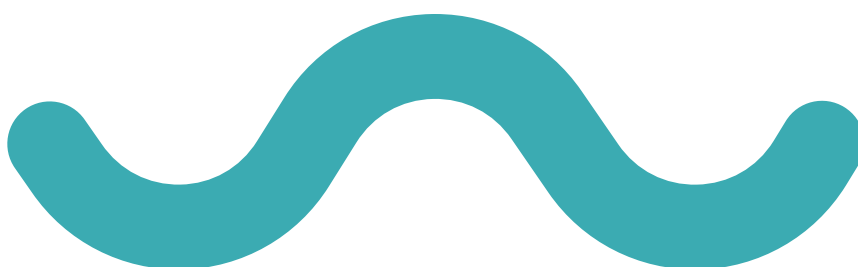


Integrierter Plan Deutzer Hafen

Quartiersbuch
August 2018





moderne stadt

Gesellschaft zur Förderung des
Städtebaues und der
Gemeindeentwicklung mbH

in Zusammenarbeit mit:



Die Oberbürgermeisterin
Dezernat Stadtentwicklung,
Planen und Bauen
Stadtplanungsamt

Layout

büro luchterhandt, Hamburg

Anlass und Ziele

SEITEN 4 - 9

1 dicht und gemischt

SEITEN 10 - 23

2 öffentlich und privat

SEITEN 24 - 37

3 vernetzt und verträglich

SEITEN 38 - 51

4 sicher und geschützt

SEITEN 52 - 67

5 Ausblick

SEITEN 68 - 71

Der Integrierte Plan zur Städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens

Ziele des Projekts

In Köln-Deutz reift in attraktiver Lage am Rhein und mit Blick auf den Dom ein einzigartiges Stadtquartier mit einer Fläche von rund 37,7 ha heran. Ein gemischt genutztes Quartier und eine vielfältige Nachbarschaft, ein Ort mit unverwechselbaren, gut proportionierten Stadträumen von hoher ästhetischer Qualität und attraktiven, nutzerfreundlichen Freiräumen. Ein anspruchsvolles Stadtentwicklungsprojekt zudem, das behutsam mit dem architektonischen und industriellen Erbe umzugehen weiß. Insgesamt wird angestrebt, etwa 3.000 neue Wohnungen für 6.900 Bewohner anzubieten. Diese aufgeteilt in frei finanzierten und geförderten Wohnungsbau sowie Genossenschaften und Baugruppen. Zudem sollen rund 6.000 neue Arbeitsplätze sowie Kitas, eine Grundschule, Gastronomie, Kultur- und Freizeitangebote entstehen. Derzeit ist eine Geschossfläche von insgesamt rd. 560.000 m² geplant.

Rund um den Deutzer Hafen entsteht also ein neues Stück Köln, das ein lebendiger Teil der Stadt wird, indem es sich in die Umgebung einfügt und auf einen intensiven, wechselseitigen Austausch mit den angrenzenden Veedels setzt. Der zukünftige Deutzer Hafen wird zwar ein selbstverständlicher Teil von Deutz sein, und doch zeigt Köln hier insgesamt neue Seiten.

Was wäre Köln ohne den Rhein, ohne diese besondere Landschaft, ohne die Wasserstraße als Verkehrsader. Flusslandschaft und grüne Halbinsel einerseits, Hafenanlagen und Industriegeschichte andererseits sind für die Idee eines neuen Deutzer Hafens von großer Bedeutung. Die neue Bebauung lehnt sich in ihrer Vielfältigkeit an die Heterogenität der bestehenden Industriearchitektur an und bildet ihren Schwerpunkt entlang der östlichen Hafenkante in Verlängerung der Mühlen.

Die grüne Halbinsel steht in bewusstem Kontrast zur urbanen Seite, mit grünen Gassen und Parks zwischen Hafenbecken und Poller Wiesen.

Vier Leitstrategien dienen als Richtschnur und Zielpunkte:

1. Die Geschichte als DNA – die bestehenden Identitäten des Deutzer Hafens weiterentwickeln, sowohl durch Bewahrung, Umnutzung als auch Neuinterpretation bestehender Elemente.
2. Die dynamische Stadtlandschaft – eine integrierte Planung der Stadt- und Freiräume, in denen Themen wie Programmierung der Nutzungen, Hochwassermanagement und Klimafolgenanpassung für Hitze und Starkregen von Anfang an mitgedacht werden. Daher sollen auch klimatische Optimierungsmaßnahmen möglichst frühzeitig in der Planung verankert werden, weil nur so effektive Maßnahmen umsetzbar sind.
3. Die gemischte Stadt – ein buntes Viertel mit vielfältigen Nutzungen und Nutzern, gestaltet durch spannungsvolle Räume, hochwertige Architektur und anregende Freiräume.
4. Die nachhaltige Mobilität – eine wirkungsvolle Erschließung durch die bestmögliche Vernetzung aller Mobilitätsformen.



Der städtebauliche Masterplan

Der neue Stadtteil mit Deutzer Block und qualitätvollen Freiräumen



Anlass und Ziele

Abb. 1: Städtebaulicher Masterplan



Wie Stadt entsteht: Stadtentwicklung im Dialog Der Prozess zum Deutzer Hafen

Die städtebauliche Konversion des Deutzer Hafens wird bereits seit mehr als 10 Jahren diskutiert. Nach umfassender Klärung der Voraussetzungen, sind im Rahmen zahlreicher Veranstaltungen und Eigentümergespräche die Rahmenbedingungen erörtert worden und durch mehrere rechtliche, technische und wirtschaftliche Gutachten und Studien die Machbarkeit untersucht worden. Inzwischen liegt ein Integrierter Plan als Ergebnis eines kooperativen Verfahrens vor, der die Entwicklungsziele für das Hafengebiet konkretisiert.

In einem dialogorientierten Prozess von Februar bis September 2016 wurde die städtebauliche Planung eng mit der Beteiligung der Kölner Stadtgesellschaft verschränkt. Fünf interdisziplinäre Planungsteams arbeiteten innerhalb der Konzeptphase jeweils ein städtebauliches Konzept aus. Diese wurden dann in drei Workshops vor Ort im Deutzer Hafen mit den Wünschen, Ideen, Anregungen oder auch Befürchtungen der Kölner Bürgerinnen und Bürger sowie der Fachleute aus Ämtern und Behörden verschränkt. Ein Begleitgremium, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Lenkungsgruppe Masterplan Innenstadt Köln und externen Fachleuten, begleitete das gesamte Verfahren und tagte an den Workshopterminen überwiegend öffentlich.

Der Dialog- und Kommunikationsprozess diente zum einen der Information der Bürgerschaft aber zum anderen auch der Qualifizierung der entstehenden Entwürfe. Anwohnerinnen und Anwohner sowie Anliegerinnen und Anlieger, Vertreterinnen und Vertreter aus dem Viertel und Akteure der Stadtgesellschaft sollten sich über die grundlegenden Veränderungen im Deutzer Hafen informieren und gleichzeitig ihre Anregungen und Entwicklungsziele in das Verfahren mit einbringen. Im Vorlauf des Verfahrens wurde eine erste Aufgabenstellung vorgelegt. Auf Basis dessen und eines gemeinsamen Rundgangs konnte die Bürgerschaft am 26./27. Februar 2016 in einem Workshop an Thementischen mit den Planungsteams verschiedene Themen diskutieren und erste Ideen für die Umsetzung der Leitgedanken in einen

Entwurf erarbeiten. Die Ergebnisse der Debatte wurden in die Aufgabenstellung integriert, die anschließend nochmals öffentlich im Bürgerhaus in Deutz vorgestellt wurde.

Beim Zwischenkolloquium am 10./11. Juni 2016 stellten die Teams ihre weiter ausgearbeiteten städtebaulichen Konzepte anhand von Plänen und Modellen öffentlich vor. Nach der Vorstellung der Entwürfe wurden diese in einer öffentlichen Sitzung im Begleitgremium diskutiert. Des Weiteren wurden Überarbeitungshinweise für die Teams formuliert. Im Anschluss wurden die Konzepte erneut an Thementischen mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Zur Abschlusspräsentation am 23./24. September 2016 erläuterten die Teams öffentlich ihre städtebaulichen Entwurfsüberlegungen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Bürgerschaft erhielten die Möglichkeit, im direkten Austausch mit den Planungsteams Rückmeldung zu den vorgestellten Arbeiten zu geben. Ergänzende Hinweise wurden dokumentiert und in die Beratung des Begleitgremiums gegeben. Das Gremium tagte überwiegend öffentlich und sprach nach eingehender Debatte die Empfehlung aus, den Entwurf des Planungsteams COBE mit Ramboll Studio Dreiseitl und Transsolar sowie knp.bauphysik zur Grundlage für die städtebauliche Entwicklung des Deutzer Hafens zu machen. Der Stadtentwicklungsausschuss hat daraufhin am 15.12.2016 den Beschluss über das Ergebnis des kooperativen Verfahrens und die Erarbeitung eines integrierten Plans gefasst.

Nach der Entscheidung für den Entwurf wurde dieser im Jahr 2017 vertieft überarbeitet. Mit dem Meilenstein der Zwischenpräsentation am 7. Juli 2017 ist das Team vom Büro COBE mit den Hinweisen aus der Bürgerschaft in die finale Überarbeitung gestartet.

Begleitend hierzu wurden verschiedene Fachgutachten zum aktuellen Bestand und zur zukünftigen Entwicklung

Anlass und Ziele

des Deutzer Hafens erstellt. Der Integrierte Plan wurde schließlich am 1. März 2018 der Öffentlichkeit vorgestellt, verbunden mit der Möglichkeit, Stellung zu einzelnen Themen zu beziehen. Den politischen Gremien wird der Integrierte Plan im Sommer 2018 zur Beschlussfassung vorgelegt. Diese Dokumentation fasst die wichtigsten Rahmensetzungen der Planung zusammen, die von zahlreichen Fachgutachten gestützt werden.

Der Integrierte Plan ist damit abgeschlossen und dient dem nun anlaufenden Bauleitplanverfahren als Grundlage.

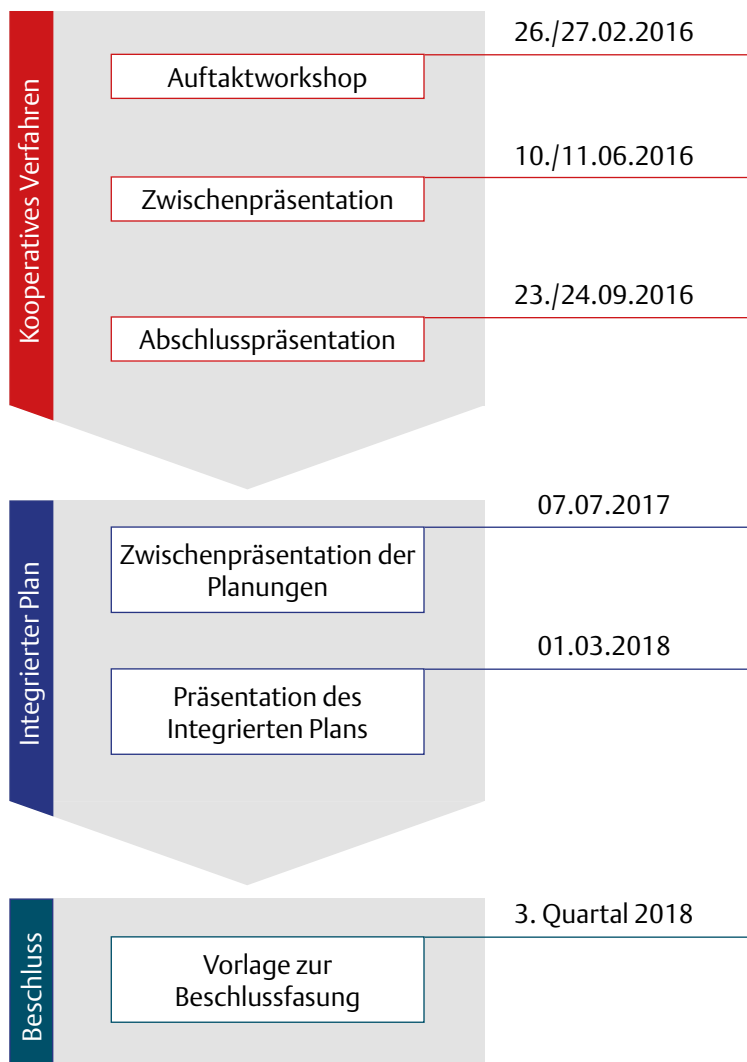


Abb. 2: Prozess Erstellung Integrierter Plan

DICHT UND GEMISCHT

1

Im Deutzer Hafen wird ein lebendiges und gemischtes Viertel zum Wohnen und Arbeiten entstehen, mit allem, was zu einem attraktiven Leben in der Stadt gehört. Urbane Dichte mit Vielfalt, Lebendigkeit und Kultur sowie besondere Naturräume wie der Rhein und die Poller Wiesen prägen das neue Veedel. Der Deutzer Block bietet vertraute Nachbarschaften und kompakt organisierte Privatheit.





Im neuen Viertel rund um den Deutzer Hafen liegt vieles in fußläufiger Erreichbarkeit, was die Menschen, die dort wohnen und arbeiten werden, zum täglichen Leben brauchen, was die Lebensqualität steigert und einen lebenswerten Wohn- und Arbeitsort ausmacht.

Der rasterförmige Grundriss des Deutzer Hafens, dessen Grundelement der Deutzer Block ist, entwickelt durch unterschiedliche Gebäudehöhen und bauliche Hochpunkte an stadträumlich wichtigen Orten eine interessante und vielseitige städtebauliche Struktur, die durch gezielte Brechungen und Aufweitungen in Form von Parks und Plätzen ergänzt wird.

So entfaltet sich eine bunte Mischung nicht allein in der baulich-räumlichen Ausprägung, sondern auch in den sich hier ansiedelnden Nutzungen wie Einzelhandel, soziale und kulturelle Infrastruktur und den Menschen, die hier leben werden. Der Integrierte Plan legt dafür die Voraussetzungen mit einem stabilen Gerüst, das sich im Prozess und im Dialog mit den unterschiedlichen Akteuren mit Leben füllen wird – Schritt für Schritt zum bunt gemischten Quartier.

Deutzer Hafen Köln | Integrierter Plan

1.1 Die richtige Mischung

Nutzungsmischung im Deutzer Hafen

Der Deutzer Hafen wird ein lebendiges und gemischtes Viertel zum Wohnen und Arbeiten, mit allem, was zu einem attraktiven Leben in der Stadt gehört. Daher werden im Deutzer Hafen vielfältige Wohnformen (frei finanziert und öffentlich gefördert, Eigentum und Miete; Baugemeinschaften und genossenschaftliches Wohnen; Sonderwohnformen) entwickelt, die eine heterogene, sozial gemischte Nachbarschaft erwarten lassen. Das neue Viertel soll ein attraktiver Standort für Büronutzungen und Dienstleistungen sein. Handelsflächen zur Nahversorgung gehören ebenso dazu wie Gastronomie und weitere Freizeitangebote. Die soziale Infrastruktur ist integrierter Teil der Gesamtentwicklung innerhalb des Quartiers.

Der Deutzer Hafen wird außerdem einen Beitrag zur kulturellen Entwicklung Kölns leisten, in dem Orte für kreative und kulturelle Nutzungen mitgedacht und verankert werden.

Diese Mischung verteilt sich nicht gleichmäßig über das Quartier. Vielmehr entstehen Orte die eher belebter sind, und Bereiche, die sich eher durch Ruhe auszeichnen – auch um den unterschiedlichen Anforderungen eines breiten Spektrums von Nutzern zu entsprechen. Die städtebauliche Struktur schafft mit vielfältigen Lagequalitäten die Voraussetzung für eine differenzierte Nutzungsverteilung mit bewusst gesetzten Schwerpunkten und Magneten.

Grundsätzlich gilt: In allen Teilbereichen des Deutzer Hafens werden sich die Nutzungen mischen, allein das Mischungsverhältnis variiert. Während auf der Halbinsel das Wohnen deutlich überwiegt, ist der Hafenkopf vor allem dem Arbeiten und publikumsbezogenen Nutzungen gewidmet; auf der Ostseite des Hafens soll sich eine Mischung aus Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Gastronomie und Kultur einstellen. Die unterschiedlichen Nutzungen sollen sich ergänzen und voneinander profitieren.

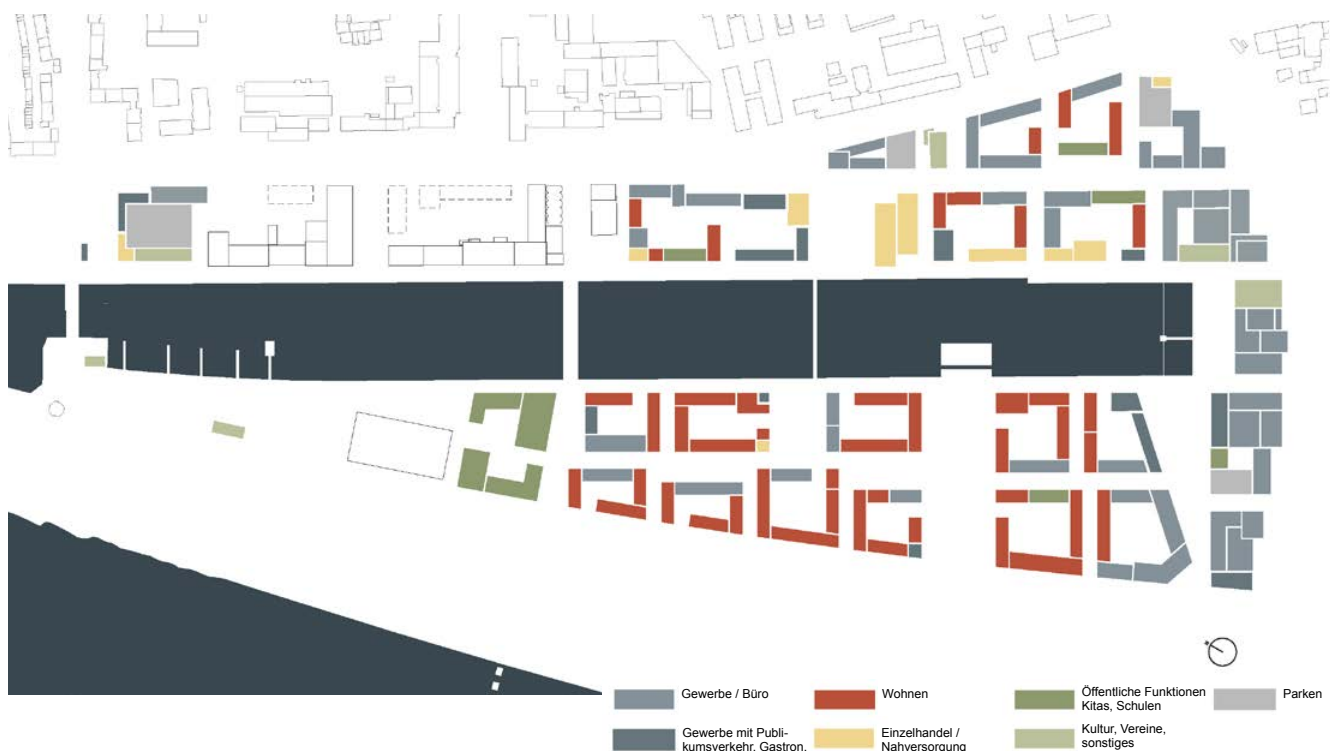


Abb. 3: Nutzungen Erdgeschoss

dicht und gemischt

Recht gleichmäßig sollen sich kleinere Gewerbeeinheiten für unterschiedliche Nutzungen über das Viertel verteilen, die bevorzugt in den Erdgeschossen an besonders aktiven Straßenabschnitten und Bereichen mit für Wohnraum nicht optimalen Tageslichtverhältnissen zu platzieren sind. Kleinere gastronomische und Einzelhandelsangebote (Kneipe, Büdchen und Cafés) sollen an günstig zur Sonne orientierten Lagen im Viertel entstehen, um den öffentlichen Raum zu beleben – z. B. am Südende Park I, auf der Westseite Park II, benachbart Platz 5 sowie Mühlenplatz (Platz 1) und Kulturplatz (Platz 2), außerdem am Marktplatz (Platz 3) und an der zukünftigen S-Bahnhaltestelle. Zudem ist im Süden des Deutzer Hafens eine größere Gewerbeeinheit, verteilt auf mehrere Baufelder vorgesehen, die durch ihre Masse und Höhe eine auch lärmabschirmende Wirkung für das Quartier leisten soll. (siehe Abb. 1, 3 und 4)

Da das Hafengelände bis Ende 2020 von den bestehenden Betrieben genutzt wird und ab 2021 bereits die

Umsetzung der Endnutzung starten soll, sind Zwischennutzungen nur schwer zu realisieren. Es ist also vorgesehen, dass die vorbereitenden Maßnahmen zur Baufeldfreimachung und Erschließung (z. B. Tiefbau und Straßenbau) unmittelbar beginnen, sobald die Flächen zur Verfügung stehen.

Der „Marktplatz“ (Platz 3) wird das Herz und der zentrale Kommunikationspunkt des Deutzer Hafens sein, hier, wo viele Wege der Menschen (Fußgängerbrücke und Straßenbahnhaltestelle) im Quartier sich kreuzen, pulsiert das Leben. Lebendige Erdgeschosszonen mit Restaurants, Cafés und Geschäften stehen allen Menschen offen, sie nutzen und beleben den Platz. Die Halle auf dem Bau Feld 04 fasst den Platz baulich und trägt zur Belebung des Platzes bei. (siehe Abb. 1 und 4)

Ein weiterer wichtiger Anziehungspunkt im Deutzer Hafen ist der Hafenplatz (Platz 4). Von dort aus ist der gesamte Deutzer Hafen zu überblicken, man hat einen

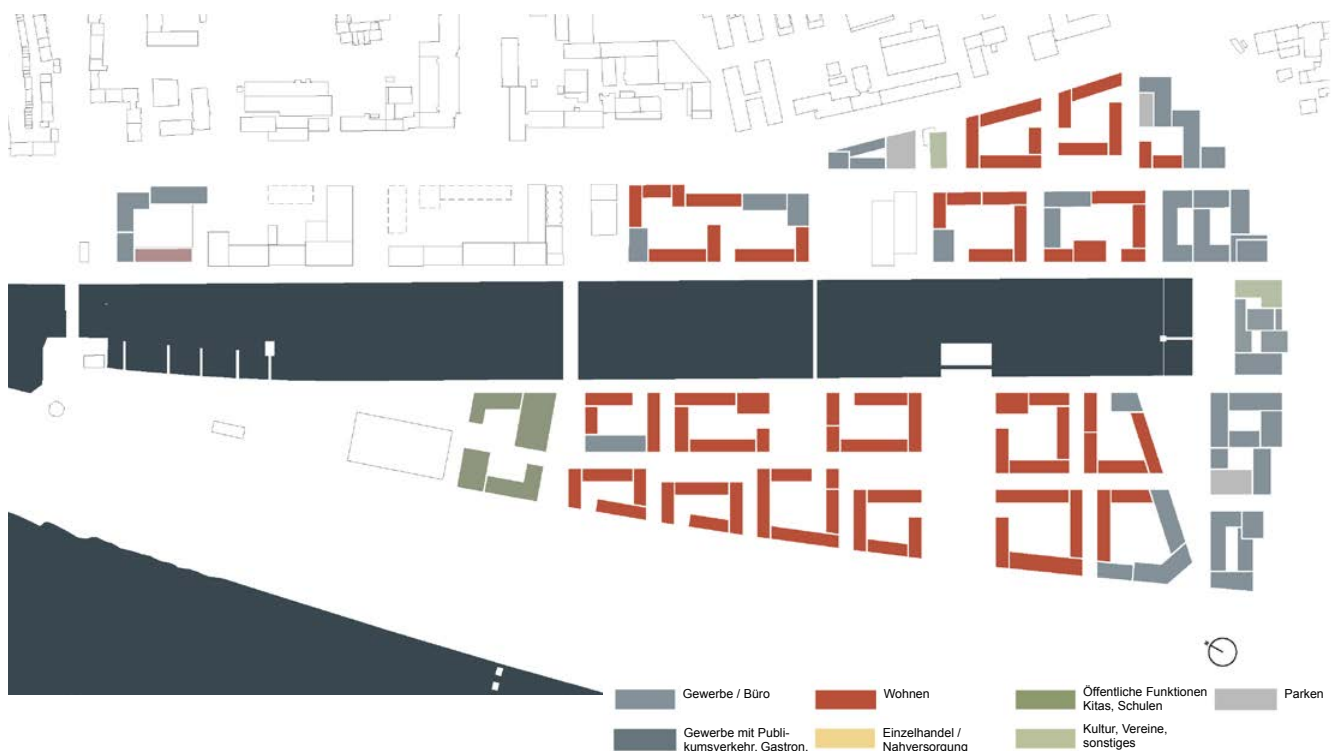


Abb. 4: Nutzungen Obergeschosse

herrlichen Blick über das Hafenbecken und den Rhein sowie auf den Kölner Dom. Auch werden vielfältig genutzte, publikumswirksame Erdgeschosszonen den Platz rahmen und Angebote im Außenraum den Ort zu einem attraktiven Aufenthaltsraum über den gesamten Tageslauf machen – für die Bewohnerschaft, für Werktätige und Touristen. (siehe Abb. 1 und 3)

Besonderer Beliebtheit wird sich ferner die Promenade auf der Ostseite erfreuen, die vor allem als Verbindung von Mühlen-, Markt- und Hafenplatz in der Nachmittags- und Abendsonne ihre Attraktivität entfaltet und daher sehr gut für Einzelhandel, Gastronomie und öffentliche Dienstleistungsangebote geeignet ist. Von herausragender Bedeutung werden die Erdgeschosszonen der Auer- und Ellmühle sein.

