

## **Begründung zur Satzung über die Festlegung des Entwicklungsbereichs 'Deutzer Hafen' nach § 165 Absatz 7 BauGB**

### **1. Ausgangssituation und Anlass für die Entwicklung des Deutzer Hafens**

Bei dem Deutzer Hafen handelt es sich um ein innerstädtisches gewerblich-industriell genutztes Areal mit einer Gesamtfläche von 37,7 ha einschließlich des zentralen Hafenbeckens mit rd. 8,1 ha Wasserfläche. Der Hafen verfügt über Gleisanschlüsse an das überregionale Schienennetz. Die Betreiberin der Gleisanlagen im Hafen ist die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und Betreiberin des Hafenbetriebs ist die RheinCargo GmbH & Co. KG. Anlass für die geplante Konversion 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 zahlreiche hafentypische Betriebe abgewandert. Der Deutzer Hafen hat nur noch eine untergeordnete Bedeutung für den Hafenstandort Köln und nur ein sehr geringer Anteil der Waren aller Kölner Häfen wird hier umgeschlagen. Der aktuelle Landesentwicklungsplan weist den Deutzer Hafen nicht mehr als 'landesbedeutsamen Hafen' aus.

Eine dauerhafte Aufrechterhaltung bzw. zeitgemäßer Ausbau der Hafennutzung ist aufgrund der innerstädtischen Lage in unmittelbarer räumlicher Nähe zu immissionssensiblen und innenstadttypischen Nutzungen wie Wohnen und Dienstleistungen nicht möglich.

Die Landflächen werden bereits derzeit überwiegend nicht mehr hafenaffin genutzt und liegen teilweise brach oder sind mindergenutzt. Der größte Teil der Nutzungen ist zudem nicht innenstadttadäquat und auch nicht innenstadtverträglich. Die derzeitigen gewerblich-industriellen Nutzungen beeinträchtigen daher zunehmend die städtebauliche Entwicklung des rechtsrheinischen Stadtgebietes von Köln. Aufgrund dessen und der zentralen innerstädtischen Lage sowie des erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten strebt die Stadt Köln daher eine städtebauliche Konversion des Areals zu einem urbanen gemischten Quartier für Wohn- und Büronutzungen sowie Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen an.

### **2. Planungsziele für die Entwicklung**

Die Entwicklung des Deutzer Hafens ist seit Jahren in die gesamtstädtischen Planungsüberlegungen eingebunden und nach dem Grundsatzbeschluss des Rates am 23.06.2015 (Vorlagen-Nr. 0255/2015) für die gesamtstädtische Entwicklung ein städtebauliches Projekt von herausragender Bedeutung.

Bereits der 'Städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln', der am 5.5.2009 vom Rat der Stadt Köln als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt beschlossen wurde, sieht die Umnutzung und Neuausrichtung des Deutzer Hafens für Wohnen und Dienstleistungen vor.

Diese Planungen sind eingebunden in die im erweiterten rechtsrheinischen Innenstadtbereich vorgesehene Transformation der traditionell industriell geprägten Gebiete mit einer Aufwertung durch bedeutende Projekte wie den Rheinboulevard, der Messe City Deutz sowie der Konversion des Mülheimer Südens (ehem. Standort der Deutz AG).

Weiterhin nimmt das Projekt Bezug auf die laufende linksrheinische Entwicklung der Parkstadt Süd im Umfeld des Großmarktes sowie auf den vis-à-vis gelegenen und bereits vor einigen Jahren entwickelten Rheinauhafen. Der Masterplan schlägt dementsprechend eine

Fußgängerbrücke zwischen Rheinauhafen und Deutzer Hafen vor, um beide Rheinseiten noch stärker miteinander zu verbinden.

Im Handlungsfeld Innenentwicklung des aktuellen 'Stadtentwicklungskonzepts Wohnen' wird der Standort Deutzer Hafen als eine der bedeutendsten Konversionsflächen der Stadt Köln aufgeführt.

Der Deutzer Hafen liegt größtenteils im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Die Umnutzung des Areals ist erst seit einem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 03. Juni 2014 (AZ 4 CN6.12) zum Bauen in Überschwemmungsgebieten unter Beachtung der Belange des Hochwasserschutzes im Einklang mit dem Wasserhaushaltsrecht möglich. Vor diesem Hintergrund hat der Rat am 23.6.2015 den Grundsatzbeschluss zur städtebaulichen Konversion des Deutzer Hafens gefasst. Zur Sicherung der Planung wurde zudem in einem Moratorium mit dem größten Grundstückseigentümer, der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK), vereinbart, bis auf weiteres keine neuen Miet- und Pachtverträge über das Jahr 2020 hinaus abzuschließen.

Als Basis für den Grundsatzbeschluss wurden bereits umfangreiche Analysen des Bestands sowie der fachplanungs- und umweltschutzrechtlichen Gegebenheiten vorgelegt.

Im Jahr 2016 wurde aufbauend auf dem Grundsatzbeschluss ein kooperatives Verfahren zur städtebaulichen Entwicklung des Deutzer Hafens begonnen, das bei umfänglicher Öffentlichkeitsbeteiligung ein funktionales, strukturelles und gestalterisches Konzept mit detaillierten Vorschlägen zur Bebauung geliefert hat. Das aus diesem kooperativen Verfahren erfolgreich hervorgegangene Büro COBE & Partner aus Kopenhagen (im Team mit Rambøll Studio Dreiseitl, Transsolar und KnP.Bauphysik) entwickelte die ersten Vorstellungen eines verdichteten und gemischten innerstädtischen Stadtquartiers weiter zu einem integrierten Plan mit konkreten Aussagen für alle einzelnen Baufelder (Mitteilung zur Verfahrensstruktur Vorlagen-Nr. 3919/2015 sowie Ergebnis des Verfahrens und Beschluss über die Erarbeitung eines integrierten Plans, Vorlagen-Nr. 3302/2016).

Aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage sowie der guten Erschließung und Infrastrukturausstattung soll im Deutzer Hafen angesichts des anhaltend hohen Bedarfs an Wohnraum und Büroflächen ein modernes urbanes Quartier mit Wohnungen, Büros, Gastronomie und Einzelhandel für ca. 6.900 Einwohner und für ca. 6.000 Arbeitsplätze mit allen erforderlichen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen entstehen. Die Konversion des ehemaligen Gewerbe- und Industriestandortes soll wegen des starken Bevölkerungswachstums in Köln einen signifikanten Beitrag zur Deckung des erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten leisten. Zugleich sollen durch das städtebaulich herausragende Projekt 'Deutzer Hafen' der zentrale rechtsrheinische Bereich insgesamt aufgewertet und ein neuer Kristallisationspunkt für die städtebauliche Entwicklung geschaffen werden. Darüber hinaus soll die Maßnahme wichtige Beiträge zur nachhaltigen Stadtentwicklung Kölns leisten, indem angesichts geringer Flächenpotenziale die städtebauliche Innenentwicklung gestärkt, die Ressource Fläche in der Stadt effizienter genutzt, das städtebauliche Leitbild 'Stadt der kurzen Wege' verwirklicht und sowie die Ziele der Verkehrsvermeidung auf Basis des Konzepts 'Köln mobil 2025' erreicht werden.

### **3. Handlungsbedarf und Steuerungserfordernisse**

Zur Verwirklichung der Hafenkonzersion hat der Rat der Stadt Köln in seiner Grundsatzentscheidung im Jahr 2015 beschlossen, die Hafennutzung im Deutzer Hafen unter Weiterbestand des gerade umfänglich modernisierten Mühlenbetriebes aufzugeben und das Gebiet zwischen Siegburger Straße, der südlichen Güterumgebungsbahn, Am Schnellert, Alfred-Schütte-Allee und Drehbrücke als innerstädtisches Quartier für Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. In der Verwaltungsvorlage zu diesem Ratsbeschluss wurden vier alternative Nutzungsmöglichkeiten (inkl. des Weiterbetriebes der Hafennutzung) ausführlich geprüft sowie

die städtebauliche Machbarkeit unter Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes im Rahmen einer Studie umfänglich dargestellt.

Nach dem Erwerb des Grundstücks der Ellmühle im Jahr 2016 und der geplanten Verlagerung des Mühlenbetriebs hat der Rat der Stadt Köln im Herbst 2016 den ursprünglichen Ratsbeschluss modifiziert und nunmehr das Szenario IV 'Entwicklung bei vollständiger Hafenumnutzung' beschlossen (vgl. Beschlussvorlage Nr. 2348/2016). Die Projektentwicklung wird maßgeblich durch die Entwicklungsgesellschaft 'moderne stadt' in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Köln als Trägerin der Planungshoheit betrieben.

Durch den Erwerb der Hafenumflächen der HGK und des Grundstücks der Ellmühle im Jahr 2016 konnten bereits wesentliche Flächen für eine erfolgreiche Entwicklung gesichert werden. Damit ist der Hafenbereich im überwiegenden Eigentum der 'moderne stadt Gesellschaft zur Förderung des Städtebaus und der Gemeindeentwicklung mbH' ('moderne stadt'). Zur Erfüllung der Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) sowie angesichts der Gebietsgröße mit rd. 37,7 ha Fläche einschließlich des westlich an der Siegburger Straße gelegenen Bereichs und des Hafenbeckens mit rd. 8,1 ha, der vielschichtigen Problemlagen und der unterschiedlichen Eigentümerinteressen zeichnete sich bereits frühzeitig der Bedarf nach einer einheitlichen Vorbereitung und Durchführung im Rahmen einer geschlossenen Gesamtmaßnahme als adäquate Entwicklungsstrategie ab.

So liegt das gesamte engere Hafengebiet des Deutzer Hafens bis zur Hochwasserschutzmauer entlang der Westseite von Siegburger Straße bzw. Poller Kirchweg vollständig im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins. Die flächendeckende Konversion des derzeitigen Industrie- und Gewerbestandortes zu einem urbanen Wohn- und Büroquartier erfordert umfangreiche Neuerschließungs- und flächendeckende Ordnungsmaßnahmen, die insbesondere zur Bewältigung der sich aus der Vornutzung, den Zielen der Landes- und Regionalplanung, den fachplanerischen Zielen sowie den städtebaulichen Zielen der Stadt Köln ergeben. Insbesondere die Bewältigung der Hochwasserproblematik (Höherlegung des Geländes in Bezug auf ein 200-jährliches Ereignis (HQ 200 entsprechend 11,90 m Kölner Pegel)), der Lärmbelastungen, der Altlastenproblematik und der landschaftsschutzrechtlichen Belange sowie die Neuerschließung erfordern eine geschlossene städtebauliche Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Gebietes.

Der besondere projektorientierte Steuerungs- und Regelungsbedarf resultiert ferner aus den bestehenden komplexen Nutzungsstrukturen, Eigentumsverhältnissen und Interessenlagen der beteiligten Akteure. Diese Problematik zeigt sich auch deutlich in den umfänglichen Fragestellungen, die das Planungsteam sowie die Gutachter und die Experten des Begleitremiums im Rahmen des kooperativen Werkstattverfahrens zu bewältigen hatten.

