



Andreas Röhrig

Dichte und Vielfalt

Umwidmung des Deutzer Hafens in Köln



Die Planungen für die Umwidmung des Deutzer Hafens in Köln haben begonnen. Das ehemals gewerblich genutzte Gelände soll in ein gemischt genutztes Quartier mit einem hohen Wohnungsanteil umgewidmet werden. Verschiedene Herausforderungen stehen auf der Agenda, wie die verkehrliche Erschließung, Lärm- und Hochwasserschutz. Die städtebauliche Entwicklung des Deutzer Hafens ist ein Glücksfall für Köln: Das zu großen Teilen nicht mehr gewerblich genutzte Hafensareal liegt zentral auf der rechtsrheinischen Seite mit Blickbezug zu Dom und Rheinauhafen. Auf einer Fläche von 37 Hektar (inklusive Wasserflächen) können 550.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche entstehen.

Schon heute ist der Bereich vergleichsweise gut mit einer parallel verlaufenden Stadtbahnlinie angebunden. Aber es gilt, noch einige Knackpunkte planerisch zu lösen, wie der Umgang mit den Lärmemissionen durch Güterzüge- und Autoverkehr sowie der Hochwasserschutz. Zeit für eine Bestandsaufnahme.

Federführend ist die moderne stadt GmbH, die Stadtentwicklungsgesellschaft der Stadtwerke Köln GmbH und der Stadt Köln, mit der Entwicklung des Geländes beauftragt. Das Unternehmen erwarb das Areal Ende 2016 von der Häfen und Güterverkehr AG (HGK). Die letzten Mietverträge mit den verbliebenen Gewerbetreibenden laufen Ende 2020 aus. Die Zeit bis dahin wird für umfangreiche Vorarbeiten genutzt. Unter anderem wird die städtebauliche Rahmenplanung des Architekturbüros COBE aus Kopenhagen verfeinert. Die Planer hatten 2016 mit ihren Entwürfen im Rahmen des Gutachter- und Beteiligungsverfahrens die Jury überzeugt.

Der Deutzer Hafen liegt im rechtsrheinischen Köln direkt am Fluss. Ein Hafenbecken geht von ihm ab. Es gibt dem Areal seine Einzigartigkeit. Das Becken, dessen Kaimauern denkmalgeschützt sind, ist 1.000 Meter lang und 80 Meter breit und verläuft parallel zum Fluss. Getrennt durch die Alfred-Schütte-Allee erreicht man zudem die benachbarte Grünfläche Poller Wiesen. Durch diese doppelte Wasserbeziehung strahlt das Quartier schon heute Ruhe und Weitläufigkeit aus. Gemäß den bisherigen Planungen soll diese Allee künftig für Pkw gesperrt werden und zu einem Radschnell- und Fußgängerweg zurückgebaut werden. Dies gilt auch für das Nadelöhr im Norden der Allee, wo diese über die historische Drehbrücke führt. Auf der östlichen Seite grenzt der Hafenbereich an die Siegburger Straße, eine wichtige Verbindungsachse der rechtsrheinischen Stadtteile, an der sich in den zurückliegenden Jahren viele Unternehmen niederließen. Wegen der Verkehrsdichte und dem damit verbundenen Lärm soll im Hafensareal zu dieser Straße

hin künftig vor allem Gewerbebau entstehen. Dies gilt auch für den zweiten Bereich im Süden (Straße Am Schnellert und Eisenbahnbrücke). Hierauf wird später noch eingegangen.



Abb. 1: Luftbild des Areals Deutzer Hafen

Hafen-Umwidmung ist Teil des Kölner Masterplans

Die Umwidmung des Deutzer Hafens, zusammen mit dem weiter nördlich gelegenen Mülheimer Hafen, sind wichtige Bausteine des Kölner Masterplans für die rechtsrheinische Stadtentwicklung. Ebenso wie in vielen anderen Kommunen findet zentrale, großflächige bauliche Entfaltung vor allem auf ehemaligen Industrie- und Bahnflächen statt. Und da vor allem das rechtsrheinische Köln im 19. und 20. Jahrhundert industriell geprägt war, finden sich in diesen Stadtteilen Entwicklungschancen. Neben den genannten Hafengebieten zählen dazu die Erweiterungsbauten der Kölner Messe und der Technischen Hochschule, das Büroquartier Messe-City sowie verschiedene Hotelprojekte. Die Freifläche Rheinboulevard wurde im vergangenen Jahr fertiggestellt.



