



#### 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** buero**schneidermeyer** Köln | Stuttgart

Alle Fotos: Thomas Wolf, Gotha

im Juli 2016

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

# Zwischenpräsentation Dokumentation

10./11.06.2016
Essigfabrik Deutzer Hafen

#### **INHALT**

Vorbemerkungen		04
Ablauf		05
Begrüßung / Kurzvorträge		06
Diener + Diener   Vogt Landschaftsarchitekten		08
COBE		12
Lorenzen Architekten   becht aps landscape architecture		16
scheuvens + wachten + partner   WES GmbH LandschaftsArchitektur		20
trint + kreuder d.n.a   greenbox		24
In den Pausen		26
Arbeitsgruppenphase		
Ergebnisse Thementisch 01	öffentlich und privat	28
Ergebnisse Thementisch 02	sicher und geschützt	30
Ergebnisse Thementisch 03	vernetzt und verträglich	32
Ergebnisse Thementisch 04	dicht und gemischt	34
Fraehnisse Thementisch 05	vielfältig und bunt	36

#### Vorbemerkungen

Der Planungs- und Beteiligungsprozess 2016 erfolgt in drei Schritten: In der Auftaktveranstaltung im Februar wurde die Ausgangslage ermittelt. Bei der Zwischenpräsentation im Juni werden erste Ideenskizzen vorgestellt und öffentlich erörtert. Im dritten Schritt werden dann bis Anfang September die abschließenden Entwurfskonzepte erarbeitet, die am 23./24. September 2016 präsentiert und diskutiert werden. Als Ergebnis wird ein Konzept ausgewählt, auf dessen Grundlage die städtebauliche Entwicklung im Deutzer Hafen weiter verfolgt werden soll.

Die Zwischenpräsentation für den Beteiligungsprozess am 10./11. Juni 2016 gliedert sich in zwei Teile: Eine Impulsphase mit Präsentationen der Planungsteams und eine Diskussionsphase mit Rückmeldungen vom Begleitgremium und den Thementischen.

- Welche Bausteine sichern eine Entwicklung des Deutzer Hafens als innenstadtnaher Wohn- und Arbeitsort in besonderem Maße?
- Welche Konzepte im Umgang mit Hochwasser und Lärm sollen weiterverfolgt werden?
- Wie sind die Möglichkeiten einer Vernetzung des neuen Stadtviertels mit Deutz und Poll zu bewerten?
- Welche Nutzungspotenziale bieten die vorgeschlagenen Freiräume?
- Wie sind die vorgestellten Konzepte für Mobilität und Erschließung an diesem Standort zu bewerten?
- Welche Aspekte sind für die Umsetzung eines lebendigen, gemischten und dichten Stadtquartiers am Rhein von besonderer Bedeutung?

#### Ablauf 10./11. Juni 2016 Essigfabrik, Siegburger Straße 110, Köln

# 16:00 Begrüßung Franz-Josef Höing Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr der Stadt Köln Andreas Röhrig Geschäftsführer moderne stadt GmbH Anschließende Kurzpräsentationen COBE (Kopenhagen)

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

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

17:45 Kaffeepause

18:00 scheuvens + wachten + partner (Dortmund) mit WES GmbH LandschaftsArchitektur (Hamburg/Berlin)

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

19:00 Ausblick

19:15 Gespräche und Umtrunk Infowand mit Projektinitiativen

#### Samstag, 11.06.2016 | Diskussionsphase

11:00 Diskussion der städtebaulichen Konzepte im Begleitgremium mit teilnehmenden Teams und angemeldeten Bürgerinnen und Bürgern als Gästen

13:00 Mittagspause

13:30 Öffentliche Rückmeldung aus dem Begleitgremium an die Teams

15:00 Diskussion an fünf Thementischen

- öffentlich und privat Lage, Freiraum, Vernetzung
- sicher und geschützt Hochwasser und Lärm
- vernetzt und verträglich Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit
- dicht und gemischt Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel, Wohnen, Kultur, Bildung
- vielfältig und bunt
   Wohnformen, Typologien, Trägerschaften

16:30 Plenum – Ergebnisse der Thementische Ausblick auf das weitere Verfahren

#### Freitag, 10.06.2016 | Impulsphase

Nach der Begrüßung durch den Planungsdezernenten Franz-Josef Höing und den Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft moderne stadt Andreas Röhrig werden im ersten Teil des Tages in Kurzpräsentationen die Entwürfe der fünf Planungsteams vorgestellt. Die Zuhörenden haben nach jedem Vortrag die Möglichkeit Rückfragen zu stellen.

#### Samstag, 11.06.2016 | Diskussionsphase

Die Fachdiskussion im Begleitgremium erfolgt im ersten Teil mit den Teamvertreter/innen und 30 angemeldeten Gästen aus der Bürgerschaft. Zu allen Entwürfen gibt es Rückmeldungen und Hinweise. Nach der Mittagspause ist die Diskussion öffentlich und haben die Teams nochmals Gelegenheit für Rückfragen. An fünf Thementischen werden die Projektansätze abschließend nochmals mit allen Teilnehmenden diskutiert.



Franz-Josef Höing begrüsst gemeinsam mit  $\,\dots\,$ 



 $...\ Andreas\ R\"{o}hrig\ die\ Teilnehmenden\ am\ Workshopverfahren.$ 



Gespanntes Interesse während der Vorträge: Welche Vorschläge machen die Planerteams?



**Diener + Diener | Vogt Landschaftsarchitekten** Roger Diener | Günther Vogt

Das Nebeneinander des Industriegebiets und des Landschaftsschutzgebiets Poller Wiesen prägen den Deutzer Hafen. Diese stadt- und landschaftsräumliche Figur soll in dem Prozess einer allmählichen Urbanisierung des Hafengebiets bewahrt und gestalterisch weiterentwickelt werden. Der Entwurf betont diese beiden Identitäten, die stadträumlich-industrielle und die landschaftsräumliche. Zwischen drei verschiedenen "Choreographien" wird unterschieden:

- die Erweiterung der bestehenden Gebäudestrukturen auf der Ostseite des Hafenbeckens in der Fortsetzung der Ellmühle
- die Kopfbebauung südlich des Beckens
- die Bebauung der Mole als ein neues Stadtquartier.

Das städtebauliche Leitbild für das Gebiet Deutzer Hafen wird aus den vorhandenen Strukturen vor Ort abgeleitet. Der Städtebau zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße/Poller Kirchweg ist geprägt durch eine Weiterführung im Maßstab sowie in der Komposition der Ellmühlenanlage. Zur Seite des Hafenbeckens bilden die Häuser eine ruhige Zusammenfügung von unterschiedlichen Volumen. Umgekehrt wird das Kontinuum geschlossener Straßenfronten entlang der Siegburger Straße und Poller Kirchweg aufgebrochen. Für die Bebauung der Mole, die das Hafenbecken auf der Westseite umschließt wird eine kleinteiligere und freiere Gebäudestruktur vorgeschlagen, die zugleich Raum für eine Erweiterung der Wiese zulässt.

Zwischen dem Hafenquartier 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.



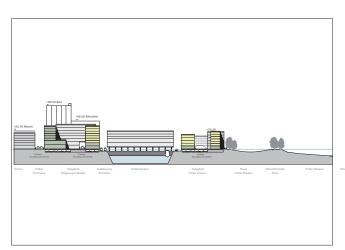
Gesamtplan



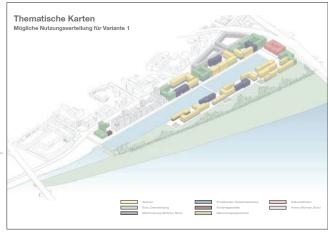
Blick vom Hafenquartier Poller Wiesen zur gegenüberliegenden Ellmühle



Blick von der Uferpromenade auf das Hafenkopfgebäude



Eine Vernetzung des Deutzer Hafens erfolgt künftig in erster Linie durch eine Vielzahl von öffentlichen Durchwegungen und Verbindungen.



Die Nutzungsverteilung über das Gelände erlaubt eine breite Palette von Wohnformen, die in ihrer Flexibilität auf die künftigen Bedürfnisse reagieren.



Der Volkspark Poller Wiesen ...



... ergänzt die vorhandenen Freiflächen am Rhein.