Deshalb hat Rat der Stadt Köln am 22.9.2016 einen Beschluss zur Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 165 Absatz 4 des BauGB (Vorlagen-Nr. 2039/2016) für das Gebiet des Deutzer Hafens einschließlich des angrenzenden Bereichs an der Siegburger Straße gefasst und am 9.11.2016 öffentlich bekannt gemacht. Weiterhin wurde beschlossen, dass die vorbereitenden Untersuchungen durch die Entwicklungsgesellschaft 'moderne stadt' beauftragt, finanziert und extern vergeben werden soll. Die wesentlichen Analyseergebnisse und Empfehlungen der VU sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

#### **4. Standorteignung**

Bezüglich der geplanten städtebaulichen Konversion des Hafengebietes ist die Standorteignung eingehend geprüft worden, um mögliche Restriktionen, Herausforderungen und Risiken zu erfassen und beurteilen zu können. Im Rahmen der VU wurden dazu die vorliegenden Studien und Untersuchungen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TöB) systematisch ausgewertet sowie durch eigene Erhebungen und Analysen ergänzt. Die

VU weist die Standorteignung des Deutzer Hafens als gemischtes urbanes Quartier auf Basis des COBE-Entwurfs nach. Aufgrund der Prüfung der nachfolgenden Kriterien ist der Standort Deutzer Hafen für die geplante Entwicklung geeignet.

#### **4.1 Lage, Flächengröße und Bedeutung für die Stadtentwicklung**

Der Deutzer Hafen befindet sich in zentraler innerstädtischer Lage mit guter Verkehrerschließung und Infrastrukturausstattung und weist damit eine herausragende Standortgunst auf. Auf einer Gesamtfläche von 37,7 ha einschließlich rd. 8,1 ha Wasserfläche lassen sich rd. 3.000 Wohnungen für 6.900 Menschen und rd. 6.000 Arbeitsplätze sowie alle erforderlichen städtebaulichen Folge- und Versorgungseinrichtungen auf Basis des vorliegenden integrierten Plans erstellen. Aufgrund der einzigartigen Lage können an diesem Standort Wohn- und Arbeitsstätten angesiedelt werden, für die eine ausgeprägte Nachfrage besteht und deren Nutzer keine Lagen am Stadtrand oder im Stadtumland präferieren. Aufgrund dieser Lage und Dimensionen leistet die Konversion einen wesentlichen quantitativen und qualitativen Beitrag zur Stadtentwicklung und es entsteht ein neues urbanes Quartier von eigenständigem Gewicht.

In quantitativer Hinsicht leistet die Maßnahme einen Beitrag zur Deckung des ermittelten erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten in der Innenstadt. Von den geplanten Wohnungen sollen rd. 30 % im geförderten Wohnungsbau errichtet werden. In diesem Wohnungsmarktsegment besteht in der Stadt Köln und insbesondere in der Innenstadt ein erhöhter Bedarf. Die Durchsetzung dieser Zielsetzung wird durch den transitorischen Zwischenerwerb aller Flächen erst gewährleistet. Die Konversion des ehemaligen Gewerbe- und Industriestandortes bietet darüber hinaus für die Stadt Köln die Chance, den rechtsrheinischen Bereich durch das herausragende Projekt 'Deutzer Hafen' qualitativ aufzuwerten und einen weiteren Kristallisationspunkt für die städtebauliche Entwicklung zu schaffen. Zugleich dient die Maßnahme der städtebaulichen Innenentwicklung und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung und auch zur effizienten Flächennutzung im Stadtgebiet.

#### **4.2 Nutzungen im Untersuchungsgebiet**

Nach dem Erwerb der Ellmühle durch die Entwicklungsgesellschaft ‚moderne stadt‘ im Jahr 2016 und deren geplanter Verlagerung bis 2020 werden nach Ablauf des Moratoriumsbeschlusses lediglich noch zwei Betriebe eine hafenauffine Nutzung aufweisen. Derzeit sind bereits über 46 % der Flächen ungenutzt oder mindergenutzt. Zugleich ist festzustellen, dass die Aufrechterhaltung der industriellen Nutzungen mit teilweise nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigten Betrieben aus städtebaulicher und immissionsschutzrechtlicher Sicht angesichts der zahlreichen Wohn- und Dienstleistungsnutzungen im unmittelbaren Umfeld des Deutzer Hafens problematisch ist. Die derzeitigen gewerblichen und industriellen Nutzungen sind angesichts der städtebaulichen Entwicklungen im Umfeld nicht mehr standortadäquat und blockieren die angestrebte städtebauliche Neuordnung zur Transformation des rechtsrheinischen Innenstadtbereichs von Köln. Die Verlagerung der noch bestehenden innenstadunverträglichen Nutzungen und die anschließende Konversion der umfangreichen brachliegenden oder mindergenutzten Flächen in zentraler innerstädtischer Lage sind daher von besonderer Bedeutung für die nachhaltige Stadtentwicklung Kölns.

#### **4.3 Entwicklung der Hafenfunktion**

Aufgrund des Strukturwandels ist der Umschlag des Deutzer Hafens in den letzten Jahren stetig gesunken und umfasst lediglich noch rd. 2,2 % des Umschlags aller Kölner Häfen. Für die Binnenschifffahrt spielt der Deutzer Hafen als Umschlagsplatz für Waren und Güter insgesamt keine bedeutsame Rolle mehr. Eine Ertüchtigung und ein moderner funktionsgerech-

ter Ausbau als Hafen sind bereits aufgrund der Lage in der Innenstadt und vielfältiger damit einhergehender Konflikte nicht möglich. So fehlt es für starken LKW-Lieferverkehr an einer leistungsfähigen Straßenerschließung, die an diesem Standort nicht hergestellt werden kann. Weiterhin besteht bereits heute für die herangerückten Wohn- und Büronutzungen eine erhebliche Lärmbelastung durch die Industriebetriebe und den Hafenumschlag. Schließlich fehlt es auch an geeigneten Flächen für eine funktionale Erweiterung der hafenauffinen Betriebe. Deshalb ist es zweckmäßig, das Areal durch eine städtebauliche Konversion zu einem innerstädtischen urbanen Quartier mit Wohn- und Arbeitsstätten zu entwickeln.

Auch aus rechtlicher Sicht ist die Hafenkonzersion möglich, denn bei dem Deutzer Hafen handelt es sich nicht um einen Schutzhafen, wie sich aus den rechtlichen Begutachtungen der von der 'modernen stadt' beauftragten Rechtsanwaltskanzlei ergibt. Im Ergebnis ist die Eigenschaft des Deutzer Hafens als Schutzhafen zu verneinen, da es an einem erforderlichen widmenden Publikationsakt (Allgemeinverfügung) zur Begründung der Qualifizierung als Schutzhafen fehlt.

Auch ohne die rechtliche Qualität eines Schutzhafens ist es faktisch ggf. möglich, dass für die selten auftretende Überschreitung der Hochwasserlinie II (8,30 m K.P.) sowie bei Sperrung des Rheins durch Havarien Teile des Hafens für Wasserfahrzeuge zur Verfügung stehen. Der Fall des Eisgangs auf dem Rhein dürfte in Zukunft nicht mehr eintreten.

Die Schutzhafenfunktion des Deutzer Hafens wird derzeit überprüft und im Rahmen der Bebauungsplanung verbindlich geklärt.

#### **4.4 Ziele der Landesplanung und Raumordnung**

Der Deutzer Hafen wird im aktuellen Landesentwicklungsplan NRW (LEP) von 2/2016 erstmals nicht mehr als landesbedeutsamer Hafen eingestuft. Der LEP fordert zudem eine stärkere Innenentwicklung der Städte, um den Freiraum zu schützen und landwirtschaftliche Nutzflächen im Außenbereich zu erhalten. Diesen Zielen trägt die Hafenkonzersion in hohem Maße Rechnung.

Der bisherige Regionalplan der Region Köln wurde im 25. Änderungsverfahren mit dem Ziel geändert, den bestehenden Gewerbe- und Industriebereich (GIB) des Hafenareals in einen Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) umzuwidmen. Diese Änderung der Regionalplandarstellungen für den Deutzer Hafen hat der Regionalrat am 15.12.2017 beschlossen. Als Zusatz wurde formuliert, dass die Frage des Schutzhafens im Bauleitplanverfahren zu klären ist. Das notwendige Verfahren zur Anpassung des Flächennutzungsplanes, der seit seiner Rechtskraft im Jahr 1984 das Areal des Deutzer Hafens noch als Gewerbe-, Industrie- bzw. Sondergebiet Hafen darstellt, an die Ziele der Regionalplanung, wird in Kürze eingeleitet werden.

#### **4.5 Verkehrliche Erschließung**

Aus verkehrlicher Sicht lassen die derzeitige Erschließung und die bestehenden Belastungen der angrenzenden Verkehrswege die städtebauliche Konversion des Deutzer Hafens zu einem verdichteten Wohn- und Arbeitsstättenstandort grundsätzlich zu. Das Areal verfügt über eine gute Anbindung an das lokale und regionale Straßennetz. Die Anbindung an den ÖPNV ist im Bestand über die Haltestellen der Stadtbahnlinie 7 auf der Siegburger Straße gegeben. Die SPNV- und ÖPNV-Anbindung muss aber entsprechend der zukünftigen Nutzung an die erhöhte Nachfrage angepasst werden. In einem Verkehrsgutachten werden die diesbezüglichen Möglichkeiten (S-Bahnlinie über die Südbrücke mit Haltepunkt im Süden des Deutzer Hafens, Stadtbahnverbindung zum Bf. Messe/Deutz, Feinerschließung mit Bussen) untersucht und bewertet. Auch die Anlagen und Netze für Fußgänger, Radfahrer und den Kfz-Verkehr müssen ertüchtigt werden, um den Verkehrszuwachs umweltverträglich abwickeln und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der umgebenden Knotenpunkte erhalten

zu können. Dazu ist eine barrierefreie Anbindung des neuen Quartiers durch eine Fußgänger- und Fahrradrampe auf die Südbrücke zur Verbesserung der Anbindung an das linksrheinische Stadtgebiet aus verkehrlicher Sicht im Sinne einer stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung zweckmäßig.

#### **4.6 Hochwassersituation und Anforderungen des Hochwasserschutzes**

Das eigentliche Hafenablege liegt vollständig im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins (HQ 100), was einem Stand von 11,30 m Kölner Pegel entspricht. Aufgrund des Grundsatzurteils des BVerwG aus 2014 kann der Standort hinsichtlich Nutzungsart und Bauungsstruktur trotz seiner Lage im Überschwemmungsgebiet umstrukturiert werden, soweit keine Verschlechterung der Hochwassersituation eintritt und die Belange des Wasserhaushaltsrechts umfänglich beachtet werden. Dazu sollen auf einander abgestimmte Maßnahmen u.a. eine umfangreiche Grün- und Freifläche als Retentionsraum sowie flutbare Tiefgaragen beitragen. Die vorliegende Machbarkeitsstudie des Planungsbüros ASTOC (2014) weist anhand eines Testentwurfes für ein urbanes gemischtes Quartier im Deutzer Hafen detailliert nach, dass eine städtebauliche Konversion, die die hochwassertechnischen und wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen an den Standort beachtet, möglich ist. Auch der Entwurf des integrierten Plans von COBE Architekten wurde bereits dahingehend geprüft. Die umfangreichen Anforderungen und erforderlichen Maßnahmen zum Hochwasserschutz erfordern zwingend eine Gesamtentwicklung des Gebietes.

