

Auftaktveranstaltung Dokumentation

26./27.02.2016

Essigfabrik Deutzer Hafen

Ausloberin



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

In Zusammenarbeit mit

moderne stadt

Gesellschaft zur Förderung des Städtebaues
und der Gemeindeentwicklung mbH

Prozessbegleitung | Verfahrensbetreuung

büero **schneidermeyer**
Köln | Stuttgart

Köln, im April 2016

Alle Fotos: Thomas Wolf, Gotha

Geschlechtsspezifische Formulierung: Zum Zwecke der besseren Lesbarkeit haben wir möglichst auf geschlechtsspezifische Formulierungen verzichtet. Selbstverständlich beziehen sich alle gewählten personenbezogenen Bezeichnungen auf beide Geschlechter.

Auftaktveranstaltung Dokumentation

26./27.02.2016

Essigfabrik Deutzer Hafen

INHALT

Vorbemerkungen	04
Ablauf	05
Begrüßung / Kurzvorträge	06
Perspektiven für den Deutzer Hafen	08
Wohnen und Arbeiten in der Stadt	12
Zum Verfahren – Beteiligung und Gutachten	16
Rundgang	18
Die Teilnehmenden erkunden den Deutzer Hafen	20
Impulsvorträge	22
Hydrologie	24
Lärm	26
Verkehr	28
Arbeitsgruppenphase	30
Ergebnisse Thementisch 01 öffentlich und privat	32
Ergebnisse Thementisch 02 sicher und geschützt	36
Ergebnisse Thementisch 03 vernetzt und verträglich	40
Ergebnisse Thementisch 04 dicht und gemischt	44
Ergebnisse Thementisch 05 vielfältig und bunt	48

Vorbemerkungen

Die Auftaktveranstaltung des kooperativen Verfahrens zur Städtebaulichen Entwicklung Deutzer Hafen fand am 26. und 27. Februar 2016 in der Essigfabrik in Köln statt.

Als eines der zentralen städtebaulichen Entwicklungsprojekte Kölns soll der Deutzer Hafen in den kommenden Jahren zu einem gemischten Stadtquartier mit Wohnungen für 4.500 Menschen und 5.000 Arbeitsplätzen umgenutzt werden und damit einen wichtigen Impuls für die rechtsrheinische Entwicklung im südlichen Stadtgebiet geben.

Gemeinsam mit der Entwicklungsgesellschaft moderne stadt lud die Stadt Köln interessierte Bürgerinnen und Bürger ein, ein neues Stück Stadt mitzugestalten. Das Angebot wurde von Anwohnern und Anliegern, Vertretern aus dem Viertel und Akteuren der Stadtgesellschaft umfassend wahrgenommen. Die Teilnehmenden wurden über die grundlegenden Veränderungen im Deutzer Hafen informiert. Sie brachten ihre Anregungen und Vorstellungen in das Verfahren ein und diskutierten in fünf Arbeitsgruppen gemeinsam mit Experten und Fachleuten.

Der Auftaktworkshop für den Beteiligungsprozess gliederte sich in zwei Teile: Eine Impulsphase mit Rundgang und eine Arbeitsgruppenphase. Die Beiträge und Anregungen zur Entwicklung des Deutzer Hafens sind im Folgenden dokumentiert. Die Ergebnisse des Workshops flossen in die Aufgabenstellung ein, die am 8. März 2016 nochmals öffentlich vorgestellt wurde.

Ablauf 26./27. Februar 2016
Essigfabrik, Siegburger Straße 110, Köln

Freitag, 26.2.2016 | Impulsphase

14:00 **Begrüßung**
 Franz-Josef Höing
 Beigeordneter für Stadtentwicklung, Planen,
 Bauen und Verkehr der Stadt Köln
 Andreas Röhrig
 Geschäftsführer moderne stadt GmbH

Kurzvorträge

Perspektiven für den Deutzer Hafen

Franz-Josef Höing

Wohnen und Arbeiten in der Stadt

Prof. Markus Nepl
 ASTOC Architects & Planners

Zum Verfahren – Beteiligung und Gutachten

Jochem Schneider
 bueroschneidermeyer

15:15 Kaffeepause

15:45 Rundgang Deutzer Hafen

18:00 Umtrunk
 Musikalischer Beitrag
 Offene Jazzhausschule, Köln

Samstag, 27.2.2016 | Arbeitsgruppenphase

10:00 Impulsvorträge

Hydrologie

Ingo Schwerdorf, STEB Köln
 Andreas Blank, Ruiz Rodriguez Zeisler Blank

Lärm

Dr. Werner Pook, ADU Cologne

Mobilität

Konrad Rothfuchs, Argus Stadt-
 und Verkehrsplanung

11:30 Diskussion an fünf Thementischen (1. Runde)

öffentlich und privat

Lage, Freiraum, Vernetzung

sicher und geschützt

Hochwasser und Lärm

vernetzt und verträglich

Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit

dicht und gemischt

Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel,
 Wohnen, Kultur, Bildung

vielfältig und bunt

Wohnformen, Typologien, Trägerschaften

13:00 Mittagspause

14:00 Diskussion an fünf Thementischen (2. Runde)

15:30 Plenum – Ergebnisse der Thementische

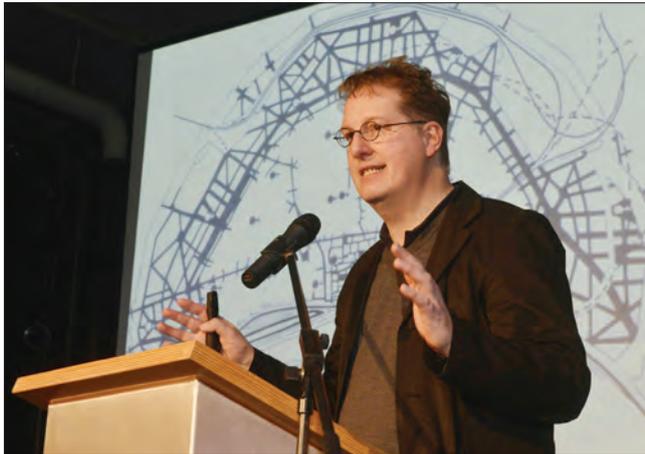
Freitag, 26.2.2016 | Impulsphase

Nach der Begrüßung durch den Planungsdezernenten Franz-Josef Höing und den Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft moderne stadt Andreas Röhrig

werden im ersten Teil des Tages in Kurzvorträgen die wichtigsten Themen zur künftigen Entwicklung des Deutzer Hafens vorgestellt.



Vor Ort – Einführung in das Thema



Franz-Josef Höing begrüsst gemeinsam mit ...



... Andreas Röhrig die Teilnehmenden am Workshopverfahren.



Viele Interessierte finden den Weg in die voll besetzte Essigfabrik



Perspektiven für den Deutzer Hafen

Franz-Josef Höing

Im ersten Vortrag beschreibt Planungsdezernent Franz-Josef Höing die aktuellen Herausforderungen einer überaus dynamischen Stadtentwicklung in Köln. Die Stadt wächst in allen Altersgruppen und fast gleichermaßen in allen Stadtteilen. Vor dem Hintergrund der ansteigenden Wohnungsnachfrage kommt es im ganzen Stadtgebiet zu Umnutzungen und Nachverdichtungen. Diese Entwicklung ist auch über die Stadtgrenzen hinaus im regionalen Kontext zu betrachten.

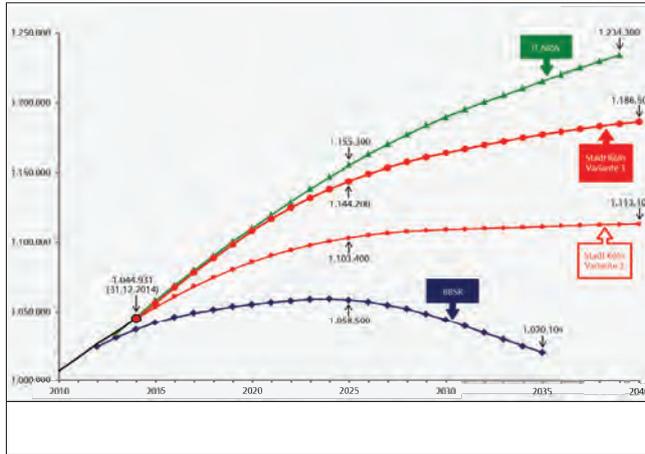
In Köln gibt es eine lange Tradition der strategischen Stadtentwicklung seit dem 19. Jahrhundert. Heute bilden die Ergebnisse aus dem Masterplan-Prozess aus dem Jahr 2008 und die immer wieder weiterentwickelten Ansätze einer gesamtstädtischen Freiraumkonzeption (Grüngürtel) ein belastbares Gerüst für die unterschiedlichen planerischen Bausteine. Projekte wie das Clouth-Gelände in Nippes, das Güterbahnhof-Areal in Ehrenfeld, die Transformationen im Bereich Deutsche Welle, die Umnutzung des Mühlheimer Hafens, das Projekt der Parkstadt-Süd – sie alle sind als Teil einer gesamtstädtischen Entwicklung zu betrachten. In dieser spielt auch das Projekt Deutzer Hafen eine wichtige Rolle.

Mit der Machbarkeitsstudie Deutzer Hafen wurde im Jahr 2013/14 die grundsätzliche Möglichkeit einer Bebauung des Areals Deutzer Hafen nach jahrelangen umfassenden Vorüberlegungen überprüft. Trotz der vorherrschenden Hochwasserproblematik konnte eine gesicherte Bebaubarkeit der Flächen dargestellt werden.

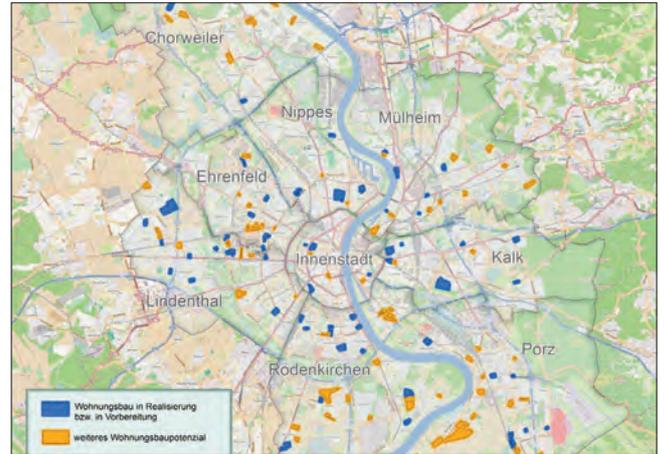
Mit dem jetzt beginnenden Gutachterverfahren soll vor dem Hintergrund dieser Erkenntnis eine städtebauliche und freiräumliche Konzeption entwickelt werden. Bis Ende des Jahres 2016 soll eine stabile, im besten Sinne belastbare, aber auch flexible räumliche Grundstruktur vorliegen. Für die künftige Bebauung und die Freiflächen sollen dann konkrete planerische Eckpunkte definiert werden.

