

Städtebauliches Planungskonzept Deutzer Hafen Vorlagennummer 2608/2021

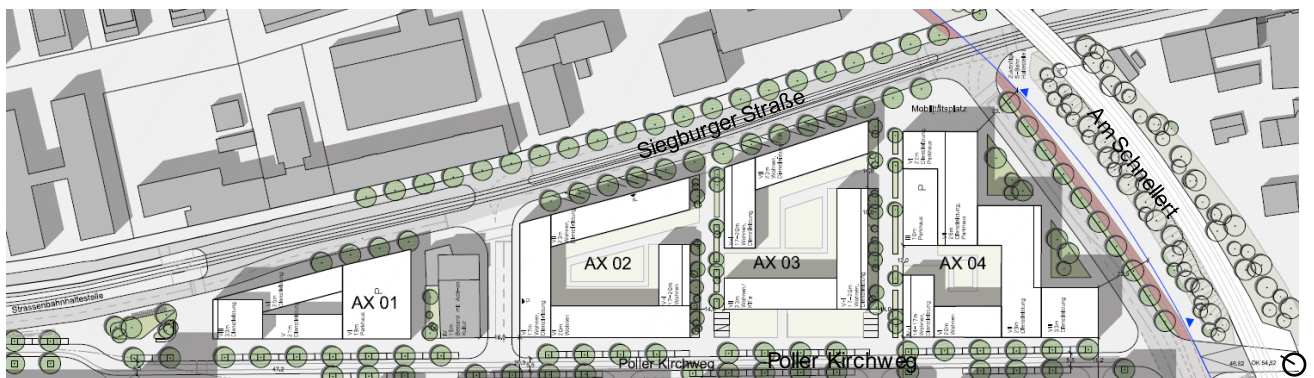
Hier: Beantwortung von Fragen in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 09.09.2021

In der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 09.09.2021 wurden mündliche Fragen seitens der Verwaltung wie folgt beantwortet:

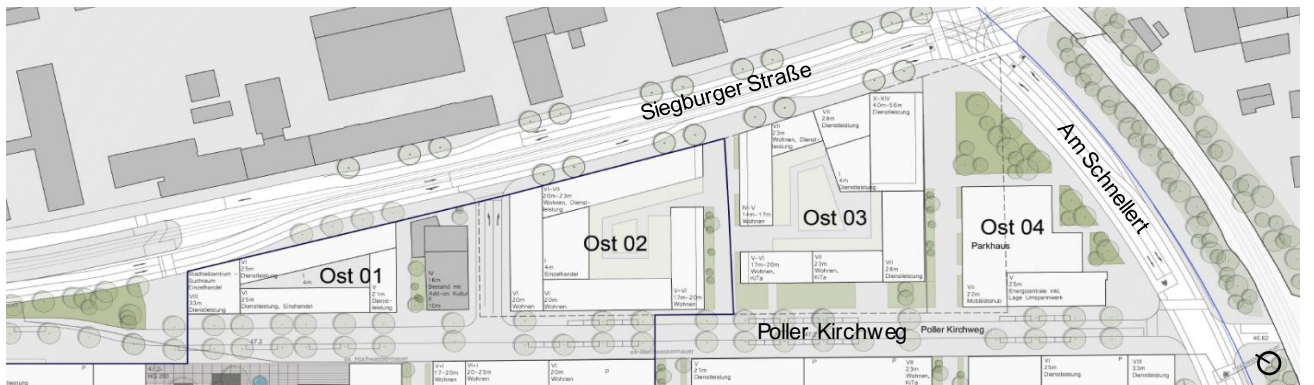
1. Wieso ist das Parkhaus im Baufeld Ost 04 in der Neuplanung doppelt so hoch wie vorher?

Das Parkhaus auf Baufeld Ost 04 (bzw. AX 04) hatte im ursprünglichen Entwurf eine Höhe von 10 m. Zusätzlich war ein Parkhaus von 19 m Höhe in Baufeld Ost 01 (AX 01) geplant. In der Neuplanung ist für das Parkhaus im Baufeld Ost 04 eine Höhe von 22 m vorgesehen, das Parkhaus in Baufeld Ost 01 entfällt. Gründe dafür sind zum einen, dass die Kubatur des geplanten Parkhauses auf Baufeld Ost 01, das durch den Poller Kirchweg und die Siegburger Straße begrenzt wird, sehr schmal wäre. Hier wäre die Einbettung eines Parkhauses inkl. Rampen unter Einhaltung von Schleppkurven sehr schwierig und eher unwirtschaftlich gewesen.

