



Städtebauliches Entwicklungskonzept
**Revitalisierung des Industriereals Lindgens & Söhne
Köln-Mülheim**

Auftraggeber

Lindgens & Söhne GmbH & Co., Köln

Entwurfsverfasser

trint + kreuder d.n.a, Köln

Freiraumplanung

KLA kiplandschaftsarchitekten, Duisburg

Städtebauliche Analyse

REGINA STOTTROP - Büro für Stadtplanung, Köln

Köln, April 2013

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass + Ziel	5
2.	Rahmenbedingungen	7
2.1.	Plangebiet	7
2.2.	Historische Entwicklung	9
2.3.	Jüngere Entwicklung	13
2.4.	Rahmenplanungen	15
2.5.	Grünvernetzung	19
2.6.	Verkehr	19
2.7.	Nutzungen der Umgebung	23
2.8.	Bestandsgebäude	25
2.9.	Vorhandene Nutzungen	25
2.10.	Umweltbelange	29
3.	Konzept	35
3.1.	Entwicklungspotenzial	35
3.2.	Städtebauliches Konzept	37
3.3.	Erschließung	37
3.4.	Bebauungstypologien	39
3.5.	Nutzungskonzept	41
3.6.	Freiraumkonzept	47
4.	Ausblick	49
	Abbildungsverzeichnis	50
	Anlagen	53



Luftbild von Südwesten

1. Anlass + Ziel

Seit fast 20 Jahren richtet sich der Fokus der Kölner Stadtplanung auf die Umnutzung der Industrieflächen im Süden des Stadtteils Mülheim. Die Umsetzung der bisherigen Ideen und Planungen scheiterte jedoch an der Langlebigkeit der ansässigen Nutzungen, an zu hoch gesteckten Erwartungen, überzogenen Renditevorstellungen oder an den schwierigen Rahmenbedingungen im Umgang mit der erhaltenswerten, teils denkmalgeschützten, Bausubstanz.

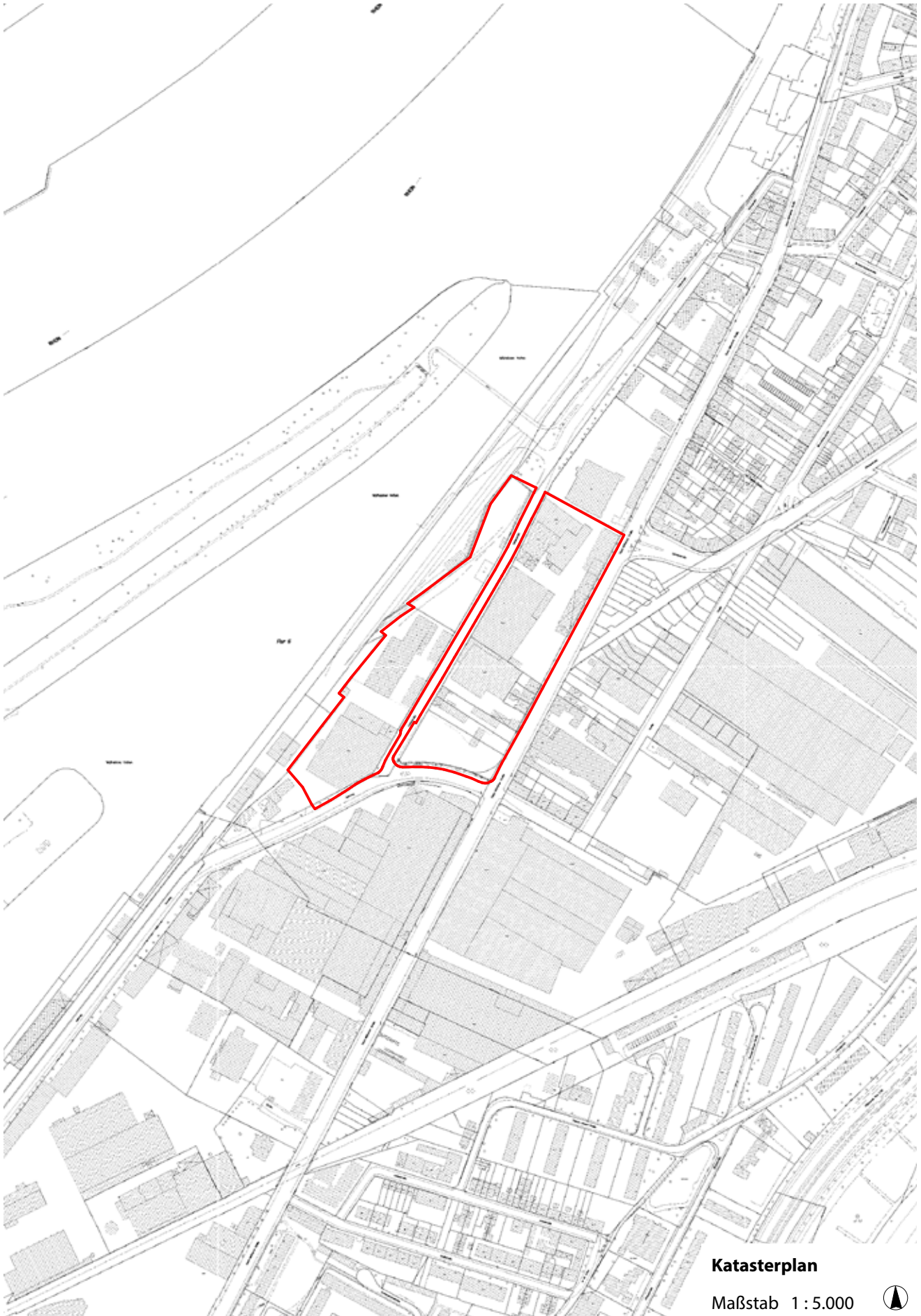
Aktuell begünstigen verschiedene Rahmenbedingungen der Kölner Stadtentwicklung eine Revitalisierung der Flächen im Mülheimer Süden. Dazu zählt zum einen die schrittweise Umsetzung des Städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln des Büros AS&P aus Frankfurt, der Potenziale und Handlungserfordernisse im innerstädtischen Bereich aufzeigt. Darüber hinaus liefern die erhöhte Nachfrage nach innerstädtischen Grundstücken und die stadtpolitisch erwünschte Schaffung von neuem Wohnraum einen wesentlichen Anstoß zur Entwicklung vorhandener Flächenressourcen. Nicht zuletzt bietet das Gebiet im Mülheimer Süden optimale Voraussetzungen, um gleich zwei anhaltenden Trends gerecht zu werden: Dem Wohnen und Arbeiten am Wasser sowie dem Wohnen und Arbeiten in industriekulturellem Ambiente.

Das Areal Lindgens & Söhne liegt am Schnittpunkt von verschiedenen Nutzungen: Den Wasserflächen des Mülheimer Hafens mit dem zukünftigen Rheinboulevard, dem Produktionsstandort der Deutz AG (ehemals Klöckner-Humboldt-Deutz AG), den neu zu entwickelnden Industriearealen Gießereigelände und Euroforum sowie dem gewachsenen Wohnquartier Mülheim-Süd. Direkt nördlich des Areals am Übergang zwischen Wohnquartier und Plangebiet entstehen zusätzlich zur Umwandlung der ehemaligen Produktionsstätte der Lindgens Druckfarben in eine Gewerbenutzung neuer Wohnraum sowie eine Fortsetzung des Grünzugs Mülheim-Süd zum Rhein. Das Plangebiet stellt somit den logischen nächsten Schritt zur Revitalisierung des Mülheimer Südens dar.

Das Lindgens-Areal liegt in großen Teilen brach. Der letzte Teil von produzierendem Gewerbe, die Firma Penox, wird ihren Standort in absehbarer Zeit aufgeben. Durch die industrielle Vergangenheit besitzt die Fläche einen attraktiven Bestand an zum Teil denkmalwerten Hallen.

Der Eigentümer, die Lindgens & Söhne GmbH & Co. aus Köln, beabsichtigt eine schrittweise Revitalisierung des Geländes unter Einbeziehung des historischen Gebäudebestands. Zukünftig soll eine gemischte Nutzung aus Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen entstehen. Erste Umnutzungen, wie das Veranstaltungszentrum Dock One (2011) im südlichen Bereich, sind in den vergangenen Jahren bereits erfolgt. Für einen Gewerbeneubau an der Nordspitze der beiden Grundstücksteile liegt bereits eine positiv beschiedene Bauvoranfrage vor (siehe Anlagen).

Als Grundlage für die schrittweise Entwicklung des Lindgens-Areals wurde das vorliegende städtebauliche Entwicklungskonzept erarbeitet, welches auf einer ausführlichen Analyse der Rahmenbedingungen und Potenziale des Gebiets beruht.



Katasterplan

Maßstab 1 : 5.000



2. Rahmenbedingungen

2.1. Plangebiet

Das Plangebiet umfasst den größten Teil der Fläche der Firma Lindgens & Söhne GmbH & Co. im Süden des Stadtteils Köln-Mülheim. Die beiden Grundstücke des Plangebiets besitzen eine Gesamtfläche von ca. 40.000 qm.

Das östliche Grundstück wird begrenzt von der Deutz-Mülheimer Straße im Osten, dem Grundstück der ehemaligen Produktionsstätte der Lindgens Druckfarben im Norden, der Hafenstraße im Westen und dem Auenweg im Süden. Das westliche Grundstück wird begrenzt von der Hafenstraße im Osten, der Grundstücksgrenze auf Höhe der Produktionsstätte Lindgens Druckfarben im Norden, dem zukünftigen Rheinboulevard im Westen und dem Auenweg im Süden.

An der Schnittstelle von Wasserflächen und industriekulturellen Gebäuden sowie in unmittelbarer Nähe zur Kölner Innenstadt und zur Messe besitzt das Plangebiet eine außerordentlich hohe Lagegunst.



Lage im Stadtgebiet



2.2. Historische Entwicklung

Mülheim

Der damals zum Herzogtum Berg gehörende Ort Mülheim wird im 11. Jahrhundert als ‚Mulenheym‘ zum ersten Mal erwähnt. Sein Name bezieht sich auf die einst vorhandenen Mühlen am Strunderbach. Im Jahr 1815 gelangt Mülheim an das Königreich Preußen (preußische Rheinprovinz) und wird Sitz des neu gegründeten Landkreises Mülheim. In den folgenden Jahren entwickelt sich die Stadt aufgrund ihrer günstigen Verkehrslage zu einer Industriestadt.¹

Vor allem an der Trasse der 1845 eingerichteten Köln-Mindener Eisenbahn im Nordosten und am neu geschaffenen Mülheimer Hafen im Süden entstehen neue Industriegebiete. Hier siedeln sich unter anderem die Bleiweißfabrik Lindgens & Söhne (1851) die Schamottefabrik Martin & Pagenstecher, das Walzwerk Böcking & Cie (beide 1872) und die Drahtseilerei Felten & Guillaume (1874) an.²

Mit dem Wachstum Mülheims ist auch eine Annäherung an das benachbarte Köln verbunden. Im Jahr 1888 wird der Fährbetrieb zur anderen Rheinseite durch eine Schiffsbrücke ersetzt. 1914 wird die Stadt Mülheim am Rhein nach Köln eingemeindet. Als Vereinbarung des Eingemeindungsvertrags wird mit der Mülheimer Brücke im Jahr 1929 eine feste Straßenverbindung auf die linke Rheinseite eingerichtet.³

