

Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen

Zwischenpräsentation Juli 2017



Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen Zwischenpräsentation Juli 2017

Ausloberin



Die Oberbürgermeisterin

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

In Zusammenarbeit mit
moderne stadt

Gesellschaft zur Förderung des
Städtebaues und der
Gemeindeentwicklung mbH

Moderation | Dokumentation

bueroschneidermeyer
Köln | Stuttgart

Abbildungen:
COBE Architects | RK GmbH
Fotos:
Thomas Wolf, Gotha
Eberhard Weible, Köln

Inhalt

04	Einführung
06	Überblick über die großen Planungsthemen
10	Verkehr und Mobilität
16	Städtebau
26	Ergebnisse der Arbeitsgruppen
48	Ausblick



Einladung

Zwischen- präsentation der Planungen für den Deutzer Hafen

Freitag, 7.7.2017
Deutzer Hafen
Halle der Firma Steil
Alfred-Schütte-Allee 6

— Deutzer
~ Hafen
Köln

moderne stadt

Freitag, 7.7.2017

- | | |
|-------|---|
| 16:00 | Begrüßung
Franz-Josef Höing
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Planen und Bauen
Andreas Röhrig
Geschäftsführer moderne stadt GmbH |
| 16:15 | Überblick über die großen Planungsthemen
Beigeordneter Franz-Josef Höing |
| 16:30 | Verkehrsuntersuchung und Mobilitätskonzept,
RK GmbH |
| 16:50 | Pause |
| 17:00 | Städtebau
Karoline Liedtke
Caroline Nagel
Ole Storjohann
COBE Architects |
| 18:00 | Rückmeldungen, Diskussion an fünf Themen-
tischen, Ausblick |
| 19:00 | Gespräche und Umtrunk |

Nach Abschluss des Kooperativen Verfahrens im September 2016 empfahl der Stadtrat im Dezember 2016 den Entwurf von COBE zur Grundlage für die weiteren Entwicklungen im Deutzer Hafen zu machen. Verwaltung und moderne stadt wurden aufgefordert, weitere Bausteine zu konkretisieren.

In der Zwischenpräsentation am 7. Juli 2017 erhielten alle Interessierten Einblick in den Planungsprozess zum städtebaulichen Entwurf. Besondere Schwerpunkte bildeten zwei Themen: Mobilität und Verkehr sowie die städtebauliche Gesamtentwicklung.

Die Informationen bei der Zwischenpräsentation sind als ein „Blick in die Werkstatt“ des laufenden Planungsverfahrens zu erachten. Sie unterstreichen das Ziel, die Planungen offen und transparent zu gestalten, sollen Raum für Kritik und Lob ermöglichen.

Die Inhalte der Veranstaltung sind in diesem Bericht dokumentiert.

Einführung

Andreas Röhrig
moderne stadt



Andreas Röhrig begrüßt im Namen der Entwicklungsgesellschaft moderne stadt und der Stadt Köln alle Anwesenden zur Zwischenpräsentation der städtebaulichen Planungen für den Deutzer Hafen. In der Veranstaltung werden zwei planerische Aspekte besonders beleuchtet: Mobilität und städtebauliche Entwicklung. Die Erschließung des Gebietes und seine Einbindung - zu Fuß und mit dem Rad, per Bus und Bahn genauso wie im Auto - ist eine zentrale planerische Stellschraube für ein lebenswertes Quartier. Der zweite Akzent liegt auf dem Städtebau: Welche Räume und welche Gebäude sollen entstehen? Wie sollen sie genutzt werden? Und wie bildet sich daraus ein überzeugendes, qualitativvolles Ganzes - zum Wohnen und Arbeiten?

Diese Überlegungen zu Mobilität und Städtebau werden flankiert von einer Vielzahl weiterer Planungsaktivitäten, die nicht weniger bedeutend sind, die aber in dieser Veranstaltung nicht im Mittelpunkt stehen. Deshalb sollen sie zur Information der Öffentlichkeit hier kurz Erwähnung finden:

- Gegenwärtig wird ein Planungsverfahren für die Umnutzung und Transformation der Ellmühle vorbereitet, die seit August 2016 im Eigentum der modernen stadt ist.
- Die planerisch-rechtlichen Rahmenbedingungen werden aktiv weiterentwickelt. Der Landesentwicklungsplan wurde bereits geändert und noch im Jahr 2017 soll der Deutzer Hafen im Regionalplan als allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt werden.
- Durch die sogenannte „Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme“ werden die Grundlagen für eine gesamtheitlich abgestimmte Vorgehensweise für alle kommunalen und privaten Grundstücke geschaffen. Zur Zeit laufen dazu Vorbereitende Untersuchungen.
- Die städtische Entwicklungsgesellschaft hat im Dezember 2016 die Hafensfläche (inklusive der Wasserfläche) von der Hafengesellschaft erworben.
- Mit der REWE Group wurden erste planerische Überlegungen angestellt, die Europazentrale des Unternehmens mit 5.000 Arbeitsplätzen im südlichen

Bereich im Deutzer Hafen anzusiedeln. In einem ersten, noch unverbindlichen „Letter of Intent“ wurde die Ansiedlung als gemeinsames Ziel formuliert. Mit einer frühzeitigen Bebauung entlang der Bahntrasse wäre die Voraussetzung geschaffen, auf den weiter nördlich gelegen Grundstücken einen qualitativvollen Wohnungsbau umzusetzen und den Maßgaben des Lärmschutzes zu genügen. Gemeinsam mit der REWE Group soll der Standort zu einem zukunftsfähigen Arbeitsort entwickelt werden. Dabei will sich das Unternehmen auch aktiv in die soziale und kulturelle Quartiersentwicklung einbringen.

Erklärtes Ziel der Stadt Köln ist es, gemeinsam mit der kommunalen Entwicklungsgesellschaft, am Deutzer Hafen auf der Grundlage der jetzt vorliegenden Planungen einen sanierten Standort mit einem überzeugenden Konzept, qualitativvollen Freiräumen und und klar ablesbaren Baufeldern für Arbeiten, Wohnen und Infrastruktur zu entwickeln.



Überblick über die großen Planungsthemen

Franz-Josef Höing
Stadt Köln



Nach Abschluss des Kooperativen Verfahrens im Herbst 2016 wurde der prämierte Entwurf in der weiteren planerischen Bearbeitung präzisiert; Teilbereiche wurden detailliert untersucht. Dabei zeigte sich, dass das prämierte Konzept belastbar und umsetzbar ist, ohne dass zentrale Kernaussagen verändert werden müssen.

Gerade weil sich nichts Grundlegendes verändert hat, gilt es grundsätzliche Fragestellungen im Auge zu behalten:

- Es soll ein dichtes Stadtquartier entstehen, das aus den Eigenarten des Ortes heraus entwickelt ist. Was heißt das, wenn dabei auch die industrielle Speicherarchitektur der Mühle zu berücksichtigen ist?
- Ein zukunftsfähiger Arbeitsort wird gebaut. Wie kann der südliche Teil des Hafens in diesem Sinne entwickelt werden und so die Erschließung der nördlichen Grundstücke ermöglichen? Zwischen Großmaßstäblichkeit und Kleingliedrigkeit gilt es einen eigenen Ansatz zu entwickeln.
- Ein Stadtquartier wie der Deut-

zer Hafen muss gut versorgt sein. Was sind die richtigen Standorte für öffentliche Infrastruktur und wie müssen sie organisiert sein, damit möglichst alle davon profitieren?

In den planerischen Bearbeitungen geht es auch darum, Optionen zu sichern – für Entwicklungen, die wir heute noch nicht abschließend bewerten können. Das gilt etwa für den Übergang zum Bahndamm im Süden. Die Straße Am Schnellert wird eine wichtige Erschließungsfunktion übernehmen. Es muss aber gleichzeitig die Möglichkeit einer weiteren S-Bahn-Trasse offengehalten werden. Auch in die Siegburger Straße, die heute nur als Durchgangsort und nicht als Verweilort gestaltet ist, wird es Eingriffe geben. Im Quartier selbst sind Straßen- und Freiräume zu entwickeln, die Erschließung ermöglichen und Aufenthaltsqualitäten aufweisen. Die öffentlichen Freiräume sind im Kontext des Hochwasserschutzes zu betrachten. HQ 100 und HQ 200, die Kürzel für das 100-jährige und 200-jährige Hochwasser, erscheinen vermeintlich wie beliebige Grenz-

werte. Die unmittelbaren Wechselwirkungen zwischen Sicherheits- und Gestaltungsfragen beschäftigen die Planung aber überaus intensiv – nicht nur für die öffentlichen Räume, sondern auch für die Sockelbereiche und Erdgeschossnutzungen, die Schlüsselkriterien für ein lebendiges Quartier darstellen.

Der Blick muss über das eigentliche Planungsgebiet hinausgehen. Gesamtstädtische Aspekte kommen dann zum Tragen, wenn wir über das Thema Stadtsilhouette sprechen. Wie soll sie am Deutzer Hafen im Spannungsfeld zwischen Akzentuierung und Einbindung ausgebildet werden? Was bedeutet das für die Höhe der Gebäude? Welche Auswirkungen ergeben sich für das unmittelbare Umfeld und das Raumempfinden im Wohn- und Arbeitsquartier?

Auch Verkehr und Mobilität erfordern einen „Blick über den Teller- rand“ – ein „Weiter so“ allein reicht nicht aus. Zu grundlegend sind die Veränderungen, die in diesem Bereich auf Köln zukommen. Dennoch muss das Gebiet gut und belastbar



Planerische Schwerpunkte Mühle, Dienstleistungsbereich REWE und Bildungsstandort

erschlossen werden. Welche Möglichkeiten gibt es dafür?

