

aurelis Asset GmbH, vertreten durch die aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Region West  
in Zusammenarbeit mit der Stadt Köln, Stadtplanungsamt

# Ehemaliger Güterbahnhof in Köln-Ehrenfeld

**Kooperatives Gutachterverfahren  
als Mehrfachbeauftragung**

**Präsentation des überarbeiteten  
Entwurfs, 02.10.2014**

**Protokoll der öffentlichen Informationsveranstaltung**

## Protokoll der Bürgerveranstaltung

Termin: 02.10.2014, 19:00 bis 21:00 Uhr

Ort: EVA gGmbH, Herbrandstraße 10, 50825 Köln

Frau Prof. Drey als Moderatorin erläutert den Ablauf der Veranstaltung und das Verfahren insgesamt. Die Abschlusspräsentation dient der Vorstellung des gemeinsam durch die beiden Planerteams Lorenzen Architekten / Becht ApS Landscape Architects und Trint + Kreuder DNA / Lill + Sparla Landschaftsarchitekten überarbeiteten Entwurfs.

Im Rahmen einer Powerpoint-Präsentation (siehe Anlage) sowie anhand von Plänen erläutern die Teams Ihren gemeinsamen Entwurf. Anschließend wird die Möglichkeit für Rückfragen und zur Diskussion gegeben.

## Diskussion

### 1. Zusammenarbeit / Schnittstelle

Die Entscheidung der Jury implizierte, den Freiraum unmittelbar entlang der Bahn und den Shared Space im nördlichen Bereich zu entwickeln. Die Dimensionen mussten neu definiert und untereinander ausdiskutiert werden (z. B. Entwicklung eines Stadtplatzes, Führung des Shared Space um die Ecke, Eigenständigkeit der Halle). In der Zusammenarbeit wurden die Kanten der Gebäude im Osten zurückgenommen und keilförmige Öffnungen zum Shared Space und im Bereich südlich der Güterhalle geschaffen.

Nach Ansicht von Planungsdezernent Herrn Höing wurde die Qualität durch wenige Änderungen im Detail erheblich verbessert. In mehreren Besprechungen wurden die Spannungen zwischen den Gebäuden, die Räume, die Proportionen sowie die öffentlichen Räume diskutiert. Die Linien wurden dementsprechend präzise entwickelt. Dazu wurde v. a. am Modell getüftelt und es entstanden viele kleine Anpassungen mit guten Proportionen.

### 2. Grünzug / private Gartenzone

Die Aufenthaltsqualität des Grünzugs wird von einem Bürger aufgrund der Breite und der unmittelbaren Lage an der Bahntrasse angezweifelt. Eine weitere Bürgerin ist der Meinung, dass die Grünfläche den Charakter einer Restfläche erhalten wird. Stattdessen sollten die Bebauung weiter nach Süden gerückt und die inneren Hofbereiche durchlässiger gestaltet werden.

Auch Frau Bossinger, Mitglied der SPD-Fraktion in der BV Ehrenfeld und stellvertretendes Jurymitglied, ist der Ansicht, dass die zehn Meter tiefen privaten Gartenbereiche an einem urbanen Standort Platzverschwendung sind. Der Parkbereich wird dadurch voraussichtlich einen privaten Charakter erhalten. Die Öffentlichkeit wird die Grünzone schnell durchqueren und verlassen.

Herr Höing ist ebenfalls der Ansicht, dass der Grünzug aufgrund der Tiefe der angrenzenden Gärten über eine relativ geringe Breite verfügt. Diese ist, seiner Meinung nach, jedoch ausreichend und durch die aufgeweiteten Grünflächen sowie die vernetzenden Grünflächen zwischen den Blöcken gut nutzbar. Die Gärten in der Erdgeschosszone können nicht weggenommen werden, jedoch kann die Tiefe der Gärten noch einmal hinterfragt werden.

Herr Lorenzen erläutert, dass im Rahmen der Überarbeitung untersucht wurde, welche Breite der Grünfläche angemessen ist und eine ausreichende Aufenthaltsqualität erzeugt. Die Fläche ist weder ein „Tunnel“ noch ein „Volkspark“. Eine „Tunnelwirkung“ wird durch Verbindungen und eine Vernetzung nach Norden vermieden. Die Grünfläche am westlichen Bereich ist relativ großzügig, das östliche Ende des Grünstreifens wird durch eine besondere Wandgestaltung und Nutzung attraktiv. Zudem bietet die Topografie ein weiteres Potenzial zur Schaffung einer ausreichenden Großzügigkeit. Die Tiefe der privaten Gärten ist reduzierbar, dies muss in den nächsten Phasen geklärt werden.