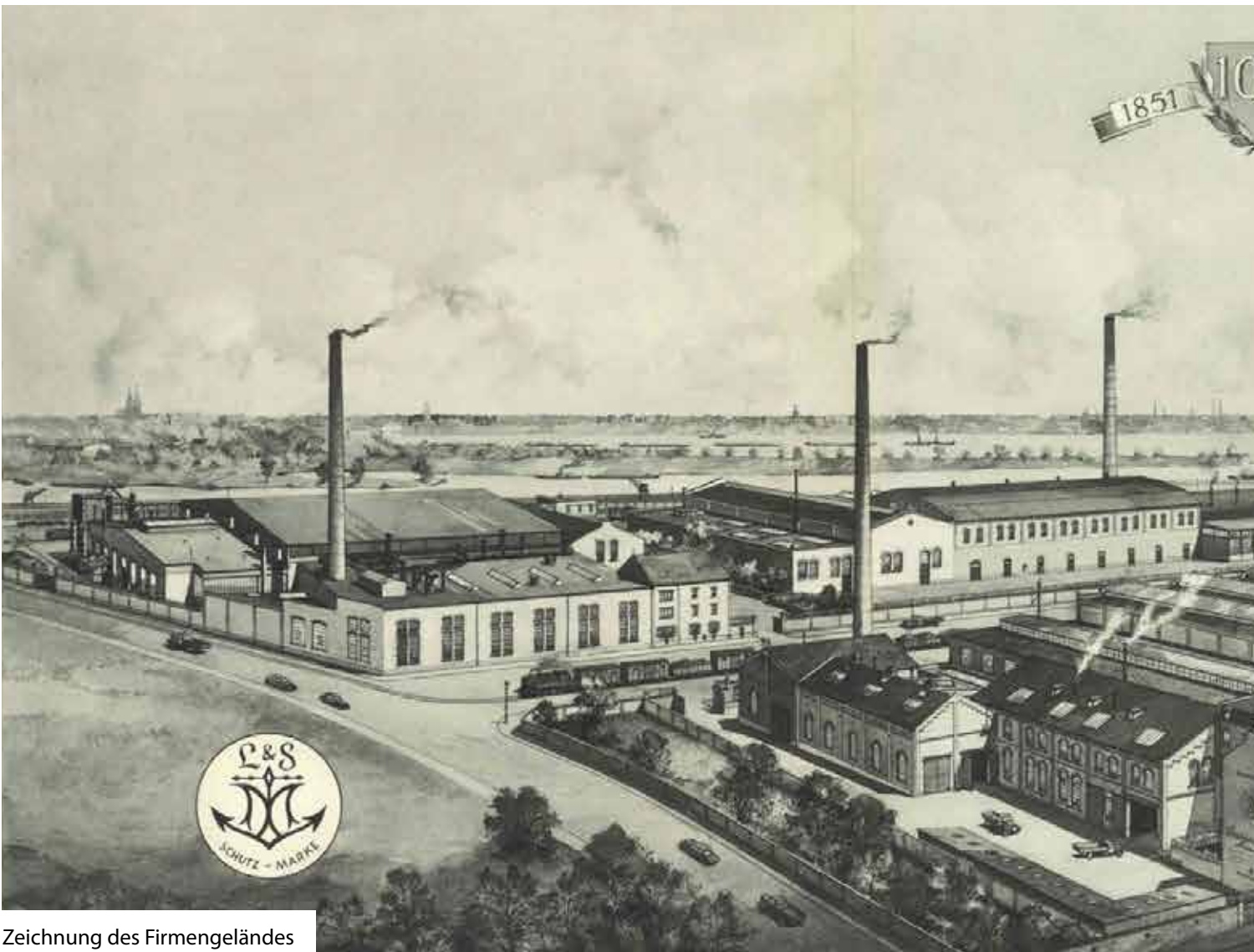


1 vgl. Webseite www.wikipedia.org
2 vgl. Webseite www.wikipedia.org

3 vgl. Webseite www.wikipedia.org



Historische Werksbrücken

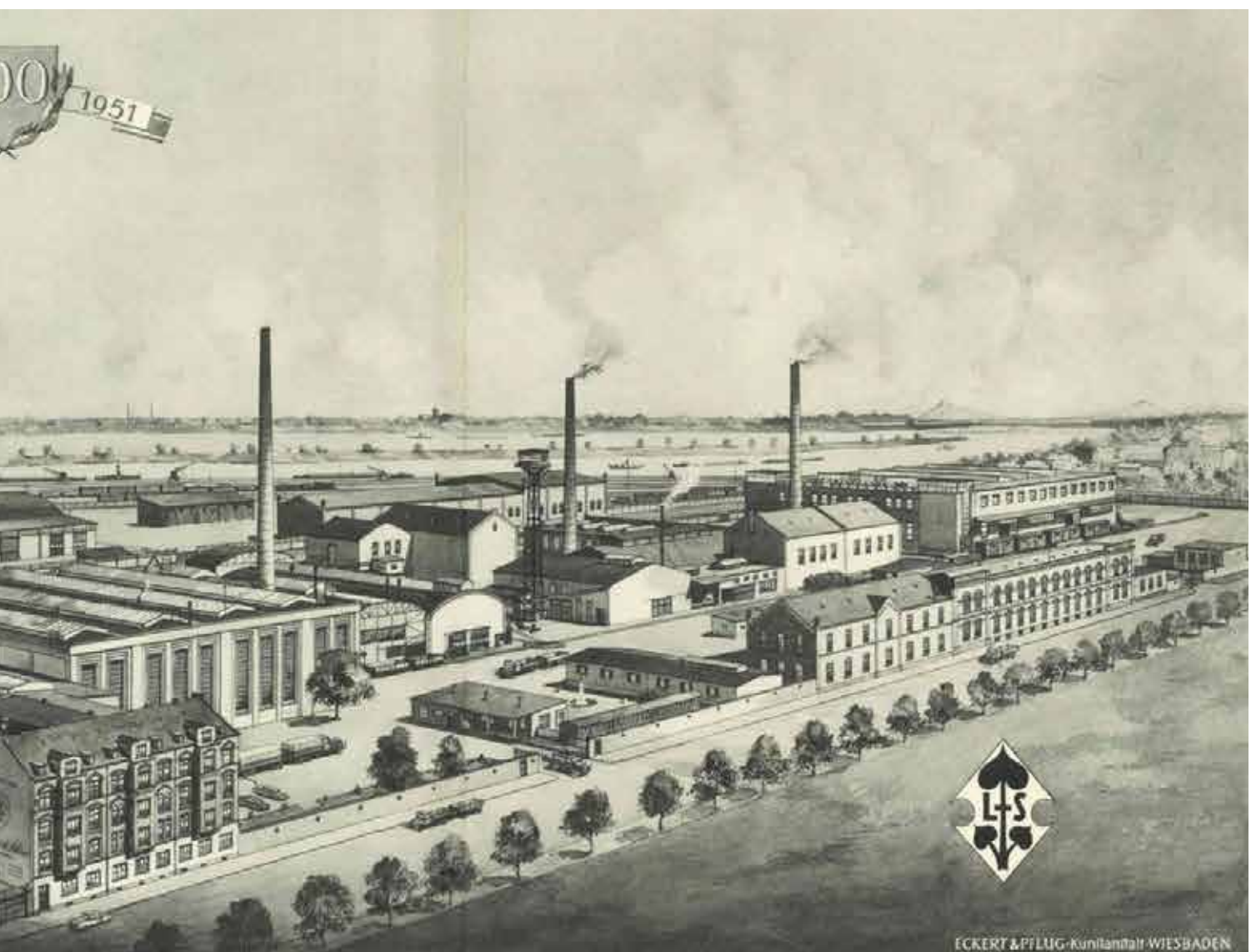


Zeichnung des Firmengeländes

Lindgens & Söhne

Die Bleiweißfabrik Lindgens & Söhne wird im Jahr 1851 an der Hauptstraße zwischen den Städten Mülheim und Deutz (heute: Deutz-Mülheimer Straße) gegründet. Der Mülheimer Hafen ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht angelegt, jedoch ist das Gelände durch eine Werkseisenbahn angebunden. Ähnlich wie die anderen Mülheimer Fabriken ist der Standort geprägt von der typischen Industriearchitektur des 19. Jahrhunderts. Backsteingebäude mit teilweise repräsentativem Charakter sowie zahlreiche Schornsteine dominieren das Bild des Werksgebietes (siehe Abbildung unten). Mehrere Brücken verbinden die Hallenkomplexe auf beiden Seiten der Hafenstraße (siehe Abbildung links oben).

Unmittelbar nördlich der Plangebietsgrenze wird in den Jahren 1950/51 die neue Fabrik Lindgens Druckfarben errichtet. Sie besteht aus einer zentralen Halle, die von zweistöckigen Verwaltungs- und Werkstattflügeln umgeben wird und lehnt sich mit ihren kubischen Backsteinformen, Flachdächern und gläsernen Treppenhäusern an die Architektur der 1920er Jahre an (siehe Abbildung Seite 10).⁴





Lindgens Druckfarben

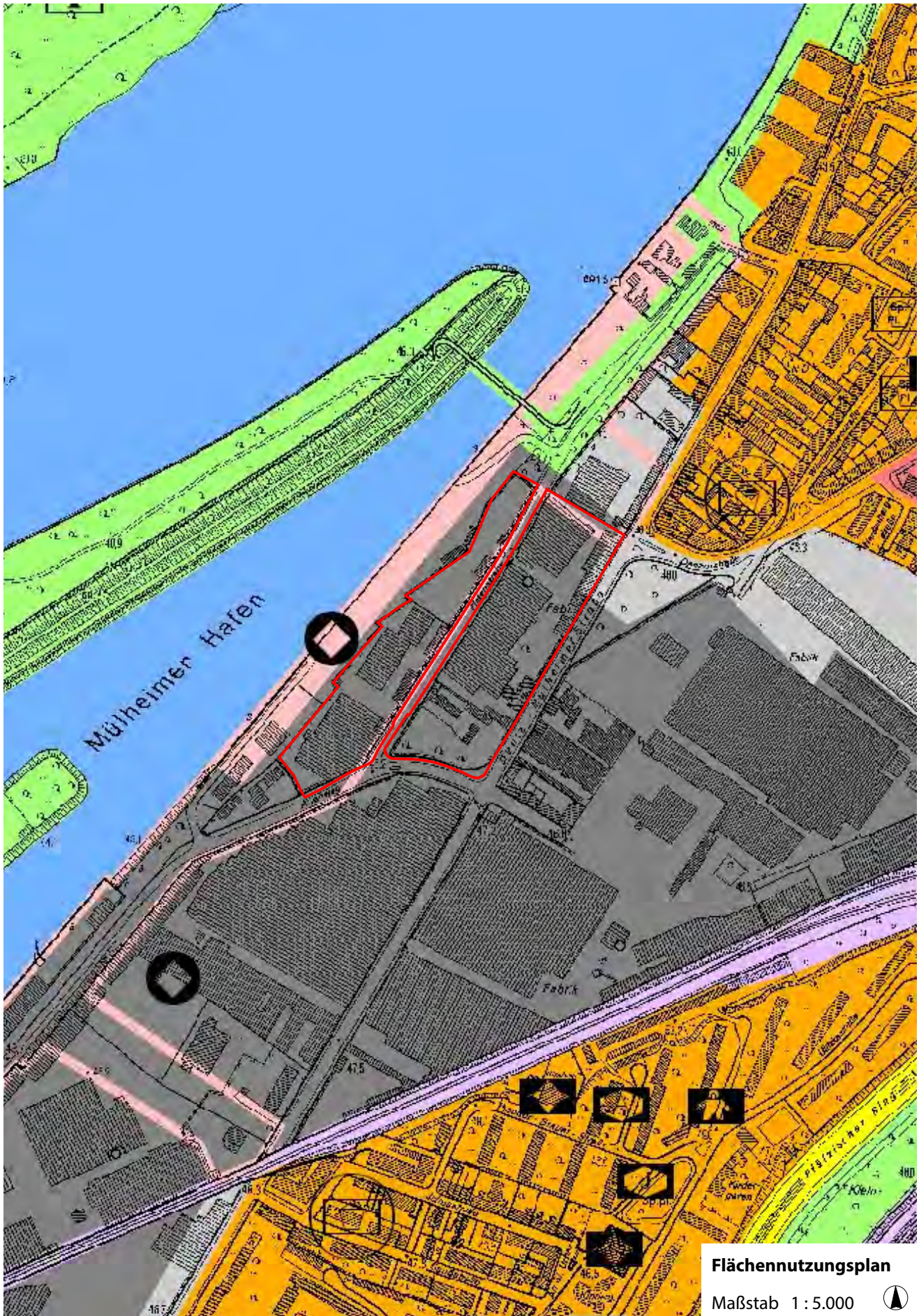
2.3. Jüngere Entwicklung

Die industriegeschichtliche Vergangenheit des Plangebiets ist an den bestehenden Gebäuden ablesbar. Ein Großteil der ehemaligen Produktionshallen stellt erhaltenswerte Bausubstanz dar, Teile davon stehen unter Denkmalschutz. Das aus der Firma hervorgegangene Unternehmen Penox hat hier noch heute seinen Produktionsstandort für Bleioxide.

Die Firma Lindgens & Söhne (im Jahr 2009 erworben durch die Familie Hamacher) beabsichtigt, das Gelände sukzessive zu entwickeln. Ziel ist es, ein attraktives Gelände mit einer gemischten Baustruktur aus Wohnen, Arbeiten und Gewerbe entstehen zu lassen. Penox plant, die Produktion an diesem Standort spätestens im Jahr 2020 aufzugeben.

Ein erster Baustein der Revitalisierung ist am südlichen Ende des Areals bereits umgesetzt worden. In den sanierten Backsteinhallen A1-A6 ist eine Lager- bzw. Büronutzung eingezogen (Nummerierung siehe Lageplan, Seite 22). Ende des Jahres 2011 hat zudem in der südlich angrenzenden Halle A7 die Eventlocation Dock One ihren Betrieb aufgenommen.

Parallel zu dieser Entwicklung hat die Firma Lindgens & Söhne das Büro Trint + Kreuder aus Köln mit der Erstellung einer städtebaulichen Studie beauftragt, welche die Potenziale und Qualitäten des Lindgens-Areals auslotet und die Genehmigungsfähigkeit eines Gewerbebaus im nördlichen Bereich des bestehenden Gewerbegebiets nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) untersucht. Auf dieser Grundlage hat das Architekturbüro eine Bauvoranfrage für das Gebäude gestellt, der mittlerweile positiv beschieden worden ist (siehe Anlagen).



2.4. Rahmenplanungen

Flächennutzungsplan

Das Plangebiet ist Teil des Industriegebiets im Mülheimer Süden, welches die Flächen der Deutz AG und der Firma Lindgens & Söhne sowie den Mülheimer Hafen beinhaltet. Große Teile der industriellen Flächen wurden bereits aufgegeben und werden in den nächsten Jahren umgenutzt. Der Flächennutzungsplan der Stadt Köln weist das Areal als Industriegebiet (GI) aus. Der westliche Grundstücksteil liegt innerhalb des Sanierungsgebiets ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘.

