

Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen Köln

Aufgabenstellung 2.0

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
Brückenstraße 17
50667 Köln

Prozessbegleitung | Verfahrensbetreuung

bueroschneidermeyer
Köln | Stuttgart

im März 2016

Abbildungsverzeichnis:

Stadt Köln: 2, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 24, 32
ASTOC Architects and Planners: 4, 21, 25, 30, 34
schwarzplan.eu: 1
bueroschneidermeyer: 3, 28, 42
ADU Cologne: 16, 17
Ruiz Rodriguez – Zeisler – Blank gbr: 18, 19
moderne stadt: 26

Alle Fotos: Thomas Wolf, Gotha

The background features several abstract, organic shapes in teal and green. A large teal shape on the left curves upwards. A horizontal green bar is positioned above the text. To the right, a large teal shape forms a square-like frame. Below the text, another teal shape curves downwards. The text is centered and reads:

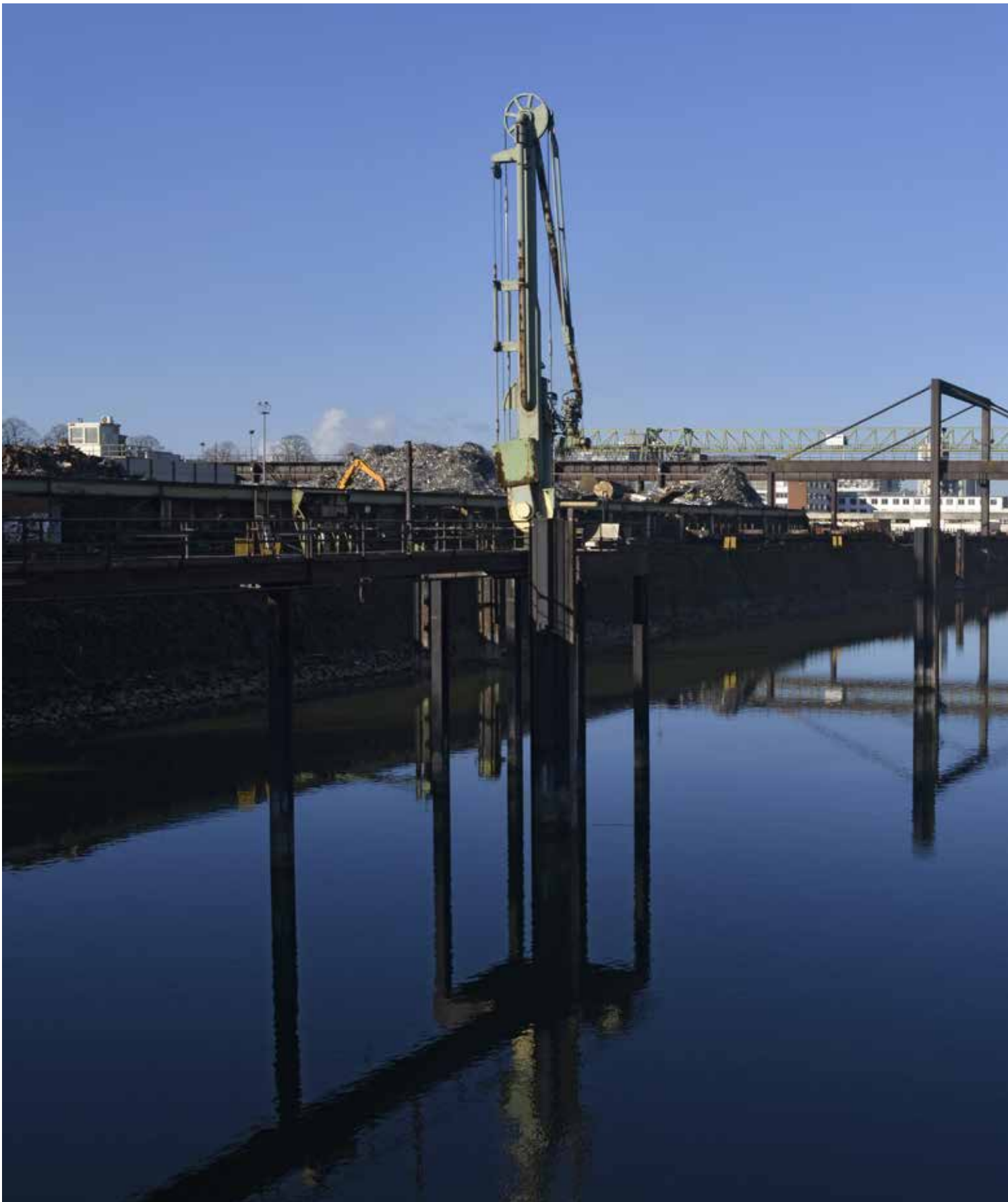
Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen Köln

Aufgabenstellung 2.0

INHALT

1	ANLASS UND ZIEL	6
2	AUSGANGSLAGE UND PLANUNGSAUFGABE	14
2.1	öffentlich und privat – Lage, Freiraum, Anbindung	
2.1.1	AUSGANGSLAGE	16
2.1.1.1	Lage in der Stadt	16
2.1.1.2	Geschichte und Identität	16
2.1.1.3	Umgebung	16
2.1.1.4	Städtebauliche Struktur / Stadt- und Landschaftsbild	18
2.1.1.5	Freiräume und Wasser	18
2.1.2	PLANUNGSZIELE	20
2.2	sicher und geschützt – Hochwasser und Lärm	
2.2.1	AUSGANGSLAGE	26
2.2.1.1	Hochwasser	26
2.2.1.2	Lärm	26
2.2.1.3	Altlasten	28
2.2.2	PLANUNGSZIELE	28
2.2.2.1	Hochwasserschutz	28
2.2.2.2	Lärm	30
2.3	vernetzt und verträglich – Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit	
2.3.1	AUSGANGSLAGE	34
2.3.1.1	Schienenverkehr	34
2.3.1.2	Gewerbeverkehr	34
2.3.1.3	ÖPNV	34
2.3.1.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	34
2.3.1.5	Fuß- und Radwege	36
2.3.1.6	Klimaschutz	36
2.3.2	PLANUNGSZIELE	36
2.3.2.1	Rad-, Fußwege und ÖPNV	36
2.3.2.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	38
2.3.2.3	Flucht- und Rettungswege	40
2.3.2.4	Energieversorgung und Nachhaltigkeit	40

2.4	dicht und gemischt – Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe, Einzelhandel, Öffentliche Einrichtungen, Kultur, Freizeit	
2.4.1	AUSGANGSLAGE	44
2.4.2	PLANUNGSZIELE	44
2.4.2.1	Wohnen	45
2.4.2.2	Arbeiten	45
2.4.2.3	Versorgung und Einzelhandel	48
2.4.2.4	Soziale und schulische Infrastruktur	48
2.4.2.5	Einrichtungen für Kultur und Freizeit	48
2.5	vielfältig und bunt – Wohnformen, Typologien, Trägerschaften	
2.5.1	AUSGANGSLAGE	52
2.5.2	PLANUNGSZIELE	52
3	VERFAHREN	
3.1	Konzept / Ablauf / Termine	56
3.1.1	Gutachterverfahren _ Vorbemerkungen	56
3.1.2	Dialog und Kommunikation _ Vorbemerkungen	56
3.1.3	Vorbereitung	58
3.1.4	Workshop 01 Auslobung Rückfragekolloquium	58
3.1.5	Zwischenpräsentation . Workshop 02	59
3.1.6	Abgabe . Abschlusspräsentation . Ausstellung	59
3.2	Teilnehmende Planungsbüros	59
3.3	Begleitgremium	59
3.4	Honorierung	60
3.5	Leistungen	60
3.6	Nutzungsrecht	61
3.7	Anlagen	61





1 ANLASS UND ZIEL

1 ANLASS UND ZIEL

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

In den letzten Jahren haben sich die Nutzungen im Hafengebiet grundlegend verändert: Hafenfremde Betriebe haben immer mehr Teilflächen übernommen, erhebliche Leerstände und Mindernutzungen sind offenkundig. Gleichzeitig entstanden im Umfeld vor allem neue innerstädtische Büro- und Dienstleistungs-, aber auch Wohnstandorte. Sie sind Zeichen eines zunehmenden Versorgungs- und Nachfragedrucks in der Stadt.

Der städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln von 2009 nimmt mit dem Interventionsraum Rechte Rheins unter anderem den Mülheimer und den Deutzer Hafen als städtebauliche Reserve in den Fokus. Hier besteht die Chance in Innenstadtlage die Silhouette der Stadt entlang des Rheines neu zu konturieren und integriert ein neues Quartier zu entwickeln. Aus dem Masterplan entstammt darüber hinaus die Idee, die Kölner Ringstraße über den Rhein mittels Fußgängerverbindungen zu verlängern. Die Umsetzung des Masterplans wird durch die Stadt Köln intensiv betrieben und durch die Lenkungsgruppe Masterplan aktiv betreut.

Vor diesem Hintergrund soll der Deutzer Hafen in den kommenden Jahren als eines der zentralen städtebaulichen Entwicklungsprojekte Kölns zum Wohn- und Arbeitsort umgenutzt werden. Hier sollen innerstädtisch künftig 4.500 Einwohner leben und 5.000 Arbeitsplätze neu entstehen. Das Projekt gibt damit einen wichtigen Impuls für die rechtsrheinische Entwicklung im südlichen Stadtgebiet. Geplant ist ein dichtes, gemischtes Stadtquartier am Rhein, das neue Akzente setzt und sich gleichsam mit den angrenzenden Stadtteilen Deutz und Poll vernetzt. Bei der gesamten Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass das Hafengebiet im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet liegt. Ein gesicherter Hochwasserschutz sowie eine positive Retentionsraumbilanz sind die Grundvoraussetzung dafür, hier überhaupt eine städtebauliche Entwicklung zu erwägen – mit weitreichenden Auswirkungen auf die künftige Bebauungsstruktur und die Freiraumgestaltung.

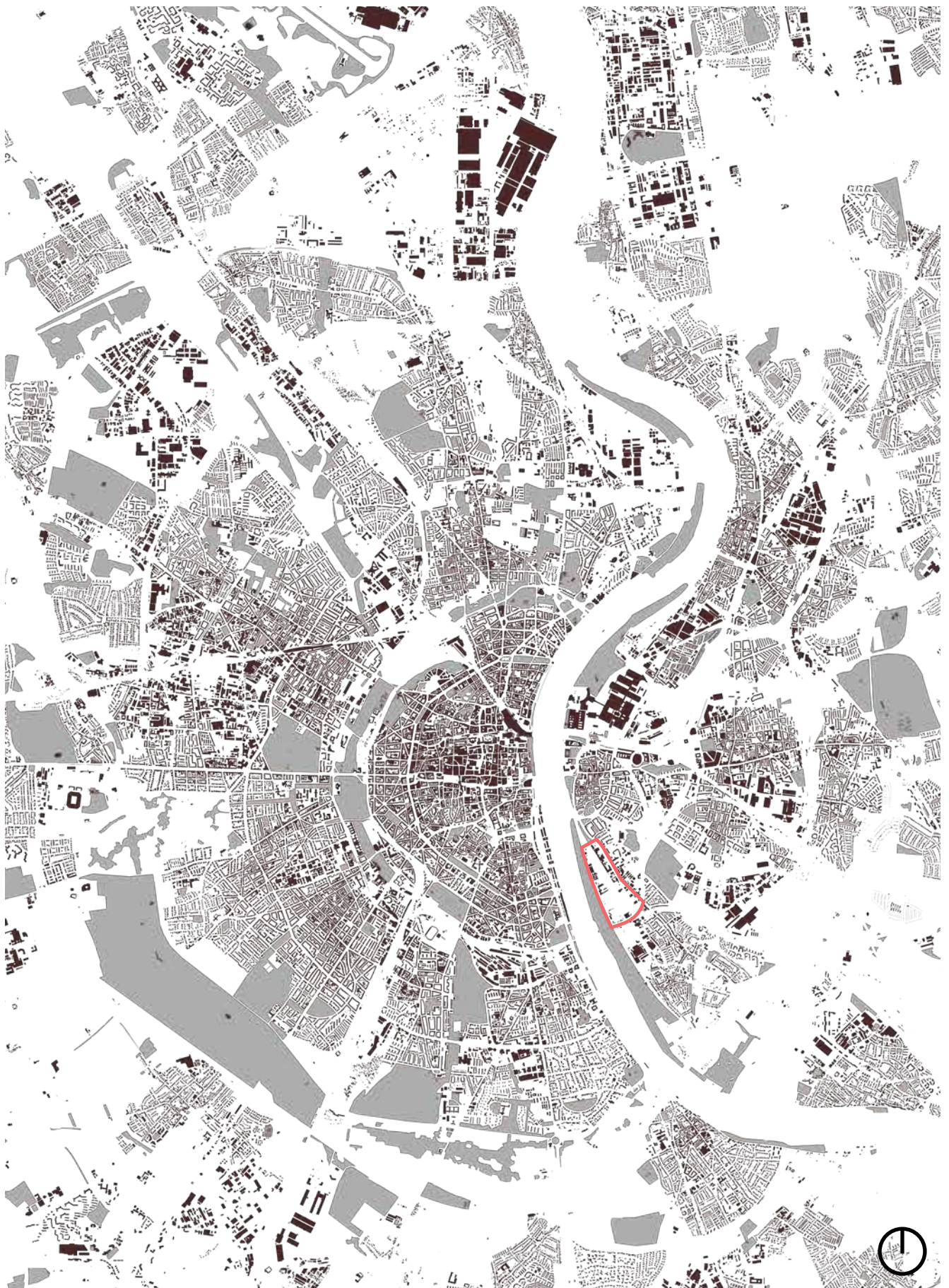


Abb. 1 Schwarzplan Köln

Die weitere Entwicklung des Deutzer Hafens ist Teil einer Innenentwicklung der wachsenden Stadt Köln. Durch Nachverdichtung soll die heutige Insellage des Gebietes aufgehoben werden. Ein neuer Stadtbaustein soll entstehen, in dem in einem lebendigen Quartier zeitgemäße Formen des Wohnens möglich sind und wo an attraktiven Orten gearbeitet wird.

Erste Umnutzungsüberlegungen gab es bereits in den 1990er-Jahren. Auf Grundlage einer städtischen Standortuntersuchung im Jahr 2009 wurden nachfolgend erste Planungs- und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung formuliert. Verkehrliche Belange, Lärmentwicklung, Altlastenproblematik, landschaftsschutzrechtliche Belange, baurechtliche Vorgaben aus Landesentwicklungsplan, Regionalplan und Flächennutzungsplan wurden geprüft. Von besonderer Bedeutung waren die Erfordernisse des vorbeugenden Hochwasserschutzes.

Aus vier alternativen Entwicklungsszenarien wurde letztlich für die weitere Entwicklung eine Umnutzung des Hafens für Wohnen und Dienstleistungen bei Verbleib der Großmühle als Leitbild favorisiert. Aufbauend darauf wurde im Jahr 2013/14 eine Machbarkeitsstudie (s. Anlage 2) erarbeitet, in der die Möglichkeiten einer baulichen Entwicklung unter Einbeziehung der Hochwasserschutzproblematik detailliert überprüft wurden. Im Juni 2015 hat der Rat der Stadt Köln auf Grundlage dieser Erkenntnisse eine Grundsatzentscheidung zur Umnutzung des Deutzer Hafens zu einem neuen innerstädtischen Quartier für Wohnen und Arbeiten bei Erhalt der Großmühle getroffen (vgl. Ratsinformationssystem der Stadt Köln, Vorlagen-Nr. 0255/2015, s. Anlage 1).

Diese Entscheidung wurde flankiert durch ein Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Planen und Bauen in gesetzlichen Überschwemmungsgebieten aus dem Jahr 2014. Demgemäß entstehen durch die geplante Umnutzung der seit 1907 bestehenden Industrie- und Gewerbeflächen des Deutzer Hafens keine im Sinne des Wasserhaushaltsrechts unzulässigen „neuen Baugebiete“.



Abb. 2 Lage im Stadtgebiet

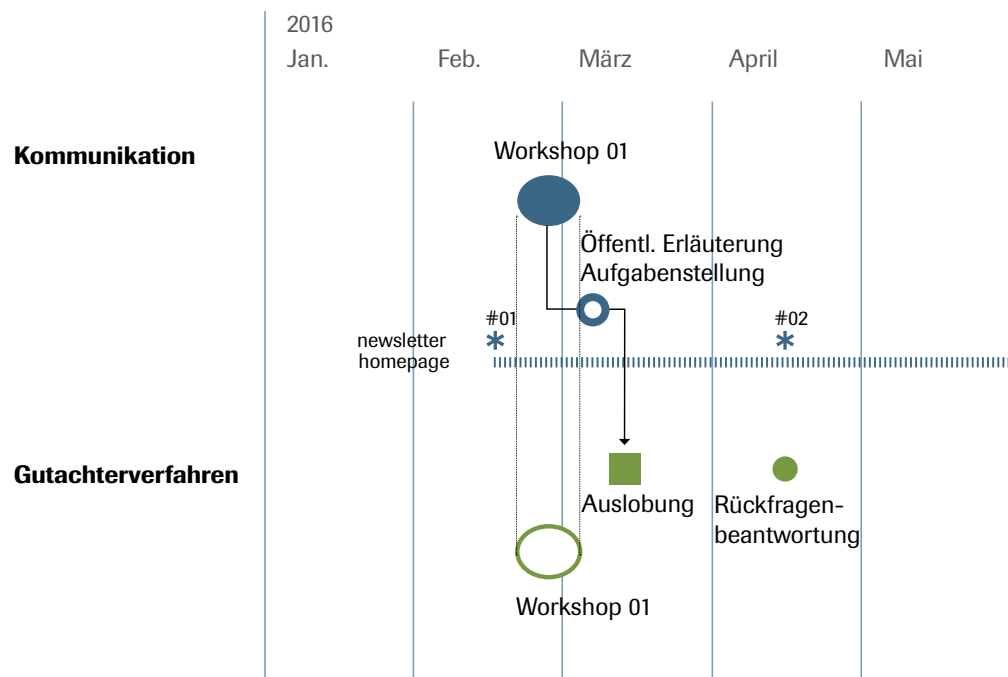


Abb. 3 Schaubild Planungsprozess

Die Stadt Köln führt das Planungsverfahren nun mit der kommunalen Entwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ durch. Zwischen „moderne stadt“ und „Häfen und Güterverkehr Köln AG“ – zwei Gesellschaften im Stadtwerke Köln Konzern – wurde vereinbart, dass das Areal des Deutzer Hafens von „moderne stadt“ entwickelt wird. Soweit möglich sollen die Grundstücke der sonstigen Eigentümer ebenfalls erworben bzw. mit diesen Eigentümern Entwicklungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

In einem integrierten Planungsprozess sollen im Jahr 2016 Planung und Beteiligung unmittelbar ineinandergreifen – kommunikative und fachlich-planerische Projektbausteine werden gezielt verschränkt. Zwischen Februar und Herbst 2016 wird ein kooperatives Gutachterverfahren mit fünf Planungsteams durchgeführt, die Vorschläge für ein zukunftsfähiges städtebauliches Konzept erarbeiten. Es wird begleitet von einem Beteiligungsprozess mit ganz unterschiedlichen zivilgesellschaftlichen Akteurinnen und Akteuren, die ihrerseits Entwicklungsideen und -ziele einbringen. Der bereits vor Jahren begonnene Dialog zwischen Stadtplanung und Stadtgesellschaft wird damit auf

der Grundlage der heute vorliegenden Erkenntnisse weitergeführt.

Die Bearbeitung erfolgt dabei in zwei Schritten: Der Planungsprozess startet mit einem Auftaktworkshop am 26./27. Februar. Am 10./11. Juni ist eine Zwischenpräsentation geplant. Die Abschlusspräsentation erfolgt dann am 23. September 2016.

Auf der Grundlage der Ergebnisse des Gutachter- und Beteiligungsverfahrens wird der Rat der Stadt Köln Ende des Jahres 2016 über die weitere Entwicklung am Deutzer Hafen entscheiden. Im Anschluss soll ein Rahmenplan erarbeitet und der Beteiligungsprozess fortgeführt werden. Die Ergebnisse sollen im nächsten Schritt dann über Bebauungsplanverfahren umgesetzt werden; für Teilbereiche sind weitere Planungskonkurrenzen geplant.

Bereits heute wird die für die Umsetzung notwendige Änderung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln vorbereitet. Auch der Landesentwicklungsplan bedarf im Bereich Deutzer Hafen einer entsprechenden Anpassung.

