Stadtentwicklung Köln

Vorbereitende Untersuchung und Entwicklungskonzept (Entwurf) südliche Innenstadt-Erweiterung in Bayenthal / Raderberg / Zollstock

Stadt Köln

Vorbereitende Untersuchung gemäß § 141 Baugesetzbuch

und

Entwicklungskonzept (Entwurf) südliche Innenstadt-Erweiterung in Bayenthal / Raderberg / Zollstock

– Raumuntersuchung und -analyse
– Vorschlag zur Festlegung eines Sanierungsgebietes
– Entwicklungs- und Sanierungsziele
– Entwicklungskonzept

Oktober 2011

Dezernat Oberbürgermeister
Amt für Stadtentwicklung und Statistik

Gliederung

Seite

0. Kurzfassung 5

I. Einführung

1. Anlass und Gegenstand der vorbereitenden (Sanierungs-) Untersuchung gemäß § 141 Baugesetzbuch 7
2. Gebietsabgrenzung, Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtraum 8
3. Planungs- und Beschlusslage 11

II. Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung

1. Bewertungskriterien und Untersuchungsanforderungen 14
2. Wohn- und Lebensverhältnisse 14
3. Flächennutzung und städtebauliche und funktionale Missstände einschließlich Freiraumdefizite nach Teilräumen 24
4. Verkehrserschließung, Defizite und Anforderungen 53
5. Nutzungsansprüche, Neuordnungs- und Sanierungserfordernisse und Abgrenzung eines Sanierungsgebietes 60

III. Entwicklungskonzept

1. Entwicklungs- und Sanierungsziele 68
2. Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung ‚2025' 69
3. Weiteres Vorgehen 82

Anhang

Grundlegende Beschlüsse des Rates und der Fachausschüsse 87

Anlage-Pläne 103

Karte 1: Übersichtsplan mit Stadtteilgliederung
Karte 2: Luftbildplan
Karte 3: Zentren- und Standortstruktur
Karte 4: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan
Karte 5: Bestandsnutzung
Karte 6: Planungsvorgaben
Karte 7: Eigentumsverhältnisse
Karte 8: Vorgeschlagene Sanierungsgebietsausweisung
Karte 9: Ausschnitt städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln
Karte 10: Nutzungskonzept ‚2025' (Entwurf)
Karte 11: Verkehrskonzept ‚2025' Straßen und Radwege (Entwurf)
Karte 12: Verkehrskonzept ‚2025' ÖPNV-Erschließung (Entwurf)
Karte 13: Maßnahmenplan (Entwurf)
Karte 14: Bebauungsplan-Übersicht

0. Kurzfassung

1. Anlass und Untersuchungsgegenstand

- Die Einleitung der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung zum Zwecke der Prüfung der Sanierungsbedürftigkeit gem. § 141 BauGB basiert auf dem Ratsbeschluss vom 29.05.2008.
- Mit dem o. g. Ratsbeschluss wurde auch der Auftrag zur Erstellung eines Rahmen- bzw. Entwicklungskonzeptes zur Inwertsetzung und Entwicklung der disponiblen Flächen erteilt.
- Das rd. 100 ha große Untersuchungsgebiet erstreckt sich südlich des innerstädtischen Eisenbahnrings vom Rhein bis zum Höninger Weg und wird im Süden begrenzt durch den Straßenzug Schönhauser Straße, Marktstraße, Bischofsweg, Am Vorgebirgstor. Das erweiterte Untersuchungsgebiet zwischen Höninger Weg und Luxemburger Straße ist als Exkurs im Planwerk enthalten.
- Der Untersuchungsraum liegt zentral in der Kölner Kernstadt, rd. 2,5 km südlich der Mitte der Geschäftscity des Hauptzentrums Köln. Die Einzugsbereiche der angrenzenden Bezirksteil- und Stadtteilzentren überlagern den Untersuchungsraum.

