



## Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Süd

# Entwicklungsmöglichkeiten des Deutzer Hafens



Anlage 1 zur Beschlussvorlage-Nr. 0255/2015:  
'Grundsatzbeschluss zur zukünftigen Nutzung des Deutzer Hafens'

Februar 2015

Dezernat VI Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr  
Amt für Stadtentwicklung und Statistik

## Inhalt

	Seite
1. Einführung	3
2. Beschlusslage	4
3. Bestandssituation	6
4. Verkehrserschließung	10
5. Hafen- und Logistikfunktionen am Standort Deutz	13
6. Einschränkungen durch Lärmbelastungen Anforderungen des Hochwasserschutzes	14
7. Planungsrecht Standortpotenziale	16
8. Anforderungen des Hochwasserschutzes	17
9. Altlastensituation	19
10. Landschafts- und artenschutzrechtliche Untersuchung	20
11. Standortpotenziale	21
12. Alternative Entwicklungs- und Nutzungsszenarien	23
13. Städtebauliche Machbarkeitsstudie	31
14. Vorschläge zur zukünftigen Nutzung und Entwicklung des Deutzer Hafens	37
15. Weiteres Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung	38

## 1. Einführung

Der im rechtsrheinischen Innenstadtbereich liegende Deutzer Hafen wurde von 1904 bis 1907 im Stadtteil Deutz zwischen Rhein und der Siegburger Straße angelegt. Die Hafeneinfahrt vom Rhein befindet sich unterhalb der Severinsbrücke. Der eigentliche Hafen mit Kaimauern, Verladeeinrichtungen und anliegenden Gewerbe- und Industrieflächen erstreckt sich jedoch erst jenseits der rd. 400 m südlich gelegenen Drehbrücke um das dort ausgebaute, im Mittel rd. 82 m breite und rd. 1.000 m lange Hafenbecken. Zum Rhein vorgelagert befinden sich in Tieflage die Poller Wiesen, die vom Hafenareal durch die Alfred-Schütte-Allee getrennt sind. Durch die Baumallee sind die (mit Ausnahme der Großmühle) niedriggeschossigen Hafennutzungen vom Rhein her kaum wahrnehmbar. Im Unterschied zum gegenüberliegenden Rheinauhafen besitzt der Deutzer Hafen damit keine unmittelbare Front am Rheinstrom.

Der sog. Deutzer Industriehafen wurde vorrangig als Umschlaghafen für Schütt- und andere Massengüter angelegt. Beiderseits des Hafenbeckens siedelten sich entsprechende Industrie-, Gewerbe- und Lagerbetriebe an.

Das rd. 35 ha große Planungsgebiet zwischen Siegburger Straße, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke gliedert sich in zwei Teilräume:

- Engerer Hafenbereich (beiderseits des Hafenbeckens) zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke  
rd. 32,4 ha, davon 24,3 ha Landfläche und 8,1 ha Wasserfläche
- Annexbereich zwischen Siegburger Straße, Am Schnellert und Poller Kirchweg,  
rd. 2,1 ha Gewerbegebiet (ohne Wasserzugang)

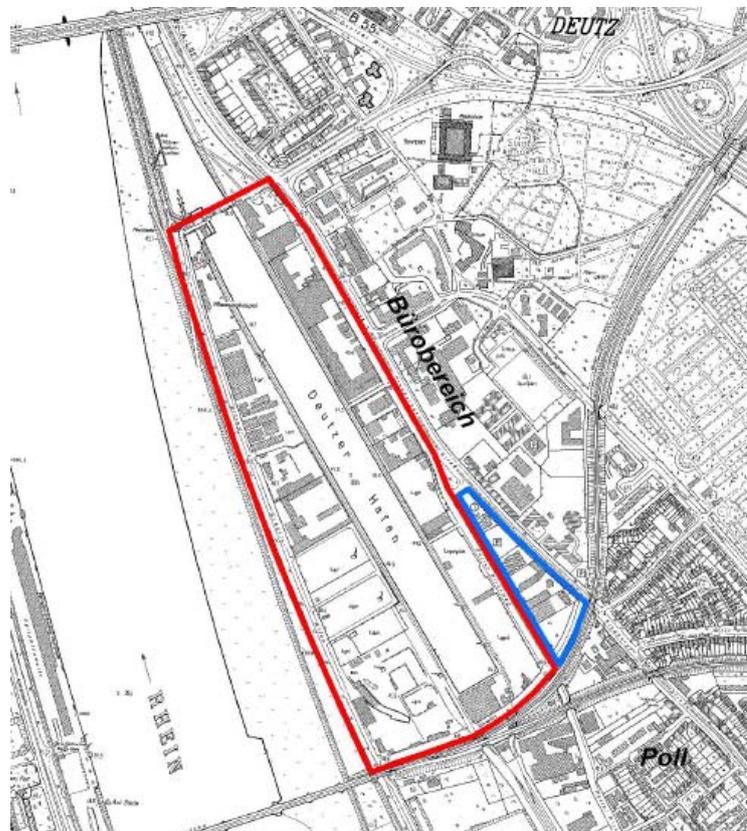


Abb. 1: Deutzer Hafenflächen und Annexbereich

Der wirtschaftliche Strukturwandel am Ende des 20. Jahrhunderts wie auch damit einhergehende neue Anforderungen an die Binnenschifffahrt haben den Deutzer Hafen und seine Bedeutung als Logistikstandort stark verändert. Hafentypische Tanklager- und Holzhandelsbetriebe wurden aufgegeben, hafenfremde und lagerintensive Betriebe (z. B. Eventhalle, Autovermietung) übernahmen Teilflächen, während gleichzeitig städtebauliche Missstände durch Leerstände und Mindernutzungen entstanden.

Mit der fortschreitenden Fertigstellung der Projektentwicklung Rheinauhafen zum herausragenden innerstädtischen Dienstleistungs- und Wohnstandort wie auch mit dem anhaltenden Ausbau des Bürobereichs an der Siegburger Straße vis á vis des Deutzer Hafens und dem dringlichen Bedarf an neuen Wohnbauflächen in der Kernstadt geriet dieser in die Diskussion. Dabei wurde die Zukunftsfähigkeit des Logistikstandortes für Schüttgüter zunehmend kritisch hinterfragt.

## 2. Beschlusslage

Die Diskussionen im Rat reichen bis 2007 zurück. Wenngleich zunächst keine Beschlüsse gefasst wurden, den Deutzer Hafen mit neuen Zielsetzungen zu beplanen, machten die Debatten deutlich, dass der Rat eine Klärung der zukünftigen Nutzung wünschte. Dem entsprechend brachte die Verwaltung im Januar 2009 die Beschlussvorlage 'Standortuntersuchung Deutzer Hafen' im Stadtentwicklungsausschuss ein. Am 26.03.2009 nahm der Rat die umfangreiche Standortuntersuchung mit ersten Aussagen zu alternativen Nutzungsmöglichkeiten zur Kenntnis. Ergänzend wurde die Verwaltung mit der Durchführung eines Fachsymposiums mit Zuzug ausgewiesener Experten aus den Bereichen Bürostandortentwicklung, Wohnungswirtschaft, Kreativwirtschaft, Stadtentwicklung/Städtebau, Logistik, Binnenschifffahrt/ Hafenwirtschaft und Wasserwirtschaft sowie Hochwasserschutz beauftragt zur „weitergehenden Klärung und Darstellung die aktuelle Hafen- und Logistikknutzung ergänzender Standortalternativen insbesondere in Richtung Wohnen/Dienstleistung/Kreativnutzung/Gastronomie“.

Das Symposium zur zukünftigen Nutzung des Deutzer Hafens fand am 27./28.04.2009 statt. Als Ergebnis der Veranstaltung war festzustellen, dass die zukünftige Entwicklung des Deutzer Hafens an einem langfristig tragfähigen Leitbild ausgerichtet werden sollte, das sich nach Möglichkeit sowohl mit den Ansprüchen der Hafenlogistik als auch mit den Anforderungen des innerstädtischen Standorts und seiner engeren Nachbarschaft auseinandersetzt.

### 2.1 Planungsauftrag des Rates vom September 2009

Daraufhin beauftragte der Rat am 10.09.2009 die Verwaltung entsprechend der Beschlussvorlage „Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept, Teilraum Süd: Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für den Deutzer Hafen mit Teilumnutzung“ (Nr. 2983/2009)

1. im Rahmen des Rechtsrheinisches Entwicklungskonzeptes ein Nutzungskonzept für den Deutzer Hafen, welches eine Teilumnutzung von Hafenflächen vorsieht, in Zusammenarbeit mit Eigentümern und Nutzern des Hafens zu erstellen und zur Beschlussfassung als Entwicklungsplanung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch vorzulegen und
2. Planungs- und Handlungsempfehlungen zur Umsetzung dieses Entwicklungskonzeptes zu unterbreiten. Dabei sind die Abstimmungsergebnisse mit den Akteuren im Deutzer Hafen wie auch Stellungnahmen der zuständigen staatlichen Aufsichtsbehörden darzustellen.

Erster Arbeitsansatz und Leitbild soll die Teilumnutzung der östlichen Hafenseite werden, ggf. mit der Entwicklung von Alternativen.

### 2.2 'Moratoriumsbeschluss' des Rates vom Mai 2010

Ergänzend zum Planungsauftrag fasste der Rat zur Sicherung der Planung am 20.05.2010 den folgenden sog. 'Moratoriumsbeschluss':

1. Anweisung der städtischen Gesellschaftsvertreter in der Stadtwerke Köln GmbH, dass die HGK AG ein Moratorium zum Abschluss langfristiger Miet- und Pachtverträge für den Deutzer Hafen, die über das Jahr 2020 hinausgehen, beschließt und einhält,
2. ebenso Anweisung der Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Köln in Hauptversammlung und Aufsichtsrat der HGK, dieses Moratorium zu beschließen. Verträge, die über das Jahr 2020 hinausgehen, dürfen erst wieder abgeschlossen werden, wenn der Rat der Stadt Köln einen Beschluss über die Nutzung des Hafens für die Folgezeit beschlossen hat und dieser Ratsbeschluss inhaltlich dem Abschluss neuer Miet- und Pachtverträge nicht entgegensteht.
3. Begrenzung des Moratoriums bis zum 31.12.2011 und
4. Beauftragung der Verwaltung, das Entwicklungskonzept für den Deutzer Hafen bis zum 31.12.2011 dem Rat vorzulegen.

Da der vom Rat vorgegebene Fertigstellungstermin, insbesondere auf Grund der bis zur Verkündung eines Grundsatzurteils des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig im Sommer 2014 fehlenden Zustimmung durch die Bezirksregierung Köln bezüglich der Vereinbarkeit einer Umnutzung mit den Restriktionen des Hochwasserschutzes, nicht eingehalten werden konnte, hatte die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) erklärt, den 'Moratoriumsbeschluss' des Rates weiterhin zu beachten.



Poller Wiesen, Deutzer Hafen und Bürobereich Siegburger Straße von Süden aus gesehen  
© Luftbildatlas Köln, Verlag DOM publishers, Berlin, 2011

Das vom Rat beauftragte städtische Entwicklungskonzept soll zunächst grundsätzlich zur Klärung der zukünftigen Nutzung des Deutzer Hafens führen. Entsprechend in der dazugehörigen Beschlussvorlage enthaltenen Planungs- und Handlungsempfehlungen soll sich ein Planverfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplans (einschließlich umfassender Umweltprüfung und notwendiger Festsetzungen zum Wasserhaushaltsrecht) anschließen, dem ein kooperatives Werkstattverfahren mit umfassender Öffentlichkeitsbeteiligung vorangestellt wird.