Nicht zuletzt ist für das Nutzungskonzept des Quartiers der Schulstandort am nördlichen Ende der Halbinsel von enormer Bedeutung. In Verbindung mit den groß-

zügigen Freiflächen im Übergang zu den Poller Wiesen wird hier in zentraler Stadtlage ein zugleich in der Fläche erfreulich großzügig ausgestatteter Bildungsstandort entstehen, der in erster Linie für die Kinder und Jugendlichen gute Bedingungen bietet, aber auch außerhalb der Schulzeiten dem Viertel für verschiedenste gesellschaftliche Aktivitäten zur Verfügung stehen wird. Ergänzend werden sich auch mehrere Kindertagesstätten dezentral über das Quartier des Deutzer Hafens verteilen. Eine angemessene Ergänzung von Räumen für kulturelle Nutzungen wird angestrebt.

Abb. 5: Mischung in Funktionen und Größenordnung



Abb. 6: Stadthäuser/Baugruppen



Abb. 7: Miet- und Eigentumswohnung



Abb. 8: Wohnturm



Abb. 9: Eckkiosk



Abb. 10: Supermarkt, kleinere Büros



Abb. 11: Firmensitze

1.2 Eine städtische besondere Dichte

Aus dem Bestand entwickelt entsteht ein neues wie typisches Stück Deutz

Der Integrierte Plan formuliert klare städtebauliche Regeln für das gesamte Gebiet, die einerseits stets den Zusammenhang erkennbar werden lassen, andererseits noch hinreichend viel Spielraum für maßgeschneiderte Lösungen gewähren, die den jeweiligen Anforderungen der Nutzer entsprechen, ohne dabei beliebig zu wirken. Innerhalb des städtebaulichen Rahmens ist den Baufeldern im Süden zwischen Bahn und Hafen sowie den Mühlen im Norden besondere Beachtung zu schenken, weil diese einerseits sehr anspruchsvollen Rahmenbedingungen unterliegen und deren Entwicklung rahmensetzend für die übrigen Baufelder sind.

1.2.1 Blockraster und „Deutzer Block“

Die Bebauung des Deutzer Hafens weist bereits eine Vielzahl verschiedener Typologien auf. Von fensterlosen Hochsilos bis kleineren Hallen und Wohngebäuden mit Satteldach, von stringent strukturierten Backsteinfassaden zu Strukturen aus Stahl und Holz. Diese Vielfaltigkeit

fortzuschreiben und neu zu interpretieren, ist Ziel des Integrierten Plans.

Mit den geplanten Wohn- und Bürofunktionen, die es im Deutzer Hafen bisher nicht gibt, kommen neue Gebäudetypen an den Ort. Diese sollen mit dem Ort in Einklang gebracht werden, so dass hochwertige, wohldimensionierte Stadträume entstehen. Städtebauliches Leitmotiv ist die Blockrandbebauung, die sich als flexibler Rahmen für gemischte städtische Quartiere vielerorts bewährt hat. Die neuen Baufelder folgen dem rechtwinklig auf das Hafenbecken ausgerichteten Gebäuderaster der Bestandsbebauung und schreiben mit dieser rationalen Struktur die Geschichte des Hafens fort. Dies erleichtert es, Spuren des Hafens temporär oder als festen Bestandteil des zukünftigen Viertels zu bewahren und als identitätsstiftende Elemente in das neue Quartier einzubringen.

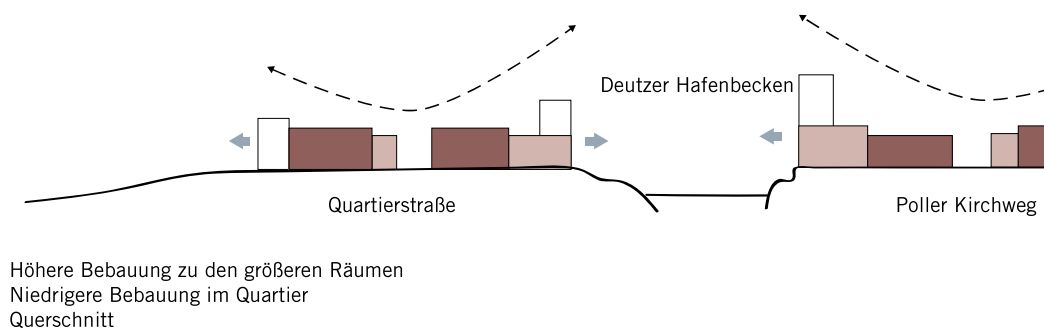


Abb. 12: Höhenentwicklung am Hafenbecken

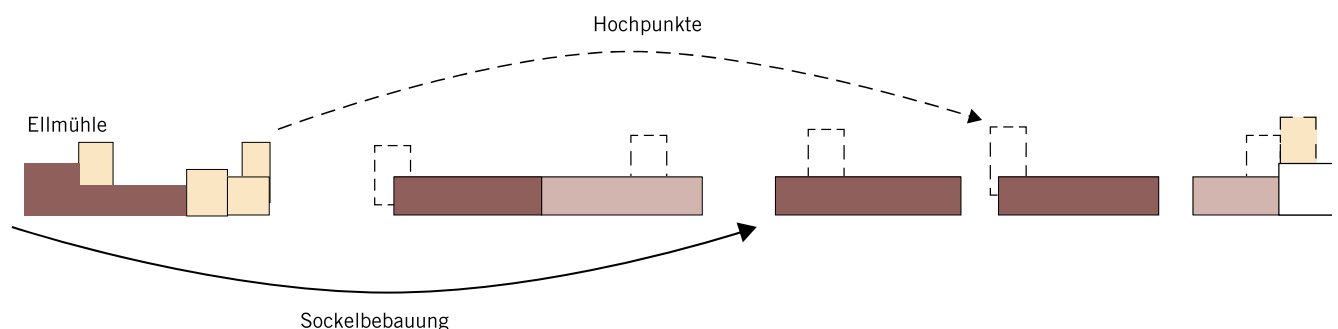


Abb. 13: Hochpunkte und Sockelbebauung

Für den Deutzer Hafen wird der klassische Gebäudeblock zum „Deutzer Block“ weiterentwickelt, nämlich als Kombination aus bekannter Deutzer Randbebauung und der industriellen Rechtwinkligkeit der Bestandsgebäude. Der „Deutzer Block“ kombiniert den geschützten Innenhof einer Randbebauung mit den vielfältigen Höhen- und Fassadensprüngen, die das Ensemble von Auer- und Ellmühle prägen. Im Gegensatz zur klassischen Blockrandbebauung verzichtet der „Deutzer Block“ daher bewusst auf eine durchgehende Traufhöhe; dies erleichtert die Tageslichtoptimierung der einzelnen Gebäude und die Kombination verschiedener Gebäudetypologien und damit auch Nutzungen innerhalb eines Baufeldes. Jeder Block kann damit zu einem eigenen „Quartier im Kleinen“ werden. Ebenfalls inspiriert von der offenen Struktur der historischen Mühlen kennzeichnet den „Deutzer Block“ eine Öffnung zu einem angrenzenden Freiraum.



Abb. 14: Charakteristik Deutzer Block

1.2.2 Der individuell gemischte „Deutzer Block“

Der Deutzer Block bietet vielfältige Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung. So können trotz der gleichbleibenden Prinzipien sehr unterschiedliche Baufelder mit verschiedenen Qualitäten entstehen.

Insgesamt sollte es auf jeder Seite eines Baufeldes mindestens einen Fassaden- und/oder Höhengsprung geben, um Vielfalt und Kleinteiligkeit auch ästhetisch erlebbar zu machen. Die Höhenunterschiede ergeben sich hierbei aus den Anforderungen der Abstandflächen und der Besonnung. Besonderes Augenmerk wird auf die strategische Platzierung der Hochpunkte gelegt, deren Auswirkungen auf Tageslicht- sowie Windverhältnisse von Block zu Block vertieft zu betrachten ist.

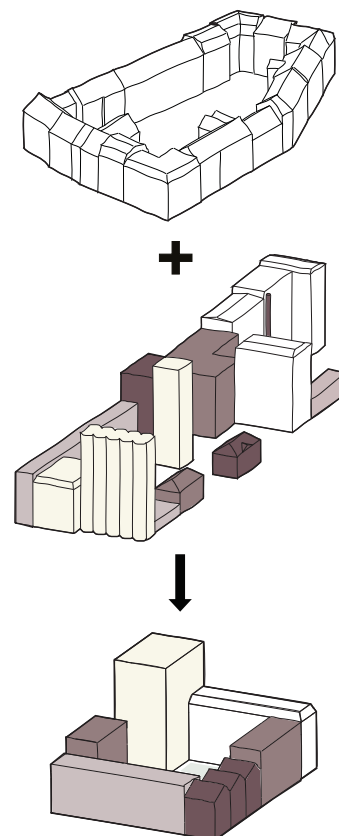


Abb. 15: Herleitung Deutzer Block

dicht und gemischt

Folgende Grundprinzipien gilt es zu beachten:

1. Offene Blockrandbebauung

Der Deutzer Block ist nicht vollständig geschlossen, sondern ermöglicht durch eine Öffnung eine Sichtbeziehung zu dem angrenzenden Freiraum

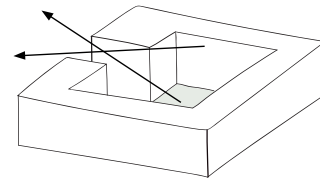


Abb. 16: Offene Blockrandbebauung: Sichtbeziehung zu angrenzendem Freiraum

2. Vielfältige Typologien und Nutzungen

Die Gebäuderiegel sollen sich auch innerhalb eines Blockes aus unterschiedlichen Gebäudetypologien zusammensetzen. Diese ermöglichen und fördern die Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungsarten. Auch ermöglicht dies, flexibel auf die spezifischen baulichen Anforderungen der jeweiligen Nutzung einzugehen, so dass eine attraktive Mischung aus unterschiedlich dimensionierten Nutzungen entstehen kann.

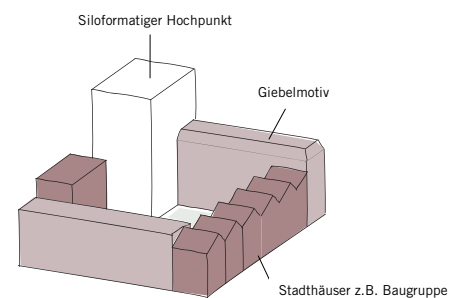


Abb. 17: vielfältige Typologien und Nutzungen

3. Höhenvariation

Die Bebauung des Deutzer Blocks bedarf strategisch platzierter Hochpunkte und auch der Absenkung von Gebäudeteilen. Dies bietet die Möglichkeit, die Reichweite des Tageslichts im Blockinnern im Hinblick auf die unterschiedlichen Nutzungen zu optimieren. Abstandflächen und die Optimierung der Besonnung von Freiräumen und Wohnraum definieren die maximalen Maße des Baukörpers. Die Platzierung der Hochpunkte wurde durch Verschattungsgutachten überprüft.

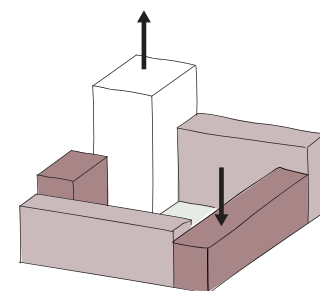


Abb. 18: Höhenvariation: Hochpunkte und Absenkungen

4. Fassadenvariation

An jeder Seite des Deutzer Blocks muss mindestens eine Zäsur in der Fassade vorgesehen werden. Hierzu bieten sich die gedanklichen Schnittpunkte der Gebäuderiegel an den Ecken des Blocks an.

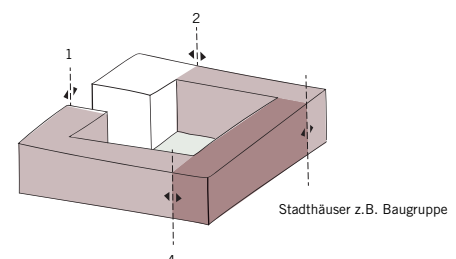


Abb. 19: Fassadenvariation: mind. eine Zäsur pro Seite

Für die Fassaden werden folgende Grundregeln formuliert:

a. Klar strukturierte Fassaden

Klar strukturierte Fassaden mit einem festen Rhythmus knüpfen an die beeindruckenden Fassaden der Industriearchitektur an.

b. "Schwere" Gebäudekörper

Die Fassaden der vier- bis siebengeschossigen „Sockelbebauung“ stehen auf dem Niveau des angrenzenden öffentlichen Raums.

c. Einladende Erdgeschosse

Die Fassade des Erdgeschosses sollte immer mindestens so offen sein wie die restliche Fassade; bei Situationen mit Wohnen im Erdgeschoss sorgt die vorgelagerte Kantzone für einen Abstand zum öffentlichen Raum, so dass die Offenheit der Fassade nicht eingeschränkt werden muss. Bei öffentlichen Funktionen oder gewerblichen Nutzungen muss das Erdgeschoss einladend und mit größeren Glaspartien gestaltet werden - die jeweiligen Nutzer sollten die Möglichkeit haben, die Außenräume ihrer jeweiligen Erdgeschosszonen attraktiv zu gestalten.

d. Monolithischer Ausdruck

Die Fassadengestaltung sollte immer ganzheitlich, d.h. für jeden Baukörper umlaufend gedacht werden. Die Gleichbehandlung der Schmalseiten trägt zum monolithischen Ausdruck bei und ist insbesondere bei den Hochpunkten ausschlaggebend, um die Gleichförmigkeit der Silos auch in der neuen Architektur zu einem gewissen Grad fortzuführen.

e. Vielfalt im Block

Die geforderte Vielfalt im „Deutzer Block“ findet ihren Niederschlag in der Fassadengestaltung in mindestens einem Wechsel der Fassade pro Baufeldseite, z. B. im Farbton, im Rhythmus oder in einer Kombination von beidem.



Abb. 20: Klar strukturierte Fassaden



Abb. 21: „Schwere“ Gebäudekörper

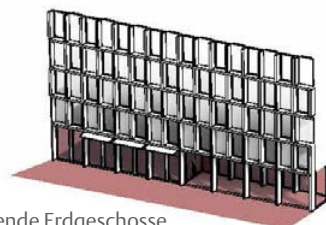


Abb. 22: Einladende Erdgeschosse

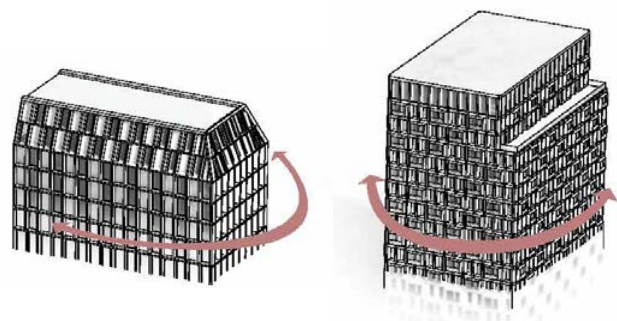


Abb. 23: Monolithischer Ausdruck

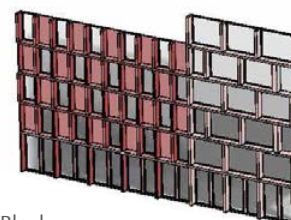


Abb. 24: Vielfalt im Block

dicht und gemischt

Dachvariation

Die Höhengsprünge des Deutzer Blocks und die geforderte Vielfalt des Quartiers setzen die Rahmenbedingungen für die Dachgestaltung im Deutzer Hafen. Diese darf durchaus vielfältig, gleichwohl nicht wahllos ausfallen. Angesichts der Bestandsgebäude als Bezugspunkt sollte ein überwiegender Teil der Bebauung ein Flachdach erhalten. Folgende Prinzipien sind bei der Dachgestaltung zu berücksichtigen:

a. Dachgestaltung mit Rücksicht auf die Besonnung
Um die angestrebte Dichte bei zugleich hohen Qualitätszielen an die Wohn- und Freiraumqualität zu erreichen, sollten gezielt Staffelgeschosse geplant werden. Das Zurücksetzen oberer Geschosse kann z. B. als Penthouse oder als angeschnittenes Flachdach ausgeformt werden.

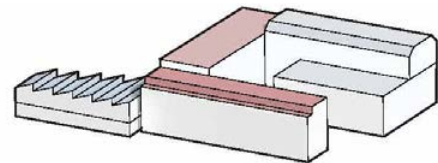


Abb. 25: Dachformen: Flachdach, angeschnittenes Flachdach, Sonderformen

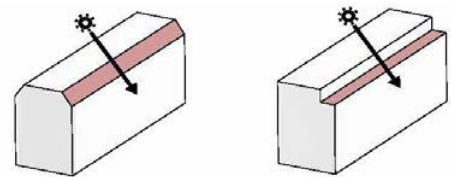


Abb. 26: Rücksprünge – Beispiele: angeschnittenes Flachdach, Penthouse mit Terrasse

b. Nutzbare Flachdächer

Die hohe bauliche und soziale Dichte des Quartiers erhöht den Bedarf nach einem qualitätsvollen Außenraum in angemessener Größe. Jede Fläche, die Mensch und Natur zur Verfügung steht, zählt. Daher gilt es, nutzbare Dachterrassen als Außenraum nutzbar zu machen und begrünte Dächer mit ihrer mikroklimatischen und ökologischen Wirkung (Vermeidung von Hitzeinseln, Regenwasserretention u. a.) vorzusehen.

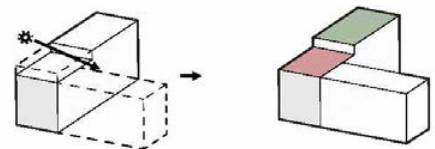


Abb. 27: Nutzbare Flachdächer – Beispiel: Abgesenkte Schmalseite mit gemeinsam genutzter Dachterrasse

c. Besondere Dachformen setzen Akzente

Dachformen, die von der Industriearchitektur wie ein Sheddach mit Oberlichtern oder eine Halle mit Satteldach, inspiriert sind, setzen interessante Akzente im Quartier. Selbst kleinere, also drei- bis vier-geschossige Gebäude können mit einem Satteldach den Maßstab von Brückenhaus und Verwaltungsgebäuden der Mühle aufgreifen.

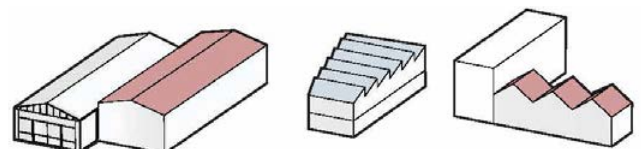


Abb. 28: Sonderformen – Beispiel: Halle mit Satteldach, Add-on mit Sheddach, Stadthäuser mit Satteldach

1.2.3 Zwei besondere Teilquartiere: Am Schnellert sowie Auer- und Ellmühle Südliche Baufelder „Am Schnellert“ (BF 07, 08, 09a und 09b)

Untersuchungen zu Lärmimmissionen und Sonnenstunden haben für die vier südlichsten Baufelder des Deutzer Hafens die Vermutung bestätigt, dass diese sich nicht für Wohnnutzungen eignen. Gleichwohl sind diese Bauten aus Gründen des Lärmschutzes für das übrige Gebiet zwingend erforderlich, um dort Wohnen in dem gewünschten Umfang überhaupt realisieren zu können. Aufgrund ihrer doppelten Ausrichtung zum Stadtteilboulevard „Am Schnellert“ und zu den zentralen Freiräumen des Deutzer Hafens auf der nördlichen Seite wird für diese Bebauung eine Nutzungsmischung angestrebt, die überwiegend von Büros und Dienstleistungen bestimmt ist, die mit der Bespielung der Erdgeschosszonen aber auch einen wichtigen Beitrag für ein lebendiges Viertel leistet. Erschließung und Haupteingänge der Baufelder befinden sich Richtung Süden, wo der verspringen-

de Verlauf der Baufelder Raum für kleinere Vorplätze schafft. In Richtung Hafenplatz und Park I Am Schnellert sollen publikumsbezogene Nutzungen entstehen.

Der „Deutzer Block“ verdichtet sich hier bewusst; aus Innenhöfen werden aus Gründen des Schallschutzes und der angestrebten Dichte geschlossene Atrien. Die Höhen der Gebäude bedingen sich aus dem Schallschutz einerseits und der Besonnung der Freiräume andererseits. Gewisse Abweichungen von den im Integrierten Plan definierten Gebäudehöhen, die sich aus den anstehenden Qualifizierungsverfahren ergeben könnten, sind im Hinblick auf die Verschattungswirkung angrenzender Freiräume und Gebäude gründlich zu untersuchen.

Zwischen den Baufeldern werden auf kurzen Strecken Abstandflächen bewusst unterschritten, um das Eindringen von Lärm in das Viertel zu verhindern. Um ein optisches Auseinanderfallen des Viertels zu vermeiden, müssen die Baukörper auf den südlichen Baufeldern

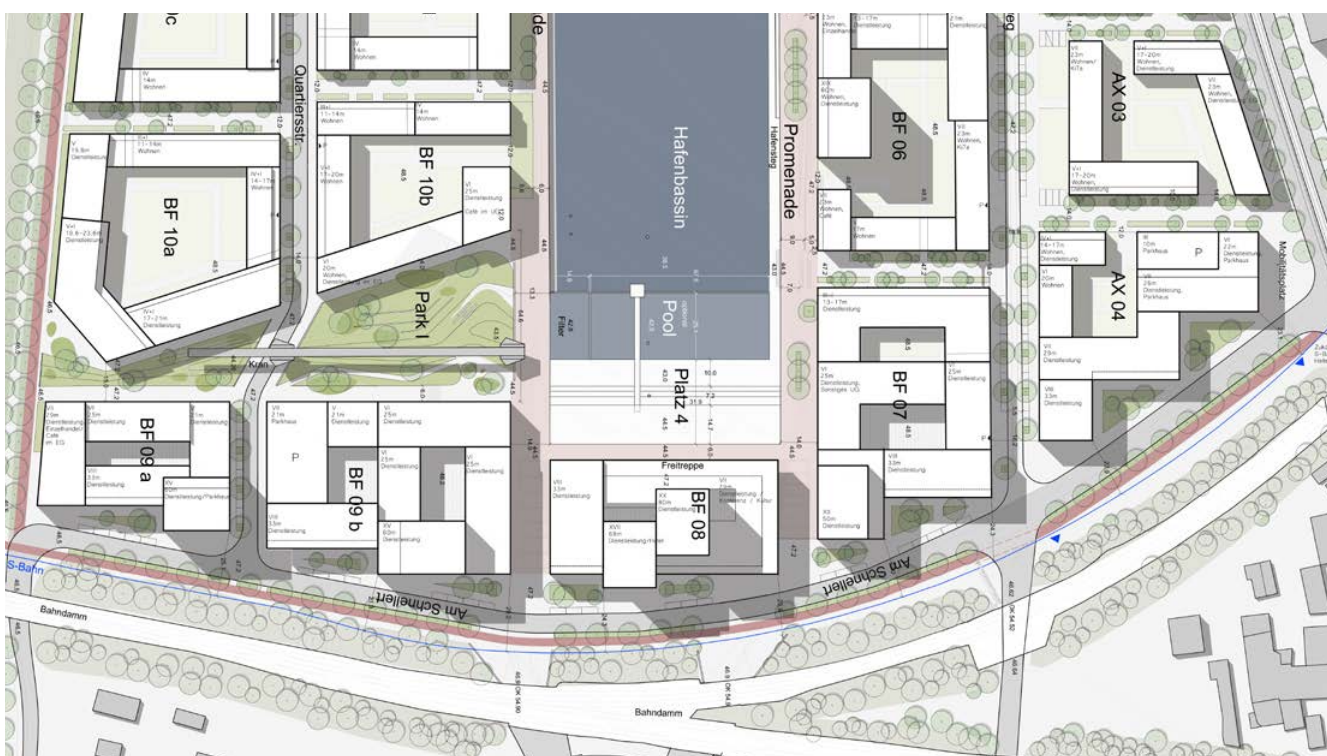


Abb. 29: Am Schnellert

dicht und gemischt

trotz ihrer notwendigen technischen Verknüpfung zwingend die angestrebte Kleinteiligkeit des Quartiers umsetzen.

Auer- und Ellmühle

Die Mühlengebäude sind ein wichtiger Baustein der Identität des Quartiers und sollen auch in Zukunft von der Geschichte des Hafens erzählen. Die komplexe Gebäudestruktur der Mühlen stellt eine Herausforderung, aber auch eine Chance für besondere Räumlichkeiten, Funktionen und kreative Lösungen dar.