Der in die Planung eingeschriebene Beteiligungsprozess mit ganz unterschiedlichen Akteuren der Stadtgesellschaft dient der umfassenden Qualifizierung und schafft Transparenz bezüglich der planerischen Ausgangsbedingungen und Leitziele. Er knüpft dabei an vielfältige Erfahrungen eines intensiven kommunikativen Austausches über planerische Entscheidungen in Köln in jüngster Zeit an. Die beiden Workshops und die Abschlusspräsentation sind als erlebbare Kristallisationspunkte einer in diesem Sinne kooperativen Stadtentwicklung konzipiert.

Dieser integrierte planerische Ansatz soll jenseits von einzelnen architektonischen Setzungen im Mittelpunkt der planerischen Debatte der nächsten Monate stehen.



Die Bevölkerungszahlen steigen in Köln.



Folge: Umnutzung und Nachverdichtung in der ganzen Stadt



Der Masterplan 2008 dient ebenso als strategisches Gerüst ...



... wie das Netzwerk der Freiräume des Inneren und Äußeren Grüngürtels.



Clouthgelände – Beispiel für Wohnen und Nachverdichtung



Güterbahnhof-Areal Ehrenfeld – Umnutzung und Stadtumbau



Neue Wasserlagen – Umnutzung Mülheimer Hafen



Große Veränderungen – Planungsverfahren Parkstadt-Süd



Andere Freiräume – Urban Gardening am Schauspiel in Mülheim



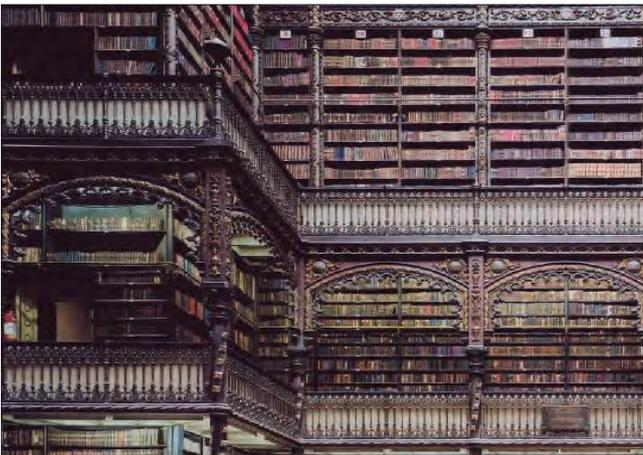
Beteiligung und Kommunikation – z.B. Parkstadt Süd



Blick von oben – Luftbild Deutzer Hafen



Machbarkeitsstudie – erste Konkretisierungen (2013/14)



Das Regal als Metapher für eine adaptive Stadtstruktur



Wohnen und Arbeiten in der Stadt

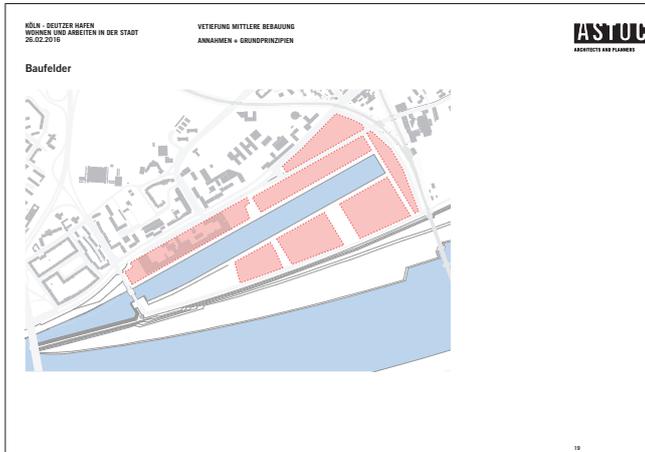
Prof. Markus Neppi

Professor Markus Neppi hebt in seinem Vortrag die herausragende Lage des Planungsareals im Kölner Stadtgebiet und die Herausforderungen durch den erforderlichen Hochwasserschutz hervor. Die künftige städtebauliche Struktur muss die Grundlage schaffen für ein gemischtes, lebendiges Quartier und gleichzeitig neue Retentionsmöglichkeiten eröffnen.

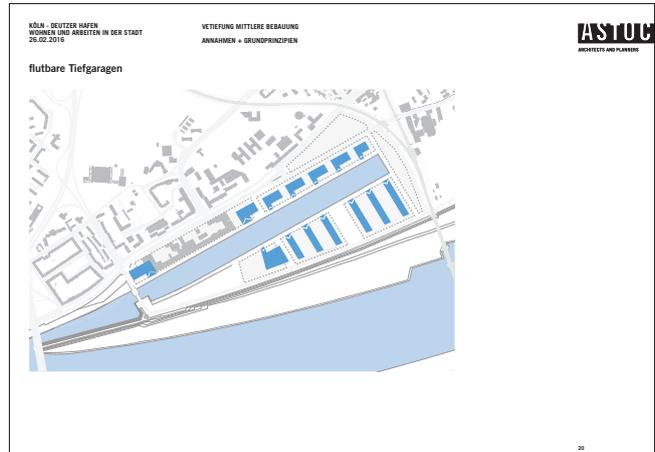
Die Machbarkeitsstudie 2013/14 fußt auf den vorangegangenen Strukturüberlegungen und geht vom Erhalt der Ellmühle aus. Unterschiedliche Bebauungskonzepte wurden erarbeitet und bewertet – von einer maximalen bis zu einer minimalen Bebauung. In zwei Varianten wurde letztlich für die weitere Bearbeitung eine mittlere Dichte empfohlen. Wichtige Hinweise für die Anordnung der unterschiedlichen Nutzungen ergaben sich aus den Lärmemissionen durch Gewerbe und Verkehr.

Um einen Ausgleich in der Retentionsraumbilanz zu erreichen wurde in der Machbarkeitsstudie ein Bündel unterschiedlicher Maßnahmen vorgeschlagen:

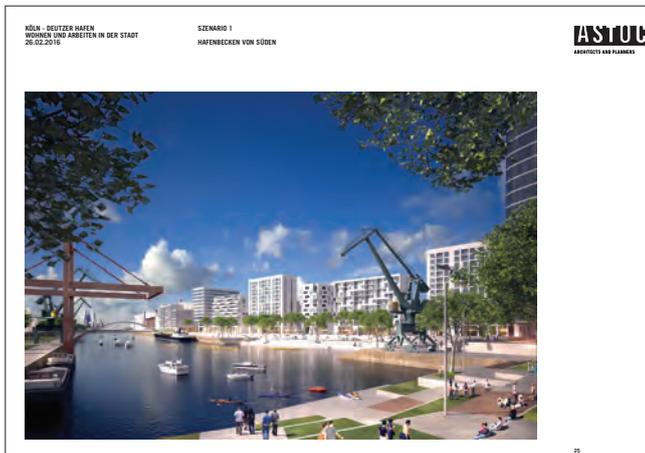
- Die Haupteerschließung wurde von den bereits heute topografisch höchsten Stellen auf dem Niveau des 200-jährlichen Hochwassers (HQ 200 = 11,90 m Kölner Pegel) geführt. Von diesem Erschließungsrahmen entwickelt sich die Bebauung von den höchsten Arealen hin zu den niedrigeren Bereichen entlang des Hafenbeckens.
- Erhebliche Flächen werden von Bebauung freigehalten und schaffen so gemeinsam mit hochverdichteten Bereichen ein spannungsreiches Wechselspiel unterschiedlicher Räume. Die Freiflächen dienen im Hochwasserfall als zusätzliche Überschwemmungsbereiche und verbessern so die Sicherheit.
- Die Tiefgaragen unter den kompakten Baustrukturen schaffen Stellplätze und sind gleichzeitig im Gefahrenfall ergänzende flutbare Volumen.



Denkbare Bebauungsfelder



Option: Tiefgaragen als Retentionsflächen



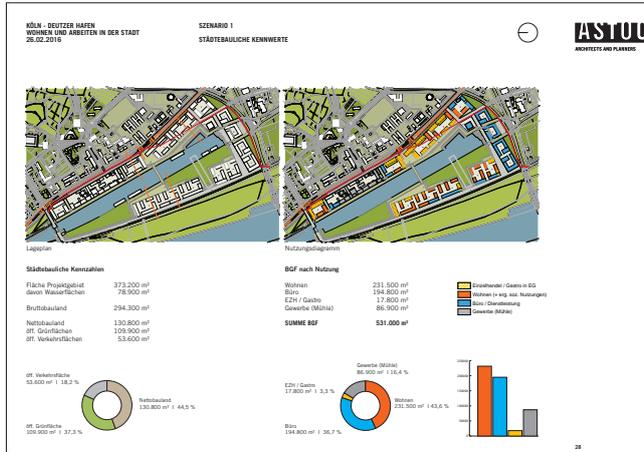
Wohnen und Arbeiten am Wasser (Blick nach Norden)



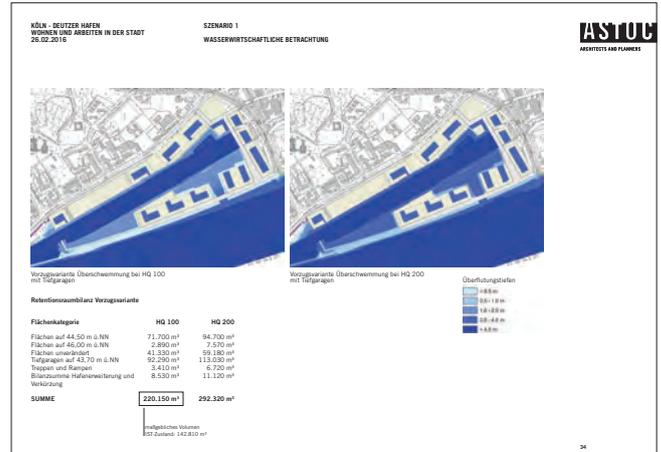
Wohnen und Arbeiten am Wasser (Blick nach Süden)



