

## **Begründung zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen hinsichtlich einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Absatz 4 BauGB**

### **1. Ausgangssituation, Rahmenbedingungen und städtebauliche Ziele für die Entwicklung des Deutzer Hafens**

#### **1.1. Handlungsbedarf und Steuerungserfordernisse**

Der Rat der Stadt Köln hat in seiner Sitzung am 23.06.2015 beschlossen, die Hafennutzung im Deutzer Hafen mit Ausnahme der Großmühle aufzugeben und das Gebiet zwischen Siegburger Straße, DB-Güterbahnstrecke Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke als innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Anlass ist die inzwischen geringe wirtschaftliche Bedeutung des Hafens, der vorrangig als Umschlaghafen für Schütt- und andere Massengüter Anfang des 20. Jahrhunderts angelegt wurde. Im Zuge des wirtschaftlichen Strukturwandels und veränderter Anforderungen an die Binnenschifffahrt sind viele hafentypische Betriebe abgewandert. Heute hat der Deutzer Hafen nur noch eine ungeordnete Bedeutung in Bezug auf den Hafenstandort Köln, der Anteil am Gesamtumschlag aller Kölner Häfen liegt mittlerweile unter 4 %. In der Beschlussvorlage Nr. 0255/2015 zu o.g. Ratsbeschluss sind die Rahmenseetzungen und alternativen Nutzungsmöglichkeiten für den Deutzer Hafen einschließlich der Ergebnisse einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie umfänglich dargestellt worden.

Eine nachhaltige Ertüchtigung des Deutzer Hafens z.B. zu einem zeitgemäßen, trimodalen Hafenstandort als auch eine Weiternutzung als reiner Industrie- und Gewerbestandort scheidet aufgrund seiner innerstädtischen Lage mit den entsprechenden Erfordernissen des Immissionsschutzes sowie der Gewerbelärmkontingentierung und der für den LKW-Schwerlastverkehr nicht geeigneten Straßeninfrastruktur aus.

Diese Bewertung stimmt überein mit dem Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen aus 2016, welches den Deutzer Hafen nicht einbezieht. Auch der von der NRW-Landesregierung zur Einbringung in den Landtag am 05.07.2016 verabschiedete Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans nennt den Deutzer Hafen nicht mehr als landesbedeutsamen Hafen.

Aus diesen Gründen und angesichts des anhaltend hohen Bedarfs an Wohnraum und Bürofläche soll nach Beschluss des Rates vom 23.06.2015 hier ein modernes urbanes gemischtes neues Quartier mit Wohnungen, Büros, Gastronomie und Einzelhandel für ca. 4.500 Einwohner und ca. 5.000 Arbeitsplätze mit allen erforderlichen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen entstehen.

Überwiegende Eigentümerin der Flächen sowie Betreiberin der Gleisanlagen im Hafen ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), Betreiberin des Hafenbetriebs ist die RheinCargo GmbH & Co. KG.

Die Projektentwicklung wird maßgeblich durch die städtische Entwicklungsgesellschaft 'moderne stadt' in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Köln als Träger der Planungshoheit betrieben. Mit der Entscheidung des Hauptausschusses des Rates der Stadt Köln am 25.07.2016 wurde aktuell ergänzend dem Ankauf der Großmühle durch 'moderne stadt' zugestimmt, womit die Einbeziehung dieses gewerblich-industriellen Standorts ermöglicht wird.

Die Entwicklung des rd. 24,3 ha großen Hafenareals (zuzüglich rd. 12,4 ha Wasserfläche), westlich der Siegburger Straße und überwiegend im gesetzlich festgelegten Überschwemmungsgebiet des Rheins gelegen, erfordert umfangreiche Erschließungs- und Ordnungsmaßnahmen, die sich aus der geplanten Konversion des derzeitigen Industrie- und Gewerbestandes zu einem urbanen Wohn- und Büroquartier ergeben, sowie aus den Anforde-

rungen der Landes- und Regionalplanung und insbesondere des Hochwasserschutzes. Weiterhin benötigen die Erfordernisse der bestehenden Lärmsituation, der Altlastenproblematik und der landschaftsschutzrechtlichen Belange eine übergeordnete und gesamtheitliche Umplanung des Gebietes. Ein besonderer projektorientierter Steuerungs- und Regelungsbedarf resultiert ferner aus den bestehenden komplexen Nutzungsstrukturen, Eigentumsverhältnissen und Interessenlagen der beteiligten Akteure. Dies zeigt sich auch deutlich in den komplexen Fragestellungen, die die Planungsteams, Gutachter und Experten des Begleitgremiums im Rahmen des laufenden kooperativen Werkstattverfahrens zu bewältigen haben.

Angesichts der Größe des Gebietes und der vielfältigen Interessen der beteiligten Eigentümer stellt sich die Frage nach einer adäquaten Entwicklungsstrategie.

## **1.2. Planungsstand und Einordnung des Projekts in die gesamtstädtische Entwicklung**

Die Entwicklung des Deutzer Hafens ist seit Jahren in die gesamtstädtischen Planungsüberlegungen eingebunden und nach dem Grundsatzbeschluss des Rates in 2015 für die gesamtstädtische Entwicklung ein städtebauliches Projekt von herausragender Bedeutung.

Der 'Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln', der am 05.05.2009 vom Rat der Stadt Köln als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt beschlossen wurde, sieht u.a. die Umnutzung und Neuausrichtung des Deutzer Hafens für Wohnen und Dienstleistungsnutzungen vor.

Das Projekt nimmt Bezug auf die bereits laufende Entwicklung der Parkstadt Süd im Umfeld des Großmarktes und liegt vis-à-vis des bereits vor einigen Jahren entwickelten Rheinauhafens. Der Masterplan enthält dementsprechend die Idee einer Fußgängerbrücke zwischen Rheinauhafen und Deutzer Hafen, um beide Rheinseiten noch stärker miteinander zu verbinden.

