

Mülheimer Süden



Mülheimer Süden

Vom historischen Industriestandort zum modernen Stadtquartier



Inhaltsverzeichnis

05	Vorwort Markus Greitemann • Beigeordneter für Planen und Bauen der Stadt Köln
06	Plangebiete Mülheimer Süden
09	Vom historischen Industriestandort zum modernen Stadtquartier
12	Die Industriegeschichte: Von Deutz aus in alle Welt
14	Denkmäler im Mülheimer Süden
16	Interview mit Prof. Jörn Walter • Vorsitzender der Ständigen Jury Mülheimer Süden
22	Mobilität im Mülheimer Süden
28	Kooperatives Baulandmodell der Stadt Köln
30	Euroforum Nord COLOGNEO I
38	Euroforum West COLOGNEO II
42	Otto-Langen-Quartier
49	Nördlich Grünzug Charlier
50	Deutz-Areal
57	Windmühlen-Quartier COLOGNEO III
58	Lindgens-Areal



Vorwort



Die Entwicklung des Mülheimer Südens ist eine ganz besondere Herausforderung für Politik und Verwaltung. Das Areal rund um den Mülheimer Hafen ist aufgrund seiner zentralen Lage von enormer Bedeutung für die Stadtentwicklung. Einen besonderen Stellenwert hat insbesondere der Wunsch, Wohnraum in zentralen Lagen von Köln zu schaffen.

Das in großen Teilen brachliegende Gelände mit seinen historischen Bauten ist Teil der deutschen Industriegeschichte.

Die Industriehallen erzählen noch heute von Jahrzehnten erfolgreicher Produktion. Mehr als 100 Jahre lang war der Mülheimer Süden der Standort international tätiger Industrie- und Gewerbeunternehmen.

Unter Regie von Nikolaus August Otto und Eugen Langen wurden hier ab 1867 Verbrennungsmoto-

ren gefertigt. In der im Jahr 1902 errichteten Möhring-Halle wurden einst die Produkte der weltweit ersten Motorenfabrik gezeigt. Auch an anderer Stelle finden sich Relikte der Industriegeschichte: Auf dem früheren Gelände der Waggonfabrik Van der Zypen & Charlier ist heute in Teilen noch die Teststrecke der Wuppertaler Schwebebahn zu besichtigen.

Die mächtigen Backsteinbauten an der Deutz-Mülheimer Straße bildeten Anfang des 20. Jahrhunderts die würdige Kulisse für eine Fabrikstraße, die es in Nordrhein-Westfalen heute kein zweites Mal mehr gibt.

Die Geschichte dieses Ortes bedeutet Verpflichtung, die Verpflichtung, mit diesem Erbe behutsam umzugehen; aber auch gleichzeitig Chancen. Die Aufgabe des Mülheimer Standortes durch die Deutz AG hat ein einmaliges Potenzial zur Entwicklung eines neuen, zentral gelegenen, urbanen Stadtquartiers eröffnet.

Bereits 2013/14 haben zwei interdisziplinäre Planungsteams aus Architekten, Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanern unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit ein umfassendes Entwicklungskonzept und einen städtebaulichen Rahmen für

den Mülheimer Süden entworfen. Das Werkstattergebnis bildet bis heute das Grundgerüst für die Entwicklung des Mülheimer Südens. Es bildet die Klammer und formuliert Leitlinien für die Entwicklung und weitere Qualifizierung der einzelnen Teilgebiete, aus denen sich der Mülheimer Süden zusammensetzt.

Rat und Verwaltung der Stadt Köln haben mit der Schaffung von Plan- und Baurecht die Entwicklung und Gestaltung des Mülheimer Südens in der Hand.

Durch die Ausübung des Vorkaufsrechtes für das ehemalige Verwaltungsgebäude im Otto-Langen-Quartier und das kommende Bieterverfahren im Otto-Langen-Quartier haben Rat und Verwaltung zusätzliche Räume für direktes Handeln im Entwicklungsprozess in die Hand bekommen.

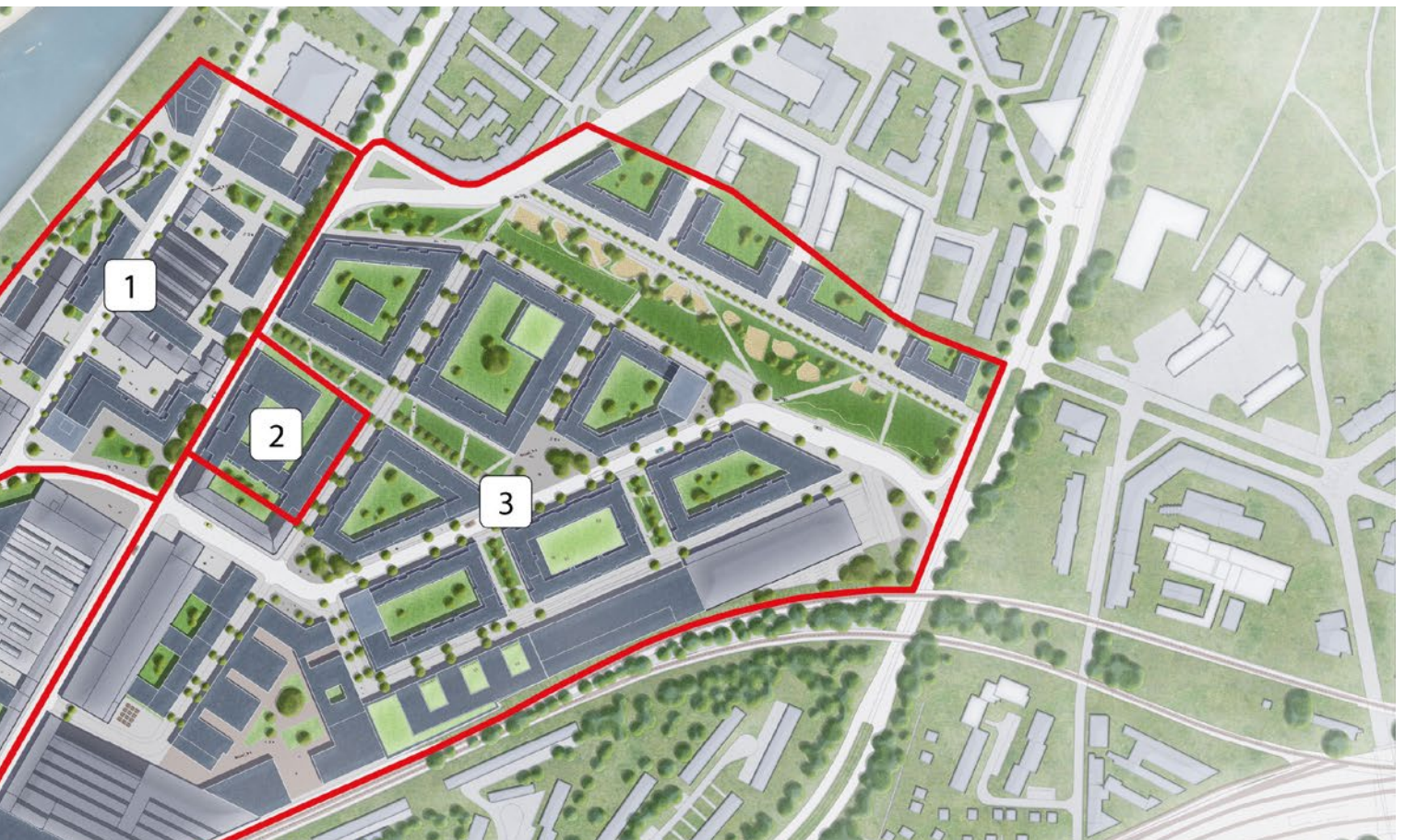
Die Gestaltung eines urbanen lebendigen und gemeinwohlorientierten Quartiers ist das Ziel, das wir vor Augen haben, wenn wir an die Zukunft des Mülheimer Südens denken.

Markus Greitemann

Beigeordneter für Planen und Bauen der Stadt Köln

Plangebiete Mülheimer Süden





Plangebiete Mülheimer Süden (vorläufiger Planungsstand: April 2022)



1

Lindgens Areal

Größe: rund 5 Hektar

Nutzung: Wohnen (ca. 360 Wohneinheiten), Gewerbe, Gastronomie, Einzelhandel, Kindertagesstätte, Kultur, soziale Einrichtungen

2

Windmühlen-Quartier

Größe: rund 1 Hektar

Nutzung: Wohnen, Gewerbe

3

Deutz-Areal

Größe: rund 20 Hektar

Nutzung: Wohnen (ca. 2.500 Wohneinheiten), Gewerbe, Gastronomie, Einzelhandel, Gesamt- und Grundschule, mehrere Kindertagesstätten

Gesamtfläche: rund 46 Hektar

4

Otto-Langen-Quartier

Größe: rund 5 Hektar

Nutzung: Wohnen (ca. 400 Wohneinheiten), Gewerbe, Gastronomie, Kindertagesstätte, Kultur, soziale Einrichtungen

5

Nördlich Grünzug Charlier

Größe: rund 1 Hektar

Nutzung: Wohnen, Kindertagesstätte, Gewerbe

6

Euroforum West

Größe: rund 4 Hektar

Nutzung: Gewerbe, Gastronomie, Grundschule

7

Euroforum Nord

Größe: rund 10 Hektar

Nutzung: Wohnen (ca. 460 Wohneinheiten), Gewerbe, Gastronomie, Einzelhandel, Kindertagesstätte, Kultur

In allen Bereichen des Mülheimer Südens sind öffentliche Grün- und Spielflächen vorgesehen.



Vom historischen Industriestandort zum modernen Stadtquartier

Im Mülheimer Süden befindet sich auf einer Fläche von 46 Hektar ein nahezu brachliegendes Gewerbeareal. Das zum Großteil verwaiste Gelände soll in den nächsten Jahren zu einem urbanen Viertel mit Wohnen und Arbeiten entwickelt werden. Politik und Verwaltung möchten einen lebendigen Stadtteil entstehen lassen, in dem sich unterschiedliche Nutzungen vermischen. In den Teilbereichen sollen neben Wohnungen Büros, Einzelhandelsangebote, Schulen, Kindertagesstätten, Einrichtungen für Kulturschaffende und soziale Zwecke sowie Grün- und Spielflächen entstehen.

Die Wandlung von der Industriebranche zum neuen Stadtquartier wurde planerisch bereits im Werkstattverfahren in den Jahren 2013/14 in Angriff genommen. In Zusammenarbeit mit dem Stadtplanungsamt und unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit haben zwei interdisziplinäre Planungsteams aus Architekten, Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanern ein umfassendes Entwicklungskonzept und einen städtebaulichen Rahmen für den Mülheimer Süden entworfen.

Ort der Industriegeschichte

Insbesondere die ehemaligen Industriehallen, aber auch die Eisenbahnbögen bieten sich für unterschiedliche gewerbliche oder kulturelle Nutzungen an.

Wohnraum für Köln

Der Mülheimer Süden hat ein Potenzial zum Bau von (nach aktuellem Stand der Planung) bis zu 4.500 neuen Wohnungen. Unter Anwendung des Kooperativen Baulandmodells der Stadt Köln können dort mindestens 30 Prozent der Wohnungen als öffentlich geförderter Wohnraum entstehen. Dies bedeutet für die Stadt einen großen Schritt zur Versorgung der Kölner*innen mit Wohnraum.

In dieser Projektdokumentation finden Sie den aktuellen Stand der Überlegungen und Planungen rund um die Entwicklung der einzelnen Teilbereiche im Mülheimer Süden.

Mit den Teilbereichen Euroforum Nord (Cologneo I), Euroforum West (Cologneo II), Lindgens-Areal, Otto-Langen-Quartier, Deutz-Areal, Windmühlen-Quartier (Cologneo III) und Nördlich Grünzug Charlier finden sich im Plangebiet Quartiere mit sehr unterschiedlichen Perspektiven und Entwicklungsständen.

Aktuelle Entwicklung

Die Nutzung des Vorkaufsrechtes für die denkmalgeschützte ehemalige KHD-Hauptverwaltung und die Bemühungen im Vergabeverfahren für die landeseigenen Flächen im Otto-Langen-Quartier belegen, dass Politik und Verwaltung den Mülheimer Süden mehr denn je aus dem Dorn-



röschenschlaf holen möchten. Weiterer Beleg dafür ist der Beschluss des Rates zur Anbindung der Stadtbahn an diese Bereiche. Weitere Schritte auf dem langen Weg zum neuen urbanen Stadtquartier sind die Sicherung von Flächen für Kindertagesstätten und Schulgebäude.

Das Potenzial des Mülheimer Südens als Entwicklungsareal für eine wachsende Stadt ist enorm. Politik und Verwaltung haben es sich zur Aufgabe gemacht, diese Potenziale zu heben. Damit dies geschehen kann, müssen unterschiedlichste Faktoren berücksichtigt werden. Eine besondere Rolle wird dabei die vom Rat der Stadt beschlossene gemeinwohlorientierte Quartiersentwicklung des Otto-Langen-Quartiers spielen. Die Initiative „raum13“ hat dort durch die außerordentliche, jahrelange Beteiligung am Meinungsbildungsprozess ein gutes Beispiel für bürgerschaftliches Engagement gegeben. Eingebracht haben sich auch die Akteure der Initiative Otto-Langen-Quartier.

Der richtige Mix ist gefragt

Die Erwartungen, die in den letzten Jahren an Politik und Verwaltung herangetragen wurden, sind hoch. Ziel ist es im Interesse aller Beteiligten, in einem Mix aus planerischer und städtebaulicher Kompetenz von

Verwaltung, Fachplaner*innen und Eigentümer*innen sowie bürgerschaftlicher Beteiligung zu einer zukunftsorientierten Gestaltung des Mülheimer Südens zu kommen. Die Einrichtung der Ständigen Jury Mülheimer Süden, die die laufenden Prozesse mit Fachkompetenz begleitet, hat sich in diesem Zusammenhang bewährt.

Nachhaltige Lösungen

Die laufenden Abstimmungen von Politik, Verwaltung, Eigentümer*innen und vielen Interessenvertreter*innen sind teilweise langwierig. Sie sind aber unerlässlich, um langfristige, nachhaltige Lösungen zu entwickeln.

Neben der Kombination von alter Industriearchitektur mit modernem Städtebau soll im Mülheimer Süden im Zusammenspiel mit den Investor*innen nachhaltige Stadtentwicklung mit innovativen Konzepten aus den Bereichen Mobilität, Energie und Klimaschutz verbunden werden. Gerade die Klimaleitlinien der Stadt Köln definieren wichtige Eckpfeiler in der Entwicklung nachhaltiger Quartiere.

Begleiten Sie uns auf dem Weg vom historischen Industriestandort zum urbanen Stadtquartier.





Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Für diverse Teilbereiche im Mülheimer Süden wurden nach dem Werkstattverfahren 2013/14 bereits Bebauungspläne aufgestellt. Mit dieser Projektdokumentation und der Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit am 21. Mai 2022 informiert die Stadt Köln über den aktuellen Stand in der Umsetzung.

Der Bebauungsplan Euroforum Nord ist mit der ersten Änderung bereits rechtskräftig. Die Bebauungsplanverfahren für Lindgens-Areal, Euroforum West und Otto-Langen-Quartier laufen bereits, für die Verfahren Nördlich Grünzug Charlier und Windmühlen-Quartier gibt es einen Aufstellungsbeschluss.

Die gesetzlich vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß Baugesetzbuch gibt allen Bürger*innen die Möglichkeit, ihre Vorstellungen von der Entwicklung einzelner Bereiche in den Prozess einfließen zu lassen.

Veranstaltungen mit dem Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung und der öffentlichen Unterrichtung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung wird es in den Bereichen noch geben, in denen es noch keinen rechtskräftigen Bebauungsplan gibt oder das Verfahren noch nicht so weit fortgeschritten ist.

In der Informationsveranstaltung am 21. Mai 2022 geht es nicht um eine Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne der Bestimmungen des Baugesetzbuches, sondern vielmehr um die Information zum aktuellen Planungsstand.

Die Industriegeschichte: Von Deutz aus in alle Welt

Als Zeugnis der Industriegeschichte Mülheims hat sich entlang der Deutz-Mülheimer Straße im Bereich des Motorenwerkes ein umfangreiches Ensemble von Industriebauten des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts erhalten. Diese historischen Bauten sind aufgrund der Vielzahl in Köln einzigartig und daher von herausragender Bedeutung.

„Von Deutz ist die Motorisierung der Welt ausgegangen.“ Sätze wie diesen kennt in Köln jedes Kind. Gewürdigt wird damit die überragende Bedeutung der ersten Motorenfabrik der Welt, die Nikolaus August Otto und Eugen Langen an der Servasstraße hinter dem Hauptbahnhof gegründet haben. Die N. A. Otto & Cie. Werke haben nicht nur deutsche Industriegeschichte geschrieben. Der Motor hat die Welt verändert, in Köln war die Keimzelle der revolutionären Entwicklung.