### 3. Erschließung / Shared Space

#### Grundstücksrückseiten

Frau Bossinger kritisiert, dass der Shared Space auf einem Teilstück an der rückwärtigen Wand der Hallen der Firma Steland liegt und somit an eine unattraktive Rückseite grenzt.

Herr Höing entgegnet, dass die Eigentümer im nördlichen Bereich nicht zur Aufgabe Ihrer Nutzung und Gebäude vor Ort gezwungen werden können. Durch die Erschließung bietet sich jedoch die Chance zu einer schrittweisen Entwicklung der angrenzenden Grundstücke. Herr Lorenzen macht den ergänzenden Vorschlag, dass für die Rückwand der Firma Steland eine künstlerische Gestaltung erfolgen könnte.

Wie Herr Coers von der aurelis feststellt, gab es wegen der schmalen und langen Grundstücksform nur zwei Alternativen der städtebaulichen Aufteilung. In anderen Entwürfen lag die Straße im Süden, wodurch jedoch den Grünzug entwertet wurde. Mit der Straße im Norden wurde die „bessere Variante“ gewählt, welche Optionen für die Nachbarschaft und zur Verknüpfung der beiden Quartiere ermöglicht.

#### Anschluss Maarweg

Eine Bürgerin gibt zu bedenken, dass es am Anschluss der Erschließungsstraße am Maarweg einen Höhenversprung gibt, da der Maarweg an dieser Stelle zur Unterführung bereits abfällt. Sie stellt die Frage auf, warum für die Erschließungsstraße keine Sackgasse errichtet wird.

Herr Coers erläutert, dass die Höhensituation bekannt ist, es dazu jedoch noch keine detaillierte Erschließungsplanung gibt. Schon früh ist aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen entschieden worden, dass die Straße durchgängig sein muss, um die adäquaten Zu- und Abfluss des Verkehrs zu gewährleisten und das Gebiet nicht ins Abseits zu rücken. Eine Sackgasse wäre nur in einem einfachen Gewerbegebiet angemessen. Es ist auch bereits grundsätzlich geprüft worden, dass trotz des Höhenunterschiedes eine direkte Anbindung des Gebietes an den Maarweg realisierbar ist. Jurymitglied Prof. Fritzen lobt den durchgängigen Shared Space. Er ist ein guter Ansatz zur Schaffung des gewünschten für alle zugänglichen und nutzbaren Quartiers. Auf der Westseite findet die Adressbildung statt, es ist einer der beiden Eingänge des Quartiers.

### 4. Radwegeverbindung

Ein Bürger mahnt, dass im Rahmen der Planung ein größerer Wert auf eine attraktive Radwegeverbindung gelegt werden sollte. Die Fahrradfahrer sind bisher zu kurz gekommen.

Herr Höing hält dies auch für wichtig. Er ist der Ansicht, dass über das Plangebiet hinaus Verkehrskonzepte zur besseren Vernetzung entwickelt werden müssen.

### 5. Ruhender Verkehr

Die Anzahl an oberirdischen Parkplätzen im Shared Space soll nach Angabe von Herrn Lorenzen so gering wie möglich sein.

Herr Höing erläutert, dass aufgrund der Dichte des Quartiers eine relativ hohe Zahl an privaten Stellplätzen erforderlich wird. Die zentrale Idee für den Stadtraum ist ein intelligentes Verkehrskonzept. Konkrete Fragen zu den Stellplätzen werden in den nächsten Planungsschritten geklärt. Unterhalb der Baufelder wird es Tiefgaragen geben.

### 6. Nutzungsstruktur

Eine Bürgerin wirft die Frage auf, wo die verschiedenen Nutzungen, wie eine Kita, Räume für Musiker etc., untergebracht werden, wenn die Lärmschutzbebauung aus dem Konzept von Trint + Kreuder / Lill + Sparla nicht realisiert wird.

Darauf antwortet Herr Höing, dass eine städtische Struktur entwickelt werden soll, in der alle vorgeschlagenen Nutzungen unterkommen. Eine Kita ist beispielsweise an der westlichen Freifläche vorgesehen. Herr Lorenzen schlägt vor, dass Musiker o.ä. zunächst bei Jack in the Box untergebracht werden könnten.

## 7. Wohnungsform / Ehrenfelder Mischung

Nach Aussage von Herrn Höing wird für das Vorhaben das kooperative Baulandmodell angewandt, wonach 30 % der Wohneinheiten geförderte Wohnungen sein werden. Nur mit diesem Nachweis kommt Baurecht zu Stande. Auch unterhalb der geförderten Wohnungen wird es Tiefgaragen geben. Herr Höing betont, dass sowohl bezüglich der Bewohner als auch der Bebauung eine Vielfalt entwickelt werden soll. Dies hängt sehr von der Art der Vermarktung durch die aurelis ab und muss vertraglich mit der Stadt abgestimmt werden (Städtebaulicher Vertrag, Erschließungsvertrag). Vor dem Hintergrund der angestrebten kleinteiligen Mischung sollten mehrere kleine Tiefgaragen statt einer gemeinsamen großen Tiefgaragen entwickelt werden.