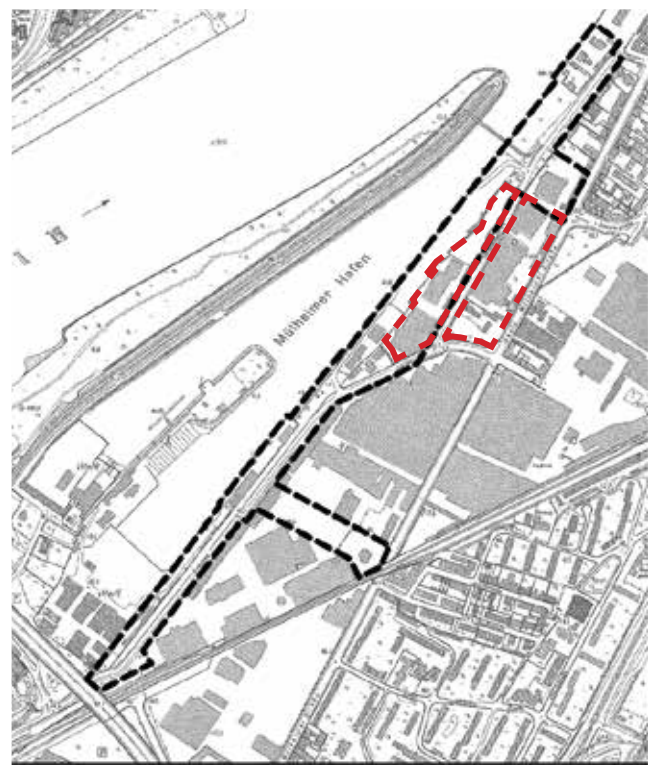
Sanierungsgebiet ‚Rheinboulevard Mülheim Süd mit Grünzug Charlier‘

Die Festsetzung des gleichnamigen Sanierungsgebiets bildet die Grundlage zur Entwicklung eines durchgängigen, frei zugänglichen grünen Bandes, welches sich parallel der Hafenkante entlang des Mülheimer Hafens entwickeln soll. Der Rheinboulevard soll das historische Mülheim mit dem Rheinpark verbinden. Der Grünzug Charlier dient als Verknüpfung der Stegerwaldsiedlung mit dem Rheinboulevard.

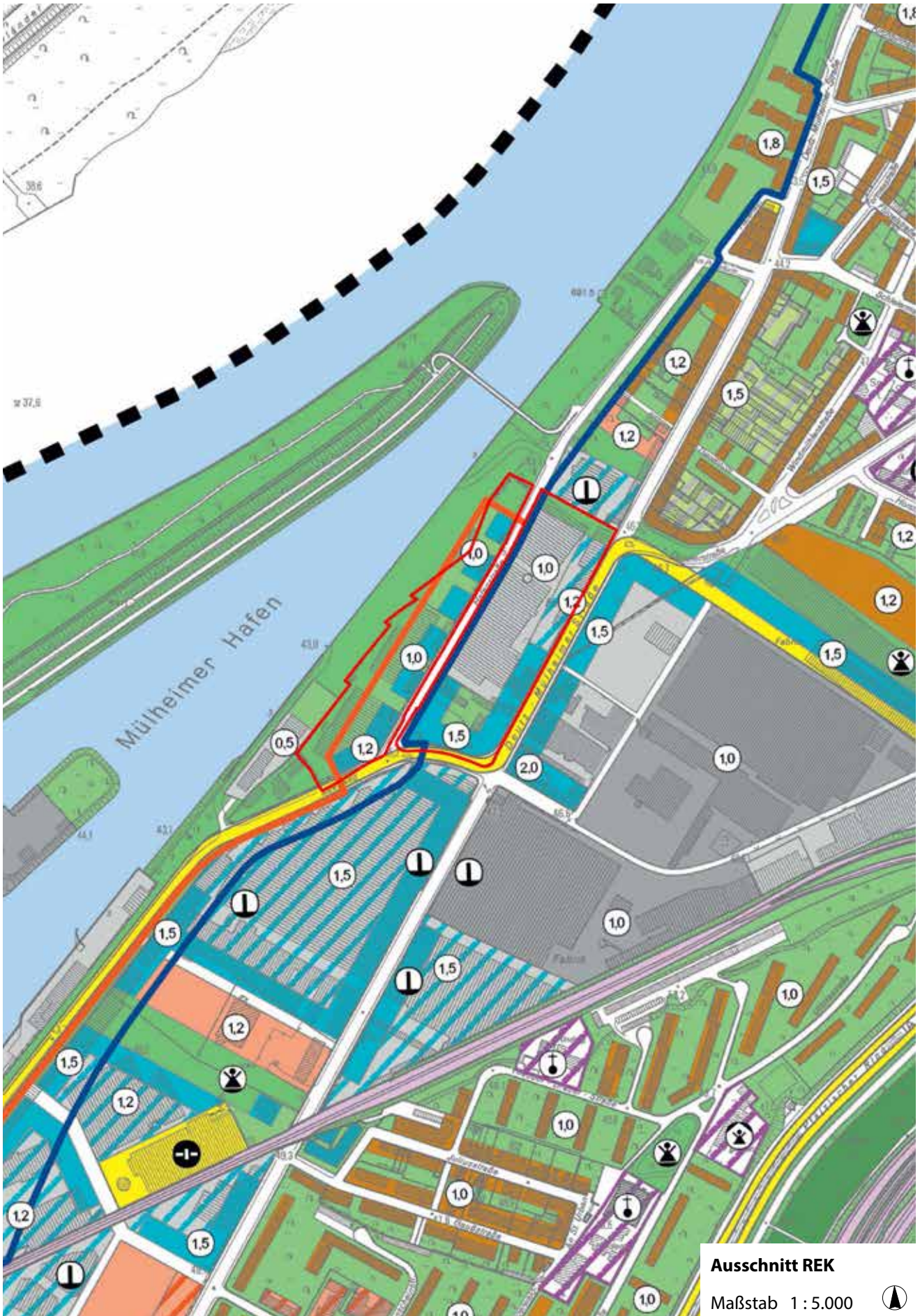
Der Rheinboulevard wird im Rahmen des Programms ‚Soziale Stadt‘ realisiert. Die Bauarbeiten für den Grünzug haben Ende 2012 begonnen.

LEGENDE des Flächennutzungsplanes

- W** Wohnbaufläche
 - Wohnen immissionsbelastet
 - Ortsmittelpunkt
- W*** Wohnen / Vorbehalt
- WB** Besonderes Wohngebiet
- M** Gemischte Baufläche
 - MI** Mischgebiet
 - MK** Kerngebiet
- GE** Gewerbegebiet
- GI** Industriegebiet
- S** Sonderbaufläche
 - SO** Sondergebiet
 - SO*** Sondergebiet (Einzelhandel)
 - Campingplatz
- Grünfläche (mit tw. landwi. Nutzg.)
- Fläche für Abgrabungen
- SAN** Sanierungsgebiet
- Fläche für den überörtlichen Verkehr und den örtlichen Hauptverkehr
 - : Nachrichtl. Übernahme
 - : Nachrichtl. Übernahme
- Fläche für Bahnanlagen
- Fläche für den Luftverkehr
 - Flughafen
- Tunnellage
- Vorrangfläche für Kompensationsmaßnahmen
- Flächen für Kleinmaßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege
- Naturschutzgebiet - nachrichtl. Übernahme
- Gemeinbedarfsfläche



Abgrenzung Sanierungsgebiet ‚Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier‘



Ausschnitt REK

Maßstab 1 : 5.000



Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept Teilraum Nord

Das Rechtsrheinische Entwicklungskonzept (REK) sieht für die bisher industriell genutzten Flächen des Lindgens-Areals eine überwiegend gewerbliche Nutzung (Büro/Dienstleistung und Bestand) vor. Nördlich des Plangebiets ist im REK eine Durchbindung des Grünzugs Mülheim-Süd bis zur bestehenden Fußgängerbrücke („Katzenbuckel“) über den Mülheimer Hafen dargestellt.

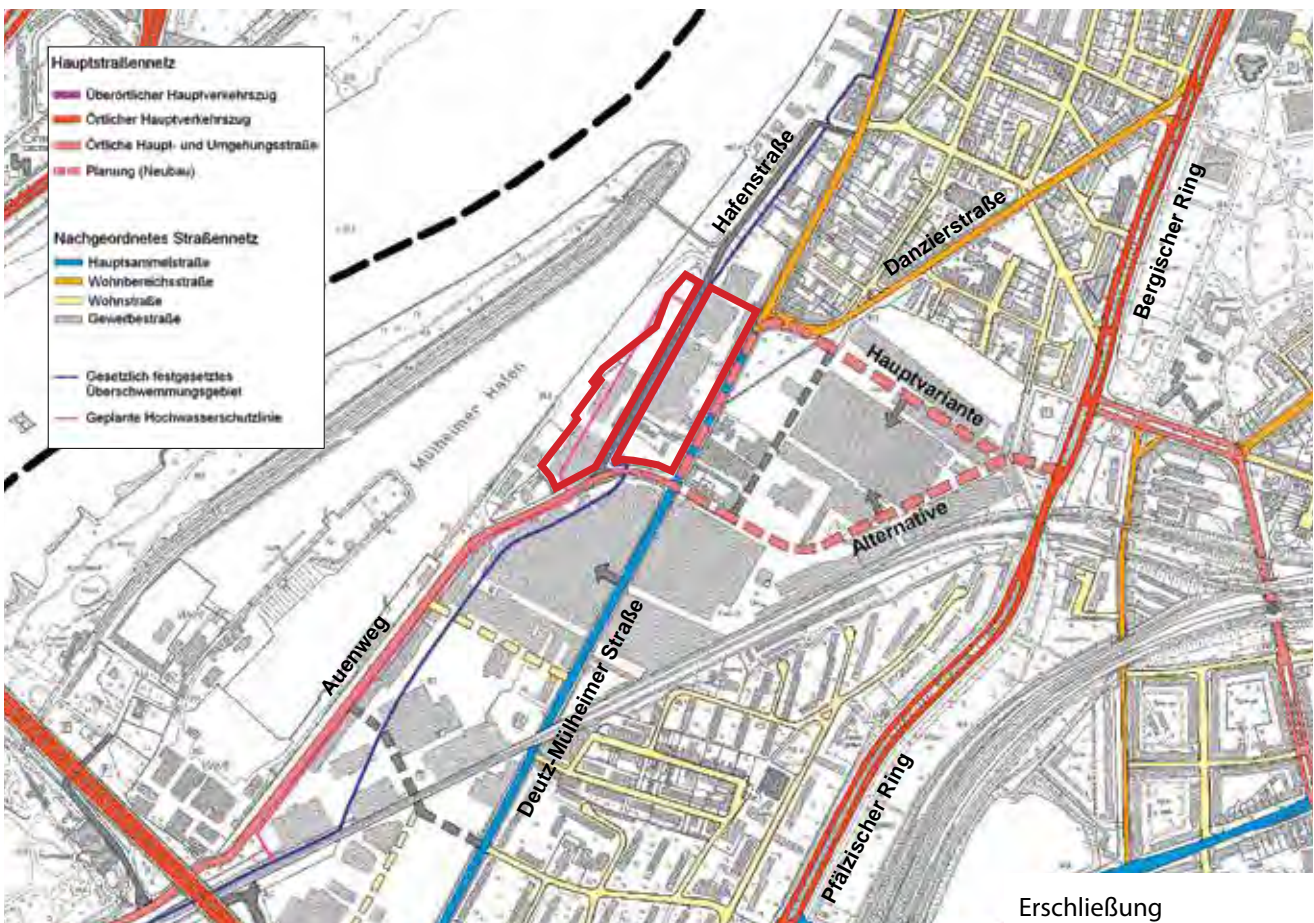
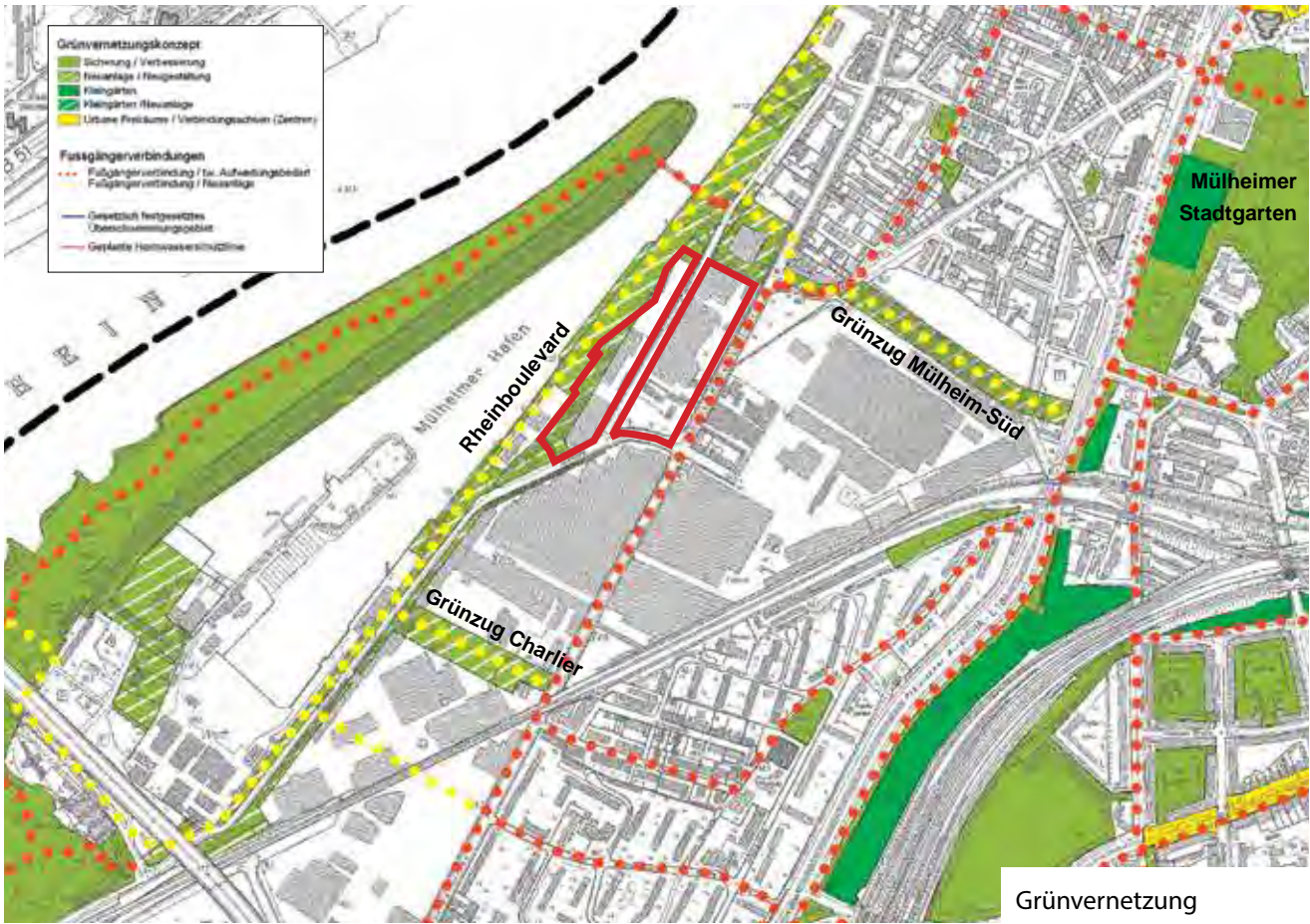
Das Grundstück des Chemieunternehmens Penox ist aufgrund des Bestandsschutzes als gewerbliche Nutzung dargestellt. Die westlich der Hafenstraße brachgefallenen Industriegebäude, in denen früher Bleifarben produziert wurden, liegen bereits im gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Rheins, da die Hochwasserschutzlinie östlich der Hafenstraße verläuft. Um die Altlastensanierung an dieser Stelle voranzutreiben, sind im REK trotz des Überschwemmungsgebiets Büroflächen begleitend zum begrünten öffentlichen Uferbereich dargestellt. Der genaue Grenzverlauf des gesetzlich festgesetzten Überschwemmungsgebiets ist dem Planausschnitt auf der linken Seite zu entnehmen (dunkelblaue Linie).