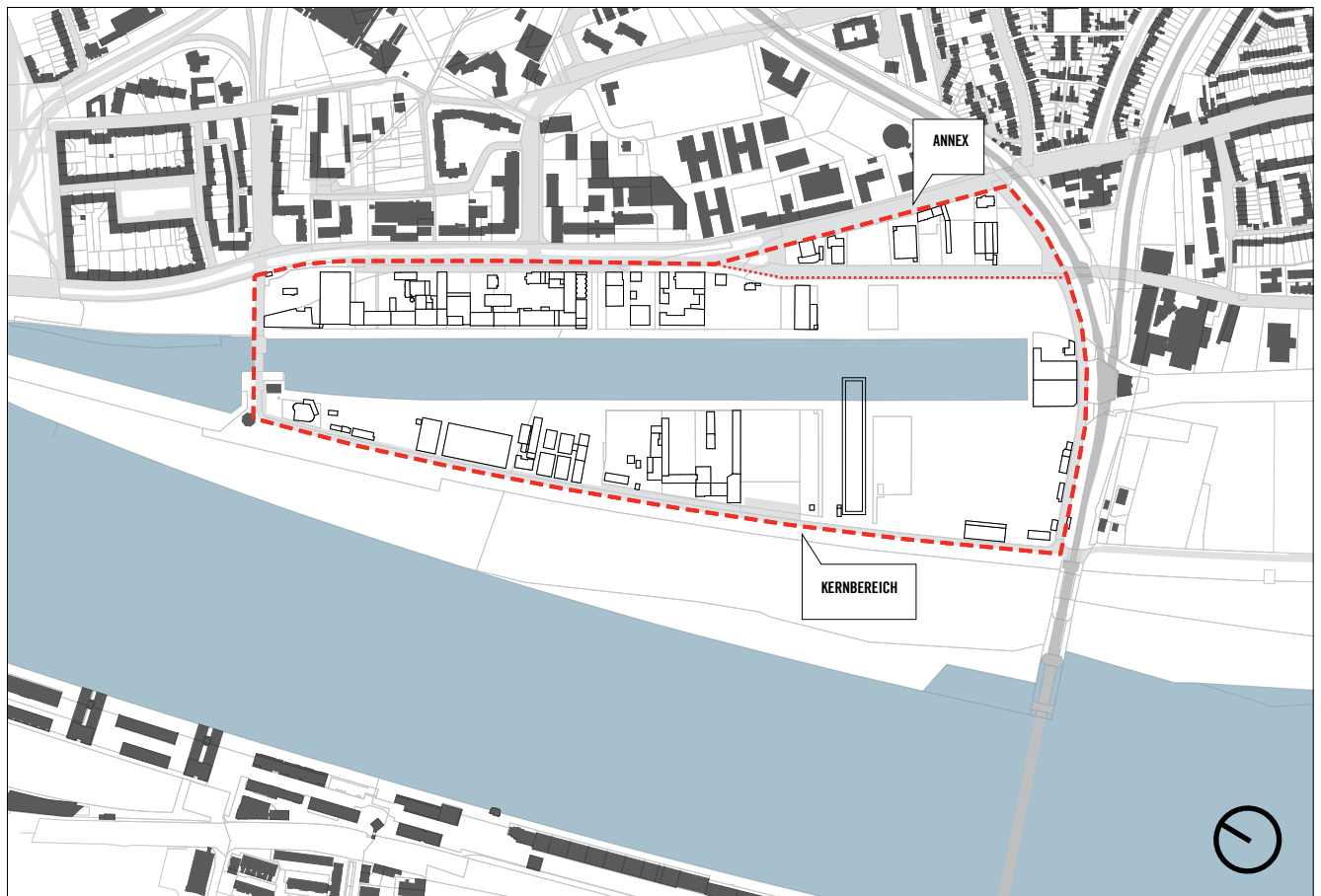
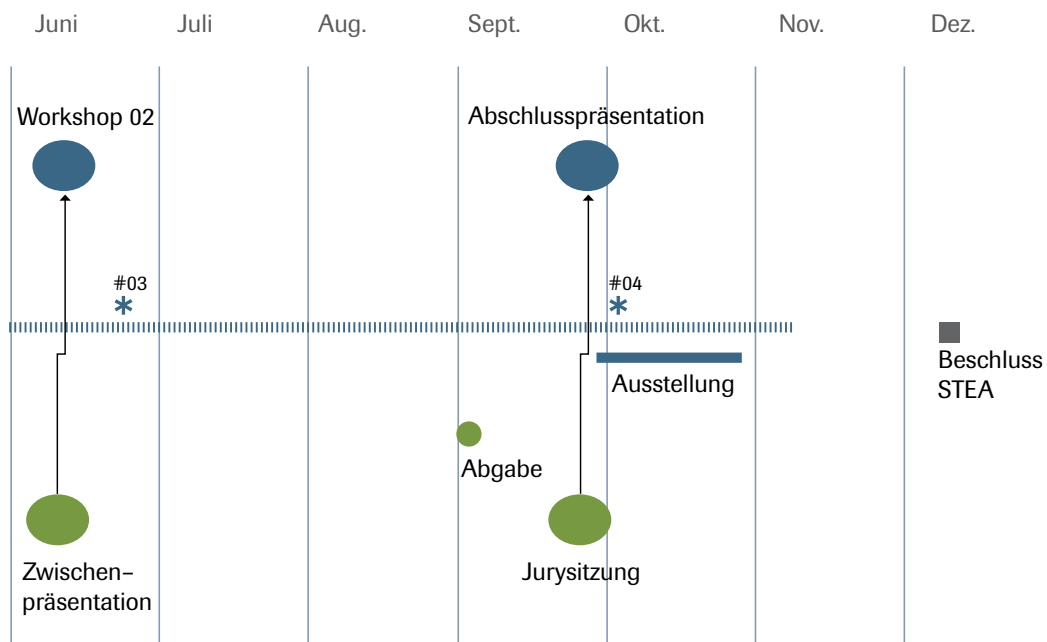
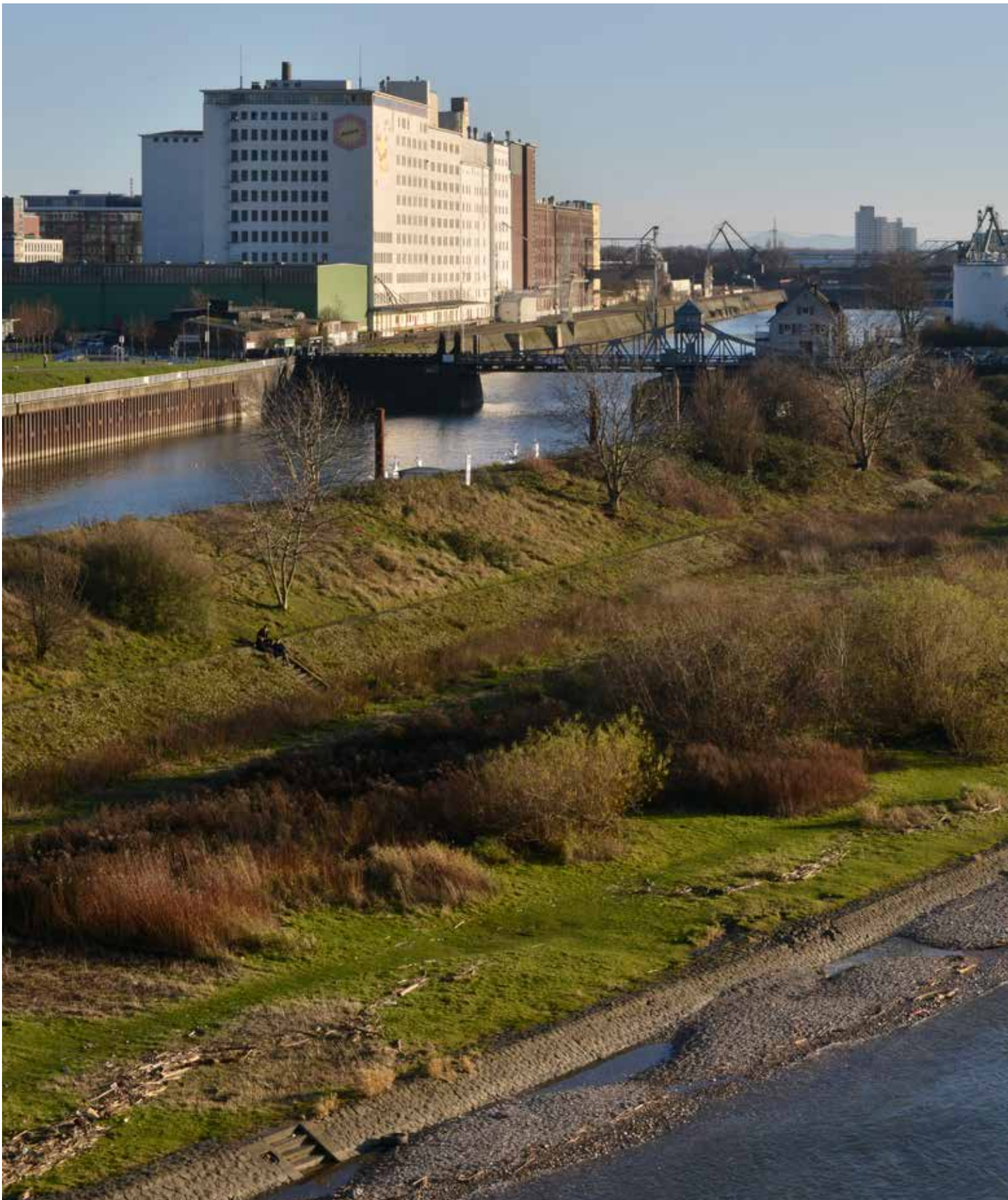


Abb. 4 Planungsgebiet M 1:10.000





2 AUSGANGSLAGE UND PLANUNGSAUFGABE

2 AUSGANGSLAGE UND PLANUNGSAUFGABE

Ausgangslage und Planungsaufgabe werden nachfolgend entlang von fünf Themenbereichen dargestellt:

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

2.1 ÖFFENTLICH UND PRIVAT – LAGE, FREIRAUM, ANBINDUNG

Mit dem Strukturwandel von der Produktions- zur Dienstleistungsgesellschaft ergeben sich in der Stadtentwicklung „Löcher“ – trotz attraktiver innerstädtischer Lage mindergenutzte Flächen. Neue Entwicklungsflächen entstehen dann, wenn ganze Gebiete ihre Funktion verändern und verlieren. So werden Hafengebiete vielerorts umgenutzt und grundlegend umstrukturiert – nicht selten für ein attraktives Wohnen und Arbeiten am Wasser. Meist sind diese Gebiete aufgrund von Lage und Atmosphäre hoch begehrt – auch weil sie trotz Neubau über Geschichte verfügen und am Wasser Quartiere mit vielfältigen Freiräumen entstehen. Früher lagen die Häfen und Produktionsstätten möglichst isoliert – weil von dort Lärm und Gestank ausging. Mit der veränderten Ausgangslage ergeben sich heute neue Vernetzungsmöglichkeiten, die Gebiete können für die Umgebung geöffnet und zu neuen „Trittsteinen“ in der Stadtlandschaft werden. Umgekehrt ist es für die neuen Wohn- und Arbeitsorte förderlich an bestehende Strukturen im Umfeld angebunden zu sein und dortige Infrastrukturangebote zu nutzen.

Sowohl für die Anbindung der neuen Stadtbausteine an das Umfeld als auch für die Binnenstruktur kommt den öffentlichen Freiräumen eine wichtige Funktion zu. Oft bilden sie von Anbeginn ein Gerüst, das dann schrittweise aufgefüllt wird – nicht selten auch mit Gebäuden und Nutzungen, die sich im Zuge des Planungsverfahrens bis zur Realisierung nochmals verändern. Entsprechend robust muss die Grundstruktur der Straßen, Plätze und

Freiräume ausgebildet sein. Dabei ist zu beachten, dass Wasserlagen zwar hochattraktiv sind, Wasserflächen aber auch immer eine trennende Wirkung für den Stadtraum mit sich bringen. Vernetzung ist daher auch im Inneren eines solchen Entwicklungsgebietes eine zentrale Herausforderung und bedingt ein besonderes Augenmerk bei der Gestaltung der öffentlichen Räume. Liegen Hafengebiete unmittelbar an Flüssen, haben sie oft entsprechend zwei Seiten, die zu betrachten sind: Bereiche im Hafen und Bereiche am Fluss. Im Idealfall können beide verbunden und gesamtstädtisch in ein übergeordnetes Freiraumkonzept eingebunden werden.

Mit den innerstädtischen Umnutzungen geht oft auch eine Art „städtebaulicher Rückkopplungseffekt“ einher. Mit den Veränderungen auf den eigentlichen Entwicklungsflächen werden neue Impulse gesetzt, auf die auch das Umfeld reagiert. Resonanzen entstehen und Wechselbeziehungen verändern sich.



Abb. 5 Blick von der Severinsbrücke auf den Deutzer Hafen



Abb. 6 Der südliche Industriehafen



Abb. 7 Blick vom anderen Rheinufer aus



Abb. 8 Poller Wiesen

2.1.1 AUSGANGSLAGE

2.1.1.1 Lage in der Stadt

Der Deutzer Hafen liegt am südöstlichen Rand des rechtsrheinischen Innenstadtbereichs. Er gehört zum Stadtteil Deutz und erstreckt sich zwischen der Siegburger Straße und den Poller Wiesen. Das 37 Hektar große Planungsgebiet beginnt an der Hafeneinfahrt an der unter Denkmalschutz stehenden Drehbrücke und endet im Süden an der Güterbahntrasse Am Schnellert, wo der Stadtteil Poll unmittelbar anschließt. Blickt man vom Hafenbecken aus Richtung Norden, liegen Innenstadt und Kölner Dom in Sichtweite jenseits des Rheins nur etwa zwei Kilometer Luftlinie entfernt. Auf der gegenüberliegenden Rheinseite befindet sich das im letzten Jahrzehnt umgebaute innerstädtische Dienstleistungs- und Wohngebiet Rheinauhafen. Unmittelbar östlich der Siegburger Straße in Deutz dominieren Büronutzungen. Der sog. „Annexbereich“ zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg ist durch Misch- und Mindernutzungen geprägt. Südlich der Bahnlinie in Poll grenzt beiderseits der Siegburger Straße ein Wohnbereich an, der zum Rhein hin mit gewerblich-industriellen Nutzungen abschließt. Im Landesentwicklungsplan, im Regionalplan und im Flächennutzungsplan ist das Hafengebiet Deutzer Hafen planungsrechtlich noch entsprechend seiner ursprünglichen Funktion dargestellt.

2.1.1.2 Geschichte und Identität

Der Ort des Deutzer Hafens hatte als Anlegestelle schon im Mittelalter eine Bedeutung; bereits im Jahr 1400

werden Uferverstärkungen in Poll urkundlich erwähnt und in Deutz gibt es seit jeher einen kleinen Hafen für Fährboote. Die Eingemeindung von Deutz nach Köln im Jahre 1888 bildet die Grundlage für einen Ausbau des natürlichen Rheinarms zum Hafen, der 1907 in Betrieb genommen wurde.

Der Deutzer Hafen gliedert sich seither in zwei Teile. Das kleinere vordere Becken erstreckt sich von der Severinsbrücke bis zur Drehbrücke und dient bis heute als Standort der Wasserschutzpolizei und der Wasserfeuerwehr sowie temporär als Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe. Das hintere Becken ist ein heute wenig ausgelasteter Industriehafen, um den sich Industrie- und Logistikunternehmen ansiedelten. Die Bauten der Ellmühle und der früheren Auermühle mit dem »Auro-ra«-Logo prägen weithin die Silhouette.

Die Jugendstil-Drehbrücke mit dem danebenliegenden ehemaligen Hafenamt an der Hafeneinfahrt ist das Wahrzeichen des Deutzer Hafens in der Zufahrt und wurde im Jahr 1980 als eine von sechzehn Drehbrücken in Deutschland zum Industriedenkmal erklärt. Auch die Baumallee an den Poller Wiesen und die im Süden an das Planungsgebiet angrenzende Eisenbahnbrücke („Südbrücke“) sind denkmalgeschützt.

2.1.1.3 Umgebung

Mit seinen 5.243 Quadratkilometern Fläche und 15.153 Einwohnern (Stand 2014) ist der Stadtteil Deutz der rechtsrheinische „Brückenkopf“ der Innenstadt, an den der Stadtteil Poll mit 11.434 Menschen auf 5,17 Quadratkilometer angrenzt.

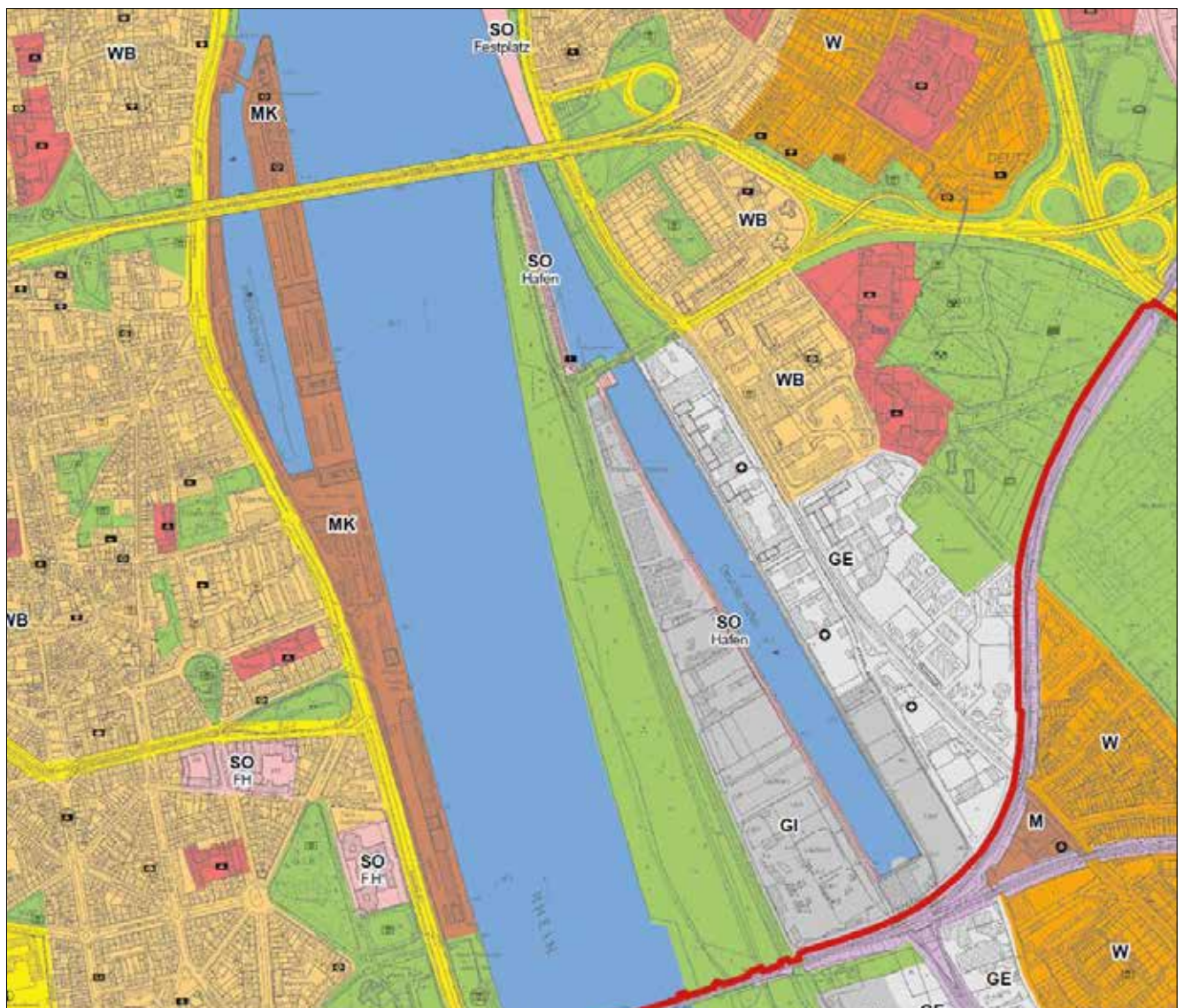


Abb. 9 Ausschnitt Flächennutzungsplan Köln

2.1.1.4 Städtebauliche Struktur / Stadt- und Landschaftsbild

Die Umgebung des Deutzer Hafens ist in ihrer städtebaulichen Struktur sehr unterschiedlich und in Teilen räumlich zergliedert. Die Ostseite der Siegburger Straße hat sich in den letzten 20 Jahren zunehmend als Bürostandort etabliert, unterbrochen durch wenige überkommene Gewerbenutzungen. Wohnen spielt heute vis á vis des Hafenareals nur eine untergeordnete Rolle. Weiter nach Osten hin grenzen Schulstandorte, Sportflächen und Freiräume an (Deutzer Stadtgarten, Friedhöfe, Kleingärten). Richtung Deutz intensiviert sich die Wohnnutzung. Im Süden liegen jenseits der Güterbahntrasse hingegen zunächst großflächige Gewerbe- und Industriestandorte. Östlich des Poller Kirchwegs erstreckt sich der geschlossene Wohnbereich Poll. Der Deutzer Hafen liegt heute räumlich weitgehend isoliert und ist geprägt durch seine Insellage; Wasserflächen und Gleistrassen bilden räumliche Barrieren. Zwischen Deutz und Poll hat sich so eine Art Pufferzone ausgebildet, die in ihrer Zwischenlage weder nach Norden noch nach Süden hin ausreichend vernetzt ist. Die beiden Stadtteile sind heute lediglich durch die Freiräume am Rhein und die Siegburger Straße miteinander verbunden, sie orientieren sich jeweils zu ihren Stadtteilzentren hin, die auch künftig als Versorgungszentren gestärkt werden sollen.

2.1.1.5 Freiräume und Wasser

Das bis zu 150 Meter breite Landschaftsschutzgebiet der Poller Wiesen erstreckt sich von der Severinsbrücke bis zur Westhovener Aue; es schließt mit einer prägenden und unter Denkmalschutz stehenden Lindenallee entlang der Alfred-Schütte-Allee an den Deutzer Hafen an. Die Poller Wiesen übernehmen nicht nur für die angrenzenden Stadtteile, sondern für die gesamte Innenstadt eine wichtige Freiraumversorgungsfunktion. Da beide Stadtteile nur unzureichend mit Grün- und Freiflächen versorgt sind, stellen sie für die Stadtteile Deutz und Poll eine wichtige Freiraumressource dar. Dennoch erfolgt die momentane Anbindung der Poller Wiesen im Bereich des Deutzer Hafens lediglich über zwei Straßen. Die Anbindung nach Deutz wurde zwar durch den „Hafenpark“ nördlich der Drehbrücke verbessert, das Nadelöhr Drehbrücke aber bleibt bestehen. Die Zuwegung entlang des Bahndamms im Süden ist unzureichend und unattraktiv.