Nach Angabe von Herrn Kreuder soll ein Drittel der Brutto-Grundfläche (BGF) gewerblich genutzt werden. Im Osten konzentriert sich die gewerbliche Nutzung, denn durch Jack in the Box wird dort kein Wohnen möglich sein. Im Quartier soll eine Mischung zwischen „Alt, Neu, Groß und Klein“ sowie zwischen besonderen Funktionen entstehen, die nach Aussage von Herrn Lorenzen derzeit noch nicht genau definiert werden kann. Es geht darum die baulichen Abschnitte nicht zu groß werden lassen und die Wohnblöcke nicht zu groß zu wählen. Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass sich dann eine Mischung einstellt. In den Erdgeschosszonen und den östlichen Flächen werden 13 – 15 % gewerblich genutzt.

## 8. Hochhaus

Frau Bossinger hält ein 12-geschossiges Hochhaus aus städtebaulichen sowie aus klimatischen Gründen (u.a. Verschattung, Fallwinde) für fragwürdig. Herr Höing möchte dies im weiteren Planungsverlauf prüfen.

## 9. Erhalt der Güterhalle

Frau Bossinger hält die Proportionen der Bestandssituation im östlichen Bereich für angemessener als die der zweiten Variante. Wenn sich also herausstellen sollte, dass die Halle nicht zu erhalten ist, sollte, Ihrer Ansicht nach, dennoch an der städtebaulichen Figur der ersten Variante festgehalten werden.

## 10. Erhalt der Kleingärten

Eine Bürgerin gibt zu bedenken, dass es ein deutliches Votum für den Erhalt der Kleingärten gibt. Nach Aussage von Herrn Höing ist das städtebauliche Konzept so klug, dass es auch ohne die Bebauung der Kleingartenfläche realisiert werden kann. Die Politik muss sich nun dazu äußern.

Auf die Frage nach der BGF der Bebauung auf der Kleingartenfläche erläutert Herr Lorenzen, dass dort eine BGF von 15.000 m<sup>2</sup> (ca. 150 WE) entstehen könnte. Im Mittelteil des Quartiers wird eine BGF von 50.000 m<sup>2</sup> (400-450 WE auf 5 Blöcke verteilt) erzielt.

Die Wohnbebauung auf der Kleingartenfläche würde gegenüber dem Maarweg einen Lärmschutz für das übrige Quartier darstellen. Für die Wohnnutzung selbst ist ein Lärmschutz erforderlich. Dazu gehört u.a., dass die Grundrisse der Wohnungen auf die Lärmsituation reagieren müssen.

## 11. Schlusswort

Herr Höing bedankt sich für die rege Beteiligung und die zahlreichen Anregungen. Er weist auf den Bebauungsplan hin, der nun aufgestellt wird und in dessen Rahmen eine weitere Bürgerbeteiligung stattfinden wird.

Herr Geist, Leiter der aurelis Real Estate GmbH & Co. KG – Region West, bedankt sich bei Frau Prof. Drey für die Moderation, bei allen Verfahrensbeteiligten für ihre Teilnahme sowie bei den Bürgerinnen und Bürgern für ihr Interesse und ihre Geduld. Er betont, dass die Aurelis auch in Zukunft das Instrument der Bürgerbeteiligung aufgreifen wird. Bis auf weiteres kann auf das Informationsangebot des Blogs (<http://blog.queterbahnhof-ehrenfeld.de/>) zurückgegriffen werden.

## 12. Zusammenfassung der Anregungen

- Die Breite und die Funktionalität des Grünzugs sind zu prüfen.
- Die Funktionsfähigkeit der Erschließung (Shared Space + TG-Einfahrten) ist zu prüfen.
- Eine Veränderung des Modal Splits in Ehrenfeld zugunsten des Radverkehrs und ÖPNV ist anzustreben. Dazu soll eine verbesserte Anbindung an das Radverkehrs- und ÖPNV-Netz entstehen.
- Die Gestaltung des Knotenpunkts Helmholtzstraße / Vogelsanger Straße ist genauer zu betrachten.
- Die Realisierung des 12-geschossigen Hochhauses ist vor dem Hintergrund der stadtklimatischen Auswirkungen, insbesondere Verschattung/Luftströmungen, zu überprüfen.

gez.  
ARGE Drey Stottrop  
21.10.2014