#### **4.7 Immissionen und Verkehrslärm**

Nach der geplanten Verlagerung der vorhandenen Betriebe mit BImSchG-Genehmigung entfallen künftig die Immissionen durch Gewerbelärm im Gebiet. Es verbleiben Lärmimmissionen durch den Güterbahnbetrieb über die Südbrücke, durch den PKW-Verkehr und den Stadtbahnbetrieb auf der Siegburger Straße sowie durch den Verkehr auf der B 51 auf der gegenüberliegenden Rheinseite. Hinzu kommen die Emissionen durch den Schiffsverkehr. Diese Lärmbelastungen stehen einer städtebaulichen Neuordnung des Hafenableges zu einem gemischten Quartier mit Wohnen und Arbeiten nicht entgegen. Durch eine lärmoptimierte Staffelung der Nutzungen nach ihrer Lärmempfindlichkeit, durch eine entsprechende Bauungsstruktur sowie durch andere Maßnahmen des Lärmschutzes kann die Lärmsituation im künftigen Quartier erheblich verbessert werden, so dass eine Entwicklung eines gemischten Quartiers mit Wohnen, Büronutzungen und Gastronomie ermöglicht wird. Zudem könnte die Festsetzung des Standortes als 'Urbanes Gebiet' (§ 6a BauNVO) in der Bebauungsplanung aufgrund der höheren zulässigen Lärmgrenzwerte im Vergleich zu einem 'Mischgebiet' zu erweiterten Gestaltungsmöglichkeiten führen.

Die ggfs. entstehenden Lärmemissionen für den Fall, dass der Deutzer Hafen künftig temporär als Schutzhafen dienen sollte, stehen angesichts der äußerst geringen Häufigkeit der Ereignisse wie z.B. das Überschreiten der Hochwasserlinie II (8,30 m K.P.) oder eine komplette Sperrung des Rheins wegen einer Havarie ebenfalls nicht entgegen. Eisgang auf dem Rhein als Anlass für eine Schutzhafennutzung ist künftig wohl nicht mehr zu erwarten.

#### **4.8 Landschaftsschutz und Artenschutz**

Der städtebaulichen Konversion des Deutzer Hafens stehen aus Sicht des Arten- und Landschaftsschutzes keine Belange entgegen. Die westlich angrenzenden Poller Wiesen sind als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Die geplante Erweiterung des Gebietes der vorbereitenden Untersuchungen um eine Fläche an der Südbrücke westlich der Alfred-Schütte-Allee um rd. 1.000 m<sup>2</sup> als Optionsfläche für eine Fußgänger- und Fahrradrampe lässt – wie im VU-Bericht ausführlich dargelegt – bei entsprechender Ausführung lediglich sehr geringe Eingriffen in Natur und Landschaft sowie in das Landschaftsbild erwarten. Die Vereinbarkeit der

Maßnahme mit den Belangen des Landschaftsschutzes ist im folgenden Bebauungsplanverfahren im Rahmen der Umweltprüfung und der Artenschutzprüfung nachzuweisen. Die bestehende Festsetzung der Teilfläche als Landschaftsschutzgebiet steht der Einbeziehung in den Entwicklungsbereich nicht entgegen.

#### **4.9 Stadtklima**

Aus Sicht des Stadtklimas weist der Standort Deutzer Hafen für ein gemischtes urbanes Quartier mit den Funktionen, Arbeiten und Erholung günstige Bedingungen auf. In Bezug auf die Einflüsse und die langfristige Veränderungen des Stadtklimas wirken sich die Lage des Gebiets unmittelbar am Rhein und die zentrale 8 ha große Wasserfläche positiv aus. Sie führen zu einer optimalen Durchlüftung des Gebiets und Absenkung des innerstädtischen Hitzeinseleffektes und schaffen damit klimatisch günstige Voraussetzungen für gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen auch in einem hochverdichteten Quartier.

#### **4.10 Altablagerungen und Altlasten**

Die bestehenden Bodenkontaminationen aufgrund der Hafennutzung und der industriellen Vornutzungen werden im Zuge der Neuordnung vollständig beseitigt, so dass keine Bedenken gegen Wohn- und Büronutzungen sowie gegen Grünflächennutzungen einschließlich Kinderspielflächen auf dem Standort bestehen.

#### **4.11 Denkmalschutz**

Im Entwicklungsbereich liegt mit der Drehbrücke (1907/08) ein eingetragenes Baudenkmal gemäß § 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG) NRW. Nach Einschätzung des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) umfasst der Deutzer Hafen darüber hinaus weitere denkmalwerte bauliche Anlagen. Die Erhaltung des baukulturellen Erbes und die Belange des Denkmalschutzes stehen einer städtebaulichen Konversion des Hafens indessen nicht entgegen. Der integrierte Plan des Planungsbüros COBE sieht vor, erhaltenswerte Gebäude und Anlagen (wie. z. B. typische Krananlagen) in das Gesamtkonzept zu integrieren und in die künftigen Nutzungen einzufügen, so dass eine Erhaltung durch Nutzung im Sinne des Denkmalschutzes ermöglicht wird.

#### **4.12 Standortalternativen zur Bedarfsdeckung**

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen ist geprüft worden, ob geeignete und gleichwertige Alternativen zur geplanten Entwicklung zur Verfügung stehen, mit denen der ermittelte Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten gedeckt werden könnte. Eine intensive und flächendeckende Standortanalyse in der Stadt Köln hat ergeben, dass weder im innerstädtischen Bereich noch darüber hinaus mit Ausnahme der Parkstadt Süd Standortalternativen mit vergleichbarem Flächenumfang und in ähnlicher Qualität vorhanden sind, die gleichzeitig den quantitativen Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten dieser Größenordnung decken können. Die Parkstadt Süd befindet sich derzeit bereits als Sanierungsgebiet in der Entwicklung und deckt für sich genommen den bestehenden Bedarf an Wohn- und Arbeitsflächen bei weitem nicht ab.

Mit der Konversion des Deutzer Hafens als wichtigem Meilenstein der Kölner Stadtentwicklung soll vor allem der erhöhten Nachfrage im innerstädtischen Bereich nach Wohn- und Arbeitsstätten Rechnung getragen werden. Zudem dient die Umnutzung dem Nachhaltigkeitsziel der städtebaulichen Innenentwicklung, die Vorrang vor der Außenentwicklung haben soll, und verringert damit die Inanspruchnahme von weiteren Freiflächen. Aus diesen Gründen wird dem Deutzer Hafen eine hohe Priorität bei der Flächenentwicklung eingeräumt. Standortalternativen, die diese quantitativen und qualitativen Ziele der Stadtentwicklung erfüllen

sind mit Ausnahme der Parkstadt Süd in Köln nicht vorhanden. Soweit weitere Flächen überhaupt vorhanden sind, sind sie verglichen mit dem fehlgenutzten Hafenstandort in Deutz weit weniger geeignet, um den städtebaulichen Zielen einer nachhaltigen Entwicklung Kölns zu dienen. Insbesondere um den zukünftigen Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten zu decken, wird daher das Hafenareal dringend zusätzlich benötigt.

## **5. Materiellrechtliche Anforderungen**

### **5.1 Das Instrument der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme**

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß §§ 165 - 171 BauGB gehört zum besonderen Städtebaurecht des BauGB. Die Zulässigkeitsanforderungen 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.*

Mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme soll das Areal des Deutzer Hafens gemäß § 165 Abs. 2 BauGB im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Die sich aus den Rahmenbedingungen und den städtebaulichen Zielen ergebenden Herausforderungen sind komplex. So liegt das Gebiet größtenteils im Überschwemmungsgebiet (HQ 100), so dass die Verwirklichung der Forderungen des Wasserhaushaltsrechts im Hinblick auf den Hochwasserschutz nur durch eine geschlossene und koordinierte Gesamtmaßnahme erfolgen kann. Diese Anforderung besteht auch hinsichtlich der neuen Verkehrserschließung des Gebiets, die in Bezug auf ein 200-jährliches Ereignis hochwasserfrei hergestellt werden soll. Weiterhin soll der Standort angesichts des erhöhten Bedarfs zügig und als verdichteter urbaner Wohn- und Arbeitsstandort mit einem mindestens 30 %igen Anteil an gefördertem Wohnraum entwickelt werden.

Insgesamt liegt daher ein qualifizierter städtebaulicher Handlungsbedarf vor, der aus Gründen des öffentlichen Interesses ein planmäßiges und aufeinander abgestimmtes Vorgehen i.S. einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme erfordert. Im Rahmen der Neuordnung ist im städtebaulichen Entwicklungsbereich zur Bewältigung der städtebaulichen Aufgaben ein Bündel von gesamtheitlichen Maßnahmen mit Grunderwerb, Bodenordnung, Freilegung, einheitlicher Niveauanhebung des Geländes für eine hochwasserfreie Erschließung sowie eine Neuaufteilung in Baufelder und Veräußerung der entwickelten Grundstücke zwingend erforderlich. Diese Maßnahmen sind inhaltlich, zeitlich, organisatorisch und finanziell aufeinander abzustimmen und erfordern deshalb eine flächendeckende und zeitlich umfassende Umsetzungsstrategie für den abgegrenzten Entwicklungsbereich. Diese Anforderungen können allein mit dem Instrument der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 BauGB erfüllt werden, um die komplexe städtebauliche Gesamtmaßnahme 'Deutzer Hafen' im Sinne des Allgemeinwohls einheitlich und zügig durchzuführen.

Die erheblichen Kosten der Entwicklung und Neuordnung können aus den durch die Entwicklungsmaßnahme bewirkten Bodenwertsteigerungen vollständig refinanziert werden, denn das Entwicklungsrecht sieht dafür eine Abschöpfung der planungs- und maßnahmenbedingten Bodenwertsteigerungen vor. Diese erfolgt überwiegend durch den flächendeckenden Erwerb aller Grundstücke im Entwicklungsbereich durch die Stadt Köln bzw. die Entwicklungsgesellschaft ‚moderne stadt‘. Die erworbenen Grundstücke sind nach Durchführung der Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen zu reprivatisieren (Privatisierungspflicht). Alternativ können mit den Eigentümern Abwendungsvereinbarungen und städtebauliche Verträge abgeschlossen werden, die die plangemäße Entwicklung der Grundstücke sicherstellen und durch Vereinbarung eines Ausgleichsbetrags ebenfalls eine entsprechende Beteiligung der bleibenden Eigentümer an den Entwicklungskosten gewährleisten.

