



Deutzer Hafen Köln

Entwürfe für eine modulare städtebauliche Transformation und das Rheinufer

Vorwort

Die vorliegende Diplom I Arbeit mit dem Titel „Deutzer Hafen Köln – Entwürfe für eine modulare städtebauliche Transformation und das Rheinufer“ entstand als Abschlussarbeit im Studiengang Stadtplanung am Fachgebiet Städtebau der Universität Kassel und wurde betreut von Prof. Christl Drey und D.P.L.G. Tristan Lannuzel.

Bei der Arbeit handelt es sich um eine städtebaulichen Entwurf des Deutzer Hafens, der im rechtsrheinischen Innenstadtbereich Kölns liegt. Mit der fortschreitenden Fertigstellung des gegenüberliegenden Rheinauhafens ist der innerstädtische Industriehafen erneut in die Diskussion geraten. Durch das Expandieren der Büronutzungen in der Siegburger Straßen,

traten der hohe Leerstand und die städtebaulichen Missstände im Gebiet verstärkt hervor. Zur Klärung für die zukünftige Entwicklung des Deutzer Hafens hat der Rat der Stadt Köln eine ausführliche Untersuchung des Standortes und ein darauf folgendes Symposium veranlasst. Auf dessen Grundlage sollen in naher Zukunft Handlungsoptionen für den Standort festgelegt werden.

Aus diesem aktuellen Anlass heraus habe ich mich für die Bearbeitung des Themas entschieden und mich dem knapp 40 ha großen Planungsgebietes gestellt. Mit dieser Diplomarbeit wird ein Beitrag zu einer möglichen Entwicklung des Standortes geleistet.

Verfassererklärung

Hiermit versichere ich, dass die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel benutzt wurden.

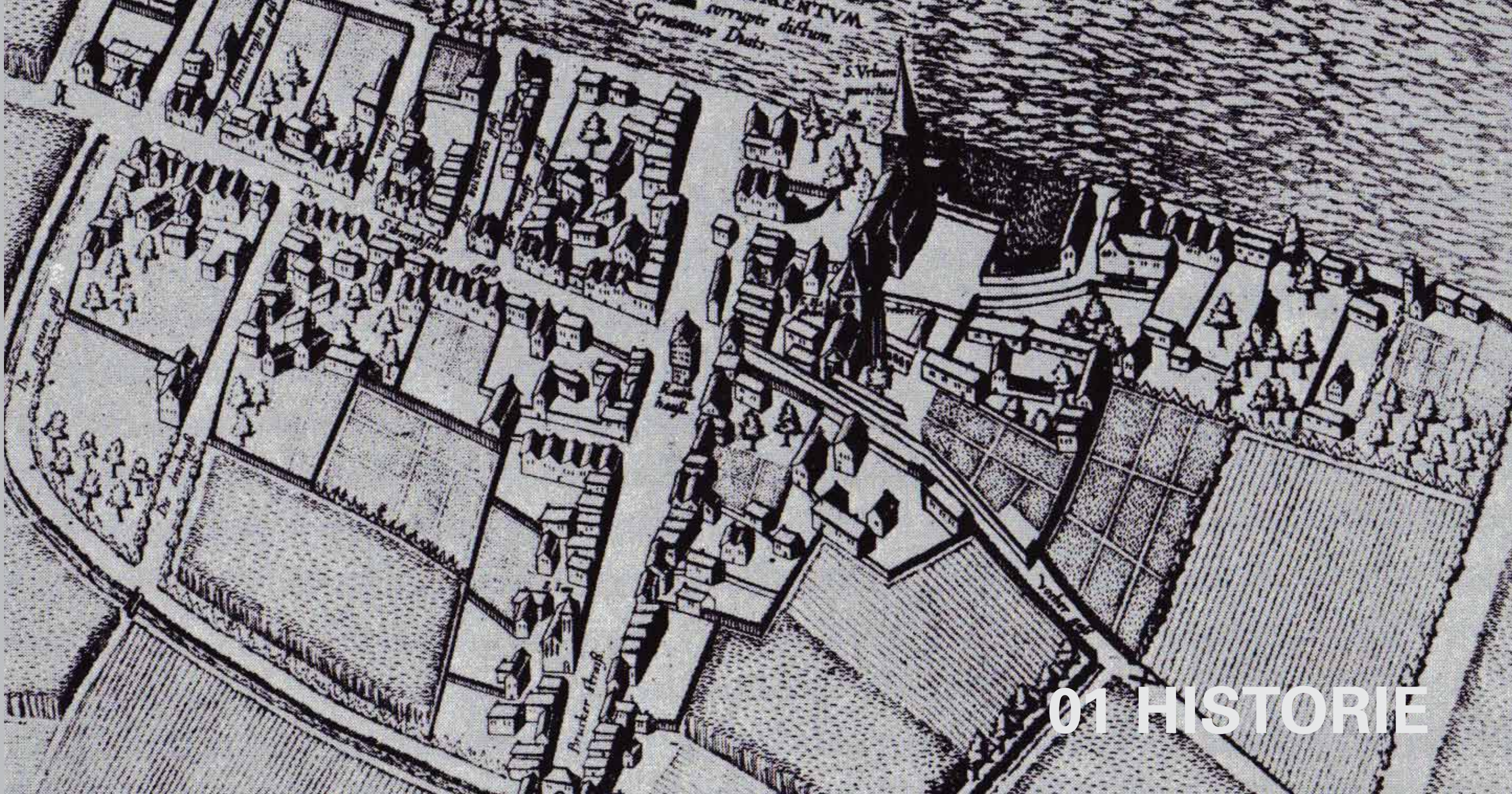


Daniela Renner

Kassel, den 30.07.2010

Inhaltsverzeichnis

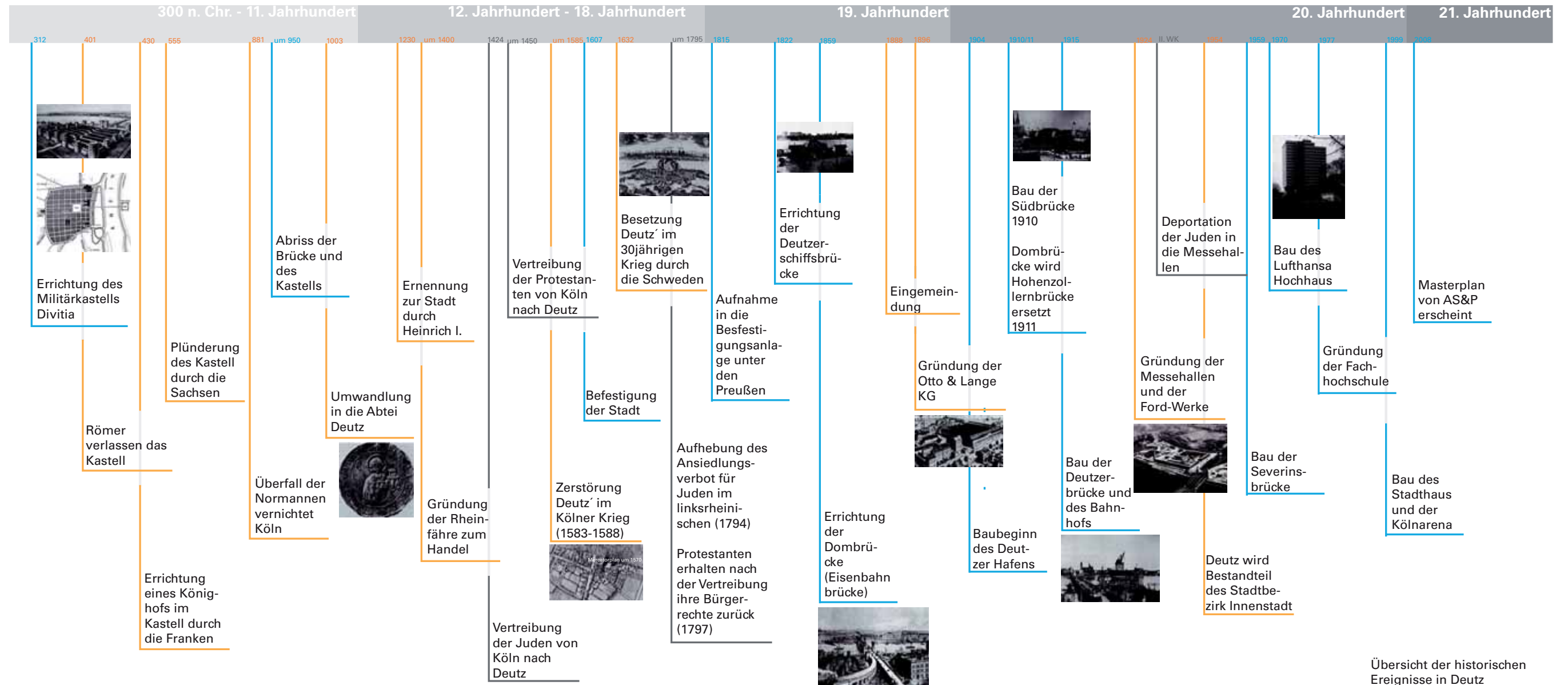
01 Historie	Seite 6
02 Analyse	Seite 9
03 Konzept	Seite 27
04 Entwurf	Seite 31
05 Details	Seite 42
06 Quellenangaben	Seite 50



01 HISTORIE

01 HISTORIE

Übersicht



Übersicht der historischen Ereignisse in Deutz

01 HISTORIE

Entwicklung



Abb. 1: Das römische Köln mit dem Kastell Deutz um 312 n. Chr



Abb. 2: Einnahme der Stadt durch die Schweden, 1632



Abb. 3: Köln 1893



Abb. 4: Der Schnellert und das Wertchen, Aquarell von 1902



Abb. 5: Bau der Deutzer Brücke 1914

Von den Anfängen

Durch Kaiser Claudius wurde um 50 n. Chr. die Geburtsstätte seiner Frau Agrippina zur römischen Kolonie erhoben. Die Stadt wurde „Colonia Claudia Ara Agrippinensium“ (C.C.A.A.) genannt und bekam die römischen Stadtrechte verliehen. Die Entwicklung Oppidum Ubiorums zu einer Stadtanlage nach römischem Planungsrecht begann. (BLENCK 2001: 26)

Nach BLENCK (2001: 28) wurde um 312 n. Chr. auf der heutigen Deutzer Seite das Militärkastell „Divitia“ als Brückenkopf errichtet und mit einer Brücke über Insel und Rhein mit der Uferseite der C.C.A.A. verbunden. Dies war ein notwendiger strategischer Zug seitens der Römer, da durch den Fall des Limes das Kastell die einzige feste militärische Anlage auf der rechtsrheinischen Seite war. Die Brücke wurde knapp 100 Jahre später abgebrochen und es gab bis ins 19. Jahrhundert keine feste Brückenanlage zwischen den beiden Rheinseiten. (BERGER / HECHT 1998: 13)

Deutz – im Schattendasein von Köln

Auch das 1230 von Erzbischof Heinrich I. zur Stadt ernannte Deutz geriet in politische Machtkämpfe zwischen den weltlichen und geistlichen Herrschern. Durch seine strategisch wertvolle Lage war es lange Zeit Zankapfel zwischen der Stadt Köln, Kurköln und dem Herzogtum Berg (KRUPPA 2001: 24). Die Rheinprovinz wurde durch unzählige Plünderungen von feindlichen Truppen zerstört und wiederaufgebaut und konnte sich im Mittelalter somit nur wenig entwickeln. 1607 wurde der Ort durch die Errichtung von Befestigungsanlagen geschützt (KRUPPA 2001: 28).

Deutz diente im Mittelalter als „Auffangbecken für viele und vieles“ (WEBER 2001: 166). Im Spätmittelalter gehörten hierzu die aus dem linksrheinisch vertriebenen Juden, einige Jahrzehnte später durften sich die – in der Bischofsstadt nicht erwünschten Protestanten - in Deutz niederlassen. Auch jegliche wirtschaftliche Entwicklung wusste

die linksrheinische Handelsstadt zu unterbinden, die bedingt durch die räumliche Nähe keine Konkurrenz zuließ.

Deutz in Zeiten der Industrialisierung

Erst die einsetzende Industrialisierung machte das rechte Rheinufer wirtschaftlich interessant. Bereits 1840 wurde Deutz Endpunkt mehrerer Eisenbahnlinien und erhielt eine Eisenbahnreparaturwerkstatt. Zur Verbindung der links- und rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke wurde 1859 die Dombrücke gebaut. Mit der Ansiedlung der Otto & Lange KG 1896 (später Gasmotorenfabrik Deutz), der ersten Motorenfabrik der Welt, kam der größte Arbeitgeber der Gegend nach Deutz (WEBER 2001: 166). Die boomende rechte Seite wurde mehr und mehr zur wirtschaftlichen Konkurrenz für Köln, sodass schließlich 1888 die Eingemeindung erfolgte (BERGER / HECHT 1998: 55).

Der Bau der Häfen

Der Bau des Deutzer Hafens hing eng mit der Entwicklung des Rheinauhafens zusammen.

Ein Hafen- und Umschlagplatz war mit dem Rheinauhafen vorhanden und ein Sicherheitshafen wurde oberhalb Mühlheims gebaut. Daher bot es sich beim dem rechtsrheinische Hafen an, einen Hafen für unterschiedliche Nutzungen zu bauen. (BERGER / HECHT 1998: 55 ff)

In Deutz gab es, durch das vorhandene Werthchen (altdeutsch: Insel), ähnliche Voraussetzungen wie im Rheinauhafen. Ein alter Rheinarm, der „Schnellert“, eignete sich, um an dieser Stelle ein Hafenbecken anzulegen. Der Hafen ist so konzipiert, dass eine Drehbrücke als Trennung zweier Becken dient. Das südliche Becken, als Industrie- und Winterhafen geplant, hatte eine Ausdehnung von ca. 9 ha. Die Breite betrug 50- 135 m und es war umgeben von umfangreichen Werft- und Lagerflächen. Das kleinere Becken im nördlichen Teil umfasste 3,5 ha und sollte als Sicherheitshafen dienen. Die Baumaßnahmen reichten von 1904 bis 1908. (BERGER / HECHT 1998: 55 ff)

Der Brückenschlag nach Deutz

Die 1859 errichtete Dombrücke wird 1911 abgebrochen und an der selben Stelle durch die Hohenzollernbrücke ersetzt. 1915 wurde mit der Deutzer Brücke als zweite Brücke eine Verbindung zur Kölner Innenstadt hergestellt.

Weitere bauliche Maßnahme für Deutz war der Bau des Bahnhofs, der 1915 eröffnet wurde. Durch die aktive Wirtschaftsförderung Konrad Adenauers entstanden wichtige Impulse wie die Errichtung der Messehallen 1924 und die Ansiedlung der Ford-Werke (KRUPPA 2001: 52 f).

Köln in der NS-Zeit

Noch vor Beginn des Krieges gab es Pläne fast die gesamte Stadt neu zu bauen. Die Arbeiterviertel Kalk und Deutz sollten weichen und für das neue Gauforum Platz machen. Diese Umbaupläne konnten durch den Kriegsbeginn gestoppt werden. (NIPPER 2001: 39 f.)

01 HISTORIE

Entwicklung



Abb. 6: Modell der „Gauhauptstadt“ Köln mit dem Gauforum Deutz



Abb. 7: Lufthansa Hochhaus 1970



Abb. 8: Der Deutzer Industriehafen 1980

Wie bereits im Mittelalter fungierte Deutz auch zur NS-Zeit als „Auffangbecken“ für diejenigen, die auf der Domseite nicht erwünscht waren. Im Nationalsozialismus wurden über den Bahnhof Deutz-Tief fast alle in Köln lebenden Juden deportiert. Im Oktober 1941 fuhr der erste Transport von hier ab. Die Messehallen dienten jeweils als Sammellager, eines so genannten KZ-Außenlagers.

Durch den Bombenkrieg hatte Köln einen Gesamtzerstörungsgrad erreicht, der bei 70% lag. In manchen Stadtteilen war die Zerstörung sogar noch gravierender. Deutz war vor allem an der gewerblich- und dienstleistungsgeprägten Rheinseite und im Gebiet des Hafens total zerstört. Der Grad der Zerstörung Deutz´ nahm mit der Entfernung vom Rhein ab.

Die 1970er

Seitdem Deutz offizieller Bestandteil des Stadtbezirks Innenstadt (1954) ist, gab es zahlreiche Großprojekte. Hierzu gehörte der Bau des Landschaftsverbandes Rheinland (1959), der Bau des Lufthansa-Hochhauses (1970) und die Fachhochschule (1977). 1971 findet im Rheinpark bereits zum zweiten Mal die Bundesgartenschau statt. In den siebziger Jahren fängt sich die ruhigere rechtsrheinische Seite an mehr und mehr zu etablieren. (WEBER, 2001: 166)

Die 1990er

Auch auf der Deutzer Seite gibt es in den neunziger Jahren neue Perspektiven. Der Bau der Köln-Arena (heute Lanxess-Arena), die stetige Erweiterung der Messe und der Umbau des Deutzer Bahnhofs sind wichtige Projekte, die zur Wandlung des Stadtteils beigetragen haben. (WEBER, 2001: 166)

Die Großprojekte der 1990er haben das überalterte Wohnviertel nicht wesentlich beeinflussen können (WEBER, 2001: 166). Mit dem Ausbau des Bahnhofs Köln/ Messe Deutz wurde in die gewachsenen Wohnstrukturen eingegriffen. Die Einkaufsstraße „Deutzer Freiheit“ bekam mit dem Ausbau des Bahnhofs zu einem multifunktionalen Dienstleistungszentrum zwar Konkurrenz, auf der anderen Seite wurden aber auch knapp 20.000 Arbeitsplätze geschaffen, die junge Arbeitnehmer und neue Bewohner anziehen.

Gegenwärtige städtebauliche Entwicklungen

2008 wurde von AS&P - Albert Speer und Partner - der Masterplan für die Kölner Innenstadt veröffentlicht. Anlass der Planung war der bestehende Handlungsbedarf bei der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung der Stadt. Ziel war es ein übergeordnetes Leitbild und eine gesamtstädtische Perspektive für den Innenstadtbezirk zu

entwickeln.

Der Masterplan definiert insgesamt sieben Interventionsräume, darunter den Interventionsraum „rechte Rheinseite“

Die Zukunft für Deutz

Deutz entwickelte sich aus einem strategischen Stützpunkt für die Römer heraus und war bis zur Industrialisierung gesamtstädtisch gesehen häufig als „Sammelstelle für Unerwünschtes“ willkommen. Besonders eindrücklich wird diese Randlage durch den sehr späten Bau einer festen Brücke belegt. Im Mittelalter wurde Deutz etliche Male geplündert und zerstört, aber auch immer wieder aufgebaut. Erst Mitte des 19. Jahrhunderts wird Deutz als Industrie- und Gewerbestandort für die Gesamtstadt interessant. Der Bau einiger Großprojekte in Deutz erfolgte ab den siebziger Jahren und machte die rechte Seite mehr und mehr interessant.

Deutz hat sich im Laufe der Zeit von einem

Arbeiterviertel zu einem Wohnviertel transformiert. Die gegenwärtigen städtebaulichen Entwicklungen verändern den Stadtteil weiterhin. Damit drängt sich die Frage der zukünftigen Rolle Deutz´ als Teil der Innenstadt Kölns auf. In diesem Zusammenhang ist auch die Frage nach der Entwicklung des Deutzer Hafens von Relevanz. Um auf die derzeitige Situation und die Entwicklung des Standortes Deutzer Hafen einzugehen, wird im folgenden Kapitel eine Bestandsanalyse durchgeführt.