Auf- und Ausbau des Werkes

Nach einer Präsentation des Otto-Motors auf der Pariser Weltausstellung 1867 wurde mit Eintritt des weiteren Geschäftspartners Ludwig August Roosen-Runge die Grundlage für den Bau einer neuen Fabrik geschaffen. Für 14.000 Taler wurde 1869 ein 3,5 Morgen großes Grundstück links von der alten Straße von Deutz nach Mülheim erworben. Die Entwicklung der Rheinuferzone zwischen Deutz und Mülheim zu einem Industriegebiet hatte sich



bereits 1845 durch die Gründung der Waggonfabrik Van der Zypen & Charlier auf einem Grundstück im Süden des Areals angekündigt.

1871 wurde die N.A. Otto & Cie. in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Der neue Name: Gasmotoren-Fabrik Deutz AG. 1872 holte Eugen Langen Gottlieb Daimler als technischen Direktor nach Deutz, der wiederum Wilhelm Maybach als Leiter des Konstruktionsbüros mitbrachte. Daimler und Maybach blieben zehn Jahre in Deutz und entwickelten die Serienfertigung für direktwirkende, schnellaufende Motoren.

Unter dem neuen technischen Direktor Hermann Schumm wurde das Werk in Deutz ausgebaut und wuchs über die Deutz-Mülheimer Straße

hinweg nach Osten. Anfangs wurden hier 1886 nur Ergänzungsbetriebe zur Motorenfabrikation wie Lackiererei und Probierplatz eingerichtet. Im Laufe der 1890er Jahre wurde die Motorenmontage nach und nach in die Produktionshallen östlich der Deutz-Mülheimer Straße verlagert. Am Ursprungsort der Motorenfabrik verblieb der Gießereibetrieb, der schrittweise vergrößert wurde. Die angrenzenden Hallen wurden bereits Ende des 19. Jahrhunderts zur Aufstellung von Werkzeugmaschinen genutzt.

Zu dieser Zeit hatte das Werk über 700 Mitarbeiter und produzierte 1000 Motoren jährlich mit einer mittleren Größe von 4 bis 5 PS. Die Jahre um 1900 waren - angeregt vom amerikanischen Vorbild der

Massenfertigung - geprägt von Anstrengungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit. Statt kleiner Serien von fünf bis 20 Maschinen wurden Großserien entwickelt. Ein Höhepunkt dieser Zeit war die Teilnahme an der Düsseldorfer Kunst- und Gewerbeausstellung. Die Deutz AG präsentierte hier in einer eigenen Ausstellungshalle einen 1000 PS Gasmotor.

Ausflug in den Autobau

Heute noch vor Ort sichtbar ist die Trennung von Groß- und Kleinmotorenbau. Für den Großmotorenbau entstand eine neue große Produktionshalle an der Deutz-Mülheimer Straße. Für den Mittelmotorenbau wurde 1911 eine siebenschiffige Halle mit tonnenförmigen Bindern zwischen Gießerei und Verwaltungsgebäude eingefügt.

Das Verwaltungsgebäude von 1891 mit seinen Fensterreihen im Rundbogenstil wurde 1911 mit einem bis zum Auenweg reichenden Bau ergänzt. Zwischen 1901 und 1908 wurden die Gießereihallen um die

auf der Düsseldorfer Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung erbaute Möhring-Halle erweitert. Die Halle prägte hochaufragend und mit dem Schriftzug „Gasmotoren-Fabrik Deutz“ die rheinseitige Werksansicht.

Zwischen 1907 und 1912 versuchte man sich in Deutz auch im Autobau und verpflichtete den Ingenieur Ettore Bugatti. 1907 wurde mit der serienmäßigen Herstellung von Dieselmotoren begonnen. 1913 arbeiteten 3400 Arbeiter und 700 Angestellte im Werk. Mit Peter Klöckner als Hauptaktionär und Vorsitzendem des Aufsichtsrates stand seit 1923 ein Industrieller mit Verbindung zur Montanindustrie und zum Bankenwesen an der Spitze des Unternehmens, das 1930 mit der Motorenfabrik Oberursel und der Maschinenbauanstalt Humboldt AG zur Humboldt-Deutzmotoren AG fusionierte. Mit der Übernahme der Fahrzeugfabrik Magirus (Ulm) gehörte das Werk in Deutz seit 1938 zu einem der deutschen Großunternehmen. Deutz war vermutlich die erste Fabrik in Europa, die 1925 die

Serienfertigung für Motoren einführte. Die Fertigungszeit pro Motor sank von 1700 auf 1200 Minuten.

Im Zweiten Weltkrieg wurden mehr als zwei Drittel der Gebäude zerstört. Nach Kriegsende hatten die Amerikaner die Werkshallen beschlagnahmt. Etwa 600 Maschinen wurden demontiert.

138 Jahre Industriegeschichte

Schon 1946 wurde wieder die Erlaubnis zur Wiederaufnahme des Motorenbaus erteilt. Pünktlich zur Fertigstellung der neuen Hauptverwaltung wurde das 100. Jubiläum des Deutzer Werkes gefeiert.

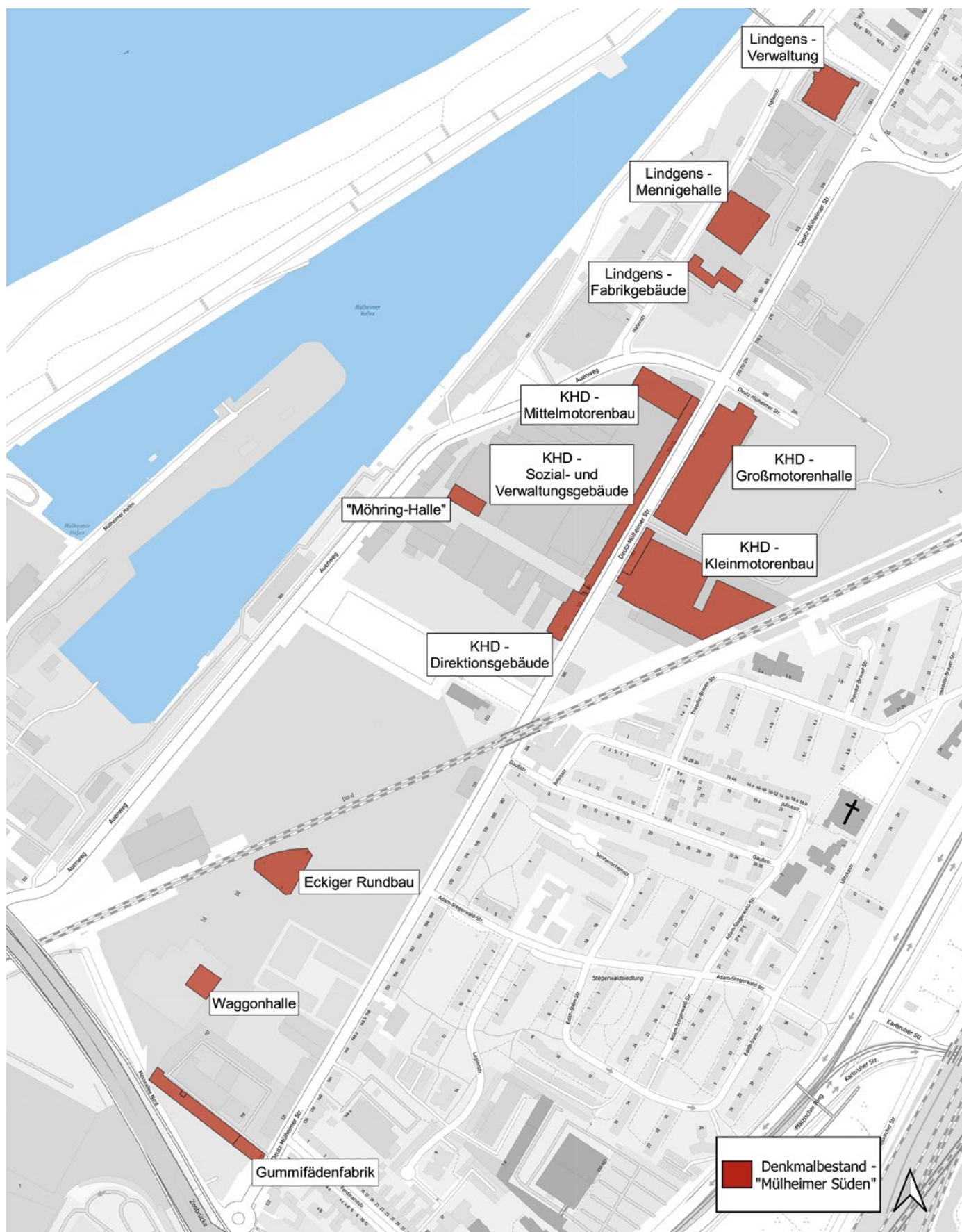
Das Werk wurde im Jahr 2005 nach Umstrukturierungen aufgrund seiner innerstädtischen Lage und mangelnder Entwicklungsperspektiven stillgelegt.

So endete nach 138 Jahren die Geschichte industrieller Produktion in Köln-Mülheim: Der Erwerb durch die damalige LEG Stadtentwicklung GmbH & Co. KG (heute: NRW. URBAN GmbH & Co. KG) für den Grundstücksfonds NRW war bereits 1995 erfolgt.



Industriehalle KHD - Kleinmotorenbau

Denkmäler im Mülheimer Süden



Im Mülheimer Süden finden sich zahlreiche denkmalgeschützte und erhaltenswerte Gebäude, Bereiche und Strukturen. Wir möchten an dieser Stelle einen Einblick davon vermitteln, welchen historischen Wert die einzelnen Objekte besitzen.

In den Ausführungen zu den einzelnen Planungsbereichen sind in dieser Broschüre noch zusätzliche Informationen zu finden.

Kölnische Gummifädenfabrik

Zwischen 1908 und 1922 errichtet, 1947 wiederaufgebaut und mit dem verputzten Trakt erweitert. 1843 am Eigelstein in Köln gegründet, wechselte das Unternehmen zuerst nach Niehl und 1864 an die Deutz-Mülheimer Straße. Ein Gebäudeflügel der Fabrik steht unter Denkmalschutz und wird vom Verein Kunstwerk e.V. genutzt.

Waggonhalle

In den 1888/93 errichteten Hallen der Firma Van der Zypen & Charlier wurde die Wuppertaler Schwebebahn entwickelt. Die Schwebebahn-Ausfahrt ist heute noch zu erkennen.

Eckiger Rundbau

Seinen Namen verdankt dieser (1910 fertiggestellte) Magazinbau der Firma Van der Zypen & Charlier dem dreieckigen Grundriss und den gerundeten Galerien.



Eckiger Rundbau

KHD-Sozial- und Verwaltungsgebäude

Die denkmalgeschützten Verwaltungsbauten mit repräsentativ gestalteter Ziegelfassade an der Deutz-Mülheimer Straße prägen das Bild der einstigen Industriestraße. Um 1900 entstand links vom heutigen Haupteingang ein neues Verwaltungsgebäude, das durch einen Backsteinflügel ergänzt wurde.

Möhring-Halle

Die denkmalgeschützte Möhring-Halle ist als Teil des Hallenensembles im Otto-Langen-Quartier von hoher industrieller und architekturgeschichtlicher Bedeutung. Sie wurde 1902 auf der Industrie-, Gewerbe- und Kunstausstellung in Düsseldorf zur Repräsentation der Gutehoffnungshütte und der Gasmotoren-Fabrik Deutz von Reinhold Krohn und Bruno Möhring als Messehalle erbaut.

KHD-Motorenhallen

Neben den Verwaltungsgebäuden wurden in der Vergangenheit beidseitig der Deutz-Mülheimer Straße große Industriehallen errichtet, die in Teilen aufgrund des Alters (um 1900 erbaut) erhaltenswert sind. Einige davon stehen unter Denkmalschutz.

Lindgens-Fabrikgebäude

Die Dreiergruppe (erbaut Ende des 19. Jahrhunderts) besteht aus Drehtrommel-Ofenraum, Bleiwerk und Garage. Die im Hafenpanorama auffallende Mennigefabrik wurde 1912/22 errichtet und überragt die meisten älteren Bauten. Mit Rohstoffen aus dem Bergischen Land stellte die Firma Bleiweiß und rote Bleimennige her, die als Schutzanstrich für Holz und Metall gebraucht wurden. Schon um 1830 gegründet, war sie eine der ältesten Bleiweißfabriken Europas.

Lindgens-Verwaltung

Hier handelt es sich um ein freistehendes Gebäude, das nach dem Zweiten Weltkrieg errichtet wurde.

Interview mit Prof. Jörn Walter

Zur Person

„Die Ideen und die Zielwelt des Werkstattverfahrens bewahren“ - mit diesem Anspruch arbeitet die sechsköpfige Ständige Jury Mülheimer Süden. Vorsitzender des Gremiums ist Prof. Jörn Walter. Die Gewinnung des renommierten Städteplaners aus Hamburg garantiert vor allem eines: Die exzellente Verknüpfung von Theorie und Praxis.

Prof. Jörn Walter absolvierte nach dem Studium der Raumplanung an der Universität Dortmund 1982 bis 1984 ein Städtebaureferendariat beim Regierungspräsidium und bei der Landeshauptstadt Düsseldorf. Er war von 1985 bis 1991 Leiter des Amtes für Stadtentwicklung und Umwelt in Maintal, von 1991 bis 1999 Leiter des Stadtplanungsamtes in Dresden. Außerdem lehrte er an den Technischen Universitäten in Wien und Dresden.

1998 setzte sich Jörn Walter gegen 20 Bewerber durch und wurde 1999 Oberbaudirektor und somit höchster technischer Beamter der Stadt Hamburg. Er wurde am 15. Dezember 1998 gewählt und blieb bis September 2017 im Amt. Sein Nachfolger wurde Franz-Josef Höing - zuvor Beigeordneter in Köln.

Jörn Walter ist seit 2001 Honorarprofessor an der Hochschule für bildende Künste Hamburg und seit 2014 an der HafenCity Universität Hamburg. Neben seinem beruflichen Werdegang engagierte Walter sich unter anderem im Bauausschuss des Deutschen Städtetages und von 2007 bis 2016 im Beirat der Bundesstiftung Baukultur. Er wurde 1994 in die Deutsche Akademie für Städtebau und Landesplanung, im Jahr 2000 in die Akademie der Künste Berlin und die Sächsischen Akademie der Künste sowie 2017 in die Freie Akademie der Künste Hamburg berufen.



Prof. Jörn Walter

Prof. Walter, was ist die Aufgabe der „Ständigen Jury Mülheimer Süden“?

Die Aufgabe der Jury besteht in der fachlichen Begleitung der städtebaulichen Planungen und deren Umsetzung in qualitätsvolle Architektur und Freiraumgestaltung. Wir betrachten dabei insbesondere die öffentlich wahrnehmbaren Bereiche der Architektur und Freiräume – genau genommen das, was im Auge des Betrachters liegen wird.

Dürfen sich die Bürger*innen das so vorstellen, dass Sie mit Ihren Mitstreitern sozusagen die Leitplanken vorgeben?

Sagen wir besser: Wir helfen dabei, die Leitplanken aus dem Werkstattverfahren zu präzisieren und auszufüllen. In der Präambel zur Geschäftsordnung der Jury heißt es, dass wir den Geist der städtebaulichen Idee weitertragen und der Stadt Köln sowie den Investor*innen und Vorhabenträger*innen beratend zur Seite stehen. Neben mir wurden Prof. Julia Bolles-Wilson, Rebekka Junge, Prof. Johannes Kister, Jürgen Minkus und Dr. Thomas Werner in die Ständige Jury berufen. Das sind in fast allen Fällen Vertreter der bereits am Werkstattverfahren beteiligten Büros - landschaftsplanerische, fachlich-lokale und denkmalpflegerische Kompetenz.



Potenziale der Freiraumplanung Mülheimer Süden

- | | | |
|--|-------------------------------------|--|
| Eisenbahnlinie | Durchlässigkeit | Grünverbindung bereits geplant |
| Erschließungsachsen | Rheinboulevard/
grünes Rheinband | Potenzielle Freiraumverbindung |
| Quartiersgassen | Grünzug Mülheim-Süd | Potenzielle Straßenraumverbindung |
| Übergeordnete Fahrradwege | Grünkorridor | Lückenschlüsse |
| Öffentliche Grünflächen | Otto-Langen-Gasse | Quartiersstraßen,
individuelle Charaktere |
| Öffentlich zugängliche private Grünflächen | Möhring-Gasse | |
| Stadtplätze | Grünzug Charlier | |
| Öffentliche Spielflächen | Planstraße Euroforum Nord/West | |
| Schulen | Euroforum Nord/West | |
| Bushaltestellen | | |
| Stadtbahnhaltestellen | | |
| Kindertagesstätte | | |

Was machen Sie im Rahmen Ihrer Arbeit konkret?

