

Brache Mülheim

Stellungnahmen zum Bebauungsplanverfahren für den ehemaligen Güterbahnhof Mülheim



nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.



Nach 33 Jahren Branchenexistenz, begleitet von mehrfachen Planungsvorschlägen aus der Bürgerschaft, haben Eigentümer und Planungsamt der Stadt Köln einen Plan vorgelegt, der Grundlage für den Bau eines Versicherungsquartiers auf dem ehemaligen Güterbahnhof Mülheim sein soll. Diese Planung soll nach dem Willen der politischen Mehrheit und des Grundstückseigentümers im Eilverfahren vom Rat der Stadt Köln beschlossen werden.

Diese Broschüre ist entstanden aus Stellungnahmen, die nach der Einladung des Mülheimer Bezirksbürgermeisters zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit am 06. März 2015 im Mülheimer E-Werk eingereicht wurden. Sie gibt das Meinungsbild der Mülheimer Bürgerschaft dieser Veranstaltung wider und soll zur kritischen Auseinandersetzung mit den vorgestellten Plänen anregen.

Die Broschüre wird zu Birlikte 2015 von der nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. verteilt. Nähere Informationen zum Ablauf der Planung sind auf der Webseite www.geschichtswerkstatt-muelheim.de zu finden.

Die nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. hat 2012, mit Bürgern aus dem Stadtteil, einen Workshop zu den Themen Verkehrsentwicklung, Wohnen im Veedel und auch zum ehemaligen Güterbahnhof als verbindendes Grundstück zwischen Keup-, Schanzen- und Berliner Strasse durchgeführt.

Die Broschüre »Mülheim – Vorschläge zur Stadtentwicklung/ Workshop 2012 der nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.« wie auch die vorliegende Dokumentation finden Sie auf der Internetseite der Geschichtswerkstatt unter: www.geschichtswerkstatt-muelheim.de/themen/stadtentwicklung/güterbahnhof

Stellungnahmen

Seite 3–6	Geschichtswerkstatt Mülheim und nachbarschaft köln-mülheim nord e.V.
Seite 8–9	Eva Rusch
Seite 10–15	Heiner Schwarz
Seite 16	Alexandra Mosch & Anne Goldau
Seite 17–19	Rainer Kippe



Herrn Norbert Fuchs
Bezirksbürgermeister Stadtbezirk 9
Wiener Platz 2a
51065 Köln

Schriftliche Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren ehemaliger Güterbahnhof Mülheim

Sehr geehrter Herr Fuchs,
sehr geehrte Damen und Herren der Kölner Verwaltung und zuständiger politischer Gremien!

Die Unterzeichner wenden sich mit der Geschichtswerkstatt Mülheim und der nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. entschieden gegen die Bebauung des ehemaligen Güterbahnhofs entsprechend des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Eine solche Entscheidung macht nach unserer Auffassung eine positive Entwicklung Mülheims über Jahrzehnte hinaus unmöglich und vergibt Chancen, die über viele Generationen nicht wieder genutzt werden können.

Die vorgestellte monokulturelle Nutzung durch die Versicherungswirtschaft würde die bereits vorhandene Zerschneidung Mülheims bzw. von Mülheim-Nord weiter verstärken. Das Gebiet zwischen Schanzenstraße und Mülheim Nord benötigt jedoch eine durchlässige Gestaltung, damit städtebauliche Chancen einer kreativen Quartiersentwicklung genutzt werden können. Das Gelände bietet hervorragende Möglichkeiten, durch eine gemischte Wohn- und Gewerbebebauung die Beschränkungen in diesem Viertel aufzulösen.

Wir fordern Sie daher auf, einer Bebauung entsprechend des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes nicht zuzustimmen.

A. Die Begründung aus dem integrierten Handlungskonzept (IHK) MÜLHEIM 2020

Der Güterbahnhof ist ein zentrales Gelände für Stadtteil und Stadtbezirk. Die über Jahre entwickelten Gedanken zur Bebauung sind in vielen Plänen und Veranstaltungen öffentlich präsentiert und diskutiert worden. Eine Zusammenfassung enthält das integrierte Handlungskonzept, das als Grundlage für das Mülheim 2020 Programm vom Rat der Stadt Köln in 2009 verabschiedet wurde. Hierin sind u.a. die folgenden Punkte enthalten.

Der Mülheimer Norden ist wenig geordnet und durch vielfältige städtebauliche Schneisen geprägt. Für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung sind die Öffnung des nördlichen Mülheim vom Gewerbegebiet Schanzenstraße bis zum Rhein und das Zusammenwachsen dieses Viertels von grundlegender Bedeutung.

Mit der Öffnung wird die Berliner Straße mit ihren soziokulturellen Einrichtungen MÜTZe, Kulturbunker und Bürgerpark als Einkaufsstraße an das Schanzenviertel angeschlossen. Durch zusätzliche Wohnbevölkerung werden auch diese Einrichtungen stärker frequentiert und eine Belebung des Stadtteils erreicht.

Das Gewerbe der Medien-, Kultur- und Kreativwirtschaft braucht ein Hinterland und eine Anbindung an ein Wohnviertel. Das Böckingviertel und die neue Wohnbebauung am ehemaligen Kabellager („Schlackenbergviertel“) werden zusätzlich belebt. Eine bisher nicht rentable Restauration/Café am Rheinufer kann sich endlich etablieren.



Ähnliches gilt auch für die Keupstraße, der erfolgreichsten Geschäftsstraße Mülheims. Ihre Anbindung über den geöffneten Güterbahnhof erschließt ihr wirtschaftliches Potential. Sie ist ein Gebot wirtschaftlicher Vernunft. Das Erscheinungsbild, die Wirtschaftsstruktur der Keupstraße und Mülheims insgesamt werden verbessert. Eine gemeinsame Stadtteilidentität kann entstehen.

Politisch ist eine Geste gegenüber der Keupstraße erforderlich. Bewohner und Gewerbetreibende haben seit dem Anschlag 2004 viele Diskriminierungen und Benachteiligungen erfahren müssen. Möglichkeiten der Aufwertung und Wiedergutmachung sind eine moralische Pflicht. Die vielen Bekundungen guten Willens vor und nach Birlikte würden endlich beim Wort, die Solidarität ernst genommen.

Das Dokumentationszentrum Domid sucht einen neuen Standort für ein Migrationsmuseum mit seiner umfangreichen Sammlung. Güterbahnhof oder Gebäude des alten Carlswerks bieten ideale Möglichkeiten. Die zwei Jahre Exil des Schauspiels im Carlswerk haben gezeigt, dass der Ort sehr gut angenommen wird. Mit dem Umzug zurück an den Offenbachplatz wird hier eine Leerstelle entstehen, die möglichst bald gefüllt werden sollte.

Mit einer Blockbebauung würde die Bevölkerung aus diesem Teil Mülheims fern gehalten. Das Potential in Mülheim-Nord wird nicht erschlossen. Die Verinselung der Viertel bleibt bestehen. Die künftige Nutzung dieser Flächen muss zwischen Schanzenstraße, Keupstraße und der westlich angrenzenden Wohnbebauung vermitteln.