02 ANALYSE

02 ANALYSE

Luftbild



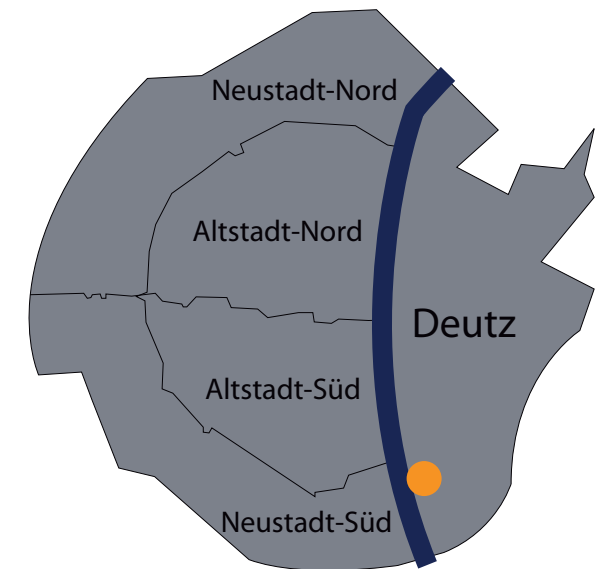
02 ANALYSE

Lage in der Stadt



Das Planungsgebiet Deutzer Hafen liegt auf der rechten Rheinseite und gehört zu dem Stadtbezirk 1 Innenstadt. Zu dem Stadtbezirk gehören 5 Stadtteile: Altstadt/Nord, Altstadt/Süd, Deutz, Neustadt/Nord und Neustadt/Süd. An Deutz grenzen von Norden nach Süden die Stadtbezirke Mülheim, Kalk und Porz. Auf einer Fläche von 5,24 km² hat Deutz eine Einwohnerzahl von 15.563 Einwohnern (Stand Dez. 2008). (www.stadt-koeln.de)

Kölner Stadtbezirke



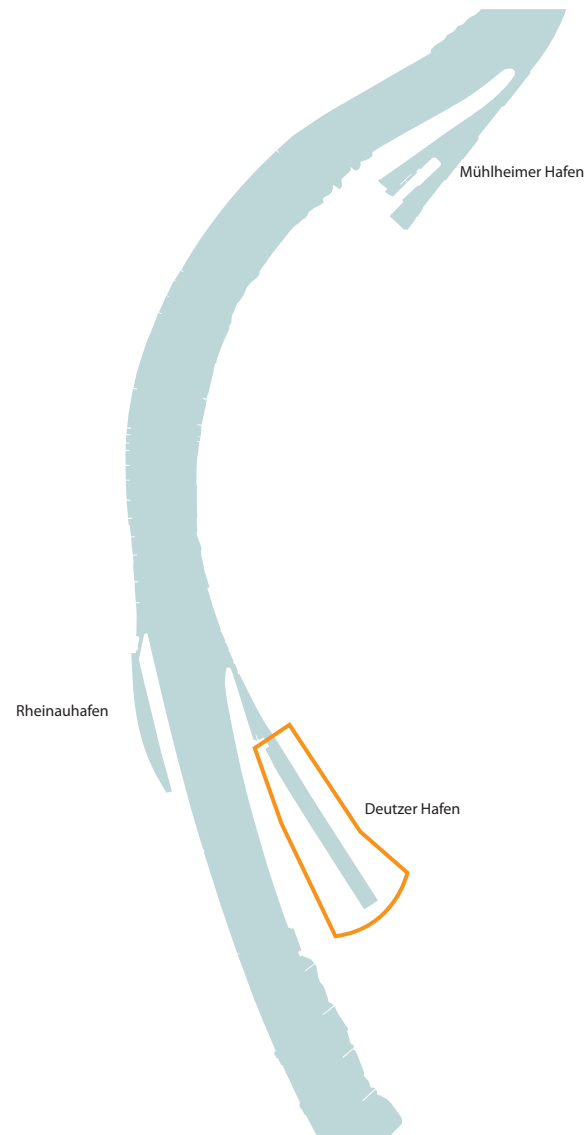
Stadtteile des Stadtbezirks Innenstadt

02 ANALYSE

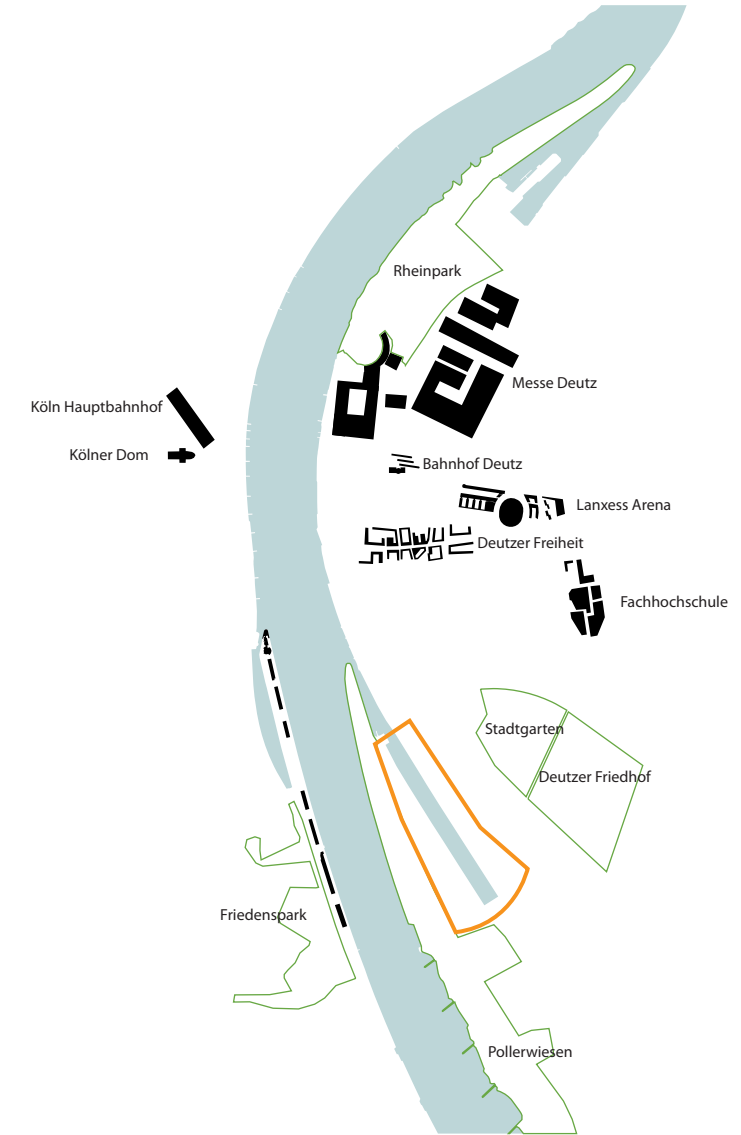
Das Planungsgebiet

Der rund 35 ha große Kernbereich des Untersuchungsgebiets liegt zwischen der Drehbrücke, der Siegburger Strasse, Am Schnellert und der Alfred-Schütte Allee. Die Hafeneinfahrt befindet sich unter der Severinsbrücke. Der eigentliche Hafen mit Kaimauern, Verladeeinrichtungen und den Hafen- und Industrieflächen beginnt erst ab der Drehbrücke. Das angelegte Hafenbecken ist im Schnitt 82 m breit und hat eine Länge von rund 1000 m. Dieser Bereich gliedert sich in zwei weitere Teilräume: Ein Bereich der beiderseits unmittelbar an das Hafenbecken grenzt mit ca. 33 ha und ein kleineres Dreieck mit ca. 2 ha, das zwischen der Siegburger Strasse, Am Schnellert und dem Poller Kirchweg liegt.

Zur Rheinseite erstrecken sich in Tieflage die Poller Wiesen, die durch die Alfred-Schütte Allee und durch eine zweireihige Baumallee vom Hafen getrennt sind. Im Vergleich zum Rheinauhafen hat der Deutzer Hafen somit keine bauliche Front zum Rhein.



Planungsgebiet M 1:40.000



Umgebung M 1:40.000

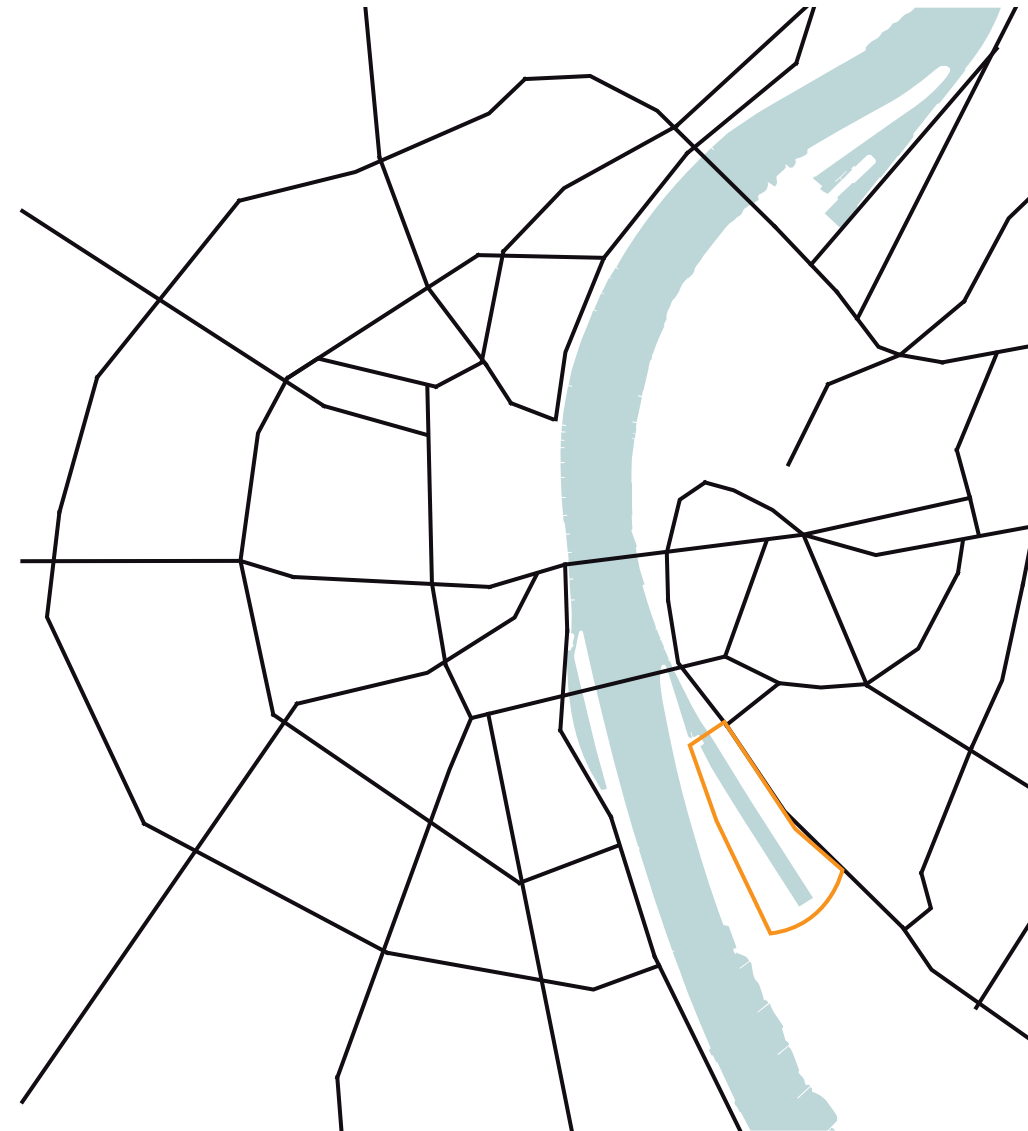
02 ANALYSE

Erschließung

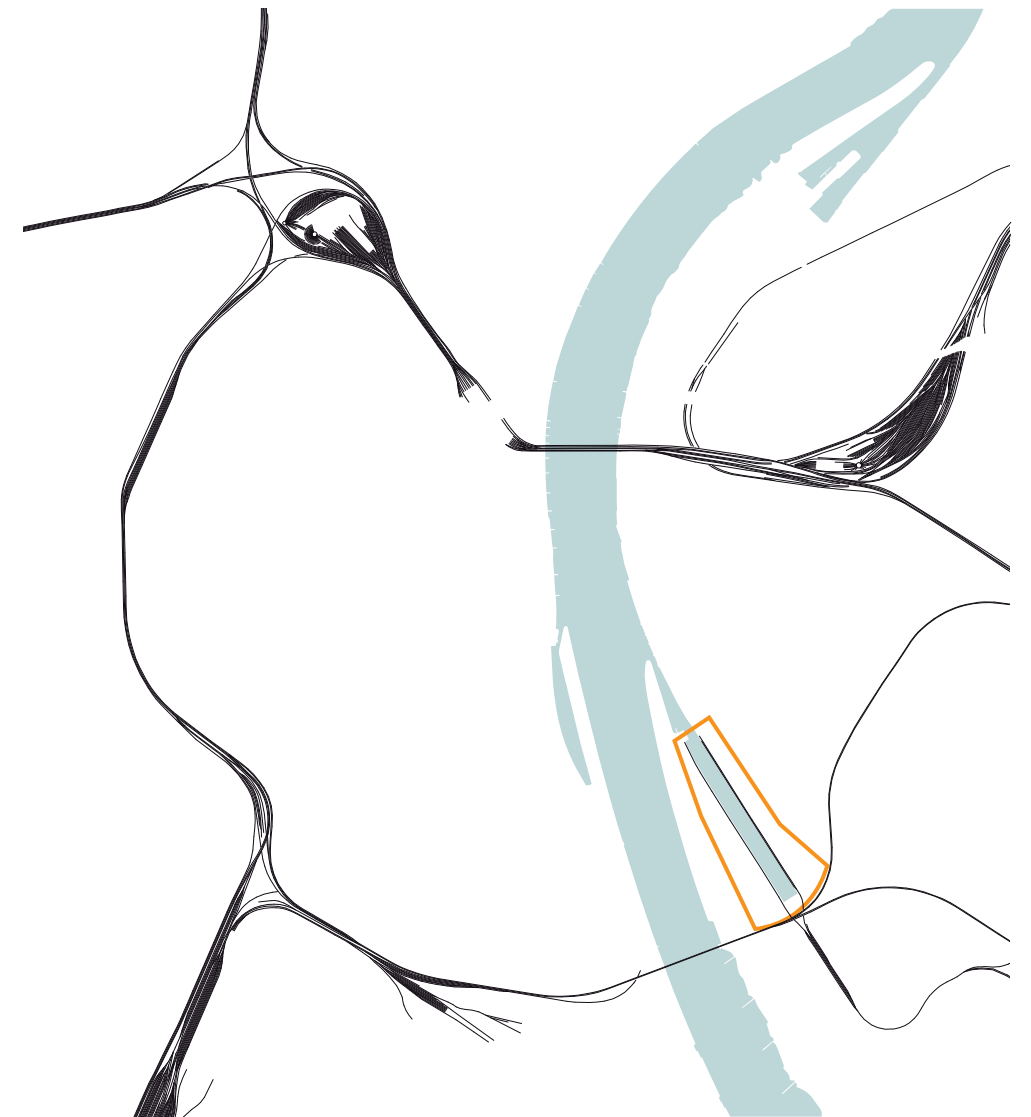
Das Hafenbecken ist über einen Vorhafen mit der Bundeswasserstrasse Rhein verbunden.

Die Anbindung des Areals an das Hauptstrassennetz ist über die örtliche Hauptstrasse Siegburger Strasse und Im Hasental zum östlichen Autobahnzubringer und zu dem zum Kölner Autobahnring (Autobahnkreuz Köln- Gremberg mit A 4 und A 5599) gegeben. Über den Deutzer Ring und die Severinsbrücke sind Verbindungen in den Norden und in das Linksrheinische geschaffen

Die Anbindung an das gewerbliche Schienennetz für die Kaianlagen und die Gewerbe- und Industrieflächen erfolgt von Süden und verläuft durch Poll. Ein Anschluss im Norden ist über Köln-Kalk gewährleistet. Das Schienennetz verläuft im Hafenbereich niveaugleich zur Siegburger Strasse.