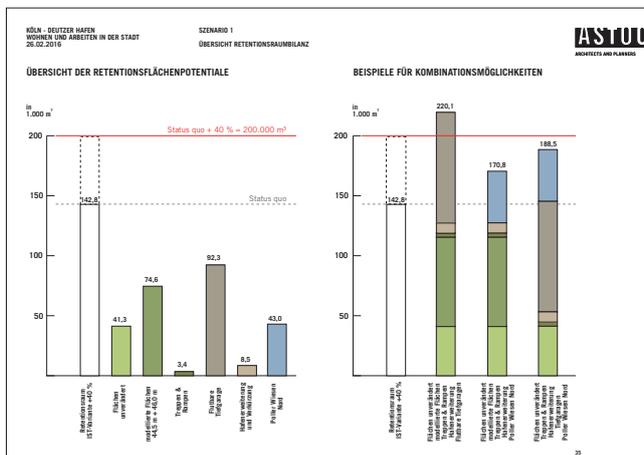
Lageplan Vorzugsvariante



Flächen und Maßzahlen



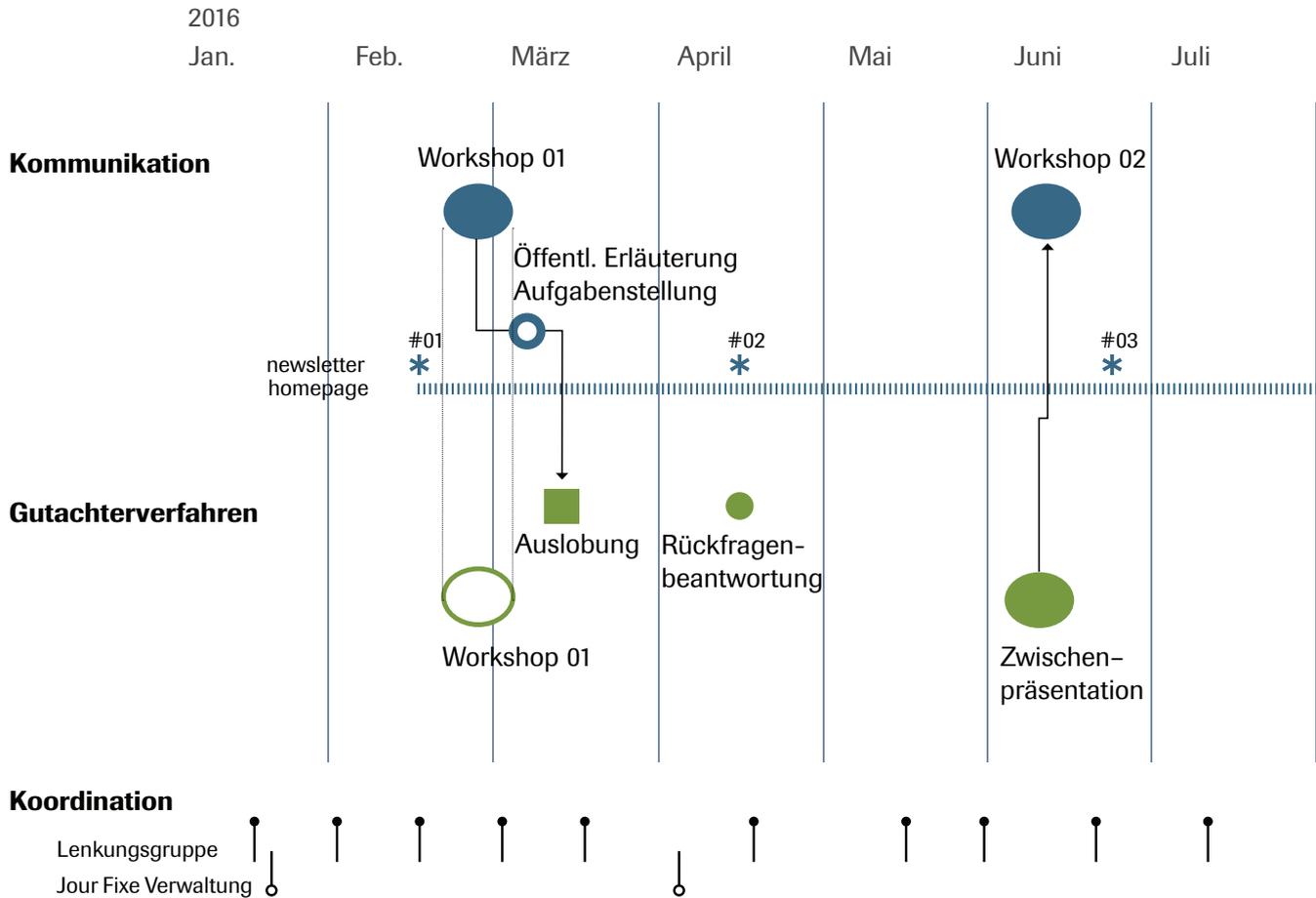
Hochwasserstand HQ 100 und HQ 200



Retentionsflächenbilanz



Lageplan Alternativvariante



Planungsprozess

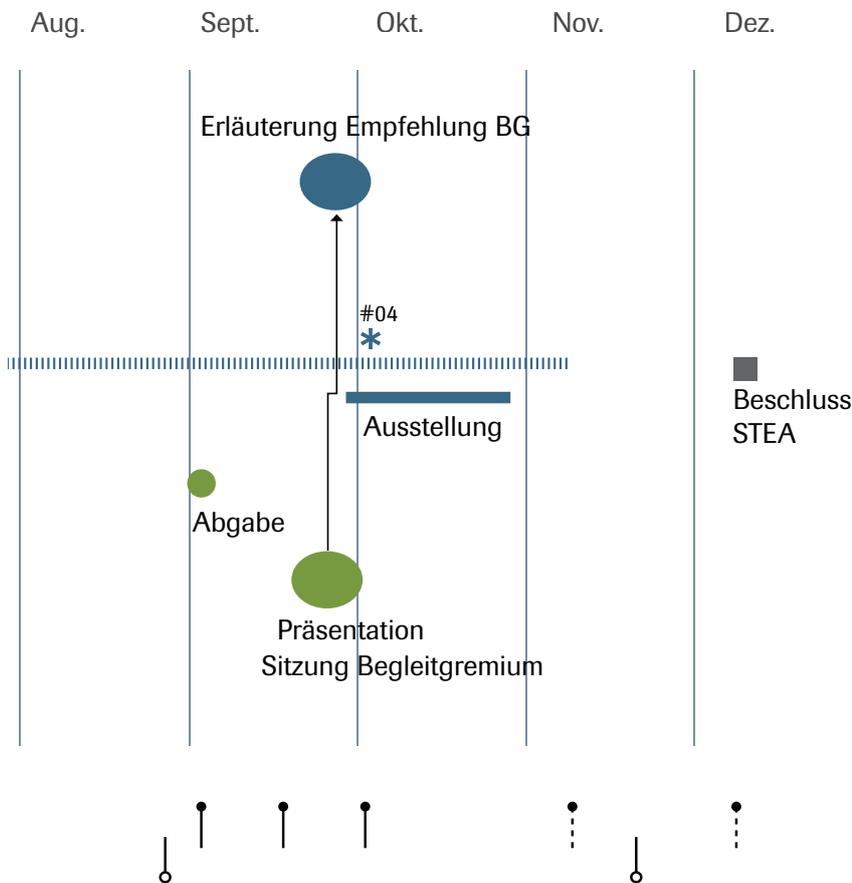
Zum Verfahren – Beteiligung und Gutachten

Jochem Schneider

In einem integrierten Planungsprozess greifen Planung und Beteiligung im Projekt Deutzer Hafen unmittelbar ineinander. Das Gutachter- und Beteiligungsverfahren beginnt mit dem Workshop 01 am 27./28. Feb. 2016 und endet am 23./24. September 2016 mit der Abschlusspräsentation und der Empfehlung, welches städtebauliche Konzept zur Grundlage der weiteren Bearbeitung gemacht wird. Die Ergebnisse der Diskussionen aus Workshop 01 werden in eine überarbeitete Aufgabenstellung aufgenommen, die am 8. März 2016 nochmals öffentlich vorgestellt wird. Am 10./11. Juni findet eine Zwischenpräsentation statt, bei der die Planungsteams Ideen und Ansätze vorstellen, um sie gemeinsam zu diskutieren.

Die Debatte ist durch fünf Thementische strukturiert:

- „Öffentlich und privat | Lage, Anbindung, Freiräume“ _ Wie kann ein neuer städtebaulicher „Trittsstein“ zwischen Deutz und Poll geschaffen werden? Die Freiraumentwicklung ist sowohl innerhalb des Entwicklungsgebietes als auch für die übergeordnete Einbindung von strategischer Bedeutung.
- „Sicher und geschützt | Hochwasser und Lärm“ _ Trotz der Umnutzung des Hafens muss eine Verbesserung der Retentionsraumbilanz erreicht werden. Bei der Nutzungsverteilung sind Lärmimmissionen zu berücksichtigen.
- „Vernetzt und verträglich | Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit“ _ Das neue Quartier soll verkehrlich möglichst gut vernetzt sein. Die Trennwirkung der übergeordneten Verkehrstrassen soll überwunden und das Quartier allgemein für Fußgänger sowie Radfahrer gut erreichbar sein.



- „Dicht und gemischt | Wohnen, Gewerbe, Kultur, Bildung“ _ Ein lebenswertes, dichtes und gemischtes Viertel soll entstehen, in dem für Wohnen und Arbeiten Platz ist, das Raum für Kultur, Freizeit und Bewegung anbietet und über eine gute soziale Infrastruktur verfügt. Wie kann das erreicht werden?
- „Vielfältig und bunt | Wohnformen, Typologien, Trägerschaften“ _ Im Deutzer Hafen soll eine große Bandbreite an Wohnformen und Typologien ermöglicht werden. Welche Leitziele sind dafür zu formulieren?

Rundgang Deutzer Hafen

Im Anschluss an die Impulsvorträge und eine kurze Kaffeepause beginnt ein Rundgang durch den Deutzer Hafen. Die Teilnehmenden begehen – aufgeteilt in drei Gruppen – das gesamte Planungsgebiet und erhalten so vielfältige unmittelbare Eindrücke vor Ort.

An insgesamt fünf Stationen an markanten Punkten erläutern Fachgutachter und Vertreter/innen der Stadt Köln und der modernen Stadt die Themen Hochwasserschutz, Verkehr, Lärm Freiraum und Denkmalschutz.

Begleitet wird die Tour von musikalischen Interventionen von Musikerinnen und Musikern der offenen Jazzhausschule Köln.





Am Hafenbecken erläutern Vertreter der Stadtentwässerungsbetriebe Köln Fragen zum Hochwasserschutz und zu Retentionsbedarfen.



Musikalisch wird der Rundgang entlang der Stationen von der offenen Jazzhausschule Köln begleitet.



Übergänge zu den angrenzenden Stadtteilen eröffnen sich am Bahndamm.



An der Drehbrücke informiert Stadtkonservator Dr. Werner über die Aspekte der Denkmalpflege.



Bevor es auf der Südbrücke den Lärm der Schienen zu hören gibt, wird der Aufstieg durch das Treppenhaus musikalisch begleitet.



Herr Dr. Pook erläutert am Fuße der Südbrücke die Einschränkungen durch Verkehrs- und Gewerbelärm.



Herr Höing unterstreicht den Stellenwert des Projektes Deutzer Hafen für die rechtsrheinische Entwicklung.



Frau Zlonicky und Frau Wagner beschreiben an der Alfred-Schütte-Allee die freiräumlichen Zusammenhänge.



Entlang der denkmalgeschützten Lindenallee kann man sich das künftige Nebeneinander von Bebauung und Freiraum vorstellen.

Samstag, 27.2.2016 | Impulsvorträge

Den Auftakt für den zweiten Tag bilden Impulsvorträge zu den Themen Hydrologie, Lärm und Mobilität, die den Teilnehmenden einen möglichst breiten Einblick in die verschiedenen Planungszusammenhänge für die nachfolgende Arbeitsgruppenphase geben.



Viele Gespräche am Rande des Workshops ermöglichen einen regen Austausch zwischen den Teilnehmenden.



Fünf Gruppen diskutieren zu fünf Themen.



Im Modell zeigt sich die gegenwärtige Insellage.