In den Sitzungen der Ständigen Jury sind neben den genannten Personen Vertreter der Verwaltung, des Landschaftsverbandes Rheinland sowie der Planungsteams der jeweiligen Bauherren und Bauherrinnen für die unterschiedlichen Projekte im Mülheimer Süden vertreten. Alle Investor*innen der einzelnen Teilgebiete stellen mit ihren Planungsteams ihre Konzepte bzw. konkreten Planungen der Jury vor. Die Jury gibt Empfehlungen zur Überarbeitung und weiteren Qualifizierung.

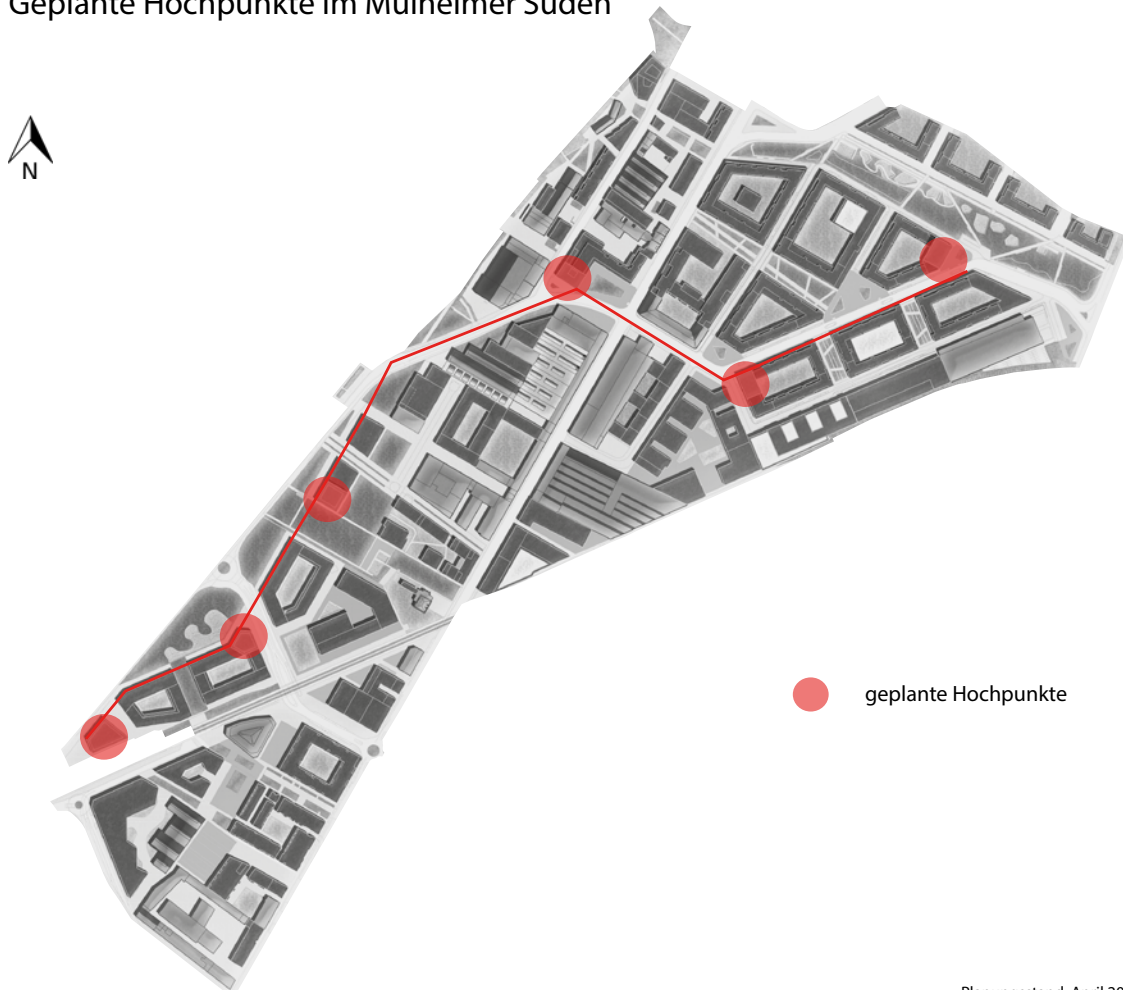
Darüber hinaus sind Mitglieder der Ständigen Jury Bestandteil der erforderlichen Qualifizierungsverfahren für einzelne Vorhaben. Erklärtes Ziel ist insbesondere die Umnutzung und damit der Erhalt der noch verbliebenen historischen Bausubstanz und die Entwicklung von

städtebaulichen Strukturen zur Wahrung des industrie-historischen Charakters.

Welchen Stellenwert hat das Areal im Mülheimer Süden für Sie als Raumplaner?

Der Mülheimer Süden ist industriegeschichtlich bedeutsam und hat mit seinen Backsteingebäuden einen besonderen Charakter. Er stellt durch die Entwicklung als neuer Wohnungsschwerpunkt hohe Anforderungen an die Freiraumplanung. Neben der sinnvollen Nachnutzung der zu erhaltenden Gebäude stellt sich zusätzlich die Frage, welche neuen Gebäudetypologien dort mit Blick auf Wohnraum und gewerbliche Arbeit Platz finden.

Räumlich ist insbesondere der regelmäßige Abgleich der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ent-

Geplante Hochpunkte im Mülheimer Süden

● geplante Hochpunkte

Planungsstand: April 2022

wicklungen der Einzelquartiere mit den übergeordneten Zielen aus dem Werkstattverfahren sowie die Qualifizierung der konkreten Architektur wesentliche Aufgabe der Ständigen Jury.

Können Sie Beispiele nennen?

Wir diskutieren die geplanten Hochpunkte, sprechen über die städtebauliche Dichte in den Teilgebieten und geben Anregungen zur Nutzung des historischen Bestandes und der Neubebauung. Auch die Materialität der Fassaden spielt eine große Rolle.

Ein anderes Beispiel: Idee aus dem Werkstattverfahren aus den Jahren 2013/14 sind die kammartigen Ost-West-Grünzüge. Im Falle des Grünzuges Mülheim Süd geht es beispielsweise um die Ausgestaltung mit Spielflächen, Bepflanzung und inzwischen ganz konkret um Anschlüsse und Übergänge bestehender und neuer Strukturen an diesen Grünzug.

Beim Lindgens-Areal wurde über Baumstandorte, die Überarbeitung des Übergangs Grünkorridor/Hafenstraße sowie den Quartiersplatz Auenweg/Deutz-Mülheimer Straße als urbanen Stadtplatz diskutiert.

Welches Potenzial sehen Sie, um Akzente zu setzen und trotzdem ausreichend Wohnraum und Gewerbeflächen zu schaffen?

Grundsätzlich gilt, dass in gewachsenen Strukturen die Spielräume etwas geringer sind als auf der grünen Wiese. Sie sind aber da, wenn man bedenkt, dass es nicht nur um Quantitäten, sondern auch um Qualitäten geht. Zunächst ist dafür eine integrierte Betrachtung der Themen Stadt- und Grünraum erforderlich. Das Planungsbüro LAND hat einen Potenzialplan erstellt, der vier wesentliche Chancen zur Qualitätssteigerung des Freiraums im Quartier beinhaltet.

Welche Chancen sehen Sie da?

Vorrangig die schon angesprochene Durchlässigkeit in diesem weitgehend abgeschotteten Areal zu schaffen und für Verbindungen zwischen den Quartieren und vor allem dem Rhein – Stichwort: Grünzüge Mülheimer Süden oder Charlier - zu sorgen. Desweiteren müssen unnötige Lücken zwischen einzelnen Freirauminseln geschlossen werden.

In einem weiteren Schritt müssen die Planer an künftigen Stadtplätzen, Eingängen unter anderem neue Akzente setzen, für Zentralität einzelner Bereiche sorgen und damit auch Identität schaffen. Nicht zuletzt ist es eine wesentliche Aufgabe, individuelle Charaktere aus alten und neuen Straßenräumen, Erschließungs- und Wohnstraßen für die einzelnen Teilgebiete zu entwickeln.

Städtebaulich wird die Stadt für die nach dem Kooperativen Baulandmodell geforderten Qualifizierungsverfahren zusätzlich besonders bedeutsame Standorte definieren. Für diese Bereiche sind dann sogenannte hochbauliche Qualifizierungsverfahren – sprich: Wettbewerbe oder Gutachterverfahren – zur Sicherung einer besonderen städtebaulichen, ökologischen und architektonischen Qualität durchzuführen.

Wie wirkt sich der Mülheimer Hafen auf die Planung im Otto-Langen-Quartier oder im Lindgens-Areal aus?

Die sogenannten Kegelschiffradien des Mülheimer Hafens haben insbesondere Auswirkung auf die zulässigen Nutzungen. Kegelschiffe sind Schiffe, die Gefahrgüter transportieren und aufgrund dessen entsprechend gekennzeichnet werden müssen. Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN 2015) sieht Regelungen zur Gewährleistung der Sicherheit vor, welche auch die Belange der Bauleitplanung berühren. Das ADN 2015 sieht als Richtwert vor, dass um Liegeplätze von sogenannten Kegelschiffen ein bestimmter Sicherheitsradius eingehalten werden muss. Innerhalb der Radien sind keine sensiblen Nutzungen wie Wohnen, Kindertagesstätten sowie öffentliche Spielplätze möglich.



Grundsätzlich wird es im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens für das Otto-Langen-Quartier eine wesentliche Aufgabe sein, Ideen zu entwickeln, die funktionale Erfordernisse mit der übergeordneten Idee des Grünzugs entlang des Auenwegs ausgleichen. Da die Ständige Jury im Wettbewerbsverfahren zum Verkauf der Grundstücksflächen als Teil des Auswahlgremiums beteiligt wird, werden wir das besonders im Auge behalten.

Welche Aufgaben reizen Sie an der Gestaltung des Mülheimer Südens besonders?

So sehr wir einerseits etwas nostalgisch auf unsere bedeutende Industriegeschichte und die großen Areale zurückblicken, so dürfen wir andererseits nicht vergessen, dass sie oftmals große Barrieren im Stadtraum mit erheblichen Belastungen für die Nachbarschaft waren. Sie in unserer Generation zu gemischten, umweltfreundlicheren Quartieren entwickeln und mit den angrenzenden Stadtteilen neu vernetzen zu können, ist eine große Chance. Dabei die industrielle Geschichte - besonders im Lindgens-Areal und im Otto-Langen-Quartier - zu bewahren, neu zu codieren und sie mit zeitgenössischen Herausforderungen fortzuschreiben, macht den Mülheimer Süden sehr spannend.

Zu den aktuellen Herausforderungen zähle ich insbesondere Themen wie kostengünstigen Wohnungsbau, den Klimawandel und neue Formen der Mobilität. Wenn es Köln gelingt, den industriell-rustikalen Charakter des Gebietes weiterhin spüren zu lassen und mit Wohnen, neuen Arbeitsplätzen, Schulen, kulturellen Einrichtungen und neuen Grünräumen vielseitiger und lebendiger zu machen, mit den angrenzenden Stadtteilen besser zu vernetzen und eine „grüne“ Fassung des majestätischen Rheins in diesem Abschnitt herauszuarbeiten, wäre für die Stadt viel gewonnen.

Noch ein Wort zur Umsetzung: Gute Ideen allein reichen ja nicht aus. Warum glauben Sie, dass die Ideen in den nächsten Jahren Wirklichkeit werden können?

In Anbetracht zahlreicher und komplexer juristischer Fragen, der Wechsel der Eigentum Besitzenden und der Größe des Plangebietes ist nach meinem Eindruck von Politik und Verwaltung im Hintergrund vieles gut vorangebracht und geklärt worden. Auch die Einrichtung der Ständigen Jury sehe ich als Teil dieses Prozesses. An vielen Stellen gibt es Investor*innen und Bauverantwortliche, die mit ihren Planungen weit fortgeschritten sind.

Dennoch bleibt noch einiges zu tun: Die intensivere Einbindung der Öffentlichkeit, die bedingt durch die Corona-Beschränkungen zuletzt kaum möglich war, die Schaffung finalen Baurechtes und der Abschluss städtebaulicher Verträge mit den Eigentümer*innen. Letztere beinhalten auch finanziell relevante Verpflichtungen und sind deshalb nie einfach auszuhandeln.

Hier wird es im Geschick aller Beteiligten liegen, nicht nur punktuell, sondern flächendeckend für eine erfolgreiche Stadtentwicklungsmaßnahme zu sorgen. Insgesamt bin ich da optimistisch, denn trotz aller Ungeduld des Herzens muss man sich hin und wieder daran erinnern: Rom wurde auch nicht an einem Tag erbaut.

Mobilität im Mülheimer Süden





Mobilität im Mülheimer Süden

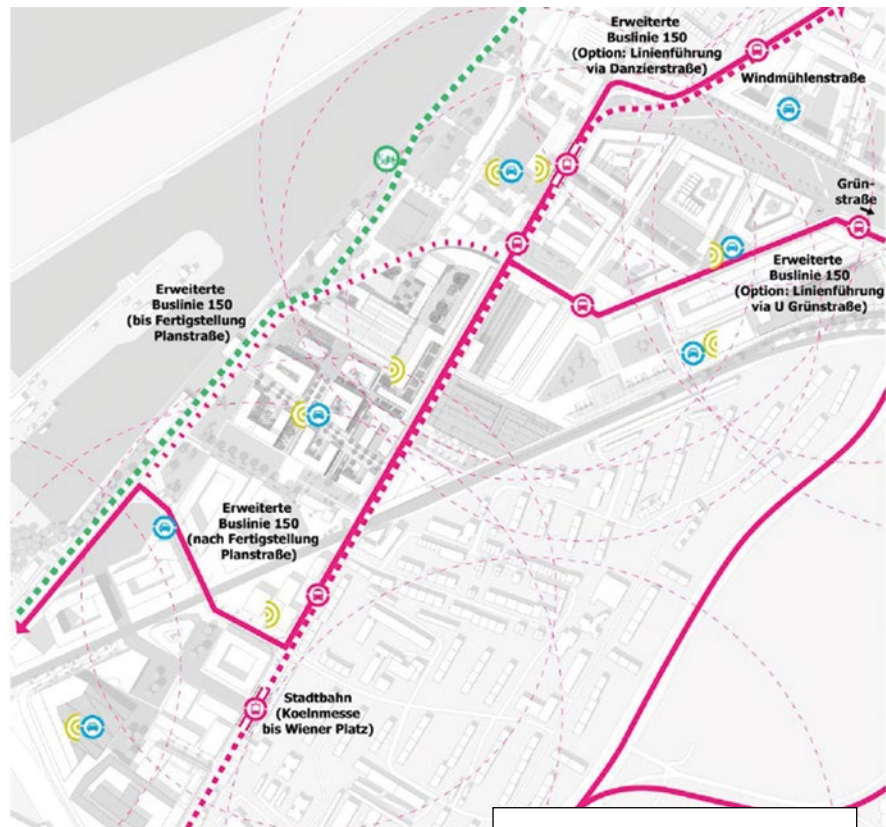
Mit der Umwandlung der einstigen Industriebrache in das neue Stadtquartier Mülheimer Süden erfährt das Verkehrsaufkommen in den zentralen rechtsrheinischen Stadtbezirken Mülheim, Deutz und Kalk einen erheblichen Wandel.

Mit Blick auf diese Entwicklung hat die Verwaltung ein Mobilitätskonzept für die Neuentwicklung des Mülheimer Südens erarbeitet.

Mobilität: Umfassender Mix

Bereits seit Juli 2017 gibt es für den Mülheimer Süden ein Mobilitätskonzept, das über die neue Anbindung der Stadtbahn hinaus im Rahmen der Umwandlung der einzelnen Teilbereiche umgesetzt wird. Die Entwickler*innen des Konzeptes haben einen umfassenden Mix an Maßnahmen vorgeschlagen.

Zu den geplanten Rahmenbedingungen zählen die Anbindung des Öffentlichen Nahverkehrs (Bus und Stadtbahn), der Ausbau des Radrouennetzes an Auenweg, Zoobrücke und Deutzer Brücke, die Nahversorgung im Quartier sowie Bike + Ride-Stationen an den U-Bahn-Stationen Grünstraße und Stegerwaldsiedlung sowie an der S-Bahn-Station Buchforst. Diese Rahmenbedingungen werden mithilfe von Mitteln des Landes NRW, der Stadt Köln und der beteiligten Investor*innen geschaffen.