Straßennetz M 1:40.000



Schienennetz M 1:40.000

02 ANALYSE

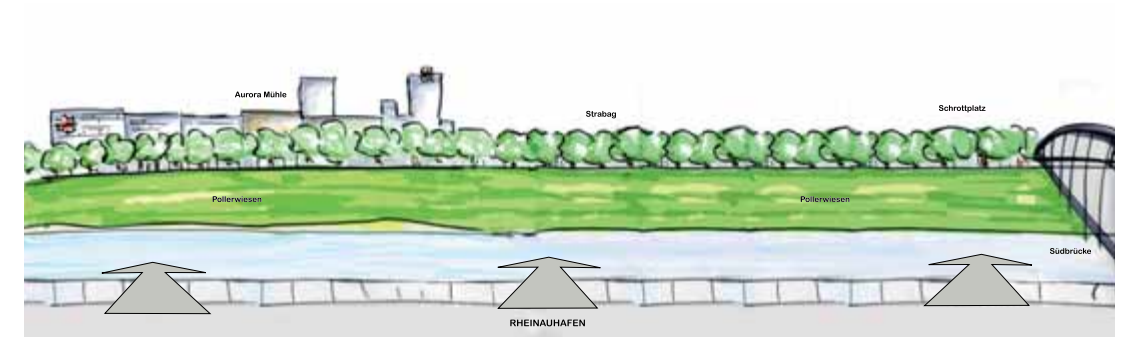
Freiraum



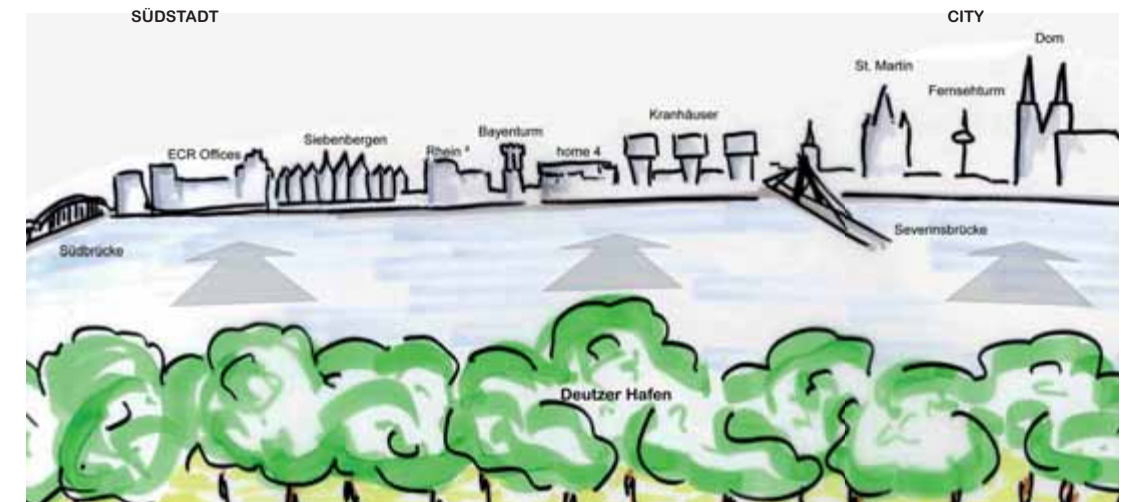
Freiraumplan M 1:40.000

02 ANALYSE

Panorama



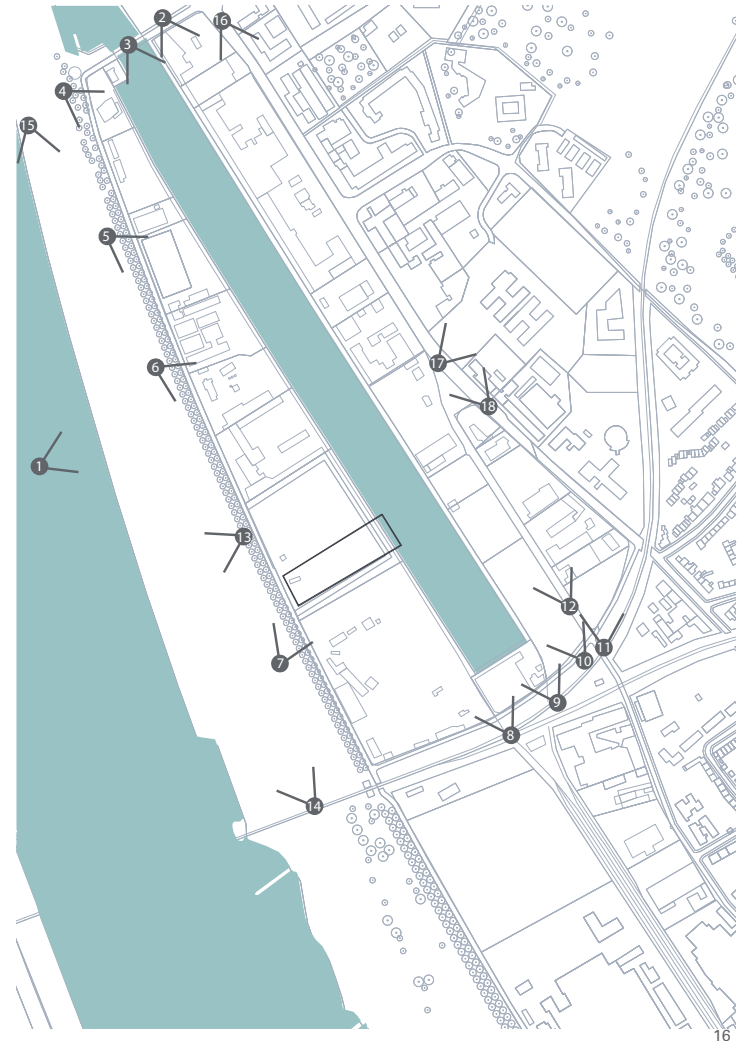
Blick auf den Deutzer Hafen



Blick auf den Rheinauhafen

02 ANALYSE

Fotostrecke



02 ANALYSE

Schwarzplan

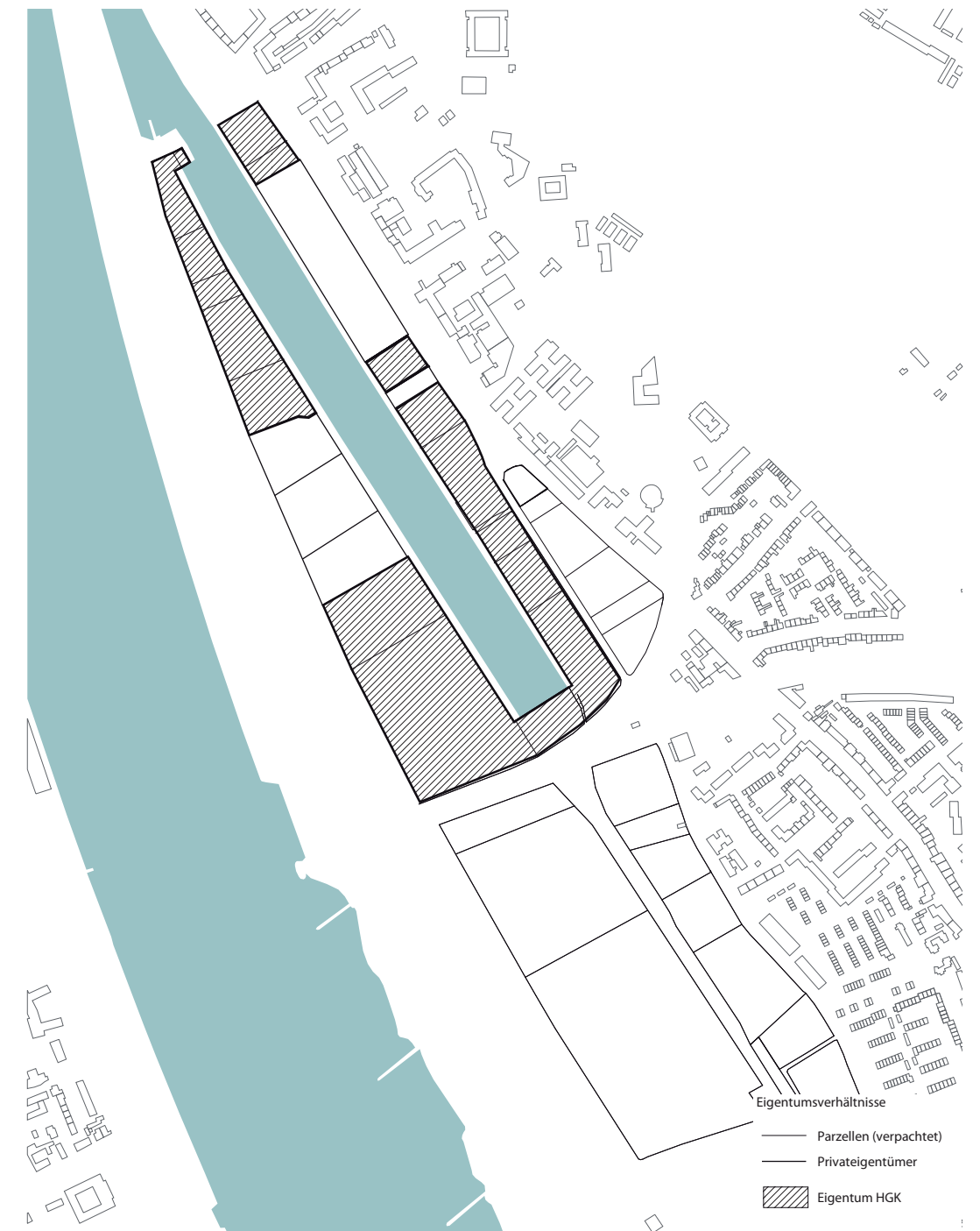
Die Bebauung des Hafens ist geprägt von Industriebauten, und offenen Lagerhallen und -flächen zur Lagerung verschiedener Baumaterialien. Auffällig ist der massive, hochgeschossige Komplex der Mühlenbauten. Ein weiteres Merkmal des Gebietes sind die hafentypischen Hebe- und Verladeinstallationen entlang des Hafenbeckens. Mehrere Bauten weisen starke bauliche Mängel auf und sind sanierungsbedürftig. Ebenso ist ein erheblicher Gebäude- und Flächenleerstand bemerkbar. Im Bereich der Siegburger Straße und dem Poller Kirchweg beläuft sich der Leerstand auf knapp einen Hektar



02 ANALYSE

Eigentumsverhältnisse

Das Hafenbecken, sowie der Großteil der gewerblich-industriellen Flächen im Kerngebiet und im Bereich des Vorhafens bis zur Severinsbrücke befinden sich im Eigentum der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Die Grundstücke der Privateigentümer verteilen sich auf dem Gebiet. Mit einem rund 24.200 qm großen Grundstück im Norden des Plangebietes ist Ellmühle/Kampffmeyer-Mühlen GmbH der größte Privateigentümer. In der Mittellage der Alfred-Schütte Allee gibt es einen weiteren zusammenhängenden Grundstücks-komplex mit Unternehmen des Stahlhandels (rd. 11.400 qm) und des Straßenbaus (rd. 20.800 qm). Ein Einzelgrundstück mit Wohn- und Gewerbebebauung an der Siegburger Strasse befindet sich in Eigentum des Bundes. (Standortuntersuchung Deutzer Hafen 2008: 11 f)



02 ANALYSE

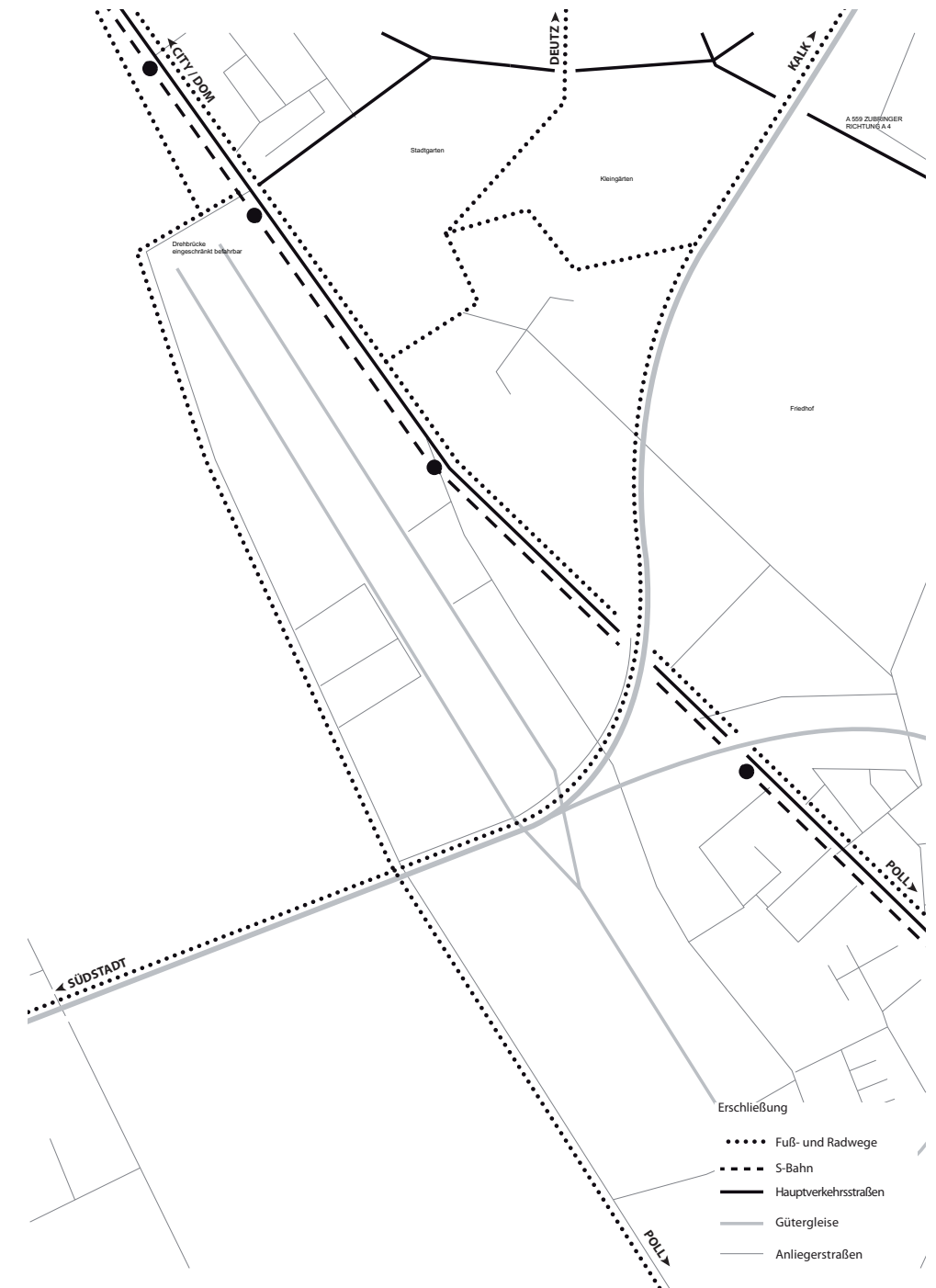
Erschließung

Die Erschließung des Hafenareals erfolgt über die Siegburger Strasse, den Poller Kirchweg, Am Schnellert und die Alfred-Schütte Allee. Die Drehbrücke ist bis 7,5 t beschränkt befahrbar. Im Falle einer Anlieferung durch Schiffe ist die Brücke für den PKW-Verkehr zum Teil mehrere Stunden gesperrt.

Die ÖPNV- Anbindung ist durch die Linie 7 gegeben. Die Haltestellen Drehbrücke, Poller Kirchweg und Raiffeisenstrasse liegen entlang der Siegburger Strasse und gewährleisten über die gesamte Länge des Gebietes die Erschließung des Personennahverkehrs.

Eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung ist der Weg entlang des Rheins an den Poller Wiesen. Dieser bindet das Quartier im Süden an Poll und weitere Stadtteile an. Die Severinsbrücke ist mit Fuß- und Radwegen ausgestattet, sodass das Quartier in die City und zum Dom gut erschlossen ist. Die Südbrücke ist auch für Fußgänger und Radfahrer nutzbar, allerdings ist die Erschließung nur über ein Treppenaufgang ermöglicht. Die Siegburger Strasse hat einen beidseitig ausgebauten Radweg.

Um das Gebiet mit der Deutzer Innenstadt anzubinden, gibt es einen Radweg entlang des Stadtgartens, der über den östlichen Autobahnzubringer läuft. Dieser hat eine Schlüsselfunktion für die Erschließung des Standortes.



02 ANALYSE

Freiraum

Der für das Planungsgebiet relevanteste Grünraum sind die Pollerwiesen, die sich von Poll aus entlang des Rheins bis an die Spitze des Areals erstrecken. Dieser attraktive innerstädtische Freiraum hat durch seine Lage am Rhein eine hohe Aufenthaltsqualität und wird durch verschiedene Sport- und Freizeitflächen von der Bevölkerung gut angenommen. Der gegenüberliegende Park an der Deutzer Werft wurde 2005 angelegt. Von ihm aus ist eine Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Rheins bis zum Rheinpark gegeben. Weiter östlich gelegen befindet sich am Stadtgarten eine Kleingartensiedlung. An dieser angrenzend befindet sich der Deutzer Friedhof. In der Karte sind zwei weitere prägnante Grünzüge erkennbar: Die Flächen entlang des Deutzer Rings und die Bahndämme nach Kalk und Poll. Diese Grünbänder können keine Aufenthaltsqualität nachweisen. Linksrheinisch befindet sich am Brückenkopf der Südbrücke der Friedenspark.

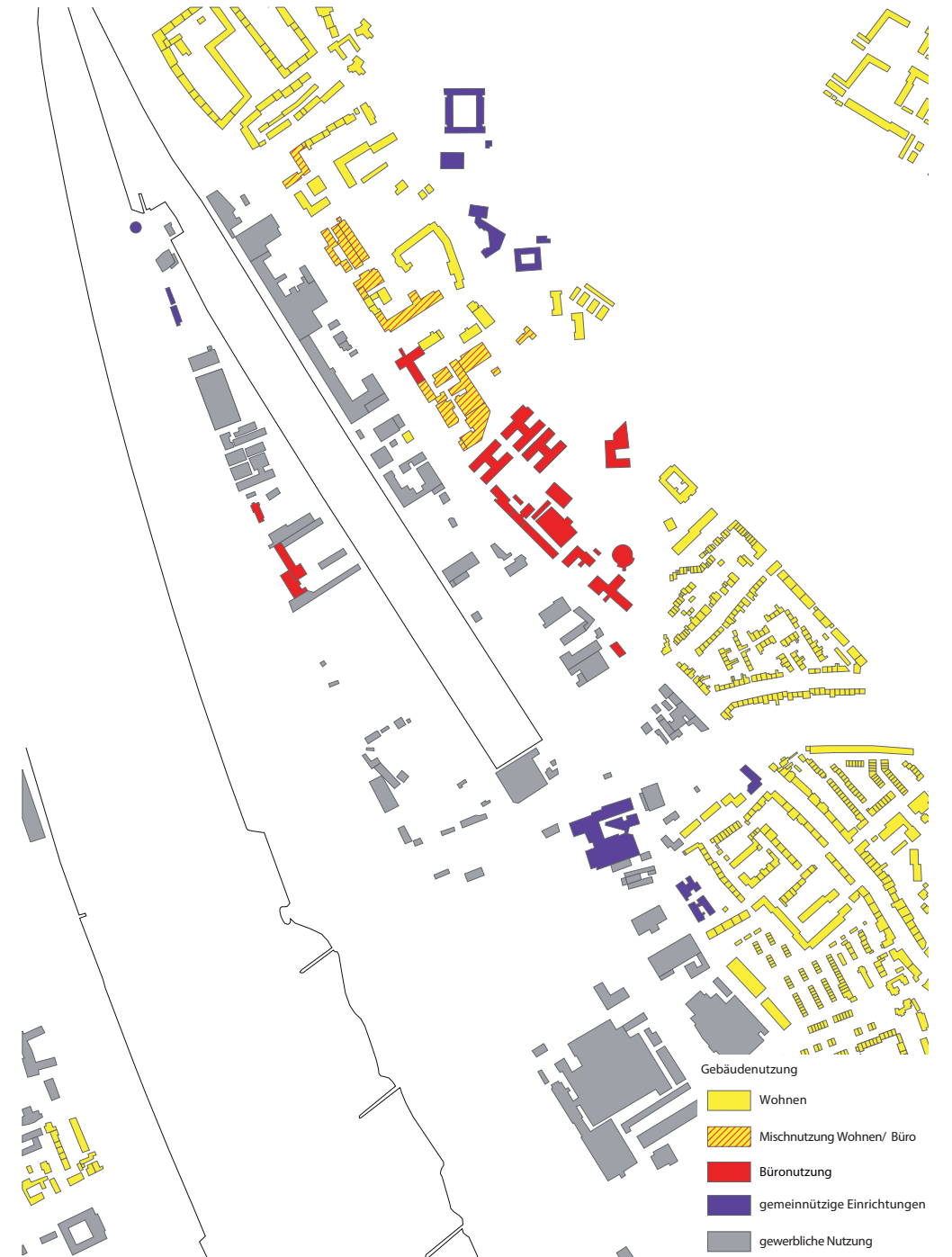


02 ANALYSE

Nutzungen



Die Häfen und Güterverkehr Köln AG haben derzeit knapp 11 ha der Gewerbe- und Industrieflächen vermietet. Die Nutzungen auf diesen Grundstücken sind durch Mietverträge teilweise langfristig abgesichert. Rund 16.500 qm sind bis zum Jahre 2028 vertraglich gebunden. Eine weitere Fläche von rund 8.500 qm ist bis 2021 vertraglich optioniert. Die restlichen Flächen haben Vertragsbindungen zwischen 2010 und 2017. Knapp 31.000 qm der Grundstücke sind aktuell nicht vermietet. (Standortuntersuchung Deutzer Hafen 2008:17).