Seitens des Stadtkonservators der Stadt Köln liegt ein Gutachten vor, das von einer Unterschutzstellung von ca. 80 % des Gebäudebestands ausgeht. Das Interesse des Denkmalschutzes an der Erhaltung der Mühlengebäude als nahezu voll umfänglicher Gesamtanlage konzentriert sich auf zwei wesentliche Komponenten:

- Erhalt bestimmter Teile in ihrer in historischer Substanz überlieferten Materialität
- Bewahrung des städtebaulichen Erscheinungsbildes in seiner prägenden Wirkung

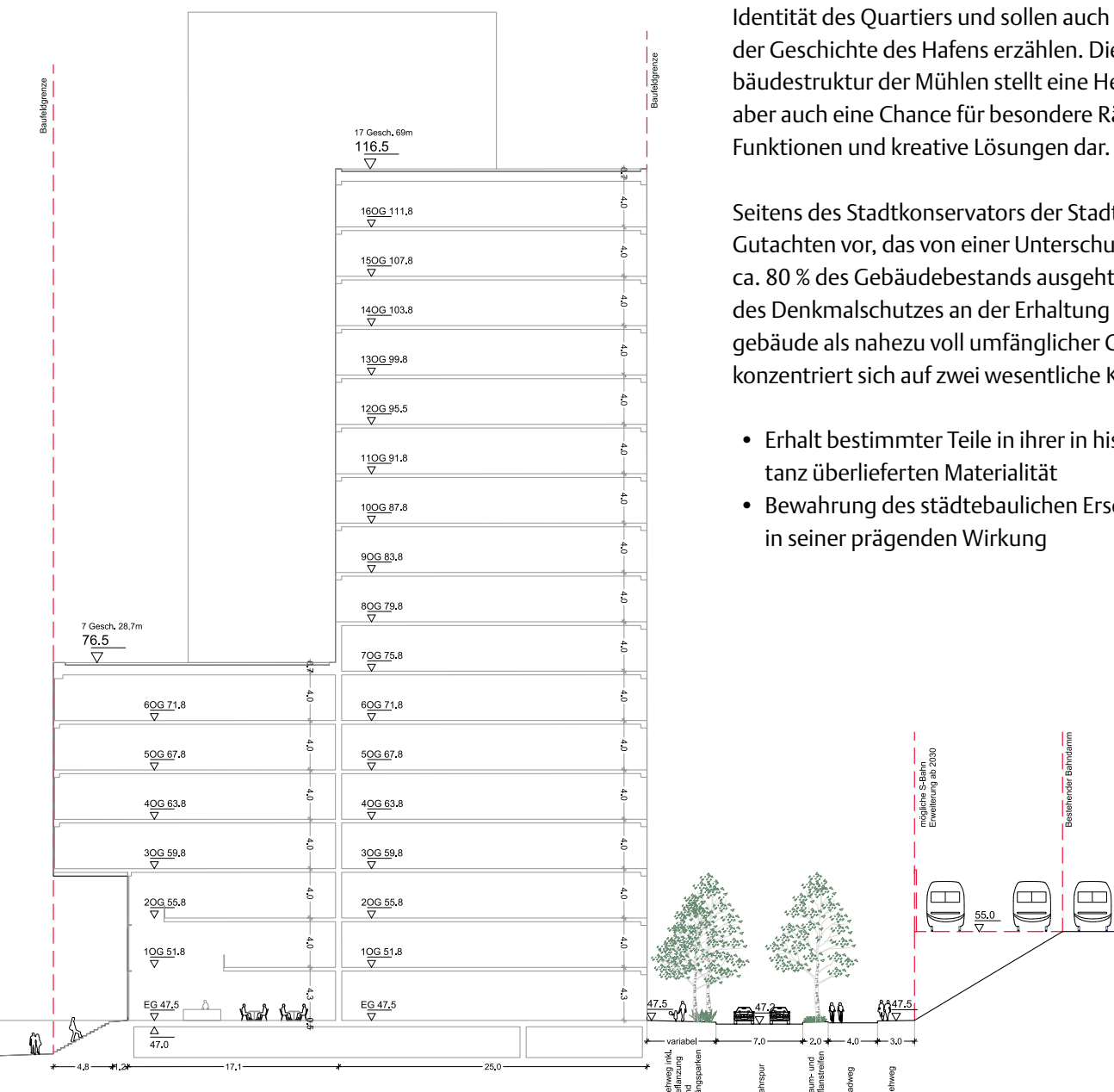


Abb. 30: Schnitt Mühlenstraße

Die umfängliche Baumasse des Bestandes lädt dazu ein Prioritäten zu setzen, um zu einer realisierbaren Weiterentwicklung der Mühlen in Verbindung mit respektvoll gesetzten Neubauten zu gelangen.

Die bauliche Trennung der Ell- und Auermühle durch einen neuen Platz schafft eine bessere Verknüpfung von Siegburger Straße und Hafenpromenade und macht die historische Eigenständigkeit der beiden Großmühlen wieder ablesbar. Dadurch wird auch eine bessere Beson- nung der Süd- und Westfassaden für die angestrebte Umnutzung erreicht. Die große Tiefe der Gebäude stellt allerdings eine Herausforderung für die Tageslichtversor- gung dar. Durch die Trennung entstehen zwei Baufelder in der Größenordnung der restlichen Baufelder des Deut- zer Hafens.

Das nördlichste Baufeld BF01a und die Auermühle, BF 01b sollten zusammen mit dem nördlichen Auftakt des Viertels am Mühlenplatz gedacht werden. Es wird das

Errichten einer neuen Bebauung entlang der Siegburger Straße empfohlen - eventuell unter Einbeziehung von Teilen der Bestandsbebauung. So wird der Straßenraum neu definiert und die jetzige „Verladehof-Atmosphäre“ aufgelöst. Die Blockrandbebauung wird in BF01b zu einem Vorplatz geöffnet um dem ehemaligen Warenhof eine neue öffentliche Funktion zu geben. Ein Erhalt des bestehenden EG-Niveaus mit „Laderampen“ Richtung Hafen wird angestrebt.

Grundsätzlich sind im Sinne des „Deutzer Blocks“ die beiden Mühlenbaufelder städtebaulich weiterzuentwi- ckeln. Ausgehend von einer gründlichen Analyse der Möglichkeiten und den Grenzen zur Umnutzung und Inwertsetzung denkmalwerter Bausubstanz sind im Kontext der städtebaulichen Regeln für den Deutzer Hafen stadträumlich überzeugende, in der Nutzung für das Quartier schlüssige sowie wirtschaftlich tragfähige Konzepte auszuarbeiten.

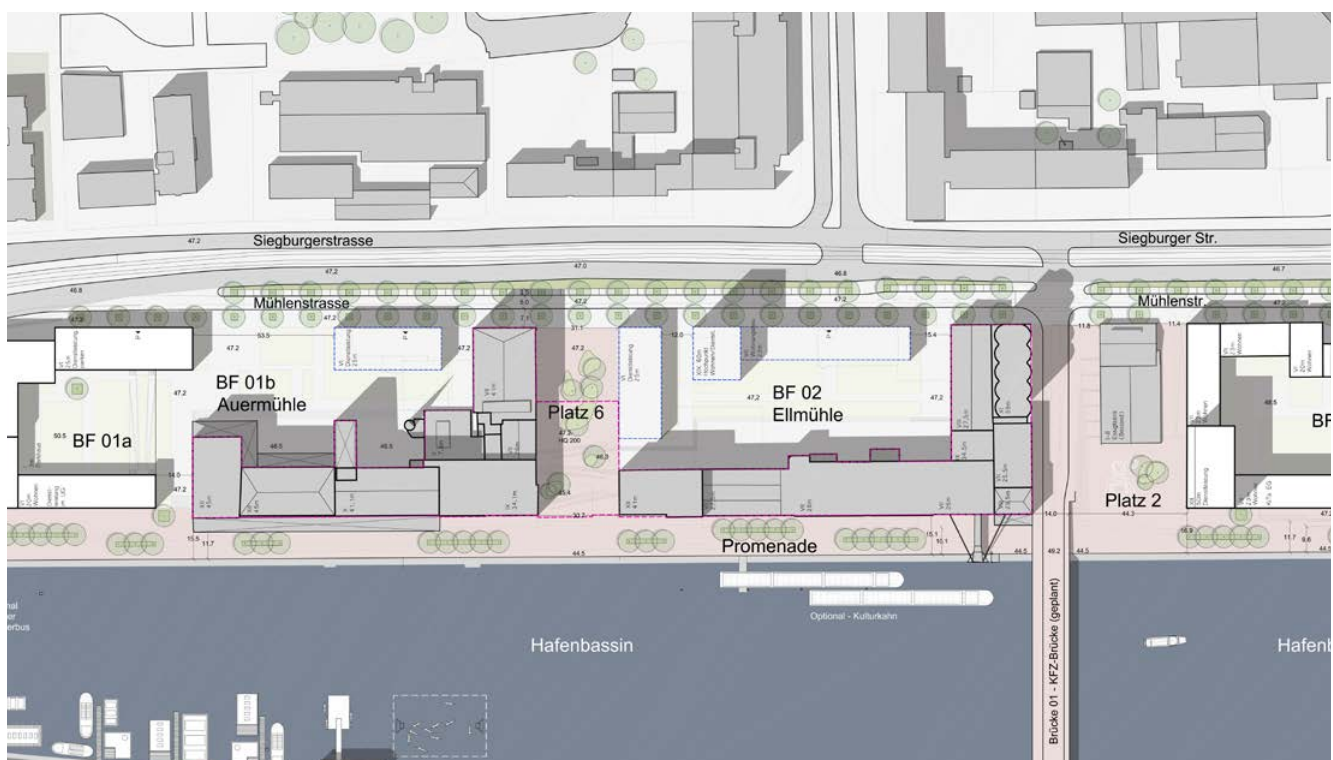


Abb. 31: Lageplan Mühlen

dicht und gemischt



Abb. 32: Schnitt Hinterhof Mühlen



Abb. 33: Die Mühlen vom Rhein

2

ÖFFENTLICH UND PRIVAT

Das Quartier Deutzer Hafen bietet den Menschen die Möglichkeit, in direkter Nähe zum Rhein und unweit der Innenstadt zu leben, zu wohnen und zu arbeiten. Parks und Plätze bieten Aufenthaltsqualität. Die neu gestaltete Promenade lädt zum Flanieren am Wasser mit Domblick ein.





In einem so zentral gelegenen und dichten Stadtquartier, wie es der Deutzer Hafen sein wird, ist die Qualität des öffentlichen Raums von zentraler Bedeutung. Die neue Hafenpromenade sowie eine Vielzahl an Parks und Plätzen, bieten den Menschen, die hier wohnen und arbeiten werden, unterschiedliche Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten. Man kann am Wasser mit Blick auf den Dom flanieren, sich in ein Café oder Restaurant setzen und die urbanen Qualitäten gemeinsam mit anderen Menschen auf belebten Plätzen genießen, man kann am Rhein joggen gehen und Drachensteigen auf den Poller Wiesen. Die Kinder treffen sich auf dem Spielplatz und die Jugendlichen zum Skaten im Park oder Chillen am Hafenplatz.

Die Sockelzonen zwischen Privatgebäude und öffentlichem Raum sowie die geschützten Innenhofbereiche sind die privaten Rückzugsorte und individuellen, geschützten Freisitze dieser urbanen Stadtstruktur.

Das neue Viertel rund um den Deutzer Hafen bringt das Öffentliche mit dem Privaten in eine ausgewogene Balance, es regt in seiner Struktur das öffentliche Leben an und wird gleichzeitig dem Bedürfnis nach Privatheit und Rückzug gerecht und sichert auf diese Weise soziale Kontrolle sowie nachbarschaftliches Miteinander.

2.1 Ein Teil von Deutz

Anbindung an die Stadt

Der Deutzer Hafen wird sich nicht zu einer isolierten Insel entwickeln, die abgeschottet von der Umgebung ihrem eigenen Leben folgt. Der heutigen räumlichen Barrieren zum Trotz, insbesondere der Siegburger Straße, sucht das neue Quartier nach Anknüpfungspunkten zu den umliegenden Stadtquartieren, damit der Deutzer Hafen ein selbstverständlicher Teil von Deutz und Poll wird. Straßen, Promenaden und Plätze laden dazu ein, dass die ansässige Bevölkerung sich mit den neuen Bewohnerschaften und den Beschäftigten und Besuchern des Deutzer Hafens mischen und sie sich gemeinsam diesen besonderen Ort aneignen. Die Integration von Plätzen, Parks und Promenaden in das gesamte in die angrenzenden Stadtbereiche eingewobene Erschließungssystem trägt dazu bei, dass der öffentliche Raum des Deutzer Hafens sich nicht von seiner Umgebung abgrenzt, sondern eine Erweiterung der bestehenden Quartiere darstellt und diese gewissermaßen bis an den Rhein heranführt.



Abb. 34: Eingliederung Deutzer Hafen in die Stadt

2.2 Öffentlicher Raum I

Plätze und Parks

Plätze und Parks sind wichtige Ankerpunkte im Quartier und fordern in der inhaltlichen und gestalterischen Ausgestaltung die volle Aufmerksamkeit. Als markante Orte der Öffentlichkeit ist für ihre Lage und Dimensionierung die Versorgung mit Tageslicht, orientiert am 21. März (Tages- und Nachtgleiche), wesentlich. Ausgehend von den Tageslichtqualitäten an diesem Tag werden für die Bepflanzung, die Anordnung von Funktionen und die Wahl von Materialien in den Freiräumen übergeordnete Rahmenbedingungen formuliert, um eine größtmögliche Aufenthaltsqualität zu erreichen. In Verbindung mit dem Städtebau und dem Nutzungskonzept werden die unterschiedlichen Charakteristiken der geplanten Plätze und Parks definiert.

2.2.1 Übergeordnetes Konzept: Bepflanzung, Nutzungsprogramm, Funktion und Materialität

Das vorliegende Gestaltungshandbuch der Stadt Köln bildet die Grundlage für anstehende Qualifizierungs- bzw. Planungsverfahren für Plätze und Parks. Diesem folgend sind die in Nord-Süd verlaufenden Straßenräume klassisch mit Alleen und Baumreihen bepflanzte. Die „Grünen Gassen“ stehen mit einer Bepflanzung aus kleinen Bäumen, Baumgruppen, Büschen und Beeten im Kontrast dazu. Sie transportieren damit das landschaftliche Element der Poller Wiesen ins Quartier. Die Ostseite der Promenade ist stark besonnt. Hier wird mit präzise gesetzten Baumpaketen aus drei oder fünf in Reihe gesetzten Bäumen reagiert und an entsprechenden Stellen Schatten geschaffen. (siehe Abb. 36)

Die Plätze werden offen gehalten und über skulpturale Baumgruppen und organische Pflanzbeete akzentuiert. In den Parks bieten große Wiesenflächen Platz für Aufenthalt und landschaftliche Baumgruppen schaffen Schatten und Struktur. (siehe Abb. 36)

In den unterschiedlichen Freiräumen werden verschiedene Nutzungsschwerpunkte gesetzt und somit diverse Qualitäten und Identitäten geschaffen. Die Plätze werden offen gestaltet und bieten Raum für temporäre Funktionen wie Märkte und kulturelle Veranstaltungen. Wasserspiele sind mögliche Gestaltungselemente, die der Regenrückhaltung und Inszenierung von Regenwasser dienen, außerdem das Mikroklima bei Hitze verbessern und dabei noch dekorative und zum Spielen animierende Wirkung entfalten. Die Parks bieten vielfältige Sport- und Spielangebote und machen zudem Natur im Quartier erfahrbar. (siehe Abb. 35)

In der Wahl der Materialien und Gestaltung der Oberflächen bilden Ort und Bestand Inspiration und Ausgangspunkt. Die Promenade atmet den Geist des Ortes und sollte auch in Zukunft den Charakter eines Industriehafens erkennbar widerspiegeln. Bestehende Materialien wie der Schotter der Gleisanlagen, die Granitkante des Hafenbeckens, großformatige Betonplatten und Kopfsteinpflaster der Industrieanlagen geben gute Hinweise für die Gestaltung und Materialwahl. In anstehenden Qualifizierungsverfahren und Planungen für die öffentlichen Freiräume muss auch nachgewiesen werden, wie sowohl die prägenden Relikte in Teilen erhalten werden können und zugleich die aktuellen Planungsanforderungen (z. B. Barrierefreiheit) sichergestellt werden. Maßgebliche Rahmenbedingung für die Freiraumentwicklung wird auch das Gestaltungshandbuch der Stadt Köln sein. Neu eingeführte Elemente wie Sockelzonen und Stufen der Plätze etc. können im Kontrast zu diesen stehen.

Die in den Plandarstellungen von COBE skizzierten Wassernutzungen sind allerdings nicht Gegenstand des Beschlusses durch den Rat. Diese sind derzeit als Platzhalter zu verstehen und markieren den Anspruch, dass auch auf dem Wasser zukünftig Nutzungsqualitäten geschaffen werden sollen.

2.2.2 Plätze

Der „Mühlenplatz“ (Platz 1, siehe Abb. 36) ist das neue Entrée in das Quartier Deutzer Hafen und schließt an die bestehenden Parkanlagen und Promenaden der Deutzer Werft an. Er ist wichtiger Bewegungsraum und verbindet die Straßenbahnhaltestelle „Drehbrücke“ an der Siegburger Straße mit der neuen Hafenpromenade und dem dort zu situierenden Anleger der Flusskreuzfahrtschiffe und eines möglichen Wasserbusses. Baumgruppen leiten vom Park auf den Platz über, und ein Wasserelement schafft Aufenthaltsqualität.

Der „Kulturplatz“ (Platz 2, siehe Abb. 36) liegt an der Pkw-Brücke und am südlichen Ende des Mühlengeländes. Auf dem Platz befindet sich der Standort der heutigen Essigfabrik. Sie ist als Platzhalter für eine öffentliche Funktion auf dem Platz zu sehen. Diesbezüglich erfolgt eine baulich-räumliche Festlegung erst im Zuge der Baufeldentwicklung. Auch aufgrund der Pkw-Brücke ist dies kein stiller Ort, sondern bietet sich für eher urban geprägte Programme an. Durch den zu überbrückenden Höhenunterschied zwischen Brücke und Platz entsteht eine nach Süden ausgerichtete Stufenanlage. Unter der Brücke kann eine unter die Brückenrampe geschobene Funktion zur sozialen Kontrolle und zur Belebung des Platzes beitragen.

Der „Marktplatz“ (Platz 3, siehe Abb. 36) ist das Herz des Viertels. Hier treffen Mühlenstraße, Poller Kirchweg und Siegburger Straße aufeinander. Der Platz verbindet diesen Knotenpunkt über die Hafenpromenade und die neue Fußgängerbrücke über das Hafenbecken mit der Straßenbahnhaltestelle „Poller Kirchweg“. Er ist wichtiger Kreuzungs- und Verbindungspunkt und wird daher sehr gut frequentiert sein. Gleichzeitig wird er durch die ihn rahmende bestehende Halle mit attraktiven, öffentlichkeitsbezogenen Nutzungen und die offenen Erdgeschosse geprägt. Sie dienen der Nahversorgung sowie der Gastronomie und werden zu Treffpunkt und Ausflugsziel. Im Platz integrierte Sitzstufen führen auf die Hafenpromenade hinab und geben Möglichkeit für informellen Aufenthalt. Lockere Baumgruppen spenden

Schatten, und ein Wasserspiel wird zum Anziehungspunkt für Kinder und bringt im Sommer Kühle.

Am südlichen Hafenkopf, diesem wichtigen Ort mit Blick über den gesamten Deutzer Hafen und in der Achse zum Kölner Dom, soll dem Stadtraum mehr Platz gegeben werden, als es der heutige Verlauf der Kaimauer zulässt. Deshalb erweitert ein aufgeständertes Holzdeck die Promenade zum „Hafenplatz“ (Platz 4, siehe Abb. 36). Aufgrund der hohen südlichen Bebauung ist der Platz erst nachmittags besonnt, die vordere, vorgelagerte Wasserkante bekommt allerdings somit auch im Frühjahr mehrere Stunden Sonne. In Zusammenspiel mit dem angehobenen Wasserspiegel des Pools macht der Hafenplatz das Element Wasser an sich erfahrbar, insbesondere aber das Hafenbecken zum erlebbaren Raum für Alle und setzt den Hafenkopf in Szene. Die Idee eines „Wasserplatzes“ am südlichen Hafenkopf könnte zu einem besonders identitätsstiftenden Merkmal des neuen Quartiers werden. Varianten zur besonderen Inszenierung des Themas Wasser könnten ferner in einem Naturschwimmbad oder einem Badeschiff bestehen.

Ungeachtet der Ideen eines „Wasserplatzes“ kommt dem Hafenkopf große Bedeutung zur Entwicklung des Freiraums zu. Am Beispiel des Hafenkopfs und der südlichen Baufelder lässt sich sehr gut nachvollziehen, wie öffentlicher Raum und Gebäudenutzung im Deutzer Hafen ineinandergreifen sollen und wie der öffentliche Freiraum strukturell und funktional – auch unter Gesichtspunkten der Barrierefreiheit – entwickelt werden sollte.

Um ein möglichst hohes Maß an öffentlichen Funktionen in diesen Gewerbebaufeldern zu erreichen ist es hilfreich, in mehreren „Abstufungen“ an Öffentlichkeit zu denken. Von den komplett öffentlichen Funktionen wie einer Kulturfunktion, zu gemeinsam genutzten Funktionen wie öffentlichen Mitarbeiterkantinen, Reisebüro oder Kita, zu firmeninternen aber vom Charakter her offenen Funktionen wie Eingangsbereiche, Lobbys etc.

Empfohlene Platzierungen für öffentliche Funktionen sind:

- BF 07: Promenadenniveau Richtung Hafenplatz
- BF 08: EG Richtung Hafenplatz, eventuell auch größere Funktion in oberen Geschossen wie kulturelle Nutzung eines Konferenzzentrums.
- BF 09b: Richtung Park I - z. B. öffentliche Mitarbeiterkantine, Mitarbeiter-Kita
- BF 09a: Richtung Poller Wiesen/Südbrücke: Gewerbliche Funktion mit Publikumsverkehr (siehe Abb. 1)

Der „Quartiersplatz“ (Platz 5, siehe Abb. 36) ist Treffpunkt der Nachbarschaft und Eingang zur Halbinsel. Mit der hier platzierten Fußgängerbrücke ist er ein wichtiger Verbindungsraum zur gegenüberliegenden Hafenseite. Als „Zwillingsplatz“ zum Marktplatz und mit diesem über die Brücke verbunden, nimmt er dessen Gestaltung auf. Großzügige Sitzstufen und Rampen leiten von der Quartierstraße auf die Promenade. Die Kanten des Platzes sind durch Nutzungen in den Erdgeschossen belebt und

bieten speziell an der Promenade und an der Quartierstraße Möglichkeiten für die Ansiedlung von Cafés, kleinen Geschäften oder eines Büdchens. Diese Nutzungen können auch in einem Gebäude in Kombination mit quartiers- bzw. nachbarschaftlich bezogenen Nutzungen konzentriert werden. Ein Wasserelement, wie zum Beispiel ein Regenbrunnen, belebt den Platz spielerisch, Baumgruppen und Pflanzflächen geben Struktur und Schatten im Sommer.

Mit der neuen Fuge zwischen Ellmühle und Auermühle entsteht ein weiterer kleiner Platz (Platz 6, siehe Abb. 36). Er trennt die zwei ursprünglich eigenständig stehenden Mühlen wieder voneinander und öffnet auf diese Weise das Mühlengelände zum Hafenbecken. So werden sowohl die Tageslichtverhältnisse in den Gebäuden der Mühle als auch die fußläufige Verbindung von Deutz und der Siegburger Straße zum Hafenbecken und zur Promenade verbessert. Die gute Besonnung von Süden und Westen begünstigt eine Belebung der Erdgeschosszonen



Abb. 35: Freiraumprogrammierung

der Mühle (z. B. für Gastronomie und dem Quartier zugewandte gewerbliche oder kulturelle Nutzungen). Der Platz gibt die Ansicht auf die alten Silos der Mühle frei und macht ihre Höhe und die Volumen wieder erlebbar, ohne die städtebauliche Ensemblewirkung der Mühlen zu schwächen.

Einzelne Baumgruppen unterstützen die Verknüpfung von Mühlenstraße und Promenade, der Höhenunterschied zwischen beiden Niveaus wird über Treppen mit integrierten Rampen ausgeglichen.

2.2.3 Parks

Der sogenannte Schnellert-Park (Park I, siehe Abb. 36) interpretiert den ehemaligen Verlauf des Altarms des Rheins, der ursprünglich die Halbinsel vom Hafen trennte und das heutige Hafenbecken mit dem Rhein verband. Der Umgang mit dem Wasser ist hier übergeordnetes Thema und charakterisiert diesen Park in seiner

Gestaltung. Vertiefungen und Mulden bis zu 1 m unter Promadeniveau schaffen zusätzlichen Retentionsraum, gleichzeitig dienen sie der Regenrückhaltung. Bei Starkregen kann Regenwasser hier eingeleitet, über Filterpflanzungen gereinigt und sodann langsam auf die Poller Wiesen oder in das Hafenbecken geleitet werden. Die Dualität des Parks lässt ihn zu verschiedenen Jahreszeiten und Wetterereignissen unterschiedlich erscheinen und macht das Erleben dieser Naturphänomene möglich. Die Pflanzungen sind hier aufwendiger (Gräser, Stauden). Sitzstufen im Terrain inszenieren besondere Situationen am Hang.

Der Park schafft an dieser Stelle Raum zwischen den höheren Bürobauten im Süden und den Wohnbauten in Richtung Norden. Um den vorhandenen Lärmbelastungen entgegenzuwirken, verschmälert sich der Park nach Westen. Zur Promenade öffnet er sich und schafft gut besonnte Orte am Hafenbecken, die auch für publikums-



Abb. 36: Freiraumgestaltung

wirksame Nutzungen im Erdgeschoss attraktiv werden. Der Schnellert-Park wird ab einem Hochwasser der Größenordnung HQ 100 durchströmt.

Der Kranpark (Park II, siehe Abb. 36) folgt dem Verlauf der heutigen Kranbahn und verbindet so Hafen und Rhein, Promenade und Allee. Mitten im Wohngebiet liegend bietet sich hier die Platzierung eines größeren Spielplatzes, integriert in die Hangtopografie des Parks an. Diese Hanglage zwischen Promenade und Quartierstraße bzw. Alfred-Schütte-Allee und Quartierstraße inszeniert den Blick auf das Hafenbecken bzw. zum Rhein und kann verschiedentlich genutzt werden. Sitzstufen verstärken und lenken den Ausblick, Pflanzungen indes- sen schaffen intimere Räume, und große Wiesenflächen bieten Platz für informellen Aufenthalt und Spiel. Eine Plattform im Hafenbecken verlängert den Park auf die Wasserfläche. Sitzstufen an der Kaimauer werden zur Zuschauertribüne und erlauben an dieser Stelle näher

ans Wasser im Hafenbecken zu kommen. Bei einem möglichen Erhalt der Kräne können diese als besondere Spiel- und Erlebniselemente nutzbar gemacht werden. Quartiersbezogene Nutzungen in Verbindung mit publikumswirksamen Nutzungen sind hier auch möglich (z. B. Serviceangebote für Familien, ältere Haushalte, Quartierscafé).