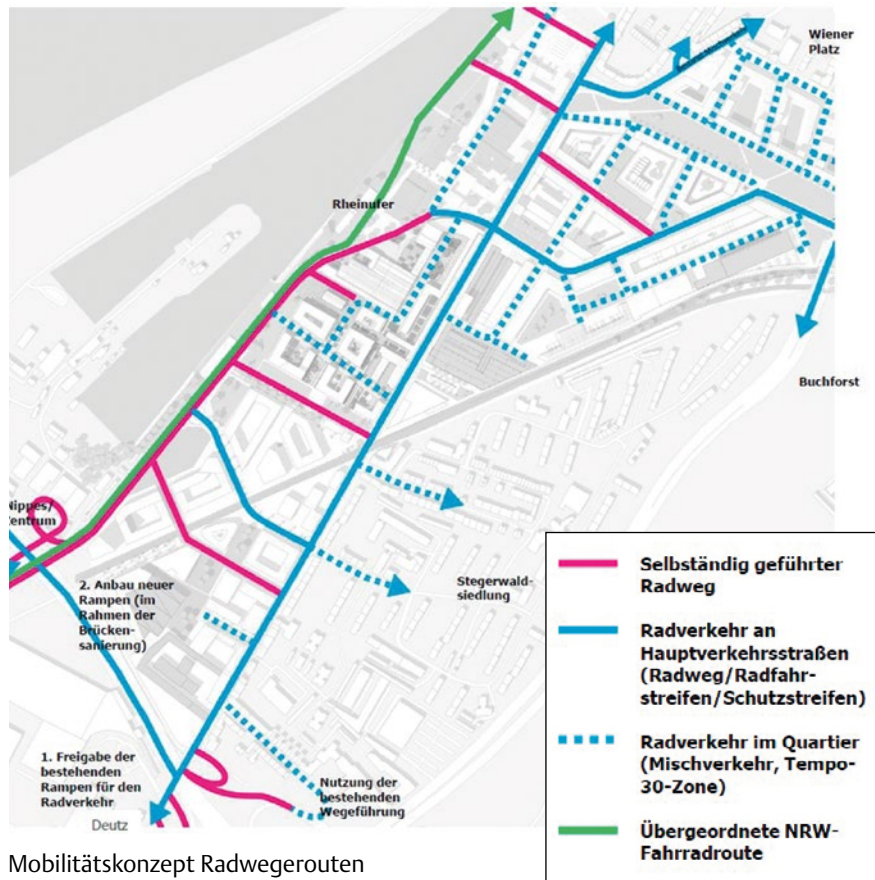


Mobilitätskonzept Gesamtmaßnahmen

Carsharing-Angebote sowie Möglichkeiten zum Fahrradparken werden elementare Pflichtbausteine im Maßnahmenmix des Mobilitätskonzeptes sein. Hier geht es vor allem um die Erhöhung der Quantität und der Qualität der Fahrradparkplätze.

Mobilitätsstationen mit Informationsangeboten, Packstation, Fahrradwerkstätten, Ticketverkauf und Angeboten wie Café, Bäckerei oder Kiosk sind im Bereich der privaten Infrastruktur ebenso geplant wie

Ladestationen für E-Pkw und E-Bikes sowie Parkplatz-Sharing. Quartiersbezogene Maßnahmen (Verleihstationen für Lastenräder und andere Transportmittel) sowie unterschied-



Mobilitätskonzept Radwegerouten

liche Informationsangebote runden das Maßnahmenpaket zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ab.

Radroutenkonzept

Im Endausbau sieht das Radroutenkonzept einen neuen Radweg quer durch die Teilbereiche des Mülheimer Südens vor. Zudem werden die Voraussetzungen für den Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen durch zusätzliche Radwege, Radfahrestreifen und Schutzstreifen ausgebaut bzw. gesichert. Um dem steigenden Bedarf gerecht zu werden, werden im Mobilitätskonzept unterschiedlichste Anforderungen an neue Fahrradabstellanlagen formuliert. So sollen Stellplätze auch

genügend Raum für Lastenräder und Lasten- bzw. Kinderanhänger bieten. Außerdem sollen im Rahmen der Wohnbebauung Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs installiert werden.

Carsharing und Ladestationen

Geplant sind an sieben Stationen bis zu 60 Stellplätze für Carsharing. Der Einzugsbereich von 200 Metern sichert Ortsansässigen die hohe Verfügbarkeit von entsprechenden Angeboten. Bereits bei der Entwicklung des Mobilitätskonzeptes wurde Wert darauf gelegt, den erhöhten Bedarf an Ladestationen für E-Fahrzeuge und E-Fahrräder zu berücksichtigen. Dabei wird bei den

Mobilitätsstationen zwischen zwei Typen (Typ Service und Typ Statisch) unterschieden. Der Typ Service zeichnet sich durch zusätzliche Angebote wie beispielsweise eine Fahrradwerkstatt, einen Paketshop oder Ähnliches aus.

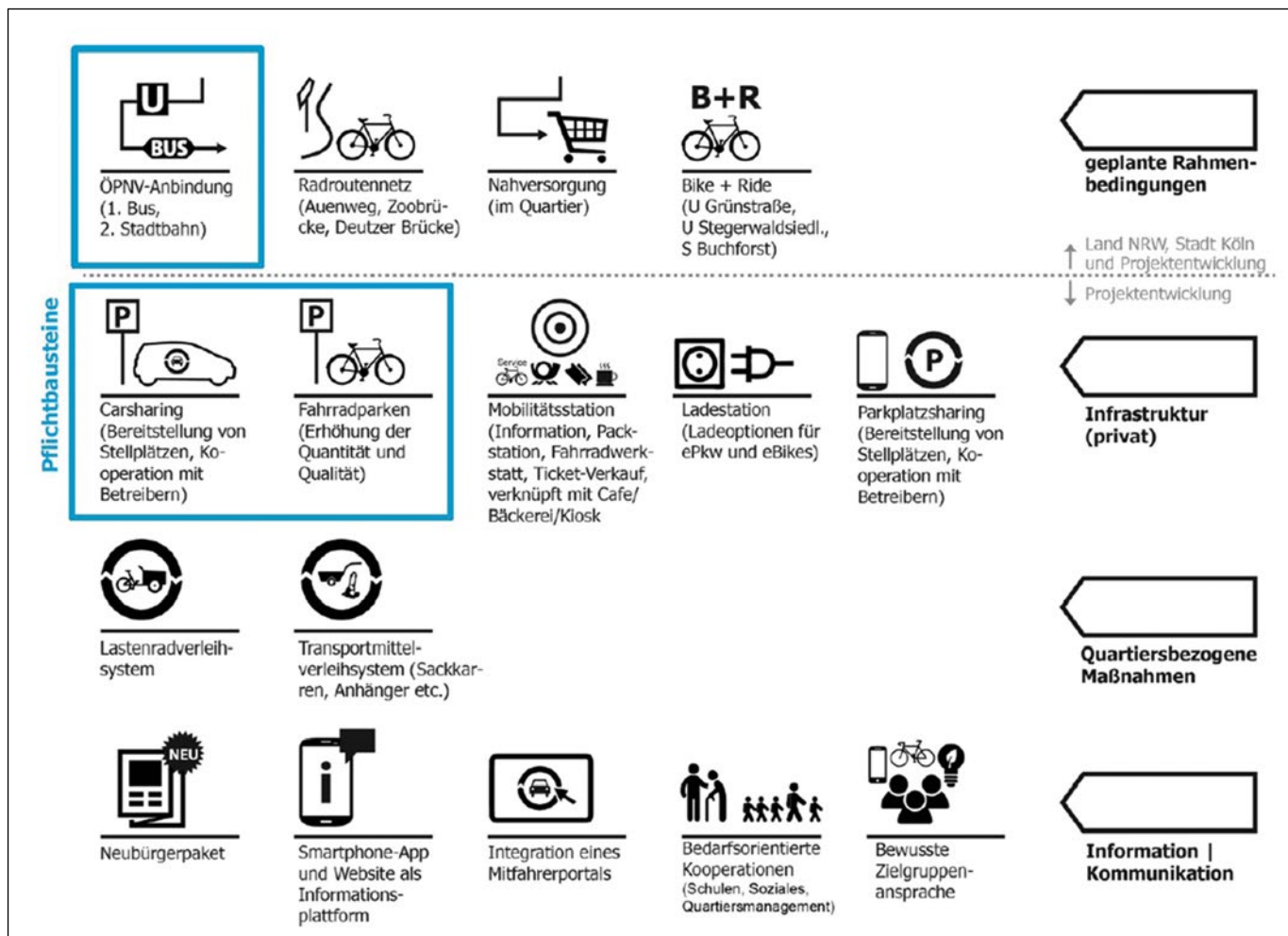
Die Entwickler*innen des Mobilitätskonzeptes gehen davon aus, dass die Realisierung der einzelnen Teilkonzepte zu einer deutlichen Reduzierung des Verkehrsaufkommens im sogenannten MIV (= Motorisierter Individualverkehr) führen wird. Der MIV dürfte sich in den einzelnen Bereichen um rund 20 Prozent reduzieren.

Perspektiven

Der Maßnahmenmix des Mobilitätskonzeptes spielt heute in allen Gesprächen mit den Eigentümer*innen bzw. Projektentwickler*innen eine Rolle, wenn es um die nachhaltige, zukunftsorientierte Ausgestaltung der geplanten Quartiere geht. Durch städtebauliche Verträge besteht die Möglichkeit, diesen Bestandteil der Quartiersentwicklung zu sichern.

Die neue Stadtbahn

Die Stadtbahnanbindung bildet eines der Netzelemente, mit denen eine umweltverträgliche Abwicklung der prognostizierten Verkehre sichergestellt wird. Sie trägt als ein Kernelement des Mobilitätskonzeptes maßgeblich zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbundes bei. Im Vorgriff hat eine zusätzliche Buslinie bereits ihren Betrieb aufgenommen.



Maßnahmenmix des Mobilitätskonzeptes

Die neue Stadtbahn zweigt als Verlängerung der vorhandenen Stadtbahntrasse der Linien 3 und 4 am Messekreisel in Richtung Norden ab. Für eine leistungsfähige und konfliktfreie Führung wird der Messekreisel in seiner heutigen Form aufgelöst und neu gestaltet.

Mit dieser Umgestaltung werden Fahrbeziehungen an dem Knotenpunkt entfallen, die künftig über eine neue Straßenverbindung zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Pfälzischer Ring über den Messeparkplatz P21 abgewickelt werden sollen. Die Neubaustrecke der Stadtbahn ist ca. zwei Kilometer lang und schließt über die Deutz-Mülheimer Straße und Danzierstraße am Wie-

ner Platz wieder an die bestehende Strecke der Linie 4 an. Insgesamt sind drei Haltestellen vorgesehen: im Bereich unter der Zoobrücke, auf Höhe der Gaußstraße und am Abzweig Danzierstraße.

Die Haltestellen werden als Mittelbahnsteige ausgebildet, so dass sich beide Fahrtrichtungen eine Bahnsteiganlage teilen. Mit dem Bau der Stadtbahnanbindung werden gleichzeitig Radverkehrsanlagen neu in den Straßenquerschnitt integriert und die Situation für den Fußverkehr wird deutlich verbessert.

Weiteres Vorgehen

Die Vorentwurfsplanung für die Stadtbahnanbindung Mülheimer Süden wird im zweiten Quartal 2022 finalisiert. Anschließend wird die Planung in die politische Beratung gegeben und ein erweiterter Planungsbeschluss eingeholt. Auf dieser Grundlage setzt die Entwurfsplanung auf. Darauf aufbauend wird das Vorhaben zur Planfeststellung bei der Bezirksregierung Köln angemeldet.

Das Planfeststellungsverfahren, mit dem Baurecht für die Stadtbahnanbindung erlangt wird, liegt in der Verantwortung der Bezirksregierung.

Für derart umfangreiche Maßnahmen ist mit einer Verfahrensdauer von etwa zweieinhalb Jahren zu rechnen. Mit dem Planfeststellungsbeschluss erlangt die Stadt Köln dann Baurecht. Auf dieser Grundlage folgt die Ausführungsplanung. In dieser werden alle technischen Details zusammengeführt, die für die Ausschreibung, Vergabe und Umsetzung der Maßnahme erforderlich sind. Nach Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen wird mit dem Bau begonnen.

Planungs- und Entscheidungsfindungsprozess zu bringen, damit die politischen Gremien die erforderlichen Beschlüsse fassen können und der betroffenen Anwohnerschaft die notwendigen Schritte auf dem Weg zur neuen Stadtbahnverbindung erläutert werden.

Beteiligung der Öffentlichkeit

Für die Projektkommunikation wird mit Hilfe externer Unterstützung ein Konzept erarbeitet, das die formellen Beteiligungsschritte und die Vorgaben zur systematischen Öffentlichkeitsbeteiligung aufgreift und umsetzt. Oberstes Ziel ist es, Transparenz in den weiteren



Kooperatives Baulandmodell

Die Entwicklung des Mülheimer Südens wird geprägt und beeinflusst durch unterschiedliche Faktoren. Wesentlicher Faktor ist der Wunsch von Politik und Verwaltung, dringend benötigten Wohnraum zu schaffen. Klares Ziel der Kölner Wohnungspolitik ist es, das Angebot an preiswertem Wohnraum zu steigern. Wohnen stellt ein Grundbedürfnis dar und ist gleichzeitig zentraler Standortfaktor im Wettbewerb der Städte. Je nachdem, wie die einzelnen Planbereiche ausgestaltet werden, sollen im Mülheimer Süden in den nächsten Jahren rund 4.500 Wohnungen (Planungsstand: April 2022) entstehen.

Das Baulandmodell: Zukunft Wohnen

Die aktuelle Bevölkerungsprognose geht davon aus, dass die Bevölkerungszahl der Stadt Köln bis zum Jahr 2040 auf rund 1.15 Millionen Menschen in mehr als 600.000 Haushalten steigt. Dies setzt den Wohnungsmarkt mit steigenden Preisen unter enormen Druck. Gleichzeitig sinkt das Angebot an preiswertem Wohnraum deutlich, da die Belegungsbindungen für öffentlich geförderten Wohnungsbau sukzessive auslaufen.

Zur Sicherung der wohnungspolitischen Ziele hat der Rat bereits im Jahr 2014 das Stadtentwicklungskonzept Wohnen beschlossen. Das Kooperative Baulandmodell, ein Bestandteil des Konzepts, wurde im gleichen Jahr als ein wichtiges Instrument zur Umsetzung dieser wohnungspolitischen Ziele in Köln eingeführt und drei Jahre später fortgeschrieben.

Mit der Fortschreibung des Kooperativen Baulandmodells im Jahr 2017 wurde das vorrangige Ziel, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, noch stärker betont als bisher. Grund für die Forderung nach einem Kooperativen Baulandmodell war der seit Jahren stark sinkende Anteil von öffentlich geförderten Mietwohnungen am Gesamtbestand in der Stadt Köln und dem gleichzeitig geringen

Neubauvolumen von öffentlich geförderten Wohnungen. Derzeit ist etwa die Hälfte der Kölner*innen berechtigt, in einer entsprechenden Wohnung zu leben, ohne dass es dafür ein entsprechendes Angebot gibt.

Was ist Ziel des Kooperativen Baulandmodells?

Das Kooperative Baulandmodell verpflichtet Bauverantwortliche, Investor*innen und Vorhabenträger*innen bei Planvorhaben, die eine Bebauungsplanung benötigen, mindestens 30 Prozent der Wohnungen im öffentlich geförderten Segment zu errichten.

Ziel des Modells ist es, sowohl den öffentlich geförderten Wohnungsbau und das preiswerte Wohnungsmarksegment zu stärken, als auch die Vorhabenträger*innen eines Bebauungsplanverfahrens an den planbedingten Folgekosten (zum Beispiel Kindertagesstättenplätze, öffentliche Spielplätze etc.) zu beteiligen. Als Maßnahmenbestandteil des Stadtentwicklungskonzeptes Wohnen steht es für eine transparente Gleichbehandlung aller Vorhabenträger*innen, die ein Bebauungsplanverfahren mit Wohnungsbau durchführen möchten.

Welcher Faktor ist entscheidend für die Anwendung des Kooperativen Baulandmodells?

Die Anwendung des Kooperativen Baulandmodells wird in erster Linie über die Anzahl der entstehenden Wohnungen beziehungsweise der Geschossfläche (GF) Wohnen entschieden. Die Bagatellgrenze gilt für die Verpflichtung zur Errichtung öffentlich geförderten Wohnungsbaus ab einer Zahl von 20 Wohnungen (WE) beziehungsweise 1.800 Quadratmetern GF Wohnen. Die Bagatellgrenze bezieht sich lediglich auf die Verpflichtung zur Errichtung von 30 Prozent öffentlich geförderten Wohnungsbau. Andere Verpflichtungen, die sich aus dem Planvorhaben ergeben, sind ab der ersten Wohneinheit beziehungsweise dem ersten Quadratme-

ter GF Wohnen zu übernehmen, da ursächliche Planfolgen sowie verfahrensbegründete Kosten (beispielsweise Gutachten, Wettbewerbe) unabhängig vom Anteil öffentlich geförderten Wohnungsbaus bereits mit der ersten Wohneinheit entstehen.