Intensiver Austausch im Gruppengespräch



Aufmerksamer Zuhörerschaft bei den Vorträgen

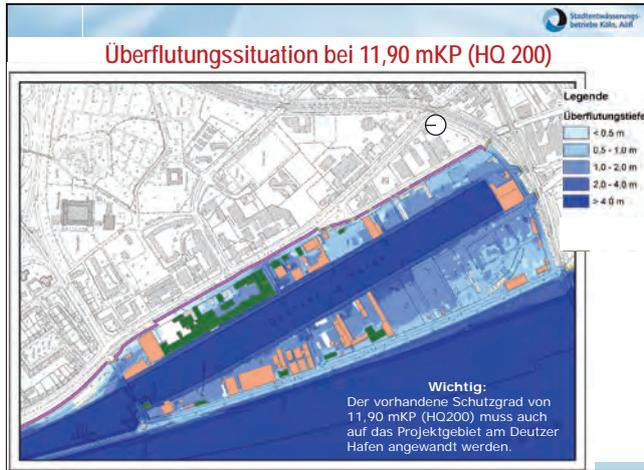


Hydrologie

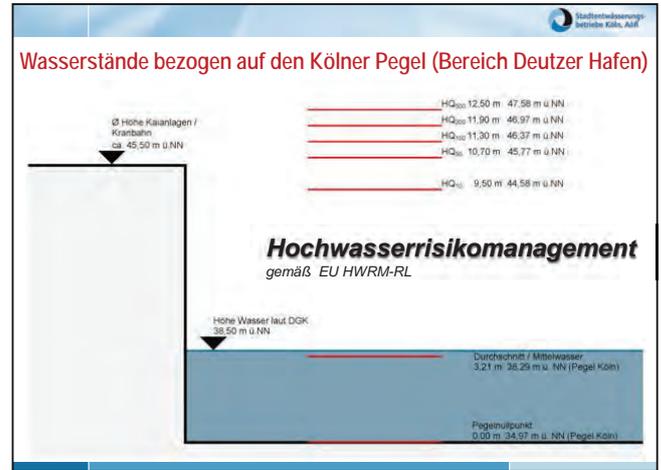
Ingo Schwerdorf (STEB Köln)

Andreas Blank (Ruiz Rodriguez Zeisler Blank)

Die beiden Experten zum Thema Hydrologie und Hochwasserschutz zeigen, warum das Thema Hochwasserschutz einen planerischen Schwerpunkt bei der künftigen städtebaulichen Entwicklung im Deutzer Hafen bilden muss. Denn im Planungsgebiet ist ein verbesserter Retentionsraumausgleich unbedingt zu gewährleisten und eine hochwasserangepasste Ausführung bei der Bebauung des Planungsgebiets zwingend notwendig. Neben Freiflächen können auch flutbare Tiefgaragen als Retentionsvolumen ausgebildet werden. Die Teams werden im Rahmen ihrer Planungen einen entsprechenden Nachweis für die Retentionsraumbilanz erbringen müssen. Ziel ist es, durch eine Vergrößerung des Retentionsvolumens den Hochwasserschutz für die Gesamtstadt Köln zu verbessern. Die Erschließungsbereiche müssen auf dem Niveau HQ 200 (200-jähriges Hochwasser) angelegt sein.



Überflutung des Planungsgebietes bei einem 200-jährigen Hochwasser – Situation Bestand



Pegelstände im Bereich Deutzer Hafen im Verhältnis zu den Kaianlagen

9 | 12

Retentionsraumbilanz: PLAN-Zustand (Beispiel Machbarkeitsstudie)

Höhenstufenplan einer möglichen Planung

Legende

- verbleibende Gebäude aus Bestand
- Fläche über HQ200 auf 47,20 müNN
- Fläche modelliert auf 44,50 müNN
- Fläche modelliert auf 46,00 müNN
- Fläche unverändert zum IST-Zustand
- Fläche Tiefgaragen auf 43,70 müNN
- Treppe von 47,20 müNN auf 46,00 müNN
- Treppe von 44,50 müNN auf 38,50 müNN
- Treppe von 46,00 müNN auf 44,50 müNN
- Treppe von 47,20 müNN auf 44,50 müNN
- Erweiterung des Hafenbeckens
- Treppe (hohl) wird durchströmt
- Brücke über Hafenbeckens auf 47,20 müNN

Maßgebende WSP für eine vereinfachte, horizontale Retentionsraumbilanz:

- 46,37 müNN (HQ100)
- 46,97 müNN (HQ200)

Durch die Bezirksregierung Köln liegt eine schriftliche Bestätigung vor, „dass die Flutung einer Tiefgarage, sofern sie baulich berücksichtigt wird, bei der Retentionsraumbilanz **angerechnet werden kann.**“

**RUIZ RODRIGUEZ
ZEISLER
INGENIEURGENOSSENSCHAFT FÜR
NACHBAU UND WASSERWEHRBAU**

Beispiel für eine Retentionsraumbilanz auf Grundlage der Machbarkeitsstudie



Lärm

Dr. Werner Pook (ADU Cologne)

Herr Dr. Pook weist darauf hin, dass die unterschiedlichen Lärmemissionen einen prägenden Faktor für die städtebaulichen Entwürfe im Deutzer Hafen darstellen. Während der Schiffsverkehr auf dem Rhein nur eine untergeordnete Rolle spielt und für die städtebauliche Entwicklung keine Berücksichtigung finden muss, ist der Verkehrslärm der Siegburger Straße zu bedenken. Den Emissionen kann mit konventionellen baulichen Maßnahmen begegnet werden. Der Schienenlärm am südlichen Ende des Planungsgebietes erfordert hingegen weitreichendere städtebauliche Maßnahmen und ist daher planerisch in umfassendem Maße relevant. In der vorbereitenden Untersuchung wurden verschiedene Modelle anhand einer exemplarischen Bebauung geprüft. Die vorgestellten Lärmkarten zeigen deutlich, dass besonders der von der Südbrücke ausgehende Lärm das Planungsgebiet beeinflusst, da das Brückenbauwerk von den Zügen zu Schwingungen angeregt wird. Eine möglichst geschlossene Bebauung im Süden und Südwesten des Planungsgebietes wirkt hier lärm-mindernd. Dabei gilt: Je höher die Bebauung, desto größer der Effekt; sechs Geschosse wären hier wünschenswert. Gewerbliche Lärmemissionen durch die Ellmühle sind vor allem zur Nachtzeit und im direkten Umfeld relevant. Hier müssen entsprechende Nutzungen angelagert werden.

Kooperatives Verfahren : Arbeitsgruppenphase

Geräuscheinwirkungen im Planzustand durch

Verkehr (Schiff, Strasse, Schiene)
und
Gewerbliche Anlagen (Eilmühle)



ADU cologne
INSTITUT FÜR UMWELTSCHUTZ GbR

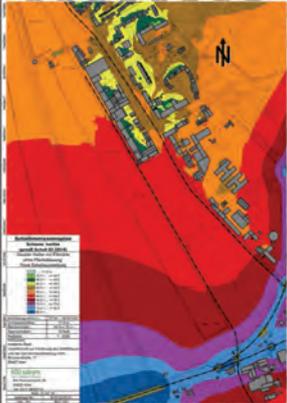
Dr. Werner Pook
27.02.2016

Übersicht über die Lärmquellen – Verkehr und Gewerbe

Kooperatives Verfahren : Arbeitsgruppenphase

Schiene Nachtzeit

Dauerschallpegel
Freie Schallausbreitung im Plangebiet



ADU cologne
INSTITUT FÜR UMWELTSCHUTZ GbR

Dr. Werner Pook
27.02.2016

Freie Lärmausbreitung – Schienenlärm zur Nachtzeit

Kooperatives Verfahren : Arbeitsgruppenphase

Schiene Nachtzeit

Dauerschallpegel
Mit 3m LS-Wand auf Wall
Modellhafte
Plangebäude aus
Entwicklungskonzept
2012 Szenario 3A



ADU cologne
INSTITUT FÜR UMWELTSCHUTZ GbR

Dr. Werner Pook
27.02.2016

Veränderte Lärmausbreitung – Schienenlärm mit exemplarischer offener Bebauung

Kooperatives Verfahren : Arbeitsgruppenphase

Schiene Nachtzeit

Dauerschallpegel
6-geschossige
Randbebauung +
Schließen S + W
Modellhafte
Plangebäude aus
Entwicklungskonzept
2012 Szenario 3A



ADU cologne
INSTITUT FÜR UMWELTSCHUTZ GbR

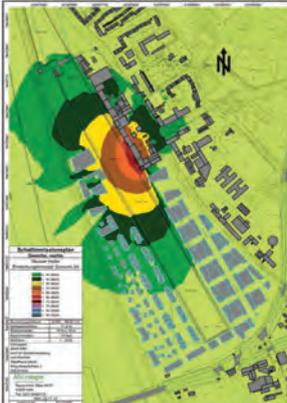
Dr. Werner Pook
27.02.2016

Veränderte Lärmausbreitung – Schienenlärm mit exemplarischer geschlossener Bebauung

Kooperatives Verfahren : Arbeitsgruppenphase

Eilmühle Nachtzeit

Dauerschallpegel
Modellhafte Plangebäude
aus
Entwicklungskonzept
2012 Szenario 3A



ADU cologne
INSTITUT FÜR UMWELTSCHUTZ GbR

Dr. Werner Pook
27.02.2016

Lärmausbreitung – Gewerbelärm mit exemplarischer Bebauung

Kooperatives Verfahren : Arbeitsgruppenphase

Kurzfassung der Ergebnisse zum Thema Lärm

- Schiffe auf dem Rhein : von untergeordneter Bedeutung
- Strassenverkehr : relevant (konventionelle Maßnahmen)
- Schienenverkehr : städtebaulich beachtlich !
(Alle Arten von Maßnahmen notwendig !)
- Eilmühle : nur zur Nachtzeit und im Umfeld relevant;
jedoch Besonderheiten der TA Lärm beachten !

ADU cologne
INSTITUT FÜR UMWELTSCHUTZ GbR

Dr. Werner Pook
27.02.2016

Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

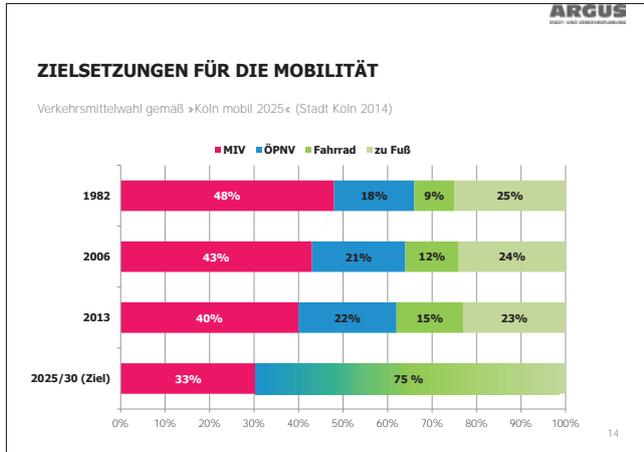


Verkehr

Konrad Rothfuchs (Argus)

Die Stadt Köln hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs von heute ungefähr 40 Prozent bis zum Jahr 2030 auf 33 Prozent zu reduzieren. Konrad Rothfuchs legt dar, welche Bedeutung ein nachhaltiges Mobilitätskonzept sowohl für die Erreichung dieser gesamtstädtischen Ziele als auch für die Qualität des zukünftigen Stadtquartiers im Deutzer Hafen hat. Im Vordergrund muss dabei eine optimale Erschließung für den Fuß- und Radverkehr stehen. Ein wesentlicher Schlüssel um Wegeverbindungen attraktiv zu machen sind hochwertige öffentliche Räume.

