung des Hafenbeckens initiiert werden und so die Wasserqualität des Beckens wesentlich verbessert werden.

Weiterhin soll der Teil des Kopfes des Hafens, in den das gereinigte Wasser eingeleitet wird durch eine Wand (Mauerhöhe bei 43.00) abgetrennt werden. So kann hier ein ganz besonderer Hafenbereich – ein Pool - mit ausreichend sauberem Wasser für Badeaktivitäten entstehen. Das Wasser fließt vom Pool aus über die Trennwand in das tiefer gelegene Hafenbecken. Bei großen anstehenden Regenereignissen entsteht so ein wahrnehmbarer Wasserkreislauf von den Straßen zum Altarm mit den Filterbeeten in den Pool und in das Hafenbecken.

Neben der Schaffung eines nachhaltigen und sichtbaren Wasserkreislaufes werden so zwei äußerst attraktive Freiräume mit unterschiedlicher Qualität geschaffen. Ein naturnaher, grüner Altarm und ein Pool mit großer Treppe und direkter Sicht über das Hafenbecken zum Dom.

6.4 Biodiversität

Das Thema der vielfältigen Flora und Fauna und die Schaffung einer hohen Biodiversität zieht sich durch die gesamte Planung. Diverse Freiräume in unterschiedlichen Maßstäben und Bepflanzungsintensitäten wie -qualitäten schaffen neue Verbindungsräume zwischen

Rhein, Poller Wiesen und Hafenpromenade und lassen verschiedene mikroklimatische Räume entstehen. Naturnahe Pflanzungen, lokale Baumarten, integrierte Wasserkreisläufe und Regenwassermanagement unterstreichen die natürlichen Dynamiken und schaffen vielfältige Lebensräume. Der neue Schnellert schafft durch sein künstliches Feuchtbiotop einen vielfältigen Lebensraum für Frösche und Kriechtiere. Durch den nahezu niveaufreien Übergang des neuen Schnellerts in das Südliche Hafenbecken wird ein zusammenhängendes Netzwerk an Lebensräumen geschaffen.

7. Ein integrierter Teil Kölns

Der Deutzer Hafen wird im hohen Maße ein sowohl in die Städtischen Grünräume und Verkehrsräume eingebundenes Quartier, mit neuen Qualitäten als Bereicherung für ganz Köln.

7.1 Die Brücken

Die historische Drehbrücke wird komplett für den motorisierten Verkehr gesperrt und trägt so dazu bei, dass die Alfred-Schütte Allé zu ihrer ursprünglichen Funktion als Flaniermeile zurückfindet.

Eine neue Fahrrad- und Fußgängerbrücke in direkter Verlängerung der „Kölner Ringe“ verbindet neues Quartier und bestehende Ellmühle mit der Innenstadt und die beiden Rheinseiten dichter zusammen. In Verlängerung dieser neuen Fahrradbrücke schlagen wir eine auch für Autos befahrbare Brücke auf flutsicherem Niveau von 47,2m.ü.NN vor. Darüber hinaus zur optimalen Erreichbarkeit des ÖPNV eine schmale Fußgängerbrücke über das Hafenbecken direkt an der Haltestelle Poller Kirchweg und dem zukünftigen Nahversorgungszentrum. Die bestehende Verbindung zum inneren Grüngürtel über die Südbrücke ist unzulänglich und bedarf einer Verbreiterung. Sie wird mit einer barrierefreien Rampe versehen.

7.2 Fuß- und Radwegenetz

Das Fuß- und Radwegenetz des Hafenvedels besteht aus drei Hauptelementen. Erstens einen Promenadenring um den Hafen, die alle wichtigen Funktionen und Freiräume verbindet und das grandiose Hafenbecken

für die gesamte Bevölkerung erschließt. Zweitens drei Fahrrad-(schnell)-Straßen die den Deutzer Hafen mit den umliegenden Stadtteilen und diese miteinander verbindet – einen von Deutz nach Poll entlang der Alfred-Schütte-Allé, einen quer über die neuen Brücken von den Kölner Ringen zur Siegburger Straße und von dort nach Deutz und Poll, und einen von der Südbrücke entlang des Bahndamms nach Kalk. Drittens ein engmaschiges Netz aus lokalen Wegen und Straßen, sodass jedes Gebäude einfach zu Fuß und mit dem Fahrrad zu erreichen ist. Zusätzlich zu Fahrradschuppen u.ä. in den Innenhöfen ist auch im Straßenraum eine hohe Zahl an Fahrradparkplätzen für Besucher und Kurzzeitparken geplant.

7.3 ÖPNV

Das Vorhandensein von drei Straßenbahnhaltestellen in unmittelbarer Nähe des Projektgebiets ist eine gute Grundlage zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität und dem Erreichen des Ideals einer „5 Minuten Stadt“ in dem der ÖPNV von jedem Punkt in 5 Minuten erreichbar ist. Die Buslinie 159 könnte um eine Station verlängert mit Haltestelle Südbrücke, oder über die Straße am Schnellert umgelegt werden. Zusätzlich ist die Möglichkeit einer zukünftigen S-Bahn-Haltestelle in die Planung mit aufgenommen, sowie denkbare Haltestellen für einen Wasserbus an der Drehbrücke und am Marktplatz nahe der Haltestelle Poller Kirchweg.

In unmittelbarer Nähe der Knotenpunkte von ÖPNV und Wegenetzen entstehen effiziente Mobilitäts-Hubs als intermodale Knotenpunkte zwischen ÖPNV, Leihrädern und Carsharing, mit Servicefunktionen wie Reparatur und Ladestationen für elektrische Transportmittel.

7.4 MIV

Durch die Schließung der Drehbrücke wird sämtlicher Durchfahrtsverkehr über Siegburger Straße und die Straße am Schnellert geführt, beide werden zu grünen Stadtboulevards ausgebaut. Die weitere Verteilung geschieht über Die Quartiersstraßen Poller Kirchweg und eine neue Straße durch das Quartier auf der Halbinsel. Hier entsteht durch eine neue Autobrücke an der Ellmühle die Möglichkeit der Zirkulation. Die Brücke ist als west-ost gehende Einbahnstraße geplant, um sie schmal zu halten und um Durchfahrtsverkehr über die Halbinsel zu verhindern. Die Quartierstraße auf der

Halbinsel sowie die Einbahnstraße entlang der Ellmühle werden als Verkehrsberuhigte Shared-Space Bereiche gestaltet. Parkplätze im Straßenraum sind Kurzzeitparken sowie Carsharingmodellen und Elektroautos vorbehalten. In den grünen Seitengassen zwischen den Baufeldern sind Tiefgaragenrampen und stellenweise Parkplätze platziert, sie sind jedoch hauptsächlich Fußgängern vorenthalten und dienen als „Pocket Parks“ und Anwohnertreffpunkt.

7.5 Parkplätze

Ausgehend von den vorgegebenen Normen von 1 Parkplatz pr. 50 m² Dienstleistung und 0,7 Parkplätzen / Wohnung zzgl. Besucherparkplätzen ergibt sich bei einer Bebauung 460.000m² und einer Nutzungsverteilung von 57,2 % Wohnen, 37% Dienstleistung und Einzelhandel, sowie ca. 6% sonstige Funktionen (Kindergärten, Hotels, Kultur..) ein Parkplatzbedarf von ca. 5380 Parkplätzen.

Dies wird durch vier strategisch platzierte Parkhäuser mit 1130 P-Plätzen, Tiefgaragen mit 3700 P-Plätzen sowie 10% oberirdisch platzierten P-Plätzen gelöst. Die Tiefgaragen befinden sich in den Sockeln der Blockbebauung, auf selber Ebene wie die Hafenpromenade von 44,5 m.ü.NN. Im Flutsicheren Annex befindet sich die Tiefgarage unterhalb der Straßenebene. Oberirdische Parkplätze sind im Wechsel mit der Baumbepflanzung und Fahrradparkplätzen entlang der Straßen und in Seitengassen platziert.

Wir sehen diese Parkplatzzahlen vor dem Hintergrund der angestrebten Reduktion des MIV in Köln und der außerordentlich guten Anbindung und Lage des Deutzer Hafens als zu hoch an. Auch vor diesem Hintergrund empfiehlt sich die gemischte Verteilung der Parkplätze. Ebenerdige Parkplätze sind einfach zu reduzieren; Parkhäuser sollten mit ausreichender Geschosshöhe gebaut werden um eine Umnutzung zu ermöglichen. Auch die (zum Hafen ebenerdigen) Tiefgaragen haben Potential für alternative Nutzungen wie Fahrradwerkstatt und –Parkplätze, Crossfitraum u.ä., dieses muss jedoch mit dem Hochwasserschutz und unter Beibehaltung des Retentionsraumes geschehen.

ERLÄUTERUNGSBERICHT

8. Die lokale Stadt

Es ist das gemeinsame Ziel den Deutzer Hafen als ein neues Quartier mit Alleinstellungsmerkmal in Köln zu entwickeln und damit zwischen Deutz und Poll einen neuen Ankerpunkt an der rechten Rheinseite zu schaffen.

Die Entwicklung des Deutzer Hafens geschieht nicht als Tabula Rasa, sondern nimmt seinen Anfang in den bestehenden Anlagen, Atmosphären und Qualitäten des Hafens. Bestandsgebäude werden umgenutzt wo dies Sinn macht und werden zu „Erzählern“ und Vermittlern zwischen Gestern und Morgen. Bestehende Spuren der Industriekultur wie Kräne und Schienen werden Teil neuer Plätze und Freiräume und dienen als Identitätsstifter und Orientierungspunkte. In den Details der Freiraumgestaltung und den Fassaden setzt sich auch die Materialität der Industriellen Vergangenheit fort.

8.1 Architektur und Stadtbild

„Das Ideal des Deutzers ist Deutz“, wurde im zweiten Workshop von einem Anwohner unterstrichen. Dies haben wir uns zu Herzen genommen und die neue „Deutzer Hafen Bocktypologie“ als Kombination aus einer typischen gemischten Deutzer Blockrandbebauung und der markanten Ellmühle entwickelt. Das kleinteilige Wohnen trifft auf die rechtwinklige Industriearchitektur, private grüne Innenhöfe auf Punktbauten im Siloformat.

Wenn man sich die Ellmühle näher anschaut, bemerkt man die Kombination vieler Elemente zu einem Ganzen. Mit verschiedenen Materialien von dunkelrotem Backstein bis hellen Fliesen, verschiedenen Typologien und Dachformen, sowie einem besonders detailliertem Erdgeschoss mit Laderampen usw. Die Blocks des Hafenveedels kombinieren ebenso verschiedene Typologien in einem Baufeld. Jeder Block hat eine Öffnung um Blickbezug zu den Qualitäten der öffentlichen Freiräume herzustellen, Höhenversprünge sorgen für Abwechslung und Optimierung der Sonnenstunden. Darüber hinaus schlagen wir vor mit einer ähnlichen Farbpalette zu arbeiten, so dass die höheren Gebäude eines Blocks in einem hellen Ton ähnlich dem neueren Teil der Ellmühle, und die niedrigeren Gebäude im Dunkelrot der alten Ellmühle errichtet werden.

Aus Richtung Innenstadt oder vom Rheinauhafen aus gesehen wird man weiterhin zuerst die Mühle mit dem

Aurora-Logo bemerken. Der Bereich auf der Halbinsel vor der Ellmühle wird von höherer Bebauung freigehalten. Die Ellmühle treppt von dem neueren, weißen Teil auf einen niedrigeren Teil in Backstein ab. Richtet man den Blick weiter rheinaufwärts, setzt sich die dichte Bebauung auf ähnlicher Höhe wie der niedrige Teil der Ellmühle fort. Die etwas niedrigere Bebauung auf der Halbinsel verschwindet fast hinter der dichten Baumreihe der Alfred-Schütte-Allé, sodass die Bebauung der Ostseite des Hafenbeckens in Verlängerung der Ellmühle die Skyline bestimmt. Hier wird die Bebauung unter der Hochhausgrenze punktuell mit siloförmigen Bauten unterbrochen, die mit Höhen um die 50m an die Höhe der Ellmühlen-Silos anschließt. Höchster Punkt der Neubauten befindet sich am Kopfende des Hafens als Teil eines Sonderbaus. Sein hellgoldener Ton führt das Gelb der zwei Ellmühlensilos fort. Das Quartier schließt ab mit einer generellen Vergrößerung der Gebäudehöhen Richtung Bahndamm auf 8-11 Geschosse, als Spiegelung der hohen Bebauung der Ellmühle am Anfang des Quartiers.

8.2 Grüne Quartiere und Maßstäblichkeit

Das Deutzer Hafenveedel ist ein Ort für den besonderen Alltag. Durch eine präzise Planung von Licht und Windverhältnissen wird die Umgebung zu einem natürlichen Teil des Alltagslebens. Gut proportionierte Baukörper und hohe Ansprüche an die Freiraumgestaltung und Bufferzonen schafft eine Stadt für das Miteinander von Menschen.

Zu den Quartierstraßen senken sich die Gebäudehöhen erheblich ab auf 5-6 Etagen, um schmale und gemütliche Quartierstraßen bei ausreichender Sonneneinstrahlung zu gewährleisten. Entlang der Gebäudefassaden ist ein 0,5m breiter Streifen als Bufferzone reserviert, um genügend Privatsphäre zwischen nicht-öffentlichen Erdgeschossfunktionen und dem Straßenraum zu schaffen. Dieser kann begrünt oder mit Stadtmobiliar ausgestattet werden. In Teilen sind diese Bufferzonen als mit Schilf bewachsenen Regenrückhalterinnen geplant. Erdgeschosswohnungen werden als Hochparterre 1m dem Straßenraum enthoben. So ergibt sich im Wechsel mit Öffentlichen Erdgeschossfunktionen mit höherer Deckenhöhe eine durchgehende Geschossdecke des 1. OG von 4m über dem Straßenniveau.

Die öffentlichen Freiräume ordnen sich nach einer klaren Hierarchie. Das unterste Niveau sind die Nachbar-

schaftsplätze in den grünen Gassen und an den Verbreiterungen des Straßenraums, wo die Quartiersstraße verspringt. Hier treffen sich Nachbarn zu einer Partie Boule oder einem Straßenfest. Das nächste Niveau sind die Quartiersplätze mit kleineren öffentlichen Funktionen wie Kiosk, Spielplätzen, Recyclingstation usw. Drittens die grünen Parks und der Marktplatz, hier trifft sich das ganze Hafenviertel. Am öffentlichsten dann die Hafenspazierpromenade und Allee mit Pollerwiesen, wo sich ganz Köln über den Weg läuft.

Jedes Baufeld mit Ausnahme des Annexbereichs hat Aussicht auf entweder Hafen oder Rhein, und grenzt mit mindestens einer Seite an einen besonderen Freiraum, so dass eine klare und vielfältige Adressbildung stattfindet. Jedes Baufeld kann durch seine Lage eindeutig beschrieben werden; z.B.: „zwischen Quartierplatz und Allee“ (Baufeld D6), „an der Ecke Hafenspazierpromenade/Markthalle“ (Baufeld B2) usw. Der Annexbereich bekommt als eigene Qualität einen inneren zusammenhängenden Park, der die drei Wohnblocks verbindet. So trägt der Masterplan auf mehreren Ebenen zur Identitätsstiftung bei. Das Bewahren von Industriellerem Erbe macht auf die Geschichte des Ortes aufmerksam, das Aufteilen des Deutzer Hafens in Quartiere gibt die Zugehörigkeit zu einem Viertel. Die Diversität der Adressen („zwischen Quartierplatz und Allee“..) sorgt schließlich für die Identifikation der zukünftigen Nutzer mit ihrer näheren Umgebung, wodurch aktive Einbringung in das Quartiersleben gefördert wird.

02
**Diener + Diener (Basel/Berlin)
mit
Vogt Landschaftsarchitekten (Zürich)**

PLANUNTERLAGEN

Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen Köln



Ansicht Rheins

Aurora Höfe, Janus Pier und Poller Tor

Das Nebeneinander des Industriegebiets und des Landschaftsschutzgebiets Poller Wiesen prägen den Deutzer Hafen. Diese stadt- und landschaftsräumliche Figur soll auch in dem Prozess einer allmählichen Urbanisierung des Hafengebiets als eine Konstante bewahrt und gestalterisch sorgfältig entwickelt werden.

Der Entwurf betont diese beiden Identitäten, die stadträumlich-industrielle und die landschaftsräumliche und setzt sie bewusst in eine dialektische Beziehung. Hiermit entstehen drei städtebauliche Choreografien von Bauten, Freiräumen und Anlagen, die in unterschiedliche Beziehungen zum Deutzer Hafen treten.

Das städtebauliche Leitbild für das Gebiet zwischen Hafenbecken und der Siegburger Straße/Poller Kirchweg wird in den vorhandenen Strukturen vor Ort gefunden und setzt sich durch eine analoge Weiterführung in Maßstab sowie in der Komposition der Eilmühlensanlage fort.

Somit entsteht eine Abfolge von drei durchlässigen Blockrandbebauungen, die aus unterschiedlichen Einzelblocknummern zusammengesetzt sind. Sie variieren in Höhe und in Größe und artikulieren mit sechs neuen Hochhäusern zusammen mit den bestehenden Hochpunkten der Mühle ein prägnantes Stadtprofil. Durchwegungen, Passagen und Plätze unter den Hochhäusern sorgen für eine transparente und leichte Atmosphäre innerhalb der neuen AURORA HÖFE.

Die Bebauung der Mole, der JANUS PIER entfaltet ein neues Stadtquartier, dessen Außenräume von der Beziehung zum Hafenbecken und den außerordentlichen Sichtbeziehungen zu den Poller Wiesen und zum Rhein geprägt sein werden. Lange, schmale Zeilenbauten in wechselläufigen, nicht parallelen Ost-West Richtungen liegend, bilden zusammen ein großes Raumgefüge in Bewegung.

Wie eine Art Reißverschluss verteilen sich V-förmige Landschaftsräume über das Gelände, die gegen Westen Teil des Parks sind und gegen Osten Höfe und Plätze kommen. Die dadurch entstehenden Freiräume, ob grüner Park oder mineralischer Platz, sind für die Bewohner wie eine Fortsetzung der Wohnungen in große „Außenwohnräume“.