Die Bebauung ist so zu planen, dass die bestehenden Gewerbe, insbesondere die Drahtwerke Köln, keine Einschränkung für die künftige Nutzung bringen. Dies ist nach Meinung von Fachleuten auch für eine Wohnbebauung möglich. Beispiele anderer Brachen (wie Güterbahnhof Ehrenfeld) zeigen, dass bei entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen neue Wohnbebauung auch in der Nähe von Industriebetrieben und Bahnstrecken zulässig ist.

Köln braucht dringend zusätzlichen Wohnraum. Hier bieten sich Flächen an, die eine Bereicherung des Bestandes und eine äußerst verträgliche Erweiterung sehr gut möglich machen. Die Stadterweiterung Mülheims, die 1615 durch die Schleifung von Neumülheim durch die Kölner verhindert wurde, kann 400 Jahre später endlich möglich gemacht werden.

Alle Möglichkeiten, die Stadtentwicklung mit staatlicher und bürgerschaftlicher Hilfe zu fördern, sollten genutzt werden. Wie in anderen Fällen öffentlichen Grundstückserwerbs (z.B. Güterbahnhof Gereon, Rheinauhafen) sollte die Stadt mit Unterstützung aus EU-Fonds, Bundes- und Landesmitteln die Planung des Geländes zu einer öffentlichen Aufgabe machen. Die Bürgerinnen und Bürger haben es mit ihrer über 30 jährigen Beteiligung bereits so gesehen. Sie möchten endlich gehört und ernst genommen werden!

B. Die städtebauliche Entwicklung Mülheims

1. Zersiedelung Mülheims trotz städtischer Sanierungsprogramme

Ab Ende der 1970er Jahre wurde die Stadtsanierung in Mülheim-Nord vorbereitet und nach langwierigem Werben um Bürgerbeteiligung in 1981 begonnen. Bis Mitte der 1990er sind über 120 Mio. € zur Förderung sozialer und wirtschaftlicher Ziele, Verbesserung von Verkehrs- und Erholungsflächen aus Landesmitteln geflossen.

Nicht zum Sanierungsgebiet gehörten die Flächen der damals noch produzierenden Betriebe (als größte: F&G, Martin & Pagenstecher und die Bahnflächen). Seit Beginn der Industrialisierung lagen sie außerhalb der



Mülheimer Wohngebiete. Mülheim-Nord hat sich um diese Flächen entwickelt, die über 100 Jahre Arbeit brachten und der Stadt Mülheim am Rhein Reichtum und Wohlstand.

Die Sanierung war erforderlich, weil die Industrie abwanderte und die Wohnverhältnisse und die wirtschaftliche Situation des Stadtteils sich rapide verschlechterten. Leider erreichten weder die Sanierung noch die Umsetzung des MÜLHEIM 2020 Programms eine grundlegende Verbesserung der Struktur. Eine Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse in Mülheim-Nord kann nur erreicht werden, indem Verbindungen geschaffen und Barrieren abgebaut werden. Das wird mit der geplanten Blockbebauung verhindert.

2. Situation in Mülheim seit Aufgabe des Güterbahnhofs

Besonders deutlich wird die Zersiedlung Mülheims nach der Aufgabe des Güterbahnhofs und der Entwicklung der Kultur- und Kreativwirtschaft auf den alten Industrieflächen.

Mitte der 1990er Jahre wurden erstmals Ideen der Bürgerschaft, zur Bebauung der seit 1985 ungenutzten Brachflächen des Bahngeländes dokumentiert. Damals ging es um eine Gesamtfläche von mehr als 10 ha Güterbahnhof, die als Einheit mit zusätzlich 1,6 ha der zu dieser Zeit aufgegebenen F&G Feuerwache (Keupstraße zwischen Markgrafenstraße und Schanzenstraße) geplant wurde.

Es wurden Pläne erstellt, um eine Erweiterung der Wohngebiete von Mülheim-Nord und die Verbindung zwischen dem alten Wohngebiet und dem neuen Kulturgewerbegebiet zu schaffen. Akteure bemühten sich, Flächen zur Realisierung dieser Pläne zu erwerben, entweder als Privatinitiative oder durch Forderungen an die Stadt, diese in öffentliches Eigentum zu überführen.

Die Planung zielte auf eine gemischte Wohn- und Gewerbebebauung, die eine Durchlässigkeit vom alten Wohn- zum neuen Gewerbegebiet möglich machen und das gesamte Stadtviertel Mülheim-Nord bereichern sollte. Über die Von-Sparr-Straße und die Langemaßstraße und den Durchgang zum Marktplatz (mit Kulturbunker) sollte eine Anbindung des denkmalgeschützten, äußerst wertvollen und attraktiven Wohnbestandes erreicht werden.

Die vorhandene Infrastruktur (u.a. Schule, Bürgerhäuser, Geschäfte, Markt) in den alten Wohnvierteln von Mülheim-Nord könnte erheblich besser genutzt und mit der neu entstandenen im alten Industriegelände optimal verbunden werden.

3. Verkehrssituation in Mülheim

Mülheim ist in seiner gesamten Geschichte ein Ort gewesen, in dem die Menschen auch vom Handel und den durch seine Lage entstandenen Verkehrswegen gelebt haben. Die mittelalterliche Rheinfähre, Eisenbahnlinien ab der Frühindustrialisierung, die Autobahn seit 1936 und neuerdings der Flugbetrieb führten immer wieder Verkehrsströme durch und über Mülheim nach Köln. Mit der Zunahme des Gesamtverkehrs, insbesondere des individuellen, ist die Belastung weit über das zulässige Maß hinaus angestiegen.

Die Schadstoffmessungen in Mülheim übersteigen seit Jahren die erlaubten Grenzwerte. Regelmäßig werden am Clevischen Ring die höchsten Stickoxidwerte in ganz NRW registriert. Lärmbelastung und Trennungswirkung der vielen Verkehrsarten sind ein städtebauliches Problem, das entschärft werden muss. Zusätzliche Arbeitsplätze ausschließlich für Pendler verschärfen die Verkehrsprobleme und die Belastung für Mülheim erheblich.



Dagegen können Diskussionen über Lärmemissionen der Drahtwerke als letztem Betrieb des industriellen Mülheim nicht als echtes Argument gegen eine Wohnbebauung angeführt werden. Bevor zusätzliche Arbeitsplätze mit zusätzlichen Verkehrsströmen angesiedelt werden, muss ein Verkehrskonzept realisiert werden, dass diese Situation entschärft!

Eine Verschärfung des Verkehrsaufkommens durch mehrere tausend PKWs der Zurich Mitarbeiter im täglichen Berufsverkehr würde in Mülheim Nord zum totalen Verkehrsinfarkt und zu unerträglichen Belastungen für die Wohnbevölkerung führen.

