



Stadtentwicklung Köln

Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept
Teilraum Nord (REK-Nord):
Deutz-Nord / Mülheim-Süd / Buchforst

Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept

Teilraum Nord

mit Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst

Planungskonzept mit Planungs- und Handlungsempfehlungen
zur integrierten Stadterneuerung und Sicherung
des Strukturwandels einschließlich Inwertsetzung und
Wiedernutzung industrieller Brachflächen

Beschlossen vom Rat der Stadt Köln am 05.05.2009

Kontakt / Impressum

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Willy-Brandt-Platz 2
Stadthaus-West
50679 Köln (Deutz)

stefan.jennrich@stadt-koeln.de
guenter.wevering@stadt-koeln.de



Der Oberbürgermeister

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Gestaltung:
Heimrich & Hannot

Druck:
DFS Druck Brecher GmbH

13-US/15/1.500/11.09

Inhalt	Seite
I. Einführung	8
1. Chancen des rechtsrheinischen Strukturwandels	8
2. Räumlich-funktionale Ordnung	12
3. Planungs- und Verfahrensablauf, Öffentlichkeitsbeteiligung	13
II. Planungskonzept für den Teilraum Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes	14
1. Bevölkerung und Wohnen, Nahversorgung	14
2. Wirtschaftsentwicklung und Strukturwandel	21
3. Soziale Infrastruktur, Bildung, Kultur	31
4. Grün- und Freiflächen, Umweltsituation	39
5. Verkehr	47
6. Vorschläge zur Wiedernutzung industrieller Brachflächen in Mülheim-Süd	56
III. Zusammengefasste Planungs- und Handlungsempfehlungen des Planungskonzeptes nach Sachbereichen	65
Anhang:	
– Zeittafel mit ausgewählten Daten zum Strukturwandel und zur Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Kölner Kernraum	68
– Ratsbeschluss zum Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept, Teilraum Nord vom 05.05.2009	70
– Sanierungssatzung ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ vom 19.12.2008	71
Anlage-Pläne	
– Karte 1: Nutzungskonzept	
– Karte 2a: Verkehrskonzept – Straßennetz	
– Karte 2b: Verkehrskonzept – Öffentlicher Personennah- und Fernverkehr	
– Karte 2c: Verkehrskonzept – Fuß- und Radwegeverbindungen	
– Karte 3: Grünvernetzungskonzept	
– Karte 4: Disponible Flächenpotenziale im REK-Teilraum Nord	
– Karte 5: Darstellung Flächennutzungsplan	

0. Kurzfassung

Planungsgebiet

- Nördlicher rechtsrheinischer Kölner Kernraum zwischen Deutzer Bahnhof und Bezirkszentrum Mülheim / Wiener Platz mit Buchforst.
- Ca. 530 ha großes Plangebiet einschließlich Kölnmesse, Mülheimer Hafen, ca. 90 ha altindustrielle Flächen im Strukturwandel sowie vier Wohnbereiche.

Planungserfordernis

- Die stadtverträgliche Bewältigung des Strukturwandels erfordert insbesondere eine Rahmensetzung zur Nutzungsmischung und Nutzungsverdichtung.
- Neben Dienstleistungsnutzung sind gewerbliche Nutzungen, Wohn- und Freiraumbedarfe zur ausgewogenen Gebietsentwicklung festzustellen, zu gewichten und abzugleichen mit den infrastrukturellen Anforderungen (Erschließung, Wohnfolgeeinrichtungen u. a.).
- Planungsauftrag entsprechend den Beschlüssen der Bezirksvertretung 9 / Mülheim vom 20.06.2005 und des Stadtentwicklungsausschusses vom 22.09.2005.

Planungskonzept

- Die zukünftige langfristig geplante Nutzungsstruktur im Plangebiet ist im Nutzungskonzept (Karte 1) dargestellt.

Bevölkerung und Wohnen, Nahversorgung

- Sicherung der vorhandenen vier Wohnbereiche (Steigerwald-Siedlung; Mülheim-Süd; Mülheim Stadtgartenviertel und Buchforst) mit insgesamt knapp 22.000 Einwohnern durch Minimierung von Nutzungskonflikten und Ergänzung mit neuer Wohnbebauung.
- Prüfung des Erlasses einer sog. Milieuschutz- bzw. Erhaltungssatzung für den Stadtteil Buchforst (vgl. Ratsbeschluss zum Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept).
- Insgesamt differenzierte Erweiterung des Wohnungsangebotes um ca. 750 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern und Stadthausbebauung.
- Die Umsetzung der Wohnungsbauvorhaben erfolgt im Einklang mit der städtischen Wohnungsgesamtplanung und dem Wohnungsbauprogramm 2015.

Wirtschaftsentwicklung und Strukturwandel

- Wirtschaftlicher Einbruch des bis in die 1980er Jahre ‚industriell‘ geprägten rechtsrheinischen Kölner Kernraums ab 1990 mit massiven Industriearbeitsplatzverlusten.
- Aufgrund der hohen Ortsansässigkeit von deren Arbeitnehmern und deren auf die gewerblich-industrielle Produktion ausgerichtete Qualifikationsprofil waren und sind die Stadtteile im Plangebiet überdurchschnittlich stark von Arbeitslosigkeit betroffen.
- Potenzial der brachgefallenen Flächen in zentralen Lagen mit herausragenden Verkehrsanschlüssen als Chance zum zukunftsorientierten Umbau des strukturgeschwächten Plangebiets nutzen.
- Wirtschaftsstrukturelles Leitziel ist die Unterstützung des Neuaufbaus einer lokalen Wirtschafts- und Beschäftigungsbasis.
- Unterstützung der Baureifmachung, Erschließung und Vermarktung disponibler Brachflächen entsprechend dem vorliegenden Nutzungskonzept einschließlich der Schaffung von Planungsrecht bei weiterem Planungserfordernis insbesondere für kleinere und mittlere Unternehmen.
- Ggf. Initiierung von Leitprojekten zur Unterstützung der strukturellen Neuausrichtung
- Verbesserung der städtebaulichen und verkehrlichen Standortqualitäten.
- Förderung des Imagewandels durch Standortmarketing.
- Unterstützung der Erhaltung und Nachnutzung von erhaltenswerten Industriebauten als besonders geeignete Ansiedlungsflächen für kreative Dienstleister und / oder Kleingewerbe.
- Stärkung der gewachsenen Geschäftszentren (entsprechend städtischem Zentren- / Einzelhandelskonzept) und Verhinderung nichtintegrierter Einzelhandelsstandorte.

Entsprechend den o. g. wirtschaftsstrukturellen Zielsetzungen sind im rechtsrheinischen Kernraum die folgenden wesentlichen Maßnahmen durch privates und öffentliches Engagement voranzubringen:

- Städtebauliche Aufwertung des Büro- und Dienstleistungsbereichs am Verkehrsknoten Bahnhof Köln Messe / Deutz mit ICE-Terminal.
- Baureifmachung, Erschließung und Wiedernutzung von Altgewerbeflächen im Mülheimer Süden für Neuansiedlungen.
- Ergänzende beschäftigungsfördernde und berufsqualifizierende Maßnahmen im Rahmen des Mülheim-Programms.

Soziale Infrastruktur

- Zur Deckung bestehender und absehbarer Bedarfe aus Wohnungsneubau sind vor allem drei neue Spielplätze und eine Jugendeinrichtung (in Buchforst) dringlich.

Grün- und Umwelt

- Die überwiegend dicht besiedelten Wohnbereiche sind mit Grün- und Freiraum mit Erholungs- und Freizeitfunktion stark unterversorgt. Die noch industriell geprägten Arbeitsstättegebiete sind darüber hinaus ohne nennenswerten Grünbesatz.
- Das Flächenpotenzial des Strukturwandels stellt eine Chance zum Abbau von Grün- und Freiraumdefiziten dar.
- Deshalb Aufwertung und Inwertsetzung der bestehenden und geplanten Wohn- und Arbeitsstättegebiete mit Maßnahmen der Durchgrünung und Vernetzung von bestehenden Grün- und Freiräumen und Anbindung an überörtliche Grünbereiche durch neue Grünzüge ‚Charlier‘ und ‚Mülheim-Süd‘.
- Weitere Öffnung, Freiraumgestaltung und Herstellung der Zugänglichkeit des Rheinufer für Freizeit- und Erholungszwecke (Ausbau ‚Rheinboulevard‘).
- Altlasten bzw. Ablagerungen sind nach dem Stand der Technik bei Flächeninanspruchnahmen zu beheben.
- Zur Sicherung einer qualitätvollen städtebaulichen Neuordnung ist eine Überprüfung des gesetzlichen Überschwemmungsgebietes des Rheins und eine Neufestsetzung des Hochwasserschutzes im Bereich Auenweg / Hafenstraße erforderlich.

Verkehr

Die zukünftige Verkehrserschließung ist im Verkehrskonzept (Karten 2a – 2c) dargestellt. Zur Sicherstellung der straßenmäßigen Erschließung werden auf der Grundlage des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) folgende Planungsziele verfolgt:

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und der Haupterschließungsverkehre auf den dafür vorgesehenen örtlichen Hauptverkehrszügen und auf den örtlichen Hauptstraßen.
- Vorrangige Verbesserung der äußeren Anbindung des Gebietes durch Ausbau bzw. Ertüchtigung des Hauptstraßennetzes (Optimierung / Ausbau von Knotenpunkten innerhalb des Gebietes, Verknüpfung des Auenwegs mit dem Bergischen Ring), Ausbau und Verlängerung der Brügelmannstraße an den Pfälzischen Ring und Erhalt einer Option für den mittel- bis langfristigen Neubau einer direkten Verbindung vom Knotenpunkt Westumgehung Kalk / Stadtautobahn zur Karlsruher Straße unmittelbar westlich des Kalkberges.
- Ableitung des Gewerbeverkehrs aus dem Gebiet auf kürzestem Wege über Gewerbestraßen auf das übergeordnete Straßennetz.
- Weitgehende Freistellung der Wohnstraßen vom gewerblichen Verkehr und Befreiung vom Durchgangsverkehr sowie weitere schrittweise Umgestaltung.
- Ausbau eines – teilweise begrüntem – flächendeckenden Fuß- und Radwegesystems.
- Weiterhin Sicherung der Trasse für eine optionale, zusätzliche Stadtbahnlinie über die Deutz-Mülheimer Straße und
- Attraktivierung und Leistungssteigerung des ÖPNV unter Einbeziehung eines Mobilitätsmanagements.

I. Einführung

1. Chancen des rechtsrheinischen Strukturwandels großräumig entwicklungsplanerisch sichern

Der rechtsrheinische Kölner Kernraum mit Deutz und den umgebenden Stadtteilen, vor allem Mülheim, Kalk, Humboldt-Gremberg, stellte fast 150 Jahre lang den größten gewerblich-industriell geprägten Verflechtungsraum innerhalb des Kölner Stadtgebietes dar. Deutlich länger als z. B. das Ehrenfeld / Braunsfelder Altgewerbegebiet blieben diese gewachsenen Strukturen im Rechtsrheinischen stabil. Am Ende des 20. Jahrhunderts verlor der rechtsrheinische Kernraum zwischen Rhein und Eisenbahnring innerhalb nur eines Jahrzehnts mit einem durchgreifenden Strukturwandel rd. 15.000 Arbeitsplätze. Der Rückzug der Industrie führte zu einer Rekordarbeitslosigkeit und hinterließ über 160 Hektar (ha) Industriebrache.

Rat und Verwaltung haben sich mit den umwälzenden Veränderungen frühzeitig und vorausschauend auseinander gesetzt. Bereits 1991 beauftragte der Stadtentwicklungsausschuss (StEA) des Rates der Stadt Köln die Verwaltung, die Veränderungen im erweiterten rechtsrheinischen Innenstadtbereich zusammenhängend zu beplanen. In den Folgejahren wurden die Diskussion und die Klärung der zukünftigen Entwicklung kontinuierlich weitergeführt. Umfassende Verwaltungsberichte über die Entwicklungskonzeption für den erweiterten rechtsrheinischen Innenstadtbereich standen 1993 und 1997 auf der Tagesordnung der zuständigen Ratsgremien und Bezirksvertretungen. Ergänzend wurden Rahmenplanungen für Poll (1994) und Humboldt-Gremberg (1995) sowie kleinräumige Nutzungskonzepte (1998 z. B. für Kalk / Süd) beschlossen und umgesetzt. Im Jahr 2005 folgte durch einstimmige Beschlüsse der Bezirksvertretung 9 / Mülheim (20.06.2005) und des Stadtentwicklungsausschusses (22.09.2005) die Beauftragung der Verwaltung mit der Erstellung und Vorlage eines teilräumlichen Entwicklungskonzepts für Mülheim-Süd und die zusätzlichen Verflechtungsräume Buchforst und Deutz-Nord als Teilplan des in Bearbeitung befindlichen Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes. Der zu beplanende Teilraum erstreckt sich laut Beschluss zwischen Rhein / Mülheimer Hafen im Westen, Mülheimer Brücke / Frankfurter Straße im Norden, Eisenbahntrasse Mülheim – Rangierbahnhof Kalk-Nord im Osten und Stadtautobahn Kalk, Eisenbahntrasse Mülheim, Bahnhof Köln Messe / Deutz im Süden. Dieser Abgrenzung entspricht das hier vorliegende Rechtsrheinische Entwicklungskonzept, Teilraum Nord (REK-Nord).

Vor der planerischen Befassung mit dem Teilraum Nord (Deutz-Nord / Buchforst / Mülheim-Süd) war zunächst Kalk räumlicher und inhaltlicher Entwicklungs- und Erneuerungsschwerpunkt im Plangebiet des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes. Mit der Auflösung des Werks Kalk der damaligen Klöckner Humboldt Deutz AG zwischen 1992 und 1998 und der Stilllegung der Chemischen Fabrik Kalk (CFK) in 1994 waren hier rund 80 ha Gewerbe- und Industriefläche disponibel geworden. Durch den Verlust der wirtschaftlichen Basis des Stadtteils stieg die Arbeitslosenquote auf über 25 % an. 1993 wurde Kalk vom Land NRW als ‚Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf‘ anerkannt und als Programmgebiet in das Städtebauförderungsprogramm ‚Soziale Stadt‘ aufgenommen. Mit dem hierauf aufbauenden, vom Land ganz erheblich finanzierten integrierten Handlungskonzept ‚Kalk-Programm‘ (1994 bis Ende 2004) und aus der rechtsrheinischen Gesamtbetrachtung abgeleiteten Nutzungsstrukturkonzepten für den Kalker Süden und Westen wurde der Grundstein für die Neuausrichtung des Stadtteils in den Folgejahren gelegt. Die Leit- und Initialprojekte Rechtsrheinisches Technologie- und Gründerzentrum, Technikhof Kalk, AbenteuerHalle Kalk und Bürgerpark Kalk sind sämtlich realisiert worden und sichern mit den privaten Folgeinvestitionen in mehrfacher Höhe (z. B. in Wohn- und Dienstleistungsnutzungen) die Neuausrichtung des Strukturwandels zwischenzeitlich ab.

Herausragender Entwicklungspol mit maßgeblicher Ausstrahlung in den gesamten rechtsrheinischen Entwicklungsraum ist der Verkehrsknoten Köln Messe / Deutz, der seit Ende 2002 als ICE-Terminal mit dem Anschluss an das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn einen zusätzlichen Standortvorteil und Impulsgeber der Standortentwicklung darstellt. Nach der 2006 im Wesentlichen abgeschlossenen Neuaufstellung der Kölnmesse, Investitionen in hochwertige Dienstleistungsstandorte (Rheinhallen, KölnTriangel, Constantinhöfe, Foreal u. a.) ist aktuell insbesondere das unmittelbare nördliche und südliche Bahnhofsumfeld auf der Grundlage der im Frühjahr 2006 erarbeiteten Ergebnisse des diesbezüglichen Planungsworkshops weiter zu entwickeln.

In einem engen Zusammenhang mit dieser Deutzer Entwicklung steht die mit diesem Entwicklungskonzept noch abschließend zu klärende Neuausrichtung des Mülheimer Südens. Das vormals rd. 60 ha große Stammwerk der Deutz AG (vormals KHD / Klöckner-Humboldt-Deutz AG) mit der ‚Wiege der Weltmotorisierung‘ ist auf eine verbliebene



Entwicklungssachse Deutz-Mülheimer Straße

Produktionsstätte zur Teilefertigung für den Motorenbau geschrumpft. Nachdem einige Industriegrundstücke bereits seit Jahren brach liegen, wurde mit dem Umzug der Deutz-Hauptverwaltung vom bisherigen Stammsitz an der Deutz-Mülheimer Straße zum neuen Motorenwerk nach Köln-Porz der Altstandort Anfang 2007 mit Ausnahme eines Teilbereichs östlich der Deutz-Mülheimer Straße von rd. 11,5 ha Größe zusammenhängend freigestellt. Gleichzeitig haben sich Rahmenbedingungen soweit geklärt, dass eine Gesamtkonzeption für den nördlichen Teilraum des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes im Entwurf vorgelegt werden kann, um der Entwicklungssachse Deutz-Mülheimer Straße den notwendigen Anschub zu geben. Eine Vielzahl in der jüngeren Vergangenheit vorgelegter und nicht weiterverfolgter Städtebaukonzepte für Einzelstandorte belegt die Notwendigkeit für Mülheim-Süd und seine Verflechtungsräume eine teilräumliche Entwicklungsplanung zu diskutieren und als Rahmenkonzept zu beschließen, das die Inwertsetzung und Wiedernutzung der industriellen Brachflächen langfristig sichert. Hierzu gehören insbesondere in Abhängigkeit von Nutzungsüberlegungen die Absicherung der erforderlichen Erschließung und der Ausbau und die Vernet-

zung von Grün- und Freiräumen. Die teilräumliche Entwicklungsplanung greift damit weit über die notwendigerweise engeren Grenzen städtebaulicher Planungskonzepte und Bebauungspläne hinaus. Da die Entwicklungsvorstellungen langfristig angelegt sind, müssen diese sowohl flexibel handhabbar sein als auch Planungssicherheit gewähren und eine ausreichende Grundlage zur Entwicklung und Umsetzung von ggf. öffentlich geförderten Leitprojekten zur Bewältigung des Strukturwandels sein.

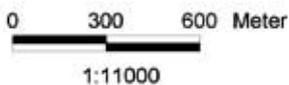
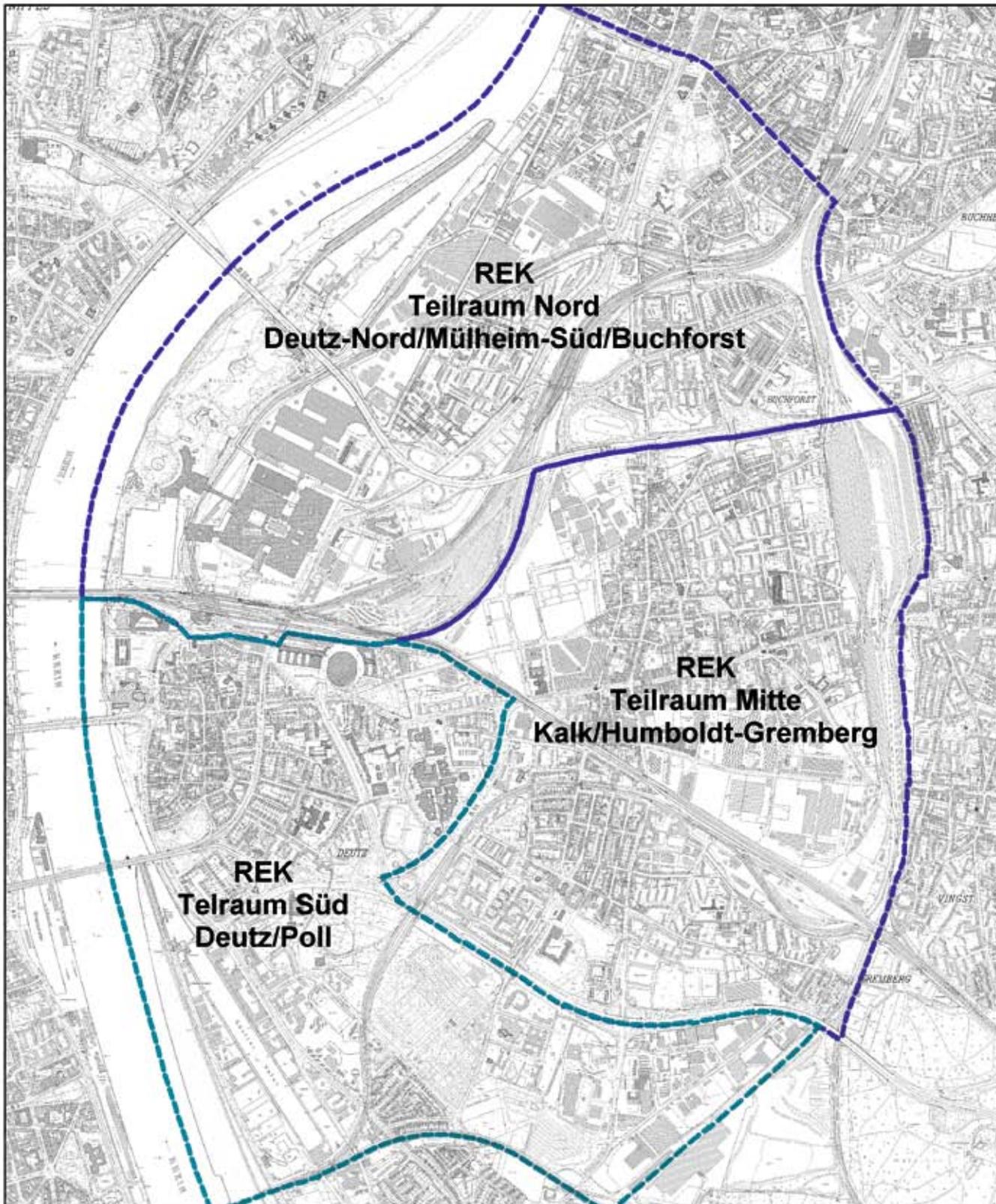
Das hiermit vorgelegte Teilraumkonzept Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes wird begrenzt durch den Rhein im Westen, den Bahnhof Köln Messe / Deutz, den Betriebsbahnhof Deutzerfeld bzw. die Stadtautobahn B 55a im Süden, durch die DB-Bahntrasse Kalk-Mülheim im Osten und die Frankfurter Straße / Mülheimer Brücke im Norden.

Das Planungskonzept ist abgestimmt mit den in den vergangenen Jahren für das Rechtsrheinische bereits beschlossenen oder realisierten Entwicklungsmaßnahmen. Darüber hinaus wurden Diskussionsbeiträge und Anregungen zur Bewältigung des Strukturwandels und zur räumlichen

Entwicklung wie beispielsweise die Ergebnisse des ‚Workshop für das rechtsrheinische Köln‘ aus den Jahren 2004 und 2006 aufgenommen und weiter entwickelt. Nach Auslaufen des ‚Kalk-Programms‘ und landesseitiger Anerkennung von Mülheim und Buchforst als ‚Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf‘ durch das Land ist das Teilraumkonzept Nord darüber hinaus verzahnt mit dem vorliegenden und fortzuschreibenden integrierten Handlungskonzept ‚Mülheim-Programm‘ (vgl. Ratsbeschluss vom 05.05.2009 zur Vorlage-Nr. 3493/2008: Integriertes Handlungskonzept Mülheim 2020 für das Programmgebiet ‚Soziale Stadt‘ Köln-Mülheim).

Das Teilraumkonzept Mitte des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes für Kalk und Humboldt-Gremberg ist aufgrund der vorangeschrittenen Diskussionen und Entscheidungen bereits weitgehend definiert (siehe oben) und liegt als verwaltungsinterner Entwurf vor. Das dritte, abschließende Teilraumkonzept für den Süden des Planungsraums mit dem Wohnbereich Deutz, dem Hafen- und Bürostandort Deutz-Süd und dem Arbeitsstättengebiet im Poller Norden beiderseits der Rolshover Straße wird die stadtentwicklungsplanerische Gesamtplanung für den rechtsrheinischen Kernraum abschließen.

Als generelles Entwicklungsziel verfolgt das Rechtsrheinische Entwicklungskonzept eine zukunftsorientierte Erneuerung des Planungsraums mit einer Klärung der längerfristigen zukünftigen Nutzungsstrukturen einschließlich einer Inwertsetzung der disponiblen Flächen, die ihre Wiedernutzung unterstützt und beschleunigt. Hierzu trägt bei, dass vormalige strukturelle Raumdefizite minimiert werden (z. B. im Grün- und Freiraum) und großräumige Fachlösungen (z. B. für die Verkehrserschließung) vorbereitet werden. Insgesamt soll, ausgehend von den gewachsenen bewahrenswerten Ortsstrukturen, der Aufbruch im innenstadtnahen rechtsrheinischen Kölner Stadtraum nachhaltig in stadtverträglichen Bahnen befördert werden.



Der Oberbürgermeister
Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Stadtentwicklung

Rechtsrheinisches
Entwicklungskonzept



2. Räumlich-funktionale Ordnung

Der insgesamt rd. 14 Quadratkilometer große Planungsraum des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes zwischen Rhein und Eisenbahnring mit rd. 74.800 Einwohnern ist auf eine großräumige Betrachtungsweise angelegt, um die Chancen zur Erneuerung mit einer räumlichen Neustrukturierung des rechtsrheinischen ersten Vorortgürtels bezirks- und stadtteilübergreifend wahrnehmen zu können. Dem entsprechend waren die Nutzungskonzeption und die Grün- und Freiraumkonzeption korrespondierend unter Beachtung der gewachsenen Zentrenstruktur und dieser zugeordneten Einzugsbereichen zu erarbeiten.

Die Kölner Innenstadt (mit Oberzentrum der Region) hat sich 1975 mit dem Stadtteil Deutz rechtsrheinisch arrondiert. Die Geschäftskonzentration an der Deutzer Freiheit mit rd. 6.500 qm Verkaufsfläche ist nach dem städtischen Zentrenkonzept als Mittelbereichszentrum qualifiziert. Nach der administrativen Einbeziehung von Deutz in den Innenstadtbezirk ist in den letzten zehn Jahren auch eine Aufwertung des Stadtteils mit zentralen innerstädtischen Nutzungen erfolgreich gewesen, die in die angrenzenden Stadtteile positiv ausstrahlt.

Der Norden des Planungsraums wird begrenzt durch das Bezirkszentrum Mülheim im Bereich Wiener Platz / Frankfurter Straße für den größten Kölner Stadtbezirk mit ca. 144.400 Einwohnern (Stand 12 / 06). Der Einkaufsbereich zwischen den ÖPNV-Knotenpunkten Wiener Platz und Bahnhof Mülheim beläuft sich auf rd. 24.200 qm Verkaufsfläche. Nach der städtebaulich-architektonischen Neugestaltung des Wiener Platzes einschließlich einer neuen Geschäftspassage und einem im August 2006 am Mülheimer Bahnhof neu eröffneten SB-Warenhaus sind die räumlichen Ausbaupotenziale des Bezirkszentrums weitgehend ausgeschöpft. Im Mülheimer Süden wird die Zentrenstruktur durch das schwach ausgebildete Nahbereichszentrum Stegerwald-Siedlung ergänzt. Die rd. 1.500 qm Verkaufsfläche verteilen sich auf auseinander gezogene Geschäftsflächen an der Adam-Stegerwald-Straße und der Deutz-Mülheimer Straße. Eine Arrondierung dieses Geschäftszentrums für einen zukünftig (nach diesen Planungsvorstellungen) zusätzliche Einwohner zu versorgenden Nahbereich wird durch die mit dem Planungskonzept dargestellte Umnutzung ehemaliger Industrieflächen vorgeschlagen. Darüber hinaus sichert das Nahbereichszentrum Buchforst im Bereich Waldecker Straße / Heidelberger Straße (rd. 3.000 qm Verkaufsfläche)

die wohnungsnaher Versorgung der 7.080 Einwohner des Stadtteils hinlänglich. Eine Verbesserung des Versorgungsangebotes wie auch der betroffenen Straßenräume ist erforderlich.

Der dem Stadtbezirk Kalk zugehörige Teilraum Mitte des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes wird zuerst durch das Bezirkszentrum Kalk in der Kalker Hauptstraße geprägt. Die durch den Strukturwandel mit dem brach gefallenen CFK-Gelände gebotenen Ausbaumöglichkeiten wurden mit dem Neubau des Einkaufszentrums ‚Köln Arcaden‘ (Eröffnung im März 2005 mit 30.000 qm Verkaufsfläche) wahrgenommen. Das damit heute auf insgesamt rd. 55.000 qm Verkaufsfläche dimensionierte Bezirkszentrum hat seinen Schwerpunkt hierdurch im Umfeld der Kalker Post, wodurch der östliche Teil des Zentrums weitere Attraktivität eingebüßt hat. Mit einem abgestimmten Vorgehen bemühen sich die Bezirksvertretung 8, örtliche Initiativen wie die Stiftung KalkGestalten oder die Ende 2006 neu gegründete Standortgemeinschaft Kalk e. V. mit der Verwaltung um eine Stabilisierung des Bezirkszentrums, die eng mit der eingeleiteten strukturellen Erneuerung des Stadtteils in Verbindung steht. Das Bezirkszentrum Kalk besitzt südlich in Humboldt-Gremberg eine siedlungshistorische Ergänzung durch das Nahbereichszentrum im Verlauf der Taunusstraße / Gremberger Straße. Bedingt durch den Strukturwandel im Einzelhandel (mit neuen Discounterstandorten an der östlichen Gremberger Straße) wird das Nahbereichszentrum heute stark von Geschäftsinhabern mit Migrationshintergrund geprägt, die besonders die Nachfrage ihrer Bevölkerungsgruppen bedienen.

Der Südraum des Rechtsrheinischen Planungskonzeptes wird versorgt durch das jenseits der Plangrenze gelegene Nahbereichszentrum Poll / Siegburger Straße. Dessen Funktionsfähigkeit ist bei der Erweiterungsplanung des Poller Gewerbegebietes westlich Rolshover Straße, südlich des Autobahnzubringers, zu beachten.

Da die vorhandene Zentrenstruktur wesentlich die wohnortnahe Versorgung aller Bevölkerungsgruppen (einschließlich der weiteren privaten und öffentlichen Dienstleistungen) sichert und diese Zentren darüber hinaus Kristallisationspunkte des städtischen Zusammenlebens darstellen, ist eine Sicherung und Stärkung der Zentren als ein wesentliches Planungsziel der Entwicklungsplanung zu beachten.

Der nachfolgend behandelte rd. 480 Hektar große Teilraum Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes umfasst den Norden des Stadtteiles Deutz mit dem ICE-Bahnhof, dem Messe- und ehem. Paketpostgelände, den Mülheimer Süden bis zur Mülheimer Brücke sowie den Stadtteil Buchforst. Neben den, den vorgenannten Zentren zugeordneten Wohnbereichen wird der nördliche Planungsraum geprägt von dem überwiegend brach gefallenen Gewerbe- und Industriegebiet an der Deutz-Mülheimer Straße. Nach der Neuaufstellung der Kölnmesse ist der nördlich der Zoobrücke verbleibende Raum neu zu definieren. Das Nutzungskonzept mit Aussagen zur zukünftigen Nutzung der disponiblen Industrieariale des vormals geschlossenen KHD-Werkes Mülheim ist aus der räumlich-funktionalen Ordnungsstruktur und den spezifischen Anforderungen des zugehörigen Einzugsbereichs abgeleitet.

3. Planungs- und Verfahrensablauf, Öffentlichkeitsbeteiligung

Das Rechtsrheinische Entwicklungskonzept beinhaltet als teilräumliche Entwicklungsplanung langfristige Vorstellungen zur zukünftigen Nutzungsstruktur und Verkehrsentwicklung sowie Handlungsempfehlungen zum weiteren Vorgehen.

Im Nutzungskonzept (s. Karte 1) werden die einzelnen Nutzungen (wie z. B. Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel, Soziale Infrastruktur, Grün) in ihrer zukünftig geplanten räumlichen Verteilung dargestellt. Weiterhin werden im Nutzungskonzept Aussagen zur baulichen Dichte in Form einer ‚durchschnittlichen Geschossflächenzahl‘ für die einzelnen Flächenzuweisungen getroffen.

Im Verkehrskonzept (s. Karten 2a – 2c) werden zunächst die Rahmenbedingungen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) und Anforderungen aus großräumigen Verkehrsplanungen mit den Anforderungen aus dem Nutzungskonzept für das Gebiet in Übereinstimmung gebracht. Das Verkehrskonzept enthält die Hierarchie des Straßennetzes von ‚Örtlichen Hauptverkehrszügen‘ bis ‚Wohnstraßen‘ mit den Anschlüssen an das übergeordnete Straßennetz. Im Weiteren ist die für dieses Gebiet überaus wichtige und optimierte ÖPNV-Erschließung abgebildet. In der dritten Karte zum Verkehrskonzept sind die geplanten Hauptrad- und Fußwegeverbindungen dargestellt.

Im Rahmen der Vorberatung dieses Planwerks durch die Bezirksvertretungen 1 / Innenstadt und 9 / Mülheim wurde

eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung mit Ansprache aller Akteure im Plangebiet beschlossen und im Rahmen einer Abendveranstaltung am 21.10.2008 durchgeführt. Die in einer Synopse den Verwaltungsvorschlägen zuzuordnenden Bürgeranregungen und Bedenken wurden anschließend mit einer Verwaltungsstellungnahme kommentiert. Diese Synopse wurde den Bezirksvertretungen zur Beratung über das Entwicklungskonzept vorgelegt, ergänzt mit den schriftlich vorliegenden Bürgeranregungen und in den zuständigen Ausschüssen des Rates beraten. Die Beschlussfassung über dieses Planwerk erfolgte am 05.05.2009 durch den Rat der Stadt Köln. Die beschlossenen räumlich wirkenden Entwicklungsziele sind gemäß § 1 (6) Nr. 11 Baugesetzbuch in der Bauleitplanung zu berücksichtigen (Änderung Flächennutzungsplan und Neuaufstellung von Bebauungsplänen). Hierbei und bei der Umsetzung umweltbedeutsamer Einzelmaßnahmen sind die gesetzlich vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfungen durchzuführen. Dabei sind u. a. negative Umwelteinwirkungen zu vermeiden und nicht vermeidbare Belastungen durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

II. Planungskonzept für den Teilraum Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes

Teilräumliche Entwicklung in Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst einschließlich der Zielvorstellungen zur Inwertsetzung und Wiedernutzung industrieller Brachen

1. Bevölkerung und Wohnen, Nahversorgung

1.1 Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Im Plangebiet des gesamten Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes lebten am 31.12.2006 insgesamt 75.437 Einwohner, von denen über 43% – und deutlich mehr als der städtische Durchschnitt (31,4%) – einen Migrationshintergrund aufweisen. Einher mit dem hohen Migrationsanteil geht eine Qualifikationsstruktur, die dem verloren gegangenen industriellen Sektor verbunden war und zunehmend weniger nachgefragt wird. Die Arbeitslosenquote ist im Teilraum Nord trotz eines Rückgangs von knapp 20% in 2006 auf 17,5% Mitte 2007 auf einem anhaltend überdurchschnittlichen Niveau (in Buchforst und in der Stegerwald-Siedlung Mitte 2007 weiterhin rd. 23 – 25%), u. a. weil die Ausbildung und Qualifizierung der jungen Generation nicht ausreichend der Arbeitsmarktsituation entspricht.