Für den gesamten Bereich Mülheim-Süd sieht das REK Teilraum Nord folgende Planungs- und Handlungsempfehlungen vor:

- **Kurz- bis mittelfristig:** Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd auf dem Areal bisheriger Werksparkplätze der Deutz AG südlich der Horststraße (ca. 13.000 qm) mit Ausrichtung auf den geplanten Grünzug Mülheim-Süd (Geschosswohnungsbau mit ca. 150 Wohneinheiten);
- **Kurz- bis mittelfristig:** Neuordnung der Grundstücke Deutz-Mülheimer Straße 183-189 (ehemals Lindgens Druckfarben und DRK) mit öffentlichem Grünzug, Wohnnutzung (ca. 50 Wohneinheiten) und nicht-störendem Gewerbe;
- **Langfristig:** Bei Aufgabe der industriellen Nutzung durch das ansässige Chemieunternehmen an der Deutz-Mülheimer Straße 163-173, Arrondierung des Wohnbereichs Mülheim-Süd, mit überwiegender Wohnnutzung.

Nutzungsarten





2.5. Grünvernetzung

Eine Nord-Süd-Verbindung wird über den künftigen Rheinboulevard entlang der Wasserkante hergestellt (siehe Planausschnitt links oben). Daneben sollen zwei Grünzüge die östlichen Wohnquartiere mit dem Rhein vernetzen:

Der Grünzug Mülheim-Süd stellt eine neue Freiraumverknüpfung mit dem Mülheimer Stadtgarten her und übernimmt zugleich die Funktion einer Naherholungsfläche für die neu entstehende nördlichen und südlichen Quartiere. Der Grünzug wird über eine großzügige Freifläche auf dem Gelände der Lindgens Druckfarben an den Rheinboulevard angebunden.

Der Grünzug Charlier dient als Anbindung der Stegerwaldsiedlung sowie neu entstehender Wohnquartiere nördlich und südlich des Grünzugs. Namensgeber der Grünfläche ist die erhaltene Villa Charlier, die in den Grünzug integriert wird.

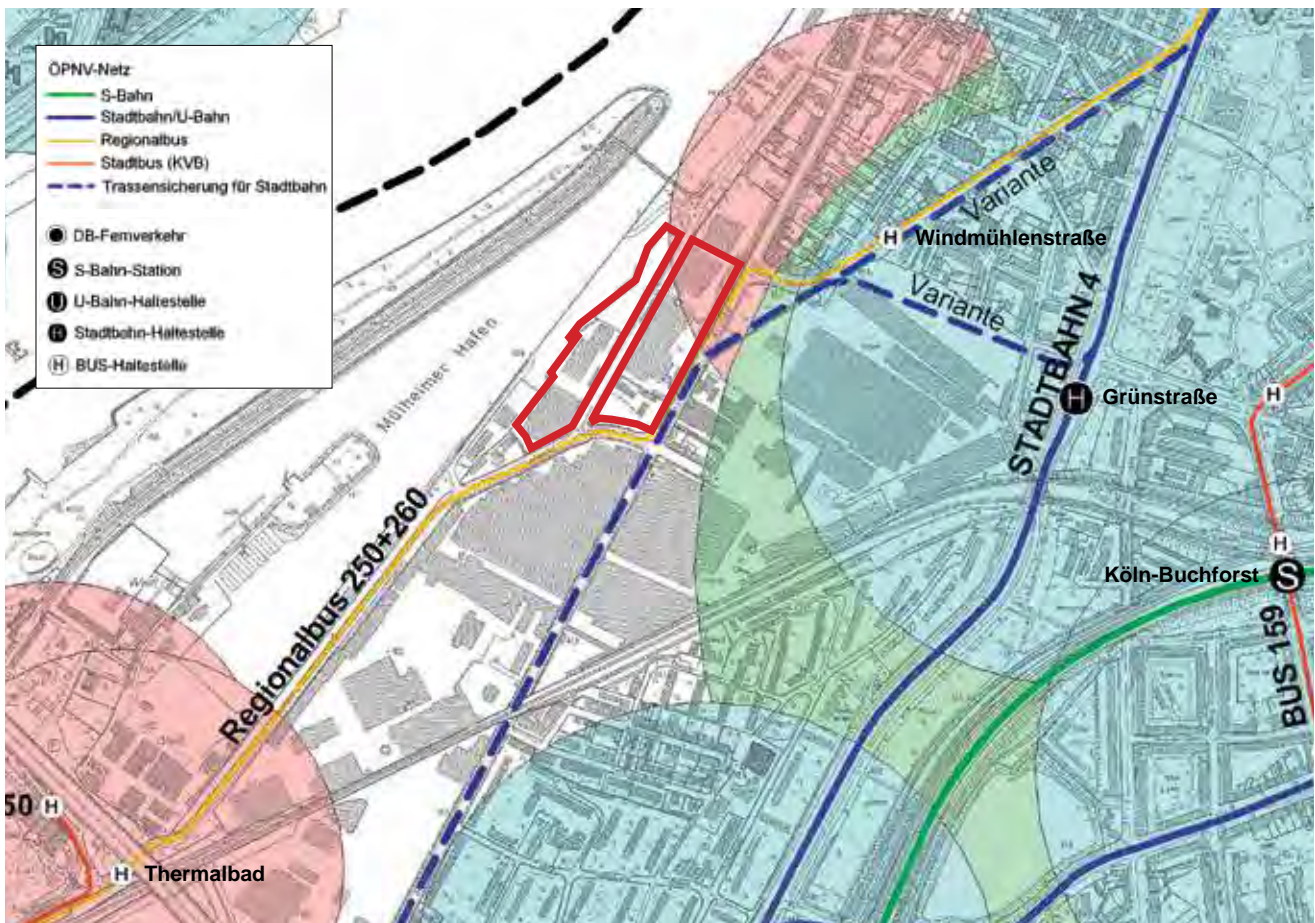
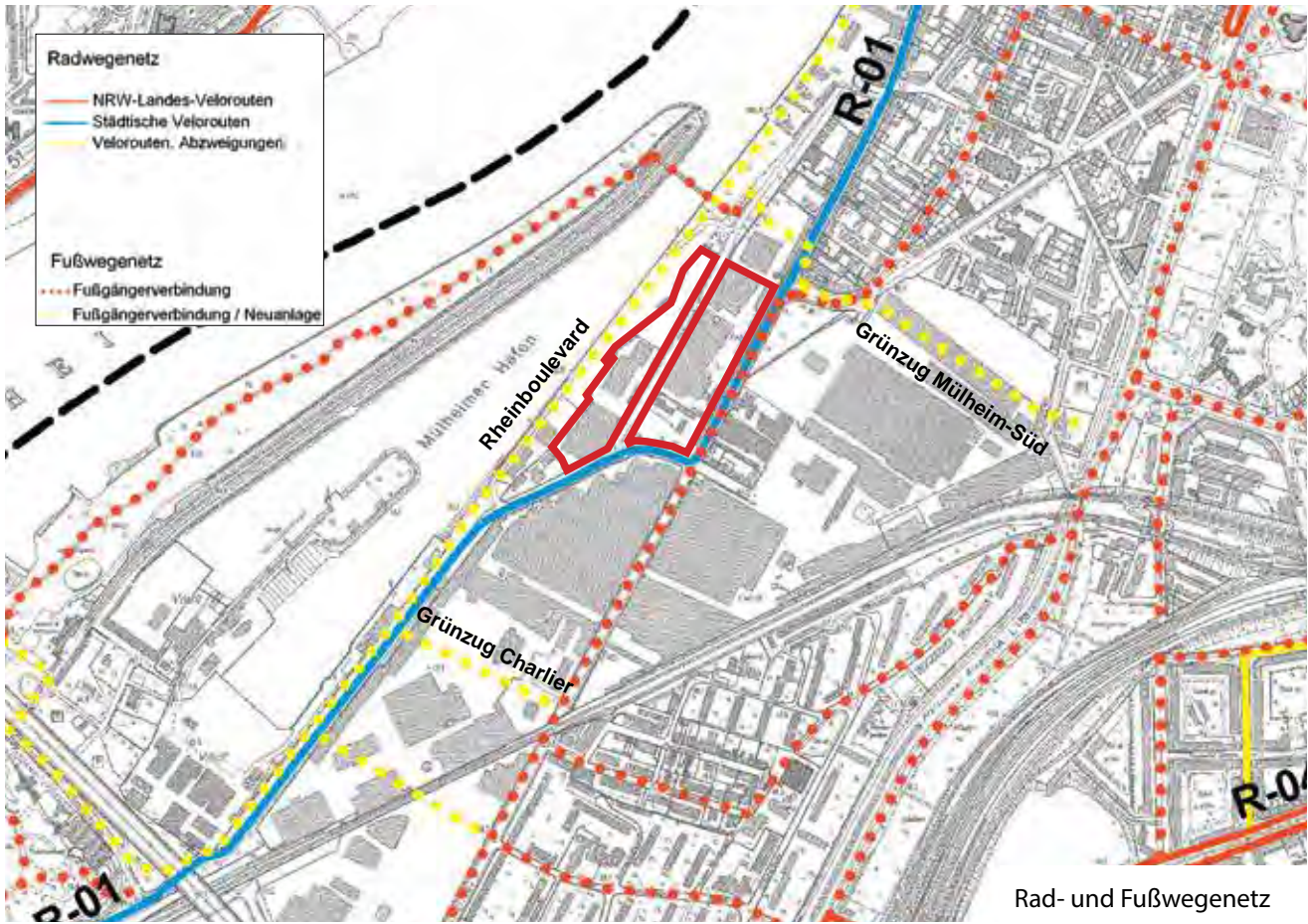
2.6. Verkehr

Erschließung

Die Deutz-Mülheimer Straße ist neben dem Pfälzischen Ring / Bergischen Ring die wichtigste Nord-Süd-Verbindung zwischen den Stadtteilen Deutz und Mülheim sowie die Lebensader des Quartiers Mülheim-Süd. Daneben besitzt der Auenweg eine Entlastungsfunktion für den Gewerbeverkehr in Nord-Süd-Richtung (siehe Planausschnitt links unten).

Entgegen der guten Nord-Süd-Vernetzung sind die Verbindungen in Ost-West-Richtung bisher defizitär. Durch eine der beiden folgenden Varianten soll eine Querspange zum Bergischen Ring hergestellt werden:

- a) Verbindung über eine neue Straße parallel zum Grünzug Mülheim-Süd auf Höhe der Danzierstraße (siehe ‚Hauptvariante‘ in Planausschnitt links unten)
- b) Verlängerung des Auenwegs durch das Areal der Deutz AG (siehe ‚Alternative‘ in Planausschnitt links unten)



Rad- und Fußwegenetz

Im direkten Umfeld des Plangebiets ist nur eine schwach ausgeprägte Fuß- und Radwegevernetzung vorhanden. Bisherige Fußwegeverbindungen sind unter anderem der Weg entlang des Rheins durch den Jugendpark über den ‚Katzenbuckel‘ sowie der Weg entlang der Deutz-Mülheimer Straße / Windmühlenstraße in Richtung Mülheim-Zentrum (siehe Planausschnitt links oben). Neue Fußwege sind entlang der Grünvernetzungen Rheinboulevard, Grünzug Mülheim-Süd und Grünzug Charlier geplant.

Als überörtliche Fahrradverbindung dienen bisher der Auenweg und die Deutz-Mülheimer Straße. Auch hier ist eine Wegeführung entlang des neuen Rheinboulevards vorzusehen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aufgrund der bisherigen Nutzung durch großflächige Industrieunternehmen besteht im Gebiet keine kleinteilige ÖPNV-Erschließung. Die Regionalbuslinien 250 und 260 verkehren zwischen Köln-Mülheim und Köln-Zentrum über die Straßen Danzierstraße, Deutz-Mülheimer Straße und Auenweg. Die nächsten Haltestellen zum Plangebiet sind die Haltestelle ‚Windmühlenstraße‘ an der Danzierstraße im Osten des Areals sowie die Haltestelle ‚Thermalbad‘ am Auenweg auf Höhe der Zoobrücke (siehe Planausschnitt links unten). Nur der nördliche Bereich des Plangebiets ist dadurch ausreichend erschlossen (siehe rosafarbener 300-m-Radius im Planausschnitt links unten). Im Rahmen der Neuentwicklung des Plangebiets und einer möglichen Entwicklung der südlich angrenzenden Flächen wäre zur ausreichenden Erschließung eine neue Bushaltestelle zwischen den genannten Haltestellen vorzusehen.