Abb. 2: So kann das Hafengebiet in Zukunft aussehen (Visualisierung: COBE Architekten).

Neben Lage, Wasserflächen und Blickbeziehungen zählen zu den weiteren Merkmalen des Deutzer Hafens, dass einige historische Gebäude erhalten bleiben, darunter Teile des Mühlenensembles ebenso wie Erinnerungsstücke der früheren industriellen Nutzung. Dazu zählen Hafenkranne, Gleiskörper und Kranbahnen, die auf dem Hafengelände verteilt sind. Besonders das Kopenhagener Architekturbüro COBE versuchte diese „Andenken“ zu bewahren. Das war für die Jury des Gutachterverfahrens mit ein Grund, die Kopenhagener im September 2016 zu den Gewinnern zu küren. Teilgenommen hatten fünf Teams. Vorausgegangen war ein Kooperatives Verfahren, bei dem auch viele Ideen interessierter Bürger konkretisiert wurden. Diese fließen in die Pläne ein. Wenige Wochen später folgte der Stadtrat der Empfehlung des Gremiums und beschloss eine Vertiefung der COBE-Pläne. Bei einer Zwischenpräsentation im Juli 2017 waren 350 interessierte Bürger erschienen. Für Teilbereiche des Hafengeländes werden weitere Qualifizierungsverfahren realisiert, wie Wettbewerbe und Mehrfachbeauftragungen. Dies gilt vor allem für die Umnutzung der Ellmühle, die teilweise unter Denkmalschutz steht.

Konkret soll der Deutzer Hafen eine dichte Bebauung erhalten. Seine Isolation soll aufgelöst werden, Verbindungen in die angrenzenden Stadtteile Deutz im Osten und Poll im Süden sollen geschaffen werden. Alle Freiflächen des Quartiers werden barrierefrei sein. Insgesamt sollen am Rheinkilometer 687,30 etwa 3.000 Wohnungen und mehrere tausend Arbeitsplätze entstehen. Mindestens 30% der Wohneinheiten werden öffentlich gefördert sein. So sieht es das Kooperative Baulandmodell der Stadt vor. Außerdem dienen einige erfolgreiche Wohnformen, die im Kölner Clouth-Quartier realisiert wurden, als Blaupause für das Hafengebiet. Das heißt, es soll ein Mix aus Wohnungseigentümern und Mietern entstehen, Baugruppen sollen zum Zuge

kommen und möglicherweise auch Mitarbeiterwohnungen für Unternehmen errichtet werden. Darüber hinaus sollen Einzelhandel und Gastronomie sowie kulturelle Einrichtungen einziehen.

Zwei Fügungen haben in den zurückliegenden Monaten dafür gesorgt, dass sich die städtebauliche Planung vereinfachte. Erstens hat das Handelsunternehmen REWE-Group im Frühjahr 2017 eine Absichtserklärung (Letter of Intent) unterzeichnet, am südlichen Ende des Hafenbeckens seine künftige Unternehmenszentrale zu errichten. Auf den hierfür vorgesehenen Flächen könnten, hufeisenförmig um das Hafenbecken, Gebäude mit insgesamt bis zu 130.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche errichtet werden.

Die zweite Botschaft betraf das markanteste Gebäude des Hafensareals, die Ellmühle, die auf mehrere Gebäude verteilt insgesamt 90.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche umfasst. Ursprünglich sah die Planung weiterhin eine gewerbliche Nutzung der Mühle vor. Im Sommer 2016 verkaufte der Eigentümer, GoodMills Deutschland, diese an moderne Stadt, um sich einen neuen, moderneren Standort in Krefeld zu bauen. Ebenso wie die anderen Gewerbebetriebe wird die Getreidemühle bis Ende 2020 auf dem Gelände arbeiten können. Danach soll sie vorrangig in Wohnraum umgenutzt werden. Dank dieser Umnutzungschance können im Gegensatz zu den ersten Planungen etwa 700 zusätzliche Wohnungen entstehen.