#### Rückfragen Öffentliche Diskussion

Diener + Diener | Vogt Landschaftsarchitekten

Können Sie den Begriff "Industriehof" näher erläutern, der im Zusammenhang mit der Bebauung südlich der Ellmühle benutzt wurde?

 Mit dem Begriff sind großformatige Wohnhöfe beschrieben, Ensembles mit erheblicher Baumasse, die in Anlehnung an die Ellmühle typologisch zu entwickeln sind. Bei der Mühle war die industrielle Nutzung maßgeblich, in Zukunft wäre es eher ein gemischtes, "urbanes" Nutzungsprogramm, das in diese Bausteine zu integrieren wäre. Der Hof ist eine Negativform, die helfen soll diese Baumassen zu ordnen. Superblocks sind damit nicht gemeint. Entlang der Siegburger Straße ist eine klare räumliche Definition (Baulinie) notwendig.

Wird die Alfred-Schütte-Allee angehoben?

 Die Allee bleibt bestehen und die danebenliegende Straße wird als Verkehrsraum aufgegeben. Die Erschließung erfolgt zukünftig in der Mittelzone der Bebauung auf der Halbinsel. Wo finden kulturelle Nutzungen und Kreativwirtschaft Platz?

 Hier wurden noch keine spezifischen Standorte städtebaulich definiert; Möglichkeiten bestehen notwendigerweise nicht nur im Bestand, sondern auch in neu entstehenden Strukturen. Erfahrungsgemäß sind niedrige Mieten der entscheidende Schlüsselfaktor für eine erfolgreiche Ansiedlung.

Zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg ist eine großmaßstäbliche Blockbebauung vorgesehen. Welche Qualitäten enstehen damit? Erfolgt dies in Anlehnung an die großen Wohnhöfe aus den 1910er und 1920er Jahren?

 Für die Bebauung an der Siegburger Straße sind 7 bis 9 Geschosse gerechtfertigt. Die Tradition des 19. Jahrhunderts (4-5 Geschosse) wird absichtlich verlassen, die klare Gliederung zwischen Straßenseite (öffentlich) und Innenhof (privat bzw. halböffentlich) jedoch wird bewusst beibehalten. Gebäudetiefen von 10 bis 12 Metern garantieren eine gute Wohnqualität.

Warum gibt es die Topografie in dem neuen Park?

 Neben gestalterischen Themen ist sie vor allem auf das komplexe Hochwasserschutzkonzept zurückzuführen.



#### Rückmeldungen aus dem Begleitgremium

Diener + Diener | Vogt Landschaftsarchitekten

- Die Arbeit ist gekennzeichnet durch das Nebeneinander kräftiger Baumassen entlang der Siegburger Straße und großzügiger Freiräume auf der Mole, die deutlich weniger bebaut wird.
- Das Konzept basiert auf einer nachvollziehbaren Analyse des Ortes – auf unterschiedliche Rahmenbedingungen wird spezifisch reagiert (Mühle, Bahndamm, Poller Wiesen).
- Die Dopplung im Freiraum, der neue Volkspark neben den Poller Wiesen, macht die bestehende Allee zu einem attraktiven Weg durch die Landschaft; er wird aber in der Nutzung nicht durchweg als plausibel erachtet.
- Es ist nochmals zu pr
  üfen, ob die Bebauung auf
  der Mole mit ihrer geringen Bebauungstiefe und
  den vergleichbar 
  überschaubaren Baumassen den
  hohen Erschließungsaufwand rechtfertigt.
- Die angestrebte breite Nutzungsmischung erscheint im Bereich der Mole in der vorgeschlagenen Struktur nur eingeschränkt zu realisieren. Ggf. wäre hier eine noch dichtere Bebauung, bei gleichzeitiger Beibehaltung der landschaftlichen Qualitäten, zu prüfen (ggf. auch durch eine veränderte Typologie).
- Die massive Bebauung entlang der Siegburger Straße wurde im Gremium kontrovers diskutiert; die Ableitung der Baustruktur aus den Strukturen der Mühle ist nachvollziehbar, die Wirtschaftlich
  - keit von Wohnungsangeboten in Baukörpern knapp über der Hochhausgrenze bleibt aber zu prüfen.
- Das Hochhaus an der Nordspitze des Areals schränkt die stadtbildprägende Wirkung des Kopfbaus der Ellmühle aus denkmalpflegerischer Sicht zu stark ein. Mit seiner markanten Architektursprache und seiner Form sollte der Kopfbau weiterhin die Blickachse entlang der Siegburger Straße und den Blick von der Serverinsbrücke aus dominieren. Eine vorgelagerte Bebauung müsste diesen

- Aspekt in Proportionierung und Baukörpersetzung berücksichtigen.
- Durch die Art der Bebauung entsteht keine qualitative Verbesserung für die Wohnlagen in "zweiter Reihe" zur Straße hin; Art und Lage der Öffnung in den Höfen sollten nochmals präzisiert werden.
- Die beiden großen Wohnblöcke im weiteren Verlauf der Siegburger Straße stellen aus Sicht des Begleitgremiums eine geeignete Bebauungsstruktur an dieser Stelle dar, wenn eine entsprechende Bautiefe, wie von den Verfassern erläutert, eingehalten wird.
- Eine verkehrliche Erschließung abgelöst von der Alfred-Schütte-Allee und durch die Mitte des neuen Quartiers erscheint grundsätzlich als gute Lösung (Erschließung oberhalb HQ 200 gewährleistet so eine effiziente Andienung aller Baufelder). Gleichwohl ist die Zirkulation zu klären (Sackgasse).
- Die Lage der Brücke über das Hafenbecken ist nachvollziehbar und sichert den Zugang zu Nahversorgung und ÖPNV.
- Der "Kopfbau" am Ende des Hafenbeckens thematisiert die Verbindung zu Poll, wäre in Nutzung und Masse aber an dem markanten Ort noch weiter zu präzisieren.
- Das Lärmschutzkonzept überzeugt noch nicht hinreichend und wäre zu überarbeiten.
- Der Volkspark leistet einen wesentlichen Beitrag im Hochwasserkonzept.





**COBE (Kopenhagen)**Ole Storjohann | Karoline Liedke

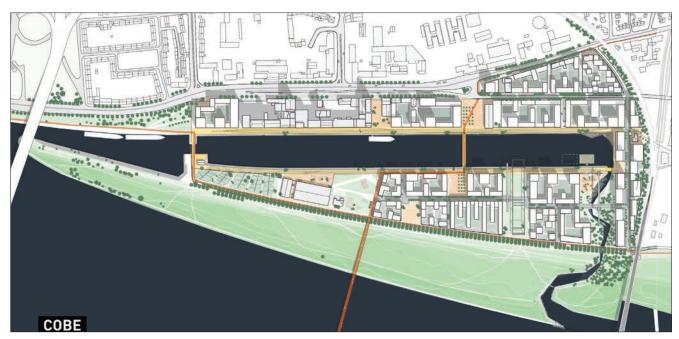
Der Vorschlag akzentuiert die Unterschiedlichkeit der beiden Rheinufer – die rechte Rheinseite wird als grüner Korridor profiliert.

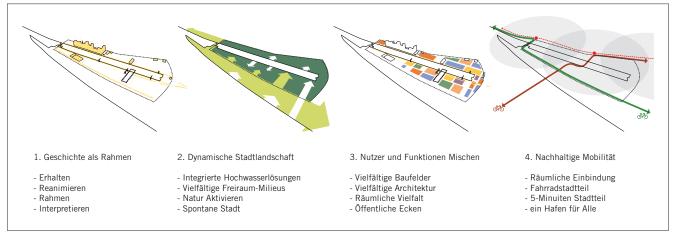
Für die Entwicklung werden vier Leitthemen formuliert:

- Historische Elemente bewahren und weiterentwickeln
- Potentiale der dynamischen Stadtlandschaft nutzen
- ein dichter Stadtteil der gemischten Nutzer und Nutzungen
- ein Stadtteil für Menschen und für nachhaltige Mobilität

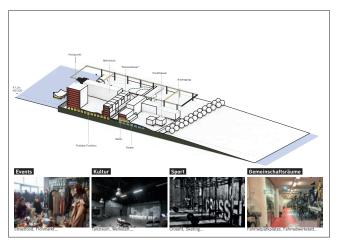
Unter dem Stichwort "gemischte Stadt" wird eine breite Vielfalt an unterschiedlichen Bautypologien vorgeschlagen. Zwischen Hochpunkten und niedriger Bebauung ergibt sich ein spannungsvolles Wechselspiel. Die unterschiedlichen Gebäudestrukturen integrieren sich in den Kontext und vernetzen alt und neu. Offene und eher geschlossene Bebauung wechseln sich ab. Gewerbliche Nutzungen konzentrieren sich im Süden und an den Hochpunkten, dazwischen entwickelt sich die Wohnnutzung. Ein besonderes Augenmerk gilt den aktiven Erdgeschosszonen, die im seltenen Hochwasserfall geflutet werden: Dort konzentrieren sich Event-, Kultur-, Sport- und Gemeinschaftsflächen.