Als Teil eines gesamtstädtischen Grünsystems haben der Äußere und der Innere Grüngürtel in Köln mit ihren verbindenden Grünzügen eine wichtige Funktion für die Stadt und ihre Umgebung.

Der eigentliche Kernbereich des Deutzer Hafens grenzt an das rund 8,2 Hektar große Hafenbecken an. Über den Vorhafenbereich unterhalb der Severinsbrücke an den Rhein angeschlossen, erstreckt es sich über 1.000 Meter und besitzt eine durchgängige Breite von 80 Meter. Der Wasserstand im Hafenbecken variiert mit dem Niveau im Rhein. Die Situation rund um das Hafenbecken ist heute höchst vielfältig und reicht von der großvolumigen elfgeschossigen Mühle über Büro- und Lagergebäude bis hin zu zahlreichen Brachflächen.

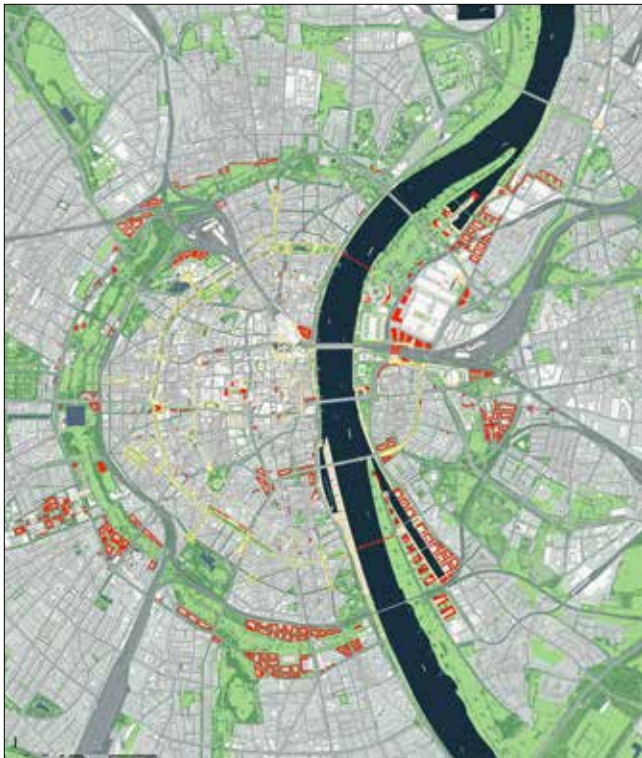


Abb. 10 Masterplan Köln 2008



Abb. 11 Innerer und äußerer Grüngürtel



Abb. 12 Luftbild | Blick nach Osten

2.1.2 PLANUNGSZIELE

Mit der Weiterentwicklung des Deutzer Hafens soll ein Wohn- und Arbeitsquartier mit einem ganz eigenen, unverwechselbaren Charakter entstehen, das gleichzeitig einen städtebaulichen „Trittstein“ zwischen Deutz und Poll schafft und sich mit den beiden Stadtteilen verbindet. Entsprechend sind Schnittstellen im Freiraum zu formulieren – zum Uferbereich hin genauso wie an den Rändern in die Stadtteile hinein.

Die Freiraumentwicklung ist für die anstehende Umnutzung des Deutzer Hafens von strategischer städtebaulicher Bedeutung – sowohl innerhalb des Entwicklungsgebietes als auch für die übergeordneten Freiflächen. Angrenzende Viertel sind über öffentliche Räume möglichst anzubinden.

Aufgrund der Lage im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Rheins ist das Freiraumkonzept für den Hochwasserschutz und damit für eine Genehmigungsfähigkeit und Umsetzbarkeit der gesamten Entwicklungsmaßnahme grundlegend. Die Hauptschließungsbereiche sind auf dem Niveau des 200-jährlichen Hochwassers (HQ 200) zu planen und auszubauen, um Gefahren für die zukünftigen Nutzer des Areals auszuschließen. Neue Retentionsflächen sollen zu einer Verbesserung des Hochwasserschutzes beitragen. (s. hierzu vertiefend Kap. 2.2)

In der künftigen Entwicklung sollen die Poller Wiesen weiterhin als funktional nicht determinierte „offene“ Freifläche erhalten bleiben und in ihren Funktionen nicht eingeschränkt werden. Sie haben – neben der Hochwasserschutzfunktion – sowohl für Aufenthalt und Erholung, aber auch für Bewegung und Sport eine

zentrale Bedeutung – nicht nur für die Innenstadt Köln, sondern weit darüber hinaus.

Mit der linksrheinisch geplanten Öffnung des inneren Grüngürtels zum Rhein hin (Parkstadt Süd) könnten die Poller Wiesen und die öffentlichen Räume am Deutzer Hafen künftig an diese Freiräume anschließen – vorausgesetzt der Übergang über die Eisenbahnbrücke würde barrierefrei ausgebaut, der heute noch eine Engstelle bildet.

Die Anbindung des Hafens an die Wohnstandorte in Deutz ist zu berücksichtigen. Vereinzelte Wohnnutzungen in der zweiten Reihe an der Siegburger Straße sollen perspektivisch weiter gestärkt werden. Ein stadträumlicher Anschluss nach Poll kann in erster Linie über den „Annexbereich“ erfolgen. Weitere Anknüpfungspunkte zwischen Hafen und Umfeld bieten sich durch die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums an der Stadtbahnhaltestelle Poller Kirchweg.

Der Hafenpark im Norden ist als Baustein einer Freiraumvernetzung weiterzuentwickeln – hier grenzt der dritte Bauabschnitt Rheinboulevard unmittelbar an. Der Verbleib der Anlegestelle für Flusskreuzfahrtschiffe muss dabei aus heutiger Sicht berücksichtigt werden. Über die Deutzer Werft ergibt sich eine übergeordnete Verknüpfung zum Rheinboulevard.

Grundsätzlich sind alle an das Gebiet angrenzenden Freiräume in die planerische Betrachtung einzubeziehen. Sie eröffnen Möglichkeiten trotz der innerstädtischen Dichte der Bebauung im Hafen hohe Freiraumqualitäten für den Standort zu sichern. Dies schließt auch die Siegburger Strasse als Hauptschließungssache mit ein. Im direkten Umfeld werden für das Quartier wichtige Freiflächen angebunden, ergänzende Freiflä-

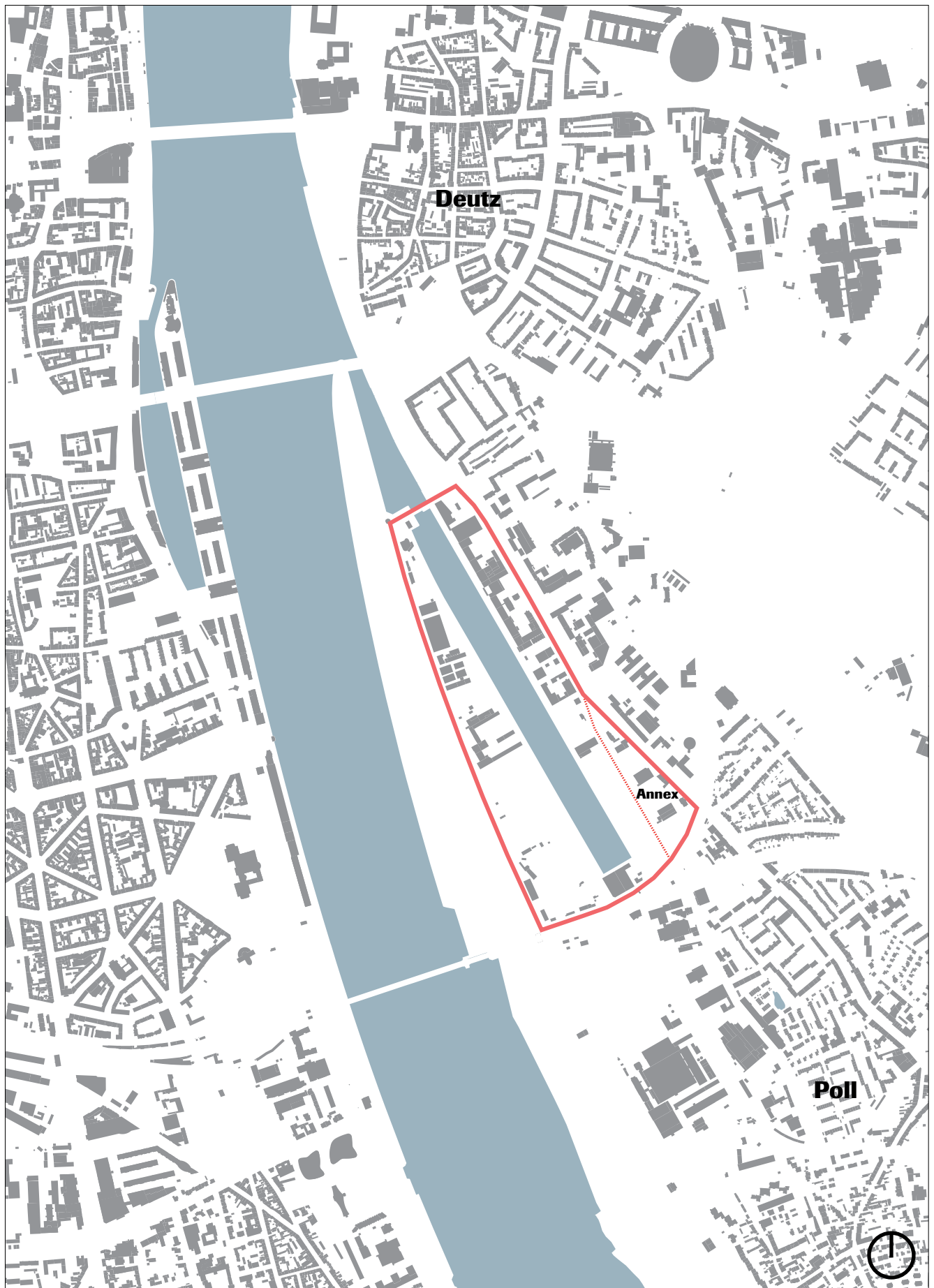


Abb. 13 Stadtstruktur

chen (z.B. Spielflächen) werden wohnraumnah im Planungsgebiet vorgesehen. Den öffentlichen Räumen im Planungsgebiet kommt eine wesentliche stadtbildprägende Bedeutung zu. Plätze, Straßen und Promenaden schaffen Aufenthalts- und Begegnungsorte und sichern Zugänglichkeit, Mobilität und Bewegung. Die Bereiche am Hafenbecken sollen durchgängig öffentlich zugänglich sein und sind von besonderer Bedeutung. Stadtplätze bilden Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens. Angesichts der angestrebten Bebauungsdichte sind Übergänge zwischen privaten und öffentlichen Räumen besonders sorgsam zu gestalten – auch um die Nutzbarkeit der Erdgeschosszone für das Wohnen zwischen Privatheit und Öffentlichkeit zu ermöglichen. Im Freiraumkonzept sollen bestehende ortstypische Elemente wie Drehbrücke und Allee eingebunden werden; ggf. sind Objekte der industriellen Vergangenheit des Ortes zu berücksichtigen (z.B. Kräne, Gleisanlagen).

Alle Freiflächen sollen barrierefrei für alle zugänglich sein. Mit unterschiedlichen Gestaltungsqualitäten können neben spezifisch geformten Orten auch offene und im Prozess noch gestaltbare Flächen geschaffen werden. Um für ein breites Spektrum der zukünftigen Bevölkerung möglichst viele öffentlich nutzbare Orte zu schaffen, sollen die Stadträume in der Regel ohne Konsumzwang nutzbar sein; das gilt insbesondere für die Freiräume am Wasser/Hafenbecken, auch wenn dort gastronomische Nutzungen vorgesehen werden. In den Diskussionen beim Workshop 01 wurde der wichtige Beitrag des öffentlichen Raums zu lebendiger Kommunikation und sozialer Vernetzung in dem neuen Stadtquartier besonders herausgestellt.

Das Hafenbecken sollte aus wirtschaftlichen Gründen möglichst nicht verändert werden; es kann aber ggf. partiell überbaut/überdeckt werden.

Der Rhein und die Poller Wiesen sind Frischluftzonen; grüne Übergänge, Versickerungsflächen und klimawirksame Gestaltung von Infrastrukturen sind Teil der Aufgabe zum Umweltschutz und in der Freiraumplanung zu berücksichtigen. Bei der hohen geplanten Dichte der Bebauung ist ein besonderes Augenmerk auf die vielfach beschatteten Flächen und deren stadtklimatische Auswirkungen zu richten.

Die zukünftigen Freiflächen sollen möglichst vielfältig gestaltet sein. Im Beteiligungsprozess wurden folgende Anregungen formuliert: wohnungsnah Spielplätze und offen gestaltete Bereiche zur individuellen Aneignung berücksichtigen, Gastronomie am Wasser vorsehen (Wirtshaus an der Drehbrücke), Sport- und Bewegungsangebote für alle Altersgruppen, wohnraumnahe Grünflächen, ...

Die Wasserfläche hat als Freiraum eine besondere Bedeutung. Die Verschiedenartigkeit von Fluss und Hafenbecken (fließend vs. stehend) sollte herausgearbeitet werden. Beim Workshop 01 wurde angeregt über ein Badeschiff auf dem Rhein oder ein schwimmendes Freibad im Hafenbecken nachzudenken. Wasserflächen sollten, wo möglich, unmittelbar in die Freiraumgestaltung eingebunden werden. Um im Sommer eine unangenehme Geruchsbildung zu vermeiden wurde angeregt für eine leichte Durchströmung des Hafenbeckens zu sorgen.



Abb. 14 Freiraumstruktur



Abb. 15 Hochwasserschutzvorrichtung im Bahndamm

2.2 SICHER UND GESCHÜTZT – HOCHWASSER UND LÄRM

Flüsse dienten früher vor allem als Verkehrsachsen und ermöglichten Handel und Hafenindustrie. Sie waren damit ein wesentlicher Bestandteil der Stadt und der Versorgung ihrer Bewohner. Gegenwärtig werden wassernahe Orte darüber hinaus auch für ihr Freizeitpotential sowie als naturnahe Räume, die gleichermaßen zu Aktivität und Erholung einladen, geschätzt. Heute wie damals bringt das Leben am Wasser aber auch Risiken mit sich. Die Gestaltung der Flüsse und deren Ufer dienen immer auch dem Schutz vor Fluten. Siedlungsräume am Wasser sind daher auch im Hinblick auf den voranschreitenden Klimawandel zunehmend Hochwasser- und Wetterereignissen ausgesetzt und müssen geschützt werden.

Als unbebaute, seitlich neben den Flüssen gelegenen Flächen vor vorhandenen Hochwasserschutzeinrichtungen stehen Retentionsflächen in Stadträumen häufig mit der Verdichtung der Stadt im Konflikt; gleichzeitig schaffen sie aber als nutzbare Freiflächen wichtige Angebote für Stadtbewohner. So dienen die Poller Wiesen nicht nur dem Hochwasserschutz für die Unterlieger, sondern bilden gleichzeitig einen attraktiven Freiraum, der von Joggern, Radfahrern und Spaziergängern gerne angenommen wird. Ähnliche Flächen mit der Doppelnutzung Retentionsfläche und städtischer Freiraum sollten auch innerhalb der neu geplanten Quartiere konzipiert werden.

Fluss und Lage am Wasser schaffen räumliche Qualitäten, die einen starken Kontrast zur Dichte der Innenstadt bilden und damit die Vielfalt und Attraktivität der Stadt erhöhen. Durch die integrierte Betrachtung der Themen Hochwasserschutz, Ökologie und Freiraumnutzung bieten sich große Potentiale für die Entwicklung attraktiver Stadtbausteine am Wasser.

Starke Lärmimmissionen stellen eine große Herausforderung für die Entwicklung von gemischten Stadtquartieren mit einem hohen Anteil von Wohnnutzung dar. Sind aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Schallquelle nicht möglich, spielt die Nutzungsverteilung eine entscheidende Rolle bei der städtebaulichen Konzeption. Eine klare Funktionstrennung steht jedoch im Widerspruch zum Wunsch nach kleinräumiger Mischung. Hier müssen entwurfsabhängig kreative Lösungen erarbeitet werden, die ggf. auch Überlegungen zu neuen Gebäudetypologien erforderlich machen.

2.2.1 AUSGANGSLAGE

2.2.1.1 Hochwasser

Das gesamte engere Hafenareal des Deutzer Hafens liegt bis zur Hochwasserschutzmauer entlang der Westseite von Siegburger Straße bzw. Poller Kirchweg und Bahndamm heute vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Bei Hochwasserereignissen werden weite Teile des Planungsgebietes überflutet. Die bestehende Hochwasserschutzlinie entlang der Siegburger Straße, Poller Kirchweg, Bahndamm und Alfred-Schütte-Allee schützt die umliegenden Stadtgebiete vor Überschwemmung bis zu einem 200-jährlichen Hochwasserabfluss (11,90 mKP). Dieser Schutzgrad ist auch die maßgebende Schutzhöhe für das neu zu entwickelnde Gebiet innerhalb des Deutzer Hafens.

Beim Bauen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet sind laut Gesetzgeber einige Anforderungen zu berücksichtigen. Demnach müssen alle negativen Veränderungen bezogen auf die Hochwasserrückhaltung, den Retentionsraum, zeit- und wertgleich in relativer Nähe ausgeglichen werden. Aufgrund der Innenstadtlage des Projektgebietes ist ein Ausgleich dieser Retentionsvolumen nicht in unmittelbarer Nähe im Stadtgebiet von Köln möglich, weshalb die erforderlichen Retentionsmaßnahmen direkt im Projektgebiet Deutzer Hafen berücksichtigt werden müssen. Hierzu gibt es in der Anlage zu diesen Auslobungsunterlagen ein gesondertes Dokument, in dem der Umgang mit dem Retentionsraum und alle weiteren zu berücksichtigten Punkte im Bezug auf das festgesetzte Überschwemmungsgebiet aufgeführt sind. (Anlage 5)

2.2.1.2 Lärm

Das Plangebiet ist im Planzustand Lärmimmissionen durch Verkehrslärm (Schiene, Straße, Schiff) und Anlagenlärm (Ellmühle) ausgesetzt.

Beim Verkehrslärm ist der Schiffsärm auf dem Rhein von untergeordneter Bedeutung, der Kfz-Verkehrslärm in Bereich der Siegburger Str. zwar lärmrelevant, aber mit konventionellen Maßnahmen zu begegnen.

Bei der Planung beachtlich ist der Schienenverkehrslärm, der hauptsächlich aus vermehrt zur Nachtzeit verkehrenden langen Güterzügen resultiert, die beim Befahren der Südbrücke (Stahlbrücke über den Rhein) durch zusätzliche Anregung des Brückenbauwerks besonders laute Geräusche emittieren. Die Lärmkarte für den Schienenverkehr zur Nachtzeit (Abb. Nr. 16) zeigt die Lärmimmissionen in 11 Meter Höhe über Gelände bei freier Schallausbreitung.

Wie die Lärmkarte für den Anlagenlärm zur Nachtzeit (Abb. Nr. 17) zeigt, ist nur im näheren Umfeld der Ellmühle mit einer Überschreitung des Richtwerts der TA Lärm von 45 dB(A) für Mischgebiete nachts zu rechnen. Zur Tagzeit sind keine Richtwertüberschreitungen zu erwarten. (Anmerkung : Die modellhaft zur Verdeutlichung von möglichen Abschirmwirkungen in Abb. 17 berücksichtigten Gebäude entstammen dem Entwicklungskonzept Szenario 3A aus dem Fachgutachten Lärm von 2012.)

Weitere Lärmkarten, die exemplarisch die Wirkung von Schallschirmen (Gebäude, Wände) zur Minderung des Schienenverkehrslärms veranschaulichen sollen, sind der Anlage 6 zu entnehmen.