Die Konversion des Deutzer Hafens leitet sich auch aus dem 'Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept' ab, das eine Entwicklung der traditionell industriell geprägten rechtsrheinischen Kölner Stadtteile vorsieht und ergänzt bedeutende Projekte wie u. a. den Rheinboulevard mit der MesseCity Deutz und die Konversion des Mülheimer Südens am dortigen Mülheimer Hafen. Im Handlungsfeld Innenentwicklung des aktuellen Stadtentwicklungskonzepts Wohnen wird der Standort Deutzer Hafen als eine der bedeutendsten Konversionsflächen bezeichnet.

Da sich der Deutzer Hafen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet befindet und hier das Wasserhaushaltsrecht umfänglich zu beachten ist, stand die Bezirksregierung Köln einer Umnutzung des Deutzer Hafens lange ablehnend gegenüber. Deshalb konnte erst nach dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig vom Juni 2014, wonach eine Umnutzung unter Beachtung der Belange des Hochwasserschutzes in bereits baulich genutzten Überschwemmungsbereichen im Einklang mit dem Wasserhaushaltsrecht möglich ist, die Planung weiter vorangetrieben und dem Rat in 2015 die Beschlussvorlage zur Neuausrichtung des Deutzer Hafens vorgelegt werden.

Im Ergebnis haben die bisherigen Planungsschritte eine umfangreiche Analyse des Bestands sowie der planungs- und umweltschutzrechtlichen Gegebenheiten als auch vielfältige Entwicklungsideen für das Gebiet geliefert. Auf Basis dieser Erkenntnisse und erster Entwicklungsansätze wurde vom Rat der Stadt Köln die Umnutzung beschlossen und mit dem größten Grundeigentümer HGK ein Moratorium vereinbart, nach dem keine neuen Miet- und Pachtverträge über das Jahr 2020 hinaus abgeschlossen werden.

Das Anfang 2016 begonnene kooperative Verfahren zur städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens wird mit seinem Abschluss Ende 2016 detaillierte Vorschläge zur Bebauung liefern, die die städtebaulichen Ziele als verdichtetes und gemischtes innerstädtisches Stadtquartier weiter konkretisieren werden. Dabei ist durch den jetzt absehbaren Einbezug des

Mühlenareals mit teilweise denkmalwerter Bausubstanz eine weitere Stärkung der Wohnnutzung möglich.

Der ursprüngliche Ratsbeschluss zur Entwicklung des Deutzer Hafens, der eine vollständige Erhaltung des Mühlenstandortes vorsah, wird durch die Einholung eines entsprechenden Änderungsbeschlusses im Herbst 2016 modifiziert werden.

### **1.3. Restriktionen, Herausforderungen und Risiken**

Aufgrund der gegebenen Rahmenbedingungen, der heterogenen gewerblich-industriellen Vornutzungen im gesamten Entwicklungsgebiet sowie im Hinblick auf Zielsetzungen für die Konversion bestehen eine Reihe von Restriktionen, Herausforderungen und Risiken für die Standortentwicklung. Diese sind zu Beginn der Projektentwicklung zunächst sorgfältig zu erfassen und zu analysieren, um für deren Bewältigung geeignete Strategien zu entwickeln und fachlich abgesicherte Lösungen in die Bauleitplanung einfließen zu lassen.

#### **▪ Eigentumsverhältnisse und Interessenlagen**

Die Anzahl der Eigentümer im städtebaulich neu zu ordnenden Gebiet ist neben der HGK und der Stadt Köln insgesamt überschaubar. Es bestehen jedoch vielfältige unterschiedliche Interessenlagen und Abhängigkeiten. Die vorhandenen Unternehmen – sowohl die auf eigenen Grundstücken als auch auf Mietflächen – müssen, soweit eine Weiterführung vorgesehen ist, verlagert werden. Hinzu kommt die historische Erschließungssituation, die derzeit für zahlreiche Grundstücke über Flächen der HGK erfolgt. Eine effiziente Nutzung des Areals erfordert daher zukünftig eine vollkommen neue ordnungsgemäße öffentliche Erschließung mit allen stadtechnischen Anlagen durch eine leistungsfähige und standortangepasste Infrastruktur.

#### **▪ Hochwasserschutz**

Das Plangebiet des Deutzer Hafens liegt, mit Ausnahme der Flächen östlich des Poller Kirchweges, im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins und wird bei sog. 100jährigen Hochwasserereignissen (HQ 100 entsprechend 11,30 m Kölner Pegel / KP) bis zu einer Höhe von 1,70 m überflutet. Die Hochwasserschutzanlagen sind entsprechend dem städtischen Hochwasserschutzkonzept in diesem Bereich für sog. 200jährige Hochwasserereignisse (HQ 200 entsprechend bis zu 11,90 m KP) ausgelegt. Dieses bedeutet, dass neben den umfangreichen Maßnahmen zum Hochwasserschutz entsprechend dem Wasserhaushaltsrecht auch die neu zu schaffende technische Infrastruktur (z.B. Evakuierungswege) für die geplanten Büro- und Wohnquartiere an diesem Standort zwingend auf das 200-jährliche Hochwasser ausgerichtet sein muss, was zu aufwändigen und kostenintensiven Erschließungsmaßnahmen auf dem Niveau des KP 11,90 m führt. Diese teilweise gegenüber dem Ist-Zustand erhebliche Höherlegung des Erschließungsniveaus muss auf Grundlage einer ganzheitlich abgestimmten Planung für den Gesamtbereich grundstücksübergreifend synchron realisiert werden. Die Mehrkosten einer solchen hochwasserangepassten Erschließung und Bebauung sind sorgfältig zu kalkulieren und deren Finanzierbarkeit und Vermarktungsfähigkeit im Rahmen einer Gesamtmaßnahme zu prüfen. Die Retentionsausgleichsmaßnahmen nach Maßgabe des HQ100 können entsprechend der Machbarkeitsstudie (ASTOC 2014) z. B. unter Einbezug von Tiefgaragen als Retentionsraum realisiert werden.

