

Begründung zum städtebaulichen Planungskonzept

Arbeitstitel: Lindgens-Areal in Köln-Mülheim

1. Plangebiet

Das Plangebiet liegt im Stadtbezirk 9, Köln-Mülheim.

Das Plangebiet umfasst das Lindgens-Areal mit dem größten Teil der ehemaligen Produktionsstätten der Firma Lindgens & Söhne GmbH. Es erstreckt sich in Ost-West Richtung von der Deutz-Mülheimer Straße bis zum Rheinboulevard. Im Süden begrenzt der Auenweg das Plangebiet.

Der westliche Teil des Plangebietes besteht aus dem Flurstück 892, aus Großteilen des Flurstücks 891 und Teilen der Flurstücke 1006, 2627/177, die sich im Eigentum der Firma Lindgens & Söhne GmbH befinden. Dieser westliche Teilbereich umschließt eine Fläche von rund 17 850 m². Der östliche Teil umschließt die Flurstücke 889, 1050, 1051, 792 und 2244/166 mit einer Fläche von rund 22 050 m². Diese Parzellen sind ebenfalls im Eigentum der Firma Lindgens & Söhne GmbH.

Das Plangebiet umfasst zudem die städtische Parzelle 793 sowie Teile der Flurstücke 964, 931 und 176/2. Diese für den Verkehr gewidmeten Flächen umfassen in der Summe rund 8 600 m². Summiert umfasst das Plangebiet eine Fläche von rund 48 500 m².

Im Norden grenzt das Grundstück der "D II Deutz Immo Invest GmbH" an das Lindgens-Areal an. Auf dem Gelände befinden sich eine Reihe denkmalgeschützter Bauten, die das Erscheinungsbild des Stadtteils seit über hundert Jahren prägen.

Der westliche Teil des Plangebietes liegt im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Die Hochwasserschutzlinie verläuft östlich der Hafestraße.

2. Anlass und Ziel der Planung

Das Lindgens-Areal ist Teil des städtebaulichen Planungskonzeptes "Mülheim Süd inklusive Hafen", das eine nutzungsstrukturelle, städtebauliche und freiraumplanerische Perspektive für die größte innerstädtische Konversionsfläche Kölns aufzeigt (vgl. Beschlussvorlagen 0687/2013 und 2171/2013). Das Lindgens-Areal soll nach dem absehbaren Fortgang der Firma Penox entsprechend dem städtebaulichen Planungskonzept "Mülheim Süd inklusive Hafen" baulich und freiräumlich neu geordnet werden. Nutzungsstrukturell soll gemäß dem städtebaulichen Planungskonzept ein Mischgebiet (MI) mit Wohnnutzung und das Wohnen nicht wesentlich störendem Gewerbe festgesetzt werden.

Durch die Mischnutzung sowie die Schaffung einer neuen Ortsmitte mit ansprechender Platzgestaltung soll ein weiterer Impuls für die Entstehung eines belebten und urbanen Quartiers gesetzt werden. Hierfür bedarf es jedoch der Schaffung planungsrechtlicher Voraussetzungen auf den Ebenen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung.

3. Bestehendes Planungsrecht

Der Regionalplan stellt den Bereich des Plangebietes als "Allgemeinen Siedlungsbereich" dar. In den allgemeinen Siedlungsbereichen sollen unter anderem Wohnungen, wohnungsnaher Freiflächen, Dienstleistungen und gewerbliche Arbeitsstätten in einem räumlichen Zusammenhang entwickelt werden. Die Planungsziele des Bebauungsplanes entsprechen somit den Darstellungen des Regionalplans.

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt das Areal als "Industriegebiet" (GI) dar. Das Plangebiet ist Teil des Industriegebietes im Mülheimer Süden. Die industrielle Nutzung ist bereits im Bestand größtenteils aufgegeben. Entsprechend der vorgesehenen Mischnutzung besteht die Notwendigkeit, den Flächennutzungsplan im Parallelverfahren gemäß § 8 Absatz 3 Baugesetzbuch (BauGB) anzupassen beziehungsweise zu ändern.