Wir fordern daher:

- 1. Rücknahme des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und Wiederaufnahme des in 2014 begonnenen, von der Stadt Köln zugesicherten offenen Werkstattverfahrens.**
- 2. Start eines Stadtentwicklungskonzeptes für Mülheim-Nord entsprechend der Empfehlung des integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 „Wege öffnen – Übergänge schaffen – zusammenwachsen“.**
- 3. Die Erstellung eines umfassenden Verkehrsgutachtens unter Einbeziehung des zu erwartenden Gesamtverkehrsaufkommens einschließlich LKW Verkehre durch Drösser und andere.**
- 4. Kauf des Güterbahnhofsgeländes durch die Stadt Köln mit Nutzung von Fördermitteln (EU, Bund und Land), um eine positive städtebauliche Entwicklung Mülheims zu ermöglichen.**

C. Fazit

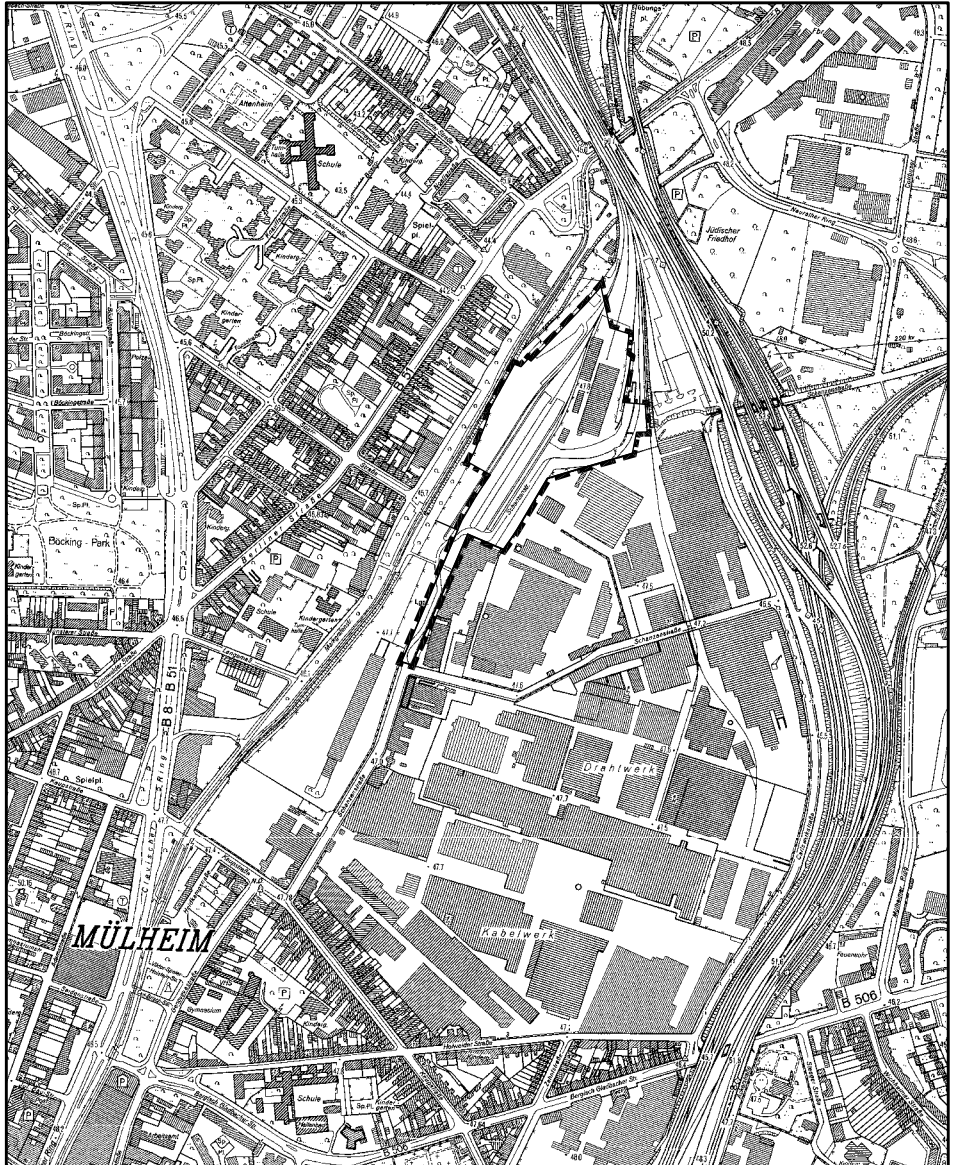
Nach den allgemeinen Grundsätzen des Baurechts und der Stadtentwicklung im Bund und in NRW, sowie nach den Vorgaben für die Entwicklung des Viertels im Sinne gesunden Wohnen und Arbeitens ist diese Planung nicht zulässig und zu beanstanden. Es ist in diesem Zusammenhang noch zu berücksichtigen, dass das Programm MÜLHEIM 2020 noch nicht abgeschlossen ist und dass es sich bei dem Gelände um ein ehemaliges Sanierungsgebiet handelt, wo die Grundsätze auch nach Abschluss des förmlichen Sanierungsverfahrens weiter zu beachten sind.

Köln, den 13.05.2015

Helmut Goldau für die Geschichtswerkstatt Mülheim
51063 Köln, Düsseldorf Str 28

Engelbert Becker für die nachbarschaft mülheim nord e. V.
51063 Köln, Hacketäuer Str. 38

Geltungsbereich des Bebauungsplanes **Schanzenstraße Nord** in Köln - Mülheim



Maßstab 1 : 5 000



Planwirkungsbereich der Vorlage zur Orientierung von Mitgliedern des Rates, der Ausschüsse und der Bezirksvertretungen, die wegen Befangenheit an den Beratungen zu diesem Tagesordnungspunkt nicht teilnehmen dürfen.

An Herrn
Bezirksbürgermeister des Stadtbezirkes Mülheim
Norbert Fuchs
Wiener Platz 2a
51065 Köln

Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren ehemaliger Güterbahnhof Mülheim

Köln, 12. Mai 2015

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister Fuchs,
sehr geehrte Damen und Herren der verantwortlichen Entscheidungsgremien,

hiermit möchte ich mich gegen die, von der Stadt Köln am 6. Mai 2015 im E-Werk vorgestellte vorhabenbezogene Bauleitplanung aussprechen.

Der ehemalige Güterbahnhof Mülheim hat eine Schlüsselposition für die weitere Entwicklung des Bezirks Mülheim und des Stadtteils Mülheim insbesondere Mülheim-Nord. Das Areal liegt im Zentrum des historischen Mülheim und des Stadtbezirks. Die Bedeutung des Areals sollte mit einer sorgfältigen, das gesamte Areal betrachtenden Planung, überformt werden. Das nun eingeleitete Verfahren ist ein Schnellverfahren, welches zudem nicht das gesamte Areal einbezieht, sondern lediglich ein Mittelstück. Mir erscheint es unmöglich, in dieser kurzen Zeit alle wichtigen Gesichtspunkte berücksichtigen zu können und eine sozialverträgliche und zukunftsorientierte Planung für Mülheim zu entwickeln.

Meine **allgemeinen Fragen zum Ablauf der Bauleitplanung** lauten:

1. Ist eine vorhabenbezogene Bauplanung, das auf Grund der Konditionen der ZURICH Versicherung innerhalb etwa eines halben Jahres abgewickelt sein muss, für solch ein wichtiges Stadtgebiet zulässig und verantwortbar?
2. Ist garantiert und rechtlich abgesichert, dass bei Absage der ZURICH, zum bereits begonnenen Werkstattverfahren mit ausreichender öffentlicher Beteiligung zurückgekehrt wird?