#### **▪ Lärmbelastung**

Die Hauptlärmquelle, die auf den Deutzer Hafen ausstrahlt, ist – nach der vorgesehenen Verlagerung der heute im Hafen befindlichen Industrie- und Gewerbebetriebe einschließlich der Großmühle – der Schienenverkehrslärm auf der Südbrücke und im weiteren Verlauf der südlichen Güterumgebungsbahn am Südrand des Plangebietes. Diese kann entsprechend des städtebaulichen Konzepts durch die lärmschutzoptimierte Anordnung der Baukörper und baulichen Nutzungen abgeschirmt werden. Dieser Zwangs-

punkt erfordert erhöhte Aufwendungen und ein einheitliches Vorgehen bei der Planung und Realisierung des Gesamtprojektes.

▪ **Vornutzungen und Altlasten**

Das Hafengelände ist seit über 100 Jahren durch verschiedene gewerbliche und industrielle Nutzungen geprägt. Auf den Grundstücken ist aufgrund der Vornutzungen mit Altablagerungen und ggfs. mit Altlasten zu rechnen (vgl. Beschlussvorlage Nr. 0255/2015). Die bestehenden Gebäude und Infrastrukturanlagen müssen zum größten Teil für die geplante Entwicklung im Rahmen der Konversion abgebrochen werden, so dass insgesamt ein umfangreicher Bedarf an Freilegungs- und sonstigen Ordnungsmaßnahmen besteht.

▪ **Nutzungsstruktur/Verlagerung von Betrieben**

Im Deutzer Hafen besteht eine Gemengelage unterschiedlich intensiver gewerblicher und industrieller Nutzungen sowie Brachflächen mit entsprechenden Vornutzungen. Aufgrund des Moratoriums, Pachtverträge bis zum Jahr 2020 auslaufen zu lassen, entstehen weitere Brachflächen mit Entwicklungsbedarf. Mit der Großmühle, dem Asphaltmischwerk und dem Metallrecyclingbetrieb sind drei der ansässigen Betriebe nach BImSchG genehmigt, so dass erhöhte Anforderungen an deren künftige Standorte und deren Verlagerung zu stellen sind.

▪ **Verkehrerschließungssituation**

Zur Realisierung der geplanten Wohn- und Gewerbenutzungen besteht ein umfassender Anpassungs- und Neuordnungsbedarf für die innere Erschließung des Gebietes unter Berücksichtigung der o.g. wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen. Die Erschließung im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet ist hochwasserfrei über dem Niveau des 200-jährlichem Hochwassers zu realisieren, um im Katastrophenfall den Zugang zu Wohn- und Arbeitsstätten gefahrlos sicherzustellen. Die künftig nicht mehr benötigten privaten Gleisanlagen und Krananlagen sind zurück zu bauen, soweit nicht aus baukulturellen und Imagegründen eine Erhaltung sinnvoll ist, und es ist eine verkehrssichere Gestaltung der Kaimauern vorzunehmen. Um eine adäquate fußläufige Anbindung an den ÖPNV zu schaffen, ist eine Brückenquerung des Hafenbeckens notwendig und vorgesehen. Zudem sind für eine geeignete Zuwegung zusätzliche Querungen der Stadtbahntrasse anzustreben.

Weiterhin ist zur ÖPNV-Erschließung im Süden des Gebietes am Schnittpunkt zwischen Siegburger Straße und der Bahnlinie Südbrücke – Köln-Kalk im Rahmen mit der geplanten neuen S-Bahnlinie (Arbeitstitel S 16) die Einrichtung eines neuen S-Bahn-Haltespunktes mit Verknüpfung zur Stadtbahn vorzusehen.

In den Haupterschließungspunkten des Straßennetzes sind außerdem Anpassungen und Optimierungen erforderlich. Dieser umfangreiche innere und äußere Erschließungsaufwand ist nur im Rahmen einer Gesamtmaßnahme umzusetzen und zu finanzieren.

▪ **Vielfältiges städtebauliches Zielspektrum**

Im laufenden kooperativen Verfahren zur städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens ist folgendes multidimensionales Zielspektrum entwickelt worden:

- 'öffentlich und privat' - Lage, Anbindung, Freiräume,
- 'sicher und geschützt' - Hochwasser und Lärm,
- 'dicht und gemischt' - Wohnen, davon 1/3 geförderter Wohnungsbau, Dienstleistung, Gewerbe, Kultur, Bildung,
- 'vernetzt und verträglich' - Mobilität, Verkehr, Nachhaltigkeit,
- 'vielfältig und bunt' - Wohnformen, Typologien, Trägerschaften.

Dieses Zielspektrum verlangt eine Realisierung der Projektumsetzung als Gesamtmaßnahme. Eine grundstücksbezogene Entwicklung würde nicht zu den gewünschten städtebaulichen Funktionen, Strukturen und Gestaltqualitäten führen.

Als Grundlage für die weiteren rechtlichen Verfahren sind die einzelnen Themenfelder gut aufzubereiten, um die einzelnen Belange gegen- und untereinander gerecht abwägen zu können.

- **Zügige Durchführung**

Für die weitere Stadtentwicklung ist die zügige Durchführung der Projektentwicklung Deutzer Hafen innerhalb eines absehbaren Zeitraums von wesentlicher Bedeutung, da der Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten groß ist und auch weitere Impulse für die Entwicklung der rechtsrheinischen Stadtteile zu erwarten sind. Eine zeitliche Verzögerung der Projektumsetzung würde die weitere Entwicklung der angrenzenden Standorte erheblich beeinträchtigen, zumal das Hafengelände aufgrund der zunehmenden Brachflächen ein negatives Image erhält, welches die zukünftige Entwicklung und Vermarktung von Potenzialflächen erschwert.