Bei nicht veräußerungsbereiten Eigentümern steht der Stadt Köln zur Durchsetzung der Grunderwerbspflicht die Enteignung als ultima ratio zur Verfügung. Nach § 169 Abs. 3 Satz 1 BauGB ist im städtebaulichen Entwicklungsbereich die Enteignung auch ohne Bebauungsplan zu Gunsten der Stadt zur Erfüllung ihrer Aufgaben zulässig.

Eine Enteignung von privatem Eigentum muss zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich sein (Art. 14 Abs. 3 GG). Zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich wird die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme indes nur, wenn die Maßnahme durch ein dringendes, im Verhältnis zu entgegenstehenden öffentlichen und/oder privaten Interessen überwiegendes öffentliches Interesse gerechtfertigt ist. Beispielhaft benennt das Gesetz in § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB Gründe, die eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme und damit die Enteignung rechtfertigen. Erforderlich ist deshalb zum Satzungsbeschluss eine umfassende Abwägung der privaten und öffentlichen Interessen untereinander und gegeneinander. Im Fall des Deutzer Hafens ergibt sich das öffentliche Interesse aus folgenden in § 1 Abs. 1 der Entwicklungssatzung genannten städtebaulichen Zielen:

- Der Bereich des Deutzer Hafens soll angesichts der zentralen innerstädtischen Lage gegenüber dem Rheinauhafen und in Sichtweite des Kölner Doms im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung zu einem urban gemischten neuen innerstädtischen Quartier mit Wohnungen, Büros, Gastronomie und Einzelhandel für ca. 6.900 Einwohner und ca. 6.000 Arbeitsplätze mit allen erforderlichen Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen entwickelt werden. Mit der neuen im Entwicklungsgebiet geplanten vierzügigen Grundschule sollen auch bestehende Bedarfe aus den Stadtteilen Deutz und Poll abgedeckt werden.
- Die umfassende städtebauliche Neuordnung des ehemaligen Gewerbe- und Industriestandortes (Konversion) soll einen signifikanten Beitrag zur Deckung des erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten gem. § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB angesichts des starken Bevölkerungswachstums in Köln leisten. Insbesondere erst durch den Zugriff auf

die Grundstücke kann im Gebiet der Anteil von 30 % öffentlich gefördertem Wohnungsbau realisiert werden.

- Das städtebauliche Projekt 'Deutzer Hafen' ist für die Stadtentwicklung Kölns sehr bedeutsam und soll den erweiterten rechtsrheinischen Innenstadtbereich aufwerten und einen weiteren Kristallisationspunkt für die städtebauliche Entwicklung schaffen.
- Die standortadäquate Umnutzung des innerstädtischen Hafenareals soll angesichts geringer Bauflächenpotenziale einen wesentlichen Beitrag zur städtebaulichen Innenentwicklung und Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur, zur effizienten Nutzung der knappen Ressource Fläche sowie zur Erhaltung des Freiraums im Außenbereich der Stadt Köln leisten.
- Die Entwicklung folgt dem Leitbild der kompakten und funktionsgemischten Stadt und trägt erheblich zur Verkehrsvermeidung in Köln bei.

Diese vielfältigen und gewichtigen öffentlichen Interessen weisen gegenüber den privaten Belangen der Eigentümer, Nutzer und Mieter im Gebiet des Deutzer Hafens eine erheblich größere Bedeutung und ein höheres Gewicht auf, so dass aus Gründen des Gemeinwohlerfordernisses die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme zulässig und erforderlich ist.

Die pauschale Prüfung der Enteignungsvoraussetzungen hat zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses zu erfolgen (Vorwirkung der Enteignung). Da der Entwicklungsbereich insgesamt rd. 37 ha umfasst und im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses noch keine bis ins Einzelne gehende endgültige Plankonzeption vorliegt, können die Enteignungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt nicht bereits für jedes Grundstück abschließend geprüft werden. Das Wohl der Allgemeinheit rechtfertigt indessen generell die geplante Entwicklung in dem beschlossenen räumlichen Umfang einschließlich einer möglichen Enteignung.

Die durchgeführten vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 165 Abs. 4 BauGB liefern die ausreichenden Beurteilungsgrundlagen über das 'Ob' und 'Wie' der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme 'Deutzer Hafen' nach §§ 165 ff BauGB. Bezogen auf die städtebaulichen Entwicklungsziele und geplanten Maßnahmen liegen die materiell-rechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen sowie das Erfordernis der Maßnahme als Grundlage für den Beschluss einer Satzung über den Entwicklungsbereich nach § 165 Abs. 3 BauGB vor. Die vorbereitenden Untersuchungen weisen die materiell-rechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen gemäß § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 bis 4 BauGB für die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme, insbesondere das nach § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB erforderliche Allgemeinwohl der angestrebten Maßnahme, nach.

## **5.2 Bedeutung des Deutzer Hafens für die Stadtentwicklung**

Mit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach § 165 Abs. 2 BauGB 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. Die Bedeutung des Deutzer Hafens für die Stadtentwicklung lässt sich in quantitativer und qualitativer Hinsicht wie folgt begründen.

In **quantitativer Hinsicht** trägt die Konversion des Deutzer Hafens signifikant zur Deckung des erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten bei. So muss die Stadt Köln als wachsende Stadt im Zeitraum 2017-2029 rd. 59.700 zusätzliche Wohnungen errichten sowie rd. 19.000 Büroarbeitsplätze schaffen. Bei Ausschöpfung aller erfassten und mobilisierbaren Baulandpotenziale verbleibt eine Unterdeckung von rd. 9.500 Wohneinheiten bis zum Jahr

2029. Angesichts des erheblichen Nachfrageüberhangs und der äußerst geringen Leerstandsquoten im Wohn- und Büroimmobilien besteht ein erhöhter Bedarf sowohl an Wohn- als auch an Arbeitsstätten. Nur durch den Zugriff auf die Flächen des Deutzer Hafens und dessen Konversion kann ein wesentlicher Beitrag zur Bedarfsdeckung geleistet werden.

Bereits aus der oben aufgeführten Dimension des Projektes Deutzer Hafen ergibt sich die besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung der Stadt. Die Flächengröße sowie die künftigen Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen stellen auch im Verhältnis zur gesamtstädtischen Entwicklung Kölns eine signifikante Bedeutung dar. Gleichzeitig verfolgt die Stadt Köln angesichts der äußerst knappen Flächenpotenziale und aus ökologischen Gründen eine stringente Innenentwicklung. Auch der geltende Landesentwicklungsplan (LEP) formuliert die Innenentwicklung als prioritäres raumordnerisches Ziel. Die Entwicklung des Deutzer Hafens leistet für die wachsende Stadt Köln zu diesen Zielen einen signifikanten Beitrag. Mit der Umnutzung des Hafensareals bietet sich der Stadt die einzigartige Chance, dringend benötigten Wohnraum in integrierter Innenstadtlage zu entwickeln und damit ein Angebot zu schaffen, das dem Bedarf zahlreicher Wohnungssuchender entspricht. Der Bedarf an Wohnraum für die wachsende Stadt Köln wäre anderweitig nur durch die Inanspruchnahme von Flächen im Außenbereich zu decken, was weder im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung noch der Nachfrager von Wohnraum wäre. Gleichzeitig bietet der transitorische Grunderwerb aller Grundstücke im Gebiet die Möglichkeit, den beabsichtigten Anteil von mindestens 30 % an Wohnraum im geförderten Wohnungsbau in zentraler Lage zu realisieren.

In **qualitativer Hinsicht** ergibt sich die besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung vor allem aus der räumlichen Lage in der Stadt Köln. Die Bedeutung des Areals des Deutzer Hafens für die Stadtentwicklung hat der 'Städtebauliche Masterplan Köln' von 2009 bereits herausgestellt. Der Standort in sehr hochwertiger Lage bietet sich für ein lebendiges, vielfältiges, funktionsgemischtes und zugleich verdichtetes Stadtviertel an. Die Konversion des Areals von der Hafennutzung zu einem gemischten urbanen Quartier fügt sich in eine Reihe von städtebaulichen Projekten auf der rechtsrheinischen Seite Kölns ein und wertet diese weiter auf. Dazu gehören die Gestaltung des neuen Campus der Kölner Fachhochschule, der Bau des Rheinboulevards mit seiner Freitreppe, der Errichtung der Messe-City und der Umbau des Messe-Geländes sowie die Entwicklung des Mülheimer Südens.

Die geplante Umnutzung des Deutzer Hafens schafft einen weiteren Entwicklungsschwerpunkt und neuen Kristallisationspunkt für die rechtsrheinische Stadtentwicklung. Die Konversion beseitigt zudem die bisherige Zäsur zwischen den östlich angrenzenden Stadtflächen und dem Rheinufer durch die bestehende Industrie- und Gewerbegebietsnutzung und führt damit zu einer Aufwertung des gesamten Stadtteils. Insgesamt ergibt sich daher bereits aus der Lage der Hafensflächen im Siedlungszusammenhang eine zentrale städtebauliche Bedeutung des Areals für die gesamtstädtische Entwicklung.

Das besondere Entwicklungspotenzial des Deutzer Hafens als innerstädtisches Wohn- und Dienstleistungsquartier ergibt sich aus folgenden Merkmalen:

- Dynamische Entwicklung des angrenzenden Bürobereichs sowie benachbarter rechtsrheinischer Dienstleistungs- und Technologiestandorte,
- gute Anbindung an die benachbarten Wohnviertel Deutz und Poll,
- gute Erschließung durch alle Verkehrsarten,
- exponierte Lage am Rhein und an der Wasserfläche des Hafenbeckens,
- herausragende Blick- und Sichtbeziehungen auf das Stadtzentrum sowie
- unmittelbare Einbindung in den Grün- und Erholungsraum am Rhein.

Außer des bereits in der Entwicklung befindlichen Projekts Parkstadt Süd stehen in Köln hinsichtlich Lage, Größenordnung und Qualität keine vergleichbaren innerstädtischen Flächen für den wachsenden Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten zur Verfügung. Bei dem Hafensareal

handelt es sich daher um eines der bedeutendsten städtebaulichen Projekte Kölns für die zukünftigen Jahrzehnte. Die städtebauliche Neuordnung und Entwicklung des Bereichs gegenüber dem Rheinauhafen in Sichtweite der Altstadt und des Doms ist für Köln unter städtebaulichen Gesichtspunkten von einzigartiger Bedeutung.

Aufgrund dieser quantitativen und qualitativen Dimensionen des Deutzer Hafens kommt dem Projekt das von der Regelung des § 165 Abs. 2 BauGB geforderte und durch die höchststrichterliche Rechtsprechung bestätigte beträchtliche Eigengewicht zu. Die angestrebte Entwicklung des Deutzer Hafens dient mithin der Erfüllung qualifizierter städtebaulicher sowie raumordnerischer Ziele im Sinne des § 165 Abs. 2 BauGB.