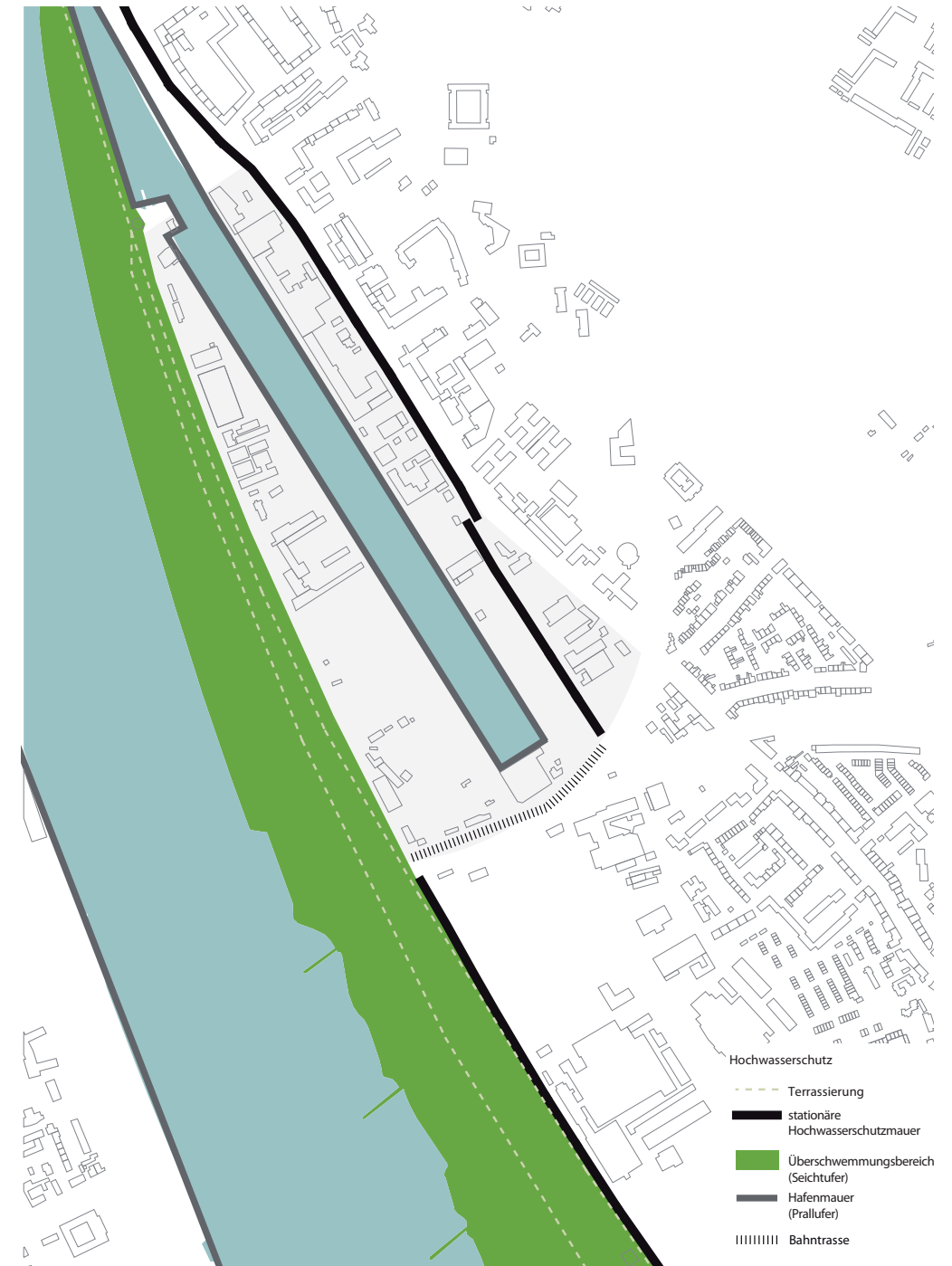


02 ANALYSE

Hochwasserschutz

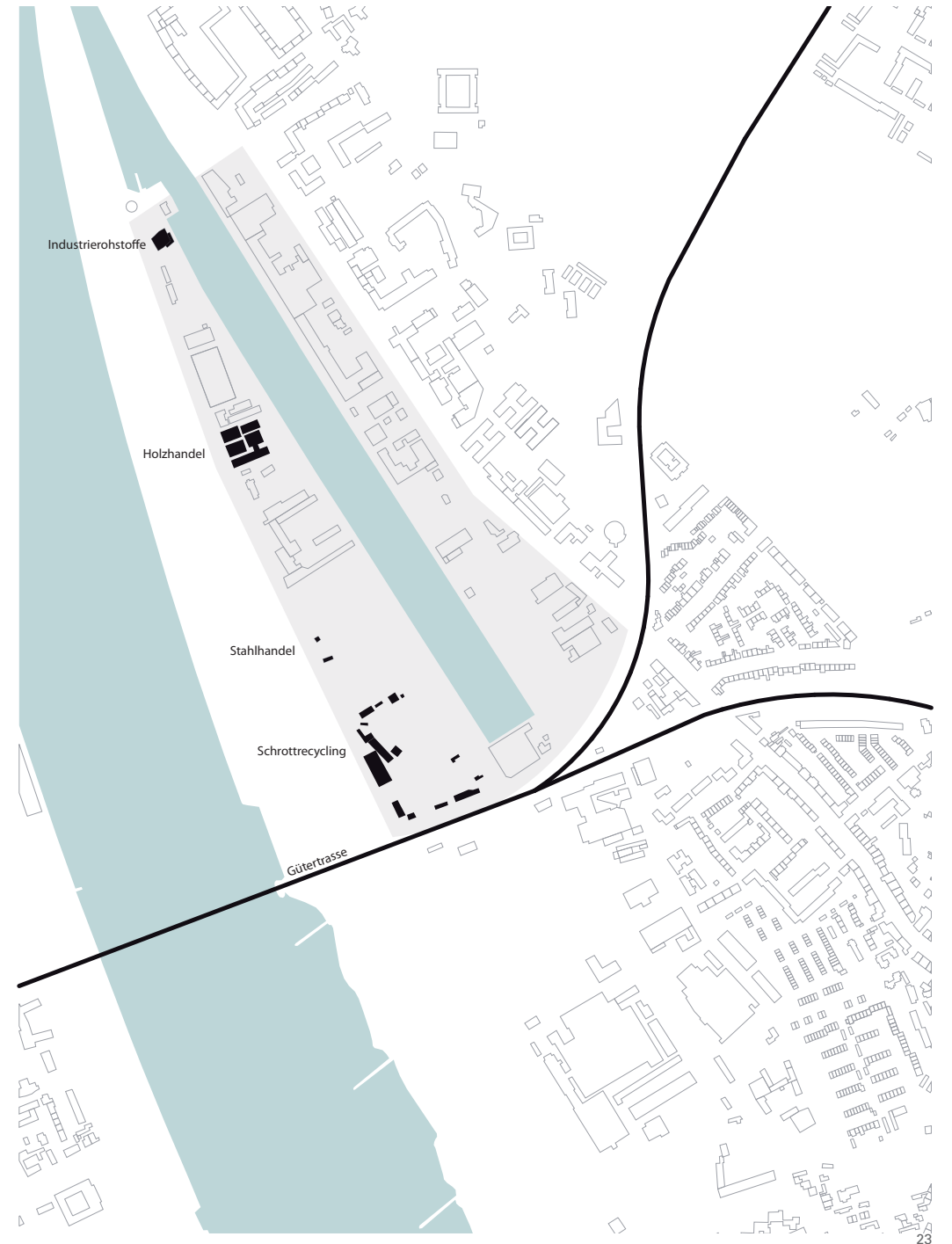
Nach vorangegangenen verheerenden Hochwassern wurde 1996 von der Stadt Köln eine Hochwasserschutzkonzept verabschiedet, das als eines seiner Leitziele die Verringerung des Schadenspotentials in überschwemmungsgefährdeten Gebieten vorsieht. Nach Angaben des Hochwasserschutzkonzeptes der Stadt Köln (1996: 49) wird das Gebiet des Deutzer Hafens ab einem Wasserstand von 10,70 m Kölner Pegel (KP) geflutet. Diese Überflutung erfolgt über den Deutzer Hafen durch die Unterführung des zur Südbrücke führenden Bahndammes der Hafenbahn.

Die Stadt Köln leistet im Planungsgebiet durch den Bau stationärer und mobiler Wände einen konstruktiven Hochwasserschutz. Das Schutzziel liegt im Plangebiet bei 11,90 m KP. Die Schutzlinie läuft entlang des Pollerkirchweges und der Siegburger Strasse.



02 ANALYSE

Lärmverursacher

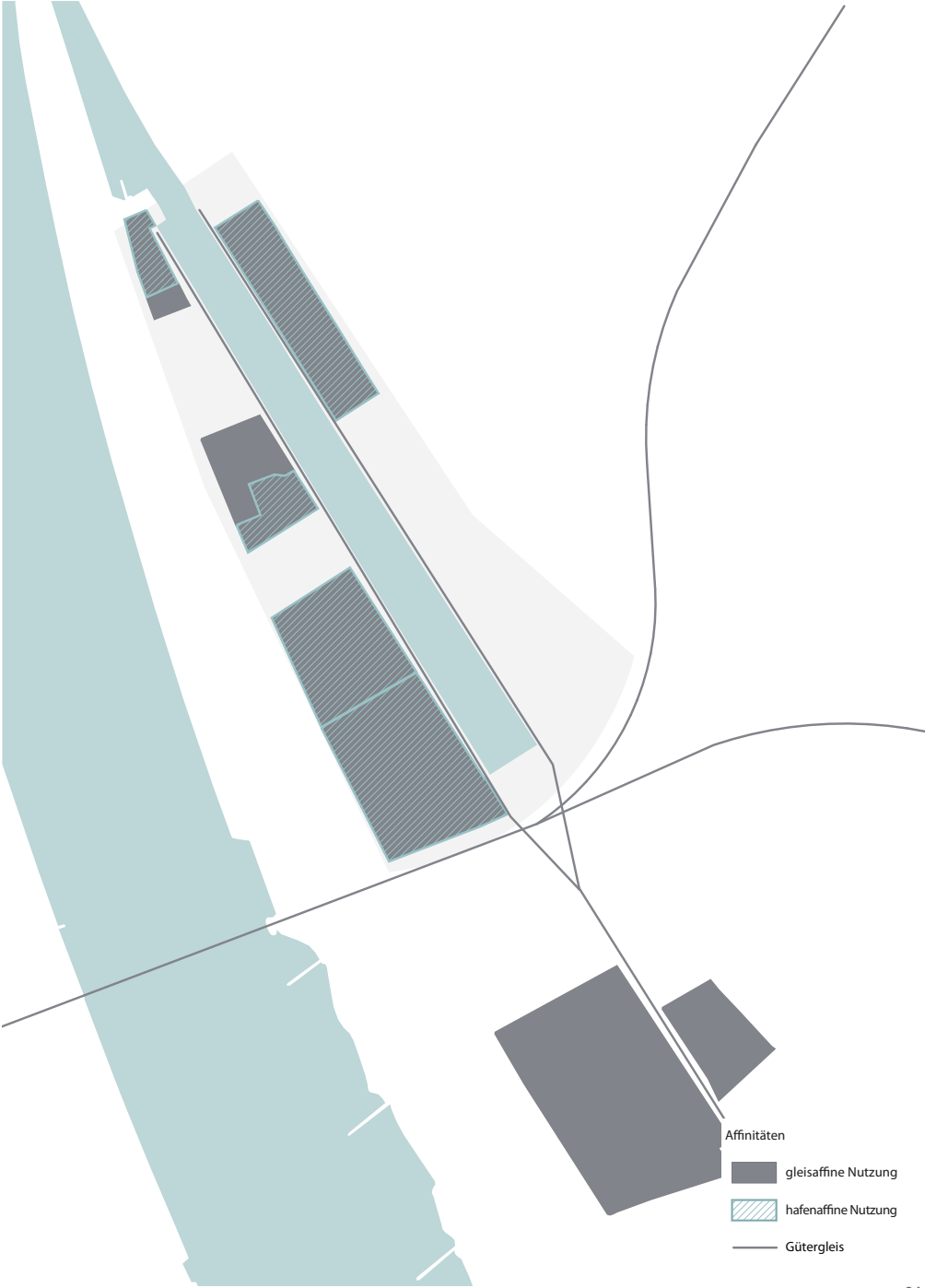


02 ANALYSE

Affinitäten

Grundstück	ca. Fläche*	Anmerkungen
Gewerbegrundstücke insgesamt rund	200.500 qm	ohne Erschließungs- und Serviceflächen der HGK
Gewerbenutzung mit Hafenbezug		
Elmühle, Siegburger Strasse 108	32.000 qm	24.300 qm Eigenbesitz, Rest HGK-Mietfläche
Omya, Alfred-Schütte Allee 2	4.200 qm	HGK-Mietfläche
Deutzer Asphalt Mischwerke, Alfred-Schütte Allee 8	7.000 qm	firmeneigene Fläche, Unternehmen mit Strabag Beteiligung
Weiler Stahlhandel, Alfred-Schütte Allee 12-16	23.300 qm	11.400 qm Eigenbesitz, Rest HGK-Mietfläche
Steil Schrottrecycling, Alfred-Schütte Allee 20	44.500 qm	HGK-Mietfläche
Steil Schrottrecycling, Alfred-Schütte Allee 6c	1.800 qm	wir vor, Hinterland Fa. Kohl
Steil Schrotthandel, Poller Kirchweg	5.600 qm	wir vor, Mindernutzung
Zusammen rund:	118.400 qm	= 59,1% Hafengewerbe
Nutzungen ohne Hafenbezug/-umschlag		
Essig-Fabrik, Siegburger Strasse 110	3400 qm	u.a. Werbeagentur Neusatz
Wohnhaus, Siegburger Strasse 112	500 qm	Bundeseigentum
Lagernutzung, Siegburger Strasse 114	3.000 qm	und Altwagenhandel
Kleiner Recycling, Siegburger Strasse 116	9.200 qm	zuk. Schiffsumschlag geplant
Wasserschutzpolizei u.a., Alfred-Schütte Allee 4	1.600 qm	mit Wohnungslosenhilfe OASE
TeBo, Alfred-Schütte Allee 6	1.500 qm	HGK- Mietfläche
Holzhandlung Karl Kohl, Alfred-Schütte Allee 6a-b	4.800 qm	HGK- Mietfläche
Strabag (Sonderbau), Alfred-Schütte Allee 8	2.100 qm	teilweise HGK- Mietfläche
Von der Wettern (Strabag), Alfred-Schütte Allee 10	15.400 qm	Firmeneigentum, im Bürohaus div. Büromieter, Anmietung von Fa. Weiler (rd. 2.700 qm
Zusammen:	41.500 qm	= 20,7% Ohne Hafenbezug
Leerstände/ Mindernutzung		
Alfred-Schütte Allee 4	2.200 qm	Grünfläche südl. Wasserschutzpolizei, HGK-Grundstück
ehem. Holzhandlung Bozem, Alfred-Schütte Allee 6	9.500 qm	HGK- Grundstück
ehem. Holzhandlung Thies, Poller Kirchweg	17.000 qm	HGK- Grundstück
ehem. Bauhof Bögl, Poller Kirchweg 12	3.000 qm	HGK- Grundstück, Abstellfläche diverser Bauunternehmen
Gebrauchtwagen-Handel, Siegburger Strasse104	4.800 qm	HGK- Grundstück, untervermietet von Elmühle
Siegburger Strasse 112 - Hinterland	2.500 qm	Bundeseigentum
Siegburger Strasse 114 - Hinterland	1.600 qm	HGK- Grundstück
Zusammen rund:	40.600 qm	= 20, 2 % Leerstand/ Mindernutzung
Leerstände im Nachbarblock/ Annexbereich:		
ehem. Fa. Baum, Siegburger Strasse 122	6.100 qm	einschließlich Wohnhaus
städtisches Grundstück, Siegburger Str., Ecke Am Schnellert	3.600 qm	mit Ruderalbegrünung
Zusammen:	9.700 qm	
*) Flächenangaben überschlägig ermittelt nach Realnutzung, ggf. abweichend von Mietverträgen		

Tabelle aus Standortuntersuchung Deutzer Hafen, Seite 14



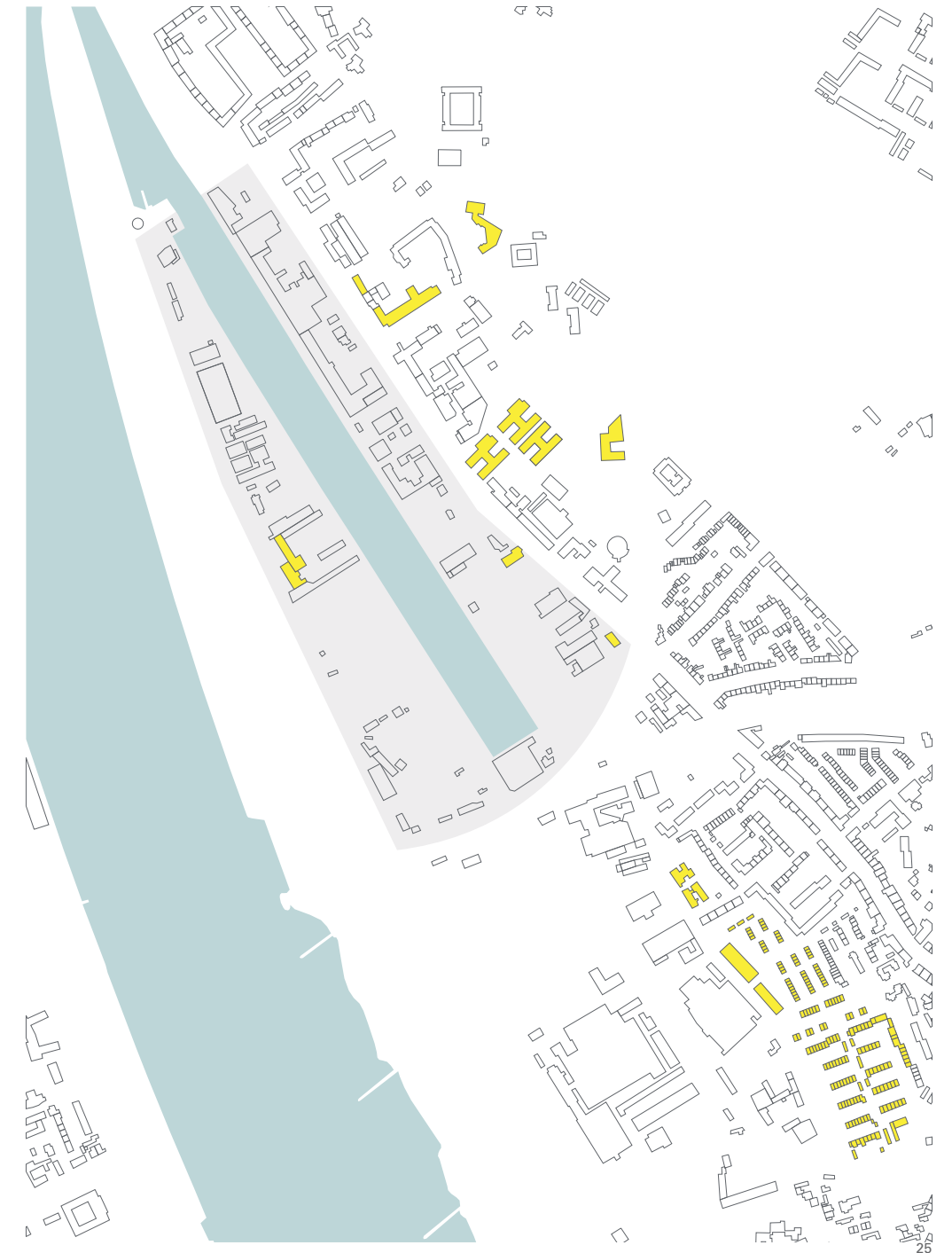
59,1 % > rund 11,8 ha sind mit Hafennutzungen im weitesten Sinne belegt
 20,7 % > rund 4,1 ha sind mit beliebigen Nutzungen belegt und
 20,7 % > rund 4,1 ha weisen Leerstand bzw. erhebliche Mindernutzung auf

02 ANALYSE

Entwicklungen

Das nähere Umfeld des Plangebietes weist eine heterogene Struktur auf. Von der nördlichen Seite aus erstreckt sich die Blockrandbebauung der Deutzer Mitte bis zur Strasse Im Hasental. Von Süden reicht die Wohnsiedlung Poll - vornehmlich Einfamilienhäuser - bis zu dem Zubringer Am Schnellert. Zwischen diesen beiden Verkehrsschneisen liegt entlang der Siegburger Strasse ein gemischtes Gebiet aus Industrie-, Büro- und Wohnbebauung in offener Bauweise mit geringer Dichte.