Diese und viele andere Fragen beschäftigen uns für den Deutzer Hafen in besonderem Maße. Der „Blick in die Werkstatt“ bei der Zwischenpräsentation unterstreicht das Prozesshafte dieser Planung: es werden Zwischenstände und noch keine abschließenden Lösungen vorgestellt. Sie sind damit auch ein bewusstes Bekenntnis zum gegenwärtig noch „Unfertigen“ der Planungen. Sie zeigen einen Prozess des Absichtens in einer komplexen Gemengelage. Doch gerade dieses Unfertige eröffnet Spielräu-

me für einen Diskurs und Dialog mit der Stadtgesellschaft – eine Debatte auf Augenhöhe. In diesem Sinne ist die Zwischenpräsentation auch eine Einladung zur Einmischung und zur Rückmeldung – dem Ziel verbunden, gemeinsam ein lebenswertes, attraktives und lebendiges neues „Veedel“ am Deutzer Hafen zu entwickeln.



Verkehrsuntersuchung und Mobilitätskonzept



Verkehrsuntersuchung und Mobilitätskonzept

Jürgen Carls
 RK GmbH

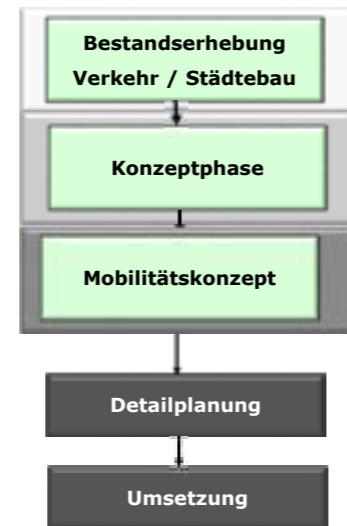


Für eine Annäherung an ein passendes Mobilitätskonzept für den Deutzer Hafen sollen zunächst einige Erläuterungen zur aktuellen Diskussion um Verkehr und Mobilität vorangestellt werden, da sich die Ausgangslage gegenwärtig teils grundlegend verändert: Weniger Parkplätze in den Innenstädten, Diskussion um Fahrverbote, eine zunehmende Tendenz zum „Sharing“, dem gemeinsamen Nutzen von Fahrzeugen, Veränderungen im Statussymbol Auto, usw. Grundsätzlich gilt es in allen Großstädten, so auch in Köln, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und die anderen Verkehrsarten des Verkehrsverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) gezielt zu fördern, da sonst der Verkehrskollaps nicht zu vermeiden ist. Das Auto verliert – insbesondere in der jüngeren Generation – seine Bedeutung als Statussymbol und nicht wenige suchen ihre Mobilität möglichst haustürnah, flexibel und gleichzeitig verlässlich abzudecken ohne ein eigenes Auto zu besitzen – Fahrzeuge werden geteilt.

Die Stichworte multimodal und intermodal beschreiben eine Ausweitung der Wahloptionen – egal, ob es die unterschiedlichen Verkehrsmittel oder die unterschiedlichen Verkehrswege betrifft: Je nach Situation wähle ich das passende Verkehrsmittel und steige auf meinem Weg auch zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln um. Dieses Umdenken lässt sich unmittelbar statistisch belegen – etwa über den sprunghaften Anstieg von Carsharing-Angeboten oder bei der kontinuierlich zunehmenden Zahl der E-Bikes.

Diese Verschiebungen finden auch ihren Niederschlag in kommunalen Planungszielen – etwa, wenn in Köln bis zum Jahr 2030 der Autoverkehr um fast ein Fünftel auf dann 33 Prozent reduziert werden soll (2013: 40%). Um dies zu ermöglichen ist eine Stärkung der Verkehrsarten des Verkehrsverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger) erforderlich – was bedeutet: Fußwege müssen möglichst direkt und barrierefrei sein, Bike- und Carsharing-Modelle

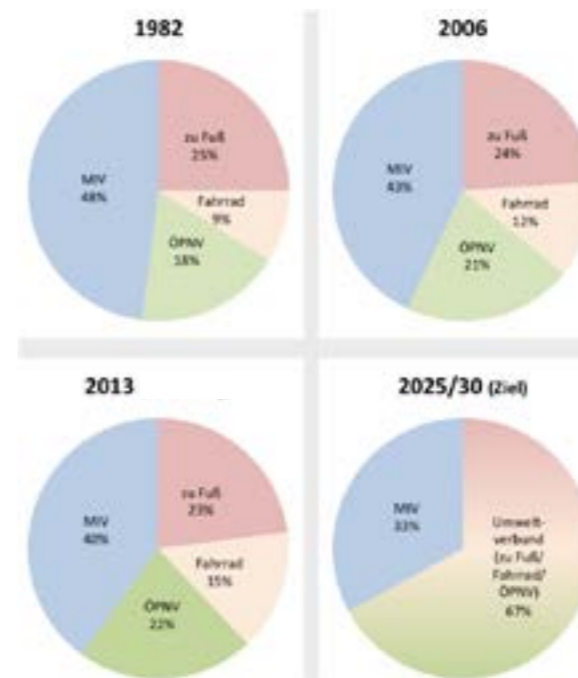
sind an Knotenpunkten zu kombinieren, Parken findet nicht im Straßenraum statt. Entsprechende Mobilitätsstationen, die eine Auswahl unterschiedlicher Verkehrsmittel anbieten, gibt es bereits in vielen Städten. Die besondere Herausforderung liegt momentan in der gleichartigen (weil nur so verlässlichen) Ausstattung aller Mobilitätsstationen in einer Stadt beziehungsweise Region.



Planungsprozess

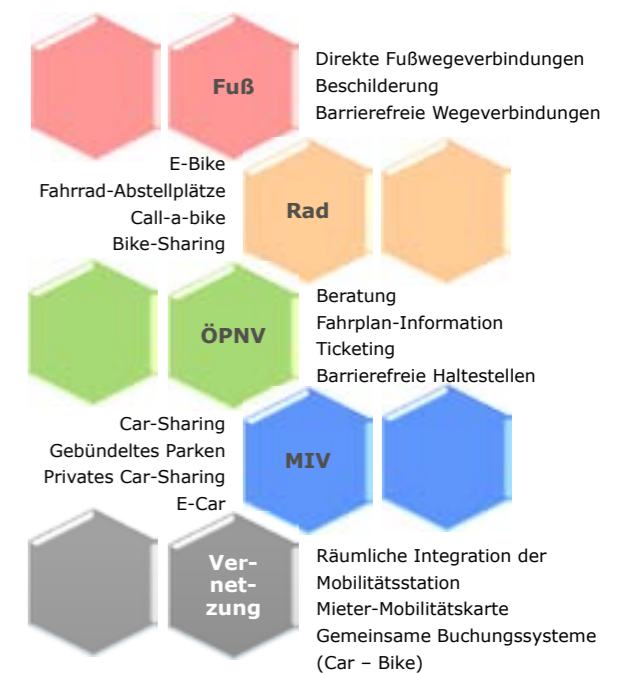


Mobilitätsziele



Bildquelle: Köln mobil 2025

Modal Split Stadt Köln



Handlungsfelder

Für das künftige Mobilitätskonzept im Deutzer Hafen wurden im Zuge einer Bestandsaufnahme bereits elf Knotenpunkte untersucht, jeweils für Zeiträume von 24 bzw. 72 Stunden. Auf Grundlage der Ergebnisse wird gegenwärtig eine Wirkungsanalyse erstellt, die dann Prognosen über künftige Verkehrsmengen ermöglicht. Erst dann können verlässliche Aussagen zur künftigen Verkehrsqualität gemacht werden, die konkrete Anhaltspunkte für weiterführende Maßnahmen bieten.

Auf der Grundlage der städtebaulichen Überlegungen von COBE wird gegenwärtig ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet. Der Betrachtungsbereich umfasst dabei zwar schwerpunktmäßig das engere Planungsgebiet, aber auch das angrenzende Umfeld und alle erforderlichen Schnittstellen werden einbezogen. Neben der Binnenstruktur im Viertel liegt daher der Fokus auch auf den Anschlüssen und Kreuzungspunkten. Standorte für mögliche Mobilitätsstationen werden genauso geprüft wie Vernetzungsoptionen für Fußgänger und Radfahrer. Für den ÖPNV ist eine direkte Anschluss-