Die nächste Stadtbahnhaltestelle ist die Haltestelle ‚Grünstraße‘ der Linie 4. Sie befindet sich am Bergischen Ring/ Ecke Rendsburger Platz. Die nächste S-Bahn-Haltestelle ‚Köln-Buchforst‘ befindet sich weiter östlich am Nordrand des Stadtteils Buchforst. Beide Haltepunkte können keine ausreichende Erschließung des Plangebiets gewährleisten (siehe blauer 400-m- bzw. grüner 800-m-Radius im Planausschnitt links).

Trotz der vorhandenen Defizite wurde die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets vom Rat der Stadt Köln als überdurchschnittlich bewertet. Der in Köln übliche Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz/Wohneinheit kann daher für die Neuplanung entsprechend § 51 Landesbauordnung NRW um 25 % reduziert werden.



2.7. Nutzungen der Umgebung

Wohnquartier Mülheim-Süd

Dieses in sich geschlossene und verdichtete Wohnquartier ist durch eine vergleichsweise homogene Nachkriegsbebauung geprägt. Notwendige Modernisierungsmaßnahmen wurden mit der Sanierung des von 1994 bis 2003 hier förmlich festgesetzten Sanierungsgebiets abgearbeitet. Hierzu gehörte auch die im Jahr 2000 abgeschlossene Umnutzung des ehemaligen Gewerbestandorts Andreae-Gelände mit rund 180 neuen Wohnungen und Kindertagesstätte. Im Bereich des Mülheimer Vorhafens wurde außerdem 2007 das Bauvorhaben ‚Rheinkai – Wohnen am Strom‘ mit 123 Eigentumswohnungen realisiert.

Mülheimer Hafen

Dem Mülheimer Hafen kommt auch mittelfristig eine erhebliche Bedeutung als notwendige Hafenanlage zu – insbesondere für die verstärkte Nutzung als ‚Nachtliegehafen‘. Im Mülheimer Hafen sind im Rahmen seiner gesetzlich festgelegten ‚Schutzhafen‘-Funktion 60 Liegeplätze für Binnenschiffe nachgewiesen.

Des Weiteren befindet sich im Nordbereich an der Westmole eine Gefahrgutanlegestelle für bis zu sechs Gefahrguttransportschiffe / Tanker. Aktuell können hier so genannte „1-Kegel-Schiffe“ anlegen (auf dem Rhein weisen blaue Signallichter oder „blaue Kegel“ auf die Beförderung gefährlicher Güter bei Tankschiffen oder Trockenfrachtern hin).⁵ Für diese gilt ein Sicherheitsabstand von 100 m, innerhalb dessen keine „geschlossene Gebäudefront mit Wohnungsbau“ errichtet werden darf.

In Zukunft ist vorgesehen, einen zusätzlichen Liegeplatz für „2-Kegel-Schiffe“ einzurichten. Für diese gilt ein Sicherheitsabstand von 300 m.

Gießereigelände

Das noch weitgehend bebaute Werksgelände der Deutz AG südlich des Auenwegs wurde 2002 stillgelegt. In der angrenzenden, teilweise denkmalgeschützten Bürobauung Deutz-Mülheimer Straße 147-149 war bis zum Umzug nach Porz die Hauptverwaltung der Deutz AG untergebracht.

Südlich des Gießereigeländes schließt die Fläche des Euroforums an. Die diagonal verlaufende ICE-Trasse trennt das Gelände in die beiden Teilbereiche mit den Bezeichnungen ‚Euroforum West‘ und ‚Euroforum Nord‘ (siehe Plan links).

Euroforum West

Das unmittelbar an der Bahntrasse gelegene ehemalige Heizwerk der Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) wurde 1995 von der RheinEnergie AG zur Fernwärmeerzeugung übernommen und anschließend in das innerstädtische Fernwärmenetz integriert. Weitere frühere KHD-Gewerbebauten, insbesondere die großvolumigen stützenfreien Hallenbauten des Schiffsmotorenbaus, stehen leer.

Euroforum Nord

Nach einem Großfeuer Ende 1995 ist ein Großteil der Fläche des ehemaligen KHD-Areals an der Deutz-Mülheimer Straße abgeräumt worden. Einzige genutzte Fläche ist der Kunst- und Gewerbehof (ehemalige Gummifädenfabrik). Erhaltenswerte und denkmalgeschützte Gebäude aus der frühen Phase der Industrialisierung sind der so genannte ‚eckige Rundbau‘, die Schwebebahn-Halle oder das Atelierhaus ‚Kunstwerk‘ unmittelbar nördlich der Zoobrücke.

Deutz AG

Am traditionsreichen Standort der Deutz AG östlich der Deutz-Mülheimer Straße wurden noch bis vor einigen Jahren Motoren hergestellt. Teile der unter Denkmalschutz stehenden Hallen sind leer gezogen. In anderen Gebäuden haben sich bereits neue Gewerbebetriebe angesiedelt, wie das Einzelhandelsunternehmen beeline GmbH an der Grünstraße 1.

(Teilweise Auszüge aus dem REK)



erhaltenswerter Gebäudebestand
Denkmalschutz

Bestandsgebäude

Maßstab 1 : 2.500



2.8. Bestandsgebäude

Auf dem Areal der Firma Lindgens & Söhne befindet sich eine große Anzahl erhaltenswerter, zum Teil auch denkmalgeschützter, historischer Bausubstanz:

Denkmalgeschützte Bauten

- Die Hallen C1a, C1c und C9 sind denkmalgeschützt und besonders sensibel einer neuen Nutzung zuzuführen. In ihrer unmittelbaren Nähe entlang der Hafenstraße bis kurz vor Halle C2 befindet sich ein erhaltenswertes Mauerfragment.
- Die vierschiffige Backsteinhalle C2 ist ebenfalls denkmalgeschützt. Aufgrund ihrer großen Tiefe (ca. 50 x 60 m) ist eine Umnutzung für eine „normale“ gewerbliche Nutzung problematisch, so dass hier eine Sonderlösung zu suchen ist.

Erhaltenswerte Bauten

- Der ‚Cluster‘ aus den Backsteinhallen A1-A7 ist zum Teil bereits saniert und einer neuen Nutzung zugeführt worden.
- Auch die Hallen B2-B5 besitzen den Lagevorteil der unmittelbaren Wasserlage. Die in jüngerer Zeit erneuerten Dächer sind aus architektonischer und denkmalpflegerischer Sicht von minderer Qualität.
- Der Hallenrest C3 mit seinen Tonnendächern bildet einen Verbund mit der denkmalgeschützten Halle C2.
- Der Wert des giebelständigen Backsteinhauses C4 erschließt sich im Wesentlichen aus der Fassadenfront entlang der Hafenstraße. Dieser historische Baustein könnte in eine neue Gesamtsilhouette integriert werden.
- Die Sheddachhalle C6 ist ein Beispiel industrieller Architektur der 1950/60er Jahre und bietet gute Voraussetzungen für eine Umnutzung.
- Auch das Verwaltungsgebäude D besitzt genügend nutzbare Bausubstanz, um mit überschaubarem Einsatz auch langfristig einer Folgenutzung zugeführt werden zu können.

2.9. Vorhandene Nutzungen

Im Plangebiet sind vielfältige Nutzungen mit insgesamt rund 140 Teil- und Vollzeitbeschäftigten vorhanden. Davon entfallen ca. 40 Arbeitsplätze auf die Firma Penox, deren Produktionsstätte in den Hallen C2 und C3 untergebracht ist. Folgende weitere Nutzer sind im Plangebiet ansässig (absteigend nach Betriebsgröße sortiert):

- Vollbach Unternehmensgruppe VUG GmbH & Co. KG (Bauunternehmung, Freiflächen am Nordende westlich der Hafenstraße)
- Santos Grills GmbH (Grillhändler, Hallen A1-A5 und Bürohaus A6)
- The New Yorker Hotel GmbH, Dock One (Veranstaltungshalle, Halle A7)
- Insight-Out Konzeptentwicklung und -realisations GmbH (Hochseilgartenbau, Hafenstraße 2)
- SF-Custom-Parts Hamacher & Werner GbR (Autoteilehandel/Oldtimerwerkstatt, Halle B1)
- Lindgens Kantine, (Restaurant, Gebäude D)
- Logistic Trans Mobil (Halle C1a)
- Lumatik Ricke & Ricke GbR (Filmproduktion, Geb. D)
- Mein Media Film- und Fernsehproduktion (Geb. A6)
- Videoproduktion Bildrausch (Geb. A6)

Daneben haben sich auf dem Gelände zahlreiche Künstlerateliers, Werkstätten und Designbüros angesiedelt, insbesondere im so genannten Atelierhaus 165-169 (Gebäude D) und in den Hallen B2-B5.

Die vorhandenen Nutzungen sollen überwiegend am Standort erhalten bleiben. Aufgegeben werden jedoch die Standorte der Firma Penox und der Vollbach Unternehmensgruppe VUG. Die Freiflächen der VUG werden geräumt, sobald der neue Standort des Unternehmens Am Springborn fertiggestellt ist. Penox plant, seine Produktion bis spätestens 2020 einzustellen.



Halle C2 von Hafenstraße



Hallen C9/C1a von Süden



Deutz-Mülheimer Straße



Hafenstraße von Norden



Hallen C3 / C4



Halle A5 von Auenweg



2.10. Umweltbelange

Bestandsgrün

Das Plangebiet spannt sich auf zwischen dem von kräftigen Platanen gesäumten Straßenraum der Deutz-Mülheimer Straße und dem von Ruderalvegetation geprägten Hafenrand (Bestandsbäume siehe Plan links). Das Innere des Plangebiets weist dagegen nur wenige Grünstrukturen auf. Daher gilt es, die wenigen grünen Potenziale zu erhalten und zu entwickeln.

Dem Schutz und Erhalt der Platanen (und ihrem Wurzelraum) entlang der Deutz-Mülheimer Straße soll höchste Priorität zukommen. An der Einmündung zum Auenweg befinden sich zudem erhaltenswerte Kastanien. Da der Hafensaum mit dem Rheinboulevard zu einem hochwertigen öffentlichen Freiraum entwickelt werden soll, sollten in der unmittelbaren Nachbarschaft keine unbefriedigende Mindernutzungen, wie Stellplatzflächen, angelegt werden.

Altlasten

Die Altlastensituation des Lindgens-Areals wurde im Rahmen eines Gutachtens aus dem Jahr 2008 durch die MBW Mittelstandsberatung GmbH aus Köln untersucht (siehe Anlagen). Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis: „Die Auffüllungen auf dem Grundstück sind insbesondere in der südlichen Hälfte erheblich mit Blei und Zink verunreinigt. Die nördliche Grundstückshälfte zeigt ebenfalls erhöhte Gehalte, die aber insgesamt deutlich niedriger liegen und den Prüfwert für Gewerbeflächen nicht überschreiten. Die Verunreinigungen im südlichen Grundstücksteil liegen weit überwiegend unter einer Versiegelung oder unter der Bebauung. Zwar wird der Prüfwert für Gewerbeflächen für Blei dort überschritten, eine Gefährdung ist jedoch wegen der Versiegelung nicht gegeben. Lediglich am südlichen Rand des Grundstücks findet sich ein schmaler Streifen unversiegelter Freifläche. Hier erkennt der Gutachter eine mögliche Gefährdung durch das Auswehen von Stäuben und schlägt vor, diesen unversiegelten Flächenanteil mit einer 20 cm mächtigen Kieschicht zu überdecken.“



Kastanien im Süden

Verkehrsbelastung

Im Rahmen des vorliegenden Entwicklungskonzepts wurde eine Verkehrsuntersuchung durch die Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt, die in der Tiefe einem Bauleitplanverfahren angemessen ist (siehe Anlagen). Darin wurden Analysen für die folgenden vier Untersuchungsfälle durchgeführt:

1. Bestand ohne Realisierung des Plangebiets (als Vergleichsbasis)
2. Bestand mit Realisierung des Plangebiets
3. Nullfall ohne Realisierung des Plangebiets (als Vergleichsbasis)
4. Planfall mit Realisierung des Plangebiets

Die Untersuchungsfälle 1 und 2 gehen von einer zeitnahen Entwicklung aus, die als Vergleichsbasis den heutigen Bestand ansetzt. Im Untersuchungsfall 3 (Nullfall) wird die gesamte Gebietsentwicklung bis zu einem Prognosehorizont 2020/2025 mit in die Betrachtung einbezogen. Sie enthält umfangreiche Aufsiedlungen in Deutz und Mülheim-Süd sowie in Kalk und berücksichtigt neue Netzelemente, welche diese Entwicklung ermöglichen sollen, z.B. die auch im Rechtsrheinischen Entwicklungskonzept dokumentierte „Verlängerung Auenweg“. Nullfall und Planfall enthalten zudem Verkehrsmengen einer normalen Messe, die auf den Flächen der Koelnmesse stattfindet und das Verkehrsaufkommen im Umfeld durch Aussteller-, Besucher- und Taxiverkehr erhöht.

Das Plangebiet mit den Wohn- und gewerblichen Nutzungen erzeugt jeweils im Ziel- und Quellverkehr ein werktägliches Verkehrsaufkommen von rund 1.250 Kfz / 24 h. Aufgrund der Art der Nutzungen sind die Belastungen im Ziel- und Quellverkehr in den Hauptverkehrszeiten recht ausgeglichen. Die Belastungen in den Spitzenstunden liegen zwischen 90-120 Kfz/h. Sie verteilen sich über den Auenweg, die Deutz-Mülheimer Straße und die Danzierstraße zu den Hauptachsen im Kölner Straßennetz.

