

## N I E D E R S C H R I F T

über die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum städtebaulichen Planungskonzept

"Ehemaliger Güterbahnhof" und „Nördlich Keupstraße“ in Köln-Mülheim

Veranstaltung: Zwischenpräsentation des städtebaulichen  
Werkstattverfahrens „Ehemaliger Güterbahnhof  
Köln-Mülheim / Schanzenstraße“

Veranstaltungsort: The New Yorker Dock One, Hafenstraße 1 / Auenweg,  
Köln-Mülheim

Termin: 20.11.2015

Beginn: 19:00 Uhr

Ende: 21:40 Uhr

Besucher: circa 30 Bürgerinnen und Bürger

Teilnehmer/-innen: Moderation:  
Prof. Christl Drey, ARGE Drey Stottrop

Verwaltung:  
Herr Höing, Beigeordneter Dezernat VI –  
Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr  
Frau Müssigmann, Stadtplanungsamt  
Frau Wegmann, Stadtplanungsamt

Vorhabenträger:  
Herr Kirchhof, OSMAB 2. Projekt GmbH

Beratungs- und Begleitgremium, vertreten durch:  
Herr Prof. Wachten, Architekt (Aachen/Dortmund)

Entwurfsplanung:  
Planungsteams des Werkstattverfahrens:

- RKW Architektur + Städtebau /  
FSWLA Landschaftsarchitektur
- Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner /  
Lill + Sparla Landschaftsarchitekten + Freiraumplaner
- Atelier Kempe Thill Architects and Planners /  
Aardrijk Landschap & Spel – Sigrun Lobst
- LIN Architects / TOPOTEK 1

- 2 -

Bauleitplanung:

Frau Stottrop, Stottrop Stadtplanung

Niederschrift:

Herr Skoda, Stottrop Stadtplanung

Eine vollständige Liste der offiziellen Teilnehmer ist der Niederschrift beigelegt.

**Herr Höing**, Beigeordneter des Dezernats VI – Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Verkehr, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger. Er weist darauf hin, dass im Rahmen der ersten Bearbeitungsphase durch die vier Planungsteams sehr unterschiedliche Entwürfe entstanden sind, die sehr unterschiedliche Haltungen zum Umgang mit dem sehr wichtigen Stadt- raum des ehemaligen Güterbahnhofs Mülheim deutlich machen. Er erläutert, dass die Entwürfe nun noch einmal durch die Planungsteams vorgestellt werden, anschließend Herr Prof. Wach- ten die am Nachmittag erarbeiteten Hinweise des Beratungs- und Begleitgremiums erläutert und schließlich auch für die Bürgerinnen und Bürger Gelegenheit zur Diskussion bzw. für Anregungen an die Planer besteht.

**Frau Prof. Drey**, Moderatorin der Veranstaltung von der verfahrensbetreuenden ARGE Drey Stottrop, begrüßt die anwesenden Bürgerinnen und Bürger – auch im Namen der Grundstückseigentümer. Sie erläutert erneut den Ablauf der Veranstaltung: Zunächst präsentieren die vier Planungsteams ihre Entwürfe mit Hilfe einer Beamer-Präsentation, wobei jeweils im Anschluss die bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am Nachmittag geäußerten Anregungen vorgestellt werden und die Gelegenheit zu weiteren Verständnisfragen besteht.

Frau Prof. Drey weist darauf hin, dass es sich um eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) handelt. Die Veranstaltung wird daher entsprechend protokolliert (*Anmerkung: Schriftliche Stellungnahmen können bis einschließlich 18. Dezember 2015 an den Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Mülheim, Herrn Fuchs, Wiener Platz 2a, 51065 Köln, gerichtet werden*).

Frau Prof. Drey erläutert, dass im Rahmen der Abschlussveranstaltung am 11.12.2015 (*Veranstaltungsort: Congress-Centrum Ost Koelnmesse / KölnKongress, Congress-Saal, Deutz-Mülheimer Straße 51, Köln-Deutz*) die abschließenden Entwürfe vorgestellt werden und das Beratungs- und Begleitgremium eine Empfehlung bezüglich des für die Bauleitplanung weiter zu verfolgenden Entwurfs aussprechen wird. Sie macht deutlich, dass im Rahmen der Zwischen- präsentation noch keine Bewertung der Entwürfe stattfindet, sondern den Planungsteams lediglich Hinweise zur weiteren Bearbeitung an die Hand gegeben werden sollen.

**Herr Hein, Herr Schmall und Herr Prof. Fenner** vom **Planungsteam RWK Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur** aus Düsseldorf beginnen mit der Vorstellung ihres Entwurfes (siehe Lageplan und Vogelperspektive im Anhang). Der Entwurf sieht eine Blockstruktur mit einem zentralen Platz gegenüber den denkmalgeschützten Gebäuden der ehemaligen Hauptverwaltung von Felten & Guillaume vor. Auf dem nördlichen Grundstück (Eigentümerin OSMAB) soll eine überwiegende Gewerbenutzung realisiert werden. Am von der OSMAB vorgesehen Standort des geplanten Hotels wurde eine mischgenutzter Block mit einem Hotel im vorderen Bereich und einer Wohnnutzung im rückwärtigen Bereich vorgesehen. Auf dem südlichen Grundstück der Eigentümergemeinschaft sieht das Planungsteam zwei die Keupstraße begleitende Blöcke mit einer dazwischen verlaufenden Wegeverbindung von der Haltestelle „Keupstraße“ zum neuen Hauptplatz vor. Im Westlichen Block soll eine überwiegende Wohnnutzung, im östlichen Block am Kreuzungspunkt Keupstraße/Schanzenstraße eine Mischnutzung aus Gewerbe, Wohnen und Einzelhandel untergebracht werden. Es wird eine zusätzliche Wegeverbindung über die Stadtbahntrasse vorgesehen, allerdings nicht an der ge-

mäß Aufgabenstellung vorgesehenen Stelle auf Höhe der abknickenden Markgrafenstraße, sondern weiter südlich.