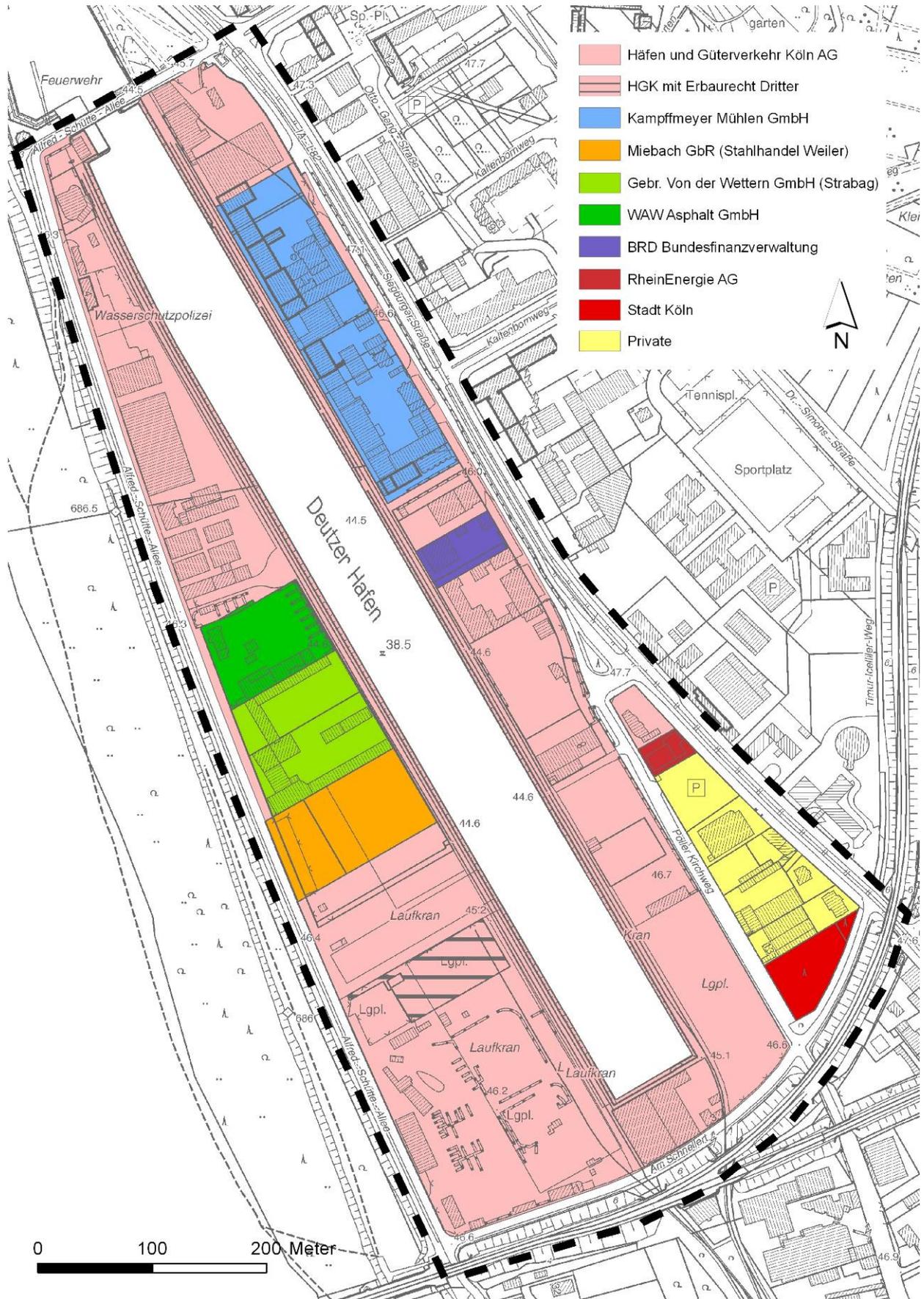
### 3. Bestandssituation

- Der Deutzer Hafen hat 2014 am Kölner Hafenumschlag einen Anteil von 3,3 %.
- Nur drei Unternehmen (Eilmühle, Stahlhandel Weiler, Metallrecycling Steil) mit einem Flächenanteil an den Hafenumflächen von 53 % nutzen den Anschluss an den Rhein.
- Begünstigt durch die anhaltende Diskussion um den Fortbestand des Deutzer Hafens dominieren hafenfremde Gewerbenutzungen, Mindernutzungen und Brachflächen rd. 46 % des Hafensareals. Es bestehen funktionale und städtebauliche Missstände. Die Gesamtzahl der derzeitigen Arbeitsplätze im Hafensareal wird auf rund 300 veranschlagt, ein erheblicher Anteil hiervon sind Dienstleistungsarbeitsplätze im Strabag-Bürohaus an der Alfred-Schütte-Allee.
- Die straßenseitige Haupteinfahrt des Hafensareals für Schwerlastverkehr ist durch eine Zufahrt über die Straße Am Hasental zur Siegburger Straße stark eingeschränkt.
- Durch den Ausbau des Bürostandorts Siegburger Straße, vis á vis des Hafensareals, fehlt dem Hafen gewerbliches Hinterland.
- Vorhandene und zusätzliche emittierende Hafennutzungen sind u.a. durch Lärmobergrenzen limitiert.
- Das engere Hafengelände befindet sich zu rd. 75 % im Eigentum der Häfen und Güterverkehr Köln AG. Die weiteren Grundstücke verteilen sich auf 4 Privateigentümer und ansässige Nutzer sowie auf die Bundesrepublik Deutschland.
- Die Mietverhältnisse auf HGK-Grundstücken sind ganz überwiegend bis 2020 befristet.
- Das Hafenbecken ist ebenfalls Eigentum der HGK und kein gewidmeter Teil der Bundeswasserstraße Rhein.
- Das engere Hafengelände zwischen Rhein und Siegburger Straße bzw. Poller Kirchweg befindet sich im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet des Rheins und unterliegt daher den Bestimmungen des Wasserhaushaltsrechts (Wasserhaushaltsgesetz, Landeswassergesetz NRW).

#### Flächenübersicht nach Eigentumsverhältnissen

<b>Hafenbecken</b>	<b>81.000 qm</b>	südlich Drehbrücke, HGK
<b>Kai-Anlagen</b> (Kran- und Gleisanlagen)	<b>32.000 qm</b>	ausschließlich HGK-Eigentum
<b>Erschließungsflächen</b> (ohne öffentliches Straßenland)	<b>10.000 qm</b>	ausschließlich HGK-Eigentum
<b>Gewerbe- und Industrieflächen</b>	<b>200.600 qm</b> davon 141.300 qm 56.300 qm 3.000 qm	HGK 4 private Eigentümer Bundesfinanzverwaltung
<b>Gesamtfläche Land</b>	<b>242.600 qm</b>	
<b>Kernbereich Hafen Deutz</b> insgesamt	<b>323.600 qm</b>	einschl. Hafenbecken
<b>Gewerbeflächen Annexbereich</b> insgesamt	<b>21.300 qm</b> davon 3.800 qm 1.800 qm 1.200 qm 14.500 qm	zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg und Am Schnellert Stadt Köln HGK RheinEnergie private Eigentümer
<b>Gesamtbereich</b> (ohne Vorhafen)	<b>344.900 qm</b>	einschließlich Hafenbecken

Abb. 2: Eigentumsverhältnisse im Deutzer Hafen

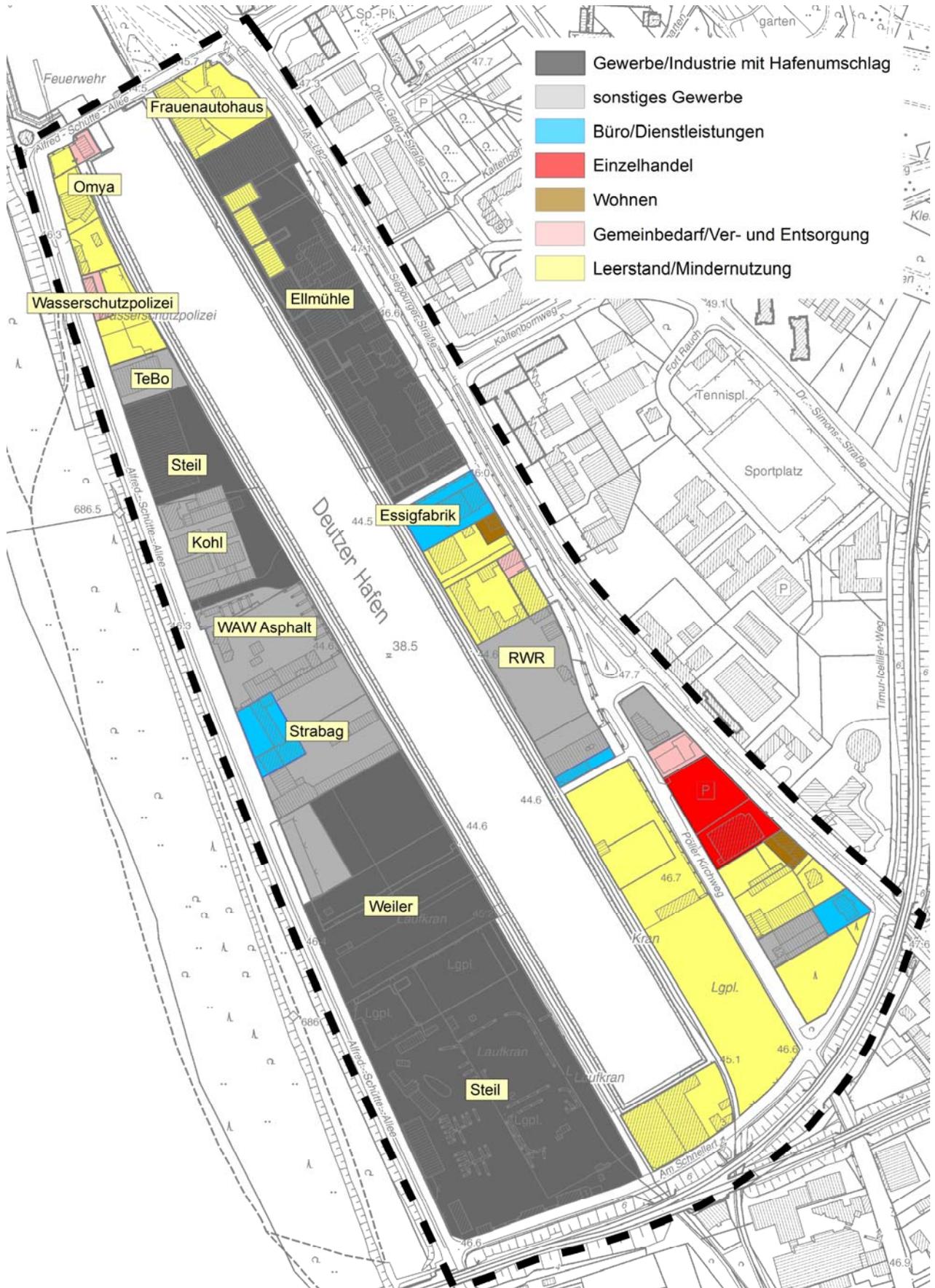


## Flächennutzungen im Hafенbereich (beiderseits Hafenbecken)

Stand: Februar 2015

Grundstück	ca. - Fläche	Anmerkungen
<b>Gewerbegrundstücke insgesamt rd.</b>	<b>200.600 qm</b>	ohne Erschließungs- und Service/ Kaiflächen (Krane) der HGK
<b>Gewerbenutzungen mit Hafenbezug</b>		
Ellmühle, Siegburger Str. 108 Kampffmeyer Mühlen-Gruppe	28.100 qm	24.200 qm Eigenbesitz, 3.900 qm HGK-Mietfläche
Weiler Stahlhandel, Alfred-Schütte-Allee 12-16 und Poller Kirchweg 8-10 (Verwaltung)	24.100 qm	8.400 qm Eigenbesitz, 15.100 qm + 600 qm HGK-Mietfl.
Theo Steil Metallrecycling, A.-Schütte-Allee 20	44.000 qm	HGK-Mietfläche
Theo Steil Metallrecycling, A.-Schütte-Allee 6 (vorm. Holzhandlung Bozem)	10.000 qm	HGK-Mietfläche
Wasserschutzpolizei, Alfred-Schütte-Allee 4	800 qm	HGK-Mietfläche
Altes Hafenamts (inkl. Technik für Drehbrücke)	1.000 qm	HGK-Grundstück
Zusammen rd.	<b>108.000 qm</b>	= 54 % Hafengewerbe
<b>Nutzungen ohne Hafenbezug/-Umschlag</b>		
Mo-Star/Essig-Fabrik, Siegburger Str. 110	3.300 qm	HGK-Mietfläche
Wohnhaus, Siegburger Str. 112	500 qm	Bundesfinanzverwaltung
Stadt Köln (Drogenhilfe), Siegburger Str. 114	300 qm	HGK-Mietfläche
RWR (Remondis), Siegburger Str. 116	8.500 qm	HGK-Mietfläche
TeBo, Alfred-Schütte-Allee 6	1.400 qm	HGK-Mietfläche
Holzhandlung Kohl, Alfred-Schütte-Allee 6a-b	5.800 qm	HGK-Mietfläche
Deutzer Asphaltmischwerke GmbH (WAW/Basalt AG), Alfred-Schütte-Allee 8	9.000 qm	8.100 qm Eigenbesitz 900 qm HGK-Besitz
Strabag / von der Wettern, Alfred-Schütte-Allee 10	12.700 qm	Eigenbesitz u.a. mit Fremdnutzern
TSS GmbH / SAT GmbH (Strabag-Gruppe)	3.000 qm	Anmietung von Fa. Weiler
Zusammen rd.	<b>44.500 qm</b>	= 22 % ohne Hafenbezug
<b>Leerstände / Mindernutzungen</b>		
Omya, Alfred-Schütte-Allee 2	3.000 qm	HGK-Mietfläche, Betrieb eingestellt
Brachfläche Alfred-Schütte-Allee 4	3.000 qm	Grünfläche bei Wasserschutz- polizei, HGK-Grundstück
Leerstand Poller Kirchweg 12-24 / Am Schnellert 3 vorm. Thies, Steil, Bögl und Schulz Baustoffe	27.900 qm	HGK-Grundstücke
Leerstand Poller Kirchweg 8 (Weiler-Halle)	2.000 qm	HGK-Grundstück
Mindernutzung Frauenautohaus, Siegburger Str. 104	5.500 qm	HGK-Grundstück, untervermietet von Kampffmeyer-Mühlen
Leerstand Siegburger Str. 112 - Hinterland	2.500 qm	Bundesfinanzverwaltung
Mindernutzung Trade Import Karadavut, Siegburger Str. 114	1.200 qm	HGK-Mietfläche
Leerstand Siegburger Str. 114 - Hinterland	3.000 qm	HGK-Grundstück
Zusammen rd.	<b>48.100 qm</b>	= 24 % Leerstand / Mindernutzung
<b>Leerstände im Nachbarblock/Annexbereich:</b>		
Mindernutzung ehem. Fa. Baum, Siegburger Str. 122	6.100 qm	einschl. Wohnhaus
städt. Grundstück Siegburger Straße, Am Schnellert	3.600 qm	Stellplätze für BüroCampus Deutz
Zusammen rd.	<b>9.700 qm</b>	

Abb. 3: Flächennutzungen im Deutzer Hafen



## 4. Verkehrserschließung

### 4.1 Öffentlicher Personennahverkehr



Die Anbindung an den ÖPNV ist über die Stadtbahnlinie 7 in der Siegburger Straße vorhanden, die hier auf eigenem Gleiskörper verkehrt. Jenseits der Haltestellen ist nur eine Quermöglichkeit im Zuge der Einmündung des Kaltenbornweges gegeben, wodurch die Stadtbahntrasse eine Sperrwirkung entfaltet. Während die Haltestelle ‚Drehbrücke‘ den nördlichen Hafenbereich erschließt, nimmt die Haltestelle ‚Poller Kirchweg‘ (vgl. Abb. links) eine zentrale mittlere Position ein. Das südliche Hafengebiet liegt darüber hinaus im Einzugsbereich der Poller Stadtbahnhaltestelle ‚Raiffeisenstraße‘.

Das Hafengelände befindet sich im 400 m-Einzugsradius (Luftlinie) um die genannten Stadtbahn-Haltestellen und kann damit gemäß den Vorgaben des Nahverkehrsplans Köln als erschlossen gelten. Da das Hafenbecken für Fußgänger eine Barriere darstellt, sind die tatsächlichen Wege von diesen Haltestellen zu den am weitesten entfernten Parzellen an der Alfred-Schütte-Allee jedoch bis zu 1000 m lang. Dies kann im Fall einer Hafenumnutzung durch eine neue Brücke über das Hafenbecken abgeändert werden. Die Stadtbahnlinie 7 ist im weiteren Verlauf über die Haltestellen an der Deutzer Freiheit, am Heumarkt und am Neumarkt sowie am Zülpicher Platz und Sülzgürtel mit allen anderen Kölner Stadtbahnlinien verbunden. Es besteht allerdings keine direkte Anbindung an das Netz des Schienenpersonennah- und Fernverkehrs (S-Bahnen / Regionalzüge / IC und ICE im Bahnhof Messe/Deutz oder Hauptbahnhof).