Dringlich ist ein **Verkehrskonzept**, welches den Zu- und Abfluss des zusätzlich zu erwartenden Individualverkehrs regelt. Eine gemischte Nutzung mit Wohnen und Arbeiten würde die Feinstaubbelastung verringern, da man zu Fuß geht oder mit dem Fahrrad fährt. Gerade der Clevische Ring zählt zu den am stärksten belasteten Straßen in Köln. Der Ausbau des ÖPVN in Mülheim Nord mit einer S-Bahnhaltestelle in der Nähe des Areals ist erforderlich. Die Errichtung von Carsharing Stationen mit Elektrofahrzeugen erscheint mir unerlässlich. Die Umweltbelastung mit Schadstoffen und Verkehrslärm ist gesundheitsschädlich für die Anwohner. Ich bitte Sie, ein entsprechendes **Konzept zur Schadstoffreduzierung** bei der ZURICH bzw. den Projektentwicklern einzufordern.

Die Bebauung des Areals in den vorgestellten Maßen stellt eine extreme Verdichtung dar. Es müssen ausreichende **Grün- und Freiflächen** angeboten werden und ein Ausgleich geschaffen werden. Die Grünflächen sollten so gestaltet sein, dass sie der **Öffentlichkeit** zugänglich ist, 24 Stunden am Tag. Ich bitte Sie ein entsprechendes Konzept bei den Antragstellern einzufordern.

Da die Grundstückskosten in Mülheim für die Projektentwicklungsgesellschaft mit dem Ankermieter ZURICH Versicherung – auch im Vergleich zu dem Grundstück in Deutz – äußerst attraktiv sind, sollten die Mülheimer Bürgerinnen und Bürger an dem Entwicklungs-Gewinn in angemessener Weise partizipieren. Dies auch im Hinblick darauf, dass die Stadt Köln die gesamte Planung auf den einen Nutzer abstimmt und somit Aufwände entstehen.

Ich bitte Sie daher, ein **Konzept** bei den Eigentümern und der Hauptmieterin ZURICH einzufordern, welches eine **sozialorientierte Einbettung** in den Stadtbezirk und Stadtteil Mülheim und insbesondere in Mülheim-Nord beinhaltet. Dies würde auch dem von der Stadt Köln verantwortetem Handlungskonzept MÜLHEIM 2020 entsprechen. In diesem integrierten Konzept sind Empfehlungen für die Einbindung des Güterbahnhofsgebiets enthalten. Diese sind meines Erachtens gerade auch von potenten Nutzern aus der Versicherungswirtschaft im Sinne einer unternehmerischen sozialen Verantwortung zu berücksichtigen.

Mit freundlichem Gruß

Eva Rusch



Köln, den 12. Mai 2015

Heiner Schwarz

510 Köln



p: (0221)

@t-online.de



Heiner Schwarz • Höhenhaus • Thymianweg 7 • 51061 Köln

An den
Bezirksbürgermeister des
Stadtbezirkes Mülheim
Herrn Norbert Fuchs
Wiener Platz 2 a
51065 Köln-Mülheim

Herrn
Martin Senn
Vorstandsvorsitzender der
ZURICH Versicherungsgruppe
Postfach
8022 Zürich
SCHWEIZ

Bebauungsplanverfahren und Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Ehemaliger Güterbahnhof Köln-Mülheim

Sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister Fuchs,
sehr geehrter Herr Senn,

mit Interesse verfolge ich die Pläne, für die ZURICH-Versicherung in Köln einen neuen Standort zu finden und hierfür deren Standorte in Bonn und Köln zusammenzufassen.

Deshalb möchte ich mir erlauben, als Bürger der Stadt Köln hierzu eine Stellungnahme abzugeben (die für Herrn Fuchs die Stellungnahme zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ist, zu dem gemäß der in unterschiedlichen Medien erfolgten ortsüblichen Bekanntgabe eben diese Stellungnahme im Rahmen der „Frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung gemäß § 4 Absatz 1 Baugesetzbuch“ erfolgt).

Herrn Senn lade ich ein, dass er und die ZURICH sich auf dieses Mülheim einlässt.

0. Einleitung

Mülheim am Rhein/der Kölner Stadtbezirk Mülheim

Für Herrn Senn wichtig halte ich die Hintergrundinformation über Mülheim, früher eine selbstständige Stadt im Bergischen Land – dem Fürstentum Berg –, in dem Menschen ein Zuhause fanden, die auf der anderen Rheinseite, eben in Köln und Kurköln, nicht gerne gesehen waren. Zünfte und Erzbischof wachten dort darüber, dass weder Protestanten noch Juden sich dort niederlassen konnten. In Mülheim fanden sie ein Zuhause.

Nach der nunmehr 200 Jahre zurückliegenden Eingliederung des Rheinlandes ins Königreich Preußen hatten die Mülheimer die Nase vorn. Industrie und Handel hatte hier eine offene Basis, während sich Kölner schwer taten, den Veränderungen zu öffnen.

Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Zeilen nicht mit einer grundsätzlichen Ablehnung der Ansiedlung der ZURICH geschrieben, sondern sie beschreiben Problemstellungen, die erkannt, bewertet und abgearbeitet werden müssen, um das nicht einfache Projekt, wenn es denn gewünscht ist, erfolgreich umsetzen zu können

1. Verkehrliche Anbindung

Die Bezirksvertretung Köln-Mülheim hat – im Zusammenhang mit der Aufstellung des o.g. Bbauungsplanes – am 27.04.2015 einen Antrag abgelehnt, der da lautete:

„Für die zahlreichen zusätzlichen Pendler wird ein schlüssiges Verkehrskonzept erstellt, welches ein zusätzliches ÖPNV-Angebot beinhalten muss.“

Ohne Verkehrskonzept ist eine Erschließung des Areals nicht sichergestellt. Die ZURICH-Versicherung ist auf eine funktionierende Anbindung angewiesen.

Aus Bonn wird berichtet, dass der Landrat des Rhein-Sieg-Kreises, Herr Schuster, behauptet hat, dass die ZURICH-Versicherung Bonn nur deshalb verlassen werde, weil die Verkehrsanbindung in Bonn so schlecht sei. In Bonn hat die Versicherung Bürogebäude beiderseits des dortigen Hauptbahnhofes mit einer Anbindung an alle Fern- und Nahverkehrszüge, allen Bonner Stadtbahnlinien und die Vielzahl der Buslinien, die in Bonn alle über den Hauptbahnhof geführt werden.

Der Alternativstandort „Barmer Viertel“ befindet sich direkt neben dem Bahnhof Köln Messe/Deutz mit Fernverkehrshalt der ICE-Züge nach Frankfurt, dem Halt aller Züge des Regionalverkehrs, dem Halt aller S-Bahnen sowie der Lage an der Kreuzungshaltestelle von vier Stadtbahnlinien. Sowohl der Flughafen Köln/Bonn wie der Kölner Hauptbahnhof sind von Köln Messe/Deutz mit der S-Bahn erreichbar.

Hingegen liegt der Standort Köln-Mülheim im Verkehrsschatten. Die Stadtbahnlinie 4 erschließt Nordmülheim nur im 10-Minuten-Takt und schafft keine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof – hierzu ist ein Umsteigen erforderlich.

Die S-Bahn-Linie S 6 hat keinen Halt an der „Berliner Straße“ – mit der Neueinrichtung eines Haltes dort ist erst in ca. 8 bis 10 Jahren zu rechnen.

Nach dem Willen der NRW-Landesregierung und mit bisher stillschweigender Duldung der stadtkölnler Politik mit soll der Halt schneller Regionalzüge im Bahnhof Köln-Mülheim ersatzlos aufgegeben werden.