In- und ausländische Beispiele haben in der jüngeren Vergangenheit gezeigt, dass eine hohe Arbeitslosigkeit, insbesondere Langzeitarbeitslosigkeit, soziale Gegensätze vergrößert, Verarmung fördert und die Integration von Menschen aus unterschiedlichen Kulturkreisen – oft durch zunehmende Segregation begleitet – erschwert und im Ergebnis zu einer Verringerung der sozialen Stabilität führt.

Bei Betrachtung der drei Teilräume des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes ist festzustellen, dass der Bereich Mitte (Kalk / Humboldt-Gremberg) mit 36.803 Einwohnern am bevölkerungsreichsten ist und hier über die Hälfte der Einwohner (52,7%) einen Migrationshintergrund aufweisen. Gleichzeitig sind hier der Sozialleistungsbezug mit 23,9% und die Arbeitslosenquote mit 25,3% auf dem höchsten Stand. Während der Teilraum Nord (Deutz-Nord / Mülheim-Süd / Buchforst) mit 21.680 Einwohnern, davon 41,3% mit Migrationshintergrund (ca. 10 Prozentpunkte über dem städtischen Durchschnitt) und 19,5% mit Sozialleistungsbezug (Köln 14,5%) bei einer Arbeitslosenquote von 19,3% (Köln 14,6%) folgt, weist der Teilraum Süd (Deutz / nördliches Poll) mit 16.954 Einwohnern bei einem Migrantenanteil von 25,6%, einem Sozialleistungsbezug von 9,9% und einer Arbeitslosenquote von 13,5% Werte auf, die teilweise

deutlich unter dem städtischen Durchschnitt liegen. Im ‚Teilraum Nord‘ liegt der Anteil der unter 18-jährigen Kinder und Jugendlichen mit 15,2% leicht unter dem städtischen Durchschnitt (15,7%), der Anteil der über 65-jährigen Einwohner mit 17,8% dagegen leicht darüber (Köln 17,1%).

Der bundesweit zurzeit stattfindende demografische Wandel, der sich hauptsächlich in sinkenden Geburtenzahlen und in einer Zunahme der älteren Bevölkerung ausdrückt, kann im nördlichen Teilraum des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes so nicht festgestellt werden. Deutlich ist dieser Trend nur im Wohnquartier ‚Mülheimer Stadtgarten-Viertel‘ zu beobachten. In den anderen Stadtvierteln, die zudem alle einen überdurchschnittlichen Migrantenanteil aufweisen, ist es seit 1990 nicht zu wesentlichen Veränderungen dieser Altersgruppen gekommen. Zuwächse bei Kindern und Jugendlichen wurden zum größten Teil aber durch größere Neubaumaßnahmen im Wohnungsbau beeinflusst (z. B. Mülheim-Süd / Andrae-Gelände). Eine weitere Abweichung zur allgemeinen Kölner Situation liegt bei der Wohndichte vor, die in allen Stadtteilen des Plangebietes deutlich erhöht ist. Die größte Wohndichte weist dabei der Stadtteil Kalk auf, in dem jedem Einwohner durchschnittlich 29 qm Wohnfläche zur Verfügung stehen (gegenüber 37 qm in Köln).

Einwohner im Planungsgebiet Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept nach Stadtvierteln

Stadtviertel	Einwohner insgesamt	Anteil Migranten	Kinder u. Jugendliche <18Jahre	Ältere Menschen > 65 Jahre	Arbeitslosenquote	Sozialleistungsbezug
Mülheim (Südteil)	5.476	37,10 %	15,60%	17,20%	19,2 %*	19,4 %*
Stadtgarten-Viertel	4.260	29,50%	11,60%	19,00%	-*	ca. 11 %*
GI-Mülheim-Süd	409	36,40%	8,30%	10,80%	9,40%	8,90%
Stegerwald-Siedlg.	4.325	53,80%	15,20%	17,30%	23,20%	22,00%
Messe	27	25,90%	3,70%	25,90%	7,20%	7,50%
Buchforst	5.391	46,40%	18,30%	17,90%	24,60%	25,40%
Siedlung Blauer Hof	478	36,00%	12,10%	14,20%	22,80%	22,70%
Siedlung Weiße Stadt	1.314	39,50%	15,70%	21,10%	23,20%	21,60%
Teilraum Nord	21.680	41,30%	15,20%	17,80%	17,50%	19,50%
Kalk-Nord	7.621	59,40%	18,30%	12,30%	31,10%	29,60%
Kalk	12.386	50,90%	14,70%	14,20%	26,90%	26,40%
GE Kalk	592	54,10%	17,20%	12,00%	26,40%	25,10%
GI Kalk	1.185	64,90%	24,20%	15,80%	11,20%	13,30%
Humboldt	8.669	50,60%	16,00%	12,70%	22,60%	24,40%
Gremberg	2.097	43,30%	18,90%	18,20%	20,30%	19,80%
Siedlung Lüderichstr.	2.041	56,80%	18,70%	19,40%	22,80%	19,40%
Siedlung Kannebäcker	2.212	45,60%	18,40%	28,60%	16,60%	16,10%
Teilraum Mitte	36.803	52,70%	16,80%	14,80%	23,40%	23,90%
Deutz	7.331	23,10%	9,60%	16,70%	12,80%	9,70%
Germanen-Viertel	3.461	17,60%	11,60%	19,80%	9,50%	7,80%
Hafen-Viertel	2.474	31,00%	16,10%	19,50%	14,80%	11,90%
Deutzer Hafen	68	33,80%	7,40%	19,10%	85,60%	69,10%
FH Deutz	1.738	40,40%	7,60%	7,80%	13,20%	13,50%
Köln Arena	831	37,40%	12,30%	22,90%	24,80%	20,30%
Rolshoven (Nord)	968	21,10%	13,00%	17,70%	14,8 %*	12,5 %*
Rolshover Hof (West)	83	47,00%	18,10%	13,30%	8,7 %*	4,8 %*
Teilraum Süd	16.954	25,60%	11,10%	17,20%	10,40%	9,90%
REK insgesamt	75.437	43,30%	15,10%	16,20%	13,10%	19,50%
Stadt Köln	1.024.043	31,40%	15,50%	17,40%	14,60%	14,50%

* tw. rechnerisch ermittelte Näherungswerte, genaue Angaben für die Merkmale Arbeitslosigkeit und Sozialleistungsbezug liegen für dieses Wohnquartier nicht vor
Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik sowie Agentur für Arbeit / Stand: 31.12.2006;
Arbeitslosenquoten Stand 30.06.2007

Die Wohnbevölkerung des nördlichen Planungsraums des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes verteilt sich nach Aufgabe des Barmer Viertels im Deutzer Norden Ende 2005 allein auf die vier Wohnquartiere Stegerwald-Siedlung, Mülheim-Süd, Stadtgarten-Viertel Mülheim und Buchforst, die jeweils eine sehr unterschiedliche Bevölkerungsstruktur aufweisen.

Die vorhandene und gewachsene Zentrenstruktur (vgl. Kap. I-2) sichert die Nahversorgung der Bevölkerung. Mit dem in Bearbeitung befindlichen Einzelhandelskonzept Köln werden die Zentren einer erneuten Prüfung unterzogen und neu bewertet. Die Ergebnisse sowie Planungsanforderungen werden von der Verwaltung in einer separaten Beschlussvorlage dem Rat zugeleitet.

1.2 Entwicklungsziele

Die Zielsetzungen im Bereich Bevölkerung, Wohnen und Nahversorgung sind:

- Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung und Vermeidung weiterer Entmischung mit Zunahme von Segregation;
- Sicherung und Stabilisierung der vorhandenen Wohnbereiche und Beseitigung oder Minimierung von Nutzungskonflikten;
- Verstärkung der verträglichen Nutzungsmischung im Mülheimer Süden durch Bereitstellung ehemals gewerblich genutzter Flächen für den Wohnungsneubau zur Arrondierung von Wohnstandorten;
- Nachverdichtung durch Baulückenschließungen;
- Insgesamt differenzierte Erweiterung des Wohnungsangebotes um ca. 600 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern und Stadthausbebauung;
- Umsetzung der Wohnungsbauvorhaben in Abstimmung mit der städtischen Wohnungsgesamtplanung bzw. dem Wohnungsbauprogramm 2015;
- Stärkung des schwach ausgeprägten Nahbereichszentrums ‚Stegerwald-Siedlung‘ durch Ansiedlung von bis zu ca. 2.000 qm zusätzlicher Einzelhandelsfläche an der Deutz-Mülheimer Straße sowie Erweiterung des Nahbereichszentrums Buchforst durch Ergänzung von ca. 800 qm Verkaufsfläche auf dem ehemaligen Tankstellengrundstück an der Karlsruher Straße / Ecke Kalk-Mülheimer Straße.

1.3 Wohnbereiche

1.3.1 Stegerwald-Siedlung

Die Stegerwald-Siedlung mit insgesamt ca. 1.700 Wohnungen wurde hauptsächlich in den Jahren 1951 bis 1956 von der Deutschen Wohnungsgesellschaft (DEWOG) auf den Flächen der ehemaligen Waggonfabrik ‚van der Zypen‘ errichtet. Die Siedlung besteht zumeist aus viergeschossigen Mehrfamilienhäusern im nord-süd-ausgerichteten Zeilenbau, Laubenganghäusern und vier achtgeschossigen Punkthäusern. Bei vielen Wohnungen handelte es sich um sog. ‚Volkswohnungen‘, die im Rahmen des Entbunkerungsprogrammes von der Stadt Köln finanziert wurden. Die Qualität der Siedlung wird insbesondere durch den mit großzügigem Baugebietsgrün aufgelockerten Innenbereich, die vorhandene Infrastruktur (Pfarrzentrum mit Kindergarten und Jugendeinrichtung) und begrenzten Einkaufsmöglichkeiten innerhalb der Siedlung sowie durch ihre zentrale

Lage im Stadtgebiet bestimmt. In den letzten zehn Jahren ist nahezu der gesamte Wohnungsbestand aus der öffentlichen Bindung gefallen. Öffentliche Grün- und Spielflächen sind in der Stegerwald-Siedlung nicht vorhanden.

Ende 2006 lebten in der Stegerwald-Siedlung ca. 4.300 Menschen, von denen mit knapp 54 % über die Hälfte einen Migrationshintergrund aufweist. Die Arbeitslosenquote von 23,2 % und der Anteil der Sozialleistungsbezieher von 22,0 % liegen deutlich über dem städtischen Durchschnitt. Im REK-Plangebiet werden nur noch im Stadtteil Buchforst höhere Werte erreicht. Der Anteil älterer Menschen (über 65 Jahre) hat in den letzten zehn Jahren (1995 lag er noch bei 18,4 %) um einen Prozentpunkt abgenommen und liegt derzeit mit 17,3 % etwa im städtischen Durchschnitt. Dieselbe Entwicklung ist bei dem Anteil der Kinder und Jugendlichen festzustellen, er fiel von 17,6 % auf 15,2 %.

Auf Grund der zentralen Lage u. a. zur Kölnmesse und zum Dienstleistungsstandort Deutz gab es Anfang der neunziger Jahre erste Aufwertungsstendenzen und Wohnungsverkäufe, die eine Verdrängung der ansässigen Wohnbevölkerung befürchten ließen. Aus diesem Grunde hat der Rat der Stadt Köln für die Stegerwald-Siedlung 1996 eine Erhaltungssatzung zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung beschlossen. Rechtsgrundlage hierfür ist § 172 Baugesetzbuch (BauGB), der bei baulichen Änderungen eine zusätzliche Genehmigung vorschreibt. Soweit derartige Änderungen von den Eigentümern beabsichtigt werden, soll im Genehmigungsverfahren sichergestellt werden, dass Modernisierungen auf ein moderates, der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Mieterhaushalte angepasstes Maß begrenzt werden.

Nach dem Nutzungskonzeptes für den Teilraum Nord kann und soll die Wohnnutzung westlich der Deutz-Mülheimer Straße auf ehemaligen KHD-Flächen arrondiert und außerdem das nur schwach ausgebildete Nahbereichszentrum für die Stegerwald-Siedlung ausgebaut werden (vgl. detaillierter Kap. II-6.2.1 Neuordnungsbereich Euroforum-Nord). Durch ein zukünftig stärker gemischt genutztes Umfeld anstelle der historisch gegebenen ausschließlich industriellen Nutzungen soll die Insellage des Wohnbereichs aufgehoben werden. Auf ca. 1,2 ha der insgesamt ca. 2 ha großen und heute mindergenutzten Gewerbefläche zwischen Legienstraße und Pfälzischer Ring (früher Siemens-Nixdorf Druckerwerk, derzeit IB-Berufsbildungszentrum) wird langfristig eine Wohnnutzung vorgeschlagen. Zusätzlicher Wohnraum ist außerdem im Bereich Deutz-Mülheimer Straße 140 – 146 durch Baulückenschließung und Neunutzung



Wohnen an der Deutz-Mülheimer Straße



... in Buchforst

gewerblich mindergenutzten Hinterlandes (bis Legienstraße) und im Bereich des ehemaligen DEWOG-Waschhauses in der Siedlung möglich.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurzfristig Baulückenschließung und Hinterlandbebauung Deutz-Mülheimer Straße 140 – 146 / Legienstraße (ca. 50 Wohneinheiten / WE);
- Kurz- bis mittelfristig Neubebauung (ca. 20 WE) der Fläche des ehem. DEWOG-Waschhauses (rd. 2.000 qm) an der Adam-Stegerwald-Straße 27;
- Kurz- bis mittelfristig Erweiterung des Wohnbereichs auf der Westseite der Deutz-Mülheimer Straße auf ehemaligen KHD-Industrieflächen (Projektentwicklung Euroforum-Nord) mit ca. 250 Geschosswohnungen zuzüglich Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen und privaten Dienstleistungen zum Ausbau des Nahbereichszentrums;
- Mittelfristig Ergänzung des Wohnbereichs mit neuer Wohnbebauung westlich Deutz-Mülheimer Straße am nördlichen Rand des Grünzugs ‚Charlier‘ (ca. 100 WE im Geschossbau);
- Mittel- bis langfristig Arrondierung der Stegerwald-Siedlung auf gewerblicher Fläche zwischen Pfälzischem Ring und Legienstraße bei Aufgabe der heutigen Nutzung (IB-Berufsbildungszentrum, ca. 12.000 qm; 100 WE in Stadthausbebauung bzw. 130 WE im Geschosswohnungsbau möglich).

1.3.2 Mülheim-Süd

Im Wohnquartier Mülheim-Süd zwischen Rhein und Bergischer Ring, Mülheimer Brücke und dem vormals geschlossenen Industriegebiet lebten Ende 2006 knapp 5.500 Einwohner, von denen 37,1% einen Migrationshintergrund aufweisen. Damit liegt das Gebiet etwa sechs Prozentpunkte über dem gesamtstädtischen Durchschnitt. Der Anteil an Sozialleistungsbeziehern mit 19,4% sowie die Arbeitslosenquote von 19,2% liegen etwa im Durchschnittswert des REK-Planungsgebietes und damit um rund fünf Prozentpunkte über den Kölner Vergleichswerten. Der Kinder- und Jugendlichenanteil wie auch der Anteil der über 65jährigen weicht nur geringfügig vom Kölner Durchschnitt ab. Im Vergleich zu 1990 ist allerdings der Anteil der unter 18jährigen in diesem Wohnquartier um knapp vier Prozentpunkte angestiegen, was teilweise auf die umfangreichen Wohnungsneubaumaßnahmen des letzten Jahrzehnts zurückzuführen ist. Der Anteil der über 65jährigen ist seit 1990 geringfügig von 16,8% auf 17,2% angestiegen.

Dieses in sich geschlossene und verdichtete Wohnquartier ist durch eine vergleichsweise homogene Nachkriegsbebauung geprägt. Notwendige Modernisierungsmaßnahmen, die Beseitigung städtebaulicher Mängel, die Verbesserung des Wohnumfeldes und der Rheinanbindung wurden mit der Sanierung des von 1994 bis 2003 hier förmlich festgesetzten Sanierungsgebietes abgearbeitet. Hierzu gehörte auch die 2000 abgeschlossene Umnutzung des ehemaligen Gewerbestandorts Andreae-Gelände mit rd. 180 neuen Wohnungen und Kindertagesstätte. Im Bereich des Mülheimer Vorhafens wurde außerdem 2007 das Bauvorhaben ‚Rheinkai – Wohnen am Strom‘ mit 123 Eigentumswohnungen realisiert.

Entsprechend dem vorliegenden Nutzungskonzept ist die Arrondierung dieses Wohnbereichs nach Süden auf den bisherigen Werksparkplätzen der Deutz AG geplant mit Ausrichtung auf den konzipierten Grünzug Mülheim-Süd, welcher sowohl der Inwertsetzung des Standorts und der Gestaltung der Zonierung vom Wohn- zum Arbeitsstättengebiet dienen als auch eine Grünverbindung vom Mülheimer Stadtgarten zum Rhein herstellen soll.

Sollten langfristig westlich der Deutz-Mülheimer Straße bisher industriell genutzte Flächen bis zur Hafenstraße disponibel werden, so ist dort zur Arrondierung des Wohnbereichs ebenfalls eine überwiegende Wohnnutzung zu prüfen. Seit Ende 2007 ist das Gelände der früheren Lindgens Druckfarben-Unternehmung (Deutz-Mülheimer Straße 183 mit einem denkmalgeschützten Gewerbebau) geräumt. Diesem schließt sich nördlich ein durch das Deutsche Rote Kreuz mindergenutztes Grundstück an. Nach dem vorliegenden Nutzungskonzept ist nördlich des bestehenden Denkmals auf dem geräumten Gelände die Durchbindung des Grünzugs Mülheim-Süd bis zur Fußgängerbrücke über den Mülheimer Hafen geplant. Nördlich der Grünfläche ist überwiegende Wohnnutzung dargestellt. Der 50er Jahre Denkmalsbau sollte einer nichtstörenden gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Das hieran südlich anschließende Chemieunternehmen arbeitet in einem genehmigten Dreischichtbetrieb und emittiert erheblich (u. a. Lärmeinträchtigungen). Da diese bestehende Industrienutzung Bestandsschutz hat und die vorhandenen Industriearbeitsplätze von großer Bedeutung sind, ist im Nutzungskonzept hier zunächst weiterhin eine gewerbliche Nutzung dargestellt. Die westlich der Hafenstraße brachgefallenen Industriegebäude früherer Bleifarbenproduktion liegen bereits im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Rheins, da die Hochwasserschutzlinie östlich der Hafenstraße verläuft. Zur Unterstützung der Altlastensanierung an dieser Stelle sind

im Nutzungskonzept gleichwohl Büroauflähen westlich der HafestraÙe begleitend zum begrüntem öffentlichen Uferbereich dargestellt (vgl. Kap. II-6.2.5).

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurz- bis mittelfristig Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd auf dem Areal bisheriger Werksparkplätze der Deutz AG südlich Horststraße (ca. 13.000 qm) mit Ausrichtung auf den geplanten Grünzug Mülheim-Süd (Geschosswohnungsbau mit ca. 150 WE);
- Kurz- bis mittelfristig Neuordnung der Grundstücke Deutz-Mülheimer Straße 183 – 189 (ehem. Lindgens Druckfarben und DRK) mit öffentlichem Grünzug, Wohnnutzung (ca. 50 WE) und nichtstörendem Gewerbe;
- Langfristig bei Aufgabe der industriellen Nutzung durch ansässiges Chemieunternehmen, Deutz-Mülheimer Straße 163 – 173, Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd, mit überwiegender Wohnnutzung.

1.3.3 Mülheimer Stadtgarten-Viertel

Das Mülheimer Stadtgarten-Viertel südlich der Frankfurter Straße und östlich des Mülheimer Stadtgartens mit seinen ca. 4.250 Einwohnern ist das am stärksten durch Grün geprägte Wohnquartier im Planungsraum (Grünräume Stadtgarten und ev. Friedhof Mülheim) mit teilweise erhaltenen, großzügigen Baustrukturen aus der Gründerzeit. Das Quartier ist außerdem mit einer Vielzahl öffentlicher Einrichtungen (Schulen, Jugendzentrum, kirchliche Einrichtungen etc.) ausgestattet. Die angrenzende Frankfurter Straße ist mit dem Wiener Platz bezirkliches Einkaufszentrum des Stadtbezirks Mülheim.

Das Stadtgarten-Viertel weicht auch von der Bevölkerungsstruktur von den anderen benachbarten Wohnquartieren ab. Der Anteil der Anwohner mit Migrationshintergrund liegt mit 29,5% etwas unter dem städtischen Durchschnitt von 31,4%, was auch für den Anteil der Sozialleistungsempfänger (ca. 11%) gilt. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen ist seit 1990 von 14,1% auf 11,6% gesunken – der Anteil der über 65jährigen dagegen von 16,5% auf 19,0% gestiegen. Damit gibt es in diesem Wohnquartier weniger Kinder und Jugendliche und mehr ältere Menschen als im städtischen Durchschnitt. Spezifische soziale Problemlagen sind hier nicht feststellbar. Besonderer Planungs- und Handlungsbedarf besteht deshalb in diesem Wohnbereich absehbar nicht.

1.3.4 Buchforst

Der Stadtteil Buchforst ist mit insgesamt rd. 7.200 Einwohnern ein reiner Wohnstandort. Im Stadtteil weisen 44,5% der Bewohner einen Migrationshintergrund auf. 24,8% der Bewohner beziehen Sozialleistungen und die Arbeitslosenquote liegt bei 21,6% (WeiÙe Stadt) bis 25,4% (Stadtviertel Buchforst). Während die Stegerwald-Siedlung einen noch höheren Anteil an Migranten aufweist, ist die Arbeitslosenquote und der Anteil der Empfänger von Sozialleistungen in Buchforst der höchste innerhalb des Teilraums Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes. Bei der Bevölkerungsentwicklung hat der Anteil der älteren Menschen seit 1990, wo mit einem Anteil von 19,7% mehr über 65jährige in Buchforst lebten als heute, sich mit 18,3% dem städtischen Durchschnitt angeglichen. Gleichzeitig ist der Anteil der Kinder und Jugendlichen von 15,5% im Jahre 1990 auf 17,4% gestiegen, womit Buchforst bei diesem Wert zwei Prozentpunkte über dem städtischen Durchschnitt liegt.

Buchforst ist über die durchquerende Stadtbahnlinie 3 und die am nördlichen Siedlungsrand befindliche S-Bahn-Station durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen.

Entlang der Heidelberger Straße und dem südlich liegenden Abschnitt der Waldecker Straße befindet sich das eher schwach ausgebildete Nahbereichszentrum Buchforst mit rd. 3.000 qm Verkaufsfläche (Neuerhebung aus 2006), dessen Geschäftsbesatz sowohl quantitativ wie qualitativ abgenommen hat. Im Rahmen des Mülheim-Programms werden daher aktuell Maßnahmen zur Verbesserung der Zentrenlage Waldecker Straße erarbeitet, die die Attraktivität des Einzelhandels (einschließlich Wochenmarkt) erhöhen sollen.



Buchforst, Nahbereichszentrum



Buchforst, Heidelberger Straße

Damit kann auch dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 25.10.2007 zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Waldecker Straße entsprochen werden. Ergänzend wird mit dem hier vorliegenden Nutzungskonzept vorgeschlagen, das mindergenutzte ehemalige Tankstellengrundstück Karlsruher Straße, Ecke Kalk-Mülheimer Straße trotz seiner Randlage für eine Einzelhandelsnutzung (Lebensmittelmarkt bis 800 qm Verkaufsfläche) zu prüfen.

Der im Wesentlichen ab den 1920er Jahren als Erweiterung von Kalk (ursprünglich ‚Kalkfeld‘) entstandene Stadtteil mit ganz überwiegendem Geschosswohnungsangebot gliedert sich in mehrere qualitativ geplante und gebaute Viertel mit großen Anteilen an Baugebietsgrün. Wegen ihrer architekturgeschichtlicher Bedeutung hervorzuheben sind vor allem die Siedlungen ‚Blauer Hof‘ (nördlich der Karlsruher Straße 1926 – 1927 erbaut mit viergeschossigen, geschlossenen Baublöcken und großen Freiflächen) und ‚Weiße Stadt‘ (südlich der Heidelberger Straße 1929 – 1932 erbaut als reine fünfgeschossige Zeilenhaussiedlung mit Kirche und Gemeinschaftshaus) des Architekten Wilhelm Riphahn.

Im Wohnungsbestand werden Instandsetzungs- und Modernisierungserfordernisse von der Wohnungsgesellschaft GAG Immobilien AG, die Eigentümerin der überwiegenden Miethausbebauung ist, seit 2006 verstärkt behoben. Eine Arrondierung des Wohnbereichs ist östlich der Kopernikusstraße mit 27 Reihen- und Doppelhäusern in 2006 abgeschlossen worden.

Nicht realisierbar ist bis auf Weiteres die ehemals ange-dachte abschließende südwestliche Arrondierung des Wohnbereichs östlich der Kalk-Mülheimer Straße wegen der geplanten Hubschrauber-Betriebsstation der Luftrettung auf dem ‚Kalkberg‘ westlich der Kalk-Mülheimer Straße. Der sog. ‚Kalkberg II‘ nördlich der Karlsruher Straße ist als ehemalige Deponiefläche der Chemischen Fabrik Kalk von Bebauung freizuhalten.

Das aufgegebene vormalige evangelische Gemeindezentrum mit der Auferstehungskirche an der Kopernikusstraße soll in eine Senioren-Wohn- und Pflegeeinrichtung umgenutzt werden, wobei die denkmalgeschützte Kirche erhalten bleibt.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurzfristig Einrichtung einer Senioren-Wohn- und Pflegeeinrichtung im Bereich des bisherigen evangelischen Gemeindezentrums Buchforst (Auferstehungskirche) an der Kopernikusstraße;
- Kurz- bis mittelfristig Umgestaltung und Aufwertung des Nahbereichszentrums Buchforst in der Waldecker Straße durch Neugestaltung des öffentlichen Raums (Umbau Straßenprofil) im Rahmen des integrierten Handlungskonzepts Mülheim-Programm;
- Kurzfristig Prüfung der Anwendung einer sog. Milieuschutz- bzw. Erhaltungssatzung für den Stadtteil Buchforst (Ratsbeschluss vom 05.05.2009);
- Kurz- bis mittelfristig Prüfung einer Einzelhandelsnutzung auf dem ehemaligen, jetzt mindergenutzten Tankstellengrundstück Karlsruher Straße (ca. 2.500 qm), Ecke Kalk-Mülheimer Straße, für die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes (bis 800 qm Verkaufsfläche).

2. Wirtschaftsentwicklung und Strukturwandel

2.1 Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Der bis in die 1980er Jahre ‚altindustriell‘ geprägte Kernraum des rechtsrheinischen Köln ist unter den zeitlich parallelen Einwirkungen der Globalisierung und Deregulierung von Absatz- und Beschaffungsmärkten, der Verschiebung öffentlicher Finanzhilfen in den Osten Deutschlands nach der Wiedervereinigung (neuerdings auch in die östlich angrenzenden Staaten der EU-Erweiterung) und ausbleibender technologischer Innovationen wirtschaftlich eingebrochen.

zukunftsorientierten Ausbau des Wirtschaftsstandorts Köln und des Rechtsrheinischen im Besonderen gegenüber. Die brach gefallenen Industriearale in Innenstadtrandlagen des Oberzentrums Köln mit herausragenden Verkehrsan schlüssen auf der Straße, der Schiene und in der Luft stellen ein Potenzial dar, mit dem (auch große) Unternehmen an Köln gebunden und neue (vorwiegend kleine und mittlere) Unternehmen in Köln aufgebaut werden können. Zusätzliche Attraktivität besitzt der erweiterte rechtsrheinische Innenstadtbereich im erheblichen Umfang auch durch die



Ansicht von Osten der Eisenbahn- und Maschinenfabrik van der Zypen & Charlier (Vorläufer KHD) Tuschzeichnung von W. Scheiner, 1909: Mittig das erhaltene Magazingebäude ‚Eckiger Rundbau‘, links davon die erhaltenen sog. ‚Schwebbahnhallen‘ (beides Baudenkmale) und rechts im Bild die ‚Villa Charlier‘ im Grünen, im Hintergrund der Mülheimer Hafen.

Nur durch massive Hilfen der Stadt, des Landes und des privaten Sektors konnte der Zusammenbruch des langjährig größten Arbeitgebers im Plangebiet 1996 verhindert werden. Die eingetretenen massiven Verluste an Industriearbeitsplätzen sind in vergleichbarer Art nicht auszugleichen, da von einer Renaissance des Rechtsrheinischen als Standort von großindustrieller Fertigung nicht ausgegangen werden kann. Die Folgen dieser Umbruchjahre sind heute noch am Arbeitsmarkt spürbar. Aufgrund der hohen Ortsansässigkeit der Arbeitnehmer und deren besonders auf gewerblich-industrielle Produktion ausgerichtete Qualifikationsprofil waren und sind die Stadtteile im engeren Einzugsgebiet überdurchschnittlich stark von Arbeitslosigkeit betroffen (vgl. Kap. II-2).

Den Verlusten des wirtschaftlichen Strukturwandels stehen auf der Haben-Seite neue Chancen und Möglichkeiten zum

herausragenden Unternehmensstandorte der Kölnmesse, der Lufthansa, der TÜV Rheinland Group, der KHD Humboldt Wedag und ab 2008 / 09 der RTL Group und Talanx. Die Bepflanzung der umfangreichen Recyclingflächen unterstützt die gewünschte Innenentwicklung der Stadt und offeriert der Wirtschaft sofort wie auch kurz- bis längerfristig Ansiedlungsflächen für vielfältige und differenzierte Büro-, Gewerbe- und Industrienutzungen, welche für die unterschiedlichsten Baukonzepte (bis zu vielgeschossiger Hochhausbebauung in Kalk) geeignet sind.

2.2 Entwicklungsziele und integrierte Wirtschaftsstrukturpolitik

Insgesamt ist für das in großen Teilen strukturgeschwächte Planungsgebiet des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes ein integrierter Ansatz zum Neuaufbau einer lokalen

Wirtschafts- und Beschäftigungsbasis zu verfolgen, der ganz wesentlich sowohl vorhandene wie neu anzusiedelnde kleine und mittlere Unternehmen, Unternehmensgründungen als auch Innovation und wissensbasierte Wirtschaftscluster unterstützt. Darüber hinaus sind (für Mülheim noch zu bestimmende) ausgewählte neue Leit- und Initialprojekte grundsätzlich gut geeignet, den Neuaufbau einer zukunftsorientierten Wirtschafts- und Beschäftigungsbasis nachhaltig zu fördern.

In Übereinstimmung mit dem parallel zu dieser teilräumlichen Entwicklungsplanung für den Teilraum Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes in Bearbeitung und Umsetzung befindlichen integrierten Handlungskonzept ‚Mülheim 2020‘ ist generelles wirtschaftsstrukturelles Entwicklungsziel der

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

Zur Erreichung dieses Leitziels sind folgende weitere Teilziele zu verfolgen:

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

Eingebettet in den entsprechenden gesamtstädtischen Rahmen sind insbesondere die Netzwerk- und Clusterförderung für ausgewählte Technologien und Branchen, der Technologie- und Wissenstransfer (z. B. durch stärkere lokale Einbeziehung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums der Fachhochschule Köln in Deutz) wie auch innovative und

kreative Dienstleistungen, für die gute Ansätze vorhanden sind, im Rahmen einer Angebotsplanung zu stärken. Die Inanspruchnahme der neu ausgerichteten EU-Strukturförderung aus dem EFRE-Programm 2007 – 2013 ist diesbezüglich intensiv zu prüfen und adäquat zu berücksichtigen.

Entsprechend den o. g. wirtschaftsstrukturellen Zielsetzungen konnten im rechtsrheinischen Kernraum bereits folgende wesentliche Maßnahmen durch privates und öffentliches Engagement voran gebracht werden:

- Aufwertung des Verkehrsknotens Bahnhof Köln Messe / Deutz mit ICE-Terminal (ab 2002);
- Ausbau des Bürobereichs am Verkehrsknoten Bahnhof Köln Messe / Deutz (Triangel-Hochhaus, Constantinhöfe, Neunutzung ehem. Messe-Rheinhallen als herausgehobener Medien- und Versicherungsstandort);
- Neuausrichtung und Modernisierung des Standortes der Kölnmesse (ab 2005 / 06);
- Baureifmachung, Erschließung und Wiedernutzung von Altgewerbeflächen in Kalk z. B. städtische, ehem. KHD-Flächen an der Dillenburger Straße, landeseigenes Hagen-Gelände und private Flächen des ehem. CFK-Geländes (CityForum Kalk mit Neubau Polizeipräsidium, Einkaufszentrum, Dienstleistungsarbeitsplätzen, Wohn- und Freizeitnutzungen); in Deutz Foreal-Büropark Deutz-Mülheimer Straße und BüroCampus Deutz, Siegburger Straße;
- Neubau des Rechtsrheinischen Technologie- und Gründerzentrums (RTZ) in 1999 auf dem sanierten Altstandort der früheren Batteriefabrik Hagen als Leitprojekt für den Ausbau des Technologieparks HagenCampus mit privaten Investoren;
- Umbau ehem. KHD-Industriehallen zum Technikhof Kalk für die Neuansiedlung von Gewerbe, Handwerk und technischer Dienstleister an der Dillenburger Straße (2000 / 01) unter aktiver Einbeziehung des 2. Arbeitsmarktes als Grundstein für den Industrie- und Technologiepark Kalk / Süd zwischen Technikhof und RTZ beiderseits der Dillenburger Straße;
- Neubau des Cologne-Science-Centers ‚Odysseum‘ auf dem ehem. CFK-Gelände;
- Arrondierung des TÜV-Technologieparks Poll, Rolshover Straße / Am Grauen Stein mit Car-CenterCologne (2006 / 07) und geplanten weiteren Bauabschnitten;
- Stärkung der Infrastruktur für berufliche Qualifizierung u. a. durch Neubau des Berufskollegs Westerwaldstraße (‚Medienberufsschule‘) sowie einer überbetrieblichen Ausbildungsstätte der Innung Heizung, Klima, Sanitärtechnik und durch Inbetriebnahme des Zentrums für beschäftigungsfördernde Maßnahmen des Internationa-

len Bunds für Sozialarbeit (IB) auf dem HagenCampus in Humboldt-Gremberg;

- Angebote beschäftigungsfördernder und berufsqualifizierender Maßnahmen im Rahmen des ‚Kalk-Programms‘ und Programms ‚Mülheim 2020‘ und
- Ausbau des Hauptstraßennetzes u. a. durch Neubau der Westumgehung Kalk (2001 / 02), Ausbau Dillenburger Straße (2002) und Rolshover Straße (1999).