Zum anderen erschien die Lage an der S-Bahn-Station auch im Sinne eines Park-and-Ride-Parkplatzes für ein Parkhaus günstiger. Andere Nutzungen wie Wohnen wären neben der Bahntrasse sowie dem Umspannwerk ohnehin nicht möglich.



Integrierter Plan, Ausschnitt Bereich Ostdreieck – bisherige Planung



Integrierter Plan, Ausschnitt Bereich Ostdreieck – überarbeitete Planung / Fortschreibung

2. Was ist ein Mobilitätshub?

Mobilitätshubs oder Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Mobilitätsangebote an einem Standort und sind so zugleich Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln – z.B. mit Ausleihmöglichkeiten für Fahrräder und Autos, E-Lade-Stationen für Autos und E-Bikes, Fahrradabstellanlagen sowie ein möglichst naher Anschluss an den Nahverkehr. Sie können mit anderen Nutzungen wie z.B. einer Paketstation, WC oder Kiosk erweitert werden.

Im Plangebiet sollen ca. sechs solcher Mobilitätshubs bzw. Mobilitätsstationen entstehen, die zur Nutzung öffentlich zugänglich sein sollen. Weitere Angebote zur Mobilität sollen auf den einzelnen Baufeldern angeordnet werden.

3. Die in der Anlage gezeigten Bilder – sind diese als konkrete Planung zu verstehen oder zeigen sie nur Beispiele?

Die Bilder sind als Beispiele zu verstehen, sollen aber die hohe Qualität verdeutlichen, die wir gerne umsetzen möchten.

4. Ist es bei (höheren) Gebäuden auch zu einem späteren Zeitpunkt möglich, die Nutzung des Gebäudes – je nach Bedarf – anzupassen oder zu ändern?

Das hängt von den Randbedingungen des jeweiligen Standortes und den dann dort geltenden Festsetzungen ab.

5. Es gab große Änderungen der gesamten Blockreihe entlang der Siegburger Straße. Sind diese zum jetzigen Zeitpunkt vonnöten, da intensive Diskussionen zum Integrierten Plan geführt wurden?

Selbstverständlich müssen die vorliegenden Planungen weiter konkretisiert und fortgeschrieben werden. Das Grundgerüst des Integrierten Plans hat sich dabei als so robust erwiesen, dass es mit seiner Struktur der Blöcke, der Freiräume und der Erschließung erhalten bleiben konnte. Für das Ostdreieck haben sich notwendige Veränderungen aufgrund einer verbesserten Lage für das Umspannwerk ergeben. In Zusammenhang mit einer städtebaulichen Überprüfung hat sich in Folge dessen ein verändertes Konzept als das beste herausgestellt. Um eine gesicherte Gesprächsgrundlage für die Vereinbarungen mit den Eigentümern zu erhalten, hat die Verwaltung die Beschlussfassung für notwendig erachtet.

6. Die Baumöglichkeiten in den Innenhöfen für Gewerbeflächen werden erweitert – damit ergibt sich eine Minderung der Innenflächen.

Das ist soweit richtig – für eine gewerbliche Nutzung wird nur oftmals auch eine größere Bautiefe benötigt und diese soll planerisch mit Berücksichtigung finden. Im Bau-feld Ost 02, das sich innerhalb des Suchraums Einzelhandel befindet, soll damit außerdem die Möglichkeit für einen Einzelhandelsstandort ermöglicht werden.

7. Umspannwerk und ergänzende Nutzungen: es scheint ein Widerspruch zu sein, dass in Zusammenhang mit dem Umspannwerk keine anderen Nutzungen möglich sind und dann werden mit dem Parkhaus doch welche aufgeführt.

Es handelt sich bei den ergänzenden Nutzungen um funktional im Zusammenhang stehende Nutzungen zum Parkhaus bzw. zum Umspannwerk, wie bspw. einer Radstation mit Werkstatt, eine Mobilitätsstation, eine E-Tankstelle oder eine Energiebera-tung. Die Erfahrung mit anderen Umspannwerken zeigt, dass elektromagnetische Felder außerhalb des Baukörpers als unkritisch einzustufen sind. Eine sensible Wohnnutzung ist aber allein schon wegen der Nähe zur Bahntrasse und der davon ausgehenden Lärmemissionen nicht möglich.

- 8. Bei der weiteren Entwicklung soll darauf geachtet werden, dass im EG kein Parkhaus realisiert, sondern gewerbliche Nutzungen angeordnet werden sollen, um ein Gesicht zum Quartier zu ermöglichen.**

Die Anregung wird aufgenommen und so weit als möglich berücksichtigt.