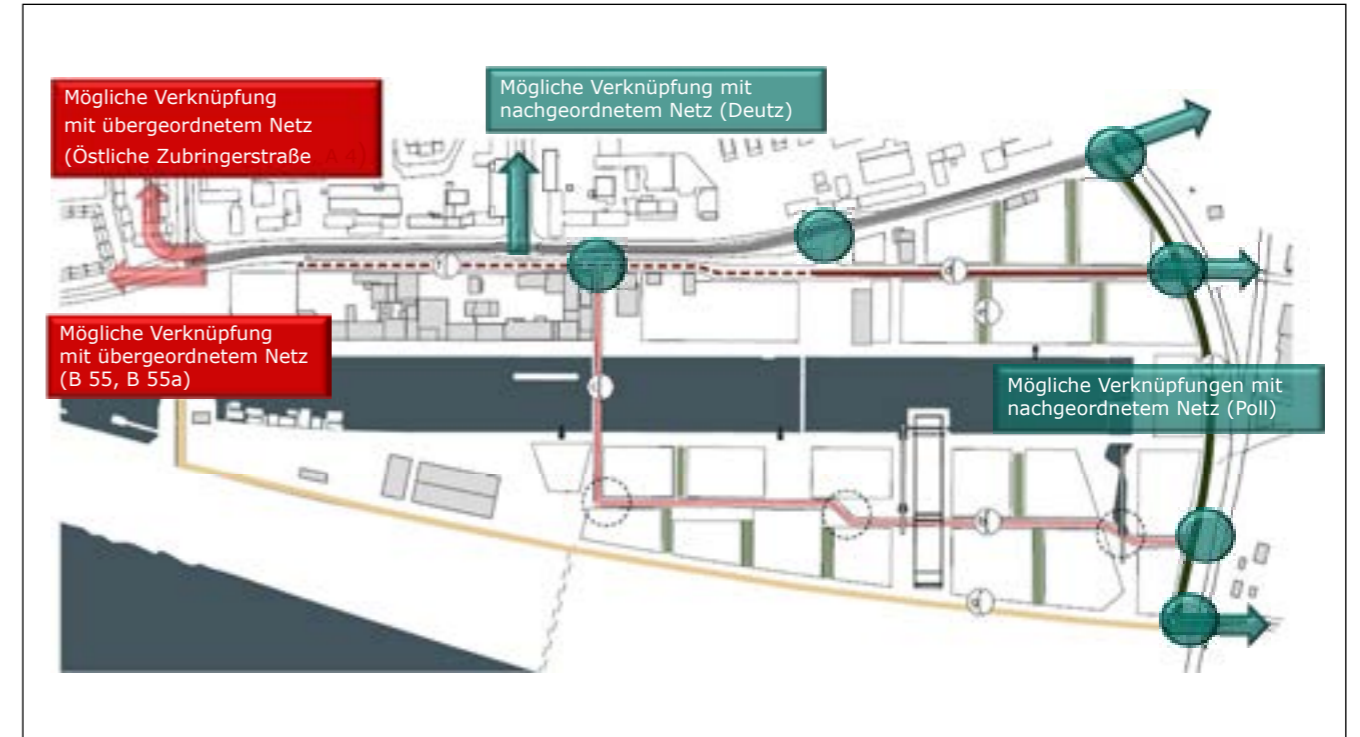
möglichkeit zum Deutzer Bahnhof mit der Linie 7 zu prüfen. Mit der Einrichtung der Kölner Südbahn S 16 wäre eine hohe Attraktivität für den Öffentlichen Personennahverkehr gegeben – nicht nur für das neue Quartier, sondern auch für Poll und Deutz insgesamt.

Im Zuge der Bestandsaufnahme und aufgrund der ersten Ansätze für ein zukunftsfähiges Mobilitätskonzept ergeben sich folgende Fragen, die im Rahmen der Zwischenpräsentation aus Sicht der Verkehrsplaner mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden sollen:

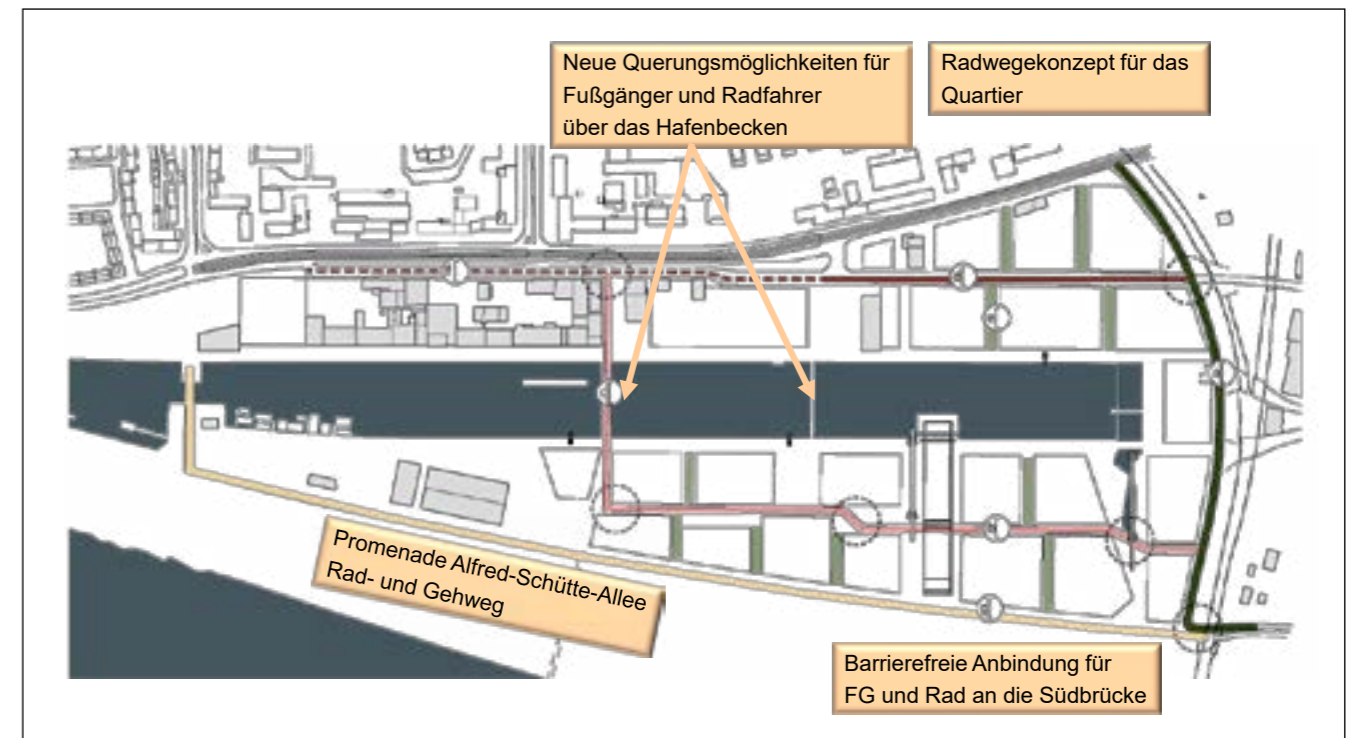
- Was muss für eine ausreichende Erschließung des Deutzer Hafens getan werden?
- Welche Verbesserungen wünschen Sie sich für den ÖPNV?
- Welche Erwartungen stellen Sie an innovative Radwegekonzepte?
- Was sind für Sie wichtige Randbedingungen für Fußgänger?



Maßnahmen ÖPNV



Erstes Konzept für die Einbindung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)



Mögliche Maßnahmen Fußgänger und Radfahrer



Städtebau

Städtebau

Caroline Liedtke
 Ole Storjohann
 COBE Architects



Die Umnutzung und Transformation von Orten wie dem Deutzer Hafen sind prototypische Beispiele einer „Innenentwicklung“ und stellen aufgrund ihrer komplexen Fragestellungen Stadtplanung und Politik vor große Herausforderungen. Wie lassen sich die Besonderheiten des Ortes nicht als Defizite, sondern als Potenziale verstehen? Wie kann trotz eines kategorialen Wandels – von Güterbahntrasse zu Promenade, von Industriegrundstück zum Wohnort, von Warenumschlagort zum Dienstleistungsstandort, usf. – die Geschichte und der Geist eines Ortes erhalten, weiterentwickelt und transformiert werden? Wie lässt sich das Stichwort „Dynamische Stadtlandschaft“ planerisch konkretisieren, das im Wettbewerb eines von fünf planerischen Themenschwerpunkten definierte? Wie erreichen wir das Ziel einer sozial gemischten Stadt? Welche Bausteine müssen im Sinne einer nachhaltigen Infrastruktur durch die öffentliche Hand gesichert werden? Diese Leitfragen haben die Planerinnen und Planer in der Bearbeitung der letzten Monate intensiv beschäftigt.

Exemplarisch für das planerische Vorgehen steht die Auseinandersetzung mit dem „typisch Neuen“ des „Deutzer Blocks“: Die Blockrandbebauung von Deutz und die Fragmente der Ellmühle dienen als „Material“ für eine neue Blocktypologie.

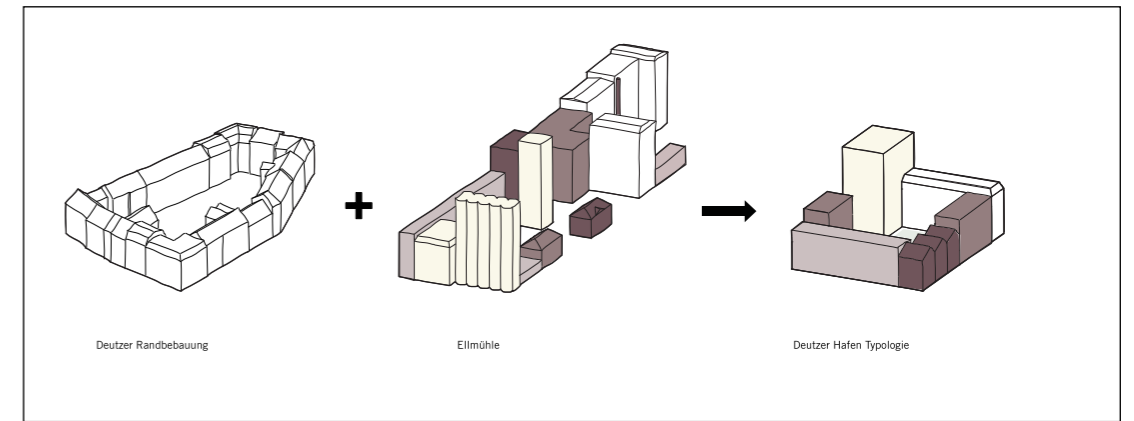
Die bisherigen Planungsüberlegungen lassen sich anhand von fünf Themen erläutern:

1. Mobilität und Straßenräume | Ein Netzwerk mit Aufenthaltsqualität
 Die planerischen Überlegungen legen im Sinne eines „Gerüsts“ zunächst den Schwerpunkt auf das Konzept der öffentlichen Räume. Unterschiedliche Kategorien von Straßen und Plätzen gilt es zu differenzieren: Die auch künftig stark befahrene Siegburger Straße unterscheidet sich vom Bereich Am Schnellert, auch wenn er von einer Rückseite künftig zu einem wichtigen Mobilitäts-Rückgrat werden wird. Am Bahndamm – perspektivisch mit der neuen S-Bahn-Trasse – soll ein attraktiver Platz- und Straßenraum entstehen, der von Radfahrern genauso genutzt wird wie

von Fußgängern zum Verweilen an den künftigen S-Bahn-Bögen. Quartiersstraßen erschließen das Viertel, bieten aber als Kommunikationsorte auch Möglichkeiten Nachbarn zu treffen; die verkehrsberuhigten Grünen Gassen sind den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten und bilden klar ablesbare und abgegrenzte „Nachbarschaftsräume“. Auch die neuen Brücken über das Hafenbecken werden als besondere öffentliche Orte behandelt. An der Südbrücke soll eine „Fahrradschlange“ signalhaft auf die dann barrierefreie Vernetzung zwischen dem Quartier Deutzer Hafen und dem Umfeld hinweisen.