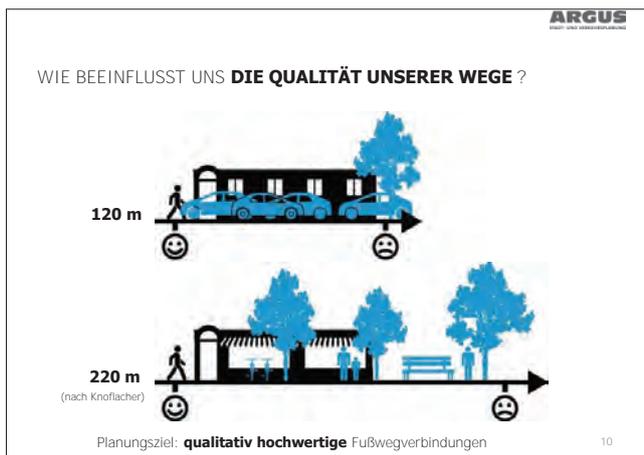
Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel kann in besonderem Maße dadurch interessant gemacht werden, dass Umsteigepunkte an ÖPNV-Haltestellen als öffentliche Orte gedacht und als sog. „Mobilitätsstationen“ oder „Quartiershubs“ ausgebildet werden. Neben Ticketverkauf, Sharing- und Parkierungs-Angeboten können hier beispielsweise auch eine Fahrradwerkstatt, ein Kiosk oder ein Lieferservice angesiedelt sein. Ein S-Bahn-Halt südlich des Planungsgebietes hätte langfristig überaus positive Auswirkungen auf die Mobilität der Nutzer.



Zielsetzungen „Köln mobil 2025“



Forderung: Gute Vernetzungen für Fußgänger und Radfahrer



Ziel: qualitativ hochwertige Wegeverbindungen



Möglichkeit: ÖPNV-Haltestellen als Mobilitätsstationen



Idee: „Quartiershub“ mit ergänzenden Nutzungen



Zusammenspiel von Infrastruktur und Mobilitätsangeboten verbessern

Samstag, 27.2.2016 | Arbeitsgruppenphase

Im zweiten Teil des Tages geht es bei den Thementischen um eine fokussierte Auseinandersetzung mit einzelnen Planungsaspekten. Die Ergebnisse der Diskussionen bilden eine ergänzende Grundlage für das fachliche Briefing der Planungsteams. Gemeinsam mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern werden Informationen ausgetauscht und Wissen zusammengetragen. Jeder Tisch wird moderiert und von Fachleuten – Mitgliedern des Begleitgremiums und Sachverständigen – begleitet. Die Gruppengespräche finden in zwei Phasen – eine am Vormittag und eine am Nachmittag – statt, so dass jede/r sich in unterschiedliche Themengebiete einbringen kann. Folgende Themen werden diskutiert:

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



Ergebnisse Thementisch 01

öffentlich und privat

Lage, Freiraum, Vernetzung

- Die zukünftige Vernetzung des Gebiets ist ein zentrales Ziel der weiteren Entwicklung. Momentan besteht die Insellage – und es ist noch nicht klar, wie der Bereich Deutzer Hafen eingebunden werden kann.
- Die „rote Linie“, die in den Plänen das Planungsgebiet markiert, sollte nicht als Grenze, sondern als Nahtstelle gedacht werden.
- Die Verbindung zum Linksrheinischen soll gestärkt werden.
 - Eine neue Brücke über den Rhein sollte Ziel, aber nicht Bedingung für die Planungsteams sein. Auf Höhe des Römerparks erscheint diese überaus sinnvoll. Vom Römerpark linksrheinisch über die Poller Wiesen könnte die Verbindung über das Hafenbecken bis zur Siegburger Straße führen. Im weiteren Verlauf können auch die Freiflächen am Deutzer Friedhof angebunden werden.
 - Ein verstärkter ÖPNV auf dem Wasser („Wasser-taxi“ oder „Wasserbusse“) könnte die Verbindung der beiden Rheinseiten stärken.
 - Die gesamtstädtische Bedeutung des Areals muss berücksichtigt werden: Einerseits ist es in Ost-West-Richtung Teil einer möglichen Verbindung vom Inneren Grüngürtel über den Rhein, den Hafen und die Autobahn bis nach Kalk; andererseits verbindet es in Nord-Süd-Richtung die Rheinuferbereiche von Leverkusen bis nach Bonn und darüber hinaus.
 - Das Areal wird auch zukünftig lokal und regional genutzt werden – von den Nutzern aus Deutz und Poll, den Bewohnern aus dem rechtsrheinischen Köln und den Bürgern aus der Gesamtstadt und der Region. Es sollte daher sowohl als Aufenthaltsort wie auch als Zwischenstopp funktionieren.
- Neue und bestehende Brücken sollten barrierefrei gestaltet werden
 - Die Südbrücke ist ein Denkmal und neu renoviert, aber trotzdem nicht barrierefrei – es gibt ausschließlich Treppenanlagen, die weder für Fahrrad- noch Fußverkehr gut geeignet sind.
- Zur Severinsbrücke gibt es für den Fuß- und Radverkehr keinen direkten Zugang von der Halbinsel aus.
- Eine bessere Verbindung zu den Gebieten jenseits der Siegburgerstraße ist anzustreben.
 - Anbindung durch Nahversorgung und Freiflächen – die östlich der Siegburger Straße ansässigen Dienstleister können künftige Gastronomieangebote und Freiflächen im Hafen nutzen.
 - Die Querverbindung zwischen den Gebieten östlich der Siegburger Straße und einem neuen Platz mit zentralen Nahversorgungs- und Mobilitätsangeboten im Deutzer Hafen ist zu verbessern. Die Wegeverbindung sollte sich über das Hafenbecken (Brücke) bis zu den Poller Wiesen fortsetzen („Perlenkette von Freiräumen“).
 - Die Sportflächen im Bereich Fort-Rauch sollen besser angebunden werden.
- Verkehr und Freiflächen sollen integriert betrachtet und Freiräume sollten gut angebunden werden.
 - Die verschiedenen Verkehre funktionieren innerhalb eines Gesamtsystems.
 - Die Drehbrücke ist keine sichere Verbindung – sie ist sehr oft gesperrt. Eine Durchwegung für den Fuß- und Radweg sollte zukünftig unabhängig von der Brücke gesichert werden.
- Freiflächen leisten einen Beitrag zur sozialen Vernetzung innerhalb des Gebiets und in die angrenzenden Stadtteile. Das neue Quartier soll daher die Strukturen der angrenzenden Areale fortschreiben.
- Die vorhandenen Freiflächen (v.a. die Poller Wiesen) sollen als nicht-kommerzielle und nutzungs offene Freiräume behutsam angegliedert werden.
- Zukünftige (Freiraum-)Planungen in der näheren Umgebung sollten schon jetzt mitgedacht werden. Da diese Flächen ggf. in Bestandsgebieten liegen bieten sie sich auch für informellere Freiraumnutzungen (wie urbanes Gärtnern etc.) an.
- Der Deutzer Stadtgarten befindet sich im „Dornröschenschlaf“, ist wenig frequentiert und sollte durch eine entsprechende Anbindung qualifiziert werden.
- Der Innere Grüngürtel soll als grüne Verbindung weiter gedacht und ausgebaut werden.
- Wie kommt man von Deutz zum Deutzer Hafen? – diese wichtige Frage muss im Planungsverfahren beantwortet werden.

ÖKOLOGIE / NACHHALTIGKEIT

Die Freiräume des Deutzer Hafens sollen auch einen Beitrag zum Naturschutz leisten und nachhaltig entwickelt werden. Folgende Vorschläge werden gemacht:

- (Auch kleine) Grünflächen tragen zur Vernetzung von Biotopen bei.
- Naturnahe Freiräume für Flora und Fauna sind zu berücksichtigen.
- Durch die künftige dichte und hohe Bebauung ist ein besonderes Augenmerk auf Schattenbereiche und deren stadtklimatische Auswirkungen zu richten.
- Grünflächen sollen auch im Zusammenhang mit der

Bebauung gedacht werden: Dachgärten und vertikale Begrünungssysteme tragen zu einem guten Stadtklima bei und schaffen gleichzeitig ökologische Nischen.

VIELFALT

Zukünftige Freiflächen sollen möglichst vielfältig gestaltet werden. So kann Raum für unterschiedlichste Nutzungen und Nutzer entstehen. Darunter finden sich folgende Anregungen:

- wohnungsnah kleine Spielplätze einrichten, um das Gebiet attraktiv für Familien zu machen
- offen gestaltete Bereiche vorsehen, um individuelle



Diskussion Thementisch 01

- Aneignung zuzulassen
- nicht kommerzielle Räume erhalten und schaffen
- Gastronomie am Wasser > Cafés und Biergärten, Wirtshaus an der Drehbrücke vorsehen
- Sportflächen mit Angeboten für verschiedene Alters- und Nutzergruppen berücksichtigen
- Sportflächen im Bereich Fort-Rauch sind ausgelastet – es müssen neue hinzukommen
- Freiräume als Begegnungs- und Kommunikationsorte im und über das Gebiet hinaus profilieren
- Spielplätze tragen zur sozialen Vernetzung bei
- Naturnahe Flächen wie die Poller Wiesen stärken
- Öffentliche Freiräume sollen sich von privaten unterscheiden
 - Private Freiräume sollen geschützt sein (z.B. Loggien, Balkone,...)
 - Mikroplätze / nachbarschaftliche Plätze schaffen

- Die Verschiedenartigkeit von fließendem Gewässer (Rhein) und stehendem Wasser (Hafenbecken) soll sich auch in den angrenzenden Freiflächen widerspiegeln.
- Es werden Vorschläge gemacht, sich nicht nur am, sondern auch im Wasser aufzuhalten:
 - Badeschiff auf dem Rhein
 - Flussfreibad am / im Rhein
 - Freibad im Gebiet
- Der Hochwasserschutz erfordert, dass Flächen freigehalten werden. Diese müssen sinnvoll in das Freiraumkonzept eingebunden werden.

IDENTITÄT

Die Teilnehmenden wünschen sich ein „eigenes Gesicht“ für den künftigen Deutzer Hafen. Dieses soll auch in den bestehenden und entstehenden Freiräumen deutlich ablesbar werden.

- Die Poller Wiesen sind ortsprägend und überlokaler Anziehungspunkt für ganz Köln.
- Die Vielfältigkeit von Freiflächen trägt zur Belebung des Gebiets bei.

FREIRAUM AM WASSER

Dem Deutzer Hafen als Entwicklungsgebiet am Wasser wird ein hoher Wert zugeschrieben. Dieses Potential gilt es zu nutzen.