### 5.3 Allgemeinerfordernis

Gemäß § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB muss das Wohl der Allgemeinheit die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erfordern. Nach der gesetzlichen Wertung entspricht die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme insbesondere dann dem Wohl der Allgemeinheit, wenn sie beispielsweise der Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten dient oder der Wiedernutzung von Brachflächen. Dabei können die in § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB genannten Gründe kumulativ vorliegen, müssen es aber nicht.

#### 5.3.1 Erhöhter Bedarf an Wohnstätten

Für die stark wachsende Stadt Köln wird ein andauerndes erhebliches Bevölkerungswachstum, Anstieg der Haushaltszahlen und damit auch des Wohnungsbedarfs für die nächsten Jahre prognostiziert. Für den Zeitraum 2017 – 2029 (=13 Jahre) wird der Bedarf an neuem Wohnraum in der Stadt Köln auf insgesamt rd. **59.700 Wohneinheiten (WE)** geschätzt, und zwar rd. 23.700 WE für den Zeitraum 2017-2019 (=3 Jahre) und rd. 36.000 WE für den Zeitraum 2020-2029 (=10 Jahre). Damit ist bis 2019 von einem **jährlichen Neubaubedarf** von rd. **7.900 WE** und ab 2020 von einem jährlichen Neubaubedarf von rd. **3.600 WE** auszugehen. Die bisherigen jährlichen **Baufertigstellungen** in Höhe von durchschnittlich rd. **3.100 WE** liegen erheblich unter dem geschätzten Bedarf.

Vor dem Hintergrund des nachgewiesenen Neubaubedarfs von 59.700 WE wurden durch die Stadt Köln Potenzialflächen für den Wohnungsbau ermittelt. Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich realisierten WE können auf den ermittelten Flächenpotenzialen lediglich rd. 50.200 WE errichtet werden. Bei den Flächenpotenzialen sind auch Baulücken, Nachverdichtungspotenziale und die Ausbaupotenziale im Bestand gemeinsam mit den Selbstläuferflächen mit insgesamt 15.600 WE berücksichtigt worden. Indessen handelt es sich hierbei um 'Bruttoangaben', da eine Abschätzung der Mobilisierungsfähigkeit nicht im Einzelfall sondern lediglich durch pauschale Ansätze erfolgt ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass es sich um dispers im Stadtgebiet verteilte kleinteilige Flächen und Einzelgrundstücke handelt, deren Mobilisierung zeit- und ressourcenintensiv ist.

Bei den Flächenpotenzialen bestehen teilweise erhebliche eigentumsbedingte Mobilisierungshemmnisse sowie städtebaulicher Planungs-, Neuordnungs- und Erschließungsbedarf, der bei diesen Flächen erst zu einer langfristigen Verfügbarkeit führt. Der überwiegende Teil der Flächen befindet sich im Privateigentum und für die Mobilisierung ist daher die Kooperationsbereitschaft der privaten Eigentümer erforderlich. Hinzu kommen in zahlreichen Fällen vorhandene Nutzungen bzw. Zwischennutzungen, die vor einer wohnbaulichen Nutzung zu beenden sind. Dies führt bei der Flächenentwicklung und Mobilisierung zu rechtlichen, finanziellen und vor allem auch zeitlichen Unwägbarkeiten, die bezüglich der Auswirkungen schwer kalkulierbar sind.

Die bisherigen Bestandsanalysen ergeben daher, dass auf den derzeit ermittelten Flächen für neue rd. 50.200 WE eine kooperative Entwicklung der Flächen mit dem Instrumentarium

des allgemeinen Städtebaurechts und Mobilisierung der Baurechte nicht in allen Fällen möglich sein wird.

Darüber hinaus ist zu konstatieren, dass rechnerisch bis zum Jahr 2030 eine **Unterdeckung** von **9.500 WE** besteht. Denn selbst wenn es gelingen würde, alle bislang ermittelten Flächenpotenziale zu mobilisieren, kann der Bedarf an Wohnraum bis zum Prognosehorizont 2030 nicht gedeckt werden und es verbleibt die vorgenannte signifikante Unterdeckung bestehen.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass die Stadt Köln einen **erhöhten Bedarf an Wohnstätten** gemäß § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB aufweist, der mit den verfügbaren Flächenpotenzialen nicht gedeckt werden kann.

### 5.3.2 Erhöhter Bedarf an Arbeitsstätten

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist zulässig, wenn die Maßnahme zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Arbeitsstätten dient (§ 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB).

Die dynamische Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung zeigt, dass Köln zu den sehr stark wachsenden Schwarmstädten in Deutschland gehört, eine Entwicklung, die sich auch zu einem ebenso rasant wachsenden Bedarf an Arbeitsstätten führt. Vor allem die Tatsache, dass jüngere Menschen nicht nur zum Studium und zur Ausbildung nach Köln kommen, sondern nach Abschluss der Ausbildung auch als junge Berufstätige in Köln bleiben möchten, verstärkt diesen Bedarf an Arbeitsstätten. In Köln wird dieser Trend nach aktueller Einschätzung auch noch weiter anhalten. So steigt die Anzahl der Kölnerinnen und Kölner im Erwerbsalter zwischen 18 und 65 Jahren gemäß der Bevölkerungsvorausberechnung von 706.174 Personen (Stand 31.12.2015) bis 2025 auf rund 754.400 Personen an. Danach nimmt diese Altersgruppe bis 2040 leicht auf etwa 751.700 ab. Rein zahlenmäßig werden dem Arbeitsmarkt aber damit künftig deutlich mehr Personen zur Verfügung stehen. Hinzu kommt, dass bereits heute die Arbeitslosenquote in Höhe von 8,5 % (Stand 2017) im Vergleich zu anderen bundesdeutschen Großstädten überdurchschnittlich hoch ist, so dass sich dadurch bereits ein erhöhter Bedarf an Arbeitsstätten begründen lässt.

Der rasant wachsende Bedarf entsteht vor allem im tertiären Sektor, in dem 83 % aller Beschäftigten in Köln tätig sind. Insbesondere die Bereiche Handel und Dienstleistung weisen bereits heute eine hohe Flächennachfrage auf, die nur auf zusätzlichen Standorten durch eine Baulandentwicklung gedeckt werden kann. Die in Köln anhaltend hohe Nachfrage von Unternehmen nach Büroflächen hat inzwischen zu einem Nachfrageüberhang geführt, so dass die Leerstandsquote bei Büroimmobilien seit 2009 kontinuierlich auf inzwischen lediglich noch 3,7 % im Jahr 2017 gesunken ist und damit bereits signifikant unterhalb der Fluktuationsreserve liegt. Diese aussagefähigen Indikatoren zeigen, dass die Nachfrage nach Büroflächen das verfügbare Angebot seit 2009 deutlich übersteigt und damit eine erhebliche Unterdeckung besteht.

Die Abschätzung des künftigen Bedarfs erfolgt in der VU einerseits anhand der Beschäftigtenentwicklung und andererseits anhand der Trendfortschreibung. Beide Methoden kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass bis zum Jahr 2029 ein zusätzlicher Bedarf in Höhe von mindestens rd. **19.000 Büroarbeitsplätzen** besteht. Die systematische Analyse und Bewertung der verfügbaren Flächenpotenziale lässt erkennen, dass davon gegenwärtig lediglich 2/5 mit den Instrumenten des allgemeinen Städtebaurechts entwickelt werden können und die übrigen 3/5 der nachgefragten Büroflächen lediglich dadurch bereitgestellt werden, dass auf die bestehende Fluktuationsreserve an Büroflächen zugegriffen und diese dadurch stetig verkleinert wird. Sollte diese Entwicklung auch künftig fortgesetzt werden, weil zusätzliche geeignete Bauflächen für die Erstellung neuer Büroimmobilien fehlen, so ist mit einem weiteren stetigen Absinken der Leerstandsquote zu rechnen. Angesichts eines solchen anhaltenden Nachfrageüberhangs und der bereits eingetretenen Unterschreitung der Mindest-

quote von 4 % für die Fluktuationsreserve wird die Funktionsfähigkeit des Kölner Büromarktes erheblich beeinträchtigt. Vor diesem Hintergrund ist auf Basis der plausiblen Bedarfsprognosen und Bestandsbewertung zu konstatieren, dass in Köln ein **erhöhter Bedarf an Arbeitsstätten** (Büroarbeitsstätten) im Dienstleistungssektor besteht.

### 5.3.3 Wiedernutzung brachliegender Flächen

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist zulässig, wenn die Maßnahme zur Wiedernutzung brachliegender Flächen dient (§ 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB).

Umfangreiche Flächen im Deutzer Hafen liegen brach bzw. weisen eine Mindernutzung auf. Zudem hat der Hafen seine Funktion als Umschlagplatz für Güter in den letzten Jahren weitgehend verloren. Für die Binnenschifffahrt spielt der Deutzer Hafen als Umschlagplatz für Waren und Güter insgesamt keine bedeutsame Rolle mehr. Der Umschlag ist stetig gesunken und umfasst lediglich noch 2,2 % des Umschlags aller Kölner Häfen. Eine Ertüchtigung und ein funktionaler Ausbau als Hafen ist bereits aufgrund der Lage in der Innenstadt und aufgrund der herangerückten Büro- und Wohnnutzungen, die eine noch höhere Lärmbelastung durch hafenauffine Industriebetriebe nicht erlauben, sowie aufgrund der fehlenden Erweiterungsflächen nicht möglich. Auch ist der Hafen im geltenden Landesentwicklungsplan nicht mehr als landesbedeutsamer Hafen dargestellt. Da diese Rahmenbedingungen und Trends perspektivisch die Entstehung weiterer Brachen und Konflikte mit den umgebenden Nutzungen und der Stadtentwicklung insgesamt erwarten lassen, ist die Konversion des Standortes geboten.

Diese Entwicklung hat die Stadt dazu bewogen, das Hafenaerial angesichts des gleichzeitig bestehenden erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten zu einem innerstädtischen urbanen Quartier zu entwickeln.

### 5.4 Keine Zielerreichung durch städtebauliche Verträge und keine städtebaulichen Instrumente zur Entwicklungsmaßnahme

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist gem. § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 BauGB nur zulässig, wenn die angestrebten Ziele und Zwecke nicht durch städtebauliche Verträge erreicht werden können oder Eigentümer der von der Maßnahme betroffenen Grundstücke unter entsprechender Berücksichtigung des § 166 Abs. 3 BauGB 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 BauGB ergibt. Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme kommt daher dann nicht in Betracht, wenn sich das planerische Ziel ebenso gut mit Hilfe eines städtebaulichen Vertrages oder aber mit alternativen städtebaulichen Instrumenten wie beispielsweise der Bauleitplanung, des Städtumbaurechts oder des Sanierungsrechts erreichen lässt.