*(Anmerkung: Zielwerte für die Brutto-Grundfläche (BGF) waren ca. 110.000 m<sup>2</sup> für das Grundstück der OSMAB und ca. 30.000 m<sup>2</sup> für das Grundstück der Eigentümergemeinschaft im Süden. Im Fall des Planungsteams RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur liegen die von den Büros angegebenen bzw. im Rahmen der Vorprüfung ermittelten Werte bei 103.600 m<sup>2</sup> bzw. 47.600 m<sup>2</sup>.)*

**Herr Prof. Fenner** nennt die auf Karteikarten festgehaltenen Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung am Nachmittag:

- Eine Fuß- und Radwegeverbindung auf der Westseite der Gebäude parallel zur Markgrafenstraße wird gewünscht. Dies könnte im Rahmen der nächsten Bearbeitungsphase berücksichtigt werden.
- Eine Querung der Bahntrasse auf Höhe der Straße Langemaß wird gewünscht. Hier soll das Team noch einmal prüfen, ob eine Querung an dieser Stelle möglich ist *(Anmerkung: Aus verkehrstechnischen Gesichtspunkten wird die Querung auf Höhe der abknickenden Markgrafenstraße angestrebt und sollte im Rahmen des Entwurfs berücksichtigt werden.)*.
- Es wird angeregt, den Platz an der Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ größer zu machen. Hier werden auch bereits Anregungen zur Erschließung gemacht (Durchgänge, Sackgasse), die zum jetzigen Zeitpunkt zu sehr ins Detail gehen. Die bisher dargestellten Baufelder und Erschließungen entsprechen einem Vorentwurf der nun weiter konkretisiert wird.

Anschließend bittet **Frau Prof. Drey** um Rückfragen.

**NN** erwähnt, dass auch besondere sozialstrukturelle Bedürfnisse an dieses Gebiet bestehen (z.B. bei älteren Menschen) und stellt die Frage, inwiefern der Entwurf hierauf Rücksicht nimmt, insbesondere im Freiraum (Angebot von Sitzplätzen mit Arm- und Rückenlehnen, Ruhezonen o.ä.).

**Herr Hein** erläutert, dass hierauf Rücksicht genommen werden soll, insbesondere vor dem heutigen Anspruch barrierefreie Räume zu schaffen.

**Herr Prof. Fenner** bekräftigt dies und beschreibt, dass der Platz als zentraler Freiraum des Quartiers für alle Altersgruppen nutzbar sein soll, evtl. auch durch eine Gliederung in verschiedene Bereiche mit unterschiedlichen Schwerpunkten.

**NN** fragt danach, wer sich abends auf dem zentralen Platz aufhalten soll, wenn rundherum ein Gewerbegebiet entsteht. Er kritisiert die Vorgabe eines überwiegenden Gewerbegebiets als „Frechheit“ und „Unverschämtheit gegenüber den Mülheimer Bürgern“.

**Herr Hein** erläutert, dass im Rahmen der Aufgabenstellung eine Wohnnutzung nicht gänzlich ausgeschlossen wurde, jedoch aufgrund der Lärmsituation nur eingeschränkt möglich ist.

**Herr Prof. Fenner** erwähnt, dass im Entwurf im südwestlichen Bereich des Plangebiets Wohnen vorgesehen ist. Das Beratungs- und Begleitgremium muss nun beurteilen, in welchem Ausmaß dies möglich ist. Der Platz wird somit zum Teil durch die Wohnbebauung, durch seine vernetzende Funktion zwischen den Stadtteilen sowie durch Einzelhandels- und Gastronomienutzungen im Erdgeschoss eine Belebung erfahren, insbesondere in dem dortigen „quiriligen“ Umfeld.

**Frau Emons**, von der Initiative Güterbahnhof Mülheim, erklärt, dass gemäß der Darstellung der Lärmimmissionen aus der letzten Veranstaltung im zentralen Bereich des Plangebiets eine „grüne Zone“ liegt, in der die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete eingehalten werden und somit Wohnen möglich ist. Ein gemischtes Quartier aus Wohnen und Arbeiten würde dabei von der Initiative Güterbahnhof Mülheim durchaus befürwortet. Der grundlegende

Ausschluss von Wohnen auf dem nördlichen Grundstück, obwohl rechtlich zulässig, wird von der Initiative dagegen deutlich kritisiert. Frau Emons fragt sich daher, wie dieser offensichtliche „politische Wille“ begründet ist.

**Herr Höing** weist noch einmal darauf hin, dass in den vorherigen Beratungen, an denen auch Frau Emons teilgenommen hat, das Wohnen nicht gänzlich ausgeschlossen worden ist. Es wurde jedoch festgehalten, dass keine Arbeitsplätze durch ein Heranrücken von Wohnen gefährdet werden sollen. Zudem gilt es auch, den von der OSMAB angestrebten Hotelstandort zu berücksichtigen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens soll ein Wohnen in einem für alle Beteiligten angemessenen und verträglichen Maß ermöglicht werden.

**NN** hat Fragen an sämtliche Büros: Inwieweit soll eine bestimmte Zielgruppe für das Wohnen angesprochen werden? Handelt es sich dabei um „Gentrifier“ oder um eine „allgemeine Bevölkerung“? Werden dort auch sozial schwächere Personen wohnen können?