2. Ergebnisse der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung

- Die aktuelle Flächennutzungsplan-Darstellung dokumentiert die Ausgangslage mit einer Dominanz gewerblicher Flächen und fehlender Freiraumverbindung nach Osten bis zum Rhein.
- Der ein Quadratkilometer große Untersuchungsraum ist mit 1.700 Einwohner kaum bevölkert: südliche Neustadt rd. 13.400 Einw./qkm, südlich angrenzende Stadtteile zwischen 4.200 und 6.800 Einw./qkm.
- Die Bestandsnutzungskartierung (s. Karte 5) zeigt große Nutzungsdefizite auf: In der Summe sind rd. 85 % der Bauflächen im heutigen Umfang von rd. 57,4 ha absehbar disponibel, minder- und ungenutzt bzw. in der zentralen Lage fehlgenutzt. Stabile Nutzungen und Baustrukturen stellen allein der Bürobereich Gustav-Heinemann-Ufer und der Wohn- und Geschäftsbereich zwischen Bonner und Koblenzer Straße dar.
- Die disponiblen Flächen konzentrieren sich aktuell im Bereich der früheren Brauerei an der Alteburger Straße und ab 2020 im Bereich des Großmarkt-Geländes und des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor. Darüber hinaus besteht Neuordnungsbedarf in Randbereichen, z.B. am Vorgebirgsglacisweg.
- Die Grün- und Freiflächensituation ist gestört durch die fehlende südliche Verbindung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein.
- Insgesamt zeigt die vorbereitende (Sanierungs-)Untersuchung erhebliche städtebauliche Missstände und Funktionsschwächen im Untersuchungsraum auf.
- In Hinblick auf eine bestmögliche Grünvernetzung und Fortführung des Inneren Grüngürtels wurde zusätzlich auch der Bereich des Gleisdreiecks Süd und der Block zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey-Straße bis zur Luxemburger Straße untersucht. Dabei ist am Höninger Weg im Gleisdreieck eine Gemengelage als Fehlallokation festzustellen und grundlegender Neuordnungsbedarf entsprechend dem Ratsbeschluss vom 30.06.2009 gegeben.
- Als Grundlage für eine Behebung der städtebaulichen Missstände und Funktionsschwächen wird vorgeschlagen, den überwiegenden Teil des Untersuchungsraums (Abschnitt 1) und den nordwestlichen Erweiterungsbereich bis zur Luxemburger Straße (Abschnitt 2) förmlich als Sanierungsgebiet festzulegen (vgl. Karte 8).

3. Sanierungsziele und Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung ‚2025'

- Mit Ratsbeschluss vom 05.05.2009 stellt der städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln eine grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die künftige Entwicklung der Innenstadt dar. In Übereinstimmung hiermit und unter Beachtung der weiteren Beschlusslagen des Rates sowie der langjährigen Ziele der Stadtentwicklungsplanung Köln ist der Untersuchungsraum entsprechend seiner lagegemäßen Wertigkeit funktional und städtebaulich neu zu ordnen.
- Erste Zielsetzung ist dabei die Fortführung des Inneren Grüngürtels mit einer angemessenen durchschnittlichen Breite von rd. 150 m, wo dies möglich ist, bis zum Rhein. Dabei sind die Voraussetzungen für eine Bewerbung um die Ausrichtung einer Bundesgartenschau (BUGA) umfassend zu beachten.
- Entsprechend den Möglichkeiten zur Raumentwicklung ist der Innere Grüngürtel städtebaulich zu fassen mit Wohn- und Dienstleistungsnutzungen im Norden angelehnt an den Eisenbahnring und überwiegender Wohnnutzung einer „Parkstadt" im Süden.
- Die für Dienstleistungsnutzungen vorgesehenen Flächen sind im Nahbereich der Universität zu Köln bei Bedarf geeignet, neue wissenschaftliche und Forschungseinrichtungen bzw. affine Nutzungen aufzunehmen. Die aktuell an der Alteburger Straße disponiblen vormaligen Potenzialflächen für die Fachhochschule Köln zur Verlagerung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums sind ebenfalls grundsätzlich für Flächenbedarfe von Bildungs- und Wissenschaftseinrichtungen geeignet. Alternativ ist auch eine qualitätsvolle Wohnnutzung möglich.
- Der Entwurf des Entwicklungskonzeptes ‚2025' mit Nutzungs- und Verkehrskonzept berücksichtigt die Neuordnungsziele wie auch die stabilen Baustrukturen und zukunftsbezogenen Verkehrsbauwerke bzw. -planungen.