Zur Inwertsetzung und Wiedernutzung der Gewerbe- und Industriebrachen sind weiterhin sowohl ‚harte‘ als auch ‚weiche‘ Maßnahmen der Standortentwicklung erforderlich und entsprechend bei der Planung zu berücksichtigen. Hierzu gehört die Orientierung öffentlicher Infrastrukturmaßnahmen auf die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung. So sind im Mülheimer Süden zusätzliche Erschließungsmaßnahmen mit erweiterten Anschlüssen an das örtliche und überörtliche Hauptstraßennetz erforderlich (vgl. Kap. 5 Verkehr). Im Kalker Süden sind der Ausbau der Rolshover Straße im geplanten letzten Bauabschnitt bis zum östlichen Autobahnzubringer sowie die Optimierung des Knotens Östlicher Zubringer / Deutzer Ring von Bedeutung.

Nicht zuletzt ist ein offensives Standortmarketing für den rechtsrheinischen Kernraum zur Verstetigung der Aufbruchstimmung über die bestehenden Ansätze hinaus weiter auszubauen (Standort/e als Marke herausbilden), neue ergänzende Formen (z. B. im Rahmen der Netzwerkarbeit) sind zu finden. Alte Industrieflächen sind einerseits nicht von der gewerblichen Wirtschaft bevorzugte Neuansiedlungsstandorte, bieten andererseits jedoch – jedenfalls in großen Teilen – störungsfreie, sichere und zentrale Standorte. Die realisierten erfolgreichen Umnutzungsprojekte sind weitere Bausteine für ein das überholte Image des Rechtsrheinischen korrigierendes Standortmarketing.

Die Vielzahl und Vielfalt der aufgezeigten Maßnahmen zeigt, dass die Stadt Köln mit Partnern aus der Wirtschaft ihre Kräfte bereits deutlich auf die Erneuerung der wirtschaftlichen Grundlage des rechtsrheinischen Kernraums konzentriert. Sowohl die Koordination als auch die Partnerschaft mit der Wirtschaft soll und muss weiter intensiviert werden, um die Konkurrenzfähigkeit des Standorts auszubauen und nachhaltig zu sichern. Hierzu sind die maßgeblichen gesellschaftlichen Kräfte in der Stadt (z. B. Kammern, Hochschulen und sonstige Initiativen wie der von rechtsrheinischen Unternehmen getragene ‚Verein zur Förderung der rechtsrheinischen gewerblichen Wirtschaft Köln‘ e. V. (vfw) oder die neu gegründete ‚Standortgemeinschaft Kalk‘ e. V. zu beteiligen.

2.3 Messe- und Bürobereich Deutz-Nord

Der Messe- und Bürobereich Deutz-Nord zwischen Bahnhof Köln Messe / Deutz, Rheinpark, Zoobrücke / Stadtautobahn B 55a und DB-Betriebshof Deutzer Feld gliedert sich auf in das Gelände der Kölnmesse sowie die Dienstleistungs- und Bürostandorte Rheinhallen, MesseCity / Barmer Viertel, Deutz-Mülheimer Straße / Brügelmannstraße und nördlich Messekreisel.

2.3.1 Kölnmesse

Das Gesamtareal des annähernd 44 ha großen Messestandorts Köln ist entsprechend dem Masterplan 2006 der Kölnmesse in den vergangenen Jahren neu strukturiert und auf die verstärkte internationale Konkurrenzsituation ausgerichtet worden. Mit der Abgabe der historischen Rheinhallen und den Anfang 2006 in Betrieb genommenen neuen Nordhallen 6 bis 9 mit rd. 80.000 qm Ausstellungsfläche gelang die Integration aller Geländebereiche zu einer kompakten, funktionierenden Messestandorts mit deutlich verbesserter Aufenthaltsqualität. Die Kölnmesse als weltweit viertgrößtes Messegelände verfügt damit über 11 Ausstellungshallen mit 284.000 qm Ausstellungsfläche und 100.000 qm Freigelände für ergänzende Ausstellungsaktivitäten sowie die notwendigen Logistikflächen. Mit vier Eingangs- und Servicebereichen und dem neuen verbindenden 800 m langen Messeboulevard ist eine flexible Belegung des Messegeländes mit Parallelveranstaltungen möglich. Ergänzend stehen das CongressCentrum Ost (mit einer Kapazität von 1.200 Personen) und das neue CongressCentrum Nord (für 3.000 Personen) zur Verfügung. Zusätzlich können Messehallen (z. B. die Halle 9) für Veranstaltungen mit bis zu 10.000 Personen einbezogen werden.

Durch die Übernahme des ursprünglichen KHD-Hauptverwaltungsgebäudes als Messehochhaus für die unternehmenseigenen Dienstleister verfügt die Kölnmesse auch über eine weithin sichtbare Landmarke. Zu den Alleinstellungsmerkmalen der Kölnmesse gehört weiterhin die zentrale Innenstadtlage mit herausragenden Verkehrsanschlüssen einschließlich des ICE-Terminals am neuen südlichen Messe-Haupteingang. Mit seinen jährlich deutlich über 30.000 Ausstellern und über 1,5 Mio. Besuchern (Tendenz steigend) stellt die Kölnmesse einen ganz wesentlichen Attraktor der Stadtentwicklung dar, der insbesondere sein unmittelbares Umfeld befördern kann (vgl. Hotelneubauten vor dem Osteingang).



Kölnmesse, Hauptverwaltung



Kölnmesse, Nordeingang

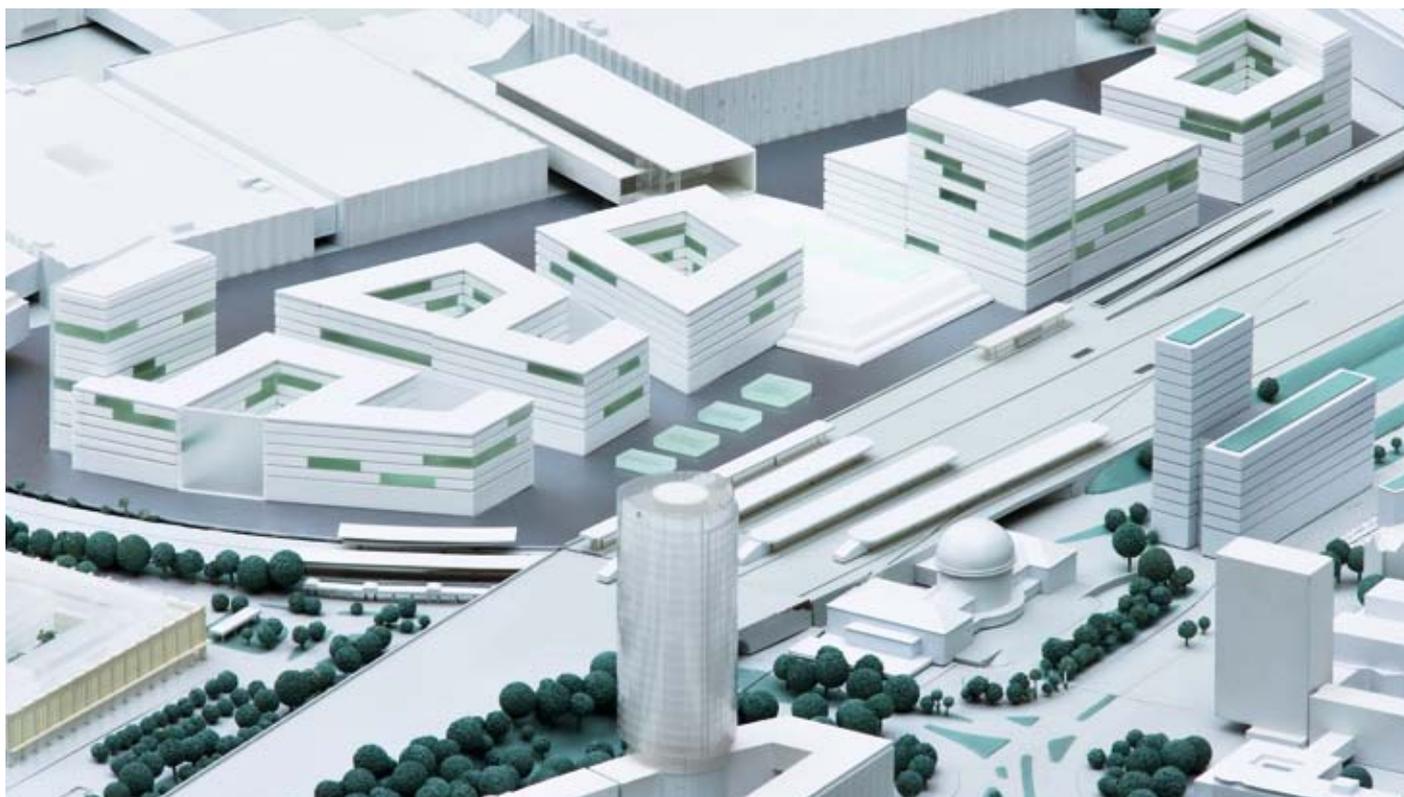
Nicht mehr originäre Bestandteile des Messegeländes sind die sog. Rheinpark-Hallen (denkmalgeschütztes ‚Staatenhaus‘ und ehem. Messe- / Kongresshalle 8), die nur noch sporadisch entsprechend den Gegebenheiten belegt und prinzipiell disponibel sind.

2.3.2 MesseCity / ehem. Barmer Viertel

Mit seinem Beschluss vom 15.12.2005 beauftragte der Rat die Verwaltung, den Bebauungsplan Nr. 68495 / 02 ‚ICE-Terminal-Messe‘ in Deutz mit dem Ziel zu ändern, die städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Deutzer Bahnhofs durch Verzicht auf die zuvor im Bebauungsplan festgesetzten rd. 100 m hohen Hochhäuser mit den Belangen des Weltkulturerbes Kölner Dom in Einklang zu bringen. Zur Erarbeitung eines neuen Rahmenkonzeptes beschloss der Rat u. a. ein moderiertes Planungsverfahren unter Beteiligung relevanter Gruppen der Stadtgesellschaft und unter Hinzuziehung von drei Planungsbüros. Dieser Planungsworkshop fand bis Mitte Mai 2006 statt. Das Ergebnis wurde vom Stadtentwicklungsausschuss am 10.08.2006 ohne abschließende Bewertung der Entwürfe zur Kenntnis genommen. Zur Klärung von Entscheidungsprämissen hat die Verwaltung entsprechend dem weiteren Votum des Stadtentwicklungsausschusses die voraussichtlichen Kosten für öffentliche Infrastrukturmaßnahmen der Planungsvorschläge ermittelt. Abgeleitet hieraus hat die Verwaltung im Januar 2007 in einer Beschlussvorlage ein eigenes weiterentwickeltes Konzept mit Prämissen zum Bebauungsplanverfahren unterbreitet, welches vom hier vorliegenden Nutzungskonzept übernommen wurde.

Das vormalige Barmer Viertel des Erbbauverein Köln e.G. nördlich des Deutzer Bahnhofs ist nach Fertigstellung der Ersatzwohnungen Ende 2005 und Umzug der Bewohnerschaft im Sommer 2006 abgerissen worden. Die rd. 60.000 qm große Planfläche zwischen Messe und Bahnanlagen steht damit für die Neuordnungsmaßnahmen und für die Umsetzung der Ergebnisse des Planungsworkshops zur Verfügung (Projekt ‚MesseCity‘). Im September 2006 wurde der neue südliche Messe-Haupteingang fertig gestellt, dem im Bereich des bisherigen, nach Westen zu erweiternden Barmer Platzes ein neuer Messeplatz zur Verknüpfung der Kölnmesse mit dem Bahnhof-Köln Messe / Deutz vorangestellt wird. Die Rad- und Fußwegeanbindung ist insbesondere nach Westen zum Rhein hin durch den Neubau einer breiten und offenen Gleis-Unterführung bzw. einer adäquaten Überführung erheblich zu verbessern. Flexible Blockstrukturen sind als nördliche und östliche Fassung des Messeplatzes für überwiegende Dienstleistungsnutzungen projektiert. Aufgrund des herausragenden Lagewerts ist der Standort ‚Messe-City‘ grundsätzlich prädestiniert für eine Mischung unterschiedlicher Nutzungen von Büros, Dienstleistungen wie Hotel oder Sondernutzung für Kongresseinrichtungen unter Einbindung eines Musicaltheaters. Am 19.06.2007 hat der Rat die Verwaltung beauftragt, die weitere Planung und die liegenschaftliche Angebotspolitik darauf auszurichten, dass ein dauerhafter Musical-Standort auf dem städtischen Grundstücksareal ‚MesseCity‘ integriert wird. Die Einfügung untergeordneter Wohnnutzung (u. U. als Boardinghaus-Wohnen mit Messebezug) ist möglich.

Insgesamt kann durch die gesamte Projektentwicklung ein Volumen von 120.000 qm bis 135.000 qm BGF ent-



Ergebnis der Klausurtagung zum Werkstattverfahren für die städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln Messe/Deutz (März 2008) – Modellfoto Jens Willebrand

stehen. Der zukünftige Projektentwickler wird über ein europaweites Ausschreibungsverfahren in 2008 auf der Grundlage mit dem Rat abgestimmter Eckdaten ermittelt. Die Weiterentwicklung der Planungsansätze erfolgt auf der städtebaulichen Planungsebene im Zuge des neu zu erstellenden Bebauungsplans in Zusammenarbeit mit dem Projektentwickler. Das Nutzungskonzept des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes übernimmt den aktuellen Entwicklungsstand als Rahmensetzung.

2.3.3 Rheinhallen Kennedy Ufer

Die Neuausrichtung der Kölnmesse ermöglichte in 2003 die Festlegung des neuen Standorts der RTL-Group in den historischen Rheinhallen am Kennedy Ufer unterhalb des Messeturms.

Auf der rd. 80.700 qm großen Planfläche zwischen Auenweg und Kennedy Ufer wird von 2005 bis 2008 innerhalb der entkernten denkmalgeschützten Messiefassaden ein neuer Medien- und Bürostandort errichtet mit insgesamt rd. 160.000 qm BGF. Hauptmieter RTL wird hiervon 80.000 qm ab 2008 anmieten. Für die angrenzenden Flächen wurde im Sommer 2006 mit der Talanx-Versicherungsgruppe im Zuge der Übernahme und Neustrukturierung des Gerling-Konzerns ein weiterer Großmieter für 50.000 qm Nutzfläche ab 2009 gewonnen. Die verbleibenden rd.

30.000 qm Nutzfläche sollen nach Darstellung des Projektentwicklers S-Rhein-Estate GmbH (aus der Gruppe der Sparkasse KölnBonn) kleinteilig an Unternehmen vermietet werden, die die Nähe der Hauptmieter für Synergien nutzen können. Nördlich des Umbaukomplexes entstand ein Parkhaus mit dem Stellplatznachweis für die Büronutzer.

Klärungsbedürftig ist die zukünftige Verwendung der disponiblen bisherigen Messe- und Kongresshalle 8 und des ‚Staatenhaus‘, die beide unmittelbar in den Rheinpark hineinragen. Neunutzungen haben die Restriktionen, die sich aus der exponierten Lage ergeben, ausreichend zu berücksichtigen (d.h. keine Beschneidung der zu bewahrenden öffentlichen Parkanlage).

Südlich des Umbaukomplexes ehemalige Rheinhallen kommt der öffentlichen Grün- und Wegeverbindung zwischen dem Neuordnungsbereich nördlich des Bahnhofs Köln Messe / Deutz und dem Rheinufer erhebliche Bedeutung zu. Darüber hinaus sind die Rheinpromenade und der Eingangsbereich des Rheinparks und des Tanzbrunnens prominente Freiräume mit großem Öffentlichkeitsanspruch. Mit dem Projekt ‚Rheinboulevard‘ der Regionale 2010 ist beabsichtigt, die Rhein begleitenden Freiräume stadtgestalterisch und nutzerorientiert zu optimieren sowie den neuen Boulevard am Fluss in geeigneter Weise für die Stadt und die Region zu präsentieren.



Umbau Rheinhallen am Kennedy Ufer: Standort RTL und Talanx

2.3.4 Büro- und Gewerbepark Deutz-Mülheimer Straße/Brügelmannstraße

Der Neuordnungsbereich vor dem Osteingang der Kölnmesse mit den in Umnutzung befindlichen ehemaligen Flächen des Bahnpaketpostamtes und anderer früherer Gewerbenutzungen beläuft sich auf insgesamt über 15 ha.

Hiervon entfallen rd. 66.500 qm auf das frühere Post-Gelände mit der Projektentwicklung ‚Foreal‘, die aus einem städtebaulichen Architektenwettbewerb hervorgegangen ist, den das Hamburger Planungsbüro von Gerkan, Marg und Partner 1999 gewann. Mit dem Dorint-Hotelneubau, den seit 2005 umgenutzten denkmalgeschützten Dreigelenkhallen der heutigen ‚Designpost‘, der Paketumschlagstation der Deutschen Post und dem Büroaltbau am Messekreis sind erste Nutzungen bereits ansässig geworden.

Die neue Hauptverwaltung der Lufthansa AG mit rd. 21.000 qm BGF wurde im Oktober / November 2007 durch rd. 800 Beschäftigte bezogen. Östlich angrenzend ist die Ansiedlung der ‚bee-Line Accessoires Vertriebs GmbH‘ für zunächst rd. 300 Mitarbeiter von Hauptverwaltung und Logistik projektiert. Damit hat diese Gesamtentwicklung dieses Areals nach einer längeren Anlaufphase und stärkeren Veränderungen am ursprünglichen Konzept erheblich an Dynamik gewonnen.

Das Brügelmann-Haus stellt sich als multifunktionaler Gewerbe- und Dienstleistungsstandort (auf rd. 47.600 qm Grundstücksfläche) mit Nachverdichtungsreserven dar. Dem gegenüber haben sich auf der Nordseite der Brügelmannstraße die neuen Großhotels von SAS Radisson und Ibis angesiedelt, letzteres ergänzt um hochwertige Büroflächen, in denen u. a. auch die Kölner Dependence der World-Trade-Center-Organisation ansässig geworden ist.

Neue zusätzliche Büroaufläen sind östlich des Brügelmann-Hauses und des Ibis-Hotels mit dem in 2005 rechtsgültig gewordenen Bebauungsplan Nr. 69459 / 04 auf bestehenden Parkplatzflächen festgesetzt worden. Die neuen Bürobaugrundstücke belaufen sich auf insgesamt 21.500 qm, davon rd. 14.500 qm nördlich der Brügelmannstraße (anschließend an Ibis) und rd. 7.000 qm östlich des Brügelmann-Hauses. Insgesamt können hier entsprechend den Bebauungsplanfestsetzungen im Nahbereich der Messe noch rd. 39.000 qm BGF Büronutzung zusätzlich errichtet werden.

Die in früheren Planungen angedachte Umnutzung von Teilen des Bahnbetriebswerkes Köln-Deutzerfeld (z. B. für Messe-Logistik) musste aufgegeben werden, da die Deutsche Bahn ihre Flächen nach eigenen aktuellen Planungen auch langfristig für Eisenbahnbetriebszwecke benötigen wird. Alternative Standorte für die von der Kölnmesse noch

benötigten Logistikbedarfe sind ggf. am nördlichen Ende der Brügelmannstraße zu prüfen, wenn die dort mögliche Bürobebauung mittelfristig nicht realisiert werden sollte.

2.3.5 Bürostandort nördlich Messekreisel

Nördlich des Messekreisels stellen die großflächigen Messeparkplätze aus städtebaulicher wie aus räumlich-struktureller Sicht eine Störung dar, unabhängig vom Stellplatzbedarf der Messe.

Zur weiteren Profilierung der Entwicklungsachse Deutz-Mülheimer Straße und zur Behebung der vorgenannten Mangelsituation werden daher die heutigen Messeparkplätze auf der Ostseite der Deutz-Mülheimer Straße gegenüber dem neuen Messezugang Nord als Büroaufläichen dargestellt. Die rund 10.000 qm große südliche Teilfläche schließt sich an das vorhandene 9- bis 11-geschossige Bürohaus (ehem. Musterhaus am Messekreisel) an und wird nördlich und östlich durch die Zoobrücke bzw. deren Abfahrten begrenzt. Der Standort ist besonders für die Neuansiedlung Messeaffiner Dienstleistungsnutzungen (z. B. Außenhandelscenter) prädestiniert. Das bestehende Bürohaus kann ggf. zugunsten einer optimierten städtebaulichen Gesamtlösung überplant werden. Die nördliche Teilfläche (rd. 1.200 qm) stellt heute eine Baulücke zwischen Zoobrücke und vorhandener Wohnbebauung an der Deutz-Mülheimer Straße dar. Mit einer Neubebauung dieses Areals ist auch die Eingangssituation nach Mülheim städtebaulich zu profilieren.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurz- bis mittelfristig Umsetzung der Projektentwicklung MesseCity am Bahnhof Köln Messe / Deutz vor allem als hochwertiger Dienstleistungs- / Bürostandort mit Musicaltheater und qualitätvollen öffentlichen Räumen nördlich und südlich des Bahnhofs;
- Kurz- bis mittelfristig Klärung und Sicherstellung einer langfristigen Nutzung für die disponiblen Rheinparkhallen (Staatenhaus und ehem. Messe- / Kongresshalle 8);
- Kurz- bis mittelfristig Entwicklung eines neuen Dienstleistungsstandorts östlich Deutz-Mülheimer Straße, nördlich Messekreisel, für Messeaffine Nutzungen (u.U. Außenhandelscenter);
- Kurz- bis langfristig weitere städtebauliche Beplanung und, nach Erfordernis, Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verwertung und Vermarktung der disponiblen Planflächen des Nutzungskonzeptes für Gewerbe- und Büronut-

zungen beiderseits der Deutz-Mülheimer Straße einschließlich qualitätsvoller Gestaltung der zugehörigen öffentlichen Räume.

2.4 Mülheimer Hafen

Der Mülheimer Hafen umfasst in seiner Gesamtheit einschließlich der im Bundes- und Landeseigentum (Wasser- und Schifffahrtsamt) befindlichen Bereiche im Südwesten insgesamt ca. 13 ha Wasserfläche und ca. 26 ha Landfläche. Als einziger Hafen auf Kölner Stadtgebiet ist der Mülheimer Hafen einschließlich seiner Wasserfläche (Hafenbecken) Bestandteil der gem. § 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) gewidmeten internationalen Wasserstraße ‚Rhein‘. Aus diesem Grunde befinden sich hier die Wasserflächen des Hafenbeckens sowie die dazugehörigen Kai- und



Mülheimer Hafen



Köln Schifffahrt Deutz

Angelegflächen im Eigentum des Bundes. Auch nach Einstellung des Güterumschlages (der Schwerlastkran wurde 2005 abgebaut, die Gleise der von den Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) betriebenen Hafenbahn sind seit längerem stillgelegt) kommt dem Mülheimer Hafen auch künftig erhebliche Bedeutung als notwendige Hafenanlage – insbesondere für die verstärkte Nutzung als ‚Nachtliegehafen‘ (Funktion entsprechend den Raststätten an Bundesautobahnen) zu. Im Mülheimer Hafen sind im Rahmen seiner gesetzlich festgelegten ‚Schutzhafen‘-Funktion 60 Liegeplätze für Binnenschiffe nachgewiesen. Diese Liegeplätze werden bei einer Einstellung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein (z. B. bei Hochwasserstand über 8,30 m oder Havarie) benötigt. Des Weiteren befindet sich im Nordbereich an der Westmole eine Gefahrgutanlegestelle für bis zu sechs Gefahrguttransportschiffe / Tanker [Abstand min. 300 m

zur geschlossenen Wohnbebauung gem. Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR Abschnitt 7)].

Im Mülheimer Hafen befinden sich folgende Einrichtungen, die für die Rheinschifffahrt von grundlegender Bedeutung sind:

- Einrichtungen des Wasser- und Schifffahrtamtes (WSA) Köln. Diese dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nachgeordnete Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ist zuständig für die Verwaltung der Bundeswasserstraßen und für die Regelung des Schiffsverkehrs. Der Betriebshof und die Liegeplätze des WSA befinden sich zurzeit im Bereich der Mittelmole, sollen jedoch künftig in Teilen an die Westmole wegen der dortigen Hochwasserfreiheit verlegt



Luftbild Mülheimer Hafen



Brachfläche „Euroforum-Nord“, ehem. KHD

werden. In diesem Zusammenhang ist auch ein hochwasserfreier Ausbau der Zuwegung in Fahrbahnbreite zu den Gefahrgutanlegestellen am westlichen Rand des Hafenbeckens geplant.

- Die Kölner Schiffswerft Deutz GmbH & Co. KG (KSD) hält im Mülheimer Hafen umfangreiche Anlagen für die Reparatur, Modernisierung und den Umbau von Fracht- und Passagierschiffen auf firmeneigenen und bundeseigenen Grundstücken vor. Die KSD ist ein qualifizierter

Dienstleister für das gesamte Spektrum der Binnenschifffahrt (Tanker, Frachter, Fahrgastschiffe, Wasserbaufahrzeuge) und zählt viele namhafte Reedereien zwischen Rotterdam und Basel ebenso zu ihren Kunden wie zahlreiche Partikuliere (Schiffseigner), Wasserbaufirmen und Tanklager. Die KSD ist entsprechend europäischer Qualitätsnormen zertifiziert und berechtigt, Prüfungen und Abnahmen für die zuständigen internationalen Sicherheits-Überwachungsorgane (z. B. Germanischer



In 2009 revitalisierte ehem. Brache Auenweg, Ecke Hafenstraße

Lloyd, TÜV) durchzuführen. Die ‚Köln-Düsseldorfer‘ (KD) lässt ihre Passagierschiffsflotte hier warten und instand setzen. Dieser einzige größere Werftbetrieb zwischen Bingen und Duisburg ist auch auf die Gas- und Chemieschiffahrt spezialisiert, die für den ‚Chemiegürtel Köln‘ mit den Häfen Köln-Niehl, Dormagen, Wesseling und Leverkusen auch längerfristig von Bedeutung ist. Die Helling ist derzeit für Schiffe bis 110 m Länge geeignet, eine Verlängerung auf 135 m für die Reparatur von Binnenschiffen der neuesten Generation ist geplant.

- Die Schiffswerft Fritz Bausch stellt an der Sachsenbergstraße 4 einen kleineren Reparaturbetrieb auf landeseigener Fläche dar.
- Die Fa. Moissl Bautaucher GmbH nutzt ehemalige KHD-Gewerbebauten auf einem eigenen Grundstück unmittelbar am Ostkai, nahe dem Auenweg. Dieser Spezialbetrieb hat sich auf das gesamte Spektrum der Bautaucherei, wie Schweiß- und Brennarbeiten, Bauwerksanierungen, Aushub- und Entschlammungsarbeiten, Beseitigung von Havarieschäden, Verpress- und Abdichtungsarbeiten und Betonieren unter Wasser spezialisiert und hält für diese Arbeiten neben den üblichen Taucheinrichtungen auch eigene Spezialschiffe vor.
- Nördlich der Fa. Moissl hat sich 2005 die Firma Heinrich Pannenbäcker GmbH, Boote und Bootszubehör, mit einem Gewerbeneubau auf einem ehem. HGK-Grundstück angesiedelt.

Nachgeordnet sind kleinere Betriebe (z. B. für Schiffszubehör, Gastronomie- und Handwerksbetriebe, Architekturbüro sowie Künstlerateliers) als Nachnutzer der ehemals für Schiffsneubau genutzten Flächen und Gebäude, insbesondere am Südende des Hafenbeckens, ansässig.

Aufgrund der oben dargestellten Rahmenbedingungen sind auch künftig alle Wasserflächen freizuhalten. Eine Umnutzung von Teilflächen in Richtung ‚Yachthafen‘ ist deshalb nicht möglich, da dann notwendige Liegeplätze (Schutzhafen) und ggf. auch Zu- und Ausfahrtsbereiche eingeschränkt würden. Künftig sind im Mülheimer Hafen dauerhaft nur hafenzugehörige Nutzungen zuzulassen. Die im vorliegenden Nutzungskonzept in Teilen dargestellte Grünnutzung ist mit der Hafennutzung grundsätzlich vereinbar und mit dem WSA abgestimmt. Sensible Nutzungen (wie Wohnen) sollten im Hafenumfeld aufgrund der entstehenden Schallemissionen ausreichenden Abstand einhalten bzw. ausreichend abgeschirmt werden.

Des Weiteren ist bei künftigen Nutzungen des Mülheimer Hafens insbesondere zu beachten, dass das gesamte Gebiet im gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet liegt, wo nach dem seit Mai 2005 beschlossenen Bundesgesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes (sog. ‚Artikelgesetz‘) keine weitere Neubebauung zugelassen werden darf, ausgenommen sind allein Anlagen für Häfen und Werften (vgl. ausführlich in Kap. II-4.7).

Die im Nordbereich unterhalb der Fußgängerbrücke befristet während der Sommermonate bis nahe der Kaimauer zugelassene ‚Strandgastronomie‘ soll mittel- bis langfristig durch eine öffentliche Grünnutzung im Zuge der Schaffung einer durchgängig den Rhein begleitenden Grünverbindung abgelöst werden (wobei u. U. eine Integration von untergeordneter Außengastronomie in einen öffentlichen Rheinboulevard darstellbar ist).

2.5 Neues Wirtschaften und Arbeiten in Mülheim-Süd

Die Wiedernutzung der disponiblen Gewerbe- und Industrieflächen des vormaligen KHD-Werks beiderseits der Deutz-Mülheimer Straße (ursprünglich rd. 60 ha Werks-gelände) ist aktuell im rechtsrheinischen Kernbereich eine vorrangige Aufgabenstellung zur weiteren Innenentwicklung der Stadt. Dabei handelt es sich derzeit (trotz einer kleinräumigen industriellen Neunutzung durch die Deutz AG) um den größten zusammenhängenden Brachflächen- und Neuordnungsbereich in der Stadt.

Im Unterschied zum großflächigen aber kompakten CFK-Gelände in Kalk ist das KHD-Gelände im Mülheimer Süden entlang der Deutz-Mülheimer Straße ‚aufgereiht‘ und in Einzelflächen gegliedert. Hierdurch – wie auch durch die beträchtliche Anzahl erhaltenswerter und umnutzungsfähiger gründerzeitlicher Industriebauten – besteht die Chance für die Herausbildung differenziert genutzter Baugebiete für verschiedenartiges Arbeiten und Wirtschaften, soweit verträglich in Verbindung mit neuen Wohnangeboten, als Weiterentwicklung dieses Stadtraums unter Bewahrung historischer Entwicklungslinien.

- Die Planungsvorschläge und -empfehlungen für diesen Teilraum haben die nachfolgend behandelten Anforderungen aus den Sachbereichen Grün, Umwelt und Verkehr besonders zu beachten. Aus diesem Grunde wird die Darstellung der Planungsvorschläge zur Wiedernutzung des früheren KHD-Geländes in Kap. II-6 abschließend behandelt.

3. Soziale Infrastruktur, Bildung, Kultur

3.1 Rahmenbedingungen und Entwicklungsziel

Die sozialen Infrastruktureinrichtungen im Plangebiet sind wohnungsnah den vier einzelnen Wohnquartieren zugeordnet und decken auch vorrangig die hier bestehenden Bedarfe ab. Die Wohnquartiere selbst sind räumlich durch Verkehrsstrassen und gewerblich genutzte Bereiche voneinander getrennt. Da aber einzelne Wohnquartiere – insbesondere die vergleichsweise isoliert liegende Stegerwald-Siedlung – auf soziale Infrastruktur in den benachbarten Quartieren angewiesen sind, ist eine Verknüpfung der Wohnbereiche im Plangebiet für Fußgänger / Radfahrer mit den benachbarten Quartieren von besonderer Bedeutung.

Das Planungskonzept geht nach Berücksichtigung der örtlichen Situation, der Vorgaben der Fachverwaltung und der hier vorgeschlagenen Wohnungsbaumaßnahmen von folgender generellen Zielsetzung aus:

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

Da dieses Ziel aufgrund gesamtstädtischer Prioritäten kurzfristig nicht umfassend verwirklicht werden kann, wird zunächst ein Abbau der größten Defizite und damit eine Angleichung an die durchschnittliche Versorgung in der Gesamtstadt angestrebt. Dabei ist nach Möglichkeit die Verwendung bzw. Umnutzung kostengünstig herzurichtender Altbausubstanz ebenso wie die vorübergehende Anmietung von Räumen in Betracht zu ziehen. Bei den Freiflächen für Schulen und Sport ist es auch langfristig eher nicht möglich, sämtliche Richtwerte zu realisieren, da hierfür im Planungsraum keine ausreichenden Erweiterungsmöglichkeiten an den jeweiligen Standorten zur Verfügung stehen. Darüber hinaus verfolgt die Verwaltung in Zusammenarbeit mit nichtstädtischen Partnern mit dem integrierten Handlungskonzept ‚Mülheim 2020‘ das Ziel, in Mülheim und Buchforst das Netzwerk sozialintegrativer Maßnahmen und Projekte zu verdichten (vgl. Kap. II-3.8).

3.2 Spielplätze

Neben den kleineren, privaten objektbezogenen Kinderspielflächen (gemäß Landesbauordnung NRW) gibt es im Plangebiet in den vier Wohnquartieren insgesamt neun öffentliche Spielplätze mit folgenden Spielfunktionen gemäß städtischem Spielbereichsplan:

Stegerwald-Siedlung:

- keine öffentlichen Spielplätze vorhanden

Spielplatzbedarf bei 432 Kindern und Jugendlichen im Quartier: 4.320 qm; kein Bestand vorhanden
Fehlbedarf: 4.320 qm

Mülheim-Süd:

- Windmühlenstraße, ca. 850 qm Gerätespielplatz
- Schleiermacherstraße, ca. 1.110 qm Gerätespielplatz
- Overbergstraße, ca. 460 qm Spiel- und Bolzplatz
- Bachstraße, ca. 4.700 qm, davon 3.700 qm Geräte- und 1.000 qm Bolzplatz und Streetballfläche

Spielplatzbedarf bei 974 Kindern und Jugendlichen im Quartier: 9.740 qm, vorhanden 6.650 qm
Fehlbedarf: 3.090 qm

Stadtgartenviertel:

- Mülheimer Stadtgarten, 1.400 qm Gerätespielplatz
- Rendsburger Platz, Ballspielplatz mit Streetballfläche 2.080 qm
- Holsteinstraße / Sonderburger Straße, 1.500 qm Gerätespielplatz

Spielplatzbedarf bei 678 Kindern und Jugendlichen im Quartier: 6.780 qm; vorhanden 4.980 m²
Fehlbedarf: 1.800 qm

Buchforst:

- Im Bischofsacker, ca. 1.875 qm Gerätespielplatz und 1.000 qm Ballspielplatz mit Streetballangebot
- Rudolf-Clausius-Straße, 960 qm Gerätespielplatz
- Kopernikusstraße, 2.500 qm Gerätespielplatz

Spielplatzbedarf bei 662 Kindern und Jugendlichen im Quartier: 6.620 qm; vorhanden 6.330 qm
Fehlbedarf: 290 qm

Ein weiterer 2.040 qm großer und gut ausgestatteter Spielplatz, der auch über Rasen- und Asphaltspielflächen verfügt, liegt im Rheinpark. Dieser deckt auch Bedarfe aus dem Stadtbezirk Innenstadt, insbesondere dem Stadtteil Deutz, ab.

