

Werkstattverfahren Mülheim Süd inkl. Hafen

Konzeptbausteine und Vorgaben

Auszug aus dem Entwurf der Aufgabenstellung (Bearbeitungsstand 18.06.2013)
als Anlage zur Vorlage Nr. 2171/2013

HINWEISE ZUM VERSTÄNDNIS DES DOKUMENTES:

- Das vorliegende Dokument ist ein Auszug aus dem ‚Textdokument Aufgabenstellung‘. Pläne, Abbildungen und Illustrationen finden sich hierin noch nicht; sie sind dem Dokument als Anlage beigelegt. Es sind Hinweise auf diese an den entsprechenden Stellen im Text aufgenommen (gelbe Schrift).
- Die blaue Schrift innerhalb des Textes markiert „Regieanweisungen“ an die Bearbeitenden, ausstehenden Überarbeitungs- und Ergänzungsbedarf bzw. Nachfragen.



Eine Maßnahme des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln



Der Oberbürgermeister

Dezernat VI, Stadtentwicklung,
Planen, Bauen und Verkehr

Stadtplanungsamt

Redaktion:

Wolfgang Honecker

Katharina Klemmt

Anne Luise Müller

Elke Müssigmann

Albrecht Scherer

Till Scheu

Bearbeitungsstand: 18.06.2013

Aus Gründen der Vereinfachung und besseren Lesbarkeit wird in dieser Aufgabenstellung die männliche Form verwendet. Darin ist das jeweils andere Geschlecht mit einbezogen.

Präambel

► Ein urbanes, gemischtes Quartier entsteht

Der Mülheimer Süden wird ein urbanes, gemischtes Quartier. Wohnen und Arbeiten haben hier nebeneinander Raum. Rund 1.500 Wohneinheiten – teilweise gefördert – sowie Gewerbe, Büro und Dienstleistungen (70 %) mit hoher Arbeitsplatzdichte prägen das Gebiet zukünftig. Grün- und Freiräume unterschiedlicher Funktionalität schaffen eine attraktive Wohn- und Arbeitsumgebung mit Bezug zum Rhein und verwandeln den Mülheimer Süden zu einem spannenden Kontrapunkt zur gegenüberliegenden linken Rheinseite.

► Vielfalt ist hier zu Hause

Der teilweise ungenutzte industriehistorische Baubestand mit seinen eigenen Strukturen und Proportionen hat in den vergangenen Jahren einfallsreiche Nutzer in den Mülheimer Süden gezogen und ein kreatives Milieu entstehen lassen. Daneben finden sich weiterhin funktionierende Produktions- und Gewerbestandorte, der Hafen mit bedeutsamer Schutzhafenfunktion ebenso wie ein kleiner Teil Wohnnutzungen. Dieses sehr fruchtbare Nebeneinander bleibt erhalten und wird intensiviert. Spielräume als Möglichkeitsräume unterschiedlicher Nutzungen bestehen, so dass Vielfalt hier zu Hause sein kann.

► Geschichte und Prägung des Ortes alltäglich erlebbar

Der Mülheimer Süden ist ein Ort mit einmaligem Charme! Die erste Motorenfabrik der Welt hatte hier ihren Standort, die Schwebebahn wurde hier ‚geboren‘. Die hinterlassenen baulichen Strukturen begründen den Charme bis heute. Auch die Lage am Rhein prägte und prägt den Ort. Dieser spezifische Charme bleibt erhalten und wird profilgebend in die künftige Gestalt des Ortes integriert.

► Bestehende Ideen sind Sprungbrett der Weiterentwicklung

Die Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer von un- oder minder genutzten Flächen haben das große Entwicklungspotenzial ihrer Grundstücke erkannt. So liegen für diese Areale teilweise Weiterentwicklungsmöglichkeiten.

konzeptionen vor, die sowohl die spezifische Situation des Areals als auch die Entwicklungsabsichten des Eigentümers reflektieren. Ziel ist es, diese zusammen zu führen, in der Gesamtschau zu prüfen und als Ausgangspunkt für die Gesamtkonzeption zu verstehen, so dass sich der Mülheimer Süden optimal von innen heraus entwickeln kann.

► **Planungskonzept ist Fahrplan der konkreten Entwicklung**

Das Planungskonzept wird die zentralen Vorgaben für die Entwicklung des Mülheimer Südens in den kommenden Jahren definieren. *Wie gliedern sich die Nutzungen im Raum? Was sind die wesentlichen räumlichen Strukturelemente?* Es ist entscheidend, dass die Weiterentwicklung der Teilareale unabhängig voneinander erfolgen kann. So liegt zum Abschluss des Werkstattverfahrens ein Regiebuch vor, mit dem die künftige Entwicklung zielgerichtet und nachhaltig gesteuert wird, während ausreichend Spielraum für die konkrete Ausgestaltung der einzelnen Flächen bleibt.

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
Inhaltsverzeichnis	5
1 Hintergrund und Anlass	7
2 Situation und Rahmenbedingungen	10
2.1 Der Raum	10
2.2 Planungsrechtliche Vorgaben	12
2.2.1 Flächennutzungsplan	12
2.2.2 Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord	13
2.2.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept	15
2.2.4 Bebauungsplanung	16
2.2.5 Fachplanung Bundeswasserstraßen	18
2.2.6 Gebietsfestlegung zur Durchführung städtebaulicher Maßnahmen der Sozialen Stadt ...	19
2.2.7 bestehende Sanierungssatzung	21
2.3 Resultate des Regionale 2010-Projekts „Rechtsrheinische Perspektiven“	22
2.4 Nutzungsstruktur im Mülheimer Süden	23
2.5 Bebauungsstruktur im Mülheimer Süden	25
2.6 Freiraumstrukturen im Mülheimer Süden	28
2.7 Mobilität	29
2.8 Umweltsituation	32
2.8.1 Altlasten	32
2.8.2 Klima	32
2.8.3 Hochwasser	33
2.8.4 Lärmimmissionen	34
2.8.5 Luftverunreinigungen	36
2.9 Eigentumssituation und Entwicklungsabsichten	37
2.9.1 Eigentumssituation	37
2.9.2 Entwicklungsabsichten der Grundstückseigentümer und Erbbaurechtsnehmer	37
2.10 zusammenfassende Darstellung Planungsvorgaben und -annahmen	43
3 Aufgabenstellung	45
3.1 Zielsetzung und Fragestellungen	45
3.1.1 Ziele der Stadtentwicklung	47
3.1.2 grün- und freiraumplanerische Zielsetzungen	49
3.1.3 verkehrsplanerische Zielsetzungen	50
3.2 Das Produkt	51
A1 Abbildungen	53

A2 Abkürzungen.....	54
Anlagen	56

1 Hintergrund und Anlass

Der Mülheimer Süden ist zentral im Stadtgebiet gelegen und bietet mit dem Mülheimer Hafen direkten Zugang zum Rhein. Im Gebiet hat sich in den vergangenen beiden Jahrzehnten vieles gewandelt.

*Anlage 1: Ansicht Mülheimer Süden inkl. Hafen von Süden
(Quelle: DOMpublishers, 2010)*

Seit Ende des 19. Jahrhunderts war der Mülheimer Süden rund ein Jahrhundert lang Standort für u.a. weltweit agierende Industrie- und Gewerbeunternehmen und ist dies in Teilen bis heute. Die noch umfangreich erhaltene einmalige bauliche Struktur lässt diese Geschichte bis heute erleben.

*evtl. Illustration mit Fotos aus dem Gebiet und seinem Umfeld
(unbedingt Bildtitel und Quelle/Fotograf benennen)*

Entwicklung der
jüngeren Vergangenheit &
Situation

Die Neustrukturierung der ehemals industriell genutzten Flächen im Mülheimer Süden inklusive dem Areal des Mülheimer Hafens wird seit den 1990er Jahren sukzessive auf freiwerdenden beziehungsweise verfügbaren Flächen verfolgt. Auf Grundlage der teilräumlichen Entwicklungsplanung der Stadt wurden im Auftrag verschiedener Eigentümer städtebauliche Qualifizierungen für Teilflächen zur Konkretisierung des Flächenrecyclings erarbeitet und mit der Stadt Köln abgestimmt. Die Umsetzung der erstellten Konzepte kam jedoch vielfach nicht über dieses frühe Planungsstadium hinaus.

So muss konstatiert werden, dass ein Großteil der potenziellen Konversionsflächen – teilweise minder genutzt, brach gefallen oder kurz vor der Nutzungsaufgabe stehend – bislang keine Neustrukturierung erfahren haben und – unter anderem aufgrund von Eigentümerinteressen – einer Entwicklung nicht zugänglich gemacht wurden.

Entsprechend konnte auch die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Flächenrecycling und die Neustrukturierung mittels verschiedener Bauleitplanverfahren¹, die sich in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander befinden, bisher nicht zum Abschluss und zur Rechtskraft geführt werden.

Zwischen den einzelnen Verfahren bestehen vielzählige Abhängigkeiten. Obwohl sie inhaltlich aus dem REK-Nord abgeleitet sind und sich ergänzen, konnten einzelne planungsrechtliche Restriktionen nicht abschließend geklärt werden. Zudem sind Positionierungen der Eigentümer und Nutzer ausstehend, um die Verfahren weiter betreiben zu können.

Zwischenzeitlich zeichnet sich ab, dass Grundstückseigentümer weitergehende Überlegungen formulieren. Bedingt durch die innerstädtische

¹ „Deutz-Mülheimer Straße“ (Plan Nr. 69474/02), „Grünstraße“ (Plan Nr. 70470/09), „Gießerei-Gelände“ (Plan Nr. 69469/05), „Euroforum Nord“ (Plan Nr. 69460/07)

Lage wird die Wirtschaftlichkeit der industriell genutzten Flächen hinsichtlich der Optimierungsfähigkeit geprüft.

Planungsabsicht

Aufgrund seiner zentralen Lage kommt dem Mülheimer Süden inklusive dem Areal des Mülheimer Hafens stadtentwicklungspolitisch eine hohe Bedeutung zu. Für das heute nur noch östlich der Deutz-Mülheimer Straße und teilweise beiderseits der Hafenstraße gewerblich-industriell genutzte Gebiet ergibt sich die einmalige Gelegenheit, sich zu einem urbanen Quartier mit Wohnnutzung in nennenswertem Maß weiter zu entwickeln, während die Flächen des Hafengeländes – besser als bislang integriert in den Gesamttraum – weiterhin den Anforderungen des Schutzhafens (bundeseigen) Genüge leisten. Diese Gelegenheit ist für die Stadt Köln (aus) zu nutzen! Eine Chance wäre vertan, läge die Perspektive des Mülheimer Südens in der Addition umgenutzter, weiterentwickelter Teilflächen.

Nicht zuletzt die angespannte Situation auf dem Kölner Wohnungsmarkt, der Nutzungsdruck auf Flächen im Innenbereich und der absehbare zusätzliche Wohnraumbedarf einer wachsenden Kölner Bevölkerung gebieten eine Überprüfung der bisherigen Nutzungsvorstellungen, wie sie im REK-Nord für den Mülheimer Süden definiert sind.

Es bedarf einer Planungs- und Entwicklungskonzeption, die eine gesamthafte Perspektive für den Standort beschreibt, zentrale Entwicklungsvorgaben definiert und zugleich Grundlage zur Fortschreibung des REK-Nord für den Planungsraum ist. Die Konzeption muss im Detail ausreichend Spielraum für die Entwicklungsabsichten der Eigentümer sowie für heute nicht absehbare Veränderungen lassen.

Der „planerische Schwebezustand“ wird hiermit behoben und so Planungs- und Investitionssicherheit für die Akteure vor Ort geschaffen.

Erfolgsfaktoren dieser Arbeit sind es, den Ort mit seinen Vorprägungen als Ausgangspunkt für sein künftiges Profil zu verstehen, alle relevanten Akteure mit ihren Entwicklungsabsichten in die Erarbeitung einzubinden und einen Realisierungsprozess aufzuzeigen. Wichtig ist die Definition zeitnaher Realisierungsschritte, die sich in einen gemeinsam abgesteckten Entwicklungskorridor einbinden lassen.

Planungsverfahren

Eine entsprechende Planungs- und Entwicklungskonzeption für den Mülheimer Süden inkl. Hafen soll in einem Werkstattverfahren im 2. Halbjahr 2013 erarbeitet werden.

Der Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln hat mit Beschluss vom XX.XX.2013 die Verwaltung mit der Durchführung dessen beauftragt.

Bedeutsam ist, dass die Konzeption erstellt wird im Dialog

- von zwei interdisziplinären Planungsteams unter der Leitung eines in besonderer Weise qualifizierten Städtebauers
- von interessierten Bürgerinnen und Bürgern, der lokalen Fachöffentlichkeit und Akteuren der Stadtgesellschaft
- von Schlüsselakteuren (u.a. Eigentümern) im Betrachtungsraum

- von einem Beratungs- und Begleitgremium (mit erfahrenen Fachexperten, Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Politik sowie der beteiligten Fachverwaltungen der Stadt).
- mit- und untereinander.

Aufgabenstellung

Im Ergebnis soll das Planungs- und Entwicklungskonzept als Gesamtperspektive für die künftige Entwicklung des Mülheimer Südens inkl. Hafen vorliegen und zugleich Grundlage zur Fortschreibung des REK-Nord für den Planungsraum sein. Hierbei sind die beiden Teilräume westlich (wasserseitig) und östlich (landseitig) von Auenweg und Hafenstraße mit unterschiedlicher Detailschärfe zu betrachten. Während im wasserseitigen Raum in erster Linie Fragen der Vernetzung und Gestaltung von Schnittstellen zu behandeln sind, sind für den landseitigen Teil des Plangebiets auch konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Zielaussagen zu treffen.

Das Planungs- und Entwicklungskonzept wird Grundlage für die zu erarbeitenden Einzelkonzepte der Grundstückseigentümer sein, die mit ihren Aktivitäten seine Umsetzung vornehmen.

2 Situation und Rahmenbedingungen

2.1 Der Raum

Plangebiet Das Plangebiet umfasst eine rund 70 ha große Fläche, die im Süden von der Zoobrücke (B 55n) und im Osten von der Deutz-Mülheimer Straße, der ICE-Trasse Köln - Düsseldorf / Wuppertal und der Grünstraße begrenzt wird. Die nördliche Abgrenzung verläuft von der Grünstraße entlang der nördlichen Grundstücksgrenze der heutigen Deutz AG bis zur Danzierstraße. Von dort zieht sie sich unter Aussparung der Wohnbebauung Mülheim-Süd (Sanierungsgebiet bis 2004) in einer gedachten Verlängerung bis zum Rheinufer nördlich der Fußgängerbrücke am Molenkopf. Im Westen umfasst das Plangebiet die Flächen des Mülheimer Hafens inklusive der Mittel- und der Außenmole.

*Anlage 2: Plangebiet und Betrachtungsraum Werkstattverfahren
Mülheim Süd inkl. Hafen
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013, bearbeitet)*

**Lage und Einbindung des
Ortes, Betrachtungsraum**

Das Plangebiet verfügt mit einer Entfernung von circa 2 km Luftlinie zur Innenstadt über eine ausgesprochen hohe Lagegunst. Der Betrachtungsraum umfasst neben dem Plangebiet die umgebenden Quartiere und Hauptnutzungen. Seine Abgrenzung verläuft im Norden entlang der Mülheimer Brücke, im Osten entlang des Pfälzischen und Bergischen Rings, im Süden zwischen den alten und neuen Messehallen und im Westen entlang des Rheinufers.

Nördlich grenzt an das Plangebiet die überwiegend wohngenutzte Bebauung von Mülheim-Süd an. Im Osten des Plangebiets liegt die Stegerwaldsiedlung, eine Volks-Wohnsiedlung aus den 1950er Jahren, die aufgrund des jahrelangen Leerstands im benachbarten Plangebiet deutliche Tendenzen einer stadtstrukturellen Schwächung aufweist. Ihre Wohnbebauung der Stegerwaldsiedlung wird durch die Eigentümerin, eine Siedlungsgesellschaft, sukzessive saniert. Zur Sicherung der Bewohnerstruktur der Siedlung beschloss der Rat der Stadt Köln bereits im Jahr 1996 eine Millieuschutzsatzung gem. § 172 (1) Satz 1 Nr. 2 BauGB, die bis heute Gültigkeit hat. Die Entwicklung des Plangebiets wird für die Stegerwaldsiedlung eine deutliche Lageverbesserung darstellen.

Südlich des Plangebiets und der Zoobrücke schließen die nördlichen Messehallen der koelnmesse an. Der koelnmesse kommt eine übergeordnete stadt- und nutzungsstrukturelle Bedeutung im städtischen Kontext zu. Gleichwohl stellt die Lage innerhalb eines dichten urbanen Umfelds aufgrund mangelnder Flächenpotenziale überdurchschnittliche Anforderungen an die Messe hinsichtlich ihrer messespezifischen Ent-

wicklung. Entlang der Schnittstelle zum Plangebiet wird über die Messeallee Nord der Messelogistikverkehr abgewickelt. Die Aufstellflächen für die Logistik befinden sich aktuell auf den Parkplätzen in den Zu- und Abfahrtsrampen zur Zoobrücke östlich der Deutz-Mülheimer Straße (P21-22). Zur besseren Abwicklung der Messelogistik wurde im Jahr 2011 die Einmündung der Messeallee Nord und der Zufahrten zu P21-22 in die Deutz-Mülheimer Straße zu einem Kreisverkehr umgebaut.