**Frau Prof. Drey** antwortet, dass es im Werkstattverfahren rein um die städtebauliche Struktur geht. Dabei wird lediglich festgelegt, wo Wohngebäude errichtet werden können. Welche Bewohnergruppen dort wohnen können/sollen wird erst in zu einem späteren Zeitpunkt geklärt.

**NN** kritisiert, dass im Vorprüfbogen Entwurfsarbeiten, die Wohnen auf dem OSMAB-Grundstück vorgesehen haben, für dieses Kriterium ein Minus-Zeichen erhalten haben. Das heißt, nach seiner Auffassung, dass Wohnen auf dem OSMAB-Grundstück ein Ausschlusskriterium darstellt.

**Frau Prof. Drey** erläutert, dass es sich dabei lediglich um ein sachliches Vorprüfkriterium handelt, welches die Vorgabe des Eigentümers beinhaltet. Damit ist noch keine abschließende Wertung verbunden.

Da es keine weiteren Rückfragen an das Team RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur gibt, bittet Frau Prof. Drey das nächste Planungsteam nach vorne.

**Herr Schmitz, Herr Sparla und Herr Beste** vom **Planungsteam Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner / Lill + Sparla Landschaftsarchitekten + Freiraumplaner** mit dem Büro Synergon aus Köln stellen ihren Entwurf vor (siehe Lageplan und Vogelperspektive im Anhang). Dieser sieht ähnlich, wie der vorangegangene Entwurf eine kleinteilige Blockstruktur vor, die sich von Norden nach Süden in drei private Baufelder aufteilt. Zwischen den privaten Baufeldern sind öffentliche Räume vorgesehen, die als Adressen und Aufenthaltsräume dienen und das Plangebiet zudem als Blick- und Wegebeziehungen in Richtung Westen queren. Der Entwurf sieht auf dem Grundstück der OSMAB eine überwiegende Gewerbebebauung vor, wobei im zentralen rückwärtigen Bereich – geschützt durch eine siebengeschossige Gewerbebebauung entlang der Schanzenstraße/Peter-Huppertz-Straße – eine Wohnnutzung vorgeschlagen wird. Der Hotelstandort wurde berücksichtigt, wobei die konkrete Hotelplanung des Investors – wie bei allen Arbeiten – nicht übernommen wurde. Zentrales städtebauliches und freiräumliches Element ist der großzügige Platz im Kreuzungsbereich Schanzenstraße/Keupstraße, der als „Ventil“ für die enge und stark belebte Keupstraße dienen soll und dadurch eine Verbindung zum Gewerbequartier rund um die Schanzenstraße herstellen soll. *(Anmerkung: Die vom Planungsteam angegebene bzw. im Rahmen der Vorprüfung ermittelte BGF beträgt für das Grundstück der OSMAB rund 115.300 m<sup>2</sup> und für das Grundstück der Eigentümergemeinschaft rund 21.600 m<sup>2</sup>.)*

**Herr Sparla** nennt die auf Karteikarten festgehaltenen Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung am Nachmittag:

- Die Realisierung einer Wohnnutzung wird stark befürwortet – auch in Form von genossenschaftlichem Wohnen oder Wohnen in Baugruppen.

- Der Fuß- und Radweg beidseitig der Stadtbahntrasse wird positiv aufgenommen.
- Die Verbindung / Querung der Bahntrasse von der Schanzenstraße zur Markthalle an der Berliner Straße wird befürwortet.
- Ein Bürger schlägt die nördliche Spitze als Standort für den zentralen Fernbusbahnhof vor – alternativ zum jetzt gewählten Standort am Flughafen Köln/Bonn.

**Frau Prof. Drey** bittet um Rückfragen an das Planungsteam.

**NN** kritisiert grundsätzlich, dass der Verkehr durch die neue Anbindung der Von-Sparr-Straße zukünftig durch ein Wohngebiet bis zum Clevischen Ring und von der Keupstraße bis zur Mülheimer Freiheit verlaufen wird.

**Frau Prof. Drey** stellt klar, dass die neue Anbindung an die Von-Sparr-Straße auf Grundlage eines Verkehrsgutachtens geplant worden ist, dass die Machbarkeit und Verträglichkeit überprüft hat.

**Herr Höing** antwortet, dass der Hinweis auf die schwierige Erschließungssituation nicht falsch ist. Sie wird daher auch im anstehenden Bebauungsplanverfahren genau untersucht werden und ggf. Einfluss auf die bauliche Dichte des Quartiers haben.

**NN** weist auf das im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Kölner Perspektiven“ vorgestellte Strategiepapier „Köln mobil 2025“ und die darin enthaltenen hochgesteckten Ziele zur Veränderung der Mobilität hin. Er stellt die Frage, inwieweit diese strategischen Gedanken in die Konzepte bzw. in den Bebauungsplan einfließen werden (Straßenführung, Verkehrsführung etc.).

**Herr Höing** antwortet, dass eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe gebildet wurde, in welcher die derzeitigen Stellplatzregelungen hinterfragt und die anzustrebende Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsarten (Modal Split) diskutiert werden. Letzteres wurde auch bereits im Rahmen der Planung für den Versicherungskonzern thematisiert. Aspekte, wie eine kluge Vernetzung von Fuß- und Radwegen oder die Begrenzung von Stellplätzen im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Möglichkeiten, sollen im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt werden.