Folglich wird ein überaus großer Anteil der nach Mülheim verlagerten Arbeitnehmer mit dem Privat-PKW anfahren. Die rheinseitige Erschließung Wiener Platz – Clevischer Ring – Düsseldorfer Straße – Autobahnzubringer Köln-Mülheim ist bereits heute überlastet. Zusätzlich muss diese Straßenführung noch Schwerverkehr aufnehmen.

Der Ziel- und Quellverkehr in das „Schanzenviertel“ wird sich Zugangsrouten über die Carlswerkstraße, die Schanzenstraße, die Cottbusser Straße, den Neurather Ring und den Mülheimer Ring suchen, um dann weiter über die Bergisch Gladbacher Straße die Autobahnauffahrt Köln-Dellbrück nutzen zu wollen.

Im Bereich der Schanzenstraße, der Cottbusser Straße und des Neurather Ringes haben diese Straßen keine Gehwege (schweizerdeutsch Fussessteig oder Trottoir). Im Bereich des Neurather Ringes kreuzt der Europäische Güterverkehrskorridor von den Rheinhäfen an der Nordsee nach Genua, für den in der Schweiz der Gotthardt-Basistunnel erbaut wurde, höhengleich mit einem Bahnübergang die Arbeitswege der künftigen Mitarbeiter der ZURICH-Versicherung.

Die sozial- und umweltverträgliche Erschließung des Bebauungsplangebietes ist unter den o.a. Darlegungen als nicht gewährleistet anzusehen.

Damit ist ein Bebauungsplan – ohne Verkehrskonzept – nicht genehmigungsfähig (Baugesetzbuch § 1, Abs.5 und 6).

Die Stadt Köln als Bebauungsplanaufstellerin hat absichtlich – siehe der abgelehnte Antrag für ein Verkehrskonzept – bereits im Vorfeld sozial- und umweltverträglichere Alternativen verworfen. Damit wurde gegen das zwingende Abwägungsgebot (§ 1, Abs. 7 BauGB) mit Vorhabeneinleitung verstoßen.

Eine Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuches § 1, Abs. 6, Punkt 9) betreffend „... die Belange des Personen[...]verkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf **Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung**“ ist hier mit diesen Planvorgaben nicht erkennbar.

Hierfür hätte über das eigentliche Planungsgebiet hinaus ein Verkehrskonzept mit den inneren Eckpunkten „Bahnhof Köln-Mülheim – RRX-Systemhalt“ – „Wiener Platz“ – „Plangebiet Schanzenviertel“ „S-Bahn-Station ‚Köln Berliner Straße‘“ mit den Bestandteilen Schienenpersonennahverkehr der Eisenbahnen, schienengebundener kommunaler Nahverkehr, kommunaler Nahverkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr zwingend erstellt werden müssen, um die Vermeidungsanforderung des BauGB zu erfüllen.

Ein Verkehrsgutachten in der ihm vorgegebenen Inhaltsleere, wie es im Erläuterungsbericht (Anlage 2) mit dem ausschließlichen Ziel unter dem dortigen Punkt 7 – Gutachten – beschrieben wird: „Verkehrsgutachten (Abschätzen der Mehrverkehre)“ genügt keinesfalls den o.a. Anforderungen der Vermeidung und Verringerung von Verkehr.

Ob und in wie weit mit der hier zu planenden städtebaulichen Entwicklung und bei den Erfordernissen aus dem Plangebiet Mülheim Süd die dort voreilig verworfene Straßenbahnstrecke eine Erweiterung ihrer Netzstruktur (Poll – Hafen Köln-Deutz – Bahnhof Deutz – Messe Nord – Mülheim Süd – Mülheim um die Äste Schanzenviertel / Stammheim / Flittard und Mülheim – Höhenberg – Ostheim – Porz) erfahren könnte, soll ebenfalls nicht untersucht werden.

2. Bewertung der Planungen für die ZURICH

Auf einer Teilfläche des Güterbahnhofs soll mit dem Bebauungsplanverfahren ausschließlich für die Erfordernisse der ZURICH Baurecht geschaffen werden.

Die weiteren Ausführungen beziehen sich auf die Darlegungen im Internetauftritt der Stadt Köln (dort 0636/2015 mit den Anlagen 0 bis 5)

Die dortige Planung (Anlage 3 und der Visualisierung) vermittelt den Eindruck einer Versicherungs-Burg mit Umfassungsmauern und Bergfried, der die Verteidigung der Versicherung gegenüber einem wohl feindlichen Umland dienlich sein soll. Ähnlich der Wartburg zieht sich die Verteidigungslinie entlang der Markgrafenstraßen, so dass jedliche Annäherung, geschweige denn eine Durchdringung mit der Mauern Macht ausgeschlossen wird.

In den letzten anderthalb Jahrzehnten waren die Planungsüberlegungen grundsätzlich anders - eine städtebauliche Kleinteiligkeit war gewünscht und durch öffentliche Räume, Wege und Straßen sichergestellt. Für eine notwendige und gewünschte Vernetzung der angrenzenden Stadtquartiere in Mülheim mit Zugang zum Rhein war sowohl eine Durchgrünung wie eine Durchlässigkeit des Plan-Gebietes vorgesehen.

Diese Überlegungen werden zu Gunsten einer privilegierten und abgegrenzten Sondernutzungszone aufgegeben. Nicht mehr Leben und Offenheit sind Planungsziele, sondern eine Burg der Versicherung.

Nicht mehr Sprungbrett, sondern Ausschluss. Nicht Verbindung, sondern Trennung

In § 1, Abs. 6 für das Baugesetzbuch die Aufgaben der Bauleitplanung aus und beschreibt diese in den Unterpunkten:

2. die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen Kosten sparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung,

4. die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche.

Diese Planung schlägt einen Keil in die Struktur.

Rechtsfehlerhaft ist die zu geringe Flächengröße – die Bauleitplanung muss, um die o.g. Ziele zu erreichen, die Gesamtfläche zwischen dem nördlichen Rand der Keupstraße, dem östlichen Rand des Clevischen Ringes und der Berliner Straße, der Bahnstrecke Köln – Düsseldorf und einer Parallelen ca. 150 m östlich der Schanzenstraße das gesamte Gebiet und sein näheres Umfeld umfassen und dabei die Frage der bisher verfolgten Mischnutzung – Wohnung, Gewerbe, Büronutzung sicherstellen.

Das Plangebiet muss in alle Richtungen fußläufig durchlässig sein.

Die Bildung von Zonen, die ausserhalb der Kernarbeitszeit menschenleer sind und veröden, muss vermieden werden.

Geschäfte, Gastronomie, Gewerbe im Erdgeschoss, Arkadengänge bis hin zu überdachten Radwegen und die Durchmischung von Büro- und Wohnhäusern auf der Gesamtfläche ist zu entwickeln.

Der Standort Mülheim ist weitaus behutsamer aufzubauen als der Standort Deutz.

Vor der anschließenden menschenfeindlichen Architektur der dortigen Messe ist es nicht störend, wenn sich davor eine Zone befindet, in der des Nachts und am Wochenende die Bürgersteige hoch geklappt werden. Weil, dann beginnt „tot“ einfach 250 m früher und keiner wird daran Anstoß nehmen. Weil niemand will in das tote Messeland dahinter.

Das Schanzenviertel hingegen ist auf die Querverbindung von Berliner Straße und Carlswerk angewiesen und diese Verbindung wird nicht entstehen, wenn dazwischen der Platz der Menschenleere liegt.