Der Stadtteilpark (Park III, siehe Abb. 36) ist der größte Park und über das Viertel hinaus von Bedeutung. Er ist Eingang auf die Halbinsel und zu den Poller Wiesen. Überdies bildet er den Abschluss der Bebauung auf der Halbinsel. Der Park wird von Hafenbecken mit Promenade und Alfred-Schütte-Allee gerahmt. Er integriert die historischen Elemente des Hafens, wie zum Beispiel die zu erhaltende Halle „Steil“ aber auch neue Nutzungen wie die Grundschule. Die Funktionen und eine dichtere Bepflanzung konzentrieren sich auf die Kante (Höhenunterschied zwischen Promenade und Allee von 2 m)

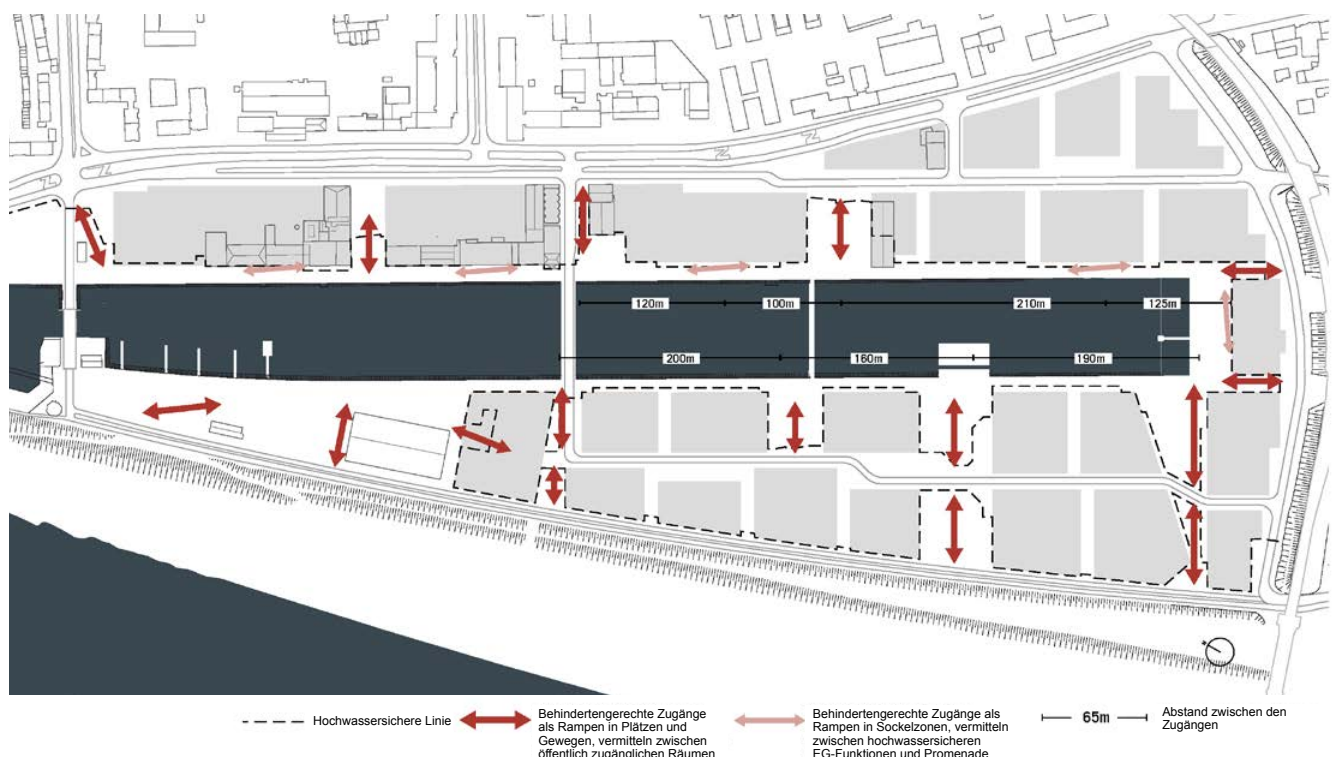


Abb. 37: Erschließungsplan

entlang der Alfred-Schütte-Allee. Hin zum Hafenbecken und der Promenade öffnet sich der Park mit großzügigen Wiesenflächen.

Aufgrund seiner Größe und eher flachen Topografie findet sich hier die Möglichkeit für großräumige Freizeit- und Sportanlagen von urbanem und robustem Charakter – ein Angebot, das tagsüber auch von der Grundschule genutzt werden kann. Die Halle Steil kann Teil dieses Freizeitangebots mit Indoor-Outdoor Skatepark und/oder Kletterhalle sowie einem ergänzenden gastronomischen Angebot (inkl. Räumlichkeiten z. B. für Feiern von Bewohnern des Deutzer Hafens) werden.

Die Hafenkante und das Hafenbecken bieten sich an dieser Stelle für Wassersport- und andere Freizeitfunktionen an.

Im Hinblick auf den Umgang mit den unterschiedlichen Höhenniveaus und der damit verbundenen Aufgabe, Barrierefreiheit herzustellen und die Erschließung der Uferzonen zu sichern, gelten folgende Vorgaben, die anhand der exemplarischen Plandarstellung nachvollzogen werden können:

Behindertengerechtigkeit/Barrierefreiheit

Rampe:

- max. 6 % Steigung
- alle 6 m ein Podest von 1,50 m
- mit Randabweiser und Handlauf
- ohne Quergefälle

Fußgänger

Treppen:

- ab Steigung von 18 % einzusetzen
- Empfehlung ab 12 % Steigung als Stufenweg auszubilden
- Stufenhöhe max. 17 cm
- nach 18 Stufen Podest einbauen
- Handlauf bei mehr als 3 Stufen
- Stufengefälle von 1-3 % (DIN 18065)

Feuerwehr

Feuerzufahrt:

- 3 m Mindestbreite
- Wenn über 12 m Länge eine Begrenzung durch Bauteile oder Wände besteht, dann 3,50 m Breite erforderlich
- Steigungen oder Gefälle in Feuerwehrezufahrten dürfen 10 % nicht überschreiten
- Stufen dürfen in den übrigen Bereichen von Feuerwehrezufahrten (z. B. Randsteine) nicht höher sein als 8 cm und müssen mehr als 10 m voneinander entfernt sein. (DIN 14090)

Die roten Pfeile in Abbildung 37 von COBE markieren die Verbindungen der Höhenniveaus, für die barrierefreie Ausformulierungen in Planungsverfahren gefunden werden sollen.

2.3 Öffentlicher Raum II

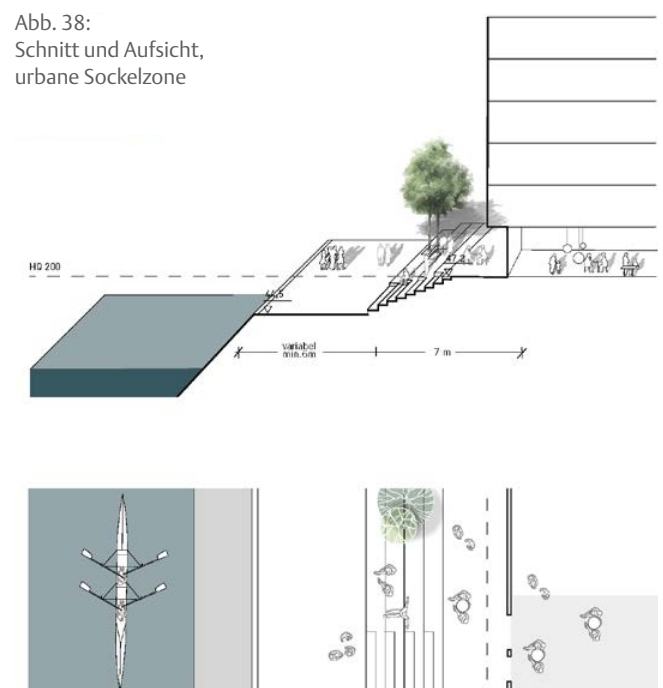
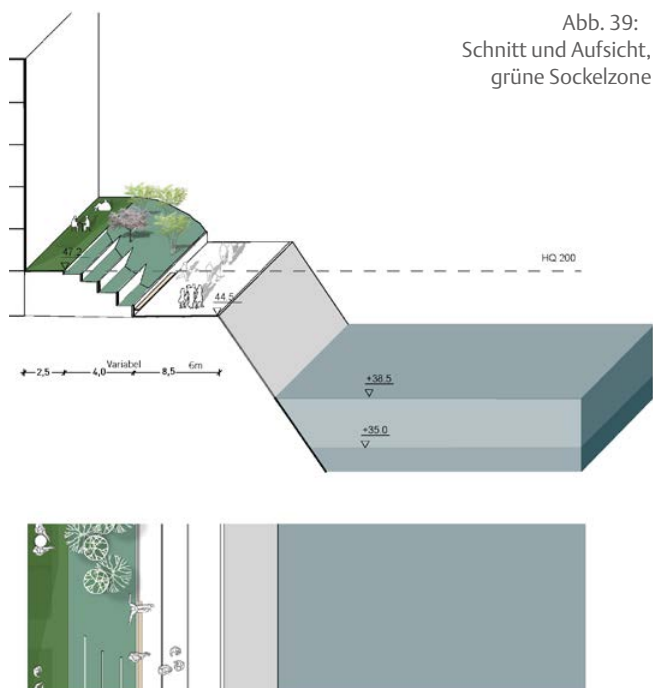
Zwischen Öffentlichkeit und Privat: Sockel und Kantzonen

2.3.1 Sockelzone – grün oder urban

Der Begriff der Sockelzone beschreibt den Raum zwischen Gebäude und den jeweils angrenzenden Freiflächen. Der Deutzer Hafen gliedert sich in einen „grünen“ Westteil und einen „urbanen“ Ostteil. Dies spiegelt sich sowohl in der Gestaltung der Freiräume als auch in der Funktionsmischung wieder. Besonders wird dieses Prinzip an der Gestaltung der Sockelzonen deutlich. Auf der Ostseite sind die Sockelzonen öffentlich und begehrbar, auf der Westseite grün und privat. Die urbanen Sockelzonen machen Publikumsmagnete auf dem Niveau der Promenade und auf hochwassersicherem Niveau zugänglich, während die grünen Sockelzonen als nicht begehrbarer Grünhang zwischen dem Höhenunterschied von privaten Terrassen und Promenade vermitteln. Der untere Bereich der östlichen, urbanen Promenade hat eine Mindestbreite von 6 m von der Kaikante bis zum

Beginn des Sockels. Dies gilt für alle Seiten des Hafens und stellt sicher, dass Rettungsfahrzeuge den Hafen anfahren können. Elemente wie Bäume können in kürzeren Abschnitten die Fahrspur auf ein Minimum von 3 m Durchfahrbreite einschränken. Oberhalb der Stufen ist Platz für eine Zone von 2,50 m, die auf der urbanen Seite öffentlich genutzt wird, während sie an den grünen Sockeln als Terrassen für die Erdgeschosswohnungen dienen können.

Auch eine Sonnenstundenberechnung zeigt den großen Kontrast der zwei Seiten der Promenade sowie den Bedarf für saisonabhängige Verschattung auf der Ostseite (siehe Abb. 47). Dies spiegelt sich im Bepflanzungskonzept wieder, das auf die höhere Sonneneinstrahlung auf der östlichen Promenade mit verstärkt schatten spendenden Bäumen reagiert. Der Höhenunterschied



zwischen Promenade und Straßenniveau bildet darüber hinaus einen „Windschatteneffekt“, der die Aufenthaltszonen vor der Windbeschleunigung zwischen den Hochpunkten schützt (siehe Abb. 48).

2.3.2 Kantzonen

Der Begriff „Kantzone“ ist ein planerisches Mittel, um der Schnittstelle zwischen Erdgeschosszonen und Stadtraum die notwendige Aufmerksamkeit zu verleihen. Sie kann verschiedene Breiten annehmen, von einer reinen Charakterisierung der Fassade zu einer mehrere Meter breiten Fläche zwischen Gebäude und öffentlichem Raum. (siehe Abb. 41-46)

Da im Deutzer Hafen ein sehr hoher Anteil an Wohnraum realisiert werden soll, werden sich in vielen Bereichen Wohnungen im Erdgeschoss befinden. Diese sollen sich zu den Straßen und Gassen als Hochparterre orientieren. Um einen Puffer zwischen Wohnen und Straße zu schaffen, gibt es die privaten und halböffentlichen Kantzonen.

Dies können z. B. Terrassen, Treppen, Mäuerchen oder ähnliche Elemente sein.

An den Gassen tragen breite „private Kantzonen“ maßgeblich zum grünen Charakter der Gassen bei. Sie vermitteln zwischen dem Niveau der Gasse und dem Hochparterre und sind an den nach Süden wendenden Fassaden platziert. Sie ähneln in der Funktion kleinen Vorgärten, können vom Charakter her aber eine urbanere Gestaltung, z. B. als stufenförmige Terrassen erhalten. (siehe Abb. 45-46)

Wo es keinen Platz für eine Kantzone im Straßenraum gibt, kann mit innenliegenden Loggien oder zurückgezogenen Erdgeschossen gearbeitet werden, um die Privatheit zu sichern. Dies ist insbesondere an der Alfred-Schütte-Allee der Fall, wo es einer Übergangszone zwischen öffentlichem Stadtraum und den Wohnräumen bedarf.



Abb. 40: Kantzonen

öffentlich und privat

An den Quartierstraßen entstehen schmale „halböffentliche Kantzonen“ von 0,6 bis 1 m Breite, die z. B. im Straßenbelag ablesbar sind. Sie sind Teil des Straßenprofils von 14 m. Es ist zu prüfen, ob hier auch feste Elemente, wie Pflanzstreifen oder schmale Treppen, platziert werden sollten bzw. könnten, oder ob die notwendige Gehwegbreite dies verhindert.

An wichtigen Stadträumen sind im Übersichtsdiagramm „öffentliche Kantzonen“ markiert (siehe Abb. 40). Dies bezieht sich auf die Fassadengestaltung und ist im Zusammenspiel mit der Nutzungsmischung zu sehen. Im Bereich der Mühlen ist den Kantzonen große Beachtung zu schenken, weil hier öffentlicher Raum und publikumsbezogene Nutzungen, Denkmalschutz und Hochwasserschutz miteinander in Einklang zu bringen sind. Erfahrungsgemäß lassen sich daraus Lösungen entwickeln, die den Ort in besonderer Weise prägen können.

An ausgewählten Stellen wird empfohlen, mit zurückgezogenen Erdgeschossbereichen dem Stadtraum mehr Platz zu geben, insbesondere oberhalb der urbanen Sockel Am Schnellert und am Hafenkopf. Denn aufgrund der doppelten Ausrichtung der südlichen Baufelder zur Straße Am Schnellert einerseits und den zentralen Freiräumen andererseits, muss der Gestaltung und Programmierung der Kantzonen eine hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden. Erschließung und Haupteingänge der Baufelder befinden sich Richtung Süden, wo der verspringende Verlauf der Baufelder Platz für kleinere „Pocket Parks“ und Vorplätze an Eingängen erlaubt. An den Platzräumen kann mit gezielten Arkadenabschnitten der öffentliche Platzraum erweitert werden. Auch Richtung Hafenkopf ist es aufgrund des sehr begrenzten Platzes für den Treppensockel entscheidend, das Erdgeschoss zurückzunehmen und diese öffentliche Kantzone besonders besonders zu inszenieren.

— öffentliche Erdgeschosse

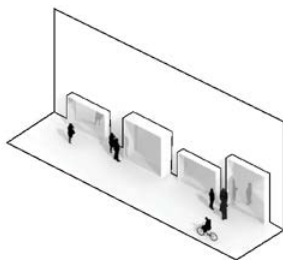


Abb. 41: zurückgezogenes öffentliches Erdgeschoss

— halböffentliche Kantzonen

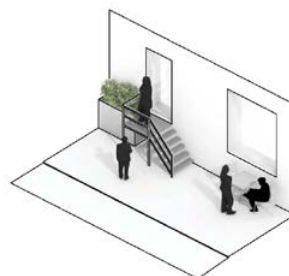


Abb. 43: Schmale Kantzone mit Treppe zum Hochparterre

— breite, private Kantzonen

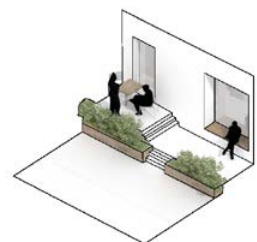


Abb. 45: breite Kantzone mit Eingang und Höhenversprung

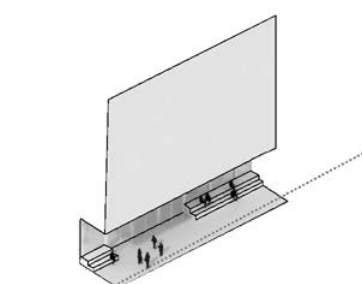


Abb. 42: öffentliches Erdgeschoss



Abb. 44: Schmale Kantzone mit Pflanzstreifen

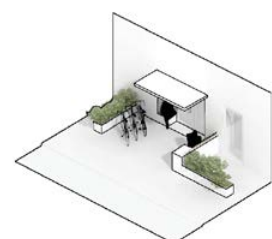


Abb. 46: Schmale Kantzone mit Eingang und Fahrradstellplätzen

Besonnung der Bodenflächen und Windkomfort

Die Windverhältnisse im Deutzer Hafen wurden von der Transsolar Energietechnik GmbH auf Basis des 3D-Modells von COBE architects mittels einer Strömungssimulation des gesamten Gebietes für die maßgebliche Windrichtung vor Ort bewertet.

Die Auswertung der Wetterdaten ergab:

- Die Hauptwindrichtung am Deutzer Hafen ist Süd-Ost
- gegenüber der Innenstadt mehren sich am Hafen die Häufigkeiten mit hohen Windgeschwindigkeiten
- Windgeschwindigkeiten (auf der Referenzhöhe von 10 m über Boden) von > 5 m/s während 20 % des Jahres

Für das gesamte Gebiet des Deutzer Hafens lässt sich festhalten, dass sich insgesamt keine besonderen Einschränkungen der Aufenthaltsqualitäten aus der Winduntersuchung ergeben (grüne und blaue Einfärbung). Deutlich werden die erheblichen Unterschiede zwischen den Blockinnenbereichen und der Promenadensituation am Hafenbecken. Lediglich im Aufenthaltsbereich vor den Hochhäusern im Süden sind im Vergleich zur Umgebung erhöhte Luftbewegungen festzustellen (orange und rote Einfärbung), die auf Fallwinde hindeuten. Eingangsbereiche an solchen Stellen müssten durch entsprechende Maßnahmen (z. B. durch Vordächer) geschützt werden. (siehe Abb. 48)

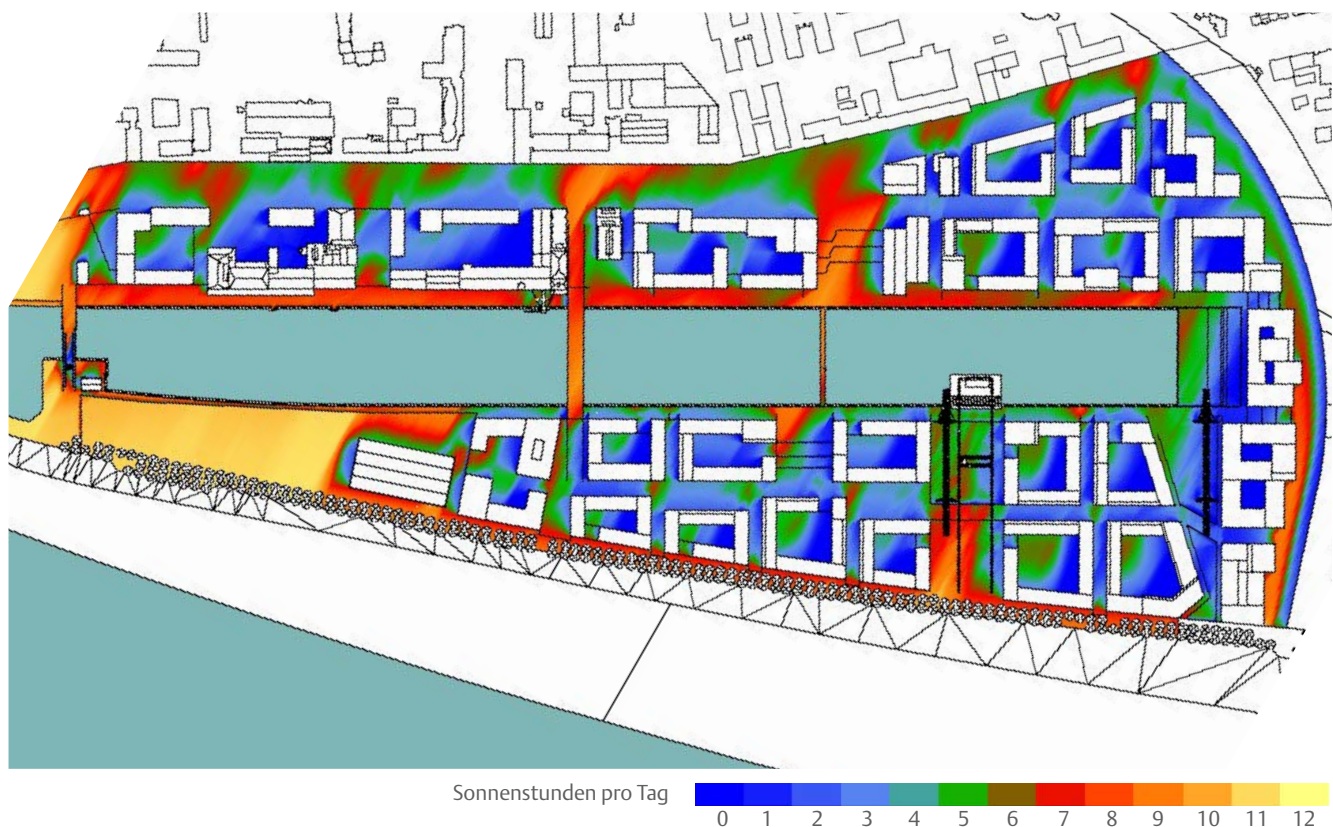


Abb. 47: Besonnungsstudie

dicht und gemischt

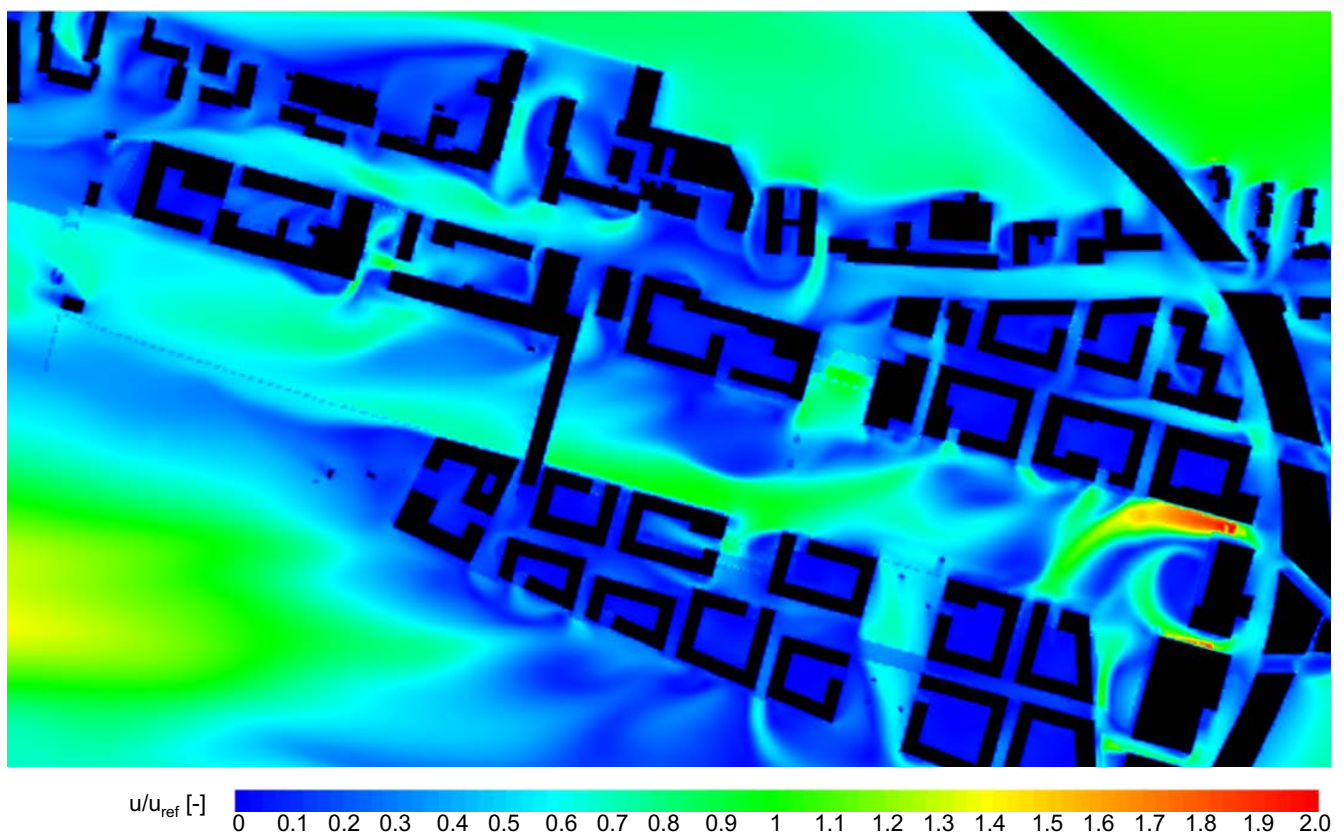


Abb. 48: Windstudie: Dimensionslose Geschwindigkeitsverteilung

Im Deutzer Hafen wird der Blick verstärkt auf die komfortable Idee einer Stadt der kurzen Wege gerichtet. Ein leistungsfähiger Umweltverbund aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr fördert die zukunftsfähige Mobilität der Menschen.

VERNETZT UND VERTRÄGLICH

3





Wie erschließt man ein neues innerstädtisches Quartier und wie gelingt es, Verkehr stadtverträglich zu organisieren? Wie kann man es schaffen, die Mobilität der Menschen in der Stadt weiter zu verbessern und zusätzliche Belastungen zu minimieren? Welche neuen, auch mutigen Wege können beschritten werden, die es den Menschen ermöglichen, sich komfortabel, sicher und schnell im Raum fortbewegen zu können, und die zugleich dazu in der Lage sind, einen Beitrag zu neuen Formen stadtverträglicher Mobilität zu leisten?