Ein weiteres Merkmal für die Siedlung könnte eine bewusste Farbhaltung sein, die die Prinzipien der städtebaulichen und architektonischen Komposition artikuliert, beispielsweise könnten alle zum Park ausgerichteten Fassaden in weissen Farbtönen gestrichen werden, während die dem Platz zugewandten Fassaden in verschiedenen Tönen innerhalb einer festgelegten Farbpalette gestaltet werden könnten. Die Kalkante bekommt eine ganz neue Bedeutung und Funktion. Sie wird zu einer lebendigen Straße ausgebildet, die neben der hochwassergeschützten Erschließung (HQ 200), auch an andere Funktionen wie Gewerbe, Läden und Dienstleistungen kleinerer Art in den Erdgeschossen anknüpft.

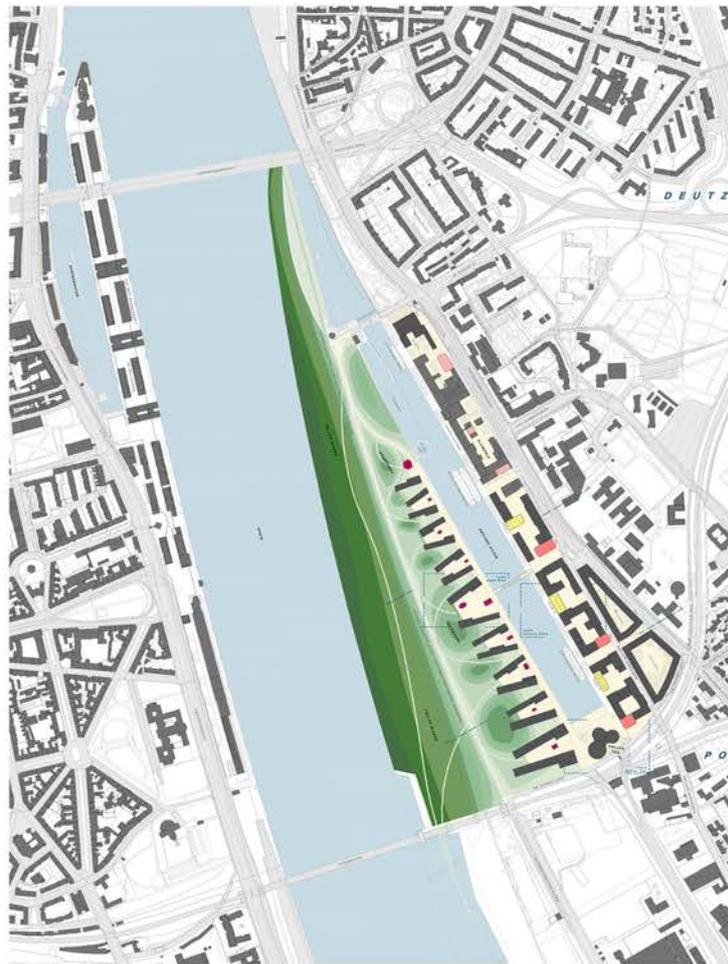
Auf der heutigen Kalkante (unter HQ 200) wird ein drei Meter breiter Fußgängerbereich erhalten, die eigentliche Promenade liegt drei Meter über diesem Niveau und wird in wechselläufigen Rhythmen zwischen Grünräumen und Plätzen eine Vielfalt von Aufenthaltsqualitäten eröffnen. Die Plätze erhalten kleine freistehende Pavillons als urbanes Angebot. Diese können konstruktiv, funktional und ökonomisch gänzlich unabhängig von den Zeilenbauten errichtet und betrieben werden und wären ausserdem ein Angebot für traditionelle Dienstleistungen, kleine Ladetokale, Ateliers, soziale und kulturelle Einrichtungen.

Die Form dieser ein- oder zweigeschossigen Pavillons kann autonom je nach Bedarf und Nutzung der Plätze gestaltet werden. Es wäre darüber hinaus möglich, Bereiche mit mobilen experimentellen Bauten zur Verfügung zu stellen, zum Beispiel Container oder Zelte. Die Bauwerke werden Ausdruck einer sozialen und kulturellen Vielfalt, die durch das Programm von Wohnungen für verschiedene Gruppen von Menschen angelegt wird.

Das Wiesenquartier, dessen Außenräume von der Beziehung zum Hafenbecken und den außerordentlichen Sichtbeziehungen zu den Poller Wiesen und zum Rhein geprägt ist, wird soweit wie städtebaulich verträglich in einer Folge von lüftungsfördernden Riegeln angelegt. Die Gebäudkörper können in verschiedenen Konstellationen gedacht werden, um die gesetzlich geforderten Vorgaben zu erreichen. Dabei werden die Aufenthaltsräume der Wohnhäuser grundsätzlich an den lüftungsgewandten Fassadenseiten angeordnet, so dass die Gebäudetypen ein „Durchströmen“ der Wohnungen ermöglichen. Die lüftungsfördernden Fassadenseiten sind speziell zu gliedern und zu materialisieren, um eine maximale Schallabsorption zu erzielen und den Lärmbeitrag in die lüftungsgewandten Fassadenseiten zu reduzieren. Werden im südlichen Teil des Wiesenquartiers zukünftig Wohnbebauungen erforderlich ist auch eine vollständig geschlossene Riegelbildung durch die einseitige Verengung oder Schließung der Wohnhöfe denkbar - siehe Konzeptskizze 1 unten.

Das POLLER TOR nimmt den zentralen Punkt des Hafenbeckens ein und bringt seine Stellung durch eine einfache, aber markante Gestalt zum Ausdruck, die ihm eine besondere Ausstrahlung verleiht. Als Bindeglied zwischen den Bebauungen der Aurora Höfe und des Janus Piers - und gleichzeitig als Vermittler zum benachbarten Stadtteil Poll, soll die Architektur in ihrer Form und Funktion eine gewisse Geschmeidigkeit anbieten.

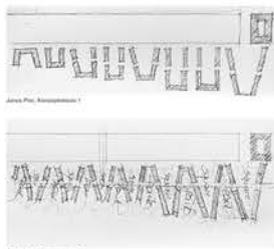
Zwischen dem Janus Quartier und den Poller Wiesen entsteht ein neuer Parkteil, der den zusätzlichen Nutzungsdruck aufnimmt, die Nebeneinander von Fluss- und Stadtraum thematisiert und neben zahlreichen Spiel- und Erholungsfunktionen auch Aufgaben im Hochwasserschutz übernimmt. Die Erweiterung der Poller Wiesen macht den geschützten und baumbestandenen Damm der Alfred-Schütte-Allee von einem Grenzelement zum Rückgrat des neuen Grünraums. Gegenüber der Eilmühle kommt der neue Parkteil bis an das Hafenbecken heran. Das Freiraumsystem wird ergänzt durch eine grosszügige Hafenspromenade, Plätze, Höfe und nutzbare Strassenräume. Strassen und Durchwegungen für den Langsamverkehr verknüpfen das neue Quartier mit dem restlichen Stadtkörper.



Lageplan 1:2500



Lage im Stadtgebiet



Janus Pier, Raumkonzeption 1

Janus Pier, Raumkonzeption 2



Janus Pier, Raumkonzeption 3



Janus Pier, Raumkonzeption 4

Thematische Karten



(1) Freiraumkonzept: Der Freiraum wird durch verschiedene Figuren und Elemente gegliedert, um unterschiedliche Qualitäten für eine urbane Identität des Deutzer Hafens zu schaffen. Die Poller Wiesen finden östlich der Alfred-Schütte-Allee eine Erweiterung als Volkspark, der sich zwischen die Baukörper und im nördlichen Bereich bis an die Hafendämme ausdehnt. Erholung, Spiel und Sport finden hier statt. Vertiefungen strukturieren den Park und schaffen zugleich Retentionsvolumen. Drei Plätze dienen dem Aufenthalt und der Adressbildung. Der am nördlichen Ende gelegene Drehrückplatz ist das Entree zu Hafenecken und Volkspark an der alten Drehrücke. Der zentrale Deutzer Hafenplatz ist Quartiersplatz und Begegnungsort. Hier landet die hafenanquende Fußgängerbrücke, die perspektivisch als eine den Rhein überführende Erweiterung bis in die Kölner Innenstadt geleiten könnte. Der Poller Torplatz schließt sich um das neue Poller Tor und ist nachbarschaftlicher Verbindungspunkt zwischen der Janus Pier und den Aurora Höfen. Die Aurora Höfe der östlichen Hafenseite und die Janus Höfe der westlichen Seite sind primär mineralisch gehalten und werden mit vegetativen Elementen in der Tradition alter Kölner Schmuckplätze (Ebertplatz, Rathenauplatz, Frisenplatz u.a.), jedoch zeitgenössisch und den Anforderungen unter Berücksichtigung des Charakters des jeweiligen Hofes (Spiel, Aufenthalt etc.) entsprechend, gestaltet. Die Bewohner finden hier Raum für Begegnung und Austausch im Freien. Außensitzplätze angrenzender gastronomischer Einrichtungen ergänzen das Angebot. Die Wohnhöfe im östlichen Annes-Bereich sind vorwiegend vegetativ gehalten. Grasszügige Rasenflächen und Obstbäume prägen das Bild. Wege kreuzen die Höfe. Das Hafenecken wird dreiseitig von der umlaufenden Hafenpromenade eingefasst, die auf unterer Ebene dem Langsamverkehr vorbehalten ist und von der Gartenschiffe, Bäderplätze und weitere Anlagenteile erreichbar sind.

(2) Erschließungsstruktur: Eine Vernetzung des Deutzer Hafens erfolgt künftig in erster Linie durch eine Vielzahl von öffentlichen Darstellungen und Verbindungen, die sowohl Radfahren und Fußgängern die Wege verkürzen, als auch eine hochwassersichere (Not-) Erschließung des Gebietes mit Autos und Lieferwagen ermöglichen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs wird reduziert und zurückhaltend geplant um der landschaftlichen Aufenthaltsqualität eine hohe Priorität zu geben. Demzufolge wird die Alfred-Schütte-Allee für den öffentlichen, motorisierten Verkehr stillgelegt. Entlang des Kais der neuen Janus Pier Bebauung kann mit allen Fahrzeugen gefahren werden. Die (motorisierte) Erschließung und das Parkieren erfolgt über in den Gebäuden liegende Rampen und die Tiefgaragenebene, die sich über die gesamte Bebauung erstreckt und jeweils direkte Zugänge zu den einzelnen Gebäuden ermöglicht. Auch wird eine Verbindung mit der denkmalgeschützten Drehrücke im Norden am Ende der Pier vorgeschlagen.

(3) Höhenstufenplan: Das Hochwasser ist Teil des Flussraums und die unterschiedlichen Überflutungszustände sind Bestandteil der Dynamik des landschaftlichen Freiraums. Die Freiräume und insbesondere der neue Parkteil, der durch die Erweiterungen der Poller Wiesen entsteht, werden überflutet. Zusätzlich können alle Tiefgaragen geflutet werden, während die Erschließung der neuen Gebäude über dem Niveau vom HQ 200 erfolgt.

PLANUNTERLAGEN

Städtebauliches Konzept



Wiesenquartier und Volkspark Poller Wiesen



Blick von der Alfred-Schüttle-Allee in den Volkspark

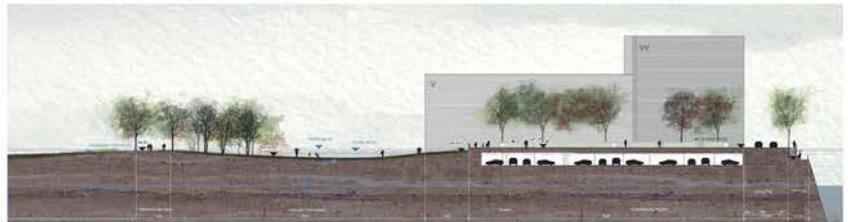
Der Janus Pier

Eine eindeutige Bebauungsform entlang der Poller Wiesen hat es nie gegeben. Hier müsste die Rekonstruktion eines städtisch-industriellen Raums notwendigerweise als eine Fiktion entstehen.

Vorgeschlagen wird vielmehr eine Bebauung, welche die besondere landschaftsräumliche Lage in Szene setzt. Während die genannten Zeilenbauten noch den gewohnten Begriffen des Städtebaus der 1920er Jahre, wie die von Bruno Taut oder Otto Rudolf Salvisberg entspricht, führt die Setzung der Zeilen und deren einzelner Gebäude zu einer räumli-

chen Spannung in der sich die Architektur und die Stadt gegenüberstehen.

Damit zeigt die Bebauung auf der Janus Pier ein Doppelgesicht, vorwärts und rückwärts blickend, zur Stadt und zur Landschaft sehend, gleichzeitig die Gesellschaft erhaltend und die landschaftliche Weite genießend. Sie tritt wie eine Versammlung von Häusern auf, die durch ihr Ordnungsprinzip und ihre Architektur außerräumliche „Bühnen“ für die Bewohner inszeniert - eine einheitliche, gesetzte Form zum weiten Flussraum hin und eine vielfältige, urbane Gestalt zum Hafenecken und zur Stadt hin.



Querschnitt A-A 1:250



Situation 1:500



Bruno Taut, Berlin 1928



Richard Alexander Society, Kongo 1908



New Place, Drogen



Stadtpark, Bonn

PLANUNTERLAGEN

Mühlenquartier, Plaza und Hafenbecken



Blick vom Janus Pier auf das Mühlenquartier

Die Aurora Höfe

Das Gelände entlang der Hafensperrmauer wird von drei unterhalb der Hochpunkte gesetzten Plazas geprägt. An diesen Stellen sind visuelle und räumliche Querverbindungen zwischen der Siegburgerstrasse bis zur Hafensperrmauer besonders erlebbar. Schöne, offene und monumentale Süderhallen betonen die Plazas mit einem öffentlichen Charakter und laden zum Aufenthalt auf großen landschaftlichen Treppen gegen Südwesten ein.

In dem Quartier bleibt die Präsenz der Eltmühle bestimmend. Die Aurorahöfe fügen sich aus unterschiedlichen Volumen mit variierenden Maßstäben zusammen. Es sind Gebäudegruppen mit Höfen für Wohnen, Gewerbe und Büros, jede mit einer eigenen Identität und dennoch sind sie verwandt.



Querschnitt B-B 1:250



Situation 1:500



Blick von der Aurora Höfe in die Süderhalle



English Square, Bedford Square, London

Kopfbau am Wasser und Uferpromenade



Blick vom Jansz Pier auf das Poller Tor

Das Poller Tor

Die Kopfbebauung des Hafenbeckens ist im besten Fall eine signifikante Gebäudestruktur, die identitätsstiftende Nutzungen beherbergt. Der architektonische Ausdruck der Gebäude, eine Gruppe von siloartigen Volumina, ist Ausdruck dieser Idee. Soziale und kulturelle Funktionen wie sportliche Aktivitäten, Gastronomie, musische Tätigkeiten sowie Lehrereinrichtungen können sich in diesen flexiblen und generösen Strukturen je nach Bedarf entwickeln.

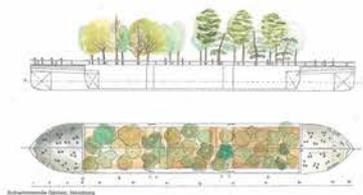
Das Poller Tor bildet eine physische Beziehung mit dem gleich südlich der Bahntrasse beginnenden Stadtteil Poll. Die Viadukta, die bisher nur als funktionale Verbindungen erlebt wurden, gestalten sich als ein wichtiges städtebauliches Element und eröffnen die Möglichkeit einer Entwicklung der Gewerbe- und Industriegebiete südlich der Trasse.



Längsschnitt C-C 1:800



Situation 1:1000



Querschnitts-Schnitt, West-Ost



Querschnitts-Schnitt, West-Ost



Stütz im Wasser, Erde, Kreative



2014 Portugal, Lixo Da Barril, São Paulo 1011-18

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Aurora Höfe, Janus-Pier und Poller Tor

Das Nebeneinander des Industriegebiets und des Landschaftsschutzgebiets Poller Wiesen prägen den Deutzer Hafen. Diese stadt- und landschaftsräumliche Figur soll auch in dem Prozess einer allmählichen Urbanisierung des Hafengebiets als eine Konstante bewahrt und gestalterisch sorgfältig entwickelt werden.

Der Entwurf betont diese beiden Identitäten, die stadträumlich-industrielle und die landschaftsräumliche und setzt sie bewusst in eine dialektische Beziehung. Hiermit entstehen drei städtebauliche Choreografien von Bauten, Freiräumen und Anlagen, die in unterschiedliche Beziehungen zum Deutzer Hafen treten.

Das städtebauliche Leitbild für das Gebiet zwischen Hafenbecken und der Siegburger Straße/Poller Kirchweg wird in den vorhandenen Strukturen vor Ort gefunden und setzt sich durch eine analoge Weiterführung in Maßstab sowie in der Komposition der Ellmühlenanlage fort.

Somit entsteht eine Abfolge von drei durchlässigen Blockrandbebauungen, die aus unterschiedlichen Einzelvolumen zusammengefügt sind. Sie variieren in Höhe und in Größe und artikulieren mit sechs neuen Hochhäusern zusammen mit den bestehenden Hochpunkten der Mühle ein prägnantes Stadtprofil. Durchwegungen, Passagen und Plazas unter den Hochhäusern sorgen für eine transparente und leichte Atmosphäre innerhalb der neuen AURORA HÖFE.

Die Bebauung der Mole, die JANUS-PIER entfaltet ein neues Stadtquartier, dessen Außenräume von der Beziehung zum Hafenbecken und den außerordentlichen Sichtbezügen zu den Poller Wiesen und zum Rhein geprägt sein werden. Lange, schmale Zeilenbauten in wechselnden, nicht parallelen Ost-West Richtungen liegend, bilden zusammen ein großes Raumgefüge in Bewegung.

Wie eine Art Reißverschluss verteilen sich V-förmige Landschaftsräume über das Gelände, die gegen Westen Teil des Parks sind und gegen Osten Höfe und Plätze formen.

Die dadurch entstehenden Freiräume, ob grüner Park oder mineralisch Platz, sind für die Bewohner wie eine

Fortsetzung der Wohnungen in große „Außenwohnräume“.

Ein weiteres Merkmal für die Siedlung könnte eine bewusste Farbhaltung sein, die die Prinzipien der städtebaulichen und architektonischen Komposition artikuliert, beispielsweise könnten alle zum Park ausgerichteten Fassaden in weissen Farbtönen gestrichen werden, während die dem Platz zugewandten Fassaden in variierenden Tönen innerhalb einer festgelegten Farbpalette gestaltet werden könnten.