Welche Verpflichtungen ergeben sich für Investor*innen bei Vorhaben mit mehr als 20 Wohnungen bzw. 1.800 Quadratmetern Geschossfläche Wohnen?

Öffentlich geförderter Wohnungsbau ist bei mindestens 30 Prozent der durch Planungsrecht neu geschaffenen Geschossfläche Wohnen zu planen. Bei Vorhaben, bei denen der Grundstückskauf zwischen dem 22. September 2016 und 10. Mai 2017 lag, beträgt die Quote 20 Prozent. Der Aufbau sozialer Infrastruktur ist vom Investierenden ebenfalls zu übernehmen. Dazu zählen die Errichtung einer Kindertagesstätte bzw. die Zahlung einer Ablösesumme (100 Prozent Kostenübernahme) sowie abhängig vom Bedarf die Errichtung von öffentlichen Grün- und Kinderspielflächen sowie die Durchführung sonstiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

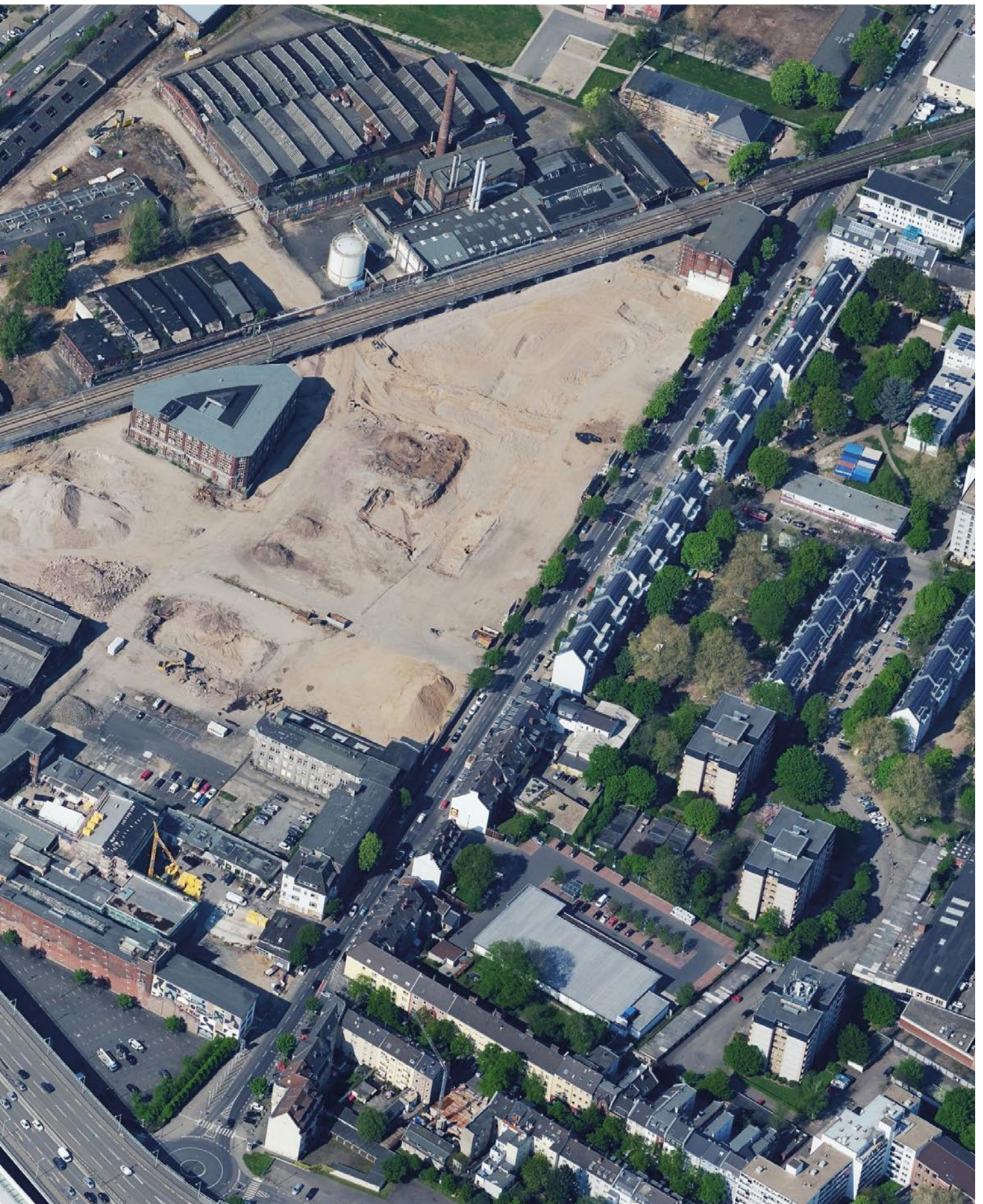
Näheres zum Kooperativen Baulandmodell erfahren Sie in der gleichnamigen Broschüre (QR-Code), die alle Ziele, Aspekte und Verpflichtungen des Kooperativen Baulandmodells beschreibt.



Euroforum Nord | COLOGNE I

Stand: April 2018





Euroforum Nord | COLOGNEO I

Zum Projekt

Das circa 10 Hektar große Stadtquartier liegt im Mülheimer Süden nördlich der Zoobrücke zwischen Eisenbahntrasse (ICE) beziehungsweise Auenweg im Westen sowie der Deutz-Mülheimer Straße im Osten. Das ehemalige Grundstück des KHD-Werkes wurde bis circa 1995 intensiv industriell genutzt und liegt seitdem bis auf wenige Nutzungen brach. Das Plangebiet liegt nördlich des Messegeländes und gegenüber der Stegerwaldsiedlung, die fast ausschließlich aus Wohnbebauung besteht. Westlich grenzt das Plangebiet an die ICE-Trasse. Weiter westlich befinden sich das Plangebiet Euroforum West und der Mülheimer Hafen mit überwiegend gewerblichen Nutzungen.

Der Bebauungsplan wurde ursprünglich im Dezember 2014 als Satzung beschlossen. Er sicherte planungsrechtlich die Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren für den Mülheimer Süden inklusive Hafen. Im September 2018 wurde die erste Änderung des Bebauungsplans rechtskräftig.

Ziel der Planung

Das Planungskonzept sieht ein gemischt genutztes Quartier mit rund 460 Wohnungen, Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie, Kindertagesstätte und Kultur vor.

Im Teilbereich Euroforum Nord sind die geplanten Wohnungen auf einer Fläche von 48.000 Quadratmetern realisierbar. Rund 50.000 Quadratmeter Fläche sind für gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Mit dem Bebauungsplan wurden außerdem öffentliche Grün- und Spielplatzflächen sowie eine Kindertagesstätte planungsrechtlich gesichert.

Nachdem der Bebauungsplan rechtskräftig wurde, haben sich im Rahmen der weiteren Detailplanungen und Qualifizierungsverfahren Änderungen im Vergleich zum ursprünglichen Konzept ergeben. Ziel war es vor allem, den urbanen Charakter des neu entstehenden Quartiers weiter zu stärken, dem erhöhten Wohnraumbedarf der Stadt Köln zu entsprechen, die gewerbliche Nutzung zu optimieren und die Freiraumqualität zu erhöhen.

Städtebauliche Grundlage war der weiterentwickelte Masterplan von kadawittfeldarchitektur, Aachen. Das Plangebiet wurde im Südwesten erweitert, um die Messeallee Nord mit dem geplanten Kreisverkehr planungsrechtlich zu sichern.



KunstWerk auf dem Cologneo Campus



Neubau im Cologneo Campus



Eckiger Rundbau

Erschließung

Das Plangebiet ist über die Deutz-Mülheimer Straße an das Verkehrsnetz angebunden. Der Bahnhof Köln Messe/Deutz liegt in rund einem Kilometer Entfernung. Die Stadtbahnlinien 3 und 4 sind fußläufig an den Haltestellen Stegerwaldsiedlung und Koelnmesse über den Pfälzischen Ring zu erreichen. Eine Anbindung an den Busverkehr ist über die Haltestellen Thermalbad und Windmühlenstraße gewährleistet. Eine zusätzliche Planstraße, die über zwei Kreisverkehre mit der Deutz-Mülheimer Straße und dem Auenweg verbunden wird, wird dazu beitragen, den Straßenverkehr zu entlasten.

Dies entspricht dem vom Rat der Stadt Köln beschlossenen Gesamtverkehrskonzept (GVK), das im Rahmen des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes erstellt worden ist. Hiernach soll der Auenweg zur örtlichen Hauptstraße hochgestuft werden. Eine im Rahmen des ursprünglichen Bebauungsplanverfahrens erarbeitete Verkehrsuntersuchung hat bestätigt, dass der aufkommende Mehrverkehr vom vorhandenen Verkehrsnetz aufgenommen werden kann. Die Entwicklung im Stadtteil Mülheim erfordert neben dem Ausbau der Planstraße zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer Straße langfristig die Verlängerung des Auenwegs als entlastendes Element.

Denkmalschutz

Prägende Teile des Baubestandes im Plangebiet stehen teilweise unter Denkmalschutz und werden erhalten.

Waggonhalle

Schmiede und Presswerk der in Teilen noch vorhandenen Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik wurden als vierschiffiger Hallenbau vor 1888 und 1905 erbaut. In der Halle von 1888 sind Reste der Probestrecke der von Eugen Langen entwickelten Schwebebahn erhalten. Denkmalgeschützt ist die Giebelfassade der Halle 2 einschließlich des vierbogigen Gebäudeteils rückwärtig der Fassade.

Eckiger Rundbau

Der Stahlbetonskelettbau nach dem System Hennebique wurde 1910 errichtet und diente der Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik Zypen & Charlier als Magazin.

Ehemalige Költnische Gummifädenfabrik

Der Südflügel der Anlage an der Deutz-Mülheimer Straße 127-129 steht unter Denkmalschutz. Der Backsteinbau ist nach den Plänen von Otto Grah in der Zeit von 1908 bis 1918 entstanden. Der westliche Teil des Südflügels wurde nach dem Krieg mit einer Stahlbetonskelettkonstruktion in vereinfachter Form wiederhergestellt. An den Südflügel wurde in den 1950er Jahren



ein bis dicht an die Straße reichender Stahlbetonbau mit großen Rechteckfenstern in Formen der Bauhausarchitektur angefügt.

Die unter Denkmalschutz stehenden, sichtbaren Belege der einst industriellen Nutzung müssen in der weiteren Planung berücksichtigt werden.

Grünplanung

Im Rahmen der Grünplanung wurde der Grünzug Charlier nach einem entsprechenden Ratsbeschluss in Höhe der ehemaligen Villa Charlier realisiert. Albert Charlier, der mit Ferdinand van der Zypen die Waggonfabrik führte, war übrigens im 19. Jahrhundert einer der ersten Verfechter des bedingungslosen Grundeinkommens.

Der Grünzug Charlier wurde bereits im Werkstattverfahren 2013/14 als wichtiges Freiraum- und Grünelement zur Vernetzung der Quartiere untereinander definiert. Er verbindet heute die Stegerwaldsiedlung mit dem Rheinboulevard und dem Rhein und wertet die bisherigen Industrieflächen zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg für die künftige Nutzung auf. Im Bebauungsplan ist mit Blick auf ein attraktives Wohnumfeld eine umfassende Begrünung durch Baumpflanzungen, öffentliche Grünflächen, Tiefgaragen- und Dachbegrünung festgesetzt.

Schutz vor Lärmimmissionen

Das Plangebiet wird mit Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs-, Hafen- und Gewerbelärm belastet. Verantwortlich dafür sind vor allem die Verkehrssituation auf der Deutz-Mülheimer Straße und der Stadtautobahn (B 55 a), der Schienenverkehr auf den Gleisanlagen der ICE-Strecke Köln-Düsseldorf sowie der Gewerbelärm angrenzender Nutzer. Die Richtwerte für Lärmimmissionen in den für gewerbliche Nutzung vorgesehenen Bereichen werden tagsüber eingehalten, nachts allerdings überschritten.

Die Stadtentwicklung im Mülheimer Süden wird in vielen Bereichen von der sozialverträglichen Modernisierung von Altbauten und der Wohnumfeldverbesserung geprägt. Dabei müssen insbesondere die Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Arbeiten gelöst werden. Ziel der Planung ist es, sowohl Planungssicherheit und Entwicklungschancen für die Gewerbebetriebe als auch

zumutbare Lebensbedingungen für die dort Wohnenden zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wurde ein umfassendes Schallschutzkonzept entwickelt.

Schallschutzkonzept

Wesentlicher Bestandteil dessen ist die Festsetzung konkreter Gebäudekonfigurationen entlang der Bebauung an der Deutz-Mülheimer Straße, nördlich der Zoostraße/B 55a und östlich der ICE-Trasse. So wird sichergestellt, dass die Wohngebäude ausreichend vom Verkehrslärm abgeschirmt werden und die Belastung für die Bewohner*innen auf ein zulässiges und damit verträgliches Maß reduziert wird. Zum Schutz der Wohnnutzung vor den Lärmemissionen, die von den kreativ-wirtschaftlichen Nutzungen innerhalb des Gewerbegebietes ausgehen, ist außerdem an der nördlichen Grenze des Gewerbegebietes eine Schallschutzwand zu errichten. Im Gewerbegebiet (denkmalgeschützte Kölner Gummifädenfabrik - heute: Cologneo Campus) sind nur wohnverträgliche Betriebe anzusiedeln, so dass keine Immissionen entstehen, die auf das Plangebiet und seine Umgebung negativ einwirken könnten.



Moderne Fassade im Cologneo Campus

Einzelhandel

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Köln empfiehlt, in der Stegerwaldsiedlung die Nahversorgung zu optimieren. Dem wurde dadurch Rechnung getragen, dass die Planung im Euroforum Nord und in den Brückenbögen unterhalb der ICE-Trasse zwar Lebensmittel-einzelhandel erlaubt, die Ansiedlung eines Discounters aber nicht vorgesehen ist.



Visualisierung Cologneo Campus



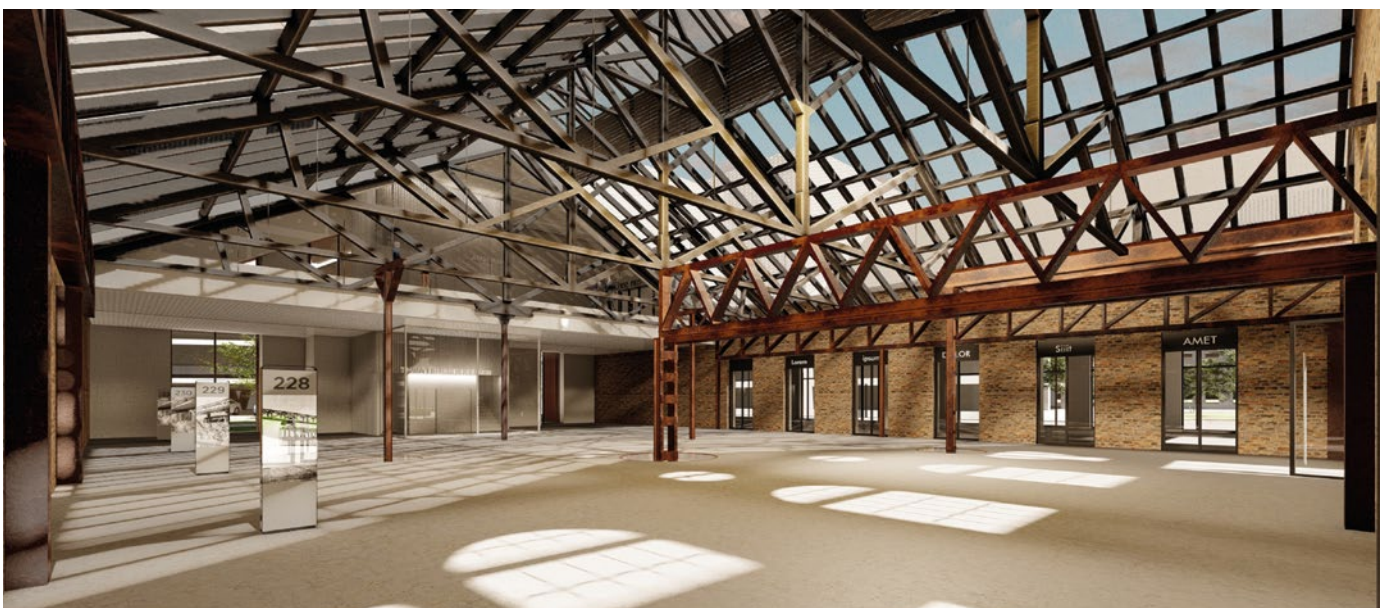
Cologneo Campus Bürohaus Nord (geplant)

Kindertagesstätte

Im Jahr 2019 wurde die sechsstufige Kindertagesstätte in der Villa Charlier an den Betreiber Fröbel Bildung und Erziehung übergeben. Damit wurde der erste wichtige Baustein für die Schaffung einer sozialen Infrastruktur gelegt. Vor der Übergabe wurde die Villa Charlier saniert und um einen Anbau erweitert.