Für sieben maßgebende Knotenpunkte im direkten Umfeld und im Bereich von wichtigen Anbindungsknotenpunkten an das Hauptstraßennetz wurden Analysen zur Leistungsfähigkeit durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Bildern auf der linken Seite sowie unten für alle Untersuchungsfälle dargestellt.

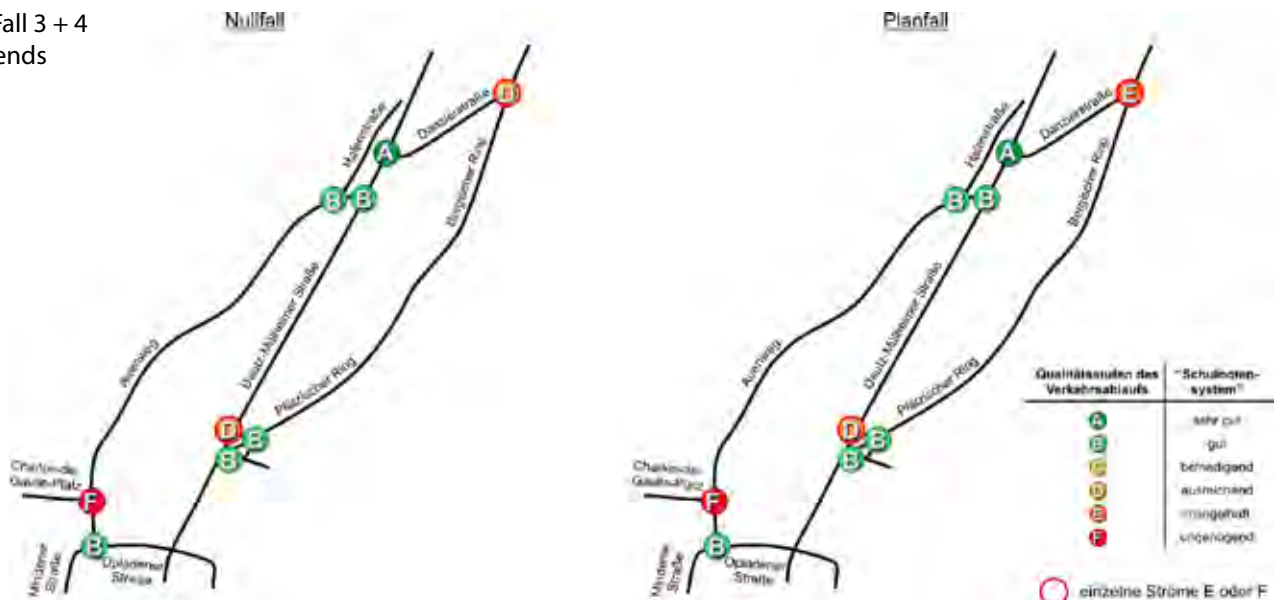
Geht die Entwicklung vom Bestand aus, so sind die Freigabezeiten des Knotenpunkts Bergischer Ring/Danzierstraße (LSA 91119) auf die neuen Belastungssituationen anzupassen. An den weiteren untersuchten Knotenpunkten sind keine Maßnahmen erforderlich.

Werden die Gebietsentwicklung, die Umsetzung neuer Netzelemente und das Verkehrsaufkommen einer normalen Messe berücksichtigt, so sind an den Knotenpunkten

- Deutz-Mülheimer Straße/Danzierstraße (Morgenspitze),
- Auenweg/Charles-de-Gaulle-Platz (Morgen- und Abendspitze) und
- Bergischer Ring/Danzierstraße

signaltechnische Anpassungen durchzuführen, um einen für die Hauptverkehrszeiten ausreichend leistungsfähigen Verkehrsablauf zu erreichen.

U-Fall 3 + 4
abends



Schallimmissionsplan
Straßenverkehr - tags



Schallimmissionsplan
Straßenverkehr - nachts



Lärmbelastung

Ebenfalls wurde für das Plangebiet ein Lärmgutachten durch die ADU Cologne GmbH erstellt (siehe Anlagen). Dieses untersucht in Bezug auf die zukünftige Bebauung und eine mögliche Festsetzung als Mischgebiet unter anderem folgende Schallimmissionen:

- Straßenverkehr (siehe Abbildungen links)
- Schiffsverkehr
- Tätigkeit der Werft im Mülheimer Hafen
- anhaltende Produktionstätigkeit der Firma Penox

Die Schallimmissionen des Straßenverkehrs liegen insgesamt im verträglichen Bereich. Lediglich vor den zur Deutz-Mülheimer Straße ausgerichteten Fassaden werden die sogenannten Sanierungswerte von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für Mischgebiete zur Tagzeit erreicht und zur Nachtzeit nur um maximal 2 dB(A) überschritten.

Gleiches gilt für die durch den Schiffsverkehr im Mülheimer Hafen beeinträchtigte hafenzugewandte Seite. Da die an der Kaimauer festmachenden Schiffe nur kurzzeitig anliegen und keinen Warenumschatz betreiben, gelten die Immissionen als Verkehrslärm und nicht als Gewerbelärm.

Gewerbelärm entsteht unter anderem durch die im Mülheimer Hafen befindliche Werft. Ihre Lärmemissionen finden jedoch in einem ausreichenden Abstand statt und haben somit keine erheblichen Einwirkungen auf das Plangebiet.

Ein weiterer für eine Übergangszeit (maximal 2020) Lärm emittierender Gewerbebetrieb ist die Firma Penox, die ihren Standort innerhalb des Plangebiets hat. Nach Fertigstellung des ersten Bauabschnitts müssen die Immissionen durch aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Produktionsstätten auf ein gemäß TA Lärm verträgliches Maß reduziert werden.

Als Schallschutzmaßnahmen kommen hier neben Maßnahmen an der Gebäudehülle (Schallschutzfenster mit schalldämmten Lüftern oder ähnliches) auch eine geeignete Grundrissgestaltung in Frage.



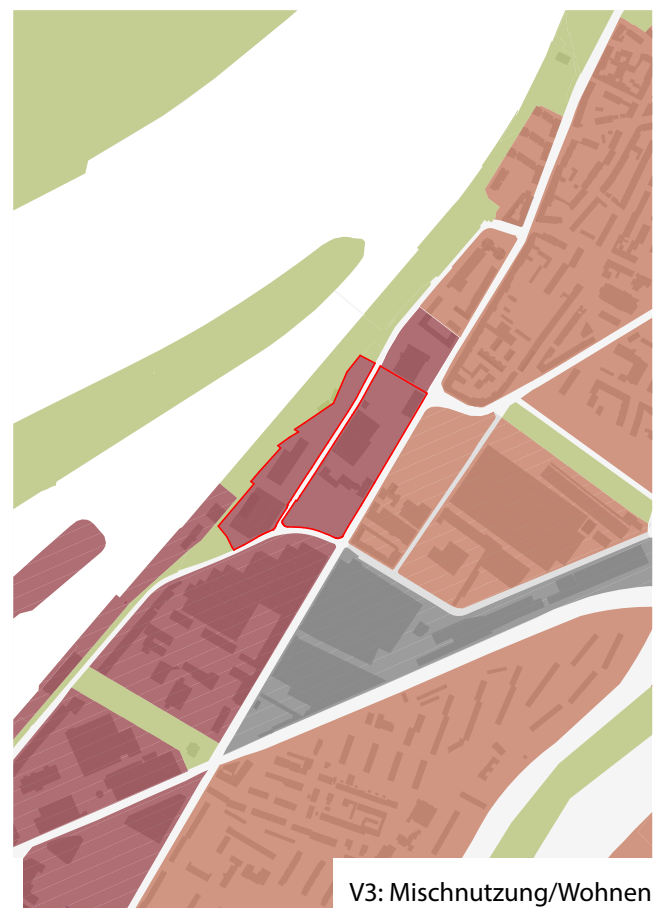
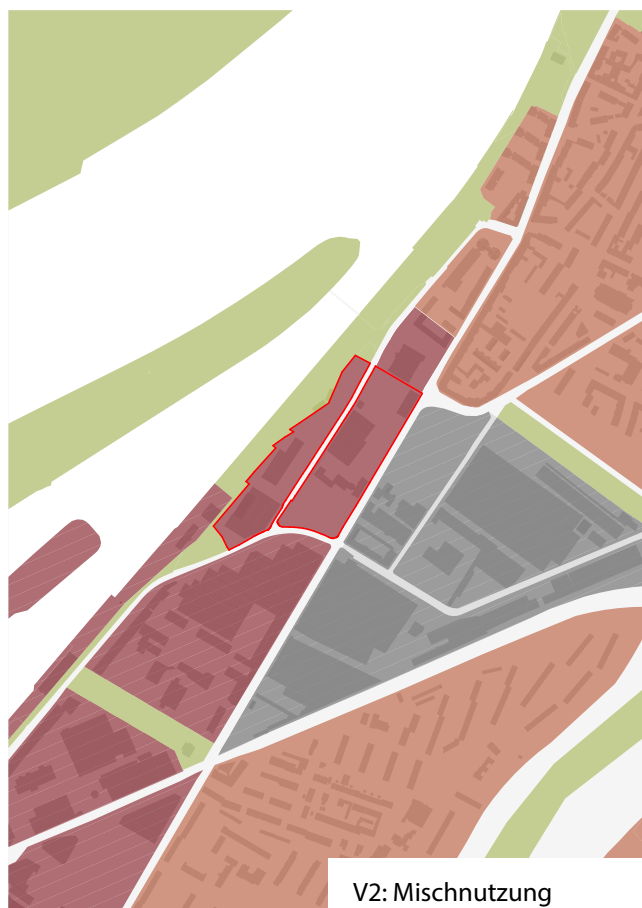
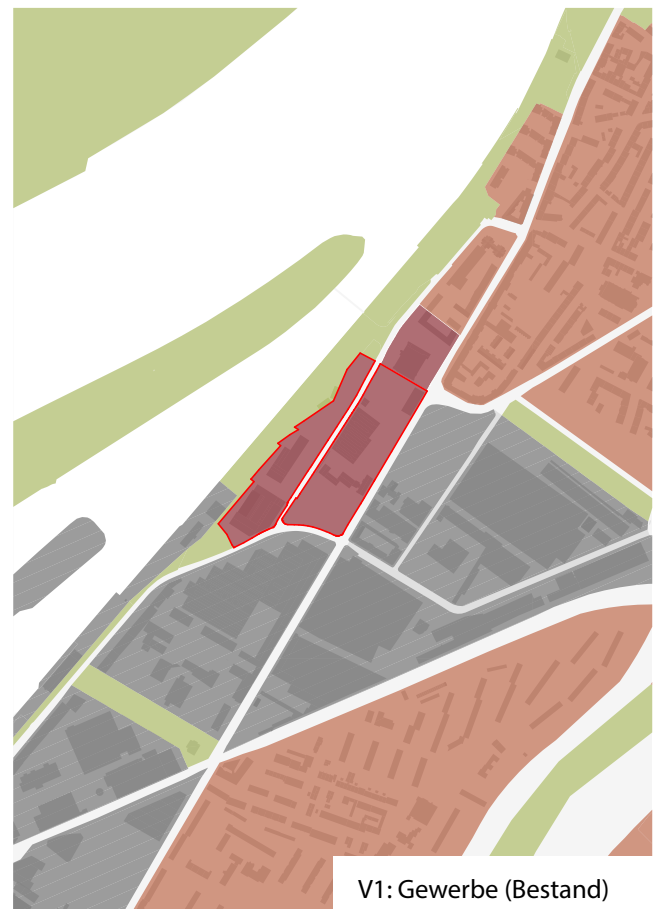
3. Konzept

3.1 Entwicklungspotenzial

Die industriellen Flächen in der direkten Umgebung des Plangebiets werden voraussichtlich in naher Zukunft entwickelt bzw. einer neuen Nutzung zugeführt. Die Flächen bieten folgendes Entwicklungspotenzial (siehe auch Plan links):

- Das nördlich angrenzende Grundstück der ehemaligen Produktionsstätte der Lindgens Druckfarben zwischen Deutz-Mülheimer Straße und Hafenstraße wird zeitnah für eine Gewerbe- und Wohnnutzung entwickelt. Gemäß Bebauungsplanentwurf soll dafür ein Mischgebiet festgesetzt werden.
- Für die übrigen industriellen Flächen östlich der Deutz-Mülheimer Straße und südlich des Auenwegs sind innerhalb einer Bandbreite von Gewerbe- und Wohnnutzung verschiedene Kombinationen vorstellbar (siehe Varianten auf dieser Seite).

Aufgrund seiner beabsichtigten Mischnutzung und seiner Lage an der Schnittstelle von Wohn- und Gewerbenutzung könnte das neue Quartier auf dem Lindgens-Areal als Mischgebiet entwickelt werden.





3.2. Städtebauliches Konzept

Entlang der Deutz-Mülheimer Straße sieht das Konzept eine straßenbegleitende Reihe aus neuen Stadthäusern und Bestandsgebäuden vor, die dem Straßenraum einen lebendigen, urbanen Charakter verleihen (siehe Abbildung Seite 36 unten). Die Gebäude sind leicht von der Straße zurückgesetzt, um den vorhandenen Baumbestand zu erhalten. Öffnungen zwischen den Gebäuden erlauben Blickbezüge zu den rückwärtigen Plätzen und Bauten sowie eine Durchwegung in Richtung Rheinboulevard. Die internen Plätze entstehen durch ein Zusammenwirken von bestehenden Industriehallen, ergänzten großen Solitärgebäuden sowie den rückseitigen Fassaden der Bebauung entlang der Deutz-Mülheimer Straße (siehe Abbildung Seiten 36/37 oben).

Westlich der Hafenstraße sieht das Konzept aufgeständerte Bauten vor, die dem dortigen Überschwemmungsgebiet Rechnung tragen (siehe Abbildung Seite 37 unten). Von einer Zeile im nördlichen Bereich weitet sich die Bebauung in Richtung Süden auf und geht mit dem dort bereits bestehenden Dock One eine räumliche Symbiose ein.