Die Kaikante bekommt eine ganz neue Bedeutung und Funktion. Sie wird zu einer lebendigen Straße ausgebildet, die außer der Wohnanlage als (Notfall-) Erschließung zu dienen, auch an andere Funktionen wie Gewerbe, Läden und Dienstleistungen kleinerer Art in den Erdgeschossen anknüpft. Noch wird ein drei Meter breite Fußgängerbereich auf dem heutigen Bestandsniveau unter HQ 200 erhalten; die eigentliche „Meile“ verschiebt sich aber um 2,8 Meter nach oben und wird in wechselnde Rhythmen zwischen Grünraum und Plätzen eine Vielfalt von Aufenthaltsqualitäten eröffnen.

Die Plätze erhalten kleine freistehende Pavillons als urbanes Angebot. Die niedrige Gebäude, die konstruktiv, funktional und ökonomisch gänzlich unabhängig von den Zeilenbauten errichtet und betrieben werden könnten, wären ausserdem ein Angebot für traditionelle Dienstleistungen, kleine Ladenlokale, Ateliers für Gewerbe, soziale Einrichtungen und kulturelle Produktionen.

Die Form dieser ein- oder zweigeschossigen Pavillons ist frei und können sich ganz unterschiedlich und je nach Platzart gestalten. Es wäre darüber hinaus möglich, für einen festgelegten Zeitraum ein Feld zur Verfügung zu stellen, um dort vorgefertigte, experimentelle Räume aufzustellen - sei es in der Art von Containern oder von Zelten. Die Bauwerke werden somit Ausdruck einer sozialen und kulturellen Vielfalt, die durch das Programm von Wohnungen für verschiedene Gruppen von Menschen angelegt wird.

Das POLLER TOR, nimmt den zentralen Punkt des Hafenbeckens ein und bringt seine Stellung durch eine einfache, aber markante Gestalt zum Ausdruck, die ihm in der Umgebung eine besondere Ausstrahlung verleiht. Als Bindeglied zwischen den Bebauungen der Aurora

Höfe und der Siedlung Poller Wiesen - und gleichzeitig als Vermittler zur Nachbarschaft Poll - soll die Architektur in ihrer Form und Funktion eine gewisse Geschmeidigkeit anbieten.

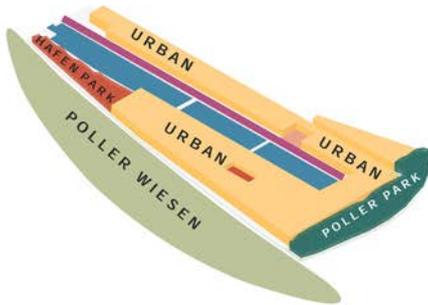
Zwischen dem Janusquartier und den Poller Wiesen entsteht ein neuer Parkteil, der den zusätzlichen Nutzungsdruck aufnimmt, das Nebeneinander von Fluss- und Stadtraum thematisiert und neben zahlreichen Spiel- und Erholungsfunktionen auch Aufgaben im Hochwasserschutz übernimmt. Die Erweiterung der Poller Wiesen macht den geschützten und baumbestandenen Damm der Alfred-Schütte-Allee von einem Grenzelement zum Rückgrat des neuen Grünraums. Gegenüber der Ellmühle kommt der neue Parkteil bis an das Hafenbecken heran. Das Freiraumsystem wird ergänzt durch eine grosszügige Hafenspromeade, Plätze, Höfe und nutzbare Strassenräume. Strassen und Durchwegungen für den Langsamverkehr verknüpfen das neue Quartier mit dem restlichen Stadtkörper.

03

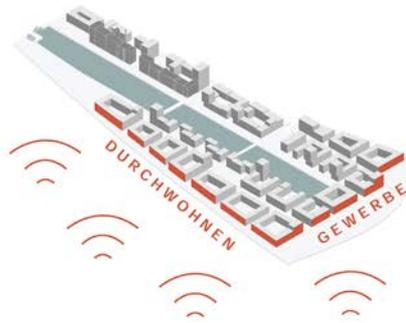
**Lorenzen Architekten (Kopenhagen/Berlin)
mit
becht aps landscape architecture
(Kopenhagen)**

PLANUNTERLAGEN

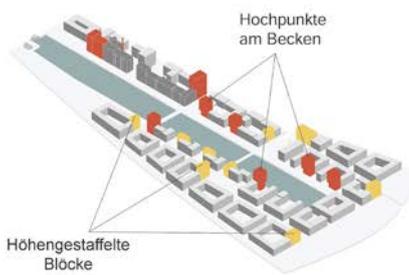
STADT UND FREIRAUM



SCHALL



NEUTRALES + HÖHENGESTAFFELTES
 GRID MIT AKZENTEN



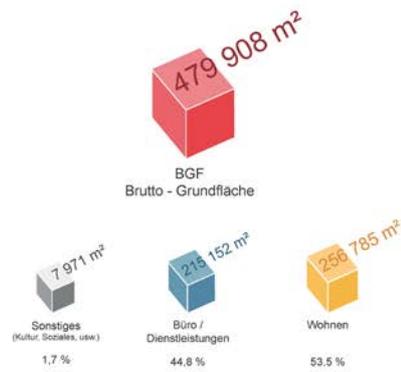
SILHOUETTE AM HAFENBECKEN



STADT AM HAFENBECKEN



BGF



Lorenzen Architekten - Becht APS Landscape Architecture



UNTERSUCHUNGEN ZU WARFT- & ERDGESCHOSSNUTZUNGEN

BAUSTEIN - Stadt am Becken
Hafenpromenade & Mühlenblock
mit aktiviertem Warftgeschoss

1 Beispiel Loftwohnungen im Mühlenblock M 1.200

2 Beispiel Bürogeschosses mit Café/Restaurant M 1.200

3 CAFF / RESTAURANT an der Promenade
Zugang vom Hofgeschoss / Teil über Anordnung
Nachbarschaft durch Fächerstruktur

4 LOFTWOHNEN
im Hofgeschoss

5 FLEISCHPLATZ / Fester Einbauelement
Bühnenanordnung / Einbauelement / Einbauelement

6 SCHWIMMDECKE TERRAZSEN
Oberwärts / Zugang vom Wasser /
Wohnbereich / Hof / Hofgeschoss

7 CAFF / RESTAURANT AM PLATZ
optimal 2. geschoss
Nachbarschaft durch Fächerstruktur

8 WARTGESCHOSS NACH
offentlich / versameln / geologisch / Substrukturalität

9 LUPE MÜHLENBLOCK - POLLER KIRCHWEG M 1.200

10 LUPE MÜHLENBLOCK - HOFFENPROMENADE M 1.200

BAUSTEIN - Besonderes Wohnen am Becken
Uferweg & Bewohner-Warft
mit Gemeinschaftsräumen

1 Beispiel Besonderes Wohnen am Hofblocken M 1.200

2 Beispiel Warftgeschosses mit Fachräumen für Besondere M 1.200

3 OFFENER PLATZ AM UFERWEG
Blick in den Hofraum
Erneuerung / Öffnung / Front durch Warftgeschoss

4 BEWÖHNERES WOHNEN am Hofblocken

5 OFFENER PLATZ AM UFERWEG

6 FLEISCHPLATZ für Besondere
mit Zugang zum Wasser
Erdgeschoss / Hofgeschoss /
Hofgeschoss / Hofgeschoss / Hofgeschoss /
Nachbarschaft durch Fächerstruktur

7 LUPE STADTBLOCK AM BECKEN - UFERWEG M 1.200

BAUSTEIN - Stadtblöcke am Boulevard
Wohnen an den Poller Wiesen
Urbane Wohnhöfe
Aktives EG am Boulevard / Wohnen & Arbeiten

1 Beispiel Wohnen am Stadtblocken M 1.200

2 Beispiel Umstrukturierung mit Central oder vergessener Loggia / Hofblocken M 1.200

3 WOHNEN AN DEN POLLER WIESEN
Garten / Fächer /
Erneuerung über aktives Wohnen

4 BEWÖHNERES WOHNEN am Hofblocken

5 OFFENER PLATZ AM UFERWEG

6 WOHNGESCHOSS
Erneuerung der Bestandsfläche auf 42,20 m Höhe

7 WOHNEN AM STADTBLOCKEN

8 OFFENER PLATZ AM UFERWEG

9 LUPE STADTBLOCK - STADTBOULEVARD M 1.200

10 LUPE STADTBLOCK - ALFRED-SCHÖTTE-ALLEE M 1.200

**KONZEPT MÜHLENQUARTIER
UMSTRUKTURIERUNG DER ELLMÜHLE**

Ellmühle Ist - Zustand

Beispiel Umnutzung & Neubau

1 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

2 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

3 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

4 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

5 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

6 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

7 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

8 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

9 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

10 WELCHER ERHALT DEN ORIGINALS MÄHLENKORBEN

ERLÄUTERUNGSBERICHT

R h e i n S t a d t Deutzer Hafen

:Offenes Verfahren Deutzer Hafen, Lernen aus der Zwischenpräsentation:

Das gewählte offene Verfahren zeigt sich als großer Vorteil für eine tragfähige und transparente Entwicklung des Deutzer Hafens. Wir nutzten die Plattform der Zwischenpräsentation zur Vorstellung unseres Testlaufs, zum Diskutieren möglicher Lösungen und auch durch experimenteller Tests um daraufhin zuzuhören bei der Bewertung durch Fachwelt und Bürger. In der weiteren Bearbeitung haben wir den Rücklauf gesichtet, haben Bewährtes beibehalten und Nichtbewährtes über Bord geworfen.

Die linksrheinische Fortsetzung des grünen Ringes schafft einen attraktiven Eingang in das Gebiet mit guten Adressen und findet sich in der Überarbeitung wieder. Der kritisierte große Central Park wurde dagegen aufgegeben und dafür ein attraktives urbanes Stadtquartier am Hafenbecken geschaffen.

Die jetzt vorgeschlagenen Maßnahmen stärken die städtebaulichen Qualitäten und reduzieren/fokussieren gleichzeitig die investiven Aufwendungen, sie versuchen dem

Anspruch Fritz Schuhmachers aus dem Jahr 1932 zu genügen: „Ebenso verhängnisvoll, wie jene Wandelbesessenheit für die Entwicklung einer Stadt werden kann, die wir heute an manchen Stellen als „Zeichen der Zeit“ hervorbrechen sehen, ebenso nötig ist die Wandelgewilltheit. Hier den richtigen Weg zu finden ist eine der wichtigsten und schwierigsten Fragen einer harmonischen Stadtentwicklung.“ Der Entwurf will vordergründig Modisches vermeidend mit den vorgeschlagenen städtebaulichen Maßnahmen Antworten auf die Herausforderungen seiner Zeit finden.

:1 Stück Stadt, 1 Stück Köln:

Der Entwurf fußt auf der langen Tradition der Europäischen Stadt mit einer klaren Trennung von Öffentlich und Privat. Er entwickelt diesen Stadttypus weiter zu der RheinStadt Deutzer Hafen, füllt sie mit den Inhalten einer modernen Stadt und formt ein Stück Köln mit öffentlichen Räumen von hoher Qualität und mit einer Mischung von Wohnen und Arbeiten und Freizeit. Enge und weite Räume, offene grüne Areale und urban gefasste öffentliche Areale wechseln sich ab und fügen

sich zu einem spannungsvollen Gesamtbild.

Der vorgeschlagene Stadttypus ist besonders gut geeignet für die Realisierung der gewünschten Nutzungsvielfalt. Die RheinStadt Deutzer Hafen erzählt nicht nur Eine Geschichte. Sie ist ein komplexer neuer Stadtteil, bietet Raum für mannigfaltige Lebensentwürfe, hat viele Bilder, lässt viele Erzählungen zu. Sie ist einfach und komplex zugleich, hat eine robuste Grundaussage und ist feinfühlig in der Realisierung, sie lässt Raum für preiswertes und hochpreisiges Bauen, ist herkömmlich und chic, schnittig und bodenständig zugleich.

:Allgemeine Struktur mit ortsspezifischer Ausformulierung:

Typologien aus geschlossenen und differenziert offenen Blöcken in gestaffelten Gebäudehöhen erzeugen Vielfalt und Homogenität zugleich. Ziel ist es, die komplexen Anforderungen an Funktion und Nutzung auf der strukturell/konzeptionellen Ebene eher beiläufig zu lösen und dabei die Potentiale des Grundstücks voll auszunutzen. Die neue Bebauung soll im besten Sinne die Poesie des Selbstverständlichen verkörpern und dem von Peter Zumthor formulierten Anspruch genügen. „Bestimmte Bauten haben etwas Geheimnisvolles. Sie scheinen einfach da zu sein. Sie wirken als selbstverständlicher Teil der Umgebung und sie scheinen zu sagen: Ich bin so wie du mich siehst, und ich gehöre hier hin. Gebäude zu entwerfen, die mit der Gestalt des Ortes verwachsen, weckt meine Leidenschaft“.

:Gute Lagen optimieren, Identitäten schaffen:

:Wohnen an den Poller Wiesen: Es entstehen attraktive durchgesteckte Wohnungen in bester Lage, im EG mit der Besonderheit, dass jede Wohnung nach Kopenhagener Vorbild nach Westen einen Garten bekommt.

:Wohnen und Arbeiten am Becken: Die einzigartige Lage beidseitig an dem historischen Hafenbecken ermöglicht ein Miteinander von Wohnnutzung, Arbeitswelten, Läden und Gastronomie

:Wohnen und Arbeiten im Quartier West: Kölner Gründerzeitviertel sind Vorbild für das Quartier West. Mischnutzungen in den unteren Geschossen tragen maßgeblich bei zur Schaffung neuer urbaner Qualitäten.

:Gewerbe/Büros am Poller Park: Die repräsentative Lage am Eingang in das Quartier ermöglicht gute Adressen.

:Gewerbe/Büros an der Siegburger Straße: Die Bebauung der Siegburger Straße wird beidseitig komplettiert, die Gebäudestruktur der Ellmühle insbesondere am Hafenbecken wird integriert in die neue Bebauungsstruktur. Ein Erhalt des Silos als Landmark wäre wünschenswert.

:öffentliche Räume:

Die präzise ausformulierten öffentlichen Räume sind Fixpunkte der Planung.

PollerPark: der Grüne Ring wird mit dem PollerPark auf der linksrheinischen Seite fortgeführt. Die RheinStadt erhält damit eine hohe Qualität nicht nur für die Büronutzung sondern als Gesicht und Nutzung für die gesamte Bebauung. Zentrale Bereiche sind Rasenflächen mit Baumgruppen und begrünten Stufen Richtung Bebauung während die mit einem Pavillon bestückte befestigte Fläche im Übergang zu den Poller Wiesen für Sport und Aufenthalt geeignet ist.

Hafenpark: Der Hafenpark im Norden lässt den Blick auf die Ellmühle frei und beinhaltet notwendige Flächen zum Spiel und Aufenthalt für unterschiedliche Altersgruppen.

Promenade: Während die Promenade auf der Westseite schmal ist und damit den Quartierscharakter der angrenzenden Bebauung stärkt ist die Promenade auf der östlich gelegenen Sonnenseite das zentrale Aktivitätsband der neuen Bebauung.

Stadtplatz und Quartiersplatz: Der baumbestandene Quartiersplatz nimmt Quartiersfunktionen für das westliche Viertel wie z.B. einen Wochenmarkt auf. Der Stadtplatz auf der Ostseite ist dagegen offen gestaltet mit einer mittigen wassergebundenen Fläche, dem alten Kran und den kommerziellen Nutzungen in den angrenzenden Erdgeschossen. Ergänzend werden kleinere öffentliche Räume angeboten wie der Stufenplatz südlich des Hafenparks zum Becken und der Auroraplatz im Nordosten an der Mühle. An der geplanten S-Bahn Haltestelle am Brückenkopf kann an Ende des PollerParks ein kleiner S-Bahn Vorplatz entstehen.

:Die Silhouette:

Aus dem Rheinauhafen bleibt der Blick auf das Konglomerat der Aurora-Mühlengebäude frei. Sie stehen im Dialog mit den neuen Nachbarn, neu und alt fügen sich zu einem einprägsamen Bild, zu der Stadt am Hafenbecken mit einer prägnanten Silhouette. Man spürt die Strahlkraft des neuen Stadtteils, der eigene Akzente setzt und sich dennoch einreicht in das Bild von Köln.

:Mischnutzung:

Der Entwurf gibt Anstöße für eine kleinteilige Mischnutzung. So wird eine Aufteilung in ablesbare Häuser dargestellt. Die geteilten Blöcke werden in mehreren Architekturen realisiert. Durch die geplante Überhöhe der Erdgeschosse wird eine Mischung aus gewerblicher Nutzung und eines Hochparterres ermöglicht. Ein Mindestanteil von 15% Nichtwohnnutzung in Blöcken mit überwiegender Wohnnutzung wird festgeschrieben. Insgesamt entsteht ein Wohnanteil von über 50% der BGF. Bei der Realisierung der Wohnbebauung ermöglicht eine kleinkörnige Realisierung das Miteinander verschiedener Wohnformen. Neben einem großen Anteil geförderter Wohnungen wird die Entwicklung von Baugruppenprojekten gefördert, das Tübinger Modell dient als Grundlage jedoch mit einer besseren Koordination der Fassadengestaltung.

:Dichte und Höhe:

Die großzügigen Freiräume Hafenbecken, Rhein und PollerPark erlauben es, eine urbane Struktur zu planen, die dicht ist aber nicht eng wirkt. Die bauliche Dichte wird erreicht bei einer verträglichen moderaten Höhenentwicklung. Die Gebäude im Inneren des Quartiers sind meist 6 geschossig, die Schallschutzbebauung 7 geschossig. Die höheren Punktgebäude überschreiten nicht die Höhe des Auroragebäudes.

:Spurensuche:

Bestehende Elemente und Strukturen werden in das Konzept integriert. So sind das Hafenbecken, die beckenseitigen Gebäude der Ellmühle, die Gleise und ein Kran wichtig für die Identitätsfindung der RheinStadt. Lediglich im Bereich des Stadtplatzes wird eine Treppenanlage eingeschnitten zur Erreichbarkeit des Wassers und der schwimmenden Pontons, die die Erlebbarkeit des Wassers stärken.

ERLÄUTERUNGSBERICHT

:Robust und Flexibel:

Die gewählte städtebauliche Struktur ist in ihrer Grundaussage robust und kann Änderungen, die sich im zeitlich weit gestreckten Planungsverlauf ergeben mögen flexibel aufnehmen ohne die konzeptionellen Kernaussagen des Entwurfs zu schmälern.

:Verkehr und Brücken:

Die einfache Verkehrsführung erleichtert die Orientierung. Die RheinStadt Deutzer Hafen wird angebunden an die Siegburger Straße und Am Schnellert. Es wird vorgeschlagen den Verkehr über die neue Brücke zu führen. Die inneren Straßen werden als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgeführt.