Aktueller Stand

Seit der Änderung des Bebauungsplanes ist die Entwicklung im Plangebiet eher zögerlich vorangeschritten: Teilweise wurden Baugenehmigungen bereits erteilt, teilweise wurden Bauvorhaben in Angriff genommen oder auch schon beendet. Nach einigen Wechseln bei den Eigentümer*innen bleibt jedoch abzuwarten, wie

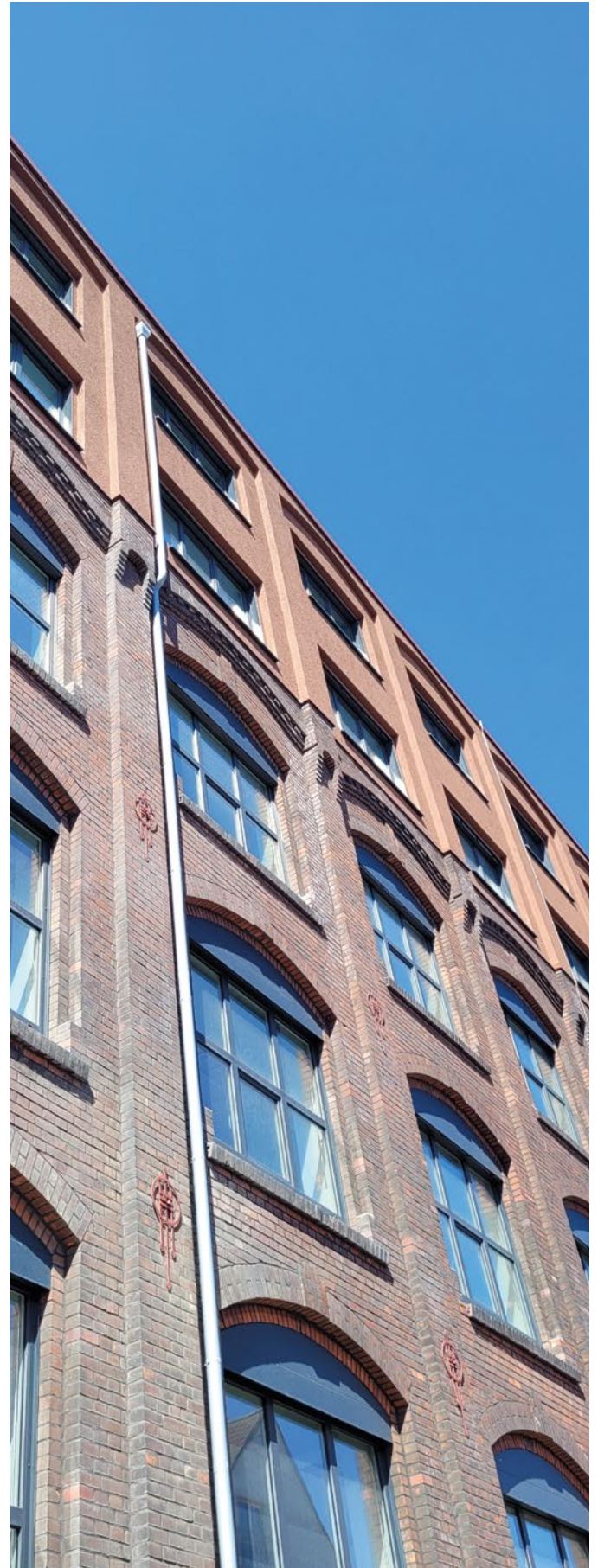


Geplante Nutzung der Waggonhallen

die Entwicklung im Plangebiet weitergeht. Im Projekt Cologneo Campus läuft in Teilen die Entwicklung auf den von einem Berliner Projektentwickler verantworteten Bauflächen. Der Neubau vorne an der Deutz-Mülheimer Straße befindet sich in der letzten Innenausbau-phase, das Gebäude im Innenhof wurde saniert und mit einem Aufbau versehen.

Ein Bürohaus im nördlichen Teil befindet sich im Rohbau. Die Sanierung der Waggonhallen ist nach Angaben des Projektentwicklers in Planung. Die Abstimmung zu künftigen Nutzungskonzepten läuft. Die Sanierung des eckigen Rundbaus und ein weiterer Gewerbeneubau befinden sich in Planung.

Ein zweiter Bauherr hat die Realisierung begonnener Bauvorhaben offenbar unterbrochen. Die Baustelle ruht, Krane wurden teilweise bereits demontiert.



Euroforum West | COLOGNE II

Stand: April 2018





Euroforum West | COLOGNEO II

Zum Projekt

Das Plangebiet Euroforum West ist das etwa 4 Hektar große Areal östlich des Auenwegs. Es wird begrenzt durch den Auenweg, die Bahntrasse und den Grünzug Charlier. An das Plangebiet grenzt südöstlich der Bahntrasse an das Euroforum Nord an. Im Südwesten des Plangebiets verläuft die Zoobrücke. Für das Euroforum West wurde im Jahr 2015 ein Bebauungsplanverfahren eingeleitet, es besteht jedoch noch kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Mehrfache Wechsel der Eigentümer*innen haben zu weiter bestehendem Abstimmungsbedarf geführt.

Ziel der Planung

Das Planungskonzept sieht eine gewerbliche Nutzung vor. Hintergrund ist die seit Jahrzehnten bestehende gewerbliche Nutzung im benachbarten Hafen, wo insbesondere der laufende Werftbetrieb Konflikte mit einer Wohnnutzung hervorrufen würde. Der Werftbetrieb hat eine Betriebsgenehmigung, die Arbeiten an sieben Tagen in der Woche rund um die Uhr ermöglicht.

Im Sinne eines vorbeugenden Hochwasserschutzes muss außerdem ausreichend Retentionsraum für mögliche Hochwasserereignisse geschaffen werden. Diese von der künftigen Bebauung am Auenweg freizuhaltende Fläche wird als öffentliche Grünfläche mit Spielplatz eine wichtige Erholungsfunktion wahrnehmen und die mit dem Rheinboulevard begonnene Freiraumkonzeption fortführen.

Das Quartier Euroforum West soll künftig eine neue Stadtkante zum Mülheimer Hafen bilden und ein Bindeglied zwischen Euroforum Nord/Stegerwaldsiedlung und Rheinufer darstellen. Diese Stadtkante soll mit neuen Hochpunkten zur Zoobrücke und zum Hafen betont werden.

Verkehr

Die verkehrliche Erschließung wird über den bestehenden Auenweg und die im Bebauungsplan Euroforum Nord festgesetzte Planstraße erfolgen. Durch diese Planstraße ist zukünftig auch die Anbindung an die Deutz-Mülheimer Straße gesichert.

Freiraumkonzept

Entsprechend dem städtebaulichen Entwicklungskonzept Mülheim Süd inklusive Hafen soll eine öffentliche Freiraumverbindung von der Deutz-Mülheimer Straße unter der ICE-Trasse durch das Euroforum West an den Auenweg führen. Diese Planung ist bereits Bestandteil des rechtskräftigen Bebauungsplans Euroforum Nord. Die damalige Vorhabenträgerin hatte im Herbst 2015 einen Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens gestellt.

Sicherung des Grundschulstandorts

Auf dem Gelände Euroforum West befand sich bis 2018 unter anderem angrenzend an die ICE-Bahntrasse ein Heizwerk. Es diente der RheinEnergie AG in Sonderfällen zur Erzeugung von Fernwärme. Die Nutzung wurde nach Inbetriebnahme einer neuen Fernwärmetrasse aufgegeben. Für die Errichtung einer dreizügigen Grundschule müssen sowohl das Grundstück des ehemaligen Heizwerks als auch private Flächen angekauft werden. Für den Bau der Schule werden rund 10.000 Quadratmeter Grundstücksfläche benötigt. Um diesen Bestandteil der sozialen Infrastruktur für den Mülheimer Süden



Blick vom Grünzug Charlier auf den Teilbereich Euroforum West/Cologneo II

gewährleisten zu können, wird aktuell diskutiert, den Schulstandort unabhängig vom weiteren Fortgang des Bauleitplanverfahrens zu sichern.

Im Verfahren zur Sicherung des Grundschulstandortes liegt inzwischen die Machbarkeitsstudie vor. Der Ankauf der privaten Ergänzungsflächen sowie die Aufstellung eines separaten Infrastruktur-Bebauungsplans Schule sind die nächsten Schritte im Verfahren.

Perspektive

Eine kurzfristige Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Teilbereich Euroforum West ist derzeit nicht absehbar. Aktuell ist nach den häufigen Wechseln der Eigentümer*innen ein Neustart des Verfahrens geplant. Für die Verwaltung stehen die Abstimmung und Qualifi-

zierung des Städtebaus einschließlich der quartiers- und stadtbildprägenden Hochpunkte im Vordergrund.

Zu klären sind außerdem Art und Umfang der geplanten gewerblichen Nutzung sowie der Hochwasserschutz. Die weitere Abstimmung dieser Themen hängt davon ab, wann die Planungsaktivitäten seitens der Eigentümer*innen und zuständigen Projektentwickler*innen wieder aufgenommen werden.

Otto-Langen-Quartier

Stand: April 2018





Otto-Langen-Quartier

Zum Projekt

Das rund 5 Hektar umfassende Otto-Langen-Quartier ist zentraler Baustein der städtebaulichen Gesamtentwicklung im Mülheimer Süden. Aufgrund der Lage, des historischen Gebäudebestandes sowie der industriegeschichtlichen Bedeutung hat die dortige Stadtentwicklung besonderes Gewicht. Hier soll ein neues gemischt genutztes Quartier mit Wohnen, sozialen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen entstehen. Ein hoher Stellenwert wird von Politik und Verwaltung der gemeinwohlorientierten Nutzung des Areals beigemessen. Auch für die Freiraum- und Vernetzungsfunktionen im Mülheimer Süden hat das Quartier eine Schlüsselfunktion.

Das nahezu völlig überbaute Plangebiet umfasst den Bereich der ehemaligen Gießerei sowie das vorgelagerte Gebäude der früheren Hauptverwaltung der Deutz AG. Außerdem zählen die benachbarten - ehemals industriell genutzten - Hallenflächen zum Otto-Langen-Quartier. Das Gelände wird im Osten durch die Deutz-Mülheimer Straße, im Norden und Westen durch den Auenweg und im Süden durch den Grünzug Charlier begrenzt. Der Großteil der Flächen mit historischen Hallen und Gebäuden befindet sich im Eigentum des Landes NRW. Die Stadt Köln hat das Vorkaufsrecht genutzt und das ehemalige KHD-Verwaltungsgebäude erworben.

Ziel der Planung

Ziel ist es, den teilweise unter Denkmalschutz stehenden und erhaltenswerten Gebäudebestand in eine neue Nutzung zu integrieren. Dabei sind die in den folgenden Abschnitten näher beschriebenen Restriktionen und die Anforderungen des Kooperativen Baulandmodells zu beachten.

In den Jahren 2013/14 fand das Werkstattverfahren für den Mülheimer Süden (inklusive Hafen) statt. Nach dem Einleitungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren im September 2016 folgte einen Monat später die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Februar 2018 wurde der Teilvorgabenbeschluss für ein überarbeitetes städtebauliches Konzept gefasst.

Der Stadtentwicklungsausschuss hat die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob weitere Bestandsgebäude im Plangebiet erhalten werden können. Der fortgeschriebene Entwurf für das Otto-Langen-Quartier berücksichtigt die städtebaulich sinnvolle Einbindung der denkmalgeschützten oder erhaltenswerten Gebäude, die übergeordneten Grünverbindungen sowie eine neue soziale Infrastruktur.

Im Otto-Langen-Quartier könnten bis zu 400 Wohnungen entstehen. Zum einen soll neuer Wohnraum geschaffen werden, zum anderen geht es darum, durch die Nutzung der als erhaltenswert eingestuften Industriegebäude gewerbliche Nutzungen auf dem Areal zu ermöglichen.

Neben der Gemeinwohlorientierung sind im Otto-Langen-Quartier eine Reihe von Planungszielen und Vorgaben zu berücksichtigen. Dazu zählen Auflagen des Denkmalschutzes und der Erhalt geeigneter Bausubstanz, Erschließungsfragen sowie die Freiraumgestaltung mit öffentlichen Grünflächen und Spielplätzen. Nicht zuletzt geht es darum, öffentlich geförderten Wohnraum zu schaffen. Es ist Wunsch von Politik und Verwaltung, Entwickler*innen zu finden, die ein tragfähiges Konzept mit allen gewünschten Nutzungsformen realisieren.

Möhring-Halle

Der Berliner Architekt Bruno Möhring war um 1900 an der Neugestaltung der Architektur- und Stadtbauformen beteiligt. Die Bonner Rheinbrücke und der Schwebelbahnhof Döppersberg in Wuppertal zeigen seine Handschrift.



Möhring-Halle

Die Möhring-Halle, eines der wichtigsten und prägendsten denkmalgeschützten Gebäude im Mülheimer Süden, gehört zu einem Ensemble von Orten im Planungsbe-
reich, die einen hohen industriegeschichtlichen Stellenwert besitzen. Die hochaufragende Halle mit Satteldach wurde in Stahlfachwerkbauweise mit Ziegelsteinaus-
fachung errichtet. Die Architekturformen der Halle dokumen-
tieren den Beginn zweier Entwicklungstendenzen der Industriearchitektur: Zum einen die Verbreitung der Stahlfachwerkarchitektur, zum anderen deren Nutzung für Repräsentationszwecke im 19./20. Jahrhundert. Die Idee der Erbauer führte die Stahlfachwerkarchitektur in eine neue Dimension.

Die Möhring-Halle - einst Ausstellungsbau für einen Messepavillon in Düsseldorf - galt als verschollen. Ein Teil der großen Stahlfachwerkhalle wurde später als Universitätsgebäude in Mexico City wiedergefunden. Ein anderer

Teil der Halle wurde auf dem Gelände der Gasmotorenfabrik Deutz entdeckt. Die Halle wurde nach Ende der Ausstellung in Düsseldorf offenbar demontiert und in Köln teilweise wiederaufgebaut. Nähere Ausführungen zum Denkmalbestand im Mülheimer Süden finden Sie auf den Seiten 14/15.

Wohnen und Gewerbe

Die Idee, entlang der Deutz-Mülheimer Straße in den denkmalgeschützten Gebäuden weiterhin gewerbliche Nutzung vorzusehen und eine Wohnbebauung zum Grünzug Charlier zu entwickeln, entspricht dem Grundgedanken für das Otto-Langen-Quartier, der im Werkstattverfahren für den Mülheimer Süden entwickelt wurde. Im Inneren des Quartiers ist ein Mix aus Wohnraum, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie öffentlichen Grünflächen vorgesehen.



Der Blick auf die einzelnen Planbereiche im Mülheimer Süden zeigt, dass die Entwicklung und Realisierung der planerischen Ideen in den einzelnen Bereichen nicht isoliert betrachtet werden kann. Die komplizierte Struktur der Liegenschaften sorgt dafür, dass Entwicklungen in einem Teil des Mülheimer Südens letztlich nur stringent verfolgt werden können, wenn gleichzeitig entsprechende Anforderungen für benachbarte Bereiche umgesetzt werden können.