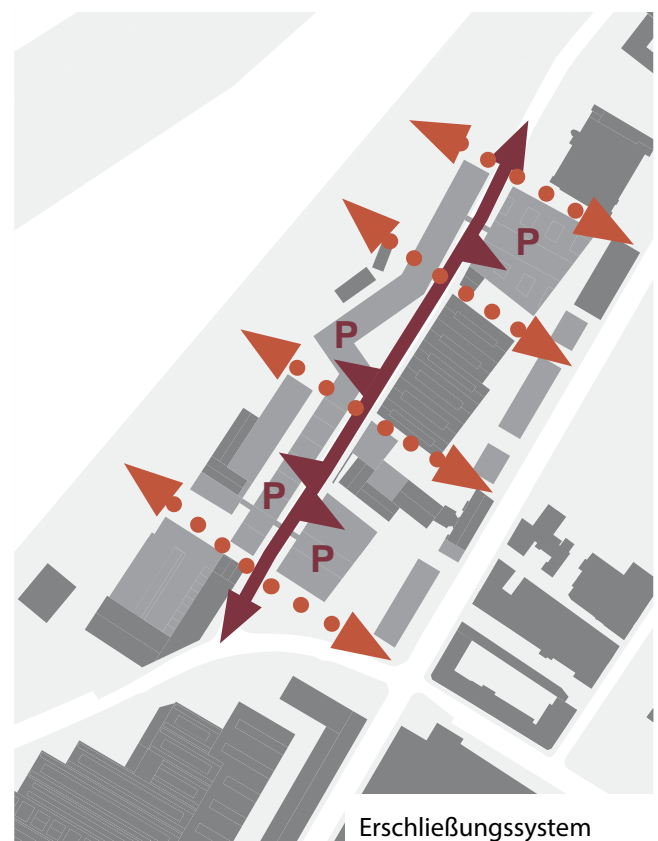
Das städtebauliche Konzept wurde mit großem Respekt vor dem vorhandenen Gebäudebestand entwickelt. Alle denkmalgeschützten bzw. erhaltenswerten Gebäude sollen erhalten und umgenutzt werden.

3.3. Erschließung

Die Hafenstraße dient der Erschließung der privaten Stellplätze und nimmt öffentliche Stellplätze in Form von Längsparkern an der Ostseite auf. Die notwendige privaten Stellplätze (P) werden in bestehenden Hallen und neuen Parkhäusern westlich und östlich der Hafenstraße untergebracht (siehe Abbildung unten rechts). Diese Erschließung entlang einer einzigen Straßenachse ermöglicht eine autofreie Gestaltung der internen Freiräume. Zwischen Hafenstraße und Deutz-Mülheimer Straße entsteht so ein zusammenhängender öffentlicher Raum mit hoher Aufenthaltsqualität, der sich durch eine Abfolge unterschiedlicher Plätze auszeichnet. Vier Fußwegespannen in Ost-West-Richtung verknüpfen die bisher stark abgeschottete Deutz-Mülheimer Straße mit dem Mülheimer Hafen und dem Rheinboulevard.

Erschließung bei Hochwasser

Um eine fußläufige Erschließung der Bauten im Überschwemmungsgebiet auch im Falle eines Hochwassers zu gewährleisten, werden diese durch Brückenbauwerke an die östlichen Gebäude mit ihren Parkhäusern angebunden. Neben der Erschließungsfunktion nehmen die Brücken zudem das städtebauliche Motiv der einst über die Hafenstraße führenden Brücken zwischen den Industriehallen auf.





3.4. Bebauungstypologien

Die denkmalgeschützten Hallen und auch die sonstigen erhaltenswerten Gebäude geben Rhythmus, Maßstab und Gestus vor für die baulichen Ergänzungen zu einem Mischgebiet von unverwechselbarem Charakter (siehe Abbildung links). Dabei kann die ehemalige Produktionsstätte der Lindgens Druckfarben nördlich der Einmündung Danzierstraße (Bild Seite 10 - nicht mehr dem Areal der Firma Lindgens & Söhne zugehörig) mit seiner klaren Gliederung aus Backstein- und Glasvolumen einige formal architektonische Leitmotive bereit stellen, an welchen sich Neubebauungen orientieren können.

Bei den baulichen Ergänzungen werden vier Typen unterschieden, die in Bändern parallel zu Deutz-Mülheimer Straße und Hafenstraße angeordnet werden:

1. Gereimte Einzelbaukörper entlang der Deutz-Mülheimer Straße. Sie ergänzen die heterogene Bestandsituation aus Blockrandfragment (D) und Sheddachhalle (C6) und lassen dabei leicht zurückversetzt den alten Platanen entlang der Straße den nötigen Raum.
2. Großvolumige Bauten in Fortsetzung der großen Produktionshallen (C2 und C3). Sie beinhalten in ihrem Inneren die Parkhäuser für die hafennahen Gebäude im Überschwemmungsgebiet. Ihre differenzierten Dachformen nehmen den Rhythmus der denkmalgeschützten Halle C2 auf.
3. Zwischen der gegenüberliegenden Seite der Hafenstraße und dem Rheinboulevard entlang der Hafenkante vermittelt ein aufgeständerter, zweifach geknickter Baukörper. Zum einen komplettiert er den beeindruckenden Backsteinraum der Hafenstraße. Zum anderen kann der aufgeständerte Bau zeigen, wie selbstbewusst und doch den Hochwasserschutz behutsam unterstützend an der Rheinfront gebaut werden kann. In seiner Verlängerung nach Süden legt sich der Bau als zweite Schicht vor die bestehenden Hallen längs der Hafenkante. Seine gezahnte Kontur aus rhythmisch wechselnden Geschosshöhen passt sich dem etwas kleinteiligeren Maßstab im Süden an und gibt immer wieder Blicke frei auf die dahinter liegenden Hallen.
4. Die Hallen A1-A3 sowie B1, B2 und B4 sollen zweigeschossig aufgestockt werden und bieten darüber hinaus die Möglichkeit, Signifikanz entlang der Hafenkante zu entwickeln.



3.5. Nutzungskonzept

Für sämtliche Erdgeschosse werden nicht-störende gewerbliche Nutzungen vorgesehen, sofern diese Zonen nicht frei bleiben oder als Stellplatzflächen genutzt werden. Insbesondere entlang der Deutz-Mülheimer Straße können dies auch kleinere Läden zur Nahversorgung sein.

Für die drei kleineren denkmalgeschützten Hallen im Zentrum des Areals (C1a, C1c, C9) sind gastronomische Nutzungen vorgesehen, die nach Möglichkeit auch den Platz zum Auenweg bespielen sollten.

Innerhalb der beiden großvolumigen Neubauten im Norden und Süden östlich der Hafestraße sind Stellplätze untergebracht. Diese sind jeweils u-förmig von einer zweigeschossigen Mantelbebauung aus Büros und Ateliers umschlossen, welche die Fassade zum Quartier hin bildet. Auf den Hallen befinden sich jeweils zwei zweigeschossige Aufbauten mit Wohnungen.

Eine Sondernutzung wird für das Erdgeschoss der historischen Halle B1 angedacht. Der Standort in unmittelbarer Nähe zum Rheinboulevard an der platzartigen Aufweitung zur Wohnbebauung am Hafen eignet sich für eine Kindertagesstätte.

Sowohl für die südlichen Hallen A1-A3 im Rücken von Dock One als auch für den historischen Hallenkomplex C2/C3 und das Blockrandfragment D wird sich die nicht-störende gewerbliche Nutzung bis in die Obergeschosse fortsetzen. Für diese Bereiche (die Südspitze und die Mitte des Areals) wird eine Wohnnutzung ausgeschlossen.

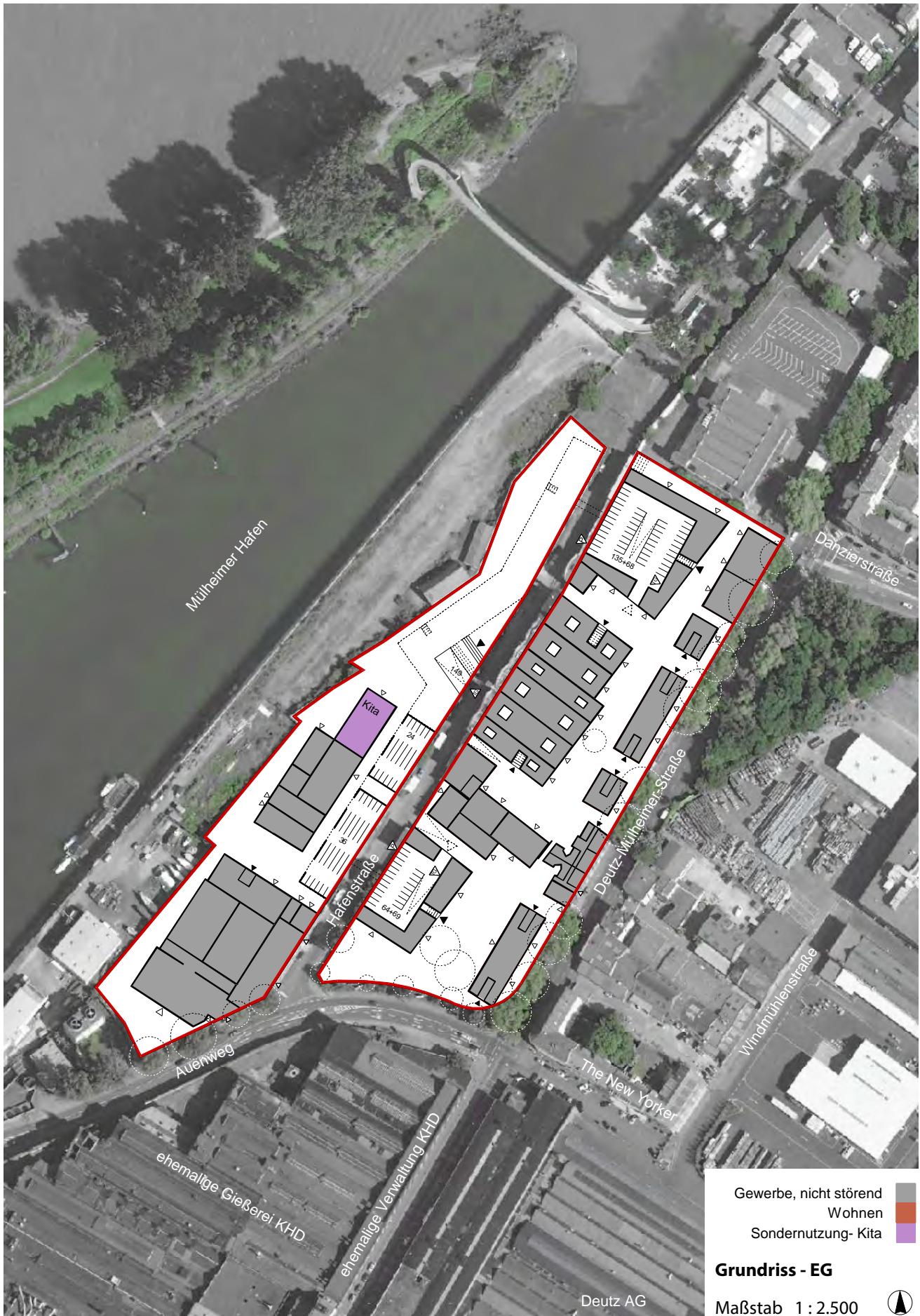
In den Obergeschossen der übrigen Bereiche können attraktive Wohnungen auf die Gewerbeflächen aufgesattelt werden. Dies kann in Form von gereihten Maisonetten geschehen, wie oberhalb der beiden zentralen Parkhäuser, oder eher konventionell als Geschosswohnungsbau entlang der Deutz-Mülheimer Straße.

Lediglich der aufgeständerte Bau entlang des Rheinboulevards an der Hafenkante wird als reiner Wohnbau konzipiert. Erschlossen wird dieser dreigeschossige Bau sowohl über eine breite Treppenanlage an der Aufweitung zur Hafestraße als auch durch zwei Brücken, die ihn mit den hochwassersicheren Parkhäusern auf der anderen Straßenseite verbinden. Sowohl Brücken also auch die im Gebäudeinneren fortgesetzte Treppe münden im 2. Obergeschoss, wo sämtliche Wohnungseingänge gebündelt werden. Durch diese Konzentration der gemeinsamen Erschließung kann eine lebendige Nachbarschaft entstehen.

Insgesamt werden ca. 27.560 qm Brutto-Grundfläche (BGF) gewerbliche Flächen und ca. 25.650 qm BGF Wohnfläche entstehen (siehe Kennzahlen unten). In Zukunft sollen auf dem Lindgens-Areal ca. 600 Menschen arbeiten und rund 700 Menschen wohnen. Die ausführlichen Berechnungen sind diesem Entwicklungskonzept angehängt.