**NN** weist darauf hin, dass der umgebaute südliche, als Einbahnstraße geführte Teil der Markgrafenstraße gefährliche Bereiche für Radfahrer und Fußgänger aufweist (Fußgänger auf östlichem ausschließlichen Radweg, Radwegführung in der Kurve der Markgrafenstraße). Wie auch bereits im Rahmen der „Kölner Perspektiven“ regt sie an, diesen Straßenraum zu einem „Shared Space“ umzufunktionieren, in dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind. Darüber hinaus weist NN darauf hin, dass die Fuß- und Radweganbindung an die zukünftige S-Bahn-Station „Berliner Straße“ neu gedacht und im Rahmen der Planungen berücksichtigt werden muss.

Als weitere grundsätzliche Anregung bringt sie ein, dass die Stadtbahn ihr Tempo zwischen den Haltestellen „Von-Sparr-Straße“ und „Keupstraße“ reduzieren könnte und dadurch Querungen der Bahntrasse ermöglicht werden könnten. Dies bittet Sie die Planungsteams zu berücksichtigen.

**Frau Prof. Drey** weist darauf hin, dass im Rahmen der Gespräche mit der KVB immerhin erreicht worden ist, dass eine zusätzliche Fußgängerquerung über die Stadtbahn realisiert werden kann.

**NN** stellt die Frage, ob es sich bei den beiden vorgesehenen hochwertigen Hotels um eine Vorgabe des Eigentümers handelt, die auch politisch Zuspruch findet.

**Frau Prof. Drey** antwortet, dass das Vorhaben des Investors, einen Hotelkomplex mit zwei Hotels auf dem Standort unterzubringen, in der Politik bisher überwiegend Zustimmung erfahren

hat. Hierfür besteht jedoch weder eine Baugenehmigung noch ein politisch beschlossener Bebauungsplan

**Herr Höing** ergänzt, dass man sich im Gremium einig war, dass eine Hotelnutzung den Standort beleben könne und eine gute Ergänzung für den vorhandenen Nutzungsgemischten Bestand darstellt.

**Herr Schmitz** führt ergänzend aus, dass die Hotels auch über Gastronomie verfügen werden, die zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen kann.

**Frau Prof. Drey** weist auf das Beispiel des Motel One an der Tel-Aviv-Straße mit (Außen-) Gastronomie unmittelbar an der stark verkehrsbelasteten Nord-Süd-Fahrt hin. Hier ist die Belebung eines bisher nicht wahrgenommen öffentlichen Straßenraums gelungen. Sie bittet das nächste Planungsteam ans Podium.

**Herr Thill** vom **Planungsteam Atelier Kempe Thill Architects and Planners / Aardrijk Landschap & Spel – Sigrun Lobst** aus Rotterdam in den Niederlanden stellt sein Entwurfskonzept vor (siehe Lageplan und Vogelperspektive im Anhang). Dieses sieht unter dem Titel „Palais de Mülheim“ in Anlehnung an das Palais Royal in Paris einen einzigen großen Block aus 25 m tiefen Baukörpern vor. Einige diagonale Unterbrechungen ermöglichen den Zugang zum öffentlichen Park, welcher den gesamten Innenbereich ausfüllt. Im nördlichen Bereich ist ein ca. 121 m hohes Hochhaus (32 Geschosse) vorgesehen, in dem unter anderem auch das Hotel untergebracht werden soll. Abgesehen von diesem Hochhaus und einem dreieckigen mischgenutzten Baukörper (Einzelhandel, Büros etc.) im Kreuzungsbereich Keupstraße/Schanzenstraße sind Gebäuderiegel mit einer gleichmäßigen Tiefe vorgesehen, die in Ihrer Grundrissgestaltung flexibel und für verschiedene Nutzungen anpassbar sind. Im Rahmen des Entwurfs wurden in den Gebäuden überwiegend Büros, in zwei rückwärtigen Riegeln zur Stadtbahn auch eine Wohnnutzung vorgesehen. Hierfür wird eine eigene Erschließung parallel zur Stadtbahntrasse vorgeschlagen, die als Einbahnstraße geführt werden soll, um einen Verkehrskonflikt im Kreuzungsbereich Keupstraße / Clevischer Ring zu verhindern. Die Stellplätze sollen in einem durchgehenden Ring aus Tiefgaragen unter den Gebäuden untergebracht werden.

Der Freiraum soll als öffentlicher Park mit einer modellierten Landschaft verstanden werden, in dem sowohl Bereiche für die Nutzung durch die Bewohner (Grillen, Spielen, Freizeit), Bereiche für die Nutzung der Büromitarbeiter, als auch naturnah gestaltete Bereiche Platz haben. Die Wegeverbindung über die Stadtbahntrasse wurde auf Höhe der Straße Langemaß zwischen den beiden Haltestellen vorgeschlagen. Von hier aus spreizen sich drei Fußwege durch den Park in Richtung Schanzenstraße.

*(Anmerkung: Die vom Planungsteam angegebene bzw. im Rahmen der Vorprüfung ermittelte BGF beträgt für das Grundstück der OSMAB rund 107.100 m<sup>2</sup> und für das Grundstück der Eigentümergemeinschaft rund 32.700 m<sup>2</sup>.)*

**Herr Thill** nennt die auf Karteikarten festgehaltenen Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung am Nachmittag:

- Es wird kritisiert, dass die Gebäuderiegel zum Teil sehr lang sind. Dies gilt insbesondere für die lange Randbebauung an der Stadtbahntrasse bis zur Keupstraße. Es wird angefragt, diese zu teilen. Als Reaktion darauf stellt Herr Thill eine Übersichtsgrafik mit vorhandenen Baublöcken in Mülheim vor, die zeigen soll, dass der Block vergleichsweise eine eher durchschnittliche Größe aufweist und nicht überdimensioniert ist.
- Das Hochhaus wird kritisch gesehen. Herr Thill erläutert, dass dieses zunächst als Diskussionsgrundlage zu verstehen ist und in seiner Höhe reduziert werden könnte. In diesem Fall müssten die anderen Gebäude entsprechend erhöht werden, um die BGF zu erfüllen.
- Die Querung auf Höhe der Straße Langemaß wird befürwortet.