Das Plangebiet umfasst mit dem Jugendpark auf der Außenmole den nördlichen Abschluss des Rheinparks, der sich südlich der Zoobrücke am Rheinufer fortsetzt und der über den Uferweg entlang des Tanzbrunnens und der Rheinhallen bis zu dem in Bau befindlichen Rheinboulevard in Deutz führt. Weiter beinhaltet es den Rheinboulevard Mülheim-Süd vom Mülheimer Hafen bis zum Festplatz am Rheinufer südlich der Mülheimer Brücke, der Teil des Grünzuges südlich der Mülheimer Brücke ist.

Die Lage am Wasser ist ein wichtiger Standortfaktor für das Plangebiet, auch wenn die gewerblichen Hafennutzungen heute die Anbindung der bestehenden Quartiere an den Rhein deutlich einschränken.

*Anlage 3: Luftbild Plangebiet
Werkstattverfahren Mülheimer Süden inkl. Hafen
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013, bearbeitet)*

evtl. Illustration mit Fotos aus dem Gebiet und seinem Umfeld (unbedingt Bildtitel und Quelle/Fotograf benennen)

Geschichte des Ortes

Der rechtsrheinische Kölner Kernraum mit Deutz und den umgebenden Stadtteilen, vor allem Mülheim, Kalk, Humboldt-Gremberg, stellte fast 150 Jahre lang den größten gewerblich-industriell geprägten Verflechtungsraum innerhalb des Kölner Stadtgebietes dar. Die jüngere Geschichte Mülheims ist die Geschichte eines unvergleichlichen industriellen Aufschwungs, dem nach langen Jahrzehnten erfolgreicher Produktion der ebenso eklatante Niedergang der Industrie folgte.

Im Folgenden sind die wichtigsten Industriezweige und Bauwerke dargestellt:

„[...] Die 1864 in Köln an der Servasstraße hinter dem Hauptbahnhof gegründete und 1867 an die Deutz-Mülheimer Straße verlegte Gasmotorenfabrik Deutz von Nikolaus August Otto und Eugen Langen war die erste Motorenfabrik der Welt. Otto hatte mit seinen Erfindungen – u. a. des Viertaktverfahrens – eine Entwicklung eingeleitet, die viele Technikhistoriker mit der Erfindung der Dampfmaschine von James Watt gleichsetzten. Ein Jahrzehnt lang arbeiteten auch Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach, später auch Ettore Bugatti in der Deutzer Fabrik. Dieser Ort von hochrangiger technikgeschichtlicher Bedeutung wird durch eine ganze Anzahl denkmalwerter Bauten geprägt. Unter diesen Bauten ragt die Möhrig-Halle heraus. [...]

Die Industriegeschichte dieses Areals zwischen Deutz und Mülheim begann jedoch schon etwas früher. Die früheste Werksgründung erfolgte durch den Chemiefabrikanten Dr. Christian Wöllner. Schon dessen Vater hatte in Dünnwald eine Chemische Fabrik gegründet. Der promovierte Sohn gründete Fabriken in Riehl und 1834 in Mülheim. Es war die erste Mennigefabrik Deutschlands, die 1851 von Carl Anton Lindgens übernommen wurde und als Bleiweissfabrik weiterentwickelt wurde. Backsteinbauten aus der Zeit um 1900 mit lebhaftem Farbspiel aus gelben und roten Ziegeln und eine Farbenfabrik von 1951/56 prägen den Bereich.

Hochrangig ist auch die industriegeschichtliche Bedeutung der Maschinen- und Waggonfabrik Van der Zypen & Charlier. 1845 gegründet wurde auf dem Werksgelände seit 1893 die von Eugen Langen erfundene Schwebebahn getestet. Teile der Teststrecke sind bis heute erhalten. Hier wurden auch seit 1898 die ersten Schwebebahnwagen für Wuppertal produziert. Die Waggonhallen zeigen bis heute eine imposante Backsteinarchitektur und Halleninnenkonstruktionen mit hohen Gußeisensäulen und einem mächtigen Holztragwerk unter den großen Satteldächern.

Auch die 1843 am Eigelstein gegründete und 1864 an die Deutz-Mülheimer Straße verlegte kölnische Gummifäden-Fabrik vorm. Ferd. Kohlstadt und Co. zeigt beeindruckende Backsteinarchitektur. Sie ist entstanden in mehreren Bauabschnitten nach 1908 und ist mit den großflächigen Werkstattfenstern ein Beispiel für die Anfänge der Raster- und Pfeilerarchitektur, die noch sehr viel stärker in den 1920er Jahren das Bild der Industriearchitektur prägte.

Über die Werksbauten hinaus wird der Charakter des Industriegebiets zwischen Deutz und Mülheim durch Verkehrsanlagen geprägt: die Becken des Mülheimer Hafens, die Viadukte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und deren Brücke über die Deutz-Mülheimer-Straße wie auch diese Straße selbst. In Nordrhein-Westfalen einzig im Bereich des Außenweges ist eine derartige Fabrikstraße der Zeit um 1900 mit den dominant flankierenden Backsteinbauten erhalten [...].

evtl. Illustration mit Fotos baulicher Highlights aus dem Gebiet (unbedingt Bildtitel und Quelle/Fotograf benennen)

2.2 Planungsrechtliche Vorgaben

2.2.1 Flächennutzungsplan

Der Kernbereich des Plangebiets umfasst die Grundstücksflächen des Mülheimer Hafens, die im Flächennutzungsplan (FNP) als Industriegebiet (GI) und als Sondergebiet (SO Hafen) dargestellt sind. Ein südlicher Randbereich westlich der Deutz-Mülheimer Straße, der als Gewerbeflä-

che (GE) ausgewiesen ist, schließt das Gebiet im Südosten ab. Eine weitere Gewerbefläche begrenzt das Plangebiet im Norden.

Im Süden wird das Gebiet von der ICE-Trasse Köln – Düsseldorf / Wuppertal durchquert sowie durch die Zoobrücke (B 55a) im Südwesten begrenzt.

Im Westen wird das Plangebiet durch eine Grünfläche abgeschlossen, die im FNP als Grünfläche mit Parkanlage festgesetzt ist und einen Jugendpark und ein Jugendzentrum beinhaltet. Zudem ist dort ein Werftgelände vorzufinden.

*Anlage 4: Flächennutzungsplan (Ausschnitt Mülheim Süd inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013)*

Im Rahmen weiterführender Planungen wird der FNP entsprechend der beabsichtigten Entwicklung anzupassen sein, um als vorbereitender Bauleitplan die Entwicklung der Flächen einzuleiten.

2.2.2 Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord

REK-Nord Die Ziele, Planungs- und Handlungsempfehlungen der kommunalen Stadtentwicklungsplanung zur sozialen, wirtschaftlichen und teilsräumlichen Erneuerung des rechtsrheinischen Kernraums werden mit dem Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept (REK) geklärt. Am 05.05.2009 wurde dieses vom Rat der Stadt Köln für den Teilraum Nord (REK-Nord) wie folgt beschlossen: „Der Rat beschließt das Rechtsrheinische Entwicklungskonzept, Teilraum Nord für Deutz-Nord, Mülheim-Süd und Buchforst, mit Planungskonzept einschließlich Planungs- und Handlungsempfehlungen als teilsräumliche Entwicklungsplanung und Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch [...]. Der Rat beauftragt die Verwaltung mit der Weiterverfolgung und Umsetzung der Planungs- und Handlungsempfehlungen. [...]“. Das Entwicklungskonzept macht auch Aussagen zur künftigen Entwicklung des hier betrachteten Plangebiets Mülheimer Süden inkl. Hafen.

*Anlage 5: Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept - Teilraum Nord
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2009)*

Im Rahmen des Werkstattverfahrens ist die mit dem REK-Nord definierte Nutzungsverteilung einer kritischen Prüfung zu unterziehen. Die im REK-Nord definierten Grün- und Freiraumstrukturen, d.h. der Grünzug Charlier sowie der Grünzug Mülheim-Süd (Abschnitt 1 westlich der Deutz-Mülheimer Straße nördlich und südlich dem Atelierhaus und Abschnitt 2 östlich der Deutz-Mülheimer Straße) sind unbedingt weiter zu verfolgen. Gleiches gilt für die Konzeption zur Verlagerung der Hauptverkehrslast des Gebietes von der Deutz-Mülheimer Straße auf den Außenweg, die umzusetzen ist.

Fortschreibungsentwurf
REK-Nord für den
Mülheimer Süden

Eine mögliche künftige Nutzungsstruktur im Plangebiet zeigt der Entwurf zur Fortschreibung des REK-Nord für den Bereich des Mülheimer Südens.

Anlage 6: Entwurf zur Fortschreibung des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept - Teilraum Nord im Bereich Mülheim Süd inkl. Hafen (Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2009)

Dieser Entwurf berücksichtigt die absehbaren Nutzungsveränderungen innerhalb des Mülheimer Südens und geht von der Zielsetzung aus, ein urbanes, gemischtes Quartier mit Wohnen in nennenswertem Maß zu schaffen.

Für die hier dargestellten Teilareale – exklusiv der großflächigen Grün- und Freiflächen Grünzug Charlier, Rheinboulevard Mülheim-Süd sowie den Flächen für eine Verlängerung des Auenwegs – nimmt der Entwurf zur Fortschreibung des REK-Nord den in nachstehender Tabelle dargestellten Nutzungsmix an.

Teilareal	Areal- fläche (m²)	Nutzungsanteile in %			
		Gewerbe ²	Büro/ Dienstleistungen ³	Wohnen	öff. Einrichtung/ Grünfläche
Euroforum Nord	70.900	0	57	43	0
Areal zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer Straße	104.600	0	81	10	9
Areal nördlich Auenweg zwischen Rhein und Deutz-Mülheimer Straße	43.900	0	68	32	0
Areal östlich Deutz-Mülheimer Straße	155.200	27	22	51	0
Mülheimer Hafen	89.900	72	0	0	28
SUMME	464.500	23	41	28	8

Tab. 1: Fortschreibungsentwurf REK-Nord für den Mülheimer Süden, angenommener Nutzungsmix
(Quelle: Stadt Köln, 2013)

² ‚Gewerbe‘ meint hier störendes und nicht wesentlich störendes Gewerbe

³ ‚Büro/Dienstleistungen‘ meint hier nicht störendes Gewerbe

2.2.3 Einzelhandels- und Zentrenkonzept

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Köln dient der Sicherung und Entwicklung der Geschäftszentren in der Stadt. Diese sind im Konzept abschließend räumlich definiert.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Köln definiert Flächen für zentrenrelevanten Einzelhandel beidseitig der Deutz-Mülheimer Straße zwischen Zoobrücke und ICE-Trasse im sog. ‚Nahversorgungszentrum Stegerwaldsiedlung‘.

Letzten Überlegungen zufolge könnte die Zentrenabgrenzung im westlichen Bereich dahingehend konkretisiert werden, dass zwei Pole entstehen:

Das ‚Nahversorgungszentrum Stegerwaldsiedlung‘ wird als instabil mit rückläufigem Angebot charakterisiert. Defizite bestehen in der Einzelhandelsausstattung insbesondere im Bereich des Lebensmittel-Vollsortimenters.

*Anlage 7: Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Zentren und Standortstruktur (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln)*

Die Einzelhandelsnutzung im nördlichen Teil des ‚Nahversorgungszentrums Stegerwaldsiedlung‘ ist Gegenstand des Bebauungsplanentwurfs ‚Euroforum Nord‘, in dem ein Vollsortimenter mit max. 1.000 m² Verkaufsfläche zzgl. max. 400 m² Verkaufsfläche für ergänzende Einzelhandelsnutzungen gesichert werden sollen.

Angesichts der Instabilität des ‚Nahversorgungszentrums Stegerwaldsiedlung‘ sind die bestehenden Einzelhandelsnutzungen in die Überlegungen des Werkstattverfahrens aufzunehmen und zu sichern.

Im Rahmen des Werkstattverfahrens ist zu untersuchen, ob im Zuge entwicklungsbedingter Veränderungen der Nachfragestruktur zusätzliche Einzelhandelsnutzungen innerhalb des Plangebietes auch außerhalb des ‚Nahversorgungszentrums Stegerwaldsiedlung‘ zweckmäßig vorzusehen sind; dabei darf das Nahversorgungszentrum in seinem bestehenden Geschäftsbesatz nicht gefährdet werden.

Den Steuerungs- und Ansiedlungsregeln des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Köln entsprechend, sind großflächige Betriebe mit zentren- und/oder nahversorgungsrelevanten Sortimenten gemäß Kölner Sortimentsliste (s. anliegende Unterlage in Kapitel 4.4) außerhalb des Nahversorgungszentrums grundsätzlich ausgeschlossen. Gebietsbezogener kleinteiliger Einzelhandel (Bäckerei, Kioske etc.) muss sich in seiner Dimensionierung an dem unmittelbaren Bedarf im Nahbereich orientieren.

2.2.4 Bebauungsplanung

rechtskräftige Planungen

Bebauungsplan 70470/06

Für den östlichen Bereich der Deutz-Mülheimer Straße gilt der rechtverbindliche Bebauungsplan Nr. 70470/06 von 1962 nach der Kölner Bauordnung. Dieser Bebauungsplan differenziert das Plangebiet in ein Gewerbegebiet, eine Privat-Grünfläche und ein gemischtes Gebiet.

*Anlage 8: Bebauungsplan Nr. 70470/06
(Quelle: Stadt Köln)*

Das Plangebiet stellt eine der großen Potenzialflächen für die Entwicklung des Mülheimer Südens dar. Eine Überplanung des Gebiets auf Grundlage der Ergebnisse des Werkstattverfahrens ist möglich und wird als notwendig erachtet.

in Aufstellung befindliche Planungen

„Grünstraße“, Köln-Mülheim

Für den genannten Bereich wurde mit dem Aufstellungsbeschluss vom 12.12.2000 ein Bebauungsplan Nr. 70470/09 entwickelt (Arbeitstitel: „Grünstraße“ in Köln-Mülheim), der das primäre Ziel verfolgt, Einzelhandel auszuschließen und den vorhandenen industriell-gewerblichen Produktionsbereich zu erhalten und zu sichern. Ebenso werden eine öffentliche Grünfläche, die Ergänzung der Wohnbaufläche südlich der Horststraße, die notwendigen Flächen für eine öffentliche Straßenverbindung zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Bergischem Ring und die Offenhaltung einer Stadtbahntrasse als Ziel definiert. Der Aufstellungsbeschluss wurde bekanntgemacht, das Verfahren ruht seit dem (Stand Februar 2013).

*Anlage 9: Bebauungsplanentwurf Nr. 70470/09
(Quelle: Stadt Köln)*

Die beabsichtigte Schaffung einer öffentlichen Grünfläche in Form des „Grünzugs Mülheim Süd“ mit Verbindungsfunktion vom Bergischen Ring bis an das Rheinufer – wie bereits im REK-Nord vorgesehen – ist im Rahmen des Werkstattverfahrens zwingend zu berücksichtigen.

Der Ausschluss von Einzelhandel in diesem Bereich wird in Anlehnung an die Vorgaben des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts als Ziel weiter aufrecht erhalten.

„Euroforum Nord“

Für den südlichen Bereich zwischen Deutz-Mülheimer Straße, nördlich der Zoobrücke und der ICE-Trasse steht derzeit der Bebauungsplanentwurf „Euroforum Nord“ (Nr. 69460/07) vor der Beteiligung der Dienststellen und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB.

Ziel der Planung ist die Umnutzung eines vormals industriell genutzten Betriebsgeländes in ein neues Stadtquartier mit gemischter Nutzung. Als

Quartiersmittelpunkt soll mittig ein Platz entstehen, der zur Zoobrücke und zur ICE-Trasse mit gewerblichen Nutzungen (Büro, Handwerk, Hotel, Hochgarage, Ateliers u.a.) und zur Deutz-Mülheimer Straße mit Wohngebäuden flankiert wird. Südlich zwischen der ICE-Trasse und der Deutz-Mülheimer Straße sind Flächen für Büros und großflächigen Einzelhandel vorgesehen. Nördlich der ICE-Trasse soll der kurz vor dem Bau befindliche ‚Grünzug Charlier‘ als öffentlicher Grünzug planungsrechtlich gesichert werden. Der Zugang zum Grünzug erfolgt von der Deutz-Mülheimer Straße aus entlang der ‚Villa Charlier‘, für die eine Nutzung als Kindertagesstätte avisiert wird. Gegenstand der Planung ist ferner ein schmaler Grünzug zwischen Stegerwaldsiedlung und ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd‘.

Zur Bewältigung der Ziel- und Quellverkehre wird das Plangebiet mittig von einer Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg durchschnitten, die unter der ICE-Trasse hindurch geführt wird.

*Anlage 10: Bebauungsplanentwurf Nr. 69460/07
(Quelle: Stadt Köln)*

Aufgrund der bereits erreichten Planungstiefe und dem weit fortgeschrittenen Verfahrensstand steht diese Fläche für alternative Nutzungsüberlegungen nicht zur Verfügung.

‚Gießerei-Gelände‘

Für die Flächen der ehemaligen Gießerei der Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) wurde ein städtebauliches Konzept erstellt, das eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe vorsieht. Dieses Konzept wurde vom Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln am 24.06.2008 als Vorgabe für die weitere städtebauliche Entwicklung beschlossen und war Grundlage des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 69469/05 – ‚Gießerei-Gelände‘ in Köln-Mülheim vom 05.03.2009.