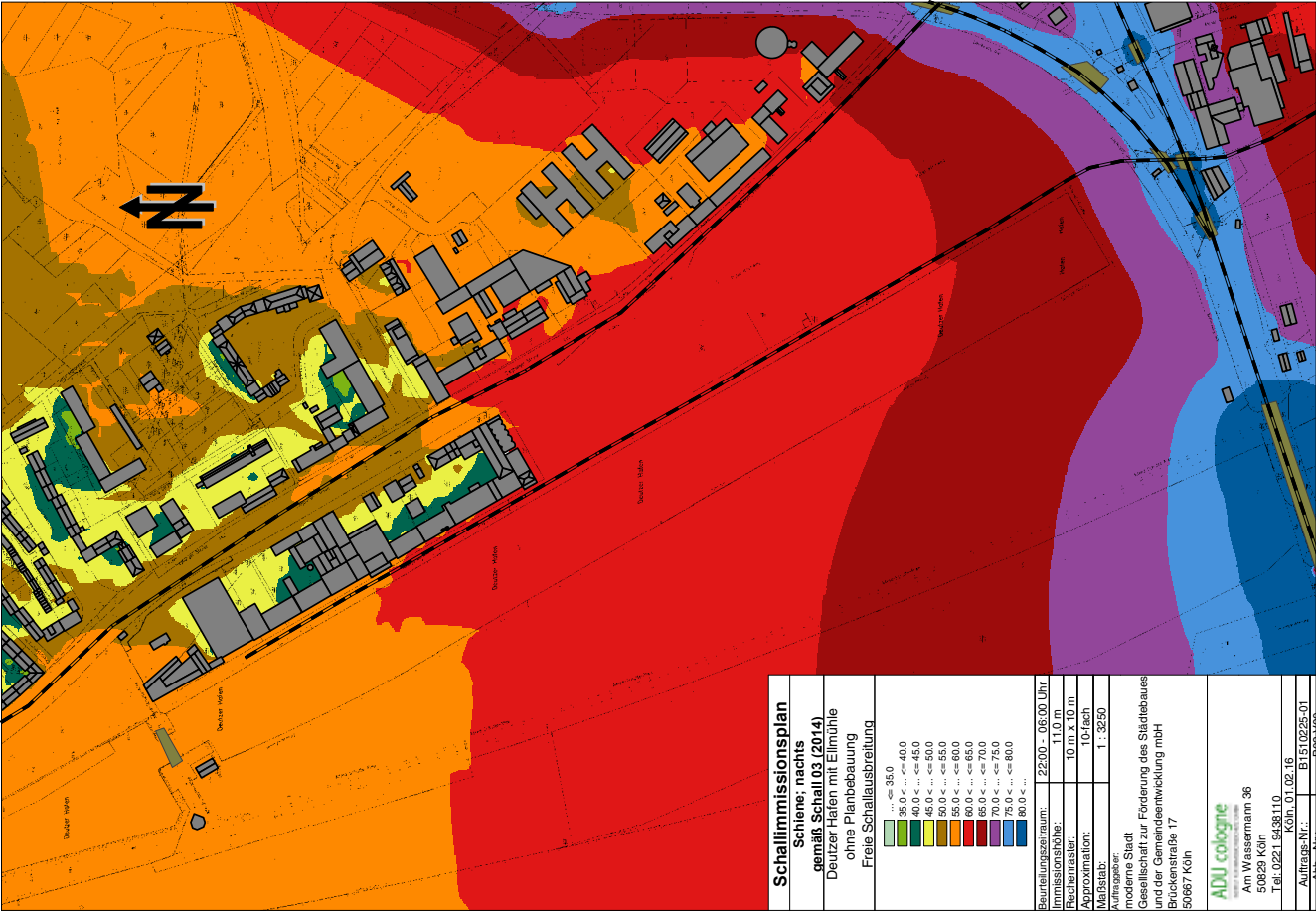


Abb. 16 Lärm – Ausbreitung Schienenlärm frei



Abb. 17 Lärm - Ausbreitung Gewerbelärm mit exemplarischer Bebauung

2.2.1.3 Altlasten

Im Untersuchungsbereich Deutzer Hafen befinden sich mehrere Flächen, die im städtischen Kataster der Altlasten und altlastverdächtigen Flächen registriert sind. Erkenntnisse über Altstandorte, Altablagerungen, schädliche Bodenverunreinigungen und Schadensfälle liegen vor. Diese konzentrieren sich im Süden des Hafenareals am Poller Kirchweg und an der Alfred-Schütte-Allee. Die Belastungen und Verdachtsmomente beziehen sich fast ausschließlich auf teilweise mehrere Jahrzehnte zurückliegende Vornutzungen. Aufgrund des ursprünglichen Hafenausbaus ist im gesamten Untersuchungsraum mit großflächigen Auffüllungen zu rechnen.

2.2.2 PLANUNGSZIELE

2.2.2.1 Hochwasserschutz

Das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept zur Umnutzung des Deutzer Hafens muss die wasserhaushaltsrechtlichen Vorschriften des Wasserhaushaltsgesetzes und Landeswassergesetzes erfüllen. Dies betrifft im Wesentlichen folgende Anforderungen:

- Die Hochwasserrückhaltung darf nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum ist zeitgleich auszugleichen.
- Der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser darf nicht nachteilig verändert werden – vielmehr besteht sogar ein Verbesserungsgebot.

- Der bestehende Hochwasserschutz darf nicht beeinträchtigt werden.
- Baumaßnahmen müssen hochwasserangepasst ausgeführt werden.

Um einen positiven Ausgleich in der Retentionsraumbilanz zu erreichen und dementsprechend dem Rhein im Hochwasserfall ausreichend Raum zur Ausbreitung zur Verfügung zu stellen, müssen umfassende Frei- und Grünflächen im Planungsgebiet als Retentionsraum ausgewiesen und rechnerisch nachgewiesen werden (siehe hierzu Anlage 5 sowie Anlage 2).

Flächen unterschiedlicher Höhenniveaus müssen gezielt freigehalten werden, um so zusätzliche Überschwemmungsräume bereitstellen zu können. Ergänzend hierzu sei erwähnt, dass die kommunale Entwicklungsgesellschaft „moderne stadt“ von der Bezirksregierung Köln als wasserrechtliche Genehmigungsstelle die schriftliche Zusage hat, dass flutbare Tiefgaragen in der Retentionsraumbilanz berücksichtigt werden dürfen. Dieser Aspekt schafft zusätzliche Retentionsbereiche. Entsprechende Maßnahmen müssen entwurfsspezifisch ausgearbeitet und von den Planungsteams mithilfe einer vereinfachten Retentionsraumbilanz (Anlage 5) nachgewiesen werden.

In der Diskussion beim Workshop 01 wurde angeregt zu prüfen, ob auch kulturelle Nutzungen wie eine Konzerthalle als flutbare Räumlichkeiten ausgebildet werden können.



Abb. 18 Hochwasser HQ 100



Abb. 19 Hochwasser HQ 200

2.2.2.2 Lärm

Auch künftig werden Industrie- und Verkehrslärm die Entwicklung des Deutzer Hafens beeinflussen.

Den Lärmimmissionen durch Verkehrslärm kann in der Regel durch sogenannte passive Schallschutzmaßnahmen in Kombination mit Grundrissgestaltung und einem Lüftungskonzept für Räume mit Schlaffunktion begegnet werden, was hingegen beim Anlagenlärm gemäß TA Lärm rechtlich nicht zulässig ist. Die Lärmimmissionen der Großmühle bilden daher einen limitierenden Faktor für Umnutzungen im nördlichen Hafenbereich. Das schalltechnische Gutachten schlägt vor, die Mühle mit Dienstleistungsnutzungen im Sinne eines Schalenmodells abzuschirmen (Büronutzungen nördlich und südlich an der Siegburger Straße sowie entlang der gegenüberliegenden westlichen Kaimauer).

Sollten im Zuge der Planungen schallintensive Nutzer (z.B. Kulturelle Veranstaltungsorte) angesiedelt werden, so sind diese an geeigneten Stellen anzuordnen und schalltechnisch entsprechend zu behandeln, dass möglichst keine Beeinträchtigungen für das Umfeld entstehen. Dabei sind auch anfallende Emissionen durch Besucherverkehre zu berücksichtigen.

Die erheblichen Lärmimmissionen der Südbrücke und ihrer Zulaufstrecke entlang der Straße Am Schnellert und an der Alfred-Schütte-Allee werden fortbestehen und sind in der künftigen Nutzung und Bebauungsstruktur zu berücksichtigen. In Bezug auf den Verkehrslärm bilden die Orientierungswerte von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts für Mischgebiete (Wohngebiete 55/45 dB(A) tags/nachts) eine Orientierung. Ab

70/60 dB(A) tags/nachts tritt der sog. Sanierungsfall ein. Diese Werte sollen in jedem Fall unterschritten werden. Bezüglich des Anlagenlärms von der Elbmühle existiert für Mischgebiete der Richtwert von 60/45 dB(A), für Wohngebiete 55/40dB(A), der zwingend einzuhalten ist.

Im vorliegenden Fall sind die Schienenlärmimmissionen zur empfindlicheren Nachtzeit höher als zu Tagzeit und liegen – wie die Lärmkarte zeigt – großflächig vor den Fassaden der Plangebäude wesentlich über dem sog. Sanierungswert von 60 dB(A); dort sind alle gemäß dem Stand der Technik verfügbaren weiteren Maßnahmen vorzusehen, um gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Da dem Rhein zugewandt jedoch lediglich die Nachtwerte den Sanierungswert überschreiten und die Tagwerte nur eine mäßige Überschreitung der Orientierungswerte erreichen, könnte hier auch mit einer sinnvollen Grundrissgestaltung gearbeitet werden. Langfristig wird es im europäischen Güterverkehr lärm-mindernde Maßnahmen geben und auch der Bau einer S-Bahnstrecke könnte sich positiv auf die Lärmbilanz auswirken. Gleichwohl gilt der Status Quo als planerische Grundlage für die jetzigen Planungen. Der Workshop 01 wurde intensiv diskutiert, ob und wie mit einer entsprechenden Nutzungsverteilung und ggf. durch höhere Gebäuden zum Bahndamm hin auf die Schallemissionen reagiert werden könnte.



Abb. 20 Südbrücke



Abb. 22 Ellmühle

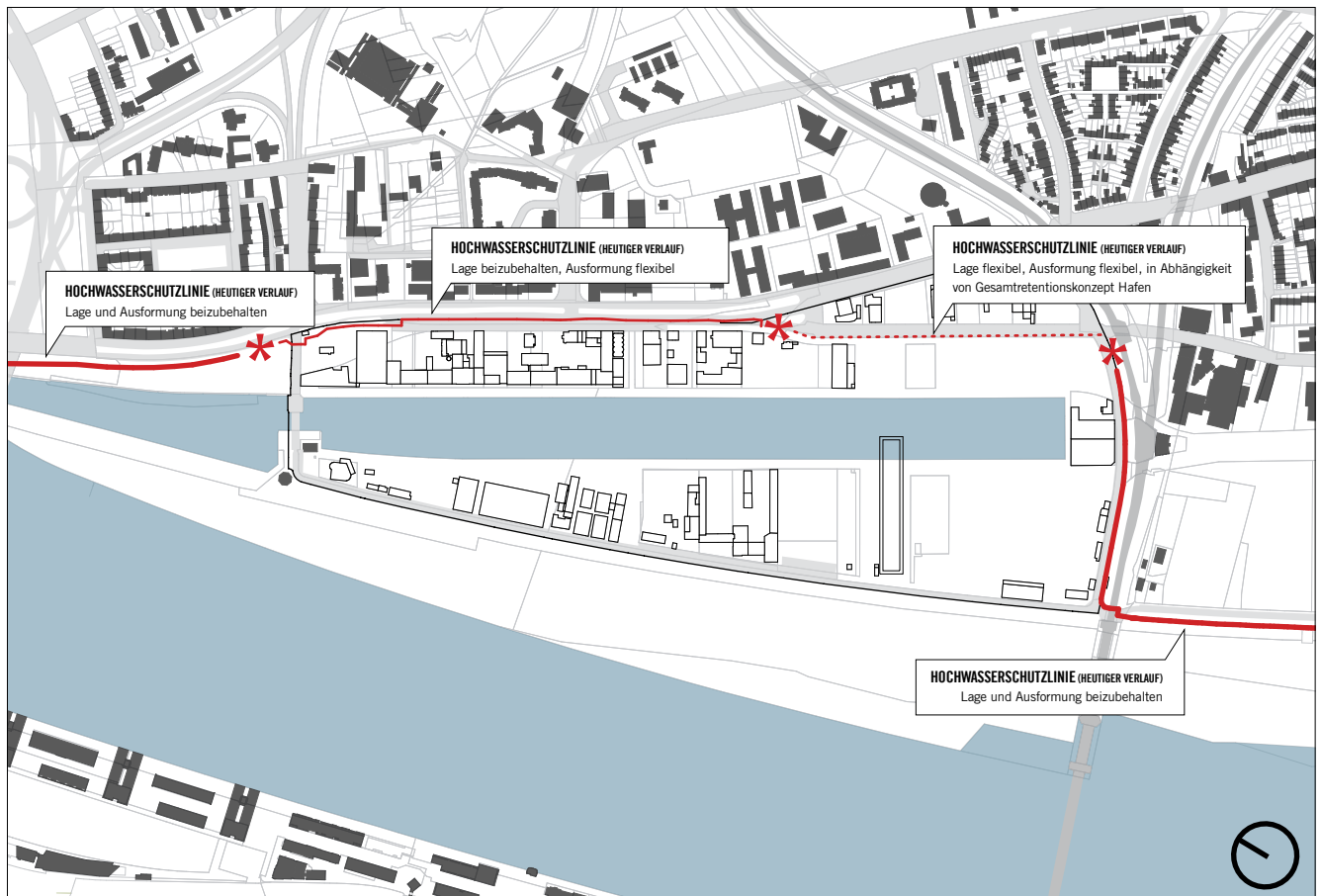


Abb. 21 Hochwasserschutzlinie



Abb. 23 Straße am Schnellert

2.3 VERNETZT UND VERTRÄGLICH – MOBILITÄT, VERKEHR, NACHHALTIGKEIT

Zukunftsfähige Mobilität basiert auf integrierten Verkehrskonzepten, die ein nachhaltiges Gleichgewicht zwischen verschiedenen Verkehrsträgern anstreben. Als lebenswerte und klimafreundliche Stadt bekennt sich Köln zu einer menschengerechten und umweltverträglichen Mobilität. Nicht zuletzt sind die Anforderungen des Klimaschutzes sowie der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes wichtige Faktoren, die ein geändertes Mobilitätsverhalten erfordern.

Im Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ (2014) beschreibt die Stadt Köln anspruchsvolle Ziele in Bezug auf ein ganzheitliches Verkehrskonzept. Bis zum Jahr 2025 soll beispielsweise der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von momentan 40 % auf 33 % reduziert werden. Zukünftige Planungen müssen entsprechend verstärkt auf die Verkehrsangebote des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) ausgerichtet sein. Neben Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs im innerstädtischen Verkehr wird der Aufenthaltsqualität für Fußgänger in einem barrierefrei gestalteten Stadtraum daher hohe Priorität eingeräumt.

Intermodalität spielt eine zunehmend wichtige Rolle. Der Ausbau von Carsharing- und Bikesharingangeboten geht Hand in Hand mit der zunehmenden Verfügbarkeit von Informations- und Zugangsmedien. Vor allem junge Bevölkerungsschichten zeigen eine steigende Tendenz

zur Multimodalität; das eigene Auto als Verkehrsmittel und Statussymbol verliert gegenwärtig offenkundig an Bedeutung. Durch eine gezielte Begrenzung und ggf. Bewirtschaftung von Stellplätzen sowie eine attraktive Einbindung von Wohnbauflächen in Fuß- und Radwegnetze wird das Autofahren erfahrungsgemäß reduziert; Bewohnern wird die Möglichkeit gegeben ihren Alltag weitgehend autofrei zu gestalten.

Beim Thema nachhaltige Stadtentwicklung spielen neben der Mobilität auch Energieversorgung und Stadtklima eine wichtige Rolle. Die unterschiedlichen Ebenen der Nachhaltigkeit müssen in integrierten Gesamtkonzepten betrachtet werden, wenn Synergien zum Tragen kommen sollen. Dabei eröffnen Vermeidungsstrategien („Mitigation“ – z.B. Minimierung des Energiebedarfs, Maximierung des Anteils erneuerbarer Energien, Verschattungsmöglichkeiten im Sommer, etc.) und Anpassungsstrategien („Adaptation“ – standort-, gebäude- und nutzerbezogene Anpassungsstrategien) ebenso Handlungsmöglichkeiten wie die Verknüpfung ökologischer, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und baukultureller Aspekte.

2.3.1 AUSGANGSLAGE

2.3.1.1 Schienenverkehr

Die heutigen Gewerbe- und Industriegrundstücke werden von Süden her an das Schienennetz der „Häfen und Güterverkehr Köln AG“ (HGK) angeschlossen. Die Gleisanlagen führen entlang des Hafenbeckens an den Kaianlagen und dienen ausschließlich dem Gütertransport. Der Gleisanschluss für die Mühle ist auch künftig zu erhalten. Am südlichen Ende des Gebietes verläuft eine bedeutende Schienenverbindung, die das linksrheinische Köln mit dem Rechtsrheinischen über die Südbrücke verbindet.

2.3.1.2 Gewerbeverkehr

Der LKW-Verkehr wird im Wesentlichen über die Straße Im Hasental, den östlichen Zubringer und die Siegburger Straße geführt. Für den Bereich Siegburger Straße vom Sandberg bis zur Straße Am Schnellert ist das Durchgangsverbot für LKW-Verkehr angeordnet (Höhenbeschränkung Brücke Siegburger Straße und Schutz des Geschäftsbereiches).

Im Hafenareal verläuft westlich der Hochwasserschutzmauer parallel zur Siegburger Straße eine Gewerbestraße, die durch den Anlieferungsverkehr zur Ellmühle (auch als Aufstellfläche) zeitweise hoch frequentiert ist.

2.3.1.3 ÖPNV

Der Bereich Deutzer Hafen ist unmittelbar an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Die

Stadtbahnlinie 7 mit den Haltestellen „Drehbrücke“ erschließt den nördlichen, „Poller Kirchweg“ den mittleren und „Raiffeisenstraße“ den südlichen Bereich des Planungsgebiets. Bei der Haltestelle „Poller Kirchweg“ gibt es allerdings gegenwärtig nur eine einseitige Zugangsmöglichkeit. Die Anbindung der rheinseitigen Hafenflächen an die Stadtbahnhaltestellen ist heute unzureichend.

2.3.1.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Überörtlich ist der motorisierte Individualverkehr des Planungsgebiets an den östlichen Autobahnzubringer und damit an den Kölner Autobahnring angebunden. Als direkt anschließende örtliche Hauptstrasse ist die Siegburger Straße zu nennen, die bei momentaner Nutzung von 15.000 bis 18.000 Kraftfahrzeugen pro Tag befahren wird.

Vom Linksrheinischen ist der Deutzer Hafen über die Severinsbrücke und die Straße Im Hasental erschlossen. Die Alfred-Schütte-Allee ist heute eine wichtige Verbindungsstraße, da sie auch der Erschließung des westlichen Teils von Poll dient. Daher ist die Drehbrücke von Montag bis Freitag für den motorisierten Individualverkehr geöffnet; am Wochenende ist sie dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Die Brücke ist lediglich für eine Belastung bis zu 7,5 Tonnen ausgelegt und darf in ihrer Funktionsweise nur eingeschränkt werden, wenn adäquate Alternativen entwickelt werden.

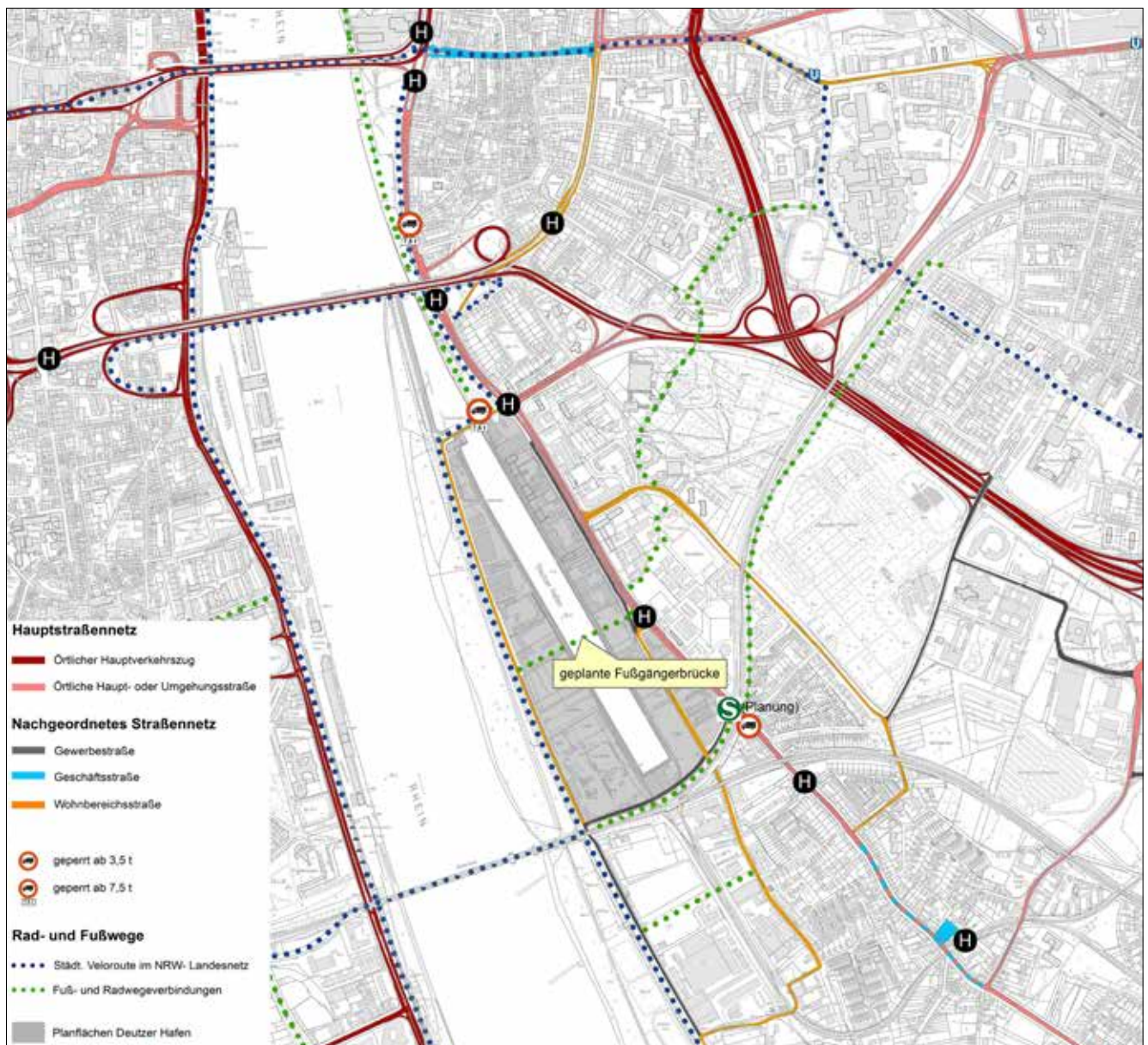


Abb. 24 Gesamtstädtischer Verkehrsplan

2.3.1.5 Fuß- und Radwege

Das Planungsgebiet ist durch einen kombinierten Fuß- und Radweg entlang der Siegburger Straße angebunden. Aufgrund der Begrenzung durch die Hochwasserschutzmauer ist er aber etwa an der Mühle in der Breite eingengt und eher unattraktiv.