Die Alfred-Schütte-Allee soll künftig autofrei gestaltet sein; angrenzende Wohngebäude sollen sich nicht abschotten – Vorgärten schaffen verlässliche Schnittstellen zwischen öffentlichem und privatem Raum.

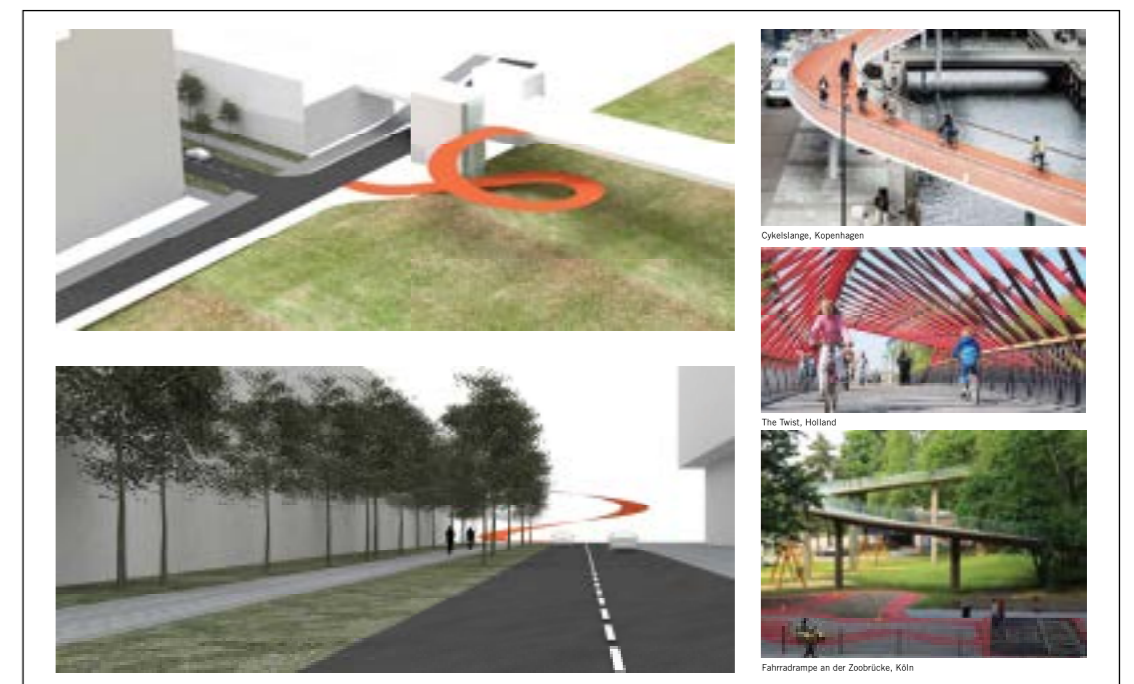
Das Parken wird im Quartier Deutzer Hafen in erster Linie über Tiefgaragen erfolgen, die im Hochwasserfall geflutet und auch als Retentionsräume genutzt werden können. Stellplätze im öffentlichen Raum sind auf ein Minimum reduziert.



„Deutzer-Hafen“-Typologie



Straßenquerschnitte „Am Schnellert“



Anbindung Radverkehr Südbrücke

2. Wohnen und Arbeiten im Deutzer Hafen – Die gemischte Stadt

Mischung entsteht durch Vielfalt. Deshalb gleicht in der Planung kein Baufeld dem anderen. Mit der Heterogenität sollen auch unterschiedliche Bauformen entstehen können, die wiederum ein Nebeneinander verschiedenster Trägermodelle generieren. Die angestrebte Diversität soll auch Auswirkungen auf die Nutzergruppen haben; sie sollen aus ganz unterschiedlichen Bereichen kommen und sich in ihren Ansprüchen unterscheiden.

Dieser Anspruch auf Vielfalt darf aber gleichsam nicht zur Beliebigkeit werden – an jeder Stelle ist das Spezifische herauszuarbeiten. Das gilt, wenn am Bahndamm eine gewerbliche Nutzung in einzelne, quartiersverträgliche Bausteine unterteilt wird und dennoch den zwingend erforderlichen Schallschutz schafft, der das Wohnen weiter nördlich erst ermöglicht. Beim Wohnen am Hafenbecken genauso wie für den neu hinzugekommenen Bildungsstandort unmittelbar an der Brücke am Stadtteilpark bedarf es besonderer Setzungen. Und auch für die Nutzungen auf der östlichen

Hafenseite zur Siegburger Straße hin, die im Erdgeschoss möglichst kleinteilig genutzt werden und dennoch Flächen für Einzelhandel und Kultur bieten sollen, müssen spezifische Lösungen gefunden werden.

3. Bauen im Deutzer Hafen – Der Deutzer Block

Der „Deutzer Block“ fußt auf der Idee der Collage. Er ist gekennzeichnet durch vier zentrale Eigenarten: Er ist offen, er hat unterschiedliche Fassaden, er verfügt über einzelne Hochpunkte und in ihm kommen ganz unterschiedliche Grundriss-typologien zum Tragen. Das vermeintlich Widersprüchliche dieser Anforderungen schafft Spielräume für individuelle Lösungen. Der Deutzer Block formuliert eine übergeordnete strukturelle Vorgabe für das gesamte Gebiet und wird je nach Rahmenbedingung unterschiedlich interpretiert. Der eigentliche Block ist nach heutigem Planungsstand im östlichen Bereich fünf- bis siebengeschossig, Hochpunkte orientieren sich hier an der Mühle und variieren zwischen 45 und 60 Meter. Auf der Landzunge soll eine durchgehende, maximal siebengeschossige Bebau-

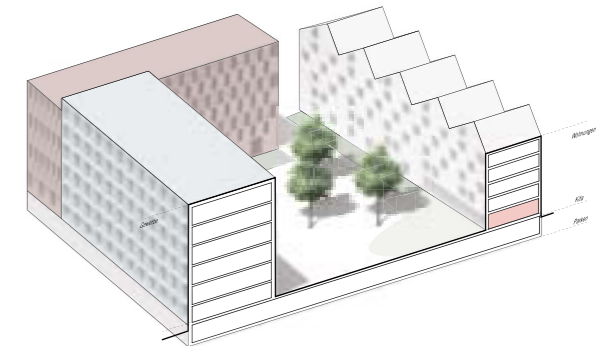
ung erreicht werden. Einzelne Hochpunkte nehmen sich gegenüber den Hochpunkten auf dem urbanen Ufer zurück. Die gewünschte Zäsur im südlichen Bereich wird durch den Wechsel zwischen einem 80m Hochpunkt, drei weiteren Gebäuden zwischen 50 und 60 m Höhe sowie einem massiven Sockel erzielt.

Bei der Platzierung von Hochpunkten wird dabei die Verschattung von Anbeginn als zentrales Planungskriterium mitgedacht – Hochpunkte liegen vermehrt zu den Freiräumen und Wasserflächen hin. In der Höhenentwicklung dient die Ellmühle als Maßgabe. So wird erreicht, dass sich der Deutzer Hafen in der gesamtstädtischen Betrachtung eher einordnet als hervorstickt; die Silhouette soll zwar als eigenes Ensemble wahrnehmbar sein, Hochpunkte unterschreiten aber viele andere Hochhäuser in der Stadt und orientieren sich an der halben Höhe des Doms. In der Überarbeitung der letzten Monate konnten nach diesen Regeln auch nochmals gezielte Verdichtungen erreicht werden.

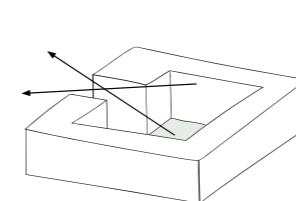


	Wohnen Mietwohnungen Baugruppen Geförderter W.bau		Einzelhandel Nahversorgung, Cafés, Kiosks		Öffentliche Funktionen Kultur Kitas, Schulen		Temporäre Funktionen
							

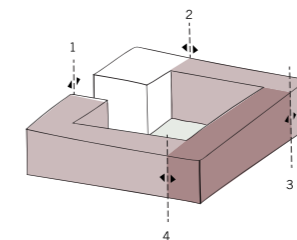
Vielfalt der Baufelder und Zielgruppen



Deutzer-Hafen-Block

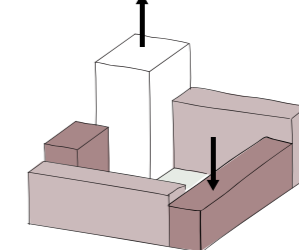


Offene Randbebauung
Offen zu einem angrenzenden
attraktiven Freiraum



Fassadenvariation min. 1
Sprung pr. Seite

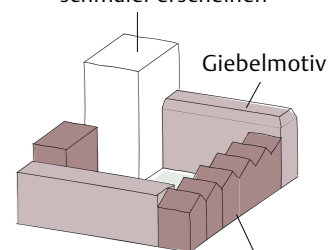
Strategisch platzierter
Hochpunkt



Höhenvariation

Absenkung zur
Tageslichtoptimierung

Länglicher Silokörper
lässt den Hochpunkt von
bestimmten Richtungen
schmäler erscheinen