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung 2021

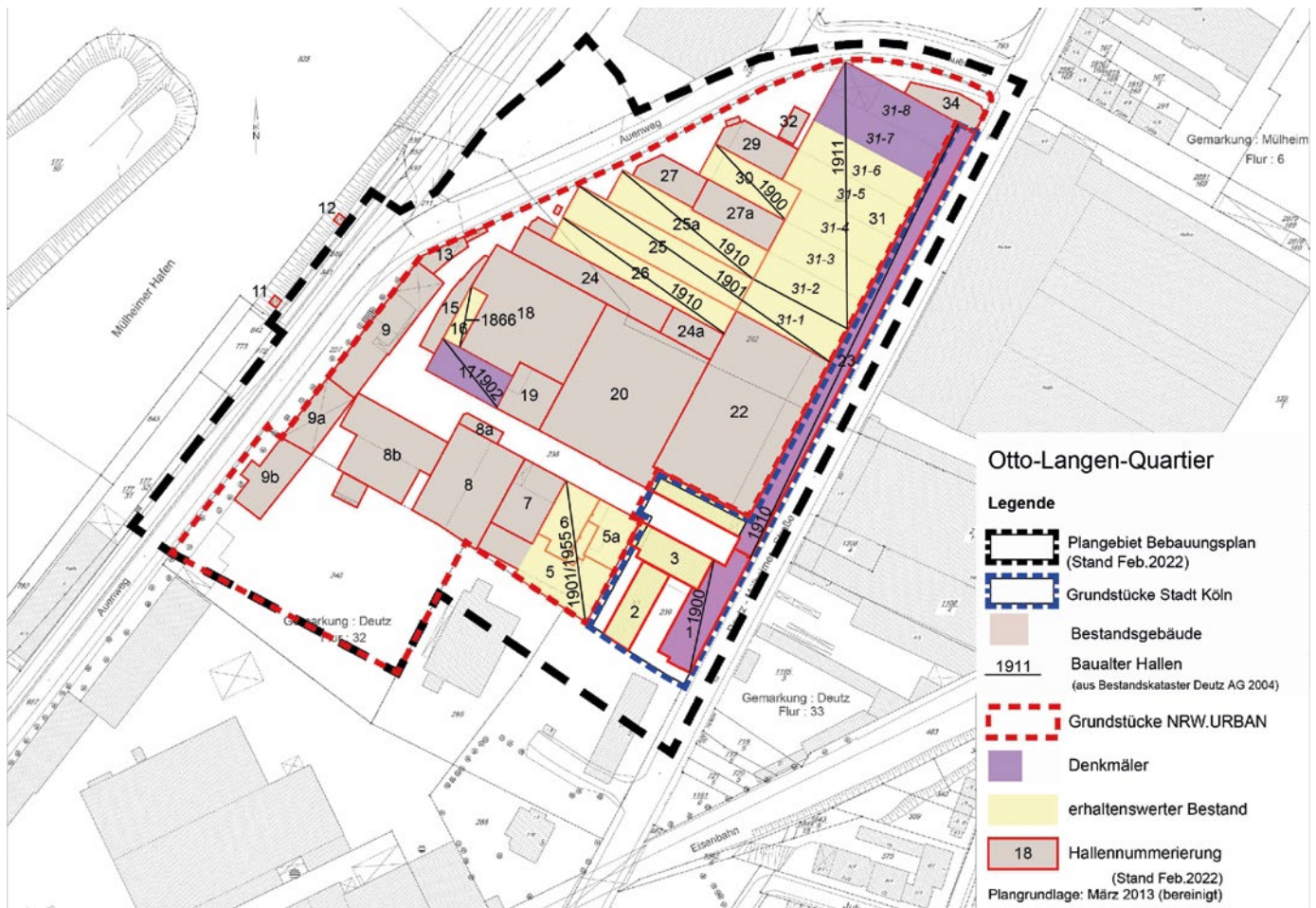
Nachdem der Rat im März 2020 die „Satzung über das besondere Vorkaufsrecht für das Gebiet Otto-Langen-Quartier in Köln-Mülheim“ beschlossen hatte, erwarb die Stadt die denkmalgeschützte ehemalige KHD-Hauptverwaltung. Der historische Gebäudekomplex auf dem Gesamtareal sollte idealerweise aus einer Hand entwickelt werden.

Bereits im Februar 2021 hatte der Rat ein klares Votum zur Gemeinwohlorientierung der Planungen abgegeben. Da sich die Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Quartiers seit der ersten frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahre 2016 geändert hatten, wurde im Herbst 2021 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine erneute frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Die Erkenntnisse aus dieser Beteiligung fließen auch in die Planungsvorgaben für das Vergabeverfahren von NRW.Urban ein.

Flächen im Eigentum des Landes NRW

Die landeseigene Entwicklungsgesellschaft NRW.Urban GmbH & Co. KG hat mitgeteilt, dass große Teile des Otto-Langen-Quartiers verkauft werden sollen. Gemäß Landeshaushaltsordnung ist ein Kauf durch die Kommune nur möglich, wenn die Grundstücke zu 100 Prozent für kommunale Zwecke oder sozialen Wohnraum genutzt werden. Somit war ein direkter Erwerb durch die Stadt Köln bisher aus haushaltsrechtlichen Gründen nicht möglich.

Das ausstehende Verkaufsverfahren bezieht sich auf die zentrale Fläche innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Für diesen Bereich soll im Anschluss an die Beteiligung der Bürger*innen ein Qualifizierungsver-



Übersichtsplan Otto-Langen-Quartier

fahren in Form eines konkurrierenden städtebaulichen Wettbewerbs durchgeführt werden. Dabei sollen die Anregungen und Bedenken aus der Beteiligung der Öffentlichkeit Berücksichtigung finden. In diesem Zusammenhang sollen auch Perspektiven für die angrenzenden städtischen Grundstücksflächen des ehemaligen KHD-Verwaltungsgebäudes entwickelt werden.

Ende 2022: Beginn des Vergabeverfahrens

Im aufwändigen Vergabeverfahren entwickelt und konkretisiert die Stadt mit den Planungsvorgaben die Grundlage für das Vergabeverfahren. Im Laufe des Jahres 2022 sind die Beschlüsse der Politik über die Entwicklungsziele und Planungsvorgaben zu erwarten. Mit dem Beginn des eigentlichen Vergabeverfahrens ist vorbehaltlich der Zustimmung in Kommunal- und Landespolitik bis Ende 2022 zu rechnen. Im Anschluss wird das Bebauungsplanverfahren auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses aus dem Vergabeverfahren fortgeführt.

Fokus auf Gemeinwohlorientierung

Im Vergabeverfahren und dem anschließenden Bebauungsplanverfahren wird der Fokus auf der gemeinwohlorientierten Entwicklung liegen. Schon jetzt werden für das Vergabeverfahren Grundlagen geschaffen. Dabei werden sowohl Art und Umfang der gemeinwohlorientierten Entwicklung, die Anforderungen an Betreibende sowie die Umsetzung und die mögliche Finanzierung der gemeinwohlorientierten Nutzungsziele geprüft. Die stadtentwicklungspolitischen Vorgaben zur Förderung kultureller und gemeinwohlorientierter Nutzungen, die Funktion der Stadt sowie die Berücksichtigung der Beteiligten vor Ort sind ebenfalls festzulegen. Zu den Agierenden zählen u.a. die Mitglieder*innen der Initiative raum13, die im Rahmen ihrer künstlerischen Arbeit am Standort auch Visionen und Entwicklungsziele für das Quartier entwickelt haben. Viele Ideen wurden auch von der Initiative Otto-Langen-Quartier auf den Tisch gebracht.



Hochwasser

In enger Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln werden derzeit Planungsvorgaben zum Hochwasserschutz erarbeitet, die auch für das laufende Vergabeverfahren von grundlegender Bedeutung sind. Tatsache ist, dass umfassende Prüfungen erforderlich sind, um die grundsätzliche Eignung des Areals für eine Wohnbebauung mit Blick auf Hochwasserereignisse zu bewerten.

Perspektive

Die Stadt Köln kann die landeseigenen Flächen im Otto-Langen-Quartier wegen haushaltsrechtlicher Vorgaben des Landes zunächst nicht direkt erwerben. Das Vergabeverfahren wird samt des integrierten Qualifizierungsverfahrens von der Landesgesellschaft NRW.Urban unter Beteiligung der Stadt Köln durchgeführt. Es bildet die Grundlage für die weitere Bauleitplanung.

Nach Durchführung des mehrstufigen Vergabeverfahrens möchte die Stadt Projektentwickler*innen finden, die an die Realisierung der Konzepte und in ein Bebauungsplanverfahren gehen.

Nördlich Grünzug Charlier



Fläche Grünzug Nördlich Charlier

Zum Projekt

Für das Teilgebiet Nördlich Grünzug Charlier sind die Abstimmung eines städtebaulichen Konzeptes und die Einleitung eines eigenen Bebauungsplanverfahrens notwendig. Die ehemalige Teilfläche des Otto-Langen-Quartiers befindet sich heute im Eigentum eines Projektentwicklers.

Der Nachweis einer Planung, die den Anforderungen des Kooperativen Baulandmodells der Stadt Köln genügt, steht zum aktuellen Zeitpunkt aus. Aufgrund der Lage werden mit Blick auf die Entwicklung des Otto-Langen-Quartiers besondere Anforderungen an Städtebau und Architektur gestellt. Die Erschließung von der Deutz-Mülheimer Straße ist auch von Bedeutung für das Otto-Langen-Quartier. Möglich sind sowohl der Bau mit Wohnungen und einer weiteren Kindertagesstätte als auch eine gemischte Nutzung.

Deutz-Areal

Stand: April 2018





Deutz-Areal

Zum Projekt

Das Plangebiet (rund 20 Hektar) umfasst im Wesentlichen die insgesamt rund 16 Hektar großen Grundstücke der ehemaligen Produktionsstätten der DEUTZ AG. Eigentümer der Flächen sind neben einem Projektentwickler unter anderem ein Unternehmen aus der Schmuckbranche, ein Hotel sowie Gewerbetreibende.

Das Plangebiet ist Teil des im Rahmen des Werkstattverfahrens 2013/14 entwickelten städtebaulichen Planungskonzeptes, das eine nutzungsstrukturelle, städtebauliche und freiraumplanerische Perspektive für die größte innerstädtische Konversionsfläche Kölns aufzeigt. Die vorliegende Planung für das Deutz-Areal konkretisiert die Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren. Der Bebauungsplan Euroforum Nord und dessen erste Änderung sind bereits rechtskräftig. Die Entwicklung soll östlich der Deutz-Mülheimer Straße auf dem Deutz-Areal fortgesetzt werden.

Ziel der Planung

Auf dem Areal soll ein urbanes, gemischt genutztes Quartier mit Wohnnutzung (geplant sind rund 2.500 Wohnungen), Gewerbe, Büros, eine Grundschule, eine Gesamtschule, 17 Kita-Gruppen sowie ein öffentlicher Grünzug entwickelt werden. Mehrere unter Denkmalschutz stehende Industriehallen sollen langfristig erhalten werden. Neue Wege- und Straßenverbindungen und Plätze sollen die Flächen untergliedern, mit den angrenzenden Quartieren vernetzen und Räume für Begegnungen schaffen.

Das Plangebiet gliedert sich in mehrere Teilbereiche:

Den größten Teilbereich bildet das ehemalige Betriebsgrundstück der DEUTZ AG. Das Unternehmen ging aus der Klöckner Humboldt Deutz AG (KHD) hervor, die mit ihrem Stammwerk samt Hauptverwaltung an beiden Seiten der Deutz-Mülheimer Straße angesiedelt war.

Seit den 1980er Jahren zog sich die Firma sukzessive von dem Standort im Mülheimer Süden zurück. 1995 beschränkte sich die KHD auf ihr Kerngeschäft und begann, die Kölner Unternehmensaktivitäten auf das neue Motorenwerk in Porz zu konzentrieren. Die Flächen westlich der Deutz-Mülheimer Straße wurden in Gänze freigeräumt. Die Flächen östlich der Deutz-Mülheimer Straße wurden in Teilen weiter genutzt, bis sie im Jahre 2017 durch den Umzug nach Porz endgültig ebenfalls freigezogen wurden.

Das Betriebsgrundstück der DEUTZ AG war zu diesem Zeitpunkt vor allem mit großflächigen Produktionsgebäuden und Hallen bebaut und von weitläufigen Lagerflächen und kleinteiligem Gebäudebesatz geprägt. Besonders markant sind die Backsteinhallen und -gebäude entlang der Deutz-Mülheimer Straße, die größtenteils unter Denkmalschutz stehen und erhalten bleiben.

Denkmalschutz

Ein Großteil des Gebäudebestandes der DEUTZ AG ist in der Zeit von September 2018 bis Februar 2019 abgebrochen worden. Lediglich die denkmalgeschützten Hallen und Gebäude an der Deutz-Mülheimer Straße sind erhalten geblieben. Im Süden fallen die denkmalgeschützten Hallen und Gebäude, die einst für den Klein- und Großmotorenbau genutzt wurden, besonders auf.

KHD-Kleinmotorenhalle

Die 1898 und 1911 errichteten Holz- und Stahltragwerke geben mit ihrer Bautechnik Hinweise auf den schrittweise gewachsenen Industriestandort.

KHD-Großmotorenhalle

Die 1899 erbaute Doppelhalle stellte für die größeren Maschinen höhere und weiter gespannte Produktionsräume zur Verfügung.

Schulen

Da es sich um ein ehemals rein industriell genutztes Gebiet handelt, ist keine soziale Infrastruktur vorhanden. Für das Deutz-Areal wurde eine Machbarkeitsstudie zum Bau einer fünfzügigen Grundschule und einer vierzügigen Gesamtschule erarbeitet. Die notwendigen Flächen werden im Bebauungsplan als Gemeinbedarfsfläche

ausgewiesen und gesichert. Ziel der Verwaltung ist es, kurzfristig das städtische Ausschreibungsverfahren für den Bau der Schulen zu beginnen.

Begrünung/Freiraum

Das Plangebiet war nach Aufgabe des Standortes durch die DEUTZ AG nahezu vollständig versiegelt. Daran haben die umfangreichen Abbruchmaßnahmen nichts geändert. Derzeit wird der nach langen Jahren industrieller Nutzung kontaminierte Boden saniert. Im Umfeld befindet sich im Westen der neue Rheinboulevard „Köln Mülheim“ mit großzügigen Grünflächen. Dieser stellt eine Wege- und Freiraumverbindung entlang des Rheins bzw. des Mülheimer Hafens her.

Die wichtigsten Freiraumstrukturen im Plangebiet sind der große Grünzug Mülheim Süd und der kleinere Grünkorridor. Der Grünzug Mülheim Süd befindet sich im Norden des Plangebietes und verläuft parallel zu



Denkmalgeschützte KHD-Großmotorenhalle im Deutz-Areal

den Bestandsstraßen des Mülheimer Südens und den geplanten Straßen des Deutz-Areals. Mit einer Größe von rund 18.300 Quadratmetern ist er für ansprechend gestaltete Spielplatzflächen geeignet, übernimmt aber auch Versickerungsfunktionen im Starkregenfall. Die Gestaltung des Grünzugs soll sowohl Baumreihen als auch freie Wiesen beinhalten und wohnungsnahe Erholungsflächen bieten.

Die zweite bedeutsame Grünstruktur ist der Grünkorridor, der zentral im Gebiet liegt. Mit einer Größe von rund 4.000 Quadratmetern inklusive der beiden geplanten Wege ist er deutlich kleiner als der Grünzug. Die Attraktivität des Grünkorridors liegt in seiner von motorisiertem Verkehr weitgehend frei gehaltenen Nutzung. Dadurch kann ein nachbarschaftlich genutzter Bereich zwischen den Baufeldern entstehen, der durch eine Fuß- und Radwegeverbindung an das benachbarte Lindgens-Areal anschließt.

Erschließung

Das Plangebiet ist über die Deutz-Mülheimer Straße, die Danzierstraße, die Grünstraße und den Auenweg an das Straßennetz angebunden. Über den Bergischen/Pfälzischen Ring besteht Anschluss an das überregionale Netz. Die Erschließung des Geländes der ehemaligen Produktionsstätten der DEUTZ AG erfolgt ebenfalls über die Deutz-Mülheimer Straße, die Danzierstraße, die Grünstraße sowie die Zufahrt über die Windmühlenstraße.

Städtebauliches Konzept

Zur Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen ist ein städtebaulicher Masterplan (NOKERA Planning GmbH) erarbeitet worden. Zentrale Entwurfsidee ist die Errichtung eines attraktiven urbanen Quartiers, das sich um drei zentrale Plätze entlang des verlängerten Auenweges gruppiert. Zur städtebaulichen Betonung dieser Konzeption werden zwei Plätze von je einem Hochpunkt



Denkmalgeschützte Motorenhalle im Deutz-Areal



Masterplan Deutz-Areal - Planungsstand 2022

flankiert. Der benachbarte Grünzug im Norden soll als wichtige Grünverbindung im Stadtteil und Verbindung zwischen Rheinboulevard und dem Stadtgarten Mülheim ausgebildet werden.

Außerdem sieht das städtebauliche Konzept vor, das Viertel südöstlich der Deutz-Mülheimer Straße und südwestlich des verlängerten Auenweges unter Berücksichtigung der vorhandenen Gebäude und Hallenstrukturen zu entwickeln. Durch den Erhalt der Denkmäler und die Ergänzung mit weiteren Gebäuden (z.B. Schulen) soll der Charakter erhalten und in die neue Quartiersbebauung integriert werden.

Im Einzelnen gliedert sich das neue Quartier durch den neuen Grünzug sowie die Verlängerung des Auenweges in vier unterschiedliche Teilbereiche: Im Norden soll die Bebauung an der Horststraße ergänzt werden. Zusammen mit der Bestandsbebauung ergeben die baulichen Ergänzungen Blockrandstrukturen, die ausschließlich zum Wohnen genutzt werden sollen.