Die im Gebiet vorhandenen Bolzplätze sind in keinem guten, beispielbaren Zustand. Sowohl die Bodenbeläge als auch die Ausstattungen sind renovierungsbedürftig und entsprechen nicht den heute üblichen Standards, z. B. bei der Lärmdämmung. Grundsätzlich ist anzumerken, dass gerade für ältere Kinder und Jugendliche zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten und zu wenig Flächen für sportliche Betätigung vorhanden sind, obwohl sich diese auch für Maßnahmen im Rahmen der Gewaltprävention (Fair-Play) anbieten. Deshalb hat die Schaffung von weiteren Bewegungsflächen im Plangebiet oberste Priorität. Eine Ausweitung auf andere Sportarten wie Street-Hockey, Climbing oder Fitnessgeräte für den Außenbereich ist wünschenswert.

Durch die geplante zusätzliche Wohnbebauung (vgl. Kap. II. 1.5) wächst der Bedarf an qualifizierter öffentlicher Spielfläche um ca. 5.500 qm insbesondere im Bereich Horststraße/ Grünstraße und westlich der Deutz-Mülheimer Straße im Zuge der im Nutzungskonzept dargestellten neuen Wohnbereiche auf den ehem. KHD-Flächen. Beim Wohnungsneubauprojekt ‚Wohnen am Strom‘ am Mülheimer Hafen ist die Einrichtung einer neuen öffentlichen Spielplatzfläche durch Bebauungsplan gesichert.

Die beiden Spielplätze ‚Mülheimer Stadtgarten‘ und ‚Overbergstraße‘ sollen ab 2008 aus Mitteln des Mülheim-Programms grundlegend erneuert werden. Weiterer Erneuerungsbedarf ist bei der Programm-Fortschreibung zu berücksichtigen.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurzfristig Einrichtung einer öffentlichen Spielplatzfläche für den bisher nicht versorgten Bereich der Stegerwald-Siedlung im Zuge des Grünzugs ‚Charlier‘;
- Kurz- bis mittelfristig Einrichtung eines neuen Spielplatzes im Grünzug Mülheim-Süd;
- Kurz- bis mittelfristig Sanierung / Umgestaltung der erneuerungsbedürftigen öffentlichen Spielplätze im Plangebiet;
- Kurz- bis mittelfristig Einrichtung eines neuen Ballspielplatzes im unterversorgten Stadtteil Buchforst.

3.3 Kindergärten / Kindertagesbetreuung

Die bereits angesprochene heterogene Verteilung der Wohnbevölkerung aufgrund der verschiedenen Wohnlagen lässt eine Bedarfsfeststellung für das Planungsgebiet insgesamt nicht zu. Die Bemessung der Kindergartenversorgung bzw. des erforderlichen Kinderbetreuungsangebotes erfolgt auf Stadtteilebene und weist diesbezüglich, wie in der Tabelle erkennbar, erhebliche Unterschiede auf, die von der Fachplanung stadtteilweise entsprechend den gültigen Zielquoten abgearbeitet werden. Insgesamt befindet sich die Planung und Organisation von Kinderbetreuungsangeboten derzeit in einer grundlegenden Umstrukturierungsphase. Das neue Kinderbildungsgesetz NRW wurde am 25.10.2007 vom Landtag beschlossen. Dabei wird die Versorgung der Schulkinder zwischen sechs und elf Jahre grundsätzlich aktuell von der bisherigen Hortversorgung in Kindertagesstätten auf Betreuungsangebote im Rahmen der Offenen Ganztagschule (OGTS) umgestellt. Zusätzlich wurde im August 2007 landesseitig der Startschuss für den flächendeckenden Ausbau von Familienzentren gegeben. Diese haben das Ziel, kinder- und familienorientierte Leistungen zu bündeln, qualitativ weiter zu entwickeln und den Familien ein ganzheitliches Angebot über die Kindertageseinrichtung ‚aus einer Hand‘ anzubieten.

Familienzentren sollen so zu Knotenpunkten der familienorientierten Leistungen im Stadtteil werden, um Kinder und Familien zu stärken und somit zu einer positiven Entwicklung beizutragen. Aus Landessicht gibt es gleichwohl keinen Prototyp eines Familienzentrums. Vielmehr sollen diese jeweils ein eigenes Profil mit eigenen Schwerpunkten entwickeln. Da die Aufbauphase noch andauert, sind mittel- bis längerfristige Aussagen zu den zukünftig Notwendigkeiten der Kindertagesbetreuung im Einzelnen schwer zu bestimmen. In Vorbereitung ist die kurzfristige Realisierung eines Neubaus für ein neues Familienzentrum an der Charlierstraße auf dem rückwärtigen Grundstück der benachbarten Gemeinschaftshauptschule, Rendsburger Platz 1, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Jugendzentrum OT Vita. Das Familienzentrum ist ein Ersatz für die frühere Kindertagesstätte Charlierstraße 11 und wird neben 72 Plätzen für Kinder bis zu sechs Jahren die erweiterten Familienangebote zur Verfügung stellen. Darüber hinaus wurde die bisherige Kindertagesstätte der Arbeiterwohlfahrt in der Graf-Adolf-Straße 24 als Familienzentrum vom zuständigen NRW-Landesministerium für Generationen, Familien, Frauen und Integration anerkannt. Ein weiteres Familienzentrum befindet sich benachbart zum Plangebiet in der Kalk-Mülheimer Straße 216.

Nach dem Kindergartenbedarfsplan 2008 stellt sich das Angebot im Planungsgebiet wie folgt dar:

Kindergärten im Planungsgebiet

Einrichtung	Träger	Gruppen	0 – 3 Jahre Bestand/Planung	3 – 6 Jahre Bestand/Planung	6 – 11 Jahre Bestand/Planung	Anmerkungen
Mülheim-Süd						
Theodor-Brauer-Str. 5a Stegerwald-Siedlung	Stadt	4	19 + 10	46 + 24	-	
Charlierstr. / neu	Stadt		15	57	-	Ersatzbau für Charlierstr.11 Familienzentrum
Graf-Adolf-Str. 24 / Stadtgartenviertel	AWO	4	5	72	-	Familienzentrum
Ulitzkastraße 34 / Stegerwald-Siedlung	kath.	2	-	40	-	Fröbel gGmbH neuer Träger ab 2008
Schleiermacherstr. 14 / Mülheim-Süd	kath.	4	5	82	-	
Wallstr. 30 / Mülheim-Süd	Stadt	4	14	63	-	
Buchforst						
Wittener Str. 10 / Buchforst	kath./SKM	3		30	30	
Kalk-Mülh. Str. 278 Buchforst	Stadt			30		Integr. Kita
Newton Weg 27 / Buchforst	priv. e. V.	2		45		Kindergarten 'Tante Maria' e. V.
Kopernikusstr. 160 / Buchforst	Kath.	3	5	57	-	
Waldecker Str. 42 Buchforst	Stadt	2		45	-	
Bestand insgesamt		33	41	527	30	
Zielquote			15,0%*	100%	liegt noch nicht vor (OGTS)**	
Versorgungsquote der Stadtteile (1.1.08)						
Mülheim-Süd			4,10%	80,20%	5,70%	-> OGTS
Buchforst			2,20%	83,00%	9,30%	-> OGTS

*) Die Zielquote für Betreuungsangebote für unter 3-jährigen Kinder (U 3) soll nach den Zielvorgaben im Oktober 2007 beschlossenen Kinderbildungsgesetzes (KiBiz) des Landes NRW auf 20 % erhöht werden, die Bundesregierung strebt bis 2013 sogar eine Erhöhung auf 35 % an.

**) Durch die z.Z. stattfindende Überführung der Hortplätze für Kinder von 6 – 11 Jahre in das Angebot der offenen Ganztagschule (OGTS) ist eine Zuordnung der Plätze nach Stadtteilen derzeit noch nicht möglich. Sobald diese erfolgen kann, wird auch die Versorgungsquote je Stadtteil ermittelt werden.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurzfristig Neubau und Einrichtung des geplanten Familienzentrums an der Charlierstraße mit 15 Plätzen für unter 3-jährige sowie 57 Plätzen für 3 – 11-jährige;
- Schaffung weiterer Plätze für unter 3-jährige zur Deckung der Zielquote von derzeit 15 % bzw. 20 % ab 2010 (Planung Bundesregierung 35 % ab 2013);
- Mittelfristig Planung und Realisierung neuer Kindergärten / Kindertagesstätten / Familienzentren zur Deckung des aus der Neubebauung (ca. 750 WE) entstehenden Bedarfs, besonders geeignet sind hierbei Standorte an den geplanten Grünzügen ‚Charlier‘ und ‚Mülheim-Süd‘ in Kombination mit neuer Wohnbebauung.

3.4 Jugendeinrichtungen

Das Angebot im Plangebiet besteht aus den folgenden Einrichtungen:

- Offene Jugendeinrichtung OT TeeNTown im Mehrbereichszentrum der Katholischen Jugendwerke Köln e. V. in der Stegerwald-Siedlung, Ulitzkastraße 34;
- Offene Jugendeinrichtung OT VITA des Sozialdienstes katholischer Männer in der Charlierstraße am Mülheimer Stadtgarten;
- Kölner Jugendpark im Rheinpark, Sachsenbergstraße, der Jugendzentren Köln gGmbH, mit einem über das Plangebiet hinausreichenden Einzugsbereich.

Weitere Einrichtungen bestehen in den an das Plangebiet angrenzenden Stadtteilen.

Im Stadtteil Buchforst besteht ein hoher Bedarf für eine Jugendeinrichtung (Rangplatz 4 der Prioritätenliste des Jugendamtes). Dieser Bedarf wurde seitens der Fachverwaltung bereits bei der Abstimmung des Programms ‚Mülheim 2020‘ formuliert, zunächst aber mangels geeigneter Räumlichkeiten / Grundstücke bzw. der nicht gesicherten Investitions- und Betriebskosten zurückgestellt. Ein möglicher Standort für eine neue Jugendeinrichtung ist im Bereich der städtischen Spielplatzfläche Rudolf-Clausius-Straße / Heidelberger Straße dargestellt.

Darüber hinaus besteht zusätzlicher Bedarf für gemeinwesenorientierte Treffpunkte (Senioren, Eltern-Kind-Gruppen etc., Bürgerinitiativen), der durch das im Rahmen des Mülheim-Programms geförderte Stadtteilzentrum des ‚Runder Tisch Buchforst‘ e. V. (Waldecker Straße / Ecke Euler-

straße) nur teilweise gedeckt werden kann. Eine Förderung sozialer Infrastruktureinrichtungen in Buchforst im Rahmen der Fortschreibung des Programms ‚Mülheim 2020‘ ist aus Sicht der lokalen Akteure sowie der Programm-Koordination dringend erforderlich (vgl. Kap. II-3.8).

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurz- bis mittelfristig Planung und Einrichtung einer neuen offenen Jugendeinrichtung im Stadtteil Buchforst im Bereich der Spielplatzfläche an der Rudolf-Clausius-Straße / Heidelberger Straße.

3.5 Einrichtungen und Angebote für ältere Menschen

Im Plangebiet sind derzeit keine Seniorenwohn- und Pflegeheime vorhanden. In räumlicher Nähe befinden sich im Stadtteil Mülheim drei vollstationäre Dauerpflegeeinrichtungen (Caritas-Altenzentrum St. Josef-Elisabeth, Bodelschwingh-Haus und Norbert-Burger-Seniorenzentrum). Ende 2007 wurden Planungen für eine Senioreneinrichtung (betreutes und nicht betreutes Altenwohnen) durch Umbau und Ergänzung des nicht mehr genutzten ev. Gemeindezentrums an der Kopernikusstraße vorgestellt. Die Errichtung von Seniorenwohn- und Pflegeheimen wie auch von Seniorenwohnungen obliegt privaten Initiativen und freien Trägern. Diese sind für das Plangebiet aufgrund des Fehlbedarfs bei Projektentwicklungen zu unterstützen einschließlich der Initiativen zur Schaffung von Mehrgenerationen-Wohnhäusern.

Spezielle Sport- und sonstige Freizeitangebote für ältere Menschen bieten an:

- FamilienForum Deutz Mülheim, An St.Urban 2 in der Stegerwald-Siedlung;
- TUS Stegerwald 1967 e. V., Deutz-Mülheimer Straße 176

Über den weiteren Bedarf an Pflegeplätzen im Plangebiet kann keine Prognose getroffen werden. Letztendlich entscheiden heute Investor und maßgeblich der Betreiber über den Standort einer neuen Pflegeeinrichtung. Im Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept wird deshalb auf diesbezügliche Planungs- und Handlungsempfehlungen verzichtet.

3.6 Bildungseinrichtungen

Das Angebot allgemeinbildender Schulen stellt sich mit folgenden Standorten dar:

- Städt. Gemeinschafts- / Montessori-Grundschule; Ferdinandstraße 43 (mit 175 Plätzen OGTS)
- Städt. Kath. Grundschule, Horststraße 1 (mit 125 Plätzen OGTS)
- Städt. Gemeinschaftsgrundschule; Kopernikusstraße 40 / 42 (mit 110 Plätzen OGTS)
- Städt. Förderschule Sprache, Primarstufe, Kopernikusstraße 40 / 42 (mit 36 Plätzen OGTS)
- Städt. Gemeinschaftshauptschule, Rendsburger Platz 1 (mit Betreuung ‚Dreizehn Plus‘)
- Städt. Gemeinschafts- / Montessori-Hauptschule, Ferdinandstraße 43 (gebundene Ganztagschule);
- Städt. Johann-Bendel-Realschule; Danzierstraße 146 A
- Städt. Elly-Heuss-Realschule, Fürstenbergstraße 26
- Städt. Realschule, Lassallestraße 59
- Städt. Hölderlin-Gymnasium, Graf-Adolf-Straße 53

Der Ausbau der Schulstandorte erfolgt nach Maßgabe der Schulentwicklungsplanung. Eine Aufgabe einzelner Schulstandorte ist nicht geplant. Flächenansprüche zur Erweiterung von Schulstandorten bestehen im vorliegenden Nutzungskonzept im Bereich der Stegerwald-Siedlung für die Montessori-Grundschule (GGS) und Montessori-Hauptschule (GHS). Beide Schulen befinden sich auf einem gemeinsamen Schulgelände, welches nach den Standards für beide Schulen nicht ausreicht. Eine Erweiterung der GHS (Neubau mit 20 Unterrichtsräumen und Verwaltung sowie Turnhalle) befindet sich derzeit in der Realisierung. Darüber hinaus fehlen der GGS und der GHS Ferdinandstraße ca. 8.000 qm an Grundstücksfläche. Der durch eine Realisierung der im Nutzungskonzept dargestellten Wohnungsneubauplanungen prognostizierte Anstieg der Schülerzahlen erfordert zudem in diesem Bereich – auch vor dem Hintergrund längerfristig rückläufiger Schülerzahlen – eine Ausweitung der dort vorhandenen Schulkapazitäten im Grundschulbereich. Im Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept wird deshalb eine mittel- bis längerfristige Erweiterung des Schulgrundstücks um ca. 8.000 qm auf dem benachbarten Gelände des IB-Berufsbildungszentrums dargestellt. In Buchforst und Mülheim-Süd sind keine Erweiterungen der Schulkapazitäten notwendig.

Zusätzliche sozialintegrative Maßnahmen und Projekte zur Verbesserung der schulischen Situation werden im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten durch das Mülheim-Programm geprüft, in Abstimmung mit den betreffenden

Trägern entwickelt und in die Programm-Fortschreibung übernommen.

Als weitere private (Weiter-)Bildungseinrichtung ist zu nennen das

- Berufsbildungszentrum Köln, Träger: Internationaler Bund / Gesellschaft für Beschäftigung, Bildung und soziale Dienste mbH (IB), Pfälzischer Ring 100 – 102.

Die Einrichtung, die früher im Kunst- und Gewerbehof Deutz-Mülheimer Straße 127 – 129 ansässig war und heute das ehemalige Siemens-Nixdorf Druckerwerk am Pfälzischen Ring nutzt, bietet Angebote im Bereich der Umschulung und beruflichen Weiterbildung an. Sollte diese Nutzung aufgegeben werden, so kommt insbesondere eine Wohnnutzung zur Arrondierung der Stegerwald-Siedlung sowie eine Erweiterung des südlich angrenzenden Schulgrundstücks Ferdinandstraße in Betracht.

Planungs- und Handlungsempfehlung:

- Mittel- bis längerfristig Erweiterung der Montessori-Grundschule und Hauptschule Ferdinandstraße um ca. 8.000 qm Grundstücksfläche;

3.7 Kultur

Das Planungsgebiet bietet – gerade durch seine während der wirtschaftlichen Umstrukturierung freiwerdenden Räumlichkeiten mit entsprechendem Ambiente (z. B. alte Fabrikgebäude) – Möglichkeiten für vielfältige kulturelle Aktivitäten und kulturwirtschaftliche Nutzungen unterschiedlichster Art. Eine große Anzahl freier Künstler haben als erste ‚Pioniere‘ dieser Art seit 1995 erhebliche Teile der ehemaligen ‚Gummifädenfabrik‘, Deutz-Mülheimer Straße 127 – 129, zum Kunst- und Handwerkerhof umgenutzt. Trotz teilweise ruinöser Bausubstanz hat sich hier der größte Atelierstandort innerhalb Kölns mit verschiedenen Ateliergemeinschaften und Musikclubs herausgebildet. Die Ateliergemeinschaft ‚Kunstwerk‘ e. V. hat das von ihr genutzte, teilweise denkmalgeschützte und nah an die Zoobrücke heranreichende Atelierhaus seit 2005 über einen Erbbaurechtsvertrag zur Eigennutzung gesichert und anschließend eine schrittweise Instandsetzung und Modernisierung des Gebäudes eingeleitet.

Aufgrund der Lagegunst (Nähe zur Messe und Innenstadt als auch zu Medien- bzw. Medienproduktionsstandorten sowie vorhandenem ‚Arthotel‘ an der Deutz-Mülheimer Straße) und der disponiblen gründerzeitlichen Industrie-



Ehem. Gummifädenfabrik: Atelierhaus und



... Musikclub ‚Gebäude 9‘

bauten werden Chancen zur Entwicklung eines Kreativwirtschaftsclusters gesehen.



3.8 Integrierter Handlungsansatz zur sozialen Stabilisierung: Programm ‚Mülheim 2020‘

Um in sozial und wirtschaftlich benachteiligten Gebieten Destabilisierungsprozessen wirkungsvoll begegnen zu können, hat das Land NRW 1993 / 94 für ‚Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf‘ Fördermöglichkeiten für einen integrierten, ressortübergreifenden Handlungsansatz eröffnet, die sich nicht mehr auf die traditionellen Städtebauförderungsmaßnahmen beschränken. Die vom Land (und seit 1998 vom Bund) in der Förderkulisse ‚Soziale Stadt‘ geförderten integrierten Handlungskonzepte konnten in Kalk von 1994 bis 2004 und seit 2002 in Mülheim aufgestellt werden (‚Kalk-Programm‘ bzw. Programm ‚Mülheim 2020‘). Damit konnten und können neben den Maßnahmen zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur und zur Verbesserung der Wohnfunktion auch Maßnahmen zur Ergänzung des soziokulturellen Netzwerkes konzipiert und umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich um auf einheitliche Ziele

koordinierte Vorhaben aus unterschiedlichen Fachbereichen (z. B. Jugendhilfe, Gesundheit, Kultur, Soziales), die dazu beitragen sollen, dass ein ‚soziales Abrutschen‘ der Stadtteile verhindert wird (vgl. diesbezügliche Beschlussvorlage und integrierte Handlungskonzepte).

Die mit den bisherigen Programmstufen vom Land bewilligten sozialintegrativen Projekte konzentrieren sich auf die Schwerpunkte Qualifizierung und Berufswahlorientierung, schulische Förderung und Förderung der Persönlichkeit sozial benachteiligter Kinder und Jugendlicher, Gewalt- und Drogenprävention, Kunst und Stadtteilkultur, Interkulturelle Arbeit und Identifikation durch Beteiligung um die im Fördergebiet lebenden Menschen für eine aktive Mitarbeit an der Gestaltung ihres Stadtteils zu motivieren, werden verschiedene Anlaufstellen eingerichtet und Projekte durchgeführt (z. B. Runder Tisch Buchforst mit Stadtteilzentrum Waldecker Straße / Ecke Eulerstraße).

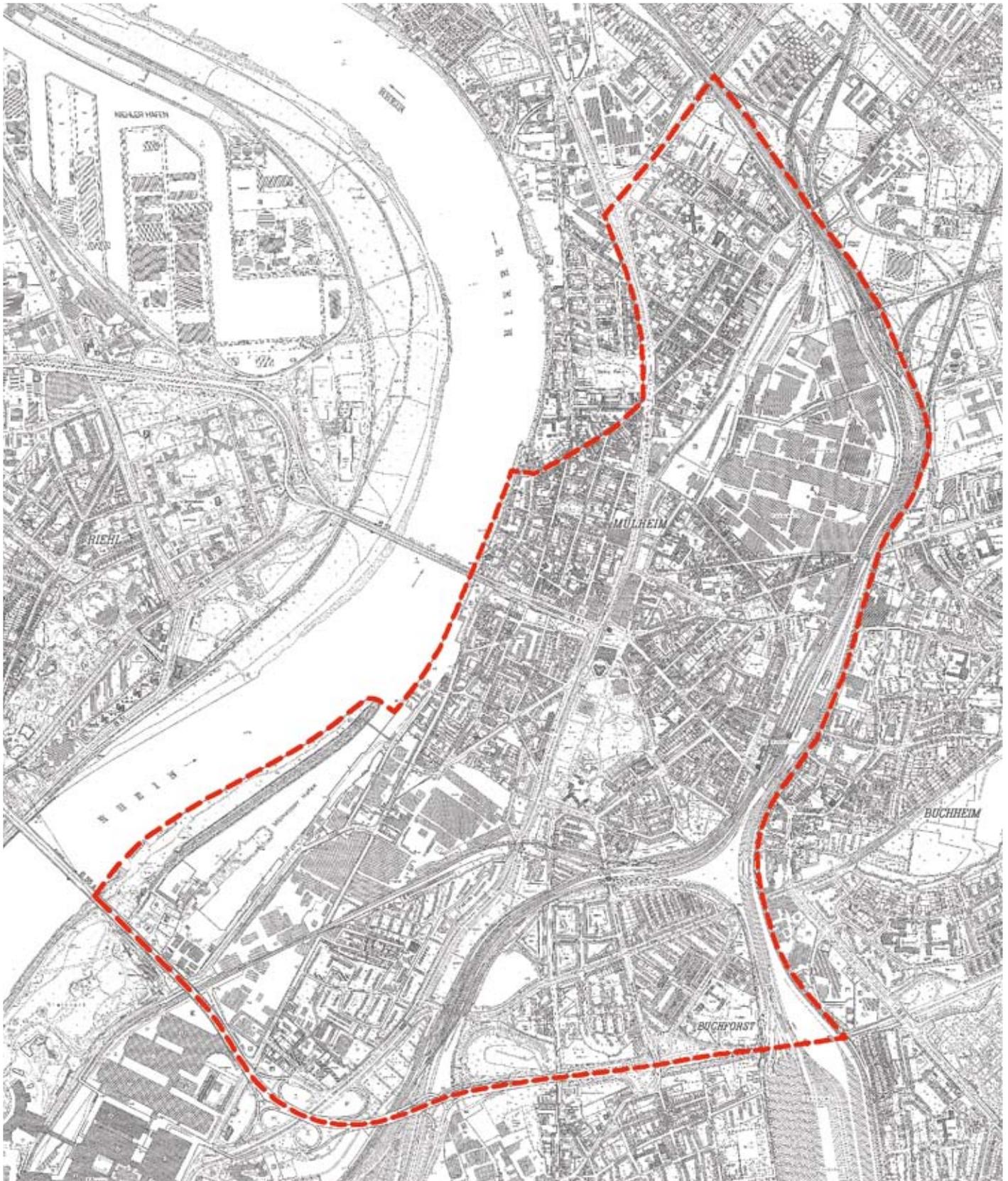
Ziel dieses Maßnahmenbündels ist es vorrangig, Menschen, die sich in einer besonderen Problemlage befinden, Hilfe zur Selbsthilfe zu geben. Weiterhin soll angesichts der zunehmenden Arbeitslosigkeit der sozialen Desorientierung von Menschen entgegengewirkt werden, die bis zum Verlust

ihres Arbeitsplatzes ihr Selbstbewusstsein und einen großen Teil der sozialen Kontakte aus ihrem Beschäftigungsverhältnis bezogen. Dies kann idealerweise durch die Vermittlung von neuen Arbeitsverhältnissen, aber auch durch Motivation der Betroffenen, sich an kulturellen Aktivitäten zu beteiligen und an der Gestaltung ihres Stadtteils mitzuwirken, geschehen.

Für arbeitslose Stadtteilbewohner (insbesondere mit geringer Qualifikation) sowie ältere Langzeitarbeitslose und Jugendliche im Übergang Schule – Beruf / Betriebe sollen im Stadtteil im Rahmen der Programmfortschreibung zur Stärkung der lokalen Ökonomie stadtteilinterne Qualifikations- und Arbeitsangebote geschaffen werden. Konkret werden dabei im Rahmen des Programms ‚Mülheim 2020‘ u. a. folgende Ziele verfolgt:

- Sensibilisierung der ortsansässigen Wirtschaft für das Thema lokale Ökonomie;
- Verbesserung der quartiersinternen ökonomischen Beziehungen (Serviceleistungen, Reparaturdienste, Zulieferungen) durch Informationsnetze / Vermittlung;
- Verstärkte arbeitsmarktgerechte Qualifizierung von Arbeit suchenden Jugendlichen und Erwachsenen;
- Einbezug der lokalen Betriebe in berufsvorbereitende Qualifizierungsmaßnahmen, insbesondere für jugendliche Migranten;
- Förderung geeigneter Rahmenbedingungen zur Schaffung von zusätzlichen Arbeitsplätzen für gering qualifizierte vor Ort;
- Modellhafte Gründung und Aufbau eines stadtteilorientierten Betriebes mit Langzeitarbeitslosen im Geschäftsfeld haushaltsbezogene Handwerks- und Serviceleistungen;
- Aufbau eines sozialgewerblichen Gründungszentrums.

Zur Ausgestaltung dieser Einzelmaßnahmen wurden mit der Fortschreibung des Mülheim-Programms separate Beschlussvorlagen in die Ratsausschüsse und die Bezirksvertretung 9, Mülheim eingebracht und zwischenzeitlich beschlossen.



Programmgebiet des integrierten
Handlungskonzeptes ‚Mülheim 2020‘

4. Grün- und Freiflächen, Umweltsituation

4.1 Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Die überwiegend dicht besiedelten Wohnbereiche im Plan-
gebiet des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes sind
nahezu gänzlich mit Grün- und Freiraum mit Erholungs- und
Freizeitfunktion unterversorgt (vgl. Gesamtkonzept Stadt-
entwicklung Köln, Kap. C 10). Die noch industriell vorge-
prägten ehemaligen Arbeitsstättegebiete sind darüber
hinaus hinsichtlich des Landschaftshaushaltes biotisch
verarmte Standorte ohne nennenswerten Grünbesatz.

Eine über den engeren Einzugsbereich hinausgehende
Bedeutung besitzen allein der

- Deutzer Rheinpark einschließlich seiner nördlichen
Fortsetzung zwischen Rheinstrom und Mülheimer Hafen
und die
- Poller Wiesen.

Nahbereichsfunktionen für Wohnquartiere erfüllen fol-
gende Grün- und Freiflächen:

- Deutzer Rheinufer (zwischen Messeturm und
Drehbrücke)
- Deutzer Stadtgarten (Im Hasental)
- Alter Deutzer Friedhof (Deutz-Kalker Straße)
- Mülheimer Stadtgarten
- Humboldt-Park (Gremberger Straße)
- Alter Kalker Friedhof (Kapellenstraße)
- Spiel- und Sportanlage Eythstraße, Kalk
- seit Sommer 2007 der neugebaute Bürgerpark Kalk
auf dem ehem. CFK-Gelände.

Weitere nennenswerte Grün- und Freiflächen stellen die
Kleingartenanlagen östlich parallel zum Pfälzischen-/ Ber-
gischen Ring dar, die in Nutzung befindlichen Friedhöfe
Deutz (Rolshover Kirchweg in Poll) und Mülheim (Sonder-
burger Straße) sowie die Deponieflächen der vormaligen
Chemischen Fabrik Kalk nördlich und südlich der Karlsruher
Straße in Buchforst (Kalkberg I und II).

Die Versorgung mit Baugebietsgrün, z. B. in Blockinnen-
bereichen und durch Spielplätze, ist kleinräumig in Abhän-
gigkeit von der städtebaulichen Prägung der Quartiere
verschieden. Im Teilraum Nord des Rechtsrheinischen
Entwicklungskonzeptes sind die Stegerwald-Siedlung, das
Mülheimer Stadtgarten-Viertel und der Stadtteil Buchforst
vergleichsweise gut mit privaten wohnungsbezogenen
Grünflächen ausgestattet (wobei deren Nutzung / soziale

Brauchbarkeit gleichfalls stark beschränkt ist). Schlecht
dagegen ist die Situation weiterhin im Wohnquartier
Mülheim-Süd.

Der wirtschaftliche Strukturwandel und der damit verbun-
dene Rückzug der Industrie hat zunächst eine deutliche
Entspannung der Umweltsituation nach sich gezogen mit
niedrigeren Werten für Gewerbe- und Verkehrslärm und
niedrigeren Luftschadstoffimmissionen aus Produktion
und Schwerlastverkehr. Durch die in der Regel verdichte-
te Neunutzung der Grundstücke wird jedoch der Verkehr
wieder ansteigen. Jahrzehnte alte Bodenbelastungen im
Bereich von brach gefallenem Industriegrundstücken sind
jetzt zugänglich und können im Zuge des Flächenrecyclings
angepackt werden.

Von erheblicher Bedeutung für das Flächenrecycling im
Mülheimer Süden ist außerdem ein mit der zukünftigen
Flächennutzung abgestimmtes Hochwasserschutzkonzept.
Nach gegenwärtiger Rechtslage liegen Teile des ehemaligen
KHD-Werksgeländes und brach gefallene Industriegrund-
stücke der früheren Lindgens-Farbenfabrik westlich der
Hafenstraße im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet
des Rheins. Zur Um- bzw. Wiedernutzung dieser Flächen
ist daher eine Änderung des gesetzlich festgelegten Über-
schwemmungsbereichs (Vorverlegung der gesetzlichen
Überschwemmungslinie) und damit verbunden der Bau
einer zusätzlichen und bisher im Hochwasserschutzkonzept
nicht enthaltenen Hochwasserschutzanlage unmittelbar
östlich des Auenweges und westlich der Hafenstraße
anzustreben.

4.2 Entwicklungsziele

Ausgehend von der historisch gewachsenen o. g. Mangelsi-
tuation und vor dem Hintergrund höherer Standortanfor-
derungen sowohl in Bezug auf Wohnen wie Arbeiten und unter
Einbeziehung der durch den Strukturwandel geschaffenen
Chancen zur Flächenneuordnung sind vor allem folgende
Umweltqualitäts- und Entwicklungsziele zu beachten:

- Aufwertung und Inwertsetzung der bestehenden
und geplanten Wohn- und Arbeitsstättegebiete mit
Maßnahmen zur Durchgrünung und Vernetzung von
bestehenden Grün- und Freiräumen und Anbindung an
überörtliche Grünbereiche;
- Weitere Öffnung, Freiraumgestaltung und Herstellung

der Zugänglichkeit des Rheinuferes für Freizeit- und Erholungszwecke im Zuge eines durchgängigen Rheinboulevards;

- Optimierung des Hochwasserschutzes in Abstimmung mit der zukünftigen Flächennutzung;
- Verkehrslenkende Maßnahmen zur Minimierung motorisierten Straßenverkehrs in den Wohn- und Arbeitsstät-engebieten.

4.3 Grün- und Freiraumplanung für den Teilraum Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes

Der Grün- und Freiraumplanung kommt im besonders durch die industrielle Siedlungsgeschichte (negativ) geprägten rechtsrheinischen Kölner Kernraum im Rahmen der neuen Strukturentwicklung besondere Bedeutung zu. Dazu gehören die allgemeine Standortaufwertung (Imageverbesserung) sowie die Inwertsetzung von Grundstücken und damit deren adäquate Wiedernutzung. Neuere Untersuchungen haben die vielgestaltigen positiven Wirkungen von Grün- und Freiräumen auf den Grundstückswert belegt. Je nach Funktion und Ausstattungsmerkmalen können Freiräume den Bodenrichtwert bis zu 20% beeinflussen, in Ausnahmefällen auch deutlich darüber (vgl. Forschungsprojekt ‚Bedeutung von Freiräumen und Grünflächen für den Wert von Grundstücken und Immobilien‘ des Austrian Reserach Centers, Wien, Juni 2006).

Dies ist umso mehr zu beachten, als dass brach gefallene Altgewerbe- und Industrieflächen nur mit erhöhten Aufwendungen einer Neunutzung zugeführt werden können. Diese rechnen sich aus wirtschaftlicher Sicht nur im Zusammenhang mit Grundstückswertsteigerungen aufgrund höherwertiger Flächennutzungen, welche wiederum ein höherwertiges Umfeld erfordern bzw. bei Realisierung von Grün- und Freiraummaßnahmen mit öffentlicher Förderung.

Im nördlichen Teilraum des Rechtsrheinischen Nutzungskonzeptes werden daher, ähnlich wie zuvor mit dem Bürgerpark Kalk, neue Grünräume geplant, die sowohl bestehende Siedlungsdefizite durch vernetzende Planung reduzieren als auch die unmittelbar angrenzenden Areale für qualitätsvolle Wohn- und Dienstleistungsnutzungen in Wert setzen.