Im Sinne eines umfassenden Gesamtkonzepts richtet der Integrierte Plan für den Deutzer Hafen den Blick verstärkt auf die Idee einer Stadt der kurzen Wege mit einem leistungsfähigen Umweltverbund aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr – auch weil ein verbesserter Umweltverbund ein Zugewinn für ganz Deutz und nicht allein für die Bewohnerschaft des neuen Stadtquartiers Deutzer Hafen bedeutet.

In Vorbereitung auf die Bauleitplanung werden derzeit Verkehrskonzepte in verschiedenen Szenarien erstellt.

3.1 Mobilitäts- und Erschließungskonzept Ausbau und Stärkung des ÖPNV

Das Areal verfügt bereits heute über eine sehr gute Anbindung an das lokale und regionale Straßennetz. Gleichwohl ist eine Ertüchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ebenso erforderlich wie die Entwicklung der Netze und Anlagen für Fußgänger, Radfahrer und den Kfz-Verkehr – um den Verkehrszuwachs dieses verdichteten Wohn- und Arbeitsstättenstandorts umweltverträglich abwickeln und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wie der umgebenden Knotenpunkte und der angrenzenden Stadtteile erhalten zu können. Es ist davon auszugehen, dass sich mit der Entwicklung des neuen Quartiers das Pkw-Aufkommen erhöhen wird. Daher ist verstärkt der Blick darauf zu richten, durch welche Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs eine Erhöhung des Pkw-Verkehrs begrenzt werden kann und wie die Auswirkungen des verbleibenden Pkw-Verkehrs auf das Straßennetz minimiert werden können. Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist daher eine Stärkung

der Verkehrsarten des sog. Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Fußgänger). Fußwege sollen auf dem gesamten Gelände möglichst direkte Verbindungen bieten und barrierefrei ausgeführt werden. Grundsätzlich werden auch neue, innovative Möglichkeiten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wie Mobilitätsstationen (mit Bike- und Carsharing-Angeboten) und Angebote zur Elektromobilität im Deutzer Hafen verortet werden. Die Abbildung 51 zeigt den Modal-Split für die Bestands-situation, das Szenario 1 (ohne geplanter S-Bahn) sowie das Szenario 2 (mit geplanter S-Bahn).

Fuß- und Radverkehr

Ein gutes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer sowie eine gute Vernetzung mit Angeboten des ÖPNV und neuen Mobilitätsformen sind ausschlaggebend für eine nachhaltige Erschließung des Quartiers. Die Hauptverbindungen für Radfahrer von Deutz nach Poll laufen entlang der neuen Fahrradstraße an der Alfred-Schüt-

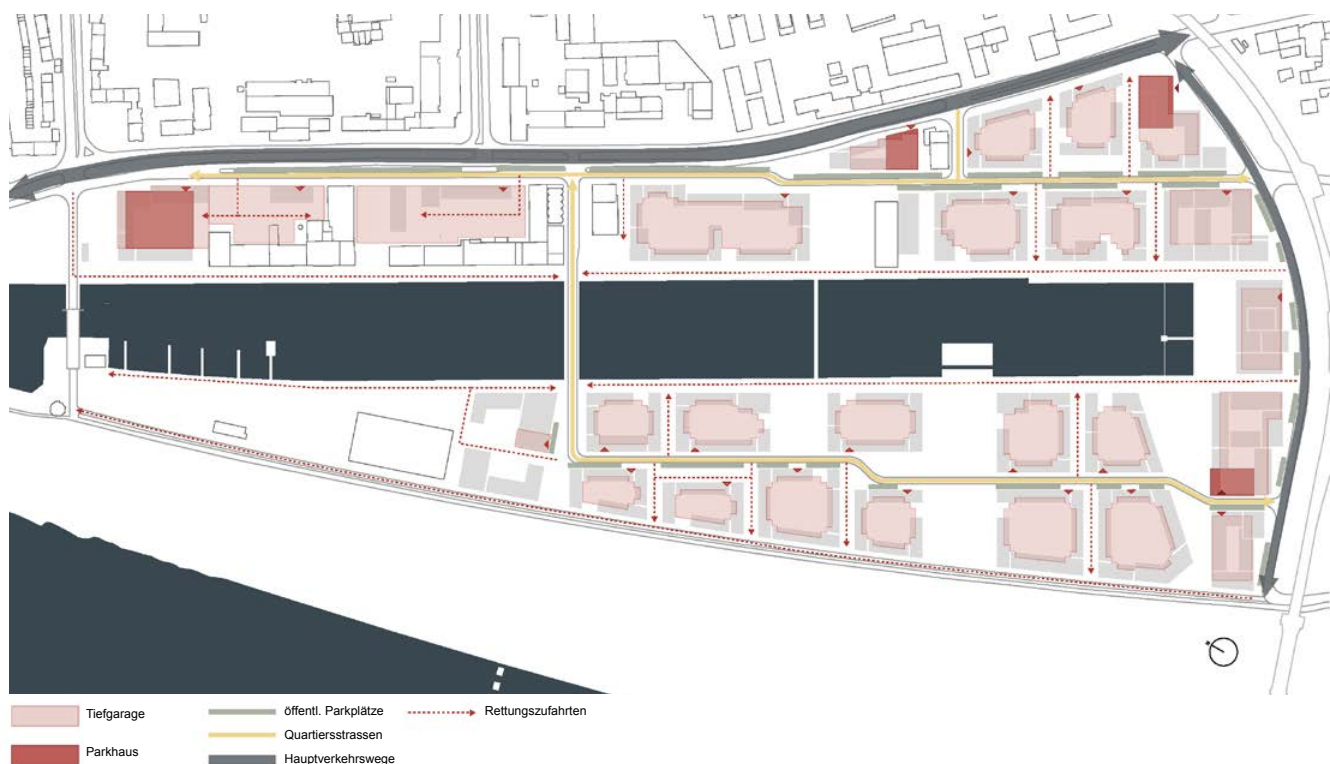


Abb. 49: Erschließung und ruhender Verkehr

te-Allee und entlang der umgebauten „Mühlenstraße“, parallel zur Siegburger Straße. Für die Verbindungen nach Kalk und zur Kölner Innenstadt entsteht ein Fahrradweg entlang des Bahndamms mit neuer barrierefreier Erschließung der Südbrücke. Für eine Querung des Rheins besteht über die Südbrücke hinaus im Städtebaulichen Masterplan Innenstadt die Idee einer neuen Fuß- und Radbrücke, für die ein Anschluss in Höhe der PKW-Brücke freigehalten wird. Diese sollte idealerweise an der Achse Kölner Ringe - neue Pkw-Brücke Deutzer Hafen anschließen. Bei der Ertüchtigung der Südbrücke sowie der Realisierung der „Masterplan-Brücke“ handelt es sich um gesonderte Projekte der Stadt Köln. Weitere optionale Maßnahmen wie ein Hafenbus mit Haltestellen nahe bestehender ÖPNV-Knotenpunkte am Mühlenplatz und Marktplatz sind denkbar.

Die Hauptwege für Fußgänger durch das Quartier sind die autofreie Promenade um das Hafenbecken sowie die in Zukunft autofreie Alfred-Schütte-Allee. Eine neue Fußgängerbrücke verbindet den zentralen Quartiersplatz der Halbinsel mit dem Marktplatz und der Haltestelle Poller Kirchweg – auch um die Bushaltestellen fußläufig schnell erreichen zu können.

ÖPNV

Die Verbesserung der Angebote des ÖPNV ist ebenfalls ein Ziel der geplanten Quartiersentwicklung. Daher wird die Entwicklung des ÖPNV im Rahmen der Verkehrsuntersuchung intensiv betrachtet und abgestimmt. Das Hafengelände befindet sich im 400 m-Einzugsradius (Luftlinie) um die Stadtbahn-Haltestellen ‚Drehbrücke‘, ‚Poller Kirchweg‘ und ‚Raiffeisenstraße‘ an der Siegburger Straße. So sind fast alle Bereiche des Deutzer Hafens fußläufig in 5 Minuten von einer Haltestelle des ÖPNV erreichbar. (siehe Abb. 50)

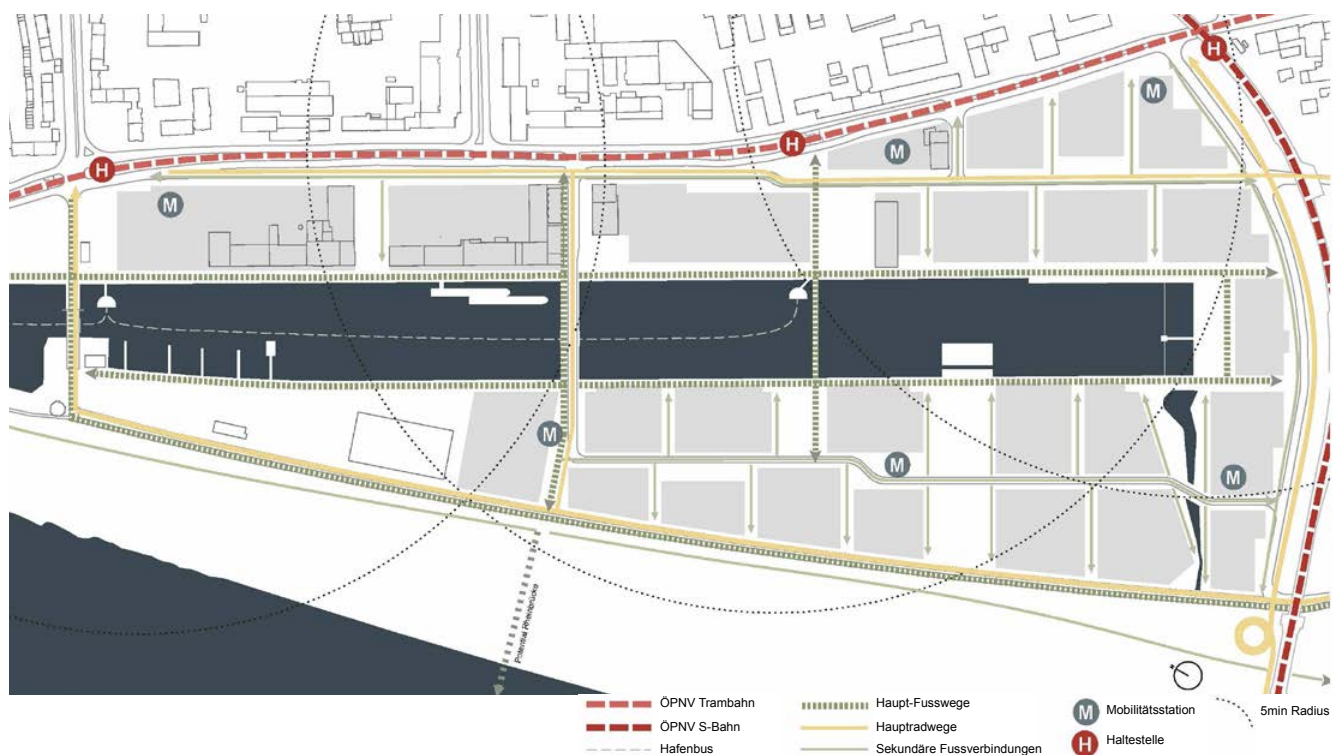


Abb. 50: Nachhaltige Mobilität

Die Anbindung an den ÖPNV ist über die Stadtbahnlinie 7 (Frechen-Benzelrath – Porz-Zündorf) in der Siegburger Straße vorhanden. Die Linie 7 verkehrt unmittelbar zum zentralen innerstädtischen Knotenpunkt Neumarkt, eine direkte Anbindung an das Netz des Schienenpersonenverkehrs (S-Bahnen / Regionalzüge / Fernverkehre im Bahnhof Messe/Deutz oder Hauptbahnhof) besteht indessen nicht. Daher sollte eine mögliche rechtsrheinische Nord-Süd-Verbindung der Stadtbahnlinie von Porz/Poll über die Siegburger Straße zum Bahnhof Messe/Deutz untersucht werden. Mittels Ertüchtigung der Gleisanlagen am Ostkopf der Deutzer Brücke, deren Machbarkeit noch detailliert zu untersuchen ist, wäre eine Durchbindung der Stadtbahn von der Siegburger Straße bis zum Bahnhof Köln Messe/Deutz und damit zum Fern- und Regionalverkehr erreichbar. Durch diese Maßnahme könnte zudem eine Taktverdichtung auf einen 5-Minutentakt auf der Siegburger Straße ermöglicht werden.

Die Führung einer Buslinie ist auf östlicher Seite des Quartiers über die Siegburger Straße sowie auf westlicher Seite über die Quartiersstraße mit Ringschluss über die Hafenbrücke vorgesehen. Ergänzend wäre die Umlegung einer Busverbindung über die Straße Am Schnellert mit mindestens einer Haltestelle an der Südbrücke denkbar.

Eine zusätzliche Erschließungsoption besteht in der geplanten S-Bahn-Linie S16, deren Haltepunkt „Deutzer Hafen“ eine direkte Anbindung an die linke Rheinseite (über den Südbahnhof zum Kölner Hauptbahnhof) bzw. an den Flughafen Köln-Bonn ermöglicht.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Ein fundiertes Konzept für den motorisierten Individualverkehr im Sinne eines verträglich vernetzten Quartiers ist ebenfalls Gegenstand des Integrierten Plans für den Deutzer Hafen. Mit einem gleichmäßig gespannten Netz von zur Zeit angedachten sechs Mobilitätsstationen stehen dem Quartier an jeder Station mindestens Bike- und Carsharing-Angebote zur Verfügung.

Die erforderlichen Pkw-Stellplätze werden in Tiefgaragen auf den Baufeldern organisiert. Entlang der Quartiersstraßen wird lediglich eine eingeschränkte Möglichkeit bestehen, Stellplätze im öffentlichen Raum zu verorten. Weitere Parkmöglichkeiten sollen gegenwärtig insgesamt vier Parkhäuser von unterschiedlicher Größe und Kapazität mit Anschluss an die Hauptverkehrsstraßen bieten.

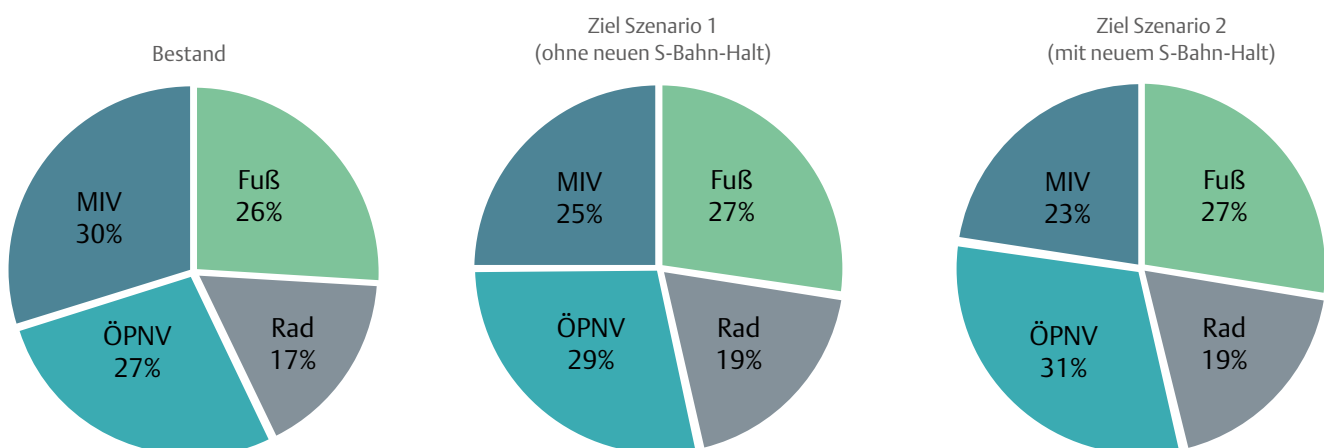


Abb. 51: Szenarien zum Modal Split

3.2 Haupterschließung

Stadtteilboulevard und Quartiersstraßen

Die Haupterschließung des Deutzer Hafens erfolgt über die „Stadtteilboulevards“ Siegburger Straße und die Straße Am Schnellert. Über diese Straßen wird auch sämtlicher Durchfahrtsverkehr abgewickelt. Von diesen abzweigend erschließen der Poller Kirchweg und eine neue Quartierstraße auf der Halbinsel das Viertel. Die neue Quartierstraße bildet über eine neue Straßenbrücke an der Mühle eine Schleife. Mit geeigneten Verkehrslenkungsmaßnahmen ist zu verhindern, dass diese Relation als „Schleichweg“ zwischen Siegburger Straße und Poll genutzt wird. Die Straße entlang der Alfred-Schütte-Allee entfällt und wird künftig ausschließlich als Rad- und Fußweg genutzt.



Abb. 52: Marktplatz (Platz 3)

3.3 Straßen im Quartier

Attraktive und funktionale Straßenräume

Die geplanten Straßen sind nicht nur aus verkehrstechnischer Sicht von unterschiedlicher Bedeutung. Als ebenso funktionale wie ästhetisch attraktive Querschnitte kommt ihnen für die Qualität des künftigen Quartiers enorme Bedeutung zu. Nachfolgend werden die Straßenräume im Einzelnen beschrieben.

Siegburger Straße

Die Siegburger Straße ist die wichtigste Erschließungsstraße des Deutzer Hafens. Sie wird durch die Entwicklung des neuen Viertels und seinen zukünftigen Nutzungen und Nutzern an Ihrer Westseite eine lebendi-

gere Straße mit größerem Fußgängeraufkommen. Der Straßenverlauf der Siegburger Straße bleibt größtenteils erhalten, der Knotenpunkt Siegburger Straße/Poller Kirchweg wird von seiner heutigen Lage zum Zwischenraum Baufeld AX 01 / BF AX 02 verschoben. Die neue Anbindung hat mehr Aufstellfläche, und am sogenannten „Aralknoten“ (derzeitiger Standort der Aral-Tankstelle an der Kreuzung Siegburger Straße / Poller Kirchweg) entsteht ein fußgängerfreundlicher Vorplatz an der Straßenbahn-Haltestelle „Poller Kirchweg“.



Abb. 53: Planausschnitt Städtebaulicher Masterplan

Mühlenstraße

Die heutige sog. „Mühlenstraße“ entlang der Mühlen bleibt eine Einbahnstraße und erhält künftig den Charakter einer großzügigen, baumbestandenen Fußgänger- und Radwegeverbindung. Um dem hier sehr breiten Straßenraum von Siegburger Straße und Mühlenstraße eine eigene Qualität zu geben, wird die gesamte neue „Mühlenstraße“ als ein zusammenhängender Raum mit gleichem Oberflächenbelag gestaltet - zum Beispiel mit der Fahrspur ohne Kantstein, gesäumt von einer Doppelreihe an Bäumen über den gesamten Verlauf der Straße.

Im Hinblick auf die Hochwassersituation verläuft diese Straße zukünftig auf einem hochwasserangepassten

Niveau auf einer Höhe von 47,2 m üNN, so dass alle wichtigen Funktionen (Wohnen, Büros, Geschäfte) auch bei einem Hochwasser bis 11,90 Meter Kölner Pegel (entspricht derzeit einem 200-jährlichen Hochwasser) mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben (siehe Abb. 62). Im Straßenraum der „Mühlenstraße“ wird nur für den Anlieferverkehr und lediglich im begrenzten Umfang auch für Besucher Parkraum angeboten werden. Unmittelbar südlich der Elbmühle wird zudem eine neue Anliegerstraße mit einer Brücke über das Hafenbecken errichtet. Hieraus ergeben sich für die Erschließung der Silogebäude neben der Brücke geometrische Zwangspunkte, die einer vertiefenden Betrachtung bedürfen.

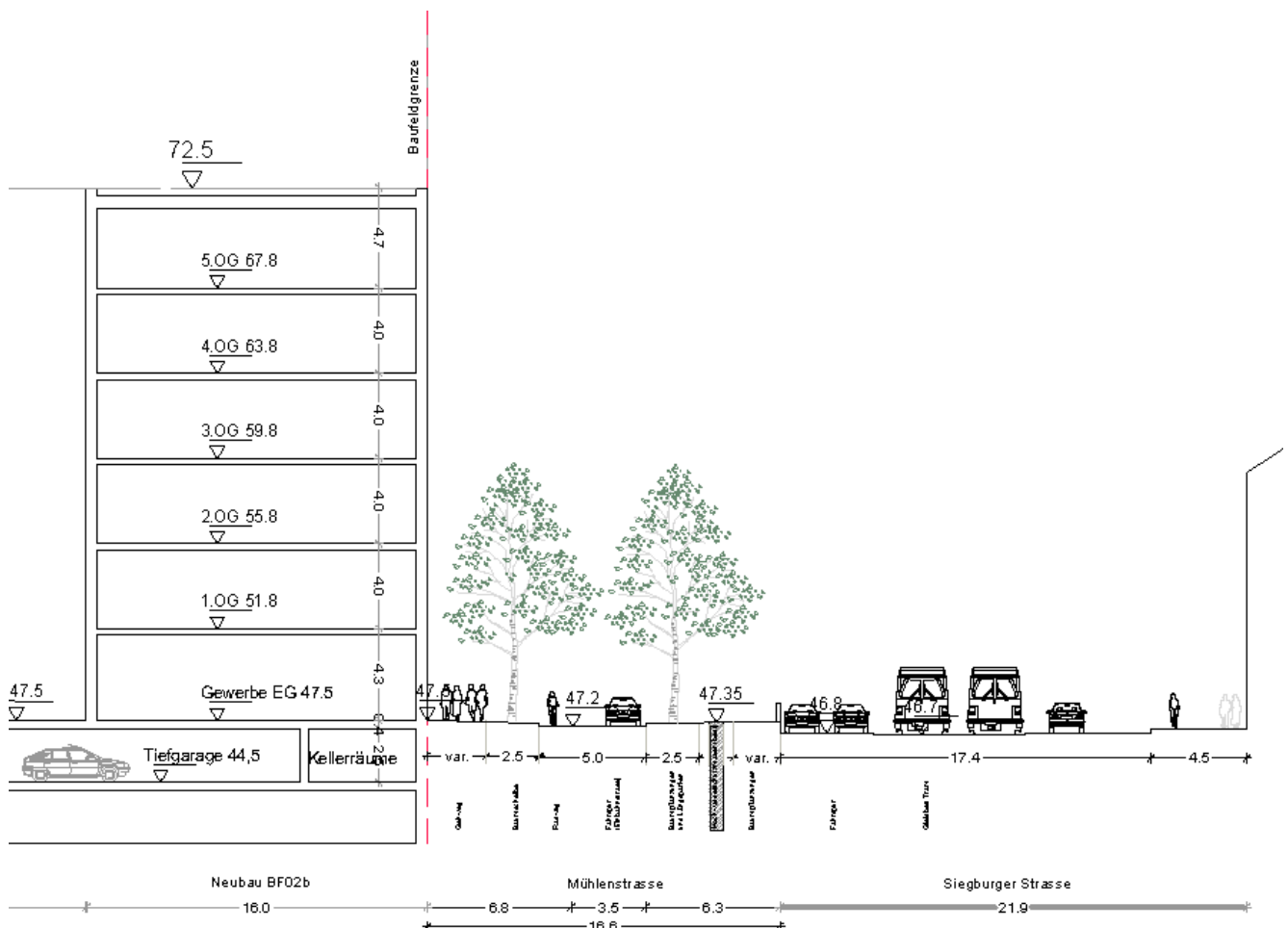


Abb. 54: Schnitt Mühlenstraße

Am Schnellert

Die Straße „Am Schnellert“ wandelt sich grundlegend und entwickelt als lebendige und auch viel befahrene Straße den Charakter eines Stadteilmoboulevards. Sie dient sowohl als Haupteerschließung für die südlichen Gewerbebaufelder und die Halbinsel als auch als Verbindung Richtung Poll. Hierzu gehört auch das südlich benachbarte Industrieunternehmen, dessen Erschließung über diese Straße erfolgt.

Für die Erweiterung des Bahndamms mit einer neuen S-Bahnlinie wird Platz vorgehalten und die Straße dementsprechend nach Norden verlegt. Die damit entstehende Reservefläche bleibt vorläufig als grüner Hang bestehen, bis der künftige Bahnkörper im Zuge der Errichtung einer neuen S-Bahnlinie durch eine Mauer abgestützt wird. Wünschenswert wäre es, wenn der Bahnkörper auch Funktionen aufnehmen könnte, vergleichbar der Nutzung der Bahnbögen in anderen Städten. Indem an den Knotenpunkten der Unterführungen

Funktionen mit Publikumsverkehr wie kleine Gewerbe oder Einzelhandel platziert werden, soll verhindert werden, dass der Straßenraum in eine lebendige, sonnige und eine leere, schattige Seite zerfällt.

Die Fahrspur der Straße Am Schnellert wird leicht nach Süden versetzt, damit sich entlang der Südfassaden der Baufelder 07 - 09a ein breiter Fußgängerbereich entfalten kann, der sich durch das stufenartige Verspringen der Gebäude punktuell kleine Parks herausbilden. Auf der Südseite der Fahrbahn entsteht ein breiter Fahrrad- und Fußgängerweg mit Anbindung an die Südbrücke und in Richtung Poll mit Verkehr in beide Richtungen. Dieser wird von der Straße mit einer Baumreihe abgegrenzt.