Südlich des Grünzugs soll sich ausgehend von der Deutz-Mülheimer Straße/Auenweg bis zum verlängerten Auenweg das zweite Teilgebiet entwickeln. Zwischen der Bahntrasse und dem verlängerten Auenweg sind langgezogene Riegelbebauungen vorgesehen. Der Riegel entlang der Bahntrasse fungiert als Puffer zum Schienenweg. Parallel dazu soll eine Riegelbebauung in zweiter Reihe zur Bahntrasse stehen, die sich aus zwei Baublöcken zusammensetzt. Hier ist Raum für Einzelhandelsnutzung oder gewerbliche Wohnnutzung. Im südwestlichen Plangebiet sollen auf der zentralen Fläche zwischen dem südlichen Stadtplatz und der Deutz-Mülheimer Straße eine Gesamtschule und eine Grundschule untergebracht werden.

Die unter Denkmalschutz stehenden Hallen entlang der Deutz-Mülheimer Straße sollen erhalten und umgenutzt werden. In der südlichen trapezförmigen Halle und deren Anbau soll die zweite Kindertagesstätte des Quartiers untergebracht werden.



Der industrielle Charakter der Deutz-Mülheimer Straße soll durch eine durchgehende Gebäudeflucht und gleiche Gebäudehöhen im Anschluss an die denkmalgeschützten Gebäude unterstrichen werden. Die Geschossigkeit der neuen Bauten orientiert sich an den Bestandsgebäuden. Dabei werden die neuen Gebäude zwischen ein und sieben Geschossen variieren.

Ausnahmen werden die städtebaulichen Hochpunkte am nordöstlichen Eingang zum Quartier in direkter Nachbarschaft zum Grünzug sowie am südlichen Quartiersplatz bilden.

Windmühlen-Quartier | COLOGNEO III

Zum Projekt

Der unter dem Namen Windmühlen-Quartier (Projektname: Cologneo III) bekannte Bereich beschreibt eine rund ein Hektar große, ehemalige Teilfläche aus dem Bebauungsplan für das Deutz-Areal. Die Entwicklung des Geländes wurde in den letzten Jahren durch häufige Wechsel der Eigentümer*innen erschwert.

Ziel der Planung

Das aktuelle Planungskonzept sieht ein gemischt genutztes Quartier mit Wohnen und Gewerbe vor. Für die weitere Planung ist die Abstimmung und Qualifizierung des städtebaulichen Konzepts unter Berücksichtigung des Kooperativen Baulandmodells der Stadt Köln notwendig. Die Umsetzung städtebaulicher Planung steht in direkter Abhängigkeit von städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklungszielen im Deutz-Areal und dem gegenüberliegenden Lindgens-Areal. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass es eine Ergänzung und städtebauliche Arrondierung der südlichen Bestandsgebäude geben wird.

Perspektive

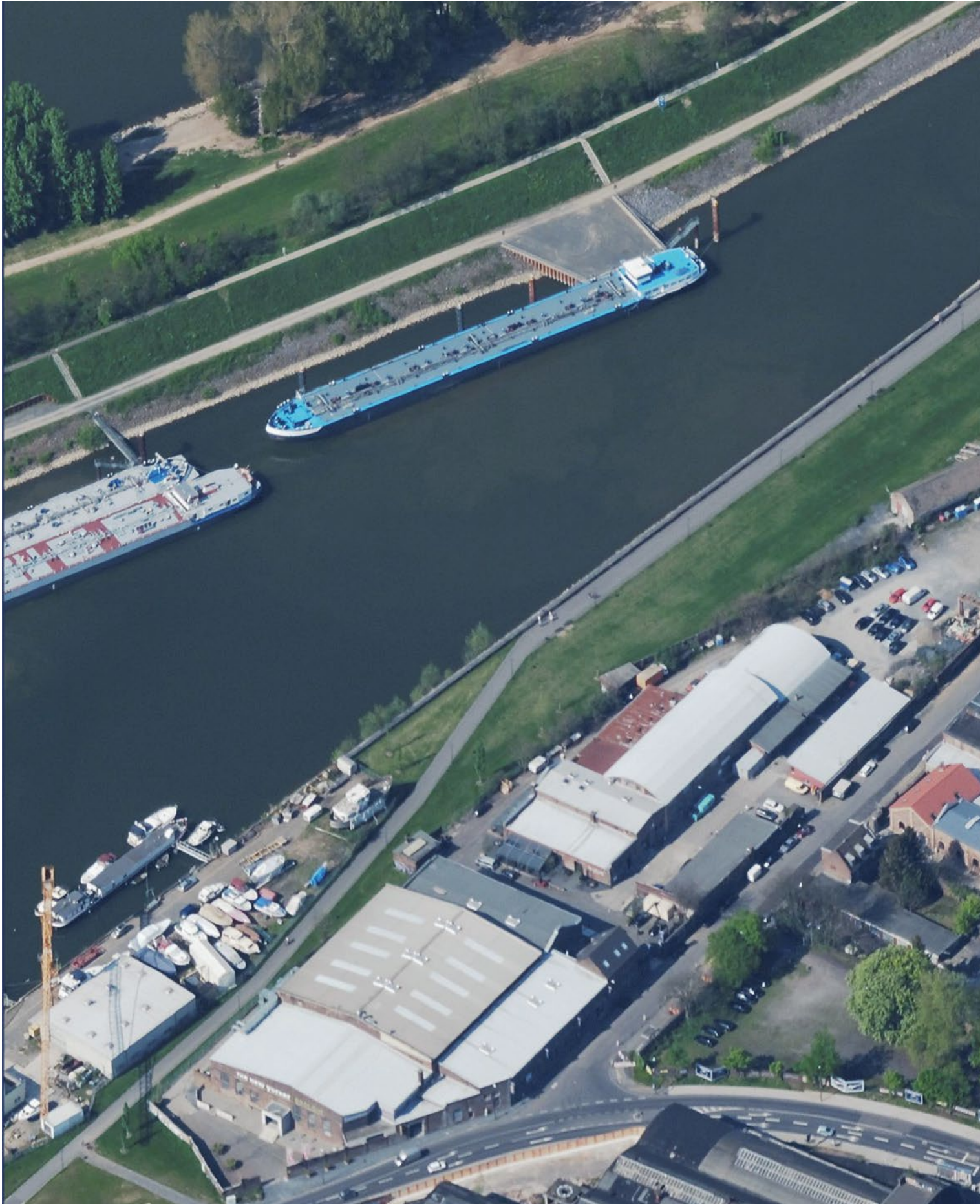
Aller Voraussicht nach wird für das Windmühlen-Quartier der Neustart eines Bebauungsplanverfahrens notwendig.



Das Windmühlen-Quartier aus der Vogelperspektive.
Stand: April 2018.

Lindgens-Areal

Stand: April 2018





Lindgens-Areal

Zum Projekt

Das Lindgens-Areal ist ein rund 5 Hektar großes Plangebiet im Bereich der Hafenstraße. Es besteht aus den Grundstücken der ehemals dort ansässigen Firma Lindgens & Söhne GmbH. Es wird begrenzt durch die Deutz-Mülheimer Straße im Osten und den Rheinboulevard im Westen. Es liegt nördlich des Einmündungsbereichs Auenweg in die Deutz-Mülheimer Straße.

Derzeit wird die Offenlage des Bebauungsplans für das Lindgens-Areal vorbereitet. Geplant ist der Bau von rund 360 zum Teil öffentlich geförderten Wohnungen. Außerdem soll es Raum für Gewerbe, Gastronomie, Einzelhandel, Kindertagesstätte, Kultureinrichtungen und soziale Einrichtungen geben.

Ziel der Planung

Die geplante Mischnutzung wird einen behutsamen Übergang zwischen der angrenzenden Wohn- und der Gewerbenutzung gewährleisten. Die Schaffung von Wohnraum soll dazu beitragen, die Entwicklung eines urbanen Quartiers zu forcieren. Das durch historische Industriegebäude geprägte Gebiet soll für gewerbliche Nutzungen weiterhin attraktiv bleiben und dazu beitragen, den Standort auch durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze weiterzuentwickeln.

Weiteres Ziel der Planung ist die Nutzung von Teilflächen für die Entstehung eines neuen Quartiersplatzes. In Verbindung mit der Entwicklung des Otto-Langen-Quartiers soll es auf zwei Teilflächen rund um den Kreuzungspunkt Auenweg/Deutz-Mülheimer Straße eine ansprechende Freiraumgestaltung sowie Gastronomie oder ähnliche Nutzungen geben.

Der Platz soll dem architektonischen Hochpunkt an der Ecke Auenweg/Hafenstraße vorgelagert werden und den Auftakt in das neue Quartier bilden. Als städtebaulicher Hochpunkt ist neben dem genannten Gebäude noch ein siebengeschossiges Gebäude an der nördlichen Hafenstraße definiert.

Erschließungskonzept/Ruhender Verkehr

Die verkehrliche Erschließung erfolgt über die Deutz-Mülheimer Straße, den Auenweg und die Hafenstraße. Zusätzlich entstehen fußläufige Verbindungen in unterschiedliche Richtungen.

Der durch die neue Bebauung ausgelöste Bedarf an öffentlichen Parkplätzen soll in der Hafenstraße nachgewiesen werden. Die notwendigen privaten Stellplätze sollen in bestehenden Hallen sowie in neuen Parkhäusern und Tiefgaragen untergebracht werden, die überwiegend über die Hafenstraße erschlossen werden. Das Erschließungskonzept zielt darauf ab, das Quartiersinnere möglichst autofrei zu halten. Um eine fußläufige Erschließung westlich der Hafenstraße im Hochwasserfall zu gewährleisten, sollen diese durch Verbindungsstege mit den Gebäuden östlich der Hafenstraße verbunden werden.



Große Gebäude kennzeichnen die geplante Bebauung im Lindgens-Areal

Bebauungskonzept

An der Deutz-Mülheimer Straße sieht das städtebauliche Planungskonzept die Ergänzung der Bestandsgebäude vor. Die Bauten werden gegenüber der Straße leicht zurückgesetzt, um den vorhandenen Baumbestand zu erhalten. Die neue Bebauung zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Hafenstraße wird aus großen, freistehenden Gebäuden bestehen. Die Anzahl der Geschosse orientiert sich an den Bestandsgebäuden. Die neuen Gebäude werden nach aktueller Planung zwischen zwei und fünf Geschossen variieren. Diese werden die vorhandenen (denkmalgeschützten) Industriehallen ergänzen. Die bereits umgenutzten Hallen im Süden der Hafenstraße bleiben erhalten.

Freiraumkonzept

Bestandteil des Freiraumkonzeptes ist die Grünvernetzung in Richtung Osten mit dem Grünzug Mülheim Süd im Deutz-Areal. Im Rahmen der übergeordneten Grünvernetzung hat die am nördlichen Rand des Plangebietes geplante Verbindung zwischen Danzierstraße und Rheinboulevard eine wesentliche Bedeutung. Darüber hinaus

sollen weitere Fußwege die Deutz-Mülheimer Straße, die Hafenstraße und den Rheinboulevard in Ost-West-Richtung verbinden. Öffentlich zugängliche Freiräume und Wegeverbindungen erschließen das Quartier auch in Nord-Süd-Richtung. Über den neuen Quartiersplatz und den Auenweg hinweg ist die Vernetzung mit dem Otto-Langen-Quartier oder dem benachbarten Deutz-Areal geplant.

Differenziert gestaltete Platzflächen und Freiräume innerhalb des Lindgens-Areals werden unterschiedliche Nutzungen ermöglichen. Sie tragen dazu bei, das Areal zu einem lebendigen Stadtquartier weiterzuentwickeln.

Nutzungskonzept

Aufgrund des benachbarten Hafenareals mit seinen gewerblichen Nutzungen (z.B. dem Werftbetrieb), der beabsichtigten Mischnutzung und der Lage an der Schnittstelle von Wohn- und Gewerbenutzung soll das Gebiet östlich der Hafenstraße als Mischgebiet entwickelt werden. Der Bereich westlich der Hafenstraße wird überwiegend als Gewerbegebiet genutzt. Nutzungen wie Künstlerateliers, Lofts und der Einzelhandelsbetrieb Santos sollen am Standort erhalten bleiben.



Die Anzahl der Geschosse orientiert sich an der Bestandsbebauung



Weiterer Blick auf die geplante Bebauung im Lindgens-Areal

Der bauliche Bestand aus denkmalgeschützten Gebäuden und Hallen soll weiterhin gewerblich genutzt werden. Ein Teil der bestehenden Hallen könnte zum Parken genutzt werden. Für die Neubauten ist vorwiegend eine Wohnnutzung geplant. Der Bau im Nordwesten der Hafenstraße soll dem Wohnen in erster Reihe zum Rhein dienen.

Sowohl die bestehenden als auch die geplanten Gebäude liegen im Überschwemmungsgebiet, so dass entsprechende Schutzmaßnahmen notwendig sind. Alle denkmalgeschützten und als erhaltenswert eingestuft Gebäude sollen erhalten und neu genutzt werden.



Blick von der Deutz-Mülheimer Straße auf das Lindgens-Areal



Blick auf den Hafen und das Lindgens-Areal

Hochwasserschutz

Die Entwicklung des Mülheimer Südens bedeutet eine Herausforderung im Umgang mit den Anforderungen des Hochwasserschutzes: Derzeit besteht im Bereich des Mülheimer Südens kein öffentlicher Hochwasserschutz. Nach Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln und den Stadtentwässerungsbetrieben (StEB) ist der Hochwasserschutz für die Plangebiete westlich der Deutz-Mülheimer Straße in den entsprechenden Planverfahren zu lösen.

Hochwasserschutz hat nach aktuellem Sachstand für eine Entwicklung der Teilbereiche Euroforum West, Lindgens-Areal und Otto-Langen-Quartier erhebliche Bedeutung. Die Stadt Köln hat für das Stadtgebiet das Schutzziel HQ 200 definiert. Damit wird - vereinfacht beschrieben - ein Hochwasserabfluss bezeichnet, der im statistischen Mittel einmal in 200 Jahren erreicht oder überschritten wird. Dabei ist zu beachten, dass die Hochwasserszenarien auf statistischen Mittelwerten beruhen, so dass beispielsweise ein 200-jährliches Hochwasser auch mehrmals in 200 Jahren auftreten kann.

Laufende Bauleitplanverfahren müssen sich mit dem Thema auseinandersetzen, um zukünftige Nutzungen und die Bewohner wirksam zu schützen. Dazu ist ein abgestimmtes Gesamtkonzept unter Berücksichtigung übergeordneter Planungen notwendig. Neben Hochwasserschutzanlagen wie Dämmen und Mauern ist auch ein individueller Schutz der einzelnen Gebäude und Nutzungen zu beachten.

Herzlichen Dank ...

...für Ihr Interesse an der Entwicklung des Mülheimer Südens. Die Entwicklung vom historischen Industriestandort zum urbanen Stadtquartier ist eines der bedeutsamsten Großprojekte in Köln.

Die Komplexität der einzelnen Projekte macht es schlicht unmöglich, alle Details und Aspekte der aktuellen Planung aufzugreifen.

Unser Wunsch war es, Ihnen mit der Produktion dieser Projektdokumentation einen Überblick über die laufenden Prozesse im Mülheimer Süden zu geben. Hier soll auch aufgezeigt werden, welche Herausforderungen mit der Entwicklung des geplanten urbanen Stadtquartiers verbunden sind. Die Stadtentwicklung ist gerade in den Metropolen für Politik und Verwaltung ein herausfordernder Prozess.

Wir werden Sie in den nächsten Monaten und Jahren immer wieder transparent über den laufenden Prozess informieren. Dies geschieht heute bereits durch regelmäßige Presseinformationen und Veranstaltungen für die Öffentlichkeit.

Nähere Informationen finden Sie auch auf der Projektseite und im Ratsinformationssystem der Stadt Köln.



Die Oberbürgermeisterin

Stadtplanungsamt
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Redaktionelle Bearbeitung
Dirk Dratsdrummer Kommunikation

Bildnachweis
Visualisierungen zur Verfügung gestellt von:
ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
CG Elementum AG
GATEWAY REAL ESTATE AG
kadawittfeldarchitektur
LAND Germany GmbH
Nokera Planning GmbH
trint + kreuder d.n.a. architekten PartGmbH

Fotos
Andreas Dobschlaff
Dirk Dratsdrummer
Matthias Oertel
Thomas Zimmer
Luftbilder: Stadt Köln

Gestaltung
Dirk Dratsdrummer Kommunikation, Moers

Barrierefreiheit
ADDON Technical Solutions GmbH, Erkrath

Druck
Setpoint Medien GmbH, Kamp-Lintfort