*Anlage 11: Bebauungsplanentwurf Nr. 69469/05 (‚Gießerei-Gelände‘)
(Quelle: Stadt Köln)*

*Anlage 12: Städtebauliches Konzept Gießerei-Gelände
(Quelle: LEG, Deutz AG, Stadt Köln 2008)*

Vorrangiges Ziel der Bauleitplanung ist es, Einzelhandel in diesem Bereich auszuschließen und ferner zonierte Gewerbe und Wohnen nach Maßgabe der Umweltverträglichkeit (ca. 100 Wohneinheiten (WE)) zu ermöglichen. Dafür sollen eine Erschließungsanlage sowie der ‚Grünzug Charlier‘ zur Öffnung des Gebietes festgesetzt werden.

Seitens des Flächeneigentümers ist eine Entwicklung der Flächen mit einem deutlich stärkeren Fokus auf Wohnbebauung gut vorstellbar. Dementsprechend ruht derzeit das Bebauungsplanverfahren.

Als Fixpunkte für die Entwicklung der Flächen ist die Freistellung und Bewahrung der Möhringhalle als Baudenkmal und die fußläufige Anbindung an den Auenweg zu berücksichtigen.

VEP ‚Deutz-Mülheimer Straße‘

Für das Gebiet zwischen Hafenstraße und Deutz-Mülheimer Straße gegenüber der Danzierstraße wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt (Nr. 69474/02). Im Stadtentwicklungsausschuss wurde am 25.09.2012 der Beschluss zur Öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB gefasst, die anschließend durchgeführt wurde. Die Entwicklung stimmt mit den Zielen des REK-Nord überein.

Der Bebauungsplanentwurf sieht vor, im nördlichen Bereich eine Wohnanlage mit verschiedenen Wohntypen zu schaffen, sowie im südlich angrenzenden Teil, das denkmalgeschützte Gebäude in seiner wohnverträglichen Gewerbenutzung auszuweisen.

*Anlage 13: VEP-Entwurf Nr. 69469/05 („Deutz-Mülheimer Straße“)
(Quelle: Stadt Köln)*

Im Zentrum verläuft eine im Mittel 25 m breite Grünverbindung von der Deutz-Mülheimer Straße zum geplanten ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd‘ entlang der Hafenstraße. Diese Grünverbindung ist erster Teil einer Grünverbindung vom Mülheimer Stadtgarten zum Rheinufer („Grünzug Mülheim Süd“), die südlich dem bestehenden Atelierhaus bei Entwicklung der entsprechenden Flächen noch zu ergänzen ist. Der zweite, östliche Teil dieses Grünzugs soll durch den Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans ‚Grünstraße‘ über die dort geplante öffentliche Grünfläche verlaufen.

*Anlage 14: Planungskonzept Grünzug Mülheim-Süd
(Entwurf RMP, Köln)*

Der Bebauungsplan steht kurz vor dem Satzungsbeschluss. Die Planung ist in der weiteren Entwicklung zu berücksichtigen.

2.2.5 Fachplanung Bundeswasserstraßen

Im nördlichen Bereich des Mülheimer Hafens befindet sich an der Westmole eine Gefahrgutanlegestelle für bis zu sechs Gefahrguttransportschiffe und Tanker⁴ (1-Kegel-Liegeplätze an Duckdalben mit Landebrücke) sowie eine Ankerplatz für sog. 2-Kegel-Schiffe. Folgende Mindestabstände sind zwischen den Liegeplätzen und einer geschlossenen Wohnbebauung einzuhalten: 1-Kegel-Liegeplatz = 100 m, 2-Kegel-Liegeplatz = 300 m.

*Anlage 15: Standorte der Gefahrgutliegeplätze sowie erforderliche Schutzabstände zu geschlossener Wohnbebauung
(Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Köln, 2007)*

⁴ Die Anzahl der Kegelflaggen, mit denen Gefahrgutschiffe gekennzeichnet sind, kategorisiert die Art der Ladung und so die Gefährdung, die von ihnen ausgehen kann.

Die Planungen des Wasser- und Schifffahrtsamts Köln (WSA) sehen vor, Duckdalben und eine Landebrücke für einen weitere Liegeplätze sowie eine gleichwertige bautechnische Anbindung dieser Liegeplätze zu errichten. Derzeit wird geprüft, ob zur Einrichtung eines entsprechenden Liegeplatzes ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist und ob alternative Standorte für sog. 2-Kegel-Schiff-Liegeplätze in Köln bestehen.

2.2.6 Gebietsfestlegung zur Durchführung städtebaulicher Maßnahmen der Sozialen Stadt

Der Rat hat am 24.11.2011 den Bereich „Köln-Mülheim“ als Gebiet der Sozialen Stadt gemäß § 171e Abs. 3 BauGB durch Beschluss festgelegt. Die Gebietsfestlegung wurde am 28.12.2011 im Amtsblatt der Stadt Köln veröffentlicht und ist seitdem rechtsgültig.

Im Juni 2001 wurde der überwiegende Teil des Stadtteils Mülheim und der Stadtteil Buchforst landesseitig vom damaligen Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport NRW auf Antrag der Stadt Köln und in Erweiterung des bereits seit 1994 bestehenden Programmgebietes Kalk als „Stadtteil mit besonderem Erneuerungsbedarf“ anerkannt und in das NRW-Städtebauförderungsprogramm ‚Soziale Stadt‘ aufgenommen. Auf dieser Grundlage wurde ein erstes ‚Mülheim-Programm‘ zur Strukturverbesserung aufgelegt.

Mit der Novellierung des Baugesetzbuches in 2004 erfolgte die Einfügung des neuen § 171 e BauGB ‚Maßnahmen der Sozialen Stadt‘, dementsprechend der Rat u.a. ein „Gebiet der Sozialen Stadt“ durch einfachen Beschluss festlegen kann.

Im Rahmen des 2008 neu entwickelten und 2009 vom Rat beschlossenen Integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 wurde das Programmgebiet Mülheim (mit Buchforst) um den Stadtteil Buchheim erweitert. Die Anerkennung des Integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 durch das Land Nordrhein-Westfalen erfolgte mit der Befürwortung der Förderung des Integrierten Handlungskonzeptes mit Mitteln der Europäischen Union aus dem NRW Ziel 2-Programm 2007 – 2013 (EFRE).

Das Gebiet gemäß § 171 e (3) BauGB ist im Bereich der Stadtteile Mülheim, Buchforst und Buchheim wie in Abbildung 1 dargestellt abgegrenzt.

Das Strukturförderprogramm für das „Soziale Stadt-Gebiet Köln-Mülheim“ wurde mit dem „Integrierten Handlungskonzept MÜLHEIM 2020: Wege öffnen - Übergänge schaffen - zusammen wachsen“ erarbeitet. Am 5. Mai 2009 wurde es vom Rat der Stadt Köln als Leitkonzept zur Umsetzung beschlossen.

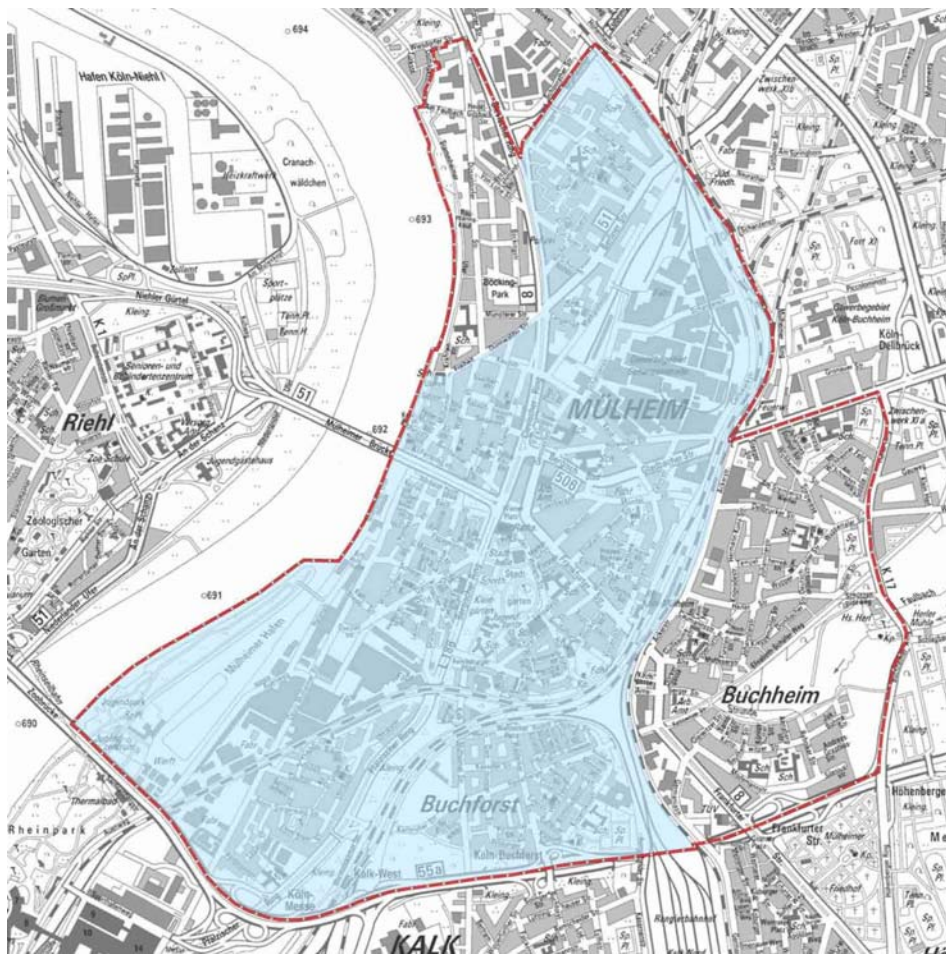


Abb. 1: Programmgebiet Soziale Stadt Köln-Mülheim mit den Ergänzungsgebieten Böcking-Gelände im Nord-Westen und Buchheim im Süd-Osten
(Quelle: Stadt Köln, 2008)

Das Ziel des Integrierten Handlungskonzeptes und Strukturförderprogramms beinhaltet eine ganzheitliche Entwicklungsstrategie mit unterschiedlichsten Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung des Gebietes im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Schwerpunkte des Strukturförderprogramms MÜLHEIM 2020 im „Soziale Stadt-Gebiet“ sind:

- Aufbau von Strukturen zur Stärkung der lokalen Ökonomie,
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes,
- Stärkung der Erwerbsfähigkeit – Integration in den Arbeitsmarkt,
- Stärkung der Ausbildungsfähigkeit,
- Stärkung der gesundheitlichen Bildung,
- Städtebauliche Entwicklung der Zentren im Programmgebiet,
- Städtebauliche Entwicklung Mülheim-Nord und
- Neustrukturierung der Grünbereiche im Umfeld der Industrie- und Gewerbebrachen in Mülheim-Süd.

Rechtliche Wirkungen für die ansässige Bevölkerung, Eigentümer, Wirtschaft und sonstige Personen im festgelegten Gebiet ergeben sich im Unterschied zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes nach § 142 BauGB nicht.

Der Planungsraum der zu erarbeitenden Planungs- und Entwicklungskonzeption liegt innerhalb des Programmgebiets Soziale Stadt Köln-Mülheim und soll mit seinem Ergebnis einen Beitrag zur Umsetzung der vorgenannten Programmschwerpunkte leisten.

2.2.7 bestehende Sanierungssatzung

Für die westlichen Grundstücke am Rheinufer besteht die Sanierungssatzung ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘, die eine Maßnahme des Strukturförderprogramms MÜLHEIM 2020 darstellt. Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes trat mit der öffentlichen Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Köln am 23.11.2008 in Kraft.

*Anlage 16: Planungskonzept ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ (Ausbauplanung November 2012)
(Quelle: Stadt Köln)*

Der ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd‘ stellt zwischen Mülheimer Brücke und Rheinpark den angestrebten Lückenschluss der begrünzten Rad- und Fußwegeverbindung entlang des Rheinufers dar. Im Bereich des Mülheimer Hafens soll neben dem bereits öffentlichen, nutzbaren Rheinufer die vormalige Hafenbahntrasse auf der Westseite des Auenweges für eine begrünte Wegeverbindung in Anspruch genommen werden. Bestandteile sind zusätzlich der geplante ‚Grünzug Charlier‘ und die zentrale Grünfläche im Bereich des in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplans ‚Deutz-Mülheimer Straße‘.

*Anlage 17: Planungskonzept Grünzug Charlier
(Entwurf: Club L94, Köln)*

Nach dem vorliegenden Nutzungskonzept ist zur Umsetzung des ‚Grünzugs Charlier‘ nördlich der bestehenden ‚Villa Charlier‘ auf dem geräumten Gelände die Durchbindung des Grünzugs bis zur Fußgängerbrücke über den Mülheimer Hafen geplant. Mit dem ‚Grünzug Charlier‘ wird zum einen die östlich davon gelegene Stegerwaldsiedlung mit dem Rhein verbunden und zum anderen werden die bisherigen Industrieflächen aufgewertet.

Diese Maßnahme wird bis 2014 umgesetzt. Eine entsprechende Entwurfsplanung für den ‚Grünzug Charlier‘ und eine Ausführungsplanung für den ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd‘ liegt vor.

Für den Vollzug der Sanierungssatzung hat die Stadt Köln in der Vergangenheit umfangreich Flächen erworben. Engstellen des Rheinboulevards bestehen insbesondere im Bereich der Einmündung der Hafen-

straße in den Auenweg, wo die Grünverbindung hinter einem Bootsbaubetrieb in die zweite Reihe rückt, sowie südlich davon. Dort verläuft die Verbindung entlang dem Auenweg in zweiter Reihe bis zur Zoobrücke. Unter der Zoobrücke besteht die Verbindung zum Jugend- und zum Rheinpark, der nach Süden hin zum Rheinboulevard in Deutz weiterführt.

Aktuell erfolgt die Vorbereitung und bauliche Umsetzung des Vorhabens.

Bei der Erarbeitung eines Planungs- und Entwicklungskonzeptes ist es denkbar, eine Optimierung des öffentlichen Zugangs zum Rhein und damit eine Erhöhung des ‚Erlebniswerts Rhein‘ im Plangebiet vorzusehen. Dies kann bspw. durch eine Aufweitung des südlichen ‚Rheinboulevards Mülheim-Süd‘ nach Osten (angrenzend an die Flächen ‚Euroforum West‘) erfolgen.

2.3 Resultate des Regionale 2010-Projekts „Rechtsrheinische Perspektiven“

Im Rahmen des Strukturförderprogramms Regionale 2010 wurde die städtebauliche Entwicklung des rechtsrheinischen Kernraums mit dem Workshop Rechtsrheinische Perspektiven in den Jahren 2010 und 2011 weiter vertieft. Fünf interdisziplinäre Planungsteams erarbeiteten für jeweils einen Teilbereich des rechtsrheinischen Kernraums eine planerische Perspektive; einen dieser Teilräume stellte der Mülheimer Süden dar.

Die Entwürfe der Teams skizzierten vielschichtige Konzepte und Lösungsvorschläge zur künftigen städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklung des Rechtsrheinischen. Das Spektrum reichte vom klassischen Städtebau über strategisch-politische Überlegungen bis hin zu künstlerisch-performativen Ansätzen.

Auch wenn im Rahmen des Workshops jeweils unterschiedliche Teilräume in den Blick genommen wurden, finden sich in allen Entwürfen folgende Themen und Handlungsansätze, die für die rechtsrheinische Entwicklung als entscheidend definiert wurden – so auch für den Mülheimer Süden.

Identität stärken und
Stadtteile vernetzen

Die Identität der Orte und die Verknüpfung der Stadtteile untereinander sind zu stärken und auszubilden. Dazu wurden Maßnahmen vorgeschlagen, wie die Einführung einer Ringbahn zwischen den Stadtteilen Deutz, Kalk und Mülheim Süd oder die Ergänzung von v.a. fußläufigen Verbindungen. Historische Industriebauten, die ein hohes Identifikationspotenzial aufweisen, wurden respektvoll in die Entwurfsplanungen integriert. Alle Teams folgern, dass ein Perspektivwechsel notwendig

sei, der die Wahrnehmung auf die Qualitäten des Rechtsrheinischen lenkt, das lokale Selbstbewusstsein stärkt und als Impuls zu nutzen ist.

*Abb. X: Aussage illustrierende Abbildung
(Quelle: Streitberger/Müller 2009,
Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)*

Nutzung verlorener Räume /
Barriereüberwindung

Bisher wenig beachtete Nischenräume, wie die Flächen unter Brücken, neben Verkehrstrassen oder auf bisher nicht zugänglichen Grünräumen, sind als qualitätvolle Bausteine in die Stadtstruktur einzubinden. Die Ideen für die Nutzung und Gestaltung dieser Flächen sind vielfältig. Sie zeigen, dass aus der Zerschneidung durch Verkehrstrassen die Chance erwachsen kann, neue Arten der Grün- und Freiraumvernetzung zu knüpfen und die bisher nicht genutzten Nischenräume neu zu bespielen. Ein Beispiel ist die Öffnung der Mülheimer ICE-Bögen für verschiedene urbane Nutzungen (Claus en Kaan / greenbox).

*Abb. X: Aussage illustrierende Abbildung
(Quelle: Streitberger/Müller 2009,
Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)*

öffentliche Räume aufwerten

Zur Profilierung der Stadtteile unter Beachtung der Lagegunst von Rhein- und Innenstadt Nähe werden viele Maßnahmen der Verknüpfung und Wegevernetzung bis in die Tiefe des Betrachtungsraums aufgezeigt. Dies kann insbesondere durch die Aufwertung öffentlicher Räume erreicht werden, z.B. durch die Verbesserung von Straßenquerungen und Wegeverbindungen sowie die Neugliederung von Straßenräumen zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr.