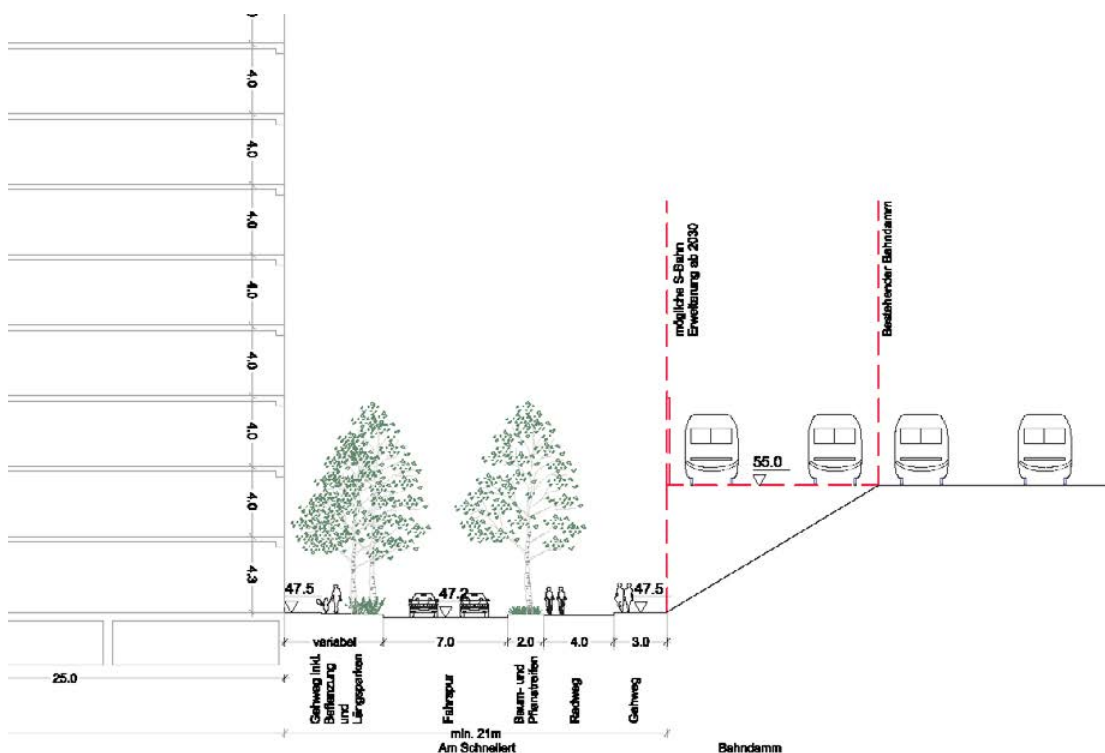


Abb. 55: Schnitt Am Schnellert

Poller Kirchweg

Der „Poller Kirchweg“ bekommt im Deutzer Hafen den Charakter einer breiten Quartierstraße. Er bietet ausreichend Platz, um das Thema der Nord-Süd verlaufenden Baumreihen weiterzuverfolgen. Auch entsteht hier viel Erdgeschosswohnen mit Hochparterre, so dass das Ausbilden einer schmalen Kantzone entlang der Fassaden empfehlenswert erscheint. Die Hochwasserschutzmauer verläuft hier entlang der westlichen Baufeldgrenzen und wird auf die Höhe des Gehwegs integriert und „im Belag verschwinden“.

Durch das Verspringen des Baufelds AX 03 entsteht in der Mitte des „Poller Kirchwegs“ eine Aufweitung des Straßenraums (siehe Abb. 1). Hier ist ein Spielplatz als sozialer Treffpunkt des umliegenden Viertels angedacht, doch eignet sich die Fläche auch für andere Infrastrukturen wie z. B. eine Recycling- und Mobilitätsstation.



Abb. 56: Schnitt Poller Kirchweg

Quartiersstraße Halbinsel

Für die Quartierstraße auf der Halbinsel wird ein Querschnitt von 14 m festgelegt. Dieser bietet genügend Platz für einen einseitigen Streifen mit wechselnder Baumpflanzung und Pkw-Stellplätzen sowie eine Fahrspur für zwei Richtungen, die auch für Busverkehr geeignet ist.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 sowie die Ausweisung als Anliegerstraße wird angestrebt, so dass separate Radfahrstreifen bzw. Sicherheitsstreifen für Radfahrer entfallen können.

Die schmale „Kantzone“ zwischen den Baufeldern und dem vorgelagerten Fußweg ist Teil des öffentlichen Straßenraums, der einen gewissen Abstand zu den Wohnungen im Erdgeschoss und damit mehr Privatheit schafft.

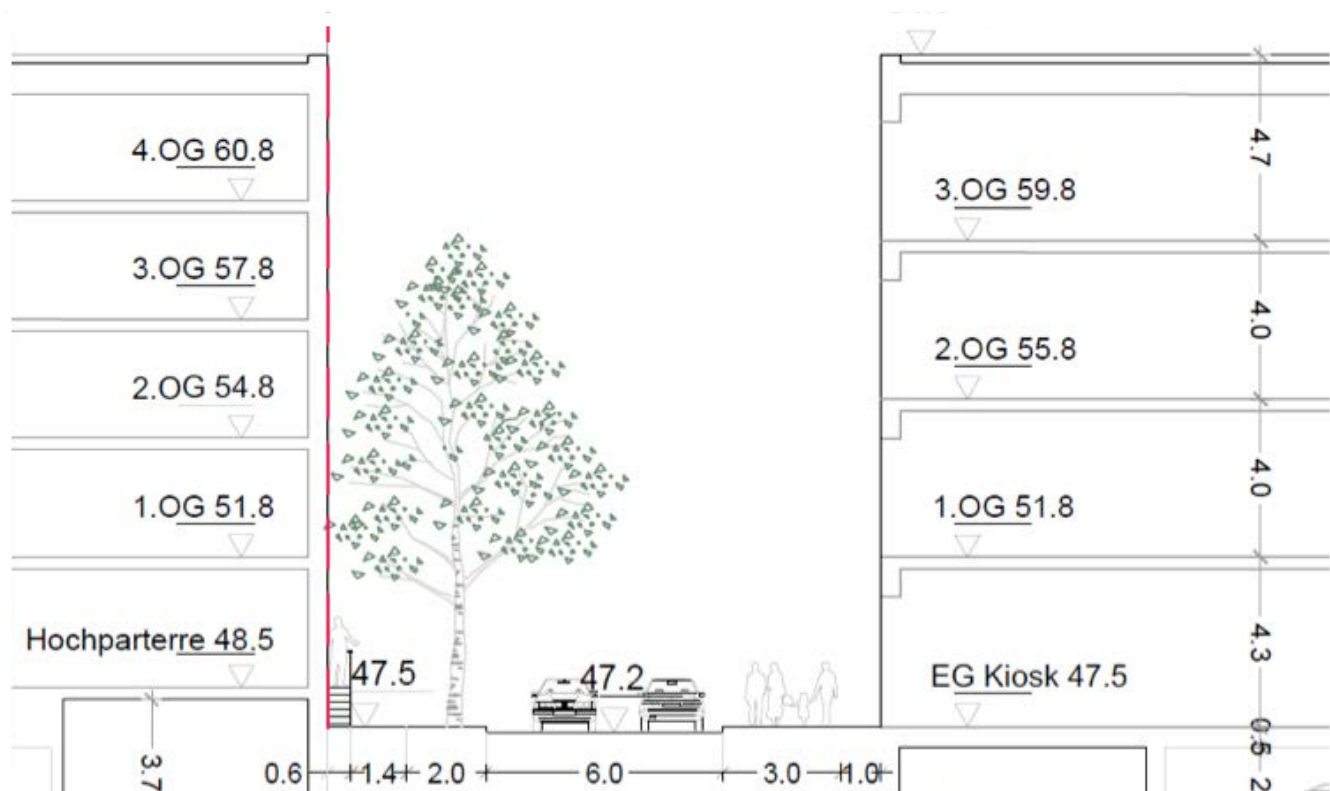


Abb. 57: Schnitt Quartiersstraße

Neue Hafenbrücke/Brückenprofil

Die Pkw-Brücke ist wie die Quartiersstraße auf eine maximale Breite von 14 m festgelegt. Sollte sich abzeichnen, dass Buslinien nur in eine Richtung verkehren werden, kann das Maß evtl. reduziert werden. Durch die asymmetrische Platzierung der Fahrspur kann eine Seite des Fußgängerbereichs breiter ausgeführt werden und so auch Aufenthalt ermöglichen. Die Brücke wird ein zentraler Ort sein, von dem aus die Achse Deutzer Hafen – Kölner Dom besonders gut erlebt werden kann.

Die Pkw-Brücke entsteht auf hochwasserangepasstem Niveau und überspannt auch die Hafenpromenade, die dadurch keinen „Tunnel-Effekt“ erhalten darf. Es ist begrüßenswert, eine Gestaltung für den Raum unter der Brücke zu finden, die diesen Bereich beleben und das Sicherheitsgefühl fördert.

Brücke und Rampe zur Brücke schließen vermutlich unmittelbar an die Fassade der Mühle an. Um den Höhenunterschied zwischen Brücke und dem „Kulturplatz“ zu lösen, soll nach Süden eine Stufenanlage mit Aufenthaltsqualität entstehen, die die Brücke mit dem Platz und dem Promadenbereich unter der Brücke zu einem Freiraum zusammenschließt.

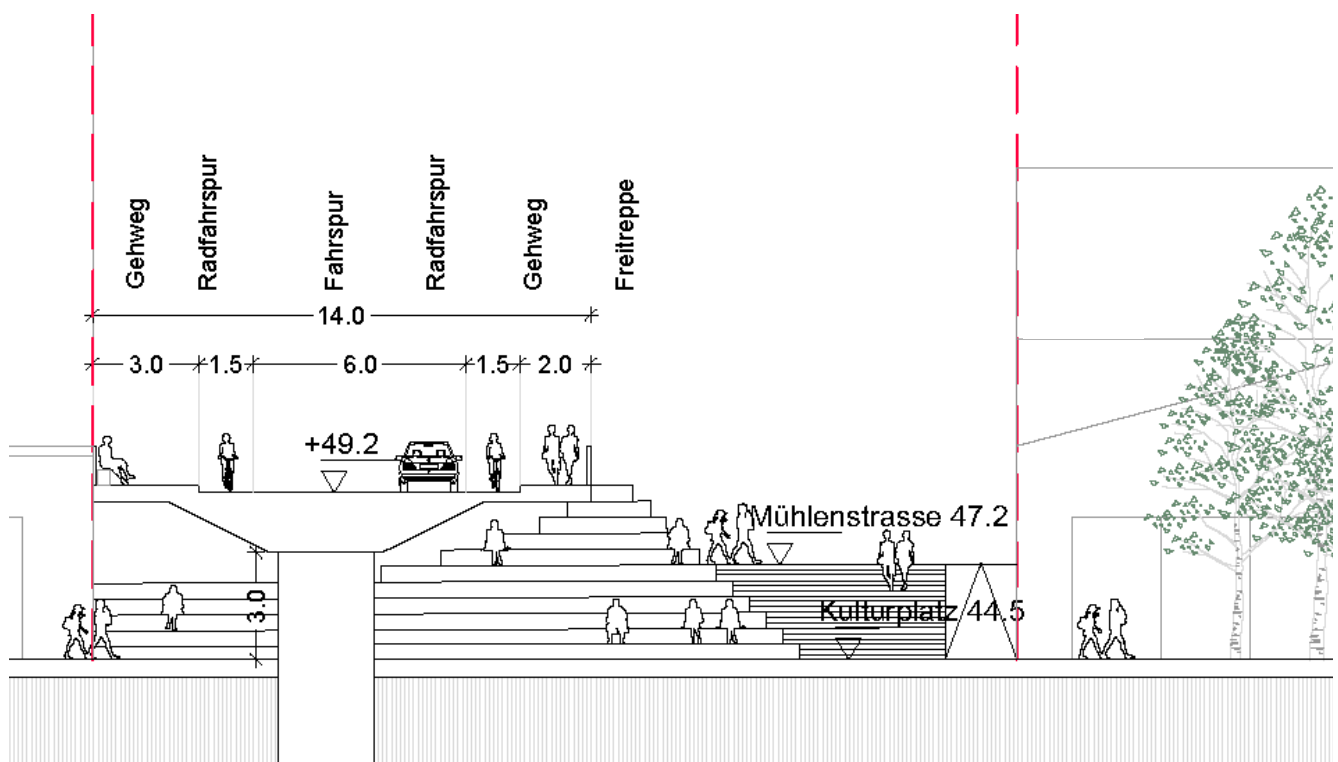


Abb. 58: Schnitt Neue Hafenbrücke

Grüne Gasse

Die Grünen Gassen sind keine Straßen für den Pkw-Verkehr, sondern grüne Verbindungen zwischen Rhein bzw. Hafenbecken und dem neuen Viertel. Sie bilden den Abstand zwischen den Baufeldern und können evtl. als Privatstraßen ausgeführt werden. Die Ost-West verlaufenden Grünen Gassen sind im Gegensatz zu den Nord-Süd verlaufenden Straßen und Promenaden nicht mit Baumreihen bepflanzt, sondern die Bepflanzung ist in Gruppen angeordnet und eher niedrig.

Der grüne Charakter wird durch zwei Elemente sichergestellt: ein schmaler Grünstreifen, der Oberflächenwasser aufnehmen kann, sowie an den Südfassaden breite, grüne Kantzonen. Zwischen beiden befindet sich ausreichend Platz, um die grünen Gassen auch als Rettungswege zu verwenden. Die grünen Kantzonen bieten die Möglichkeit eines vielfältigen, privat gepflegten Grüns und sie vermitteln zwischen dem Niveau der Gasse und den Hochparterre-Wohnungen.

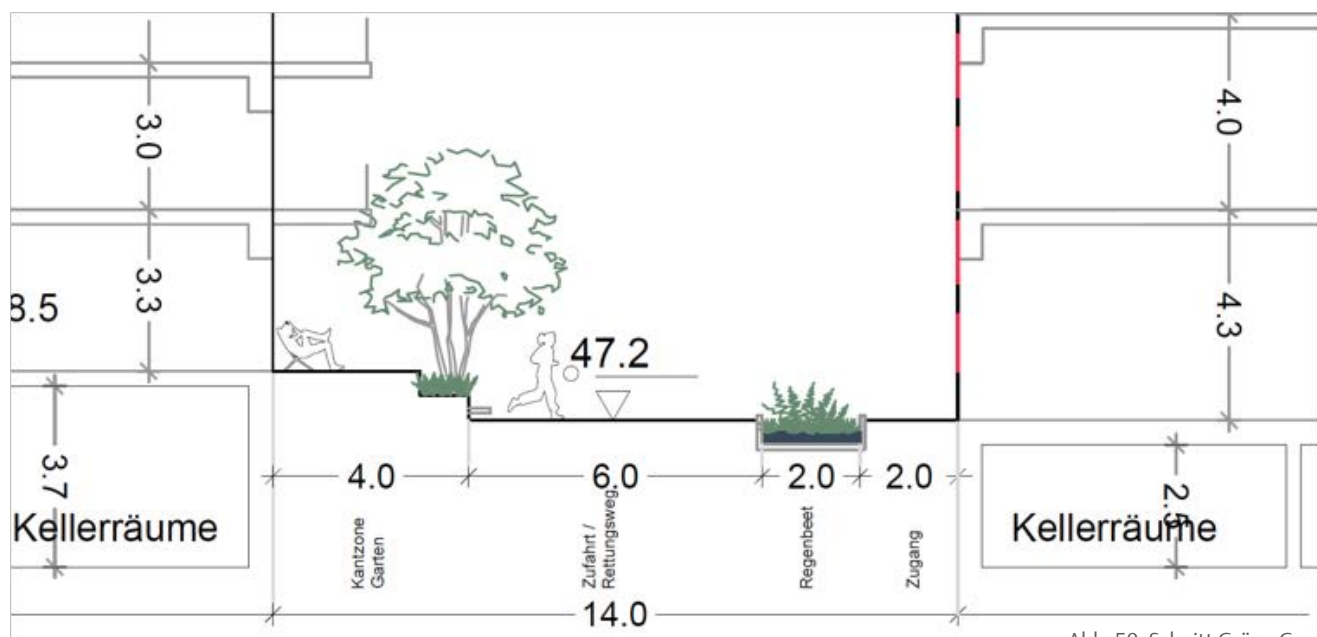


Abb. 59: Schnitt Grüne Gasse

dicht und gemischt

Alfred-Schütte-Allee

Die Alfred-Schütte-Allee wird für den Pkw-Verkehr gesperrt. Der Raum zwischen den denkmalgeschützten Baumreihen wird zukünftig ausschließlich für Fußgänger zur Verfügung stehen. Die heutige Straßenfläche soll als breite Fahrradstraße genutzt werden.

Die Straße erhält eine neue Breite von 5,50 m, davon 4 m für den Radweg und 1,5 m für den Fußgängerweg – insgesamt eine Breite, die auch das Befahren mit Rettungsfahrzeugen ermöglicht. Zwischen Baufeld und Fahrspur ermöglicht eine 2,50 m breite grüne Zone die Unterbringung von z. B. „Haltebuchten“ und Stellplätzen für Fahrräder. Diese Zone bildet einen Abstand zum Erdgeschossbereich der Wohnbebauung, wo Loggien den Übergang zwischen privat und öffentlich vermitteln.

Der Höhenunterschied zwischen Straße und hochwasserangepasster Wohnbebauung beträgt ca. 1 m; dieser kann evtl. durch innenliegende Treppen in den Loggien überbrückt werden, die Haupteinschließung der Gebäude erfolgt aber vom Hof bzw. von der Quartiersstraße aus.

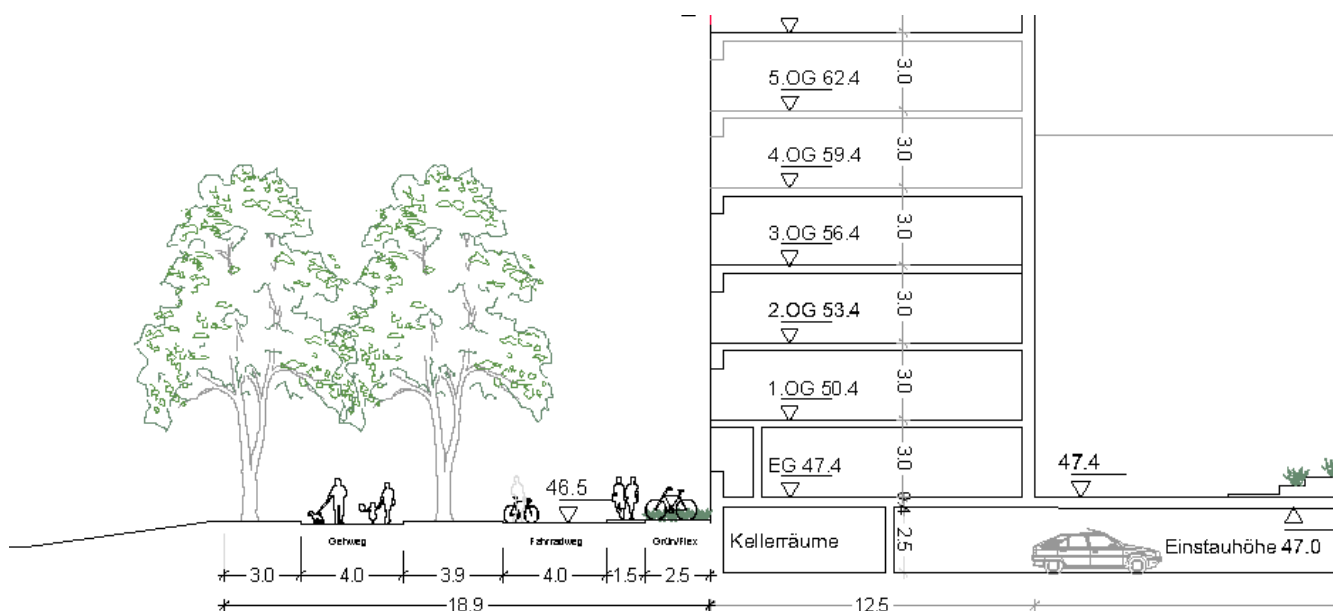


Abb. 60: Schnitt Alfred-Schütte-Straße

Im Deutzer Hafen wird ein Lebensort zum Wohnen und Arbeiten entstehen. Im Sinne einer integrierten Auseinandersetzung mit dem Ort richtet sich der Blick dabei auf alle Schutzgüter.

SICHER UND
GESCHÜTZT

4





Die Transformation eines ehemaligen Industrieareals in ein neues Stadtquartier verlangt eine gründliche Auseinandersetzung mit den bestehenden und künftigen Umwelteigenschaften des Ortes. Schließlich geht es um nichts weniger als einen Lebensort zum Wohnen und Arbeiten zu schaffen, für den heute die Voraussetzungen noch nicht hinreichend vorliegen. Der Blick richtet sich folglich, ganz im Sinne einer integrierten Auseinandersetzung mit dem Ort, auf unterschiedliche Schutzgüter.

Mit Blick auf den Menschen und eine wohngesunde und hinreichend sichere, das heißt angepasste Umgebung, spielen Bodenschutz und Sanierung, Lärm, Hochwassermanagement und Brandschutz planerisch bedeutende Rollen, die nachfolgend genauer dargestellt werden.

4.1 Bodenschutz und Sanierung

Tragfähige Grundlagen für ein neues Stadtquartier

Regionale Übersicht

Der Deutzer Hafen liegt im südlichen Teil des jungen tektonischen Senkungsgebietes der Niederrheinischen Bucht. Diese greift keilförmig als Ausläufer des nord-deutschen Flachlandes tief nach Süden in das Rheinische Schiefergebirge hinein und trennt das rechtsrheinische Bergische Land von der linksrheinisch gelegenen Nordeifel. Das rechtsrheinische Stadtgebiet von Köln erstreckt sich über die Niederterrasse in den Bereich der weiter randlich zu Tage tretenden morphologisch höher gelegenen Unteren Mittelterrasse. Die fluviatilen Sedimente der Niederterrasse und Unteren Mittelterrasse bestehen hauptsächlich aus sandigem Schluff, kiesigem Sand und sandigem Kies. Die Untere Mittelterrasse weist eine Lößbedeckung auf, die während der Kaltzeiten aus vegetationslosen Schotterfluren ausgeweht und hier akkumuliert wurden. Der Bereich der Niederterrasse ist mit Hochflut- bzw. Auenlehmen überdeckt.

Lokale Verhältnisse

Im Raum Deutz sind die Lockersedimente aus Tertiär und Quartär ca. 300 m mächtig. Das Bodenprofil wurde mit der industriellen Nutzung anthropogen überprägt. Bei der Anlage des Deutzer Hafens wurde das Gelände mit Baggergut (vorwiegend Sand und Kies, z. T. auch sandiger Schluff) ca. 3 m hoch aufgefüllt. Bedingt durch die lange Nutzungsgeschichte der Grundstücke kann die oberflächennahe Auffüllung auch Bauschuttanteile und Aschen/Schlacken enthalten. Es ist mit dem Eintrag von nutzungsbedingten Schadstoffkompartimenten in den oberen Profilabschnitten zu rechnen.

Hydrogeologische Situation

Im Plangebiet sind insgesamt fünf Grundwasserstockwerke ausgebildet. Grundwässer der quartären Deckschichten (Niederterrasse, Untere Mittelterrasse) bilden das oberste, sehr ergiebige Grundwasserstockwerk mit freier Grundwasseroberfläche. Die Mächtigkeit des Aquifers beträgt ca. 20 bis 25 m. Allerdings können insbesondere wegen der unterschiedlichen Tiefenlage der Basis (Erosionsfläche des alten Rheins) lokal starke Variationen auftreten. Auf Grund der deutlich geringeren Durchlässigkeiten der Feinsande und Tone des Oligozäns bildet die Tertiäroberkante die Basis des obersten Grundwasserleiters.

Historische Nutzung und zu erwartende Bodenbelastungen

Der Stadtbereich Köln und der unmittelbare Bereich des Projektareals verfügen über eine ca. 2.000-jährige anthropogene Nutzungshistorie. Der Raum Köln verfügt über eine mehr als 200-jährige gewerblich-industrielle Nutzungsgeschichte. Nicht zuletzt haben die beiden Weltkriege des vergangenen Jahrhunderts und hier insbesondere der zweite Weltkrieg mit einer flächenhaften Zerstörung des engeren Stadtgebietes in einer Größenordnung von 70 % dazu beigetragen, dass sich die Historie durch Schadstoffkompartimente in den Medien Boden, Bodenluft und Grundwasser mitteilt.

Das engere Plangebiet verfügt ebenfalls über eine lange gewerbliche Nutzungsgeschichte, insbesondere Überprägungen durch havenaffine Betriebe wie Kohlehandel, Mineralölhandel, Holzhandel und vieles andere mehr. Hinzu kommen die umfangreichen Auffüllungstätigkeiten, zur Herstellung der heutigen morphologischen Höhenlage. Es ist also damit zu rechnen, dass die vorhandenen Gebäude zum Teil mit kritischen Baustoffen errichtet wurden, durch ihre Nutzungshistorie es zum Eintrag von Schadstoffen in die Gebäudesubstanz gekommen ist und darüber hinaus eine qualitative Beeinträchtigung der oberen Profilabschnitte der Bodenhorizonte und des Grundwassers nutzungsbedingt erfolgt ist. Sämtliche Untersuchungen bauen daher auf das Altlastenkataster der Stadt Köln auf.

Weiterer Untersuchungsbedarf

Im Zuge der Realisierung der neuen Planungen und Entwicklungen für das Projektareal werden viele Auf- und Einbauten rückgebaut werden, und es wird im Zusammenhang mit der Realisierung geplanter neuer Bebauung zu erheblichen Eingriffen in den Untergrund kommen. Daher werden im Vorfeld weitere umwelttechnische und geotechnische Untersuchungen klären, ob und in welchem Umfang Verunreinigungen des Bodens oder des Grundwassers vorliegen.

Ebenso wird zu klären sein, welchen Aufwand der Rückbau der vorhandenen baulichen Anlagen, unter Berücksichtigung der in der Bausubstanz gegebenenfalls vorhandenen Schadstoffkompartimente, zu rechnen ist. Letztlich sollen geotechnische Untersuchungen aufzeigen, ob aufgrund des örtlichen Baugrundverhaltens mit grundstücksbedingten Mehrkosten für Gründungsarbeiten zu rechnen ist.