- 9. Es gab kein (Begleit-)gremium, um eine gestalterische Kontrolle der Planänderung zu gewährleisten.**

Das Büro COBE hatte den Auftrag erhalten, planerisch verschiedene Alternativen aufzubereiten. In diesem Diskussionsprozess hat die Verwaltung die für sie hochwertigste Lösung präferiert und dem Stadtentwicklungsausschuss als Fachgremium zur Entscheidung vorgelegt.

Zur Qualitätssicherung im Zuge der weiteren Entwicklung des Deutzer Hafens arbeitet die Verwaltung derzeit an einem Vorschlag zur Einrichtung eines Begleitgremiums (vgl. Frage 16).

- 10. Kritik an deutlich höherer Ausnutzung im Baufeld Ost 03**

Zum einen hat sich die Ausnutzung im Ostdreieck nur geringfügig erhöht (um knapp 5 % auf rd. 56.000 qm BGF). Unabhängig von der Zahl der BGF wurde zugunsten der besten städtebaulichen Lösung entschieden.

Die Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme stellt das Korrektiv bei Änderungen in den Ausnutzungskennziffern dar und sieht einen Ausgleichsbetrag vor.

- 11. Was ist als Einzelhandelsnutzung gedacht? Ist an einen Wochenmarkt gedacht?**

Zum einen ist geplant, in einer Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts den Bereich um den Platz 3 als Nahversorgungsstandort („Stadtteilzentrum“) darzustellen. Nach dem Kriterienkatalog zur Definition der Zentrenstruktur des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts der Stadt Köln, könnte ein Stadtteilzentrum zwei Lebensmittelmärkte, davon einen Supermarkt, einen Drogeriemarkt sowie weitere Dienstleistungsbetriebe beinhalten.

Konkret sollen dort Geschäfte der Nahversorgung ihren Platz finden. In Baufeld 04 wäre ein Markthallenkonzept gut vorstellbar. Auf dem Platz 3 besteht außerdem die Möglichkeit einer Marktnutzung.

- 12. Die Vorlage kommt zu früh, um Änderungen aus der Veranstaltung vom 07.09. mit einbringen zu können.**

Schwerpunktthema der Veranstaltung war der öffentliche Raum inkl. Verkehr analog zum Bebauungsplan „Deutzer Hafen – Teilplan Infrastruktur“, der die öffentlichen Räume – Verkehrsflächen, Plätze, Parks und Wasserflächen - festsetzt, und sich derzeit in der Aufstellung befindet. Wesentliche Diskussionsthemen in der Veranstaltung waren Fragen zur Verkehrsbelastung insbesondere in Poll sowie Fragen, wie und wann die Vergabe von Wohnungen (auch an unterschiedliche) Gruppen) geplant ist. Die Umplanung im Ostdreieck ist als Fortschreibung des Integrierten Plans zu sehen, sie löst weder Änderungen im Verkehr aus noch sind Vergabethemen Bestandteil der Vorlage. Insofern sind Informationsveranstaltung und Vorlage unabhängig voneinander zu sehen.

13. Auf den neuen Hochpunkt soll verzichtet werden, da er nicht mit dem Prozess zum Höhenkonzept übereinstimmt.

Der Hochpunkt ist nicht gänzlich neu, sondern wurde gegenüber der bisherigen Planung verschoben und von 8 auf 14 Geschosse bzw. von 33 m auf 56 m erhöht. Die Darstellungen von COBE zeigen gut auf, wie er sich dann zwischen den geplanten 60 m Gebäuden im Hafen, den 80 m Gebäuden an der Südkante des Hafens sowie dem geplanten Hochpunkt der STRABAG auf der Ostseite der Siegburger Straße einfügt. Insofern handelt es sich nicht um einen neuen Solitär, sondern eine Fortsetzung bereits bestehender Planung und eine städtebaulich gut durchdachte Lösung.

14. Die Weiterentwicklung des Projektes, die in der Veranstaltung vom Dienstag (Öffentlichkeitsbeteiligung 07.09.2021) vorgestellt wurde, sollte auch dem STEA vorgestellt werden.

Herr BG Greitemann sagt zu, die Planungen von COBE in der nächsten Sitzung des STEA vorstellen zu lassen. Eine Zusammenfassung der Veranstaltung, die Plakate der Stationen sowie der Livestream der Veranstaltung und die Beantwortung der dort gestellten Fragen werden auf der städtischen Homepage zur Verfügung gestellt.