Das 80 Meter breite Hafenbecken stellt eine grundsätzliche Barriere für die fuß- und radläufige Anbindung der Halbinsel an der Alfred-Schütte-Allee dar.

Die Anbindung an die Gebiete östlich der Siegburger Straße ist durch die Trennwirkung der Stadtbahntrasse nur unzureichend. Eine weitere Barriere ist beim Anschluss an die andere Rheinseite über die Südbrücke vorzufinden: der Höhenunterschied ist ausschließlich über Treppenanlagen zu überwinden und dementsprechend nicht barrierefrei. Das erschwert die Anbindung an das linke Rheinufer.

Neben der regionalen Erschließungsfunktion übernimmt der Rhein-Rad-Weg EURO-VELO-ROUTE 15 entlang der Alfred-Schütte-Allee, der auch von Fußgängern genutzt wird, eine wichtige Funktion als bewegter Freiraum. Die wichtigsten Radwegeverbindungen sind in Abb. 24 dargestellt.

2.3.1.6 Klimaschutz

Entlang des Rheintals sammelt sich die in der Ville und im Bergischen Land entstehende Kalt- und Frischluft zu einer bis über hundert Meter mächtigen Luftschicht, die dem Rheintal folgend von Südwest nach Nordost strömt. Der Deutzer Hafen wird aufgrund seiner Nähe zum Rhein und den ausgedehnten, zusätzlich Kaltluft

bildenden Poller Wiesen vom Rheintalwind überströmt und gut belüftet. Hierdurch erfährt der Hafenbereich eine Klimagunst: Schwüle und Überhitzung sind immer mäßiger ausgeprägt als in der übrigen Innenstadt und die Konzentration von Luftschadstoffen ist geringer. Diese günstige Situation zu erhalten und auch eine Überströmung der rechtsrheinischen Stadtteile weiterhin zu gewährleisten ist mit der Hochbauplanung zu gewährleisten.

2.3.2 PLANUNGSZIELE

Das neue Quartier soll verkehrlich möglichst gut vernetzt und an die angrenzenden Viertel und Freiräume angebunden werden. Auch durch eine verbesserte Erschließung soll die „Insellage“, die das Gebiet heute kennzeichnet, aufgebrochen werden. Die Trennwirkung der übergeordneten Verkehrstrassen soll überwunden und das Quartier allgemein gut erreichbar sein. Dies gilt im besonderen Maße für Fußgänger- sowie Rad-, aber auch für den öffentlichen Personen- und Schienennahverkehr; die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel soll gestärkt werden. Im Masterplan Köln wird eine neue Rheinbrücke vorgesehen, die den Deutzer Hafen mit dem Ubierring verbindet. Im Beteiligungsprozess wurde die hohe Bedeutung einer solchen Verbindung zwischen beiden Ufern besonders herausgestellt. Diese Brücke soll angestrebt werden, ist aber nicht als planerische Bedingung zu erachten.

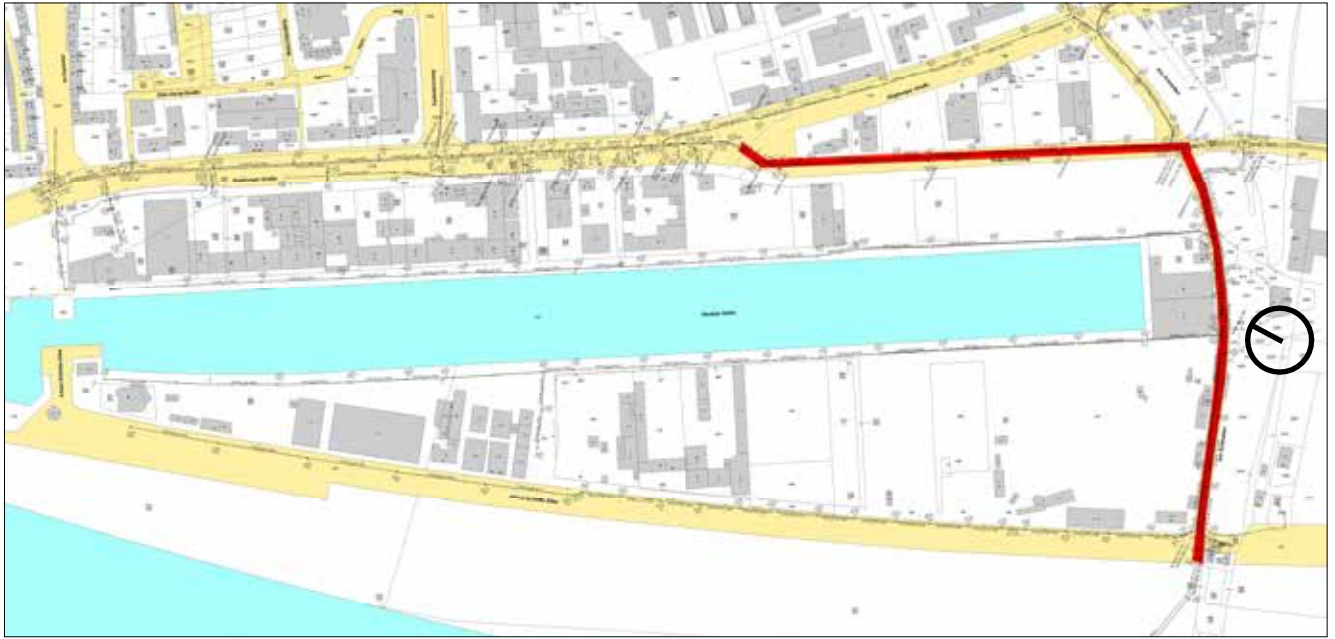


Abb. 26 zu erhaltende Kanaltrasse

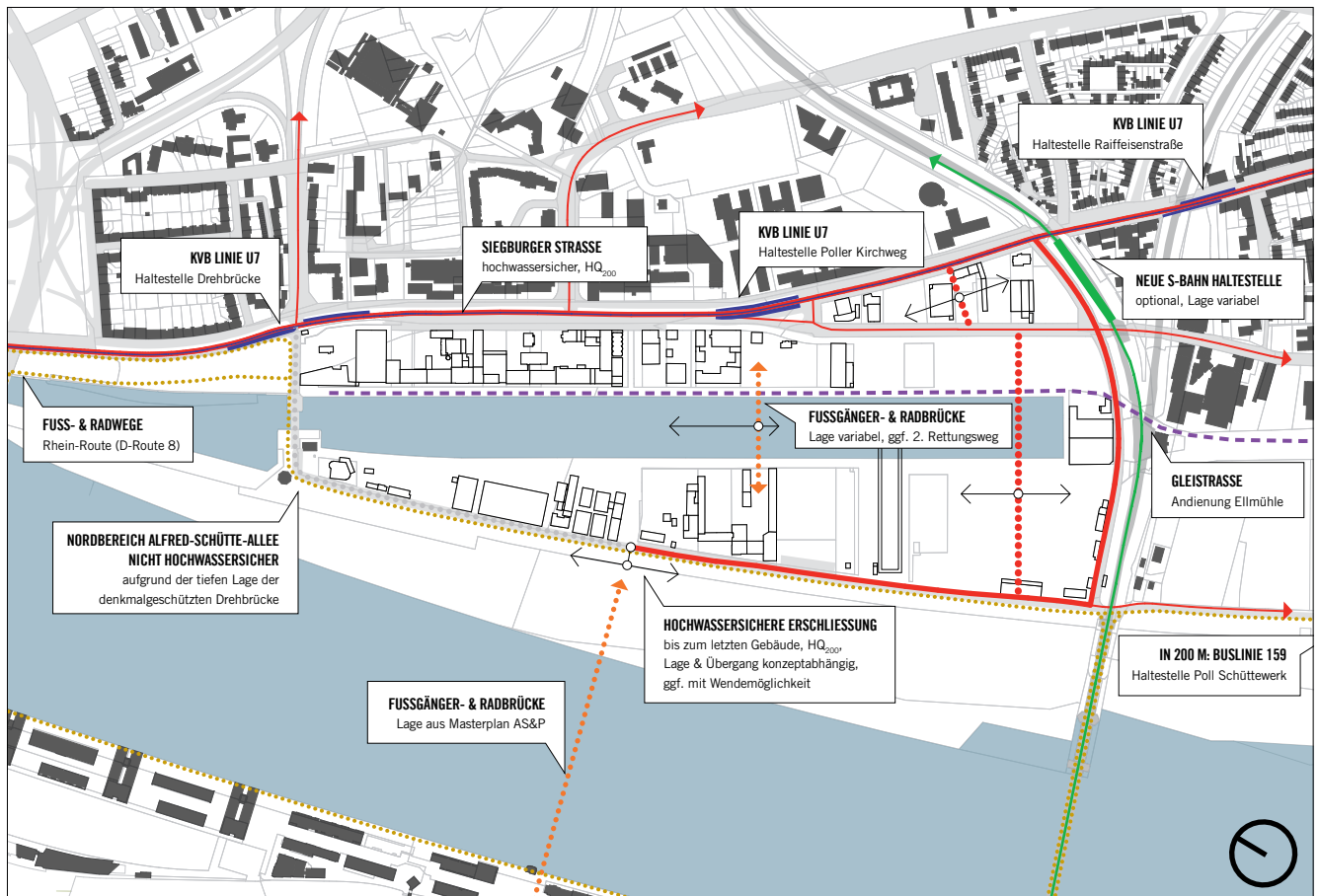


Abb. 25 Verkehr und Erschließung

2.3.2.1 Rad-, Fußwege und ÖPNV

Fahrrad- und Fußgängerverkehr mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten sollen auch innerhalb des Planungsgebietes in verschiedenen Bewegungszonen (Flanieren, Radschnellwege) nebeneinander verkehrssicher und komfortabel stattfinden können. Der Deutzer Hafen soll möglichst gut an das bestehende Radwegenetz angebunden werden (s. Anlage 1). Der Radweg auf der Südbrücke muss ergänzt werden. Besondere Bedeutung für die Vernetzung und Verbindung haben die barrierefreie Erschließung der Süd- und Severinsbrücke. Die städtische Zielsetzung einer Rad- und Fußwegeverbindung im Bereich westlich des Hafenbeckens entlang der dann aufgelassenen Gleise Richtung Köln-Poll (bis Müllergasse) soll im Rahmen des Gutachterverfahrens geprüft werden.

Der ÖPNV-Anschluss soll gestärkt und sämtliche Haltestellen sollen fußläufig in beide Richtungen gut angebunden werden (max. fußläufige Entfernung 400 Meter). Hierzu sollte eine zusätzliche Querung des Hafenbeckens innerhalb des Planungsgebietes etwa auf der Höhe der Haltestelle Poller Kirchweg vorgesehen werden (Lage abhängig vom städtebaulichen Konzept). Die Anbindung an die Poller Wiesen und an eine mögliche Fußgängerbrücke über den Rhein ist bei der baulichen Struktur auf der Halbinsel zu berücksichtigen. Die weiterführende Fußgängerbrücke über den Rhein ist optional zu betrachten, da eine Umsetzung der Maßnahme im Zuge der Entwicklung Deutzer Hafen nicht zwingend geplant ist.

Im Zuge des Beteiligungsprozesses wurde ergänzend zum klassischen Nahverkehrs auch die Einrichtung eines „Wasserbusses“ oder „Wassertaxis“ diskutiert und empfohlen, um beide Seiten des Rheins besser zu verbinden. Mittel- bis langfristig soll ein zusätzlicher S-Bahn-Halt südlich des Planungsgebietes im Bereich zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße entstehen. Die Anbindung zur Haltestelle Linie 7 auf der Siegburger Straße ist in den Planungen zu berücksichtigen.

2.3.2.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Alle relevanten Straßenabschnitte und Knotenpunkte für die Andienung des Bereichs Deutzer Hafens haben heute für den MIV eine überwiegend gute Verkehrssqualität. Zur Sicherstellung einer ausreichenden Erschließung sind für den MIV mindestens zwei Anschlüsse an das übergeordnete Straßennetz erforderlich. Die zusätzlichen Kfz-Verkehre werden im Wesentlichen konzentriert über die Siegburger Straße geführt. Entsprechend notwendige Anpassungen der Siegburger Straße sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Es wird ein schlüssiges Erschließungskonzept erwartet, das die Orientierung der Siegburger Straße als Hauptverkehrsstraße in Richtung Innenstadt aufnimmt bzw. die Siegburger Straße als wesentlichen Anknüpfungspunkt an das übergeordnete Straßennetz versteht. Zudem sind Lösungsansätze mitzudenken, wie potentielle Durchgangsverkehre durch die Alfred-Schütte-Allee vermieden werden können. Alternativen für den Kfz-Verkehr Richtung Poll (u.a. Alfred Schütte AG) müssen dann gefunden werden (z.B. über Straße Am Schnellert). Bei der Planung einer neuen Erschließungs-

straße parallel zur Alfred-Schütte-Allee ergibt sich aufgrund der Forderung HQ 200 zwischen beiden ein Höhenversatz von 80 Zentimeter; die Schutzbedürftigkeit der angrenzenden Bäume ist entsprechend zu berücksichtigen.

Für die Planung ist von einem Erhalt der Kanaltrasse („Vorfluter“) Poller Kirchweg und Am Schnellert auszugehen. Die bisherige Kanaltrasse in der Straße Am Schnellert ist auch künftig von Bebauung freizuhalten; die Straße selbst kann gleichwohl verlegt werden. Ein entscheidendes Thema des Verkehrskonzepts ist der Ruhende Verkehr und das Stellplatzkonzept; die Präsenz parkender Autos soll im Quartier möglichst gering gehalten werden. Es wird ein ausgeglichenes Konzept erwartet, in dem die Größenordnung der Stellplätze in Tiefgaragen einerseits im Kontext des Hochwasserschutzes (Retentionsbereiche) und andererseits im Hinblick auf die Kostenminimierung von Wohngebäuden abgeleitet wird. Einen weiteren Ansatz zur Erreichung einer sinnvollen Quantität an Stellplätzen stellen zudem Quartiersgaragen dar, in denen Stellplätze gebündelt werden. Oberirdische Parkhäuser haben zudem den Vorteil, dass sie perspektivisch bei verändertem Mobilitätsverhalten auch rückgebaut oder umgenutzt werden können.

Bei den Planungen ist grundsätzlich von einem Stellplatzschlüssel von 0,7 Stellplätzen pro Wohnung auszugehen; für Gewerbeeinheiten ist ein Stellplatz pro 50 m² Hauptnutzfläche vorzusehen. Über die privaten Stellplätze hinaus sind öffentliche Stellplätze für Besucher (Kennwert 10%) und die Anfahrbarkeit von öffentlichen Einrichtungen zu berücksichtigen. Als Basis für diesen



Abb. 27



Abb. 28

Stellplatzschlüssel wird eine gute Anbindung an den ÖPNV sowie die Förderung des Rad- und Fußverkehrs vorausgesetzt. Neben den Stellplätzen für Pkw sind folglich auch Abstellplätze für Fahrräder vorzusehen (2 Stellplätze/Wohnung, 1 Stellplatz pro 100 m² Bürofläche, 1 Stellplatz pro 50 m² Verkaufsfläche).

Durch umfassende Mobilitätskonzepte und die Förderung von Alternativen zum privaten Auto soll eine weitere Reduktion der Pkw-Stellplätze angestrebt werden. Im Beteiligungsprozess wurde auch die Option diskutiert, in Teilbereichen Projekte für eine autofreies Wohnen zu realisieren.

Durch Carsharing, Bikesharing, Mobilitätsstationen (Fahrradwerkstätten), Kommunikationsmaßnahmen und dergleichen soll ein möglichst niedriger Stellplatzschlüssel ermöglicht werden. Ein hoher Innovationsgrad hinsichtlich dieser Maßnahmen ist ausdrücklich erwünscht, wobei eine flexible stufenweise Realisierung darzustellen ist.

Straßenräume sollen eine hohe Aufenthaltsqualität besitzen; nur notwendige Stellplätze wie z.B. für Ladezonen, Besucher und Kunden sollen im öffentlichen Straßenland ausgewiesen werden. Die Tiefgaragenstellplätze sollen möglichst auf kurzem Wege von der übergeordneten Verkehrserschließung erreichbar sein, um sichere und autoarme Bereiche für Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

Aufgrund des Verbleibs der Mühle am Standort ist auch der Schienenverkehr auf der östlichen Seite des Hafenbeckens zu erhalten. Zwischen Gleisen (=Beckenkante) und zukünftiger Erschließungsstraße ergibt sich eine Höhendifferenz von 1,40 Metern. Die Durchfahrt für Züge muss gewährleistet werden (z. B. durch eine Klapp- oder Schwenkbrücke). Dies bedingt, dass an dieser Stelle die Promenade entlang des Hafenbeckens enden wird.

Die künftige Erschließung soll eine gute Orientierung ermöglichen.

2.3.2.3 Flucht- und Rettungswege

Alle erforderlichen Erschließungsstraßen müssen zukünftig in jedem Fall über der HQ 200-Linie liegen (+47,20 m ü. N.N.) damit bei Hochwasser die Flucht- und Rettungswege befahrbar bleiben. Die notwendigen Fahrgassen müssen eine Breite von 6,50 Meter aufweisen. Die Berücksichtigung der wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen erfordert somit eine gegenüber heute insgesamt höher gelegte Erschließungsebene. Die Höhenanpassung zum Umfeld ist verkehrstechnisch und gestalterisch befriedigend zu lösen.

Die Drehbrücke hat für die Erreichbarkeit der rheinseitigen Landzunge durch die Feuerwehr keine Bedeutung; die jetzige Straßenführung (Am Schnellert / Alfred-Schütte-Allee) ist auch bei einer neuen Bebauung entlang der Alfred-Schütte-Allee grundsätzlich ausreichend. Eine Verlagerung der Querung (Straße Am Schnellert) in nördlicher Richtung ist möglich. Am nördlichen Ende der neuen Bebauung auf der Landzunge muss eine Wendemöglichkeit für Einsatzfahrzeuge vorhanden sein. Die Zugänglichkeit des Hafenbeckens muss für die Feuerwehr gewährleistet sein.

2.3.2.4 Energieversorgung und Nachhaltigkeit

Das gesamte Gebiet soll zukünftig mit Fernwärme versorgt werden. Das städtebauliche Entwicklungskonzept für den Deutzer Hafen sollte im Zusammenspiel der unterschiedlichen Aspekte nachhaltiger Stadtentwicklung auch in dieser Hinsicht zukunftsweisenden Charakter haben. Neben der Mobilität spielen dabei die Themen Energieeffizienz und Stadtklima (bspw. die Vermeidung von Hitzeinseln und Erhalt der Durchlüftung) eine entscheidende Rolle. Letzteres ist auch eng verknüpft mit der Gestaltung der Freiräume.