4. Weiteres Vorgehen

- Zum Ergebnis dieser vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung und des abgeleiteten Entwicklungskonzeptes ist zunächst eine Öffentlichkeitsbeteiligung, auch zur frühzeitigen Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen entsprechend § 137 BauGB, vorgesehen. Die Ergebnisse werden in die Beratung und Beschlussfassung zu dieser Untersuchung eingebracht.
- Entsprechend dem Ratsbeschluss zu dieser vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung wird mit separater Beschlussvorlage die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes mittels einer Sanierungssatzung gem. § 142 BauGB vorgeschlagen.
- Im Weiteren ist die Frage der Umsetzung der Entwicklungs- und Sanierungsziele im Zuge der Sanierungsmaßnahme u. a. mit der Beauftragung des Sanierungsträgers/-treuhänders zu klären.
- Der weitere Fortgang zum Ausbau des Inneren Grüngürtels wird wesentlich von der Bewerbung um die Ausrichtung der Bundesgartenschau 2025 beeinflusst.
- Zur Sicherstellung der Freimachung des Großmarkt-Geländes ist die Projektentwicklung für den neuen Großmarkt in Köln-Marsdorf zu konkretisieren und zeitlich so zu realisieren, dass die Freimachung des Altstandorts ab Anfang 2020 möglich wird. Für Unternehmen, die nicht in das geplante Frischezentrum in Marsdorf ziehen werden, sind adäquate Ersatzstandorte bereitzustellen.
- Die städtebauliche Neuordnung der Siedlungsflächen und ihre zukünftigen Architekturen sind qualitätvoll und beispielgebend für das Planen und Bauen im 21. Jahrhundert (z. B. in Bezug auf Klimaschutzanforderungen) auszuführen.

I. Einführung

1. Anlass und Gegenstand der vorbereitenden Untersuchung gemäß § 141 Baugesetzbuch

In dem südlich an den Stadtbezirk Innenstadt jenseits des Eisenbahnrings vom Rhein bis einschließlich Südstadion angrenzenden Stadtraum bis zu den historischen Verdichtungsräumen des ersten Vorortgürtels von Bayenthal, Raderberg und Zollstock (markiert durch die Schönhauser Straße, Marktstraße und die Straße Am Vorgebirgstor) hat ein Strukturwandel stattgefunden. Dieser wurde zunächst durch die Aufgabe des vormaligen KVB-Betriebshofs und des Altgewerbestandortes Dombrauerei eingeleitet. Insgesamt prägten bis in jüngster Zeit unterschiedliche gewerbliche Nutzungen den Bereich östlich der Bonner Straße, die sich von hochwertiger Büronutzung im Bereich des Gustav-Heinemann-Ufers bis hin zu produzierendem bzw. Lärm verursachendem (Klein-)Gewerbe und Industrie erstreckten. Die zukünftige Nutzung der vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW erworbenen und freigestellten Grundstücke beiderseits der Alteburger Straße ist im Herbst 2011 offen und klärungsbedürftig. Das westlich angrenzende zusammenhängende Areal Großmarkt/Güterbahnhof Bonntor weist eine großflächige ungeordnete Gewerbestruktur auf. Insofern können hier funktionale Mängel und städtebauliche Missstände vermutet werden. Mit der Verlagerung des Großmarktes in 2020 wird dieses Areal disponibel. Nach der Umnutzung des vormaligen KVB-Betriebshofs an der Koblenzer Straße entstand ab Ende des letzten Jahrzehnts zudem ein inselartiger Wohnbereich, der einer räumlichen Integration sowohl hinsichtlich der Wohn- und Gewerbenutzungen als auch der Freiraumbeziehungen im Zusammenhang mit der südlichen Fortführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein bedarf. Der Bereich des Südstadions ist sowohl wegen seines zukünftigen Bedarfs in Verbindung mit ausreichender Funktionalität als auch der hier erforderlichen Arrondierung und Aufwertung des Inneren Grüngürtels zu untersuchen.

Zur Sicherstellung einer insgesamt ausgeglichenen Raumentwicklung und eines geordneten Städtebaus und zur Optimierung von Standortentwicklungen ist ein übergreifender integrierter Handlungsansatz auf Basis der vorbereitenden Untersuchung und eines hierauf aufbauenden Entwicklungskonzeptes zur Rahmensetzung erforderlich.

Am 29.05.2008 beschloss der Rat der Stadt Köln den Beginn vorbereitender Untersuchungen gemäß § 141 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) für den Bereich südliche Innenstadt-Erweiterung/Südstadion in Köln-Bayenthal/Raderberg/Zollstock. Das Untersuchungsgebiet wurde zu Zwecken der Prüfung der Sanierungsbedürftigkeit bestimmt. Gemäß § 141 BauGB dient die vorbereitende Untersuchung der Vorbereitung einer Sanierungsmaßnahme und ist erforderlich, um Beurteilungskriterien über die Notwendigkeit einer Sanierungsmaßnahme darzustellen. Hierzu sind Beurteilungsgrundlagen zu gewinnen, die die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge und damit verbundene Substanz- und Funktionsmängel gemäß § 136 (3) BauGB aufzeigen. Weiterhin sind die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit einer Sanierung darzulegen.