Um die Vorgaben des Baugesetzbuches zu erfüllen, ist das Plangebiet zu vergrößern. Überlegungen der unterschiedlichen, sich nicht widersprechenden Nutzungen, die in der Vergangenheit erfolgt sind, sind weiterhin auf der vergrößerten Gesamtfläche zu berücksichtigen.

Interessant ist, dass in der öffentlichen Bürgerinformation grundsätzlich andere, kleinteiligere, Pläne vorgestellt wurden, über die der Kölner Stadt-Anzeiger am 12.05. mit dessen Abdruck berichtete.

2. Bewertung der Planung ohne ZURICH

Wenn sich die ZURICH nicht im Schanzenviertel ansiedeln sollte, gibt es u.U. für Mülheim einen Bebauungsplan, aber keinen Mieter mehr.

Da nun Teile der Planung mit dem Versprechen erstellt werden, die Flächen auch bebauen zu dürfen, möchte der hiesige Investor natürlich auch bauen.

Alles? Aber ohne Mieter? Da nun nicht arbeitstäglischen Firmen umziehen, die 3.673 Arbeitsplätze auf einmal verlagern, steht der Investor vor der Frage, solange zu warten, bis jemand mit 3.675 Arbeitsplätzen ankommt und das volle Programm dann zu bauen – bis dahin verbleibt Stillstand.

Oder, wir bauen die 1.200 Arbeitsplätze im Bergfried. Zu dumm nur, dass die Kantine im Burgflügel vorgesehen war. Aber der Burgflügel kann noch nicht gebaut werden, will es für die dortigen 800 Arbeitsplätze keine Nachfrage gibt. Also keine Kantine. Der Mieter der Bergfried springt wieder ab, weil eine Kantine wollte er schon haben. Bis ein Neuer gefunden ist – wiederum Stillstand.

Die Erkenntnis setzt sich durch, 3.673 Arbeitsplätze sind zu viel. Vielleicht doch Durchmischung. Vielleicht doch statt Versicherung im Erdgeschoss ein Schreiner und darüber Wohnungen. Und in einem anderen Haus Büros, aber halt keine 800, sondern 60. Im Erdgeschoss Ärzte.

Wie geht es mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan weiter, wenn dem Bebauungsplan das Vorhaben abhanden kommt?

Wie geht es unter dem besonderen, sich absehbar vergrößernden Druck, Wohnraum schaffen zu müssen, weiter.

Kann die baurechtlich genehmigte Gewerbenutzung, auch wenn sie nicht verwirklicht werden kann, schlimmstenfalls die in Köln zwingend notwendige Schaffung von neuem Wohnraum verhindern?

Letztendlich ist – auch wenn von der Politik im ersten Durchgang verworfen – das laufende Werkstattverfahren fortzusetzen und mit den Zwangspunkten des Bestandsschutzes der Industrieflächen „Drahtwerk“ und „Drösser“ hier eine Planung zu entwickeln, die sowohl ZURICH kann und gleichzeitiges Wohnen ermöglicht, die aber auch mehr Wohnen bei weniger Büros kann, wenn ZURICH sich anders entscheidet.

Und in der Industrienähe im Osten sollte es eher eine gewerbliche Nutzung – die auch ZURICH sein kann – geben, um dadurch die westlichen Flächen für mehr Wohnbebauung frei zu bekommen.

Kleinteilig, durchmischt, lebendig, verknüpft zum Rhein und zum Carlswerk, kein Fremdkörper, eingebunden in ein größeres (Verkehrs-) Konzept für den Stadtteil Mülheim als Ziel. Vielleicht mit etwas weiteren Wegen zwischen den verschiedenen Abteilungen, aber mit dem Kindergarten ganz nah. Einen Schuster fußläufig im Viertel und den Paketladen dazwischen, dass zu Hause Feierabend ist und nicht noch dort zur Post gehetzt werden muss ...

Hat ZURICH die Zeit und die Energie, aber auch die Ausdauer, die Kölner Politik zu überzeugen, dass es bei dem nicht einfachen Standort Mülheim über funktionelle, architektonische und statische Festsetzung hinaus darum geht, die *„Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen“* über die geplante Anwesenheit der Versicherung hinaus zu ermöglichen?

Gemeinsam mit den neuen Nachbarn?

In einem Werkstattverfahren gemeinsam statt wie hier „von oben“?.

Einfach geht woanders, auf Mülheim muss man sich einlassen. Hier habe ich mehr Hoffnung auf die weltoffene Versicherung denn auf meine nicht nachdenken wollende Kommunalpolitik. Mülheim ist wie Köln geworden, es muss – auch hier – von außen angeschoben werden.

Mit freundlichen Grüßen

Alexandra Mosch
Buchheimer Str 32-34
51063 Köln

Anne Goldau
Giesbertstr 42
51061 Köln

13.05.2015

Herrn Norbert Fuchs
Bezirksbürgermeister Stadtbezirk Mülheim
Wiener Platz 2a
51065 Köln

Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren ehemaliger Güterbahnhof Mülheim

Sehr geehrter Herr Fuchs, sehr geehrte Damen und Herren der zuständigen Gremien,

hiermit nehmen wir Stellung zu dem am 06.05. vorgestellten Bebauungsplan für den Güterbahnhof Mülheim.

Wir sind langjährige Bewohner Mülheims und möchten, dass nachteilige Entwicklungen des Stadtteils beseitigt und mögliche Verbesserungen umgesetzt werden. Die vorgestellte Bebauung für die Ansiedlung eines Versicherungsviertels sehen wir im Gegensatz dazu und zu unserem Engagement für die Verbesserung der Sozialstruktur Mülheims.

Die verschiedenen Varianten des vorgestellten Plankonzeptes verhindern nicht die Probleme, die durch eine gewerbliche Bebauung auf diesem Gelände entstehen. Die Aufenthalts- und Lebensqualität in Mülheim ist durch Autostraßen und Bahnstrecken und damit bedingten Trennungen erheblich belastet. Das Quartier in Mülheim-Nord ist besonders stark davon betroffen. Mit dieser Bebauung werden die vorhandenen Trennungen dauerhaft fortgeführt und sogar verstärkt. Bei einer gemischten Bebauung könnten die Probleme zumindest abgemildert werden.

Für uns wird die Situation auf dem angefügten Luftbild aus 2003 anschaulich. Ein Bürokomplex würde die Trennung durch den Clevischen Ring nach Nordosten fortsetzen. Zum einen städtebaulich mit den entsprechenden Bauwerken, zum anderen sozial und ökologisch durch die Mitarbeiter der Versicherung, die zum Arbeiten hierher pendeln.

Es stellt sich daher die Frage, ob dieses Gelände nicht mit Mülheim-Nord durch Wohnbebauung verbunden werden könnte. Marktplatz, Schule und Kulturbunker könnten aus der Randlage befreit und sich zu einem Zentrum des Quartiers entwickeln.

Wir bitten deshalb um Prüfung, ob eine teilweise Wohnbebauung durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden kann. Der Bedarf an Wohnungen wird bekanntermaßen in den nächsten Jahren in Köln deutlich steigen. Hier wäre ein idealer Standort, der zu einer sozialen und ökonomischen Bereicherung für ganz Mülheim und Köln werden könnte.