- **Umsetzungsfähigkeit und Finanzierbarkeit**

Eine grundstücksbezogene Entwicklung durch die Einzeleigentümer der Grundstücke ist nicht zielführend. Zum einen wird der erhebliche Bedarf an Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen zu umfangreichen unrentierlichen Entwicklungskosten führen. Zum anderen lässt sich das angestrebte städtebauliche Konzept nur im Rahmen eines gebietsbezogenen und zugleich umsetzungsorientierten Gesamtansatzes realisieren. Eine reine Angebotsplanung mit den Instrumenten des allgemeinen Städtebaurechts in der Weise, dass die Stadt Köln lediglich Baurecht schafft und die Entwicklung der Grundstücke im Übrigen den Eigentümern überlässt, würde die Entstehung eines neuen urbanen Quartiers samt seiner Finanzierung realistisch nicht zulassen.

- **Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer**

Es ist nicht sichergestellt, dass die vorgenannten Ziele von den Eigentümern der privaten Grundstücke in der erforderlichen Weise unterstützt und damit die städtebaulichen Ziele der Stadt verwirklicht werden. Auch kann grundsätzlich nicht davon ausgegangen werden, dass eine Verkaufsbereitschaft hinsichtlich der privaten Grundstücke an die Stadt oder einen Vorhabenträger zu einem für die geplante Nutzung wirtschaftlich tragfähigen Preis vorhanden ist. Daher bedarf es eines stringenten Verfahrens mit einem durchsetzungsfähigen Instrumentarium, um die angestrebte Konversion zu realisieren.

#### 1.4. Fazit

Eine Konversion des Deutzer Hafens ist entsprechend den Zielen der Kölner Stadtentwicklung und Stadtplanung durch einen umfassenden Handlungsbedarf gekennzeichnet.

Die erfolgreiche Konversion auf Grundlage der eingeleiteten Projektentwicklung erfordert angesichts der dargestellten Restriktionen, Herausforderungen und Risiken ein Bündel von Planungs-, Ordnungs- und Baumaßnahmen mit hohem Koordinationsbedarf. Die zahlreichen Einzelmaßnahmen weisen einen untrennbaren räumlichen Zusammenhang auf, so dass lediglich ein gebietsbezogener Ansatz zielführend ist.

Angesichts des hohen Anteils unrentierlicher Kosten kann die Finanzierung dann voraussichtlich ohne weitere öffentliche Mittel erfolgen, wenn es gelingt, die zu erwartenden planungs- und maßnahmenbedingten Bodenwertsteigerungen dafür einzusetzen.

Die zeitnahe Nutzung der noch zu schaffenden Baurechte liegt angesichts des erheblichen Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, der Bedeutung des Projektes für Stadtentwicklung sowie wegen der umfangreichen finanziellen Vorleistungen im öffentlichen Interesse. Deshalb empfiehlt sich der Einsatz eines umsetzungsstarken Instrumentariums, wozu sich aus den vorgenannten Gründen grundsätzlich die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 ff. BauGB anbietet.

## **2. Das Instrument der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme**

### **2.1. Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 Baugesetzbuch**

Das Baugesetzbuch stellt in seinem Kapitel zum Besonderen Städtebaurecht das Instrument der 'Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme' gemäß §§ 165 - 171 BauGB zur Verfügung.

Die Grundlagen des Instruments sind vom Gesetzgeber in § 165 BauGB wie folgt bestimmt:

- (1) Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in Stadt und Land, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen, werden nach den Vorschriften dieses Teils vorbereitet und durchgeführt.
- (2) Mit städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen nach Absatz 1 sollen Ortsteile und andere Teile des Gemeindegebiets entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde oder entsprechend der angestrebten Entwicklung des Landesgebiets oder der Region erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden.
- (3) Die Gemeinde kann einen Bereich, in dem eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich als städtebaulichen Entwicklungsbereich festlegen, wenn
  1. die Maßnahme den Zielen und Zwecken nach Absatz 2 entspricht,
  2. das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen,
  3. die mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke durch städtebauliche Verträge nicht erreicht werden können oder Eigentümer der von der Maßnahme betroffenen Grundstücke unter entsprechender Berücksichtigung des § 166 Abs. 3 nicht bereit sind, ihre Grundstücke an die Gemeinde oder den von ihr beauftragten Entwicklungsträger zu dem Wert zu veräußern, der sich in Anwendung des § 169 Abs. 1 Nr. 6 und Abs. 4 ergibt,
  4. die zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet ist.Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.
- (4) Die Gemeinde hat vor der förmlichen Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs die vorbereitenden Untersuchungen durchzuführen oder zu veranlassen, die erforderlich sind, um Beurteilungsunterlagen über die Festlegungsvoraussetzungen nach Absatz 3 zu gewinnen. Die §§ 137 bis 141 sind entsprechend anzuwenden.
- (5) Der städtebauliche Entwicklungsbereich ist so zu begrenzen, dass sich die Entwicklung zweckmäßig durchführen lässt. Einzelne Grundstücke, die von der Entwicklung nicht betroffen werden, können aus dem Bereich ganz oder teilweise ausgenommen werden. Grundstücke, die den in § 26 Nr. 2 und § 35 Abs. 1 Nr. 7 bezeichneten Zwecken dienen, die in § 26 Nr. 3 bezeichneten Grundstücke sowie Grundstücke, für die nach § 1 Abs. 2 des Landesbeschaffungsgesetzes ein Anhörungsverfahren eingeleitet worden ist, und bundeseigene Grundstücke, bei denen die Absicht, sie für Zwecke der Landesverteidigung zu verwenden, der Gemeinde bekannt ist, dürfen nur mit Zustimmung des Bedarfsträgers in den städtebaulichen Entwicklungsbereich einbezogen werden. Der Bedarfsträger soll seine Zustimmung erteilen, wenn auch bei Berücksichtigung seiner Aufgaben ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme besteht.
- (6) Die Gemeinde beschließt die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs als Satzung (Entwicklungssatzung). In der Entwicklungssatzung ist der städtebauliche Entwicklungsbereich zu bezeichnen.
- (7) Der Entwicklungssatzung ist eine Begründung beizufügen. In der Begründung sind die Gründe darzulegen, die die förmliche Festlegung des entwicklungsbedürftigen Bereichs rechtfertigen.
- (8) Der Beschluss der Entwicklungssatzung ist ortsüblich bekannt zu machen. § 10 Abs. 3 Satz 2 bis 5 ist entsprechend anzuwenden. In der Bekanntmachung nach Satz 1 ist auf die Genehmigungspflicht nach den §§ 144, 145 und 153 Abs. 2 hinzuweisen. Mit der Bekanntmachung wird die Entwicklungssatzung rechtsverbindlich.
- (9) Die Gemeinde teilt dem Grundbuchamt die rechtsverbindliche Entwicklungssatzung mit. Sie hat hierbei die von der Entwicklungssatzung betroffenen Grundstücke einzeln aufzuführen. Das Grundbuchamt hat in die Grundbücher dieser Grundstücke einzutragen, dass eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme durchgeführt wird (Entwicklungsvermerk). § 54 Abs. 2 Satz 1 und Abs. 3 ist entsprechend anzuwenden.