Dieser Einleitungsbeschluss zur vorbereitenden Untersuchung wurde am 19.11.2008 im Amtsblatt der Stadt Köln veröffentlicht, womit die §§ 137, 138 und 139 BauGB über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen, die Auskunftspflicht und die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger Anwendung finden. Ab dem Zeitpunkt der vorgenannten ortsüblichen Bekanntmachung können Baugesuche entsprechend § 15 BauGB nach Erfordernis zurückgestellt werden.

Gleichzeitig beauftragte der Rat mit o. g. Beschluss vom 29.05.2008 die Verwaltung für den Untersuchungsraum auf der Grundlage der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung ein Rahmenkonzept insbesondere zur Inwertsetzung und Entwicklung der disponiblen Flächen, zum Ausbau des Inneren Grüngürtels und als Orientierungsrahmen für ein oder ggf. mehrere

förmlich festzusetzende Sanierungsgebiete zu erarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Im Rahmen der Vorberatung dieser vorbereitenden Untersuchung durch die zuständige Bezirksvertretung 2 Rodenkirchen ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (Bürgeranhörung, Planoffenlage und Abgabemöglichkeit für schriftliche Stellungnahmen) vorgesehen, deren Ergebnisse für die weitere Beratung und Beschlussfassung aufbereitet werden.

Entsprechend dem mit Ratsbeschluss festgestellten Ergebnis dieser vorbereitenden Untersuchung kann der Rat der Stadt Köln anschließend nach § 142 BauGB ein Gebiet, in dem eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden soll, durch Beschluss förmlich mittels einer Sanierungssatzung als Sanierungsgebiet festlegen. Für förmlich festgesetzte Sanierungsgebiete sind anschließend im Rahmen der konkreten Sanierungsplanung die notwendigen Einzelmaßnahmen in ein Sanierungsprogramm einzustellen und entsprechend den gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten umzusetzen. Entsprechend § 149 BauGB ist städtischerseits entsprechend dem Planungsstand eine Kosten- und Finanzierungsübersicht aufzustellen. Dabei sind im Rahmen der Gesamtmaßnahme auch die Kosten anderer Träger öffentlicher Belange zu berücksichtigen und die Finanzierungsvorstellungen zu erläutern. Zur staatlichen Mitfinanzierung nicht rentierlicher städtebaulicher Neuordnungsmaßnahmen einschließlich ggf. Flächenaufbereitung, Ausbau öffentlicher Grünflächen, Wohnumfeldmaßnahmen können die diesbezüglichen Städtebauförderungsprogramme des Landes NRW und des Bundes angesprochen werden. Planungsrechtlich sind die Sanierungsziele im Zuge der Bauleitplanung im Flächennutzungsplan und über Bebauungspläne abzusichern.

2. Gebietsabgrenzung und Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtraum

Das gesamtstädtisch zentral gelegene Untersuchungsgebiet südliche Innenstadt-Erweiterung/ Südstadion im Stadtbezirk 2 Rodenkirchen hat eine Flächenausdehnung von rund 100 Hektar. Es wird begrenzt vom Rhein/Gustav-Heinemann-Ufer im Osten, dem innerstädtischen DB-Eisenbahnring im Norden, dem Höninger Weg im Westen und der Straße Am Vorgebirgstor, durch die Kierberger Straße, die „Raderberger Brache“, die Marktstraße und die Schönhauser Straße im Süden. Mit einer West-Ost-Ausdehnung von rd. 2,4 km und einer Breite von 280 - 550 m erstreckt sich das Gebiet der vorbereitenden Untersuchung auf Flächen in den Stadtteilen Bayenthal, Raderberg und Zollstock, die nördlich unmittelbar an den Stadtbezirk Innenstadt angrenzen.