Ein zentrales Anliegen des Entwurfs ist die Remodellierung der Stadtlandschaft. Als zentrale Maßnahme wird ein Durchfluss zwischen Rhein und Hafenbecken vorgeschlagen: der "Neue Schnellert" schafft mehr Flächen am Wasser und sichert über die Durchströmung des Hafenbeckens dort eine bessere Wasserqualität. Rheinseitig perforieren "grüne Keile" die Bebauung auf der Mole – Freiräume liegen an der geplanten Rheinbrücke, an der Kranbahn und am "Neuen Schnellert". Promenade und Quartiersplätze rund um das Hafenbecken schaffen Treffpunkte und Orientierungsmarken.

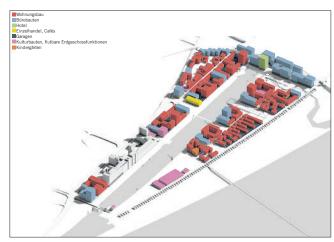




Vier Strategien



Flutbare Erdgeschoßnutzungen / Nachnutzung Garagen



Gemischte Nutzungen



Potenziale der dynamischen Stadtlandschaft nutzen



Ein dichter Stadteil der gemischten Nutzer und Nutzungen

# **Rückfragen Öffentliche Diskussion**COBE

Ist der in den Bildern dargestellte Wasserstand realistisch – er erscheint zu hoch?

Der dargestellte Wasserstand ist wie bei der Auftaktveranstaltung im Februar 2016 angetroffen dargestellt. Die Konzeptidee des Durchbruchs zwischen Hafen und Rhein dient vor allem dazu, das Wasser zugänglicher zu machen – gerade weil der Wasserspiegel im Hafen selbst so tief liegt. So kommt das Quartier ans Wasser, die Wasserkante wird vergrößert.

Gibt es bei dem Durchbruch zum Rhein eine Kollision mit dem Regenwasserkanal am Schnellert?

• Diese technische Frage muss im nächsten Bearbeitungsschritt noch genauer geklärt werden.

Mit der geplanten Novellierung der Landesbauordnung gibt es keine verbindliche Festlegung von Stellplätzen auf Landesebene mehr. Regelungen sind nun auf kommunaler Ebene zu treffen. Welche Annahmen wurden für den ruhenden Verkehr hinterlegt?

• Die Zahl der Stellplätze orientiert sich an den Vorgaben der Aufgabenstellung (0,7 Stellplätze pro Whgn.) Zwei Drittel der Stellplätze befinden sich in den Erdgeschossen. Nach und nach wird ein Umdenken im Mobilitätsverhalten stattfinden. Diese Entwicklung wird bestärkt durch komfortable Angebote für Radfahrer (Anschluss an den Ring) und Einschränkungen für Nutzer des MIV (Sackgassenerschließung). Die Stadt wird hierzu eine Satzung erarbeiten.

Wie lang ist die Radbrücke und wo genau liegt sie?

 Die Brücke über das Hafenbecken schließt an die zukünftige Rheinbrücke in Verlängerung des Inneren Grüngürtels an.

Welche Nutzungen liegen in den überschwemmbaren Bereichen?

 Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen befinden sich im erhöhten "1. Obergeschoss", einer Art Hochparterre, welches über der Marke des 200-jährigen Hochwassers liegt. In den ggf. überschwemmbaren Erdgeschossen sind die Parkierungsflächen und ergänzende Nutzungen angeordnet, die im Notfall überschwemmt werden können. Sie verfügen über Öffnungen zur Hafenpromenade.



# **Rückmeldungen aus dem Begleitgremium**COBE

- Die Fortführung der linearen Grünräume auf der rechtsrheinischen Seite erscheint plausibel.
- Eine neue Verbindung des Rheins mit dem Hafenbecken ist eine attraktive Idee, wird in ihrer Umsetzbarkeit aus wasserbautechnischer Sicht jedoch in der vorgelegten Form vom Begleitgremium erheblich in Zweifel gezogen.
- Die dargestellten Ansätze zur Gestaltung der öffentlichen Räume werden positiv bewertet, sie sind im weiteren Verlauf noch zu präzisieren.
- Der Entwurf schlägt eine weit gefächerte Typologie für die künftige Bebauung vor. Die Aufgabe der "Mischung" wird als vitales Nebeneinander unterschiedlichster Bauformen in einer Art "Freizeitlandschaft" interpretiert und inszeniert. Dabei stellt sich aber die Frage, ob auf Grundlage dieser Heterogenität tatsächlich ein "Quartier für alle" entstehen kann? Trotz ihrer Lebendigkeit erscheint die Mischung an vielen Stellen etwas beliebig und wird daher im ggw. Planungsstand eher kritisch gesehen. Die Bebauung erscheint in der Summe zu wenig urban. Hier sollten weitere Plausibiliäten aufgezeigt werden welche Nutzungen und welche Bauformen korrespondieren miteinander?
- Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur auf der Mole gibt keine hinreichende Antwort auf die Lärmschutzanforderungen in diesem Bereich.

- Im weiteren Verlauf sollten die Baumassen eindeutiger beschrieben oder Regeln für eine zukünftige
  Entwicklung formuliert werden. Es ist konkreter
  darzulegen, wie mit dem Konzept jenseits der dargestellten Vielfalt attraktive Lagen, gute Adressen
  und vermarktbare Bebauungsstrukturen geschaffen
  werden können.
- Die westliche Stadtansicht auf der Mole ist unscharf; es wird vorgeschlagen den Übergang zwischen Bebauung und Freiraum präziser zu fassen.
- Das Hochhaus an der Nordspitze des Areals schränkt die stadtbildprägende Wirkung des Kopfbaus der Ellmühle aus denkmalpflegerischer Sicht zu stark ein. Mit seiner markanten Architektursprache und seiner Form sollte der Kopfbau weiterhin die Blickachse entlang der Siegburger Straße und den Blick von der Serverinsbrücke aus dominieren. Eine vorgelagerte Bebauung müsste diesen Aspekt in Proportionierung und Baukörpersetzung berücksichtigen.
- Eine verkehrliche Erschließung abgelöst von der Alfred-Schütte-Allee und durch die Mitte des neuen Quartiers stellt grundsätzlich eine gute Lösung dar. Die Möglichkeiten einer Zirkulation sind noch genauer zu klären und darzustellen.
- Vor dem Hintergrund eines sich verändernden Mobilitätsverhaltens ist zu prüfen, in welchem Maße Tiefgaragen für die Abdeckung der Stellplätze herangezogen werden sollen. Im Projekt Deutzer Hafen sind sie relevant für den Hochwasserschutz, gleichzeitig später aber nur schwer umzunutzen.