### 4.2 Motorisierter Individualverkehr

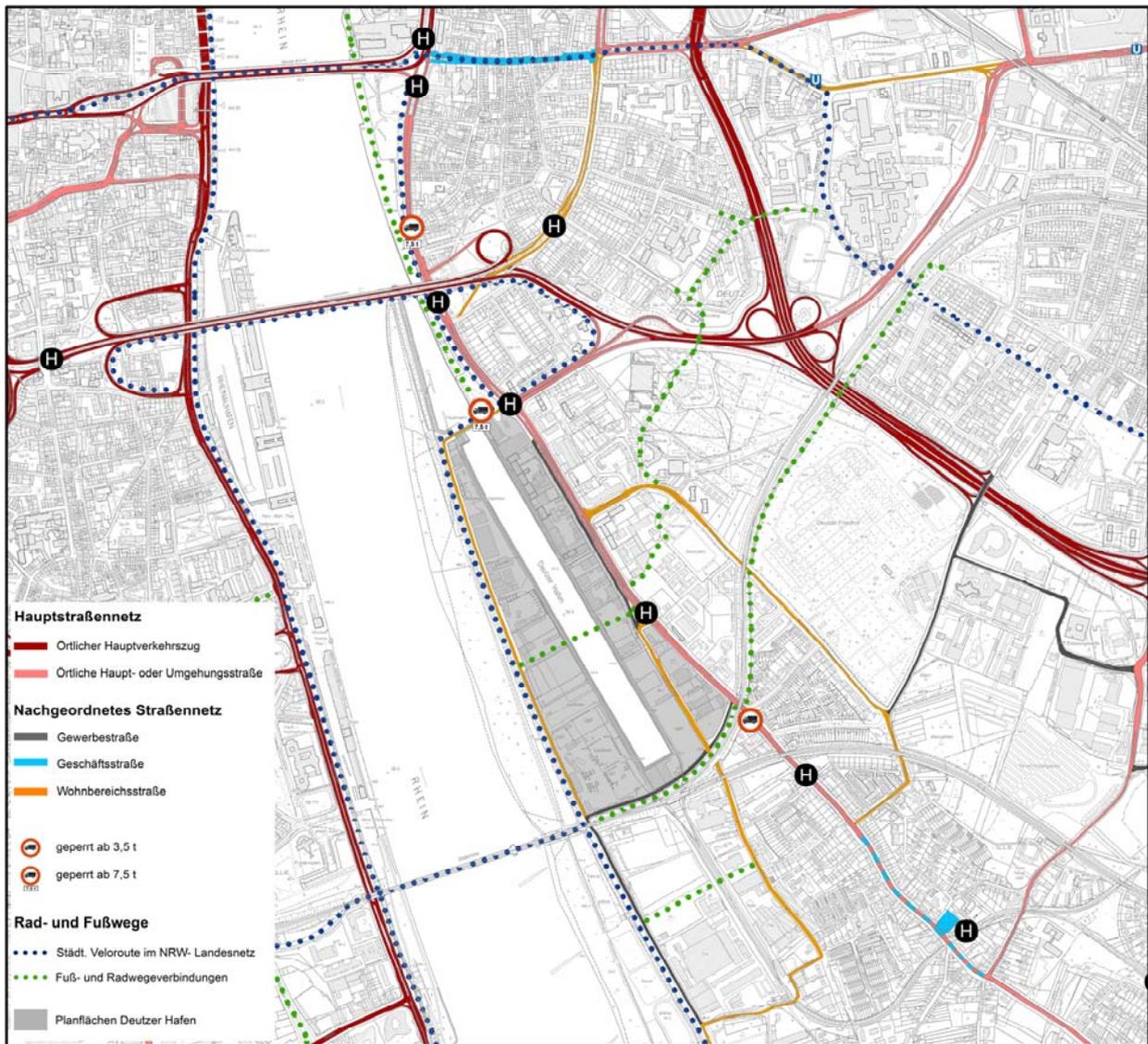


Die Anbindung des Hafens an das örtliche bzw. überörtliche Hauptstraßennetz ist gemäß Gesamtverkehrsplan Köln über die örtlichen Hauptstraßen Siegburger Straße und Im Hasental zum Östlichen Autobahnzubringer (örtlicher Hauptverkehrszug) und darüber hinaus zum Kölner Autobahnring (Autobahnkreuz Köln-Gremberg mit A 4 und A 559) gegeben.

Siegburger Straße nach Süden

Die Verbindung ins Linksrheinische und nach Norden ist über die Severinsbrücke, die Deutzer Brücke bzw. den Deutzer Ring, den Walter-Pauli-Ring und die Straße des 17. Juni zur Zoobrücke möglich. Nach dem am 05.11.2013 beschlossenen LKW-Führungskonzept gilt für die Innenstadt einschließlich Deutz (hier nördlich der Severinsbrücke) ein Lkw-Durchfahrtsverbot, welches allein die Anlieferung ausnimmt. Die Siegburger Straße steht dementsprechend sowohl in Deutz nördlich der Severinsbrücke als auch in Poll südlich der Einmündung Am Schnellert für Fahrzeuge über 7,5 t und damit dem Gewerbeverkehr des Hafens nicht zur Verfügung.

Abb. 4: Verkehrserschließung Deutzer Hafen



Von der Straße Im Hasental bzw. der Siegburger Straße aus sind die Hafentflächen für Lkw's ausschließlich über den Poller Kirchweg, die Straße Am Schnellert und die Alfred-Schütte-Allee erreichbar (Südumfahrung). Die direkte Anbindung über die denkmalgeschützte Drehbrücke an der nördlichen Hafenzufahrt steht nur eingeschränkt montags bis freitags für Kfz bis 7,5 t zur Verfügung.



Parallel zur Siegburger Straße und von dieser allein durch die Hochwasserschutzmauer getrennt verläuft auf städtischem Gelände eine Gewerbestraße, die in der Hauptsache den Mühlenstandort bedient und von diesem insbesondere in Kampagnenzeiten zur Getreideanlieferung stark frequentiert ist. Weiterer Anlieger ist die Eventlocation „Essigfabrik“, deren Besucher die Gewerbestraße und die westlich angrenzenden Privatflächen in den Abendstunden stark mit nutzen.

Ergänzt wird die Kfz-Erschließung durch private HGK-Erschließungsflächen zu den Kaimauern mit den dortigen Kranbahnen.

Insgesamt weist das Planungsgebiet eine Gesamtbelastung von ca. 5.900 Kfz/Tag mit ca. 900 Lkw/Tag auf (Stand 2013). Darin erzeugen die Tankstelle Siegburger Straße sowie der südlich hiervon gelegene Discounter (Lidl) mit fast 1.300 bzw. 2.200 Kfz/Tag die höchsten Verkehre. Alle relevanten Straßenabschnitte und Knotenpunkte im Bereich des Deutzer Hafens haben derzeit eine überwiegend gute Verkehrsqualität.

### 4.3 Fuß- und Radwegeerschließung

Der rheinseitige Bereich des Deutzer Hafens grenzt direkt an die Euro-Velo-Route 15, den Rhein-Radweg, der auf der rechten Rheinseite als kombinierter Geh-/Radweg über den Poller Damm, die Alfred-Schütte-Allee und die Drehbrücke des Hafens sowie weiter an der Deutzer Brücke vorbei rheinabwärts bis in die Niederlande verläuft.

Die östliche Seite des Hafens wird von dem straßenbegleitenden Radweg entlang der Siegburger Straße erschlossen. Allerdings ist dieser auf der Hafenseite entlang der südwärts führenden Fahrbahn wegen der dort verlaufenden Hochwasser-Schutzmauer lediglich mit Mindestmaßen als kombinierter Geh- und Radweg ausgeführt. Die Anbindung der Stadtteile Deutz und Poll mit Radwegen im Zuge der Siegburger Straße ist damit grundsätzlich gegeben.

Unzureichend ist die Erreichbarkeit des Hafenareals wie auch des Rheinuferes aus den Siedlungsflächen östlich der Siegburger Straße. Da eine beliebige Querung der Stadtbahntrasse in der Siegburger Straße nicht darstellbar ist, sollten die vorhandenen Querungsmöglichkeiten im Zuge der Stadtbahn-Haltestellen überprüft werden. Dementsprechend sollte von der Stadtbahn-Haltestelle Poller Kirchweg ausgehend entlang der Nordseite des BüroCampus Deutz zukünftig eine Wegeverbindung zur Straße Fort Rauch entlang des Sportplatzes in die Wohn- und Grünbereiche von Deutz geplant werden. Darüber hinaus ist die Anbindung für Fußgänger und Radfahrer über die Straße Am Schnellert zum Rhein auszubauen.

Über die Südbrücke ist der Deutzer Hafen für Fußgänger und Radfahrer auf kurzem Wege an die linke Rheinseite und den Rheinauhafen angebunden. Diese Verbindung ist jedoch über beidseitige Treppenanlagen nicht barrierefrei. Seitens der Fachverwaltung wird geprüft, wie eine barrierefreie Fuß- und Radwegverbindung über die Südbrücke realisiert werden könnte. Der Ausbau und die Optimierung des Radverkehrs wird aktuell mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt und dem Radschnellwegkonzept von der Fachverwaltung bearbeitet.

### 4.3 Schienengüterverkehr

Mit der HGK-eigenen Gleistrasse besteht ein gewerblicher Schienenanschluss der Kaianlagen beiderseits des Hafenbeckens und der dort angrenzenden Gewerbe- und Industriegrundstücke für alle Parzellen. Die Hafenbahn, die durch die Ortsmitte von Poll verläuft (mit niveaugleicher Kreuzung der Siegburger Straße am Poller Markt), ist über die Rangierbahnhöfe Kalk-Nord und Gremberg an das überörtliche Schienennetz angeschlossen. Die Leistungsfähigkeit der Erschließung ist begrenzt und bei verstärkter Hafennutzung zu überprüfen.

### 4.4 Binnenschifffahrt

Das rd. 8,2 ha große Hafenbecken südlich der Drehbrücke ist über den rd. 400 m langen Vorhafenbereich unterhalb der Severinsbrücke unmittelbar mit der Bundeswasserstraße Rhein verbunden. Das private Hafenbecken der HGK ist keine gewidmete Fläche der Bundeswasserstraße. Derzeit bietet das ca. 1.000 m lange und ca. 80 m breite Hafenbecken im Normalbetrieb acht bis zehn Liegeplätze für Schiffsumschlag an und ist auch bei unterschiedlichen Wasserständen gut nutzbar. Der derzeitige Zustand des Hafens, der Hafenzufahrt (mit Drehbrücke) und der Hafenanlagen erfüllt alle momentanen Anforderungen und entspricht dem Stand der Technik. Die Anlegestellen im Vorhafenbereich nördlich der Drehbrücke werden außer von der Wasserschutzpolizei und der Löschbootstation der Berufsfeuerwehr Köln auch von der Passagierschifffahrt genutzt.

## 5. Hafen- und Logistikfunktionen am Standort Deutz

Auf dem Kölner Stadtgebiet gibt es insgesamt fünf öffentliche und einen privaten Hafen. Der Umschlag, der auf den Hafen Deutz entfällt, macht seit vielen Jahren weniger als fünf Prozent des Gesamtumschlags in den öffentlichen Kölner Häfen aus – mit weiter abnehmender Tendenz. Der dort stattfindende Umschlag dient, nachdem die Nachfrage aus den früheren rechtsrheinischen Industriegebieten in den 1990er Jahren weggebrochen ist, in großen Teilen der Belieferung der im Hafen ansässigen Unternehmen, wobei der Umschlag des Stahlhandels weiterhin in Richtung Sieger- und Sauerland weist. Für die Binnenschifffahrt spielt der Deutzer Hafen als Umschlagsplatz für Waren und Güter insgesamt keine bedeutsame Rolle mehr.

### Gesamt-Umschlagentwicklung im Deutzer Hafen

Aufkommen in t / Jahr	2014	2013	2012	2011	2010	2005
Schiffsumschlag	302.500	273.900	264.500	294.955	322.698	474.000
Schieneraufkommen	257.210	204.700	208.700	277.533	270.718	128.000
<b>Gesamt</b>	<b>559.710</b>	<b>478.600</b>	<b>473.200</b>	<b>572.488</b>	<b>593.416</b>	<b>602.000</b>
Anteil am Gesamtumschlag der Kölner Häfen	3,3 %	3,4 %	3,3 %	4,6 %	4,7 %	5,8 %

Quelle: HGK

Betreiber der Hafenanlagen ist die RheinCargo-Hafengesellschaft als Zusammenschluss der Logistikgeschäfte der Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen mit einem Gesamtumschlag von über 42 Mio. t.

Im Hafen Deutz sind drei Unternehmen mit bedeutenden logistischen Aktivitäten ansässig:

- Den größten Hafenumschlag tätigt die Ellmühle (Kampffmeyer Mühlen GmbH, Tochtergesellschaft von GoodMills Deutschland), die auch Eigentümerin eines Teils der genutzten Fläche ist. Rd. 140.000 t Getreide und Futtermittel hat die Ellmühle 2014 schiffseitig umgeschlagen (rd. 46 % des gesamten Schiffsumschlags im Deutzer Hafen). Die Möglichkeit des wasserseitigen Umschlags ist für sie zwingend erforderlich.
- Das Entsorgungsunternehmen Theo Steil mit Hauptsitz in Trier schlägt Schrott im Hafen um. 2014 wurden 81.300 t schiffsseitig bewegt.
- Das Stahlunternehmen Carl J. Weiler ist auf den Handel mit Halbzeugprodukten spezialisiert. Es verfügt in Deutz über eigene Umschlags-, Anarbeitungs- und Lagermöglichkeiten. In 2014 wurden am Standort Deutz 80.100 t Eisen und Stahl zur Weiterverarbeitung umgeschlagen.

Damit der Deutzer Hafen die ihm bisher zugedachte Rolle als landesbedeutender Hafen gerecht werden könnte, müsste dieser entsprechend ertüchtigt werden. Aufgrund des bereits erkennbaren und in der Zukunft voranschreitenden Güterstruktureffekts müsste der Hafen Deutz von einem Hafen zum Umschlag von Schütt- und Massengütern zu einem trimodalen Terminal des Kombinierten Verkehrs umgerüstet werden. Ein solches Vorhaben ist jedoch aus Sicht der Stadtverwaltung wie auch des Betreibers des Deutzer Hafens, der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) nicht nur unwirtschaftlich, sondern auch rechtlich, angesichts seiner Lage im Stadtgebiet, nicht realisierbar.

Der Deutzer Hafen liegt im Innenstadtbereich mit angrenzender Wohnbebauung. Allein die bestehenden Lärmemissionen und -immissionen im Hafensreal zeigen die Restriktionen für eine mögliche Intensivierung der Nutzung im Hafen Deutz deutlich auf, wie eine gutachterliche schalltechnische Untersuchung von ADU Cologne aus dem Jahr 2012 belegt. Hinzu kommt, dass die für den Ausbau zu einem trimodalen Hafen benötigten Flächen in der unmittelbaren Umgebung für die Aufstellung von Containern, Lkw etc. nicht vorhanden sind, da das direkte Hafenumfeld bereits mit Bürobauung verdichtet bebaut wurde.

## 6. Einschränkungen durch Lärmbelastungen

Im Rahmen der Untersuchung zu Nutzungsalternativen für den Deutzer Hafen (vgl. Kap. 8) hat die Verwaltung 2012 beim Institut für Immissionsschutz ADU cologne GmbH, Köln, eine 'schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen aus Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr sowie Gewerbelärm' erarbeiten lassen. Dabei konnten für die maßgeblichen Gewerbelärmemitteln Kampffmeyer Mühlen, Theo Steil, Aral-Tankstelle und Discounter 'Lidl' aktuelle Einzelgutachten ausgewertet werden. Für die übrigen Flächen wurde die maximal zulässige immissionswirksame flächenbezogene Schalleistung berücksichtigt.