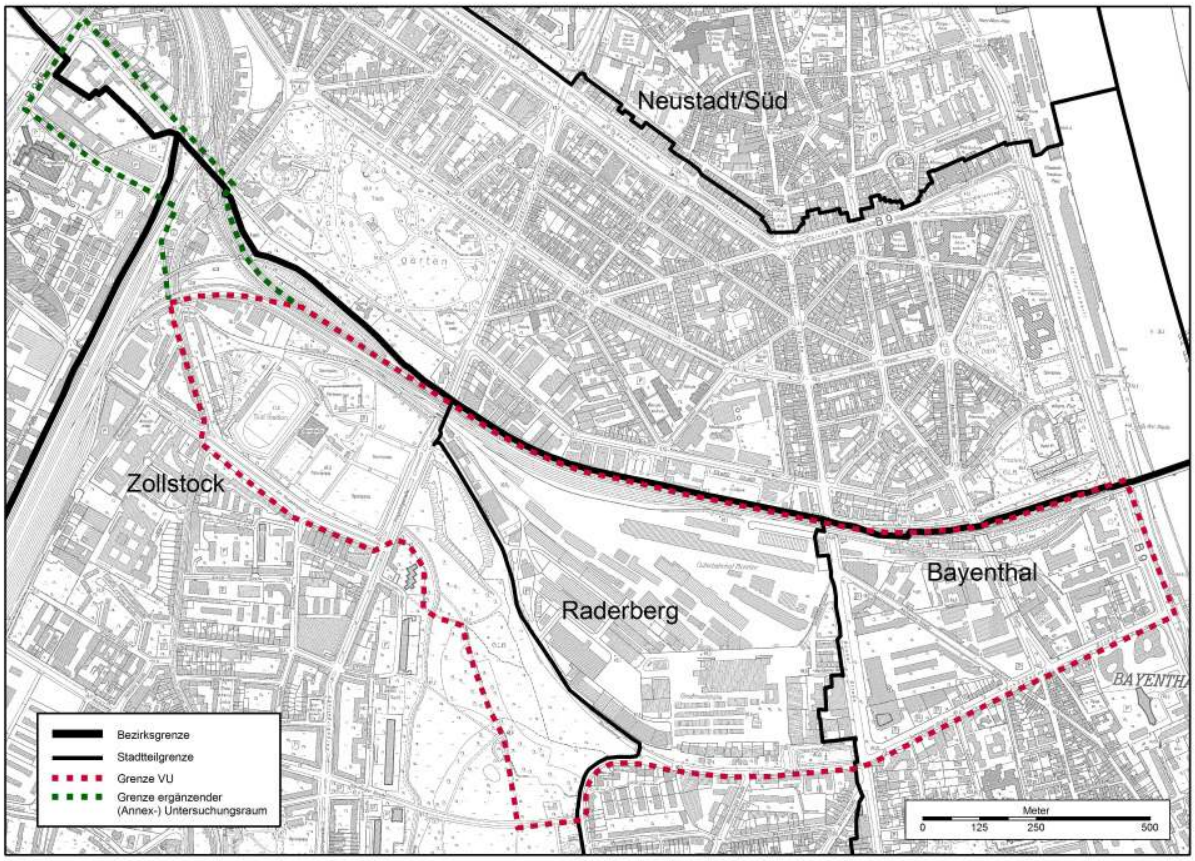
Exkurs: Erweitertes Untersuchungsgebiet zwischen Höninger Weg und Luxemburger Straße

Über den Ratsauftrag hinausgehend wird ergänzend auch der nordwestliche Anschlussbereich des Gleisdreiecks und des Blocks zwischen Eifelwall, Luxemburger Straße, Hans-Carl-Nipperdey-Straße untersucht mit unmittelbarem Anschluss an die ausgebauten Flächen des Inneren Grüngürtels. Begründet ist dies in der angestrebten Neuordnung des Geländes südlich des Eifelwalls im Zuge der Neuansiedlung des Historischen Archivs der Stadt Köln und weiterer Sammlungseinrichtungen sowie studentischem Wohnen und der Durchbindung des neu auszubauenden Inneren Grüngürtels bis zur Luxemburger Straße.

Räumlich-funktional liegt das vormals durchgängig gewerblich geprägte Untersuchungsgebiet zwischen dem verdichteten gründerzeitlichen Wohnquartier der südlichen Kölner Neustadt und den historischen Wohnbereichen des ersten Vorortgürtels im linksrheinischen Süden von Köln mit Bayenthal, Raderberg und Zollstock. Während das Gebiet nach Süden trotz des begrenzenden örtlichen Hauptverkehrszuges städtebaulich offen vernetzt ist, stellt der DB-Eisenbahnring um die Innenstadt mit zwei äußeren und lediglich drei inneren Straßenunterführungen eine stark trennende Zäsur in der Längsausdehnung des Gebietes dar. Aufgrund der jahrzehntelang

dominierenden gewerblichen Struktur war u. a. in den 1920er Jahren und später die idealtypische Durchbindung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein nicht möglich.