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

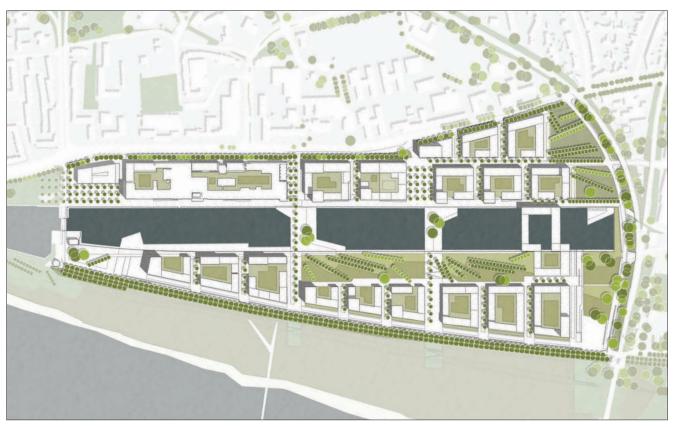
Karsten Lorenzen | Peter Becht

Das Planungsgebiet wird in sieben Quartiere aufgeteilt, die unterschiedlichen Maßgaben folgen: Markthalle und Mühle, Mühlenquartier und Siegburger Quartier reihen sich entlang der östlichen Grenzen des Planungsgebietes; die sogenannte Siegburg überspannt das Hafenbecken am südlichen Abschluss. Auf der Mole liegt das "Urbane Quartier am Central Park" und die "Spitze". Aus

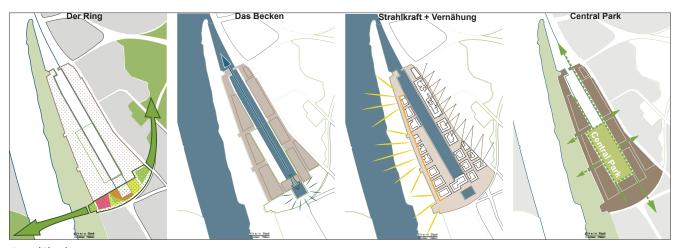
dieser Vielfalt ergibt sich ein Nebeneinander unterschiedlicher Qualitäten. Mit dem Ziel, eine lebendige Stadt zu ermöglichen, wird eine kleinteilige Vergabe der Baufelder und mit der Vorgabe der Nutzungsmischung vorgeschlagen.

Aus der gesamtstädtischen Betrachtung heraus wird im Süden des Plangebietes ein neuer Freiraum entlang des Bahndamms vorgeschlagen – der "PollerPark". Das Hafenbecken wird in diesen hinein verlängert. Die Wasserfläche wird durch drei neue Querungen strukturiert. An zentraler Stelle entlang der westlichen Kante des Hafenbeckens wird ebenfalls ein Park vorgesehen – der Central Park.

Die Notwendigkeit von Retentionsräumen und die Berücksichtigung des Schallschutzes werden als Vorteil für die städtebauliche Strukturierung und als räumliche Qualität für den neuen Stadtteil verstanden. Die Retentionsräume sind DIE öffentlichen Freiflächen im neuen Quartier.



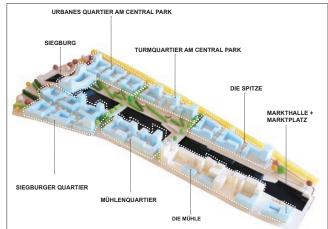
Gesamtplan



Grundüberlegungen









Auf der Hafenpromenade



Rheinsilhouette

#### Rückfragen Öffentliche Diskussion

Lorenzen Architekten becht aps landscape architecture

Ist auf der Alfred-Schütte-Allee Autoverkehr vorgesehen?

 Die Allee wird erhalten, der Freiraum daneben mit Stufen modelliert. Die Erschließung des Quartiers erfolgt aber durch eine neue Straße auf Hochwasserniveau in der Mitte der Halbinsel.

Welche Nutzungen gibt es im Freiraum am Bahndamm?

Der neue Freiraum an der Bahnlinie wirkt als Aktivierungspunkt für das Quartier und ermöglicht in Zukunft ein attraktives Ankommen mit der S-Bahn, die so schnell wie möglich realisiert werden sollte. Eine weitere Verlängerung des Inneren Grüngürtels auf rechtsrheinischer Seite wäre eine wichtige Zukunftsaufgabe.

Wie hoch sind die signifikanten Hochpunkte an der Siegburger Straße?

• etwa 14 – 15 Geschosse (Höhe wie die Mühle).

Warum wird das Hafenbecken nicht aufgefüllt, sondern erweitert?

Ein Erhalt des Hafenbeckens entspricht der Aufgabenstellung. Mit dem "Central Park" wird ein Angebot auf "halber Höhe" zwischen Niveau Promenade und Wasserspiegel geschaffen. Nur eine der vorgeschlagenen Brücken über das Hafenbecken ist hochwassersicher geplant – die anderen liegen niedriger und werden ggf. überschwemmt, bieten so jedoch einen direkteren Zugang zum Wasser.



#### Rückmeldungen aus dem Begleitgremium

Lorenzen Architekten becht aps landscape architecture

- Die Fortsetzung des Grünen Rings auf der linksrheinischen Seite im Südosten des Gebietes und die Verschränkung dieser Maßnahme mit der Schaffung eines attraktiven Eingang in das Gebiet wird positiv gewertet. So wird eine "Rückseite" vermieden.
- Der "Central Park" in der Mitte schafft einen zusätzlichen attraktiven Freiraum und eine zweite "gute Lage" neben der "Vorderkante" mit direkter Aussicht auf den Rhein. Gleichwohl nutzt die vorgeschlagene umgebende Bebauungstruktur diesen Vorteil nicht hinreichend und überzeugt in der jetzt vorgelegten Form noch nicht (so erscheinen die dargestellten Bebauungstiefen für geschlossene Baublöcke als nicht ausreichend).
- Mit dem Entwurfsvorschlag geht ein hoher investiver Aufwand für Erschließung und Freiräume, den Bau der beiden Brücken sowie die Verlängerung des Hafenbeckens einher; die Aufwendungen für diese Maßnahmen erscheinen in der Summe zu hoch.
- Der Vorschlag, das Gebiet in Quartiere mit unterschiedlichem Charakter zu gliedern, ist gut nachvollziehbar und für eine Identifikation der späteren Nutzer mit dem Ort förderlich. Gleichwohl ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, wie viele zusätzliche städtebauliche "Motive" neben dem starken Charakter der Industrieanlagen und den Poller Wiesen notwendig und wünschenswert sind.
- Der Entwurf bietet eine starke neue Silhouette aus der Perspektive der Kölner Innenstadt, von Westen über den Rhein.
- Der Lärmschutz ist noch nicht überzeugend gelöst hier bedarf es einer Konkretisierung v.a. im südlichen Bereich.





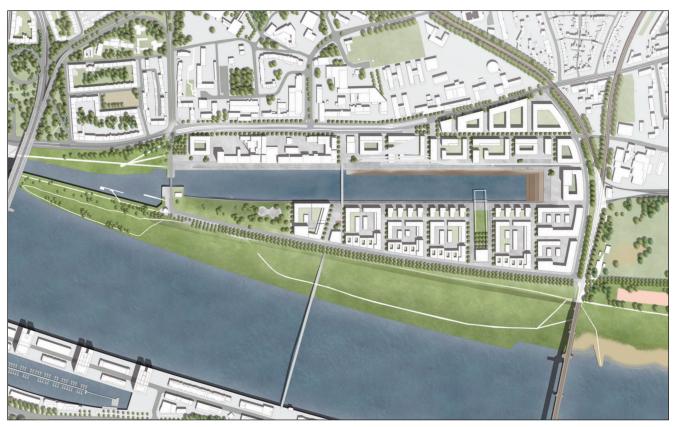
s+w plus | WES | Sieker Kunibert Wachten | Henrike Wehberg-Krafft

Nutzungsmischung und Dichte werden in dem Entwurf durch Stadtbausteine erreicht, die wie ein Block einen kompakten Kragen bilden, aber durchlässig und mit weiteren Gebäuden im Inneren gefüllt sind. In fast allen Gebäuden wird eine Nutzungsmischung über die einzelnen Geschosse angeboten, mit Läden, Gastronomie, Dienstleistungen, Büros, Kultur- und Sozialeinrichtungen – und vor allem auch Werkstätten im Erdgeschoss und Wohnen in den obersten Geschossen. Dort wo die Lärmsituation es erzwingt, wird nur eine deutlich redu-

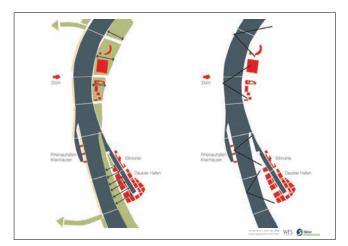
zierte Nutzungsmischung angeboten und auf Wohnnutzung verzichtet.