Das Hafenaerial befindet sich zwar überwiegend bereits im Eigentum der 'moderne stadt', die umfangreiche Flächen im Auftrag der Stadt Köln erworben hat. Zur Verwirklichung der städtebaulichen Ziele muss indessen ein Zugriff auf alle Grundstücke des Areals möglich sein. Dafür zeichnet sich eine einvernehmliche Regelung als realistische Perspektive nicht ab. So hat die intensive Eigentümerbeteiligung ergeben, dass für mehrere Grundstücke keine Kooperationsbereitschaft der Eigentümer besteht. Hier ist weder ein Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zu den Konditionen des Entwicklungsrechts noch eine Verkaufsbereitschaft für das Grundstück zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert gemäß § 153 BauGB absehbar. Entsprechende schriftliche Angebote und Kaufofferten der Stadt Köln an die jeweiligen Eigentümer wurden abgelehnt. Eine integrierte Entwicklung des gesamten Hafenaerials in Kooperation mit den Eigentümern ist daher nicht möglich.

Die förmliche Festlegung eines förmlichen Entwicklungsbereichs und die Anwendung der Regelungen der §§ 165 ff. BauGB sind daher aus nachfolgenden Gründen erforderlich:

- Die Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme, insbesondere die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- bzw. Arbeitsstätten, können nicht durch Bauleitplanung (§§ 1 bis 13 BauGB) in Kombination mit Bodenordnungsinstrumenten, insbesondere durch Umlegung (§§ 45 ff. BauGB und § 80 f BauGB) oder mit Städtebaulichen Verträgen (§ 11 BauGB) bewältigt werden, denn es fehlt an der dazu erforderlichen Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümer im Gebiet. Die Verwirklichung der städtebaulichen Konversion des Deutzer Hafens kann daher mit den Instrumenten des allgemeinen Städtebaurechts nicht oder jedenfalls nicht vollständig und zügig durchgeführt werden. Mit einem Bebauungsplan lassen sich zwar rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung des Hafenareals treffen (§ 8 Abs. 1 Satz 1 BauGB), aber er enthält als Angebotsplanung für den Eigentümer im Plangebiet keine Realisierungsverpflichtung. Daher kann damit weder eine geschlossene Verwirklichung der städtebaulichen Ziele noch eine Verwirklichung in einem absehbaren Zeitraum gewährleistet werden. Die Bebauung würde lückenhaft bleiben und der bestehende erhöhte Bedarf könnte nur teilweise gedeckt werden können, wenn sich einige Eigentümer entschließen, ihr Grundstück vorerst unbebaut zu lassen. Mit der Baulandumlegung lässt sich zwar die Neuordnung der Grundstücke, nicht indessen deren vollständige Bebauung hoheitlich durchsetzen.
- Die Entwicklungsziele können auch nicht durch die Festlegung des Hafenareals als Stadtbaugebiet (§ 171 a BauGB) oder durch die Ausweisung eines förmlichen Sanierungsgebiets (§§ 136 ff. BauGB) erreicht werden. Bei diesen Instrumenten des besonderen Städtebaurechts ist kein flächendeckender transitorischer Grunderwerb durch die Stadt vorgesehen, so dass der erforderliche Zugriff auf alle Grundstücke nicht möglich ist. Deshalb ist auch in diesen Fällen keine vollständige Erreichung der städtebaulichen Ziele des integrierten Plans des Planungsbüros COBE, insbesondere nicht die geschlossene bauliche Realisierung der öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen unter Beachtung der Anforderungen des WHG und der privaten Maßnahmen sowie deren zügige Durchführung gewährleistet.

Daher ist unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zum Wohl der Allgemeinheit erforderlich, weil ein weniger einschneidendes städtebauliches Instrument nicht zur Verfügung steht.

### **5.5 Weitere Gründe für die Erforderlichkeit der Maßnahme**

Die Erforderlichkeit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ergibt sich weiterhin aus folgenden Zielen und Gründen:

- Einheitliche Vorbereitung und Durchführung der Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen, da angesichts der Lage im Überschwemmungsgebiet, dem flächenhaften Vorhandensein von Bodenverunreinigungen sowie der neuen erforderlichen Gesamterschließung des Hafenareals keine unabhängige Entwicklung einzelner Grundstücke möglich ist, sondern nur eine integrierte Entwicklung des Gesamtgebietes. Insbesondere ist eine Erhöhung des Flächenniveaus aller Grundstücke im Überschwemmungsgebiet zwingend erforderlich, um eine hochwasserfreie Erschließung des neuen Quartiers zu erreichen. Der Zugriff auf alle Grundstücke ist auch deswegen unverzichtbar.
- Gesamtheitliche Herrichtung des Geländes entsprechend den Erfordernissen des Wasserhaushaltsrechtes und Herstellung eines notwendigen Hochwasserschutzes für das neue Quartier, wozu die Einbeziehung aller Grundstücke notwendig ist.
- Flächendeckende Mobilisierung des gesamten Hafenareals durch Zugriff auf alle Grundstücke entweder durch transitorischen Grunderwerb oder durch Abschluss städtebaulicher Verträge mit den mitwirkungsbereiten Eigentümern.
- Durchsetzung der Baurechte durch Bauverpflichtungen innerhalb eines absehbaren Zeitraums im Grundstückskaufvertrag bei der Reprivatisierung der Grundstücke.

- Die komplexe Ausgangssituation im Deutzer Hafen sowie die Vielzahl der erforderlichen Einzelmaßnahmen erfordern eine stringente inhaltliche und zeitliche Koordination, die durch eine Projektsteuerung des Gesamtprozesses im Rahmen einer Entwicklungsmaßnahme erfolgen kann. Zur Durchsetzung der Gesamtmaßnahme und der Steuerung des Prozesses bestehen gemäß §169 Abs. 1 Nr. 3 BauGB in Verbindung mit §§ 144, 145 BauGB umfassende Genehmigungsvorbehalte, durch die die Stadt Maßnahmen und Vorhaben unterbinden kann, die den städtebaulichen Zielen zuwiderlaufen.
- Die Kombination von hoheitlichen Steuerungsinstrumenten (vorgenannte Genehmigungsvorbehalten) und von kooperativen Steuerungsinstrumenten (städtebauliche Verträge bzw. Grundstückskaufverträge im Zuge der Reprivatisierung der Grundstücke) ermöglicht es auch in schwierigen Kontexten, wie sie im vorliegenden Fall der Brachflächenkonversion gegeben sind, Bauland zu entwickeln und zu mobilisieren. Insbesondere führt die Tatsache, dass die konzeptionelle, finanzielle und rechtliche Steuerung in einer Hand liegen, zu einer wirkungsvollen und effizienten Gesamtsteuerung der Maßnahme.
- Verwirklichung der Ziele des 'Kooperativen Baulandmodells' der Stadt Köln, insbesondere die Errichtung eines Anteils von mindestens 30 % der neuen Wohnungen im geförderten Wohnungsbau.
- Finanzierung aller entwicklungsbedingten Kosten einschließlich der kostenintensiven Ordnungs-, Erschließungs- und sonstigen Infrastrukturmaßnahmen durch Abschöpfung der planungs- und maßnahmenbedingten Bodenwertsteigerungen durch Zwischenerwerb oder durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen.
- Verhinderung von spekulativem Grundstückshandel durch den Durchgangserwerb zum entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert der Grundstücke bzw. durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen.
- Aufhebung von Blockadehaltungen einzelner Eigentümer in letzter Konsequenz durch Enteignung, soweit nicht bereits durch die bloße Anwendbarkeit des Instruments ein freihändiger Erwerb erfolgen kann.

Die städtebauliche Entwicklungssatzung ist eine auf Umsetzung angelegte koordinierte städtebauliche Gesamtmaßnahme (vgl. § 165 Abs. 1 und § 166 Abs. 1 Satz 1 BauGB), ohne die die Stadt eine zügige, einheitliche und lückenlose Durchführung der städtebaulichen Konversion des Deutzer Hafens nicht erreichen kann.

## **5.6 Möglichkeit der zügigen Durchführung**

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme ist zulässig, wenn die zügige Durchführung der Maßnahme innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet ist (§ 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB).

Die Frage, ob eine zügige Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gewährleistet ist, kann nicht allgemein und einheitlich nach einem bestimmten Zeitraum beurteilt werden. Insoweit kommt es maßgeblich auf den räumlichen Umfang und die Komplexität der Ausgangssituation und der Entwicklungsziele der jeweiligen Entwicklungsmaßnahme an. Dabei ist für die Bewertung der Zügigkeit auf den Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses abzustellen.

Für die Durchführung der Entwicklungsmaßnahme Deutzer Hafen ist ein Zeitraum bis zum Jahr 2030 vorgesehen. Auf der Grundlage des integrierten Plans des Büros COBE, der im Sommer 2018 durch den Rat beschlossen werden soll kann unverzüglich mit der Anpassung des Flächennutzungsplanes an den am 15.12.2017 geänderten Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln und der Aufstellung von Bebauungsplänen und deren anschließende Realisierung begonnen werden. Die Aufstellung von Bebauungsplänen (vgl. § 166 Abs. 1 Satz 2 BauGB) nach Satzungsbeschluss dient der zügigen Durchführung der Konversion. Die Ver-

handlungen mit den Eigentümern zum Erwerb ihrer Grundstücke bzw. zum Abschluss städtebaulicher Verträge für eine Entwicklung zu den Konditionen des Entwicklungsrechts werden fortgesetzt.

Der im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen erstellte Zeit- und Maßnahmenplan weist nach, dass die Verwirklichung aller erforderlichen Einzelmaßnahmen innerhalb des Zeitraums auch aus organisatorischer und technischer Sicht realistisch ist.

Angesichts der zu erwartenden entwicklungsbedingten Wertsteigerungen im Entwicklungsbereich ‚Deutzer Hafen‘ ist eine wirtschaftliche Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme aus heutiger Sicht gesichert. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden zum Nachweis der zügigen Durchführbarkeit sowohl ein detaillierter Zeit- und Maßnahmenplan sowie auch eine Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 171 Abs. 2 Satz 1 BauGB in Verbindung mit § 149 BauGB erstellt. Die systematische Ermittlung aller Kosten und Einnahmen unter Berücksichtigung der Bodenwertermittlung (Anfangs- und Endwerte) sowie der vorliegenden Kostenschätzungen für die Maßnahmen weist nach, dass eine kostendeckende Durchführung nach dem aktuellen Stand der Planungen und der Kostenschätzungen gewährleistet ist. Daher ist auch unter diesem Gesichtspunkt eine zügige Durchführung der Gesamtmaßnahme ‚Deutzer Hafen‘ im Sinne von § 165 Abs. 3 Nr. 4 BauGB innerhalb eines absehbaren Zeitraums gewährleistet.