- Die Unterbrechungen der Gebäude mit den darin liegenden Fuß- und Radwegeverbindungen werden im Verhältnis zur Höhe der Gebäude als etwas zu eng bewertet. Herr Thill begründet dies mit einem möglichst effektiven Lärmschutz. Er entgegnet, dass die Abstände mit 15 m für Fuß-/Radwege ausreichend seien. Die große Grünfläche im Innenbereich mit einer Nutzbarkeit nicht nur für Anwohner wird positiv bewertet.
- Die Möglichkeit der Unterbringung einer Kita bzw. Schule wird als gut bewertet.
- Auch die beidseitig der Markgrafenstraße verlaufende Radwegeverbindung wird befürwortet.

**Frau Prof. Drey** läutet die Fragerunde ein.

**NN** sagt, dass ihr dieser Beitrag am besten gefällt. Allerdings sieht sie kritisch, dass für die Gebäude große Glasflächen bevorzugt werden. Um Vogelschlag zu vermeiden, sollte zumindest überlegt werden, wie der Glasreflex vermindert werden kann.

**Herr Thill** antwortet, dass dies eher eine architektonische Frage sei, mit der man sich zum jetzigen Zeitpunkt der Entwurfsbearbeitung noch nicht auseinandersetzt. Bei der Gestaltung mit großen Glasflächen handelt es sich zunächst nur um einen Vorschlag. Aufgrund der strengen Energieverordnungen in Deutschland würde sich die Größe der Glasfläche erfahrungsgemäß ohnehin im Laufe des Planungsverfahrens reduzieren. Selbst bei einer Realisierung der großen Glasflächen kann Vogelschlag durch verschiedene Maßnahmen an der Fassade vermieden werden.

**NN** freut sich über diesen Entwurf, da er als einziger die Markgrafenstraße als eine neue „städtische Mitte“ aufgenommen hat. Dennoch vermisst er die Einbeziehung des Bestands jenseits der Bebauung an der Markgrafenstraße (Marktplatz, Kulturbunker etc.). Er kritisiert in diesem Zusammenhang auch den Vorschlag des Planungsteams RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur an der Schanzenstraße eine weitere Markthalle zu errichten. Dies zeigt, seiner Meinung nach, wie sehr die Umgebung des Plangebiets im Rahmen der Aufgabenstellung ausgeblendet worden ist und dadurch die Entwürfe, selbst bei so offenen Planungsbüros, in eine falsche Richtung zielen.

**NN** plädiert dafür das Programm „Mülheim 2020“ im Rahmen der weiteren Entwurfsbearbeitung zu beachten, damit auch soziale Projekte im Stadtteil Berücksichtigung finden, die bisher nicht umgesetzt werden konnten.

Da keine Rückfragen mehr gestellt werden, bittet **Frau Prof. Drey** das vierte Planungsteam nach vorne.

**Frau Zareh und Frau Venier** vom **Planungsteam LIN Architects / TOPOTEK 1** aus Berlin stellen ihren Entwurf vor (siehe Lageplan und Vogelperspektive im Anhang). Dieser befindet sich im Gegensatz zu den vorangegangenen Entwürfen noch auf einer abstrakteren Ebene. Mit Hilfe eines Rasters wurden Baufelder definiert, in denen Sockelgebäude errichtet werden können. Aufbauend auf dem Sockel sollen in der flexiblen Struktur unterschiedliche Baukörper entstehen können. Die Nutzungsvorgaben aus der Aufgabenstellung wurden berücksichtigt. So ist auf dem nördlichen Grundstück der OSMAB eine reine Gewerbenutzung vorgesehen. Das Hotel befindet sich in etwa an dem in der Aufgabenstellung vorgegebenen Standort. Auf dem südlichen Grundstück der Eigentümergemeinschaft ist eine Mischnutzung aus Wohnen, Einzelhandel und sonstigem Gewerbe vorgesehen.

Die Freiräume, welche die Baukörper von allen Seiten umgeben, zeichnen sich durch unterschiedliche Gestaltungstypologien aus – von platzartigen steinernen Freiräumen im Süden bis hin zu waldartigen Bereichen im Norden. Dazwischen sind verschiedene Aufenthalts-, Spiel- und Sportmöglichkeiten vorgesehen. Aufgrund seiner offenen Gestaltung, weist der Entwurf

zahlreiche Fußwegeverbindungen auf. Die Fußwegeverbindung über die Stadtbahntrasse ist als Fußgängerbrücke auf Höhe der abknickenden Markgrafenstraße vorgesehen.