Die Anbindung des Deutzer Hafens an das Umfeld Richtung Osten erfolgt über Gassen, schmale Straßen und kleine Plätze; sie verbinden die östliche Hafenseite mit der Siegburger Straße. Die Westseite des Hafens wird durch zwei Platzräume, Straßen und Wege mit dem Raum des Rheins verknüpft. Für die Verbindung der beiden Seiten des Hafenbeckens sorgen eine Fußgänger- und Radbrücke in Höhe der Essigfabrik sowie ein Platz am Südende des Hafenbeckens.

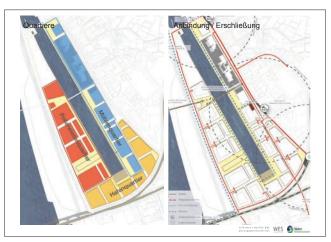
Ein breites Spektrum unterschiedlicher Lagen und Angebote – an der Rheinfront, am Hafen, an kleinen Verbindungsstraßen, im Blockinneren, auf dem Dach – soll zu einer Vielfalt der Wohnformen beitragen. Die Innenbereiche bieten sich auch für Baugruppen an. Die oberen Geschosse auf der Ostseite des Hafens sollen "soziales Wohnen" aufnehmen, da dort die beste Versorgungssituation im unmittelbaren Nahbereich gewährleistet ist.



Gesamtplan



Rechtsrheinisch entseht ein neuer Stadtbaustein ...



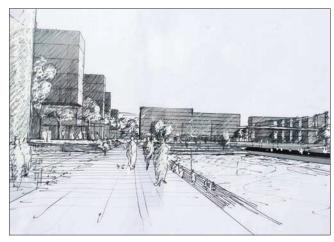
... geprägt durch verschiedene Quartiere und eine kleinteilige Erschließung.



Je nach Lage und Geschoss ...



 $\dots$  ergeben sich spezifische Nutzungskonstellationen.



Der Zugang zum Wasser wird über Treppenstufen ermöglicht



Je nach Lage werden unterschiedliche Blockstrukturen vorgeschlagen.

## Rückfragen Öffentliche Diskussion

s+w plus | WES | Sieker

Was kennzeichnet das vorgeschlagene Verkehrskonzept im Besonderen?

 Diverse neue Rad- und Fußwegebeziehungen werden angeboten; hingegen erscheint das bestehende ÖPNV Angebot ausreichend. Verkehrsintensive Nutzungen werden in einem Nahversorgungsstützpunkt mit Nachbarschaftshaus gebündelt.

Werden die Tiefgaragen im Bedarfsfall geflutet?

• Die Garagen werden für die Flutung bei HQ 200 benötigt, bei HQ 100 sind sie nicht erforderlich.

Die Bebauungsstruktur erscheint bereits sehr dezidiert. Was kennzeichnet sie im Besonderem?

Die Struktur ist ggw. zunächst als Schema zu verstehen, das sich aus der geforderten Typenvielfalt und der Nutzungsverteilung ableitet, das aber auch die Anforderungen des Lärmschutzes aktiv aufgreift (Höhenentwicklung).

Wie werden die Freiräume am Wasser genutzt? Kann die Qualität des Wassers verbessert werden?

• Die Verbesserung der Wasserqualität kann nur langfristig angestrebt werden. Das Schwimmen kann ggf. in einem (abgeschlossenen) schwimmenden Basin erfolgen. Die Wasserfläche schafft jedoch auch ohne unmittelbare Nutzung des Wassers selbst eine besondere Freiraumqualität und kann z.B. für Freizeitaktivitäten genutzt werden (Ruderund Paddelboote).



#### Rückmeldungen aus dem Begleitgremium

s+w plus | WES | Sieker

- Der Beitrag schlägt eine solide, robuste städtebauliche Struktur vor. Die Gebäudetypen unterstreichen das Ziel der funktionalen Mischung und lösen dieses plausibel ein.
- Für den besonderen Standort erscheint der Vorschlag jedoch noch zu wenig prägnant; die Charakteristika des Kontextes werden in dem vorgestellten Konzept noch zu wenig aufgenommen und wären weiter zu entwickeln. In der Reihung bewährter städtebaulicher Strukturen fehlt noch etwas das Spezifische, das den Ort in besonderem Maße ausmachen könnte.
- Eine Erschließungsstraße parallel zur Alfred-Schütte-Allee auf einem erhöhten Niveau wird eher kritisch gesehen.
- Die Lage der Brücke über das Hafenbecken ermöglicht perspektivisch einen guten Anschluss an eine mögliche Brücke über den Rhein; sie ist aber im Bezug auf ÖPNV und Nahversorgungsangebote eher ungünstig gelegen.
- Lage und Ausbildung der Erschließungs- und Freiraumstrukturen sind gut nachvollziehbar – dies schließt auch den Umgang mit dem Wasserbecken mit den abgetreppten Zugängen ein.





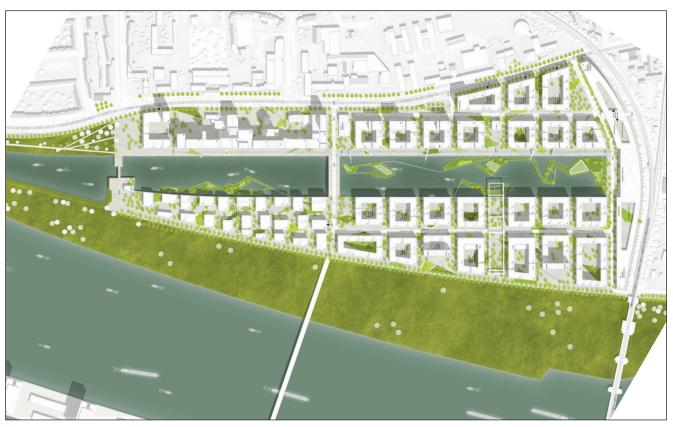
**trint + kreuder d.n.a (Köln) greenbox Landschaftsarchitekten (Köln)**Hanno Kreuder + Hubertus Schäfer

Das neue Stadtquartier am Deutzer Hafen soll einen eigenen und unverwechselbaren Charakter haben. In dem städtebaulichen Konzept werden dabei keine Flächen von einer Bebauung ausgeklammert. Die Ellmühle markiert eine maximal verträgliche Gebäudehöhe. Die Gebäude staffeln sich von acht Geschossen südlich der Mühle über sechs Geschosse am Bahndamm

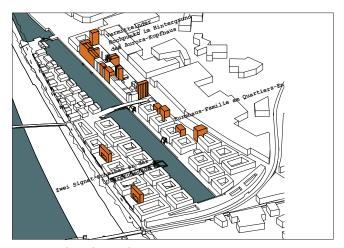
hinunter bis zu zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden an der Drehbrücke. Eine Vielzahl von kleinen Blöcken ist prägend für die städtebauliche Struktur; wenige Hochpunkte, Gebäude mit bis zu zwölf Geschossen, markieren einzelne Orte besonders.

Erdgeschosslagen werden vor allem für gewerbliche Nutzungen vorgehalten, in den oberen Geschossen wird, wo möglich, Wohnen vorgesehen. In jedem Baublock soll der angestrebte soziale Mix realisiert werden. Im Süden wird ein Quartiersparkhaus vorgeschlagen, das den Bahndamm begleitet . Die verkehrliche Erschließung erfolgt ringförmig – auch die Brücke über das Hafenbecken ist befahrbar für den MIV. Die Alfred-Schütte-Allee wird vom Autoverkehr freigehalten.

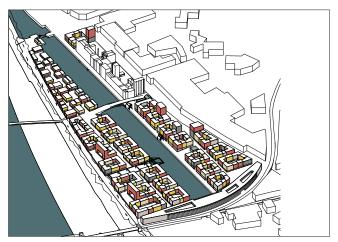
Die Freiraumkonzeption entwickelt sich vom "Stadtboulevard Siegburger Straße" über die Hafenpromenade und das Hafenbecken mit "Schwimmenden Gärten" bis hin zum "Wohnhafen", wo "Pegelhöfe" bis unmittelbar ans Wasser reichen. Verteilt über das Quartier finden sich verschiedenste öffentliche Plätze. Innenhöfe und Dachgärten ergänzen das Spektrum der Freiräume.