Die zweite Verbindung über das Hafenbecken mitten im Quartier ist eine Fußgängerbrücke. Sie fördert das Zusammenwachsen der beiden Seiten. Sollte eine Realisierung aus wirtschaftlichen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich sein, ist die Funktionsfähigkeit des neuen Quartiers dennoch gesichert. Gleiches gilt für die angedachte Brücke über den Rhein.

:Mobilität:

Als Angebot für eine Reduktion der Belastung durch private PKWs gibt es nach dem Motto „es muss einfach und praktisch sein“ ausreichend erdgeschossig in die Gebäude integrierte Fahrradstellplätze unmittelbar an den Hauseingängen. Diese werden an geeigneten Stellen ergänzt durch bemannte Mobilitätszentren, kombiniert mit Hausmeisterfunktionen. Für die notwendigen PKW Stellplätze sind mit positiven Effekt für die Retentionsbilanz Tiefgaragen eingeplant in denen auch Carsharing Stellplätze vorgesehen werden. Ergänzend gibt es 2 geschossige Quartiersgaragen im Norden in der Mitte und um Süden der RheinStadt. Im weiteren Planungsverlauf kann die alternative Anordnung von oberirdischen Quartiersgaragen geprüft werden.

:Lärmschutz:

Die enge Stellung der Blöcke nach Süden und Westen zur Bahn ermöglicht ein ruhiges Wohnen und Arbeiten in der Quartiersmitte. Da der Lärm nachts problematischer ist als tagsüber ist nach Süden am PollerPark eine Büronutzung vorgesehen. Nach Westen zum

Rhein reagieren die Grundrisse der Wohnungen auf die Anforderungen des Schallschutzes. Um die Lagegunst am Rhein für das Wohnen nutzen zu können wird hier Durchwohnen vorgesehen mit der Option einer verglasten Loggia zum Rhein ergänzt durch einen Balkon zum ruhigen Innenhof.

:Retentionsflächen:

Das notwendige Retentionsvolumen wird nachgewiesen auf den Flächen HafenPark und PollerPark, den Promenaden am Hafenbecken und in den Tiefgaragen. Das Gebäude am Ende des Hafenbeckens und die Straße südlich davon fließen als Brückenbauwerk mit einem Abzug für die Konstruktion in die Berechnung ein. Im weiteren Planungsverlauf wird geprüft, ob eine Auffüllung dieses Bereichs wirtschaftlich sinnvoll und vom erreichten Retentionsvolumen her darstellbar ist.

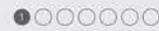
04

scheuven + wachen + partner (Dortmund)
mit
WES GmbH LandschaftsArchitektur
(Hamburg/Berlin)
Sieker Ingenieurgesellschaft (Hoppegarten)

PLANUNTERLAGEN



QUARTIER . DEUTZER HAFEN



Köln - Neuer Deutzer Hafen

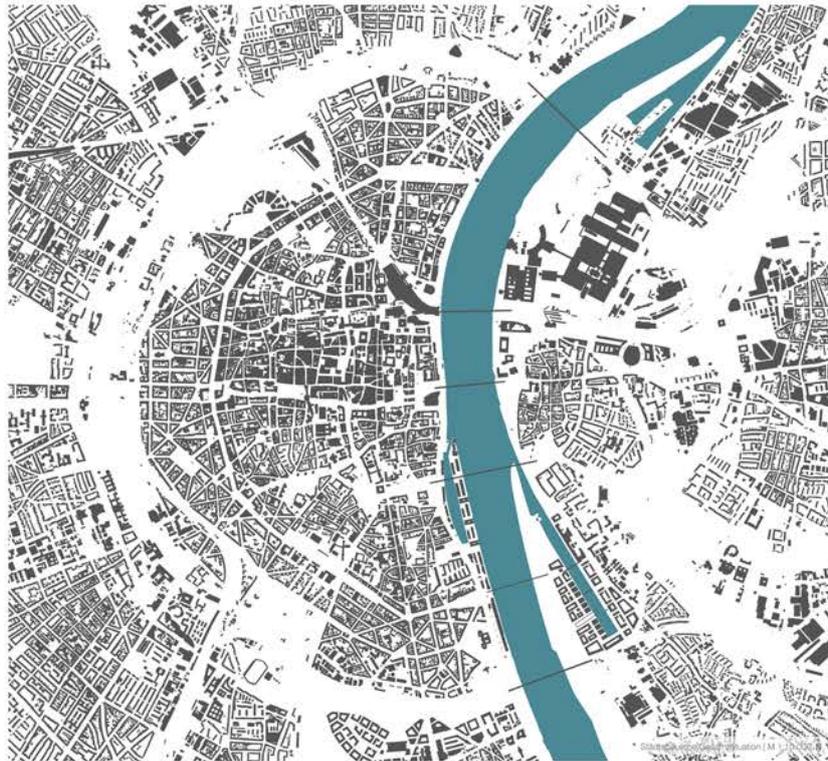
Das improvisiert, fast ohne Klammern lange Deutzer Hafenbecken ist der zentrale Freiraum besonderer Art im Innern des neuen Quartiers. Aufgrund seiner Ausrichtung ist die Nähe zur Altstadt und zum Dom wieder präsent. Die Pflanzflächen nehmen nach der Größe dieses Stadtkörpers. Dieses Kapitel der außerordentlichen Freiraumgestaltung und der unvorstellbaren Nähe zur Kölner Altstadt verlangt nach einer hohen Dichte, Lebendigkeit und Vielfalt eines neuen Stadtviertels.

Das Areal des Neuen Deutzer Hafens setzt sich künftig aus drei unterschiedlich geprägten Quartieren zusammen. Sie nehmen die unterschiedlichen Charakteristika auf, die schon heute die Hafennähe und sein Umfeld bestimmen: Lage, Dimension, Ausstattung, Funktion und Gestalt der öffentlichen Räume spielen dabei eine wichtige Rolle im Konzept für den Deutzer Hafen. Die verschiedenen Pflanz- und Freizeitebenen zum halbjährlich bestehenden Mittelwasser bis hin zum Hochwasser - und der damit verbundene erforderliche Hochwasserschutz, prägen Architektur und Freiraum.

Die Nähe zum Wasser ist künftig immer auch mit einem Aufwand zur Überwindung der unterschiedlichen topographischen Niveaus verbunden. Eine gewisse Denkhöhe von Stufen, Terrassen- und Treppenanlagen bildet dementsprechend einen wichtigen Aspekt in der Gestaltung der Freiräume. Das ortstypische hochwassergeschützte Niveau, HQ 200, entspricht der niedrigsten Lage der Erdgeschoss-Zonen - ansonsten ist es Meter über dem durchschnittlichen Wasserspiegel. Umso mehr Bedeutung und Aufmerksamkeit müssen die bereits feststehenden Qualitäten des Wasserfronts erhalten.

Die Ausbildung städtebaulicher Freiräume im Zusammenhang mit dem Hafenbecken als Freiraum besonderer Art und dem Gebäudestrukturen entsteht so auch aus dem Zusammenhang von Terrassen, Stufen, Straßen und unterschiedlich dimensionierten Plätzen, Terrassen und städtischen Uferanlagen, die an den benachbarten Bereichen mit Rampen „abgehängt“ werden. Sie prägen zusammen mit den unterschiedlichen Gebäudestrukturen den Neuen Deutzer Hafen.

Insgesamt soll so ein neues Viertel entstehen, das ein dichtes Netzwerk aus Bekleidung und Straßen, Wegen, Plätzen, Höfen und Gassen mit verschiedenen Ebenen zwischen öffentlichem und privatem Raum bildet und das sich im Quartier der städtebaulichen Vernetzung und der Nutzungsmöglichkeiten aus drei unterschiedlich geprägten Quartieren zusammenschließt: Mühlenturmart, Pflanzquartier und Hafenturmart.

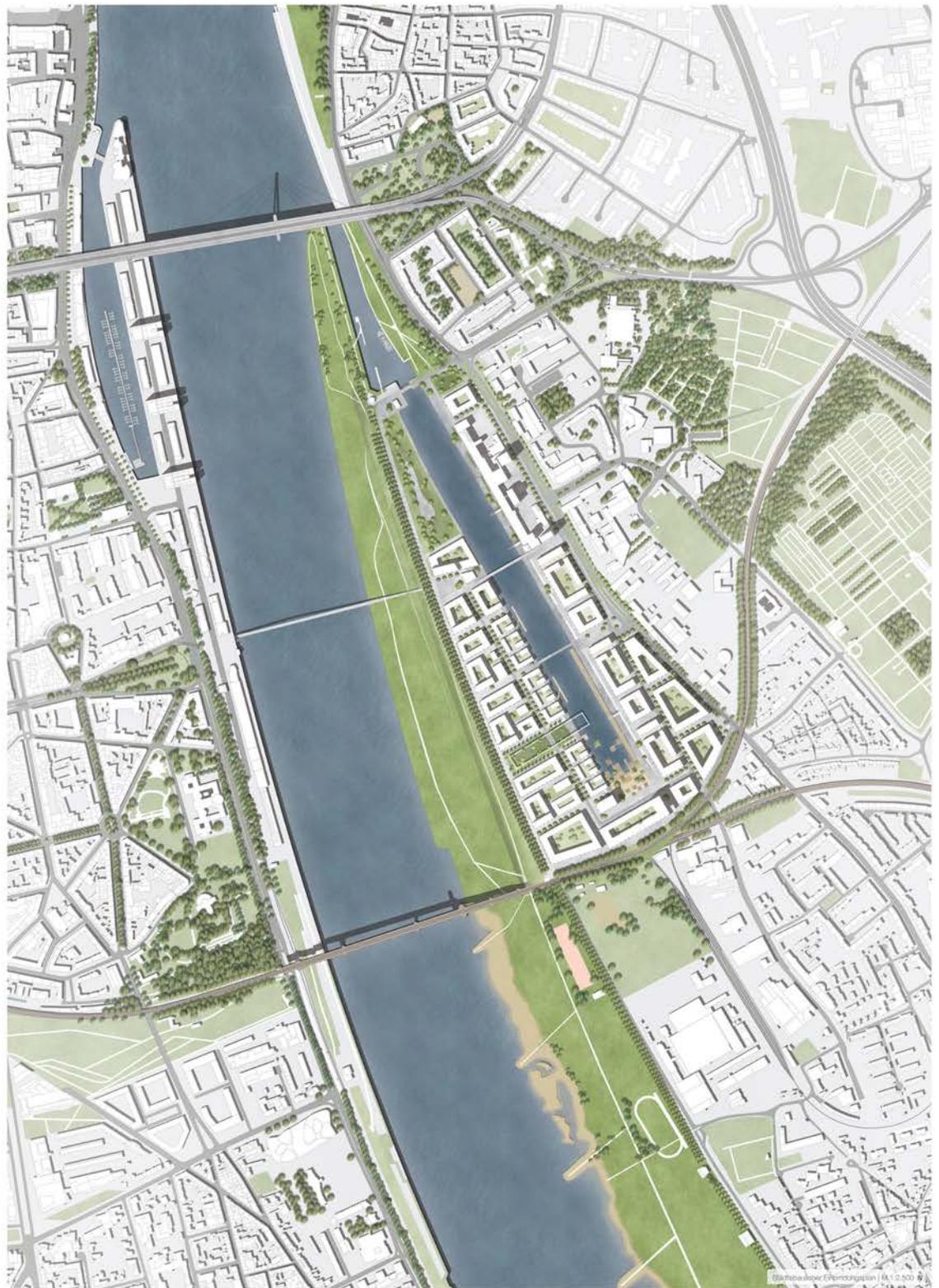


Bauweise	Fläche in m²	HQ 100 (Niedrigwasser)	HQ 200 (Hochwasser)
Fläche maximal auf HQ 100 (m²)	5.997,28	13.288,85	14.400,40
Fläche maximal auf HQ 200 (m²)	9.707,80	28.773,37	40.238,44
Fläche maximal auf HQ 300 (m²)	1.844,54	5.247,79	5.835,17
Fläche maximal auf HQ 400 (m²)	88.927,28	24.875,29	31.992,31
Fläche maximal auf HQ 500 (m²)	4.442,20	8.260,80	9.191,17
Fläche maximal auf HQ 600 (m²)	402,51	1.113,81	1.244,89
Fläche maximal auf HQ 700 (m²)	917,24	1.265,38	1.406,89
Fläche maximal auf HQ 800 (m²)	4.234,58	8.603,28	9.479,81
Fläche maximal auf HQ 900 (m²)	118.982,74		
Fläche maximal auf HQ 1000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 1900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 2900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 3900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 4900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 5900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 6900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 7900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 8900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9000 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9100 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9200 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9300 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9400 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9500 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9600 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9700 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9800 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 9900 (m²)			
Fläche maximal auf HQ 10000 (m²)			



Perspektive mit Blick vom Hafenbecken zum Kölner Dom

QUARTIER . DEUTZER HAFEN



PLANUNTERLAGEN

scheuvens + wachten plus
planungsgesellschaft mbh

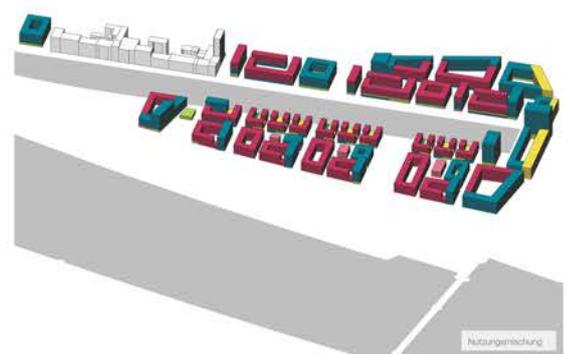
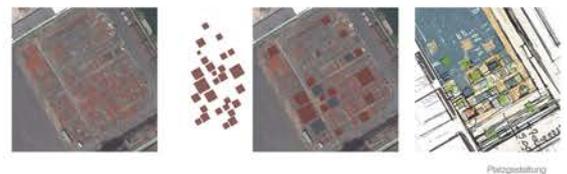
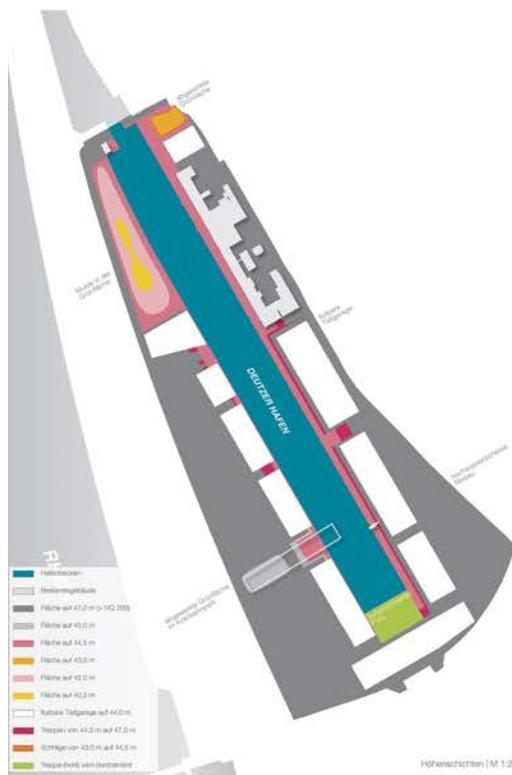
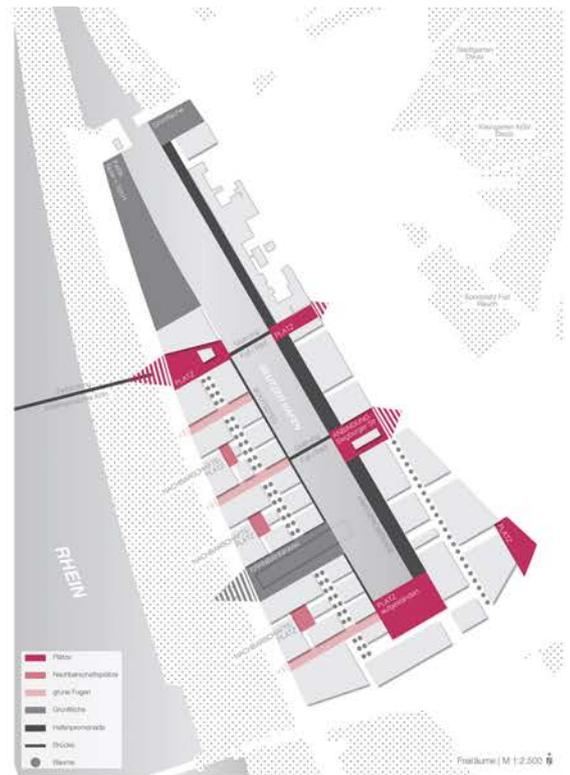
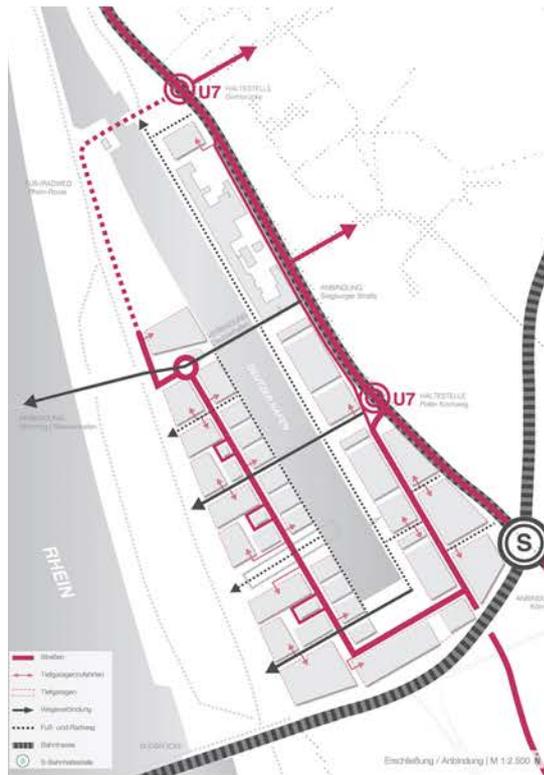
WES
Landschaftsarchitektur