Abb. 1: Untersuchungsgebiet mit Bezirks- und Stadtteilgrenzen



Die zentrale Lage des Untersuchungsgebietes wird durch die benachbarten Geschäftszentren/ zentralen Versorgungsbereiche untermauert. Dabei wird das gesamte Untersuchungsgebiet von sich teilweise überschneidenden Einzugsbereichen[1] dieser Geschäftszentren abgedeckt. Nach dem in der Beratung befindlichen Entwurf des städtischen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Köln[2] sind dies folgende zentrale Versorgungsbereiche:

- Bezirksteilzentrum Südliche Innenstadt, Severinstraße/Bonner Straße, grenzt im Zuge der Bonner Straße unmittelbar an und deckt mit seinem 700 m Einzugsbereich große Teile des Untersuchungsgebietes ab.
- Bezirksteilzentrum Zollstock, Höninger Weg, bezieht mit seinem Einzugsbereich den westlichen Untersuchungsraum mit ein.
- Nahversorgungszentrum Zollstock, Vorgebirgstraße, mit Einzugsbereich in den mittleren Bereich des Untersuchungsgebiets.
- Stadtteilzentrum Bayenthal, Bonner Straße, ragt von Süden bis zur Sechtemer Straße in das Untersuchungsgebiet hinein und hat einen Geschäftsschwerpunkt im Untersuchungsgebiet östlich der Bonner Straße, Ecke Schönhauser Straße. Der Einzugsbereich erstreckt sich bis in die Innenstadt.
- Stadtteilzentrum Bayenthal, Goltsteinstraße, deckt zusammen mit dem vorgenannten Zentrum an der Bonner Straße den östlichen Teil des Untersuchungsgebietes ab.

[1] 700 m Radius entspricht dem fußläufigen Einzugsbereich von Betrieben der Nahversorgung
[2] Einzelhandels- und Zentrenkonzept Köln 2010, vgl. Beschlussvorlage 3750/2010

In Karte 3 (s. Anlagepläne) sind die Einzugsbereiche der genannten Zentren in ihrer räumlichen Wirkung und Ausdehnung dargestellt. Die Sortimente und Größenordnungen der Einzelhandelsnutzungen in den zentralen Versorgungsbereichen richten sich nach den Steuerungs- und Ansiedlungsregeln des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Köln.

Zur Mitte der Geschäftscity des Oberzentrums Köln beträgt die Entfernung rd. 2,5 km.

Die bestehende Nutzungsstruktur ist an der zentralen Lage des Untersuchungsgebietes zu messen. Angemessene Nutzungsansprüche leiten sich hieraus ab.

Bezirksteilzentrum südliche Innenstadt
Bonner Straße

Stadtteilzentrum Bayenthal
Bonner Straße, Ecke Schönhauser Straße

An den Untersuchungsraum grenzen im Norden und Süden Wohnquartiere an, die mit ihrer jeweiligen Dichte die Situation des Untersuchungsgebietes als Zwischenraum verdeutlichen. Während der innerstädtische höchst urban geprägte Stadtteil Neustadt-Süd (u. a. mit dem Geisteswissenschaftlichen Zentrum der Fachhochschule Köln, Kultur- und Dienstleistungsnutzungen) über 37.900 Einwohner zählt, weisen die Vorortstadtteile Bayenthal (rd. 8.750 Einwohner), Raderberg (rd. 5.650 Einwohner) und Zollstock (rd. 21.050 Einwohner) erheblich weniger Wohnbevölkerung auf (Stand Dez. 2010).

In Bayenthal ist durch den Wohnungsneubau die Bevölkerung seit 2000 um rd. 1.350 Einwohner (+18,2 %) gestiegen. Ca. 640 Haushalte sind hinzugekommen, wodurch sich die Bevölkerungsstruktur verjüngt hat. Kleinere Grünflächen und Parks sind im Gebiet zusätzlich zu den größtenteils begrünten Blockinnenbereichen vorhanden.

Raderberg schließt sich westlich an und ist ebenso geprägt von Wohn- und Mischgebieten. Durch verstärkten Wohnungsneubau hat auch hier die Bevölkerungszahl um 13,2 % zugenommen. Nach dem Wohnungsbauprogramm 2015 sind westlich der Raderberger Straße 85 Wohneinheiten im frei finanzierten Geschosswohnungsbau geplant, mit einem prognostizierten Bevölkerungszuwachs von ca. 170 Einwohnern. Durch den angrenzenden Vorgebirgspark (Grünzug-Süd), Kleingartenflächen und privaten Grünflächen in den Blockinnenbereichen bestehen gute Wohnlagen.