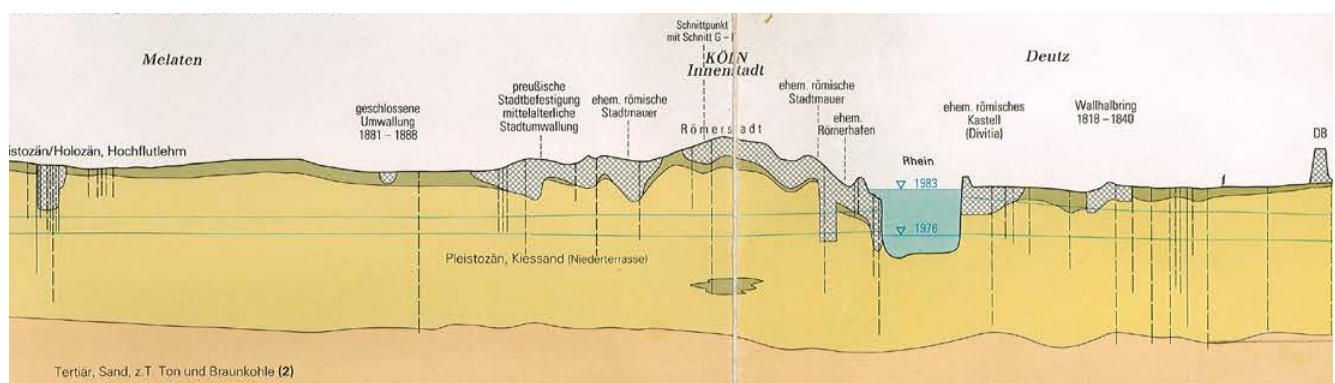


Abb. 61: Ausschnitt Ingenieurgeologische Karte, Blatt 5007 Köln, 1986

4.2 Hochwassermanagement und Retentionsraumnachweis

Durchdachte Sichtbarkeit auf einem hohen Niveau

Die Konversion des Deutzer Hafens von einem Industriefhafen zu einem gemischt genutzten Gebiet bietet die Chance, das neue Stadtquartier hochwasserangepasst zu entwickeln. Bereits die Voruntersuchungen haben ergeben, dass sich die angestrebte Entwicklung des Quartiers mit den Belangen der Hochwasservorsorge in Einklang bringen lassen. Den Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes sowie der Idee des „Lebens mit dem Wasser“ wird über folgende Ansätze Rechnung getragen:

Der verloren gehende Retentionsraum wird vor Ort ausgeglichen. Mehr noch: es wird sogar zusätzlicher Retentionsraum geschaffen. (siehe Abb. 62)

- Die Erschließungswege werden so angelegt, dass sie bis zu einem Wasserstand von 11,90 Meter Kölner Pegel (mKP), d. h. einem derzeit 200 jährlichen Hochwasser, passierbar sind.

- Die bestehende Hochwasserschutzlinie entlang des Poller Kirchwegs bleibt erhalten. Der Deutzer Hafen wird als hochwasserangepasstes Quartier im Sinne der Idee „Leben mit dem Wasser“ geplant. Die Bebauung wird möglichst hochwasserangepasst ausgeführt.

4.2.1 Der Zustand heute: Abfluss, Wasserstand, Retentionsvolumen und Hochwassermanagement

Auf einem bestehenden hydraulischen Modell in Kombination mit den damals aktuellen Wasserspiegellagen der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) wurde im Jahr 2013 die Hochwassergefährdung im IST-Zustand für die StEB Köln ermittelt. Anhand der hydraulischen Datengrundlagen ergeben sich folgende Hochwasserstände bezogen auf den Rhein-km 687,5 in Höhe der Hafenmündung:

Kleinere Hochwasserereignisse führen im Bereich des Hafenbeckens noch nicht zu Überflutungen. Erst ab ei-

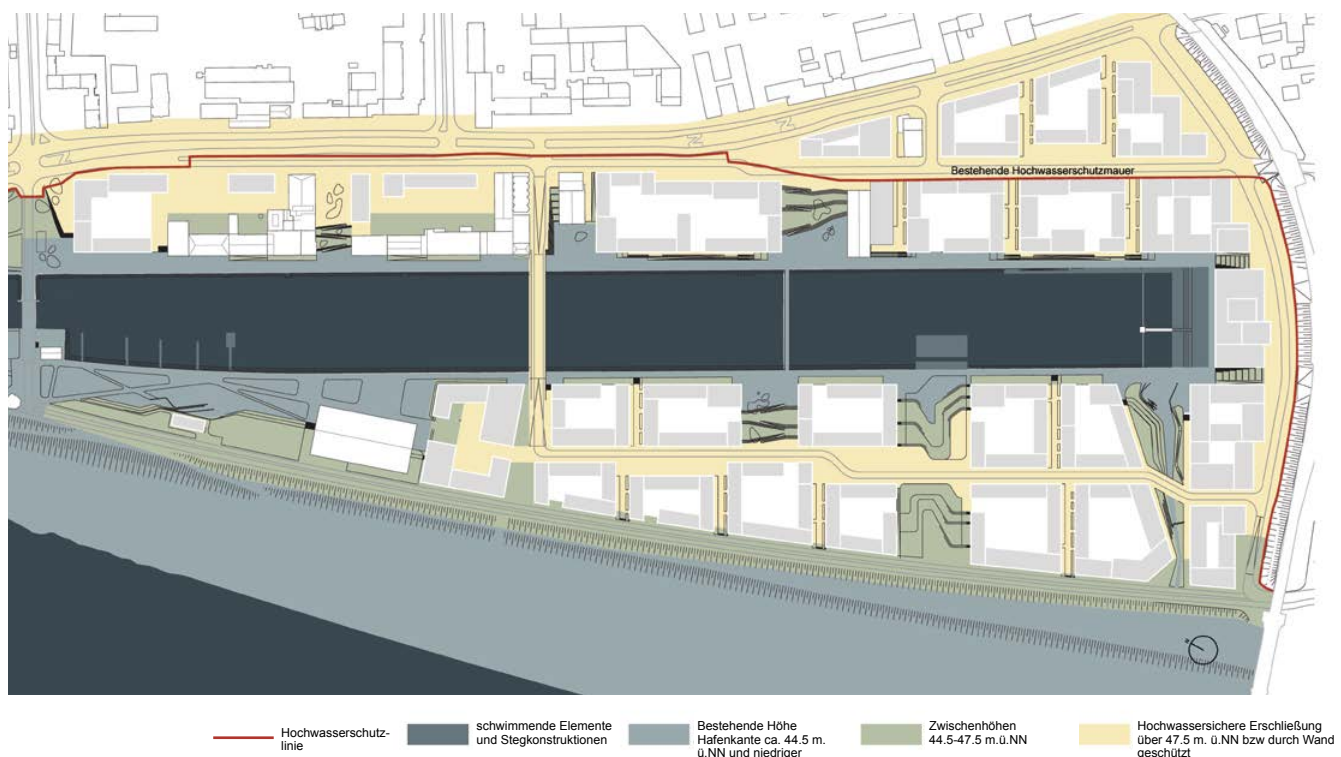


Abb. 62: Höhenniveaus

nem Pegelstand in Köln von ca. 9,42 Metern Kölner Pegel (mKP), was etwas unterhalb des 10-jährlichen Hochwasserabflusses liegt, tritt das Wasser über das Hafenbecken hinaus, und es entstehen randnahe Überflutungen im Bereich des Deutzer Hafens. Bei steigendem Wasserstand ist bei einem 100-jährlichen Hochwasserabfluss (HQ 100; 11,30 mKP) fast das gesamte, bei einem 200-jährlichen Hochwasserabfluss (HQ 200; 11,90 mKP) das gesamte Hafengebiet überflutet. (siehe Abb. 63, 64 und 65)

Auf Grundlage der hydraulisch simulierten Überflutungstiefen für das HQ 100 (11,30 mKP) und das HQ 200 (11,90 mKP) und eines definierten Untersuchungsraums „Deutzer Hafen“ wurde ferner das gegenwärtige Retentionsvolumen für jeden Dezimeter im Wasserstandsreich von 9,50 bis 11,30 mKP bzw. 11,90 mKP ermittelt.

Das Quartier Deutzer Hafen grenzt an den bestehenden Hochwasserschutz der Stadt bzw. StEB Köln. Dieser verläuft östlich des Deutzer Hafens entlang der Siegburger Straße und weiterhin abknickend entlang des Poller Kirchweg bis zum Bahndamm. Der Schutzgrad dieser Hochwasserschutzlinie ist auf das 200-jährliche Wiederkehrintervall ausgelegt. Diese besteht in diesem Abschnitt aus einer stationären Schutzwand (Mauer) mit Abschnitten aus mobilen Elementen in Bereichen von Einfahrten und Straßeneinmündungen. Südlich des Deutzer Hafens bildet der vorhandene Bahndamm den Hochwasserschutz. Die Unterführungen bzw. Straßenquerungen unterhalb des Bahndammes werden im Hochwasserfall mit Schutztoren verschlossen. Das gesamte Plangebiet (mit Ausnahme des Annexbereichs zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg) des Deutzer Hafens liegt vor der bestehenden Hochwasserschutzlinie im Überschwemmungsgebiet des Rheins.

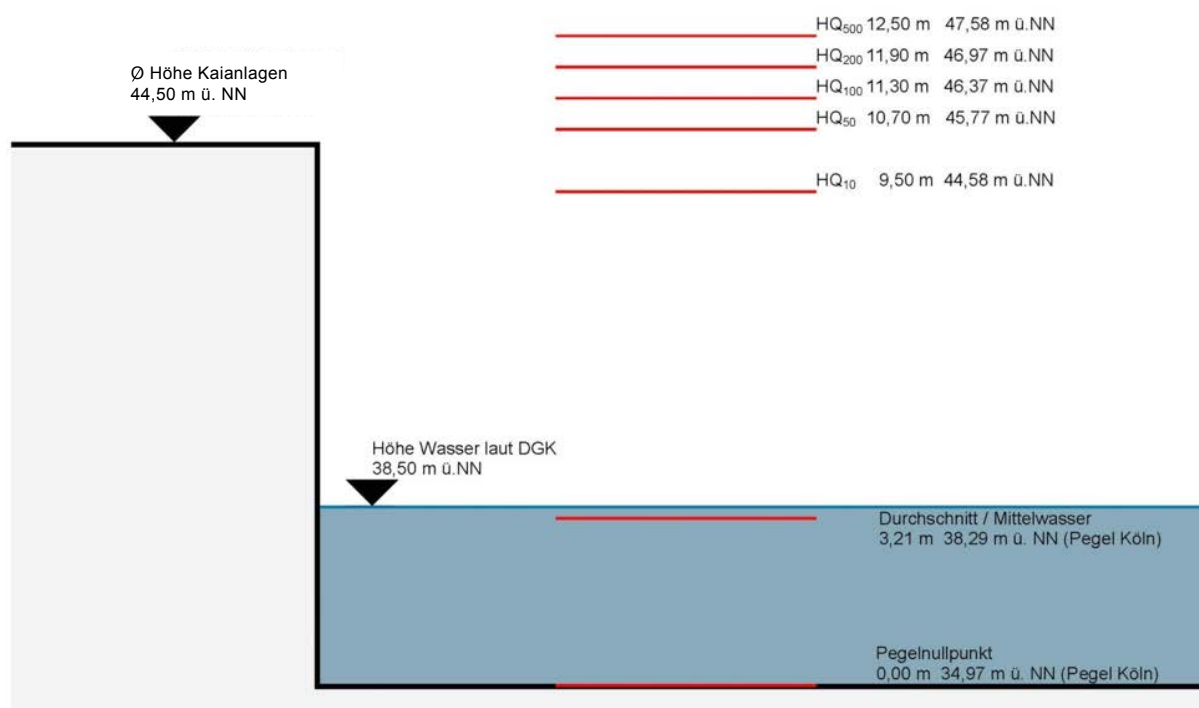


Abb. 63: Schema Entwässerung

4.2.2 Die Planung: Retentionsvolumen, Hochwassermanagement und Retentionsraumkonto

Das städtebauliche Konzept für den Deutzer Hafen wurde hinsichtlich der wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen zum Bauen im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet nach § 78 Absatz 5 WHG und nach § 84 Absatz 1 Landeswassergesetz (LWG NRW) ausgewertet.

Abfluss und Wasserstand

Da der Abfluss des Rheins abhängig vom Einzugsgebiet ist, wird sich dieser durch eventuelle Baumaßnahmen am Deutzer Hafen nicht verändern. Grundsätzlich werden die Veränderungen im Wasserstand, ob positiv oder negativ, in einem Bereich liegen, der hydraulisch kaum nachweisbar ist, gerade auch deshalb, weil der Deutzer Hafen am Gleithang und außerhalb des Strömungsbereichs des Rheins liegt.

Retentionsvolumen für den Deutzer Hafen

Ausgehend von den geplanten Höhenstufen für den Deutzer Hafen wurden für Teilflächen im Gebiet das jeweilige Retentionsvolumen zum einen für das HQ 100 (11,30 mKP) und für HQ 200 (11,90 mKP) ermittelt (siehe Abb. 64 und 65). Dabei sind flutbare Geschosse mit einem Höhenniveau von 44,50 m üNN zur Schaffung von Retentionsvolumen vorgesehen. Sämtliche Flächen dieses Höhenniveaus, welche direkt an den Deutzer Hafen oder an der geplanten Geländevertiefung am südlichen Hafende liegen, sollen bereits beim 100-jährlichen Hochwasserabfluss geflutet werden. Die fünf an der Alfred-Schütte-Allee liegenden flutbaren Geschosse werden erst beim HQ 200 geflutet.

Retentionsraum, welcher eventuell durch eine Baumaßnahme im Überschwemmungsgebiet verloren geht, muss nach dem Wasserhaushaltsgesetz zeit-, umfang- und funktionsgleich in relativer Nähe ausgeglichen werden. Durch den Vergleich der Retentionsvolumen im IST-Zustand und dem vorliegenden städtebaulichen Entwurf kann folgende grobe Retentionsraumbilanz aufgestellt werden.

	Retentionsvolumen HQ 100:	Retentionsvolumen HQ 200:
IST-Zustand	169.000 m ³	309.000 m ³
Entwurf (01.03.2018)	196.200 m ³	327.000 m ³
Veränderung	+ 16 %	+ 6 %

Tab. 1: Retentionsraumbilanz für das städtebauliche Konzept für den Deutzer Hafen

Betrachtet man die reinen Retentionsvolumen, ergeben sich bei den untersuchten Hochwasserabflüssen positive Veränderungen bezogen auf das Volumen. Die abschließende Entscheidung, wie das Retentionsvolumen bzw. dessen Veränderung zu bewerten ist, obliegt der Genehmigungsbehörde, der Bezirksregierung Köln.

Konzept für das Hochwassermanagement

Der städtebauliche Entwurf Deutzer Hafen sieht vor, dass die bestehende Hochwasserschutzmauer entlang des Poller Kirchweges erhalten bleibt. Hierdurch ergibt sich der Vorteil, dass auch während der Bauphase immer ein ausreichender Hochwasserschutz für die dahinter liegenden Stadtteile gewährleistet ist und durch den städtebaulichen Entwurf Deutzer Hafen keine Änderungen am bestehenden geschützten Bereich entlang des Poller Kirchweges zu erwarten sind.

Nutzungsebenen im städtebaulichen Entwurf Deutzer Hafen

Die hochwasserangepasste Nutzungsebene im städtebaulichen Entwurf Deutzer Hafen ist auf einer Höhe von mindestens 47,20 m üNN, also auf einem Höhenniveau des bestehenden Hochwasserschutzes entlang von Siegburger Straße/Poller Kirchweg und somit oberhalb des Wasserstands eines 200-jährlichen Hochwasserabflusses (HQ 200 = 46,97 m üNN am Rheinkilometer 687,5) geplant, so dass das bestehende Risikogebiet in der Stadt Köln bei einem 200-jährlichen Hochwasserabfluss nicht vergrößert wird. Die Zuwegung zu den einzelnen Gebäudekomplexen erfolgt über die ebenfalls dann bis zum 200-jährlichen Wiederkehrintervall hochwasser

sicher und geschützt

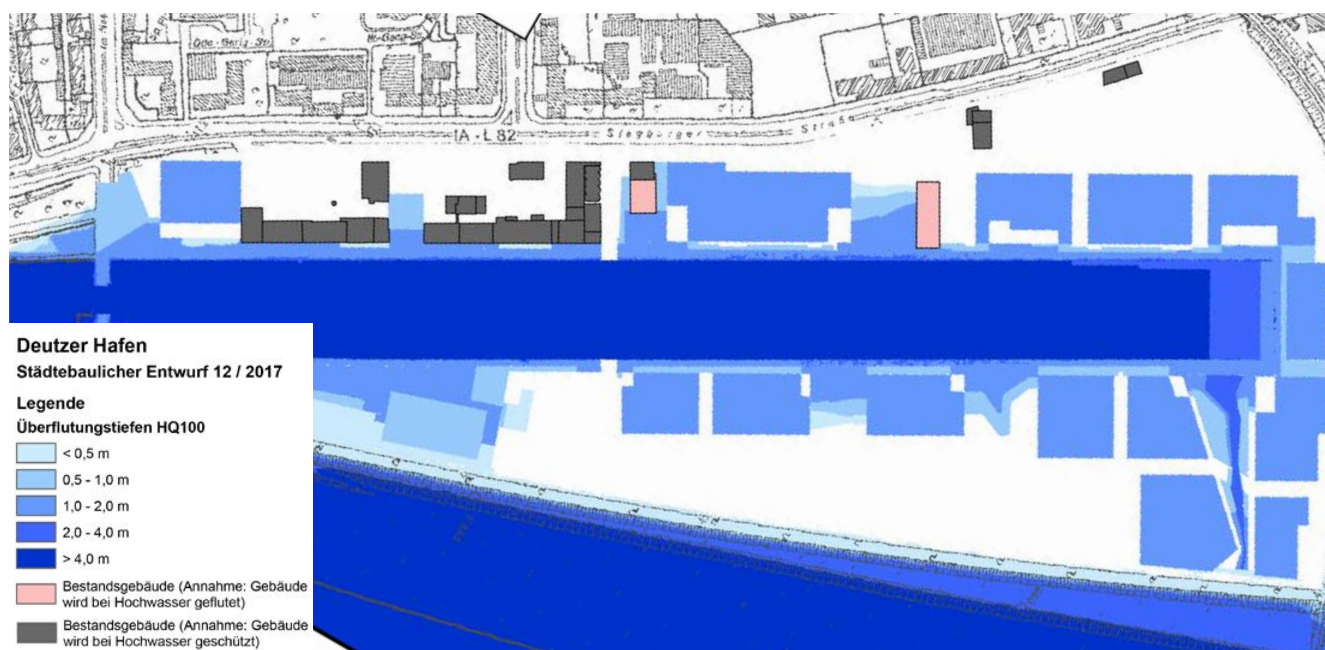


Abb. 64: Retention HQ 100

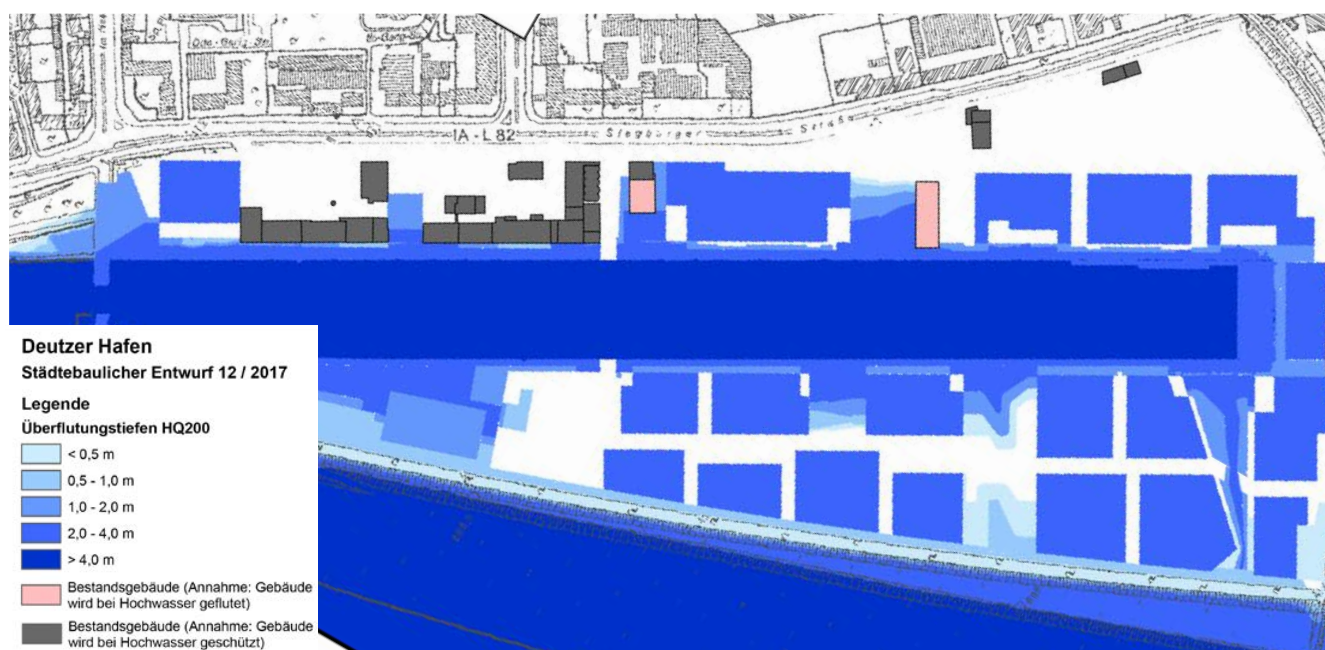


Abb. 65: Retention HQ 200

angepasst ausgeführten Straßen Siegburger Straße/Pol-
ler Kirchweg und eine ringförmige Quartiersstraße durch
das Gebiet mit zusätzlicher, befahrbarer Brücke über das
Hafenbecken.

Unterhalb der einzelnen Gebäudekomplexe befinden
sich flutbare Geschosse auf einem Höhenniveau von
44,50 m üNN. Diese werden ab einem noch festzulegen-
den Wasserstand zwischen 11,0 mKP und 11,20 mKP
durch das ansteigende Rheinhochwasser geflutet. Ob
diese Flutung über Öffnungen in der Gebäudehülle, un-
terirdische Rohrleitungssysteme und gesteuert oder un-
gesteuert erfolgen soll, ist zu einem späteren Zeitpunkt
festzulegen. Von den insgesamt 19 flutbaren Geschos-
sen werden beim HQ 100 alle 14 Geschosse, welche zum
einen direkt an das Hafenbecken angrenzend oder über
tiefer liegende Flächen an das Hafenbecken angeschlos-
sen sind, geflutet. Die restlichen fünf flutbaren Geschos-
se liegen direkt an der Alfred-Schütte-Allee und werden
durch das Überströmen selbiger erst kurz vor Erreichen

des HQ 200 geflutet. Neben größtenteils klassischen
Tiefgaragen sind als flutbare Geschosse mit einer Höhe
Fertigfußboden von 44,50 m üNN auch vereinzelt Ge-
werbeflächen direkt am Hafenbecken gemeint. Ob diese
Flächen später geflutet oder mittels Objektschutzmaß-
nahmen als hochwassersicher ausgeführt werden, ist Ge-
genstand der späteren Detailplanung für die einzelnen
Gebäudeblöcke.

Grundsätzlich sind bei der Ausführung der flutbaren Ge-
schosse die zwei Strategien „Anpassen“ und „Widerste-
hen“ der hochwasserangepassten Bauweise zu berück-
sichtigen. Bei der Strategie „Anpassen“ wird bewusst
Wasser in das Gebäude eingelassen. Hierbei ist wichtig,
dass eine hochwasserangepasste Bauweise Schäden bei
einer Flutung des Gebäudes minimiert und der Zustand
vor dem Hochwasser schnell wiederhergestellt werden
kann. Neben der Wahl der richtigen Baustoffe müssen
die flutbaren von den nichtflutbaren Bereichen eindeu-
tig getrennt und planungstechnisch unterschiedlich

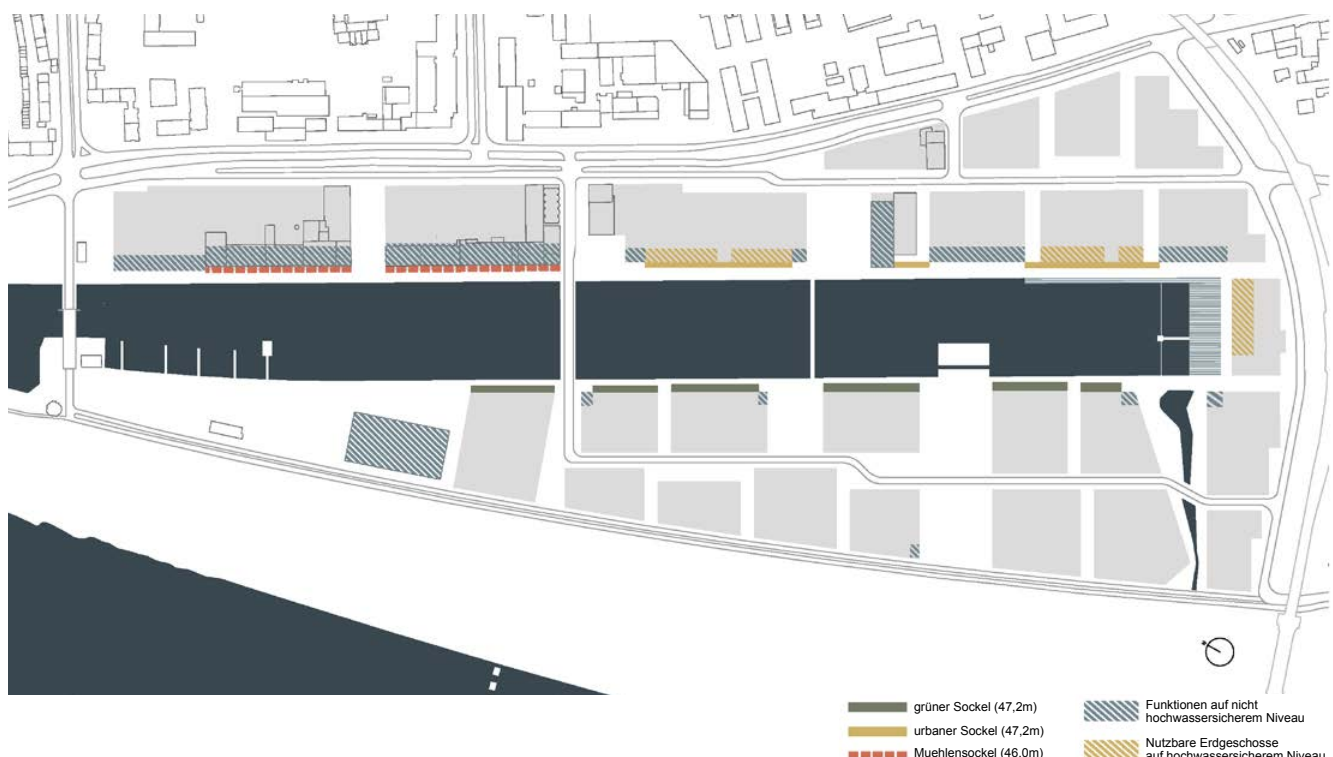


Abb. 66: Sockelzonen – hochwassersichere Nutzungen

betrachtet werden. Wie mit diesen Bereichen umgegangen werden muss, beschreibt die Strategie „Widerstehen“ in der hochwasserangepassten Bauweise. Hier werden Maßnahmen zur Abschirmung des Hochwassers aufgezeigt, um nichtflutbare Bereiche des Gebäudes oder auch die Gebäudetechnik zu schützen. Im Zuge der Ausführungsplanung ist daher zu klären, welche Bereiche der flutbaren Geschosse geflutet und welche mittels Objektschutzmaßnahmen als bis zu einem bestimmten Wasserstand hochwassersicher ausgeführt werden.