Abb. 29 Siegburger Straße

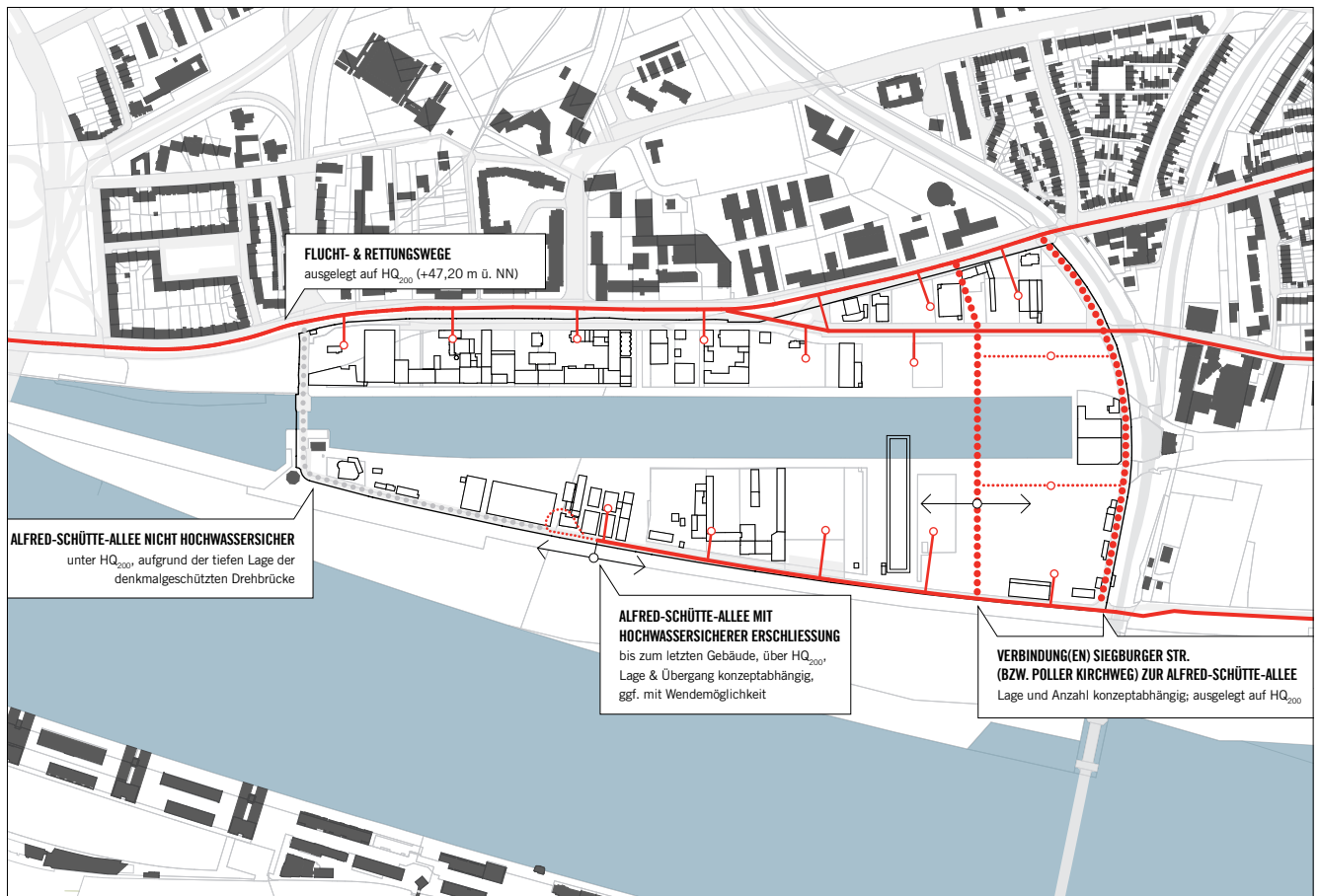


Abb. 30 Flucht- und Rettungswege

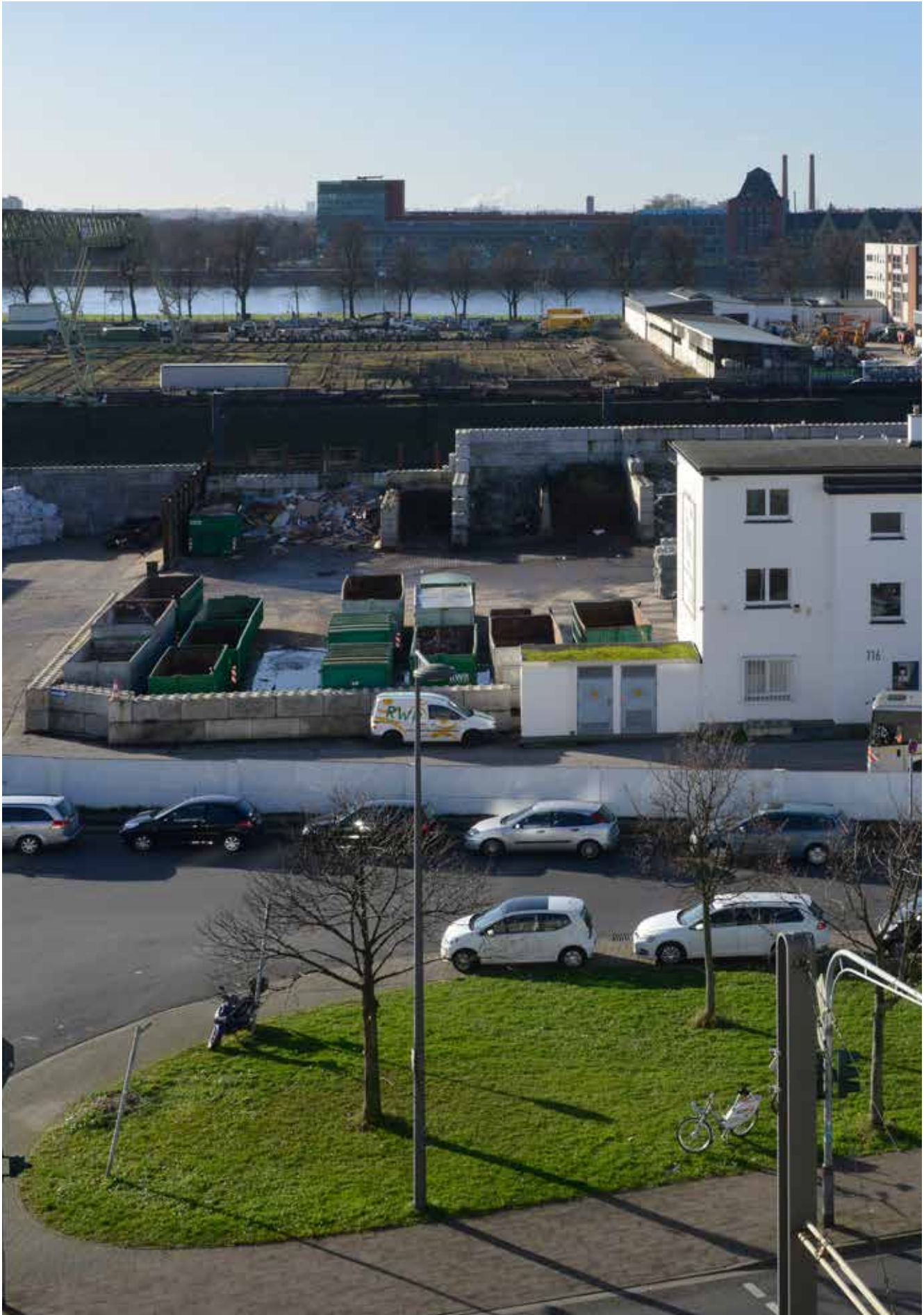


Abb. 31 Der „Annexbereich“ (Blick nach Westen)

2.4 DICHT UND GEMISCHT – WOHNEN, DIENSTLEISTUNG, GEWERBE, EINZELHANDEL, ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN, KULTUR, FREIZEIT

Nutzungsmischung ist ein besonderes Merkmal der Europäischen Stadt und das zentrale Postulat vieler städtischer Entwicklungsbestrebungen der letzten Jahrzehnte. Dabei geht es um soziale und funktionale Mischung. Die erstere bezieht sich auf Diversität im Hinblick auf ethnische Zugehörigkeit, soziale Schichten, Bildungsniveaus, Einkommensgruppen, etc. Soziale Vielfalt – so die These – ermöglicht erst gesellschaftlichen Zusammenhalt. Die funktionale Mischung hingegen bezieht sich auf die Nutzungsvielfalt: Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen, soziale Infrastruktur, Kultur und Freizeit, usf. liegen nebeneinander und begründen die „Lebendigkeit“ eines Stadtviertels. Dabei taucht die funktionale Mischungsfrage nicht nur als horizontales Nebeneinander, sondern auch in der vertikalen Stapelung auf. Mischung kommt somit im Gebäude, auf der Parzelle, im Baufeld oder im Quartier zum Tragen. Nicht zuletzt setzt sich ein Projekt wie der Deutzer Hafen in Bezug zu den benachbarten Stadtteilen und verändert so die „rechtsrheinischen Mischungsverhältnisse“ im gesamtstädtischen Kontext. Die gemischte „Stadt der kurzen Wege“ ist Grundlage eines nachhaltigen Städtebaus und soll auch im Deutzer Hafen zum Tragen kommen.

Intelligente Nachverdichtung der innerstädtischen Bereiche ist das Gebot der Stunde in einer wachsenden Stadt wie Köln. Sie kommt klein- und großräumig zum Tragen, folgt sozialräumlichen genauso wie investiven, architektonischen und infrastrukturellen Kriterien. Die Diskussion um Mischung ist mit der Frage der Dichte unmittelbar verwoben. Denn eine „Gute Mischung“ braucht Nähe und Distanz zugleich. Allein als bauliche Dichte ist sie nur eine von mehreren Voraussetzungen für Urbanität. Für Bewohner geht es vor allem auch um Erlebnisdichte und Begegnung – um eine Dichte unterschiedlicher Welten, die in der Stadt aufeinandertreffen. Die klassischen Kennzeichen modernen Städtebaus – Licht, Luft und Sonne – weichen heute nicht selten der Frage nach guter Atmosphäre, eigenem Charakter, speziellem Image und besonderem Milieu. Vor diesem Hintergrund sind im Planungskonzept Faktoren, die auf die „Qualitätssicherung der Lebensbedingungen“ zielen – Gebäudehöhe, Geschossigkeit, Dichte, Parzellierung, Anteil der Freiflächen etc. – zu überprüfen und in einer integrierten Lösung für ein attraktives, lebendiges, urbanes Quartier zu beschreiben.

2.4.1 AUSGANGSLAGE

Auch wenn der Deutzer Hafen bis heute fast ausschließlich von Gewerbebetrieben geprägt ist, so nutzen nur noch drei Unternehmen den Anschluss zum Wasser. Die Hälfte des Gebiets ist von hafenfremden Gewerbenutzungen, Mindernutzungen und Brachflächen besetzt. Künftig wird lediglich die Mühle am Standort am Hafenbecken verbleiben; größere Produktions- und Gewerbeflächen soll es dann dort nicht mehr geben.

Im „Annexbereich“ trifft man heute auf eine heterogene Gemengelage unterschiedlicher Nutzer – von der Tankstelle über kleine Büroeinheiten und Discounter bis hin zur sozialen Versorgungsinfrastruktur. Entlang der Siegburger Straße haben sich verschiedene Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe etabliert. In jüngerer Zeit sind einige großflächige Bürogebäude dazu gekommen – so etwa der Büro-Campus-Deutz. Zum Rhein hin an der Alfred-Schütte-Allee findet sich ein Bürogebäude und unweit davon haben auch Wasserschutzpolizei und Polizei kleinere Verwaltungseinheiten. Das Wohnen spielt heute im Deutzer Hafen keine Rolle. Jenseits der gewerblichen Nutzungen haben sich in dieser Phase des Umbruchs einige Nischenfunktionen aus dem kulturellen und sozialen Bereich etabliert. Direkt am Hafenbecken liegt die „Essigfabrik“, wo ganzjährig Konzerte und Veranstaltungen stattfinden. Schräg gegenüber hat sich im Hinterhof an der Siegburger Straße mit der „Tanzfaktor“ ein kulturelles Zentrum für Tanz und Bewegung etabliert. Die Drogenhilfe Köln betreibt ebenfalls an der Siegburger Straße das „Wohntraining Deutz“, das

suchtabhängigen Menschen bei der Wiedereingliederung hilft.

Die einstmals weitgehend homogene, zum Wasser hin orientierte Gewerbe- und Industrienutzung hat sich grundlegend verändert. Heute ist hier eine Gemengelage anzutreffen, die man sonst eher an der Peripherie wiederfindet. Mit der anstehenden Umnutzung wird sich dieser Ort grundlegend verändern: Das heutige Niemandsland in „zentraler Randlage“ wird sich öffnen und zum attraktiven Trittstein zwischen Deutz und Poll werden. Ein lebenswertes, dichtes und gemischtes Viertel soll entstehen, in dem für Wohnen und Arbeiten Platz ist, das Raum für Freizeit und Bewegung anbietet.

2.4.2 PLANUNGSZIELE

Der Standort Deutzer Hafen soll künftig durch eine breite Funktionsmischung gekennzeichnet sein, die auf dem 37 Hektar großen Projektgebiet ablesbar werden soll. Nach Abzug von 7,9 Hektar Wasserfläche bleiben knapp 30 Hektar Fläche für eine künftige Weiterentwicklung. In der Machbarkeitsstudie 2013/14 wurde dargestellt, dass im Planungsgebiet durch eine hohe Verdichtung eine Bruttogeschossfläche bis zu ca. 450.000 m² realisiert werden könnte (ohne Mühle). Diese Annahme soll städtebaulich überprüft und planerisch verifiziert werden – in einem guten Ausgleich zwischen Dichte und Durchlässigkeit, Bebauung und Freiraum. Für die Nutzung ist dabei von einem möglichst hohen Anteil für Wohnen (mindestens 50 %) auszugehen. Die weiteren



Abb. 32 Bildungseinrichtungen und Sport in der Umgebung

Funktionen Dienstleistung/Büro, soziale Infrastruktur sowie Einzelhandel sind planerisch zu berücksichtigen und entsprechend zu gewichten. Hinzu kommt die Mühle als einzig verbleibender industrieller Nutzer. Der Annexbereich nimmt eine Sonderrolle ein: Er soll im Rahmen des Gutachterverfahrens überplant werden; da aber eine vollständige Verfügbarkeit heute nicht verbindlich gesichert werden kann, sollen keine zwingend erforderlichen Nutzungen in diesem Bereich vorgesehen werden. Zusätzlich Bedeutung würde er erhalten, wenn ein S-Bahn-Haltepunkt in diesem Bereich Am Schnellert nahe der Siegburger Straße realisiert würde.

Im Beteiligungsprozess wurde herausgestellt, dass die Nutzungsmischung im Deutzer Hafen künftig möglichst kleinteilig und vielfältig sein soll; die Ausbildung von lokal ablesbaren Nutzungsclustern wurde empfohlen. Bereits im Gebäude und auf der Parzelle ist eine Mischung anzustreben. Der Erdgeschossnutzung kommt dabei eine besondere Bedeutung zu; Gebäude und Freiraum sind hier in einem unmittelbaren Zusammenhang zu betrachten und zu gestalten. Angesichts der angestrebten Dichte sind die Wasserflächen und insbesondere das Hafenbecken als integrierter Bestandteil der städtebaulichen Entwicklung und Freiraumgestaltung von besonderer Bedeutung für ein lebendiges und lebenswertes neues Quartier.

2.4.2.1 Wohnen

Wohnen inmitten der Stadt und am Wasser – die hohe Attraktivität der Wasserlagen lässt sich in vielen Projekten europa- und weltweit verfolgen. Die Gunst der Lage bedingt vielerorts eine hohe innerstädtische Dichte. Um dort bezahlbaren Wohnraum ökonomisch tragfähig zu machen, liegt auch am Deutzer Hafen die Herausforderung darin, eine bauliche Struktur zu entwickeln, in der eine verträgliche Balance von Lebens- und Aufenthaltsqualität einerseits sowie hoher Dichte andererseits erreicht wird.

Die Schaffung von Wohnraum ist in Köln wie in anderen wachsenden Großstädten eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung. Ein Schwerpunkt bei der Umnutzung des Deutzer Hafens liegt entsprechend auf dem Wohnungsbau. Eine breite Vielfalt von Wohnformen und -angeboten soll Menschen mit ganz unterschiedlichen Lebensformen ansprechen. 30 Prozent der Wohnungen sollen im Bereich des öffentlich geförderten Wohnungs-

baus realisiert werden und so den enormen Fehlbedarf in diesem Bereich in der Domstadt reduzieren. Ein hoher Wohnanteil im Hafenbereich wird nicht zuletzt auch aufgrund des in den letzten Jahren erfolgten Ausbaus des Bürostandorts Siegburger Straße angestrebt. Im Planungs- und Beteiligungsverfahren sollen innovative Wohnkonzepte und -typologien entwickelt werden, die den Bedürfnissen aller Generation und den verschiedenen Lebensmodellen Rechnung tragen. Das Miteinander soll in unterschiedlichen Nachbarschaftsmodellen gefördert werden. Die naheliegenden Frei- und Wasserflächen sind als besondere Qualität einzubinden. (s. hierzu vertiefend Kap. 2.1)

2.4.2.2 Arbeiten

Für den „guten Arbeitsplatz“ zählt heute nicht nur die Erreichbarkeit, sondern auch die attraktive Lage in einem lebendigen Viertel. Neue Formen der Kultur- und Wissensproduktion haben die traditionelle Trennung von Arbeiten, Wohnen und Freizeit aufgeweicht; neue Arbeitsstrukturen sind zunehmend auf urbane Räume mit einer hohen ökonomischen, sozialen und kulturellen Diversität und einer baulich räumlichen Vielfalt angewiesen. Die Grenzen zwischen Arbeiten und Freizeit werden dabei immer wieder neu justiert.

Auch hier gilt es Vielfalt zu erreichen – unterschiedliche Angebote sollen sich ergänzen: von der Konzernzentrale über den klassischen Mittelständler bis hin zu kleinen Einheiten, Gründerzentren und Kreativbüros der Netzwerker. Je nach räumlicher Ausgangslage ergeben sich unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten. Der südliche Bereich entlang des Bahndamms bietet sich auch großflächig für eine Büronutzung an, weil dort über größere Einheiten ggf. eine starke Adressbildung erreicht werden kann und aufgrund der Lärmemissionen der Bahntrasse dort Wohnen nicht möglich ist (s. Kap. 2.2). Andere Gebiete werden eher vom kleinteiligen Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten geprägt sein und ermöglichen es auch dort innovative Arbeitsformen zu etablieren. Die Aktivierung der Erdgeschosszonen spielt eine wichtige Rolle. Als grundsätzliche Zielsetzung gilt eine möglichst vielfältige Nutzungsmischung.

2.4.2.3 Versorgung und Einzelhandel

Zur Belebung des Gebietes und zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung sind in Teilbereichen des Planungsgebietes gewerbliche Nutzungen vorzuse-



Abb. 33 Hafenbecken und Ellmühle

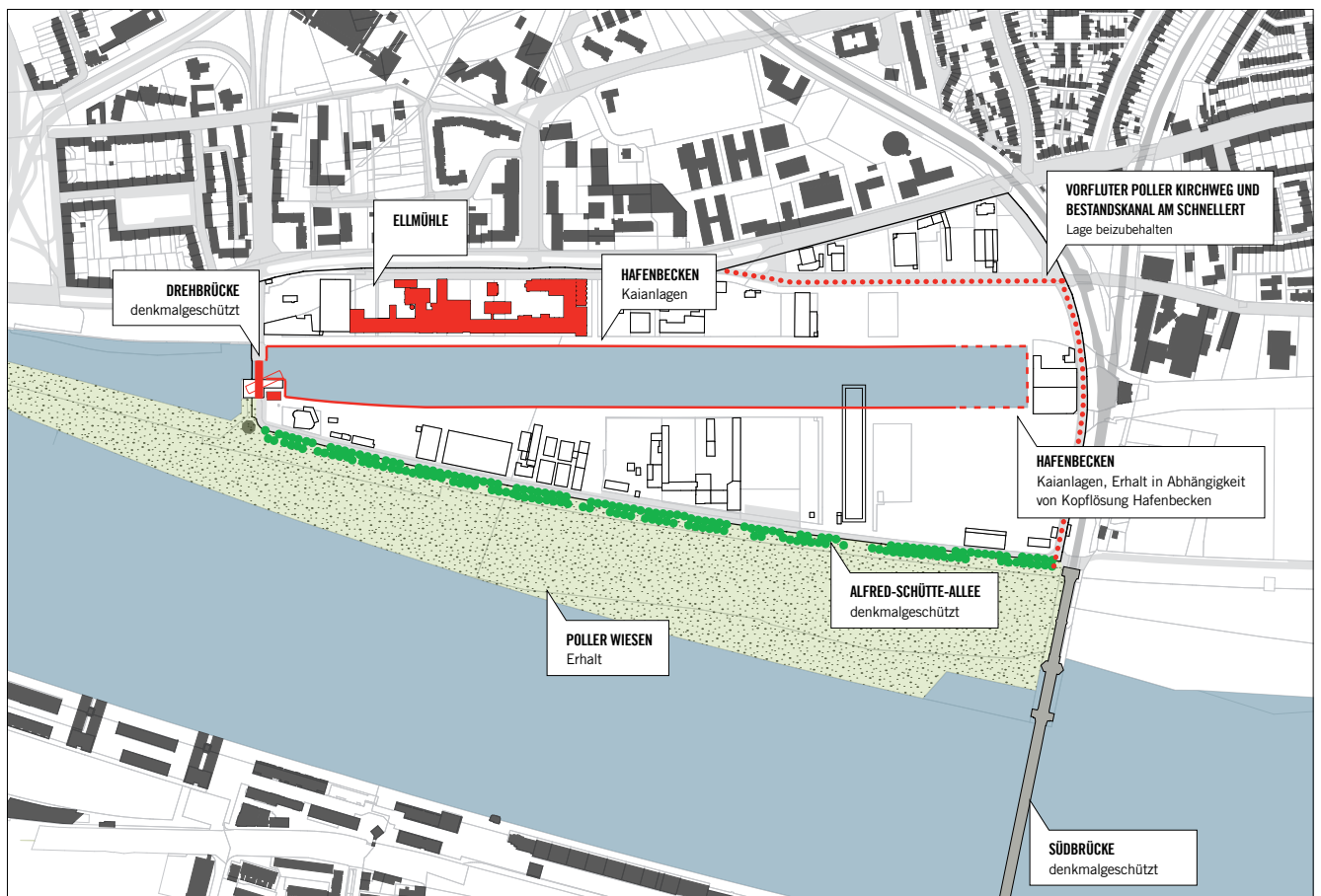


Abb. 34 Erhaltenswerte Strukturen

hen (Dienstleistungen, Gastronomie und Handel). Der zentren- und nahversorgungsrelevante Handel sollte sich in Form eines Nahversorgungszentrums um einen Gebietsmittelpunkt in Höhe des Stadtbahnhaltepunktes gruppieren und eine angemessene Dimensionierung anhand der Einwohnertragfähigkeit des Plangebiets haben. Neue Einzelhandelsflächen am Deutzer Hafen sollen nicht in Konkurrenz zu den gewachsenen Stadtteilzentren in Deutz und Poll treten. Sie sind daher lediglich in der Größenordnung eines Nahversorgungszentrums mit ca. 3.000 bis 4.000 m² Fläche für die Versorgung des Gebietes sowie der angrenzenden Wohn- und Bürobauung östlich der Siegburger Straße vorgesehen. Als Verkaufsfläche sind maximal 2.500 m² angesetzt. Marktgängige Größenordnungen (z.B. Ladeneinheit für Lebensmittelmarkt von 1.200 m²) sowie kleinere Ladeneinheiten (Fachgeschäfte) sind zu berücksichtigen (siehe hierzu auch Hinweise im „Kriterienkatalog“ des städtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes, Anlage 4; darüberhinausgehende Einzelhandelsansiedlungen sind nur im Bereich des nicht zentrenrelevanten Einzelhandels gemäß „Kölner Sortimentsliste“ und unterhalb 800 m² Verkaufsfläche möglich). Ein besonderes Augenmerk liegt in diesem Bereich auf der Gestaltung der öffentlichen Räume, die auch die Andienung der Geschäfte gewährleisten müssen.