Im Laufe der letzten Jahre hat sich das Erscheinungsbild entlang der östlichen Seite der Siegburger Strasse verändert. Mit der Verlagerung gewerblicher Nutzungen und mit der Bebauung ehemals minder genutzter Flächen hat sich diese Seite der Strasse zu einem neuen Bürostandort transformiert. Neben den einzelnen neuen Bürogebäuden hat auch das Projekt „Büro Campus Deutz“ – entwickelt von der ortsansässigen Strabag/Züblin – zu einer Nutzungsänderung beigetragen. Eine weitere Entwicklung fand im südlichen Planungsbereich statt. Hier ist in den letzten Jahren entlang des Poller Kirchwegs eine Einfamilienhaussiedlung entstanden.



02 ANALYSE

Rückschlüsse

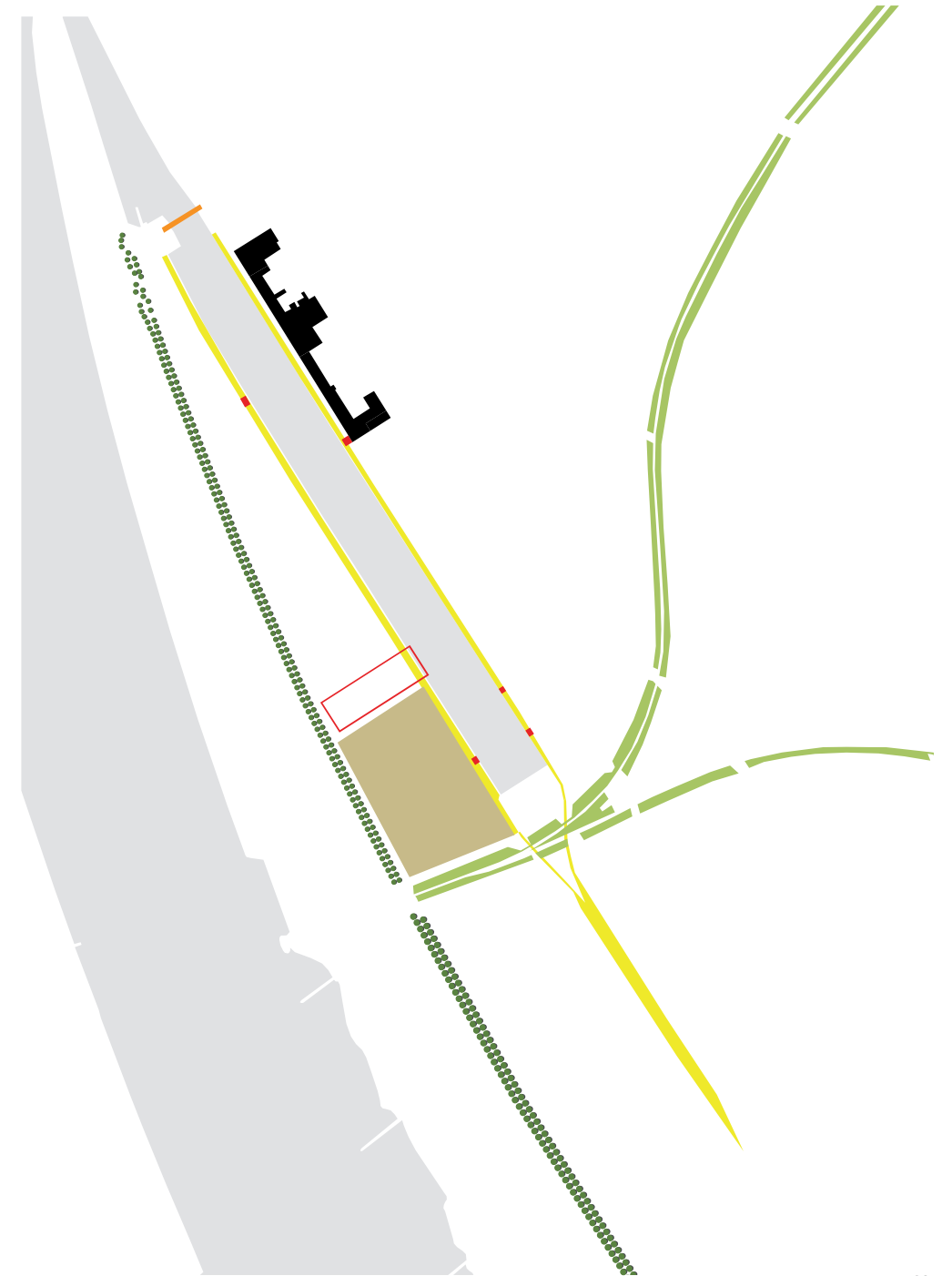
Der ca. 40 ha große Planungsraum war lange Zeit zentraler Industriestandort für die Region und ist nun den Prozessen des Strukturwandels unterworfen. Der Anteil der Brachflächen, der mindergenutzten Flächen und der Gebäude, die mit Zwischenutzungen belegt sind begründen städtebauliche Missstände im Planungsgebiet. Durch die vorherrschenden Missstände ist das Gebiet in seiner ursprünglichen Funktionalität eingeschränkt. Dem Planungsgebiet fehlt derzeit ein Entwicklungs-, Erschließungs- und Freiraumkonzept. Durch seine Lage am Rhein und als der Teil Kölner Innenstadt hat das Gebiet ein hohes städtebauliches Entwicklungspotential.

In Hafenbereich gibt zwei zu **prägnante Bauwerke**: die Auroramühle und die Drehbrücke. Diese dienen als Zeitzeugen für die Blütezeit des rechtsrheinischen Hafens während der Industrialisierung.

Die Lage am Rhein und an den Pollerwiesen, als innerstädtischer **Naherholungsraum** ist ein großes Potential des Gebietes. Die Pollerwiesen sind mit dem Rheinpark an den Messehallen verbunden. Diese Vernetzung gilt es aufrechtzuerhalten, zu stärken und weiter auszubauen.

Das **Hafenbecken** ist ein besonderes Merkmal des Gebietes und kann bei entsprechender Umnutzung des Areals ein Anziehungspunkt für Nutzer und Bewohner werden.

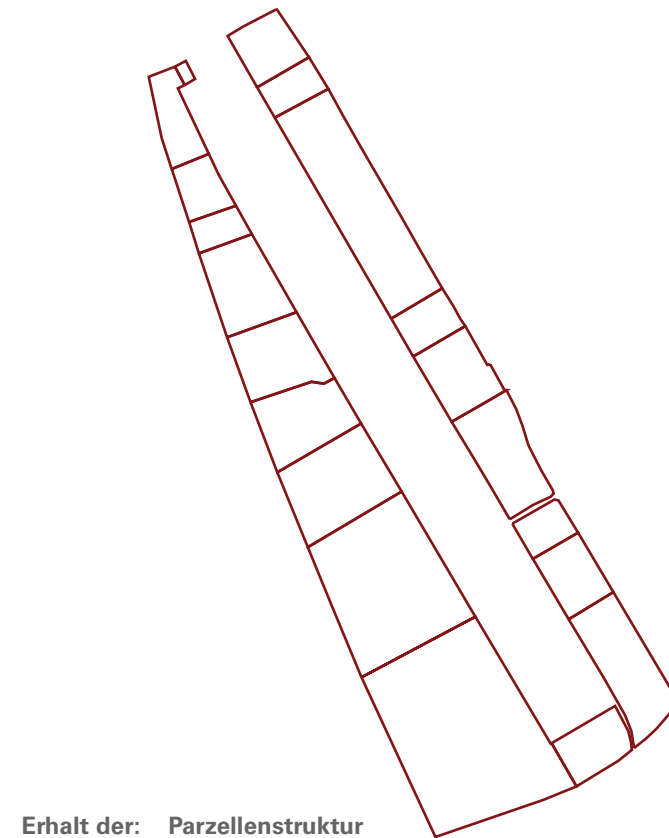
Die **hafentypischen Kräne** entlang des Hafengleises geben dem Ort einen besonderen Charakter und sind Identitätsstifter im Planungsgebiet.



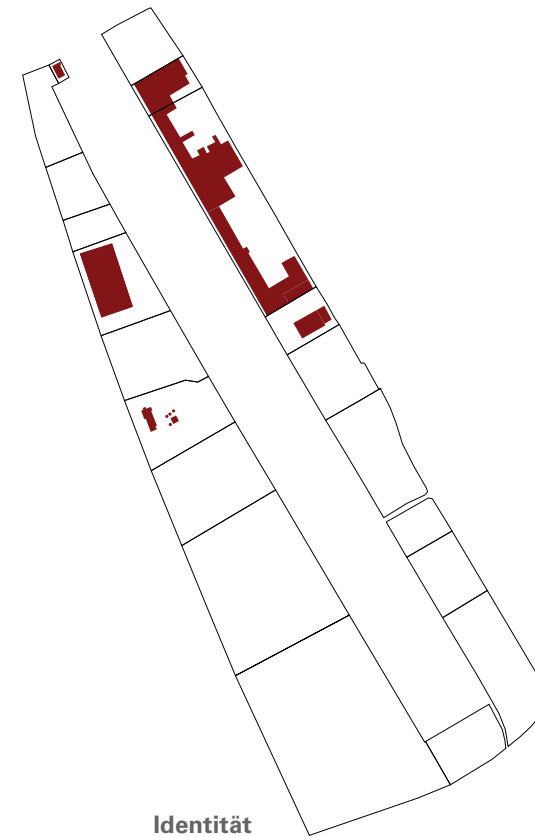
03 KONZEPT

Vorgaben

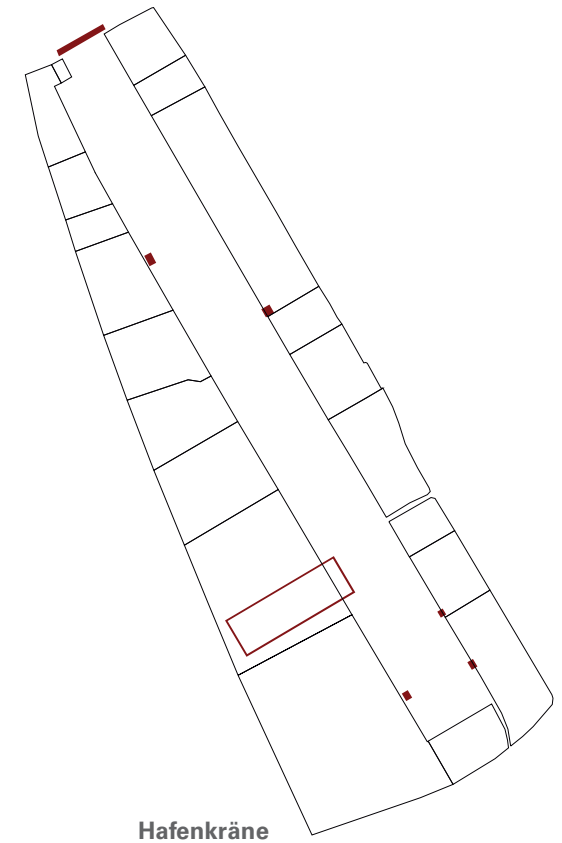
Das Prinzip der Planung wird aus der vorhergehenden Analyse und der Interpretation des Ortes abgeleitet. Grundidee ist die Entwicklung eines neuen lebendigen Quartiers auf der östlichen Seite des Hafenbeckens und die Schaffung eines großzügigen öffentlichen Freiflächenangebots auf der zur Rheinseite gewandten Hafenseite. Es sollen charakteristische Merkmale des Industriestandortes und identitätsstiftende Bauten erhalten bleiben und weiter kultiviert werden. Durch die Transformation des Standortes über die vorhandene Parzellenstruktur ist bei den einzelnen Entwicklungsschritten eine hohe Flexibilität gegeben. Zielsetzung ist die Integration des neuen Hafenquartiers in das Stadtgefüge durch eine frühe Anbindung an die Zentren Deutz und Köln, an die benachbarten Viertel und die bestehenden Freiräume.