Kann man nicht als Gegenstück zum Bullhochhaus am Wiener Platz ein Verwaltungshochhaus für die Versicherung bauen, das auch Platz für eine Wohnbebauung, Wege und Grünflächen möglich macht? Von den ursprünglich für die Messecity in Deutz vorgesehenen Hochhäusern könnte eines hier entstehen. Die UNESCO würde sicher keine Einwände haben und die aus Bonn versetzten Beschäftigten der Versicherung würde mit einem Blick an den Dom entschädigt.

Wir hoffen, dass für die Bebauung dieses wichtigen Teils Mülheims eine sozialverträgliche Lösung gefunden wird.

Mit freundlichen Grüßen
Alex Mosch

Anne Goldau

Stellungnahme Bebauungsplan Güterbahnhof

Sehr geehrter Herr Fuchs,

zu meinen Ausführungen auf der Bürgeranhörung zu der von Ihnen geplanten Bebauung des Geländes des alten Güterbahnhofes Mülheim am 6.Mai im E-Werk, die Sie ja aufgenommen und protokolliert haben, teile ich Ihnen ergänzend folgendes mit:

Das in Rede stehende Gebiet ist, wie Ihnen bekannt sein dürfte, Teil des Programmgebiets von MÜLHEIM 2020. Das Programm selbst in der Fassung vom Juli 2009, beschlossen vom Rat der Stadt Köln am 05.05.2009, setze ich als bekannt voraus.

Es handelt sich bei dem Gebiet um eine Maßnahme der Sozialen Stadt nach §171e BauGB. Hier gelten die Vorschriften des besonderen Städtebaurechts, Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, geregelt in den

§§ 136-191 BauGB.

Auch diese setze ich als bekannt voraus.

Das Gebiet ist aber auch Teil des Sanierungsgebietes Mülheim Nord. Wie Ihnen bekannt sein dürfte, gelten nach höchstrichterlicher Rechtsprechung die Sanierungsziele auch über das formelle Ende der Sanierung fort. Das gleiche gilt für die Maßnahmen der Sozialen Stadt nach § 171e. Sie können in diesem Gebiet also nicht machen, was Sie wollen.

Bei der von Ihnen vorgelegten Planung sind allerdings bereits schwere Verstöße gegen die Grundsätze des Allgemeinen Bauplanungsrechtes festzustellen, wie sie in § 1 Abs. 6 BauGB festgelegt sind.

Eine Verdichtung, wie Sie von Ihnen in diesem dicht besiedelten Gebiet ohne Grün- und andere Ausgleichsflächen für die Bevölkerung geplant ist, verstößt gegen das generelle Ziel des "gesunden Wohnens und Arbeitens". Hier wäre schon von daher eine niedrigere Bebauung angesagt, mit großen Grünflächen, insbesondere da es auf dieser östlichen Seite des Clevischen Ringes keine zusammenhängenden Grün- und Erholungsflächen für die Bevölkerung gibt, und das Gebiet insbesondere durch die unsinnige Abriegelung durch den von Ihnen immer weiter und immer breiter ausgebauten Clevischen Ring von der Grünfläche "Böcking-Park" und dem Rhein abgeriegelt ist und auch in Zukunft (programmwidrig) abgeriegelt bleiben dürfte..

Ihr Vorhaben verstößt aber auch gegen "die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung", wie sie unter Ziff.9 des §1 Abs.6 der zitierten Vorschrift dargelegt ist.

Schon jetzt ist dank der von Ihnen seit Jahrzehnten forcierten Konzentrierung des gesamten rechtsrheinischen Verkehrs auf den Wiener Platz der Mülheimer Norden morgens und abends nicht mehr zu erreichen. Der von Ihnen angestrebte weitere Ausbau von Buslinien, eine sogenannte "Optimierung", kann da nicht helfen, weil die jetzt schon zahlreichen Busse morgens und abends bis zu einer halben Stunde ebenso zahlreich im Stau stehen. Auch die von Frau Müssigmann angekündigte Anbindung an die Markgrafenstraße wird das Problem nicht lösen, weil der

Hauptverkehr auch weiterhin über den Wiener Platz kommt und weil die Bergisch-Gladbacher Straße ebenfalls seit längerem dem Verkehrsinfarkt erlegen ist.

Dies, sehr geehrter Herr Fuchs, sind keine "spannenden Herausforderungen", wie Frau Müssigmann zu antworten beliebte, an denen man, wie in Köln überall zu besichtigen, mehr oder weniger erfolgreich herumbasteln kann, sondern bindende rechtliche Voraussetzungen, die Sie bei Ihrer Planung erfüllen müssen, wenn Ihr B-Plan Rechtskraft erlangen soll.

Ich weiß, dass Planer zu Allmachtphantasien neigen. Wie Feldherren verwechseln sie gern den Modellbaukasten mit der Wirklichkeit. Sie als erfahrener Politiker und politischer Realist sind von daher aufgerufen, die Planung in Mülheim von der schönen Phantasie in die raue Wirklichkeit zurückzuholen.

Des Weiteren ist die Einbindung dieses Gebietes in das Programm Soziale Stadt- hier Integriertes Handlungskonzept MÜLHEIM 2020- zu beachten.

Wie Ihnen bekannt sein dürfte, sind die Probleme von Mülheim Nord und die Anforderungen an seine Entwicklung dort unter 5.3 Standortanalyse beschrieben.

Dort heißt es zum in Rede stehenden Gebiet:

"Wenig geordnet und durch vielfältige städtebauliche Schneisen geprägt, wirkt hingegen der Mülheimer Norden. Für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung von Mülheim-Nord sind die Öffnung des nördlichen Mülheim vom Gewerbegebiet Schanzenstraße bis zum Rhein und das städtebauliche Zusammenwachsen des nördlichen Programmgebiets von grundlegender Bedeutung."

Der von Ihnen geplante Gewerberiegel wird dagegen den Bereich Keupstraße weiter gegen die Berliner Straße und den Rhein abschirmen und so die gewünschte Wirkung des Programms mit dem bezeichnenden Titel: "Wege öffnen- Übergänge schaffen- zusammenwachsen" konterkarieren. Das gilt sowohl für den Bereich Keupstraße 5.3.2.1, als auch für das Gegenstück Berliner Straße, wo es unter 5.3.3 heißt:

"Der Berliner Straße fehlt es insgesamt an Attraktivität. Sie ist als Einkaufsstraße städtebaulich nur an dem Viertel Mülheim-Nord angeschlossen. Zur Böcking-Siedlung und den weiter nördlich am Rhein gelegenen Wohnstandorten wirkt der Clevische Ring wie eine Zäsur. Östlich der Berliner Straße verstärkt die Güterbahnhofsbrache diese Barrierewirkung. Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der Berliner Straße ist die Überwindung dieser Trennungseffekte und die Realisierung einzelner städtebaulicher Verbesserungen, wie zum Beispiel die Entwicklung des Bürgerparks auf der Berliner Straße oder die Öffnung des Marktplatzes zur Güterbahnhofsbrache."

Zusammenfassend heißt es unter 6.3.4.1 :

"Entwicklung der Güterbahnhofsbrache

Die ungenutzte Brache des ehemaligen Güterbahnhofs verstärkt die Verinselung der Viertel in Mülheim-Nord, schottet das Gewerbegebiet Schanzenstraße zur Berliner Straße hin ab und lässt Potenzialflächen ungenutzt. Die Entwicklung der Güterbahnhofsbrache ist eine zwingende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung in Mülheim-Nord. Die zukünftige Nutzung muss daher zwischen Schanzenstraße, Keupstraße und der westlich angrenzenden Wohnbebauung vermitteln."