*Abb. X: Aussage illustrierende Abbildung
(Quelle: Streitberger/Müller 2009,
Entwurf: Claus en Kaan/greenbox)*

Eine umfassende Dokumentation der Resultate findet sich in den ergänzenden Unterlagen zur Aufgabenstellung.

2.4 Nutzungsstruktur im Mülheimer Süden

Der Planungsraum weist derzeit eine stark industriell ausgerichtete und gleichzeitig von großen Brachflächen gekennzeichnete Prägung auf. Im Hafen befindet sich eine Gemengelage mit deutlich gewerblichem Einschlag, die insbesondere von den hafennahen Nutzungen dominiert ist. Ausnahmen sind vereinzelte Wohnnutzungen und eine größere Diskothek.

Seit Mitte der 1990er Jahre haben in zunehmendem Maße kreativwirtschaftliche Einrichtungen einen Standort im Planungsraum gefunden. So findet sich im Süden des Raums das Künstlerhaus des KunstWerk e.V., im Norden an der Deutz-Mülheimer Straße ein Atelierhaus und weitere Künstler haben im Mülheimer Hafen ihre Ateliers.

Die östlich an die Deutz-Mülheimer Straße angrenzende Stegerwaldsiedlung ist eine reine Wohnsiedlung, die entlang der Deutz-Mülheimer Straße einen mageren Ladenbesatz sowie, unmittelbar nördlich der Zoo-Brücke, einen Discounter aufweist. Alle übrigen Einzelhandelsnutzungen in der Siedlung selbst sind aufgegeben worden. Es ist davon auszugehen, dass die im Bebauungsplan ‚Euroforum Nord‘ beabsichtigten Festsetzungen zum Einzelhandel zur Deckung des Bedarfs an Einzelhandelsflächen im Planungsraum auch bei Erweiterung der Wohnfunktion ausreichend groß sein werden.

Östlich des Bergischen Rings befindet sich eine überwiegend wohngenutzte Struktur, die nach Süden an den Stadtteil Buchforst und nach Norden über die gediegene Graf-Adolf-Straße an das Bezirkszentrum Wiener Platz / Frankfurter Straße angebunden ist.

Nördlich grenzt Mülheim-Süd mit einer überwiegenden kleinteiligen Wohnbebauung an den Planungsraum an.

Mülheim weist deutliche Defizite in der Ausstattung mit öffentlich zugänglichem Freiraum, Kindertagesstätten, Jugendeinrichtungen und Spielflächen auf. Schwächen in der sozialen Struktur und bei den klein- und mittelständischen Betrieben sollen mit den umfangreich geförderten Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzepts (IHK) MÜLHEIM 2020 aufgefangen werden (siehe Kapitel 2.2.7).

Die vorhandenen sozialen Infrastruktureinrichtungen sind für das Plangebiet und den Betrachtungsraum in der Anlage 19 dargestellt.

*Anlage 18: Soziale Infrastruktureinrichtungen im Mülheimer Süden
(Quelle: Stadt Köln)*

Defizite in den Sozialbedarfen wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ‚Euroforum Nord‘ betrachtet. Es ist damit zu rechnen, dass bei einem stärkeren Impetus auf Wohnnutzung die Defizite steigen werden. Für ‚Euroforum Nord‘ wurden folgende Bedarfe angegeben:

- KiTa-Bedarf: 10 Gruppen, davon 4 in der ‚Villa Charlier‘
- Schulbedarf: Der steigende Bedarf soll in Form von Erweiterungen der bestehenden Schulen gedeckt werden.
- Spielplatzbedarf (Kinder 6 – 18 Jahre): Die Bedarfsdeckung muss wohnortnah erfolgen. Bisher besteht ein Defizit von circa 4.300 m² Spielplatzflächen. Für ‚Euroforum Nord‘ entsteht ein zusätzlicher Bedarf von circa 1.800 m², der im Plangebiet und im ‚Grünzug Charlier‘ gedeckt wird. Der Mülheimer Süden weist ein Defizit von circa 5.000 m² Spielflächen auf. Insbesondere Bolzplätze stehen nicht zur Verfügung. Als Richtgröße für zusätzliche Wohnbebauung werden je 100 WE 525 m² Spielplatzfläche definiert.

2.5 Bebauungsstruktur im Mülheimer Süden

historische Bausubstanz

Das Plangebiet ist neben zahlreichen Industriedenkmälern, insbesondere an der Hafenstraße und der Deutz-Mülheimer Straße, von Bauten und Ensembles geprägt, die dem Mülheimer Süden ein besonderes Bild verleihen. Es befindet sich gründerzeitliche Bebauung entlang der Deutz-Mülheimer Straße. Aus der Abbildung werden die Grundstücke mit eingetragenen Denkmälern sowie mit ortsbildprägenden Gebäuden ersichtlich. Die Industriebauten aus Backstein insbesondere beidseitig der Deutz-Mülheimer Straße stellen eine einzigartige Besonderheit im Kölner Stadtgebiet dar.

*Anlage 19: bestehende Bebauungsstruktur im Mülheimer Süden-
Denkmäler und ortsprägende Bauten
(Quelle: Stadt Köln)*

Obwohl nur wenige der Bauten unter Denkmalschutz stehen, weist der Planungsraum eine Vielzahl erhaltenswerter Gebäude auf, die eine hohe gestalterische Kraft entfalten und dem Raum bei Berücksichtigung zu einer Adresse verhelfen.

Die spezifische stadträumliche Identität zu bewahren, ist Gegenstand aller bestehenden Planungen und Konzepte für den Planungsraum. Zu den denkmalgeschützten oder wichtigsten erhaltenswerten Aufbauten im Einzelnen (vgl. Rheinische Industriekultur e.V.):

evtl. Illustration mit Fotos der entsprechenden Objekte in dem Gebiet (unbedingt Bildtitel und Quelle/Fotograf benennen)

Gasmotoren-Fabrik Deutz
(später Klöckner-Humboldt-
Deutz AG)

„Die vorhandene Bautengruppe aus der Zeit um 1900 ist [...] in der heutigen Form noch immer ein monumentales Denkmal des Motorenbaus.

Von herausragender Bedeutung ist auch das von Bruno Möhring 1902 entworfene Ausstellungsgebäude. [...]“

Die denkmalgeschützte sogenannte Möhringhalle liegt im Inneren des sogenannten Gießereigeländes und ist heute baulich mit Industriehallen neueren Datums verbunden. Es handelt sich um eine Stahlfachwerkhalle, deren Fachwerk Jugendstilelemente aufweist und die mit Backsteinen ausgefacht ist. Der Innenraum ist durch eine nachträglich eingezogene Deckenplatte in zwei Ebenen geteilt. Die Firsthöhe liegt bei circa 18 m.

Der denkmalgeschützte Bau der Werkstatt/Werkzeugmaschinenhalle für Kleinmotoren (1898/1911) befindet sich östlich der Deutz-Mülheimer Straße und leitet nördlich der ICE-Trasse die Hallenbauten entlang der Deutz-Mülheimer Straße ein. Die Gebäudehöhe beträgt zwischen circa 7,5 (Shedhallen) und 11,5 m (Kopfbau).

An einen zweigeschossigen straßenbegleitenden Kopfbau schließt sich eine vierschiffige Shedhalle an. Der mit Flachdach versehene Kopfbau für Büros wird zur Straße mit Segmentbogenfenstern belichtet.“

Die Hallen für den Großmotorenbau (1899/1900) stehen nördlich der Werkzeugmaschinenhalle und enden gegenüber der Einmündung des Auenwegs in die Deutz-Mülheimer Straße. Die Bauhöhe beträgt circa 13,2 m.

Die langgestreckte, dreischiffige Backsteinhalle wurde mit einer Traufwand direkt in die Straßenflucht der Deutz-Mülheimer Straße einbezogen. Dominant im Straßenbild sind die großen Rundbogenöffnungen mit kleinteiligen Metallsprossenfenstern und das tonnenförmige Dach des ersten Hallenschiffes. Angelehnt an die Dachform trägt der Nordgiebel die Inschrift: Gasmotoren-Fabrik Deutz. Ein Teil der Halle wurde in den 1980er Jahren erneuert. An das Mittelschiff wurde im Norden um 1935 ein Anbau mit Durchfahrt für Eisenbahnwaggon angefügt.

Die beiden denkmalgeschützten Verwaltungsbauten befinden sich gegenüber dem Motorenbau westlich der Deutz-Mülheimer Straße. Ihre Höhe beträgt zwischen circa 14,5 und 15,5 m.

Um 1900 entstand links vom heutigen Haupteingang ein neues Verwaltungsgebäude für Vertrieb, Export, Konstruktionsabteilung und Direktion. Der dreigeschossige Hauptbaukörper war symmetrisch aufgebaut mit übergiebeltem Mittelrisalit. Hervorgehoben wurde das dritte Obergeschoß mit einer Reihe gekuppelter Rundbogenfenster vermutlich für die Direktion und das Werksmuseum. Dieser Teil des Verwaltungsgebäudes ist ohne Dach und den Risalitgiebel erhalten.

Um 1905 wurde in gleicher Flucht entlang der Deutz-Mülheimer Straße das Verwaltungsgebäude ergänzt durch einen dreigeschossigen Backsteinflügel mit einer durch seine Länge gewaltig wirkenden Gebäudefront. Zwischen den großen Rechteckfenstern wird die Fassade mit mehrfach nach innen gestuften Backsteinpfeilern gegliedert. Die Fensterbrüstungen sind mit Kassetten unterteilt.

Eisenbahnwagen- und
Maschinenfabrik van der Zypen
& Charlier:

„1845/46 gegründet, sind von dem bedeutenden Unternehmen heute nur noch wenige, dafür aber sehr bedeutende Gebäude erhalten: die Waggonhallen (1888/um1905), in denen die Schwebebahn (ausgeführt in Wuppertal) erprobt und gebaut wurde und ein Magazinbau von 1909/10 mit einer bemerkenswerten Innenkonstruktion in Stahlbetonbauweise.“

Diese sog. Waggonhallen liegen im rückwärtigen Bereich des Euroforums an der ICE-Trasse und bestehen aus vier aneinander gesetzten Satteldachhallensegmenten aus Backstein mit auf den First aufgesetzten Oberlichtlinien und Rundfenstern in den Giebeln unterhalb des Firstes. Die von Norden aus zweite Halle hat als Besonderheit eine Öffnung in der Fassade, die dem Umriss der Schwebebahn entspricht. Hier war der Auslass der Teststrecke, die in der Halle begann und auf dem Grundstück fortgeführt war. Dieser Teil der Hallen steht unter Denkmalschutz. Die Firsthöhen betragen zwischen circa 10 und 12,5 m.

Der als „Eckiger Rundbau“ bezeichnete, ebenfalls denkmalgeschützte Magazinbau befindet sich nördlich der Waggonhallen und besteht aus einer viergeschossigen Stahlbetonkonstruktion mit vorgehängter Back-

steinfassade. Die Ebenen sind offen und lediglich durch Stützen unterbrochen. Das Bauwerk ist circa 16,5 m hoch.

Bleiweißfabrik Lindgens: „Die schon 1829 gegründete älteste Bleiweißfabrik des Kontinents erhielt um 1910 eine neue Halle für die Zinkweißproduktion. Sie sticht deutlich von den älteren, traditionellen Backstein-Industriebauten ab, zwischen die sie eingefügt ist. Die beiden sichtbaren Fronten sind architektonisch ganz unterschiedlich gestaltet. Die Fassade zum Fabrikhof ist als Reihe von hohen Fensteröffnungen ausgebildet, die durch mehrfache Abstufung im Ziegelmauerwerk plastisch gerahmt werden. Die so entstehende Reihung monumentaler Öffnungen lässt die kleinteiligere innere Aufteilung der Halle vergessen. Auf der Rückfront zur Hafenstraße werden die Schiffe der Halle dagegen durch vier Giebel markiert.“

Die vierschiffige Halle liegt von der Deutz-Mülheimer Straße abgerückt mit einer Fassade an der Hafenstraße. Ihre Firsthöhe beträgt circa 13 m.

Druckfarbenfabrik Lindgens
(Deutz-Mülheimer Straße 183):

„Der kompakte Industriebau wurde bald nach dem Krieg auf dem Gelände einer Ziegelei für einen Tochterbetrieb der benachbarten Bleiweißfabrik Lindgens errichtet. Zweigeschossige Verwaltungs- und Labortrakte und die Abfertigung umgeben die zentrale Produktionshalle; die Treppenhäuser an den Ecken werden durch Glasaufsätze überhöht; an der Rheinseite befindet sich auch das halbrund vorspringende, verglaste Treppenhaus in Nachfolge der 1914 in Köln gezeigten Werkbund-Fabrik von Walter Gropius. Viele originale Details haben sich in diesem funktionalen Industriebau der frühen Nachkriegszeit erhalten, dessen vorgesehene Erweiterung nach Norden nie durchgeführt wurde.“

Das Gebäude besteht aus einem U-förmigen ehemaligen Büroriegel, dessen Mitte mit einer Sheddachhalle ausgefüllt ist. Seit 2011 wird das Gebäude als Atelierhaus genutzt. Die Dachhöhe beträgt circa 8,5 m.

Gummifädenfabrik Kohlstedt:

„Die heutigen Gebäude entstanden 1908 als mehrgeschossige Randbebauung nach Entwurf von Otto Grah. Ein Flügel der Anlage steht unter Denkmalschutz und wird für Künstlerateliers durch den Verein KunstWerk e.V. genutzt.“

Der vier- bis fünfgeschossige Backsteinbau steht unmittelbar nördlich der Zoobrücke an der Deutz-Mülheimer Straße und beherbergt das „KunstWerk Köln e.V.“, ein selbstverwaltetes Künstlerhaus. Bekannt geworden ist das Gebäude durch die „Cologne Rider“, eine orange gefärbte Figurengruppe als Nachbildung der „Easy Rider“, die lange Zeit von der Zoobrücke aus auf dem Dach des Kunstwerks zu sehen waren. Prägnant ist die Gestaltung der Südfassade, einer geschlossenen Backsteinfassade, auf der in Fortführung des davor befindlichen Messeparkplatzes eine Parkplatzmarkierung auf das Mauerwerk aufgebracht ist. Das Gebäudeensemble hat eine Höhe zwischen circa 14,5 und 16,5 m. Der höhere Gebäudeteil steht unter Denkmalschutz.

Brücke Mülheimer Hafen
(1957):

„Die auch "Katzenbuckel" genannte Spannbetonbrücke über die Einfahrt des Mülheimer Hafens stellt die Verbindung von der Stadt zum Rhein-

ufer und weiter zum Rheinpark her. Das insgesamt 180 m lange Band für Fußgänger beginnt parallel zur Hafenstraße, wird dann in weitem Bogen über das abgesperrte Hafengelände geführt, schwingt sich, unterstützt von einem Schrägpfeiler, mit Hilfe eines 80 m langen Bogens über das Wasser, um dann, wiederum von einem Pendelglied gestützt, gegenüber auf dem Scheitel des Hafendamms abdrehend aufzusetzen. Der tragende Bogen ist, sich in je zwei Finger aufspaltend, auf Einzel-fundamenten gelagert.“

Weitere wichtige Bauten sind die Gebäude Hafenstraße 1 (Nutzung: Geschäft für Grillbedarf, Veranstaltungshalle, Gebäudehöhe zwischen circa 11,3 und 15,5 m), Hafenstraße 3 (Scheitelhöhe Tonnendach circa 12,5 m), große Teile der Gießereihallen mit Firsthöhen zwischen 13,5 und 14,5 m sowie Grünstraße 1, einem Verwaltungsgebäude einer Vertriebsgesellschaft für Modeschmuck und Accessoires.

2.6 Freiraumstrukturen im Mülheimer Süden

Der Freiraumbestand im Mülheimer Süden weist nicht nur flächenbezogen große Defizite auf, auch sind die Freiräume nicht miteinander vernetzt. Größere Freiräume befinden sich weit nordöstlich des Plangebiets mit dem Mülheimer Stadtgarten sowie westlich mit dem Rhein- und Jugendpark mit Anschluss nach Süden. Der rheinnahe Anschluss nach Norden befindet sich südlich der Anbindung der Hafenstraße an die Deutz-Mülheimer Straße sowie mit Anschluss an den Festplatz Mülheim unmittelbar vor der Mülheimer Brücke. Entlang der Mülheimer Brücke verläuft ein schmaler Grünkorridor nach Osten, mit fußläufiger, nicht weiter begrünter Anbindung an den Stadtgarten.