Erhalt der: **Parzellenstruktur**



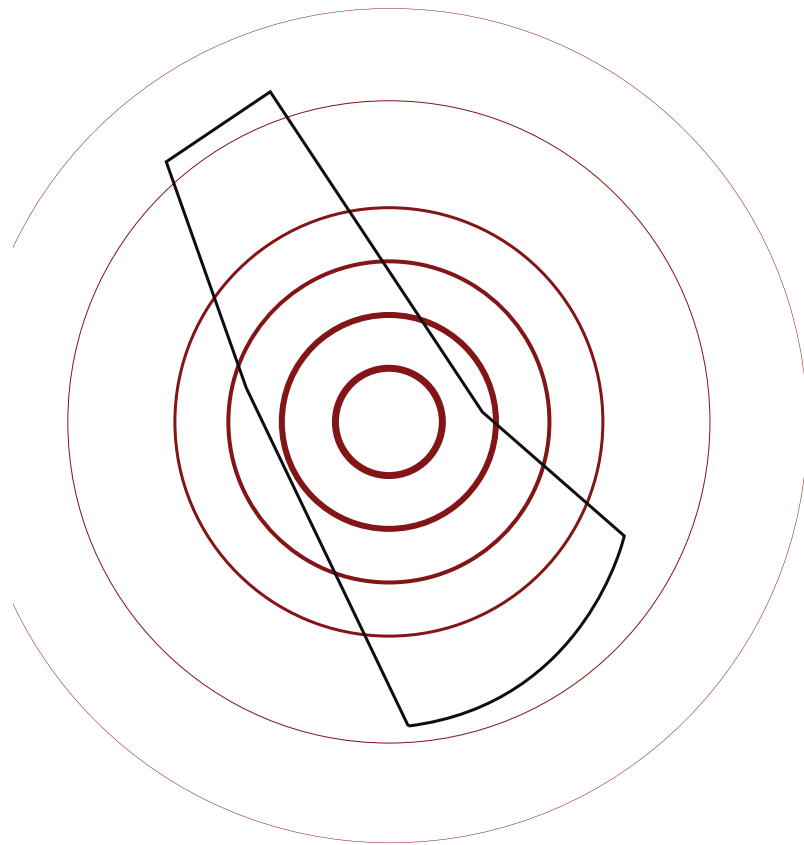
Identität



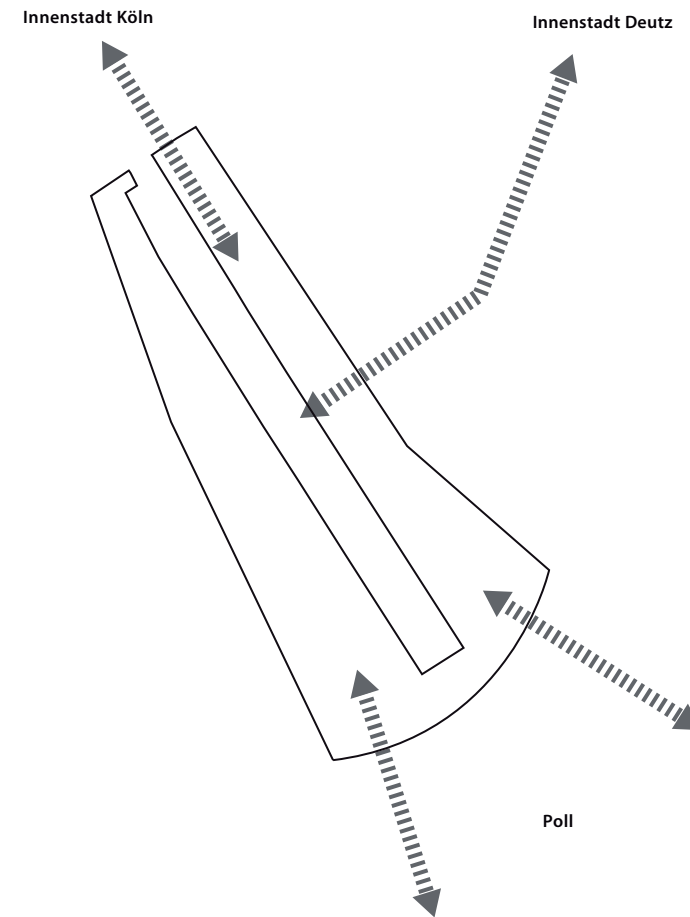
Hafenkräne

03 KONZEPT

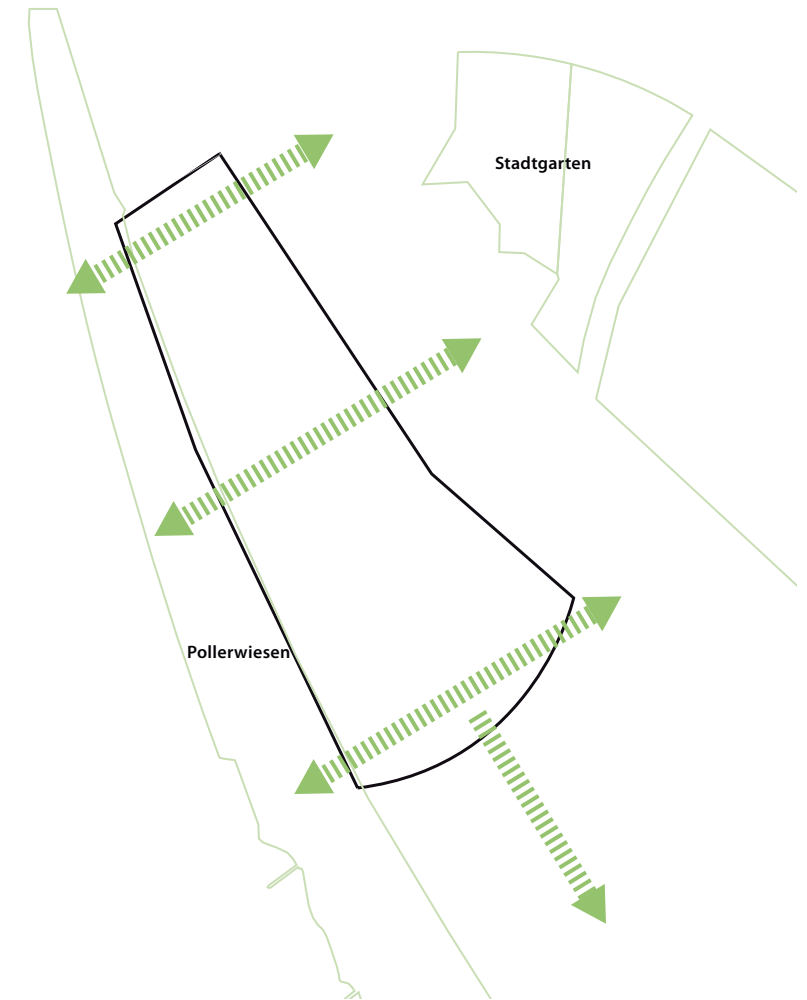
Ziele



Gebiet öffnen



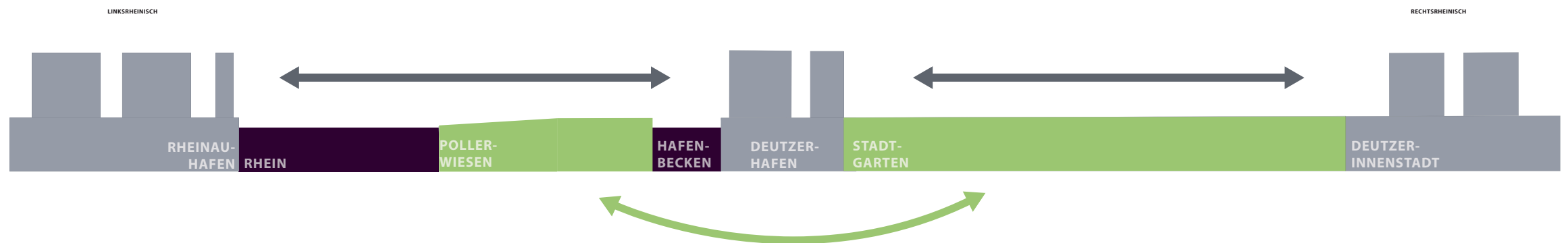
stadträumliche Verbindungen schaffen

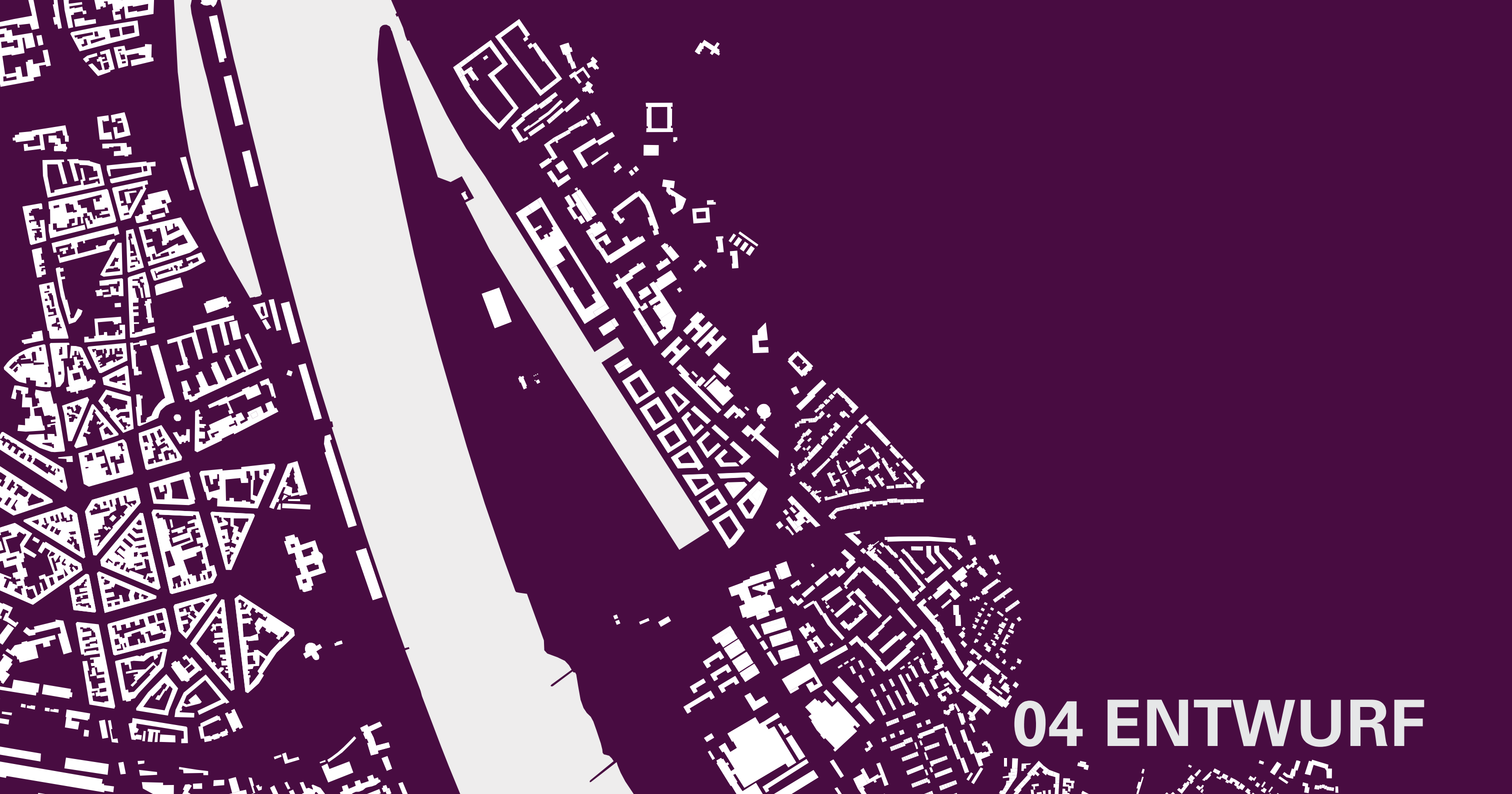


Grünräume verbinden

03 KONZEPT

Konzeptschnitt

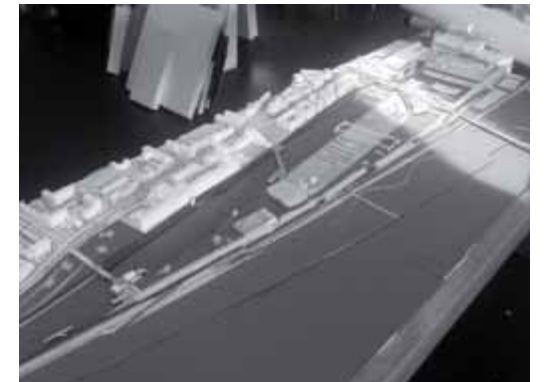
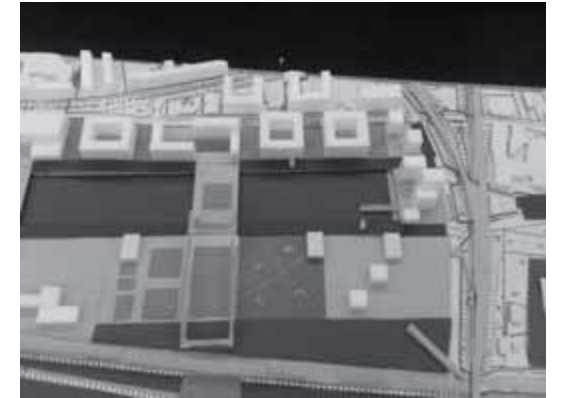
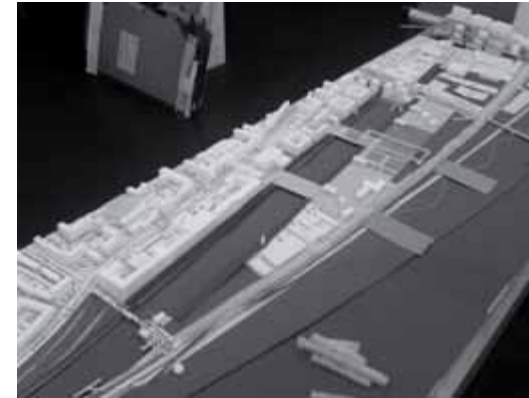
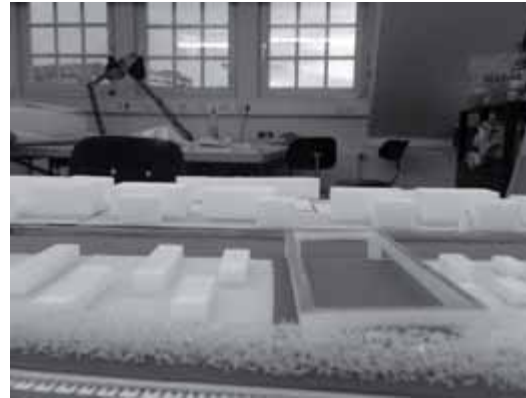
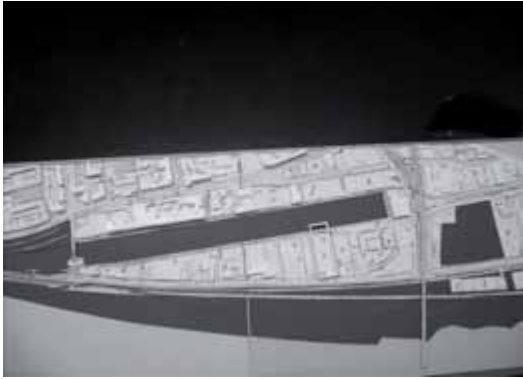




04 ENTWURF

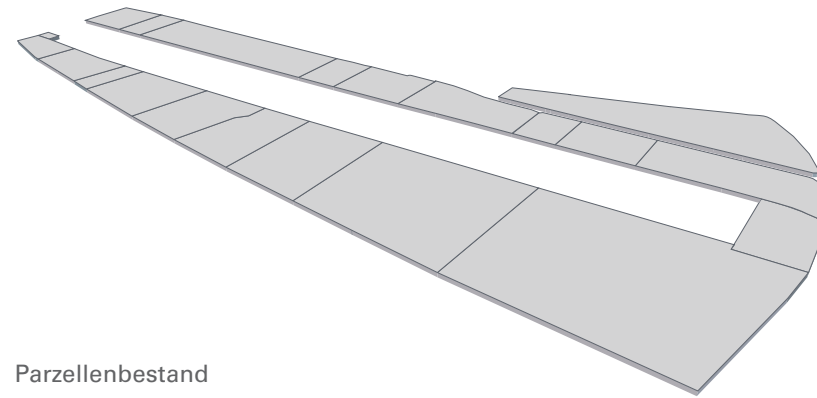
04 ENTWURF

Entwurfsvarianten

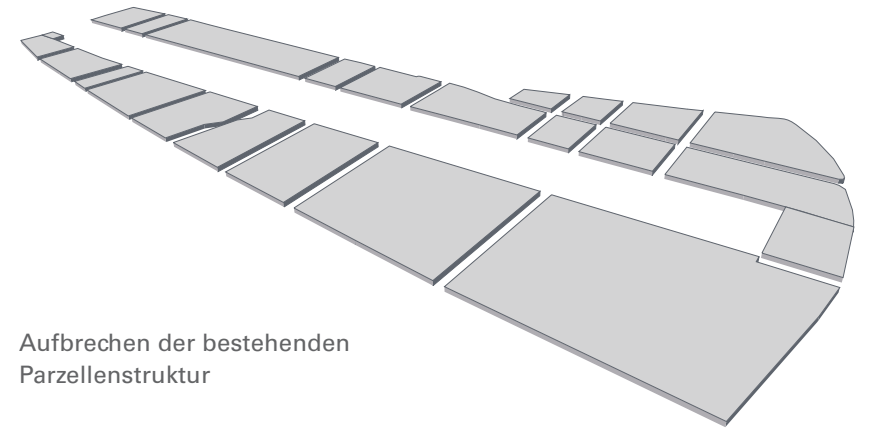


04 ENTWURF

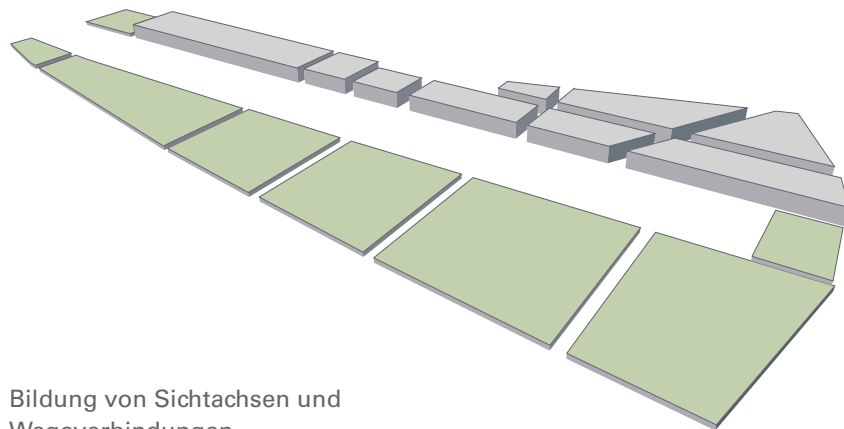
Herleitung



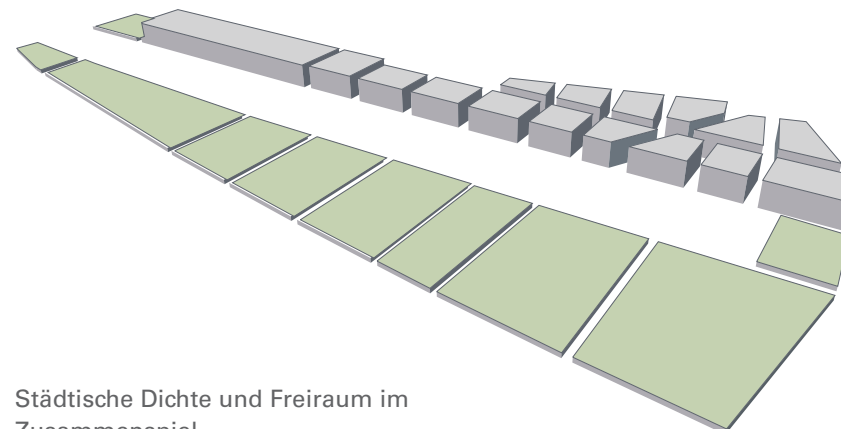
Parzellenbestand



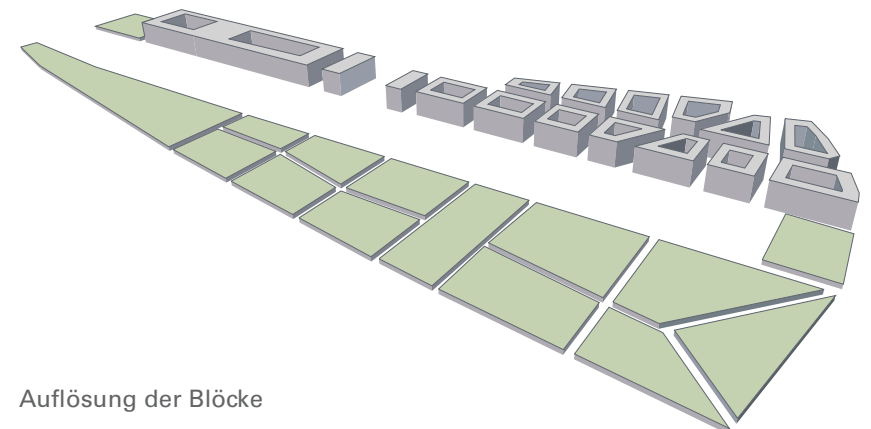
Aufbrechen der bestehenden
Parzellenstruktur



Bildung von Sichtachsen und
Wegeverbindungen

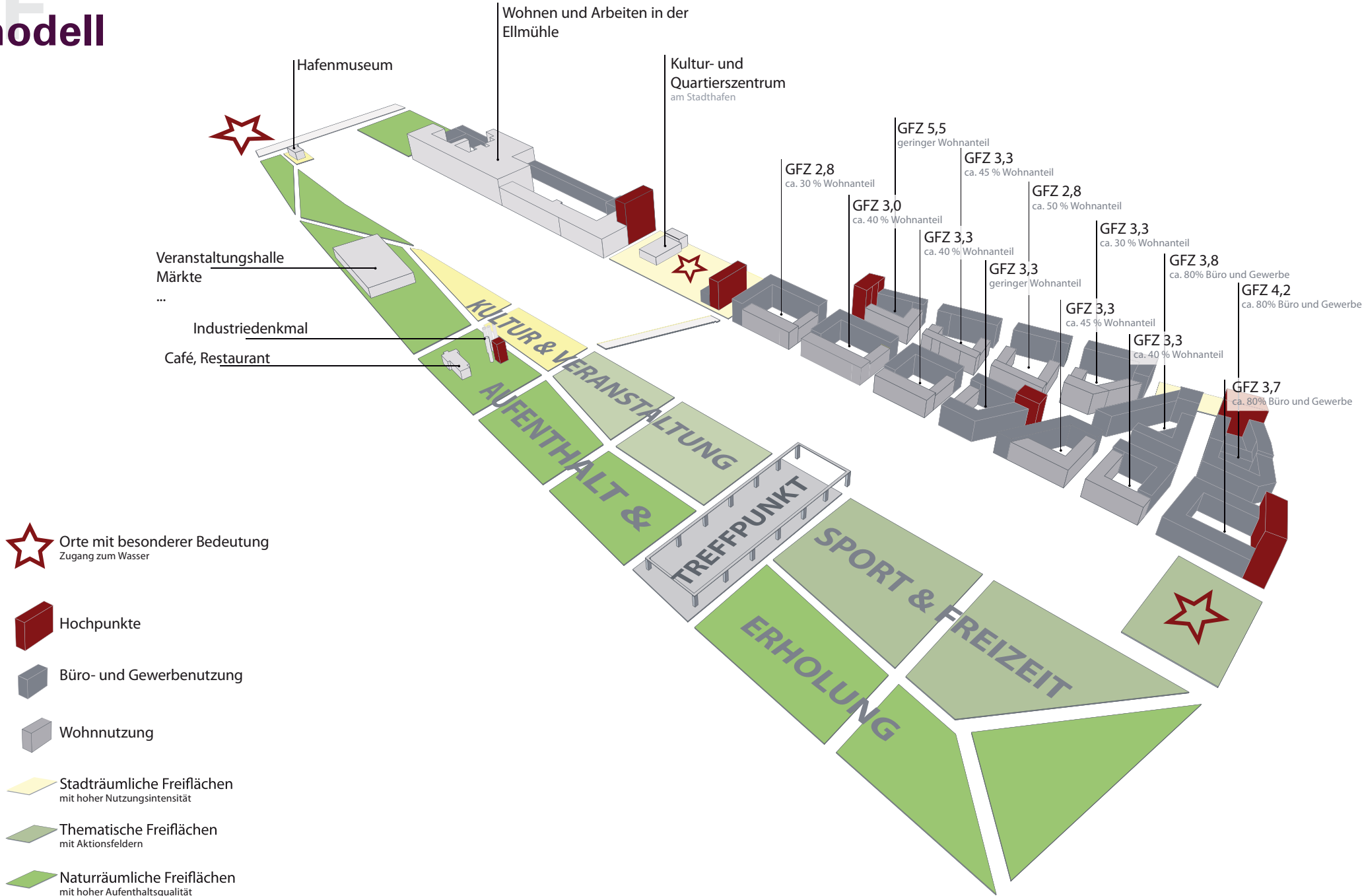


Städtische Dichte und Freiraum im
Zusammenspiel



Auflösung der Blöcke

04 ENTWURF



Das Konzept besteht aus einer städtischen, verdichteten Seite entlang der bestehenden Bebauungsstruktur und einer natürlichen Freiraumseite entlang der Pollerwiesen. Diese beiden unterschiedlich geprägten Seiten stehen sich gegenüber und nehmen gleichzeitig Bezug aufeinander. Es wurden drei Teilbereiche mit unterschiedlichen Charakteren und unterschiedlichen Identitäten entwickelt. Die jeweiligen Seiten sind untereinander mit einer Erschließungsstruktur bestehend aus Promenaden und kleinteiligeren Straßen und Wegen vernetzt.