Der Landschaftsplan trifft für das Plangebiet keine Aussagen.

Das Lindgens-Areal liegt innerhalb des Planungsgebietes des "Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes Teilraum Nord (REK-Nord)", das vom Rat am 05.05.2009 als teilträumliche Entwicklungsplanung und Grundlage für die zukünftige Bauleitplanung gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 11 BauGB beschlossen worden ist. Dem Planungsziel, die Grün- und Freiraumstrukturen weiter zu vernetzen, wird durch die geplante begrünte Wegeverbindung am nördlichen Rand des Plangebietes als Bestandteil des "Grünzugs Mülheim-Süd" entsprochen. Auch die verkehrlichen Ziele des REK-Nord sollen im Planungskonzept weiter Berücksichtigung finden, indem notwendige Maßnahmen für die verkehrliche Qualifizierung des Auenwegs zur Entlastung der Deutz-Mülheimer Straße bestimmt werden. Nutzungsstrukturell wird abweichend vom REK-Nord eine Ergänzung der vorhandenen gewerblichen Nutzung nicht nur mit Büro/Dienstleistung vorgesehen, sondern auch mit Wohnen.

Für das Plangebiet existieren drei Fluchtlinienpläne. Entlang der westlichen Kante der Deutz-Mülheimer Straße gilt der Fluchtlinienplan 5122, für die nördliche Kante des Auenweges der Fluchtlinienplan 5190 und für die Hafensstraße der Fluchtlinienplan 5127. Der Bebauungsplan soll die bestehenden Fluchtlinienpläne planungsrechtlich ablösen.

Aufgrund der beabsichtigten Realisierung von mindestens 250 Wohneinheiten und einer durch die Planung voraussichtlich ausgelösten Bodenwertsteigerung ist das kooperative Baulandmodell Köln anzuwenden (vgl. Beschlussvorlagen 4325/2012).

4. Bebauungsplanverfahren

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll im Normalverfahren nach § 2 Absatz 1 BauGB erfolgen.

5. Planungskonzept

5.1 Bebauungskonzept

An der Deutz-Mülheimer Straße sieht das städtebauliche Planungskonzept "Mülheim Süd inklusive Hafen" eine straßenbegleitende Bebauung vor, die die Bestandsgebäude ergänzt. Die Bauten sollen leicht gegenüber der Straße zurückgesetzt sein, um den vorhandenen Baumbestand zu erhalten. Die neue Bebauung zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Hafensstraße soll aus großen Solitärbauten bestehen und die vorhandenen (denkmalgeschützten) Industriehallen ergänzen.

An der östlichen Kante der Hafestraße verläuft die Hochwasserlinie des Rheins. Die bereits umgenutzten Hallen im Süden der Hafestraße sollen erhalten bleiben. Das städtebauliche Planungskonzept "Mülheim Süd inklusive Hafen" sieht im Nordwesten der Hafestraße neue, parallel zur Straße verlaufende, aufgeständerte Gebäude vor, welche dem Überschwemmungsgebiet Rechnung tragen sollen.

Alle denkmalgeschützten und erhaltenswerten Gebäude sollen erhalten werden.

Die Geschossigkeit der neuen Bauten soll sich an den Bestandsgebäuden orientieren. Dabei variieren die neuen Gebäude zwischen zwei und fünf Geschosse. Zwei Ausnahmen sollen als städtebauliche Hochpunkte, ein fünfzehngeschossiges Gebäude an der Ecke Auenweg/Hafestraße und ein siebengeschossiges Gebäude an der nördlichen Hafestraße darstellen.

Ein zentraler, großzügig dimensionierter Stadtplatz als neue Ortsmitte soll an der Ecke Deutz-Mülheimer Straße/Auenweg entstehen. Der Platz soll dem architektonischen Hochpunkt an der Ecke Auenweg/Hafestraße vorgelagert und der Auftakt in das neue Quartier sein.