Neben der Planung eines größtmöglich und durchgängig frei erreichbaren begrünten Rheinboulevards sind deshalb mit dem ‚Grünzug Charlier‘ und dem ‚Grünzug Mülheim-Süd‘ zwei diesbezügliche Planungen wesentlicher Bestandteil des Nutzungskonzeptes.



Villa Charlier am geplanten Grünzug



Planfläche Grünzug Charlier



Planfläche Grünzug Mülheim-Süd



Der mit ca. 50 m Breite und rd. 230 m Länge geplante ‚Grünzug Charlier‘ in Höhe der ehemaligen Villa Charlier im vormaligen KHD-Werk verbindet einerseits die Stegerwald-Siedlung mit dem Rhein und wertet andererseits die bisherigen Industrieflächen zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg für die anstehende Wiedernutzung mit Dienstleistungs- und Wohnnutzungen auf. Zu berücksichtigen sind bei der Gestaltungsplanung die unterirdisch verlaufenden Kabeltrassen (zwei 110-kV-Kabel und ein 25-kV-Kabel) des benachbarten Heizwerkes. Für die Maßnahme ‚Grünzug Charlier‘ stehen über das ‚Mülheim-Programm‘ bereits Städtebauförderungsmittel des Landes für den Ausbau zur Verfügung.

Der 35 m breite ‚Grünzug Mülheim-Süd‘ ist mit zwei Bauabschnitten geplant, um einerseits den Mülheimer Stadtgarten mit dem Rhein zu verbinden und um andererseits den Wohnbereich Mülheim-Süd entlang der heute undeutlichen Trennlinie zum Industriegebiet zu arrondieren und eine Zonierung mit notwendigen Abstandsflächen herzustellen. Die südlich der Horststraße neu geplante Wohnbebauung kann sich nach Süden qualitativ auf das neu geplante Grün hin ausrichten. Die Planfläche für diesen Grünzug Mülheim-Süd ist im Bereich zwischen Danzierstraße und Grünstraße/ Bergischer Ring im Verlauf der Werksparkplätze der Deutz AG grundsätzlich disponibel vorhanden. Der zweite Bauabschnitt zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Rhein/ Hafenstraße ist im Nutzungskonzept dargestellt und befindet sich zum Großteil auf dem Grundstück der vormaligen Lindgens Druckfarben-Fabrik. Da die industrielle Produktion im Sommer 2007 auf diesem Grundstück eingestellt wurde, ist bei der Neunutzung des Geländes diese Grünplanung zu

berücksichtigen und mit dem Eigentümer abzustimmen. Langfristig ist die Grünverbindung zum Rhein entsprechend dem Beschluss des Rates vom 18.12.2008 im Zusammenhang mit der Sanierungssatzung ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Carlier‘ nördlich und südlich des Denkmalbaus der ehem. Lindgens Druckfarbenfabrik zu führen (vgl. Nutzungskonzept Karte 1).

Entsprechend den langfristigen Entwicklungszielen zur Öffnung des Kölner Rheinufer und zur Schaffung eines durchgängigen Rheinboulevards sind im Zusammenhang mit dem Strukturprogramm Regionale 2010 des Landes Nordrhein-Westfalen entsprechende Maßnahmen vor allem am rechtsrheinischen Rheinufer (mit Schwerpunkt in Deutz) konzipiert, die im Mülheimer Süden die vorhandenen Ansätze (z. B. im Bereich der Mülheimer Brücke) fortzuentwickeln haben. Das heißt, dass die derzeit freien bzw. freistellbaren Flächen am Mülheimer Rheinufer und landseitig am Mülheimer Hafen im größtmöglichen Umfang für eine zukünftige öffentliche Nutzung zu sichern sind und private Baumaßnahmen nicht weiter zugelassen werden. Eine Übernahme der Grundstücke durch die Stadt Köln von dem heutigen Eigentümer Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist in die Wege zu leiten. Im Bereich des Mülheimer Hafens ist neben dem bereits öffentlichen unmittelbaren Rheinufer auf der Westseite des Auenweges in diesem Sinne die vormalige Hafenbahntrasse für eine begrünte öffentliche Wegeverbindung in Anspruch zu nehmen. Die 2005 im Mülheimer Vorhafen angesiedelte Fa. Pannenbecker ist landseitig (westlich der Hafenstraße) über das im Überschwemmungsbereich liegenden, landeseigenen LEG-Grundstückes mit dieser Wegeverbindung zu umgehen. Zur Sicherung dieser

Grün- und Freiraumplanung wurde vom Rat am 18.12.2008 das Sanierungsgebiet ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ (siehe Anhang) beschlossen.

Außerdem wurde im Zuge der Regionale 2010 unter anderem untersucht, den Verlauf des Strunder Baches durch Mülheim hindurch bis zum Rheinufer durch Grüngestaltungsmaßnahmen des Projekts ‚Entlang der Strunde‘ sichtbar und erlebbar zu machen. Für das Projekt wurde Anfang 2008 ein kooperatives Planungsverfahren durchgeführt. Auf der Grundlage der Entwürfe entschied die Jury, den Bereich Mülheim-Süd, das sog. Strunde-Delta, zunächst nicht umzubauen. Die dort anstehenden Veränderungen sprechen dafür, für diesen Bereich einen städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen.

Bei Projektentwicklungen ist, um eine insgesamt tragfähige und zukunftsichere Quartiersentwicklung zu gewährleisten, für umzunutzende Areale ergänzend eine qualitätsvolle Ausgestaltung mit Baugebietsgrün zu fordern. Hierzu gehört auch eine Bewahrung bestehender Grün- und Freiräume durch ausreichende Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen verbunden mit Anstrengungen, die soziale Brauchbarkeit dieser Flächen für benachbarte Bevölkerungsgruppen zu verbessern.

Eine Sonderstellung nehmen die privaten Deponieflächen der vormaligen Chemischen Fabrik Kalk in Buchforst, nördlich und südlich der Karlsruher Straße, ein. Während der südliche Kalkberg I unmittelbar an der Stadtautobahn (B 55a) zukünftig den hochliegenden Standort der beiden in Köln stationierten Rettungshubschrauber übernehmen soll (als Verlagerungsstandort von Merheim und Flughafen Köln / Bonn), ist der zukünftig mögliche Umgang mit dem Kalkberg II nördlich der Karlsruher Straße, der nur bis zu 10 m aus den umgebenden Flächen herausragt, noch nicht zu bestimmen. Mangels ausreichender Kenntnisse über die deponierten Altablagerungen ist weder eine Aussage über die Möglichkeit einer Herstellung der Begehbarkeit noch einer etwaigen baulichen Nutzung möglich. Im Nutzungskonzept sind beide Standorte als private Grünflächen dargestellt.

Weiterhin von Bedeutung für die Grün- und Freiraumplanung sind die im Plangebiet vorhandenen Kleingartenanlagen mit insgesamt knapp 300 Kleingärten. Diese sind im Einzelnen wie folgt gelegen:

- Wermelskircher Straße (Verein Buchforst; 71 Gärten)
- Pfälzischer Ring (Verein Buchforst; 60 Gärten)
- Wittener Straße (Verein Buchforst; 17 Gärten)

- Bergischer Ring (Bahn-Landwirtschaft; 40 Gärten)
- Charlierstraße (Bahn-Landwirtschaft; 11 Gärten)
- Kieler Straße / Eckernförder Straße (Bahn-Landwirtschaft; 30 Gärten)
- Hertzstraße (Bahn-Landwirtschaft; 9 Gärten)
- Rudolf-Clausius-Straße (Bahn-Landwirtschaft; 7 Gärten)
- Kalk-Mülheimer Straße (Bahn-Landwirtschaft; 37 Gärten)

Um auch zukünftig den Bedarf an Kleingärten – mitgetragen auch insbesondere durch die steigende Nachfrage der zahlreich in den Stadtbezirken Mülheim und Kalk lebenden Migrantenhaushalte – zu decken, sind auf den langfristig zur Umnutzung anstehenden Bahnflächen des Rangierbahnhofes Köln-Kalk-Nord im Bereich Buchforst / östlich Kopernikusstraße ca. 4,5 ha als neu zu schaffende Kleingartenflächen dargestellt.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurzfristig Neuanlage des öffentlichen Grünzugs ‚Charlier‘ zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg unter Inanspruchnahme der bewilligten Städtebauförderungsmittel (Ankauf der Planflächen, Erstellung der Ausführungsplanung und Ausbau der Planung nach Baubeschluss des Rates und Sicherstellung der Haushaltsfinanzierung).
- Kurzfristige Realisierung der im Planungsgebiet konzipierten Grünmaßnahmen der Regionale 2010 (‚Rheinboulevard‘, ggf. ‚Entlang der Strunde‘).
- Kurz- bis mittelfristig Neuanlage des öffentlichen Grünzugs Mülheim-Süd in zwei Bauabschnitten zwischen Rhein und Deutz-Mülheimer Straße sowie Danzierstraße und Bergischer Ring (Beantragung von Städtebauförderungsmitteln im Programm ‚Mülheim 2020‘, Erstellung der Planung, Herbeiführung eines Baubeschlusses, Sicherstellung der Haushaltsfinanzierung, Ankauf der Grundstücke, Ausbau der Grünflächen).
- Kurz- bis langfristig Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit des Rheinufers bzw. einer landseitigen Wegeverbindung am Mülheimer Hafen, Verhinderung einschränkender privater Baumaßnahmen und Übernahme von HGK-Grundstücken durch die Stadt Köln.

4.4 Altlasten

Die Bodennutzung in den überwiegend seit Mitte des 19. Jahrhunderts belegten Gewerbe- und Industriegebieten war in der Vergangenheit und ist zum Teil auch aktuell noch mit Beeinträchtigungen und Gefährdungen für Boden und

Grundwasser verbunden, die weiterhin – insbesondere bei Flächenumnutzungen – zu beachten sind.

Hierbei kann es sich im Wesentlichen um folgende Beeinträchtigungen und Gefährdungen durch eine aufgrund der langen Nutzungsdauer Vielzahl von Nutzern handeln:

- Bodenverlust, -abtrag, -zerstörung, -umlagerung und Bodenstrukturveränderung sowie Versiegelung des Bodens durch weitgehende Überbauung mit Industrie- und Gewerbebetrieben u. a. sowie befestigten Verkehrs- und Lagerflächen;
- Ablagerungen umweltgefährdender Produktionsrückstände auf aufgelassenen Industrie- und Gewerbebeständen sowie auf Freiflächen;
- Bodenverunreinigungen und Gewässergefährdungen durch unsachgemäße Lagerung und Umschlag umweltgefährdender Stoffe sowie durch Störfälle (undichte Tanks und Leitungen);
- Unfälle beim Transport boden- und wassergefährdender Güter;
- Aufhaldungen.

Eine Altstandorterfassung und Vorklassifizierung von Verdachtsflächen liegt der städtischen Fachverwaltung vor (teilweise auch ergänzende standortbezogene Altlastuntersuchungen).

Als besonders untersuchungswürdig sind langjährige Standorte der vormaligen KHD-Gießerei (heute Grundstücksfonds-Fläche, Bodenuntersuchungen eingeleitet) und chemischer Industrie (ehem. Gummifädenfabrik nördlich Zoobrücke) sowie die bis heute überwiegend noch belegten Standorte beiderseits der Hafenstraße, nördlich Auenweg (Bleifarbenproduktion). Der ‚große‘ Kalkberg I nördlich der Stadtautobahn stellt eine gesicherte private Hochdeponie dar. Bei dem ‚kleinen‘ Kalkberg II nördlich der Karlsruher Straße handelt es sich um ein unter Aufsicht der Bezirksregierung Köln geschlossenes privates Kalkschlamm-Absetzbecken, das gesichert und begrünt wurde, dessen Oberfläche aber nicht belastbar ist.

Aufgrund der inzwischen bereits langjährigen Erfahrungen mit der Wiedernutzung kontaminationsverdächtiger ehemaliger Gewerbe- und Industriestandorte ist die Abarbeitung des Themas Altstandortaufbereitung inzwischen unter Beachtung der beabsichtigten zukünftigen Flächennutzung Stand der Technik (von der Verifizierung der Verdachtsmomente bis zum etwaigen Sanierungskonzept und dessen Umsetzung). Dies schließt die selbstverständliche

Einbeziehung des städtischen Umweltamtes wie auch der zuständigen Dezernate der Bezirksregierung Köln mit ein. Die angestrebte Wiedernutzung gewerblich-industrieller Brachflächen wird daher i. d. R. allein durch diesen ggf. zusätzlichen Kostenfaktor beeinflusst, womit die oben bereits behandelten Maßnahmen zur Aufwertung und Inwertsetzung der Altstandorte insbesondere im Mülheimer Süden ihre Relevanz haben.

4.5 Lärm

Die Lärmsituation wird nach dem weitgehenden Rückzug der Industrie heute in erster Linie vom Verkehrslärm ungünstig beeinflusst. Problematisch sind insbesondere die Verkehrslärmimmissionen der Zoobrücke / Stadtautobahn-B 55a, da sie in größerer Höhe entstehen. Die heute randlich hierzu vorhandenen Bauten erreichen dabei keine ausreichende Höhe / Volumina, um eine abschirmende Wirkung zu entfalten. Sensible (Wohn-)Nutzungen sind daher im Nahbereich der Stadtautobahn nur mit entsprechendem baulichen Aufwand für Abschirmung und / oder mit einer von der Lärmquelle abgewandten Orientierung (lärmgeschützte Grundrisse) möglich. Außerdem treten an den Fassaden der Deutz-Mülheimer Straße teilweise Lärmpegel auf, die bei Wohnnutzung erhebliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich machen.

Um in den stark belasteten Wohnbereichen entlang der Hauptverkehrswege gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten, sind im Lärmschutzfensterprogramm der Stadt Köln mit dem Land NRW folgende Straßenzüge enthalten:

- Stadtautobahn (B 55a),
- B 51 (Mülheimer Brücke – Frankfurter Straße),
- Pfälzischer Ring / Bergischer Ring,
- Deutz-Mülheimer Straße / Danzierstraße,
- Waldecker Straße / Rendsburger Platz und
- Heidelberger Straße.

Entlang dieser Verkehrswege erhalten betroffene Gebäude- oder Wohnungseigentümer anteilig (ca. 40%) Schallschutzmaßnahmen erstattet, wenn das Gebäude vor 1974 erbaut wurde und ein bestimmter Lärmpegel überschritten wird.

Die Lärmbelastung aus den in Dammlage geführten DB-Ferntassen (ausschließlich Fern- und Regionalzüge sowie S-Bahn (kein Güterzugverkehr), die ‚Diagonalbahn‘ Messe/ Deutz-Tief – Mülheim dient ausschließlich dem ICE-Verkehr) treten deutlich hinter denen des Straßenverkehrs zurück. Wohnbebauung sollte jedoch auch hier unmittelbar angren-

zend nicht oder nur durch andere Gebäude abgeschirmt realisiert werden.

Wesentliche verbliebene Gewerbelärm-Immissionsquellen sind der Mülheimer Hafen und die Industrienutzung im nördlichen Bereich der Deutz-Mülheimer Straße. Die lärmintensiven Arbeiten im Freien der Schiffsreparaturwerft im Mülheimer Hafen strahlen erheblich ab. Die östlich des Auenweges am Grünzug ‚Charlier‘ geplanten Wohnnutzungen bedürfen daher der im Nutzungskonzept dargestellten Abschirmung (durch Gebäude für nichtstörendes Gewerbe / Büro). Im Bereich Hafenstraße und Deutz-Mülheimer Straße (südlich Einmündung Danzierstraße) treten tags wie nachts Lärmpegel von 60 dB(A) aus Produktion und Werksverkehr auf. Eine zusätzliche neue Wohnbebauung im angrenzenden Bereich ist daher insbesondere wegen der zu hohen nächtlichen Belastungswerte unter den gegebenen Bedingungen nicht möglich. Die Realisierung des auf den bisherigen Werksparkplätzen der Deutz AG geplanten Wohnungsneubaus zur Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd ist daher abhängig von einem gutachterlichen Nachweis der Verträglichkeit mit den in der Nachbarschaft noch vorhandenen Gewerbe- und Industrienutzungen. Durch eine geplante abschirmende östliche Randbebauung an der Deutz-Mülheimer Straße ist jedoch eine verträgliche Umsetzung der geplanten Wohnbebauung grundsätzlich möglich.

Bei der Beplanung des Mülheimer Südens ist ferner das ehemalige KHD-Heizwerk an der ICE-Bahntrasse östlich des Auenweges zu beachten. Das von der RheinEnergie AG vor Jahren übernommene Heizwerk ist eingebunden in das innerstädtische Fernwärmenetz, wozu erhebliche Investitionen in die Anlage wie auch in die Fernwärmetrassenanbindung getätigt wurden. Da das Heizwerk Schalleistungen bis maximal 60 dB(A) abstrahlt, ist hier unmittelbar angrenzende neue Wohnbebauung ebenfalls ausgeschlossen. Für die Zukunft beabsichtigt die RheinEnergie AG ggf. den Umbau des Heizwerkes Köln-Mülheim mit der Möglichkeit einer Wärmekraftkoppelung in ein Heizkraftwerk.

Vom Entwicklungskonzept zu übernehmen ist die Beschlussfassung des Rates zur Einrichtung der Hubschrauberbetriebsstation der Luftrettung für die beiden Kölner Rettungshubschrauber (‚Christoph 3‘ und ‚Christoph Rheinland‘) auf dem Kalkberg I, nördlich der Stadtautobahn B 55a und westlich der Kalk-Mülheimer Straße. Die zuständige Bezirksregierung Düsseldorf hat im Oktober 2008 den Genehmigungsbescheid für diesen von der Stadt Köln beantragten Hubschrauber-Sonderlandeplatz erteilt. Nach der Planung

wird die Hubschrauber-Betriebsstation auf dem Kalkberg zukünftig mit vier An- und Abflugrichtungen (Flugsektoren) bedient. Diese erstrecken sich im Planungsraum überwiegend über den DB-Gleisanlagen, der nordwestliche Flugsektor quert jedoch die Stegerwald-Siedlung und die Flächen des früheren KHD-Gießerei-Geländes. Veranschlagt sind pro Tag durchschnittlich zehn Flugbewegungen mit einer grundsätzlichen Nachtruhe zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr. Da am nördlichen Rand des Planungsgebietes über Mülheim-Mitte – Buchheim die Anflugroute für Instrumentenflug auf die Landebahn 14L des Flughafens Köln / Bonn verläuft, sind weite Bereiche des Plangebietes von Fluglärm belastet. In der jeweils nordöstlichen Hälfte von Buchforst und Mülheim-Süd sind die nächtlichen Lärmimmissionen bedenklich. In einem breiten Streifen am Nordostrand von Mülheim-Süd muss daher bei einer Realisierung der Hubschrauberbetriebsstation aufgrund der nächtlichen Beeinträchtigung teilweise von neuer Wohnnutzung abgeraten werden. Grundsätzlich muss ggf. im Einzelfall das Erfordernis von Lärmsanierungsprogrammen zum Gewerbe- und Verkehrslärm (einschließlich aktiver Maßnahmen an den Emittenten) geprüft werden. Der Neu- und Ausbau von Straßen / Straßenkreuzungen und Schienenwegen muss gemäß Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geprüft werden.

Bei der gesetzlichen Umweltprüfung in einem (ggf. vorhabenbezogenen) Bebauungsplan-Verfahren kann eine in der Entwicklungsplanung vorgesehene Wohn-, Dienstleistungs- oder Gewerbenutzung im Einzelfall durchaus kritisch bewertet werden. Dieses Erfordernis aktiver Schallschutteinrichtungen (Wände, Wälle, Einhausung usw.) an den beeinträchtigenden Emittenten oder architektonische Veränderungen (z. B. lärmgeschützte Grundrisse verbunden mit der Ausrichtung der Fenster zu den Lärmquellen abgewandten Bereichen) kann in der Maßstabsebene der Entwicklungsplanung ohne detaillierte Prüfung nicht ausgeschlossen werden, grundsätzlich im Ausnahmefall auch nicht die Unzulässigkeit einer Nutzung.

4.6 Luftschadstoffe, Klima

Das gesamte Plangebiet weist gemäß Klimafunktionskarte der Stadt Köln infolge des hohen Versiegelungsgrades und geringer Durchgrünung ein Innenstadtklima III (hoher Belastungsgrad) auf. Nach Messungen des städtischen Umweltamtes werden die Grenzwerte für Benzol und Stickstoffdioxid (NO₂) flächendeckend überschritten. Deutliche Überschreitungen liegen an den Hauptverkehrsstraßen vor. So im Nahbereich der Stadtautobahn / Zoobrücke B 55a

und in der Deutz-Mülheimer Straße. Entscheidend für die Höhe der Konzentration ist die randliche Bebauung, d.h. dort, wo dicht an der Straße geschlossene Fassaden bestehen, liegen höhere Konzentrationen vor. Wohnbebauung sollte daher entweder von der Straße abgerückt werden oder im Erdgeschoss von geplanter Straßenrandbebauung ausgeschlossen werden. Am Auenweg treten geringere Konzentrationen auf, die hauptsächlich auf die im Bereich des Mülheimer Hafens nur einseitig vorhandene offene Bebauung zurückzuführen sind. Zukünftig ist hier jedoch mit stärkeren Belastungen aus einer steigenden Verkehrsdichte aufgrund der Wiedernutzung altindustrieller Flächen und der vorgesehenen Heraufstufung zur örtlichen Hauptstraße sowie der vorgesehenen Durchbindung des Auenweges zum Bergischen Ring zu rechnen.

Das gesamte Deutzer und Mülheimer Straßennetz des Planungsgebietes (nicht Buchforst) liegt in der im Luftreinhalteplan für die Stadt Köln festgesetzten sog. ‚Umweltzone‘. Diese Umweltzone verfolgt integrativ mehrere Ziele. Neben dem Schwerpunkt der Luftreinhaltung werden solche Ziele wie Lärmschutz, urbane Lebensqualität und die Verkehrssicherheit verfolgt. In der Umweltzone bestehen Durchfahrtsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge (ggf. differenziert), die bestimmte Schadstoffmengen emittieren. Die Zufahrt zur Messe über die Zoobrücke und die A 4 vom BAB-Kreuz Ost bleibt gewährleistet. Die Zufahrt zur Köln-Arena bleibt über den östlichen Zubringer und die Gummersbacher Straße für alle Fahrzeuge möglich.

Feststellungen über Bleimissionen wurden am nördlichen Rand des Industriegebietes Deutz-Mülheimer Straße gemacht, ebenso Geruchsimmissionen, für die jedoch keine eindeutige Zuordnung getroffen werden konnte. Zur Absicherung der geplanten Umnutzungen in der Umgebung (ehem. KHD-Gießerei und -Hauptverwaltung, Parkplatzflächen der Deutz AG, Bereich Hafenstraße) des noch existierenden bleiverarbeitenden Betriebes an der Deutz-Mülheimer Straße sind mit den erforderlichen Bebauungsplanverfahren bzw. Baugenehmigungsverfahren die erforderlichen Klärungen vorzunehmen.

Im Rahmen der auf Grund des Klimaschutzes erforderlichen CO₂-Minderung ist entsprechend dem Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom Juni 2000 für alle städtebaulichen Planungen, insbesondere im Wohnungsbau, eine solarenergetische Optimierung zu fordern.

4.7 Hochwasserschutz, Gefahrenschutz

Da der Westrand des Planungsraumes unmittelbar an den Rhein angrenzt, liegen hier Teilbereiche, insbesondere der Mülheimer Hafen und der Rheinpark sowie brachgefallene Altgewerbeflächen, im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet (vgl. Darstellung im Nutzungskonzept, Karte 1). Insbesondere das 2005 vom Bundestag beschlossene Gesetz zur Verbesserung des vorbeugenden Hochwasserschutzes (sog. ‚Artikelgesetz‘) schließt eine Zulassung von ‚neuen Baugebieten‘ – mit Ausnahme von Häfen und Werften – in diesem Bereich grundsätzlich aus. Das gesetzliche Überschwemmungsgebiet wird durch die vorhandenen bzw. konzipierten Hochwasserschutzanlagen begrenzt. An Stellen ohne Hochwasserschutz erfolgt die Festlegung i.d.R. auf der Linie des 100-jährigen Hochwassers, was der Überflutungslinie von 11,30 m Kölner Pegel entspricht.

Der Rat der Stadt Köln hat im Februar 1996 das Hochwasserschutzkonzept Köln als ganzheitlichen kommunalen Aktionsplan beschlossen. Dieser zeigt auf, wie der vorsorgende Hochwasserschutz mit dem Ausbau technischer Hochwasserschutzanlagen zum verbesserten Schutz der Kölner Bevölkerung gelöst wird. Deshalb werden im Hochwasserschutzkonzept Köln die Grundgedanken des vorsorgenden regionalen und überregionalen Hochwasserschutzes mit der Verminderung des Schadenspotenzials und des Bewusstmachens einer verbleibenden Hochwassergefahr mit den Hauptaspekten der Hochwasserabwehr, des baulichen Hochwasserschutzes, des Hochwassermanagements und der Eigenvorsorge miteinander verknüpft und Schadensminimierungspotenziale aufgezeigt. Die erforderlichen Rechtsgrundlagen der geplanten und in Bau befindlichen Maßnahmen zur Ertüchtigung bzw. zum Ausbau der bestehenden Hochwasserschutzanlagen wurden mit mehreren Planfeststellungsverfahren geschaffen. Für den im Planungsgebiet liegenden Abschnitt ist dieses der sog. Planfeststellungsabschnitt (PFA) 17 Deutz – Stammheim. Danach werden die überflutungsgefährdeten Bereiche bis 11,90 m KP (Kölner Pegel) geschützt.

Da nach dem Hochwasserschutzkonzept und den rechtsgültigen Planfeststellungsbeschlüssen Teile des ehemaligen KHD-Werksgebietes östlich des Auenweges als auch die ehemals gewerblich-industriell genutzten Grundstücke westlich der Hafenstraße im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Rheins liegen, ist zur Umnutzung dieser Flächen entsprechend dem Nutzungskonzept sowohl eine Änderung des gesetzlich festgelegten Überschwemmungs-



Hochwasserschutzmauer Hafenstraße vor Wohnungsneubau ‚Rheinkai‘

bereichs (Vorverlegung der gesetzlichen Überschwemmungslinie) und damit verbunden der Bau einer zusätzlichen – und bisher im Hochwasserschutzkonzept nicht enthaltenen – Hochwasserschutzanlage unmittelbar östlich des Auenweges und im Südabschnitt der Hafensstraße (Westseite) erforderlich. Dadurch werden in diesem Bereich etwa 50.000 qm Retentionsfläche (das wegfallende Volumen ist noch zu berechnen) wegfallen, die durch Inanspruchnahme von anderen Bereichen möglichst ortsnahe im Stadtgebiet auszugleichen sind. Sowohl für die Vorverlegung der gesetzlich festgelegten Überschwemmungslinie als auch für die Schaffung der Rechtsgrundlage für eine Realisierung des notwendigen, zusätzlichen baulichen Hochwasserschutzes sind Änderungsverfahren und ein eigenes, neues Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Köln unter Beteiligung der Stadt Köln und der Stadtentwässerungsbetriebe notwendig. Weiterhin ist das Hochwasserschutzkonzept in diesem Bereich entsprechend fortzuschreiben.

Im Bereich des Gefahrenschutzes ist auf die im Nordbereich an der Westmole des Mülheimer Hafens befindliche Gefahrgutanlegestelle für bis zu vier sog. ‚2-Kegel‘-Schiffe hinzuweisen. Diese Anlegestelle erfordert einen Abstand zur geschlossenen Wohnbebauung von 300 m, die von den im Nutzungskonzept dargestellten Wohnnutzungen eingehalten wird.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurz- bis mittelfristig Überarbeitung des Hochwasserschutzkonzeptes für den Mülheimer Süden mit Anpassung an das Nutzungskonzept des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes und Absicherung über ein Planfeststellungsverfahren.

5. Verkehr

5.1 Rahmenbedingungen

Der Teilraum Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes ist als Innenstadtrandbereich mit seinen herausgehobenen Dienstleistungsstandorten und weiteren überregional ausstrahlenden Einrichtungen (Messe, Kölnarena) traditionell ein stark verkehrsbelastetes Gebiet. Zudem ist der Bereich ‚Durchfahrgebiet‘ für PKW, Kleinlaster und LKW-Verkehr von der linksrheinischen Innenstadt zu den rechtsrheinischen Stadtteilen und dem angrenzenden Umland. Die in West-Ost-Richtung querende Stadtautobahn / Zoobrücke nimmt zudem einen Großteil der innerstädtischen Quellverkehre auf, die über das Autobahnkreuz Köln-Ost auf das Bundesautobahn(BAB)-Netz wechseln. Weiterhin gibt es auch starke Durchgangsverkehre aus Richtung Deutz / Innenstadt in die nördlichen Stadtteile des Stadtbezirks Mülheim. Dieser Verkehr durchquert insbesondere im Zentrum Mülheims dicht bebaute Wohnbereiche und führt hier zu Beeinträchtigungen.

Für die Aufnahme der Verkehrsströme stehen in Ost-West-Richtung an der Grenze zwischen Deutz und Mülheim die Stadtautobahn / Zoobrücke B 55a, am Nordrand des Plangebietes Mülheimer Brücke / Frankfurter Straße (mit Umfahrung Wiener Platz) zur Verfügung. In Nord-Süd-Richtung sind dies vorrangig der Pfälzische Ring / Bergische Ring sowie die Deutz-Mülheimer Straße und der Auenweg. Für die den Stadtteil Buchforst durchquerenden Verkehre ist weiterhin in West-Ost-Richtung die Heidelberger Straße / Karlsruher Straße und in Nord-Süd-Richtung die Waldecker Straße von Bedeutung. Teilweise werden aber auch reine Wohnstraßen (besonders in Mülheim-Süd und im Stadtgartenviertel) von Durchgangsverkehren genutzt.

Auf der Hauptachse Zoobrücke / Stadtautobahn des Plangebietes werden derzeit Verkehrsmengen mit ca. 120.000 KFZ pro Tag und 10.000 Fahrzeugen in der Spitzenstunde gezählt, auf der verkehrsstarken Nord-Süd Achse Pfälzischer Ring / Bergischer Ring sind es ca. 2.500 Fahrzeuge in der Spitzenstunde. Die Deutz-Mülheimer Straße ist heute auf dem Abschnitt Zoobrücke-Auenweg mit ca. 800 Fahrzeugen und die Karlsruher Straße / Heidelberger Straße mit ca. 700 Fahrzeugen in der Spitzenstunde belastet. Durch eine deutlich intensivere Nutzung von Grundstücken vor allem mit Büroneubauten auf ehemals gewerblich genutzten Flächen – insbesondere im Bereich um den Bahnhof Köln Messe / Deutz – und der damit verbundenen höheren

Arbeitsplatzdichte ist im Gebiet von einem erheblichen Verkehrszuwachs auszugehen, insbesondere bei den Pendlerverkehren. Der Schwerlastverkehr wird in Zukunft eher weiter rückläufig sein, allerdings erfahrungsgemäß teilweise durch ein höheres Aufkommen kleiner LKW ersetzt.

Der öffentliche Personenfern- und Nahverkehr erschließt über den Fern- und S-Bahnhof ‚Köln-Messe / Deutz‘ (ICE-Halt, vier S-Bahnlinien, mehrere RE- und RB-Verbindungen) den Messe- und Dienstleistungsstandort Deutz optimal. Neben den beiden am Südrand verlaufenden Stadtbahnlinien Richtung Innenstadt (Linien 1 und 9) durchqueren weiterhin zwei Stadtbahnlinien von Deutz aus das Plangebiet in nördlicher (Mülheim, Linie 4) und nordöstlicher Richtung (Buchforst, Linie 3). Die Feinerschließung wird durch das Busliniennetz sichergestellt.

Bei den Pendlern benutzt der weitaus größte Teil (über 60%) den ÖPNV als Verkehrsmittel, da das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (auch ins benachbarte Umland) als sehr gut zu bezeichnen ist und die intensiv genutzten Bereiche des umliegenden und in Teilen hoch verdichteten Arbeitsstättenbereichs fußläufig von dem Bahnhof Messe / Deutz erreichbar sind.

Aufgrund der erheblichen verkehrlichen Auswirkungen des Strukturwandels wurden für den gesamten Bereich in den letzten Jahren verschiedene Verkehrsgutachten eingeholt (u. a. in Verbindung mit größeren Projektentwicklungen in Kalk und Deutz) und vernetzt. In diesem Zusammenhang wurde in 2006 u. a. auch die Umsetzung des vorliegenden Nutzungskonzeptes mit einer Verkehrsprognose 2015ff bearbeitet, aus denen sich das Verkehrskonzept dieses Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes ableitet. Die Detailprüfung zur Umsetzung der vorgeschlagenen Möglichkeiten erfolgt durch die Fachverwaltung.

Die zum 01.01.2008 eingerichtete ‚Umweltzone‘ umfasst neben Teilen der Kölner Innenstadt auch große Bereiche des Plangebietes (Deutz-Nord; Mülheim-Süd) und ist mit Fahrverboten für besonders umweltbelastende Fahrzeuge (= Fahrzeuge ohne Plakette) verbunden. Die Umweltzone resultiert aus dem Luftreinhalteplan Köln der Bezirksregierung Köln. Die Einfahrt in die insgesamt circa 16 Quadratkilometer große Umweltzone links und rechts des Rheins ist nur noch mit einer Plakette oder einer individuellen Ausnahmegenehmigung möglich. Diese Regelung gilt für

alle einfahrenden Fahrzeuge aus dem In- und Ausland, also auch für alle Pendler, Geschäftsverkehre und Touristen. Ausnahmeregelungen bestehen für Anwohner und Gewerbetreibende mit Firmensitz in der Umweltzone und andere besonders definierte Anlässe. Die Zufahrt zur Kölnmesse und Köln-Arena ist über die jeweiligen Autobahnzubringer unabhängig hiervon möglich. Auch die Zoobrücke bleibt u. a. für alle Fahrzeuge offen. Rund 93 % der in Köln und Umgebung zugelassenen Fahrzeuge sind nach Feststellungen der Zulassungsbehörden bereits technisch so ausgerüstet, dass sie eine Plakette erhalten können.

5.2 Entwicklungsziele

Das Verkehrskonzept des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes stützt sich auf den aktuellen Fortschreibungsstand des vom Rat am 11.06.1992 beschlossene Gesamtverkehrskonzeptes (GVK), auf den vom Rat am 13.05.2004 beschlossenen Nahverkehrsplan Köln 2003 – 2007 (NVP), den fortgeschriebenen Flächennutzungsplan (FNP), auf die Radverkehrsnetzplanung Köln und auf vorliegende Verkehrsuntersuchungen, die im Zusammenhang mit Großprojekten durch Ingenieurbüros in Abstimmung mit der städtischen Fachverwaltung erarbeitet wurden.