*(Anmerkung: Die vom Planungsteam angegebene bzw. im Rahmen der Vorprüfung ermittelte BGF beträgt für das Grundstück der OSMAB rund 62.500 m<sup>2</sup> und für das Grundstück der Eigentümergemeinschaft rund 32.100 m<sup>2</sup>.)*

**Frau Zareh** nennt die auf Karteikarten festgehaltenen Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung am Nachmittag:

- Es wird kritisiert, dass zu wenig Wohnen vorgesehen ist. Besonders genossenschaftliches Wohnen sei nötig. Frau Zareh erläutert, dass in der vorgeschlagenen Struktur mehr Wohnen möglich ist. Auch zu einem späteren Zeitpunkt kann Wohnnutzung durch Umnutzung von zunächst gewerblich genutzten Gebäuden ermöglicht werden. Flächen für genossenschaftliches Wohnen als bestimmte Organisationsform des Wohnens werden im Werkstattverfahren nicht definiert, da es in diesem Rahmen zunächst um die grundsätzliche städtebauliche Struktur geht.
- Es werden Wohnformen für gemischte Gruppen (alte Menschen, junge Menschen, Migranten) gewünscht. Auch dabei handelt es sich nach Aussage von Frau Zareh um eine Organisationsform, die zu einem späteren Zeitpunkt geklärt werden muss.
- Die Brücke für Fußgänger und Radfahrer über die Stadtbahntrasse wird kritisiert. Stattdessen wird angeregt, einen „Shared Space“ über die Bahntrasse hinweg zu realisieren. Frau Zareh erläutert, dass die Lösung nach Gesprächen mit einem Verkehrsplaner gewählt wurde, um eine Gefährdung von Fußgängern/ Radfahrern durch die Stadtbahn sowie eine Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auszuschließen. Außerdem erschwert die vorhandene Böschung entlang der Stadtbahntrasse mit der darin vorhandenen (nur aufwändig zu verlegenden) Starkstromleitung eine ebenerdige Querung.
- Es wird angeregt, die Querung der Stadtbahn nach Norden auf Höhe des zentralen Freiraums zu verlegen.

**Frau Prof. Drey** bittet um Rückfragen an das Planungsteam.

**NN** lobt, dass der Entwurf – ähnlich wie das vorangegangene Konzept – die ehemalige Bahntrasse als grünes „Rückgrat“ des Stadtteils bei der Planung berücksichtigt. Er weist darauf hin, dass diese Idee auch bereits von Herrn Prof. Prinz und Herrn Penner, heute Stadtentwicklungsdezernent in Hamburg-Harburg, propagiert wurde. NN möchte darauf aufmerksam machen, dass mit der jetzt freien Fläche faktisch eine Grünfläche besteht, die den Mülheimer Bürgern „weggenommen“ wird. Vor diesem Hintergrund fordert er, dass 50 Prozent der Fläche als Grünfläche erhalten bleiben – im Zweifel mit Hilfe der Ausweisung eines Sanierungsgebiets.

**NN** lobt, dass die KVB bereit ist, einen Fußgängerüberweg zuzulassen. Sie kritisiert, dass der Überweg in diesem Konzept auf Höhe der abknickenden Markgrafenstraße vorgeschlagen wird. Ihrer Ansicht nach ist eine Querung auf Höhe der Straße Langemaß, wie beim Vorgänger, wesentlich sinnvoller. So könnte eine direktere Anknüpfung zum Böcking-Park und zum Rhein entstehen. NN plädiert dafür, diese Wegeverbindung erneut mit der KVB zu diskutieren.

**NN** nimmt Bezug zur Aussage zum Gefälle entlang der Bahntrasse. Er ist bisher davon ausgegangen, dass das gesamte Gelände eingeebnet wird, und stellt die Frage, ob der Höhenunterschied erhalten bleiben soll.

**Frau Zareh** antwortet, dass im Entwurf das vorhandene Gelände mit Böschungskanten berücksichtigt worden ist, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass das Gelände gänzlich auf ein Niveau nivelliert wird.

**Frau Prof. Drey** ergänzt, dass die Böschung zudem außerhalb des Plangebiets liegt und daher nicht Bestandteil der Planung sein kann.



Da es keine weiteren Rückfragen an das Planungsteam mehr gibt, bittet Frau Prof. Drey nun Herrn Prof. Wachten zur Vorstellung der Ergebnisse des Beratungs- und Begleitgremiums nach vorne.

**Herr Prof. Wachten** stellt zunächst die allgemeinen und anschließend die spezifischen Denkanstöße für die einzelnen Planungsteams vor, auf die man sich im Rahmen der Sitzung am Nachmittag verständigt hat. Dabei handelt es sich um Hinweise, die den Planungsteams bei der weiteren Bearbeitung der Entwürfe helfen sollen.

#### Allgemeine Denkanstöße

1. Die Unterschiedlichkeit und das jeweils Typische der vier Entwürfe soll beibehalten werden.
2. Das vorgegebene Mengengerüst (BGF) der Nutzungen soll jeweils auf den beiden Grundstücken in allen vier Arbeiten nachgewiesen werden. Alle sollen die in der Aufgabenstellung vorgegebenen Baumassen abbilden und nachweisen.
3. Die Arbeiten sollen darüber hinaus Aussagen machen, welchen gestalterischen und nutzungsbezogenen Charakter die jeweiligen Freiräume haben sollen. Zudem soll die die Aussage getroffen werden, ob sie öffentlich nutzbar/zugänglich sind und zwar zunächst unabhängig von der Eigentumsfrage.
4. Die Erschließungssituationen müssen präzisiert werden. Wo wird gegangen, wo fahren Radfahrer, wo ist die Pkw-Erschließung, wo liegen die Tiefgaragenzufahrten?
5. Der Standort und die Planung des Hotels mit seiner beabsichtigten Größe sollen in den Entwürfen Berücksichtigung finden.
6. Die Arbeiten sollen aufzeigen, wie die neuen Arbeitswelten in der Stadt aussehen. Wie werden sie organisiert und gestaltet, was sind realistische Trakttiefen, wie sehen die Gebäude aus?
7. Es soll ein realistisches Abbild geliefert werden, wo Wohnen aufgrund der Lärmsituation möglich ist und wo nicht.
8. Das Denkmal soll im Freiraumkonzept verortet werden.