Der Grün- und Freiflächenbestand bzw. die im Ausbau befindlichen Grün- und Freiflächen sind im Plangebiet folgende:

<i>Standort</i>	<i>Anlagentyp</i>	<i>Fläche</i>
BESTAND		
Rheinpark	stadtteilbezogene Grünfläche	33.000 m²
Jugendpark	stadtteilbezogene Grünfläche	14.000 m²
PLANUNG bzw. IM AUSBAU		
Rheinboulevard Mülheim	stadtteilbezogene Grünfläche	32.900 m²
Grünzug Charlier	wohngebietsbezogene Grünfläche	9.900 m²
Grünzug Mülheim Süd (Teil 1)	wohngebietsbezogene Grünfläche	1.200 m²

Tab. 2: öffentliche Grün- und Freiflächen im Plangebiet
(Quelle: Amt für Landschaftspflege und Grünflächen, 2013)

*Anlage 20: Grün- und Baumkataster (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln)*

Anlage 21: *Landschaftsplan (Ausschnitt Mülheim Süd inkl. Hafen)*
 (Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013)

Die Projekte ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd‘ und ‚Grünzug Charlier‘ des IHK MÜLHEIM 2020 sowie die schmale Grünverbindung der Stegerwaldsiedlung an den Rhein im Bebauungsplanverfahren ‚Euroforum Nord‘ stellen einen ersten Auftakt für eine Minderung des Freiraumdefizits und den Aufbau von Vernetzungsstrukturen der bestehenden Grünelemente dar. Auch der im REK-Nord dargestellte ‚Grünzug Mülheim Süd‘ soll die Grünvernetzung ergänzen. Er gliedert sich in zwei Abschnitte: Teil 1 verläuft vom Rhein bis zur Deutz-Mülheimer Straße und wird teilweise mit dem in Aufstellung befindlichen VEP ‚Deutz-Mülheimer Straße‘ gesichert. Teil 2 des Grünzugs Mülheim Süd reicht von der Deutz-Mülheimer Straße bis zum Bergischen Ring.

Gleichwohl ist im Plangebiet eine großzügige Ergänzung der Grünverbindungen vorzusehen. Zum einen muss es hier in besonderem Maße um die Anbindung der bestehenden Quartiere an Grün- und Freiflächen und zum anderen um die Freiraumgestaltung entlang dem Rheinufer gehen. Es ist zu untersuchen, ob im Bereich der bestehenden Gewerbebauten am südlichen Ende des ‚Rheinboulevards Mülheim-Süd‘ eine Aufweitung des Boulevards nach Osten zur Verbesserung der Freiraumqualität und Optimierung des Rheinerlebnisses zielführend sein könnte.

Es bietet sich auch an, die Defizite an Spielflächen mit der Anlage von Freiräumen zu kombinieren.

2.7 Mobilität

Motorisierter Individualverkehr,
Straßen

Die übergeordnete Anbindung des Plangebiets von der Zoobrücke (B 55n in Verlängerung BAB A4 von Osten) aus erfolgt über die Anschlussstelle Köln-Messe und den Messekreisel über die Deutz-Mülheimer Straße, die gem. Gesamtverkehrskonzept der Stadt Köln als örtliche Hauptstraße klassifiziert ist. Insbesondere der Messekreisel ist wegen der komplizierten Anbindung der Deutz-Mülheimer Straße an den Pfälzischen Ring – örtlicher Hauptverkehrszug gem. Gesamtverkehrskonzept – unter besonderer Taktung der Stadtbahntrasse in den Verkehrsspitzenzeiten und zu Messezeiten deutlich überlastet.

Von Norden bestehen Zufahrtsmöglichkeiten in das Plangebiet von der Mülheimer Brücke über den Bergischen Ring und die Danzierstraße.

Von Süden besteht Anschluss über den Auenweg, der am Ottoplatz über die Mindener Straße und die Deutzer Brücke in Richtung Innenstadt und sowie über die Severinsbrücke (B 55) in Richtung BAB A559 / A4 / A3 führt.

Derzeit werden die Hauptverkehre innerhalb des Plangebiets über die Deutz-Mülheimer Straße abgewickelt. Es ist jedoch erklärtes Ziel im REK-Nord, die übergeordnete Verkehrsfunktion auf den Auenweg zu verlagern, indem dieser im Bereich der Einmündung der Grünstraße an den Bergischen Ring angeschlossen wird. Hierfür liegen zwei Trassenvarianten vor (vgl. REK-Nord).

Das Plangebiet ist aufgrund der großen, geschlossenen Industrie- und Gewerbegrundstücke mangelhaft vernetzt. Neben den Anbindungen an das äußere Straßennetz über den Auenweg und die Deutz-Mülheimer Straße existiert als Netzelement lediglich die Hafenstraße, die, parallel zum Rheinufer nach Norden verlaufend, den Auenweg mit der Deutz-Mülheimer Straße verbindet. Ferner erschließt die Messeallee Nord von der Deutz-Mülheimer Straße aus als Sackgasse die Logistikzufahrt der koelnmesse. Sie wird gleichzeitig als südliche Erschließung des Bebauungsplangebiets ‚Euroforum Nord‘ dienen (vgl. Kapitel 2.2.5).

Die Erschließung der koelnmesse erfolgt über den Auenweg und die Deutz-Mülheimer Straße. Die Messeparkplätze sind auf dem Messegelände und im näheren Umfeld verteilt. Umfangreiche Parkflächen bestehen in den Abfahrten von der Zoobrücke (P21/22).

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ‚Euroforum Nord‘ soll ein weiteres Netzelement planungsrechtlich gesichert werden: die sogenannte Querspange zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer Straße, die den Damm der ICE-Trasse unterqueren soll. Die Straße dient insbesondere der Abwicklung der Ziel- und Quellverkehre des Bebauungsplangebiets über den Auenweg, damit die Deutz-Mülheimer Straße und der Messekreis nicht zusätzlich belastet werden.

Das Verkehrskonzept Straßenraum ist im REK-Nord dargestellt (vgl. REK-Nord, Karte 2a).

Fuß- und Radverkehr Separat ausgebaute Radverkehrsanlagen existieren im Plangebiet nicht. Die östliche Seite des Auenwegs bietet einen kombinierten Fuß- und Radweg an.

Die Fußwegevernetzung ist entwicklungsfähig. Während die Deutz-Mülheimer Straße und die Messeallee Nord über beidseitige Fußwege verfügen, besteht am Auenweg überwiegend nur auf der Ostseite der bereits erwähnte kombinierte Fuß- und Radweg. Die Hafenstraße kommt aktuell zu einem großen Teil ohne Fußgängerweg aus.

Das Verkehrskonzept Fuß- und Radwegeverbindungen ist im REK-Nord dargestellt (vgl. REK-Nord, Karte 2c).

ÖPNV Das Verkehrskonzept ÖPNV ist im REK-Nord dargestellt (vgl. REK-Nord, Karte 2b). Die überregionale Anbindung ist durch die räumliche Nähe zum Bahnhof Köln Messe/Deutz mit Anschluss an die S-Bahn und den Fernverkehr ausgezeichnet. Hingegen muss die örtliche ÖPNV-

vorliegende verkehrliche
Untersuchungen

Erschließung für das Planvorhaben als unterdimensioniert betrachtet werden. Zwar wird das Plangebiet vom Einzugsbereich der Stadtbahnhaltestellen ‚Stegerwaldsiedlung‘ (Pfälzischer Ring) und ‚Grünstraße‘ (Bergischer Ring) in Teilen erfasst, jedoch ist die fußläufige Anbindung schlecht, und die Kernflächen des Plangebiets sind vom Einzugsbereich aller ÖPNV-Haltestellen nicht erfasst. Die bestehenden Bushaltestellen ‚Thermalbad‘ (Auenweg, unmittelbar südlich der Zoobrücke) und ‚Windmühlenstraße‘ (Danzierstraße) decken lediglich den südlichen und den nördlichen Rand des Plangebiets ab. Ihre Taktung entspricht den für die stadträumliche Lage adäquaten Standards nicht.

Im Rahmen der laufenden Bauleitplanungen (s. Kapitel 2.2.5) wurden verschiedene, aufeinander aufbauende Verkehrsuntersuchungen, die den Bereich zwischen Ottoplatz und Mülheimer Brücke betrachten, mit einem Prognosehorizont bis 2020 durchgeführt (s. Kapitel 4.4).

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde u.a. die Anbindung der Deutz-Mülheimer Straße an den Bergischen Ring als zwingendes Netzelement für die weitere Entwicklung des Mülheimer Südens identifiziert. Ziel einer solchen Querspange ist insbesondere die Verlagerung der übergeordneten Verkehre von der Deutz-Mülheimer Straße auf den Auenweg und eine deutliche Entlastung des Messekreisel.

Eine entsprechende Anbindung ist – wie bereits benannt – in zwei Trassenvarianten bereits im REK-Nord (Kapitel 2.2.2) aufgeführt. In der weiteren Entwicklungsplanung ist diese Querspange als Netzelement zwingend zu berücksichtigen.

Im Einzelnen werden folgende Netzanpassungen vorgeschlagen:

- Herabstufung Deutz-Mülheimer Straße zu „Hauptsammelstraße“
- Heraufstufung Auenweg zu „örtlicher Hauptstraße“
- Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg im Euroforum Nord
- Verlängerung der Brügelmannstraße (südlich Zoobrücke) bis zum Pfälzischen Ring.

Im Weiteren bedarf es laut Untersuchung bei einer planerischen und baulichen Entwicklung des Mülheimer Südens inkl. Hafen einer deutlichen Verbesserung der ÖPNV-Vernetzung mit Mülheim und Deutz.

In Vorbereitung des Werkstattverfahrens Mülheim Süd inkl. Hafen erfolgt derzeit eine weitere verkehrliche Begutachtung für das betrachtete Plangebiet. Aufbauend auf den vorliegenden Untersuchungen sollen hierin betrachtet werden:

- a) Machbarkeit des Stadtbahnanschlusses des Plangebietes (Planung gem. REK-Nord)
- b) verkehrliche Auswirkungen der beabsichtigten Nutzungsstrukturveränderungen im Plangebiet. Es ist insbesondere darzustellen unter welchen Bedingungen auf die Verbindungsrampen zwischen dem Auenweg und der B55a (Stadtautobahn) verzichtet werden kann.

>>> Die Resultate des Gutachtens werden vor Start des Werkstattverfahrens vorliegen und an dieser Stelle in der Aufgabenstellung ergänzt werden.

2.8 Umweltsituation

2.8.1 Altlasten

Das Plangebiet ist in weiten Teilen bis heute gewerblich und industriell genutzt, so dass mit verschiedenen Altlasten zu rechnen ist.

*Anlage 22: Altlasten und Altablagerungen im Plangebiet
(Quelle: Stadt Köln, Datum)*

Altablagerungen Altablagerungen sind auf den Grundstücken ‚Euroforum Nord‘ und ‚Euroforum West‘ sowie auf dem alten Gießereigelände kartiert. Ebenso sind im Einmündungsbereich der Hafenstraße Altablagerungen vorhanden. Dabei handelt es sich um ausgekoffertes oder aufgefülltes Gelände (in der Regel Bauschutt, Industrierückstände, Asche, Schlacken). Je nach geplanter Nutzung müssen die betroffenen Ablagerungen entsorgt oder diese Flächen versiegelt werden.

Altstandorte Des Weiteren sind aufgrund der Altstandorte der ehemaligen Nutzung produktionsbedingte Fremdstoffe im Boden möglich, ebenso können Tanks, Keller oder Fundamente vor Ort liegen. Dies betrifft insbesondere die Flächen der industriellen Produktion im Nordwesten des Gebietes sowie die Gewerbehalle gegenüber der Einmündung der Danzierstraße in die Deutz-Mülheimer Straße. Auch hier ist je nach geplanter Nutzung eine Sanierung oder eine Versiegelung der betroffenen Bereiche nötig.

Bodenveränderungen Auf den Uferflächen der des Bootsreparaturbetriebs westlich des Auenwegs sind schädliche Bodenveränderungen kartiert. Dort ist der Boden mit bodenfremden Materialien versiegelt oder entsprechend aufgetragen worden. Auch hier muss abhängig von der geplanten Nutzung der Bereich abgetragen, neuer Boden aufgetragen oder versiegelt werden.

Die vorhandenen Altablagerungen in den Gebieten der in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanungen ‚Euroforum Nord‘, ‚Deutz-Mülheimer Straße‘ und ‚Gießerei-Gelände‘ sind untersucht. Maßnahmen zur konkreten Gefahrenabwehr sind nicht notwendig. Nutzungsrestriktionen, die im Werkstattverfahren zu beachten sind, liegen nicht vor. Grundsätzlich gilt, je sensibler die geplante Nutzung, desto höher wird der zusätzliche Untersuchungsumfang und der Sanierungsaufwand.

2.8.2 Klima

Fast das gesamte Plangebiet weist gemäß Klimafunktionskarte der Stadt Köln (s. Anlage 24) infolge des hohen Versiegelungsgrades und geringer Durchgrünung ein Innenstadtklima III - hoher Belastungsgrad - auf, das gekennzeichnet ist durch eine hohe sommerliche Überwärmung und eine stark eingeschränkte Kaltluftzufuhr. Nur der Bereich um den

Hafen und entlang der Hafenstraße profitiert von der besseren Durchlüftung in Rheinnähe.

*Anlage 23: Klimafunktionskarte der Stadt Köln (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln, Datum)*

Insbesondere im Bereich geplanter Wohnstandorte ist durch eine Entsiegelung und Durchgrünung eine Minderung der sommerlichen Überwärmung notwendig, um die Folgen des Klimawandels zu kompensieren. Auch die Berücksichtigung einer nur mäßigen städtebaulichen Dichte trägt zur Minderung der städtischen Wärmeinsel im Mülheimer Süden bei. Ebenfalls wirksam ist die Berücksichtigung von Bauformen, die eine Durchströmung des Gebietes erleichtern, wie bspw. Zeilenbauweise statt Blockrandbebauung oder die Planung von Durchlässen.

2.8.3 Hochwasser

evtl. Ergänzung der nachstehenden Ausführungen nach Gespräch mit Dez. 54 (Wasserwirtschaft) der Bezirksregierung Köln

Überschwemmungssituation
HQ100 und HQ200

Das Plangebiet liegt unmittelbar am Rhein und ist damit Teil des Überschwemmungsgebietes des Rheins bzw. hochwassergefährdeter Bereich. Bei einem 100-jährigen Hochwasser (HQ100) mit einem Kölner Pegel von 11,30 m würden zurzeit alle Flächen westlich des Auenwegs und der Hafenstraße, eine Freifläche zwischen Hafenstraße und Auenweg sowie Teilflächen des Areals ‚Euroforum West‘ überschwemmt (= gesetzlich festgelegter Überschwemmungsbereich). Bei einem Kölner Pegel von 11,90 m (200-jähriges Hochwasser (HQ200)) würden im Wesentlichen die gleichen Bereiche mit einer größeren Überflutungshöhe überschwemmt.

gesetzlich festgelegter
Überschwemmungsbereich

Der gesetzlich festgelegte Überschwemmungsbereich ist mit 11.30 m auf Grundlage des Wasserhaushaltsgesetz (WHG) definiert.

*Anlage 24: Hochwasserkarte
(Quelle: Stadt Köln, Datum)*

Hochwasserschutzkonzept

Der Bereich zwischen Rheinpark und der Straße Am Pulverturm wurde bewusst aus dem Hochwasserschutzkonzept der Stadt Köln, das auf den gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebieten aufbaut, herausgenommen, da die Neuordnung des Hochwasserschutzes hier im Rahmen der zukünftigen städtebaulichen Neuordnung geregelt werden soll. Entsprechend sind hierzu im Werkstattverfahren Aussagen notwendig.

Beim Bauen im Überschwemmungsbereich sind die wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen zu beachten und ist gutachterlich nachzuweisen, a) wie der wegfallende Retentionsraum ersetzt wird, b) dass im Hochwasserfall keine Gefahr für zukünftige Anwohner und/oder Arbeitskräfte besteht und dass c) das Abflussverhalten des Rheins nicht erheb-

lich verändert wird.

Das gesamte Hafengelände und insbesondere die Mittelmole im Mülheimer Hafen werden aufgrund der Überflutungshöhe bei einem 100-jährigen Hochwasser heute nicht als Bereiche bewertet, in dem zukünftig nicht hafenaffine Nutzungen und damit verbundene Neubebauung genehmigungsfähig sind.

Im Bereich der Hafenstraße und der Fläche ‚Euroforum West‘ wird eine Neubebauung mit anderer als gewerblicher Nutzung auch im Überschwemmungsgebiet als genehmigungsfähig betrachtet, wenn die o.g. Auflagen berücksichtigt werden.

2.8.4 Lärmimmissionen

Grundsätzlich ist die Immissionssituation im Plangebiet durch seine Lage und die vorhandene Nutzung von Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs-, Flug- und Gewerbelärm gekennzeichnet.

Im Rahmen der vorliegenden Entwicklungsüberlegungen für einzelne Areale innerhalb des Plangebietes wurden in der jüngeren Vergangenheit bereits einzelne Immissionsuntersuchungen erstellt.

Straßenverkehrslärm

Insbesondere durch den Straßenverkehr auf der Zoobrücke, der Deutz-Mülheimer Straße und dem Auenweg ist das Plangebiet durch Straßenverkehrslärm erheblich vorbelastet.

Im Rahmen der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung von ‚Euroforum Nord‘ wurde der Verkehrslärm der Zoobrücke und der Deutz-Mülheimer Straße untersucht (Planfall 2020 auf Grundlage der begleitenden Verkehrsuntersuchung s. Kapitel 4.4). Aufgrund der Hochlage der Zoobrücke treten dort in 12 m Höhe Pegel von teilweise über 75 dB (A) am Tag auf, auch entlang der Deutz-Mülheimer Straße treten Pegel von bis zu 75 dB(A) auf. Nachts liegen die Pegel im Mittel um 10 dB(A) niedriger (vgl. ADU Cologne, 2012).