Das Verkehrskonzept sieht – analog zum GVK – für das Straßennetz flächendeckend und zusammenhängend die Funktionszuweisung nach dem im Folgenden beschriebenen Klassifizierungssystem vor. Maßgeblich sind hierbei die Beurteilungs- und Planungskriterien ‚Fläche‘, ‚Öffentlichkeitsanspruch‘, ‚Transportfunktion‘ und ‚Sicherheit und Umweltschutz‘.

a) Örtlicher Hauptverkehrszug
Örtliche Hauptverkehrszüge nehmen Ziel- und Quellverkehr aus und in die Region auf und dienen innerstädtischem Durchgangsverkehr. Sie können angrenzende Siedlungsbereiche unmittelbar erschließen. Die Funktion Durchgangsverkehr hat dabei Vorrang. Entsprechend sollten anliegende neue Nutzungen keine wesentlichen Aufenthaltsfunktionen für Menschen aufweisen.

b) Örtliche Haupt- und Umgehungsstraße
Örtliche Hauptstraßen binden Siedlungsbereiche an Hauptverkehrszüge an, stellen die Verbindung zwischen diesen und den nachgeordneten Straßensystemen her. Sie verbinden benachbarte Siedlungsbereiche miteinander, ohne Durchgangsverkehr aufzunehmen. In örtlichen Hauptstraßen erhält der ÖPNV Vorrang. Lärmimmissionen sind durch passiven Lärmschutz entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zu mindern.

c) Hauptsammelstraße
Hauptsammelstraßen sind Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der unmittelbaren Erschließung der angrenzenden Grundstücke dienen. Darüber hinaus übernehmen sie die flächenhafte Erschließung der durch Wohnen, Arbeiten und Versorgung geprägten Stadtbe- reiche. Sie stellen eine Ergänzung zwischen den örtlichen Haupt- und Umgehungsstraßen und den Wohnbereich- straßen dar. Eine hohe Verkehrsbedeutung ist vorhanden, daneben ergeben sich oft hohe Anforderungen an die Aufenthaltsqualität in dieser Straßenkategorie.

d) Gewerbestraße
Gewerbestraßen sind vor allem Transportwege für anlie- gende Einrichtungen / Arbeitsplätze (ohne erheblichen Publikumsverkehr). Die anliegenden Nutzungen umfassen vorrangig Einrichtungen des tertiären Sektors, Gewerbe, Sondereinrichtungen (z. B. Messe) und Parkieranlagen.

e) Wohnbereichsstraße
Die anliegende Nutzung ist überwiegend Wohnen; der Kfz-Verkehr findet Berücksichtigung und im Gegensatz zur Wohnstraße ist es hier nicht möglich, Mischflächen zu schaffen, da diese Straßen noch Verteilerfunktionen für anschließende Wohnstraßen und Fußgängerverbindungen haben. Verkehrsberuhigende Maßnahmen – soweit die Leistungsfähigkeit des Netzes erhalten bleibt – sind möglich und erwünscht; insbesondere ist der verkehrszellen-durch- fahrende motorisierte Individualverkehr auszuschließen.

f) Wohnstraße
Der Straßenraum der Wohnstraßen dient hauptsächlich der anliegenden Wohnnutzung. Das kann eine Umgestaltung herkömmlicher Straßenprofile zur gemeinsamen Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer erfordern. Einzelne und zusammenhängende Wohnstraßen können ‚verkehrsberu- higte Bereiche‘ (Tempo-30-Zonen) bilden.

Generelle Zielsetzungen für den Verkehr sind:

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und der Haupt- erschließungsverkehre auf den dafür vorgesehenen Örtlichen Hauptverkehrszügen und Örtlichen Haupt- straßen;
- Vorrangige Verbesserung der äußeren Anbindung des Gebietes durch Ausbau bzw. Ertüchtigung des Hauptstraßennetzes (Optimierung / Ausbau von Knotenpunkten innerhalb des Gebietes, Verlängerung bzw. Verknüpfung des Auenweg mit Anschluss an den Bergischen Ring) und langfristig bei Bedarfsnachweis Bau einer direkten Verbindung von dem Knotenpunkt Westumgehung Kalk / Stadtautobahn zur Karlsruher

- Straße unmittelbar westlich des Kalkberges sowie direkter Anschluss des Auenweges über Rampen an die Stadtautobahn / Zoobrücke (Flächensicherung für beide Verkehrsprojekte im REK enthalten);
- Zeitnahe Ertüchtigung des Straßennetzes mit der Umsetzung des Nutzungskonzeptes hinsichtlich Wohnen und Beschäftigung;
 - Ableitung des Gewerbeverkehrs aus dem Gebiet auf kürzestem Wege möglichst über Gewerbestraßen auf das übergeordnete Straßennetz;
 - Weitgehende Freistellung der Wohnstraßen vom gewerblichen Verkehr und Befreiung vom Durchgangsverkehr sowie schrittweise Umgestaltung (wo dies noch nicht realisiert werden konnte);
 - Ausbau eines – teilweise begrüneten – flächendeckenden Fuß- und Radwegesystems;
 - Unterstützung der Attraktivierung und Leistungssteigerung des ÖPNV insbesondere für Pendlerverkehre und
 - Parkplatzbeschränkung aufgrund der hervorragenden ÖPNV-Erschließung des südlichen Plangebietes.

5.3 Äußere Anbindung des Gebietes und Haupterschließung im Inneren

5.3.1 Hauptstraßennetz

Das GVK stellt die folgenden Hauptverkehrszüge für den Ziel- und Quellverkehr in die Region sowie für den innerstädtischen Durchgangsverkehr dar:

- Ost-West-Richtung: Zoobrücke / Stadtautobahn B 55a;
- Ost-West-Richtung: Mülheimer Brücke;
- Nord-Süd-Richtung: Bergischer Ring – Pfälzischer Ring – Deutz-Mülheimer Straße (L 188).

Für die Anbindung der Siedlungsbereiche an die Hauptverkehrszüge sowie zur Verbindung zwischen diesen und dem untergeordneten Straßennetz sind folgende örtlichen Hauptstraßen im GVK dargestellt:

- Nord-Süd-Richtung: Deutz-Mülheimer Straße (Abschnitt Messekreisel – Danzierstraße mit geplanter Weiterführung Richtung Bergischer Ring);
- Nord-Süd-Richtung: Waldecker Straße – Bertoldi-Straße – Rendsburger Platz;
- Nord-Süd-Richtung: Frankfurter Straße B 8 (Abschnitt Wiener Platz – Bahnhof Mülheim).

Das Verkehrskonzept für den Teilraum Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes sieht folgende Änderungen / Neuplanungen gegenüber dem GVK vor (vgl. Karte 2a):

Aufwertung des Auenweges als örtliche Hauptstraße mit Verknüpfung mit dem Bergischen Ring

Der Auenweg soll zukünftig die Hauptstraßenfunktion der Deutz-Mülheimer Straße im Abschnitt Messekreisel – Danzierstraße, der stärker Wohnnutzungen berührt, übernehmen. Dazu wird der Auenweg zwischen Mindener Straße und Deutz-Mülheimer Straße im vorliegenden Verkehrskonzept (vgl. Karte 2a) zur örtlichen Hauptstraße heraufgestuft, da hier vom Durchgangsverkehr keine lärmempfindlichen Wohnbereiche durchquert werden. Gleichzeitig ist eine Verknüpfung des Auenweges über heutiges Werksgelände der Deutz AG hinweg mit dem Bergischen Ring als örtlicher Hauptverkehrszug erforderlich. Aufgrund der nunmehr bis 2015 neu ausgerichteten und intensivierten Produktion bei der Deutz AG östlich der Deutz-Mülheimer Straße kann die bisherige lineare Verlängerung des Auenweges mittelfristig nicht mehr als Hauptvariante dieser Verknüpfung aufgezeigt werden. Um die gewünschte und geplante Nutzungsverdichtung im Mülheimer Süden jedoch mittelfristig hinsichtlich der Erschließungserfordernisse abzusichern, wird mit diesem Planwerk die Verknüpfung zwischen Auenweg / Deutz-Mülheimer Straße über die Werksparkplätze der Deutz AG bis zum Bergischen Ring als Hauptvariante dargestellt, die auch der Beschlusslage des Gesamtverkehrskonzeptes entspricht. Damit wird, obwohl diese Alternative nicht optimal durch die Einbeziehung der Deutz-Mülheimer Straße in diesen West-Ost-Straßenverlauf ist, die angrenzend erst in 2007 umstrukturierte und teilweise neu eingerichtete mechanische Teilfertigung bei der Deutz AG nicht tangiert.

Die aus verkehrstechnischer Sicht eindeutig günstigere lineare Verlängerung des Auenweges nach Querung der Deutz-Mülheimer Straße in Richtung Osten über die derzeit industriell genutzten Flächen mit Durchbindung zum Bergischen Ring und einem Anschluss unmittelbar südlich der Stadtbahn-Haltestelle ‚Grünstraße‘ wird weiterhin als langfristige Variante dargestellt (vgl. Verkehrskonzept, Karte 2a).

Durch diese Planungsmaßnahmen kann der Auenweg zukünftig als eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung ertüchtigt werden, die die entstehenden Mehrverkehre aus der Ansiedlung neuer Unternehmen im Deutzer Norden und Mülheimer Süden aufnehmen kann. Die Deutz-Mülheimer Straße wird im Gegenzug im Abschnitt Messekreisel – Danzierstraße aus dem Hauptstraßennetz des GVK herausgenommen. Hierzu ist ergänzend ein GVK-Änderungsverfahren erforderlich. Hinsichtlich der zukünftigen

Verteilung erhöhten motorisierten Individualverkehrs ist wesentlich, dass dieser nicht den Wohnbereich Mülheim-Süd belastet, sondern südlich davon zum Bergischen Ring abgeleitet wird. Die Danzierstraße ist dementsprechend als Wohnbereichsstraße zurückzubauen.

Ausbau und Verlängerung der Brügelmannstraße zum Pfälzischen Ring

Zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre aus der Neubebauung (u. a. Lufthansa, beeline) des Areals östlich Deutz-Mülheimer Straße / Brügelmannstraße (ehem. Bahnpost-Paketamt Deutz) ist eine Ertüchtigung der Brügelmannstraße mit Verlängerung Richtung Nordwesten bis zum Pfälzischen Ring notwendig. Diese Maßnahme ist bereits im rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 69459 / 04 (Ratsbeschluss vom 15.12.2005) festgesetzt. Gleichzeitig wird die neue Brügelmannstraße im GVK als örtlicher Hauptverkehrszug dargestellt, die die beiden folgenden Aufgaben wahrnimmt:

- Abführung des im Gebiet entstehenden Verkehrs Richtung Norden / Pfälzischer Ring unter Umfahrung des heute schon stark belasteten Messekreisels, langfristig ist bei Bedarf auch eine Querung des Pfälzischen Rings zur Aufnahme des in und aus Richtung Innenstadt fahrenden Verkehrs über die Zoobrücke möglich.
- Ableitung des gebietseigenen Verkehrs Richtung B 55a / Stadtautobahn (stadtauswärts) über einen neuen Kreisverkehr in der Brügelmannstraße und einer freilaufenden Abbiegespur unmittelbar östlich des Messekreisels auf die Auffahrten der Stadtautobahn.

Ausbau / Optimierung Stadtautobahn / Zoobrücke

Eine Stärkung des westostgerichteten örtlichen Hauptverkehrszuges Stadtautobahn-B 55a / Zoobrücke und eine Entlastung des Messekreisels ist sehr schwierig und möglichst durch großräumige verkehrslenkende Maßnahmen anzustreben.

Im Zuge der Verkehrsuntersuchungen im Raum Deutz / Mülheim wurde auch ein direkter Anschluss des Auenweges an die hoch liegende Stadtautobahn / Zoobrücke über Rampenbauwerke mit einer partiellen Erweiterung der Zoobrücke geprüft. Im Ergebnis ist eine technische Realisierbarkeit bei erheblichen Baukosten und weitreichenden Eingriffen in die benachbarten Grundstücke feststellbar, wobei die Stadtverträglichkeit einer derartigen Maßnahme in Frage gestellt werden muss. Die für einen solchen Anschluss

benötigten Flächen sind mit dem Nutzungskonzept nicht überplant. Als Alternative ist 2002 / 2003 eine Ertüchtigung des Messekleeblattes mit dem Ergebnis untersucht worden, dass mit dieser Maßnahme keine ausreichenden, sicheren und nachhaltigen Verkehrsverbesserungen erreicht werden können. Da weiterhin Überstauungen auf der Stadtautobahn prognostiziert wurden, wird eine Ertüchtigung des Messekleeblattes nicht weiter verfolgt. Weiterhin könnte die Zoobrücke auf der Nordseite (bei Verlegung des Radweges auf die Südseite) um eine weitere Fahrspur erweitert werden. Inwieweit dieses technisch realisierbar ist und ob dadurch spürbare Entlastungseffekte auftreten, wird von der Fachverwaltung geprüft. Ebenso ist dabei zu klären, ob auch die an die Stadtautobahn / Zoobrücke anschließenden linksrheinischen Straßenzüge (z. B. Rheinuferstraße, Innere Kanalstraße) diese Mehrverkehre aufnehmen können.

Verlängerung der Westumfahrung Kalk bis zur Karlsruher Straße

Weiterhin wird im Verkehrskonzept die Trasse für eine in Verkehrsgutachten langfristig ggf. notwendig erachtete neue Straßenverbindung zwischen Kalk und Buchforst gesichert. Diese soll von der ‚Straße des 17. Juni‘ (Westumfahrung Kalk) – unmittelbar westlich des Kalkbergs I verlaufend – bis zur Karlsruher Straße führen und somit die Nadelöhre ‚Messekleeblatt‘ und ‚Messekreisels‘ entlasten und Deutz-Ost / Kalk-West unter Umfahrung des Deutzer Zentrums direkt mit Mülheim verbinden. Auf Grund der ggf. erst langfristig notwendigen Realisierung erfolgt derzeit hier nur eine Darstellung zur Trassensicherung (Planungsoption). Problematisch an der Trassierung sind der Anschnitt des Kalkberges (Altlasten) und die Ausgestaltung des Einmündungsbereichs an der Karlsruher Straße aufgrund der unmittelbar angrenzenden Bahnüberführungen.

Rückbau der Waldecker Straße

Die Waldecker Straße stellt als örtliche Hauptstraße die Verbindung zwischen den Wohnbereichen in Buchforst und Kalk sicher. Gleichzeitig befinden sich anliegend neben Wohnnutzungen auch Nutzungen des Nahbereichszentrums Buchforst (einschließlich Wochenmarkt). Den Ansprüchen aus der anliegenden Nutzung und der Transportfunktion entspricht die Straßengestaltung mit überdimensionierter Fahrbahn in keiner Weise, weshalb zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ein Rückbau der Waldecker Straße auf je eine Richtungsfahrbahn in Übereinstimmung mit einem diesbezüglichen Beschluss des



Ausbau ‚Diagonalbahn‘ nach Köln Messe/Deutz (tief) in 2007 mit Planfläche Euroforum-Nord

Stadtentwicklungsausschusses vom 25.10.2007 geplant ist. Dieser kann u. U. im Rahmen des Mülheim-Programms (vgl. Kap. II-3.8) bevorzugt realisiert werden.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Kurzfristig Ausbau und Verlängerung der Brügelmannstraße bis zum Pfälzischen Ring;
- Kurz- bis mittelfristig Rückbau der Waldecker Straße;
- Kurz- bis mittelfristig Änderung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) mit Herabstufung der Deutz-Mülheimer Straße von ‚örtlicher Hauptstraße‘ zu ‚Hauptsammelstraße‘ und Höherstufung des Auenweges zur ‚örtlichen Hauptstraße‘;
- Mittelfristig Verknüpfung des Auenweges als ‚örtliche Hauptstraße‘ von der Deutz-Mülheimer Straße bis zum Bergischen Ring (mit Hauptvariante nördlich des Werkes der Deutz AG sowie alternativer Trassenführung mit Werksquerung in linearer Fortführung des Auenweges) entsprechend Beschlusslage GVK;
- Langfristig Sicherung der Option für eine Straßenverbindung von der Westumfahrung Kalk (‚Straße des 17. Juni‘) bis zur Karlsruher Straße.

5.3.2 Öffentlicher Personennah- und Fernverkehr

Das Plangebiet wird durch ein sehr leistungsfähiges Schienennetz erschlossen. Der DB-Bahnhof Köln Messe / Deutz bietet als Fernbahnhof ein vielfältiges Angebot an ICE, RE und RB Linien an, über den zahlreiche regionale und überregionale Ziele erreichbar sind. Darüber hinaus verkehren hier vier S-Bahnlinien:

- S 6 Köln-Nippes – Leverkusen – Düsseldorf – Essen;
- S 11 Neuss – Dormagen – Köln Hbf – Bergisch Gladbach;
- S 12 Düren – Horrem – Köln Hbf – Köln-Porz – Troisdorf – Siegburg – Hennef – Au (Sieg);
- S 13 Köln-Hansaring – Köln Hbf – Köln / Bonn-Flughafen – Troisdorf.

Die wichtigen Großflughäfen Köln / Bonn, Düsseldorf und Frankfurt sind über Deutz auf dem Schienenweg optimal angebunden.

Zur Optimierung und Kapazitätserweiterung des ICE-Terminals im Bahnhof Köln Messe / Deutz wurde in 2007 der Bahnhofsbereich Deutz-Tief und die von Mülheim kommende Zulaufstrecke (sog. Diagonalbahn) ausgebaut. Nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus der Diagonalbahn (direkte Verbindung der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt

über Messe / Deutz-Tief mit der Hauptstrecke Köln-Düsseldorf bei Verzicht auf das aufwändige Kopfmachen der Züge in Köln Hbf ist mittel- bis langfristig der Halt weiterer ICE-Züge im Bahnhof Köln Messe / Deutz vorgesehen.

Es besteht die Option zum 4-gleisigen Ausbau des Bahnhofsteils Deutz (tief). Dabei ist jedoch Sorge zu tragen, dass der von der Verkehrserzeugung auch künftig weiterhin bedeutendere linksrheinische Hauptbahnhof ausreichend direkte Fernverbindungen behält. Weiterhin ist nach den derzeitigen Planungen vorgesehen, eine der beiden Rhein-Ruhr-Express (RRX) Linien über die Diagonalbahn und Köln Messe / Deutz (tief) zu führen. Der RRX ist ein geplanter Regionalzug, der ab dem Jahr 2015 im Rheinland und Ruhrgebiet als Premiumangebot des Regionalverkehrs mit gehobener Ausstattung zwischen Regionalexpress und ICE / IC angesiedelt sein soll.

Die mittelfristigen Grundlagen der ÖPNV-Erschließung hinsichtlich Planung und Qualitätsstandards sind im ‚Nahverkehrsplan Köln 2003 – 2007‘ vom Rat der Stadt Köln am 24.05.2004 beschlossen worden. Für die ÖPNV-Erschließung des Gebietes sind vorrangig die beiden Stadtbahnlinien 3 (Abschnitt Deutz – Stegerwald-Siedlung – Buchforst) und 4 (Abschnitt Deutz – Stegerwald-Siedlung – Mülheim / Wiener Platz) von Bedeutung. Sie verbinden den Verkehrsknoten Deutz und die rechtsrheinische Innenstadt sowohl mit dem Stadtteil und Bezirkszentrum Mülheim (Linie 4) und den Stadtteil Buchforst (Linie 3). Beide Linien verkehren im Tagesverkehr jeweils im 10-Minutentakt.

Die Buslinie 159 (Abschnitt Kalk – Buchforst – Mülheim / Stadtgartenviertel – Wiener Platz), die in der Tageszeit (montags bis freitags bis ca. 20:00 Uhr) ebenfalls alle 10 Minuten verkehrt, übernimmt als östliche Nord-Süd-Verbindung eine wichtige ergänzende Erschließungsfunktion. Weiterhin sind noch die auf der Frankfurter Straße tagsüber jeweils im 20-Minuten-Takt verkehrenden Buslinien 151 und 152 (Abschnitt Wiener Platz – Frankfurter Straße – Bahnhof Mülheim) und als Zubringer vom Bahnhof Deutz zum Thermalbad / Mülheimer Hafen die Buslinie 150 (Tagesverkehr im 30-Minuten-Takt) zu erwähnen. Darüber hinaus durchqueren noch die Regionalbuslinien 250 (im 60-Min.-Takt Köln Hbf – Solingen), Linie 260 (im 30-Min.-Takt Köln Hbf – Remscheid) über Wiener Platz / Danzierstraße / Auenweg und Linie 434 (im 60-Min.-Takt Köln Hbf – Altenberg / Odenthal) das Plangebiet. Zurzeit befindet sich bei der Verwaltung das neue Busnetzkonzept für den Teilraum ‚Rechtsrheinisch Nord‘ in Bearbeitung, das in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Köln (2008ff) eingehen wird.

Nach dem Nahverkehrsplan des VRS ist im Bereich Kalk-West zur besseren ÖPNV-Erschließung des in Umnutzung befindlichen CFK-Geländes ein neuer S-Bahn-Haltepunkt vorgesehen.

Trassensicherung für eine Stadtbahnlinie durch die Deutz-Mülheimer Straße

Nach den Ergebnissen des im Jahre 1992 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs ‚Euroforum (Süd)‘ sollten allein auf den Flächen nördlich der Kölnmesse bis Zoobrücke zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer Straße etwa 232.000 qm Bruttogeschossfläche für Büronutzung und zugeordnete Nutzungen (u. a. Musical-Theater und zwei Großkinos) entstehen. Da mit der damals beabsichtigten baulichen Verdichtung eine sehr hohe Arbeitsplatzkonzentration in diesem Bereich verbunden gewesen wäre, wurden Voruntersuchungen zur Einrichtung einer neuen Stadtbahnlinie durch die Deutz-Mülheimer Straße zur Anbindung dieses neuen, hochverdichtet geplanten Quartiers an das Stadtbahnnetz aufgenommen.

1996 führte das Planungsbüro Spiekermann im städtischen Auftrag eine gutachterliche Untersuchung zur Führung einer Stadtbahnlinie durch die Deutz-Mülheimer Straße durch. Die Führung einer Stadtbahnlinie sollte von der bestehenden Stadtbahnhaltestelle ‚Messe‘ über die Deutz-Mülheimer Straße nach Norden und dann entweder parallel zur geplanten Verlängerung des Auenweges oder alternativ durch die Danzierstraße verlaufen, um dann wieder in die vorhandene Stadtbahnlinie auf dem Bergischen Ring einzufädeln. Nach den Ergebnissen des Gutachtens konnte allerdings der Betrieb einer separaten Stadtbahnlinie über die Deutz-Mülheimer Straße, die zudem Fahrgastpotenzial von der bestehenden Linie 4 über Pfälzischer Ring / Bergischer Ring abgezogen hätte, nicht wirtschaftlich dargestellt werden. Nach umfangreichen Beratungen über die gutachterliche Untersuchung und die Planungen über diese zusätzliche Stadtbahnstrecke über die Deutz-Mülheimer Straße beschloss am 22.10.1998 der Stadtentwicklungsausschuss:

‚Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung zur Führung einer Stadtbahnlinie in der Deutz-Mülheimer Straße zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Trassenführung der Variante 2 (parallel zur Verlängerung Auenweg) und 3 (Führung durch die Danzierstraße) unter Berücksichtigung der Tatsache zu sichern, dass ein Ausschwenken der Stadtbahnlinie aus dem Pfälzischen Ring in Höhe der Anschlussstelle Köln-Messe detailliert untersucht wird.‘

Das vorliegende Verkehrskonzept des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes übernimmt entsprechend dem Ratsbeschluss zu diesem Planwerk vom 05.05.2009 die Trassensicherung für die Planung einer zusätzlichen Stadtbahnstrecke durch die Deutz-Mülheimer Straße für beide Varianten. Als Alternative bis zu einer langfristig möglichen Realisierung dieser separaten Stadtbahnlinie ist zudem die Möglichkeit zur Führung einer bzw. mehrerer Buslinien über die Deutz-Mülheimer Straße zu prüfen.

Mobilitätsmanagement

Insbesondere mit den Dienstleistungsunternehmen im Planungsgebiet muss in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen angestrebt werden, die Anzahl der ÖPNV-Nutzer durch verstärkte Einführung von günstigen Zeitfahrtausweisen (Jobtickets) bei gleichzeitiger kostenpflichtiger Bewirtschaftung firmeneigener Stellplätze zu erhöhen. Korrespondierend hierzu ist insbesondere im Nahbereich des Verkehrsknotens Köln Messe / Deutz eine Stellplatzbeschränkungszone festzusetzen.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Trassensicherung für eine neue Stadtbahnlinie in der Deutz-Mülheimer Straße und kurzfristige Prüfung der Einrichtung von vorab möglichen Buslinien;
- Kurzfristig Prüfung der Einführung einer Stellplatzbeschränkungszone im Nahbereich Bahnhof Köln-Messe / Deutz;
- Kurzfristig Ausbau eines kooperativen Mobilitätsmanagements mit den Dienstleistungsunternehmen (zur verstärkten Nutzung von Jobtickets etc.).

5.4 Innere Erschließung, Verkehrsberuhigung, Rad- und Fußwegeverbindungen

5.4.1 Straßennetz

Von besonderer Bedeutung für die innere Erschließung des Gebietes sind Hauptsammelstraßen, die auch Verkehre in die angrenzenden Stadtviertel aufnehmen und die einzelnen Stadtviertel an das übergeordnete Straßennetz anschließen. Als Nord-Süd-Verbindung und zur Erschließung des Stadtviertels Mülheim-Süd ist dieses die Deutz-Mülheimer Straße (Abschnitt Messekreisel – Danzierstraße als herab gestufte bisherige ‚örtliche Hauptstraße‘). Als Ost-West-Verbindung und zum Anschluss des Stadtteils Buchforst sind dieses die Karlsruher Straße / Heidelberger Straße.

Die Gestaltung und der Ausbau der weiteren inneren Erschließungsstraßen bestimmt sich sowohl nach der Art der anliegenden Nutzung wie dem hier maßgeblichen Ziel- und Quellverkehr.

Dem entsprechend erfolgt die Erschließung der gewerblichen Bereiche über Gewerbestraßen, die in der Vergangenheit aber bei den großflächigen Industriebetrieben i. d. R. Privatstraßen auf dem Betriebsgelände waren. Mit dem Strukturwandel und der Umnutzung dieser Flächen bei einer kleinteiligeren Aufteilung ist zumeist auch das Gewerbestraßennetz den geänderten Ansprüchen anzupassen. Als neue Gewerbestraße wurde in 2005 die neue ‚Messeallee Nord‘ am Nordrand des erweiterten Messe-Geländes unterhalb der Zoobrücke mit Erschließungsfunktionen für die Messe wie für den Entwicklungsbereich Euroforum-Nord gebaut.

Zur Erschließung der einzelnen Wohnquartiere dienen die Wohnbereichsstraßen und die Wohnstraßen. Konflikte von Durchgangsverkehr und angrenzender Wohnbebauung gibt es hauptsächlich im Verlauf der Deutz-Mülheimer Straße, diese wird aber im Abschnitt Messekreisel bis Danzierstraße von der örtlichen Hauptstraße zur Hauptsammelstraße zurückgestuft. Im Abschnitt nördlich Auenweg bzw. nördlich der Danzierstraße hat die Deutz-Mülheimer Straße (abhängig von der neu zuschaffenden Querverbindung zum Pfälzischen Ring) wie auch die Danzierstraße künftig die Funktion einer Wohnbereichsstraße. Generell sind Wohnstraßen mit Wohnumfeldmaßnahmen der Verkehrsberuhigung und Begrünung so zu gestalten, dass die anliegenden Wohnnutzungen verbessert und verstärkt werden.

Folgende im Verkehrskonzept (Karte 2a Straßennetz) dargestellten Wohnstraßen sind als Tempo-30-Zonen festgesetzt:

- Stegerwald-Siedlung: alle Wohnstraßen zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Pfälzischer Ring;
- Mülheim-Süd: alle Wohnstraßen zwischen Mülheimer Freiheit und Danzierstraße und zwischen Danzierstraße und Bergischer Ring;
- Mülheimer Stadtgartenviertel: zurzeit noch keine Tempo-30-Zone, aber für alle Wohnstraßen nördlich und südlich der Graf-Adolf-Straße geplant, Umsetzung kurzfristig vorgesehen;
- Buchforst: alle Wohnstraßen sind als Tempo-30-Zonen festgesetzt.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

Mit folgenden im Verkehrskonzept (vgl. Karte 2a) dargestellten Ergänzungen des inneren Straßennetzes ist die Erschließung der geplanten neuen Wohn- bzw. Arbeitsstättenbereiche (teilweise gemischt genutzte Quartiere) zu optimieren:

- Kurzfristig Neubau einer Ost-West Verbindungsstraße („Querspange“) im Bereich Euroforum / Nord von der Deutz-Mülheimer Straße (in Höhe der Einmündung Adam-Stegerwald-Straße) bis zum Auenweg mit Unterquerung der Diagonalbahn unter Nutzung der Bahnbögen, mit Erschließungsfunktion für die angrenzenden Bauflächen;
- Kurzfristig Neubau von Erschließungsstraßen (ggf. als Privatstraßen) für den Bereich des vormaligen KHD-Gießerei-Geländes zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg;
- Kurzfristig Neubau einer zweiten Zufahrt zum Werftgelände des Mülheimer Hafens über die Sachsenbergstraße in privater Trägerschaft zur Entlastung der heutigen direkten Zufahrt vom Auenweg unterhalb der Zoobrücke (Beseitigung der schwierigen und verkehrsunsicheren Situation);
- Kurzfristig Neubau einer ausreichend breiten und hochwasserfreien, nicht öffentlichen Zufahrt zu dem Gefahrgutliegeplatz im Mülheimer Hafen an der Westmole durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln für Einsatzfahrzeuge, mit öffentlicher Fuß- und Radwegenutzung;
- Mittelfristig Rückbau der Danzierstraße als Wohnbereichsstraße;
- Mittel- bis langfristig Feinerschließung frei gestellter Grundstücke der Deutz AG östlich der Deutz-Mülheimer Straße.

5.4.2 Rad- und Fußwegeverbindungen

Das Hauptradwegenetz besteht in Köln aus den sog. Velorouten, wobei einige zum landesweiten NRW-Veloroutennetz gehören. Velorouten sind durchgehende Hauptverbindungen des Radverkehrsnetzes, auf denen der zunehmende Radverkehr über mittlere und weite Distanzen attraktiv, wirkungsvoll und sicher abgewickelt werden soll. Auf der gesamten Strecke einer Veloroute werden die Kriterien Zügigkeit, Komfort, Leistungsfähigkeit und insbesondere Sicherheit in besonderem Maße berücksichtigt. Speziell bei Hauptverkehrsstraßen, auf denen wegen des starken KFZ-Verkehrs kein störungsfreies und zügiges Radfahren mehr möglich ist, soll der Radverkehr auf ampelärmeren und weniger KFZ-belasteten Nebenstraßen geführt werden, um ein attraktives und sicheres Radfahren zu ermöglichen. Dabei bieten Velorouten mit ihrem eigenen Wegweisungssystem einen Anreiz zur Nutzung des Rades für Streckenlängen über 5 km und können auch auf längeren Distanzen im Reisezeitvergleich durchaus gegenüber anderen Verkehrsmitteln bestehen. Durch die Einrichtung von Velorouten wird die Verkehrssicherheit der Radfahrer erhöht und die Radverkehrsinfrastruktur weiterentwickelt. Weiterhin dienen Velorouten dazu, die örtlichen Verkehrsprobleme zu entschärfen und den Radverkehrsanteil im Kölner Stadtgebiet kurzfristig wesentlich zu erhöhen.

Das Plangebiet wird dabei von folgenden Velorouten durchquert (vgl. Karte 2c):

- R 04-1 NRW-Landesroute: (Innenstadt –) Bf. Deutz – Deutz-Mülheimer Straße – Pfälzischer Ring – Karlsruher Straße / Heidelberger Straße (> Thielenbruch / Bergisch Gladbach);
- R 01 Städtische Route: Bf. Deutz – Auenweg – Deutz-Mülheimer Straße – Mülheimer Freiheit (> Dünnwald / Leverkusen);
- R 01 NRW-Landesroute: (Riehl -) Mülheimer Brücke – Wiener Platz – Lasallestraße – Sonderburger Straße (> Merheimer Heide – Gremberg - Poll);
- sowie einzelne Anbindungsrouten an die S-Bahn-Stationen Köln-Messe / Deutz, Köln-Mülheim, Köln-Buchforst sowie vom Wiener Platz zur Mülheimer Freiheit mit Anschluss an die städtische Route R 01 (Erlebnisweg Rheinschiene).

Zur Feinerschließung ist darüber hinaus ein umfangreiches Radwegenetz entlang der einzelnen Straßenzüge zur Erschließung des Gesamtgebietes vorhanden.



Waldecker Straße in Buchforst

Fußwegeverbindungen sind im Gebiet hauptsächlich von den Wohnbereichen zu den Geschäftszentren, zu den öffentlichen Einrichtungen und zu den ÖPNV-Haltestellen von Bedeutung. Darüber hinaus sind für den Freizeit- und Erholungszweck nachfolgende begrünte Fuß- und Radwegeverbindungen im Plangebiet von besonderer Bedeutung, die mit dem Ausbau des Grün- und Freiraums korrespondieren.

Planungs- und Handlungsempfehlungen:

- Ausbau einer den Rhein begleitenden Fuß- und Radwegeverbindung von der Hohenzollern-Brücke – Rheinpark – Mülheimer Brücke, im Bereich des Mülheimer Hafens landseitige Verbindung auf der Westseite des Auenweges auf stillgelegter HGK-Hafenbahntrasse und fortgesetzt im Zuge der Hafenstraße;
- Ausbau einer Fuß- und Radwegeverbindung vom Mülheimer Stadtgarten über den neu anzulegenden Grünzug Mülheim-Süd bis zum Rheinufer;
- Ausbau einer Fuß- und Radwegeverbindung von der Stegerwald-Siedlung über den neu anzulegenden Grünzug Charlier zum Rheinufer;
- Querung Auenweg (Fuß- und Radwegeverbindung, Regionale 2010 Projekt) zur verbesserten Anbindung der MesseCity an den Rhein.

6. Planungsvorschläge zur Inwertsetzung und Wiedernutzung industrieller Brachflächen in Mülheim-Süd

6.1 Gebietsentwicklung

Dem historisch gewachsenen Industrieareal im Mülheimer Süden und seinem gründerzeitlichen Baubestand ist eine große industriehistorische Bedeutung beizumessen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war dieser Standort die ‚Wiege der Weltmotorisierung‘. Namhafte Ingenieure und Industrielle wie Nikolaus August Otto, Eugen Langen, Gottlieb Daimler, Wilhelm Maybach und andere waren hier bei der Gasmotorenfabrik Deutz tätig. Neben dem Motorenbau wurde im Mülheimer Süden beispielsweise auch der Prototyp der Wuppertaler Schwebebahn, deren Entwicklungs- und Montagehalle im Bereich Euroforum-Nord erhalten blieb, entwickelt und in den 1890er Jahren hier mit einer Teststrecke erprobt.