Stadthäuser
z.B. Baugruppe

Vielfältige Typologien
und Nutzer

4. Übergänge gestalten – Sockel und Kantzonen

Aktive und belebte Erdgeschosszonen sind für eine positive Entwicklungsprognose von neuen Quartieren von besonderer Bedeutung. Diese Maßgabe gilt am Deutzer Hafen in besonderer Weise, da diese teils im Überflutungsbereich liegen und zwischen der Schutzhöhe im Hochwasserfall HQ 200 und der Oberkante der Mauer des Hafenbeckens lediglich drei Meter liegen. Durch den Höhenversatz ergeben sich für alle Flächen, die unter der Höhenmarke 47,2m ü. NN. (= zweihundertjähriges Hochwasser) liegen, besondere Bedingungen. Zu diesen Bereichen zählt somit auch die Promenade beiderseits des Hafenbeckens. Angrenzende Nutzungen müssen daher entweder deutlich höher liegen oder werden im Ausnahmefall geflutet. Deshalb schließen an der Promenade vielfach großzügige Treppenanlagen den höher gelegenen (=hochwassergeschützten) Bereich an, ohne eine Barriere auszubilden. Wo möglich, werden im Erdgeschossbereich auch Stellplätze für Fahrräder oder Boote vorgesehen,

die im Bedarfsfall geräumt werden können. An einigen strategisch besonders wichtigen Stellen werden für Nutzungen unterhalb der HQ 200 Marke Fluttore vorgesehen, die, trotz Lage im Überschwemmungsbereich, eine weitgehend reguläre Nutzung ermöglichen. Ein besonderes Augenmerk in der planerischen Bearbeitung lag auf den Erdgeschoßnutzungen. Wo Wohnnutzungen angrenzen, soll eine Abschottung vermieden werden und trotzdem die Privatsphäre gewahrt bleiben. Unterschiedliche „Kantzonen“ wurden definiert: Es galt Bereiche des Übergangs zwischen privat und öffentlich zu definieren, die Schutz gewährleisten, aber nicht trennen. Je nach Straßentyp sehen sie anders aus: In der Grünen Gasse sind sie breiter und bilden teils sogar einen Vorgarten; in der Quartiersstraße sind sie manchmal nur 60 Zentimeter tief, was aber für einen Stuhl oder eine Treppe reicht. Ein Rücksprung in der Fassade schafft auch an den sehr öffentlichen Lagen einen räumlichen Puffer, der zwischen Innen und Außen vermittelt.

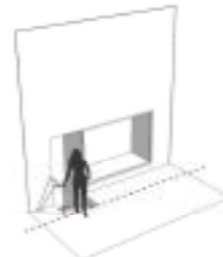
Baufeldgrenze



Baufeldgrenze



Baufeldgrenze



Baufeldgrenze



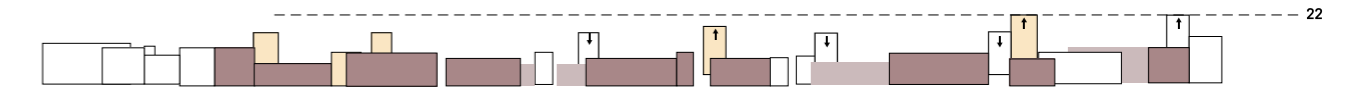
Baufeldgrenze



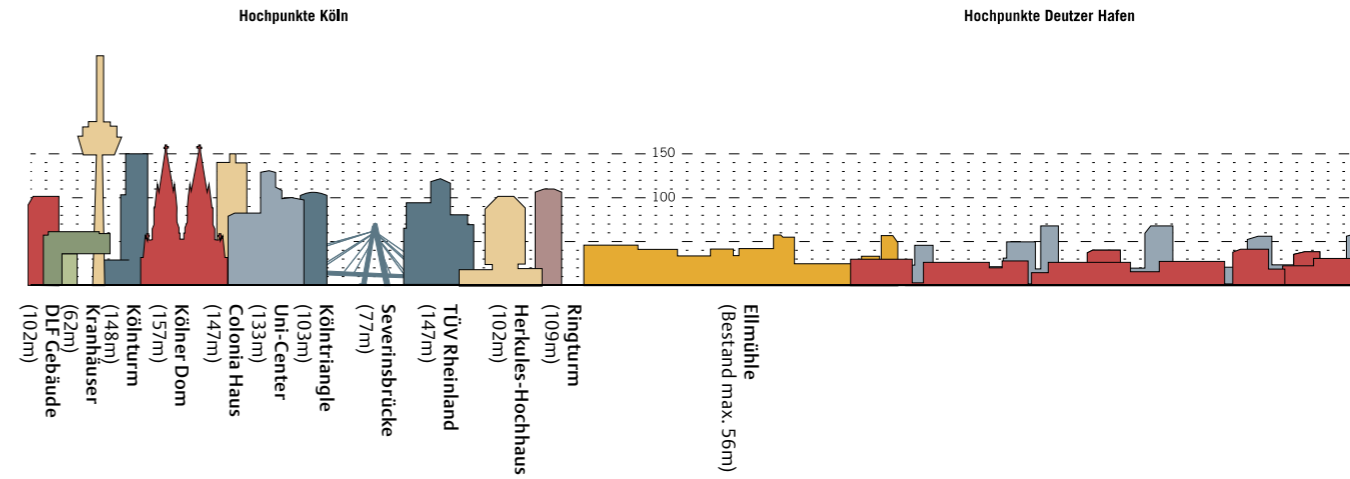
Baufeldgrenze



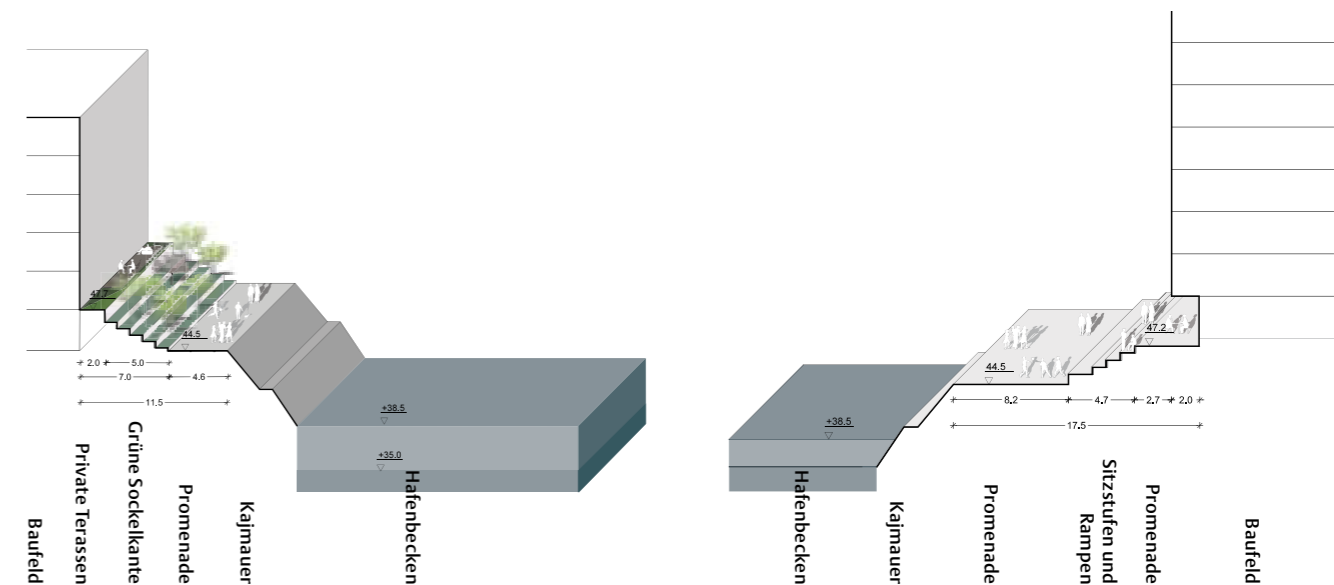
„Kantzonen“



Höhenentwicklung



Höhenentwicklung im Kölner Kontext



Übergänge gestalten | Promenade West und Ost



Promenade

5. Urban, Blau und Grün

– Performative Freiräume

Freiräume sollen multifunktionale Räume sein: Treppen sollen auch als Bühnen und Spielplätze, Parks auch als Retentionsraum dienen. Für das gesamte Entwicklungsgebiet wurden entsprechend verschiedene Freiraumtypologien erarbeitet: An die Promenade, die rund um das Hafenbecken verläuft, grenzen unmittelbar fünf Quartiersplätze an – mit jeweils individuellem Nutzungsprofil und Erscheinungsbild. Darüber hinaus gliedern drei große Freiflächen die Halbinsel an den Poller Wiesen in drei Teilbereiche auf. Der große Stadtteilpark an der Spitze grenzt unmittelbar an den künftigen Bildungsstandort und unterscheidet sich in Dimension und Format von den beiden kleineren Quartiersparks in Richtung Süden. Diese sind besonders geprägt durch die erhaltenen Fragmente der früheren industriellen Nutzung – wie etwa der Kranbahn, die dem mittleren Park seinen Namen gibt. Der Freiraum Am Schnellert, unmittelbar an der Südbrücke, veranschaulicht den Nachhaltigkeitsgedanken in besonderer Weise. Das im Quartier aufgefangene Regenwasser soll dort gereinigt und wieder in das

Hafenbecken eingeleitet werden, wo das Schwimmen in einem erhöhten Becken ermöglicht werden soll. Auch die Alfred-Schütte-Allee und der Bereich Am Schnellert entlang des Bahndamms werden als öffentlicher Raum mit besonderen Qualitäten verstanden und entsprechend gestalterisch qualifiziert.