*Anlage 25: Straßenverkehrslärm im Plangebiet
(Quelle: ADU Cologne)*

Mittlere bis hohe Überschreitungen der Orientierungswerte⁵ für Wohn- und Mischgebiete treten im gesamten Untersuchungsgebiet in straßen-nahen Bereichen entlang der Deutz-Mülheimer Straße, des Auenweges sowie zukünftig entlang der geplanten Verbindung zwischen Auenweg und Clevischem Ring auf.

⁵ Die in der Bauleitplanung einzuhaltenden Orientierungswerte für Straßenverkehrs- als auch Schienenlärm betragen gem. DIN 18005: allgemeines Wohngebiet: tags: 55 dB(A) nachts: 45 dB(A) // Mischgebiet: tags: 60 dB(A) nachts: 50 dB(A)

Im Nahbereich der Zoobrücke ist entsprechend Wohnungsbau auszuschießen bzw. muss durch beispielsweise bauliche Riegel ausreichender Höhe (über Fahrbahnoberfläche Zoobrücke) vom Verkehrslärm abgeschirmt werden.

Lärmminderungsmaßnahmen an der Zoobrücke selbst in Form von Lärmschutzwänden oder Flüsterasphalt wurden geprüft und sind nicht umsetzbar.

Zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse sollte die Planung von Wohngebäuden innerhalb des Plangebiets alle Maßnahmen des passiven Schallschutzes ausschöpfen wie geeignete Bauschalldämmmaße, lärmgeschützte Grundrisse, ggf. Schallschutzwintergärten oder -balkone und die Sicherstellung von mindestens einer „lärmberuhigten“ Seite durch entsprechende Gebäudestellungen.

Schienenverkehrslärm

Maßgeblich für den Schienenverkehrslärm im Plangebiet sind die ICE-Trasse in Hochlage, die die Plangebiete ‚Euroforum Nord‘ und ‚Euroforum West‘ trennt sowie im nördlichen Untersuchungsgebiet der Schienenverkehrslärm der KVB-Trasse auf der Mülheimer Brücke

Der Orientierungswert Tag für ein Mischgebiet wird in 12 m Höhe in ca. 65 m Abstand beiderseits der Bahntrasse eingehalten, der Orientierungswert Nacht in ca. 90 m Abstand (vgl. ADU Cologne, 2012).

In Bereichen mit einer Überschreitung kann unter Einsatz von Maßnahmen des passiven Schallschutzes eine Wohnnutzung umgesetzt werden.

Im nördlichen Untersuchungsgebiet kommt es durch Schienenverkehrslärm weder am Tag noch in der Nacht zur Überschreitung der Orientierungswerte für ein allgemeines Wohngebiet.

Fluglärm

Gemäß den Daten des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes der Stadt Köln (Schallimmissionsplan Flugverkehr aus 2002) sind im Bebauungsplangebiet ‚Deutz-Mülheimer Straße‘ Fluglärmbeurteilungspegel von ca. 45 dB(A) im Tagzeitraum und 40 dB(A) im Nachtzeitraum zu erwarten. Demnach ist nicht mit erheblicher Fluglärmbeeinträchtigung zu rechnen. Planungsanforderungen ergeben sich daraus nicht.

Im übrigen Plangebiet ist die Belastung durch Fluglärm im Vergleich geringer.

Ergänzung einer Aussage zum Fluglärm im Kontext Hubschrauberlandeplatz Kalkberg.

Immissionen Gewerbe

Aufgrund der derzeit vorhandenen gewerblichen und industriellen Nutzung ist das Plangebiet durch Gewerbelärm teilweise erheblich vorbelastet. Insbesondere der bleiverarbeitende Betrieb an der Deutz-Mülheimer Straße, die industrielle Produktion im Nordosten des Gebietes, die Werft sowie das Heizwerk der Rheinenergie (Fernwärme in Re-

servelast) im Bereich der Flächen ‚Euroforum West‘ sind als wesentliche Emittenten zu bewerten. Die Gewerbelärmemissionen und -immissionen wurden im Rahmen der laufenden Bebauungsplanverfahren ‚Euroforum Nord‘ und ‚Deutz-Mülheimer-Straße‘ untersucht (ADU Cologne 2009, 2012) hinsichtlich der Verträglichkeit mit Wohnnutzung.

Sowohl der vorhandene Werftbetrieb, das Heizwerk sowie der Bootsreparaturbetrieb (s. Fläche Nr. 13 in Anlage 28) können im 24-Stunden-Betrieb arbeiten. Für das Heizwerk wird im Rahmen der in Aufstellung befindlichen Bauleitplanung ‚Euroforum Nord‘ eine schalltechnische Erhöhung angestrebt, die Mischnutzung auch im Nahbereich des Heizwerkes erlauben würde. Aufgrund der potenziellen nächtlichen Emission des Werftbetriebs ist Wohnnutzung auf den Flächen ‚Euroforum West‘ und im südlichen Teil des Bebauungsplangebietes ‚Gießerei-Gelände‘ derzeit nicht umsetzbar. Zum Betriebsstandort des bleiverarbeitenden Unternehmens an der Deutz-Mülheimer Straße ist von Wohnnutzung ein Mindestabstand von 75 m einzuhalten.

Im Rahmen des Werkstattverfahrens ist anzunehmen, dass das bleiverarbeitende Unternehmen bis im Jahr 2020 seine Produktion aufgeben wird. Entsprechend sind die von ihm ausgehenden Emissionen bis zur Produktionsbeendigung am Standort zu beachten.

2.8.5 Luftverunreinigungen

Erkenntnisse zu luftfremden Stoffen liegen hinsichtlich verkehrsbedingter Immissionen für Stickoxide und Feinstaub auf der Deutz-Mülheimer Straße, hinsichtlich erhöhter Bleianteile im Staubbiederschlag für das nördliche Plangebiet vor (Aneco 2012; TÜV Rheinland 2009). Das gesamte Plangebiet liegt gemäß Luftreinhalteplan in der Umweltzone der Stadt Köln. Vor diesem Hintergrund wurde die Immission der verkehrsbedingten Luftschadstoffe Stickoxide und Feinstaub in Anlehnung an die TA Luft untersucht. Im südlichen Teil der Deutz-Mülheimer Straße kommt es sowohl heute als auch bei Umsetzung der Planung ‚Euroforum Nord‘ im Planfall 2020 zur Überschreitung des Grenzwertes der TA Luft für Stickstoffdioxid (NO₂). Der Grenzwert für Feinstaub wird nicht erreicht.

Mögliche Maßnahmen zur Minderung der Belastungssituation sind eine Durchgrünung im Straßenraum sowie in angrenzenden Gebieten und die Unterbrechung geschlossener Straßenfronten zur besseren Durchlüftung des Straßenraumes.

Im nördlichen Plangebiet wurden in der Vergangenheit erhöhte Bleikonzentrationen im Staubbiederschlag festgestellt, die aus der über einhundertjährigen Bleiverarbeitung im Mülheimer Süden resultieren. Da die Partikel nicht lungengängig sind, ist eine Wohnbebauung in diesem Bereich grundsätzlich möglich. Nutzgärten und Kleinkinderspielflächen sind

aufgrund der Möglichkeit zur oralen Aufnahme des in Pflanzen oder im Boden angereicherten Bleis kritisch zu bewerten.

Die Immission weiterer Luftschadstoffe ist für die Erarbeitung einer Planungs- und Entwicklungskonzeption für den Mülheimer Süden nicht relevant und wurde entsprechend nicht untersucht.

Fazit Zusammenfassend wird deutlich, dass von den vorhandenen gewerblich-industriellen Nutzungen erhebliche Restriktionen für eine potenzielle Wohnnutzung in Teilen des Plangebietes ausgehen.

Anlage 26: Lärm- und Luftschadstoffemissionen und -immissionen im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln)

Schalltechnische Ertüchtigungen der Produktionsstandorte bzw. ihre Verlagerung sind Voraussetzung für die Realisierung von Wohnen in Teilbereichen.

Auch nach einer Verlagerung der erheblich emittierenden Betriebe verbleiben in jedem Fall Restriktionen durch die Straßenverkehrslärmbelastung insbesondere im Nahbereich der Zoobrücke.

2.9 Eigentumssituation und Entwicklungsabsichten

2.9.1 Eigentumssituation

Die Flächen im Plangebiet sind mehrheitlich in privatem Eigentum.

Anlage 27: Eigentumssituation im Plangebiet (Quelle: Stadt Köln)

Die Flächen im Eigentum der Stadt Köln dienen hauptsächlich der Erschließung bzw. sind mit Blick auf die beabsichtigte Umsetzung städtischer Erschließungs- und Freiraumplanungen erworben worden.

Die Eigentumssituation sowie die Parzellenzuschnitte sind als gegeben anzunehmen.

2.9.2 Entwicklungsabsichten der Grundstückseigentümer und Erbbaurechtsnehmer

abschließende Bearbeitung nach Erhalt der Rückmeldungen der Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu den dargestellten grundstücksbezogenen Entwicklungsabsichten

Flächen Nr. 1, 2, 3, 5, 10⁶
(Rheinpark)

Auf den gekennzeichneten Flächen befinden sich heute ein Teil des Rheinparks sowie eine städtische Jugendeinrichtung (Flächen Nr. 1, 2, 3, 5). Die Fläche Nr. 10 wird als öffentliche Parkplatzfläche genutzt. Der Rheinpark – ehemaliges Bundesgartenschau Gelände 1957 und 1971 – ist hochattraktiver Nacherholungsraum am rechten Rheinufer und in jedem Fall in seiner bestehenden Form zu erhalten. Auf den westlichen Flächen der Landzunge erfolgt zudem der Landzugang der Besatzungen der im Mülheimer Hafen liegenden Schiffe. Aus Sicht der Eigentümer dieser Flächen gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzungen und Nutzbarkeiten.

Flächen Nr. 4, 5
(Wasserfläche und
Außenbezirk des WSA)

Für den Erhalt der Schutzhafenfunktion ist die Nutzbarkeit der Wasserfläche des Mülheimer Hafens inkl. der auf dieser eingerichteten Liegeplätze auch für Gefahrguttransporte (1-Kegel-Schiffe) zwingend (s. auch Kapitel 2.2.5). Da aus Sicht der Fachplanung Bundeswasserstraßen diese Funktion nicht in Frage zu stellen ist, ist die Nutzbarkeit in jedem Fall zu erhalten und nicht zu beeinträchtigen. Der Außenbezirk des WSA Köln ist auf den Flächen Nr. 5 untergebracht. Seine Lage am Rhein und in diesem Abschnitt des Rheinverlaufs ist für das WSA Köln zur Erledigung der ihm übertragenen Aufgaben notwendig. Entsprechend gibt es aus Sicht der Eigentümerin keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung.

Flächen Nr. 7

Die Flächen Nr. 7 sind aktuell an Kleingewerbetreibende verpachtet bzw. im Erbbaurecht vergeben. Da diese Verträge kurz- bzw. mittelfristig auslaufen steht einer Weiterentwicklung der Flächen aus Sicht der Eigentümerin nichts entgegen.

Flächen Nr. 8

Die Flächen Nr. 8 (nördlich und südlich der Fläche Nr. 9) sind derzeit un- bzw. mindergenutzt. Vom bestehenden Werftbetrieb (Flächen Nr. 6 und nördlicher Teil der Fläche Nr. 11) wurde das Interesse geäußert, diese zu pachten. Die Eigentümerin hat sich erklärt, das hier beschriebene Werkstattverfahren abzuwarten, bevor eine Entscheidung über das Pachtinteresse getroffen wird. Grundsätzlich steht einer Weiterentwicklung der Flächen aus ihrer Sicht nichts entgegen.

Fläche Nr. 6,
nördlicher Teil der
Fläche Nr. 11
(Werftbetrieb)

Die Fläche Nr. 6 und der nördliche Teil der Fläche Nr. 11 sind derzeit vom Eigentümer an den ansässigen Werftbetrieb verpachtet. Dieser möchte den Werftbetrieb (mit 24-Stunden-Betriebsgenehmigung) auch langfristig fortführen und ist an einer Erweiterung seiner Betriebsflächen bzw. -ausstattung interessiert. Konkret beabsichtigt er um die Erweiterung der bestehenden Helling auf 135 m Länge und den Neubau einer Stahlspundwand.

⁶ Die hier und im Folgenden aufgeführten Flächenkennziffern beziehen sich jeweils auf die Darstellung in Anlage 28: Eigentumssituation im Plangebiet.

Für den Neubau der Stahlspundwand im Hafenbecken Ost liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss vom 18.06.2009 vor. Die geplante Stahlspundwand soll in einer Länge von 100 m vom derzeitigen Ende der bestehenden Spundwand rechtwinklig zur gegenüberliegenden Ufermauer verlaufen.

Die Eigentümer der Flächen Nr. 6, 11 sind – in Abhängigkeit von der Zukunft des Werftbetriebs am Standort – grundsätzlich an einer Weiterentwicklung der Flächen interessiert.

südlicher Teil der
Fläche Nr. 11

Der südliche Teil der Fläche Nr. 11 ist aktuell in der Hauptsache an (Klein-)Gewerbetreibende und Künstler vermietet. Auf der Parzelle an der Sachsenbergstraße soll kurzfristig eine zusätzliche Zufahrt auf das Gelände eingerichtet werden. Aus Sicht der Eigentümerin steht einer Weiterentwicklung der Fläche nichts entgegen.

Fläche Nr. 13
(Bootsreparaturbetrieb)

Die Eigentümerin der Fläche Nr. 13 betreibt auf dieser einen Bootsreparaturbetrieb (mit 24-Stunden-Betriebsgenehmigung) und beabsichtigt, diesen auch langfristig an dieser Stelle fortzuführen. Aus ihrer Sicht gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche.

Fläche Nr. 14
(baugewerblicher Betrieb)

Die Eigentümerin der Fläche Nr. 14 betreibt auf dieser einen Betrieb des Baugewerbes und beabsichtigt, diesen auch langfristig an dieser Stelle fortzuführen. Aus ihrer Sicht gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche.

Flächen Nr. 12, 20, 21
(künftiger ‚Grünzug Charlier‘/
Rheinboulevard Mülheim Süd)

Die Flächen Nr. 12, 20, 21 liegen im Geltungsbereich der bestehenden Sanierungssatzung ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ (vgl. Kapitel 2.2.7). Hier wird kurzfristig die vorliegende Planung umgesetzt werden.

Fläche Nr. 15

Die gekennzeichnete Fläche liegt im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 69469/02 „Deutz-Mülheimer Straße“.

Im nördlichen Teil der Fläche ist beabsichtigt, ein Wohngebäude zu errichten (s. Anlage 32). Der Bebauungsplanentwurf beinhaltet ferner südlich angrenzend an das Wohngebäude eine Grünfläche in Verlängerung des beabsichtigten ‚Grünzugs Mülheim Süd‘, die mittels einer Rampentreppenanlage einen Zugang zum Rheinufer erhalten soll (vgl. auch Kapitel 2.2.4, VEP Deutz-Mülheimer Straße).

*Anlage 28: Planungskonzept Wohnbebauung am ‚Grünzug Mülheim Süd‘
(Entwurf: LINK Architekten, Köln)*

Fläche Nr. 16
(Atelierhaus)

Die gekennzeichnete Fläche liegt im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 69469/02 „Deutz-Mülheimer Straße“ (vgl. auch Kapitel 2.2.4, VEP Deutz-Mülheimer Straße).

Hier befindet sich das sog. Atelierhaus, in dem Ateliers und Büros vermietet sind. Ein ursprünglich industriell genutztes Gebäude wurde in der jüngeren Vergangenheit entsprechend umgenutzt.

Aus Sicht der Eigentümerin gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche. Eine Weiterentwicklung auf der Fläche selbst, d.h. Erweiterung des bestehenden Gebäudes an der Nordseite um Wohnnutzungen und/oder aber Ersatzbauten für die Hallenbauten entlang der Deutz-Mülheimer Straße sind denkbar.

Eine entsprechende Entwicklung ist nicht auf Grundlage der Festsetzungen des in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplans möglich und erfordert entsprechend seine Anpassung.

Flächen Nr. 17, 28
(bleiverarbeitender Betrieb,
teilweise Brachfläche)

Die Flächen Nr. 17, 28 nördlich des Auenweges und westlich der Deutz-Mülheimer liegen mehrheitlich brach. Ausnahme bilden der vorhandene bleiverarbeitende Betrieb, der Bleioxide für Batterien produziert sowie eine Backsteinhalle in der Hafenstraße, die als Veranstaltungshalle und als Grillshop genutzt wird.

Die Eigentümerin verfolgt bei der Weiterentwicklung des Areals das Ziel, auf dem Areal eine kleinteilige, urbane Mischung aus Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen zu schaffen. Als Grundlage für die schrittweise Neustrukturierung des Gebietes wurde im Frühjahr 2013 nachstehendes städtebauliches Konzept entwickelt.

*Anlage 29: städtebauliche Konzeption Areal nördlich Auenweg, Bebauungs- und Nutzungskonzept
(Entwurf: trint+kreuder, Köln mit KIPAR Landschaftsarchitekten, 2013)*

*Anlage 30: städtebauliche Konzeption Areal nördlich Auenweg, Freiraumkonzept
(Entwurf: trint+kreuder, Köln mit KIPAR Landschaftsarchitekten, 2013)*

Grundsätzlich besteht die Absicht, innerhalb der kommenden zehn Jahre die vorliegende Planung vollständig umgesetzt zu haben. Die genaue Entwicklungsabfolge der einzelnen Flächen ist bislang noch offen. Der bleiverarbeitende Betrieb plant die Produktion an diesem Standort bis spätestens im Jahr 2020 aufzugeben.