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme verfolgt unmittelbar städtebauliche Ziele. Ihre Anwendung setzt einen qualifizierten städtebaulichen Handlungsbedarf voraus, der aus

Gründen des öffentlichen Interesses ein planmäßiges und aufeinander abgestimmtes Vorgehen i.S. einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme erfordert. Gesamtmaßnahme bedeutet, dass in einem städtebaulichen Entwicklungsbereich zur Bewältigung der städtebaulichen Aufgaben nicht nur einzelne, sondern ein Bündel von Maßnahmen (u.a. Grunderwerb, Bodenordnung, Freilegung, Erschließung, Neuordnung und Veräußerung der entwickelten Grundstücke) erforderlich sind. Diese Maßnahmen sind zeitlich, organisatorisch und finanziell aufeinander abzustimmen und erfordern deshalb eine flächendeckende und zeitlich geschlossene Planungskonzeption für ein genau umschriebenes Gebiet. Die Grundidee des Instrumentes der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB besteht darin, eine komplexe städtebauliche Gesamtmaßnahme einheitlich und zügig im Sinne des Allgemeinwohls durchzuführen.

Dabei sollen die durch die Entwicklungsmaßnahme bedingten Bodenwertsteigerungen abgeschöpft und zur Finanzierung der Maßnahme verwendet werden. Im Zwischenerwerbsmodell nimmt die Kommune bzw. ein von ihr beauftragter Treuhänder alle im Bereich der Entwicklungsmaßnahme gelegenen Grundstücke in Besitz und veräußert diese nach Abschluss der Maßnahme (kommunale Grunderwerbs- und Privatisierungspflicht). Alternativ können mit den Eigentümern Abwendungsvereinbarungen und städtebauliche Verträge, die die plangemäße Entwicklung der Grundstücke sicherstellen, abgeschlossen werden.

Zur Durchsetzung der Gesamtmaßnahme und der Steuerung des Prozesses besteht gemäß §169 Abs. 1 Nr. 3 BauGB in Verbindung mit §§ 144, 145 BauGB ein umfassender Genehmigungsvorbehalt, durch den die Gemeinde Maßnahmen und Vorhaben unterbinden kann, die den städtebaulichen Zielen zuwiderlaufen.

Diese Konstellation der konzeptionellen, finanziellen und rechtlichen Steuerung in einer Hand ermöglicht es auch, in schwierigen Kontexten, wie sie etwa bei der Brachenkonversion gegeben sind, Bauland zu entwickeln und zu mobilisieren.

Folgende Vorteile der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sind festzuhalten:

- Verhinderung spekulativer Bodenpreissteigerungen durch den Durchgangserwerb zum entwicklungsunbeeinflussten Grundstücksanfangswert.
- Finanzierung aller entwicklungsbedingten Kosten einschließlich der kostenintensiven Ordnungs-, Erschließungs- und sonstigen Infrastrukturmaßnahmen durch Nutzung der Bodenwertsteigerungen.
- Flächendeckende Mobilisierung des gesamten Hafensareals.
- Durchsetzung der Baurechte durch Bauverpflichtungen im Grundstückskaufvertrag.
- Steuerung der städtebaulichen Ziele durch städtebauliche Verträge bzw. Grundstückskaufverträge im Zuge der Reprivatisierung der Grundstücke.
- Verwirklichung der Ziele des 'Kooperativen Baulandmodells' der Stadt Köln.
- Steuerungsfähigkeit des Gesamtprozesses.
- Aufhebung von Blockadehaltungen einzelner Eigentümer in letzter Konsequenz durch Enteignung, soweit nicht bereits durch die bloße Anwendbarkeit des Instruments ein freihändiger Erwerb erfolgen kann.

## **2.2. Voraussetzungen und Anforderungen zur Anwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme**

Die Vorschriften des besonderen Städtebaurechts stellen im Vergleich zum allgemeinen Städtebaurecht einen stärkeren Eingriff in das Eigentumsrecht dar. Dazu gehört - in letzter Konsequenz - insbesondere die Zulässigkeit der transitorischen Enteignung (Durchgangserwerb, Enteignung verbunden mit der Wiederverkaufspflicht) für den Grunderwerb. Auch wenn diese nicht Zielsetzung ist, muss aus diesem Grunde die Maßnahme zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich sowie weitere Voraussetzungen für die Anwendung dieses Instru-

mentariums gegeben sein. Die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme müssen im öffentlichen Interesse liegen. Die Maßnahme soll nach § 165 Abs. 2 BauGB dazu dienen, Bereiche bzw. Ortsteile, die eine besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde aufweisen, erstmalig zu entwickeln oder einer städtebaulichen Neuordnung zuzuführen.