### 6.1 Gewerbelärm

Entsprechend seinem Charakter als Industrie- und Gewerbehafen ist der Deutzer Hafen sowie die Annexfläche Siegburger Straße Standort verschiedener emittierender Betriebe, die teilweise den Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) unterliegen. Diese sind wie folgt zu skizzieren:

- **Kampffmeyer Mühlen (GoodMills Deutschland), Siegburger Straße 108**  
Die Großmühlenanlage im Mehrschichtbetrieb mit Aktivitäten zur Nachtzeit unterliegt den Genehmigungstatbeständen des BImSchG. Die umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen haben zur Minimierung der Lärm- und Staubemissionen geführt. Gleichwohl weist die industrielle Nutzung weiterhin Emissionen an Lärm und Luftverunreinigungen (Stäube) auf. Angrenzende etwaige Umnutzungsplanungen müssen den Industriegebietscharakter des Mühlenstandortes ausreichend berücksichtigen.
- **Omya, Alfred-Schütte-Allee 2**  
Das bis Ende 2012 vor Ort aktive Unternehmen Omya tätigte über sein Tanklager mit Anlieferung über Tankschiffe einen Umschlag von Calciumcarbonat für die Papierindustrie. Die Fläche ist derzeit ungenutzt und leerstehend.
- **Theo Steil GmbH, Alfred-Schütte-Allee 6 und 20**  
Die nach BImSchG durch die Bezirksregierung Köln genehmigten flächenbezogen größten Anlagen im Hafen mit Tagesbetrieb von 06:00 bis 22:00 Uhr sind lärmintensiv und optisch durch Schrott-Aufhaldungen auffällig.
- **Deutzer Asphaltmischwerke, Alfred-Schütte-Allee 8**  
Das Unternehmen betreibt eine nach BImSchG genehmigte Anlage zur Herstellung von Mischungen aus Bitumen oder Teer mit Mineralstoffen. Aufgrund der Typik der Anlage sind Lärmemissionen aus der Produktionsanlage sowie aus den Fahrzeugbewegungen, Staubemissionen aus der Lagerung und dem Umschlag der mineralischen Einsatzstoffe sowie Emissionen aus der Befeuerungsanlage gegeben.
- **Strabag Büro- und Bauhofkomplex, Alfred-Schütte-Allee 10**  
Rückseitig zum Bürohaus (ehem. von der Wetter) betreibt der Konzern einen Bauhof für die Tiefbau-Sparte mit entsprechenden Geräten, Maschinen und Fahrzeugen. Außerdem sind eine Eigenverbrauchstankstelle sowie ein Waschplatz vorhanden. Emissionen werden hauptsächlich durch Fahrzeugbewegungen auf dem Betriebsgelände verursacht.
- **Stahlhandel Weiler, Alfred-Schütte-Allee 12-16 (Verwaltung Poller Kirchweg 8-10)**  
Immissionsschutzrechtlich relevante Vorgänge des Unternehmens sind der Umschlag der Stahlprodukte sowie die Bearbeitung der Lang- und Flachstahlprodukte. Die mechanische und thermische Bearbeitung der Stahlprodukte (Zuschnitt, Brennschneiden) finden auf der Betriebsfläche an der Alfred-Schütte-Allee im Freien statt.
- **Roh- und Wertstoff-Recycling (Remondis), Siegburger Straße 116**  
Das Unternehmen betreibt nach BImSchG genehmigte Anlagen zur Lagerung, Sortierung und zum Umschlag von Abfällen. Aufgrund der Unternehmenstypik ist davon auszugehen, dass Staub- und Geruchsemissionen aus der Lagerung und dem Umschlag der Abfälle sowie Lärm durch Fahrzeugbewegungen freigesetzt werden.

- Aral-Tankstelle, Siegburger Straße, Ecke Poller Kirchweg  
Der genehmigte 24-Stunden-Betrieb ist neben der Großmühle der einzige Betrieb zur Nachtzeit und von daher besonders zu beachten.
- Lidl Discount, Siegburger Straße 120  
Der Lebensmitteldiscounter weist vor allem aufgrund des Kundenverkehrs auf seinem Parkplatz zwischen Siegburger Straße und Poller Kirchweg werktäglich bis z.Z. 21:00 Uhr Lärmemissionen auf.

Obwohl derzeit bis auf die Ellmühle und die Tankstelle nahezu keine Aktivitäten zur Nachtzeit zu verzeichnen sind, wurde im Gutachten von ADU cologne eine gebietstypische Schallleistung für die Nachtzeit angesetzt, die nicht zu Richtwertüberschreitungen führen kann, es jedoch ermöglicht, dass z.B. mäßiger Kfz- bzw. Staplerverkehr o.ä. auf den Flächen möglich ist. Resümierend stellt der Gutachter ADU cologne zur Gewerbelärmsituation fest:

"Eine weitere Intensivierung der Hafenaktivitäten im Bestand ist nicht ohne Einschränkungen möglich, da die vorhandenen, im Rahmen von Genehmigungsverfahren etc. erstellten Lärmgutachten für die Betriebe im Hafen zeigen, dass die Immissionsrichtwerte an Immissionsorten in der Nachbarschaft derzeit bereits ausgeschöpft sind."<sup>1</sup>

Die Ergebnisse dieses Gutachtens sind insbesondere in die Bewertung der alternativen Entwicklungs- und Nutzungsszenarien (vgl. Kap. 12) eingegangen.

## 6.2 Verkehrslärm

Das Plangebiet ist erheblich durch Lärmimmissionen aus dem Straßen- und insbesondere aus dem Schienenverkehr belastet. Zudem treten Lärmimmissionen aus der Rheinschifffahrt auf.

Der Straßenverkehrslärm im Nahbereich wird bestimmt von der Siegburger Straße, Im Hasental, Alfred-Schütte-Allee, Poller Kirchweg und Am Schnellert sowie zusätzlichen Fernlärm von der Severinsbrücke und der linksrheinischen Rheinuferstraße. Die Straßenverkehrslärmimmissionen wurden vom Gutachter ADU cologne in DIN-gemäßen Lärmkarten dargestellt, die bei der Bearbeitung der alternativen Entwicklungs-/Nutzungsszenarien beachtet wurden.

Aufgrund der örtlichen Situationen sind beim Schienenverkehr für die Stadtbahntrasse (auf fester Fahrbahn), die DB-Gleise (im Schotterbett) und für die Südbrücke (als Stahlbrücke) Zuschläge zu berücksichtigen. Zur Schallausbreitung liegen Lärmkarten vor, die ebenfalls bei den alternativen Entwicklungs-/Nutzungsszenarien herangezogen wurden. Da mit aktiven Lärminderungsmaßnahmen in Bezug auf die DB-Trassen einschließlich Südbrücke zunächst nicht gerechnet werden kann, müssen sensible Nutzungen (wie insbesondere Wohnen) durch andere Nutzungen ausreichend im Hafensreal abgeschirmt werden.

Aus der Bestandssituation erwachsen Restriktionen für eine alternativ betrachtete Wohn- bzw. Mischnutzung des Deutzer Hafens auf angrenzenden Flächen. Dagegen bestehen gegen die Fortführung der Hafennutzung mit Industrie/Gewerbe oder die Umnutzung für Dienstleistungen hinsichtlich der einwirkenden Lärmimmissionen aus Sicht der Fachverwaltung (Umweltplanung und Umweltordnungsbehörden) keine Bedenken.

Die Lärmsituation durch Wasserverkehr wird im Deutzer Hafen bestimmt durch die gewerbliche Binnenschifffahrt auf dem Rhein, den dortigen Sportmotorbootsverkehr und Schifffahrten in den Deutzer Hafen. Die hieraus entstehenden Emissionen wurden gleichfalls gutachterlich in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung erfasst und in Lärmkarten dargestellt. Der Schiffsverkehr auf dem Rhein ist hinsichtlich aller diskutierten alternativen Nutzungen unkritisch. Bei einer möglichen temporären Nutzung des Deutzer Hafens als Schutzhafen würden jedoch bei einer Eigenversorgung betriebener Bordaggregate die Richtwerte für Mischgebiete nachts überschritten.

---

<sup>1</sup> ADU cologne Institut für Immissionsschutz GmbH, Köln: "Schalltechnische Untersuchung zu den Lärmemissionen und -immissionen aus Straßen-, Schienen- und Wasserverkehr sowie Gewerbelärm im Rahmen des Projekts „Zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens“, Nov. 2012

## 7. Planungsrecht

### 7.1 Landesentwicklungsplan

Im gültigen Landesentwicklungsplan (LEP) wie auch im derzeitigen Fortschreibungsentwurf ist der Deutzer Hafen als „landesbedeutsamer Hafen“ dargestellt. Im Fall einer Hafenumnutzung ist der in der Aufstellung befindliche neue Landesentwicklungsplan diesbezüglich zu ändern.

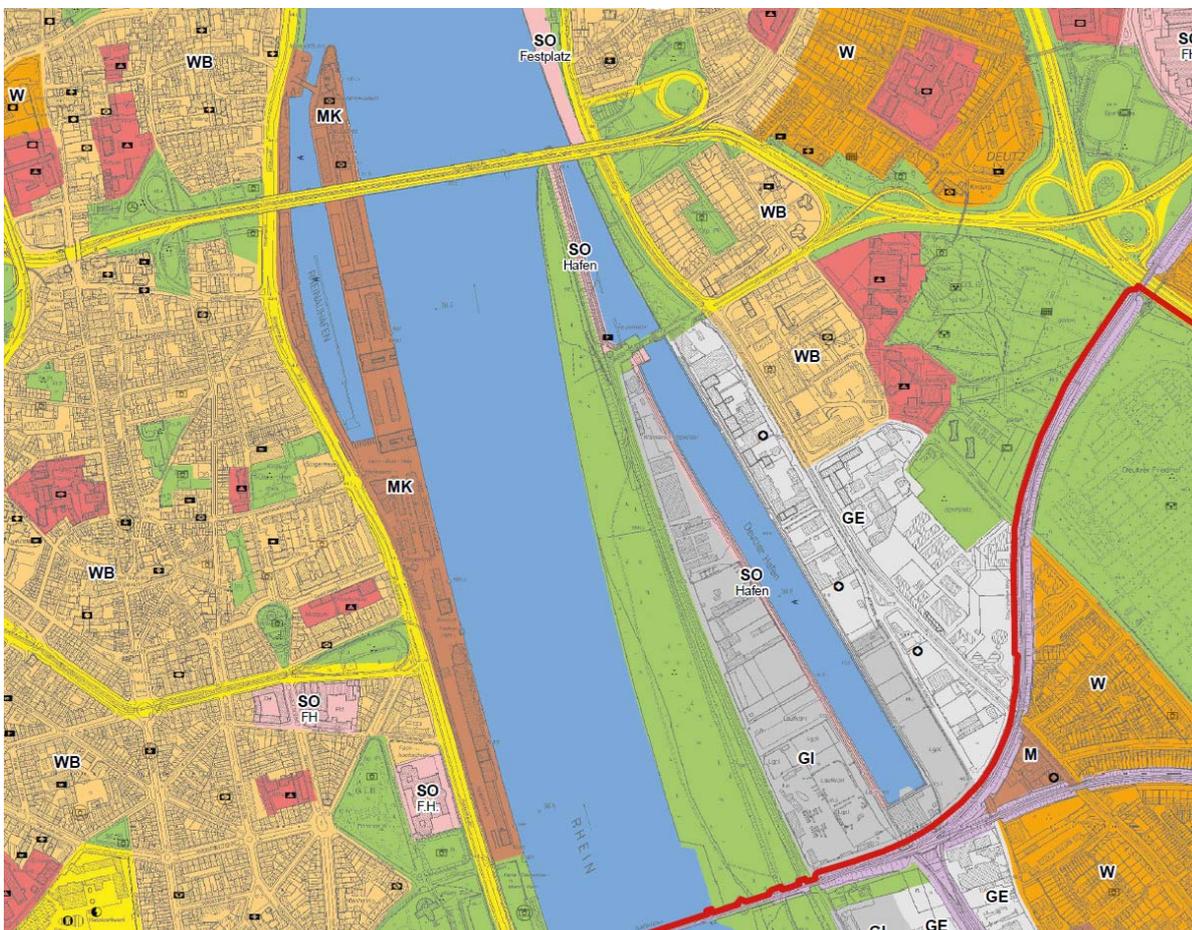
### 7.2 Regionalplan

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln (Stand: Okt. 2011) stellt die Flächen des Deutzer Hafens sowie die Flächen des Bürobereichs an der Siegburger Straße als Ansiedlungsbereich für Gewerbe und Industrie dar. Die Poller Wiesen sind als Grünraum dargestellt. Bei den weiteren Flächen im Betrachtungsraum handelt es sich um Allgemeinen Siedlungsbereich. Wie der LEP stellt auch der Regionalplan den Deutzer Hafen bisher als landesbedeutsamen Hafen dar. Im Falle einer Umnutzung des Deutzer Hafens wird eine Änderung des Regionalplans erforderlich, die von der Stadt Köln bei der Bezirksplanungsbehörde beantragt und abschließend vom Regionalrat beschlossen werden muss.

### 7.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt seit seiner Rechtskraft in 1984 westlich und südlich des Hafenbeckens Industriegebiet (GI) dar. Östlich des Hafenbeckens erstreckt sich die GI-Darstellung bis zum Poller Kirchweg. Die Hafenflächen zwischen Hafenbecken und Siegburger Straße, nördlich der Einmündung Poller Kirchweg, sind als Gewerbeflächen (GE) dargestellt, ebenso der benachbarte Baublock (Annexbereich) zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg und Am Schnellert.

Abb. 5: Flächennutzungsplan-Ausschnitt



## 7.4 Bebauungspläne

Rechtsgültige Bebauungspläne sind für das eigentliche Hafensareal nicht vorhanden. Für den Annexbereich hat der Bebauungsplan-Nr. 69430/05, der eine Gewerbeflächenfestsetzung mit dem Ausschluss weiteren Einzelhandels vorsieht, in 2010 Rechtskraft erlangt.

Nach Feststellungen des städtischen Umweltamtes ist auf Grund der derzeit im Deutzer Hafen vorhandenen Betriebe mit Industriecharakter der gesamte Hafen als Industriegebiet (abweichend von der Flächennutzungsplan-Darstellung 'Gewerbe') zu beurteilen und zum heutigen Zeitpunkt nicht für eine Wohn- bzw. Mischnutzung mit Wohnanteil geeignet. Die kommunale Bauleitplanung (Flächennutzungsplan und Bebauungspläne) ist gemäß § 34 Landesplanungsgesetz an (etwaig geänderte) Darstellungen des Regionalplans anzupassen.