Gesamtplan



Einige Hochpunkte und ...



... eine Vielzahl kleiner Blöcke prägen die Bebauungsstruktur.



Schwimmende Gärten im Hafenbecken



Gestaffelte Geschossigkeit vom Hochpunkt Mühle bis zur Drehbrücke



Pegelhöfe reichen an der Beckenkante bis ans Wasser ...



... und schaffen zusätzlichen Retentionsraum im Hochwasserfall.

#### Rückfragen Öffentliche Diskussion

trint + kreuder d.n.a greenbox Landschaftsarchitekten

Wo genau liegt die Erschließung für das Gebiet ("MIV-Ring")?

 Die Haupterschließung zweigt von der Siegburger Straße an der Einmündung Poller Kirchweg ab, führt entlang der Bahnlinie und dann über eine neue Erschließungsstraße auf HQ 200 mittig durch das Quartier am Rhein. Den Ringschluss bildet die für den MIV nutzbare Brücke über das Hafenbecken auf Höhe der heutigen Essigfabrik.

Welche Gewerbe sind erlaubt/sollten angestrebt werden?

 Hier gilt es in erster Linie nicht störende Gewerbebetriebe anzusiedeln, die in einem Mischgebiet erlaubt sind. Anschaulich wird dies etwa an der Frage nach einem Erhalt der Essigfabrik als Bestandsnutzung. Günstige Flächen für Gewerbetreibende bieten sich auch in den Räumen in den Überflutungsbereichen.

Wie wird dem Klimaschutz Rechnung getragen?

 Es sind vielfältige Maßnahmen in der vorgeschlagenen Struktur denkbar. So können etwa Gründächer und Pflanzmaßnahmen in den Höfen der Verbesserung des Mikroklimas dienen.



# **Rückmeldungen aus dem Begleitgremium** trint + kreuder d.n.a

greenbox Landschaftsarchitekten

- Der Entwurf ist gekennzeichnet durch die durchgängige, eher kleinteilige Bebauungstruktur; die überschaubaren Dimensionen der Blöcke bilden eine gute Grundlage für die angestrebte Nutzungsmischung.
- Die zwei- bis dreigeschossige Bebauung im Norden der Halbinsel (gegenüber der Mühle) wird im Gremium kontrovers diskutiert. Eine niedrigere Bebauung an dieser Stelle sichert zwar die Blickbeziehungen zur Mühle, gleichzeitig stellt sich aber die Frage, warum sich diese Gebäude vom Rest so sehr absetzen.
- Es wird empfohlen die Anzahl und Anordnung der Hochpunkte im Mühlenquartier nochmals zu prüfen und zu präzisieren.
- Das Hochhaus auf der Nordspitze des Areals schränkt die stadtbildprägende Wirkung des Kopfbaus der Ellmühle aus denkmalpflegerischer Sicht zu stark ein. Mit seiner markanten Architektursprache und seiner Form sollte der Kopfbau weiterhin die Blickachse entlang der Siegburger Straße und den Blick von der Serverinsbrücke aus dominieren. Eine vorgelagerte Bebauung müsste diesen Aspekt in Proportionierung und Baukörpersetzung berücksichtigen.

- Die Erschließung durch die Mitte des Quartieres auf der Mole erscheint als machbare Option, die die Nutzungsmischung auf der Mole in besonderem Maße stützt. Durch die zusätzliche Brücke über das Hafenbecken, die auch für den MIV befahrbar ist, ergibt sich ein "Ringschluss". In der weiteren Bearbeitung sollten Aspekte wie z.B. Langsamverkehr und Mischverkehrsflächen berücksichtigt und präzisiert werden.
- Die große Quartiersgarage am Bahndamm wird hinsichtlich Nutzung und Volumen kontrovers diskutiert. Flexibilität und Anpassbarkeit an andere Nutzungen bei verändertem Mobilitätsverhalten, sowie ggf. ergänzende Gliederungsvorschläge, wären vertiefend aufzuzeigen.
- Der schwimmende Park im Hafenbecken (Central Park im Wasser) wird im Grundsatz positiv bewertet und sollte im Hinblick auf eine Umsetzbarkeit weiter vertieft werden.
- Die Nutzung der "Pegelgeschosse" (Erdgeschosse im Überflutungsbereich bei HQ 200) können in der vorgeschlagenen Form noch nicht überzeugen; sie erscheinen so nicht genehmigungsfähig und sind in der weiteren Bearbeitung nochmals zu erläutern / zu vertiefen.
- In einem weiteren Planungsschritt sollten konkrete Regeln definiert werden, wie die angestrebte Nutzungsmischung gesichert werden kann.





#### Gespräche in den Pausen











#### öffentlich und privat

Lage, Freiraum, Vernetzung

#### Lage in der Stadt und Vernetzung

- Eine Stärkung der Fuß- und Radwegeverbindungen sollte nicht nur parallel zum Rhein und auf die linke Rheinseite als Fortsetzung des Inneren Grüngürtels, sondern auch quer zum Rhein ins Rechtsrheinische nach Humboldt-Gremberg und Kalk (entlang der Bahntrasse) erfolgen. Bestehende Verbindungen, Rampen etc. sollten qualifiziert werden.
- Barrierefreie Zugänge zu den Rheinbrücken sind zu berücksichtigen.
- "Landmarken" (nicht notwendigerweise und ausschließlich hohe Landmarken), welche die Besonderheit des Quartiers abbilden, könnten auch die Silhouette (Fernblick) des Quartiers prägen und Orientierungspunkte bilden.

#### Interne Vernetzung

- Die Verknüpfung zwischen Stadtbahnhaltestelle Querung Hafenbecken – mögliche Rheinbrücke ist bei allen Vorschlägen zu berücksichtigen.
- Das Hafenbecken weist als klar ablesbare räumliche Figur einen hohen Wert auf – daher sollten nur gezielt Querungen eingesetzt werden.
- Die Ausbildung eines "Veedels" mit einer eigenständigen Identität und mit einer zentralen Erschließung zugunsten der Aufwertung der Alfred-Schütte-Allee wird begrüßt.
- Die Aufwertung der Alfred-Schütte-Allee durch die Verlegung der parallel verlaufenden Straße und die klare Widmung als zentrale Fuß- und Radwegeverbindung wird begrüßt.

#### Wasserflächen

Der direkte Zugang zum Wasser und die Qualifizierung des Hafenbeckens durch schwimmende Strukturen wird begrüßt – allerdings wird dabei die zukünftige Wasserqualität entscheidend sein. Aktuell ist eine intensive Geruchsentwicklung, insbesondere in den Sommermonaten, zu beobachten. Die Größe des Hafenbeckens eignet sich bei entsprechender Wasserqualität auch hervorragend als Trainingsbecken bspw. für Triathleten.

#### Freiraumtypologie

- Die Poller Wiesen sollten als prägnante Freiraumtypologie gestärkt werden.
- Ein "Marktplatz" als Zentrum des neuen "Veedels" könnte zukünftig eine wichtige identitätsstiftende Funktion übernehmen und zu einer höheren Lebensqualität im Quartier und den umliegenden Nachbarschaften beitragen.
- Es sollten verschiedene Nutzungsbereiche für unterschiedliche Nutzergruppen im Quartier geschaffen werden – insbesondere sind genügend Spielplätze für Kinder und Jugendliche zu berücksichtigen.
- Zwischennutzungen und Flächen zum Gärtnern und zur freien Aneignung sollten neben landschaftsarchitektonisch gestalteten Freiräumen berücksichtigt werden.
- Gebäudebezogene Freiräume wie Gärten, Loggien, Terrassen, Dachgärten, Balkone sowie eine intensive Dach- und Fassadenbegrünung sollten nicht nur differenzierte Architekturen ausbilden, sondern auch innovative und zukunftsweisende Konzepte hinsichtlich Stadtklima und Ökologie aufzeigen.
- Der industrielle Charme sollte auch zukünftig eine prägende Rolle in der Ausgestaltung der Freiräume spielen.
- Die Ausformulierung zentraler Plätze in Ost-West-Richtung, mit Bezug sowohl zu den Poller Wiesen wie auch zum Hafenbecken, werden trotz der zu erwartenden Lärmimmissionen als große Qualität angesehen.