Als Gründe für das Wohl der Allgemeinheit als zentrale Voraussetzung für die Anwendung des Instrumentariums führt § 165 Abs. 3 Nr. 2 BauGB neben der Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten ausdrücklich die Wiedernutzung brachliegender Flächen auf. Bereits mit einem der beiden vorgenannten Gründe lässt sich das Wohl der Allgemeinheit nachweisen. Für den Deutzer Hafen können vorbehaltlich einer dezidierten Analyse nach erster Einschätzung beide Voraussetzungen als erfüllt angesehen werden.

Der exakte Nachweis der vorgenannten Anwendungsvoraussetzungen ist im Rahmen vorbereitender Untersuchungen (VU) nach § 165 Abs. 4 BauGB zu erbringen. Darüber hinaus sind ebenso die Durchführbarkeit der Maßnahme und eine adäquate Gebietsabgrenzung zu klären. Ohne dieser VU vorzugreifen, lassen sich diese Anforderungen im Hinblick auf den Deutzer Hafen wie folgt konkretisieren:

#### ▪ **Wiedernutzung brachliegender Flächen**

Die bereits vorliegenden Verwaltungsvorlagen und Gutachten zeigen, dass große Teile im Deutzer Hafen untergenutzt bzw. brachliegend sind. Hafenfremde Gewerbenutzungen, Mindernutzungen und Brachflächen dominieren rd. 46 % des Hafenareals (vgl. Beschlussvorlage 0255/2015). Nur noch drei ansässige Unternehmen (Eilmühle, Stahlhandel Weiler, Metallrecycling Steil) mit einem Flächenanteil an den Hafentflächen von rd. 54 % nutzen den Anschluss an die Bundeswasserstraße Rhein. Die Erweiterungsmöglichkeiten für den Hafen und der industriellen Nutzung sind aufgrund der eingeschränkten Zuwegung des Geländes für den Schwerlastverkehr, der dicht angrenzenden innerstädtischen Büro- und Wohnbebauung sowie aufgrund bestehender Lärmobergrenzen begrenzt. Da diese Situation perspektivisch weitere Leerstände erwarten lässt, ist die Revitalisierung des Standortes geboten.

#### ▪ **Erhöhter Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten**

In der Praxis wird ein erhöhter Bedarf vom normalen wie auch dem dringenden Bedarf abgegrenzt. Ein erhöhter Bedarf wird so definiert, dass nicht nur die aktuelle Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsstätten größer als das Angebot ist, sondern dass nach sorgfältigen Prognosen auch zukünftig die Nachfrage das Angebot deutlich übersteigen wird.

Dass dieser Bedarf im Rahmen einer vorbereitenden Untersuchungen mit großer Wahrscheinlichkeit nachgewiesen werden kann, verdeutlichen folgende bereits vorliegende Prognosewerte zur Bevölkerungsentwicklung und zum Wohnungsmarkt in Köln: Die städtische Bevölkerungsprognose geht in ihrer maßgeblichen Variante für den Zeitraum 2015 bis 2040 von einem Zuwachs von 142.000 Personen (+13,5%) aus. Nach aktuellen Bedarfsberechnungen (vgl. Beschlussvorlage 1028/2015) werden in Köln bis 2019 rd. 30.000 Wohnungen benötigt. In den darauf folgenden Jahren ab 2020 bis 2029 ist mit einem weiteren Bedarf von rd. 36.000 Wohnungen zu rechnen. Dem rechnerischen Gesamtwohnungsbedarf von rd. 66.000 Wohnungen stehen derzeit keine ausreichenden Umsetzungs- und Potenzialgrößen gegenüber, so dass die Inanspruchnahme der Konversionsfläche Deutzer Hafen unbedingt geboten ist.

#### ▪ **Nachweis der Durchführbarkeit**

Angesichts der zu erwartenden entwicklungsbedingten Wertsteigerung ist eine wirtschaftliche Durchführung zu erwarten. Dies soll mit einer überschlägigen städtebaulichen Kalkulation auf Basis der Anfangs- und Endwertermittlung sowie der Kostenschätzung untersetzt werden. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen ist zum Nachweis der Durchführbarkeit des Weiteren ein detaillierter Zeit- und Maßnahmenplan sowie eine Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 171 Abs. 2 Satz 1 BauGB in Verbindung mit § 149 BauGB zu erstellen.



### ▪ **Bedeutung der Maßnahme**

Die besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde, die nach § 165 Abs. 2 BauGB für städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen gegeben sein soll, ergibt sich für den Deutzer Hafen aus den vielfältigen gesamtstädtischen Planungen. Bereits aus der Größe von ca. 25 ha umzunutzender Fläche und der Innenstadtlage des Standortes ergeben sich Entwicklungspotenziale von erheblicher Größenordnung für die Stadt Köln. Verglichen mit der relativ geringen Arbeitsplatzdichte von derzeit lediglich noch 300 verbliebenen Arbeitsplätzen im Hafensreal wird das ökonomische und stadtstrukturelle Potential dieses Standortes offenbar. Mit den geplanten 5.000 neuen Arbeitsplätzen im tertiären Sektor und der vorgesehenen Anzahl von Wohnungen für ca. 4.500 Bewohner kann der Standort einen besonderen Beitrag zur Stadtentwicklung leisten.