Sieker
Die Regenwasserexperten

QUARTIER . DEUTZER HAFEN



QUARTIER . DEUTZER HAFEN



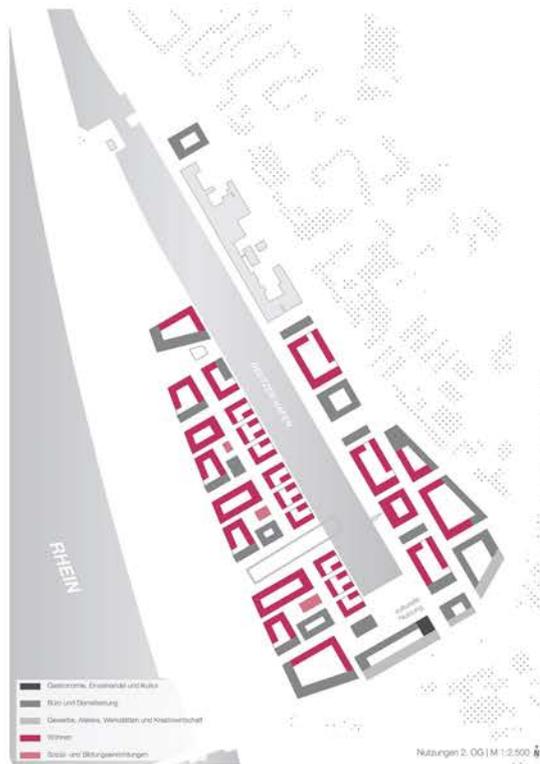
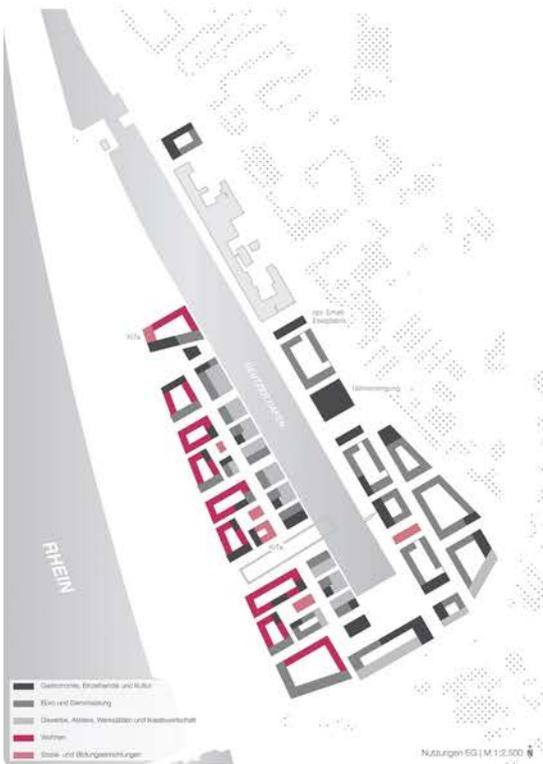
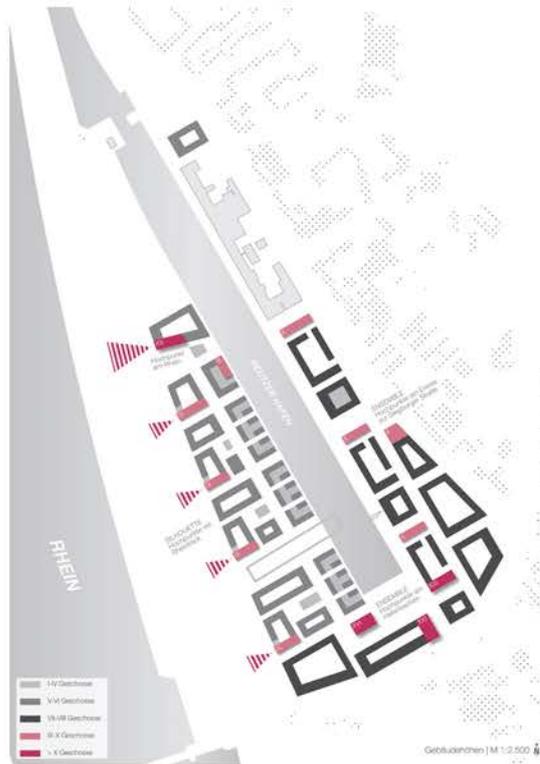
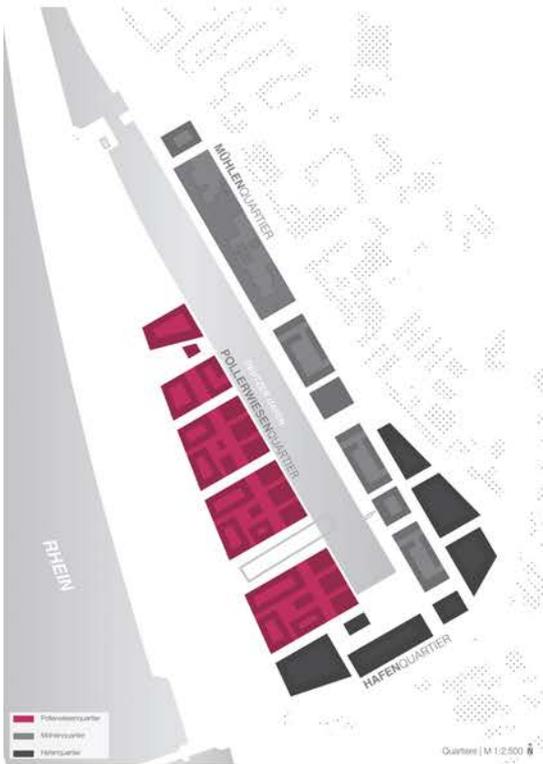
PLANUNTERLAGEN

scheuven + wachen plus
 planungsgesellschaft mbh

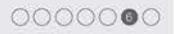
WES
 Landschaftsarchitektur

Sieker
 Die Regenwasserexperten

QUARTIER . DEUTZER HAFEN



QUARTIER . DEUTZER HAFEN



PLANUNTERLAGEN

scheuvs + wachten plus
planungsgesellschaft mbh

WES
Landschaftsbau

Sieker
Die Regenwasserspezialisten

QUARTIER . DEUTZER HAFEN



Perspektive mit Blick vom Rhein auf den Deutzer Hafen



2. Schnitt Hafenbecken | M 1:200



3. Schnitt Hafenbecken | M 1:200

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Köln – Neuer Deutzer Hafen

Das imposante, fast einen Kilometer lange Deutzer Hafenbecken ist der zentrale Freiraum besonderer Art im Inneren des neuen Quartiers. Aufgrund seiner Ausrichtung ist die Nähe zur Altstadt und zum Dom stets präsent. Die Poller Wiesen mehrten noch die Gunst dieses Standortes. Dieses Kapital der außerordentlichen Freiraumqualitäten und der unmittelbaren Nähe zur Kölner Altstadt verlangt nach einer hohen Dichte, Lebendigkeit und Vielfalt eines neuen Stadtviertels.

Das Areal des Neuen Deutzer Hafens setzt sich künftig aus drei unterschiedlich geprägten Quartieren zusammen. Sie nehmen die unterschiedlichen Charakteristika auf, die schon heute das Hafensareal und sein Umfeld bestimmen. Lage, Dimension, Ausrichtung, Funktion und Gestalt der öffentlichen Räume spielen dabei eine wichtige Rolle im Konzept für den Deutzer Hafen. Die verschiedenen Pegel des Rheins - vom Niedrigwasser zum häufiger bestehenden Mittelwasser bis hin zum Hochwasser - und der damit verbundene erforderliche Hochwasserschutz, prägen Architektur und Freiraum.

Die Nähe zum Wasser ist folglich immer auch mit einem Aufwand zur Überwindung der unterschiedlichen topografischen Niveaus verbunden. Eine plausible Deklination von Stufen, Terrassen- und Treppenthemmen bildet dementsprechend einen wichtigen Aspekt in der Gestaltung der Freiräume. Das erforderliche hochwassergeschützte Niveau, HQ 200, entspricht der vorgesehenen Lage der Erdgeschoss-Zonen - annähernd 8 Meter über dem durchschnittlichen Wasserspiegel. Umso mehr Bedeutung und Aufmerksamkeit müssen die baulich-freiräumlichen Qualitäten des Wasserbezuges erhalten.

Die Ausbildung abwechslungsreicher Freiräume im Zusammenspiel mit dem Hafenbecken als Freiraum besonderer Art und den Bebauungsstrukturen entsteht so auch aus dem Zusammenhang von Terrassen, Stufen, Straßen und unterschiedlich dimensionierten Plätzen, sanften und steilen Uferkanten, die an den besonderen Bereichen mit Rampen „gebrochen“ werden. Sie prägen zusammen mit den differenzierten Gebäudestrukturen den Neuen Deutzer Hafen.

Insgesamt soll so ein neues Viertel entstehen, das ein dichtes Netzwerk aus Bebauung und Straßen, Wegen, Plätzen, Höfen und Gassen mit fließenden Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Raum bildet und das sich im Charakter, der städtebaulichen Körnigkeit und der Nutzungskonstellationen aus drei unterschiedlich geprägten Quartieren zusammensetzt: Mühlenquartier, Pollerwiesenquartier und Hafenuartier.

Mühlenquartier

Dominant zeigt sich die Kette der Mühlenbebauung am Nordrand des Deutzer Hafens, die heute zu den wenigen Zeugnissen der historischen Hafennutzungen in Köln gehört. Sie ist weithin sichtbar, sie markiert den Deutzer Hafen im Stadtbild und soll auch als Marke des neuen Deutzer Hafens erhalten und umgenutzt werden. Auf eine Bebauung auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens wird deshalb auch gänzlich verzichtet.

Auf der Ostseite des Hafenbeckens soll der Charakter der Mühlenbebauung in südlicher Richtung fortgesetzt werden – übersetzt in lange, schmal zugeschnittene, kompakte Bebauung, parallel zum Hafenbecken ausgerichtet und mit einigen Höhenakzentuierungen. Zusammen mit der bestehenden Bebauung bilden sie das „Mühlenquartier“. Ein relativ hoher Anteil gewerblicher Nutzungen in Sockelzonen oder in kompakten Gebäuden soll den Charakter unterstreichen.

Angelehnt an die Mühlengebäude und an die Bebauung an der Siegburger Straße, zeigt das „Mühlenquartier“ im überwiegenden Teil eine 7-geschossige Bebauung. Relativ regelmäßig „eingestreute“ 10-geschossige Gebäude markieren einzelne Abschnitte der Bebauung entlang des Hafenbeckens und sollen das „Spiel“ unterschiedlicher Höhen aufnehmen, das der Strang der vorhandenen Mühlenbebauung aufweist.

Den großen, sehr städtischen Blöcken des Mühlenquartiers wird am Hafenbecken eine breite Promenade mit den alten Schienen und vorhandenem Großsteinpflaster vorgelagert. Sie gliedert sich in einen Bereich für Fußgänger, Radfahrer und Spaziergänger mit unterschiedlichen Aufenthaltsangeboten auf der bestehenden Höhe von 44.50 ü. NN und einer fast ebenso breiten terrassenartigen, den Gebäuden direkt vorgelagerten

Freifläche auf der hochwassergeschützten Höhe von 47.00 ü. NN. Von hier aus ist der Hafen sehr gut wahrnehmbar und der Blick vom erhöhten Standpunkt aus in die Tiefe des Raumes von besondere Qualität.

Der Niveauunterschied wird durch eine Stufenanlage mit Gehstufen, Sitzstufen, Rampen und in Teilen begrünten Stufen mit aufgesetzten beweglichen Liegeflächen, Sitzblöcken und Liegen zu attraktiven Freiräumen in großzügiger Raumbildung entwickelt.

Ein Platz in direkter Nachbarschaft zu dem historischen Mühlengebäude sowie ein weiterer im Bereich der U-Bahn-Haltestellen gliedern die Promenade, schaffen Sichtbezüge zum Hafenbecken und stellen qualitätsvolle städtebaulich-freiräumliche Anbindungen an die Siegburger Straße im Osten des Quartiers her. An diesen Knotenpunkten des öffentlichen Raumes sind auch ein Supermarkt und einige zentrale Einrichtungen untergebracht.

Das von der Siegburger Straße bis zum Hafenbecken abfallende Niveau der Plätze ermöglicht Sichtbeziehungen zum sehr niedrigen Wasserstand im Hafenbecken schon beim Betreten der Plätze. Mit dieser so erlebbaren Beziehung zum Hafen wird auch die Qualität der Siegburger Straße deutlich aufgewertet.

Die Verbindung zum gegenüberliegenden Hafenufer wird über zwei Fußgänger- und Radfahrerbrücken hergestellt, die jeweils an diesen beiden Plätzen liegen.

Vor dem umzubauenden Mühlenkomplex wird die Promenade mit Großsteinpflaster, vorhandenen Schienen und Bahnschotter um große Liegeflächen auf den Schienen, Holztribünen mit Blick auf den Hafen und große bepflanzte Flächen ergänzt. Die Promenade erfährt hier auch noch „Rückzugsmöglichkeiten“. Mit verschiedener Vegetation werden kleine gartenähnliche Situationen auf begrenzter Fläche entwickelt, die den Kontrast zur Bebauung suchen.

Pollerwiesenquartier

Für die Bebauung auf der Westseite werden die Öffnung und Ausrichtung zum Flussraum des Rheins als die wesentlichen Standortpotenziale gesehen, was das „Pollerwiesenquartier“ zum Ausdruck bringen soll. Es ist städtebaulich deshalb von der Durchlässigkeit vom Hafenbecken zum Rheinraum und von dem Anspruch einer Front zum Rhein bestimmt. Hier werden clusterartige Baufelder zwischen öffentlichen Räumen angelegt, die die Verbindung zum Rhein betonen. Die Baufelder weisen ein breites Spektrum unterschiedlicher Bautypologien auf. Diese Bandbreite soll die Möglichkeit eines hohen Maßes an Nutzungsmischung gewährleisten. Mit einem überwiegenden Anteil an Wohnnutzung soll ein bunt gefärbtes Quartier entstehen.

Im wesentlichen weist das „Pollerwiesenquartier“ eine 6-geschossige Bebauung auf. Eine Ausnahme ist eine Folge 9-geschossiger Riegelbauten mit Büro- und Dienstleistungsnutzung, die den Lärm für die einzelnen Cluster abhalten sollen und vor allem den städtebaulichen Takt der Rheinfront bestimmen. Um den Platz, der den Brückenkopf für eine etwaige Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Rhein bildet, werden zwei höhere Gebäude mit 9 und 12 Geschossen gesetzt, die den Auftakt des „Pollerwiesenquartiers“ und den Übergang zum „Mühlenquartier“ in Szene setzen sollen.

Entlang einer zentralen Straße, die als Rückgrat auf der Halbinsel parallel zu Hafenbecken geführt wird, decken kleine Geschäfte an der Straße den Bedarf der Nahversorgung. Hier sind auch Dienstleister und urbane Produktion untergebracht. Kleine, grüne Nachbarschaftsplätze bieten die Möglichkeit für kleine Spielplätze, Orte um sich zu Treffen, Kaffee zu trinken oder ein Fahrrad oder Auto zu mieten. Beidseitig angeordnete Baumreihen entlang des Straßenverlaufs gliedern den Raum und schaffen eine Allee-artige Atmosphäre. Der Blick durch enge, kleine, kurze Gassen zwischen den kompakten Hafenhäusern am westlichen Ufer des Hafenbeckens geben den Blick auf das Hafenbecken in kurzen Sequenzen frei und stellen damit immer wieder den deutlichen Bezug zum zentralen Hafenbecken und damit zur Lage des Quartiers her.

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Über kurze Treppen am Ende der Gassen erreicht man von der hochwassergeschützten Ebene das vorhandene, unveränderte Niveau am Hafenbecken, das hier - im Westen des Hafens - von einer schmalen von Hafenhäusern gesäumten Promenade begleitet wird.

Die Hafenhäuser „schieben“ sich mit ihren auskragenden Obergeschossen dicht an das Wasser und bieten immer wieder Einblicke in die Höfe und auf die Dachterrassen.

Der Blick nach Westen auf den Rhein wird ebenfalls durch schmale Gassen ermöglicht.

Den besonderen Abschluss findet der Straßenraum in einem nordwestlich gelegenen Platz, der als „Altstadtterrasse“ ein eindrucksvolles Panorama auf die Kölner Altstadt über die Poller Wiesen und den Rhein hinweg bietet. Der Platz staffelt sich vom hochwassergeschützten Niveau leicht nach unten über 2 Stufen, auch um den Blick unter den Baumkronen der vorhandenen Baumallee hindurch zu ermöglichen und um auf das Niveau der Poller Wiesen überzuleiten.

Hafenquartier

Der Südrand des Hafenbeckens und der Baustreifen zwischen dem Poller Kirchweg und der Siegburger Straße ist von einfachen, kompakten, blockartigen städtebaulichen Strukturen geprägt, die nach außen fast ausschließlich Raum für gewerbliche Nutzungen bieten. Ein städtebauliches Zusammenspiel von drei Hochpunkten, ein 13-, ein 16- und vor Kopf ein 21-geschossiges Gebäude, die aus der kompakten, blockartigen Bebauung erwachsen, markieren das Ende des lang gestreckten Hafenbeckens über die besondere Gestaltung des Hafenplatzes hinaus.

Eine im Mühlenquartier liegende Erschließungsstraße mit den für das Gebiet notwendigen Geschäften wird beidseitig mit Straßenbäumen versehen. Sie führt im Süden entlang des großen, städtischen, im Hafenbecken aufgeständerten Platzes, der sich vom hochwassergeschützten Niveau von 47.00 m ü. NN bis auf ca. 39.00 m ü. NN herabstuft - über unterschiedliche Plateaus, Stufen, Sitzstufen, Rampen und geneigten Flächen, so dass eine urbane Aufenthaltsfläche, ein zentraler Platz für das Quartier, für Deutz aber auch für ganz Köln, entsteht mit Blick nach Norden, in die Tiefe des Hafen-

beckens auf den Kölner Dom. Große bepflanzte Flächen und Inseln aus Schilf, Anleger, Uferbepflanzung, mehrstämmige Weiden und Erlen thematisieren den Wasserbezug und schaffen mitten in der Stadt einen Ort, der aus der Spannung zwischen noch sichtbaren Industrie- und Hafenrelikten, der damit verbundenen Romantik, den Naturzitate, der städtischen und sozialen Dichte und dem direkten Wasserbezug lebt. Dem Hafencharakter, dem Aspekt des Sehnsuchtsortes und den Ansprüchen neuer nutzbarer Freiräume soll mit dieser Art des urbanen Gartens als die Deutzer Hafenterrassen auf spielerische Weise entsprochen werden.