#### Leitbild

 Die Diskutanten erachten eine höhere Bebauungsdichte zugunsten eines lebendigen, durchmischten Quartiers anstelle einer Erweiterung der Poller Wiesen als sinnvoll – auch vor dem Hintergrund einer "Verunklärung" dieser besonderen Freiraumtypologie. Rückmeldungen zu Vorschlägen aus einzelnen Arbeiten

- Die Schwimmsituation im Hafenbecken wird in seiner Größe und Ausgestaltung als realistisch eingeschätzt. [1 Diener + Diener]
- Der Kopfbau als aufgeständertes Gebäude ermöglicht eine gute Vernetzung zwischen dem neuen Quartier und Poll. [1]
- Im neuen Quartier fehlt der Bezug zur Alfred-Schütte-Allee. [1]
- Die vielfältigen sowie wassernahen Freiräume und der Ansatz zur Verbesserung der Wasserqualität werden grundsätzlich als positiv gewertet. [2 COBE]
- Die Querung des "Neuen Schnellert" für alle Nutzer, aber auch für die extensive Bewirtschaftung durch Schafe ist zu berücksichtigen. Momentan existieren eine Vielzahl von ausgewiesenen Wegen und zahlreiche Trampelpfade. [2]
- Der Central Park an der westlichen Kante des Hafenbeckens wird in seiner Lage und Orientierung kritisch gesehen und auf seine Sinnhaftigkeit in Konkurrenz zu den Poller Wiesen hinterfragt. Durch den zentralen Park entsteht ein zusätzlicher Kostendruck (weniger Baufelder, hohe Unterhaltskosten)
   [3 Lorenzen]
- Die Vielzahl und die Breite der Brücken ist im Hinblick auf den räumlich klar begrenzten und atmosphärisch prägnanten Raum des Hafenbeckens zu prüfen[3]
- Die Ausbildung der Siegburger Straße als "Stadtboulevard" wird als Nahtstelle und damit als Vernetzung zu den umliegenden Bestandsquartieren begrüßt. [5 Trint + Kreuder]



Diskussion Thementisch 01

#### sicher und geschützt

Hochwasser und Lärm

In der Arbeitsgruppe wurden anhand der vorliegenden fünf Entwürfe allgemeine Aspekte der Themen Lärmschutz und Hochwasser diskutiert.

#### Lärmschutz

- Lücken in der Bebauung im Süden und Südwesten sind generell kritisch zu bewerten, da hier der Verkehrslärm ins Quartier eindringen kann. Je nach Größe und Tiefe der Öffnung ist dies jedoch bzgl. des Innenbereichs nicht unbedingt als problematisch anzusehen. In diesen Bereichen muss besonderes Augenmerk auf die Nutzungsverteilung gelegt werden. Wohnnutzungen sind hier nur eingeschränkt und mit entsprechenden Maßnahmen wie besonderen Grundrisstypen und passivem Lärmschutz möglich. Insbesondere im Südwesten auf den Baufeldern zu den Poller Wiesen ist der Lärm von der Brücke bei den Überlegungen zur Baustruktur zu berücksichtigen.
- Der Verkehrslärm im Süden ist in Bezug auf eine an die Bahntrasse anschließende Grünfläche unproblematisch, da die Flächen tiefer liegen und überwiegend tagsüber genutzt werden (aufgrund des Güterverkehrs ist die Lärmemission der Züge nachts höher und aufgrund des höheren Grundgeräuschpegels am Tag wird der Verkehrslärm zu den Hauptnutzungszeiten als weniger störend wahrgenommen).
- Eine Wohnnutzung im Bereich des Gewerbelärms von der Ellmühle ist ebenfalls nur mit entsprechenden Maßnahmen wie bspw. besonderen Grundrisstypen und nicht öffenbaren Fenstern denkbar.
- Im Hinblick auf die Bauleitplanung ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass die städtebaulichen Strukturen dem Charakter eines Mischgebietes entsprechen, da für Wohngebiete niedrigere Grenzwerte einzuhalten wären, die nicht realistisch erscheinen.
- Luftschadstoffe vom Schiffsverkehr auf dem Rhein spielen bei den Planungen für den Deutzer Hafen keine Rolle.

#### Hochwasserschutz

- Grundsätzlich ist im Hinblick auf den Hochwasserschutz positiv zu bewerten, wenn bereits bei niedrigem Hochwasser Flächen als Retentionsvolumen zur Verfügung stehen. Je größer die überflutbaren Freiflächen sind, desto eher kann auf eine Durchströmung von baulichen Anlagen wie Tiefgaragen verzichtet werden.
- Eine grundsätzliche Problematik ergibt sich aus der Höhendifferenz von 2,60 m zwischen der Oberkante der heutigen Kaianlage und dem Niveau HQ 200, auf dem sich die Haupterschließung und die Erdgeschosszonen der Gebäude zukünftig befinden müssen. Aus dieser Situation ergibt sich eine besondere Herausforderung für die Belebung der Uferzonen. Räume, die sich auf dem Niveau der Kaianlage befinden, werden im Hochwasserfall überflutet. Hieraus resultiert eine starke Einschränkung für deren Nutzung. Momentan wird in den Entwürfen ein Großteil dieser Flächen für Parkierung genutzt, die keinen Beitrag zur Belegung der Uferzonen leisten kann.
- Es wird angeregt, dass die Teams in der weiteren Bearbeitung diese Thematik in Ihren Überlegungen noch stärker behandeln und Vorschläge für Nutzungen in diesen Bereichen machen. Denkanstöße können hier Referenzbeispiele aus der Hafencity Hamburg geben, wo in Teilbereichen Nutzungen liegen, die im Hochwasserfall ihre Räume oder (bei mehrgeschossigen Einheiten) einen Teil davon schließen und gegen das anstehende Wasser sichern. Auch Räume für temporäre Nutzungen können hierbei eine Rolle spielen.



Diskussion Thementisch 02

#### vernetzt und verträglich

Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit

Die deutliche Mehrzahl der Beteiligten hat sich grundsätzlich für die Bevorzugung des ÖPNVs gegenüber dem MIV ausgesprochen – bis hin zu Einzelstimmen, die dafür plädieren den bestehenden ÖPNV durch Wasserbus oder lokale Trambahn (auf bestehender Trasse) zu erweitern.

Mit Bezug auf die vorgestellten Entwurfsprojekte wurden folgende Aspekte diskutiert:

- Das Radwegenetz wäre deutlich herauszuarbeiten

   bis hin zur generellen Barrierefreiheit bei allen
  neuen Brückenbauwerken. Die Brücken in den Entwürfen erscheinen teils nicht praktikabel (bisweilen
  nicht mal genehmigungsfähig).
- Die Rad-Fußwege-Infrastruktur an der Südbrücke muss verbessert werden. Ein barrierefreier Zugang zu Süd- und Severinsbrücke ist zu gewährleisten.
- Eine ringförmige Innenerschließung des neuen Quartiers wird aufgrund des damit einhergehenden Durchgangsverkehrs einerseits problematisch gesehen; gleichzeitig kann sie einen Beitrag leisten im Sinne eines "lebendigen Quartiers". Daher sollte in diesem Fall der Durchgangsverkehr erschwert werden – z. B. durch eine Schrittfahrzone.
- Die Erschließung über Sackgassen, wie sie in manchen Entwürfen präsentiert wurde, ist als problematisch zu betrachten.
- Den ruhenden Verkehr gilt es zu minimieren. Es wird der Wunsch an die Auslober gerichtet den Stellplatzschlüssel in dem Wettbewerbsverfahren nochmals zu überdenken und weiter zu reduzieren.

Folgende Einzelaspekte kamen darüber hinaus zur Sprache:

- Es wird erneut angeregt zu pr
  üfen, ob erg
  änzend
  der ÖPNV auf das Wasser erweitert werden kann
  (eher als "Wasserbus" eingebettet in den ÖPNV
  denn als "Wassertaxi")
- Eine "Lokale Bahn" könnte ggf. auf bestehender Trasse eingerichtet werden; eine Anbindung nach Norden wäre zu erwägen.
- Die Wegeanbindung an Poll ist zu stärken.
- Es besteht Sorge vor einer Schließung der Drehbrücke, da dies den Durchgangsverkehr an der Siegburger Straße deutlich erhöhen würde.