### ▪ **Abgrenzung des Untersuchungsgebiets**

Der Entwicklungsbereich ist nach § 165 Abs. 5 BauGB so zu begrenzen, dass sich die Entwicklung zweckmäßig durchführen lässt. Demzufolge müssen die relevanten Kriterien bereits bei der Abgrenzung des Gebietes zur Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen geprüft werden. Vorgeschlagen wird ein rd. 35 ha großes Gebiet, das den engeren Hafenbereich zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg, den Südrand der Bahnstrecke Südbrücke – K-Kalk (Streckennummer 2641), Alfred-Schütte Allee und der im Norden gelegenen Drehbrücke und den zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße gelegenen sog. Annexbereich umfasst. Für diesen Teilbereich liegt seit 2010 ein eigenständiger Bebauungsplan vor. Im Hinblick auf die Gesamtentwicklung des Hafens sind indessen neue Erschließungsmaßnahmen unter Berücksichtigung dieses Gewerbeareals erforderlich, so dass die grundsätzliche Einbeziehung des Annexbereiches zweckdienlich erscheint.

Der parallel zur Straße 'Am Schnellert' verlaufende Bahndamm der südlichen Güterumgebungsbahn wird aufgrund der Planungen für die spätere S-Bahn-Linie (Arbeitstitel S 16) mit dem geplanten Haltepunkt im Bereich der Siegburger Straße vollständig in das vorgeschlagene Gebiet zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen einbezogen.

## **3. Durchführung**

### **3.1. Vorbereitende Untersuchungen (VU)**

Ziel der vorbereitenden Untersuchungen ist die Prüfung, ob die rechtlichen und fachlichen Voraussetzungen gegeben sind, um eine sog. städtebauliche Entwicklungsmaßnahme nach § 165 ff. BauGB durchführen zu können. Die Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs dient der zügigen und koordinierten Entwicklung und Umsetzung bei großen Stadtentwicklungsvorhaben und ermöglicht der Stadt weitreichende Eingriffsmöglichkeiten in Eigentumsrechte, um eine zügige und koordinierte Umsetzung großer Projekte zu erreichen. Jedoch sind mit der Festlegung als städtebaulicher Entwicklungsbereich u. U. auch Finanzierungs- und Umsetzungsrisiken für die öffentliche Hand verbunden. Insofern sollen die vorbereitenden Untersuchungen für den Deutzer Hafen unter anderem klären, ob und wie die entsprechenden Planungen mit den Instrumenten der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden können. Dabei sind auch kooperative Umsetzungsstrategien durch städtebauliche Verträge mit den Grundeigentümern und einem Entwicklungsträger zu prüfen, die nach dem Verhältnismäßigkeitsgebot Vorrang vor hoheitlichen Maßnahmen haben. Im Wesentlichen umfasst die VU folgende Aufgaben und Arbeitsschritte:

- Prüfung der Anwendungsvoraussetzungen nach § 165 BauGB für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, d.h. deren Zulässigkeit und Erforderlichkeit hinsichtlich: Wohl der Allgemeinheit, einheitliche Vorbereitung, zügige Durchführung, besondere Bedeutung des Entwicklungsbereichs für die städtebauliche Entwicklung der Stadt, Durchführung mittels städtebaulicher Verträge etc.
- Konkretisierung der städtebaulichen Planung.
- Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern zur Ermittlung der Mitwirkungsbereitschaft.

- Ermittlung der planungsunbeeinflussten Grundstückanfangswerte und Endwerte.
- Erstellung eines Zeit- und Maßnahmenplans.
- Aufstellung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht gem. § 171 Abs. 2 Satz 1 BauGB in Verbindung mit § 149 BauGB.

Zur Sicherung der Entwicklungsziele und zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung wird mit dem Beschluss über die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen ergänzend ein Beschluss zur Anwendung des besonderen Vorkaufsrechts nach § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB vorgeschlagen. Parallel werden die Änderung des Regionalplans sowie die Bauleitplanverfahren vorangetrieben, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Umsetzung zu schaffen. Im aktuellen, vom nordrhein-westfälischen Landeskabinett verabschiedeten Entwurf des Landesentwicklungsplans NRW zur Einbringung in den NRW-Landtag ist der Deutzer Hafen bereits nicht mehr als landesbedeutsamer Hafen dargestellt. Nur mit einer eng verzahnten Strategie zur Kombination der einzelnen Instrumentarien lassen sich sinnvolle und zielführende Ergebnisse erzielen.

### **3.2. Kooperative Formen der Maßnahmendurchführung**

Das Entwicklungsrecht nach § 165 BauGB bietet auch vielfältige flexible Möglichkeiten der Maßnahmendurchführung. Mit dem Beschluss zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen trifft die Stadt noch **keine** Vorentscheidung über die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sowie über die Anwendung des besonderen bodenrechtlichen Instrumentariums und über die förmliche Festlegung eines Entwicklungsbereichs.

So kann die Stadt auf Basis der vorbereitenden Untersuchungen z.B. entscheiden, anstelle einer förmlich festgelegten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 ff. BauGB die Entwicklung mittels städtebaulicher Verträge nach § 11 BauGB durchzuführen, sofern die Eigentümer der Flächen bereit und in der Lage sind, die Ziele und Zwecke der Entwicklung in gleicher Weise zu realisieren. Das Zustandekommen einer vertraglichen Regelung wird dadurch gefördert, dass die Stadt nach der VU bei fehlender Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer auch die Option eines förmlichen Satzungsbeschlusses hätte.

Eine weitere Option besteht darin, eine Entwicklungssatzung in Kraft zu setzen und zugleich mit dem Grundstückseigentümer oder den Grundstückseigentümern Verträge zur Abwendung des Grunderwerbs nach § 166 BauGB und zur Entwicklung des Gebietes nach § 11 BauGB (Städtebaulicher Vertrag) zu schließen.

Die nachfolgenden beiden Praxisbeispiele verdeutlichen, welche Möglichkeiten einer kooperativen Maßnahmendurchführung im Rahmen des Entwicklungsrechtes bestehen.