Retentionsraumkonto und Retentionsraumbilanz während der Bauphase

Retentionsraum, welcher durch eine Baumaßnahme im Überschwemmungsgebiet verloren geht, muss nach dem Wasserhaushaltsgesetz ausgeglichen werden. Dieser Ausgleich muss zeit-, umfang- und funktionsgleich in relativer Nähe erfolgen. Da es keine anderen Ausgleichsflächen in relativer Nähe zum Projektgebiet Deutzer Hafen gibt, auf denen das Retentionsvolumen in entsprechender Weise ausgeglichen werden kann, muss dieser Ausgleich im Projektgebiet stattfinden.

Für die weitere Planung und Genehmigung der einzelnen Bauabschnitte sowie während der Bauausführung muss die Retentionsraumbilanz immer positiv oder mindestens neutral ausfallen. Zur Bilanzierung des Retentionsvolumens und zur Unterstützung der Einzelgenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde, die Bezirksregierung Köln, wird für das gesamte Projektgebiet ein „Retentionsraumkonto“ erstellt. Hierfür wird das gesamte Projektgebiet in Baufelder (Abschnitte/Bereiche) aufgeteilt. Für diese Bereiche wird anschließend das Retentionsvolumen im IST-Zustand ausgewertet und in Form einer Tabelle für das Retentionsraumkonto dokumentiert. Sofern Planungen oder Genehmigungsanträge für die einzelnen Baufelder vorliegen, wird auch dafür das Retentionsvolumen ermittelt und dokumentiert. Anhand des Vergleichs der Planungs- und IST-Werte kann nachvollzogen werden, welche Baufelder eine

positive Veränderung in der Retentionsraumbilanz liefern und demnach zuerst umgesetzt werden sollten, damit während der Bauphase immer eine positive Bilanz vorzuweisen ist.

Die Retentionsvolumen werden im Genehmigungsverfahren nachvollziehbar über die Gebäudeabmessungen für jeden Wohnblock unter der Annahme der 7,5 % Konstruktionsfläche ermittelt. Anschließend werden die einzelnen Volumina für jedes Baufeld aufsummiert und mit dem IST-Zustand verglichen. Das Retentionsraumkonto wird nach jeder Aktualisierung der Bezirksregierung Köln zur Verfügung gestellt.

4.3 Lärm

Auf Schallimmissionen mit bewährten Maßnahmen reagieren

Auf das Gebiet des Deutzer Hafens wirken derzeit verschiedene Lärmquellen ein: Der Straßenverkehr auf den Brücken, die Rheinschifffahrt und insbesondere der Bahnverkehr auf der Südbrücke, der durch die Gebäudeanordnung der südlichen Baufelder abgeschirmt werden soll. Hierbei werden ebenso die Lärmemissionen des jenseits der Südbrücke benachbarten Industrieunternehmens berücksichtigt. (siehe Abb. 67 und 68)

Aus der städtebaulichen Planung in Verbindung mit der vorläufigen Abschätzung des Ziel- und Quellverkehrs ergibt sich eine Einschätzung künftiger Lärmimmissionen im Viertel des Deutzer Hafens, aus der sich Konsequenzen für den Lärmschutz bezogen auf jedes einzelne Baufeld ergeben. Aus Perspektive des Lärmschutzes wird die Planung unter den vorliegenden Geräuschimmissionen zur Tag- und Nachtzeit ausgewogen bewertet, weil es mit der Blockstruktur gelingt, weite Teile des Gebiets vom Lärm hinreichend zu schützen. Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass mittlerweile marktübliche

Maßnahmen (verglaste frei belüftete Balkone, Prallscheiben, etc.) einen höheren Aufwand gegenüber Standardbauvorhaben bedeuten.

Für den Deutzer Hafen werden gem. DIN 4109 (aktuelle Fassung Januar 2018, sofern verwaltungsrechtlich eingeführt, Tabelle LPB I bis VII in der Abbildung) für das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss sowie die maximalen Lärmpegelbereiche für sämtliche Gebäudeaußenseiten festgelegt.

Ferner werden sämtliche Baufelder individuell aus der Perspektive des Lärmschutzes beurteilt. Dafür werden insbesondere folgende Kriterien herangezogen: Die aktuelle Rechtsprechung sieht eine kritische Grenze für Verkehrslärmimmissionen bei den sog. Orientierungswerten von 70 dB(A) tags/60 dB(A) nachts vor. Auch wenn eine Grenze, ab der Wohnen trotz Maßnahmen grundsätzlich nicht mehr zulässig ist, zur Zeit nicht besteht, wird davon ausgegangen, dass ab einer Über-

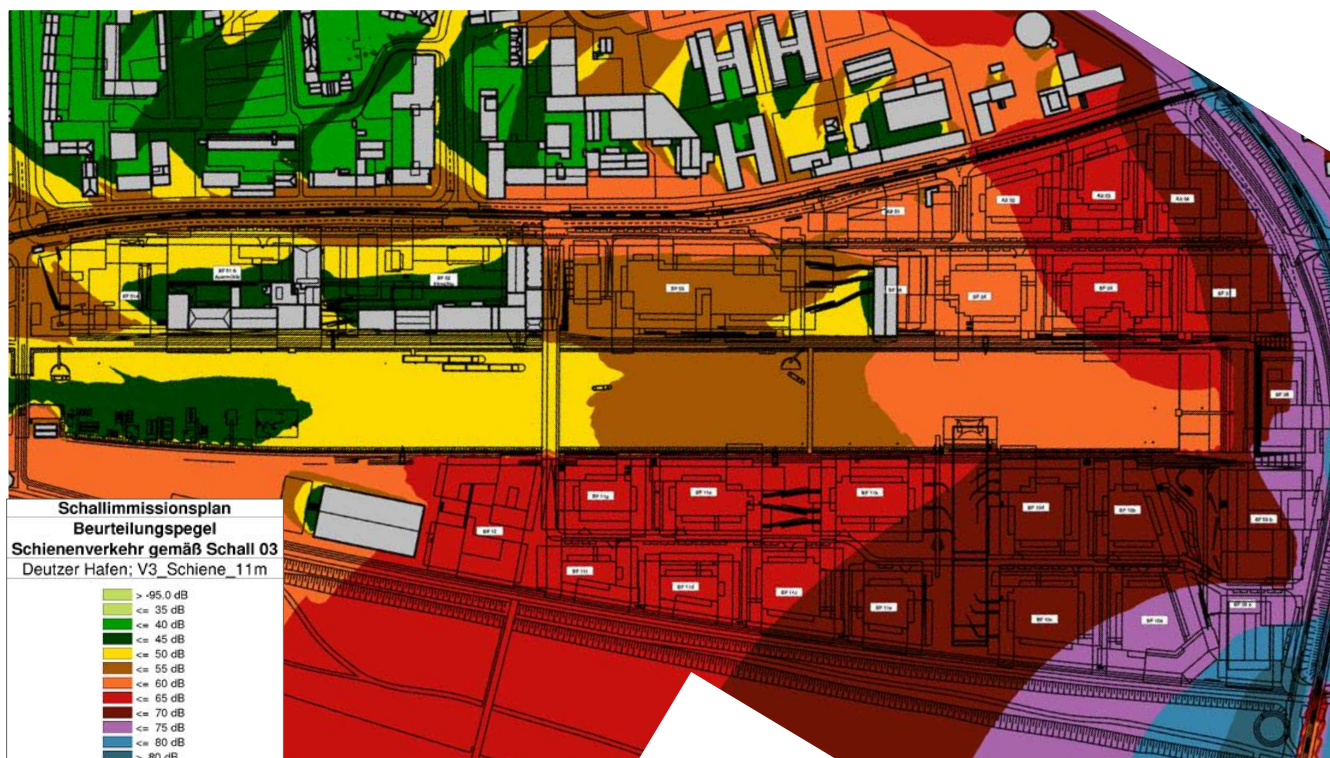


Abb. 67: Lärmbelastung bei Nacht, ohne Bebauung

schreitung der Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu Teil 1 der DIN 18005 von 55 dB(A) am Tage oder 45 dB(A) in der Nacht vor allen Aufenthaltsraumfenstern und –fenstertüren Maßnahmen wie verglaste Balkone und sog. Prallscheiben vorzusehen sind. Eine Grundrissgestaltung zur Sicherstellung einer beruhigten Seite pro Wohnung ist vorzusehen. Bei Bebauungsplänen fordert die Stadt Köln bei Außenwohnbereichen ab einem Beurteilungspegel von 62 dB(A) tags entsprechende Maßnahmen, mit denen dieser Pegelwert auf Balkonen, Loggien eingehalten wird. Diese Forderung entfällt, wenn die Wohnung einen zweiten Balkon – unabhängig von dessen Größe – zur ruhigen Seite aufweist.

Ergänzender Hinweis: Die Anlegestelle für Passagierschiffe nördlich des Plangebiets stellt auch bei einer Bewertung nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) kein Problem für die in der Planung vorgesehene Wohnnutzung im BF 01 (siehe Abb. 1) dar.

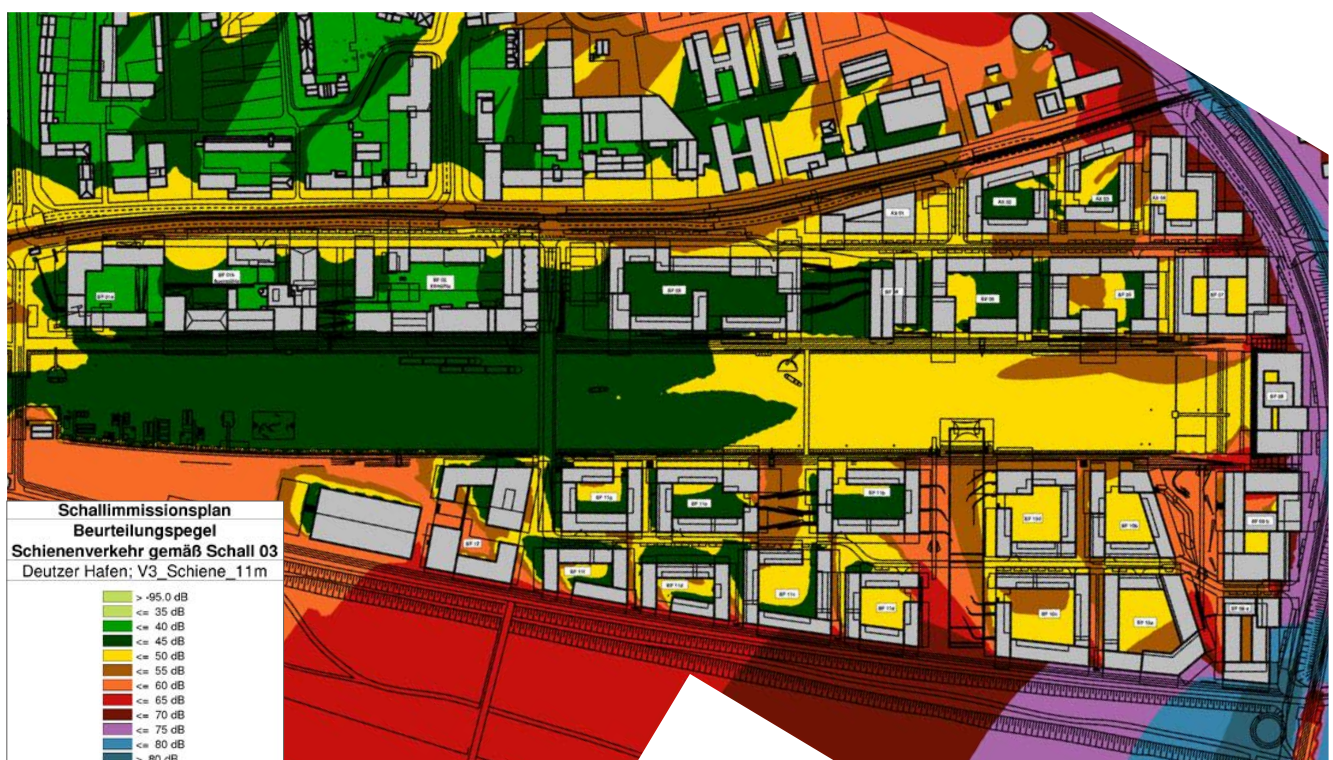


Abb. 68: Lärmbelastung bei Nacht, mit Bebauung

4.4 Gebietsbrandschutz

Rettungswege intelligent integriert

Für das Quartier Deutzer Hafen sind im Zuge der Planung Voraussetzungen für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge zu schaffen, um Rettungsmaßnahmen durchführen und wirksame Löscharbeiten vortragen zu können. Durch die unmittelbare Rheinlage ergeben sich im Hochwasserfall zusätzliche Maßnahmen für die vorgenannten Anforderungen sowie der Sicherstellung der Rettungswege.

Dafür ist ein übergeordnetes Brandschutzkonzept entwickelt worden, in dem neben allgemeinen übergeordneten Vorgaben auch spezifische Anforderungen für die jeweiligen Baufelder festgelegt und dokumentiert sind. Dieses soll auch (unter Berücksichtigung notwendiger Fortschreibungen) als Bestandteil der Bauleitplanung dienen.

Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und technische Regeln

Das vorliegende Gebietsbrandschutzkonzept basiert auf folgenden wesentlichen Gesetzen, Verordnungen, Richtlinien und technischen Regeln in der jeweils gültigen Fassung:

- Landesbauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)
- Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (SBauVO NRW)
- Sonderbauverordnung Nordrhein-Westfalen (VV BauO NRW)
- Arbeitsblatt W 405 Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung (DVGW W 405)
- AGBF Information zur Löschwasserversorgung
- AGBF Empfehlungen zur Ausführung der Flächen für die Feuerwehr
- Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr (Muster-RL)
- Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken (DIN 14090)

Vorschriften und Regelwerke anderer Bereiche, wie z. B. berufsgenossenschaftliche Vorschriften (z. B. DGUV) versicherungsrechtliche Vorgaben oder Arbeitsschutzrechtliche Vorgaben, sind durch den Eigentümer bzw. Betreiber eigenverantwortlich zu prüfen und zu berücksichtigen und ausdrücklich nicht Bestandteil des Brandschutzkonzepts.

Schutzziele

Dem Gesamtbrandschutzkonzept liegen die Schutzziele gemäß § 3 (1) und § 17 (1) BauO NRW zu Grunde, welche primär dem Schutz von Menschen und Tieren dienen und darüber hinaus u. a. wirksame Löscharbeiten ermöglicht. Das Festlegen von weitergehenden Schutzziele, wie z. B. ein erhöhter Schutz des Gebäudes oder von besonderen Sachwerten sowie der Schutz vor Betriebsunterbrechungen und Image-Verlusten liegt im Ermessen und Verantwortungsbereich des jeweiligen späteren Bauherrn bzw. Eigentümers.

Brandschutzkonzept

Die neu zu errichtenden Gebäude sowie die Bestandsgebäude werden eine Fußbodenhöhe des obersten Aufenthaltsraums von über 7 m bzw. über 22 m aufweisen. Sie werden somit als Gebäude mittlerer Höhe bzw. als Hochhäuser eingestuft.

Da die Anfahrt durch die Feuerwehr im Einsatzfall immer zur postalischen Adresse erfolgt, werden diese grundsätzlich im bis zu HQ 200 hochwassersicheren Bereich angeordnet. Das bis zum HQ 200 hochwassersichere Erschließungsniveau liegt auf 47,20 m Oberkante Gelände (OKG). Diese Höhe berücksichtigt die Gefahrenklasse 1 (Hochwasser statistisch seltener als 1-mal alle 200 Jahre, HQ 200). Somit sind die erforderlichen Feuerwehrzuwegungen für das Quartier grundsätzlich durch die öffentlichen Verkehrsflächen Siegburger Straße, die Mühlenstraße, den Poller Kirchweg, Am Schnellert, der Quartiersstraße sowie der Hafenbrücke sichergestellt (siehe Abb. 62).

sicher und geschützt

Einige Gebäudeteile liegen stellenweise mehr als 50 m von den öffentlichen Verkehrsflächen entfernt, so dass zusätzliche Feuerwehruzugänge und -zufahrten erforderlich werden.

Da zudem bei einem Großteil der Gebäude der zweite Rettungsweg über anleiterbare Stellen sichergestellt werden muss, werden Zufahrten zu den Innenhöfen und Aufstellflächen angeordnet. Die genaue Ausführung wird in einem separaten Dokument beschrieben. Es werden die Anforderungen gemäß Verwaltungsvorschrift zur Landesbauordnung (VV BauO NRW) eingehalten. Neben den Aufstellflächen werden auch Bewegungsflächen vorgesehen, um der Feuerwehr Platz zur Entwicklung eines Löschangriffs zu geben. Die Bewegungsflächen werden vor allem im Bereich der Hauptzugänge zu den Gebäuden und Einspeisestellen von Löschwasseranlagen vorgesehen.

Die Zufahrten sowie die Bewegungsflächen werden für Feuerwehrfahrzeuge mit bis zu 16 t Gesamtmasse bzw. 10 t Achslast ausreichend befestigt und tragfähig sein. Tore bzw. Poller im Zuge von Feuerwehruzufahrten werden mit Verschlüssen versehen, die mit einer Doppelschließung oder einem Dreikant geöffnet werden können.

Zu- und Durchfahrten sowie befahrbare Flächen dürfen nach § 5 (6) BauO NRW nicht durch Einbauten eingengt werden und sind ständig freizuhalten – auch im Winter (Räumdienste) oder während Festen. Parkstreifen in Bereichen von Zufahrten werden unterbrochen. Sie sind dauerhaft zu kennzeichnen. Zur Information der Feuerwehr werden in unmittelbarer Nähe der Hauptzufahrten zu den Baufeldern Hinweisschilder mit Lageplan oder Hausnummern installiert, deren Kennzeichnung mit der Feuerwehr abzustimmen ist.



Abb. 69: Konzept zum Gebietsbrandschutz

Bei der überwiegenden Nutzung als Wohn- und Bürobauung bestehen für die Feuerwehr bei den Gebäuden keine besonderen Anforderungen. Bei den Hochhäusern, Verkaufs- und Versammlungsstätten ist mit einer größeren Anzahl von Personen auszugehen. Aufgrund der erhöhten Anforderungen der Rettungswegausführungen bei diesen Sonderbauten in Zusammenhang mit den Sammelplätzen, jeweils entfernt vom Objekt, bestehen aus brandschutztechnischer Sicht keine Bedenken.

Aus Sicht des Brandschutzes sind die bislang geplanten Vorkehrungen des städtischen Hochwasserschutzes ausreichend. Auch sind gegenwärtig keine Nutzungen bekannt, die einen verbesserten Hochwasserschutz notwendig machen würden. Ggf. ist im Falle veränderter Rahmenbedingungen das Konzept anzupassen und fortzuschreiben.

Mit der vollständigen Bebauung des Geländes des Deutzer Hafens wird eine Löschwassermenge von 96 m³/h über zwei Stunden sichergestellt. Die Anordnung der Löschwasserleitungen und deren Hydranten erfolgt außerhalb des unter HQ 200 hochwassergefährdeten Bereiches.

Insgesamt werden damit aus brandschutztechnischer Sicht die bauordnungsrechtlichen Schutzziele im ausreichenden Maße erfüllt.



AUSBLICK UND WEITERES VERFAHREN

5

Bis die ersten Bewohnerinnen und Bewohner in den Deutzer Hafen einziehen können wird der Planungs- und Realisierungsprozess auf verschiedenen Ebenen unter Einbindung der Öffentlichkeit weitergeführt.





Auch wenn sich die Gesamtentwicklung des Deutzer Hafens bis zur Umsetzung des Integrierten Plans als Prozess noch über viele Jahre erstrecken wird, so können an dieser Stelle bereits konkrete nächste Schritte und Ansprüche für die Umsetzung beschrieben werden.



Bauleitplanung

Ziel ist es, dass der Integrierte Plan sowie dieses Handbuch als städtebauliches Konzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch (BauGB) vom Rat der Stadt Köln beschlossen und die Verwaltung damit beauftragt wird, die zur Umsetzung des Integrierten Plans notwendigen Bauleitplanverfahren zusammen mit der Entwicklungsgesellschaft moderne stadt in die Wege zu leiten. Dies betrifft sowohl die Änderung des Flächennutzungsplans sowie die Aufstellung von Bebauungsplänen.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist ein Instrument des besonderen Städtebaurechts und soll die umfassende, zügige Entwicklung des Deutzer Hafens begleiten.

Im September 2016 wurde der Beschluss zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen gefasst. Diese wurden im Januar 2018 fertiggestellt. Der Rat der Stadt Köln beschloss im Mai 2018 die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereichs durch Satzung gemäß § 165 Abs. 6 BauGB.

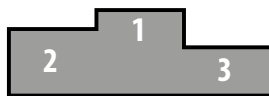


Grundstücksvergaben

Zur Veräußerung einzelner Grundstücke streben die Stadt Köln und die moderne stadt als Eigentümerin bzw. Entwicklungsgesellschaft der Grundstücksflächen die Vergabe über Verfahren an, die die inhaltlichen Qualitätsziele (Nutzung, Städtebau, Gestaltung) mit den wirtschaftlichen Zielen optimal verbindet. Dazu kommen sowohl Konzeptvergaben und im Einzelfall Direktvergaben (auf Grundlage innovativer Konzeptansätze) in Betracht als auch Investorenwettbewerbe.

Diese Art der Grundstücksvergaben schafft die Voraussetzungen dafür, die für das neue Quartier prägenden Akteure und Institutionen zu gewinnen.

Jede Grundstücksvergabe zieht in der Regel Qualifizierungsverfahren für die Baufelder nach sich. Die genaue Vorgehensweise wird noch abgestimmt.



Qualifizierungsverfahren

Mit dem Integrierten Plan werden besondere Qualitäten für den Städtebau, die Ausgestaltung der Baufelder („Deutzer Block“) und den Freiraum formuliert. Um diese hohen Qualitäten sicherzustellen und verbindlich mit den Akteuren zu vereinbaren, sind Qualifizierungsverfahren (z. B. Realisierungswettbewerbe, Workshopverfahren o. ä.) für Städtebau, Hochbau und Freiraum vorgesehen – in der Regel integriert in den Vergabeprozess.

Der Anspruch für die Stadt Köln wie für die moderne Stadt ist es, im Deutzer Hafen für die jeweiligen Baufelder mit ihren unterschiedlichen Nutzungen maßgeschneiderte Verfahren durchzuführen, die die individuellen Stärken und Lagequalitäten herausarbeiten und sichern.

Die moderne Stadt wird in ihrer Rolle als die Entwicklungsgesellschaft für den Deutzer Hafen in Abstimmung mit der Stadt Köln den hohen Qualitätsanspruch sicherstellen und garantieren, dass die besonderen Ansprüche sowohl funktional wie ästhetisch umgesetzt werden.



Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadt misst dem Thema Öffentlichkeitsbeteiligung große Bedeutung bei. Als Umsetzer der Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen nimmt die moderne Stadt eine besondere Verantwortung für den Gesamtprozess wahr. Stadt und moderne Stadt werden in enger Abstimmung agieren und die Intensität der Einbindung der Öffentlichkeit gemeinsam fortführen. Die angestrebte Transparenz für die Öffentlichkeit wird auch bei der Kommunikation von fachlichen Erkenntnissen (z. B. im Bereich Verkehr) in geeigneten Beteiligungsformaten und Medien fortgeführt.

Neben der förmlichen Beteiligung im Rahmen der Bebauungsplanverfahren ist ein umfassendes Beteiligungskonzept der (Fach-)Öffentlichkeit vorgesehen, das stets dem Planungsfortschritt und jeweiligen Erfordernissen angepasst wird. Neben einem Begleitgremium wird auch die Öffentlichkeit weiterhin intensiv eingebunden werden. Die heute im Deutzer Hafen ansässigen Betriebe werden in allen Schritten beteiligt, um gemeinsam einen reibungslosen Übergang zum neuen Stadtquartier zu gestalten.

Abbildungsverzeichnis

ADU cologne Institut für Immissionsschutz GmbH, Köln

62, 63

büro lucherhandt, Hamburg

9, 70, 71

Christoph Seelbach Fotografie, Köln

23

COBE, Kopenhagen, Dänemark

3, 6, 7, 10, 12, 13, 14, 1, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25,
26, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48,
49, 50, 51, 52, 53, 56, 57, 60, 67, 68, 69

Geologisches Landesamt NRW

55

Gruner GmbH, Köln

65

Rudolf Keller Verkehrsingenieure GmbH, Wülfrath

42

Ruiz Rodriguez Zeisler Blank Ingenieurgemeinschaft, Wiesbaden

59

Transsolar Energietechnik GmbH, Stuttgart

36, 37