Den Hafen erleben



Verbindung und Durchgängigkeit für alle



Flanieren und Promenieren



Urbane Freiräume

Promenade

Plätze:

- Platz 1 - Mühlenplatz
- Platz 2 - Kulturplatz
- Platz 3 - Marktplatz
- Platz 4 - Hafenkopf
- Platz 5 - Quartiersplatz

Grüne Freiräume

Parks:

- Park a - Stadtteilpark
- Park b - Kranpark
- Park c - Neuer Schnellert

"Grüne Gassen"

Allee und Fahrradwege

Freiraumtypologien im Deutzer Hafen



Quartiersplatz



Einkaufen und Versorgen



Treffpunkt und Nachbarschaft



Aufenthalt und Anbindung



Betreten
der Bahnanlagen
verboten

**Ergebnisse der
Arbeitsgruppen**

Mobilität und Straßenräume



Mobilität und Straßenräume

Berichterstattung
Caroline Wagner
Stadtplanungsamt Köln



Verkehrsfragen müssen im Zusammenhang betrachtet werden. Eine Eingrenzung des Untersuchungsbereichs allein auf das neue Quartier im Deutzer Hafen und die unmittelbare Umgebung würde zu kurz greifen. Deshalb wird es von den Teilnehmenden in der Arbeitsgruppe begrüßt, dass die Verkehrsplanung sich mit den Auswirkungen der Umnutzung des Hafens in einem Perimeter bis in die Innenstadt und bis zur Autobahn A4 beschäftigt. Dabei sorgen sich die anwesenden Bürgerinnen und Bürger insbesondere um die Auswirkungen von Schwerlast- und Schleichverkehr im Bereich Poll, da dort die Situation heute schon überaus angespannt ist. Diese Einschätzung unterstreicht nochmals die Notwendigkeit einer verbesserten Anbindung des Verkehrsnetzes an die Autobahn. Aber auch ganz konkrete Fragen zum Umfeld werden aufgeworfen: Was passiert mit der HGK Trasse in Poll? Wie sieht zukünftig die Anbindung der Schütte-Werke aus?

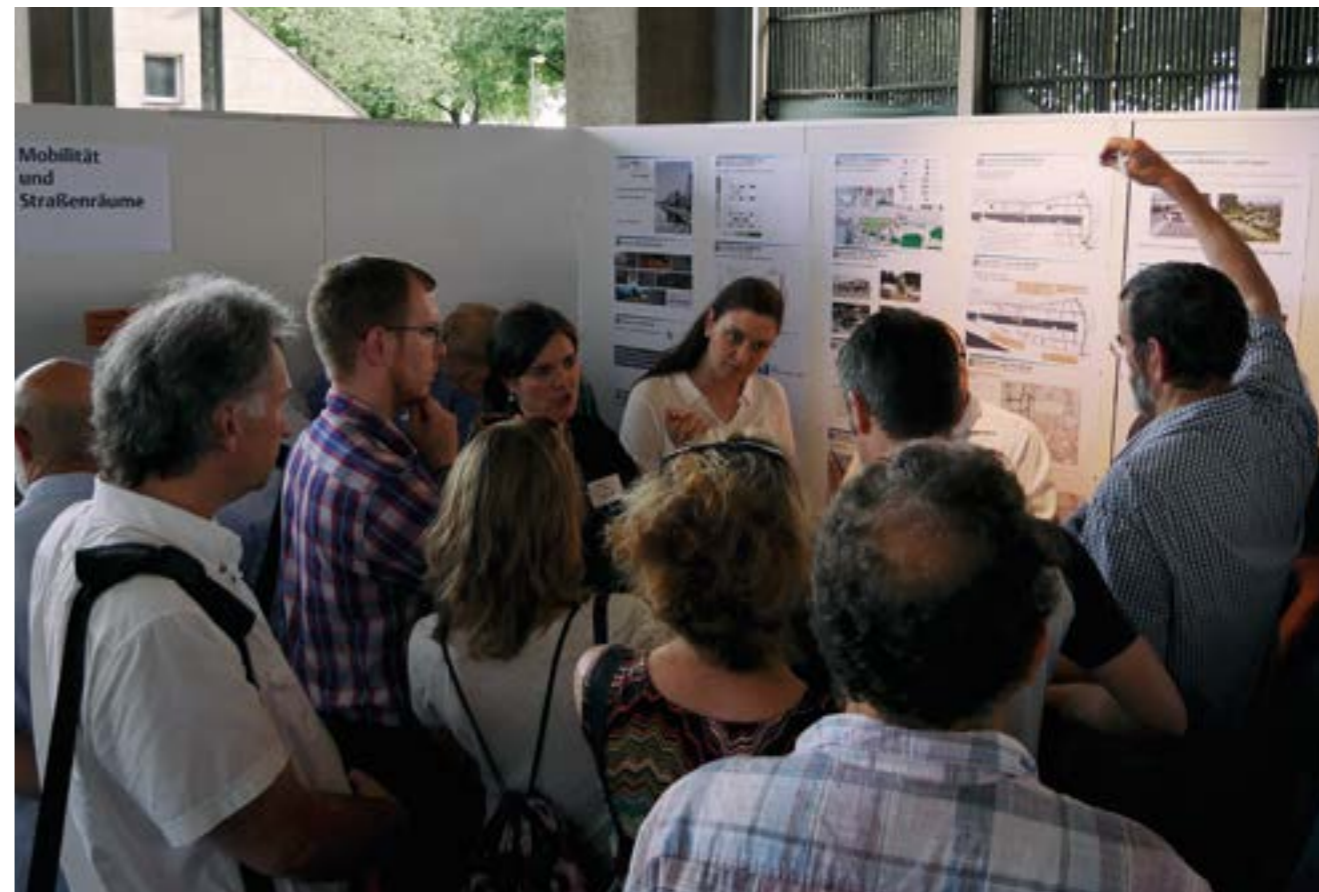
Ein zentrales Thema der Arbeitsgruppe war der ÖPNV. Fähre und Wassertaxi über den Rhein wurden ebenso diskutiert wie die Notwendigkeit der Anbindung der

Stadtbahnlinie 7 an den Deutzer Bahnhof. Es wurde darauf hingewiesen, dass bei aller Notwendigkeit der Einbindung in das städtische Netz auch die innere Erschließung im Quartier durch den ÖPNV nicht vernachlässigt werden soll. Dabei sind auch absehbare Entwicklungen wie selbstfahrende Busse im Zuge eines autonomen Linienverkehrs zu berücksichtigen. Die Überlegungen zum Ausbau der S 16 werden generell begrüßt; in der weiteren Entwicklung und Entscheidungsfindung wird gerade bei diesem Thema eine Einbindung von Anwohnern und Bürgerschaft als unbedingt erforderlich erachtet.

Ein Radschnellweg wird als unabdingbar für eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung erachtet. Zu berücksichtigen ist aber seine Einbindung unter Sicherheitsgesichtspunkten. Wie können die unterschiedlichen Verkehre und die verschiedenen Geschwindigkeiten sicher nebeneinander organisiert werden – gerade für Radfahrer und Fußgänger? Shared-Space-Konzepte bergen hier auch Risiken für die langsamen Verkehrsteilnehmer. Genügend Fahrradstellplätze im Quartier sind vorzusehen.

Mit Blick auf den motorisierten Individualverkehr wurde angeregt, den Deutzer Hafen als autofreies Quartier zu entwickeln. Von einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern wird vorgeschlagen, in der Quartiersstraße keine privaten Parkplätze anzubieten und sie als Fahrradstraße auszubilden.

Die barrierefreie Erschließung der Rheinbrücken wird in der Gruppe als überaus wichtiges Signal für eine zukunftsfähige Mobilität erachtet. Das gilt für die Deutzer-, die Severins- und die Südbrücke gleichermaßen.



Arbeitsgruppe Mobilität und Straßenräume



Wohnen und Arbeiten im Deutzer Hafen



Wohnen und Arbeiten im Deutzer Hafen

Berichterstattung
Bernd Dallmeyer
moderne stadt



Ein zentraler Schwerpunkt der Diskussion in der Arbeitsgruppe war die Frage, wie die unterschiedlichen Formen des Wohnens in der Entwicklung des Deutzer Hafens zum Tragen kommen können. Aber auch die breite Palette der weiteren Nutzungen – von Einzelhandel über Kita bis Schule – wurde debattiert und deren Bedeutung für die Vitalität des Quartiers herausgestellt.

Die bislang formulierten Qualitätskriterien werden als zielgerichtet und sinnvoll erachtet. Sie sollten unbedingt weiterverfolgt werden. Die Grundstücksvergabe über qualifizierte Vergabeverfahren spielt eine wesentliche Rolle, um Vielfalt zu sichern. Im Bereich der sogenannten „Konzeptvergabe“ durchläuft Köln gegenwärtig (wie viele andere Städte) einen Lernprozess, den es auszuwerten und für den Deutzer Hafen weiterzuentwickeln gilt. Für die kleinteilige Strukturierung sind entsprechende Grundstücksschnitte relevant; dabei werden Baugruppen als ein wesentliches Element zur Qualitätssicherung erachtet.

Sicherheit im Quartier ergibt sich in vitalen Stadtteilen in erster Linie durch soziale Kontrolle. Dies zu stärken muss ein zentrales Ziel sein. Die Aktivierung der Sockelgeschosse erscheint dabei als wichtige Stellenschraube. Gerade deshalb sind Leerstände überaus problematisch und unbedingt zu vermeiden; denn trotz aller vorbeugenden Maßnahmen befürchten Teilnehmerinnen und Teilnehmer, dass diese eintreten, wenn nicht frühzeitig sehr gezielt gegengesteuert wird. Dabei gilt es kreative und innovative Konzepte zu fördern und auch Neues zu ermöglichen. Die bekannten und üblichen Ansätze mit „0815-Einzelhandel“ reichen sicher nicht, so die Einschätzung. In diesem Zusammenhang wird auf die überaus wichtige und belebende Funktion von kulturellen Nutzungen hingewiesen. Es wäre zu erwägen, ein oder zwei regelrechte kulturelle „Magnete“ anzusiedeln.