## 8. Anforderungen des Hochwasserschutzes

Das gesamte engere Hafensareal des Deutzer Hafens liegt bis zur Hochwasserschutzmauer entlang der Westseite von Siegburger Straße bzw. Poller Kirchweg vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Rechtsgrundlage war zunächst die Festsetzungsverordnung der Bezirksregierung Köln vom 08.05.1998. In 2012 hat die Bezirksregierung Köln die Überschwemmungsgebiete des Rheins für ein 100-jährliches Hochwasserereignis (HQ<sub>100</sub>) nochmals ermittelt (entspr. 11,30 m Kölner Pegel) und das bisher schon bestehende Überschwemmungsgebiet vorläufig zum 27.11.2012 neu festgelegt<sup>2</sup> und gesichert.



Drehbrücken-Zufahrt beim Hochwasser 1993



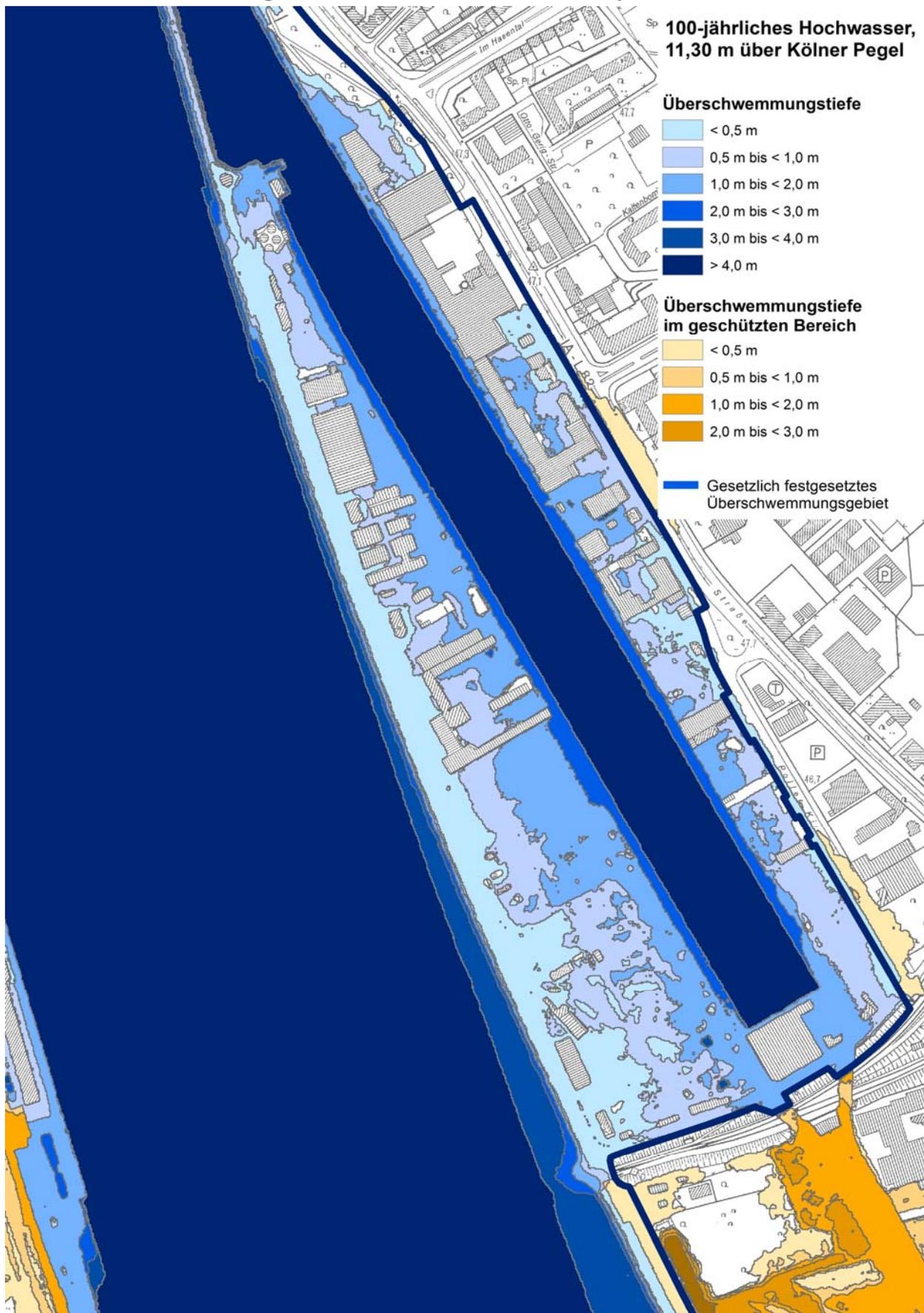
Hochwasser im Jan. 2011 bei 8,62 m KP

1993 und 1995 stieg der Wasserstand des Rheins in Köln auf 10,63 m und 10,69 m KP an. Ab 10,70 m KP wird Katastrophenalarm ausgelöst.

Im Deutzer Süden sind die Flächen östlich der o.g. Hochwasserschutzanlagen entsprechend dem hier 2006 umgesetzten städtischen Hochwasserschutzkonzept vor Hochwasserereignissen bis zu 11,90 m KP (200-jährliches Hochwasser) geschützt. Aus diesem Grunde kann jede weitere Nutzung des Deutzer Hafens nur unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgegebenen Belange des Hochwasserschutzes erfolgen und muss diese hochwasserangepasst ausgeführt werden. Zu beachten sind die bundeseinheitlichen Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) in der seit März 2010 geltenden Fassung sowie die hiermit korrespondierenden Bestimmungen des Landeswassergesetzes NRW. Hiernach sind bauliche Eingriffe in Überschwemmungsgebiete und Belange der Hochwasserrückhaltung wie auch des Abflusses bei Hochwasser besonders zu beachten.

<sup>2</sup> s. Amtsblatt Nr. 44/2012 für den Regierungsbezirk Köln

Abb. 6: Überschwemmungstiefen im Deutzer Hafen bei 100-jährl. Hochwasser



Quelle: Hochwassergefahrenkarte der Hochwasserschutzzentrale Köln, Stand: 2010

### Hydrologie und Hydraulik des Rheins im Bereich Deutzer Hafen

Der Deutzer Hafen liegt im Bereich des sogenannten Niederrheins zwischen Rheinkilometer 685,7 in Höhe der Südbrücke und 686,8 in Höhe der Drehbrücke. Das Gefälle des Rheins in diesem Abschnitt beträgt ca. 30 cm. Das Abflussverhalten und die Fließgeschwindigkeit resultieren aus der Verlaufsrichtung und dem Querschnitt des Rheins in diesem Bereich. Die Fließrichtung drängt auf Höhe des Deutzer Hafens gegen das Westufer (Bereich Rheinauhafen). Diese Rheinseite wird deshalb als 'Prallhang' bezeichnet, die Ostseite (Bereich Deutzer Hafen/ Poller Wiesen) als 'Gleithang', wobei die Fließgeschwindigkeit am Gleithang geringer ist als am Prallhang. Im Hochwasserfall sind bei einer Neubebauung, sofern sie hochwasserangepasst ausgeführt wird, auf Grund der Lage am Gleithang und durch die abriegelnde Wirkung des ca. 8 m hohen Bahndamms der Güterbahntrasse zur Südbrücke lokal erhöhte Fließgeschwindigkeiten und Wirbelbildungen nicht zu erwarten, da die hydrodynamische Druckbelastung an Gebäuden hier entsprechend geringer ist. Quantitative Aussagen über die Abflussverhältnisse können auf Grund der derzeit fehlenden Datenlage erst bei Vorliegen eines ausreichend konkreten städtebaulichen Konzeptes erfolgen.

### Wasserstände bei 100-jährlichem Hochwasser (11,30 m Kölner Pegel)

Am Rhein entwickelt sich Hochwasser langsam, die hohen Wasserstände können aber über mehrere Wochen erhalten bleiben. Am Niederrhein sind die Winterhochwasser die maßgeblichen Hochwasser. Sie entstehen zumeist, wenn in den Monaten Januar und Februar die Schneeschmelze mit anhaltenden Niederschlägen zusammenfällt. Zu beachten ist dabei, dass bei Hochwasser kein sauberes, klares Flusswasser vordringt, sondern ein Wasser-Schlamm-Gemisch, das die Gebäude flutet.

Bei einem 100-jährlichen Hochwasser wird nahezu der gesamte Deutzer Hafen überflutet, bei einer Überflutungshöhe von einigen Zentimetern bis maximal ca. 1,50 m bis ca. 1,70 m in einigen Bereichen der Kaikanten (Hafenbahngleise) des Hafenbeckens (vgl. Kap. 9). Eine kleinere Fläche im Nordbereich der vormaligen Auermühle bleibt hochwasserfrei. Die Überflutungshöhen nehmen dabei bei den Flächen beiderseits des Hafenbeckens in Richtung Hafenbecken zu. Die Alfred-Schütte-Allee wird bei 11,30 m KP im Norden etwas über 20 cm überflutet, im südlichen Bereich etwa 10 bis 15 cm. Die Straße Am Schnellert weist am ihrem tiefsten Punkt in Höhe der querenden Hafenbahngleise eine Überflutungshöhe von etwa 1,20 m auf, an dem Übergang zum Poller Kirchweg ca. 30 cm und zur Alfred-Schütte-Allee etwa 20 cm.

Die Anforderungen des Hochwasserschutzes im Zusammenhang mit einer Umnutzung des Hafens werden in der Machbarkeitsstudie (Kap. 13.2) ausführlich untersucht und dargestellt.

## **9. Altlastensituation**

Im Untersuchungsbereich Deutzer Hafen befinden sich mehrere Flächen, die im Kataster der Altlasten und altlastverdächtigen Flächen (gem. § 2 BBodSchG) des städtischen Umwelt- und Verbraucherschutzamtes registriert sind. Hierzu liegen Erkenntnisse über Altstandorte, Altablagerungen, schädliche Bodenverunreinigungen und Schadensfälle vor. Diese konzentrieren sich im Süden des Hafensareals am Poller Kirchweg und an der Alfred-Schütte-Allee. Die Belastungen und Verdachtsmomente beziehen sich fast ausschließlich auf teilweise mehrere Jahrzehnte zurückliegende Vornutzungen. Aufgrund des ursprünglichen Hafenausbaus ist im gesamten Untersuchungsraum mit großflächigen Auffüllungen zu rechnen.

Bei einer weiteren Nutzung des Hafens als intensivierter Logistikstandort unter Beibehaltung derzeitiger Nutzungen werden die notwendigen Altlastenuntersuchungen und Sanierungen wie bisher durch das städtische Umwelt- und Verbraucherschutzamt veranlasst.

Für den Fall, dass das Hafensareal zukünftig einer weitgehenden Umnutzung für Dienstleistungen und Wohnen zugeführt werden sollte, sind sämtliche des Altlastenkatasters tangiert und ist eine Gefährdung von Boden und Grundwasser durch eine aktuelle Erfassungsbewertung und diesbezügliche Gefahrenermittlung sowie die Durchführung ggf. erforderlicher Sanierungsmaß-

nahmen sicher auszuschließen. Der jeweilige Altlastverdacht ist auszuräumen bzw. schon eingetretene Schäden (Altlasten) sind zu beseitigen. Die Belange des vorsorgenden Bodenschutzes werden im Hafensreal nicht betroffen.

## 10. Landschafts- und artenschutzrechtliche Untersuchung

Der Deutzer Hafen weist nur marginale Grünflächen auf im Bereich der Wasserschutzpolizei an der Alfred-Schütte-Allee mit einer Rasenfläche im Hof bis an die westliche Kaimauer und des Wohnhauses Siegburger Straße 112 mit einer unbefestigte und Baum bestandenen Freifläche. Dagegen gehören die Poller Wiesen zwischen der Severinsbrücke und Westhoven neben dem Rheinpark und der Niehler Aue zu den größten Grünflächen am Rhein innerhalb des Stadtgebietes. Nach dem Gesamtkonzept der Stadtentwicklung Köln kommt den Poller Wiesen dementsprechend eine Grün- und Freiraum-Versorgungsfunktion für Mittelbereiche der Stadt zu. Die mittlere Breite des im städtischen Landschaftsplan ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes L 13 „Poller Wiesen“ zwischen dem Rhein (bei Normalwasser) und der Alfred-Schütte-Allee beträgt rd. 150 m. Die Anbindung dieses Grünraums an die Wohnbereiche von Deutz und Poll, die mit nutzbaren öffentlichen Grün- und Freiflächen schlecht versorgt sind, ist bisher jedoch mangelhaft, da diese ausschließlich über Straßen möglich ist (im Zuge der Kreuzung Siegburger Straße/Hasental/Drehbrücke und über die Straße Am Schnellert). Hierzu trägt auch bei, dass die nördliche Fortsetzung der Poller Wiesen mit dem Gelände der vormaligen Deutzer Werft (heutiger Festplatz) bisher ohne Gestaltung geblieben ist, wenn von dem in der vergangenen Dekade angelegten sog. Hafenspark zwischen Dreh- und Severinsbrücke, Vorhafen und Siegburger Straße (rd. 1,4 ha) abgesehen wird.

2014 wurden im Zusammenhang mit Umnutzungsalternativen für den Deutzer Hafen faunistische Erkundigungen und Erfassungen entsprechend den FFH-Richtlinien federführend durch das Ingenieurbüro für Freiraum- und Landschaftsplanung I. Rietmann, Königswinter,<sup>3</sup> durchgeführt. Im Ergebnis stellt die Untersuchung fest, dass eine Umnutzung des Deutzer Hafens entsprechend den artenschutzrechtlichen Vorgaben als zulässig angesehen werden kann. Es ist nur eine geringe faunistische Betroffenheit festzustellen. Durch die Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen könnte bei Realisierung einer Hafenumnutzung eine Betroffenheit von wildlebenden Vogelarten und Arten nach Anhang der IV der FHH Richtlinie verhindert werden. Näheres wäre in einem Bebauungsplanverfahren zu regeln.



Nördliches Hafenbecken mit Mühle und Grünfläche am Standort der Wasserschutzpolizei

© Blom 2008

<sup>3</sup> Ing.-Büro für Freiraum- und Landschaftsplanung Ingrid Rietmann, Königswinter, unter Mitarbeit des Büro Naturgutachten Oliver Tillmanns, Grevenbroich: „Machbarkeitsstudie Köln – Deutzer Hafen: Ergebnisse faunistischer Untersuchungen und Einschätzung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit“

## 11. Standortpotenziale

Köln als wachsende Stadt sieht sich mit der großen Herausforderung konfrontiert, bis 2030 rd. 52.000 zusätzliche Wohnungen zu schaffen (vgl. 'Stadtentwicklungskonzept Wohnen' aus 2014). Gleichzeitig ist die Stadt Köln, ebenso wie die Landesregierung, einer flächensparenden Siedlungsentwicklung bei gleichzeitig sehr begrenztem Flächenpotenzial verpflichtet. Die Intensivierung der Innenentwicklung ist ebenfalls vorrangige Zielsetzung im aktuellen Entwurf des Landesentwicklungsplanes (LEP/E).