Diskussion Thementisch 03

#### dicht und gemischt

Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel, Wohnen, Kultur, Bildung

#### Lebendiges Viertel bauen

- Es soll ein lebendiges Stadtquartier entstehen, kein "ruhiges Dorf". Dabei sind auch vermeintliche "Störfaktoren" zu akzeptieren, sofern die Identifikation mit dem Standort gegeben ist. Gerade um eine Lebendigkeit am Abend zu gewährleisten bedarf es gezielt der Nutzungsmischung.
- Ein belebtes Netz öffentlicher Räume bedarf der "richtigen" Nutzungen in den Erdgeschossen; Wohnen im EG ist eher problematisch.
- Plätze und Treffpunkte mit urbanem Charakter sind gezielt als Ergänzung zu den Poller Wiesen zu definieren – zum Beispiel für einen "Markt" mit Einzelhandel.
- In der Gebäudestruktur sollten gezielt Akzente gesetzt werden; eine zu große Gleichförmigkeit der Strukturen ist diesem Ziel abträglich.
- Ein kräftiges Signal/Zeichen am Ende des Hafenbeckens wirkt als Attraktor und bringt Frequenz.

#### Stadtbild entwerfen

- Für den Deutzer gilt es ein ganz eigenes Image zu entwickeln; Anleihen beim Rheinauhafen sind nicht sinnvoll.
- Der heute ablesbare spannungsvolle Kontrast zwischen der Bebauung am Deutzer Hafen und dem Freiraum der Poller Wiesen gilt es zu erhalten.
- Höhenentwicklung und Silhouette sind gezielt im Zusammenhang mit dem rechtsrheinischen Kontext zu entwickeln; dabei sind die Blickbezüge zur Mühle zu berücksichtigen.
- Bestand und Neubau sind als attraktive Mischung zu profilieren; der Bestand kann hier eine besondere Identität schaffen.

#### Arbeiten ausdifferenzieren

Die bestehende Kreativwirtschaft sollte eingebunden werden.

- Der notwendige Gewerbeanteil ergibt sich auch aus dem Abschirmungsbedarf gegenüber den Lärmimmisionen.
- Gewerbliche Nutzung sollte mehr sein als Dienstleistung und Einzelhandel.
- Es ist zu prüfen, wie Anreize für ein "Neues Gewerbecluster" geschaffen werden können. (Beispiel Produktion in Verbindung mit E-Commerce, z.B. Körner Straße); bei der Festlegung der Geschosshöhen im EG ist dies zu berücksichtigen.

#### Mobilitätsplanung steuern

- Gewerbe nutzen um Wege und Belebung zu erzeugen
- Die Zahl der oberirdischen Stellplätze soll möglichst weitgehend reduziert werden – ruhender Verkehr im Quartier wird kritisch gesehen.
- Langsamer MIV ist wahrscheinlich notwendig für Gewerbe – z. B. für Anlieferung.
- Mischverkehrsflächen sind zu bevorzugen.

#### Steuerungswerkzeuge nutzen

- Gewerbeflächen müssen von Anbeginn gesichert werden. Die Preisentwicklung ist zu beobachten und sollte wo möglich durch kommunale Steuerungsinstrumente gebremst werden.
- Für die Erdgeschosse sollte eine gewerbliche Nutzung vorgeschrieben werden.

#### Ehrliche Bilder zeichnen

- Höhenentwicklungen und Nutzungen am Hafenbecken sollen korrekt visualisiert werden.
- Kreative Lösungen für Nutzungen am Hafenbecken müssen noch entwickelt werden.
- Die Nutzungsmöglichkeiten der Flächen unterhalb HQ 200 sind weiter prüfen. Sind temporäre oder optionale Zusatzflächen unterhalb HQ 200 möglich? Dies wäre in der weiteren Ausarbeitung bei der Nutzungsverteilung differenziert darzustellen.

#### Innovation wagen

• Mutig bleiben und neue Wege gehen.



Diskussion Thementisch 04

#### vielfältig und bunt

Wohnformen, Typologien, Trägerschaften

#### Belastbare räumliche Strukturen

- Block und Parzelle sind eine belastbare Grundlage für die Ermöglichung von Vielfalt – das zeigt z. B. die Südstadt.
- Blöcke sollten in ihren Dimensionen überschaubar und offen sein – so kann in einem wohngerechten Umfeld eine gute Nachbarschaft entstehen.
- Wenn das Leitbild einer gemischten Stadt für die Entwicklung am Deutzer Hafen gilt, so erscheint ein Patchwork zwischen alt und neu zielführend. Neues sollte dabei selbstverständlich, am besten wie Gewachsenes erscheinen.
- Die angestrebte Mischung sollte in jedem Baufeld sichergestellt werden
- Vorhandene Elemente als Fragment in die Gesamtentwicklung einzubinden ist sinnvoll.
- Mischung und Buntheit bedingt sich wechselseitig und stützt sich wechselseitig.
- Von Deutz lernen: die vorhandenen Baustrukturen in Deutz sind gut und haben sich bewährt – sie sollten als Grundlage dienen für die weitere Entwicklung am Hafen ("Das Ideal des Deutzer ist Deutz!").

#### Zielgruppen

- Familien und Senioren verlassen Deutz deshalb sind das die vorrangigen Zielgruppen, die es zu bedienen gilt.
- Der Wegzug erfolgt aufgrund zu kleiner und nicht barrierefreier Wohnungen.
- Der Deutzer Hafen sollte für diese Zielgruppen ein klares Signal setzen.
- Baugruppen und Genossenschaften setzen als Initiativen wichtige Impulse für lebenswerte Quartiere und sind daher zu fördern bzw. vorrangig zu berücksichtigen.
- Mit ihrem Engagement, gemeinschaftlich zu wohnen und durch eigene Angebote für das Gemeinwohl wirken sie qualitätssichernd.
- In Genossenschaftsprojekten können auch kleine Gewerbebetriebe eingebunden werden, die sonst aufgrund der hohen Mietpreise außen vor bleiben.

• Dichte ist kein Argument gegen Baugruppen. Inzwischen gibt es auch siebengeschossige Wohngebäude von Baugruppen.

#### Kosten und Förderung

- Aufgrund der Tatsache, dass ein Großteil der Grundstücke in kommunaler Hand sind und angesichts des eklatanten mangels an bezahlbarem Wohnraum sollte für den Deutzer Hafen geprüft werden, ob statt nur 30 Prozent nicht vielmehr die Hälfte der Wohnungen dem geförderten Segment vorbehalten sein sollten.
- Nur durch den geförderten Bereich und die sich daraus ergebenden Festlegungen kann ein Angebot für preiswerten Wohnungsbau im Deutzer Hafen gesichert werden. Aufgrund der Lagegunst werden sonst die Preise in den Himmel schießen.
- Wohnungen zu tragfähigen Kosten zu errichten ist die wirkliche Herausforderung für die Maßnahme.
- Die Preiskalkulation für die städtebauliche Entwicklung muss transparent, nachvollziehbar und öffentlich einsehbar sein.

#### Nachhaltigkeit

- Energie und Klima sollten stärker als bisher in die Aufgabenstellung eingeschrieben und als Leitziele des Projektes verankert werden.
- Es sollte berücksichtigt werden, dass der Ausbau von Gebäudestrukturen schrittweise erfolgen kann.
   So kann je nach Budget und Finanzierbarkeit ein Gebäude weiter ausgebaut werden (Modell: Basis und Ausbaumodul).

#### Freiraum

- Freiflächen liefern einen wichtigen Beitrag für Vielfalt und Buntheit.
- Mit der Nachverdichtung im Hafen wird es eng auf den Poller Wiesen. Freiflächen sind auch im Quartier vorzusehen.
- Das Hafenbecken sollte nicht überinszeniert werden
   das Wasser hat so schon eine große Qualität.
- Aufwändige Freiraumgestaltungen führen zu hohen Mietpreisen – deshalb sollte mit Augenmaß vorgegangen werden ("Low-Tech" vor "High-End").
- Es ist wichtig Freiräume im ursprünglichen Wortsinne vorzuhalten – als funktional nicht festgelegte Räume, die schrittweise gestaltet und auch immer wieder verändert werden können.



Diskussion Thementisch 05