Arbeitsgruppe Wohnen und Arbeiten

Bauen im Deutzer Hafen



Bauen im Deutzer Hafen

Berichterstattung
Lena Zlonicky
Stadtplanungsamt



Die hohe Nachfrage nach Wohnen zeigt sich auch auf dem Workshop – die Verantwortlichen wurden vielfältig angesprochen, ob und wie man sich schon in eine Liste als Interessent für Wohnungen eintragen kann.

Die jetzt vorgeschlagene Dichte der Bebauung wird in der Gruppe unterschiedlich bewertet: Einigen Teilnehmerinnen und Teilnehmern erscheint sie zu hoch und sie kritisieren, dass der ursprünglich prämierte Vorschlag deutlich weniger Nutzfläche ausgewiesen hatte. Andere erachten sie als durchaus maßvoll, wenn so an zentraler Stelle mehr bezahlbarer Wohnraum geschaffen werden kann. Da die Verteilung der Hochpunkte offenkundig wohl überlegt getroffen wurde, erscheinen die Standortentscheidungen vielen Diskutanten nachvollziehbar. Andere plädieren für eine Konzentration („Bündelung“) der hohen Gebäude in einem Bereich. Bezogen auf die Gebäudehöhe plädieren einige Teilnehmenden dafür, die 62 Meter hohen Kranhäuser auf der gegenüberliegenden Rheinseite als absolutes Maximum zu definieren. Alle Beteiligten unterstreichen dabei, dass unterschiedliche Architekturen

innerhalb eines Blocks realisiert werden sollten, ein variantenreiche Wechselspiel zwischen hohen und niedrigen Gebäuden besteht und eine Kleinteiligkeit der Strukturen ablesbar wird.

Um diese Mischung nicht nur gestalterisch, sondern auch funktional zu erreichen, wird die „Konzeptvergabe“ als geeignetes Mittel zur Qualitätssicherung erachtet. Aus Sicht der Teilnehmenden gewährleistet ein 30-prozentiger Anteil geförderten Wohnungsbaus gleichsam den Bau von bezahlbarem Wohnraum und eine gute soziale Mischung. Deshalb sollte diese Quote unbedingt aufrechterhalten werden, auch wenn wirtschaftlicher Druck entsteht. Gegebenenfalls wäre diese Quote sogar zu erhöhen. Baugruppen und Genossenschaften sind wichtige Akteure in dieser Entwicklung von Vielfalt und Lebendigkeit und sollten daher möglichst umfassend berücksichtigt werden. Dabei wird angeregt, gerade auch die Genossenschaften vor Ort in Deutz aktiv einzubinden.

Für das Wohnen spielen insbesondere die Zielgruppen der Familien und Senioren eine wichtige Rolle

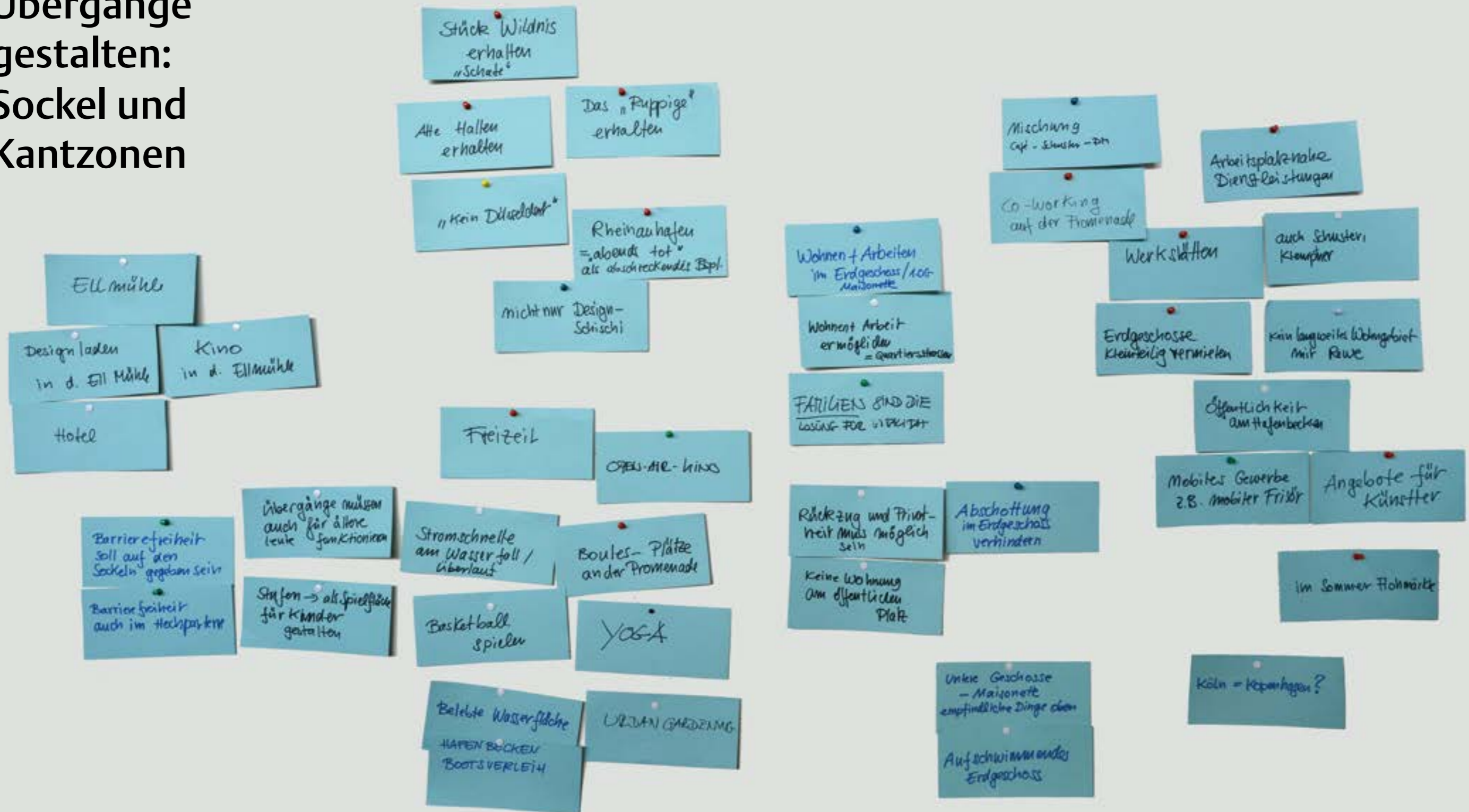
– sie sollten neben allen anderen Gruppen in jedem Fall bedacht werden. Vordringliches Ziel ist aber eine gemischte Struktur zu sichern. Wohnungskonzepte wie z. B. „Clusterwohnen“ (Bewohnerinnen und Bewohner haben ihr eigenes Zimmer/Apartment, die große Küche nutzen alle gemeinsam) oder „Mehrgenerationenwohnen“ (Menschen unterschiedlichen Alters wohnen unter einem Dach) sollen in der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

Für ein lebendiges Quartier spielt die Versorgung eine besondere Rolle: Einzelhandel muss von Anbeginn mitgedacht werden. Hierbei hat die Idee einer Markthalle großen Charme.



Arbeitsgruppe Bauen im Deutzer Hafen

Übergänge gestalten: Sockel und Kantzonen



Übergänge gestalten: Sockel und Kantzonen

Berichterstattung
Daniel Delbrück
moderne stadt



Wie kann die Promenade beidseits des Hafenbeckens nachhaltig mit Leben erfüllt sein? Vor allem diese Frage beschäftigte die Gruppe. Teils eher skeptisch, teils aber auch überaus optimistisch, wurden ganz unterschiedliche Vorschläge diskutiert. Wäre es nicht eine so einfache wie gleichsam überaus wirksame Maßnahme, für die Erdgeschosszonen schlicht Familien zu berücksichtigen, die die angrenzenden Bereiche „automatisch“ beleben und hier für Vitalität sorgen?

Im Sinne der Attraktivität der Sockel sollten gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss möglichst kleinteilig sein. Hier gibt es einen Regulierungsbedarf durch kommunale Vorgaben. Kleine Einheiten erscheinen auch für den südlichen Bereich bei einer möglichen Ansiedlung von REWE unbedingt erforderlich. Könnte Raum für ein „mobiles Gewerbe“, etwa für einen mobilen Frisör, vorgehalten werden? Neben Künstlerateliers und Werkstätten wären auch Co-Working-Angebote an der Promenade und an Plätzen denkbar, weil diese nicht so sensibel auf Öffentlichkeit reagieren und dies sogar eine besondere Qualität des Angebots darstellen könnte.

Für die Lebendigkeit der Promenade und der Erdgeschosebene spielt der öffentliche Raum eine wichtige Rolle. Nutzungen wie Open Air Kino und Flohmärkte sollten möglich sein. Treppenanlagen sind auch als Spielorte auszubilden. Bei der Gestaltung der Promenade gilt es durchgängig die Barrierefreiheit zu berücksichtigen und die Zugänglichkeit zu den oberen Bereichen und zum Wasser für alle zu sichern. Auch die Wasserfläche spielt eine wichtige Rolle. Ist sie zugänglich, so stützt das die Attraktivität der Promenade in besonderer Weise. So könnte z.B. ein Bootsverleih eine überaus aktivierende Rolle spielen.

Für die Erdgeschossbereiche sollten möglichst Nutzungskombinationen aus Wohnen und Arbeiten geschaffen werden – während Arbeitsbereiche auf Straßenniveau liegen können, wären privatere Bereiche im oberen Geschoss anzuordnen. Auch im Hochwasserfall hätte das gegebenenfalls Vorteile: empfindliche Dinge könnten oben gelagert werden und der untere Raum / Werkstatt gezielt robust ausgebildet werden.