04 ENTWURF

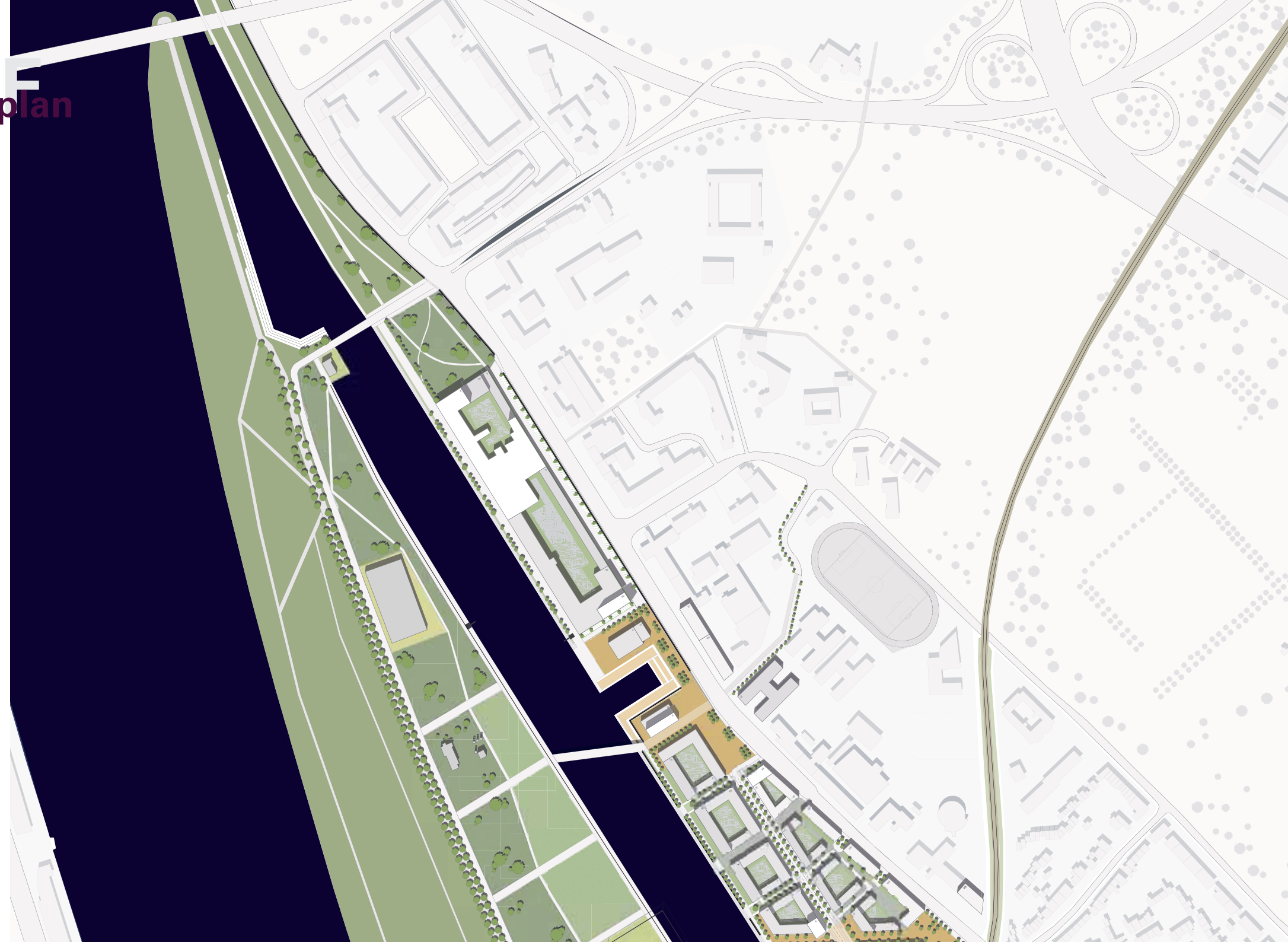
Lageplan

Aurora Mühle

Der nördliche Bereich der Mühle ist bestandsorientiert. Durch die Erweiterung des Deutzer Werft Parks im Planungsgebiet erhält die Mühle ein Alleinstellungsmerkmal. Die bestehende Holzhalle auf der Freiraumseite wird umgenutzt. Um sie lagert sich ein Freiraum, der zum Aufenthalt und zur Erholung dient und als Erweiterung der Pollerwiesen angelegt ist. Die beiden Seiten sind über die Drehbrücke miteinander verbunden.

Der Stadthafen

Der Bereich in Mittellage dient als Schnittstellen zwischen bestehenden und neuen Gebäuden und mehreren städtischen Verbindungen. Hier treffen sich Boulevard, Promenade und die übergeordnete Radwegeverbindung Deutz Innenstadt. Mittelpunkt ist der Stadthafen der von der ehemaligen Essigfabrik und einem neuen Hochpunkt gefasst wird. Die angrenzenden Erdgeschossflächen bieten Raum für öffentliche Nutzungen. Die Essigfabrik wird Kultur- und Quartierszentrum. Die Freiraumseite gliedert sich in einen vorge-lagerten Wiesenbereich und in eine Platzfläche die für eine Vielfalt von Veranstaltungen und Events genutzt werden kann. Die beiden Seiten sind mit einer neuen Brücke verbunden.



Das Quartier

Der Südliche Teilbereich ist von einer neuen baulichen Entwicklung und Themenfeldern mit hoher Nutzungsintensität geprägt. Die beiden Seiten sind über den Kopf des Hafenbeckens verbunden. Die Bebauung besteht aus unterschiedlichen Gebäudetypologien, sowohl für die Wohn- als auch für gewerbliche Nutzungen. Entlang der Siegburger Straße und der Südtrasse liegt der Schwerpunkt auf Büro- und gewerblichen Nutzungen. Die Wohnnutzung ist verstärkt entlang des Hafenbeckens angesiedelt. An den Quartiersplätzen und in den Erdgeschosszonen des Kirchweg- Boulevards sind Einzelhandel, Dienstleistungen und gastronomische Nutzungen vorgesehen. Die Geschosshöhen innerhalb der Blöcke variieren zwischen V bis max. VIII Geschossen. Verschiedene Hochpunkte im Quartier dienen als Orientierungspunkte. Die Diagonale vernetzt das Quartier Richtung Poll und ist gleichzeitig Sichtachse auf den Containerkran der Freiraumseite.

Die stadträumliche Fläche unterhalb des Krans dient als Treffpunkt und Aufenthaltsort für die Quartiersbewohner und die Bewohner anderer Stadtteile. Um ihn liegen Freianlagen mit vielfältigen Nutzungsangeboten zur aktiven Freizeitgestaltung. Auch in diesem Bereich ist die Grünflächenerweiterung der Pollerwiesen vorgelagert.



04 ENTWURF

Schnitt Waterfront

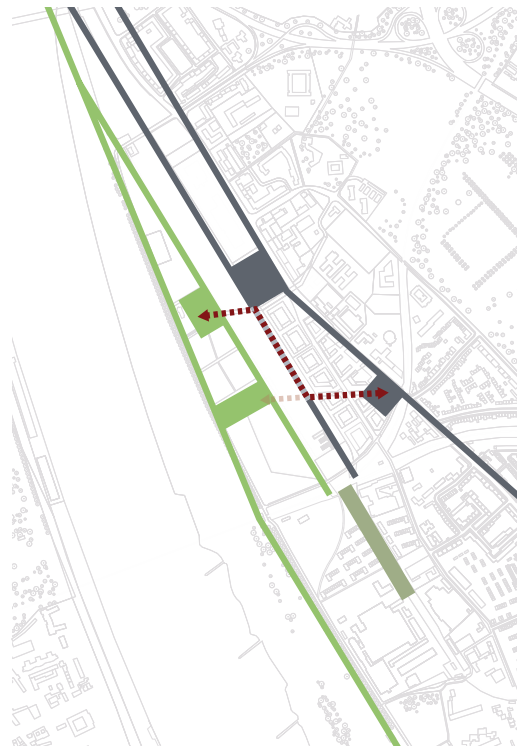


04 ENTWURF

Erläuterungen



Schwarzplan



Natürliche und städtische Promenaden
mit Platzflächen



Grün- und stadträumliche Verbindung



Erschließung innerhalb des Gebietes



Platzflächen mit Zugang zum Wasser

04 ENTWURF

Phasierung

Die Entwicklung des Gebietes verläuft in vier Phasen. Grundlage der Transformation sind die Parzellengrundstücke. Somit ist ein hohes Maß an Flexibilität für den zukünftigen Entwicklungsprozess gegeben.

Schaffung von Raumpionieren und Öffnung des Gebietes für die Stadtteilbewohner durch Aktivierung und Kultivierung von Flächen und Gebäuden. Erste bauliche Entwicklungen. Bau der Mittelbrücke und der Rampe an der Südbrücke.

Ausdehnung des Freiflächenangebotes und eine weitere Quartiersentwicklung. Die Mühle kann optional umgenutzt werden.

Freiraum- und Quartiersentwicklung im Bereich des Schrottplatzes und entlang der Siegburger Straße.

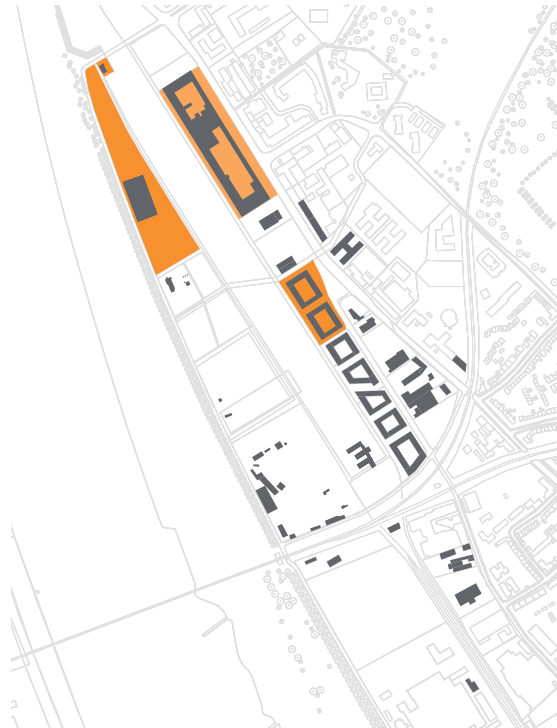
Erweiterung des Wohnstandortes Poll mit Ausbau der Promenade entlang des Gleisbettes.



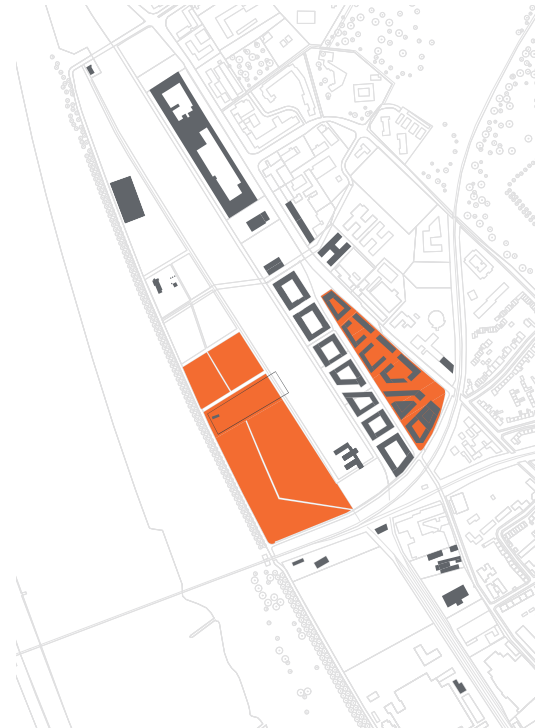
Bestand



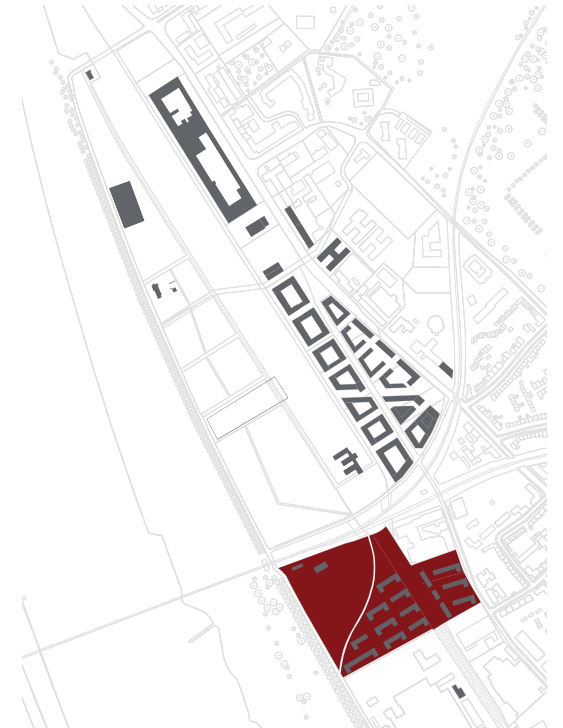
Phase 1



Phase 2



Phase 3



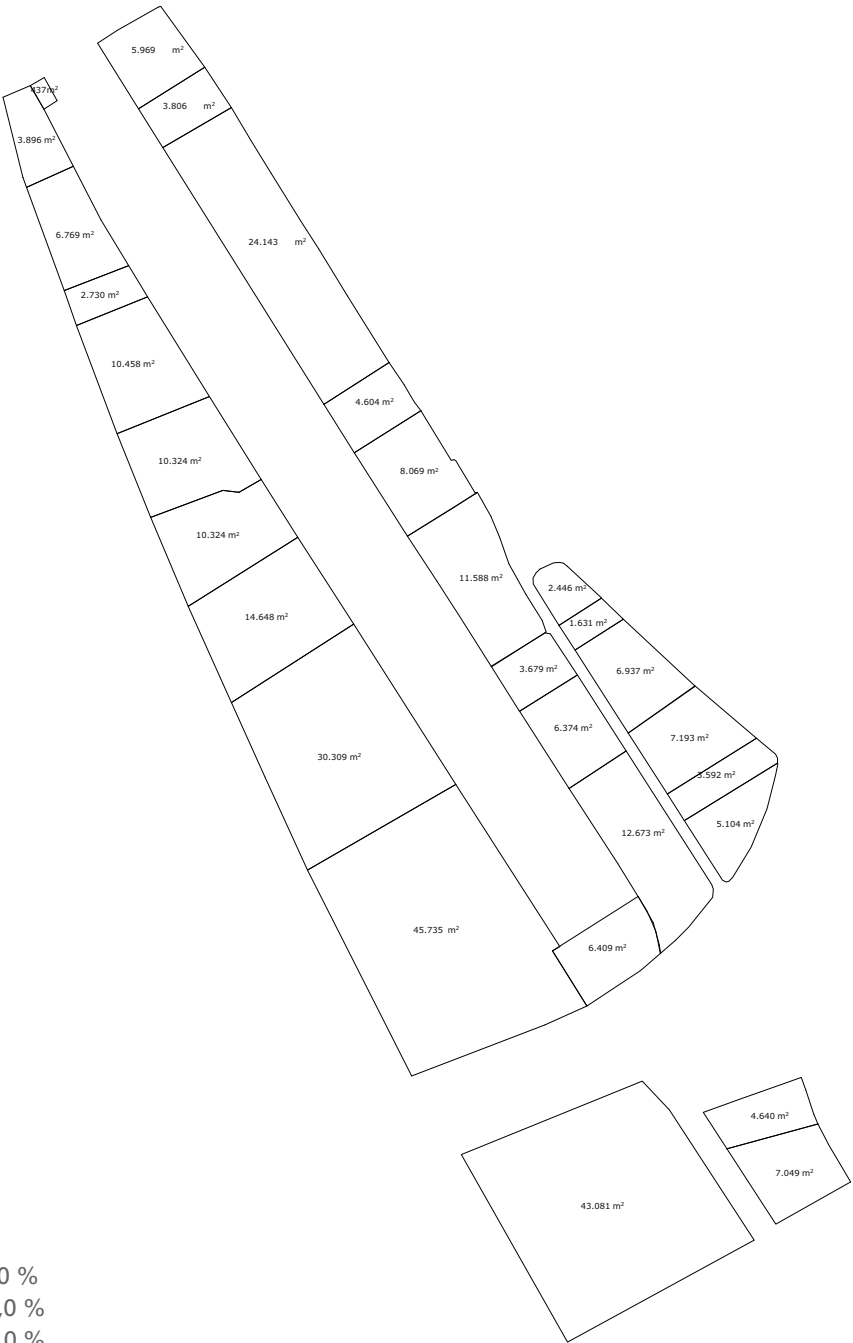
Phase 4

04 ENTWURF

städtebauliche Kennziffern

Städtebauliche Kennziffern

Parzellen insgesamt:	ca. 380.000 qm	
Nettobauland:	ca. 105.000 qm	
Freiflächen:	ca. 170.000 qm	
Wasserflächen:	ca. 100.000 qm	
GFZ:	2,2	
BGF gesamt:	ca. 228.700 qm	
Kultur:	ca. 11.100 qm	5,0 %
Büro/ Gewerbe:	ca. 123.000 qm	53,0 %
Wohnen:	ca. 86.000 qm	38,0 %
EH/ Gastro:	ca. 8.600 qm	4,0 %



04 ENTWURF

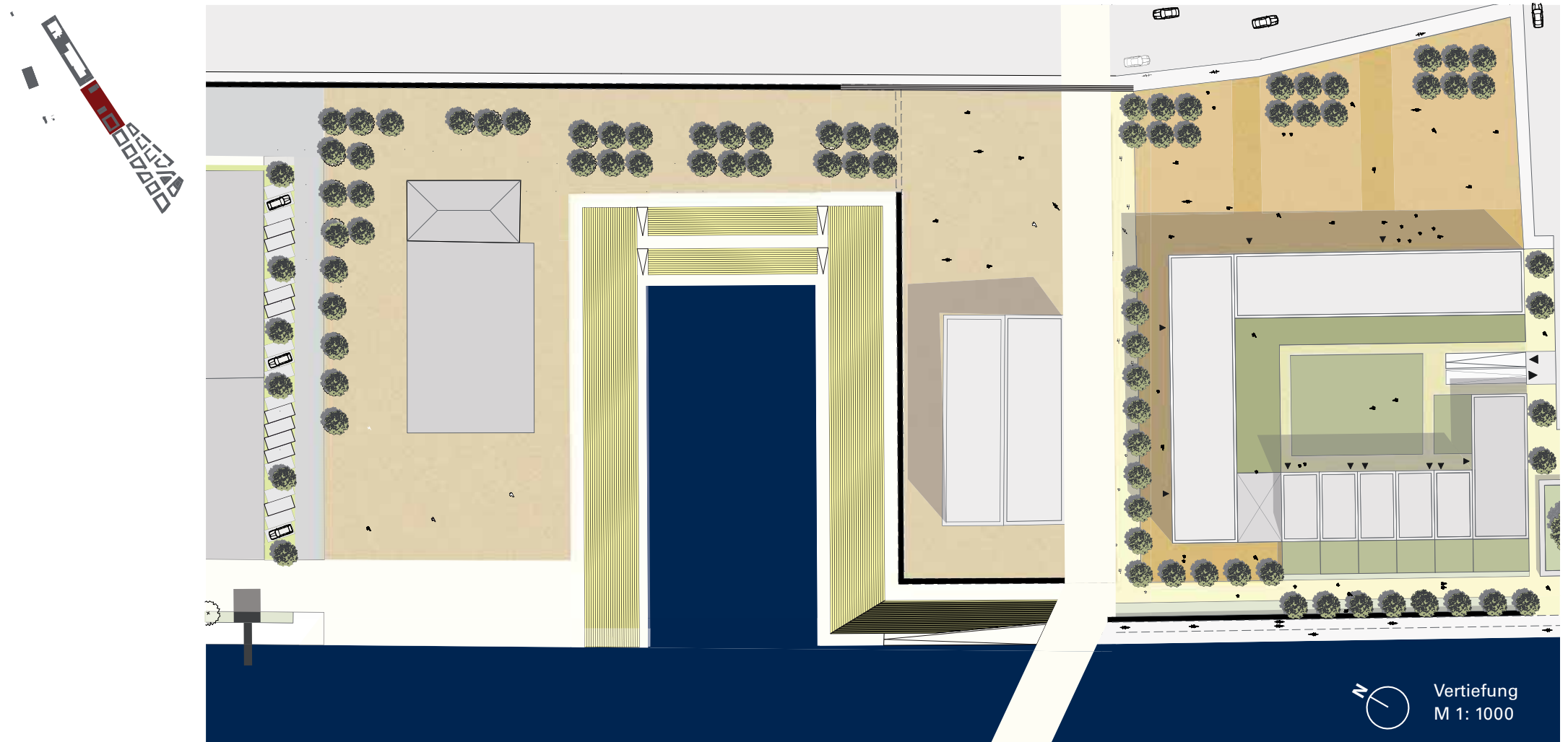
Perspektive



Der neue geplante Deutzer Hafen liegt zwischen den Pollerwiesen und dem Stadtgarten. Die beiden Freiräume sind über die Drehbrücke, die Brücke am Stadthafen und das Schwimmbad am Kopfende miteinander verbunden. Durch die Wegführung in dem neuen Quartier werden Sichtachsen und Blickverbindungen zu bestehenden Elementen hergestellt. Die Hochpunkte und die Mühle sind prägend für das neue Deutz Panorama und stellen zugleich Verbindungen zu dem Umfeld des Planungsgebietes her.