#### Entwurfsbezogene Denkanstöße

##### *RKW Architektur + Städtebau / FSWLA Landschaftsarchitektur*

1. Die städtebauliche Struktur ist nachvollziehbar, der vorgeschlagene Platzraum bildet ein Gegenüber zu den denkmalgeschützten Bauten und gibt dem ganzen Ort ein wenig „Luft“.
2. Der Antritt des neuen Quartiers von Süden kommend ist zu überdenken. Sind die Gebäudehöhe und die Baustruktur die angemessene Antwort auf die Kleinteiligkeit und Körnigkeit der östlich anschließenden Keupstraße? Wie ist der Übergang zwischen beiden Orten zu gestalten?
3. Die Zone zwischen der Stadtbahntrasse und der neuen Bebauung bleibt hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung noch unklar und muss durchgearbeitet werden.
4. Liegt der kleinere Platz im Norden richtig? Ist die Kleinteiligkeit der dortigen „Stadtbausteine“ die richtige Antwort auf den Übergang zu dem Gewerbegebiet im Norden?
5. Die Lage des vorgeschlagenen Übergangs über die KVB-Trasse ist zu überdenken, der vorgeschlagene Endpunkt hat keine Anknüpfung an weitere Wegebezüge.

*Stefan Schmitz BDA Architekten und Stadtplaner / Lill + Sparla Landschaftsarchitekten + Freiraumplaner*

1. Es stellt sich die Frage, ob der Hochpunkt im Süden des Areals ein angemessenes Entree und den richtigen Auftakt darstellt. Wie kann die Dimension dann in die Kleinteiligkeit der östlich anschließenden Keupstraße überführt werden? Wie ist der Übergang zwischen beiden Orten zu gestalten?
2. Die 7-Geschossigkeit entlang der Schanzenstraße vis à vis der denkmalgeschützten Gebäude wird in Frage gestellt. Es besteht Sorge, dass die Schanzenstraße dadurch einen korridorartigen Charakter erhalten würde. Es soll die entstehende Raumqualität nachgewiesen werden.
3. Die stark an das Wohnen angelegte Typologie soll überdacht werden insbesondere im Hinblick auf die Fragestellung, wie flexibel sie für andere Nutzungen sein können oder wie Bauten mit anderen Gebäudetiefen in eine blockrandähnliche Struktur eingefügt werden können.
4. Die öffentlich nutzbaren Räume sollen in ihrem Erscheinungsbild und Nutzungsmöglichkeit präzisiert werden, es soll ein Zusammenhang zwischen Gestaltung und Nutzbarkeit hergestellt werden.
5. Die Kleinteiligkeit des Nordbereichs überzeugt noch nicht.
6. Hinweis: Auf dem Carlswerk-Areal wird keine neue Platzkante entstehen. Die zum Plangebiet benachbarte Bestandsbebauung ist als maßgebliche Situation zu betrachten. Deshalb wird der vorgeschlagene Platz nicht die dargestellte Ostkontur aufweisen.

*Atelier Kempe Thill Architects and Planners / Aardrijk Landschap & Spel – Sigrun Lobst*

1. Das Hochhaus mit 121 Metern Höhe ist in diesem Stadtraum gestalterisch, funktional und immobilienwirtschaftlich nicht akzeptabel. Daher müssen die Höhe der Randbebauung und die des Hochpunktes bei diesem Konzept neu austariert werden. Dennoch ist eine städtebauliche Akzentuierung des nördlichen Abschlusses wünschenswert. Das Hotel ist jedoch nicht im nördlichen Bereich, sondern am gemäß der Aufgabenstellung vorgesehenen Standort zu verorten.
2. Die Lösung für die Markgrafenstraße wird positiv aufgenommen, dennoch muss die Idee aus der Skizzenhaftigkeit herauskommen und eine Umsetzbarkeit in Bezug auf die Höhenlage der Trasse, Böschung und Stromtrasse überprüft werden.
3. Der innere Grünraum verliert durch die Verjüngung nach Norden an Qualität. Die Frage ist, ob das schmale Nordende des Grundstücks entwerflich nicht anders behandelt werden muss als das sehr breite Südende. Vielleicht verändert sich hier auch der städtebauliche Charakter.
4. Es muss gezeigt werden, wie ein großer öffentlich nutzbarer Park auf einem Privatgrundstück organisiert werden kann. Wie kann sichergestellt werden, dass die Öffentlichkeit ihn auch nutzen kann? Ist dies tatsächlich umsetzbar?
5. Die Teilbarkeit der Gebäuderiegel ist nachzuweisen und die Frage ist zu beantworten, wie die Gliederung der Baustrukturen angesichts der Tatsache aussieht, dass eine fast lückenlose Randbebauung vorgeschlagen wird.

*LIN Architects / TOPOTEK 1*

1. Es muss deutlich gemacht werden, wie die Besonderheiten des Zuschnitts des Grundstückes im Verhältnis und im Bezug zum umgebenden Baubestand mit der Idee des Rasters in Einklang gebracht werden können. Diese führt zu sehr vielen Flächen, die den Charakter von Restflächen haben.
2. Ferner ist die Frage, ob der vorgeschlagene Sockel geeignet ist, ringsherum öffentlich nutzbare Räume zu haben. Wo sind dann die Rückseiten, die es braucht?
3. Lässt die vorgeschlagene Typologie des Sockels mit höheren Aufbauten auch „klassische“ Nutzungen wie das geforderte Hotel zu? Hier ist ein Nachweis zu erbringen im Sinne einer Konkretisierung der Baukörper.
4. Mit dem Wunsch nach klaren Gebäuden geht auch der Wunsch einher, den öffentlich nutzbaren Räumen eindeutige Proportionen und sozialräumliche Funktionen zu geben. Welche Qualität haben die Räume?
5. Anstelle der vorgeschlagenen Brücke kann ein ebenerdiger Übergang über die KVB-Trasse hergestellt werden.