- **Abwendung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme entsprechend 'Modell Hamburg' / Neue Mitte Altona**

Nachdem die Deutsche Bahn beabsichtigte, den Bahnhof Altona zu verlegen, hat die Stadt Hamburg zur Prüfung der Realisierungsmöglichkeiten der 'Neuen Mitte Altona' in Hamburg vorbereitende Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB durchgeführt. Die VU haben u.a. ergeben, dass die drei Grundstückseigentümer bereit waren, die durch die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme angestrebten Ziele und Zwecke auf Basis städtebaulicher Verträge zu verwirklichen. Deshalb wurde auf dieser Grundlage zwischen der Stadt Hamburg und den drei Grundstückseigentümern im Mai 2014 ein städtebaulicher Vertrag zur Abwendung der Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Abs. 3 Nr. 3 und § 11 BauGB abgeschlossen, der die Grundlage für die inhaltliche, rechtliche und finanzielle Entwicklung des Gebiets bildet. Danach verzichtete die Stadt auf den Beschluss einer Entwicklungssatzung nach § 165 Abs. 6 BauGB und die Eigentümer verpflichteten sich, die städtebaulichen Ziele der Stadt nach Maßgabe der Bebauungspläne zu realisieren. Weitere Aspekte der Umsetzung (Flächenabtretungen, Übernahme von Entwicklungskosten, Bauverpflichtungen, Realisierung geförderter Wohnungsbau etc.) wurden in weiteren Verträgen nach § 11 BauGB geregelt.

vgl.: <http://www.hamburg.de/contentblob/4321470/data/staedtebaulicher-vertrag-mitte-altona.pdf>

- **Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme mit Abwendungsvereinbarung bezüglich des Grunderwerbs 'Modell Augsburg' / Spinnerei und Weberei Pfersee**

Zur Konversion der bisherigen Spinnerei und Weberei Pfersee in Augsburg von einem Gewerbestandort in einen innerstädtischen Wohnstandort hat die Stadt auf Basis vorbereitender Untersuchungen im Oktober 1992 eine Entwicklungssatzung beschlossen. Die Durchführung erfolgte über eine Entwicklungsvereinbarung zwischen der Stadt und der Pfersee Wohn- und Gewerbebauträger GmbH + Co KG. Die Gesellschaft erwarb das gesamte Areal vom früheren Eigentümer auf Basis einer Vereinbarung nach § 7 Abs. 1 Nr. 12 BauGB-MaßnG a.F. i.V.m. § 166 Abs. 3 Nr. 2 BauGB. Die Stadt verzichtet auf den Erwerb der Flächen zugunsten der Gesellschaft (Abwendungsvereinbarung). Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Ziele und Zwecke der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme auf Grundlage eines noch zu erstellenden Bebauungsplans zu verwirklichen. Die Ausgleichsbetrag nach § 153 BauGB wurde vertraglich abgelöst und durch konkrete Leistungen im Zusammenhang mit der Entwicklungsmaßnahme im Wege der Verrechnung abgegolten. Dazu gehören u.a. die Übernahme der Verfahrenskosten, Kostenbeteiligung am sozialen Wohnungsbau, Herstellung der erforderlichen technischen und sozialen Infrastruktur, unentgeltliche Übertragung der fertig gestellten öffentlichen Gebäude und Anlagen an die Stadt sowie eine Bauverpflichtung.

#### **4. Durchführungsstrategie für den Deutzer Hafen**

Auf Grundlage des derzeitigen Sachstands und der vorliegenden Kenntnisse werden zur Durchführung der Konversion des Deutzer Hafens und zur Sicherung seiner geordneten städtebaulichen Entwicklung folgende Vorschläge für die weitere Vorgehensweise, die erforderlichen Arbeitsschritte und die Umsetzung unterbreitet:

- Die Konversion des Deutzer Hafens wird durch einen Beschluss über den Beginn von vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 165 Abs. 4 BauGB eingeleitet. Zugleich erfolgt ein Beschluss über das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Nr. 2 BauGB. Damit werden keine Vorfestlegungen zum weiteren Vorgehen und zur Anwendung des Entwicklungsrechts getroffen.
- Die Durchführung der vorbereitenden Untersuchung soll durch ‚moderne stadt‘ beauftragt, finanziert und extern vergeben werden. Der Erarbeitungsprozess wird von der Verwaltung fachlich begleitet.
- In Abhängigkeit von den Ergebnissen der VU und von den Erfolgen des Grunderwerbs durch die ‚moderne stadt‘ bieten sich nach Abschluss der VU folgende Handlungsoptionen an:
  1. Bei vollständigem Grunderwerb durch ‚moderne stadt‘: Verzicht auf eine förmliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und Regelung der Hafenkonversion durch städtebauliche Verträge nach § 11 BauGB (‘Modell Hamburg’).
  2. Sollte kein vollständiger Grunderwerb durch ‚moderne stadt‘ möglich sein und eine fehlende Mitwirkungsbereitschaft der nicht veräußerungsbereiten Grundstückseigentümer feststellbar sein, die Ziele und Zwecke der Entwicklung zu realisieren: Beschluss zur förmlichen Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs mittels Satzung nach § 165 Abs. 3 und Abs. 6 BauGB, evtl. Abschluss einer Abwendungsvereinbarung für den Grunderwerb zugunsten ‚moderne stadt‘ sowie zur Steuerung der Entwicklung ein Abschluss städtebaulicher Verträge mit ‚moderne Stadt‘ (‘Modell Augsburg’).

Parallel wird eng verzahnt die Bauleitplanung weiter betrieben, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die spätere Realisierung zu schaffen.

Mit diesem mehrstufigen Vorgehen behält die Stadt Köln alle Entscheidungsoptionen und verschafft sich, sofern erforderlich, zusätzliche Steuerungsmöglichkeiten für die weitere Entwicklung mit dem Instrumentarium des städtebaulichen Entwicklungsrechts.