Dennoch bleiben einige Herausforderungen bestehen, deren planerische Lösungen gerade angegangen werden. Wenngleich die Lärmquelle des Mühlenbetriebs künftig wegfällt, für die beiden anderen Quellen, den Güterzugverkehr über die Südbrücke sowie den Straßenverkehr auf der Siegburger Straße, müssen Lösungen gefunden werden. Dazu wurden bereits zu Beginn des Verfahrens die Planungsteams mit umfassenden Gutachten



Abb. 3: Wohnen und Freizeit am Wasser (Visualisierung: COBE Architekten).

ausgestattet, welche die Planungsbüros direkt bei ihren Konzepten zu berücksichtigen hatten. Dem Lärm des Autoverkehrs soll durch passive Lärmschutzmaßnahmen zusammen mit besonderen Grundrissplanungen begegnet werden, so etwa mit Lüftungskonzepten in Zimmern, die stark vom Lärm betroffen sind. Die Lärmbelastung, die von den Güterzügen auf der Südbrücke sowie ihrer Zulaufstrecke an der Straße Am Schnellert stammen, wird kaum zu reduzieren sein. Daher wird am Bahndamm keine Wohnbebauung möglich sein. Auch nachts, wenn besonders viele Güterzüge unterwegs sind, liegt die Lärmbelastung bei weit über 60 Dezibel. Die avisierte Unternehmenszentrale der REWE-Group könnte mit Bürogebäuden Am Schnellert als Lärmriegel dienen.

Areal soll einem Hochwasser standhalten, das statistisch alle 200 Jahre eintritt

Der Hafen liegt im Überschwemmungsgebiet des Rheins. Daher ist besonderer Hochwasserschutz notwendig. Alle Haupteerschließungsbereiche sind auf dem Niveau eines statistisch alle 200 Jahre eintretenden Hochwassers zu planen. Dies entspricht einem Rheinpegel von 11,90 Metern. Das heißt, Tiefgaragen sollen flutbar sein, zusätzliche Retentionsflächen sollen den Hochwasserschutz weiter verbessern: Frei- und Grünflächen können bei extremem Hochwasser überschwemmt werden.

Die verkehrliche Erschließung für Lieferwagen und Pkw soll vorrangig über die Siegburger Straße und eine neue Brücke umgesetzt werden, die auf halber Höhe des Hafenbeckens errichtet werden soll. Sie würde die rheinseitige Hafenfläche erschließen. Nötig sind zusätzliche Straßenanschlüsse an das übergeordnete Straßennetz, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Die neue Brücke wird zugleich die Evakuierungsrichtlinien bei Bränden oder Hochwasser erfüllen.

Ein Fokus bei der verkehrlichen Erschließung wird auf alternative Mobilitätskonzepte gelegt. So soll es Car-Sharing- und Mietfahrräder-Stationen auf dem Areal geben. Eine Buslinie soll das Quartier erschließen. Langfristig soll der S-Bahn-Ring im Süden der Domstadt geschlossen werden und hierfür ein Haltepunkt auf der Südbrücke entstehen. Angedacht ist ferner eine zusätzliche Rad- und Fußgängerbrücke über den Rhein. Dann wäre man mit dem Rad in fünf Minuten in der Südstadt. In Frankfurt hat man eine solche Brücke mit hoher Akzeptanz über den Main gebaut. Sie verbindet die Innenstadt mit dem Museumsufer.

Ende 2017/Anfang 2018 soll das Hafengelände vom Regionalrat des Regierungsbezirks Köln offiziell von einem Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich zu einem allgemeinen Siedlungsgebiet umgewidmet werden. Moderne Stadt arbeitet ferner an der Einigung mit einigen privaten Grundstückseigentümern zum Ankauf der fehlenden Flächen, um das Areal für eine Gesamtplanung arrondieren zu können. Im Frühjahr 2018 soll die Rahmenplanung für das Areal stehen, darauf aufbauend könnten anschließend Bebauungspläne erstellt werden. Bevor ab 2021 die erste Baugrube ausgehoben werden kann, muss zunächst der Kampfmittelräumdienst das Gelände unter die Lupe nehmen. Historische Luftaufnahmen lassen vermuten, dass auf dem Gelände noch Blindgänger aus dem Zweiten Weltkrieg schlummern.

Andreas Röhrig
Geschäftsführer der Stadtentwicklungsgesellschaft
moderne stadt GmbH, einem Unternehmen der
Stadtwerke Köln GmbH und der Stadt Köln