Arbeitsergebnisse Thementisch 01

Ergebnisse Thementisch 02

sicher und geschützt

Hochwasser und Lärm

HOCHWASSER

Freiräume

- Der dynamische Wasserstand schafft neben Einschränkungen auch Potenziale für Gestaltung und Nutzung.
- Das Wasser sollte erlebbar und möglichst gut erreichbar sein.
- Aufgrund der angestrebten hohen Dichte des Stadtquartiers erscheint eine teilweise Überbauung des Hafenbeckens sinnvoll. Die von der Lärmschutzbebauung abgeschirmte nutzbare Fläche steigt damit.
- Eine große öffentliche Freifläche wäre dort wünschenswert, wo die zukünftige Fußgänger- und Radbrücke über den Rhein liegt.

Nutzungen

- Die zukünftige Nutzung der Wasserfläche ist für die Gestaltung von Freiflächen und Infrastruktur zu berücksichtigen.
- Wieviel Platz wird heute und in Zukunft von den Frachtkränen an der Ellmühle benötigt?
- Kulturelle Nutzungen (wie der Konzertraum der Essigfabrik) können ggf. auch in flutbaren Räumlichkeiten untergebracht werden und als Retentionsvolumen dienen. Die Säuberung nach einem Hochwasserereignis ist nicht besonders aufwändig. Welche anderen Nutzungen könnten geflutet werden?
- Hinweis: Aufgrund der Höhenlage der Erschließung (HQ200) werden die Erdgeschosse der Gebäude nicht geflutet werden.
- Hinweis: Die in der Machbarkeitsstudie dargestellten Tiefgaragenflächen decken nur ein Äquivalent von ca. 0,3 Stpl./WE ab.
- Im Hochwasserfall müssen alternative Stellplätze für die Fahrzeuge in den Tiefgaragen zur Verfügung stehen. Dies erscheint unproblematisch, da ausreichend Stellplätze in vertretbarer Entfernung vorhanden sind.
- Insgesamt erscheint ein Bauherrenratgeber zum Thema Hochwasserschutz sinnvoll.

Feuerwehr

- Hinweis: Ein zweiter übergeordneter Rettungsweg zusätzlich zur Straße Am Schnellert ist nach Aussage der Feuerwehr nicht notwendig.
- Auf Gebäudeebene müssen zwei Rettungswege gewährleistet sein.
- Die Wasserfläche stellt keinen geeigneten Rettungsweg (z.B. über Boote) dar.

Retentionsraumbilanz

- Ein Ausgleich für Retentionsraum muss „zeitgleich, wertgleich und in relativer Nähe“ geschehen. Im vorliegenden Fall ist dieser im Planungsgebiet abzudecken.

Hafenbecken

- Die Möglichkeit einer Abtrennung des Hafenbeckens, um so einen konstanten Wasserspiegel zu gewährleisten, sollte aufgrund der damit einhergehenden Probleme hinsichtlich Statik, Dichtigkeit, Grundwasserdruck, etc. nicht weiterverfolgt werden.
- Zur Steigerung der Attraktivität des zukünftigen Quartiers wurden „Stichkanäle“ zu den Wohnquartieren diskutiert. Diese würden jedoch einen hohen technischen Aufwand bedeuten, da der Wasserspiegel im Normalfall sehr niedrig liegt und deshalb die Kanäle zu „tiefen Schluchten“ würden – und somit wenig freiräumliche Qualität schaffen.

Hochwasserschutzlinie

- Hinweis: Die Hochwasserschutzlinie sollte in ihrer Lage nicht verändert werden; es wäre nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu realisieren und auch förderrechtliche Fragestellungen sprechen dagegen.

LÄRM

Grundsätzliche Festlegung

- Für das Planungsverfahren ist der Status Quo maßgebend.

Güterverkehr

- Die Strecke über die Südbrücke ist an das europäische Güterverkehrsnetz angebunden; deshalb wer-



Diskussion Thementisch 02

den lärmreduzierende technische Entwicklungen nicht kurzfristig zum Tragen kommen.

- Vermutlich ist in den nächsten zehn Jahren gleichwohl mit einer Reduzierung des Schienenverkehrslärms um bis zu 10 dB(A) zu rechnen.

S-Bahn

- Der Bau einer S-Bahn-Strecke mit zusätzlichem Haltepunkt im Annexbereich könnte, da sie einen abschirmenden Effekt haben kann, zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen.

Brücke

- Die Eisenbahnbrücke kann nicht so saniert werden, dass dadurch die Lärmproblematik merklich reduziert wird.

Schallschutzbebauung

- Die Wirkung einer Schallschutzbebauung poten-

ziert sich mit zunehmender Höhe. Sie sollte daher mindestens sechsgeschossig sein.

- Mit entsprechenden technischen Maßnahmen im Rahmen des passiven Schallschutzes in Kombination mit gebäudetypologischen Überlegungen ist auch Wohnen im Süden und Südwesten nicht ausgeschlossen.

Kulturbetriebe

- Kultur in die Stadt! Kultur ist elementarer Bestandteil für ein lebendiges Stadtquartier.
- Wenn sich die städtebauliche Struktur am Bestand der Ellmühle orientieren soll, warum nicht auch am Bestand der Essigfabrik?
- Wenn dies rechtzeitig in der Planung berücksichtigt wird, können auch kulturelle Nutzungen, die Lärm verursachen (Musikveranstaltungen, An- und Abfahrt, etc.) in die Entwicklung integriert werden.

Erfahrung „FLORUNG v. GEBÄUDEN“

- EGs der Häuser müssen sicher erreichbar sein. \geq HG 200

Stichkanäle

- haben keine Auswirkung auf Retention
- Gestaltensch. Z
- Problemlösung probiert sein

Alternative: Trennung d. Beckens

- schwer umsetzbar
- Wasserstrom
- Stützmauer
- Grundwasser Anstieg

Retentionerraum

- zeitgleich
- wertvoll
- in relativer Nähe

Freizeitanlage hier?

Überbauung Becken

- Fläche erhöhen mit Überbauung des Beckens?

Welche Nutzung soll im Hafenbecken sein

- \rightarrow Höhe Brücke

2. Rettungsweg wird für das Gebiet nicht benötigt (für Geb. naheliegt schon...)

Über Boote kann nicht evakuiert werden

Nutzung d. Wassers Freizeitqualität

Erreichbarkeit d. Wassers

Hochwasserunterschiede können nicht verändert werden

- Ausführung verändern sehr aufwendig

TS erreichen nur ca. 0,3 Stk./WE

- im Falle der Flutung alternativ. Stellplätze \rightarrow Vorh. in anderen Stellplätzen

Bauherrn-Folgeüber

— Deutzer
 ~ Hafen
 □ Köln

Arbeitsergebnisse Thementisch 02

Ergebnisse Thementisch 03

vernetzt und verträglich

Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit

ANBINDUNG

Die Rheinquerung wird intensiv diskutiert. Folgende Aspekte finden Erwähnung:

- Das Quartier muss als neuer Trittstein für die Vernetzung über den Rhein genutzt werden.
- Die Rad-Fußwege-Infrastruktur an der Südbrücke ist zu verbessern – prädestiniert erscheint zunächst die Nordseite. Allerdings sprechen Überlegungen zum Bau einer künftigen S-Bahn Trasse (= Verbreiterung oder weitere Brücke) dagegen.
- Eine Verlängerung der Linie 15 über den Rhein ins Rechtsrheinische wäre zu prüfen.
- Die Abhängigkeit der Maßnahme von der Deutschen Bahn sollte möglichst umgangen werden. Eine entkoppelte Entwicklung der Radinfrastruktur (z.B. an der Südbrücke) sollte in kommunaler Verantwortung angestrebt werden.
- Ein barrierefreier Zugang zu Süd- und Severinsbrücke ist zu gewährleisten.
- Wasser-ÖPNV soll eingerichtet werden – weniger als „Wasser-Taxi“/Taxi, eher als „Wasserbus“, eingebettet in den ÖPNV

VERKEHRE

Die verschiedenen Verkehrsangebote sind immer im Zusammenhang zu betrachten. Das zentrale Diskussionssthema behandelt den Ausbau des ÖPNV.

- S-Bahn Anbindung wäre überaus sinnvoll und positiv für die Entwicklung.
- Die Anbindung über die Nord-Süd-Verbindung (Linie 7) wäre zu verbessern; Alternativen/Ergänzungen zum Status Quo wären zu prüfen.
- Die verkehrliche Anbindung über die Alfred-Schüttele-Allee ist für die Poller Anwohner sehr bedeutend.

Sie dient als Zufahrt, um die stark belastete Siegburger Straße zu umgehen.

- Der niederschwellige Zugang zum ÖPNV soll gefördert werden (Idee: verbindliches Anwohner ticket mit der Miete oder dem Kauf einer Wohnung im Deutzer Hafen in Analogie zum „Job Ticket“).
- Fahrradverleihsysteme ausbauen
- Car Sharing vorsehen / verbessern
- möglichst hohen Mobilitätsmix schaffen

PLANGEBIET

Alle Teilnehmenden plädieren für ein starkes Vernetzen. Dabei spielt der Blick auf das angrenzende „eigene Quartier“ (Poll, Deutz, u.a.) und der Wunsch dies besser anzubinden eine wesentliche Rolle.

- Siegburger Straße in das Plangebiet einbeziehen; Anschlüsse an die östlichen Quartiere mitplanen
- Anwohnerstraßen als Mischflächen ausformulieren
- Minimierung des ruhenden Verkehrs deutlich unter dem aktuell formulierten Wert von 0,7 SP/Whgn.
- ggf. einen Teilbereich des Entwicklungsgebietes als autofrei definieren
- viele Fahrradabstellplätze vorsehen – eingangsnah an den Wohneinheiten
- Quartierparkhaus ggf. als Lärmschutz im Annexbereich vorsehen
- Freiraumqualität stärken – attraktive Freiräume Rad- und Fußwege schaffen