Der Platz ist im Hafenbecken aufgeständert und wird die notwendigen Retentionsflächen daher kaum oder gar nicht beeinflussen. An den Platz schließt auf dem unteren Niveau ein der östlichen Hafenkaimauer vorgelagerter Schwimmponton an, der über den Platz und über zwei Rampen die Deutzer Hafenpromenade erreicht. Die sonnenbestrahlte, warme Uferwand im Rücken kann man hier, geschützt durch die hohen Kaimauern vor Wind, Autolärm, Radfahrern, in der Sonne liegen oder auf den angebotenen Spielflächen spielen.

Verkehr

Das Verkehrskonzept sieht eine größere, das ganze Areal durchziehende, schleifenförmige Erschließung 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. Die kleinen Plätze auf der Westseite dieser Erschließungsstraße bieten abschnittsweise Umkehrmöglichkeiten. Ansonsten ist diese Straße in Höhe des Platzes der „Altstadtterrasse“ als „Überlaufmöglichkeit“ mit der Alfred-Schütte-Allee Richtung Norden verknüpft. Diese Grunderschließung für den Autoverkehr geht von einem Verzicht der heutigen Straße Am Schnellert aus. Im Feinen werden einfach befahrbare Straßenräume mit Ausnahme der unmittelbaren Hafentränder angeboten.

Dieses Netz dient allen Verkehrsteilnehmern, ist tauglich fürs Promenieren und Radfahren. Dennoch werden auch eigenständige Radrouten von Nord nach Süd und von Ost nach West integriert. Die beiden Hafenbrücken dienen exklusiv nur Fußgängern und Radfahrern.

Mit Ausnahme einiger Stellplätze in den Straßenräumen wird der ruhende Verkehr in Tiefgaragen untergebracht, die sich die hochwassergeschützten Niveaus zunutze machen. Tiefgaragen werden deshalb im Sinne eines „ausgehöhlten Sockels“ vorrangig dort angeboten, wo sie bei Hochwasser zusätzliches Retentionsvolumen bieten. Da sie so in den Randlagen des Sockels zum Hafenbecken hin auch belicht- und belüftbar sind, weisen sie eingedenk einer periodischen Überflutung in gewissem Maß auch eine Nutzungsreversibilität auf.

An den kleinen Plätzen im Pollerwiesenquartier und an dem Platz im Mühlenquartier in Höhe der U-Bahn-Haltestelle können Mobilitätshubs untergebracht werden.

Raumprogramm

Jedes neue Baugebiet muss zum Quartier reifen können. Es braucht Spielräume, um sich entwickeln zu können. Im Sinne einer „urbanen Sukzession“ soll deshalb nicht jede für eine Bebauung vorgesehene Fläche von Anfang an als Bauplatz belegt sein. Diese Freiräume sollen schrittweise nicht vorhersehbare Anforderungen und Entwicklungen, die sich erst in der „Ausreife“ zeigen, einlösbar machen. Um diesen Anspruch „urbaner Sukzession“ - auch stadt- und standortwirtschaftlich betrachtet - möglich zu machen, „überbuchen“ wir das Raumprogramm und bieten rd. 570.000 qm BGF an. Es werden damit mehr Flächen nachgewiesen als gefordert waren. Das eröffnet im Prozess der Quartierentwicklung Spielräume „urbaner Sukzession“. Und im Endzustand ist dies ein dem Standortpotenzial und der Nähe zur Altstadt angemessener Dichtewert.

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

PLANUNTERLAGEN



Bebauung und Grünstruktur M 1:10.000

Welches Köln für den Deutzer Hafen?

Köln wird gelebt und geniesst als eine Stadt der Bürger. In der vielfältigen, blickbaren Kölna lebt, atmet und nicht nur selbstbestimmt, Sonntag und Feiertag, Oben und Unten, Kultur, Qualität und Bürgernähe. Kirche und Stadtkern, Menschen und Kindergärten - zusammen und im Nebeneinander machen sie die Mischung aus, die Köln ein Großstadt gibt.

Wir möchten im Deutzer Hafen ein ebenso vielfältiges Stück Köln ermöglichen. Mit diesem Blick schauen wir auf den Hafen und seine Umgebung, direkt im Norden und Pull im Süden, und auch auf sein Gegenüber, die Kölner Altstadt jenseits der Puller Weiden und des Rheins.

Die Voraussetzungen des Quartiers zeigen eine hohe Ausnutzung des Hofraums, mit einer Dichte, wie wir sie in Köln auch in diesem Viertel, im Belgischen Viertel mit einer kleinen Leinwand und in der Gärten, finden, also in den sehr belebten Vierteln der ersten Stadtumrandung jenseits der Ringe.

Dichte in der Fläche

Platzung der gesamten Hofstruktur für die neue Stadtstruktur
 Ermöglicht ein Stück für die maximale Gebäudefläche



Das Quartier am Deutzer Hafen muss seine Vitalität selbst erzeugen

Der Blick auf die Situation zeigt, dass sich das Areal des Deutzer Hafens auf seinem Weg zu einem lebendigen, städtischen Quartier kaum auf Hilfe aus der Nachbarschaft verlassen kann. Die Kantenverläufe von Dürck und Pull sind zu weit entfernt und auch der schmale Bänderstreifen jenseits der Sieglinger Straße bietet keine Vorteile.

Der Deutzer Hafen wird die erforderliche städtische Intensität aus sich selbst heraus generieren müssen.

Durch das neue Quartier können notwendige Vitalität entstehen, haben wir es für notwendig, dass zunächst einmal keine Flächen des Hafensareals von Bebauung ausgeschlossen werden. Das Reservoir der benachbarten Funktionen, der Puller Weiden und des Hafensareals selbst auf fünf und einhalb einen sehr großzügigen Anteil.

Die prägnante Baumasse der Elftische gibt dabei die maximal verfügbare Gebäuhöhe vor. Ein städtisch von einer 12-Geschossigkeit im Norden herunter zu einer 8-Geschossigkeit in der Mitte des Hafensareals.

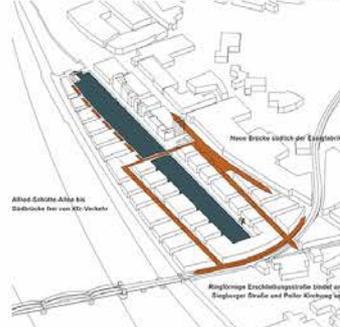
Neue Brücke über das Hafenbecken



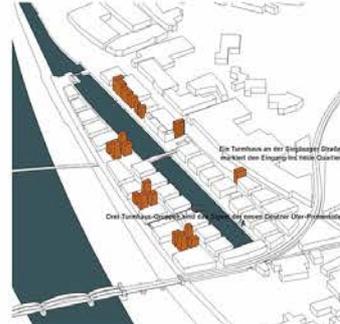
Grüne Oase im Inneren einer Turmhaus-Gruppe



Verkehrerschließung



Städtebauliche Akzente



PLANUNTERLAGEN

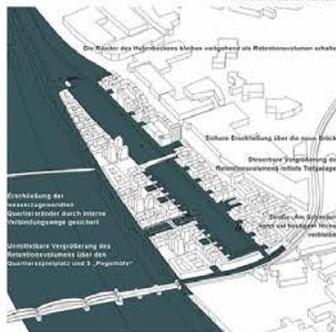


PLANUNTERLAGEN



Städtebauliche Einbindung ca. M 1:2.500
 Hochwasserschutz

Gewerbliche Vielfalt in den Erdgeschossen
 Eineleichte Gewerbetriebe sind ins Erschließungsmetz eingebunden
 Vorstufung für geeignete gewerbliche Nutzung je nach Lagequalität
 Ergänzende gewerblich-kommerzielle Nutzung je nach
 Begrenzung der EG-Fassadenlänge pro Nutzer



Hochwasserschutz und Retentionsraum

Die zentrale hochwasserresistente Erschließung der westlichen Hofseite bildet die neue Brücke über das
 Hofbecken. Sie kann der Straßenraum „Am Scheidehof“ auf heutigen Niveau (höher bis zum 50-jährigen
 Hochwasser) verbleiben.
 Die die Hofbecken entlang des Hofbeckens und zur Alfred-Schöckel-Allee beim 100-jährigen
 Hochwasser um die Hochwasserlinie bilden, sind die Erschließung der späteren Nutzungen durch die
 internen Verbindungsgänge parallel zur Hofkante gesichert.
 Die historischen Ränder des Hofbeckens können nutzbar und erhalten. An fünf übermäßig hohen Stellen
 sind diese Ränder durchbrochen und durch Abenkung des Geländes ersetzt das Retentionsvolumen
 vergrößert und gleichzeitig die Zugänglichkeit zum Hofbecken verbessert. Der Hofbecken umgibt
 Angewandte Gebäude mit einer Höhe von 10 bis 12 m in den Untergeschossen der „Pegelhof“ werden
 als „Bauhäuser“ genutzt, die im Hochwasserfall geflutet werden können.
 Eine erneuerte Vergrößerung des Retentionsvolumens erfolgt über die Nutzung des Quartiers, die
 beauftragt geflutet werden können.
 Eine besondere Verantwortung stellt die Gestaltung der Hochwasserstraßen bei der Hofbecken
 dar. Hier sollten vor z. B. Längs- und Querschnitten von den gestrichelten Nutzungen zur
 Auflockerung des Hofbeckens auch können durch bestimmte Hofbeckenbereiche einseitig zugänglich
 sein, diese mittels Plattformen bei Hochwasser mit aufzunehmen.
 Auf vertikale Höhe und zur abschließenden Nutzung mit der Hochwasserlinie „Hochwasserlinie“
 insbesondere an den Hofbecken besondere Bauprogramme generieren, welche den Charakter des Hofes
 und des gesamten Quartiers prägen werden.

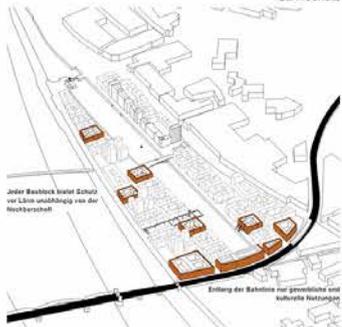
Blick in einen Pegelhof



Lärmschutz

Das erste hochwasserresistente Lärmschutz haben die vier vom gewerblich-büro, kulturell genutzten
 Baukörper entlang der Hofkante. Ggf. können die Zwischenräume zwischen diesen Blöcken in den
 relevanten Bereichen durch vertikale Lärmschuttwände einen vertikalen Schutz liefern.
 Ergänzend sollen jeder Baukörper mit seinen ruhigen Innenbereich grundsätzlich durch den idealen Schutz
 gegen äußere Lärmeinträge mit z. B. der Hofbeckenfläche, insbesondere wenn die Bauteile unabhängig
 vom zeitlichen Ablauf der Bauarbeiten in der Hofbeckenfläche erstellt werden sollen, ist dies von großem
 Vorteil.
 Da es einem stark verdichteten Marktgebiet auch von den eigenen Erschließungslösungen aus Lärm entsteht
 und, gewährleistet ein Baukörper auch gegenüber diesen Benachteiligten den erforderlichen Schutz im
 Inneren.

Lärmschutz



Straße zwischen den Blöcken





Quartiersentrée am Stadtboulevard Siegburger Straße

Freiraumkonzept Deutzer Hafen

Der Freiraumcharakter am Deutzer Hafen ist heute wesentlich durch die landschaftliche Aneignung und die Grünqualität der Puller Wisen am Ufer des Rheins geprägt. Dem gegenüber steht die urbane Silhouette des innerstädtischen Innenraums mit der markanten Prägnanz der Stadtküste am Rheinufer. Diese einmündige und knifflige Spannungssituation der beiden unterschiedlichen Kölner Rheinseiten bildet heute die besondere Qualität und das große Potenzial des zu entwickelnden Areals.

Grünräumliche Einordnung

Der Deutzer Hafen greift unmittelbar an sichtbare Übergangsbereiche Grünzüge Kölns an. Der Innere Grüngürtel wird dadurch insbesondere über die Puller Wisen bis an den Rhein herangeführt und zeitweilig durch eine bewaldete Querung über die Stadtbücke verbessert angebinden. Auf der westlichen Rheinseite fungiert das großflächige Landschaftsschutzgebiet der Puller Wisen als Areal. In Richtung Norden schließt der Hülshof an und der neue Rheinübergang an. Die attraktive Anbindung in diese Übergangsbereiche Grünräume sowie an die Freizeitalternativen der Stadteile Deutz und Pull wird für die Qualität des entstehenden Stadtquartiers von entscheidender Bedeutung.

Grundidee „Die zwei Seiten des Rheins“

Das neue Stadtquartier am Deutzer Hafen soll einen ganz eigenen und unverwechselbaren Charakter bekommen, der sich aus dem bestehenden Spannungsfeld der „zwei Seiten“ innerstädtischer Innenstadt und des großräumigen Landschaftscharakters der rechtsrheinischen Puller Wisen entwickelt. Die Freiräume des Deutzer Hafens sollen sich ganz bewusst unterscheiden von den kleinen, reduzierten, vornehmlich Freizeitalternativen von z.B. dem Rheinufer.

städtische hart einmündende bunte urbaner Raum hoher Nutzungsgrad steig. hier immer, generell	landschaftlich weiche grüne Karte urbaner Raum mit Übergang zur Landschaft mit dem- unverbindliche großflächig
linksrheinisch Rheinauhafen	rechtsrheinisch Deutzer Hafen



„Rheinfenster“ an der Alfred-Schütte-Promenade
Grüne Fassung



„Landschaftsfluss“

Die Grundidee des Freiraumkonzepts ist die Landschaft der Puller Wisen in den Deutzer Hafen „hinüberzuführen“ zu lassen und dort in vielfältige „Stadtküsten“ mit unterschiedlichen Qualitäten zu transformieren. Die vorgeschlagene klare und gestrichelte Struktur des neuen Stadtquartiers wird durch einen freien und wilden urbanen Landschaftsfluss durchzogen und verankert. Die natürliche Dynamik des Flusses mit seinen unterschiedlichen Wasserständen wird dabei im Freiraum vielfältig thematisiert, inszeniert und erlebbar gemacht. Um den lockeren und spontanen Charakter des Landschaftsflusses zu verstärken, werden mehrstufige Grünflächen mit vielfältigen Blüh-, Blau- und Herbstspektralen verwendet, sodass im Wandel der Jahreszeiten ein lebendiger und abwechslungsreicher Charakter mit hohem Identifikationswert in den Freiräumen entsteht.

Historische Spuren

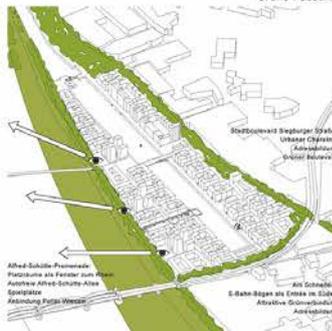
Die bestehenden historischen Spuren der Hafenutzung wie Dreifloßbrücke, Kräne, Güterbrücke, Alfred-Schütte-Allee etc. sollen erhalten und werden als historische „Zeitschicht“ in das Konzept integriert.

Alfred-Schütte-Promenade

Die denkmalgeschützte Allee wird zur „Alfred-Schütte-Promenade“ weiterentwickelt. Die bestehende Nutzung als Rad- und Gehweg wird ergänzt. Verschiedene „Platzformen“ mit ganzheitlichen Nutzungen öffnen sich zum Rhein und der Puller Wisen. Der Belohnung vorgelagerter Spielräume mit wechsellagernden Angeboten für Kinder begleiten den Boulevard und harmonisieren mit dem gestaltungsreichen Angebot auf dem Puller.

Stadtboulevard Siegburger Straße

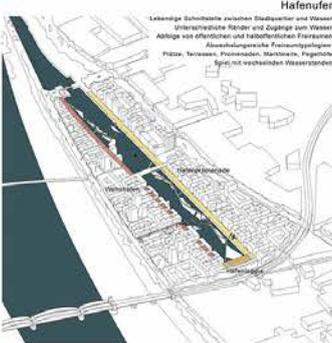
Die Siegburger Straße wird zum großen Stadtboulevard ausgebaut und verbindet so das neue Quartier mit den Stadteilen Deutz und Pull. Eine Abfolge von urbanen Plätzen entlang des Stadtboulevards schafft wieder städtebauliche Verbindung, Anknüpfung und Ergänzung in das Stadtbild, welche gleichzeitig zur Identifizierung und Orientierung beitragen.



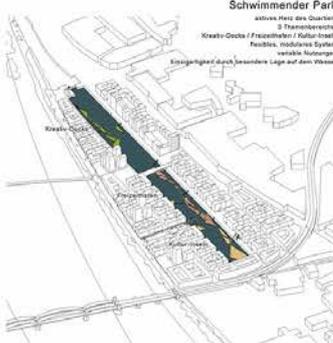
PLANUNTERLAGEN



Blick aus der Hafengloggia



Hafenufer
 Lebendige Schnittstelle zwischen Stadtquartier und Wasser
 Untereinandergehende Räder und Zugänge zum Wasser
 Abwechslungsreiche Freizeitanlagen
 Plätze, Terrassen, Promenaden, Markstände, Pöppelweide
 Spiel mit wechselnden Wasserständen



Schwimmender Park
 aktive Herz des Quartiers
 3 Terrassenbereiche
 Kreativ-Decke / Freizeithafen / Kultur-Decke
 flexible, modulare System
 variable Nutzungen
 Einzigartigkeit durch besondere Lage auf dem Wasser

Der Hafenraum
 Das lebendige „Herz“ des Stadtquartiers bildet der zentrale Hafenraum mit seinen Uferbereichen. Er hat in drei unterschiedliche Bereiche gegliedert: Hafenspromenade, Hafenbecken und Wohnhafen.

Hafenspromenade
 Die städtische Hofpromenade auf der Grenze des Hafenbeckens bildet in seiner harten und linearen Kontur ein starkes, ikonisches Element des Quartiers und verbindet das Ufer mit hoher Aufenthaltsqualität ausgebaut. Die Köhne und Chaise werden als Sparten der Vergnügung integriert. Entlang des Hafenbeckens entsteht in Kombination mit den Gastronomiebetrieben eine abwechslungsreiche „Marktblase“, die ein lebendiges und urbanes Flair des Deutzer Hafenquartiers ausstrahlt.

Wohnhafen
 Auf der Westseite des Hafenbeckens reichen die Gebäude bis an die Wasserkante heran. Die zum Hafenbecken abgewandten, ikonischen Terrassen mit schwimmendem Wasserstrand und werden in drei Stocken als wachsende städtebauliche „Pöppelweide“ mit besonders individueller Charakter, Terrassen- und Sitzelementen zwischen den Blöcke führen auch hier bis an das Wasser des Hafenbeckens heran.