## **6. Gesamtabwägung der Anwendungsvoraussetzungen**

### **6.1 Abwägung in Bezug auf die Ermöglichung von Enteignungen**

Durch die Festlegung des Deutzer Hafens als Entwicklungsbereich sind die Interessen der Grundeigentümer im Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme unmittelbar betroffen. Die Umsetzung der Entwicklungsmaßnahme führt dazu, dass für die Eigentümer der uneingeschränkte Bestand der vorhandenen Nutzungen nicht mehr gewährleistet und eine beliebige Verfügung über das Eigentum ausgeschlossen ist. Die Eigentümer sind verpflichtet, ihre Grundstücke bei fehlender Bereitschaft oder Fähigkeit zur eigenen Verwirklichung der mit der Entwicklungsmaßnahme verfolgten Planungsziele zu einem entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert an die Stadt zu veräußern. Weitere Einschränkungen ergeben sich beispielsweise aus den besonderen Genehmigungsvorbehalten, denen bauliche Vorhaben, Grundstücksteilungen sowie Rechtsgeschäfte unterworfen sind, sowie aus dem besonderen Vorkaufsrecht der Stadt.

Die Pächter der im Eigentum der HGK stehenden Grundstücke wurden wegen des bestehenden Moratoriums, d. h. der Auflösung der Mietverträge bis spätestens Ende 2020, nicht persönlich kontaktiert. Im Übrigen hat die Beteiligung der weiteren Mieter im Entwicklungsbereich ergeben, dass etwa langjährige Mietverhältnisse zur Durchführung der Entwicklungsmaßnahme aufzuheben sind.

Gegenüber dieser Betroffenheit überwiegt allerdings die Erforderlichkeit der beabsichtigten Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Denn wie den umfangreichen Ausführungen des vorliegenden Ergebnisberichtes der VU zu entnehmen ist, dient die Maßnahme dem Wohl der Allgemeinheit im Sinne des § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB, indem die vielfach minder genutzten und brachliegenden Flächen im Untersuchungsgebiet in zentraler Lage des Stadtgebietes einer Wiedernutzung zugeführt werden, um zugleich einen festgestellten erhöhten Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten im Stadtgebiet zu befriedigen.

So hat eine Bestandsaufnahme der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Nutzungen aus dem Jahre 2017 ergeben, dass bereits zum jetzigen Zeitpunkt ca. 20% der Fläche durch Leerstand bzw. erhebliche Mindernutzung gekennzeichnet sind und sich auf weiteren 20% der Fläche bereits nicht hafenbezogene Nutzungen, wie bspw. Dienstleistungen, Büro- und Wohnnutzungen, angesiedelt haben. Zwar besteht auf 60% der Fläche derzeit noch eine hafenbezogene Nutzung. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass diese hafenbezogene

Nutzung lediglich noch durch drei Unternehmen ausgeübt wird. Hierzu zählen ein im Hafen vorhandener Eisen- und Stahlhandel, ein Asphaltmischwerk sowie ein Mühlenbetrieb. Schon jetzt steht aber fest, dass der Mühlenbetrieb bis spätestens Ende 2020 aufgegeben wird. Dies hat zur Folge, dass dann lediglich zwei Betriebe vorhanden sind, die eine hafenaffine Nutzung aufweisen und zugleich der Anteil brachliegender Flächen im Hafensreal deutlich ansteigt. Mit Blick auf die verbleibenden industriellen Nutzungen mit teilweise BImSchG-genehmigten stark emittierenden Betrieben konnte im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen außerdem festgestellt werden, dass die Aufrechterhaltung dieser Nutzungen angesichts der bereits vorhandenen Entwicklung von Dienstleistungsnutzungen und Wohnen im und im Umfeld des Deutzer Hafens sowie aufgrund der innerstädtischen Lage aus städtebaulicher Sicht problematisch sind. Angesichts der sehr zentralen Lage des Hafensreal im Stadtgebiet ist eine Weiterentwicklung dieser Betriebe ohne Perspektive für die Zukunft und verhindert eine sinnvolle städtebauliche Ordnung in diesem Bereich. Hinzu kommt, dass insbesondere eine Weiterentwicklung der bestehenden (hafenaffinen, industriellen) Nutzungen nach Beschluss des Regionalrates am 15.12.2017 nicht mehr mit dem geänderten Regionalplan übereinstimmt, der nach seiner Rechtskraft für das Gebiet des Deutzer Hafens einen allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) ausweist, wodurch die bisherige Ausweisung als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich (GIB) hinfällig ist. Auch im gültigen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP) ist der Deutzer Hafen erstmals nicht mehr als „landesbedeutsamer Hafen“ dargestellt.

Durch die mit der Entwicklungsmaßnahme beabsichtigte Hafenumnutzung durch Wiedernutzung der vorhandenen brach- bzw. mindergenutzten Flächen in diesem Bereich, wird so gleich ein erhöhter Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten gedeckt. Der Ergebnisbericht der VU dokumentiert, dass der festgestellte erhöhte Bedarf an Wohn- und Arbeitsstätten für die Zukunft zu einem strukturellen Angebotsdefizit führt, das weder mit Mitteln des allgemeinen Städtebaurechts, noch dem Instrument der Sanierungsmaßnahme in gleichgeeigneter Weise ausgeräumt werden kann. So wurde ermittelt, dass rechnerisch bis zum Jahr 2029 eine Unterdeckung von 9.500 Wohneinheiten bestehen wird. Der Bedarf an Wohnraum im Prognosehorizont kann selbst im Falle der Mobilisierung aller ermittelten Flächenpotenziale, die zu einem großen Teil dispers im Stadtgebiet verteilt sind und bei denen teilweise erhebliche eigentumsbedingte Mobilisierungshemmnisse vorhanden sind sowie städtebaulicher Entwicklungsbedarf besteht, nicht gedeckt werden. Hinzu kommt, dass sowohl anhand der Beschäftigtenentwicklung als auch mittels Trendfortschreibung bis zum Jahr 2029 ein zusätzlicher Bedarf von ca. 19.000 Büroarbeitsplätzen ermittelt wurde. Die vorhandenen verfügbaren Flächenpotenziale, die ebenfalls im Ergebnisbericht der VU dargestellt werden, reichen nicht aus, um diesen Bedarf zu decken. Dies führte zu einer stetigen Reduktion der Leerstandsquote, die schon heute unterhalb der notwendigen Fluktuationsreserve von 4 % liegt, sodass eine weitere Unterschreitung die Funktionsfähigkeit des Büromarktes in Köln erheblich und strukturell gefährdet.

Die intensive und flächendeckende Standortanalyse im Rahmen der VU hat aufgezeigt, dass in qualitativer und quantitativer Hinsicht vergleichbare Standortalternativen zur Erfüllung der mit der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen angestrebten Ziele – mit Ausnahme der Parkstadt Süd – in Köln nicht vorhanden sind. Daneben entspricht die Konversion des gewerblich sowie industriell vorgenutzten Areals dem Nachhaltigkeitsziel der städtebaulichen Innenentwicklung, die Vorrang vor der Außenentwicklung hat, weil damit die Inanspruchnahme weiterer Freiflächen verhindert wird.

Die planerische Entwicklung des Deutzer Hafens zur Befriedigung eines erhöhten Wohn- und Arbeitsstättenbedarfs sowie der Wiedernutzung der brach- und mindergenutzten Flächen erfordert die beabsichtigte Gesamtmaßnahme. Das notwendige koordinierte Vorgehen in organisatorischer, zeitlicher, baulicher und finanzieller Hinsicht kann durch alternative städtebauliche Instrumente nicht erreicht werden. Bebauungspläne als alternatives städte-

bauliches Instrument sind zur Umsetzung der Maßnahmen nicht geeignet, da diese lediglich die planerischen Voraussetzungen für eine spätere Hafenumnutzung schaffen können, es den Eigentümern aber selbst überlassen bleibt, ob er diese beabsichtigten bauplanerischen Ziele umsetzt oder aber die bestehenden Nutzungen fortführt. Die Gespräche mit den von der Entwicklungsmaßnahme Betroffenen haben zudem aufgezeigt, dass zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses nicht sämtliche Fremdeigentümer zum Abschluss städtebaulicher Verträge bereit waren, die eine kooperative Umsetzung der durch die Entwicklungsmaßnahme beabsichtigten Ziele ermöglicht hätte. Auch die Sanierungsmaßnahme scheidet hier als taugliches Instrument aus, da danach kein flächendeckender Zugriff auf die erforderlichen Schlüsselgrundstücke ermöglicht wird.

Daneben erfordern sowohl die Altlastensanierung als auch die Berücksichtigung der öffentlichen Belange mit Blick auf die Anforderungen des Hochwasserschutzes und des Wasserhaushaltsrechtes ein zeitgleich aufeinander abgestimmtes Vorgehen, das ebenfalls einen Verzicht auf einzelne Grundstücke im Untersuchungsgebiet nicht erlaubt. Denn insbesondere bei den Grundstücken, deren Eigentümer an einer kooperativen Entwicklung kein Interesse zeigen, handelt es sich um Schlüsselgrundstücke, die für die Umsetzung der Maßnahme zwingend erforderlich sind. Dies rechtfertigt den Einbezug sämtlicher im Fremdeigentum stehender Grundstücke.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Wiedernutzung brach- und mindergenutzter Flächen, insbesondere aber die Deckung des erhöhten Wohn- und Arbeitsstättenbedarfs – wie die typisierende Benennung in § 165 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauGB verdeutlicht – als Gemeinwohlbelang ein ganz erhebliches Gewicht hat, sodass dies eine Hintanstellung der in Rede stehenden wirtschaftlichen Verwertungsinteressen der von der Maßnahme betroffenen Grundstückseigentümer erlaubt. Denn so gehört es nicht zum Kernbestand der Eigentumsgewährleistung, dass Grundstückseigentümer in die Lage versetzt werden, ohne eigenes Zutun, nämlich durch (Planungs-)Kosten der Gemeinde entstandene Wertsteigerung ihres Grundeigentums stets zu realisieren.

Bei einer Gesamtbetrachtung sind daher im Rahmen einer Abwägung die Belange der Eigentümer an einer freien Verfügbarkeit ihrer Grundstücke geringer zu werten als das gesamtstädtische öffentliche Interesse an der beabsichtigten Entwicklung des Deutzer Hafens.

## **6.2 Planerische Abwägung gem. § 165 Abs. 3 Satz 2 BauGB**

Dem vorliegenden Ergebnisbericht der VU und der zusammenfassenden Darstellung in der Satzungs begründung ist zu entnehmen, dass die Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige durch die Entwicklungsmaßnahme Betroffene im Wege von Informationsveranstaltungen als auch persönlichen Gesprächen umfassend beteiligt wurden, um die Interessen zu ermitteln und mit der gebotenen Sorgfalt würdigen zu können. Dabei wurden nicht zuletzt auch die Vorstellungen über die Verwertung der Altgrundstücke herausgearbeitet.

Dabei hat sich herausgestellt, dass zum einen nicht alle Eigentümer gewillt sind, die Grundstücke durch den Abschluss städtebaulicher Verträge kooperativ entsprechend den Zielen der Entwicklungsmaßnahme zu entwickeln und überdies keine Bereitschaft besteht, die Grundstücke zu dem entwicklungsunbeeinflussten Anfangswert an die Stadt zu verkaufen. Der Zugriff auf die betroffenen Grundstücke ist aber, wie bereits dargestellt, aufgrund der zentralen Lage im Untersuchungsgebiet und der zwingend gebotenen einheitlichen und zusammenhängenden Entwicklung der Grundstücke unerlässlich.