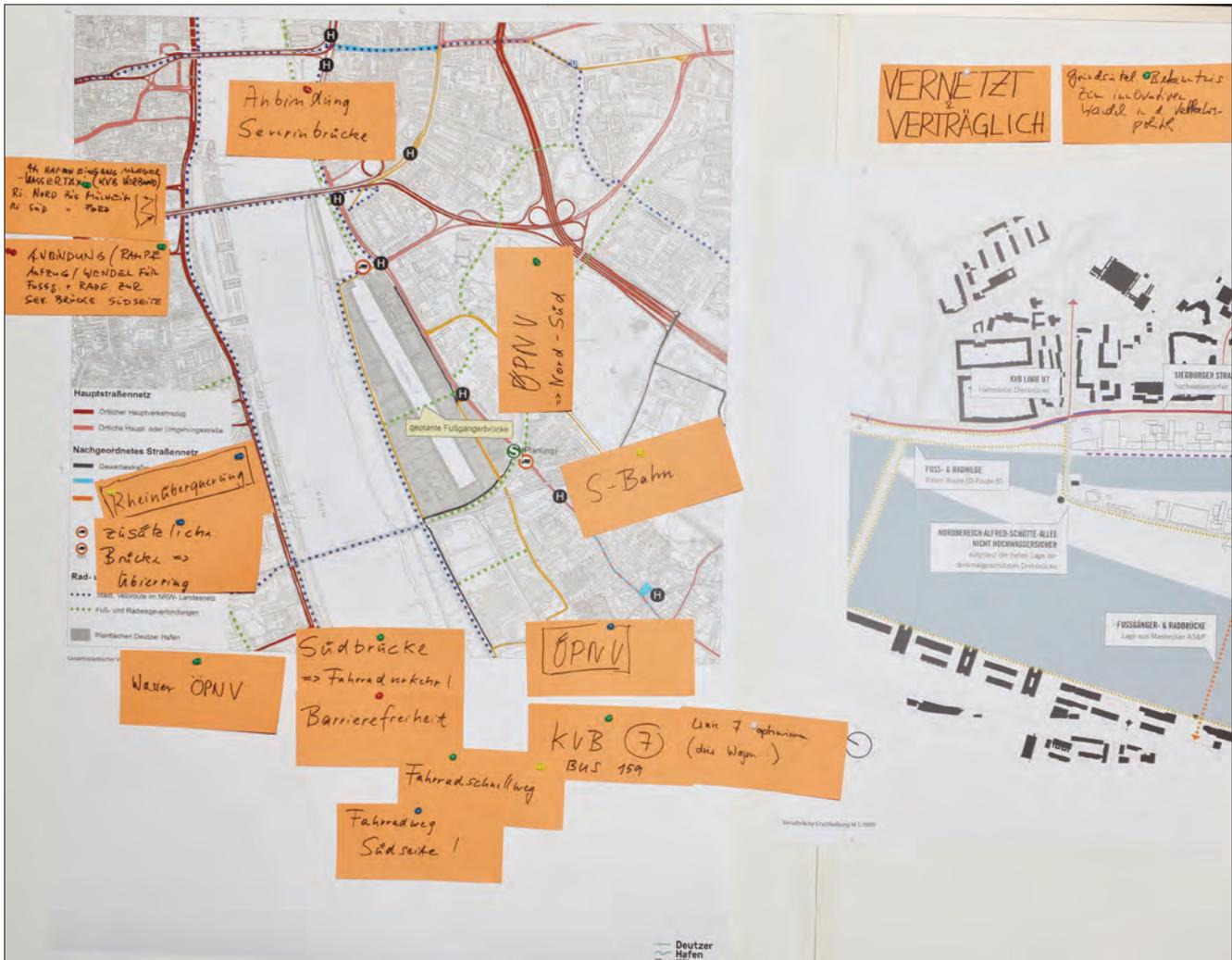
NACHHALTIGKEIT

Viele der bereits genannten Aspekte spielen für dieses Thema ebenfalls eine wesentliche Rolle.

- Flächen für den ruhenden Verkehr zeitlich mehrfach nutzen – was heute Parkplatz ist kann morgen auch Spielfläche sein
- Parkraum bewirtschaften – Parksuchverkehre aus den angrenzenden Quartieren unterbinden
- alle Maßnahmen unterstützen, die „weg vom Auto!“ stärken



Diskussion Thementisch 03



Arbeitsergebnisse Thementisch 03



Arbeitsergebnisse Thementisch 03

Ergebnisse Thementisch 04

dicht und gemischt

Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel,
Wohnen, Kultur, Bildung

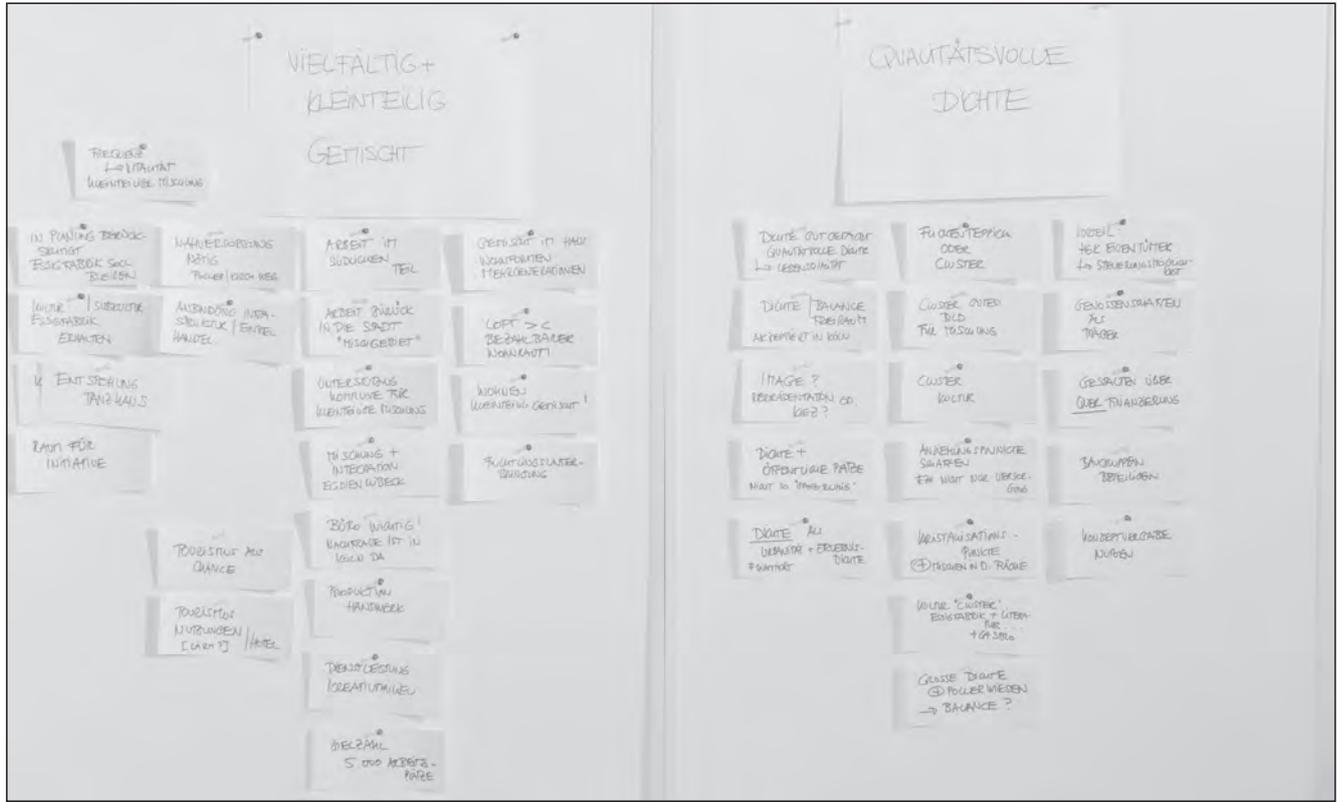
VIELFÄLTIG, KLEINTEILIG, GEMISCHT

- Eine kleinteilige Nutzungsmischung bringt Frequenz und unterstützt die Lebendigkeit im Quartier.
- Neue Arbeitsplätze im Gebiet sind sinnvoll um Arbeit zurück in die Stadt zu bringen.
- Vielfältige Arbeitsplätze sind wünschenswert: Büros und Dienstleistungen sind ebenso denkbar wie Handwerk und ein produzierendes Gewerbe, das „zum Standort passt“.
- Ob es in Köln perspektivisch eine anhaltende Nachfrage nach Büroflächen gibt wird kontrovers diskutiert.
- Eine kleinteilige Mischung sollte durch die Kommune unterstützt und Nischenangebote gefördert werden.
- Vielfältige Wohnungsangebote sind wünschenswert – alle Preisklassen sollten Berücksichtigung finden. Ggf. sind „Lofts“ zur Finanzierung notwendig, aber auch bezahlbarer Wohnraum wäre vorzusehen.
- Alternative Wohnangebote (z.B. Gemeinschaftliches Wohnen) sollen berücksichtigt werden.
- Eine Mischung – sozial und funktional – sollte bereits im Gebäude zum Tragen kommen.
- Soziale Infrastruktur, wie z.B. auch Flüchtlingsunterbringung, muss auch im Deutzer Hafen vorgesehen werden.
- Ein Nahversorgungsstützpunkt im Bereich Poller-/ Kirchweg ist sinnvoll, wenn er bestehenden Angeboten keine Konkurrenz macht. (Idee: Markthalle)
- Bestehende kulturelle und subkulturelle Angebote sollen erhalten und ausgebaut werden; Essigfabrik, Tanzfaktor, u.a. können als Initiativen und Treiber fungieren
- Raum für Initiativen muss bleiben bzw. neu geschaffen werden
- Bottom-up-Prozesse im Kulturbereich sind als Motor der Stadtentwicklung zu berücksichtigen.
- Open-Air-Veranstaltungen wurden vor dem Hintergrund der Nutzungskonkurrenzen (Lebendigkeit vs. Lärm) kontrovers diskutiert.

- Gastronomische Vielfalt schaffen
- Vielfalt der Träger von Anbeginn im Auge behalten
- Tourismus könnte am Standort eine Rolle spielen – Hotels in lärmbelasteten Lagen tragen zur Mischung bei
- Offene Frage: Wie viel Frequenz durch Fremde trägt das Quartier?

DICHTE

- Eine Balance zwischen dichter Bebauung und gut gemachten Freiräumen garantiert Lebensqualität und passt zu Köln.
- Dichte sollte auch Erlebnisdichte sein, der Standort muss nicht ganz „ruhig“ sein.
- Es wird eine Entscheidung zu treffen sein wie repräsentativ oder „kiezig“ das neue Quartier werden soll.
- Wichtiger als die Frage der quantitativen Dichte sind Charakter und Image des neuen Quartiers.
- Als tragfähige Leitbilder wird über Cluster und Konzentrations- oder Anziehungspunkte diskutiert. Die Cluster können durch Kultur, Nahversorgung, Gastronomie oder soziale Infrastruktur attraktiv werden, bestehende Attraktionen (Essigfabrik) könnten eingebunden werden. Gegenüber einer gleichmäßigen Verteilung aller Nutzungen oder – im Gegensatz dazu – einem einzelnen „Zentrum“ (etwa im Bereich Poller-/ Kirchweg) haben diese Leitbilder große Vorteile.
- Die kommunale Federführung in der Projektentwicklung muss für eine erweiterte Qualitätskontrolle genutzt werden.
- Innovative Genossenschaften und Baugemeinschaften sollten als Träger an zentraler Stelle eingebunden werden.
- Das Thema Querfinanzierung im Projekt sollte aktiv genutzt werden, um eine möglichst große Vielfalt von Wohnformen zu ermöglichen.
- Konzeptvergabeverfahren sind verstärkt zur Qualitätssicherung zu nutzen.