2.4.2.4 Soziale und schulische Infrastruktur

Die aus der geplanten Wohnnutzung im Gebiet resultierende soziale Infrastruktur ist an geeigneten Stellen im Planungsgebiet nachzuweisen. Dabei sind zwei Kindergärten/Kindertagesstätten, die jeweils ca. 2.600 m² Grundstücksfläche benötigen, vorzusehen. Sie können entweder als Solitär oder integriert in anderweitig genutzte Gebäude realisiert werden, benötigen aber in jedem Fall einen eigenen Freibereich.

Die Schulversorgung in Deutz soll östlich der Siegburger Straße ausgebaut werden. Am Standort Alter Mühlenweg/Stadtgarten ist eine neue weiterführende Schule (Sekundarstufen I und II) geplant und an der Dr.-Simons-Straße gegenüber der Sportanlage eine weitere Grundschule. Eine Anbindung dieser Schulen an das Plangebiet ist zu berücksichtigen.

Soziale Institutionen im Bereich sind in der weiteren Entwicklung zu berücksichtigen; vorhandene Einrichtungen wollen im Quartier verbleiben können (z.B. Betreutes Wohnen „Oase“). Im Workshop 01 wurde empfohlen über die Einrichtung eines Nachbarschafts- und Begegnungszentrums genauso nachzudenken wie über eine Stadtteilbibliothek, um so von Anbeginn Bildungs- und Beratungsmöglichkeiten zu etablieren.

2.5 Einrichtungen für Kultur und Freizeit

Auch künftig sollen kulturelle und kulturwirtschaftliche Nutzungen im Deutzer Hafen ihren Platz finden. Einen Ausgangspunkt bilden dabei die bestehenden Institutionen in und am Deutzer Hafen; sie wollen sich weiterentwickeln und in der weiteren Entwicklung berücksichtigt werden. Im Workshop 01 wurde empfohlen, Raum für weitere kulturelle Initiativen vorzusehen. Veranstaltungsorte sind umfeldverträglich zu integrieren.



Abb. 35 Siegburger Straße

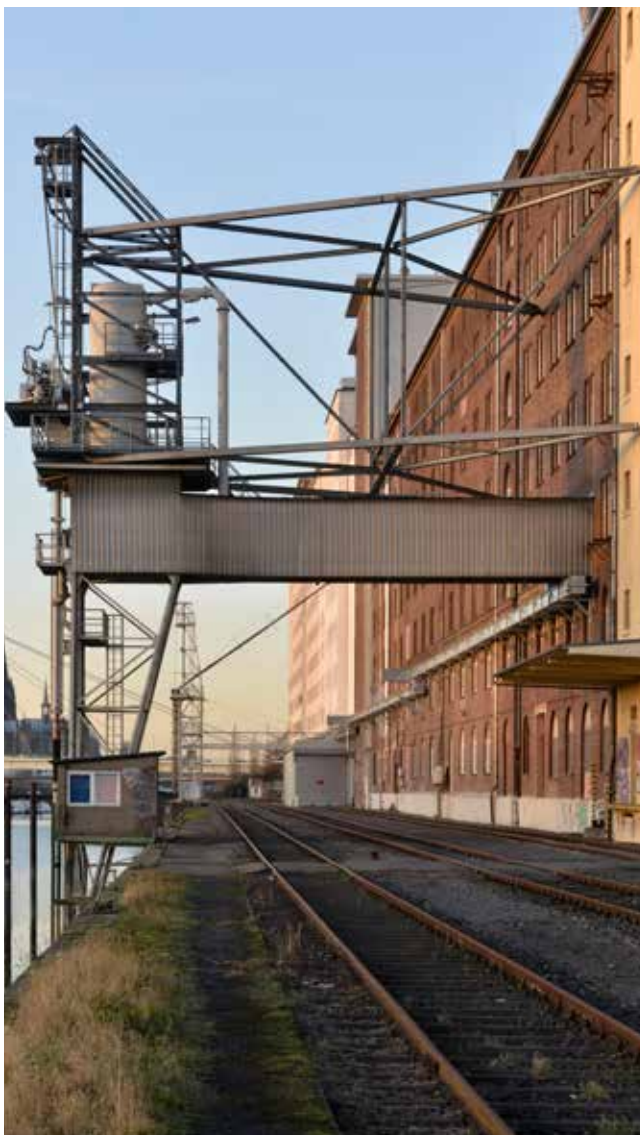


Abb. 36 Güterbahntrasse an der Ellmühle



Abb. 37 Haltestelle Poller Kirchweg



Abb. 38 Poller Kirchweg

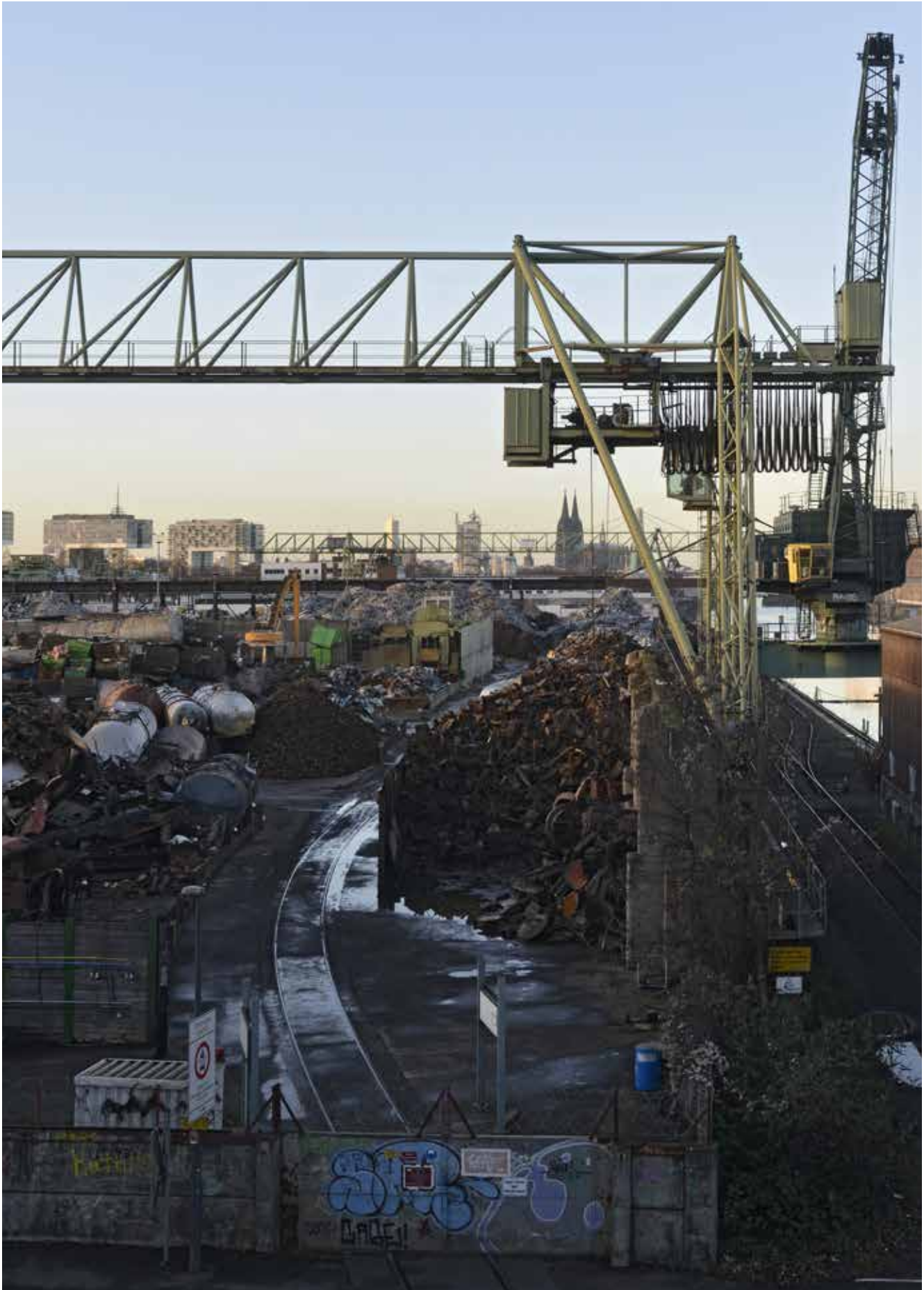


Abb. 39 Gemengelage

2.5 VIELFÄLTIG UND BUNT – WOHNFORMEN, TYPOLOGIEN, TRÄGERSCHAFTEN

Köln wächst – in erster Linie durch Zuwanderung und vor allem durch den Zuzug von jungen Menschen. Das hat Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt: Um den Bedarf zu decken müssten von 2015 bis 2019 jährlich rund 5.800 Wohneinheiten und zwischen 2020 und 2029 jährlich 3.600 Wohneinheiten neu entstehen. Wohnungen fehlen dabei vor allem im Geschosswohnungsbau. Kaum kalkulierbar bleibt hierbei der zusätzliche Wohnungsbedarf, der durch die weitere Zuwanderung von Flüchtlingen ausgelöst wird.

Parallel zu einer Ausdifferenzierung der Lebenswelten hat sich in den letzten 30 Jahren auch in den Wohnformen eine neue Vielfalt entwickelt. Mit der Loslösung von der engen Orientierung an der (vierköpfigen) Familie als prototypischen Leitbild des Zusammenlebens, mit der zunehmenden Ausdifferenzierung von individuellen „Lebensentwürfen“, mit einem demographischen Wandel, der gerne mit dem Schlagwort „älter-bunter-weniger“ umrissen wird, u.v.a.m. haben sich auch die Rahmenbedingungen für den Wohnungsbau in den Städten verändert. Heute gibt es eine breite Palette von Wohnformen, die versucht auf die Bedarfe zu reagieren – das Miniapartment in der Share Economy, das Generationenwohnen im Gemeinschaftswohnprojekt, das

Service-Wohnen genauso wie das betreute Wohnen im Alter, die 4-Zimmer-Single-Wohnung, das gestapelte „eigene Heim“ im Townhouse, die Modelle für Selbstbau und ökologische Vorzeigeprojekte, das großzügige Loft, die Familienwohnung, ... – die Palette der Wohnideen ist breit und bunt.

In der Wohnungsbaudebatte, insbesondere in den deutschen Großstädten, spielen wirtschaftliche Fragen immer eine zentrale Rolle: Der Wohnungsbestand im Segment geförderter Wohnungen nimmt überall ab während die Zahl der Berechtigten mit der Einwohnerzahl anwächst. Das Gebot der Stunde lautet daher, bezahlbaren Wohnungsbau in der Stadt auch an zentraler gut erreichbarer Stelle zu schaffen.

Durch eine gezielte räumliche Steuerung kann die Herausbildung einseitiger Sozialstrukturen vermieden werden. „Gutes Wohnen“ ist dann möglich, wenn sich nicht nur die Wohnung und das Wohngebäude, sondern auch das Quartier positiv entwickelt und vielfältige Möglichkeiten der Versorgung, der Begegnung und der Kommunikation bietet. Das heißt auch: Die Mischung muss stimmen. Deshalb soll die partnerschaftliche Quartiersentwicklung gefördert und der Dialog mit allen Akteuren intensiviert werden.

2.5.1 AUSGANGSLAGE

Mit der Verlagerung der gewerblichen Nutzungen und der Umnutzung des Deutzer Hafens soll Wohnraum für mindestens 4.500 Menschen in zentraler und integrierter Innenstadtlage entwickelt werden. Der Deutzer Hafen spielt für das in Köln ausgegebene Ziel bis zum Jahr 2030 rund 65.000 neue Wohnungen zu bauen, eine wichtige Rolle.

Der neue Deutzer Hafen wird sich als Wohnort strukturell von den angrenzenden Stadtteilen unterscheiden. Deutz und Poll haben ihre ganz eigene Identität und sind in dieser als Wohnstandort im Rechtsrheinischen beliebt. Während in Poll 70 % Ein- und Zweifamilienhäuser anzutreffen sind, überwiegt in Deutz der Geschosswohnungsbau. Die Altersstruktur in beiden Stadtteilen ist vergleichbar – in Deutz ist die Bevölkerung etwas jünger und die Altersgruppe der 21 bis 35-Jährigen ist um mehr als die Hälfte höher (Deutz 29%, Poll. 17,8 %).

2.5.2 PLANUNGSZIELE

Im Deutzer Hafen soll ein vielfältiges Angebot unterschiedlicher Wohnungsangebote entstehen, das alle Bevölkerungsschichten anspricht. Hier sollen innovative Wohnprojekte umgesetzt werden, die veränderten Lebensmodellen und zeitgemäßen Bewohnerbedürfnissen entsprechen. Nicht nur flexible Raumprogramme, auch neue Grundrisstypen können dabei interessante Lösungsansätze bieten und die Grundlage für ein lebendiges, neues Stadtquartier in überschaubarer Größe bilden. Eine besondere Herausforderung stellt die angestrebte hohe Dichte dar.

Trotz der herausragenden Lage soll auch bezahlbarer Wohnraum entstehen – ein Anteil von 30 Prozent für den öffentlich geförderten Wohnungsbau wurde festgelegt. Geförderte und freie Angebote sollen sich im Gebäude und im Baufeld mischen und sinnvoll über das Planungsgebiet verteilt sein.

Die Wohnquartiere sollen in einzelnen Abschnitten von verschiedenen Investoren und Wohnungsbaugesellschaften realisiert werden können. Eine sinnvolle Teilbarkeit in einzelne Abschnitte (50-80 Wohneinheiten) ist zu berücksichtigen. Eine besondere Aufmerksamkeit

gilt Projekten gemeinschaftlichen Wohnens. Dabei sollen - so die Anregung aus dem Beteiligungsprozess - auch folgende Aspekte Berücksichtigung finden:

- Wohnprojekte, die je nach wirtschaftlichen Möglichkeiten einen schrittweisen Ausbau ermöglichen (Basis- und Ausbaumodul);
- Wohnprojekte mit reduzierten Individualflächen und ergänzenden Gemeinschaftsräumen (Minipartment und Straßen-Wohnzimmer);
- Wohnen für junge Familien und insbesondere junge Frauen, u.a.m.
- Generationenübergreifendes und betreutes Wohnen soll genauso zum Tragen kommen wie hochwertiges Wohnen.

Genossenschaftliche Formen des Wohnens können einen wichtigen Beitrag zur sozialen Durchmischung eines Quartiers leisten und sollen gefördert werden. Etwa zehn Prozent der Wohnungsbauprojekte werden für Baugemeinschaften/kleine Genossenschaften vorgesehen; in der städtebaulichen Konzeption sind verteilt im Planungsgebiet entsprechend kleinteilige Parzellierungsoptionen vorzusehen. In den Diskussionen im Workshop 01 wurde hervorgehoben, dass für eine Qualitätssicherung der Wohnungsentwicklung neben marktüblichen Höchstpreisverfahren auch Konzeptverfahren bei der Grundstücksvergabe zum Tragen kommen müssen und diese für eine ausgewogene soziale Entwicklung des Quartiers von großer Bedeutung sind. Angesichts dieser Fragen hat die kommunale Entwicklungsgesellschaft für Mischung und Vielfalt des Wohnens eine wichtige und verantwortungsvolle Steuerungsrolle.

In allen Wohnprojekten ist den Erdgeschosszonen besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da sie für einen lebendigen und attraktiven Wohnstandort einen wesentlichen Beitrag liefern. Da gewerbliche Nutzungen nicht immer von Anfang an tragfähig sind, ist eine Mehrfachnutzung für Wohnen und Gewerbe zu berücksichtigen. Für die Wohnstandorte sind trotz hoher Dichte ausreichende Freiflächen vorzusehen, die die Schnittstelle zwischen privat und öffentlich konturieren. Durch die Erschließung der Bebauung auf dem Niveau HQ 200 sind die zukünftigen Nutzer bis zu dieser Marke keiner Hochwassergefährdung ausgesetzt.



Abb. 40 Annexbereich

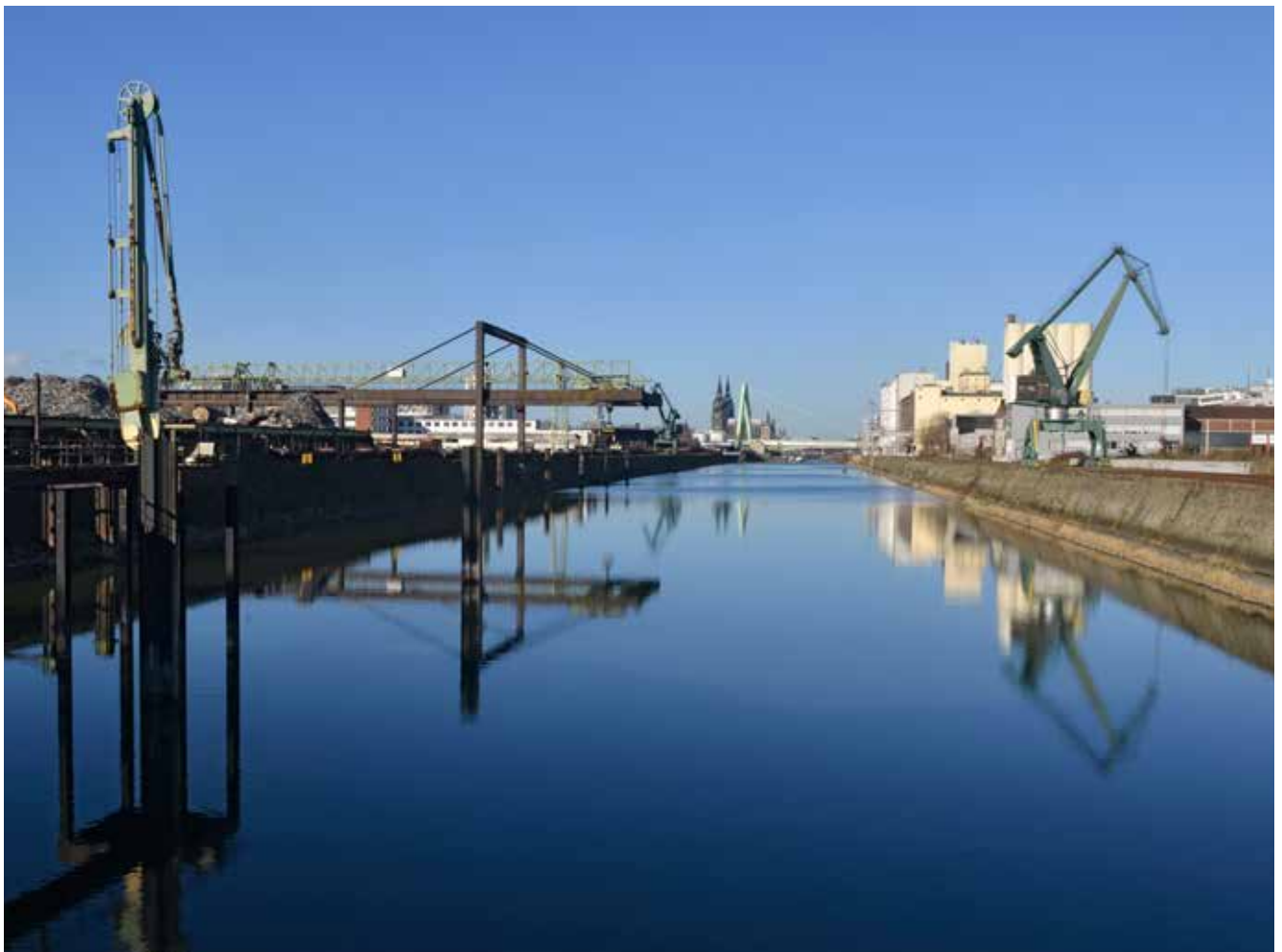


Abb. 41 Südliches Hafenbecken (Blick nach Norden)





3 VERFAHREN

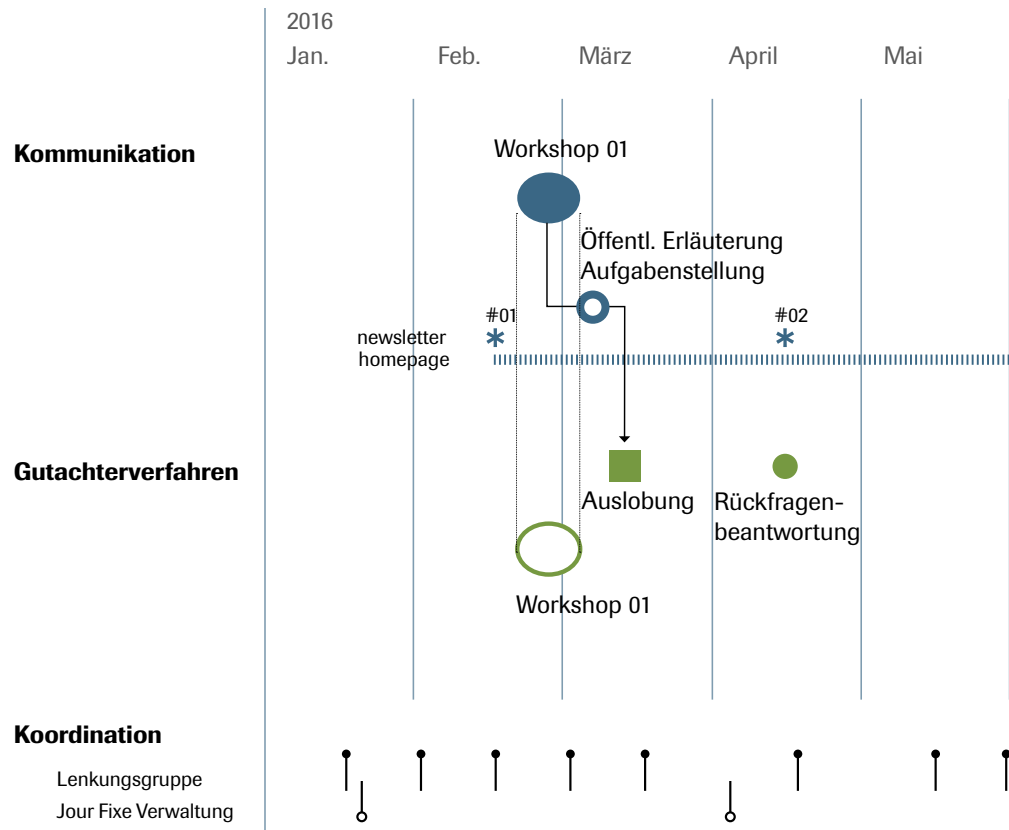


Abb. 42 Verfahrensablauf

3 VERFAHREN

3.1 KONZEPT / ABLAUF / TERMINE

In einem integrierten Planungsprozess sollen Planung und Beteiligung im Projekt Deutzer Hafen unmittelbar ineinandergreifen – kommunikative (A) und fachlich-planerische Projektbausteine (B) werden verschränkt. Als Planungszeitraum ist Februar bis Herbst 2016 vorgesehen.