Die dargestellten „Kantzonen“, die Übergänge zu den Häusern, erscheinen einigen Teilnehmenden geradezu prädestiniert für Urban Gardening im Quartier. Gleichzeitig gilt es zu vermeiden, dass „Jägerzäune“ aufgestellt werden. Sind dänische und niederländische Lösungen auf Köln übertragbar? Das Wechselspiel zwischen Öffentlichkeit am Hafenbecken und Privatheit in den Quartiersstraßen ist weiter zu profilieren.

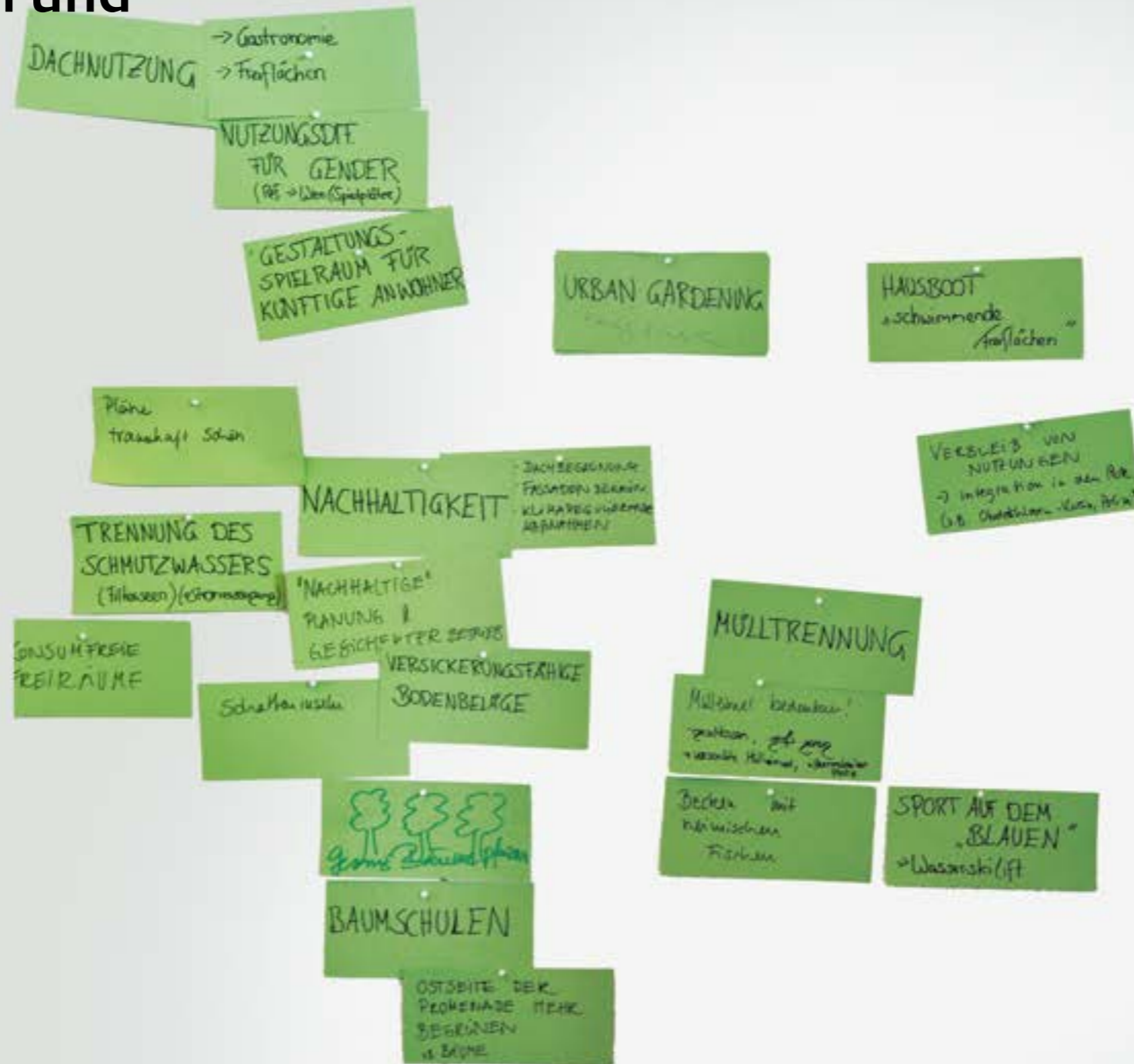
Die Vielzahl der Ideen gilt es jetzt zu sammeln und zu bewerten, so dass diese im weiteren Verlauf vertieft und gegebenenfalls konkretisiert werden können, wenn sich eine belastbare Grundlage ergibt.

Bei all den Überlegungen wurde grundsätzlich unterstrichen, dass der Ort seine Rauheit und Wildheit auch in Zukunft möglichst behalten soll. Es macht gerade den Charme des Hafens aus, dass nicht alles perfekt und „clean“ ist. Dazu könnte z.B. auch der Erhalt der alten Halle beitragen. Das sollte auch in der weiteren Gestaltung als Maßgabe beherzigt werden.



Arbeitsgruppe Sockel und Kantzonen

Urban, Grün und Blau: Freiraumqualitäten und Retentionsräume



Urban, Grün und Blau: Freiraumqualitäten und Retentionsräume

Berichterstattung
Galene Haun,
Stadtplanungsamt



Das große Thema in der Diskussion über Freiräume war die Nachhaltigkeit – sowohl kleinmaßstäblich als auch im großen Maßstab. Es ging um Fragen der Dach- und Fassadenbegrünung, um Regenwasserbewirtschaftung, versickerungsfähige Bodenbeläge und die Möglichkeiten Wasser als Ressource zu nutzen. Dabei wurde auch diskutiert, wie die Wasserfläche im Hafenbecken sichtbar und erreichbar gemacht werden kann – etwa über schwimmende Freiflächen, Wasserskilifts und Hausboote. Mitunter wurden auch ganz konkrete Ideen vorgeschlagen – etwa auf einem Platz in einem Bassin heimische Fische auszustellen. Es wird angeregt, Freiraumflächen durch die Nutzung von Dächern oder schwimmenden Plattformen zu erweitern.

Mehr Grün, mehr Bäume, mehr Schatten – Forderungen, die angesichts weltweiter Klimaveränderungen und der Prognose steigender Temperaturen in der Gruppe auf breiter Ebene geteilt wurden. Wichtig ist den Beteiligten, dass trotz aller Dichte im Freiraum Gestaltungsoptionen und Beteiligungsmöglichkeiten offengehalten werden. Der öffentliche Raum ist eine Plattform für partizipative Prozesse – Mitwirkung und Mitgestaltung können bei der Freiraumgestaltung Hand in Hand gehen und hohe Identifizierung ermöglichen. Dabei geht es um die kleinen Nischen, aber auch bei der Gestaltung großer Bausteine wie etwa der Promenade sollten Beteiligungsmöglichkeiten geschaffen werden. Schon heute gibt es im Quartier einige Ansatzpunkte, wo Teilhabe in unmittelbarer Weise erprobt werden kann. Wie können bestehende Nutzungen, wie z.B. der Obdachlosenverein, auch zukünftig in das Gebiet integriert werden und dort eine Funktion übernehmen?

Grundsätzlich sollte auf die Umsetzbarkeit der Planung Wert gelegt werden. Allzu oft stehen der großen Visionskraft höchst pragmatische Kriterien bei Betrieb und Unterhalt gegenüber, die dann hochfliegende Träume zunichte machen. Hier wird aus der Gruppe für Realitätssinn plädiert.



Arbeitsgruppe Freiraumqualitäten und Retentionsräume

Ausblick



Ausblick

Franz-Josef Höing
Beigeordneter für
Stadtentwicklung,
Planen und Bauen
der Stadt Köln



Der Name macht es schon deutlich: Einer Zwischenpräsentation ist zu eigen, dass sie über den „Stand der Dinge“ informiert, wenn sie noch nicht abschließend entschieden sind. Sie dokumentiert die Prozesshaftigkeit von Planung.

Für die Verantwortlichen gab es in der Bearbeitung der letzten Monate eine zentrale Frage: Liegen wir richtig? Stimmt der Korridor, in dem wir uns bewegen? Nach den heutigen Rückmeldungen lässt sich feststellen: Wir liegen mit den bisherigen Überlegungen „nicht ganz falsch“! Das mag wenig erscheinen, ist aber bei einem so komplexen Planungsprojekt als Feed-back nicht zu unterschätzen. Das Konzept erscheint nah an den Wirklichkeiten, obwohl es an einigen Stellen mutig nach vorne gedacht ist. Diese gute Mischung wollen wir beibehalten, kultivieren – den Anspruch nach Innovation mit dem nötigen Realitäts-sinn abwägen und die Ansprüche nicht überdehnen. Das Planungsteam nimmt von der Veranstaltung einen „Koffer voll Ideen“ mit, die es jetzt zu sortieren gilt.

Stadtentwicklung und Stadtplanung ist immer ein Prozess – Dinge sind permanent im Fluss und die Kunst liegt auch darin, zum gebotenen Zeitpunkt das Richtige zu entscheiden und die Dinge dann zu fixieren.

Für diesen Abwägungsprozess sind Veranstaltungen wie diese Zwischenpräsentation außerordentlich wichtig. Sie sind Resonanzraum und Testballon. Um diesen Gesprächsfaden weiter aufrecht zu erhalten, wird es weitere Veranstaltungen zum Deutzer Hafen geben – der nächste Termin wird wieder frühzeitig öffentlich bekannt gegeben. Auch dann hoffen Stadt Köln und moderne Stadt auf rege Beteiligung und bedanken sich für alle Hinweise und Anregungen.