Die Freiräume rund um die bestehenden Hallen und die ergänzenden Wohnbauten sollen zahlreiche fußläufige Verbindungen bieten. Diese sollen eine direkte Fußwegeverbindung zwischen der Deutz-Mülheimer Straße und dem neu entwickelten Rheinboulevard ermöglichen. Auch die übergeordneten Grünzüge und Freiräume der Umgebung (Rheinboulevard, Grünzug Mülheim Süd) sollen mit den Freiräumen des Lindgens-Areal verknüpft werden.

5.2 Nutzungskonzept

Das Lindgens-Areal soll zeitnah für Gewerbe- und Wohnnutzung weiter entwickelt werden. Aufgrund der beabsichtigten Mischnutzung und der städtebaulichen Lage an der Schnittstelle von Wohn- und Gewerbenutzung soll das Gebiet als Mischgebiet (MI) entwickelt werden.

Die Standorte der Firma Penox mit circa 40 Arbeitsplätzen werden voraussichtlich Mitte 2017 aufgegeben. Die übrigen Nutzungen wie zum Beispiel Künstlerateliers, Lofts und der Einzelhandelsbetrieb Santos mit rund 180 Arbeitsplätzen sollen am Standort erhalten bleiben. Der vorhandene bauliche Bestand, der vorwiegend aus denkmalgeschützten Gebäuden und Hallen besteht, soll auch weiterhin gewerblich genutzt werden. Durch die Erweiterung der gewerblichen Nutzung sollen rund 200 neue Arbeitsplätze entstehen. Ein Teil der bestehenden Hallen soll zum Parken umgenutzt werden.

Für die ergänzenden Neubauten ist vorwiegend eine Wohnnutzung beabsichtigt. Der aufgeständerte Bau im Nordwesten der Hafestraße soll dem Wohnen in erster Reihe zum Rhein dienen. Auch innerhalb der zu ergänzenden Solitärbauten entlang der Deutz-Mülheimer Straße und der Hafestraße sollen unter Berücksichtigung immissionsschutzrechtlicher Belange Wohnungen entstehen.

Die neue Ortsmitte soll mit Einzelhandels- und Gastronomieangeboten belebt werden. Mit Rücksicht auf das vom Rat am 17.12.2013 beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept (EHZK) soll jedoch das Nutzungsangebot nur derart gestaltet werden, dass die benachbarten zentralen Versorgungsbereiche "Stadtteilzentrum Mülheim/Buchheim Straße" und "Nahversorgungszentrum Mülheim/Stegerwaldsiedlung" nicht geschwächt werden.

5.3 Erschließungskonzept/Ruhender Verkehr

Die verkehrliche Erschließung soll über die bestehenden Straßen, die Deutz-Mülheimer Straße, den Auenweg und die Hafestraße, erfolgen. Zusätzlich sollen fußläufige Verbindungen in Ost-West-Richtung entstehen.

Der durch die Neubebauung ausgelöste Bedarf an öffentlichen Parkplätzen soll unter anderem in der Hafestraße nachgewiesen werden. Die notwendigen privaten Stellplätze sollen in bestehenden Hallen sowie in neuen Parkhäusern und Tiefgaragen untergebracht werden, die überwiegend über die Hafestraße erschlossen werden sollen. Das Erschließungskonzept zielt darauf ab, das Quartiersinnere für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität möglichst autofrei zu halten. Um eine fußläufige Erschließung der aufgeständerten Bauten westlich der Hafestraße auch im Hochwasserfall zu gewährleisten, sollen diese durch Brückenbauwerke mit ihren Parkhäusern östlich der Hafestraße verbunden werden.

5.4 Freiraumkonzept

Bestandteil des Freiraumkonzeptes "Mülheimer Süden inklusive Hafen" ist auch die Grünvernetzung in Richtung Osten mit dem bereits im REK-Nord dargestellten und geplanten Grünzug "Mülheim-Süd", der eine durchgängige Verbindung vom Rheinufer bis zum Mülheimer Stadtgarten ermöglicht. Im Rahmen dieser übergeordneten Grünvernetzung hat die im nördlichen Rand des Plangebietes zu schaffende begrünte Wegebeziehung zwischen Danzierstraße und dem Rheinboulevard eine wesentliche Bedeutung.