Daneben ergibt sich die Notwendigkeit von Betriebsverlagerungen. Diesbezüglich wurden nicht lediglich Verlagerungsmöglichkeiten der betroffenen Betriebe in den Blick genommen, sondern überdies auch etwaige Verlagerungskosten ermittelt (vgl. KuF als Anlage zum Ergebnisbericht der VU), die eine Translozierung oder aber ein Neubau, wenn dieser als realistische Alternative in Betracht kam, an einem neuen Standort mit sich bringen.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung wurden neben den zu berücksichtigenden privaten Belangen ebenfalls die öffentlichen Interessen – auch mittels umfangreicher TÖB-Beteiligung – Verkehr, Hochwasserschutz, Immissionen, Landschaftsstruktur/Artenschutz, Altablagerungen/Altlasten, Denkmalschutz, Stadtklima sowie etwaige Standortalternativen betrachtet und aufgezeigt, dass unter Beachtung dieser Belange die Umwandlung des Entwicklungsbereiches zu einem urban gemischten Stadtquartier möglich ist.

Beispielhaft sei hier unter Verweis auf die zusammenfassenden Ausführungen unter Ziffer 4. der Satzungsbeurteilung, die wiederum auf die ausführlichen Erörterungen im Ergebnisbericht der VU Bezug nimmt, noch einmal auf den **Hochwasserschutz** hingewiesen. So wurde im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie zur Umwandlung des Deutzer Hafens detailliert nachgewiesen, dass eine städtebauliche Konversion, die die hochwassertechnischen Anforderungen an den Standort beachtet, möglich ist (vgl. hierzu Seite 66 – 69 der VU), die hochwassertechnischen und wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen an den Standort aber zugleich auch eine einheitliche Entwicklung des Gesamtareals zwangsläufig erfordern.

Auch das Thema **Schallschutz** wurde im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung des Instituts für Immissionsschutz ADU Cologne GmbH, Köln, die durch die Stadtverwaltung beauftragt wurde, ausführlich beleuchtet, indem die maßgebliche Lärmsituation im Deutzer Hafen untersucht wurde. Im Ergebnis wird aufgrund der geplanten Verlagerung der vorhandenen Betriebe mit BImSchG-Genehmigungen kein Gewerbelärm, sondern lediglich Lärmimmissionen durch den Verkehr des Güterbahnbetriebes über die Südbrücke sowie durch Pkw-Verkehr über die Siegburger Straße sowie von der gegenüberliegenden Rheinseite und Immissionen durch den Schiffsverkehr auf das Gebiet einwirken. Durch eine entsprechende Staffelung der Nutzungen nach ihrer Lärmempfindlichkeit sowie gezielt abschirmende Bauungsstrukturen als auch weitere Maßnahmen des passiven Lärmschutzes kann die Lärmsituation im Entwicklungsbereich erheblich verbessert werden, so dass auch unter Lärmgesichtspunkten eine Umnutzung des Hafensareals möglich ist.

Im Zusammenhang mit Umnutzungsalternativen für den Deutzer Hafen wurden faunistische Erkundigungen und Erfassung gem. FFH-Richtlinie durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchungen zeigt auf, dass eine Umnutzung des Deutzer Hafens aus **artenschutzrechtlicher** Sicht als zulässig angesehen werden kann, da nur eine geringe faunistische Betroffenheit festzustellen ist, die durch die Berücksichtigung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen bei Realisierung einer Hafenumnutzung verhindert werden können.

Der Satzungsgebiet soll gegenüber dem Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen um eine Teilfläche von rd. 1 000m<sup>2</sup> an der Südbrücke westlich der Alfred-Schütte-Allee erweitert werden, die zum Landschaftsschutzgebiet Poller Wiesen gehört. Die Erweiterung ist zur Errichtung einer Fußgänger- und Radfahrerrampe für einen barrierefreien Zugang auf die Südbrücke erforderlich. Für diese Gebietserweiterung sind Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Belange des Landschaftsschutzgebietes zu prüfen und abzuwägen. Grundsätzlich steht der bestehende Landschaftsschutz der Einbeziehung dieser Teilfläche in den städtebaulichen Entwicklungsbereich nach § 165 Abs. 5 BauGB nicht entgegen

Die Erweiterungsfläche grenzt unmittelbar an den Fuß- und Radweg der Alfred-Schütte-Allee und stellt daher aus verkehrlicher Sicht einen optimalen Standort für die Rampe dar. Im Zusammenhang mit der Planung der neuen S-Bahn über die Südbrücke wird der Standort zu konkretisieren sein. Die Errichtung der Fußgänger- und Fahrradrampe würde lediglich zu einer sehr geringen Versiegelung in jenem bereits teilversiegelten Bereich führen. Weiterhin würde das Orts- und Landschaftsbild aufgrund der ohnehin bestehenden Vorbelastung durch die Brücke und das Treppenbauwerk voraussichtlich nicht wesentlich beeinträchtigt. Die derzeitige ökologische Situation sowie die geplante ökologische Entwicklung der Poller Wiesen, nämlich die Wiederherstellung der Rheinauenlandschaft mit ihrer Artenvielfalt, werden nicht wesentlich tangiert. Insgesamt ist vielmehr lediglich ein geringer Eingriff zu erwarten. Die Poller Wiesen werden auch künftig ihre besondere Funktion als stadtbildprägendem Erho-

lungsraum erfüllen können. Die unmittelbare Verbindung mit der gegenüberliegenden Rheinseite und den dortigen Naherholungsflächen stellt indessen einen wichtigen öffentlichen Belang dar. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Fortführung des Inneren Grüngürtels bis ans Rheinufer auf der gegenüberliegenden Rheinseite des Entwicklungsgebietes. Durch den barrierefreien Fuß- und Radweg auf beiden Seiten des Rheinufers wird die Vernetzung dieser bedeutsamen Grünflächen erheblich verbessert sowie die Anbindung des neuen Deutzer Quartiers an das linksrheinische Stadtgebiet für Fußgänger und Radfahrer im Sinne einer stadtverträglichen Mobilitätsentwicklung erheblich verbessert.

Auch die Belange des **Denkmalschutzes** wird im Rahmen der zukünftigen Entwicklung in vollem Maße Rechnung getragen werden können. Der derzeitige städtebauliche Entwurf für die Umnutzung des Hafens als vom Planungsbüro COBE verdeutlicht, dass die denkmalwerten (Vorhafen/Sicherheitshafen, Industrieflur, Hafenanlagen, Kran und Verladeanlagen, Komplex der Ellmühle) als auch das unter Denkmalschutz stehende Objekt (Drehbrücke) in die künftigen Nutzungen des Hafens sinnvoll integriert werden können, so dass eine Erhaltung durch Nutzung i. S. d. Denkmalschutzes ermöglicht wird.

Selbst im Falle der Bewertung des Deutzer Hafens als Schutzhafen begründet dies keine Zweifel an der geplanten Konversion des Hafens. Denn so werden schutzsuchende Schiffe weiterhin Aufnahme im Deutzer Hafen finden können. Kommt es in diesen Fällen zu etwaigen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte durch den Betrieb von Bordaggregaten etc., kann dies der Entwicklungsplanung ebenfalls nicht entgegen gehalten werden, da es sich bei Hochwasser, Havarien und Eisgang auf dem Rhein um äußerst seltene Ereignisse handelt.

Die umfangreichen vorbereitenden Untersuchungen ermöglichen mithin eine der Bedeutung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme angemessenen Würdigung der privaten und öffentlichen Belange mit dem Ergebnis, dass sich für die beabsichtigte Konversion des Deutzer Hafens zum Zwecke der Befriedigung eines erhöhten Wohn- und Arbeitsstättenbedarfs die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme an diesem Standort als abwägungsgerecht darstellt.

## **7. Abgrenzung des förmlichen Entwicklungsbereichs**

Der Entwicklungsbereich ist nach § 165 Abs. 5 BauGB so zu begrenzen, dass sich die Entwicklung zweckmäßig durchführen lässt. Auf Grundlage der vorbereitenden Untersuchungen wird ein rd. 35 ha großes Gebiet festgesetzt, das den engeren Hafensbereich zwischen Siegburger Straße, Poller Kirchweg, dem Nordrand der Bahnstrecke Südbrücke – Köln-Kalk (Streckennummer 2641), der Alfred-Schütte Allee und der im Norden gelegenen Drehbrücke sowie den zwischen Poller Kirchweg und Siegburger Straße gelegenen Bereich umfasst. Für den Teilbereich Siegburger Straße liegt zwar seit dem Jahr 2010 ein eigenständiger Bebauungsplan vor, deren Ziele und Festsetzungen indessen überholt sind. Der vorliegende integrierte Plan von COBE sieht auch für diesen Bereich eine umfassende und auf den Gesamtbereich abgestimmte Neuordnung vor. So sind im Hinblick auf das städtebauliche Konzept des Hafens flächenhafte Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen (u.a. Grundstücksfreilegungen, Betriebsstandortverlagerungen, Anpassung der Erschließung, Anpassung des Hochwasserschutzes) erforderlich. Die Einbeziehung des Bereichs Siegburger Straße in den Entwicklungsbereich ist daher für eine geschlossene Gesamtentwicklung und Erreichung der städtebaulichen Konversionsziele sowie zur Deckung des erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten zwingend erforderlich.

Die Flächen der Deutschen Bahn AG am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes der vorbereitenden Untersuchungen sind nicht in den Entwicklungsbereich einzubeziehen. Es handelt sich um fachplanerisch nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) gewidmete

Flächen, die nicht entwidmet und städtebaulich entwickelt werden sollen. Der geplante Bau der S-Bahnlinie erfolgt durch die Deutsche Bahn AG.

Zusätzlich ist der Bereich der vorbereitenden Untersuchungen um eine Teilfläche an der Südbrücke geringfügig zu erweitern, um hier unter Berücksichtigung der Belange des Landschaftsschutzes ggf. eine Zuwegung für eine barrierefreie Fuß- und Radwegeverbindung des Deutzer Hafens über die Südbrücke mit dem linksrheinischen Stadtgebiet zu schaffen. Diese Fläche befindet sich bereits in städtischem Eigentum. Durch die Hinzuziehung dieser Fläche werden, wie im VU-Bericht ausführlich erörtert, die Grundzüge der Entwicklung nicht tangiert und es bedarf auch keiner zusätzlichen diesbezüglichen Analysen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen. Auch die Festsetzung der Teilfläche als Landschaftsschutzgebiet steht der Einbeziehung in den Entwicklungsbereich nicht entgegen.

Insgesamt sind daher die materiell-rechtlichen Anforderungen für die Festlegung des Entwicklungsbereichs 'Deutzer Hafen' gegeben und die Anwendung des Entwicklungsrechts gemäß § 165 ff. BauGB ist zur Realisierung der städtebaulichen Entwicklung des Hafens als durch umfassende Neuordnung geboten.