Die Industrialisierung wie der wirtschaftliche Strukturwandel im rechtsrheinischen Köln sind untrennbar mit dem Namen der Klöckner Humboldt Deutz AG (KHD) verbunden. Das ehemalige Kalker Werk (Gesamtfläche beiderseits der Dillenburger Straße früher rd. 52 ha) wurde nach Aufgabe bzw. Verlagerung der überwiegenden industriellen Nutzungen seit Anfang der 1990er Jahre neu erschlossen und in Verbindung mit den Leitprojekten der Stadtentwicklung ‚Rechtsrheinisches Technologie- und Gründerzentrum‘ (RTZ) und ‚Technikhof Kalk‘ als Industrie- und Technologiepark Kalk-Süd neu ausgerichtet (zuzüglich einer Arrondierung des Wohnbereichs Kalk).

Das KHD-Stammwerk mit Sitz der Hauptverwaltung (ursprünglich rd. 60 ha Gesamtfläche) beschäftigte bis Anfang der 1990er Jahre beiderseits der Deutz-Mülheimer Straße noch über 4.100 Industriearbeiter und Angestellte, von denen Anfang 2008 rund 600 Beschäftigte im Bereich der Teilefertigungen übrig geblieben sind.

Noch vor der Aufgabe des Kalker Werks begann Ende der 1980er Jahre der Rückzug an der Deutz-Mülheimer Straße mit der Aufgabe des repräsentativen Hauptverwaltungsgebäudes aus der Blütezeit des Unternehmens Mitte der 1960er Jahre (seinerzeit über 22.000 Konzernbeschäftigte). Für das 12 ha große Areal südlich der Zoobrücke gewann der Kölner Architekt O. M. Ungers in 1992 den städtebaulichen Wettbewerb ‚Euroforum (Süd)‘, der rd. 232.000 qm BGF überwiegend für Dienstleistungsnutzungen um das von ihm entworfene Torhaus über der Stadtautobahn vorsah und damit zum ersten Mal den Aufbruch im Rechtsrheinischen veranschaulichte. Die Realisierung des

zwischenzeitlich durch einen Bebauungsplan gesicherten Bürostandortes beschränkte sich jedoch aus verschiedenen Gründen auf die Sanierung des denkmalgeschützten ehem. KHD-Hochhauses und einen vorgelagerten Büroneubau. In 2002 übernahm die Kölnmesse, die 1992 schon ihre Nordgrenze auf ehemalige Industriefläche verschoben hatte, das gesamte Areal bis zur Zoobrücke (einschließlich des denkmalgeschützten ehem. KHD-Hochhauses), um sich nunmehr zwischen dem ICE-Bahnhof Köln Messe / Deutz und der Zoobrücke entlang des neuen Messeboulevards gänzlich neu aufzustellen. Durch den hiermit im Zusammenhang realisierten neuen Messezugang Nord erfolgt eine intensivere Verknüpfung der Messeaktivitäten mit dem Mülheimer Süden. Daraus ergeben sich Synergieeffekte für die dortige Umstrukturierung.

Als Ergebnis der Unternehmenskrise in 1995, zu deren Bewältigung u. a. der Grundstücksfonds NRW das Areal der KHD-Gießerei übernahm, beschränkte sich die umfirmierte Deutz AG auf das Kerngeschäft eines unabhängigen Motorenherstellers und kehrte damit zu ihren Ursprüngen zurück – verbunden mit einer räumlichen Konzentration der Kölner Unternehmensaktivitäten auf das neue Motorenwerk in Porz. Dementsprechend hat die Deutz AG bis Anfang 2007 auch ihre Hauptverwaltung von der Deutz-Mülheimer Straße in einen Büroneubau am Motorenwerk Porz (Ottostraße 1) verlegt. Der gesamte Bereich westlich der Deutz-Mülheimer Straße bis zum Auenweg wird somit seit Anfang 2007 durch die Deutz AG nicht mehr genutzt.

Auf der Ostseite der Straße ist allein der rd. 11,5 ha große nordöstliche Teilbereich voraussichtlich noch mittelfristig durch gewerbliche und industrielle Nutzungen belegt. Hieraus ergibt sich nördlich der Zoobrücke / Stadtautobahn ein ca. 41,5 ha großer zusammenhängender langfristiger Neuordnungsbereich, im Norden begrenzt durch den Wohnbereich Mülheim-Süd, im Osten durch die Stegerwald-Siedlung und im Westen durch den Auenweg und Mülheimer Hafen.

Wegen der früh absehbaren Flächenverfügbarkeit wurden bereits ab Mitte der 1990er Jahre mit den ersten Zielvorstellungen der Stadtentwicklungsplanung (damals ‚Entwicklungskonzept Erweiterter Rechtsrheinischer Innenstadtbereich - EERI‘) die Grundzüge für eine Neuordnung des Mülheimer Südens aufgezeigt. Gingen diese jedoch noch von einer überwiegenden verdichteten Nachnutzung der altindustriellen Flächen durch Büronutzungen aus, so wird

aktuell unter Berücksichtigung gesamtstädtischer Entwicklungen mit dieser Fortschreibung im Teilraumkonzept Nord des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes eine stärker gemischte und weniger verdichtete Wiedernutzung mit Dienstleistungs- wie auch Wohnnutzungen vorgeschlagen.

6.2 Neue Viertelsstrukturen für den Mülheimer Süden

Die Voraussetzungen für ein Flächenrecycling im aus gesamtstädtischer Sicht zentral gelegenen Mülheimer Süden sind grundsätzlich gut. Motor und Kristallisationspunkt für die Neuausrichtung des rechtsrheinischen Innenstadtrandbereiches ist der seit Dezember 2002 zum ICE-Terminal aufgewertete Bahnhof Köln-Messe / Deutz. Die herausragenden Anschlüsse an das europäische Schnellbahnnetz wie auch an das Fernstraßennetz tragen nachhaltig zur Lagegunst der Neuordnungsbereiche bei.

Die disponiblen Flächen beiderseits der Entwicklungsachse Deutz-Mülheimer Straße sind leicht zu erschließen und mit dem Auenweg ist eine Entlastungsstrecke vorhanden, die allein noch mit dem Hauptverkehrszug Bergischer Ring verknüpft werden muss.

Durch neue Grünverbindungen erschlossen und gegliedert (vgl. Kap. II-4) unterstützt die Nähe zum Rhein trotz fortbestehender Hafennutzungen die Flächenentwicklung. Mit der Neuaufstellung der Kölnmesse und dem neuen nördlichen Messezugang, der internationales Publikum bis an den Mülheimer Süden heran führt, hat sich Anfang 2006 eine weitere Lageaufwertung ergeben. Besondere Attraktivität im Sinne eines Alleinstellungsmerkmals weist der Standort mit seinem hohen Anteil erhaltenswerter und denkmalgeschützter gründerzeitlicher Industriebauten auf, die dem Mülheimer Süden eine eigene Standortidentität verleihen. Diese teilweise noch erhaltenen Originalarbeitsplätze bedeutender Ingenieure und technischer Innovationen des ausgehenden 19. Jahrhunderts können durch qualitätvolle Umbauten (vgl. Hallenumnutzung durch Fa. ‚bee-line‘, Grünstraße 1) eine anregende Atmosphäre für die gegenwärtigen kreativen Köpfe der Wirtschaft schaffen.

Die Flexibilität dieses baulichen Erbes lässt mit den heute vorhandenen Umbauerfahrungen vielfältige gemischte neue Nutzungen zu (vgl. Planungskonzept). Gute Voraussetzungen werden für Mülheim-Süd zwischen den Medien(produktions-)standorten Deutz / Rheinhallen und Mülheim / Schanzenstraße für die Ansiedlung kreativer Dienstleister im weitesten Sinne gesehen. ‚Pioniere‘ dieser Art sind vor allem die Nutzer des größten Kölner Atelier-

standortes in der ehemaligen Gummifädenfabrik an der Deutz-Mülheimer Straße 143 (Kunst- und Gewerbehof / Ateliergemeinschaften Kunstwerk e. V. und Kunstetage, Musikclub Gebäude 9 u. a.). Daneben bieten sich in Nachbarschaft zur noch verbliebenen Teilefertigung der Deutz AG jedoch auch Ansiedlungsflächen für wohnortnahes produzierendes Gewerbe und Handwerk an.

Die Gliederung der gesamten neuen Quartiersentwicklung wird wesentlich bestimmt durch die Haupteerschließungsstraßen und die diagonal querende ICE-Bahntrasse sowie neu geplante Grünzüge. Folgende Neuordnungsbereiche sind dabei im Einzelnen zu unterscheiden:

6.2.1 Neuordnungsbereich Euroforum-Nord

Das ca. 6,6 ha große ehemalige KHD-Areal erstreckt sich nördlich der Zoobrücke zwischen Deutz-Mülheimer Straße und der in 2007 ausgebauten ICE-Trasse (Diagonalbahn auf massiven Bahnbogenkonstruktionen) bis zum geplanten Grünzug ‚Charlier‘. Dieser stellt in Höhe der Eisenbahnunterführung Deutz-Mülheimer Straße die geplante neue Grünverbindung zwischen der Stegerwald-Siedlung und dem Rhein her, gliedert den Altindustriestandort und wertet diesen auf. Für die Realisierung des Grünzugs ‚Charlier‘ stehen bewilligte NRW-Städtebauförderungsmittel auf der Grundlage einer vorhandenen Gestaltungsplanung im Rahmen des Programms ‚Mülheim 2020‘ zur Verfügung.

Nach einem Großfeuer Ende 1995 ist ein Teil der Fläche an der Deutz-Mülheimer Straße abgeräumt. Einzige genutzte Fläche ist der Kunst- und Gewerbehof Deutz-Mülheimer Straße 127 – 129 (ehem. Gummifädenfabrik). Erhaltenswerte und denkmalgeschützte Gebäude aus der frühen Phase der Industrialisierung befinden sich auf der Südseite der Bahntrasse (sog. eckiger Rundbau, Schwebbahn-Halle) und unmittelbar nördlich der Zoobrücke mit dem Atelierhaus ‚Kunstwerk‘ an der Deutz-Mülheimer Straße 127. Die ansässigen kreativwirtschaftlichen Nutzungen wie auch die industriehistorisch wertvollen Denkmalbauten stellen eine gute Grundlage für die weitere Standortentwicklung in unmittelbarer Nachbarschaft zur Kölnmesse dar.

Ende 1996 wurde eine private Projektentwicklung ‚Euroforum-Nord‘ für die Flächen östlich der Bahntrasse vorgestellt, die neue Wohnnutzungen und neue Dienstleistungsnutzungen umfasste und als Weiterentwicklung des Projektes ‚Euroforum-Süd‘ angelegt war. Entlang der Deutz-Mülheimer Straße gegenüber der Stegerwald-Siedlung waren im Erdgeschoss auch Einzelhandelsflächen zum Ausbau des



Euroforum-Nord: Schwebebahnhalle (Ausschnitt)



Euroforum-Nord: ‚Eckiger Rundbau‘

dort bisher nur schwach ausgebildeten Nahbereichszentrums vorgesehen. Für diese Planung wurde vom Stadtentwicklungsausschuss am 17.12.1996 ein Einleitungsbeschluss für einen Vorhaben- und Erschließungsplan gefasst.

Das vorliegende Nutzungskonzept (vgl. Karte 1) sieht für diesen Bereich weiterhin eine gemischte Nutzungsstruktur vor. Aufgrund der vorhandenen Lärmimmissionen (Zoo-brücke, Bahntrasse, Heizwerk) muss die Wohnbebauung auf die zur Deutz-Mülheimer Straße ausgerichtete und zum Großteil bereits abgeräumte Fläche reduziert werden. Dabei können auf dieser Wohnbaufläche von ca. 22.000 qm rund

25.000 qm BGF für etwa 250 Wohneinheiten durchschnittlicher Größenordnung gewonnen werden. Unverändert wünschenswert ist auf der Westseite der Deutz-Mülheimer Straße zusätzliche Einzelhandelsnutzung (bis ca. 2.000 qm Verkaufsfläche) zur Stärkung des Nahbereichszentrums Stegerwald-Siedlung. Wesentliches Planungsziel ist weiterhin die Integration kreativwirtschaftlicher und Medien-nutzungen aus dem Bestand (Atelierhaus ‚Kunstwerk‘) und zusätzlich durch Umnutzung der gründerzeitlichen Industriebebauung entlang der ICE-Bahntrasse, die damit auch den Bereich mit abschirmender Nutzung für die Wohnbebauung übernehmen kann. Zur inneren Erschließung wie

auch zur Sicherung der Erschließung im Mülheimer Süden insgesamt ist eine Querspange von der Deutz-Mülheimer Straße (in Höhe der Einmündung der Adam-Stegerwald-Straße) zum Auenweg geplant. Näheres ist mit einer städtebaulichen Planung in Zusammenarbeit mit dem alleinigen Grundstückseigentümer in der Unternehmensgruppe der Sparkasse KölnBonn zu klären. Ergebnisse einer neuen aktuellen städtebaulichen Bearbeitung für die Bereiche Euroforum-Nord und -West wurden Ende 2007 vom Eigentümer als Grundlage für das erforderliche Bebauungsplanverfahren vorgestellt. Mit Einschränkungen bezüglich Nutzungsüberlegungen für Flächen gegenüber dem Mülheimer Hafen (Euroforum-West) fügen sich diese in das Nutzungskonzept des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes grundsätzlich ein.

6.2.2 Neuordnungsbereich Euroforum-West

Die fast 5 ha große Entwicklungsfläche nordwestlich der Bahntrasse (Diagonalbahn) bis zum Auenweg mit dem Arbeitstitel ‚Euroforum-West‘ unterliegt auf Grund der von allen Seiten teilweise ganz erheblich emittierenden Nachbarschaft starken Nutzungseinschränkungen. Unmittelbar südlich verläuft die Stadtautobahn / Zoobrücke in rd. 20 m Hochlage, im Westen befindet sich der Mülheimer Hafen mit seinen Werftbetrieben, im Norden das Fernwärmeheizwerk der RheinEnergie AG und im Osten die ICE-Trasse (Diagonalbahn), ebenfalls in Hochlage. Hinzu kommt, dass der Randbereich östlich des Auenweges im gesetzlich definierten Überschwemmungsgebiet des Rheins liegt (vgl. Kap. 4.7).

Das unmittelbar an der Bahntrasse gelegene ehemalige KHD-Heizwerk wurde 1995 von der RheinEnergie AG zur Fernwärmeerzeugung übernommen und anschließend in das innerstädtische Fernwärmenetz integriert. Der Betreiber prüft z. Z. den Umbau zu einem Heizkraftwerk mit Kraft-Wärme-Koppelung. Die Anlage ist bei der Quartiersneuordnung wegen des Abstandserfordernisses zu berücksichtigen.

Zusätzlich erschwert der eingeschlossene dreieckige Flächenzuschnitt die Neunutzung des Areals, das allein im Norden durch den geplanten Grünzug ‚Charlier‘ eine Aufwertung erfährt. Da eine Wohnnutzung, auch untergeordnet in einem Mischgebiet, hier grundsätzlich ausscheidet, kann allein eine gewerbliche, ggf. büroähnliche Nutzung realisiert werden, die mit den Erfordernissen des Hochwasserschutzes abzustimmen ist, solange die Hochwasserschutzlinie unverändert ist. Aufgrund der Nutzungseinschränkungen sollten Teile der leerstehenden

früheren KHD-Gewerbebauten, insbesondere großvolumige freigespannte stützenfreie Hallenbauten (des früheren KHD-Schiffsmotorenbaus), auf eine rentierliche Verwertung hin untersucht werden. Die Erschließung erfolgt auch hier durch die geplante Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg.

6.2.3 Neuordnungsbereich vormalige KHD-Hauptverwaltung und Gießerei

Nördlich des geplanten Grünzugs ‚Charlier‘ erstreckt sich zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Rhein / Mülheimer Hafen zunächst bis zum Auenweg über rd. 6,8 ha das noch weitgehend bebaute und inzwischen vollständig geräumte KHD-Werksgelände. Dessen nördliche Spitze mit der ehemaligen KHD-Gießerei (rd. 5,2 ha) wurde 1995 vom Grundstücksfonds NRW zum Zwecke der Neuordnung angekauft und 2002 durch die Deutz AG stillgelegt. In der angrenzenden, teilweise denkmalgeschützten Bürobebauung Deutz-Mülheimer Straße 147 – 149 war bis zu dem Umzug nach Porz die Hauptverwaltung der heutigen Deutz AG untergebracht. Diese rd. 1,6 ha großen Flächen stehen im Eigentum der Deutz AG (südliche Grenze verläuft durch den geplanten Grünzug).

Bei der Neustrukturierung dieses Blocks sind vor allem die denkmalgeschützte westliche Randbebauung an der Deutz-Mülheimer Straße, die wiederentdeckte inzwischen denkmalgeschützte sog. ‚Möhring-Halle‘ (transloziert aus der Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung in Düsseldorf 1902) und weitere erhaltenswerte gründerzeitliche Bebauung zu berücksichtigen.

Anfang 2005 wurde zur Klärung der zukünftigen Nutzung des Geländes gemeinsam von der Stadt Köln, der Landesentwicklungsgesellschaft NRW (LEG) als Treuhänderin des NRW-Grundstücksfonds und der Deutz AG ein interner Workshop zu Fragen der Nutzung, städtebaulichen Struktur und der Verkehrsanbindung durchgeführt. Das Ergebnis dieses Workshops in Form eines Nutzungskonzeptes wurde als Handlungsrahmen der weiteren Flächenentwicklung verabschiedet und dem Stadtentwicklungsausschuss, dem Wirtschaftsausschuss und der Bezirksvertretung 9 / Mülheim im Mai bzw. im Juni 2005 in einer Mitteilung vorgestellt und zur Kenntnis genommen. Diese Planungsziele wurden 2007 durch teilweise veränderte Rahmenbedingungen (Inkrafttreten der neuen Gesetzgebung zum Hochwasserschutz, östlich der Deutz-Mülheimer Straße industriellgewerbliche Umnutzung durch die Deutz AG) durch die Verwaltung überprüft. Im Ergebnis wird



Denkmalgeschützte ehem. KHD-Hauptverwaltung an der Deutz-Mülheimer Straße

vorgeschlagen, die ursprünglich angestrebte Mischnutzung im nördlichen und mittleren Teil des Gießerei-Geländes zugunsten einer ausschließlich gewerblichen Nachnutzung (nicht- oder gering störendes Gewerbe, Dienstleistungen, kein Einzelhandel) zurückzunehmen.

Der Neubau von Wohnungen ist nunmehr ausschließlich im Südteil, nördlich angrenzend an den neu zu schaffenden Grünzug ‚Charlier‘ vorgesehen. Ein entsprechendes städtebauliches Planungskonzept wurde durch die Verwaltung in einer gesonderten Beschlussvorlage dem Stadtentwicklungsausschuss und der Bezirksvertretung 9 / Mülheim vorgelegt¹. Bei der Veräußerung der landeseigenen Grundstücksfondsflächen mit Vereinbarungen zur Neunutzung (entsprechend den Vorgaben der Stadt Köln, abgeleitet aus diesem Planwerk) ist das EU-Recht mit der Pflicht zur Ausschreibung zu beachten.

Folgende Zielvorgaben sind für die zukünftige Flächenneueordnung und die Erstellung eines Nutzungskonzeptes maßgeblich:

- Entwurf eines kleinteiligen, am Baubestand orientierten Blockkonzeptes mit Büro- und Gewerbenutzung sowie im südlichen Bereich, zum Grünzug ‚Charlier‘ orientierter Wohnnutzung mit 100 Wohnungen, grundsätzlich Ausschluss von Einzelhandelsnutzung (keine integrierte Lage);
- Berücksichtigung der Hafenemissionen durch abschirmende geschlossene Randbebauung entlang des Auenweges ohne Wohnnutzung;
- Integration vorhandener denkmalgeschützter und erhaltenswerter Baustrukturen zur Entwicklung einer unverwechselbaren Standortidentität aus Alt- und Neubauten;
- Schaffung eines neuen Quartiers mit durchgängig hoher Aufenthaltsqualität (u. a. zentraler Platzbereich als Quartiersmittelpunkt an der freigestellten Möhring-Halle;
- Öffnung der Planfläche nach Süden zum Grünzug ‚Charlier‘ mit zusätzlichen Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten zwischen Mülheimer Hafen und Stegerwald-Siedlung;
- Gestalterische Aufwertung der Deutz-Mülheimer Straße als signifikante Entwicklungsachse und attraktive Adresse für neue Anlieger.

¹ Die Beschlussvorlage ‚Entwicklung des früheren Gießerei-Geländes der Deutz AG in Köln-Mülheim zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg‘ wurde vom Stadtentwicklungsausschuss am 24.06.2008 beschlossen. Weiterhin hat der Stadtentwicklungsausschuss für diesen Bereich am 05.03.2009 einen Bebauungsplan-Aufstellungsbeschluss gefasst.



Keimzelle der Weltmotorisierung: Gasmotoren-Fabrik Deutz

Die Neuordnungsvorstellungen für diesen Block führen damit die gemischt genutzten Neuordnungsvorstellungen des Bereichs Euroforum-Nord fort und tragen insgesamt wesentlich dazu bei, das bis zum Strukturwandel durch Industrienutzung abgeschlossene Gebiet zu öffnen und zu

einem lebendigen Quartier zu entwickeln. Die historisch gewachsene Zäsur zwischen den vorhandenen (Alt-)Mülheimer Wohnbereichen und der Stegerwald-Siedlung kann damit überwunden werden.

6.2.4 Mülheimer Hafen

In Kapitel II-2.4 wurden die Situation und die zukünftigen Anforderungen an den Mülheimer Hafen umfassend dargestellt, weil diese auf die Neustrukturierung der angrenzenden Areale teilweise erhebliche Auswirkungen haben. Eine Nutzungsintensivierung ist im Hafen-Gelände möglich, soweit diese mit der bestehenden Funktion ‚Schutzhafen‘ sowie den Anforderungen des Hochwasserschutzes (nur Einrichtungen / Betriebe mit Hafen- bzw. Werftbezug zulässig) vereinbar ist.

Am Südkopf des Mülheimer Hafens ist aufgrund der städtebaulichen und Lärmeinwirkung der Zoobrücke eine Verdichtung der heutigen Mindernutzung mit Gewerbe und Dienstleistungsnutzung durch hafenbezogene Betriebe möglich. Als Voraussetzung hierfür und zur Entlastung des Auenweges wurde eine neue Zufahrt zum Werftgelände über die Sachsenbergstraße mit dem Eigentümer der Gewerbeflächen südlich des Hafenbeckens abgestimmt. Zur Umsetzung dieser neuen Erschließung über die Sachsenbergstraße erfolgt eine separate Vorlage der Liegenschaftsverwaltung.

Das vorliegende Nutzungskonzept sieht in Übereinstimmung mit der früheren Sanierungsplanung Mülheim-Süd insbesondere eine Zugänglichkeit des Rheinuferes wie auch landseitig entlang des Hafens als Fortführung des Themas ‚Rheinboulevard‘ vor. Westlich des Auenweges soll hierfür möglichst kurz- bis mittelfristig die stillgelegte Hafentrasse der HGK in Anspruch genommen werden. Nördlich des Auenweges ist die Wegeverbindung westlich der Hafenstraße mit Umgehung des neuen Gewerbebetriebes fortzusetzen. Anzubinden sind die Ost-West-Grünachsen mit dem Grünzug Mülheim-Süd (über die heute von der Deutz AG genutzten Parkplätze bis zum Mülheimer Stadtgarten) und Grünzug Charlier bis zur Stegerwald-Siedlung.

6.2.5 Neuordnungsbereich westlich Deutz-Mülheimer Straße / Hafenstraße

Der nördlich des Auenweges anschließende rd. 5,4 ha große Bereich beiderseits der Hafenstraße zwischen Rheinufer und Deutz-Mülheimer Straße ist derzeit durch gewerblich-industrielle Nutzung bzw. gewerbliche Leerstände (ehemalige Lindgens-Grundstücke westlich der Hafenstraße und Deutz-Mülheimer Straße 173) geprägt. Das verbliebene Chemieunternehmen zwischen Deutz-Mülheimer Straße 183 und Hafenstraße genießt Bestandsschutz und stellt weiterhin eine erhebliche Anzahl von Industriearbeitsplät-

zen bereit. Im Nutzungskonzept ist daher dieser Unternehmensstandort mittelfristig bis zum querenden Grünzug Mülheim-Süd (vgl. hierzu Ausführungen unter Kap. 4.3) als Gewerbe- / Industriefläche dargestellt. Sollte das Unternehmen den Standort aufgeben, so ist eine nachfolgende Umnutzung des Standorts für eine überwiegende Wohnnutzung zu prüfen. Da die Grundstücke in großen Teilen den Altstandort früherer Bleifarbenproduktion darstellen, ist von einem Bodensanierungsbedarf vor einer Umnutzung auszugehen. Gleiches gilt für die seit Jahren leerstehenden Fabrikbauten westlich der Hafenstraße im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet (die Hochwasserschutzlinie verläuft östlich der Hafenstraße). Möglichkeiten für eine Umnutzung der aufstehenden Industrie- und Gewerbebauten werden hier kaum gesehen. Aus diesem Grunde stellt das Nutzungskonzept als westliche Randbebauung der Hafenstraße Büronutzung dar. Da mit dieser Wiedernutzung der Brachflächen (noch auf der Höhe der gegenüberliegenden Gefahrgutanlegestelle im Hafen) die Altlastensanierung an dieser Stelle unterstützt werden kann, wird dafür plädiert, für diese Nutzung hier einen Ausnahmetatbestand von den Hochwasserschutzbestimmungen zu erwirken bzw. die Verlegung der Hochwasserschutzlinie zu verfolgen.

6.2.6 Wohnbaufläche zwischen Bergischer Ring und Danzierstraße

Die abschließende Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd war bereits Zielsetzung der früheren, 2003 ausgelaufenen Sanierungsplanung für die extensiv ausgelegten Stellplatzflächen der Deutz AG zwischen Bergischer Ring und Danzierstraße, südlich der Baublöcke Horststraße. Zwischen den Baublöcken an der Horststraße und dem weiter südlich konzipierten Grünzug Mülheim-Süd ist im vorliegenden Nutzungskonzept eine rd. 12.000 qm bis 15.000 qm große neue Wohnbaufläche dargestellt. Der ganz überwiegend vorgesehene Geschosswohnungsbau mit überschlüssig rund 200 bis 250 Wohneinheiten erhält eine besondere Lagequalität durch seine Ausrichtung auf das südlich geplante öffentliche Grün, welches gleichzeitig Abstandsfläche darstellt zum im Süden weiter angrenzenden Gewerbegebiet (vgl. Kapitel 6.2.7).

Die Deutz AG stellt die Bereitstellung der Parkplatzflächen sowie der angrenzenden Gewerbehalle für eine Flächenneueinrichtung kurzfristig in Aussicht. Erste städtebaulich-architektonische Vorentwürfe zum Wohnungsneubau liegen vor. Klärungsbedürftig für eine Realisierung des Wohnungsneubaus ist insbesondere die Abschirmung heutiger Industrie- und Gewerbeemissionen aus dem westlichen und südlichen

Umfeld, z. B. durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen. Dem Planungserfordernis ist durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes zu entsprechen.

6.2.7 Gewerbegebiet östlich Deutz-Mülheimer Straße

Das bisherige Industriegebiet östlich der Deutz-Mülheimer Straße, nördlich der DB-Diagonalbahn / Stegerwald-Siedlung bis Danzierstraße bzw. Bergischen Ring umfasst mit ca. 18,7 ha Fläche den Bereich mit teilweise noch verbliebener Produktion der Deutz AG (auf ca. 11,5 ha). Die Fertigung luftgekühlter Dieselmotoren wurde Anfang 2007 mit der Verlagerung nach Ulm hier eingestellt (es verblieb eine begrenzte Fertigung von Kleinmotoren). Am Standort westlich der Grünstraße wurde ersatzweise eine neue mechanische Teilefertigung eingerichtet. Eine weitere Teilefertigung besteht weiterhin angrenzend (östlich Deutz-Mülheimer Straße / südlich der Einmündung Auenweg). Die von der Teilefertigung betroffenen Flächen der Deutz AG sind im Nutzungskonzept als Industrieflächen dargestellt. Nach Aussagen der Deutz AG von Ende 2007 sind diese Produktionsbereiche zunächst bis ca. 2015 in der Unternehmensplanung berücksichtigt. Darüber hinausgehende Festlegungen sind nicht gegeben.

Die Nutzungsvorstellungen des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes sehen östlich der Deutz-Mülheimer Straße bis zur nördlichen Grenzziehung mit dem Grünzug Mülheim-Süd langfristig nach einem ggf. weiteren Rückzug der Deutz AG aus der Fläche den Erhalt und die Weiterentwicklung eines Gewerbegebietes vor. Aufgrund der lokalen Mülheimer Wirtschafts- und Arbeitsmarktstruktur ist vor allem die Neuansiedlung von ortsnahen Gewerbe- und Handwerksunternehmen (kein Einzelhandel) zu unterstützen. Damit soll zum einen dem Flächenbedarf für diese Unternehmen in der Nähe zu den Mülheimer Wohnbereichen („Stadt der kurzen Wege“) entsprochen werden und zum anderen ein Arbeitsplatzangebot unterstützt werden, das in besonderer Weise den Anforderungen aus der Qualifikationsstruktur der Bevölkerung des Einzugsbereichs entspricht. Die Verfügbarkeit von Flächen richtet sich dabei nach der Werksplanung der Deutz AG, die hier Eigentümerin der von ihr bisher genutzten Grundstücke ist.

Der kleinteilig strukturierte Baublock zwischen Deutz-Mülheimer Straße, Auenweg und früherer Windmühlenstraße wurde nach Veräußerung von Teilflächen durch die Deutz AG bereits im Bestand mit gemischten Nutzungen erneuert (Wohnen, Hotel, Kleingewerbe). Mindergenutzt, teilweise freigezogen sind denkmalgeschützte gründerzeitliche Hal-

len unmittelbar östlich der Deutz-Mülheimer Straße gegenüber der ehemaligen KHD-Hauptverwaltung. Sollte keine Wiedernutzung dieser Flächen durch die Deutz AG erfolgen, sind diese denkmalgeschützten Hallenbauten nach dem hier vorliegenden Nutzungskonzept einer nichtstörenden Gewerbe- bzw. Dienstleistungsnutzung (kein Einzelhandel) zuzuführen. Vergleichbar mit den Bereichen ‚Euroforum-Nord‘ und ehemaliges Gießerei-Gelände sind diese Objekte entsprechend den baulichen Gegebenheiten und der Lage für eine Um- und Nachnutzung durch Unternehmen der Medien- und Kreativwirtschaft gut geeignet. Unmittelbar nördlich der Bahntrasse haben sich bereits seit Ende der 1990er Jahre einige Unternehmen, wie eine Metallbaufirma und der Modeschmuckvertrieb ‚bee-line‘ in ehemaligen KHD-Gewerbebauten neu eingerichtet. Dabei zeigt die durch ‚bee-line‘ vorgenommene Umnutzung ehemaliger KHD-Industriehallen beispielhaft die qualitätsvollen Neunutzungsmöglichkeiten im Bestand auf. Da durch die Unternehmensexpansion der Firma ‚bee-line‘ hier Erweiterungsmöglichkeiten innerhalb zeitlicher Notwendigkeiten fehlten, verlagert das Unternehmen aktuell in den Bereich des ‚Foreal-Businesspark‘ (vgl. Kap. II-2.3.4).

Sowohl zur Gesamterschließung des Mülheimer Südens als auch zur Feinerschließung dieses langfristig zu erhaltenden Arbeitsstättenbereichs soll der Auenweg als örtliche Hauptstraße über die Deutz-Mülheimer Straße hinweg nach Osten mit dem Bergischen Ring verknüpft werden (vgl. Kapitel II-5 Verkehr). Für die Trassenführung ist eine kurz- bis mittelfristig realisierbare Hauptvariante unter weitestgehender Umgehung der von der Deutz AG genutzten Flächen (zwischen nördlichen Werkshallen und geplantem Grünzug Mülheim-Süd) im Verkehrskonzept dargestellt wie auch eine verkehrstechnisch günstigere Variante als lineare Verlängerung des Auenwegs bis zum Bergischen Ring, die jedoch nur langfristig umsetzbar ist, wenn die oben erläuterte Teilefertigung der Deutz AG dies zulässt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass das ehemalige KHD-Werksareal zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg / Rhein / Mülheimer Hafen unmittelbar für eine Neuordnung zur Verfügung steht und abschnittsweise entwickelt werden kann. Durch in jüngster Zeit (2007) intensivierte industrielle Nutzungen der Deutz AG auf der Ostseite der Deutz-Mülheimer Straße sind hier allein der nördliche Randbereich (mit Wohnen und Grünzug, ggf. Straßenverknüpfung) kurz- bis mittelfristig neu gestaltbar wie auch der südliche Rand mit neuen gewerblichen Nutzungen neu zu belegen.