Im Bereich des Deutzer Hafens ist derzeit eine Gesamtfläche von rd. 26,4 ha langjährig in großen Teilen mindergenutzt bzw. mit Gewerbe- und Industrienutzungen belegt, die mit der innerstädtischen Lage nur mehr schwer in Einklang gebracht werden können. Die Flächen des Deutzer Hafens stellen somit in Sichtweite des Doms ein herausragendes Entwicklungspotenzial für die wachsende Stadt Köln dar.

Für eine Entwicklung des Deutzer Hafens als innerstädtisches Wohn- und Dienstleistungsquartier sind von besonderer Bedeutung

- die exponierte Lage am Wasser,
- herausragende Blick- und Sichtbeziehungen auf das Stadtzentrum,
- beste Lichtverhältnisse und Besonnung,
- die gute Anbindung an die intakten Wohnviertel Deutz und Poll,
- die unmittelbare Einbindung in den Rhein begleitenden Grün- und Erholungsraum,
- eine dynamische Entwicklung des angrenzenden Bürobereichs sowie benachbarter rechtsrheinischer Dienstleistungs- und Technologiestandorte und
- die gute Erschließung durch alle Verkehrsarten.

Mit einer weitgehenden Umnutzung des Deutzer Hafens bietet sich der Stadt Köln die einzigartige Chance, Wohnraum für mehrere Tausend Menschen in zentraler und integrierter Innenstadtlage zu entwickeln und damit ein Angebot zu schaffen, das der Nachfrage vieler Wohnungssuchender entspricht. Der Bedarf von Wohnraum für die wachsende Stadt Köln wäre anderweitig nur durch die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich zu befriedigen, was weder im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung noch der Nachfrager von Wohnraum wäre.

Der Standort in bester Lage kommt somit für ein lebendiges, vielfältiges Stadtviertel mit einem eigenen Profil infrage, das sich allen Bürgern öffnet. Die Umformung des Areals enthält eine der größten Chancen und interessantesten Herausforderungen für Kölns Stadtentwicklung der nächsten Jahre. Sie kann sich in eine Reihe von städtebaulichen Projekten, die das rechtsrheinische Ufer aufwerten, einfügen: Von der Umwandlung des Deutzer Hafens über die Gestaltung des neuen Campus der Kölner Fachhochschule, den Bau des Rheinboulevards mit seiner Freitreppe, der Errichtung der Messe-City und den Umbau des Messe-Geländes bis zur Entwicklung des Mülheimer Südens.

### Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln

Im November 2008 ist der vom Verein 'Unternehmer für die Region Köln' e.V. beauftragte Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln vom Planungsbüro Prof. Albert Speer & Partner (AS&P) vorgestellt worden. Am 05.05.2009 hat der Rat diesen städtebaulichen Masterplan sodann 'als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die künftige Entwicklung der Innenstadt' beschlossen, der u.a. die Umnutzung und Neuausrichtung des Deutzer Hafens für Wohnen und Dienstleistungsnutzungen vor schlägt. Im Kapitel 'Rechte Rheinseite' der Vertiefungsphase werden von AS&P folgende Ausführungen für die 'Vertiefungsbereiche Mülheimer und Deutzer Hafen' gemacht:

*"Deutzer Hafen und Mülheimer Hafen bilden die letzten großen Reserven am innerstädtischen Rheinufer. Diese Areale sind heute baulich und funktional suboptimal genutzt und entsprechen nicht den Anforderungen einer effektiven Flächennutzung – insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um hochwertige, innenstadtnahe Lagen handelt. Allerdings besteht die Einschät-*

zung, dass eine Weiternutzung dieser Areale und ein Umbau bzw. eine Verdichtung gemäß den Anforderungen moderner Hafentechnik und -logistik aufgrund der stadträumlichen Lage und der damit verbundenen Konflikte (Emissionen, Verkehr durch angrenzende Gebiete, 24-Stunden-Betrieb) kritisch zu bewerten ist. Nicht zuletzt würde eine leistungsfähige, moderne Hafeninfrastruktur mit effizienten Umschlagsanlagen eine zusätzliche Belastung des innerstädtischen Verkehrssystems nebst Rheinbrücken bedeuten.

Die Frage, wie sich eine Hafenentwicklung darstellen könnte, sollte mittels Szenarien möglicher Entwicklungen geprüft werden, die insbesondere eine Ideallösung für den Deutzer Hafen zum Thema haben. Gleichzeitig sollte integrativ die Zukunft der Kölner Häfen als Gesamtsystem erkundet und schließlich mit den Hafenplanungen der Region abgeglichen werden. Falls die Reserven dieser Häfen für die allgemeine Innenentwicklung von Köln mobilisiert und als in sich schlüssige Stadtbausteine entwickelt werden sollten, bilden sie langfristig die letzte Etappe der baulichen Entwicklung des Stadtraums Rhein. Vor diesem Hintergrund müssen nicht nur künftige Spielräume für Art und Maß der baulichen Nutzung systematisch erkundet werden, sondern auch die Qualität der städtebaulichen und architektonischen Ausführung künftiger Bebauungen. Wie bereits bei einigen anderen Arealen erwähnt, würde sich auch im Falle der Innenstadthäfen eine planerische Erkundung mittels eines Testplanungsverfahrens anbieten. Unter Mitwirkung aller relevanten Akteure könnten auf dem Wege einer Testplanung Chancen und Risiken sowie Aufschlüsse über rechtliche Spielräume ausgelotet werden. Erst nach Abschluss der planerischen Erkundung wäre die Vorbereitung weiterführender Verfahren, wie Wettbewerbe empfehlenswert.“ (Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln, S. 116/117)

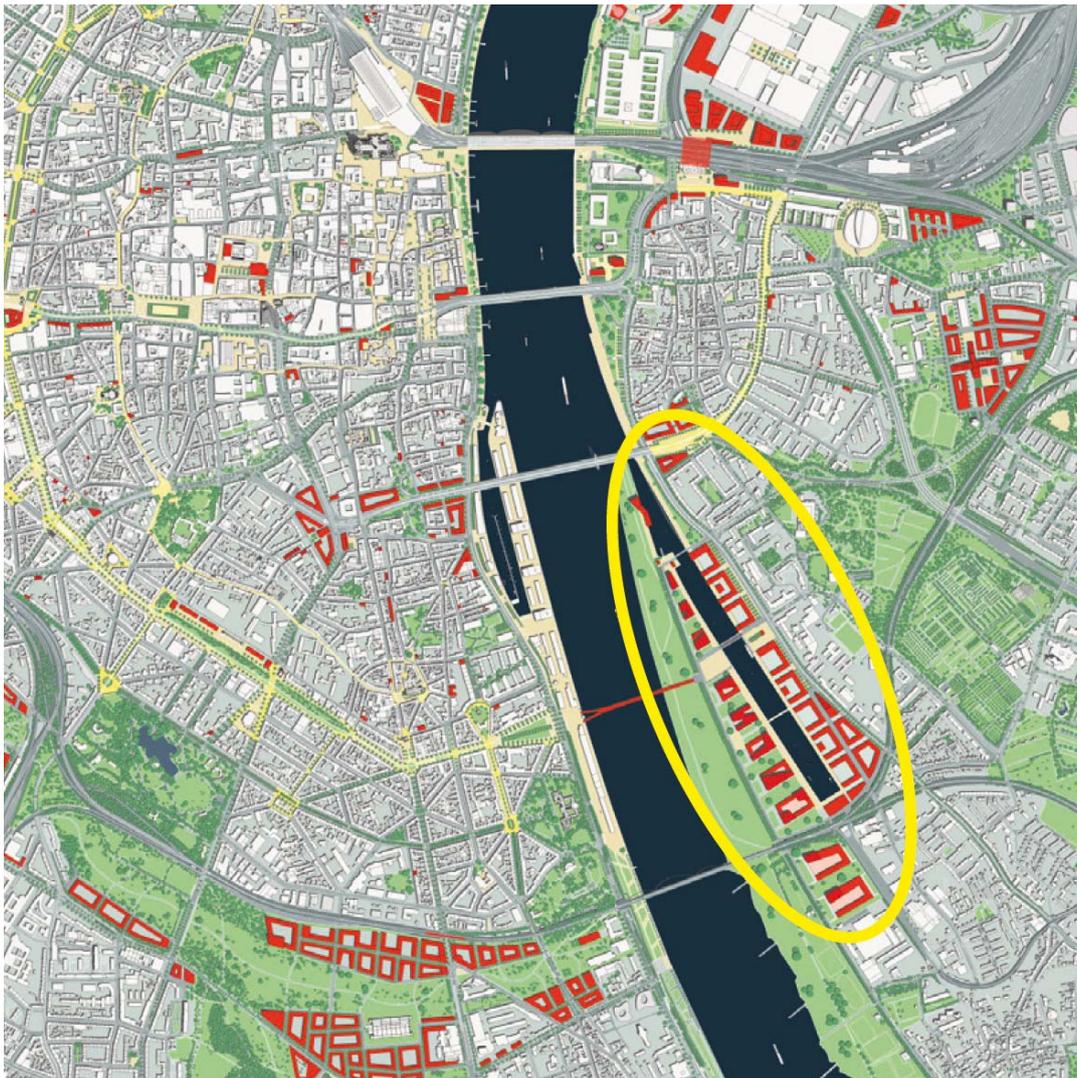


Abb. 7: Städtebaulicher Masterplan Innenstadt (Ausschnitt)

© AS&P, Frankfurt/M.

## 12. Alternative Entwicklungs- und Nutzungsszenarien

Aufgrund des Ratsauftrages vom Mai 2009 hat die Verwaltung die zukünftigen Nutzungsmöglichkeiten des Deutzer Hafens in vier alternativen Entwicklungs-/Nutzungsszenarien untersucht:

- **Szenario 1 – Fortentwicklung und Intensivierung der Hafennutzung**
- **Szenario 2 – Umnutzung der östlichen Hafengebiete für Dienstleistungen bei Erhalt der Großmühle**
- **Szenario 3 – Umnutzung des Hafens für Wohnen und Dienstleistungen bei Verbleib der Großmühle**
- **Szenario 4 – Vollständige Hafenumnutzung bei Aufgabe des Mühlenstandorts**



Ostkai mit Großmühle



Hafenbrache vor Bürostandort Siegburger Straße



Bürobebauung und Bauhof Strabag  
Alfred-Schütte-Allee



Brachfläche ehem. Holzhandel Thies  
Am Schnellert

Die im Rahmen gegebener Möglichkeiten im Nachfolgenden geprüften Entwicklungsszenarien bilden alle in der Diskussion befindlichen alternativen Nutzungsmöglichkeiten ab. Diese unterscheiden sich aufgrund der voneinander abweichenden Schwerpunktsetzungen deutlich. Entscheidend hierbei ist jedoch, welche Restriktionen die Umsetzung der Szenarien ggf. behindern und bei der Entscheidung über die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens zu beachten sind.

## Szenario 1: Fortentwicklung und Intensivierung der Hafennutzung

Abb. 8



1

Der Ausbau des trimodalen Hafenstandorts ist nur begrenzt möglich. Hierzu tragen wesentlich die Gewerbelärmkontingentierung sowie die grundsätzlich beschränkte Eignung des Standorts in Bezug auf den Umschlag von Schüttgütern, ggf. auch flüssigen und gasförmigen Stoffen, bei. Hinzu kommen die eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Hafenbahn und die Bewältigung des um rd. 30 % steigenden LKW-Schwerlastverkehrs. Die Herstellung eines vollfunktionsfähigen Hafenstandorts über das gesamte heute minder- und fehlgenutzte Areal muss deshalb de facto ausgeschlossen werden.

## Szenario 2: Umnutzung der östlichen Hafengebiete bei Erhalt der Großmühle

Abb. 9



Durch die funktionale Teilung des Hafens werden die Möglichkeiten für hafenauffine Nutzungen deutlich eingeschränkt, auch wenn durch die neu dargestellten Büronutzungen keine bestehende hafenzugehörige Nutzung aufgegeben werden muss. Allein durch die Verlagerung der Wasserschutzpolizei kann Gewerbefläche für Hafennutzung neu aufbereitet werden. Mit der Umnutzung der östlichen Hafengebiete für Dienstleistungsnutzungen kann der Bürobereich Deutz-Süd, allerdings mit der Gefahr einer Monostruktur, erheblich erweitert werden. Die Qualität der Büroflächen gegenüber dem verbleibenden Hafengewerbe bleibt dabei jedoch eingeschränkt. Eine Marktbarkeit dieserart Bürolagen erscheint nicht sicher gegeben. Unter Berücksichtigung der erheblichen wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen und Schutzmaßnahmen muss das Verhältnis von Aufwand und Gewinn als sehr kritisch bewertet werden.

## Szenario 3: Umnutzung des Hafens bei Erhalt der Großmühle

Abb. 10



3

Mit der Umnutzung des Hafens unter Erhalt und Sicherung der Großmühle können erhebliche Wohn- und Büroflächen generiert werden. Unmittelbar durch Überplanung betroffen sind zwei Anlieger mit Hafenumschlag (Firmen Theo Steil und Weiler) auf zusammen 7,8 ha Gewerbefläche. Insgesamt sind 13 ha derzeit belegter Hafensflächen freizustellen. Mit der Umnutzung der Hafensflächen können lt. städtebaulicher Machbarkeitsstudie (vgl. Kap. 13) Bauflächen für rd. 4.500 Einwohner und bis zu 5.000 Dienstleistungsarbeitsplätzen geschaffen werden. Unter Berücksichtigung von kulturwirtschaftlichen, kulturellen und/oder öffentlichen Nutzungen sowie Angeboten zur Nahversorgung ist die Schaffung eines neuen urbanen Stadtquartiers darstellbar.

### Lärmtechnische Prüfung von Szenario 3

Bei diesem Szenario ergeben sich insbesondere Fragen bzgl. einer Realisierbarkeit bei den vorgegebenen Hauptrestriktionen Gewerbelärm und Verkehrslärm. Deshalb wurden in der schalltechnischen Untersuchung von ADU Cologne diese Fragenstellungen vertieft untersucht.

Zielsetzung dieses Szenarios ist eine größtmögliche Berücksichtigung neuer Wohnbauflächen unter rechtlicher und tatsächlicher Sicherung des Mühlenstandorts. Gleichwohl kommen im Deutzer Hafen Bauflächen an der Siegburger Straße, Am Schnellert und im Nahbereich des Mühlenstandorts aufgrund von Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm bzw. Gewerbelärm nicht für Wohnnutzungen in Betracht.

Die Lärmimmissionen der Großmühle sind der limitierende Faktor für Umnutzungen im nördlichen Hafenbereich. Dementsprechend ist die Großmühle nach den Ergebnissen des schalltechnischen Gutachtens von ADU cologne (vgl. Abb. 11) mit büroartigen Dienstleistungsnutzungen im Sinne eines Schalenmodells abgeschirmt mit Büronutzungen nördlich und südlich an der Siegburger Straße sowie entlang der gegenüberliegenden westlichen Kaimauer. Die Orientierungs- bzw. Richtwerte für Mischgebiete (mit Wohnnutzungen) von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts werden südlich der Einmündung Poller Kirchweg/Siegburger Straße eingehalten.