Arbeitsergebnisse Thementisch 04



Diskussion Thementisch 04

NEUE WEGE _ NEUE MODELLE

- neue Bautypen realisieren
- Mischung im Gebäude anstreben – gemischt genutzte Häuser sind gut denkbar (Wohnen + Arbeiten + Gewerbe + Kultur in einem Haus als Pilotprojekt)
- Umnutzung des leerstehenden Teils der Mühle für Loftwohnen prüfen
- Wasserfläche nutzen, Pontons als Basis oder Badeschiff prüfen (Beispiele in Niederlande und Dänemark als Anregung nutzen)
- Welche Chancen ergeben sich durch den sich immer wieder verändernden Wasserspiegel?
- Betriebskonzept für Wasserfläche entwickeln
- gezielt auch Experimente wagen – Zwischennutzungen einbinden, aktiv konzipieren und strategisch nutzen; Kultur und Subkultur als geeignete Zwischennutzer einbinden

SOZIALE MISCHUNG

- Soziale Versorgungseinrichtungen – vom Wohnen bis in den Freiraum – in der Aufgabenstellung ergänzen
- Betreute und barrierefreie Angebote vorsehen
- Zielgruppe älterer und gesundheitlich beeinträchtigte Menschen berücksichtigen (Wohnen, Versorgungsangebote, Dienstleistung, Pflege)
- Nachbarschafts- oder Begegnungszentrum vorsehen
- Vorhandene soziale Einrichtungen im Quartier halten (Oase, Wohntraining Drogenhilfe, Flüchtlingswohnheim...) und ggf. ergänzen
- Jugendarbeit und -kultur berücksichtigen
- Zielgruppen, die wenig Auto fahren, einbinden – junge Menschen, Studierende, etc.
- Bildungsangebote prüfen (z.B. Stadtteilbibliothek, Literaturhaus)
- Studierendenwerk beteiligen
- neue Arbeit – z.B. CAP Markt – als Baustein prüfen
- Bewegungsangebote und Fitness als Interesse vieler Zielgruppen bei Freiraumplanung berücksichtigen

STABILES QUARTIER

- Entwicklungsgebiet durch seine Struktur, seinen Charakter und die Mischung als stabile Nachbarschaft stärken
- Bedarfe prüfen! (Skepsis bei Büroflächenbedarf)
- Flexible Strukturen schaffen, die Umnutzungen ermöglichen
- Mischung tatsächlich umsetzen (im Quartier, im Gebäude)
- möglichst keine isolierten Angebote schaffen, sondern alles vernetzt entwickeln
- Aktive Erdgeschosszonen (keine Wohnnutzung!) sorgen für ein lebendiges Quartier
- Nutzungen im öffentlichen Raum mitdenken – sie sind wichtig für ein attraktives Viertel
- Multifunktionale, offene Freiräume erhalten/schaffen
- Raum für Wandel (z.B. Start ups) anbieten und auf Dauer halten – nicht „fertigbauen“
- Quartiersmanagement frühzeitig etablieren

IDENTITÄT

- Quartier am Wasser
- vorhandene Qualitäten erkennen und nutzen
- Leben für alle als Leitbild stärken
- Urbanen Charakter stärken
- Gebäudehöhe spielt keine Rolle, wenn es die richtigen Typologien sind

VERFAHREN / KOMMUNIKATION

- Netzbasierte, interaktive Kommunikation als verfahrensbegleitendes Instrument – z.B. Chat, Blog
- Kommunikationsplattform etablieren
- Möglichkeiten der kommunalen Entwicklung als Qualitätssicherungsinstrument nutzen

Ergebnisse Thementisch 05

vielfältig und bunt

Wohnformen, Typologien, Trägerschaften

Der Deutzer Hafen soll durch einen innovativen Wohnungsbau gekennzeichnet sein. Ein Anteil von 30 Prozent öffentlich gefördertem Wohnungsbau ist sinnvoll, aber auch zwingend erforderlich.

Dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Vielfalt/Nutzungsmischung mit kleiner Körnung und hoher Dichte macht das Quartier attraktiv.
- Gemeinschaftliche Wohnbauprojekte stärken den sozialen Zusammenhalt und sind gerade in der Anfangsphase für eine erfolgreiche Maßnahme ungemein hilfreich.
- Generationenübergreifendes Wohnen schafft Zusammenhalt.
- Es besteht ein breites Interesse an generationenübergreifenden Mietwohnungen im Rechtsrheinischen.
- Für eine älter werdende Gesellschaft sind entsprechende Wohnprojekte erforderlich – als Mehrgenerationenhaus, als altersgerechtes Wohnen, ... bis hin zu einem Projekt „Wohnen bis zum Schluss“ (s.u.a. Wagnis eG, München).
- Gemeinschaftliches Wohnen in Baugruppen soll als qualitätssichernder Impuls genutzt werden. Die Projekte sollen im Planungsgebiet verteilt werden und nicht nur an einer Stelle konzentriert sein.
- Angebote für Miete und Eigentumsbildung mischen
- Mietwohnungen in generationenübergreifenden Wohnprojekten realisieren
- Baugenossenschaften sichern eine breite soziale Mischung und eine hohe Verbindlichkeit – auch ohne Eigentumsbildung. Einheiten zwischen 50 und 100 Wohnungen bilden dabei eine gute Größe.
- Für genossenschaftliches Wohnen sollen „junge“ und „alte“ Genossenschaften angesprochen werden (z.B. zwei kleinere Genossenschaften in Deutz).
- Bestehende Genossenschaften für das Projekt aktivieren
- Das Modell „Kleine Wohnung plus Gemeinschaftsräume“ ist interessant. Gemeinschaftliche Räume (Straßen-Wohnzimmer) können das Pendant zu kleinen individuellen Wohneinheiten bilden (Stichwort: Miniapartment).
- Wohnprojekte für junge Familien und v.a. junge Frauen berücksichtigen
- Wohnprojekte sozialer Träger einplanen
- Projekte für die Kombination von Wohnen und Arbeiten fördern
- Finanzierbarer Wohnungsbau ist in Köln dringend erforderlich – preiswert kann trotzdem gut sein.
- Wohneinheiten des öffentlich geförderten Wohnungsbaus im gesamten Gebiet verteilen
- Soziale Mischung berücksichtigen – einseitige Nutzerstruktur vermeiden
- Das Wohnen in Deutz hat große Qualitäten: nachbarschaftliches Wohnen mit dem neuen Quartier stärken
- Gentrifizierung ist eine Gefahr in Deutz - auch im/ durch den Deutzer Hafen
- Veränderte Lebensformen bringen auch veränderte Wohnformen. Ein urbanes lebendiges Viertel hat eine gute Durchmischung.
- Mischung in der Wohneinheit und auf der Parzelle ermöglichen
- Ausbaustandards überprüfen – je nach wirtschaftlichen Möglichkeiten unterschiedliche Ausbaumöglichkeiten schaffen
- Standards für Wohnen und Freiraum definieren
- Klimagerechtes Wohnen fördern
- preiswertes Wohnen mit Rheinblick ermöglichen
- Grundstücksvergabe nach Höchstpreis und nach Konzeptkriterien mischen

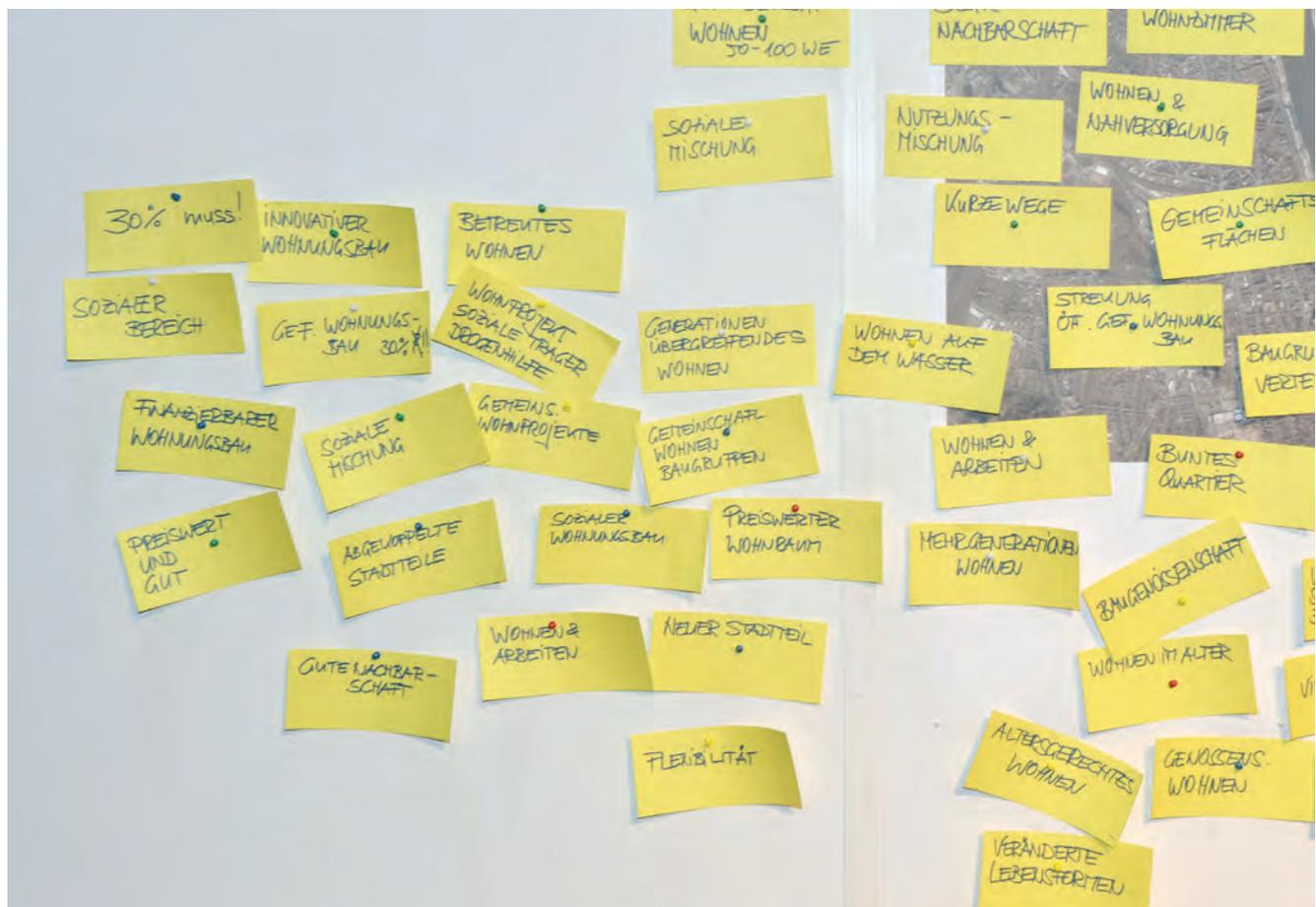
Für das Quartier gilt es folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Deutzer Hafen ist „grün“ und „blau“ – ein Quartier mit Grünflächen und mit Wasser drumherum
- Unterschiedliche Vorstellungen zum Freiraum: von „Grün gehört ins Quartier!“ über „eher keine Gärten“ bis hin zu „ich sehe da nicht zwingend grün“
- Wohnen findet auch im Freiraum statt.
- Wohnen auf dem Wasser ermöglichen
- Den städtischen Block als Strukturmodell stärken
- Von Anbeginn einen Quartiershausmeister einsetzen
- Lebendigkeit im Erdgeschoss aktivieren
- Wirtschaftlichkeit spielt bei Wohnprojekten eine entscheidende Rolle.
- Nutzungsmischung und kurze Wege berücksichtigen

- Inseldasein des Hafens aufheben - heutige Abkapselung überwinden
- Flexibilität und Anpassbarkeit von Anbeginn berücksichtigen.
- Mischfinanzierungskonzepte für preiswertes Wohnen gezielt und strategisch nutzen
- Versorgung und soziale Infrastruktur als wichtige Entwicklungskriterien berücksichtigen



Diskussion Thementisch 05





Arbeitsergebnisse Thementisch 05