Der Stadtteil Zollstock grenzt im Bereich Südstadion südlich an und weist allein über den Höninger Weg und die Vorgebirgstraße eine nur geringe Verzahnung mit dem Untersuchungsgebiet auf. Die Bevölkerung hat seit 2000 um ca. 930 Einwohner (+ 4,6 %) zugenommen. Bei einem niedrigen Kinder- und Jugendanteil (0 bis 18 Jahre) ist der Altenanteil (65 und älter) um 2,2 Prozentpunkte höher als in der Gesamtstadt. Auch hier überwiegen die Ein-Personen-Haushalte mit 5,8 Prozentpunkten über dem städtischen Durchschnitt. Entsprechend dem Wohnungsbauprogramm 2015 sind zwei Flächen für den Wohnungsbau (600 WE, davon 50 Einfamilienhäuser und 550 frei finanzierte Wohneinheiten im Geschosswohnungsbau) neu zu entwickeln. Durch die Lage am Vorgebirgspark und am Südfriedhof, durch die Grün- und Freiflächen am Südstadion und durch die kleineren Parks in den Wohnbereichen, sowie viele priva-

te begrünte Flächen in den Blockinnenbereichen ist der Stadtteil mit Grün gut versorgt. Neben der überwiegenden Wohnnutzung befindet sich entlang der Bahntrasse Richtung Süden ein Gewerbegebiet.

Wichtigste Erschließungsradiale ist die Bonner Straße als historische Entwicklungs- und Verkehrsachse zwischen der Kölner City (via Severinstraße) und den südlichen Randbereichen der Stadt und den südlichen Nachbarorten. Dieser Bedeutung wird durch den aktuellen Neubau der Nord-Süd-Stadtbahn als U-Bahn zwischen Dom und Untersuchungsraum entsprochen. Die Lagewertigkeit des Untersuchungsraums verbessert sich durch den schnellen ÖPNV-Schienenanschluss zukünftig ganz erheblich und schafft weitere Voraussetzungen für eine Neubewertung und Beplanung des Gebietes.

Zweite innere Erschließungsradiale mit deutlich geringerer zentraler Bedeutung ist die Vorgebirgstraße. Ergänzt wird die radiale Erschließung am westlichen und östlichen Rand des Untersuchungsgebietes durch den Höninger Weg und die Rheinuferstraße. Die wesentliche tangentiale Erschließung in West-Ost-Richtung verläuft im Zuge des zweiten Kölner Straßenrings über die Schönhauser Straße, Marktstraße, Bischofsweg, Am Vorgebirgstor bis Universitätsstraße/Innere Kanalstraße. Dabei stellt der bestehende Versatz im Bereich der Vorgebirgstraße an der Raderberger Brache eine Zäsur dar, die zu überprüfen ist.

Innerhalb des Kölner Freiraumsystems sind im Untersuchungsgebiet bestehende Störungen zu untersuchen. Im Osten grenzt der Rhein an, ohne angebunden zu sein. Der Innere Grüngürtel endet von Norden kommend an der Luxemburger Straße bzw. nach einer Unterbrechung im Bereich Südstadion und verbindet sich hier mit dem Grünzug Süd/Vorgebirgspark. Die Fortführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein und seine Vernetzung mit dem den Rhein begleitenden Freiraum ist eine wesentliche Aufgabenstellung der vorbereitenden Untersuchung.

3. Planungs- und Beschlusslage

Der Flächennutzungsplan (vgl. Karte 4) bildet die Nutzungsstruktur im Sinne der bisherigen vorbereitenden Bauleitplanung ab. Zwischen dem Gustav-Heinemann-Ufer und der Koblenzer Straße ist ein Gewerbegebiet (GE) und östlich der Bonner Straße ein Kerngebiet (MK) dargestellt. Eine Wohnbaufläche (W) an der Koblenzer Straße ergänzt diesen Teilbereich. Der Großmarkt mit dem ehemaligen Güterbahnhof Bonntor ist als Sondergebiet (SO) dargestellt. Ein kleines Gewerbegebiet (GE) an der Bonner Straße rundet diesen Teil ab. Die weiteren Teile des Untersuchungsgebietes, vor allem der Grünzug Süd und der Bereich Südstadion, sind als Grünflächen dargestellt.