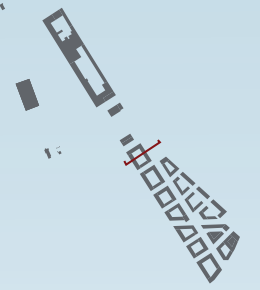
05 DETAILS

Stadthafen



05 DETAILS

Wohnen & Arbeiten



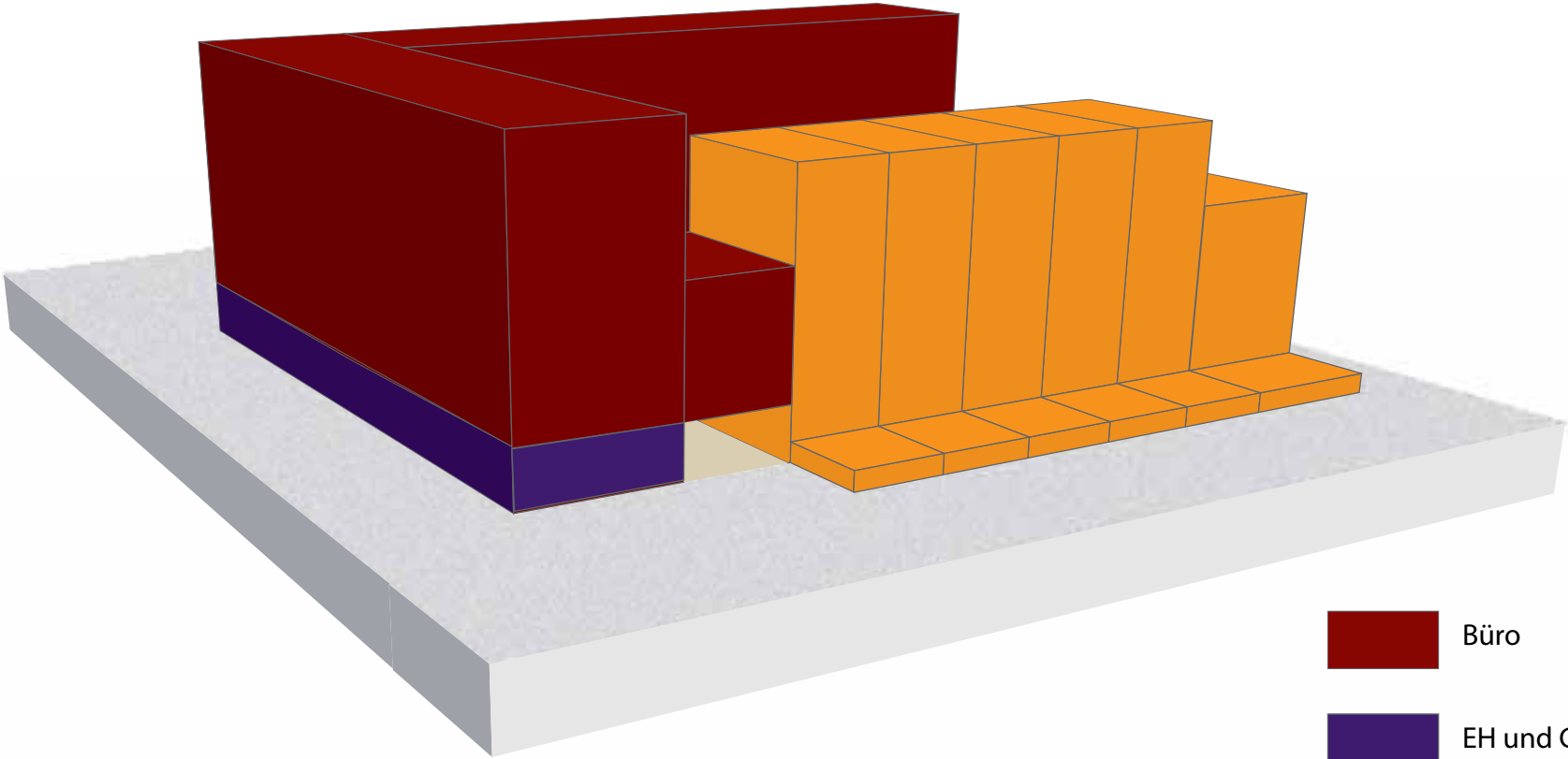
Schnitt A-A'
M 1: 500

05 DETAILS

Nutzungen

Städtebauliche Kennziffern

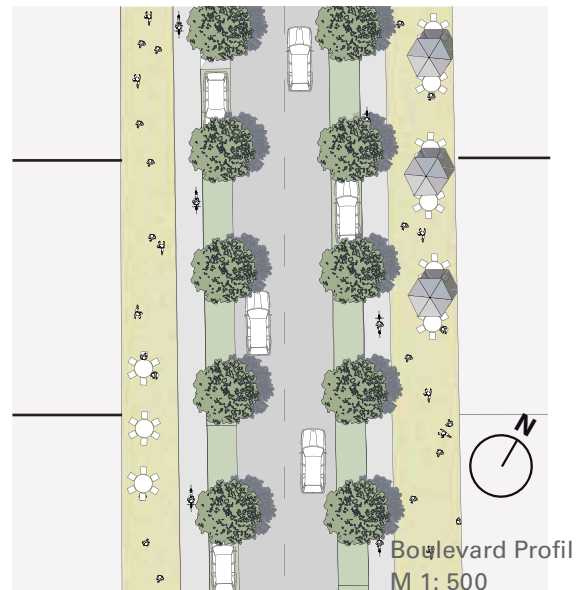
BGF gesamt:	ca. 14.000 qm	
BGF Büro/ Gewerbe:	ca. 8.800 qm	63,0 %
BGF Wohnen:	ca. 4.000 qm	29,0 %
BGF EH/ Gastro:	ca. 1.200 qm	8,0 %
GFZ:	3,3	
GRZ:	0,5	



- Büro
- EH und Gastro
- Wohnen

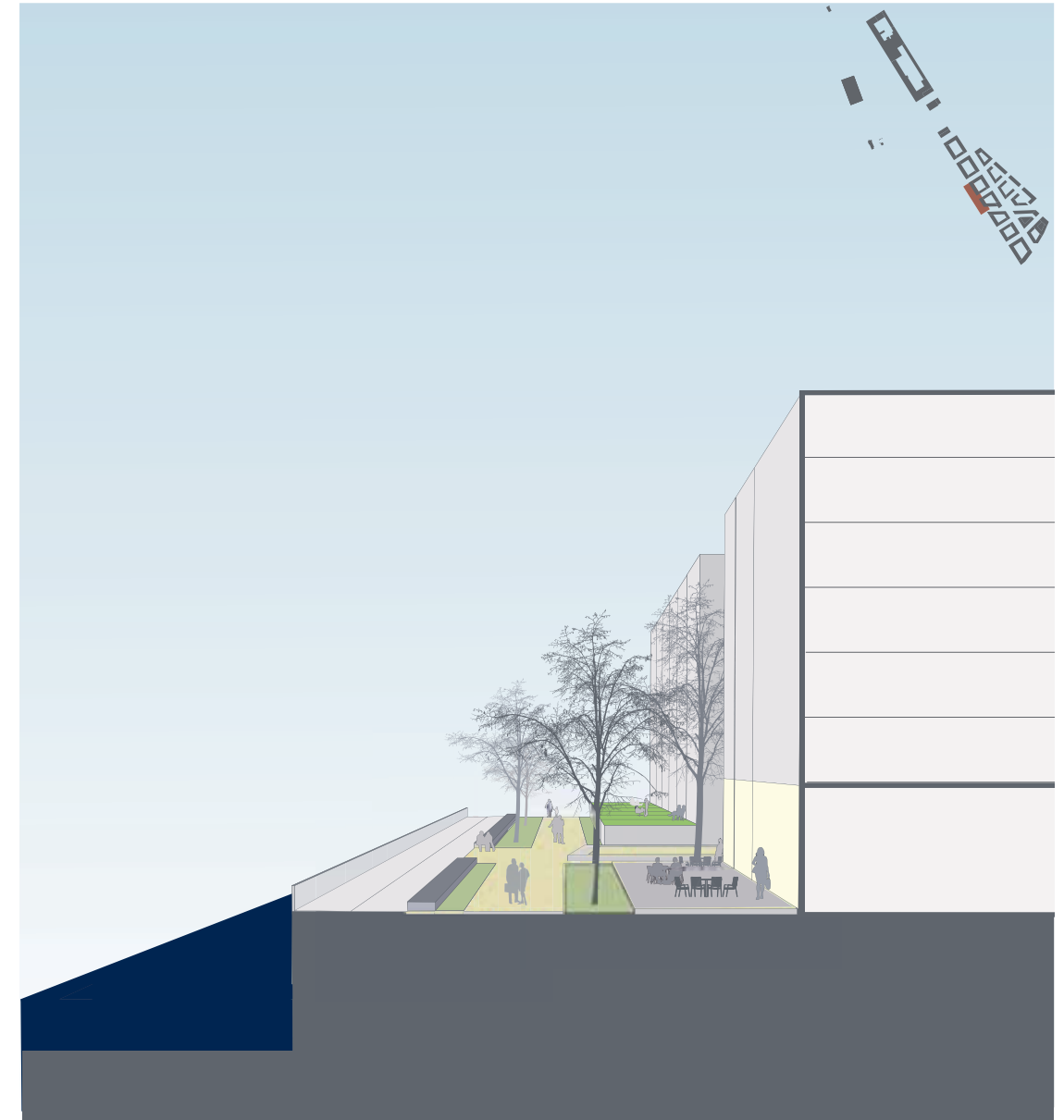
05 DETAILS

Boulevard



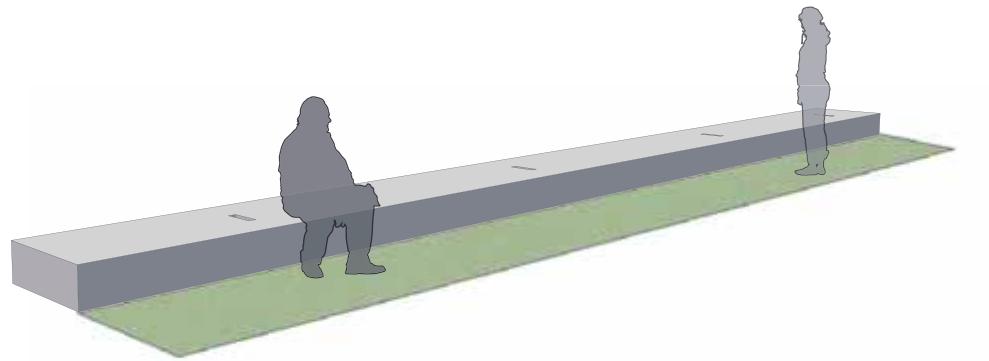
05 DETAILS

Promenade

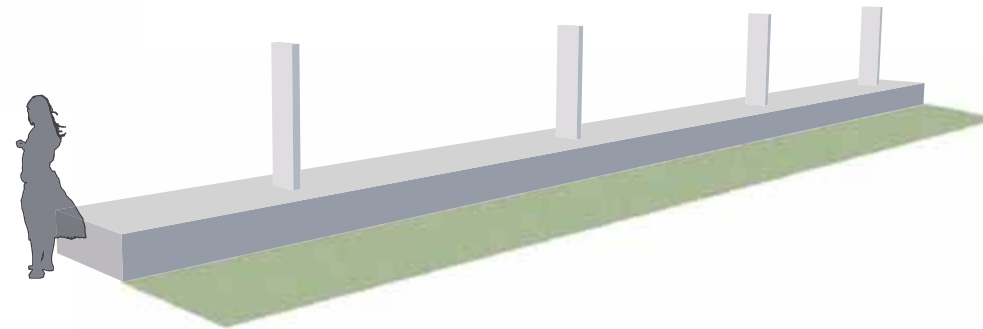


05 DETAILS

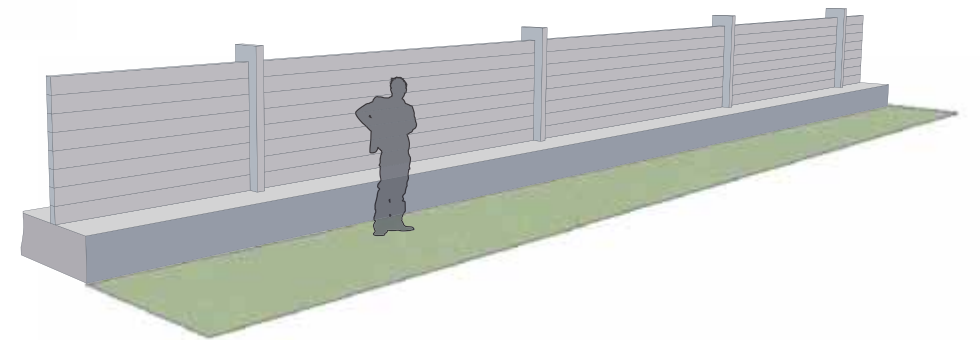
Hochwasserschutz



Mauer als Sitzelement



Aufbau der Mauer....



... im Hochwasserfall

05 DETAILS

Atmosphäre



06 QUELLEN

06 QUELLEN

Quellenangaben

D	Die Kölner Rheinschiffahrt	Dollhoff, Josef (1980), die Kölner Rheinschiffahrt, 1. Auflage, Bachem Verlag, Köln			Stadt Köln
	Deutz – Ein Stadtteil mit großer Geschichte	Kruppa, Hubert (2001), Deutz, ein Stadtteil mit großer Geschichte, 1. Auflage, Bachem – Verlag, Köln	S	Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln	Albert Speer und Partner GmbH (2008): Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln, 1. Auflage, Unternehmer für die Region Köln e.V.
H	Häfen in Köln	Berger, Joachim / Hecht, Fritz (1998), Häfen in Köln, 100 Jahre Rheinauhafen, 1. Auflage, Moeker Merkur Druck GmbH, Köln		Standortuntersuchung Deutzer Hafen	Dezernat VI Stadtentwicklung, Planen und Bauen, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (2008), Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Süd Standortuntersuchung Deutzer Hafen, Stadt Köln
	Hochwasserschutz Konzept Stadt Köln	Dezernat Bauen und Verkehr, Stadt Köln Hochwasserschutz Konzept Stadt Köln (1996), Abschrift des Auszuges aus dem Beschluss des Rates der Stadt Köln		Stadtentwässerungs-Betriebe Köln	Stadtentwässerungsbetriebe Köln, www.steb-koeln.de , baulicher Hochwasserschutz. http://www.steb-koeln.de/baulicherhochwasserschutzzentral.html?&L=tucdktiyajjokef&detail[uid]=13&cHash=6f83c65c5b , [Zugriff 01.04.2010]
K	Köln der historisch-topographische Atlas	Wiktorin, Dorothea/ Blenck, Jürgen/ Nipper, Josef/ Nutz, Manfred/ Zehner, Klaus (2001): Köln der historisch-topographische Atlas, 1. Auflage, Emons Köln Autoren der verwendeten Quellen: Nipper, Josef/ Ritter, Gert /Thelemann, Monika /Weber, Karin			
	Köln der historische Atlas	Jansen, Heiner/ Ritter, Gert/ Wiktorin, Dorothea / Gohrbandt, Elisabeth/ Weiss, Günther (2003): Köln der historische Atlas, 1. Auflage, Emons Köln Autoren der verwendeten Quellen: Ritter, Gert	N	Neues Großes Lexikon	Neues Großes Lexikon (1989), Neues Großes Lexikon in Farbe, über 50 000 Stichwörter mit über 3 500 Abbildungen, Band 1, genehmigte Sonderausgabe, München.
R	Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept	Dezernat VI Stadtentwicklung, Planen und Bauen, Amt für Stadtentwicklung und Statistik (2008), Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept – Teilraum Süd Standortuntersuchung Deutzer Hafen,			

06 QUELLEN

Abbildungsverzeichnis

Seite 6 Übersicht der historischen Ereignisse in Deutz, vom Verfasser erstellt

Die verwendeten Bilder sind aus
Hubert Kruppa (2001), Deutz,
ein Stadtteil mit großer Geschichte, 1. Auflage, Bachem – Verlag, Köln

von links nach rechts:
Seite 8, Das römische Köln mit dem Kastell Deutz – um 312 n. Chr.
Seite10, Das römische Kastell Deutz. Versuch einer Rekonstruktion
Seite 17, Abteisiegel um 1250
Seite 25, Deutz auf dem Kölner Stadtplan von Arnold Mercator, 1570
Seite 30, Die Schweden nehmen Deutz ein, 1632. Kupferstich von M. Merian aus dem „Theatrum Europaeum"
Seite 50, Der „Schnellert“ vor dem Ausbau zum Industriehafen (Scheiner, 1880)
Seite 51, Blick auf Deutz und die Schiffsbrücke, 1890
Seite 51, Bau der späteren Deutzer Brücke, 1914
Seite 53, „Adenauer’s Pferdeställe“ taufen die Kölner die 1923 erbauten Messehallen
Seite 54, Um 1900: Die Pferdeställe der Deutzer Kürassiere. Im Hintergrund die Hohenzollernbrücke
Seite 54, 1935: Die Hindenburgbrücke, die Vorgängerin der Deutzer Brücke
Seite 59, Direkt am Rheinufer steht das Lufthansa-Hochhaus
Seite 141, Gasmotorenfabrik Deutz AG, Deutz-Mühlheimer Strasse, 1875. – Im Hintergrund der Rhein
Seite 149, Die Hauptverwaltung der Fordwerke AG befindet sich am Ottoplatz, direkt gegenüber des Deutzer Bahn-
hofs

Abb. 1 Modell des r In der historisch-topographische Atlas (2001), Seite 26

Abb. 2 Die Schweden nehmen Deutz ein, 1632. Kupferstich von M. Merian aus dem „Theatrum Europaeum“ Deutz,
ein Stadtteil mit großer Geschichte (2001), Seite 30

Abb. 3 Köln 1893, Neuaufnahme 5007, Kartennummer 2908., königlich – preußische Landesaufnahme 1893. Her-
ausgegeben 1895

Abb. 4 Der Deutzer Hafen entstand 1904 an der Stelle eines alten Rheinarms, genannt „Schnellert“, Aquarell von
Jacob Scheiner, 1902. Häfen in Köln, 100 Jahre Rheinauhafen (1998), Seite 54

Abb. 5 Bau der Deutzer Brücke. Deutz, ein Stadtteil mit großer Geschichte (2001), Seite 51

Abb. 6 Modell der Gauhauptstadt Köln mit dem Gauforum in Deutz. Köln der historisch-topographische Atlas
(2001), Seite 39

Abb. 7 Die Messehallen 1924. Deutz, ein Stadtteil mit großer Geschichte (2001), Seite 53

Abb. 8 Luftbild des Deutzer Industriehafens aus den 80er Jahren. Häfen in Köln, 100 Jahre Rheinauhafen (1998),
Seite 57

Kölner Stadtbezirke

Stadt Köln: www.stadt-koeln.de, Die Kölner Stadtbezirke.
<http://www.stadt-koeln.de/1/stadtbezirke/>, [Zugriff 08.04.2010],
Überarbeitung durch Verfasser

Kölner Stadtteile

Stadt Köln: www.stadt-koeln.de, Die Kölner Stadtbezirke.
<http://www.stadt-koeln.de/1/stadtbezirke/innenstadt/deutz/>,
[Zugriff 08.04.2010], Überarbeitung durch Verfasser