15. Das Verkehrskonzept, das der BV 7 zugesagt wurde, liegt weiterhin nicht vor. Daher soll die Vorlage vertagt werden.

Am 30. August hat ein umfangreiches Fachgespräch mit den BVen 1 und 7 unter Beteiligung der Verkehrsgutachter stattgefunden. Dort wurde – auf Wunsch der BVen – der Stand zu den Gutachten vorgestellt. Da noch letzte Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau (StraßenNRW) ausstehen, handelte es sich um einen Zwischenbericht, welcher jedoch alle wesentlichen Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen enthält. Die Verwaltung wollte jedoch das zugesagte Gespräch nicht weiter verschieben und es vor allem VOR der Informationsveranstaltung am 07. September stattfinden lassen.

Für die geplante Offenlage des Infrastrukturplanes werden die Gutachten auch öffentlich zur Verfügung gestellt.

Die Umplanungen im Bereich des Ostdreiecks haben desweiteren auch keine Auswirkungen auf den Verkehr.

16. Wie gehen wir künftig mit gestalterischen Weiterentwicklungen um?

Die Verwaltung arbeitet bereits an einem Vorschlag zur Einrichtung eines Begleitgremiums Deutzer Hafen.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung Deutzer Hafen werden in den kommenden Jahren, mehrere Wettbewerbsverfahren / Qualifizierungsverfahren stattfinden. Dafür soll es einen Pool an möglichen Jurymitgliedern geben, die sich aus Vertreter/innen der Politik, der Verwaltung und des Gestaltungsbeirats sowie externen Fachleuten zusammensetzt. Je nach Wettbewerbsaufgabe wird die Jury aus diesem Pool zusammengestellt.

Über die Zusammensetzung dieses Pools und dem Zusammenwirken zwischen einem Begleitgremium und den Jurymitgliedern, sowie den Schnittstellen und Aufgaben von Begleitgremium und Jurymitgliedern, wird die Verwaltung einen Vorschlag erarbeiten. Dabei sollen die Erfahrungen aus anderen Großprojekten mit Begleitgremien (z.B. Parkstadt Süd, Messe City) einfließen.

Des Weiteren wurden folgende Anträge zur Vorlage gestellt, zu denen die Verwaltung wie folgt Stellung nimmt:

AN/1939/2021 / DIE LINKE

Im Baufeld Ost 03 wird kein Hochpunkt an der Siegburger Straße mit bis zu XIV Stockwerken geschaffen. Stattdessen wird an dieser Stelle eine Bebauung mit VII Stockwerken vorgesehen, wie im Rest des Baufeldes Ost 03.

Stellungnahme der Verwaltung (s. Beantwortung Frage Nr. 13):

Der Hochpunkt ist nicht neu, sondern gegenüber dem bisherigen Integrierten Plan verschoben und erhöht von 8 auf bis zu 14 Geschosse bzw. von bis zu 33 m auf bis zu 56 m Höhe. Die Darstellungen von COBE zeigen gut auf, wie er sich dann zwischen den geplanten 60 m Gebäuden im Hafen, den 80 m Gebäuden an der Südkante des Hafens sowie dem geplanten Hochpunkt der STRABAG auf der Ostseite der Siegburger Straße einfügt. Insofern handelt es sich nicht um einen neuen Solitär, sondern ein Fortsetzung bereits bestehender Planungen und die städtebaulich beste Lösung.

AN/1786/2021

Antrag der Fraktion Die Linke betr. "Städtebauliche Entwicklung Deutzer Hafen Köln: Einrichtung eines Begleitgremiums"

Stellungnahme der Verwaltung (s. Beantwortung Frage Nr. 16):

Die Verwaltung arbeitet bereits an einem Vorschlag zur Einrichtung eines Begleitgremiums Deutzer Hafen.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung Deutzer Hafen werden in den kommenden Jahren, mehrere Wettbewerbsverfahren / Qualifizierungsverfahren stattfinden. Dafür soll es einen Pool an möglichen Jurymitgliedern geben, die sich aus Vertreter/innen der Politik, der Verwaltung und des Gestaltungsbeirats sowie externen Fachleuten zusammensetzt. Je nach Wettbewerbsaufgabe wird die Jury aus diesem Pool zusammengestellt.

Über die Zusammensetzung dieses Pools und dem Zusammenwirken zwischen einem Begleitgremium und den Jurymitgliedern, sowie den Schnittstellen und Aufgaben von Begleitgremium und Jurymitgliedern, wird die Verwaltung einen Vorschlag erarbeiten. Dabei sollen die Erfahrungen aus anderen Großprojekten mit Begleitgremien (z.B. Parkstadt Süd, Messe City) einfließen.