Umnutzung ‚bee-line‘ Grünstraße



Umnutzung Hotel ‚The New Yorker‘

III. Zusammengefasste Planungs- und Handlungsempfehlungen aus dem Planungskonzept

1. Bevölkerung und Wohnen, Nahversorgung	
1.1	Kurzfristig Baulückenschließung und Hinterlandbebauung Deutz-Mülheimer Straße 140 – 146 / Legienstraße (ca. 50 WE).
1.2	Kurzfristig Einrichtung einer Senioren-Wohn- und Pflegeeinrichtung im Bereich des bisherigen evangelischen Gemeindezentrums Buchforst (Auferstehungskirche) an der Kopernikusstraße.
1.3	Kurzfristig Prüfung der Möglichkeit eines Erlasses einer sog. Milieuschutz- bzw. Erhaltungssatzung für den Stadtteil Buchforst.
1.4	Kurz- bis mittelfristig Neubebauung der Fläche des ehem. DEWOG-Waschhauses in der Stegerwald-Siedlung, Adam-Stegerwald-Straße 27 (ca. 20 WE).
1.5	Kurz- bis mittelfristig Erweiterung des Wohnbereichs Stegerwald-Siedlung auf der Westseite der Deutz-Mülheimer Straße auf ehem. KHD-Industrieflächen im Bereich Euroforum-Nord um ca. 250 WE zuzüglich Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen (im Umfang von ca. 2.000 qm Verkaufsfläche) und privaten Dienstleistungen zum Ausbau des schwach ausgeprägten Nahbereichszentrums.
1.6	Kurz- bis mittelfristig südliche Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd zwischen Danzierstraße und Bergischer Ring mit rd. 150 Geschosswohnungen auf dem Areal bisheriger KHD-Parkplätze.
1.7	Kurz- bis mittelfristig Neuordnung der nicht- bzw. mindergenutzten Grundstücke Deutz-Mülheimer Straße 183 – 189 (DRK / ehem. Lindgens Druckfarben) u. a. mit Wohnungsneubau (ca. 50 WE).
1.8	Kurz- bis mittelfristig Aufwertung des Nahbereichszentrums Buchforst in der Waldecker Straße durch Neugestaltung des öffentlichen Raums (Umbau Straßenprofil) und ggf. Erweiterung um neuen Einzelhandelsstandort Karlsruher Straße, Ecke Kalk-Mülheimer Straße (ehem. Tankstellengrundstück).
1.9	Mittelfristig Realisierung von neuer Wohnbebauung unmittelbar nördlich des geplanten Grünzuges 'Charlier' (ca. 100 WE).
1.10	Mittel- bis langfristig Arrondierung der Stegerwald-Siedlung auf gewerblicher Fläche zwischen Pfälzischem Ring und Legienstraße (IB-Berufsbildungszentrum) mit ca. 100 WE in Stadthausbebauung bzw. 130 WE Geschosswohnungsbau (falls bestehende Nutzung aufgegeben wird).
1.11	Langfristig bei Aufgabe der industriellen Nutzung durch ansässiges Chemieunternehmen, Deutz-Mülheimer Straße 163 – 173, Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd mit überwiegender Wohnnutzung.
2. Wirtschaft und Beschäftigung	
2.1	Kurz- bis mittelfristig Umsetzung der Projektentwicklung MesseCity am Bahnhof Köln Messe / Deutz als hochwertiger Dienstleistungs-/ Bürostandort mit Musicaltheater und qualitätvollen öffentlichen Räumen.
2.2	Kurz- bis mittelfristig Klärung und Sicherstellung einer langfristigen Nutzung für die disponiblen Rheinparkhallen (Staatenhaus und ehem. Messe- / Kongresshalle 8).
2.3	Kurz- bis mittelfristig Entwicklung eines neuen Dienstleistungsstandorts östlich Deutz-Mülheimer Straße, nördlich Messekreisel, für Messeaffine Nutzungen (u. U. Außenhandelscenter).
2.4	Kurz- bis langfristig weitere städtebauliche Beplanung und, nach Erfordernis, Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Verwertung und Vermarktung der disponiblen Planflächen des Nutzungskonzeptes für Gewerbe- und Büronutzungen beiderseits der Deutz-Mülheimer Straße einschließlich qualitätsvoller Gestaltung der zugehörigen öffentlichen Räume.
3. Soziale Infrastruktur	
3.1	Kurzfristig Fortführung und Weiterentwicklung des integrierten Handlungskonzepts ‚Mülheim 2020‘ mit sozialintegrativen Projekten und Maßnahmen.
3.2	Kurzfristig Neubau und Einrichtung eines Familienzentrums mit 72 Plätzen zur Betreuung von Kindern unter sechs Jahren und erweiterten Familienangeboten am Standort Charlierstraße / Rendsburger Platz.

3.3	Kurz- bis mittelfristig Sanierung / Umgestaltung der erneuerungsbedürftigen öffentlichen Spielplätze im Plangebiet.
3.4	Kurz- bis mittelfristig Einrichtung eines neuen Ballspielplatzes im unterversorgten Stadtteil Buchforst.
3.5	Kurz- bis mittelfristig Planung und Einrichtung einer neuen offenen Jugendeinrichtung an der Rudolf-Clausius-Straße / Ecke Heidelberger Straße im Bereich der städtischen Spielplatzflächen.
3.6	Mittelfristig Einrichtung eines neuen öffentlichen Spielplatzes für den bisher nicht versorgten Bereich der Stegerwald-Siedlung im Zuge der Neuanlage Grünzug ‚Charlier‘.
3.7	Mittelfristig Einrichtung eines neuen Kinderspielplatzes im Grünzug Mülheim-Süd.
3.8	Mittelfristig Planung und Realisierung neuer Kinderbetreuungsplätze in den Kindertagesstätten zur Deckung des bestehenden und neuen Bedarfs aus Wohnungsneubau, nach Möglichkeit in Kombination mit neuer Wohnbebauung.
3.9	Mittel- bis längerfristig Erweiterung der Montessori-Grundschule und Hauptschule Ferdinandstraße um ca. 8.000 qm Grundstücksfläche bei Flächenverfügbarkeit am heutigen Standort des IB-Berufsbildungszentrums, Pfälzischer Ring.
4. Grün- und Freiraum, Umwelt	
4.1	Kurzfristig Neuanlage des öffentlichen Grünzugs ‚Charlier‘ zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg unter Inanspruchnahme der bewilligten Städtebauförderungsmittel (Ankauf der Planflächen, Erstellung der Ausführungsplanung und Ausbau der Planung nach Baubeschluss des Rates und Sicherstellung der Haushaltsfinanzierung).
4.2	Kurzfristig Realisierung der im Planungsgebiet konzipierten Grünmaßnahmen der Regionale 2010 (‚Rheinboulevard‘, ggf. ‚Entlang der Strunde‘).
4.3	Kurz- bis mittelfristig Neuanlage des öffentlichen Grünzugs Mülheim-Süd in zwei Bauabschnitten zwischen Rhein und Deutz-Mülheimer Straße sowie Danzierstraße und Bergischer Ring (Beantragung von Städtebauförderungsmitteln im Mülheim-Programm, Erstellung der Planung, Herbeiführung eines Baubeschlusses, Sicherstellung der Haushaltsfinanzierung, Ankauf der Grundstücke, Ausbau der Grünflächen).
4.4	Kurz- bis mittelfristig Überarbeitung des Hochwasserschutzkonzeptes für den Mülheimer Süden mit Anpassung an das Nutzungskonzept des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes und Absicherung über ein Planfeststellungsverfahren.
4.5	Kurz- bis langfristig Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit des Rheinuferes bzw. einer landseitigen Wegeverbindung am Mülheimer Hafen, Verhinderung einschränkender privater Baumaßnahmen und Übernahme von HGK-Grundstücken durch die Stadt Köln.
5. Verkehr	
5.1	Trassensicherung für eine neue Stadtbahnlinie in der Deutz-Mülheimer Straße und kurzfristige Prüfung der Einrichtung von vorab möglichen Buslinien.
5.2	Kurzfristig Prüfung der Einführung einer Stellplatzbeschränkungszone im Nahbereich Bahnhof Köln Messe / Deutz.
5.3	Kurzfristig Ausbau des Mobilitätsmanagements mit erweiterten Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Jobtickets und restriktiver Flächenbereitstellung für den ruhenden Verkehr über Stellplatzbeschränkungszone, vorrangig in Deutz.
5.4	Kurzfristig Ausbau und Verlängerung der Brügelmannstraße bis zum Pfälzischen Ring.
5.5	Kurzfristig Neubau einer Ost-West Verbindungsstraße (‚Querspange‘) im Bereich Euroforum / Nord von der Deutz-Mülheimer Straße (in Höhe der Einmündung Adam-Stegerwald-Straße) bis zum Auenweg mit Unterquerung der Diagonalbahn unter Nutzung der Bahnbögen, mit Anschlüssen an die angrenzenden Bauflächen.
5.6	Kurzfristig Neubau von Erschließungsstraßen (ggf. als Privatstraßen) für den Bereich des vormaligen KHD-Gießerei-Geländes zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg.
5.7	Kurzfristig Neubau einer zweiten Zufahrt zum Werftgelände des Mülheimer Hafens über die Sachsenbergstraße in privater Trägerschaft zur Entlastung der heutigen direkten Zufahrt vom Auenweg unterhalb der Zoobrücke (Beseitigung der schwierigen und verkehrsunsicheren Situation).

5.8	Kurzfristig Neubau einer hochwasserfreien, nicht öffentlichen Zufahrt zu den Gefahrgutliegeplätzen an der Westmole des Mülheimer Hafens durch das Wasser- und Schifffahrtsamt Köln für Einsatzfahrzeuge, mit öffentlicher Fuß- und Radwegenutzung.
5.9	Kurzfristig Herstellung einer Fuß- und Radwegeverbindung von der Stegerwald-Siedlung über den neu anzulegenden Grünzug ‚Charlier‘ zum Rheinufer (vgl. Pkt. 4.1).
5.10	Kurz- bis mittelfristig Rückbau der Waldecker Straße auf je eine Richtungsfahrbahn (vgl. Pkt. 1.7).
5.11	Kurz- bis mittelfristig Änderung des Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) mit Herabstufung der Deutz-Mülheimer Straße von ‚örtlicher Hauptstraße‘ zu ‚Hauptsammelstraße‘ und Höherstufung des Auenweges zur ‚örtlichen Hauptstraße‘.
5.12	Kurz- bis mittelfristig Herstellung einer Fuß- und Radwegeverbindung vom Mülheimer Stadtgarten über den neu anzulegenden Grünzug Mülheim-Süd bis zum Rheinufer (vgl. Pkt. 4.3).
5.13	Mittelfristig Verknüpfung des Auenweges als ‚örtliche Hauptstraße‘ mit dem Bergischen Ring (Hauptvariante mit Trassenführung parallel zum Grünzug Mülheim-Süd entsprechend Beschlusslage GVK, alternativ langfristig als direkte lineare Verlängerung des Auenweges) und parallel Rückbau der Danzierstraße als Wohnbereichsstraße.
5.14	Mittel- bis langfristig Feinerschließung des neu zu ordnenden Gewerbegebietes östlich der Deutz-Mülheimer Straße.
5.15	Kurz- bis langfristig Ausbau einer den Rhein begleitende Fuß- und Radwegeverbindung von der Hohenzollernbrücke – Rheinpark – Mülheimer Brücke, im Bereich des Mülheimer Hafens landseitige Verbindung auf der Westseite des Auenweges auf stillgelegter HGK-Hafenbahntrasse und fortgesetzt im Zuge der Hafestraße; Rhein-Anbindung MesseCity mit neuer Querung Auenweg.
5.16	Langfristig Sicherung der Option für eine Straßenverbindung von der Westumfahrung Kalk (‘Straße des 17. Juni’) bis zur Karlsruher Straße.

Anhang:

- Zeittafel mit ausgewählten Daten zum Strukturwandel und zur Stadtentwicklung im rechtsrheinischen Kölner Kernraum
- Ratsbeschluss zum Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept, Teilraum Nord vom 05.05.2009
- Sanierungssatzung ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ vom 19.12.2008

Anlagepläne

Karte 1: Nutzungskonzept

Karte 2a: Verkehrskonzept – Straßennetz

Karte 2b: Verkehrskonzept – Öffentlicher Personennah- und Fernverkehr

Karte 2c: Verkehrskonzept – Fuß- und Radwegeverbindungen

Karte 3: Grünvernetzungskonzept

Karte 4: Disponible Flächenpotenziale im REK-Teilraum Nord

Karte 5: Darstellung Flächennutzungsplan

Zeittafel

1979	– Stilllegung des Böcking-Stahlwerks in Mülheim
1981	– Ratsbeschluss zur Entwicklungsplanung Mülheim-Nord
1982	– Ratsbeschluss zur Festsetzung des Sanierungsgebietes Mülheim-Nord – Städtebaulicher Wettbewerb zum ehem. Böcking-Gelände in Mülheim
1983	– Konkurs Akkumulatorenfabrik Gottfried Hagen in Humboldt-Gremberg
1984	– Ratsbeschluss zur Rahmenplanung Kalk (Regelung des Nebeneinanders von Industrie und Wohnen)
1987	– Erwerb des Hagen-Geländes durch den Grundstücksfonds NRW – Abschluss der Neuordnung ehem. Andreae-Gelände in Mülheim-Süd – Fertigstellung des 1. BA Böcking-Park in Mülheim
1991	– Eröffnung E-Werk in Mülheim-Nord
1992	– Ausweisung des Sanierungsgebietes Kalk-Post – Übernahme und Erwerb von 13 ha KHD-Werksgelände in Kalk durch Stadt Köln – Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses zu ersten Zielvorstellungen zur Neuordnung des Mülheimer Südens (17.09.1992) – Städtebaulicher Ideenwettbewerb Euroforum-Süd (1. Preis: O.M. Ungers)
1993	– Einweihung des neuen KHD-Motorenwerks in Köln-Porz
1994	– Produktionseinstellung bei der Chemischen Fabrik Kalk, Wegfall von 750 Arbeitsplätzen – Anerkennung von Kalk und angrenzenden Stadtvierteln als ‚Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf‘ durch das NRW-Städtebauministerium zur Schwerpunktförderung im Städtebauförderungsprogramm ‚Soziale Stadt‘ – Vorlage der 1. Stufe ‚Kalk-Programm‘ – Ratsbeschluss zur Rahmenplanung Poll – Ratsbeschluss zur Festsetzung des Sanierungsgebietes Mülheim-Süd
1995	– Ratsbeschluss zum Neubau der Westumfahrung Kalk – Übernahme von städt. ehem. KHD-Hallen in Kalk durch das Schauspiel Köln – Ratsbeschluss zur Rahmenplanung Humboldt-Gremberg – Vorlage des integrierten Handlungskonzeptes ‚Kalk-Programm‘ (Fortschreibung und Umsetzung bis Ende 2004) – Verkauf des Deutz-Fahr-Traktorenbaus von der KHD an die ital. Same-Gruppe – Großfeuer im KHD-Werk Mülheim-Süd, heutiges ‚Euroforum-Nord‘-Areal – Fertigstellung des Wohnquartiers auf dem ehem. Böcking-Gelände (580 WE) und Komplettierung Böcking-Park
1996	– Existenzkrise der KHD mit 9.500 Beschäftigten nach Bilanzfälschungen bei der KHD-Humboldt-Wedag (Zementanlagenbau), – Ankauf des KHD-Gießerei-Geländes durch den Grundstücksfonds NRW, – Ankauf von KHD-Werksflächen in Kalk durch die Stadt Köln (17,5 ha) – Schließung des KHD-Traktorenwerks in Kalk mit 530 Beschäftigten – Erlass der sozialen Erhaltungssatzung für die Stegerwald-Siedlung zum Schutz der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung
1997	– Umfirmierung der KHD in Deutz AG – Verkauf der vorm. KHD-Umwelttechniksparte und der KHD-Humboldt-Wedag durch die Deutz AG – Baubeginn Rechtsrheinisches Technologie- und Gründerzentrum (RTZ) – Ratsbeschluss zum Umbauvorhaben Technikhof Kalk in ehem. KHD-Hallen – Fertigstellung der Neugestaltung Wiener Platz und U-Bahn-Eröffnung
1998	– Beschluss des Nutzungskonzeptes Kalk / Süd durch den Stadtentwicklungsausschuss als Grundlage für die Neuordnung der vormaligen KHD-Werks Kalk – Anschließend Freimachung, Baureifmachung und Erschließung für neue Gewerbeansiedlungen – Umbaubeginn Technikhof Kalk

1999	<ul style="list-style-type: none"> - Vorstellung der ‚TechnologieSpange Köln‘ als Leitkonzept für den rechtsrheinischen technologischen Standortverbund - Eröffnung Rechtsrheinisches Technologie- und Gründerzentrum (RTZ) - Neubau der Medienberufsschule Westerwaldstraße - Baubeginn Neubau Polizeipräsidium auf ehem. CFK-Gelände - Städtebaulicher Ideenwettbewerb Foreal-Businesspark Deutz
2000	<ul style="list-style-type: none"> - Entscheidung zur 2. Stufe des städtebaulichen Realisierungswettbewerb ICE-Terminal Köln-Messe zugunsten des Arch.-Büros JSWD; - Fertigstellung 1. Bauabschnitt Technikhof Kalk - (erfolglose) Bewerbung um Aufnahme des rrrh. Kernraums in das europäische Förderprogramm URBAN 2 - Aufhebung des Sanierungsgebietes Mülheim-Nord
2001	<ul style="list-style-type: none"> - Bezug Polizeipräsidium Köln in Kalk (CFK-Gelände) - Baubeginn Kalk-Karree für städt. Jugend- und Sozialverwaltung - Fertigstellung 2. Bauabschnitt Technikhof Kalk, Dillenburger Straße - Anerkennung von Mülheim und Buchforst als ‚Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf‘ das Land NRW und Aufnahme in das Programm ‚Soziale Stadt‘ - Ratsbeschluss zum Rahmenkonzept Mülheim-Nord (Umfeld Schanzenstraße)
2002	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung des Deutzer Bahnhofs zum ICE-Terminal - Grundsatzbeschluss des Stadtentwicklungsausschusses zur Neuordnung des CFK-Gelände - Insolvenz Stahlhandel Huwald Hammacher in Kalk - Stilllegung des KHD-Gießereibetriebes in Mülheim-Süd - Städtebaulicher Wettbewerb ehem. Güterbahnhof Mülheim-Nord
2003	<ul style="list-style-type: none"> - Aufhebung des Sanierungsgebietes Mülheim-Süd - Ratsbeschluss zum Bebauungsplan ehem. CFK-Gelände - Baubeginn Einkaufszentrum Köln Arkaden - RTL-Ansiedlungsentscheidung zum neuen Unternehmensstandort Rheinhallen
2004	<ul style="list-style-type: none"> - Fertigstellung der Mantelbebauung Köln Triangel Hochhaus
2005	<ul style="list-style-type: none"> - Insolvenz und Betriebschließung Stahlhandel Huwald-Hammacher, Kalk - Baubeginn Constantinhöfe Deutz - Eröffnung Köln Arcaden in Kalk (CFK-Gelände) - Fertigstellung der Jugendeinrichtung ‚AbenteuerHalle Kalk‘ in ehem. KHD-Halle - Ratsbeschluss zur städtebaulichen Neuausrichtung des Umfeldes des Verkehrsknotens Köln Messe / Deutz
2006	<ul style="list-style-type: none"> - Inbetriebnahme des neuen Messegeländes / Norderweiterung - Eröffnung des AV-Mediengründerzentrums in Mülheim, Carlswerkstraße - Fertigstellung Köln-Triangel Hochhaus der RZVK - Abbruch des vormaligen Barmer Viertels - Talanx-Standortentscheidung für Rheinhallen in Deutz - Fertigstellung und Bezug Constantinhöfe in Deutz
2007	<ul style="list-style-type: none"> - Aus- und Umbau ICE-Terminal Köln-Deutz-Tief einschließlich Zulaufstrecke von Mülheim (Diagonalbahn) - Fertigstellung des neuen Bürgerparks Kalk auf dem ehem. CFK-Gelände - Umzug Lufthansa-Hauptverwaltung an die Deutz-Mülheimer Straße - Verlagerungsentscheidung nkt (ehem. Felten & Guillaume Kabelwerke Mülheim) zugunsten des neuen zukünftigen Standorts Flittard

Auszug aus der Niederschrift der 50. Sitzung des Rates vom 05.05.2009 (öffentlich)

14 Weitere bauleitplanungsrechtliche Sachen

14.4 Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Nord, Vorlage-Nr. 5365/2007

Beschluss:

1. Der Rat beschließt das Rechtsrheinische Entwicklungskonzept, Teilraum Nord für Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst, mit Planungskonzept einschließlich Planungs- und Handlungsempfehlungen als teilräumliche Entwicklungsplanung und Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch unter Berücksichtigung und Abwägung der Ergebnisse einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung.
2. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Weiterverfolgung und Umsetzung der Planungs- und Handlungsempfehlungen. Der Flächennutzungsplan ist entsprechend dem beschlossenen Nutzungskonzept fortzuschreiben. Zur konkreten Ausgestaltung, Finanzierung und verfahrensseitigen Abwicklung bzw. Umsetzung von Einzelprojekten sind nach Erfordernis zu gegebener Zeit Einzelvorlagen den jeweils zuständigen Gremien gesondert zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.
3. Die Verwaltung wird aufgefordert, eine sog. Milieuschutz- bzw. Erhaltungssatzung für den Stadtteil Buchforst gem. § 172 Baugesetzbuch zu prüfen.
4. Der Rat lehnt die Aufgabe der Trasse für eine separate Stadtbahnlinie über die Deutz-Mülheimer Straße ab.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig bei Stimmenthaltung der Fraktion pro Köln zugestimmt.

Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes ,Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier' vom 19.12.2008

Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung am 18.12.2008 aufgrund § 142 Abs. 1 und 3 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl I S. 2414); zuletzt geändert durch Art. 1 G vom 21.12.2006 (BGBl I S. 3316) und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) vom 14.07.1994 (GV NW S. 666/SGV NW 2023) – jeweils in der bei Erlass dieser Satzung geltenden Fassung – diese Satzung beschlossen:

§ 1

Festlegung des Sanierungsgebietes

Das in dem dieser Satzung beigefügten Lageplan besonders gekennzeichnete Gebiet in Köln-Mülheim wird gem. § 142 Abs. 1 und 3 BauGB förmlich als Sanierungsgebiet festgesetzt. Der Lageplan ist Bestandteil der Satzung.

§ 2

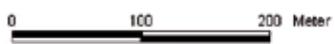
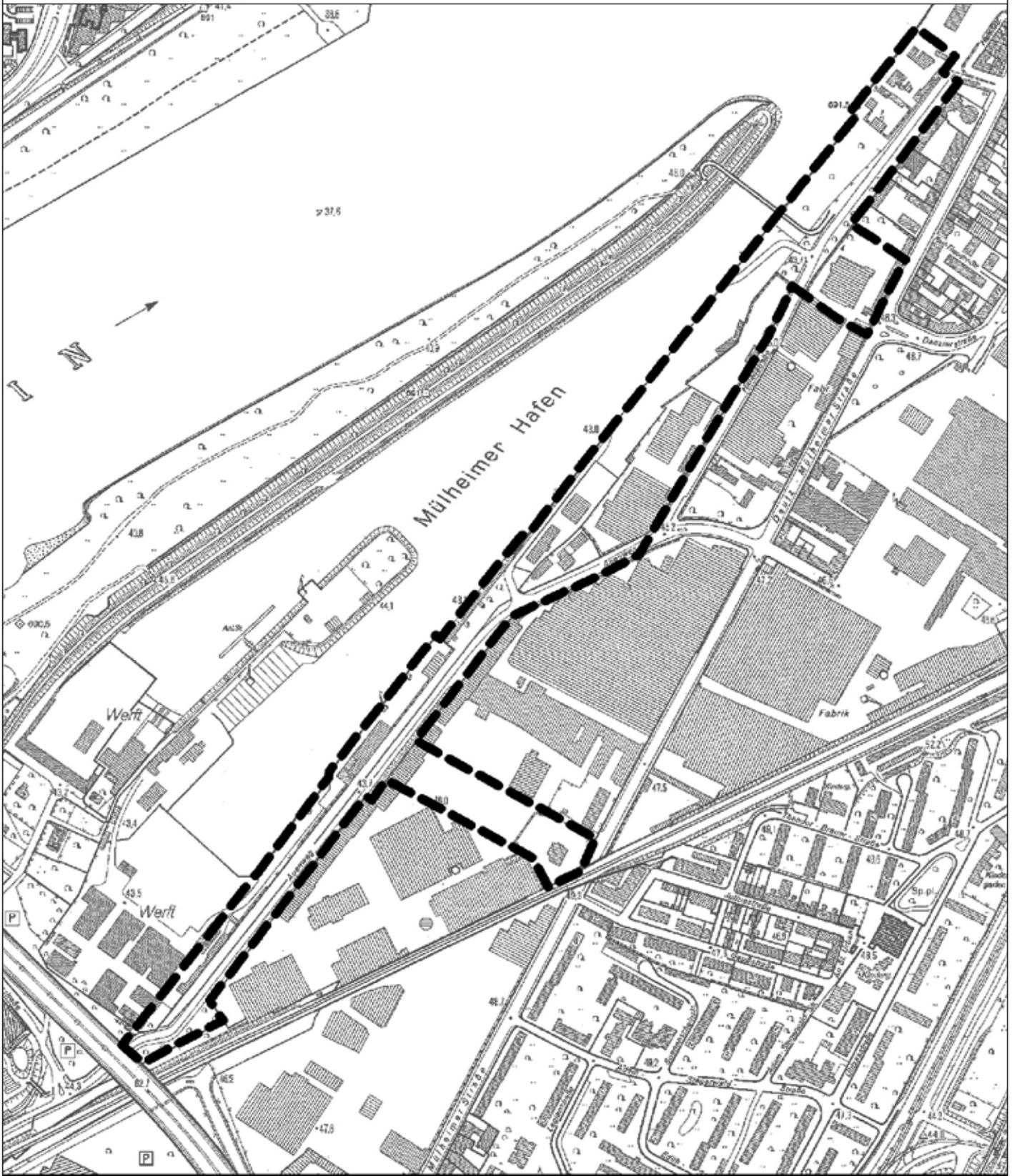
Inkrafttreten

Diese Satzung tritt gemäß § 143 Abs. 1 BauGB am Tage ihrer Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Köln in Kraft.

Hinweis:

Die vom Rat der Stadt Köln am 18.12.2008 beschlossene und am 19.12.2008 vom Oberbürgermeister mit der Bekanntmachungsanordnung unterzeichnete komplette Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes ,Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier' trat mit der öffentlichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Köln am 23.12.2008 in Kraft.

Anlage zur Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes
,Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier' vom 19.12.2008



**Abgrenzung Sanierungsgebiet
,Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier'**

Begründung der Sanierungssatzung

1. Gebietsbezug

Das Sanierungsgebiet ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ wird wie folgt begrenzt:

Nordseite Zoobrücke – Ostseite Auenweg – Südseite Planfläche Grünzug Charlier – Westseite Deutz-Mülheimer Straße nördlich der Villa Charlier und unmittelbar südlich der ehem. Kantine der Deutz AG das ehem. KHD-Werksgelände querend bis zur Ostseite des Auenweges – Ostseite Auenweg – Westseite der Hafenstraße – in Höhe der Fußgängerbrücke die Hafenstraße Richtung Osten querend – nördlich der Gebäude der ehem. Fa. Lindgens Druckfarben – ca. 30 m entlang Westseite Deutz-Mülheimer Straße – Querung des Nordbereichs der ehem. Fa. Lindgens Druckfarben – Ostseite Hafenstraße – nördlich der Kulissenstadt ‚Die Anrheiner‘ bis zum Rheinstrom – Ostseite des westlichen Hafenbeckens und Verlängerung über das ehem. Werftgelände bis zur Nordseite Zoobrücke (s. Plandarstellung in Anlage 1).

Das Gebiet liegt vollständig im Stadtbezirk 9 / Mülheim. Die Fläche des Sanierungsgebietes umfasst ca. 11 Hektar.

Das Sanierungsgebiet ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ wird vorrangig durch seit längerem brachliegende Gewerbeflächen des früheren Motorenbauherstellers KHD und der chemischer Industrie sowie genutzte und ungenutzte Kai- und Umschlagsflächen des Mülheimer Hafens einschließlich der zwischenzeitlich abgebauten Trasse der Hafenbahn geprägt. Die baulichen Anlagen im Sanierungsgebiet umfassen vorrangig leerstehende Gewerbehallen und mehrgeschossige Bürobauten sowie im Bereich der Planfläche des Grünzugs Charlier die ehemalige Firmenvilla ‚Charlier‘. Im Hafenbereich sind verschiedene Gewerbebauten in der Nutzung von Hafen bezogenem Gewerbe vorhanden. Im nördlichen Bereich des Sanierungsgebietes befindet sich die Kulissenstadt ‚Die Anrheiner‘ für Fernsehproduktionen sowie die Strandgastronomie ‚Sandburg Cologne‘.

Der Einbezug dieser bebauten Flächen erfolgt aufgrund der notwendigen Befassung mit dem Ausbau der Freiräume. Die weitgehend ungenutzten Gewerbebauten westlich der Hafenstraße befinden sich vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins.

Das gesamte Sanierungsgebiet erstreckt sich somit zumeist über brachgefallene Gewerbegrundstücke sowie Verkehrsflächen. Wohnbevölkerung ist von dieser Sanierungssatzung nicht betroffen.

2. Ziele und Sanierungserfordernis

Der Grün- und Freiraumplanung kommt im besonders durch die industrielle Siedlungsgeschichte geprägten rechtsrheinischen Kölner Kernraum im Rahmen der neuen Strukturentwicklung besondere Bedeutung zu. Dazu gehören die allgemeine Standortaufwertung (Imageverbesserung) sowie die Inwertsetzung von Grundstücken und damit die Unterstützung von deren adäquater Wiedernutzung.

Im nördlichen Teilraum des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes werden daher, ähnlich wie zuvor mit dem Bürgerpark in Kalk, neue Grünräume geplant, die sowohl bestehende Siedlungsdefizite durch vernetzende Planung reduzieren als auch die unmittelbar angrenzenden Areale für qualitätsvolle Wohn- und Dienstleistungsnutzungen aufwerten.

Die Planung eines größtmöglich und durchgängig frei erreichbaren begrüneten Rheinboulevards Mülheim-Süd und der ‚Grünzug Charlier‘ sind wesentliche Bestandteile des Nutzungskonzeptes des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes.

Der mit ca. 50 m Breite und rd. 230 m Länge geplante ‚Grünzug Charlier‘ in Höhe der ehemaligen Villa Charlier im vormaligen KHD-Werk verbindet einerseits die Stegerwald-Siedlung mit dem Rhein und wertet andererseits die bisherigen Industrieflächen zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg für die anstehende Wiedernutzung mit Dienstleistungs- und Wohnnutzungen auf. Für die Maßnahme ‚Grünzug Charlier‘ stehen über das integrierte Handlungskonzept ‚Mülheim-Programm‘ bereits Städtebauförderungsmittel für den Ausbau zur Verfügung.

Entsprechend den langfristigen Entwicklungszielen zur Öffnung des Kölner Rheinufer und zur Schaffung eines durchgängigen Rheinboulevards sind im Zusammenhang mit dem Strukturprogramm Regionale 2010 des Landes Nordrhein-Westfalen entsprechende Maßnahmen vor allem am rechtsrheinischen Rheinufer (mit Schwerpunkt in Deutz) konzipiert, die im Mülheimer Süden die vorhandenen

Ansätze (z. B. im Bereich der Mülheimer Brücke) fortzuentwickeln haben. Das heißt, dass die derzeit freien bzw. freistellbaren Flächen am Mülheimer Rheinufer und landseitig am Mülheimer Hafen im größtmöglichen Umfang für eine zukünftige öffentliche Nutzung zu sichern sind und private Baumaßnahmen nicht weiter zugelassen werden. Insgesamt sollen hier etwa 4,8 Hektar als öffentliche Grünfläche hergerichtet werden. Eine Übernahme der Grundstücke durch die Stadt Köln von dem heutigen Eigentümer Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) ist in die Wege zu leiten. Im Bereich des Mülheimer Hafens ist neben dem bereits öffentlichen unmittelbaren Rheinufer auf der Westseite des Auenweges in diesem Sinne die vormalige Hafenbahntrasse für eine begrünte öffentliche Wegeverbindung in Anspruch zu nehmen. Der 2005 im Mülheimer Vorhafen angesiedelte Bootsbaubetrieb ist landseitig (westlich der Hafestraße) über das im Überschwemmungsgebiet liegende, landeseigene Grundstück mit dieser Wegeverbindung zu umgehen.

Im nördlichen Bereich des Sanierungsgebietes ist zudem – entsprechend den Aussagen des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes – zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Hafestraße / Rhein im Bereich der Fußgängerbrücke ein ca. 2.500 qm großer Grundstücksteil der vormaligen Lindgens Druckfarben-Fabrik enthalten. Die industrielle Produktion ist dort seit Sommer 2007 eingestellt, bei einer Neunutzung des Geländes ist eine Grünverbindung in ca. 30 m Breite zu berücksichtigen und mit dem Eigentümer abzustimmen. Diese Grünverbindung ist ein wichtiges Teilstück des geplanten, östlich weiterzuführenden Grünzuges Mülheim-Süd, der den Rheinboulevard mit dem Mülheimer Stadtgarten verbinden soll.

Mit den angeführten Grünplanungen und weiteren absehbaren Erneuerungsmaßnahmen können die festgestellten städtebaulichen und funktionalen Mängel des Sanierungsgebietes ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd und Grünzug Charlier‘, die auf anderer Weise nur unzureichend zu beseitigen wären, behoben werden. Die städtebauliche Situation im angesprochenen Bereich kann ganz erheblich und nachhaltig verbessert werden. Der zentrale Flussraum einschließlich seines begleitenden öffentlichen Raumes erfährt damit eine erhebliche Aufwertung und eine Anbindung an die verdichteten Wohnbereiche von Mülheim-Süd und der Stegerwald-Siedlung. Langjährige Ziele der Kölner Stadtentwicklungsplanung können damit in einem wesentlichen Teilbereich umgesetzt werden.

Da das Gebiet in der Erfüllung seiner Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, derzeit erheblich beeinträchtigt ist, ist die Aufstellung einer Sanierungssatzung unumgänglich. Die Umsetzung des Rheinboulevards Mülheim-Süd und des Grünzuges ‚Charlier‘ ist ohne den Einsatz öffentlicher Fördermittel nicht realisierbar.

Aufgrund der o. g. bereits vorliegenden Grundlagen (Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept, Teilraum Nord; Integriertes Handlungskonzept ‚Mülheim-Programm‘) wird von der formellen Einleitung umfassender ‚vorbereitender Untersuchungen‘ vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes abgesehen, da hinreichende Beurteilungsunterlagen hiermit im Sinne des § 141 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) bereits vorliegen.

2. Frist zur Durchführung der Sanierungsmaßnahmen

Der Durchführungszeitraum für die Sanierungsmaßnahmen wird entsprechend den Anforderungen des Art. 1 Ziffer 11 des Gesetzes zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.2006, in Kraft getreten am 01.01.2007, in Übereinstimmung mit dem veranschlagten Zeit-Maßnahmen-Plan bis zum 31.12.2020 befristet (zwingendes Erfordernis).

3. Finanzierung der Sanierungsmaßnahmen

Die dargestellten freiraumgestalterischen und städtebaulichen Maßnahmen zum Ausbau des Grünzuges Charlier sind Bestandteil des integrierten Handlungskonzeptes ‚Mülheim-Programm‘ und werden im Rahmen des Programms ‚Soziale Stadt‘ mit Bundes- und Landesmitteln gefördert. Es wird angestrebt, auch die weiteren Grünausbaumaßnahmen in das ‚Mülheim-Programm‘ einzustellen. Diesbezügliche Abstimmungen mit dem Land NRW sind noch durchzuführen.

Die detaillierte Veranschlagung von Einzelmaßnahmen ist abhängig von der noch im Einzelnen zu ermittelnden Kosten für den Grunderwerb und der notwendigen Ausbaubauplanungen für die Grünmaßnahmen. Daher hier ist der endgültige Mittelbedarf derzeit noch nicht bestimmbar.