Nach Aussage der Eigentümer ist die vorliegende städtebauliche Konzeption in das Werkstattverfahren einzubringen und im Sinne der beabsichtigten Gesamtschau zu qualifizieren und weiter zu entwickeln.

Flächen Nr. 18, 20, 34
(ehem. Gießereigelände)

Die Flächen 18, 20, 34, das ehemalige Gießereigelände der KHD, sind vormals industriell genutzt und liegen derzeit in der Hauptsache brach. Die Fläche 34 mit dem aufstehenden Gebäude ist derzeit temporär an Kulturschaffende vermietet.

Die Eigentümer sind an einer Weiterentwicklung der Flächen interessiert. Als Grundlage hierzu wurde bereits in den Jahren 2004 und 2008

gemeinsam mit der Stadt Köln ein erstes städtebauliches Grobkonzept erarbeitet, das Grundlage des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan Nr. 69469/05 – Gießerei-Gelände in Köln-Mülheim vom 05.03.2009 war, dessen Bearbeitung seitdem ruht (vgl. Kapitel 2.2.4, ‚Gießerei-Gelände‘).

Nach Aussage der Eigentümer ist die vorliegende städtebauliche Konzeption in das Werkstattverfahren einzubringen und im Sinne der beabsichtigten Gesamtschau zu qualifizieren und weiter zu entwickeln.

Fläche Nr. 22
(„Euroforum West“)

Die Fläche Nr. 22 zwischen der ICE-Trasse und dem Auenweg ist ehemals industriell genutzt und liegt derzeit mehrheitlich brach.

Die Eigentümerin ist an einer Weiterentwicklung der Flächen interessiert. Als Grundlage hierzu wurde ein städtebauliches Konzept – das ebenso die Fläche Nr. 23 („Euroforum Nord“) betrachtet – von schultearchitekten, Köln erarbeitet. Eine weitere Konkretisierung der Planung ist für die Fläche Nr. 22 seit dem nicht erfolgt.

*Anlage 31: Planungskonzept Euroforum
(Entwurf: schultearchitekten, Köln)*

Nach Aussage der Eigentümerin ist die vorliegende städtebauliche Konzeption in das Werkstattverfahren einzubringen und im Sinne der beabsichtigten Gesamtschau zu qualifizieren und weiter zu entwickeln.

Fläche Nr. 23
(„Euroforum Nord“)

Die Fläche Nr. 23 ist ehemals industriell genutzt und liegt derzeit brach. Die Eigentümerin ist an einer Weiterentwicklung der Flächen interessiert. Als Grundlage hierzu wurde ein städtebauliches Konzept – das ebenso die Fläche Nr. 22 („Euroforum West“) betrachtet – von schultearchitekten, Köln erarbeitet, das im Jahr 2008 Basis für die Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens war (Details der Planung s. Kapitel 2.2.4).

Im Süden an der Deutz-Mülheimer Straße ist ein denkmalgeschütztes Bestandsgebäude in Erbpacht vergeben und wird als selbstverwaltetes Künstlerhaus genutzt. Das Künstlerhaus ist entsprechend seiner bestehenden Nutzung im Entwurf der Bauleitplanung berücksichtigt. Die Erbbaurechtsnehmer sehen keine Alternative zum Erhalt der heutigen Nutzung ihres Grundstücks.

Aufgrund der bereits erreichten Planungstiefe und dem weit fortgeschrittenen Verfahrensstand steht diese Fläche für alternative Nutzungsüberlegungen nicht zur Verfügung.

Fläche Nr. 24
(Heizwerk Deutz)

Auf der Fläche Nr. 24 befindet sich ein Heizwerk zur Erzeugung von Fernwärme in Reservelast, das über eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung verfügt. Aus Sicht der Eigentümerin und Betreiberin gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Fläche.

Differenzierte Ausführungen zu technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen des Standortes finden sich in den anliegenden Unterlagen (s. Kapitel 4.4).

Flächen Nr. 25 & 26

Die Fläche Nr. 25 ist Teil der Erschließungsflächen für die Messenordhallen. Die Fläche Nr. 26 wird heute als Parkplatzfläche der Messe genutzt.

Grundsätzlich ist die Eigentümerin an einer hochwertigen Entwicklung im Umfeld ihrer Liegenschaften interessiert. Grundsätzliche Voraussetzung für Veränderungen und Weiterentwicklungen im betrachteten Gebiet muss aber in jedem Fall die Sicherstellung der Funktionalität des Verkehrssystems sein. Dies bedeutet, dass die bestehende Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems im Gebiet mindestens erhalten bleibt sowie die geordnete verkehrliche Erschließung und die verkehrliche Autarkie der Messenordhallen (Zufahrt zu den Hallen 6 bis 8 über das Tor A über die Messeallee Nord) gewährleistet ist.

Fläche Nr. 27
(industrielle Produktion)

Auf der Fläche Nr. 27 findet sich ein Betriebsstandort industrieller Produktion.

Das Unternehmen beabsichtigt, den Standort an der Deutz-Mülheimer-Str. in den nächsten drei Jahren zu räumen. Der Standort Deutz-Mülheimer Straße ist aufgrund der Innenstadtlage (Abstandsflächen, Schwerlastverkehr in der Innenstadt etc.) sowie der veralteten Infrastruktur für eine dauerhafte industrielle Nutzung nicht geeignet. Der Standort wird bereits heute nur noch teilweise genutzt. Auch die Flächennutzung ist nach heutigen Maßstäben nicht effizient.

Es ist die vollständige Räumung des Standorts Deutz-Mülheimer Straße geplant. Für die verschiedenen Gewerke am Standort werden differenzierte Lösungen an anderem Ort gefunden werden.

Entsprechend dieser Veränderungsabsichten ist die Eigentümerin grundsätzlich an einer Weiterentwicklung des Standortes interessiert.

Flächen Nr. 29, 30
(Hotel-, Wohnnutzung)

Ein Hotel, ein Boardinghaus sowie Wohnhäuser finden sich auf den Flächen 29 und 30. Aus Sicht der Eigentümer gibt es keine Alternative zum Erhalt der bestehenden Nutzung und Nutzbarkeit der Flächen.

Fläche Nr. 32

Auf der Fläche 32 findet sich die Firmenzentrale eines international agierenden Unternehmens. Am Standort sind in erster Linie Büroarbeitsplätze untergebracht. Nach Aussage der Eigentümerin besteht die Absicht, den Betriebsstandort langfristig zu erhalten und zu expandieren.

Fläche Nr. 33

Ergänzung Entwicklungsperspektive nach Aufgabenabstimmung mit dem Eigentümer

Fläche Nr. 35
(Wagenburg)

Die Fläche Nr. 35 ist derzeit durch eine Wagenburg belegt. Für eine Weiterentwicklung im Kontext eines Gesamtkonzeptes steht sie zur Verfügung.

Einen zusammenfassenden Überblick über die Perspektiven der einzelnen Grundstückseigentümer für ihre Flächen sowie allenfalls bestehende Entwicklungsabsichten gibt die nachstehende Grafik.

*Anlage 32: eigentümerspezifische Entwicklungsabsichten im Mülheimer Süden
(Quelle: Stadt Köln)*

2.10 zusammenfassende Darstellung Planungsvorgaben und -annahmen

Planungsvorgaben

Die nachfolgenden Vorgaben, wie sie in der vorangegangenen Beschreibung von Situation und Rahmenbedingungen des Werkstattverfahrens formuliert wurden, sind im Rahmen der Planung zu beachten:

- Der Außenbezirk des WSA Köln im Mülheimer Hafen (Fläche Nr. 5) bleibt in der heutigen Form und Funktion bestehen.
- Der Mülheimer Hafen behält auch künftig seine Schutzhafenfunktion. Er bleibt Liegestelle für Gefahrguttransporte (min. 1-Kegel-Schiffe). Die entsprechenden Schutzabstände von 100 m sind zu geschlossener Wohnbebauung einzuhalten.
- Die Planung für das bestehende Sanierungsgebiet ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘ wird wie geplant umgesetzt.
- Die gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiete sind bindend.
- Die Vorgaben des Denkmalschutzes sind bindend.
- Die Vorgaben des Landschaftsschutzes sind bindend.
- Die Planung muss eine Optimierung der ÖPNV-Erschließung des Gebietes vorsehen.
- Die Planung muss eine Querspange zur Anbindung des Auenwegs an den Bergischen Ring vorsehen.
- Die Planung muss eine Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg im Bereich ‚Euroforum Nord‘ vorsehen.
- Die maximale Höhenentwicklung im Plangebiet darf im Sinne des Welterbes die charakteristische Blickbeziehung zum Dom in keiner Weise beeinträchtigen. Die bauliche Höhe ist grundsätzlich an die Höhenentwicklung der umgebenden Stadtquartiere anzupassen. Überschreitungen sind lediglich für den Lärmschutz oder in stadtstrukturell begründeten Ausnahmen möglich.
- Die Vorgaben des REK-Nord insbesondere zu den definierten Grün- und Freiraumstrukturen sowie zur verkehrlichen Konzeption sind zu beachten (Ausnahme bilden die nutzungsstrukturellen Vorgaben, s. Kapitel 2.2.1).

Planungsannahmen

Folgende Annahmen sind zudem der Bearbeitung der im folgenden Kapitel beschriebenen Aufgabe zu Grunde zu legen:

- Die Erweiterung und infrastrukturelle Optimierung des Liegeplatzangebotes (1-Kegel-Schiffe) wird entsprechend der Planungen des WSA Köln umgesetzt.
- Der Werftbetrieb im Mülheimer Hafen führt seinen Betrieb am Standort unverändert (u.a. mit Genehmigung des 24-Stunden-Betriebs) fort. Die beabsichtigten Betriebserweiterungen, d.h. die Verlängerung der Spundwand sowie die Verlängerung der Helling auf 135 m, werden umgesetzt.
- Das bestehende Heizwerk (Fläche Nr. 24) wird schalltechnisch ertüchtigt.
- Die heute bestehenden Nutzungen auf den südlichen Flächen Nr. 27 (gewerbliche Nutzung: Autohandel), Nr. 13 (gewerbliche Nutzung: Schiffsreparaturbetrieb), Nr. 14 (gewerbliche Nutzung: Bauunternehmung), Nr. 9, 29, 30 (Wohnnutzung) bleiben erhalten.
- Die bestehende Eigentümersituation und Parzellenstruktur sind als gegeben anzunehmen.
- Die laufenden Bauleitplanungen für die Gebiete 23 („Euroforum Nord“) und „Deutz-Mülheimer Straße“ (Flächen 15, 16) werden in der vorgesehenen Form und mit den dort beschriebenen Inhalten zum Satzungsbeschluss gebracht.
- Der bleiverarbeitende Betrieb wird die Produktion an seinem heutigen Standort bis spätestens im Jahr 2020 aufgeben (Fläche 17).
- Die industrielle Produktion auf der Fläche Nr. 27 wird in den nächsten drei Jahren am Standort aufgegeben.

3 Aufgabenstellung

Für den Mülheimer Süden inkl. Hafen ist eine nutzungsstrukturelle, städtebauliche und freiraumplanerische Planungs- und Entwicklungskonzeption zu entwickeln, die von der beschriebenen Situation ausgeht und die formulierten Rahmenbedingungen beachtet. Wie können die Vorgaben und getroffenen Annahmen zu einem sinnvollen, harmonischen nutzungsstrukturellen, städtebaulichen Gesamtgefüge entwickelt werden? Die erstellte Konzeption dient im Weiteren als Grundlage zur Fortschreibung des REK-Nord.

In einem ersten Schritt (Planungsphase 1) liegt der Schwerpunkt der Bearbeitung auf strukturellen und funktionalen Aspekten der angestrebten Planungs- und Entwicklungskonzeption. Anschließend (Planungsphase 2) liegt das Hauptaugenmerk auf stadträumlichen und stadtgestalterischen Themen, die für Teilräume vertieft werden.

Aus stadtentwicklungspolitischer, stadtökonomischer und stadtgestalterischer Sicht muss die Konzeption maximal tragfähig, d.h. robust und zukunftsfähig sein. Zudem muss der Prozess der baulichen Umsetzung mit ihr vorgedacht werden.

3.1 Zielsetzung und Fragestellungen

Folgende grundsätzliche Prämissen sind in der Bearbeitung planerisch umzusetzen und folgende generelle Fragestellungen im Entwurf zu lösen.

grundsätzliche Prämissen

Die Stadt städtischer machen

Für den Mülheimer Süden ergibt sich die einmalige Chance, sich zu einem urbanen Quartier mit Wohnnutzung in nennenswertem Maß zu entwickeln. Diese Chance ist zu nutzen und aufzuzeigen, wie neue verträgliche Nachbarschaften zwischen vermeintlich unverträglichen Nutzungen hier aussehen können, welche alternativen Nutzungsszenarien fernab der klassischen Nutzungstrennung möglich sind. In diesem Sinne ist der Mülheimer Süden als Experimentierfeld für Unkonventionelles zu verstehen.

Ein robustes Gesamtbild

führt Vorhandenes zusammen und qualifiziert es weiter

Ein Teil der Grundstückseigentümer im Mülheimer Süden beabsichtigt, die heute betriebene Nutzung hier auch langfristig fortzuführen. Für andere Flächen bestehen bereits Entwicklungsüberlegungen. Diese sind zumeist noch auf sich selbst bezogen und das Zusammenspiel der einzelnen Vorhaben und Ansätze im gesamten Raum noch nicht immer erkennbar.

In der Planung sind alle diese Überlegungen zusammen zu bringen, räumliche und funktionale Abhängigkeiten und Übergänge zu prüfen und in der Gesamtschau zu qualifizieren. Es geht darum, einen städtebaulichen und freiräumlichen Setzkasten für das Ganze abzustimmen, innerhalb dessen ausreichend Handlungsspielräume erhalten bleiben. Eine Korrektur bzw. Überplanung der vorliegenden teilträumlichen Planungskonzepte im Detail ist nicht beabsichtigt.

Profilierung des Ortes – Achtung des baulichen Bestandes

Eine besondere Bedeutung kommt im Mülheimer Süden dem baulichen Bestand zu. Er begründet bzw. trägt die Spezifik des Raums bis heute und sollte auch sein künftiges Profil mitbestimmen, so dass er lebendiger Bestandteil des Ortes bleibt. Entsprechend ist die historische Bausubstanz in die planerischen Überlegungen einzubeziehen und ein qualitativvolles Zusammenspiel von Alt und Neu zu entwickeln. Dabei sind die bekannten Strukturen und Typologien des Städtebaus zu überprüfen und teilweise zu verlassen.

Ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Quartier

Der Klimawandel wird in den kommenden Jahren in der Stadt zunehmend spürbar sein. Die grundlegenden Prinzipien einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung⁷ sind bei der städtebaulichen und freiräumlichen Gestaltung und Umstrukturierung des Mülheimer Südens zu berücksichtigen. So kann u.a. sommerlichen Überwärmungen (Wärmeinselbildung) vorgebeugt werden.

Erschließungsqualität = Standortqualität

Eine den geplanten Nutzungen angemessene verkehrliche An- und Einbindung des Standortes für alle Verkehrsträger ist zentrale Voraussetzung für seine Entwicklung. Notwendiger Anpassungsbedarf ist hier – insbesondere auch unter Berücksichtigung der anzunehmenden Veränderungen des Mobilitätsverhaltens⁸ – in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen.

Die Lage am Fluss, ein Plus

Das Plangebiet grenzt im Westen an den Rhein. Mit dem Ausläufer des Rheinparks im äußersten Westen, der aus dem Plangebiet zugänglich ist, sind flussnahe Erholungsflächen direkt erreichbar. Die Planung sollte diese Lage für die Entwicklung des Raums nutzbar machen ohne dabei

⁷ Als grundlegende Prinzipien einer klimawandelgerechten Stadtentwicklung gelten: maßvolle Dichte, Durchströmbbarkeit der Quartiere (z. B. Blocks öffnen), deutliche Durchgrünung (Dächer, Fassaden, Innenhöfe, zusammenhängende Grünflächen), ökologische Regenwasserbewirtschaftung (Versickerung, temp. Einstau, Wasserflächen).

⁸ Die Veränderung in der Verkehrsnachfrage in Köln in den vergangenen Jahren bzw. Jahrzehnten sowie die zu beobachtende generelle Verhaltensänderung vor allem junger Großstadtbewohner (vgl. Erhebung "Mobilität in Deutschland" 2008) lassen erwarten, dass zukünftig in der Kernstadt ÖPNV, Fahrrad und CarSharing-Modelle eine höhere und der klassische Individualverkehr eine geringere Rolle spielen werden.

die auch künftig bestehenden gewerblichen Nutzungen im Hafenbereich zu beeinträchtigen. Zudem muss in diesem Kontext die besondere Funktion des Raums als ‚Transitraum zum Rhein‘ für die im Norden und Osten angrenzenden Quartiere bewusst sein.