**Frau Prof. Drey** betont noch einmal, dass im Rahmen der Sitzung des Beratungs- und Begleitgremiums keine Bewertung der Arbeiten stattgefunden hat, da dies erst zum Abschluss des Werkstattverfahrens in drei Wochen erfolgt. Anschließend leitet sie die allgemeine Rückfrage- bzw. Diskussionsrunde ein.

**NN** möchte noch einmal darauf hinweisen, dass ein Verkehrskonzept mit der Berücksichtigung des zu- und abfließenden Verkehrs entscheidend für die Entwicklung des Areals ist. Bereits jetzt laufe eine Klage von der EU gegen die Stadt Köln wegen der Luftschadstoffbelastung in Mülheim.

NN kritisiert erneut die zukünftige Verkehrsführung über die – teilweise als Einbahnstraße geführte – Von-Sparr-Straße zum Clevischen Ring. Des Weiteren kritisiert er die Verkehrsführung von der Keupstraße zum Clevischen Ring am Altersheim vorbei – auch vor dem Hintergrund, dass in der Bezirksvertretung beschlossen wurde, Durchgangsverkehre zu vermeiden.

NN stellt zudem die Frage, wie es sein kann, dass es bereits Verträge bzw. Abschlüsse zwischen der OSMAB und einem Hotelinvestor gibt, ein Hotel jedoch bisher noch nicht genehmigt ist. Im Zusammenhang mit dieser Frage sowie mit der Frage nach der Größe der Grünfläche appelliert er an die entscheidenden Politiker, sich zu positionieren.

**Frau Prof. Drey** antwortet, dass die Genehmigung für das Hotel erst auf Grundlage eines Bebauungsplans erfolgen kann. Das Vorgehen der OSMAB bereits vorab mit einem Investor zu verhandeln ist legitim und nicht unüblich.

**Frau Zareh** vom Büro LIN Architects fragt danach, wie die Anforderung und der Nachweis zur Einhaltung des „Mengengerüsts“ zu verstehen sind.

**Frau Prof. Drey** antwortet, dass damit die vorgegebenen BGF-Werte für die einzelnen Grundstücke gemeint sind.

Des Weiteren fragt **Frau Zareh**, wie die die „neuen Arbeitswelten“ dargestellt werden sollen.

**Frau Prof. Drey** antwortet, dass hierfür beispielhafte Skizzen bzw. Visualisierungen gewünscht sind – als Gebäude und nicht als Schemata.

**Herr Höing** ergänzt, dass – gerade im Hinblick auf die noch relativ abstrakte Arbeit des Planungsteams LIN Architects / TOPOTEK 1 – eine konkretere Darstellung des „Milieus“, der räumlichen Qualität und der Architektur gewünscht ist.

**NN** zeigt sich beeindruckt von den Entwurfsideen und den Rückfragen der Bürger und Bürgerinnen. Er stellt die Frage, wer in dem Gebiet arbeiten und wohnen soll und was das mit der Situation der in Mülheim wohnenden Menschen zu tun hat. Dies möchte er als Denkaufgabe an die Planungsteams verstanden wissen.

**NN** ist irritiert davon, dass ein Werkstattverfahren durchgeführt, aber offensichtlich einzelne Flächen, wie für das Hotel, bereits fest verplant und vergeben sind. Dies widerspricht aus seiner Sicht dem Werkstattgedanken, da das Verfahren zu stark in eine bestimmte Richtung gedrängt wird.

**Frau Prof. Drey** erläutert noch einmal, dass es seitens des Investors die Absicht zum Bau eines Hotels gibt. Da diese Nutzung als städtebaulich sinnvoll erachtet wurde, wurde in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt die Hotelnutzung in die Aufgabenstellung übernommen. Dabei handelt es sich um ein übliches Vorgehen – in vielen Planungsverfahren gibt es bestimmte Nutzungsvorgaben, die zu berücksichtigen sind.

**NN** regt daraufhin an, dass die Planungsteams in zwei Szenarien denken und entwerfen sollen: Mit und ohne Übernahme der Hotelplanung.

**Frau Prof. Drey** stellt fest, dass es keine weiteren Wortmeldungen gibt. Sie bedankt sich für die angeregte Diskussion und weist noch einmal darauf hin, dass die nächste Veranstaltung am 11.12.2015 nicht im Dock One stattfinden wird, sondern erneut an einem anderen Veranstaltungsort. Die Raumsuche hat sich in der Vorweihnachtszeit als sehr schwierig erwiesen. Die nächste Veranstaltung findet in Köln-Deutz im Congress-Centrum Ost der Koelnmesse statt. Sie schließt die Veranstaltung und verabschiedet alle Anwesenden.



Norbert Fuchs  
(Bezirksbürgermeister)



Herr Skoda  
(Schriftführer)

## Anhang

Auf den Abdruck der zu dieser Niederschrift gehörenden Anhänge wurden hier wegen ihres Umfangs (großformatige Farbdarstellungen) sowie aus Datenschutzgründen (Teilnehmerliste) verzichtet. Sie können bei Bedarf aber im Stadtplanungsamt eingesehen werden.