Lupenraum M 1:500



Hafenbecken „Schwimmender Park“
 Das 80 Meter breite Hafenbecken birgt ein enormes Potential als zentraler Freiraum für das neue Stadtquartier. Die historische Lücke des „Jülich-Hafenraums“ wird in Form eines zentralen Parkes im Hafenbecken konsequent fortgeführt. In Form einer lebendigen und aktiven „Stadtblase“ ist der „Schwimmender Park“ überaus vielfältig nutzbar und nutzbar. Ob Schwimmbad, Spielplatz, Sport- und Freizeitanlagen, Veranstaltungsort für Konzerte, Events, Strandbar, Biersaale, Wasserstraßen oder schwimmender Marktplatz. Hier soll ein einflussreicher Magnet für die Freizeitnutzung im Quartier entstehen. Der „schwimmende Park“ ist als ein flexibles und modulares System aus vielfältigen Parkzonen geplant. Die „Ankernpunkte“ zur heutigen Uferlinie folgen und sich mit den wechselnden Wasserständen des Rheins auf und ab bewegen. Über temporäre Becken werden die schwimmenden Decks erschaffen. Das dynamische Konzept des „Schwimmenden Parks“ besteht aus einem permanenten „Grundgerüst“ aus Strand und Freizeitanlagen, das sich im Laufe der Zeit je nach Bedarf weiter durch Decks und Nutzungszonen ergänzen lässt und somit eine hohe Flexibilität und Vielseitigkeit für die zukünftige Entwicklung bietet. Der rund einen Kilometer lange Park gliedert sich in 3 übergeordnete Terrassenbereiche, welche im Einzelnen sehr differenziert ausgestaltet sind und sich gleichzeitig zur Nutzung ihrer Ränder anordnen. Am südlichen Ende des Hafenbeckens werden die Schwerpunkte Kultur und Bildung thematisiert. Das Zentrum bildet ein großzügiger Sport- und Freizeitzentrum. Im nördlichen Teil des schwimmenden Parks entstehen die „Kreativ-Decke“ und Freizeithafen. Diese Bereiche sind in Bezug auf die angrenzende Wohnbebauung eine Ergänzung zum „Jülich-Hafen-Raum“. Dieser Bereich verfügt über einen kreativ-produktiven Charakter und lässt einen offenen Aktiers- und Workshop-Charakter sowie Bereiche für Ausstellungen von Kunst und Genießen zu.



Platzräume: Parks + Plätze
 Multifunktionale Aktivitätsbereiche
 Vergnügung und Unterhaltung
 Handel und Arbeitsplätze
 Abwechslungsreiche Außenräume- und Freizeitanlagen
 Spiel- und Aufenthaltsbereiche Wasserbecken

Platzräume
 Inwieweit der gesamte Stadtblock glücken und mythologien quer zum Hafenbecken verlaufende „Freizeithafen“ in Form von begrenzten Platzräumen des Quartiers. Die Platzräume sind je nach Lage und Funktion unterschiedlich gestaltet und mit vielfältigen Aktivitäten multifunktional besetzt. Der Platz an der Ostseite hat beispielsweise die Funktion des attraktiven und offenen Streets und der Intensivierung des überaus lebendigen und abwechslungsreichen Bereichs. Die Begriffe der Entwicklung z.B. für Anfertigung und Freizeitanlagen sind in der Gestaltung der Freizeitanlagen integriert.

Hafenschungel
 Der schungelartige Freiraum unter dem großen Viadukt ist als wichtiger „Hafenschungel“, integriert, multifunktionaler Sport- und Freizeitzentrum. Hier sollen die vielfältigen Terrassenbereiche, beleuchteten Rampen im Bereich des Hafenschungels reichen bis an die Wasserkante des Hafenbeckens heran und hierher durch über Stiegen den unmittelbaren Kontakt zum „Schwimmenden Park“ her.

Innenhöfe
 Die köstliche Bebauung umschließt Innenhöfe, die sehr individuell gestaltet werden können. Hier entsteht ein geschützter und alter privater Charakter. Vor allem die Gestaltung der Innenhöfe am Wasserbecken, die in unmittelbarer Wassernähe stehen, trägt einen besonderen „Marktblase“ Charakter des Freiraumkonzeptes.

Dachgärten
 Die Dachflächen bieten eine „zweite Fassade“ in dieser exponierten und attraktiven Lage des Deutzer Hafens ein großes Potential, aus es zu nutzen gilt auf den Dächern kann der Landschaftsfluss auf die Wasserbecken und dem in vielfältigen Gärten, Lounges und Sommerküchen ein spektakuläres Ausblick herbeigeführt werden.

Verkehr
 Die Verkehrsflächen sind in die Gestaltung des Landschaftsflusses integriert und als bewegliche, multifunktionalen mit prägendem Charakter ausgestaltet.

Hafenterrassen unter der Kranbahn



ERLÄUTERUNGSBERICHT

Städtebauliches Konzept

1 Welches Köln für den Deutzer Hafen?

Köln wird gelebt und geliebt als eine Stadt der Bürger. In den vitalsten Bezirken Kölns lebt, arbeitet und wohnt man nebeneinander. StartUp und Familie, Oma und Handwerker, Großkotz und Biedermann, Kirche und Studentenbars, Moschee und Kindergarten – zusammen und im Nebeneinander machen sie die Mischung aus, die Köln als Großstadt prägt.

Wir möchten im Deutzer Hafen ein ebenso vitales Stück Köln ermöglichen. Mit diesem Blick schauen wir auf den Hafen und seine Umgebung, Deutz im Norden und Poll im Süden, und auch auf sein Gegenüber, die Kölner Südstadt jenseits der Poller Wiesen und des Rheins. Die Voruntersuchungen der Stadt legen eine hohe Ausnutzung des Hafensareals nahe, mit einer Dichte, wie wir sie in Köln auch im Agnes-Viertel, im Belgischem Viertel mit dem Quartier Lateng und in der Südstadt finden, also in den sehr beliebten Vierteln der ersten Stadterweiterung jenseits der Ringe.

2 Das Quartier am Deutzer Hafen muss seine Vitalität selbst erzeugen

Der Blick auf den Stadtplan zeigt, dass sich das Areal des Deutzer Hafens auf seinem Weg zu einem lebendigen, städtischen Quartier kaum auf Hilfe aus der Nachbarschaft verlassen kann. Die Kernbereiche von Deutz und Poll sind zu weit entfernt und auch der schmale Bürostreifen jenseits der Siegburger Straße liefert kaum Impulse.

Der Deutzer Hafen wird die erforderliche städtische Intensität aus sich selbst heraus generieren müssen. Damit das neue Quartier diese notwendige Kraft entfalten kann, halten wir es für notwendig, dass zunächst einmal keine Flächen des Hafensareals von Bebauung ausgeklammert werden. Das Reservoir der benachbarten Freiflächen, der Poller Wiesen und des Hafenbeckens selbst ist riesig und erlaubt einen solch grundsätzlichen Ansatz.

Die prägnante Baumasse der Ellmühle gibt dabei die maximal verträgliche Gebäudehöhe vor. Sie stuft sich von einer 12-Geschossigkeit im Norden herunter zu einer 8-Geschossigkeit in der Mitte des Hafensareals.

3 Stadt-Silhouette – abgestuft von der Ellmühle bis zur Drehbrücke

Die Ellmühle und das Wärterhaus an der Drehbrücke geben die Bandbreite vor, in welcher sich die Stadtsilhouette des Deutzer Hafens entwickeln soll. So könnten sich die neuen Gebäudemassen von einer 8-Geschossigkeit im Süden der Ellmühle beginnend entlang der Siegburger Straße bis zu einer lärmschützenden 6-Geschossigkeit am Bahndamm absenken und sich dann entlang der Alfred-Schütte-Allee kontinuierlich bis zu einer 3-Geschossigkeit an der Drehbrücke herabstufen. Mit einer solchen „dynamischen“ Höhenstaffelung kann die Baumasse der Ellmühle integriert werden und kann der rheinseitige Blick auf die Ellmühle als prägnanter Bestandteil der Stadtsilhouette freigehalten bleiben.

4 Gliederung der Baumassen für ein fußläufiges Stadtquartier

Hafenbecken und Poller Wiesen sind die entscheidenden Standortqualitäten des Areals. Durch eine optimale fußläufige Vernetzung mit diesen Freiräumen können diese Qualitäten weit in das Quartier hineinwirken. Um dies über die gesamte Quartiersfläche zu erreichen, werden die Baumassen in Ost-West-Richtung in engem Abstand für fußläufige Erschließungsspannen geöffnet. Diese Erschließungsspannen werden über das Hafenbecken hinweg gedacht und auch an einigen Stellen über schwimmende Brücken - das Hafenbecken überwindend - fußläufig verbunden. Die Promenade am Hafenbecken und die Alfred-Schütte-Allee können so immer wieder zu einem Netz tagtäglicher Bewegungen verknüpft werden.

5 Ringförmige Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Die Erschließung für den andienenden MIV wird von der Siegburger Straße aus hochwassersicher als Ring ausgebildet, um Umwege und unnötige Suchverkehre zu minimieren. Dabei wird der vorhandene Straßenaum von „Poller Kirchweg“ und „Am Schnellert“ genutzt und erweitert.

Für die westliche Hafenseite möchten wir die Erschließungsstraße mittig zwischen Hafenbecken und Allee führen, um sämtliche Baufelder optimal und ohne Konflikt zu den fußläufigen Bewegungen und zu den

attraktiven Rändern anzubinden.

Eine Brücke südlich der Essigfabrik schließt den Ring und mündet unmittelbar auf die Siegburger Straße. Die Alfred-Schütte-Allee kann so von der Drehbrücke bis zur Südbrücke von Autoverkehr freigehalten werden, um die dortigen Freiraumqualitäten für Spaziergänger und Radfahrer auch werktags nicht zu beeinträchtigen.

6 Quartiersplätze setzen funktionale Schwerpunkte

An den städtebaulich bedeutsamen Orten, an den Rändern zum Rhein, an den Knotenpunkten der Bewegungen und an Orten historischer Zeugen der industriellen Vergangenheit weitet sich der Stadtraum zu Plätzen unterschiedlicher Größe und Ausprägung. An den Rändern oder in der Mitte dieser Plätze werden die stadtteilprägenden Sondernutzungen angeordnet.

Unmittelbar an der zentralen Straßenbahnhaltestelle weitet sich die Siegburger Straße zu einem Entrée und bietet am entstehenden Platz Raum für die zentrale Nahversorgung des Quartiers.

Weiter südlich an der Siegburger Straße wird eine dreieckige Platzfigur vorgehalten für Nutzungen, die sich im Umfeld der geplanten S-Bahnhaltestelle entwickeln können.

Am südlichen Rand des Hafenbeckens weitet sich der nutzbare Raum platzartig aufs Wasser aus. In seinem Rücken ist das „Bürgerhaus“ des Quartiers angedacht, das sich mit einer großen Loggia zum Hafen hin öffnet. Neben diversen Veranstaltungsräumen könnte es z.B. auch ein Hallenbad aufnehmen.

Die gewaltige Kranbahn bildet den Rahmen für den größten Spielplatz des Quartiers. Hafenseitig senkt er sich bis auf +38,50 m ab, auf den Mittelpegel des Rheins, und erweitert sich über schwimmende Inseln ins Hafenbecken hinein und hinüber. Zu beiden Seiten dieses großen grünen Spielplatzes finden die beiden Kitas ein geeignetes Umfeld.

Gegenüber auf der anderen Beckenseite kann ein Platz mit einer kulturellen Nutzung ein geeignetes Pendant zur großen Geste der Kranbahn bilden.

Entlang der Alfred-Schütte-Allee sind drei weitere Plätze vorgesehen, die mit ihrem Blick auf Rhein und Rheinauhafen prädestiniert für Tages- und Ausflugsrestaurants sind.

Der Platz inmitten des Quartiers, im Schnittpunkt der Bewegungen über das Hafenbecken und ggfs. auch über den Rhein, kann sich als Marktplatz und als Treff-

punkt für das jüngere Leben des Quartiers herausbilden und die entsprechenden Nutzungen anziehen.

Ihm gegenüber an der Siegburger Straße kann zumindest mittelfristig die Essigfabrik ihre kulturellen Aktivitäten weiterführen und identitätsstiftend den dortigen Platz am Hafenrand bespielen.

An der nördlichen Spitze des Deutzer Hafens wird der angrenzende „Hafenpark“ noch ein wenig über die einmündende Alfred-Schütte-Allee weiter gedacht, so dass sich auf der Siegburger Straße eine Torsituation ergibt und der Blick auf die Drehbrücke unverstellt bleibt.

Auch für das neue Ellmühlen-Quartier kann eine Aufweitung entlang der Siegburger Straße ein platzartiges Entrée bilden.

Insgesamt ergibt sich so eine stark vernetzte und durchgrünte Stadtstruktur. Ihr Anteil öffentlich nutzbarer Flächen am gesamten Bauland des Quartiers (als gebräuchlicher Indikator zur Beurteilung der zu erwartenden Lebensqualität eines hoch verdichteten Quartiers) liegt sehr günstig bei über 40% und dies bereits ohne Berücksichtigung der zentralen, ebenfalls vielseitig nutzbaren Wasserfläche des Hafens.

7 städtebauliche Akzente

An der Siegburger Straße markiert ein Turmhaus mit 12 Geschossen den Eingang ins neue Stadtquartier.

An den drei Plätzen zur Alfred-Schütte-Allee werden Turmhaus-Gruppen vorgeschlagen, deren Höhe jeweils zwischen 8 und 17 Geschossen variiert. Die einander zugewandten Fassaden der Turmhäuser sind als begrünte Terrassen gedacht, so dass der Zwischenraum zwischen den Turmhäusern als intensiv grüne Oase erlebbar ist. In einer solchen signethaften Ausprägung kann die Stadtsilhouette des südlichen Deutzer Rheinufers als Antithese zu den Kranhäusern des Rheinauhafens gelesen werden.

8 Kleine Blöcke

Die Baufelder des Deutzer Hafenquartiers denken wir als kleine Baublöcke mit Kantenlängen von ca. 60 m. In ihrem Blockinnenbereich sind größtmögliche innerstädtische Privatheit und Abschirmung vor den Lärmeinwirkungen der Eisenbahnbrücke gewährleistet.

Jeder dieser kleinen Blöcke ist ein städtischer, intensiv grünender Mikrokosmos, dessen Innenwelt vor dem lautereren städtischen Treiben geschützt bleibt. Ledig-

ERLÄUTERUNGSBERICHT

lich die Höfe derjenigen Blöcke, die auf der westlichen Hafenkante aufsitzen, öffnen sich zum Hafenbecken. Einige von ihnen, die „Pegelhöfe“, senken sich dabei hinab bis auf den normalen Wasserpegel des Hafenbeckens und bieten so von der gegenüberliegenden Hafepromenade aus geheimnisvolle Einblicke.

9 Mobilitätskonzept

Mobilität ist entscheidend für die Vitalität eines Quartiers. Ziel ist es deshalb, den nicht-motorisierten Anteil der Mobilität zu fördern und den motorisierten Anteil (MIV) zu minimieren und so zu organisieren, dass alle Nutzungen, gewerbliche wie Wohnungen, optimal versorgt werden können und dabei so wenig wie möglich die fußläufigen Bewegungen stören.

Zur Förderung des nicht-motorisierten Anteil der Mobilität werden an den drei Haltestellen von U- bzw. S-Bahn Mobilitäts-Stationen vorgeschlagen. Sie dienen der Koordination der Vielzahl individueller Mobilitätsbedürfnisse (Carsharing, E-Bikes, Lasträder etc.) und kombinieren diese u.a. mit Stationen für Paketdienstleister. Zentrale Elemente zur Organisation der motorisierten Besucherverkehre auf der Westseite des Hafens sind die Quartiersgaragen unterhalb der drei Turmhaus-Gruppen. Sie sollen jeweils so groß ausgebildet werden, dass sie die erforderlichen (reduzierten) Stellplatzbedarfe von einzelnen Baublöcken (z.B. der „Pegelhöfe“) oder anderen besonderen Baugrundstücken mit abbilden können. Ergänzt werden können diese Quartiersgaragen auf der Ostseite, z.B. im Bereich der S-Bahnhaltestelle.

10 Sicheres Radwegenetz

Im Bereich des Deutzer Hafens verläuft die wichtige regionale Radwegeverbindung entlang des rechtsrheinischen Ufers. Durch Sperrung für den MIV und Ausbildung separater Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger kann sie in diesem Abschnitt deutlich sicherer und attraktiver werden.

Eine neue Radbrücke im Zuge einer Erweiterung der Südbrücke für eine S-Bahntrasse könnte die Möglichkeit bieten, auch eine attraktive regionale Ost-Westverbindung parallel zur Bahntrasse über die Siegburger Straße (hinter dem Gelände der Strabag und über den Walter-Kasper-Weg) nach Kalk und darüber hinaus zu führen.

Zur Gewährleistung einer sicheren Fortbewegung entlang des Erschließungsringes sollen diese Straßenräume als Tempo-30-Zonen ausgebildet werden mit beidseitig angeordneten breiten Fahrradwegen.

Eine lokale Anbindung an das Radwegenetz der Südstadt könnte eine Fußgänger- und Fahrradbrücke bilden, die an die Ringe im Bereich des Ubierrings anbindet.

Zur Attraktivierung der nicht-motorisierten Mobilität wird die Fahrradparkierung innerhalb der Blöcke ebenerdig ermöglicht.

11 Engmaschiges Fußwegenetz

Das Quartier am Deutzer Hafen wird ein Stadtraum der kurzen Wege. Selbst das Hafenbecken stellt keine nennenswerte Barriere dar, da es fußläufig (zusätzlich zur Brücke der Ringstraße) in einem Abstand von weniger als 200 m über schwimmende Brücken überquert werden kann. Eine dieser Querungen bindet z.B. die westliche Hafenseite auf direktem Weg an die U-Bahn-Haltestelle Poller Kirchweg an.

Ergänzend zum öffentlichen Wegenetz zwischen den Blöcken sind halböffentliche Wege parallel zum Hafenbecken bzw. zu den Promenaden vorgesehen. Sie stellen die hochwassersicher Erschließung der hafen- und Rhein-seitigen Gebäude sicher, nehmen einen Großteil der blockinternen Fahrradstellplätze auf und bilden jeweils eine zusätzliche interne Verbindung durch die Blöcke.

12 Kleinteilige Gemeinschaft - Gemeinschaftliche Verantwortung

Der gelebte Zusammenhalt eines Stadtviertels entsteht durch die Identifikation mit ihm, durch gemeinschaftlich getragene Verantwortung zahlreicher, auch unterschiedlichster Menschen.