Abb. 11: Schallimmissionsplan Gewerbe tags des Mühlenstandorts im Szenario 3 mit Berücksichtigung von Planbauten



Gleiches gilt für die Abschirmung der erheblichen Lärmimmissionen der Südbrücke und ihrer Zulaufstrecke entlang der Straße Am Schnellert und an der Alfred-Schütte-Allee (vgl. Abb. 12) mit Büronutzung, die das Entwicklungsszenario 3 im südlichen Hafenareal bestimmt.

Auf schwierigen, weil stark verlärmten Bauflächen an der Straße Am Schnellert werden qualitativ gestaltete und hochwassersichere Hochgaragen zur Deckung des Stellplatznachweises vorgeschlagen. Nach den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen von ADU cologne sind die abschirmenden Bürobauten im südlichen Hafensareal in der Regel zwei Geschosse höher zu errichten als die schützenswerte Wohnbebauung.

Mit diesem Ansatz ist ein größtmögliches Volumen an Wohnbauflächen zu erzielen.

Abb. 12: Schallimmissionsplan Schiene, tags, im Süden des Hafensareals im Szenario 3 mit Berücksichtigung von Planbauten



**Szenario 4: Vollständige Hafenumnutzung**

Abb. 13



Die vollständige Aufgabe der logistischen Hafenfunktionen mit Verlagerung der Großmühle ermöglicht weitere Büro- und Mischnutzungen am heutigen Mühlenstandort sowie zusätzliche Wohnnutzungen auf der gegenüberliegenden Seite westlich des Hafenbeckens. Da jedoch eine realistische Möglichkeit zur Verlagerung der Großmühle aus infrastrukturellen und wirtschaftlichen Gründen nicht absehbar ist, bietet dieses Szenario nur eine langfristige Anschlussoption an das Szenario 3.

## Verkehrsuntersuchung

Vom städtischen Amt für Straßen und Verkehrstechnik wurden 2013 die vier Szenarien auf eine grundsätzliche Realisierbarkeit hinsichtlich des jeweils zu erwartenden Verkehrsaufkommens vorläufig untersucht.

Die an den drei Hauptanschlussstellen des Deutzer Hafens an die Siegburger Straße für die Knotenpunkte Siegburger Straße/ Im Hasental, - /Poller Kirchweg, - /Am Schnellert durchgeführte Untersuchung der Leistungsfähigkeit ohne Berücksichtigung von Stadtbahneingriffen kommt zu dem Ergebnis, dass sowohl im Szenario 1, als auch im Szenario 4 an den Knotenpunkten Leistungsreserven vorhanden sind. Somit ist eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre an allen Knotenpunkten gegeben. Im Szenario 4 mit Sperrung der Drehbrücke bewegt sich nur am Knotenpunkt Siegburger Straße/Im Hasental die Leistungsfähigkeit an der Leistungsgrenze. Dieser Knotenpunkt müsste bei weiteren Planungen im Detail untersucht werden. Grundsätzlich ist bei allen Szenarien von einer Anpassung der Lichtsignalanlagensteuerung und ggf. baulichen Fahrstreifenerweiterungen in den Anschlussbereichen auszugehen.

Alle relevanten Straßenabschnitte und Kreuzungen im Bereich des Deutzer Hafens haben heute eine überwiegend gute Verkehrsqualität. Daher ist davon auszugehen, dass das zusätzliche, vorhabenspezifische Verkehrsaufkommen zwar zu einer Verminderung der Verkehrsqualität führen wird, diese aber grundsätzlich ausreichend ist, um neu entstehende Verkehre ordnungsgemäß abwickeln zu können.

Die Bewertung der alternativen Entwicklungs- und Nutzungsszenarien kommt zu folgendem Ergebnis:

### → **Entwicklungsszenario 3 - Hafenumnutzung mit Erhalt der Großmühle – entspricht den Anforderungen und den Notwendigkeiten der Kölner Stadtentwicklung**

Unter allen untersuchten alternativen Entwicklungsszenarien ist das Szenario 3 – Hafenumnutzung bei Erhalt der Großmühle – die einzige Option, die den Anforderungen und Notwendigkeiten der Kölner Stadtentwicklung Rechnung trägt. Während Szenario 1 bereits an der Unvereinbarkeit zwischen intensivierter Hafennutzung und unmittelbarer Nachbarschaft an der geltenden Rechtslage scheitert, beinhaltet Szenario 2 ebenfalls eine Verschärfung der Nachbarschaftskonflikte ohne einen vergleichbaren Nutzen für die Stadtentwicklung hervorzubringen. Szenario 3 hingegen ermöglicht einen Verbleib der auf den Wasseranschluss angewiesenen Großmühle – die zudem gerade umwelttechnisch modernisiert wurde – bei einer Generierung von erheblichen Wohn- und Arbeitsstättenflächenpotenzial. Szenario 4 bietet eine langfristige Anschlussoption, falls der Standort der Großmühle aufgegeben werden sollte.

Mit Berücksichtigung der Großmühle stellt das Szenario 3 ein erhebliches Entwicklungspotenzial für innerstädtisch nachgefragte und erforderliche Wohn- und Dienstleistungsnutzungen einschließlich kulturwirtschaftlicher, kultureller und/oder sonstiger öffentlicher Nutzungen dar.

Eine Grundlage für die Umsetzung dieses Umnutzungsszenarios 3 ist die Freistellung von rd. 13 ha derzeit belegter Gewerbe- und Industrieflächen im Deutzer Hafen verbunden mit einer anderweitigen Unterbringung der betroffenen Nutzungen in Industrie- und Gewerbegebieten, die aufgrund der Gewerbeflächenknappheit in Köln voraussichtlich nur bedingt angeboten werden können. Für einzelne Unternehmen sind dementsprechend regionale Lösungen nicht auszuschließen, insbesondere bei erforderlichlichem Hafenanschluss im RheinCargo-Verbund.

Entsprechend der Empfehlung des Städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln von Prof. A. Speer wurde in 2014 eine städtebauliche Machbarkeitsstudie als „Testentwurf“ in direkter Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro für Wasserwirtschaft erarbeitet. Diese Arbeit diene insbesondere dem Zweck, die Vereinbarkeit einer Hafenumnutzung mit den Anforderungen des Wasserhaushaltsrechts zum Hochwasserschutz zu klären.

## 13. Städtebauliche Machbarkeitsstudie

Zur Überprüfung der Realisierbarkeit des Szenarios 3 – Umnutzung des Hafens mit Erhalt der Großmühle – wurde 2014 eine städtebaulich-hydrologische Machbarkeitsstudie durch das Kölner Planungsbüro 'ASTOC Architects and Planners' in Zusammenarbeit mit der Ing.-Gem. für Wasserbau und Wasserwirtschaft Rodriguez + Zeisler + Blank, Wiesbaden, erarbeitet. Dabei wurde ein beispielhaftes städtebauliches Modell zur Hafenumnutzung entwickelt, welches sämtliche Belange des Wasserhaushaltsrechtes und damit des Hochwasserschutzes konkret und nachweisbar berücksichtigt, um dem Rat einen hinreichend abgesicherten Beschlussvorschlag zur zukünftigen Nutzung des Deutzer Hafens unterbreiten zu können.

### 13.1 Städtebauliches Konzept

Durch die herausragende Lage am Rhein kommt der städtebaulichen Struktur besondere Bedeutung zu. Neben der Sichtbarkeit des Plangebiets setzt der Hochwasserschutz grundlegende Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 8 und Kap. 13.2).



Modell der städtebaulichen Machbarkeitsstudie, © ASTOC, Juli 2014

Um einen positiven Ausgleich in der Retentionsraumbilanz zu erreichen und dementsprechend dem Rhein im Hochwasserfall mehr Raum zur Ausbreitung zur Verfügung zu stellen, werden verschiedene Ansätze gewählt. Wesentlich ist dabei, dass gegenüber dem zuvor entwickelten Nutzungskonzept des Szenarios 3 die Bauflächen zu Gunsten von Frei- und Grünflächen (= Retentionsraum) z.B. im Bereich der Nordspitze der Landzunge und am südlichen Hafenbecken deutlich reduziert wurden. Das Modellfoto veranschaulicht dies.

Die Erschließung wird von den heute topografisch höchsten Stellen auf dem Niveau des 200-jährlichen Hochwassers (entsprechend 11,90 m Kölner Pegel) geführt. Dieses ermöglicht eine sichere und permanente Erreichbarkeit auch bei extremen Hochwasserständen analog zu der Höhe der in diesem Bereich vorhandenen Hochwasserschutzanlagen. Von diesem Erschließungsrahmen entwickelt sich die Bebauung von den höchsten Arealen hin zu den niedrigeren Bereichen der Topografie entlang des Hafenbeckens. Die Kaianlagen und wassernahen Zonen, die am stärksten von Hochwasser betroffen werden, sind ebenso von Bebauung freigehalten.

Abb. 14: Städtebauliches Konzept der Machbarkeitsstudie



© ASTOC, Juli 2014

Große Hafenflächen werden von bestehenden Nutzungen freigestellt und nicht bebaut und als wertvolle Grün- und Freiflächen so moduliert und gestaltet, dass sie im Hochwasserfall zusätzliche Überschwemmungsräume bereitstellen. Die Tiefgaragen sind flutbar. Das Hafenbecken wird im Süden verbreitert und mit dem Rhein mittels eines neuen Durchstichs unter dem Damm der Alfred-Schütte-Allee verbunden. Durch die Herausnahme bestehender umweltbelastender Nutzungen aus dem Überschwemmungsgebiet und dem Ausschluss neuer Gefahrenquellen ist insgesamt eine Besserstellung in Hinblick auf die Hochwasserrisiken erreichbar.

Die klare städtebauliche Struktur bildet ein stabiles und dabei gleichzeitig flexibles Grundgerüst. Das Konzept belegt, dass eine breite Nutzungsmischung u.a. mit vielfältigen Wohnformen und Kindertagesstätten, Büros, Kreativgewerbe und kulturellen Einrichtungen möglich ist.

Die Großmühle wird am Standort gesichert. Die offene Baustruktur des angrenzenden Mühlenviertels entlang der Siegburger Straße greift die Proportionen der Mühle auf und wertet diese als städtischen Raum auf. Über drei Stadtbahnhaltestellen ist die Erschließung bereits hervorragend gegeben. Im Bereich der zentralen Stadtbahn-Haltestelle 'Poller Kirchweg' kann unter Berücksichtigung von Nahversorgungsangeboten ein besonderes Entree geschaffen werden.

Die Südspange entlang des Schnellert mit reiner Büronutzung bildet eine Abschirmung zur Bahntrasse zur Südbrücke. Als Landschaftstreppe gestaltete Stufen führen am Ende des hier erweiterten Hafenbeckens zum Wasser.



Städtebauliche Machbarkeitsstudie mit Hafenbecken Richtung Norden © ASTOC, Juli 2014

Auf der Landzunge zwischen Alfred-Schütte-Allee und Hafenbecken wird das Poller Wiesen Quartier durch eine offene Blockstruktur geprägt. Winkel mit Büronutzung schirmen die Wohnnutzung zum Lärm der Südbrücke entsprechend den Maßgaben des schalltechnischen Gutachtens ab während sie sich zum Wasser des Hafenbeckens öffnet.

Insgesamt kann mit der städtebaulichen Machbarkeitsstudie eine Projektentwicklung Deutzer Hafen dargestellt werden, die den absehbaren Ansprüchen der Kölner Stadtentwicklung im hohen Maße gerecht wird.

Das insgesamt geplante Gebiet zwischen Siegburger Straße, Südbrücke, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke umfasst rd. 37 ha Gesamtfläche (einschließlich heutiger Verkehrsflächen von Schnellert und Poller Kirchweg).

Die städtebaulichen Kennzahlen der Machbarkeitsstudie stellen folgende Flächennutzung dar:

Gesamtgröße des Planbereichs	rd. 37,3 ha	
Wasserflächen des Hafenbeckens	rd. 7,9 ha	
Bruttobauland	rd. 29,4 ha	100 %
Nettobauland	rd. 13,1 ha	44,5 %
Öffentliche Grünflächen	rd. 11,0 ha	37,3 %
Öffentliche Verkehrsflächen	rd. 5,4 ha	18,2 %

Eine städtisch verdichtete Bebauung kann nach der Machbarkeitsstudie auf den rd. 13 ha Nettobauland unter der Maßgabe des Erhalts der Großmühle rd. 230.000 qm BGF Wohnnutzung (entsprechend rd. 2.300 Wohneinheiten) und knapp 195.000 qm BGF für Büronutzungen generieren zuzüglich rd. 18.000 qm BGF für Misch- und sonstige Nutzungen.

Dies ist neuer Wohnraum für über 4.500 Einwohner und ein Flächenangebot für bis zu 5.000 Dienstleistungsarbeitsplätze und ergänzende Kitas und Nahversorgungs- und Gastronomieangebote.

### 13.2 Hochwasserschutzkonzeption Deutzer Hafen

Die o.g. Machbarkeitsstudie Deutzer Hafen basiert auf der Annahme, dass die Umnutzung des Hafensareals im Überschwemmungsgebiet des Rheins entsprechend den Anforderungen des Wasserhaushaltsrechts zu planen und umzusetzen sowie nach Abwägung aller Belange des Umwelt- und Städtebaurechts genehmigungsfähig ist. Diese Klärung war im Rahmen der Machbarkeitsstudie gutachterliche Aufgabe der Ing.-Gemeinschaft für Wasserbau und Wasserwirtschaft Rodriguez + Zeisler + Blank, Wiesbaden, die bereits an der Umsetzung des Kölner Hochwasserschutzkonzeptes beteiligt war.

#### Neu-Bepanung des Deutzer Hafens jetzt rechtlich möglich

Die Frage, ob bei einer Umnutzungsplanung für das Hafensareal ein „neues Baugebiet“ gem. Wasserhaushaltsgesetz (WHG) entsteht, hat die Diskussion über die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens lange beherrscht, da der § 78 Abs. 1 WHG einen Verbotstatbestand enthält:

*„In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist untersagt:*

*1. Die Ausweisung von neuen Baugebieten in Bauleitplänen oder sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch, ausgenommen Bauleitpläne für Häfen und Werften, ...“*

Seitens des Landes wurde dieser Verbotstatbestand für den Deutzer Hafen bis zum Sommer 2014 bejaht, womit eine Umnutzung des Deutzer Hafens im Rahmen einer Bauleitplanung auszuschließen war.

Mit dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig vom 03.06.2014 wurde der Begriff des „neuen Baugebiets“ im Wasserhaushaltsrecht klargestellt. Entsprechend der langjährigen städtischen Position führt die Um- bzw. Neunutzung des bestehenden Industrie- und Gewerbegebietes im seit 1907 bestehenden Deutzer Industriehafen nach dem höchstrichterlichen Urteil nunmehr zu keinem „neuen Baugebiet“ im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes. Dieser Bewertung hat sich zwischenzeitlich auch die Bezirksregierung Köln angeschlossen.