Der weitere Ausbau dieser Barriere durch die von Ihnen geplante Bebauung ist Ihnen also durch das zitierte Programm als Konkretisierung des §171e BauGB schlicht verboten.

Aber auch die ART der Nutzung ist vorgeschrieben. So heißt es a.a.O. weiter:

"Für die Güterbahnhofsbrache sollte ein Nutzungskonzept entwickelt werden, das den gewerblichen Nutzungsmix im Gewerbegebiet Schanzenstraße fortführt und einen vertraglichen Übergang zur Wohnnutzung im Westen der Fläche findet. Die Abstandsfläche zum Gewerbegebiet Schanzenstraße

muss dabei so bemessen werden, dass dessen industrielle und gewerbliche Nutzung nicht gefährdet wird. Bei der Entwicklung der Güterbahnhofsbrache sollte die Integration von Betrieben mit Arbeitsmöglichkeiten im niedrighschwelligem Bereich besonders berücksichtigt werden."

Diese Vorgabe ist mit der Monostruktur einer Versicherungshauptverwaltung sicher nicht zu erfüllen.

Eine Mischnutzung mit teilweiser Wohnbebauung wäre aber sehr wohl zulässig, soll diese doch "einen verträglichen Übergang zur Wohnnutzung im Westen der Fläche" darstellen.

Eine durchlässige Verbindung zum Marktplatz über die Stadtbahntrasse durch "zusätzliche Übergänge" ist vorgeschrieben. Es heißt dazu:
"Neben der Flächenentwicklung sind die Wegebeziehungen, insbesondere in Ost-West-Richtung, zu optimieren. Dazu sind unter anderem die Schaffung zusätzlicher Übergänge über die Stadtbahntrasse in der Markgrafenstraße, die großzügige Öffnung des Marktplatzes an der Berliner Straße zum Planungsgebiet und die Gewährleistung einer auch nachts sicheren Wegebeziehung zur Stadtbahnhaltestelle Von-Sparr-Straße notwendig."

Somit ist die von Ihnen vorgeschlagene Bebauung aus den genannten rechtlichen Gründen unzulässig.

Sollten Sie dieses Vorhaben in der von Ihnen vorgestellten Form fortsetzen, werde ich mich an die Aufsichtsbehörde wenden und rechtliche Schritte prüfen.

Ich werde den von Ihnen favorisierten Bauherrn auch dahingehend informieren, dass die von ihm gewünschte und ihm wohl auch zustehende Planungssicherheit für sein Bauvorhaben- welches ich im Übrigen für unser Stadtviertel begrüße- in der von Ihnen vorgestellten Form nicht zu erreichen sein wird, und eine rasche Umsetzung seines Bauvorhabens in der Folge sehr ungewiss, dass er sich vielmehr auf geharnischte Proteste der Anwohner und auf einen längeren Rechtsstreit einrichten muss.

Ich würde mich freuen, wenn ich mit diesen Ausführungen dazu beitragen könnte, unser Veedel vor einer (weiteren) eklatanten Fehlplanung zu bewahren.

Mit vorzüglicher Hochachtung

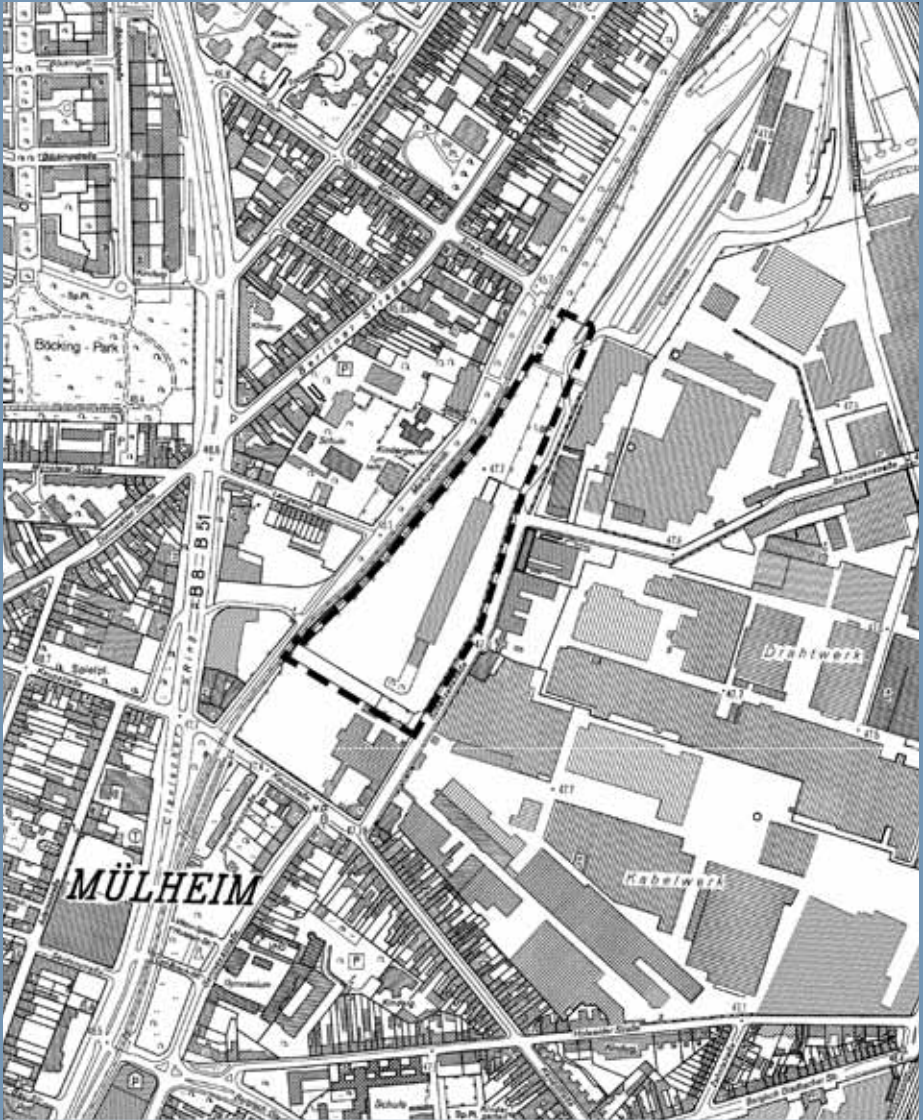
Rainer Kippe
Diplomsozialarbeiter, SSM
Langjähriges Mitglied des städtischen Beirates zu MÜLHEIM 2020

Impressum:

Herausgeber: nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.
c/o G. Schönau, Schützenhofstraße 9, 51063 Köln

Nachweise Fotos:

S.1: Luftbild Mülheim-Nord in 2003, aus: Rechtsrheinische Perspektiven, Stadtplanung und Städtebau im postindustriellen Köln 1990bis 2030", Hrgs. von B. Streitberger und A.L. Müller, Berlin 2011, Seite 137, S. 8: Emser Bild- und Wirtschaftsförderung Köln



Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Ehemaliger Güterbahnhof in Köln-Mülheim

50 0 100 200 300 Meter