Entsprechend dem städtebaulichen Planungskonzept "Mülheim Süd inklusive Hafen" sollen darüber hinaus weitere Fußwegeverbindungen die Deutz-Mülheimer Straße, die Hafestraße und den Rheinboulevard in Ost-West-Richtung verbinden.

Differenziert gestaltete Platzflächen und Freiräume innerhalb des Lindgens-Areal sollen unterschiedliche Nutzungen ermöglichen und dazu beitragen, das Areal zu einem lebendigen Stadtquartier mit öffentlichem Leben weiter zu entwickeln.

6. Auswirkungen der Planung

6.1 Verkehr

Im Zuge einer städtebaulichen Voruntersuchung wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Einige Knotenpunkte sind durch signaltechnische Maßnahmen den neuen Belastungssituationen anzupassen. Weitergehender Untersuchungsbedarf ist im Zuge der Konkretisierung der Planung zu prüfen.

6.2 Flora und Fauna

Die Auswirkungen auf Flora und Fauna werden in einem landschaftspflegerischen Fachbeitrag untersucht und eine artenschutzrechtliche Ersteinschätzung im weiteren Verfahren durchgeführt.

Eine gutachterliche Bewertung der vorhandenen Bäume und die Bilanzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft sind Bestandteil des landschaftspflegerischen Fachbeitrags.

6.3 Lärm

Im weiteren Verfahren wird gutachterlich geprüft, welche Lärmeinwirkungen durch Straßenverkehr und Gewerbe im Plangebiet vorhanden und welche Auswirkungen durch den planbedingten Mehrverkehr auf die Umgebung zu erwarten sind.

6.4 Klima

Im weiteren Verfahren ist zu untersuchen, welche Maßnahmen festgesetzt werden können, um die klimatischen Auswirkungen der Planung zu minimieren. Hierzu sind die Ergebnisse einer solar-energetischen Untersuchung heranzuziehen.

6.5 Gewässer

Hochwasserschutz:

Das Plangebiet liegt innerhalb eines gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebietes. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist daher der Hochwasserschutz umfangreich zu berücksichtigen und auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse zum städtebaulichen Planungskonzept "Mülheimer Süden inklusive Hafen" ergänzende Untersuchungen durchzuführen.

Oberflächenentwässerung:

Darüber hinaus ist das Niederschlagswasser nach § 51 a Landeswassergesetz (LWG) zu versickern. Gegebenenfalls können Dachbegrünungen zu einem verzögerten Niederschlagswasserabfluss beitragen.

7. Plandurchführung

Die Aufstellung des Bebauungsplanes soll im Normalverfahren nach § 2 Absatz 1 BauGB erfolgen. Dem Bebauungsplan ist das Werkstattverfahren "Mülheimer Süden inklusive Hafen" unter intensiver Beteiligung von Eigentümer/innen, Pächter/innen, interessierten Bürger/innen sowie Akteuren/Akteurinnen aus der Politik und Verwaltung vorausgegangen.

Am 19.09.2014 wurde das städtebauliche Planungskonzept als Ergebnis des Werkstattverfahrens öffentlich präsentiert. Das städtebauliche Planungskonzept, das im Rahmen der weiteren Planung zu konkretisieren ist, bildet die Grundlage des Bebauungsplanes.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Absatz 1 BauGB nach Modell 2, Bürgerversammlung als Abendveranstaltung, ist im ersten Quartal 2015 vorgesehen.

Der Stadt Köln entstehen durch die Planung keine Kosten. Es ist eine kurzfristige Umsetzung der Planung vorgesehen.

8. Gutachtenbedarf

Folgende Gutachten werden nach derzeitigem Kenntnisstand im Rahmen des Weiteren Bebauungsplanverfahrens erforderlich:

- Umweltprüfung/Umweltbericht (inklusive Bodenschutz),
- Artenschutzprüfung,
- landschaftspflegerischer Fachbeitrag (Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, Baumbewertung [inklusive Erfassung von Ersatzpflanzungen]),
- Verkehrsuntersuchung (Abschätzung Mehrverkehre),
- Lärmgutachten (Straße, Mehrverkehre, Gewerbe),
- solarenergetische Bilanzierung.