Schrittweise Realisierbarkeit

Das erarbeitete Planungs- und Entwicklungskonzept muss (fach-) planungs- und bauordnungsrechtlich realisierbar und etappenweise umsetzbar sein. Es sind Phasen aufzuzeigen, die auch unabhängig voneinander funktionieren und – wo zweckmäßig - bewusst Zwischennutzungen vorsehen.

generelle Fragestellungen

Die Planung soll in besonderer Weise folgende generelle Fragestellungen planerisch beantworten:

- Wie können künftige Nutzungsstrukturen im Plangebiet aussehen fernab der klassischen Nutzungstrennung?
- Wie können Gebäudetypologien gestaltet sein, um eine bauliche Nutzung der attraktiven flussnahen Flächen im Überschwemmungsgebiet zu ermöglichen?
- Welchen Beitrag kann der Raum für die Stadtentwicklung Kölns mittel- und langfristig leisten?
- Wie sieht ein künftiges standortspezifisches Profil des Mülheimer Südens inkl. Hafen aus?
- Welche stadträumlich qualitätvollen Möglichkeiten sind zum Umgang mit den bestehenden Barrieren (insbesondere verkehrliche Infrastrukturen) zu wählen?
- Wie ist mit den bestehenden Abhängigkeiten zwischen Teilräumen und auch zu den umliegenden Quartieren (Mülheimer Süden, Stegerwalsiedlung, Messegelände) umzugehen?
- Wie sind die (frei-)räumlichen und funktionalen Beziehungen/Verknüpfungen/Anbindungen und Schnittstellen zwischen Teilräumen und auch in die umliegenden Quartiere zu gestalten?

Für die mit der Aufgabe betrachteten Fachdisziplinen werden zudem nachstehende spezifische Zielsetzungen und Fragestellungen für die Bearbeitung formuliert.

Allenfalls bestehende Widersprüche zwischen den einzelnen Zielsetzungen sind vor dem Hintergrund der grundsätzlichen Prämissen untereinander abzuwägen und planerisch zu lösen.

3.1.1 Ziele der Stadtentwicklung

Handlungsfeld **Bevölkerung, Wohnen und Nahversorgung**

- Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung und Vermeidung weiterer Entmischung mit Zunahme von Segregation;

- Sicherung und Stabilisierung der vorhandenen Wohnbereiche und Beseitigung oder Minimierung von Nutzungskonflikten;
- Verstärkung der verträglichen Nutzungsmischung im Mülheimer Süden durch Bereitstellung ehemals gewerblich genutzter Flächen für den Wohnungsneubau zur Arrondierung von Wohnstandorten;
- Insgesamt differenzierte Erweiterung des Wohnungsangebotes in Mehrfamilienhäusern und Stadthausbebauung für breite Schichten der Bevölkerung mit besonderer Berücksichtigung preiswerter Wohnungsangebote;
- Umsetzung der Wohnungsbauvorhaben in Abstimmung mit der städtischen Wohnungsgesamtplanung bzw. dem Wohnungsbauprogramm 2015;
- Stärkung des Nahversorgungszentrums 'Stegerwald-Siedlung' entsprechend den Anforderungen des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes Köln.

Handlungsfeld
Wirtschaftsentwicklung und
Strukturwandel

Generelles wirtschaftsstrukturelles Entwicklungsziel ist der

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

Zur Erreichung dieses Leitziels sind folgende weitere Teilziele zu verfolgen:

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

Handlungsfeld **Soziale
Infrastruktur, Bildung, Kultur**

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

3.1.2 grün- und freiraumplanerische Zielsetzungen

Die Stadtentwicklung formuliert für Grün- und Freiflächen und Umweltsituation folgende Ziele:

Zielsetzungen aus Sicht der
Stadtentwicklung

- Aufwertung und Inwertsetzung der bestehenden und geplanten Wohn- und Arbeitsstättergebiete mit Maßnahmen zur Durchgrünung und Vernetzung von bestehenden Grün- und Freiräumen und Anbindung an überörtliche Grünbereiche;
- Weitere Öffnung, Freiraumgestaltung und Herstellung der Zugänglichkeit des Rheinufer für Freizeit- und Erholungszwecke im Zuge eines durchgängigen Rheinboulevards;
- Optimierung des Hochwasserschutzes in Abstimmung mit der zukünftigen Flächennutzung;
- Verkehrslenkende Maßnahmen zur Minimierung motorisierten Straßenverkehrs in den Wohn- und Arbeitsstättergebieten.

Zielsetzungen der Grün- und
Freiraumplanung

Den Planungsraum differenziert betrachtet werden folgende Zielsetzungen durch die Grün- und Freiraumplanung definiert:

Wesentliches Ziel ist die Schaffung neuer Grün- und Freiflächen zur Verbesserung der Grün-Versorgung im Planungsraum. So wird zurzeit der Rheinboulevard Mülheim-Süd entlang des Rheinufer über das Programm Mülheim-Süd mit EU-Mitteln ausgebaut. Es folgt in Kürze der Ausbau des Grünzuges ‚Charlier‘ zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg.

Im Rahmen des Entwurfs sind je Einwohner durchschnittlich 8 m² Grünfläche mit wohngebietsbezogener Funktion nachzuweisen. Als wohngebietsbezogene Grünflächen gelten kleinere Grünflächen und Stadtparks, die einen hohen Gebrauchswert und einen hohen Quartiersbezug aufweisen. Sie müssen die Nutzbarkeit für verschiedene soziale Gruppen ermöglichen und neben intensiv nutzbaren Spielbereichen auch extensive Ruhezonen anbieten. Wohngebietsbezogene Grünflächen weisen eine Größe von bis zu 30 ha auf und liegen bis zu 500 m Luftlinie von den Wohnnutzungen entfernt.

Darüber hinaus sind vorhandene Grün- und Freiflächen in ihrer Qualität zu optimieren und aufzuwerten.

In Nord-Südrichtung ist die Grünachse entlang des Rheinufer und des

Mülheimer Hafens zu stärken und aufzuweiten.

In west-östlicher Richtung sind Grünverbindungen zur Anbindung der Wohnquartiere an das Rheinufer neu auszuweisen bzw. vorhandene Achsen wie südlich der Mülheimer Brücke deutlich zu verbessern.

Diese Freiraumverbindungen sollen auf einem Gerüst von Haupt-Grünzügen basieren, die mit untergeordneten Grünverbindungen bis hin zu begrünten Fuß- und Radwegeverbindung verknüpft sind.

3.1.3 verkehrsplanerische Zielsetzungen

Zielsetzungen aus Sicht der Stadtentwicklung

- Bündelung des Durchgangsverkehrs und der Haupteerschließungsverkehre auf den dafür vorgesehenen Örtlichen Hauptverkehrszügen und Örtlichen Hauptstraßen;
- Vorrangige Verbesserung der äußeren Anbindung des Gebietes durch Ausbau bzw. Ertüchtigung des Hauptstraßennetzes und langfristig bei Bedarfsnachweis Bau einer direkten Verbindung von dem Knotenpunkt Westumgehung Kalk/Stadtautobahn zur Karlsruher Straße unmittelbar westlich des Kalkberges.
- Zeitnahe Ertüchtigung des Straßennetzes mit der Umsetzung des Nutzungskonzeptes hinsichtlich Wohnen und Beschäftigung;
- Ableitung des Gewerbeverkehrs aus dem Gebiet auf kürzestem Wege möglichst über Gewerbestraßen auf das übergeordnete Straßennetz;
- Weitgehende Freistellung der Wohnstraßen vom gewerblichen Verkehr und Befreiung vom Durchgangsverkehr sowie schrittweise Umgestaltung (wo dies noch nicht realisiert werden konnte);
- Ausbau eines – teilweise begrünten – flächendeckenden Fuß- und Radwegesystems,
- Unterstützung der Attraktivierung und Leistungssteigerung des ÖPNV insbesondere für Pendlerverkehre und
- Parkplatzbeschränkung aufgrund der hervorragenden ÖPNV-Erschließung des südlichen Plangebietes.

Zielsetzungen der Verkehrsplanung

Darüber hinaus formuliert die Verkehrsplanung konkret:

Die Planung soll eine Reduzierung der MIV-Verkehrsmenge auch durch geänderte städtebauliche Vorgaben zum Ziel haben. Hierbei sind insbesondere der Aspekt der Verkehrsberuhigung in den Straßen mit Wohn- und Aufenthaltsfunktion und die Förderung der alternativen Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

Die Planung für die künftige Entwicklung im Mülheimer Süden muss zwingend folgende Rahmenbedingungen einhalten:

- Anpassung des Bestandsnetzes mit Querspange zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg im Bereich ‚Euroforum Nord‘ und der Verlängerung des Auenwegs
- Verzicht auf die zwei Rampen vom Auenweg zur Stadtautobahn
- Veränderung des Modal Split durch:
 - a) ÖPNV-Verbesserung
 - b) Verbesserung des Radverkehrs innerhalb des Plangebietes
z.B. durch durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, bedarfsgerechte Berücksichtigung der Fahrradabstellanlagen und Sicherstellung der bedarfsgerechten Querungsmöglichkeiten
 - c) Verbesserung des Fußverkehrs
durch Schaffung eines angemessenen großen Raumangebots für den Fußgängerverkehr, Sicherstellung von verkehrssicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei der Planung
 - d) Sicherstellung der bedarfsgerechten Abwicklung des Lieferverkehrs und Kundenparkens.

Die Resultate der verkehrlichen Begutachtung in Vorbereitung des Werkstattverfahrens sind unbedingt zu beachten (vgl. Kapitel 2.7).

3.2 Das Produkt

klare Gesamtperspektive	Im Ergebnis beschreibt das Planungs- und Entwicklungskonzept die nutzungsstrukturelle, städtebauliche und freiraumplanerische Gesamtperspektive für den Mülheimer Süden inkl. Hafen. Das Konzept ist Grundlage für die schrittweise Weiterentwicklung des Plangebietes, d.h. die Präzisierung der Aussagen für Teilräume und ihre bauliche Realisierung unter Federführung der Grundstückseigentümer in Abstimmung mit der Stadt Köln. Zudem dient das Konzept als Grundlage für die Fortschreibung des REK-Nord im betrachteten Raum.
robust & zukunftsfähig mit Profil	Die Planungs- und Entwicklungskonzeption ist in sich schlüssig, robust und damit zukunftsfähig. Sie zeigt für das Planungsgebiet ein genuines, klares Profil, dass auch bei schrittweiser Entwicklung des Standortes schon zu einem frühen Zeitpunkt prägnant und wahrnehmbar ist.
Kernvorgaben & Spielräume	Die wesentlichen Korsettstangen und groben Konturen der Entwicklung sind mit dem Planungs- und Entwicklungskonzept definiert, ohne den Spielraum für die nachfolgenden Einzelentwicklungen einzuschränken.
Etappen vordenken	Es werden zweckmäßige Etappen der Entwicklung unter Berücksichtigung allenfalls sich verändernder Rahmenbedingungen (bspw. Immissionssituation) mit der Konzeption aufgezeigt. Dabei werden auch mögli-

che kurzfristige, vorgezogene Maßnahmen wie bspw. die Erhöhung der Durchlässigkeit des Hafengeländes zum Rheinpark hin gekennzeichnet. Zentral ist, dass die einzelnen Entwicklungsetappen auch unabhängig voneinander funktionieren bzw. keine Abhängigkeiten zueinander entstehen lassen.

angepasste
Betrachtungs-
schärfe

Die bestehenden Entwicklungsabsichten der Grundstückseigentümer und die insbesondere umweltplanerischen Rahmenbedingungen legen es nahe, die beiden Teilräume westlich (wasserseitig) und östlich (landseitig) von Auenweg und Hafenstraße mit unterschiedlicher Detailschärfe zu betrachten. Während im wasserseitigen Raum in erster Linie Fragen der Vernetzung und Gestaltung von Schnittstellen zu behandeln sind, sind für den landseitigen Teil des Planungsgebiets ergänzend dazu konkrete städtebauliche und freiraumplanerische Zielaussagen zu treffen. Für den wasserseitigen Raum sind langfristige Entwicklungsaussagen nur im Sinne einer ersten Skizze zu liefern.

A1 Abbildungen

Abb. 1: Programmgebiet Soziale Stadt Köln-Mülheim mit den Ergänzungsgebieten Böcking-Gelände im Nord-Westen und Buchheim im Süd-Osten
(Quelle: Stadt Köln, 2008)

X

Alle in der Aufgabenstellung dargestellten Fotos sind – sofern nicht anders angegeben – von Mitarbeitenden der Stadt Köln, Stadtplanungsamt aufgenommen.

A2 Abkürzungen

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BGF	Bruttogeschossfläche
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CD	Compact Disc
cm	Zentimeter
d.h.	das heißt
db(A)	dezibel, Filterkurve A
DIN A4	Deutsche Industrie Norm Reihe A Grösse 4
Doc	Dateinamen-Erweiterung für Worddateien
FNP	Flächennutzungsplan
GE	Definition von Gewerbe als zulässige Nutzungsart
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GI	Definition von produzierendem Gewerbe/industrieller Nutzung als zulässige Nutzungsart
Ha	Hektar
Hg.	Herausgeber
HQ ^{Ziffer}	x-jähriges Hochwasser
ICE	InterCityExpress
IHK	Integriertes Handlungskonzept
inkl.	inklusive
jpg	Dateinamen-Erweiterung für stark komprimierte unbewegte Bilder
KHD	Klöckner Humboldt Deutz AG
KiTa	Kindertagesstätte
km	Kilometer
LZW	Lempel-Ziv-Welch (Kompressionsverfahren)
m	Meter
m ²	Quadratmeter
NO ₂	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
o.g.	oben genannte
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
P21	Bezeichnung für einen Kölner Messeparkplatz
udf	Dateiformat von Adobe zum Dokumentenzugriff auf mehreren Plattformen und Dateinamen-Erweiterung
REK(-Nord)	Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept (Teilraum Nord)
s.	siehe

SO	Definition einer benannten Sondernutzung als zulässige Nutzungsart
sog.	so genannt
TA Luft	Technische Anleitung Luft
tiff	Tagged Image File Format
TÜV	Technischer Überwachungsverein
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
VEP	Vorhaben- und Erschließungsplan
vgl.	vergleiche
WE	Wohneinheit
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSV	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
z.B.	zum Beispiel
zzgl.	zuzüglich

Anlagen

- Anlage 1: Ansicht Mülheimer Süden inkl. Hafen von Süden
(Quelle: DOMpublishers, 2010)
- Anlage 2: Plangebiet und Betrachtungsraum Werkstattverfahren
Mülheim Süd inkl. Hafen
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013, bearbeitet)
- Anlage 3: Luftbild Mülheimer Süden inkl. Hafen
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013, bearbeitet)
- Anlage 4: Flächennutzungsplan (Ausschnitt Mülheim Süd inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013)
- Anlage 5: Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept - Teilraum Nord
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2009)
- Anlage 6: Entwurf zur Fortschreibung des Rechtsrheinisches Entwicklungs-
konzept - Teilraum Nord im Bereich Mülheim Süd inkl. Hafen
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2009)
- Anlage 7: Einzelhandels- und Zentrenkonzept, Zentren und Standortstruktur
(Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 8: Bebauungsplan Nr. 70470/06
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 9: Bebauungsplanentwurf Nr. 70470/09
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 10: Bebauungsplanentwurf Nr. 69460/07
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 11: Bebauungsplanentwurf Nr. 69469/05 („Gießerei-Gelände“)
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 12: Städtebauliches Konzept Gießerei-Gelände
(Quelle: LEG, Deutz AG, Stadt Köln 2008)
- Anlage 13: VEP-Entwurf Nr. 69469/05 („Deutz-Mülheimer Straße“)
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 14: Planungskonzept Grünzug Mülheim-Süd
(Entwurf RMP, Köln)
- Anlage 15: Standorte der Gefahrgutliegeplätze sowie erforderliche Schutzab-
stände zu geschlossener Wohnbebauung
(Quelle: Wasser- und Schifffahrtsamt Köln, 2007)
- Anlage 16: Rheinboulevard Mülheim-Süd Übersichtsplan Ausbauplanung
(Entwurf: Club L94, Köln)
- Anlage 17: Planungskonzept Grünzug Charlier'
(Entwurf: club L94, Köln)
- Anlage 18: Soziale Infrastruktureinrichtungen im Mülheimer Süden
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 19: Denkmäler und ortsbildprägende Bauten im Mülheimer Süden
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 20: Grün- und Baumkataster (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln)

- Anlage 21: Landschaftsplan (Ausschnitt Mülheimer Süden inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln (Hg.) 2013)
- Anlage 23: Altlasten und Altablagerungen im Plangebiet
(Quelle: Stadt Köln, Datum)
- Anlage 24: Klimafunktionskarte der Stadt Köln (Ausschnitt Mülheimer Süden
inkl. Hafen)
(Quelle: Stadt Köln, Datum)
- Anlage 25: Hochwasserkarte
(Quelle: Stadt Köln, Datum)
- Anlage 26: Straßenverkehrslärm im Plangebiet
(Quelle: ADU Cologne)
- Anlage 27: Lärm- und Luftschadstoffemissionen und -imissionen im Plangebiet
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 28: Eigentumssituation im Plangebiet
(Quelle: Stadt Köln)
- Anlage 29: städtebauliche Konzeption Areal nördlich Auenweg,
Bebauungs- und Nutzungskonzept
(Entwurf: trint+kreuder, Köln mit KIPAR Landschaftsarchitekten,
2013)
- Anlage 30: Städtebauliche Studie Euroforum
(Entwurf: schultearchitekten, Köln)
- Anlage 31: städtebauliche Konzeption Areal nördlich Auenweg
Freiraumkonzept
(Entwurf: trint+kreuder, Köln mit KIPAR Landschaftsarchitekten,
2013)
- Anlage 32: Planungskonzept Wohnbebauung am ‚Grünzug Mülheim Süd‘
(Entwurf: LINK Architekten, Köln)
- Anlage 33: eigentümerspezifische Entwicklungsabsichten im Mülheimer Süden
(Quelle: Stadt Köln)