In einer rechtlichen Begutachtung durch die Kölner Kanzlei Lenz und Johlen wurde die wasserhaushaltsrechtliche Zulässigkeit einer Umnutzung des im Überschwemmungsgebiet liegenden Deutzer Hafens im Zusammenhang mit der städtebaulichen Machbarkeitsstudie geprüft. Im Ergebnis stellt die Fachkanzlei fest: „Das Planungsverbot des § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG greift nicht. Wegen der vorhandenen Bebauung liegt nach dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig vom 03.06.2014 kein 'neues Baugebiet' vor.“

Anforderungen des Wasserhaushaltsrechts zum Hochwasserschutz können erfüllt werden

Mit der grundsätzlichen Möglichkeit zur Beplanung des Hafenareals im Überschwemmungsgebiet des Rheins im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens verbindet sich die Einhaltung – und besser noch die Besserstellung – der wasserhaushaltsrechtlichen Belange zum Hochwasserschutz. Diese ergeben sich aus folgenden Ausführungen des § 78 Abs. 3 WHG:

„Die zuständige Behörde kann abweichend von Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage genehmigen, wenn im Einzelfall das Vorhaben

1. die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
2. den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
3. den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
4. hochwasserangepasst ausgeführt wird. ...“

Diese Vorgaben sind sowohl im Bebauungsplanverfahren als auch bei allen Baugenehmigungsverfahren im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet zu beachten. Die vorliegende Machbarkeitsstudie berücksichtigt mit der Darstellung eines neuen gemischten Quartiers für Wohnen und Dienstleistungen sämtliche Anforderungen des § 78 (3) WHG und des § 113 (2) Landeswassergesetz (LWG) NRW mit gleichem Inhalt zum Hochwasserschutz und zur Hochwasservorsorge. Teilweise können die Belange noch bessergestellt werden.

Abb. 15: **Überschwemmungsflächen bei 200-jährlichem Hochwasserstand im Hafenbereich mit gefluteten Tiefgaragen**



Vorzugsvariante Überschwemmung bei HQ 200 mit Tiefgaragen

Überflutungstiefen	
< 0,5 m	
0,5 - 1,0 m	
1,0 - 2,0 m	
2,0 - 4,0 m	
> 4,0 m	

Wie bereits oben beschrieben, erfolgt die Planung der Erschließungsanlagen auf Basis des 200-jährlichen Hochwassers, wodurch eine Nutzung der Gebäude auch bei diesen hohen Wasserständen möglich bleibt und eine Gefährdung für Leben und Sachgüter im Hafenareal bis zum HQ<sub>200</sub> ausgeschlossen werden kann. Die Umnutzung des Hafens ist insgesamt hochwasserangepasst möglich, da keine sensiblen Nutzungen im Bereich des 200-jährlichen Hochwasserstandes zu berücksichtigen sind, und die Abflusserfordernisse in der städtebaulichen Planung beachtet werden können.

Mit einer Vergrößerung des Retentionsraums für die Hochwasserrückhaltung kann auch dieser Belang besser gestellt werden, wodurch auch eine Verschlechterung des Wasserstandes ausgeschlossen wird.

Obige Abbildung zeigt die Überschwemmungssituation gemäß der Machbarkeitsstudie mit gefluteten Tiefgaragen und dem neuen Durchstich vom Hafenbecken zu den Poller Wiesen unterhalb der heutigen Krananlage des Stahlhandels.

In einer Bestandsaufnahme wurde vom Gutachter das derzeitige Retentionsvolumen in Höhe von rd. 142.800 cbm auf der gesetzlich maßgeblichen Basis des 100-jährlichen Hochwassers ermittelt (unter Einrechnung der Einschränkungen durch bestehende geschlossene Bebauung).

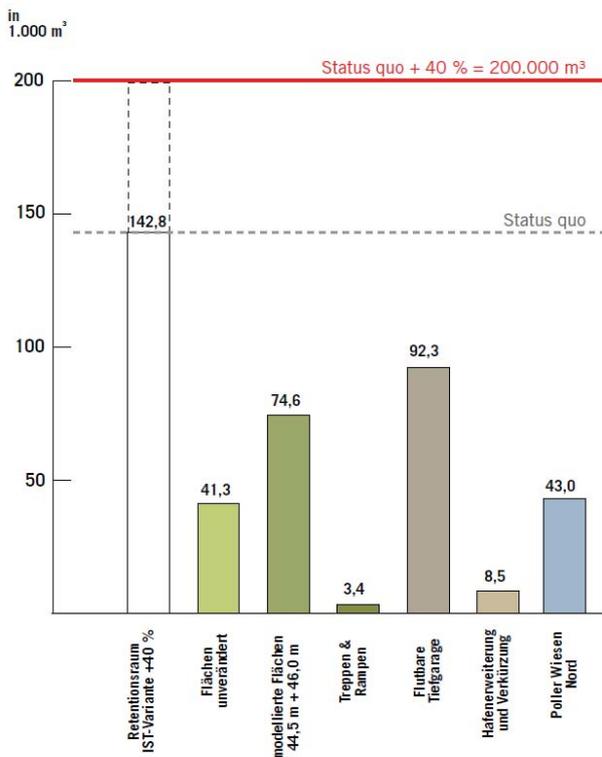
Mit der Planung eines neuen gemischt genutzten Quartiers wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Möglichkeiten zur Verbesserung der Retentionsraumbilanz ermittelt und dargestellt, die sich aus folgenden Beiträgen (vgl. Abb. unten) kombinieren lassen:

Unveränderter Erhalt bestehender Retentionsflächen	rd. 41.300 cbm
Retentionsraumgewinn durch Geländemodulierung/Absenkung	rd. 74.600 cbm
Anlage von abgesenkten Treppen und Rampen	rd. 3.400 cbm
Anlage von flutbaren Tiefgaragen	rd. 92.300 cbm
Verbreiterung des Hafenbeckens (incl. Verkürzung)	rd. 8.500 cbm
Insgesamt möglicher Retentionsraumausgleich	rd. 220.100 cbm

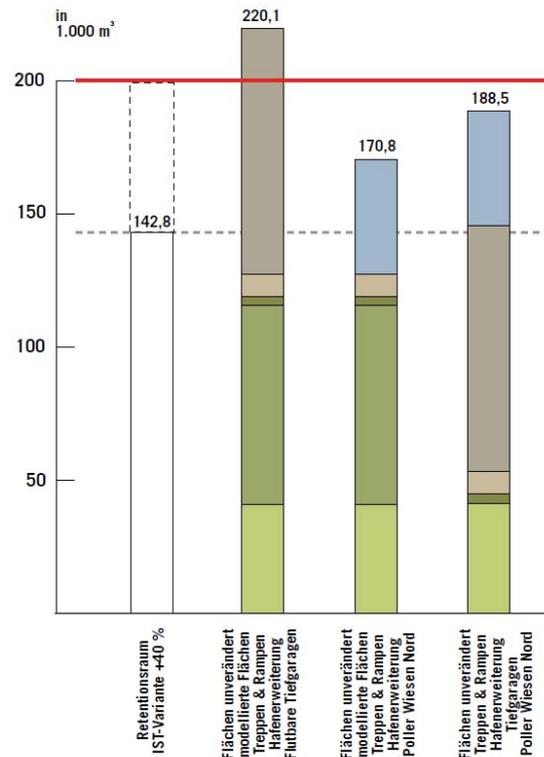
Durch eine Bündelung der Maßnahmevorschläge (vgl. Abb. 16) kann der notwendige Ausgleich an Retentionsraum zur Hochwasserrückhaltung mit 220.100 cbm rechnerisch um über 50 % (ca. 77.000 cbm mehr als der Bestand von 142.800 cbm) übererfüllt werden. Zusätzlich ist es denkbar, dass eine Geländestufe vom Damm der Alfred-Schütte-Allee zu den Poller Wiesen neu moduliert wird. Hierdurch könnten nochmals bis zu rd. 43.000 cbm Retentionsraum zusätzlich gewonnen werden. Dies zeigt auch, dass aufgrund der Kombinationsmöglichkeiten an Ort und Stelle ausreichende Planungsspielräume für unterschiedliche städtebauliche Konzepte bestehen.

Abb. 16:

## ÜBERSICHT DER RETENTIONSFLÄCHENPOTENTIALE



## BEISPIELE FÜR KOMBINATIONSMÖGLICHKEITEN



© ASTOC mit Ruiz Rodriguez + Zeisler + Blank, GbR

Bilanzierend kann festgestellt werden, dass im Planungsfall der Hochwasserschutz ebenso wenig beeinträchtigt wird wie der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung. Bestätigt durch das wasserwirtschaftliche Gutachten führt die Umsetzung des städtebaulichen Entwurfs auch zu einem erheblich vergrößerten Retentionsraum. Die wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen stellen somit kein Hindernis für eine Standortentwicklung dar.



Städtebauliche Machbarkeitsstudie mit südlichem Hafenbecken, © ASTOC, Juli 2014

## 14. Vorschlag zur zukünftigen Nutzung und Entwicklung des Deutzer Hafens

Wie durch umfangreiche Untersuchungen und eine städtebaulich-hydrologische Machbarkeitsuntersuchung nachgewiesen wurde, kann der Deutzer Hafen einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung und zur Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum für breite Schichten der Bevölkerung wie auch für Dienstleistungsnutzungen durch Umnutzung eines zentral gelegenen und mindergenutzten Hafenareals leisten. Der Anschluss an benachbarte Wohnviertel in Deutz und Poll und die vorhandene Infrastruktur (Stadtbahn, Stadtteilzentrum Deutz) ist gegeben.

Die Verbesserung des Hochwasserschutzes durch Erweiterung des Retentionsraumes um bis zu rd. 50 % bei 100-jährlichem Hochwasser ist machbar bei Erhalt der hafenaffinen Großmühle.

Da alternative Nutzungskonzepte, wie dargestellt, keine Tragfähigkeit besitzen und nicht der Lage des Hafenareals im Stadtraum entsprechen, wird folgende Grundsatzentscheidung über die zukünftige Nutzung des Deutzer Hafens vorgeschlagen:

- ➔ Als Ergebnis alternativer Nutzungsuntersuchungen ist die bisherige Hafennutzung im Deutzer Hafen aufzugeben und der Standort als innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten bei Erhalt der Großmühle zu entwickeln. Die planungsrechtliche Neuordnung erfolgt durch ein Bebauungsplanverfahren. Das kooperative Baulandmodell wird angewandt.
- ➔ Zur städtebaulichen Qualifizierung und Vorbereitung des notwendigen Bebauungsplanverfahrens ist unter besonderer Berücksichtigung der wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen ein kooperatives Werkstattverfahren mit Beteiligung der Betroffenen sowie der Stadtgesellschaft durchzuführen. Die vorliegende städtebauliche Machbarkeitsstudie ist hierbei zu beachten.

- Im laufenden Verfahren zum Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans für NRW (LEP/E) ist beim Land die Forderung nach Umwandlung des Deutzer Hafens in ein Quartier für Wohnen und Arbeiten vorzubringen. Auf die bisher vorgesehene Darstellung als 'Landesbedeutsamer Hafen' ist zu verzichten. Ebenso ist ein entsprechendes Änderungsverfahren des Regionalplans, Teilraum Köln, zu veranlassen.
- Der sog. 'Moratoriumsbeschluss' des Rates vom 20.05.2010, mit dem die städtischen Gesellschaftsvertreter angewiesen werden, dass die HGK AG keine Miet- und Pachtverträge über 2020 hinaus abschließt, wird vorerst bis 2020 verlängert. Die notwendige Verlagerung der jetzt noch im Deutzer Hafen aktiven gewerblichen Unternehmen ist sozial- und wirtschaftlich verträglich vorzunehmen. Die Großmühle kann an ihrem Standort verbleiben und wird in die Umplanung integriert.



Städtebauliche Machbarkeitsstudie mit Situation an der Alfred-Schütte-Allee, © ASTOC, Juli 2014

## 15. Weiteres Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligung

Sollte der Rat der Stadt Köln sich mit einem Grundsatzbeschluss für eine weitgehende Umnutzung des Deutzer Hafens entscheiden, so wird diese Umnutzung in einem breit angelegten Diskurs mit der Stadtgesellschaft und insbesondere mit den unmittelbar Betroffenen zu klären und zu planen sein. Im September 2005 hat die Verwaltung in einer ersten Anliegerversammlung mit den Betroffenen erstmals das Gespräch gesucht und geführt. Danach fanden weitere Anliegerversammlungen, zuletzt im Februar 2015, statt. Dieser Dialog ist auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse weiterzuführen und durch ein kooperatives Planverfahren, wie vorgeschlagen, zu verbreitern. Dieses Verfahren sollte extern moderiert und durch verschiedene interdisziplinäre Planungsteams unterstützt werden, die sich weiter intensiv vor allem mit den Rahmenbedingungen des Wasserhaushaltsrechts und der Lärmemissionen auseinandersetzen. Die Ergebnisse sind für das anschließende qualifizierte Bebauungsplanverfahren auszuwerten. Anzustreben ist, das sicherlich komplexe Bebauungsplanverfahren bis zum Ende des Jahrzehnts abzuschließen, um mit Auslaufen der überwiegenden Anzahl von Mietverträgen in 2020 eine Rechtsgrundlage für die Transformation des Hafenstandorts in ein neues urbanes Stadtviertel für Wohnen, Arbeiten und Erholung vorliegen zu haben. Für die betroffenen Unternehmen ist, unabhängig davon ob diese Eigentümer oder Mieter sind, eine Unternehmensverlagerung zu klären, die wirtschaftlich vertretbar ist.

## Verfahrensschritte zur Umnutzung des Deutzer Hafens

- Ratsbeschluss zur Grundsatzentscheidung (bis Sommer 2015).
- Änderungsverfahren Entwurf Landesentwicklungsplan NRW LEP/E (ab Sommer 2015) inkl. Streichung 'Landesbedeutsamer Hafen'.
- Änderungsverfahren Regionalplan (ab Sommer 2015).
- Vorbereitung kooperatives Gutachterverfahren, inkl. Auswahl Planungsgemeinschaften und Moderationsbüro (ab September 2015).
- Workshop zur Vorbereitung der Aufgabenstellung für das Werkstattverfahren (ab Herbst 2015).
- Durchführung kooperatives Gutachterverfahren (ab Mitte 2016 bis Anfang 2017).
- Beschlussfassung über die Ergebnisse des kooperativen Verfahrens (2. Halbjahr 2017).
- Bebauungsplanverfahren mit FNP-Änderung (ab Ende 2017 bis 2020).
- Betriebsverlagerungen und Freimachung (ab 2017).
- Umsetzung des Bebauungsplans (ab 2020).



Blick aus dem 9. Obergeschoss des ungenutzten Hochhauses („Aurora-Turm“) der vorm. Auermühle