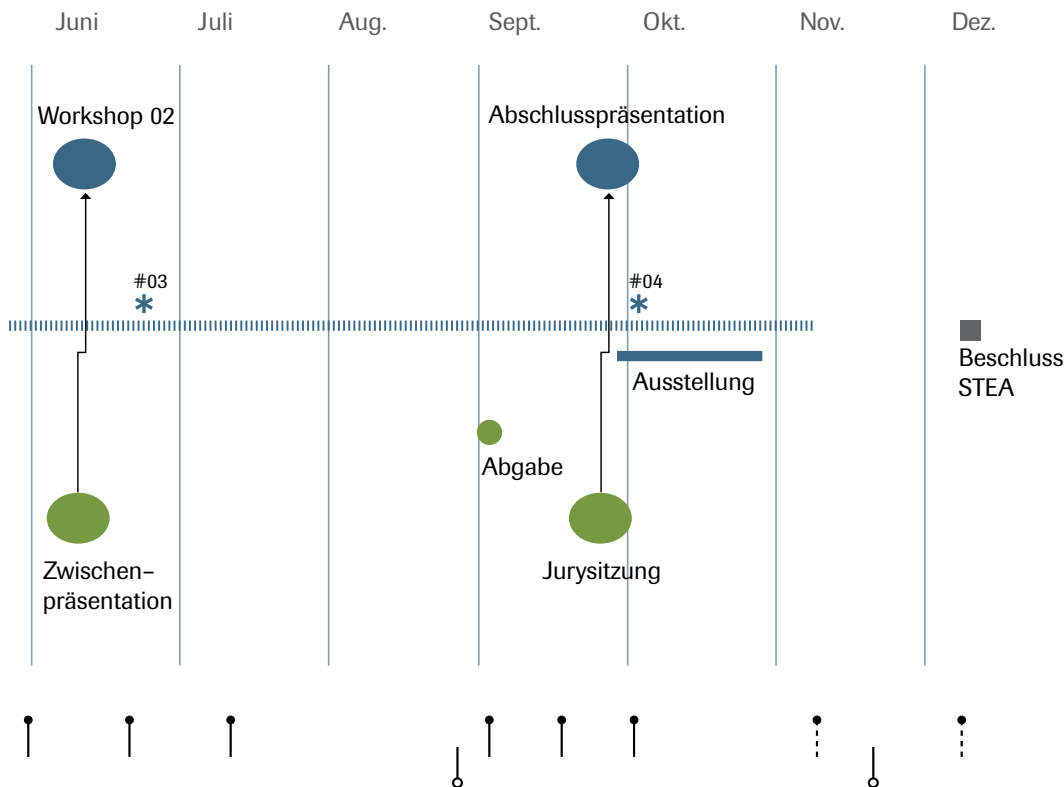
3.1.1 GUTACHTERVERFAHREN_VORBEMERKUNGEN

Das Gutachterverfahren wird als Mehrfachbeauftragung durchgeführt. Am Ende des Verfahrens wird durch das Begleitgremium ein Entwurf prämiert und zur Grundlage der weiteren Bearbeitung gemacht. Der Sieger wird mit der Rahmenplanung beauftragt. Die Bearbeitung durch die Teams erfolgt in zwei Schritten. Zwischenergebnisse und Ergebnisse werden von den Teams öffentlich vorgestellt. Auch die Rückmeldung des Begleitgremiums an die Teams bei der

Zwischenpräsentation erfolgt öffentlich. Das Verfahren beginnt mit Workshop 01 am 26./27. Februar 2016 und endet am 23./24. September 2016 mit der Abschlusspräsentation und der Entscheidung durch das Begleitgremium. Die Zwischenpräsentation findet am 10./11. Juni 2016 statt.

Eine erste Aufgabenstellung (Version 1.0) wird Mitte Februar 2016 ausgegeben; sie beschreibt die Planungsaufgabe vor dem Hintergrund der bisherigen Erkenntnisse. Die Ergebnisse aus Workshop 01 werden in eine überarbeitete Aufgabenstellung (Version 2.0) aufgenommen und diese wird am 8. März 2016 nochmals öffentlich vorgestellt.

Nach Abschluss des Verfahrens soll auf diesen Grundlagen die Erarbeitung eines Rahmenplans beschlossen werden. Im weiteren Planungsverlauf sollen für Teilbereiche konkurrierende Planungsverfahren durchgeführt werden.



3.1.2 DIALOG UND KOMMUNIKATION_ VORBEMERKUNGEN

Der Dialog- und Kommunikationsprozess verfolgt zwei Ziele: Information und Qualifizierung. Anwohner sowie Anlieger, Vertreter aus dem Viertel und Akteure der Stadtgesellschaft sollen über die grundlegenden Veränderungen im Deutzer Hafen informiert werden und die Möglichkeit haben, ihre Anregungen und Entwicklungsziele in das Verfahren einzubringen. Jenseits der damit auch einhergehenden Zielsetzung, Akzeptanz für Veränderungen im rechtsrheinischen Hafengebiet zu schaffen, geht es in erster Linie auch darum, gemeinsam mit den »lokalen Experten« Hinweise für den Planungs- und Entwicklungsprozess zu erarbeiten – als Baustein einer Qualifizierung der Entwicklungsziele im Stadtumbau für Köln.

Der Beteiligungsprozess ist mit dem Gutachterverfahren synchronisiert und wie dieses auch in zwei Schritten strukturiert.

Die Einladung zu den Workshops erfolgt einerseits öffentlich; gleichzeitig werden in der Vorbereitung Vertreter relevanter Interessensgruppen, die wichtige Themen für die weitere Entwicklung repräsentieren, gezielt angesprochen.

3.1.3 VORBEREITUNG

Im Vorlauf von Workshop 01 werden im Zuge der Erarbeitung der Aufgabenstellung alle relevanten planerischen Informationen zusammengestellt, strukturiert und zu einer Auslobung verdichtet.

Für Workshop 01 werden folgende Themen gezielt vorbereitet und vertieft:

- öffentlich und privat
Lage, Anbindung, Freiräume
- 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

Informationen werden ab Mitte Februar 2016 über die Website vom Masterplan Köln (www.masterplan-koeln.de/deutzer-hafen) kommuniziert. Auf der Homepage der Stadt Köln wird auf diese Informationen hingewiesen. In einem ersten Newsletter wird das Projekt und das Verfahren vor dem ersten Workshop der Öffentlichkeit vorgestellt.

3.1.4 WORKSHOP 01 AUSLOBUNG RÜCKFRAGENKOLLOQUIUM

Am 26./27. Februar 2016 soll ein erster Workshop (WS01) vor Ort in der „Essigfabrik“ im Deutzer Hafen stattfinden – mit zwei Schwerpunkten:

Freitag, 26.2.16, 14:00 Uhr

- Begrüßung
- Input-Vorträge
- Baudezernent Franz-Josef Höing (Stadt Köln):
Perspektiven für den Deutzer Hafen
- Prof. Markus Neppl (ASTOC Architects & Planners):
Wohnen und Arbeiten in der Stadt
- Jochem Schneider (bueroschneidermeyer):
Zum Verfahren – Beteiligung und Gutachten
- Rundgang über das Planungsgebiet

Samstag, 27.2.16, ab 10:00 Uhr

- Ergänzende Einführungsvorträge zu den Themen Hydrologie, Lärm und Verkehr
- Diskussion an fünf »Thementischen« zu den o.g. Planungsaspekten

Während am ersten Tag die Vorstellung der bisherigen Überlegungen und der gemeinsame Rundgang im Mittelpunkt stehen, geht es bei den Thementischen am zweiten Tag bereits um eine fokussierte Auseinandersetzung mit einzelnen Planungsaspekten. Die Ergebnisse der Diskussionen werden dokumentiert und bilden eine ergänzende Grundlage für das fachliche Briefing der Planungsteams. Jeder Tisch wird moderiert und von externen Fachleuten (Mitglieder des Begleitgremiums/ Sachverständige) begleitet.

Die Kommunikationsfolge mit den punktuellen »Ereignissen« Workshop 01 und 02 (Zwischenpräsentation) sowie Abschlusspräsentation wird im Zeitraum Februar bis September 2016 durch verschiedene Newsletter und Informationen über Internetpräsenz begleitet. Daneben sind kulturell-künstlerische Interventionen im Hafen während der Workshops und ein baukultureller Dialog mit den Deutzer Schulen geplant.

Die Planungsteams nehmen an den Workshops teil. Die Ergebnisse der Debatte werden in die Auslobung eingearbeitet. Die Aufgabenstellung wird am 8. März 2016 nochmals öffentlich vorgestellt und dann den Teams zeitnah zur Verfügung gestellt. Rückfragen werden anschließend in schriftlicher Form beantwortet (Rückmeldung bis 14. April 2016). Die Teams haben dann zwei Monate Zeit, um für die Zwischenpräsentation Ergebnisse zu erarbeiten.

Die Ergebnisse von Workshop 01 werden dokumentiert und in einem zweiten Newsletter aufbereitet.

Zur Prüfung der Retentionsraumbilanzierung im Prozess übersendet jedes Planungsteam im Vorgriff auf die Diskussionen im Workshop 02 bis 05.06.2016 einen Höhenstufenplan zur Prüfung. (siehe Anlage 5).

3.1.5 ZWISCHENPRÄSENTATION WORKSHOP 02

Die Planerteams werden auf einem Zwischenkolloquium am 10. Juni 2016 ihre Ideen für die Transformation des Deutzer Hafens anhand von Plänen und Modellen öffentlich vorstellen. Am darauffolgenden Tag erfolgen zunächst eine interne Diskussion im Begleitgremium und anschließend eine öffentliche Rückmeldung an die Planerteams mit gezielten Hinweisen zur weiteren Bearbeitung.

Das Format »Thementische« wird wieder aufgegriffen; Planungssachverhalte werden vor dem Hintergrund der vorgestellten Planungsideen weiter diskutiert und im Sinne von Entwicklungsleitzielen profiliert. Parallel haben Projektinitiativen die Möglichkeit ihre Ideen zu präsentieren und einzubringen. Die Ergebnisse werden dokumentiert – ein dritter Newsletter erscheint noch vor den Sommerferien 2016. Die Teams haben bis zur Endpräsentation weitere drei Monate Bearbeitungszeit.

3.1.6 ABGABE ABSCHLUSSPRÄSENTATION AUSSTELLUNG

Die Abgabe der Gutachterentwürfe erfolgt Anfang September 2016. Sie werden im Rahmen der Vorprüfung begutachtet und im Hinblick auf die zentralen Entwicklungskriterien ausgewertet. Besondere Bedeutung hat dabei auch die Retentionsraumbilanzierung, die in überarbeiteter Form vorzulegen ist.

Die Abschlusspräsentation findet am 23. September 2016 im Spanischen Bau statt. Die Teams erläutern dann – erneut öffentlich – ihre Bebauungsvorschläge. Das Begleitgremium berät am darauffolgenden Tag nichtöffentlich und legt fest, welcher Entwurf vertieft werden soll. Die Beurteilungskriterien und die Entscheidung werden anschließend durch die Mitglieder des Begleitgremiums öffentlich erläutert.

Die Teilnehmer/innen an Workshop 01 und 02 erhalten die Möglichkeit, Rückmeldungen zu den vorgestellten Arbeiten zu geben. Ergänzende Hinweise werden dokumentiert und sollen in die weitere Bearbeitung des Rahmenplans und den sich anschließenden Beteiligungsprozess eingehen.

Nach der Abschlusspräsentation am 24. September 2016 werden die Arbeiten der Planungsteams ausgestellt. Ein geeignetes Begleitprogramm wird noch erarbeitet.

3.2 TEILNEHMENDE PLANUNGSBÜROS

Folgende fünf Teams nehmen an dem Verfahren teil:

- COBE, Kopenhagen
- Diener & Diener, Basel/Berlin
- Lorenzen, Berlin/Kopenhagen
- Scheuven + Wachten, Dortmund
- trint & kreuder, Köln

Die Planerteams müssen verpflichtend einen Freiraumplaner benennen und in die Bearbeitung einbeziehen; weitere Fachplaner sind nicht obligatorisch. Es wird aber empfohlen Kompetenzen für die Themen Verkehr, Lärm, Hochwasserschutz, etc., hinzuzuziehen, da hierzu fachliche Aussagen erwartet werden.

3.3 BEGLEITGREMIUM

Das Begleitgremium setzt sich wie folgt zusammen:

- Franz-Josef Höing (Baudezernent Stadt Köln)
- Thomas Waltert (Basel)
- Prof. Jörn Walter (Hamburg)
- Prof. Matthias Sauerbruch (Berlin)
- Christoph Elsässer (Rotterdam)
- Peter Berner (Köln)
- Prof. Gerd Aufmkolk (Nürnberg)
- Prof. Dr. Hartmut Topp (Kaiserslautern)
- Sigurd Trommer (Bonn)
- Prof. Albert Speer (Frankfurt)
- Michael Heller (Frankfurt)
- Prof. Christiane Thalgott (München)
- Christine Rutenberg (Köln)
- Jürgen Minkus (Köln)
- Horst Leonhardt, (HGK, Köln)
- Ulrich Soénus (IHK, Köln)
- Ute Berg (Dezernentin für Wirtschaft und Liegenschaften)
- Andreas Röhrig (moderne stadt, Köln)
- Bernd Streitberger (moderne stadt, Köln)
- Anne Luise Müller (Leiterin des Stadtplanungsamtes Köln)
- Vertreter/innen aus dem Stadtentwicklungsausschuss, Stadtentwicklungspolitische Sprecher/innen
- Vertreter/innen der Bezirksvertretung Innenstadt

Folgende Fachgutachter werden eingebunden:

- Hydrologie: Andreas Blank (Ruiz Rodriguez – Zeisler – Blank GbR)
- Schall/Lärm/ Erschütterungen: Dr. Werner Pook (ADU Cologne)
- Verkehrsplanung: Konrad Rothfuchs (ARGUS)

Die kommunalen Fachverwaltungen nehmen ergänzend und auch im Rahmen der Vorprüfung beratend Stellung.

Das Verfahren wird begleitet und moderiert von Jochem Schneider (bueroschneidermeyer).

3.4 HONORIERUNG

Jedes Planungsteam erhält ein Bearbeitungshonorar (brutto, incl. aller Nebenkosten und Modellbau) in Höhe von 60.000 EUR zur Verfügung.

Voraussetzung der Honorierung ist

- die Teilnahme und Mitwirkung an den Workshops
- die konstruktive Berücksichtigung der Ergebnisse des kooperativen Entwicklungsprozesses
- die termin- und formgerechte Abgabe von Beiträgen entsprechend dem geforderten Leistungsumfang zu den unterschiedlichen Leistungszeitpunkten.

Die Prüfung, ob die vorgenannten Punkte erfüllt wurden, erfolgt gemeinsam durch Auslober und durch das Verfahrensmanagement.

Der Sieger wird zusätzlich zu der genannten Honorierung nach dem Gutachterverfahren mit der Rahmenplanung beauftragt.

3.5 LEISTUNGEN

- Gesamtübersicht als Lageplan (M 1:10.000)
- Städtebauliche Einbindung als Lageplan (M 1:2.500)
- Thematische Karten (z.B. Erschließungsstruktur, Freiraumkonzept, Nutzungsverteilung etc.) (M 1:2.500)
- Städtebauliches Konzept als Dachaufsicht mit Benennung der Nutzungen, Darstellung des Außenraums und der Erschließung. Die Abgrenzung von privaten und öffentlichen Flächen soll ersichtlich sein und die Lage der Tiefgaragen ist einzustricheln. (M 1:1.000)
- Städtebauliche Lupe mit Aussagen zur Freiraumgestaltung und Gebäudetypologie (M 1:500)
- Mindestens zwei Querschnitte (M 1:500)
- Zwei perspektivische Darstellungen
- Vereinfachte Retentionsraumbilanz anhand eines Höhenstufenplans (digital) und Berechnungen
- Flächennachweis in m²: Bruttobauland, Nettobauland, Bebaute Fläche (oberirdisch), Öffentliche Freiflächen, Private Freiflächen, Bruttogeschossfläche nach Nutzungen, Flächen für Parkierung oberirdisch und unterirdisch anhand eines Berechnungsformblattes (wird nach dem Auftaktworkshop zur Verfügung gestellt).
- Erläuterungstext
- Modell (auf Einsatzplatte) (M 1:1.000)

Pläne im Maßstab 1:2.500 und darüber sind genordnet darzustellen. Als Hängefläche stehen 500x150 cm zur Verfügung.

- Als digitale Grundlage für den Lageplan M 1:1000 und den Höhenstufenplan ist die Anlage 7 zu verwenden.
- Zusätzlich zu den Präsentationsplänen ist ein Vorprüfplan des Lageplans M 1:1000 einzureichen, der den Flächennachweis nachvollziehbar in Farbe darstellt.
- Alle Pläne sind auch digital in den Formaten PDF und DWG/DXF einzureichen.

- Die Flächen für den Flächennachweis sind im DXF/DWG im Lageplan M 1:1000 auf gesonderten Ebenen nachvollziehbar anzulegen.
- Der Höhenstufenplan ist für die Prüfung durch den Fachgutachter Hydrologie als separate Datei im DXF-Format anzulegen. Zum zweiten Workshop soll eine Überprüfung des Retentionsvolumens erfolgen (siehe hierzu Anlage 5).
- Der rechnerische Flächennachweis und die vereinfachte Retentionsraumbilanz sind gedruckt auf A4 und als Excel-Tabellen digital einzureichen.
- Der auf den Plänen abgedruckte Erläuterungstext ist auch digital als word-Datei abzugeben.

3.6 NUTZUNGSRECHT

Die Planungsteams räumen dem Auftraggeber alle Nutzungsrechte nach dem Urheberrechtsgesetz sowie sonstige Schutzrechte ein. Dem Auftraggeber steht die uneingeschränkte Verwendung der Verfahrensbeiträge zu. Die Planungsteams haben den Auftraggeber von Schutzrechten Dritter freizuhalten. Die Planungsteams können die erbrachten Leistungen nur mit schriftlicher Genehmigung des Auftraggebers verwenden. Insbesondere steht dem Auftraggeber das Recht der Erstveröffentlichung der eingereichten Unterlagen zu. Der Auftraggeber verpflichtet sich, bei öffentlichen Ausstellungen der Arbeiten diese mit den Namen der Verfasser und Beteiligten zu versehen. Alle eingereichten Unterlagen (Pläne, Arbeitsmodelle, digitale Unterlagen) werden Eigentum des Auftraggebers. Eine Verpflichtung zur Rückgabe besteht auch für Zwischenergebnisse nicht.

Die Planungsteams verpflichten sich, Hinweise und Projektideen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit nach bestem Wissen und Gewissen in ihrer Entwicklungsarbeit zu reflektieren. Das Verfahren gibt mit den geplanten Workshops zudem einen Rahmen vor, der den Austausch und den Transfer von Ideen und Kompetenzen zwischen den Teams und mit den beteiligten Akteuren zulässt und fördern will.

3.7 ANLAGEN

- Anlage 1: Grundsatzbeschluss zur künftigen Nutzung des Deutzer Hafens, 2015
- Anlage 2: Machbarkeitsstudie Köln – Deutzer Hafen, 2013/14 (ASTOC Architects & Planners)
- Anlage 3: Prinzipkarten (ASTOC Architects & Planners)
- Anlage 4: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Köln
- Anlage 5: Erläuterungen Hydrologie und Retentionsraum (Büro Ruiz Rodriguez – Zeisler – Blank GbR)
- Anlage 6: Lärmkarten (ADU Cologne)
- Anlage 7: Digitale Stadtgrundkarte mit Topographie Planungsgebiet (zu verwenden als Grundlage für Höhenstufenplan Retentionsraumbilanz)
- Anlage 8: Digitale Stadtgrundkarte erweitertes Planungsgebiet
- Anlage 9: Ortho-Luftbild
- Anlage 10: Schrägluftbilder