Kennzahlen

Fläche Plangebiet	38.600 qm
Grundfläche Gebäude	22.420 qm
GRZ	0,58
Geschossfläche Gewerbe	27.560 qm
Geschossfläche Wohnen	25.650 qm
Geschossfläche Stellplätze	630 qm
Geschossfläche gesamt	53.840 qm
GFZ	1,39
Freiflächen	16.180 qm
Wohnungen	228
Bewohner	ca. 700
Stellplätze	625
Arbeitsplätze vorher	ca. 140
Arbeitsplätze nachher	ca. 600



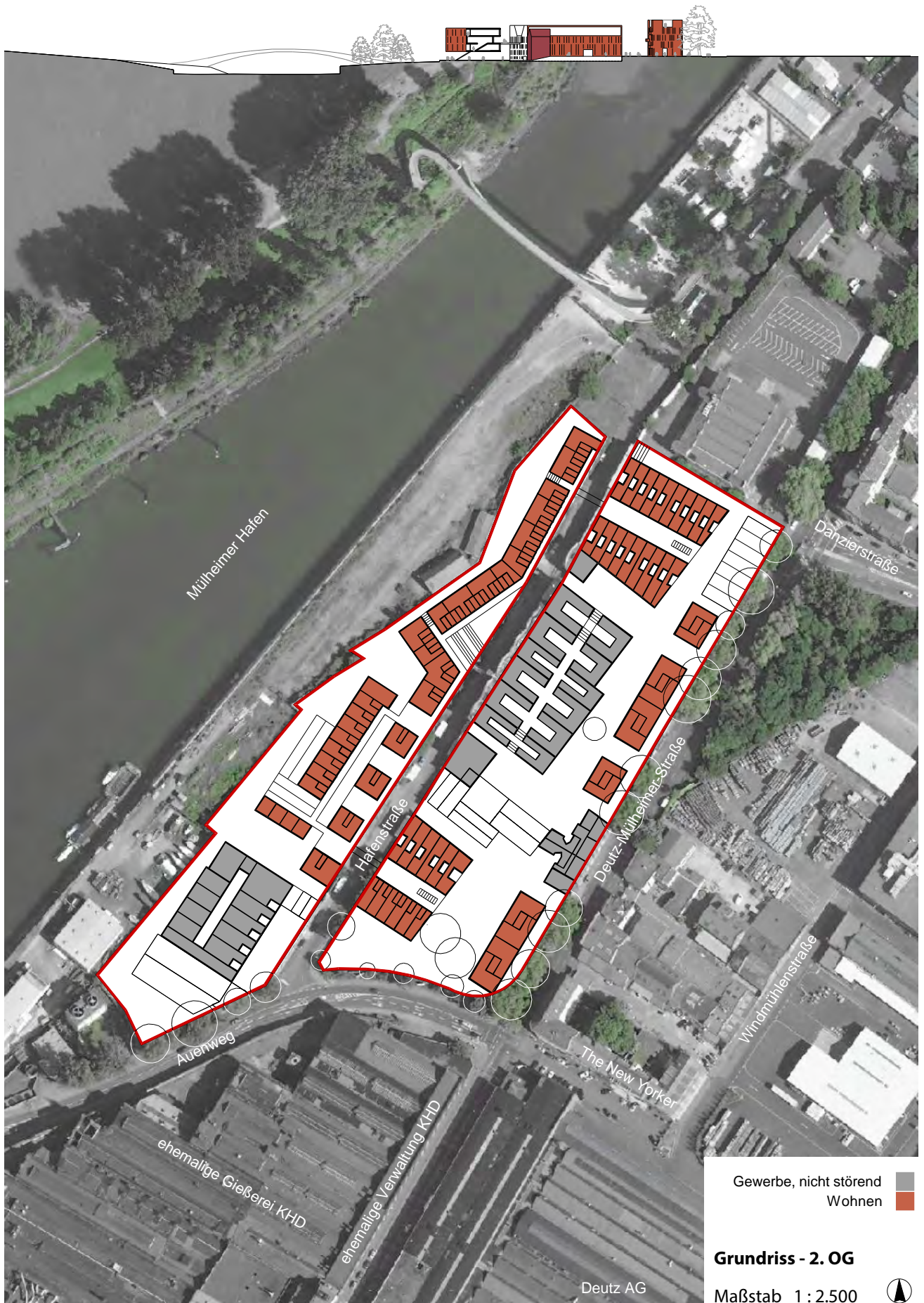
- Gewerbe, nicht störend
- Wohnen
- Sondernutzung- Kita

Grundriss - EG

Maßstab 1 : 2.500



Deutz AG





Platz am Auenweg



Deutz-Mülheimer Straße



Wohnen an der Hafenstraße



3.6. Freiraumkonzept

Konzept

Die Freiraumgestaltung bildet ein Geflecht aus verschiedenen Raumabfolgen, welche unterschiedliche Freiraumcharaktere sowie -qualitäten ausbilden und somit unterschiedliche Nutzungen zulassen und fördern.

Es werden vier ‚Rheinblicke‘ als halböffentliche Begegnungsräume gestaltet, welche von der Deutz-Mülheimer Straße bis zum Beginn der Rheinwiesen leiten und somit die neue Durchgängigkeit des Quartiers betonen (siehe Abbildung 2, links oben). Über die ‚Rheinblicke‘ können Anbindungen geschaffen werden – so auch fußläufige Anbindungen zwischen der Deutz-Mülheimer Straße und dem Rheinboulevard. Die ‚Rheinblicke‘ enden in ‚Rheinbalkonen‘, welche zunächst keine direkte, fußläufige Verbindung zum Rheinboulevard aufweisen und somit die Privatheit im Inneren des Quartiers ermöglichen und erhalten (siehe Plan links). Auf diese Weise entsteht ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Öffnung und Geschlossenheit, Durchgängigkeit und Privatheit sowie Transparenz und Schutz.

Nordwestlich der Deutz-Mülheimer Straße ordnen sich zwischen der neuen Architektur drei Quartiersplätze an, welche für verschiedene mögliche Nutzungen wie Außen-gastronomie, Events und anderen Veranstaltungen einen qualitativ hochwertigen Außenraum bieten (siehe Abbildung 3, links oben). In der Gestaltung dieser urbanen Räume werden die historisch wichtigen Quartiersbäume – wie beispielsweise die erhaltene ‚Lindgens-Linde‘ – integriert, in Wert gesetzt und inszeniert. Die Geschichte und der Charakter des Ortes werden in diesen Innenhöfen durch Bodenbeläge aus Gebäudeabbruchmaterialien und Verwendung von Relikten der ehemaligen Nutzungen thematisiert und ablesbar gemacht.

Die historisch bedeutende Linearität des ehemals straßenorientierten Industrieareals wird neben dem Einfluss der Deutz-Mülheimer Straße entscheidend durch die Hafenstraße geprägt (siehe Abbildung 1, links oben). Aufgrund dessen erhält die Hafenstraße im Zuge der Neuplanung des Areals ein neues Gesicht und eine hochwertige Gestaltung. In Straßenverlauf werden unter anderem öffentliche Stellplätze und Straßenbäume integriert, welche eine neue, grüne Freiraum- und Nutzungsqualität entstehen lassen.

Die privaten Spielflächen im Norden sind durch immergrüne Heckenpflanzungen von den Rheinwiesen abgegrenzt und vor Einblicken weitestgehend geschützt (siehe Abbildung 4, links oben). Diese privaten Flächen sind der unmittelbar anschließenden Wohnbebauung zugeordnet und gewährleisten eine hohe Wohnumfeld- und Freiraumqualität für die neuen Bewohner des Quartiers.

Gestaltung

Der vorhandene Baumbestand – insbesondere entlang des Auenwegs und der Deutz-Mülheimer Straße – wird weitestgehend erhalten und durch Neupflanzungen ergänzt und vervollständigt. Bäume von besonderer Bedeutung, wie die ‚Lindgens-Linde‘, werden inszeniert und somit in Wert gesetzt. Auf diese Weise entsteht ein neues, grünes Quartier mit einer hohen Freiraum- und Lebensqualität für die Bewohner und Anlieger.

Die im Quartier verwendeten Materialien betonen einerseits die Zonierung der verschiedenen Räume und unterstreichen den Charakter des jeweiligen Ortes. Auf diese Weisen werden die Flächen der privateren Quartiersplätze und Spielflächen erkennbar von den halböffentlichen ‚Rheinblicken‘ und ‚Rheinbalkonen‘ abgegrenzt und eine erkennbare Hierarchie geschaffen.

Des Weiteren spiegeln die Beläge die Geschichte und den Genius loci – den Geist des Ortes – wider. Dies geschieht indem der Abbruch der ehemaligen Industriebauten als Baumaterial für die befestigten Flächen im Zentrum der Quartiersplätze wieder verwendet wird. Auf diese Weise bleibt die Historie des Areals präsent als auch erlebbar und es entstehen einzigartige, nachhaltige sowie kostengünstige Flächen.



Platz mit nördlicher Halle



Mülheimer Hafen heute

4. Ausblick

Das vorliegende städtebauliche Entwicklungskonzept dient als Leitfaden für eine anspruchsvolle bauliche und freiräumliche Neuentwicklung des Lindgens-Areals, die den attraktiven Gebäudebestand behutsam integriert. Das Konzept soll in den nächsten Jahren sukzessive realisiert werden und sich damit positiv auf die anstehenden Entwicklungen in der näheren Umgebung auswirken.

Die derzeit vorhandene Zahl von rund 172 Arbeitsplätzen im Plangebiet kann durch die Neuentwicklung weiter gesteigert werden. Für das Lindgens-Areal mit seiner Mischung aus Wohnen und Arbeiten in attraktiver Lage zwischen Wasser und Industriekultur besteht die Chance, zum Kern des neuen Revitalisierungsgebiets Mülheim-Süd zu avancieren.

Als Initialzündler für den Mülheimer Süden soll das Lindgens-Areal zeitnah entwickelt werden. Die vorliegende städtebauliche Analyse und das Konzept zeigen, dass sich die Neuplanung mit Respekt und Maß in den industriegeschichtlichen Ort einfügt. Sie bietet damit gute Voraussetzungen für eine Entwicklung nach § 34 BauGB (Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile).

Köln, im April 2013



Abbildungsverzeichnis

Titelblatt	Wohnbebauung am Rheinboulevard Visualisierung: Trint + Kreuder, 2013
Seite 4	Luftbild von Südwesten Foto: DOM Publishers, aufgenommen 15.07.2010
Seite 6	Katasterplan Plangrundlage: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007
Seite 7	Lage im Stadtgebiet Plangrundlage: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007
Seite 8	Luftbildkarte von 1951 Luftbild: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007
Seite 9	Historische Kartenausschnitte Plangrundlage: TIM-Online, 2012
Seite 10	Historische Werksbrücken Foto: Rheinisches Bildarchiv Köln, 1977
Seiten 10/11	Historische Zeichnung des Firmengeländes Lindgens zum 100-jährigen Jubiläum (1851-1951) Quelle: Lindgens & Söhne GmbH & Co., 1951
Seite 12	Lindgens Druckfarben Foto: Trint + Kreuder, 2003
Seite 14	Flächennutzungsplan + Legende (S. 13) Plangrundlage: Webseite fnp.koelnarchitektur.de, 2013
Seite 15	Abgrenzung Sanierungsgebiet, Rheinboulevard Mülheim-Süd mit Grünzug Charlier' Plangrundlage: Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept, Teilraum Nord (REK-Nord), Stadt Köln, 2009
Seite 16	Ausschnitt REK + Legende (S. 15) Plangrundlage: Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept, Teilraum Nord (REK-Nord), Stadt Köln, 2009
Seiten 18/20	Grünvernetzung / Erschließung / Rad- und Fußwegenetz / ÖPNV-Netz Plangrundlage: Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept, Teilraum Nord (REK-Nord), Stadt Köln, 2009
Seite 22	Luftbild mit Nutzungen Luftbild: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007 Beschriftung: Stottrop Stadtplanung, 2013
Seite 24	Bestandsgebäude Luftbild: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007 Eigene Darstellung: Trint + Kreuder, 2013
Seiten 26/27	Fotos Bestandsgebäude Fotos: Trint + Kreuder, aufgenommen 2008 (S. 24 unten) / 2010 (übrige Fotos)
Seite 28	Baumbestand Luftbild: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007 Eigene Darstellung: Trint + Kreuder / Stottrop Stadtplanung, 2013

Seite 29	Kastanie im südlichen Bereich Foto: Trint + Kreuder, 2010
Seiten 30/31	Untersuchungsfälle Verkehrsuntersuchung Darstellung: Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Köln, 2013
Seite 32	Schallimmissionspläne Straßenverkehr Darstellung: ADU Cologne GmbH, Köln, 2013
Seiten 34/35	Entwicklungspotenziale + Varianten Eigene Darstellung: Stottrop Stadtplanung, 2013
Seite 36	Lageplan Darstellung: Trint + Kreuder / Stottrop Stadtplanung, 2013
Seite 37	Erschließungssystem Darstellung: Trint + Kreuder / Stottrop Stadtplanung, 2013
Seite 38	Bebauungsstruktur Luftbild: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007 Eigene Darstellung: Trint + Kreuder, 2013
Seite 40	Nutzungskonzept Luftbild: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007 Eigene Darstellung: Trint + Kreuder, 2013
Seiten 42/43	Grundrisse EG / 2. OG Luftbild: Kölner Stadtkarten plus Köln.3D, 4. Auflage, Stadt Köln, 2007 Eigene Darstellung: Trint + Kreuder, 2013
Seite 44/45	Platz an der Einmündung Auenweg in Deutz-Mülheimer Straße mit Blick auf die denkmalgeschützten Hallen / Stadthäuser an der Deutz-Mülheimer Straße / Aufgeständerter Wohnungsbau im Retentionsraum der Hafenstraße Visualisierung: Trint + Kreuder, 2013
Seite 46	Freiraumkonzept mit Piktos Darstellung: KLA kparlandschaftsarchitekten, 2013
Seite 48	Platz mit nördlicher Halle Visualisierung: Trint + Kreuder, 2013
Seiten 48/49	Panorama Mülheimer Hafen heute Foto: Trint + Kreuder, 2010

Anlagen

- Anlage 1: Berechnung BGF/BRI zum städtebaulichen Konzept
- Anlage 2: Berechnung Stellplätze zum städtebaulichen Konzept
- Anlage 3: Bauvorbescheid für den nördlichen Gewerbebau
- Anlage 4: Zusammenfassende Bewertung der Altlastensituation
- Anlage 5: Verkehrsuntersuchung
- Anlage 6: Schalltechnische Untersuchung