Da nichts eine Gemeinschaft besser und langlebiger zusammenschweißt als gemeinsam bewältigte Schwierigkeiten, schlagen wir vor, die großen Probleme und Herausforderungen, die der besondere Standort und die unsere heutige Zeit bereithalten, als Katalysator zu nutzen zur Herausbildung einer Quartiers-Gemeinschaft.

Konkret bedeutet dies, dass wir vorschlagen, dass in jedem der kleinen Blöcke sämtliche Aufgaben, die Standort und gesamtstädtische Bedürfnisse herantra-

gen, eigenständig gelöst werden, dass die Verantwortung hierfür nicht delegiert und auf andere Standorte oder andere Akteure abgeschoben wird.

So sorgt jeder Block selbst für eine ausgewogene soziale und funktionale Mischung, gewährleistet selbst den erforderlichen Lärmschutz und garantiert das erforderliche Retentionsvolumen für die 100- und 200-jährlichen Hochwasser.

13 Intensive soziale und funktionale Mischung

Basis für eine „natürliche“, als selbstverständlich empfundene funktionale Mischung sind die grundsätzlich gewerblich genutzten Erdgeschosse eines jeden Baublocks. Sie bilden den Grundstock eines gewerblichen Anteils von jeweils mindestens 20% der BGF. Je nach Lage eignen sich die Erdgeschosse für Gewerbe mit mehr oder weniger Laufkundschaft. Auch Kombinationen mit Wohnen im Geschoss darüber oder Gemeinschaftsbereiche von Baugruppen sind in den ruhigeren Lagen denkbar. Ergänzend sollen Obergeschoss-Lagen, die sich aufgrund ihrer Lärmexposition nicht für Wohnungen eignen, ebenfalls gewerbliche Nutzungen aufnehmen.

Ergänzend zum für Investoren derzeit sehr lukrativen freien Wohnungsbau sollte auch der 30-prozentige Anteil an geförderten Wohnungen nach dem kooperativen Baulandmodell der Stadt Köln in jedem Baublock nachgewiesen werden. Wird der soziale Mix ferner ergänzt durch eine Baugruppe, so ist ein erster Impuls zu einer intensiven Kommunikation innerhalb des Blocks garantiert.

Eine solch intensive soziale und funktionale Mischung stellt derzeit noch für zahlreiche Investoren, die meist nur in einem Segment des Immobilienmarktes tätig sind, Neuland dar. Bei vielen dieser spezialisierten Investoren reift jedoch die Erkenntnis, dass sie sich für die zukünftigen Bauaufgaben Partner suchen müssen, die ihre eigenen Interessen und Möglichkeiten ergänzen. Grundsätzlich ist es ebenso denkbar und wünschenswert, dass bei engmaschiger Realteilung ein Baublock von zahlreichen kleineren Investoren entwickelt wird. Da aufgrund der Grundstücksentwicklung durch die „moderne Stadt“ keiner der Bauherren eine eigenständige Tiefgaragenschließung auf der eigenen Parzelle unterbringen muss, wären sogar (wie zur Gründerzeit) wieder Hausbreiten von 10 bis 12m möglich. Da in einem größeren Stadtquartier immer auch

großflächigere Büronutzungen untergebracht werden müssen, könnte dies ohne Berücksichtigung einer Wohnungsquote in denjenigen Blöcken geschehen, die unmittelbar an der Bahnlinie liegen oder die einen Flächenzuschnitt aufweisen, der für eine Wohnnutzung problematisch sein könnte.

14 Steuerungsmöglichkeiten für eine gewerbliche Vielfalt in den Erdgeschossen

Sämtliche Erdgeschosszonen sind gut ins Erschließungsnetz eingebunden, unterscheiden sich dabei aber in ihrer Lagegunst deutlich. Als Basis für unsere planerischen Überlegungen diente deshalb zunächst eine Bewertung der Lagegunst der jeweiligen Erdgeschosszonen hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit für Laufkundschaft und ihrer Andienbarkeit (von rot = optimal bis gelb = gering). Daraus resultiert ihre Eignung für bestimmte Branchen, wie im Lupenraum exemplarisch dargestellt.

Um dauerhaft eine möglichst große Vielfalt zu erreichen, sollten nach Möglichkeit in keinem Baufeld Nutzungen (außer Vergnügungsstätten) ausgeschlossen werden. Als Steuerungsinstrument im Bereich Einzelhandel reicht eine Beschränkung der jeweils zulässigen Verkaufsflächengröße aus.

Entscheidend für die erlebbare Vielfalt ist die Beschränkung der straßenseitigen Fassadenlänge einer Nutzung. Sie sollte nach Möglichkeit 25m pro Fassade nicht überschreiten. So können z.B. zugeklebte Schaufenster von Einzelhändlern oder hermetische Bürofassaden im Erdgeschoss vermieden werden.

Der Blockinnenbereich kann grundsätzlich (bis auf den internen Erschließungsweg) vollständig überbaut werden, um eine größtmögliche Flexibilität in der nutzbaren Tiefe zu erreichen. So können z.B. größere Einzelhändler (bis 800 m² Verkaufsfläche) in den attraktivsten Lagen und z.B. Handwerksbetriebe mit Werkstätten und Lager in den weniger attraktiven Lagen untergebracht werden. Grundsätzlich soll aber jede überbaute Hoffläche mit einer starken Vegetationstragschicht (mindestens 120 cm) versehen werden, so dass eine intensive Begrünung auch mit mittelgroßen Bäumen möglich ist.

ERLÄUTERUNGSBERICHT

15 Hochwasserschutz und Retentionsraum

Die primäre hochwassersichere Erschließung der westlichen Hafenseite bildet die neue Brücke über das Hafenbecken. So kann der Straßenraum „Am Schnellert“ auf heutigem Niveau (sicher bis zum 50-jährlichen Hochwasser) verbleiben.

Da die Randbebauungen entlang des Hafenbeckens und zur Alfred-Schütte-Allee beim 200-jährlichen Hochwasser selbst den Hochwasserschutz bilden, wird die Erschließung der dortigen Nutzungen durch die internen Verbindungswege parallel zur Hafenkante gesichert.

Die historischen Ränder des Hafenbeckens bleiben weitgehend erhalten. An fünf räumlich begrenzten Stellen wird diese Regel durchbrochen und durch Absenkung des Geländes einerseits das Retentionsvolumen vergrößert und andererseits die Zugänglichkeit zum tatsächlichen Wasserstand des Hafens ermöglicht. Angrenzende Gebäudeteile unter der HQ200-Linie (wie z.B. in den Untergeschossen der „Pegelhöfe“) werden nur als „Bootshäuser“ genutzt, die im Hochwasserfall geflutet werden können.

Eine steuerbare Vergrößerung des Retentionsvolumens erfolgt über die Tiefgaragen des Quartiers, die bedarfsgerecht geflutet werden können.

Eine besondere Herausforderung stellt die Gestaltung der Hochwasserschutzlinie an der Hafensperrmauer dar. Hier schlagen wir z.B. Loggia-artige, terrassierte Sockelzonen vor, die gastronomischen Nutzungen zur Außenbewirtung dienen können. Auch könnten dort bestimmte Nutzungsbereiche ebenerdig ausgebildet, sofern diese mittels Pontons bei Hochwasser mit aufschwimmen.

Auf vielfache Weise wird der architektonische Umgang mit der Herausforderung „Hochwasserschutz“ insbesondere an den Hafenträndern neuartige Bautypologien generieren, welche den Charakter des Hafens und des gesamten Quartiers prägen werden.

16 Lärmschutz

Den ersten fundamentalen Lärmschutz liefern die vier rein gewerblich bzw. kulturell genutzten 6-geschossigen Baublöcke entlang der Bahntrasse. Ggfs. können die Zwischenräume zwischen diesen Blöcken in den relevanten oberen Bereichen durch verglaste Lärmschutzwände einen zusätzlichen Schutz liefern.

Ergänzend bietet jeder Baublock mit seinem ruhigen

Innenbereich grundsätzlich bereits den idealen Schutz gegen äußere Lärmeinflüsse wie z.B. die der Eisenbahnbrücke. Insbesondere wenn die Baublöcke unabhängig vom zeitlichen Ablauf der Bautätigkeiten in der Nachbarschaft erstellt werden sollen, ist dies von großem Vorteil.

Da in einem stark verdichteten Mischgebiet auch von den eigenen Erschließungsräumen aus Lärm emittiert wird, gewährleistet ein Baublock auch gegenüber diesen Belästigungen den erforderlichen Schutz im Inneren.

Freiraumkonzept Deutzer Hafen

1 Inspiration

Der Freiraumcharakter am Deutzer Hafen ist heute wesentlich durch die landschaftliche Atmosphäre und die Großzügigkeit der Poller Wiesen am Ufer des Rheins geprägt. Dem gegenüber steht die urbane Silhouette der linksrheinischen Innenstadt mit der markanten Präsenz der Krankenhäuser am Rheinauhafen. Dieses einmalige und kraftvolle Spannungsverhältnis der beiden unterschiedlichen Kölner Rheinseiten bildet heute die besondere Identität und das große Potential des zu entwickelnden Areals.

2 Grünräumliche Einordnung

Der Deutzer Hafen grenzt unmittelbar an wichtige übergeordnete Grünzüge Kölns an. Der Innere Grüngürtel wird zukünftig linksrheinisch über die Parkstadt Süd bis an den Rhein herangeführt und perspektivisch durch eine barrierefreie Querung über die Südbrücke verbessert angebunden. Auf der rechten Rheinseite flankiert das großflächige Landschaftsschutzgebiet der Poller Wiesen das Areal. In Richtung Norden schließen der Hafentpark und der neue Rheinboulevard an. Die attraktive Anbindung an diese übergeordneten Grünräume sowie an die Freiflächenstrukturen der Stadtteile Deutz und Poll sind für die Qualität des entstehenden Stadtquartiers von entscheidender Bedeutung.

3 Grundidee „Die zwei Seiten des Rheins“

Das neue Stadtquartier am Deutzer Hafen soll einen ganz eigenen und unverwechselbaren Charakter bekommen, der sich aus dem bestehenden Spannungsverhältnis der „steinernen“ linksrheinischen Innenstadt und des grüingeprägten Landschaftscharakters der rechtsrheinischen Poller Wiesen entwickelt. Die Freiräume des Deutzer Hafens sollen sich ganz bewusst unterscheiden von den klaren, reduzierten, steinernen Freiflächen wie z.B. des Rheinauhafens.

4 „Landschaftsfluss“

Die Grundidee des Freiraumkonzeptes ist, die Landschaft der Poller Wiesen in den Deutzer Hafen „hineinfließen“ zu lassen und dort in vielfältige „Stadt-Naturen“ mit abwechslungsreichen Qualitäten zu transformieren. Die vorgeschlagene klare und gerasterte Baustruktur des neuen Stadtquartiers wird durch einen freien und alles verbindenden „Landschaftsfluss“ durchzogen und vernetzt. Die natürliche Dynamik des Flusses mit seinen unterschiedlichen Wasserständen wird dabei im Freiraum vielfältig thematisiert, inszeniert und erlebbar gemacht. Um den lockeren und spielerischen Charakter des Landschaftsflusses zu verstärken, werden mehrstämmige Großgehölze mit vielfältigen Blüh-, Blatt- und Herbstaspekten verwendet, sodass im Wandel der Jahreszeiten ein lebendiger und abwechslungsreicher Charakter mit hohem Identifikationswert in den Freiräumen entsteht.

5 Historische Spuren

Die bestehenden historischen Spuren der Hafennutzung wie Drehbrücke, Kräne, Gleistrasse, Alfred-Schütte Allee etc. bleiben erhalten und werden als historische „Schicht“ in das Konzept integriert.

6 Alfred-Schütte-Promenade

Die denkmalgeschützte Allee wird zur „Alfred-Schütte-Promenade“ weiterentwickelt. Die konfliktfreie Nutzung als Rad- und Gehweg wird optimiert. Verschiedene „Platzfenster“ mit gastronomischen Nutzungen öffnen sich zum Rhein und den Poller Wiesen. Der

Bebauung vorgelagerte Spielinseln mit wohnungsnahen Angeboten für Kinder begleiten den Boulevard und korrespondieren mit den gastronomischen Angeboten auf den Plätzen.

7 Stadtboulevard Siegburger Straße

Die Siegburger Straße wird zum grünen Stadtboulevard ausgebaut und verbindet so das neue Quartier mit den Stadtteilen Deutz und Poll. Eine Abfolge von urbanen Plätzen entlang des Stadtboulevards schafft weitere stadträumliche Vernetzung, Adressen und Eingänge in das Hafenquartier, welche gleichsam zur Identitätsbildung und Orientierung beitragen.

8 Der Hafenraum

Das lebendige „Herz“ des Stadtquartiers bildet der zentrale Hafenraum mit seinen Uferkanten. Es ist in drei unterschiedliche Bereiche gegliedert: Hafenpromenade, Hafenbecken und Wohnhafen.

9 Hafenpromenade

Die östliche Hafenkante auf der Sonnenseite des Hafenbeckens bleibt in seiner harten und linearen Kontur erhalten und wird zur zentralen Hafenpromenade mit urbanem und öffentlichem Charakter mit hoher Aufenthaltsqualität ausgebaut. Die Kräne und Gleise werden als Spuren der Vergangenheit integriert. Entlang des Hafenbeckens entsteht in Kombination mit den Gastronomieangeboten eine abwechslungsreiche „Marktmeile“, die ein lebendiges und urbanes Rückgrat des Deutzer Hafenquartiers ausbildet.

10 Wohnhafen

Auf der Westseite des Hafenbeckens reichen die Gebäude bis an die Wasserlinie heran. Die zum Hafenbecken orientierten Innenhöfe thematisieren den schwankenden Wasserstand und werden in drei Blöcken als wechselnd überschwemmte „Pegelhöfe“ mit besonders individuellem Charakter gestaltet. Treppen und Stufenanlagen zwischen den Blocks führen auch hier bis an das Wasser des Hafenbeckens heran.

ERLÄUTERUNGSBERICHT

11 Hafenbecken „Schwimmender Park“

Das 80 Meter breite Hafenbecken birgt ein riesiges Potential als zentraler Freiraum für das neue Stadtquartier. Die freiräumliche Leitidee des „Landschaftsflusses“ wird in Form eines „schwimmenden Parks“ im Hafenbecken konsequent fortgeführt. Im Sinne einer lebendigen und aktiven „Stadt Bühne“ ist der „Schwimmende Park“ überaus vielfältig beispielbar und nutzbar. Ob Schwimmbad, Spielplatz, Sport- und Fitnessangebote, Veranstaltungsort für temporäre Events, Strandbar, Bootsverleih, Wassertaxen oder schwimmender Kletterwald. Hier soll ein stadtweiter Magnet für die Freizeitnutzung mitten im Quartier entstehen. Der „schwimmende Park“ ist als ein flexibles und modulares System aus vielfältigen Pontondecks geplant, die vorgelagert zur heutigen Uferkante liegen und sich mit den wechselnden Wasserständen des Rheins auf und ab bewegen. Über barrierearme Stegbrücken werden die schwimmenden Decks erschlossen. Das dynamische Konzept des „Schwimmenden Parks“ besteht aus einem permanenten „Grundgerüst“ aus Stegen und Freizeitinseln, das sich im Laufe der Zeit je nach Bedarf weiter durch Decks und Nutzungsinseln ergänzen lässt und somit eine hohe Flexibilität und Nachhaltigkeit für die zukünftige Entwicklung bietet.

Der rund einen Kilometer lange Park gliedert sich in 3 übergeordnete Themenbereiche, welche im Einzelnen sehr differenziert ausgestaltet sind und sich gleichsam zur Nutzung ihrer Ränder orientieren. Am südlichen Ende des Hafenbeckens werden die Schwerpunkte Kultur und Bildung thematisiert. Das Zentrum bildet ein großzügiger Sport- und Freizeitbereich. Im nördlichen Teil des schwimmenden Parks entstehen die „Kreativ-Docks“, welche sowohl in Hinblick auf ihre Lage zur alten Mühle, als auch in Bezug auf die angrenzende Bewohnerschaft, eine Möglichkeit zum „Arbeiten im Freien“ bieten. Dieser Bereich verfolgt einen kreativ - produktiven Gedanken und lässt neben offenen Ateliers und Werkstätten auch beispielsweise Platz für Anbauflächen von Obst und Gemüse zu.

12 Platzräume

Innerhalb der gerasterten Stadtstruktur gliedern und rhythmisieren quer zum Hafenbecken verlaufende „Freiraumfugen“ in Form von begrünten Platzräumen das Quartier. Die Platzräume sind je nach Lage und Funktion

differenziert gestaltet und mit vielfältigen Aktivitäten multifunktional beispielbar. Der Platz an der Drehbrücke hat beispielsweise die Funktion des attraktiven und offenen Entrees und der Inszenierung des identitätsstiftenden und denkmalgeschützten Bauwerks. Die Belange der Erschließung z.B. für Anlieferung und Feuerwehr sind in die Gestaltung der Freiraumfugen integriert.

13 Hafendschungel

Der spannungsvolle Freiraum unter dem großen Verladekran wird als waldartiger „Hafendschungel“, inszeniert, mit vielschichtigen Sport- und Spielangeboten für Kinder und Jugendliche. Die vielfältigen Terrassierungen und barrierefreien Rampen im Bereich des Hafendschungels reichen bis an die Wasserkante des Hafenbeckens heran und stellen dort über Stegbrücken den unmittelbaren Kontakt zum „Schwimmenden Park“ her.

14 Innenhöfe

Die blockartige Bebauung umschließt Innenhöfe, die sehr individuell gestaltet werden können. Hier entsteht ein geschützter und eher privater Charakter. Vor allem die Gestaltung der Innenhöfe am Wohnhafen, die in unmittelbarem Wasserkontakt stehen, folgt dem bewegten und „fließenden“ Leitbild des Freiraumkonzeptes.

15 Dachgärten

Die Dachflächen bieten als „fünfte Fassade“ in dieser exponierten und attraktiven Lage des Deutzer Hafens ein großes Potential, das es zu nutzen gilt. Auf den Dächern kann der Landschaftsfluss auf die Häuser „schwappen“ und dort in vielfältigen Gärten, Lounges und Sonnendecks mit spektakulärem Ausblick fortgeführt werden.

16 Verkehr

Die Verkehrsflächen sind in die Gestaltung des Landschaftsflusses integriert und als niveaugleiche Mischverkehrsflächen mit platzartigem Charakter ausgebildet.