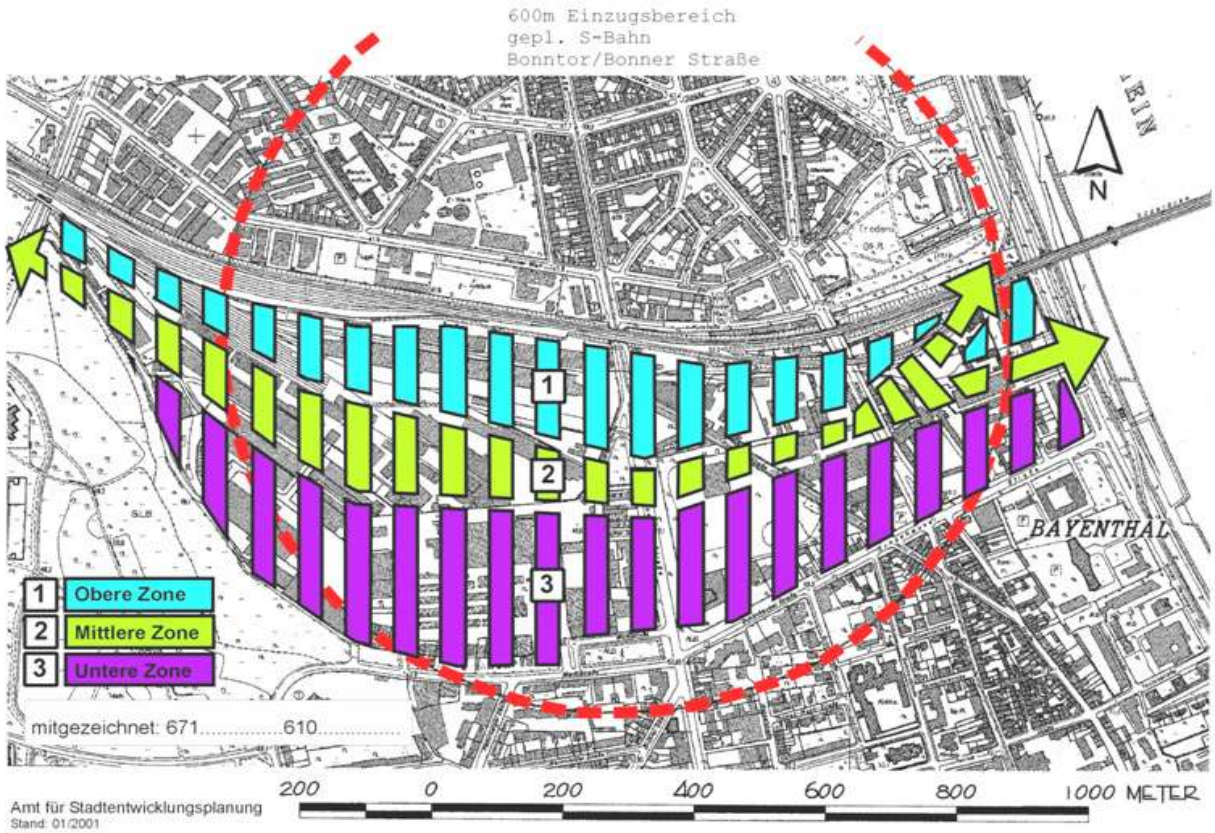
Der Raumbezug rechtsgültiger Bebauungspläne ist in Karte 14 ablesbar. Das frühere Bebauungsplanverfahren „Alteburger Straße“, mit dem überwiegend neue Misch- und Wohnnutzungen festgesetzt werden sollten, wurde durch die zwischenzeitlichen Überlegungen zur Ansiedlung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums (IWZ) der Fachhochschule Köln gegenstandslos. Nach der Landesentscheidung zum Verbleib des IWZ am Standort Deutz ist die Flächennutzung an der Alteburger Straße klärungsbedürftig. Entsprechend den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchung und des zugehörigen Entwicklungskonzeptes wird eine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich. Bebauungspläne sind nach Planerfordernis zu erstellen bzw. zu ändern.

Bei der Erarbeitung dieser vorbereitenden Untersuchung und des ergänzenden Entwicklungskonzeptes sind die nachfolgend benannten Beschlüsse des Rates und seiner Ausschüsse zu beachten.

Eine erste grundlegende Auseinandersetzung mit den seinerzeit noch begrenzten Möglichkeiten und Chancen einer langfristigen Entwicklung des Untersuchungsraums stellt das Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung (ESIE) aus 2003 dar. Das dort als Neuordnungsgrundlage vorgeschlagene sog. „Drei-Zonen-Modell“ sieht eine Gliederung des Untersuchungsraums von Norden nach Süden mit einer Fortführung des Inneren Grüngürtels in der

mittleren Zone bis zum Rhein vor. Die nördliche, den Eisenbahnring begleitende Zone ist als gemischtes Arbeitsstättengebiet mit verdichteter Dienstleistungsnutzung dargestellt und die südliche Zone als qualitätvolles Wohngebiet. Mit seinem Beschluss vom 03.06.2003 hat der Stadtentwicklungsausschuss dieses teilräumliche Entwicklungskonzept zur Kenntnis genommen und die Verwaltung u. a. beauftragt, auf der Grundlage des Drei-Zonen-Modells vorbereitende Arbeiten zur Inwertsetzung des Gebietes durchzuführen.

Abb. 2: ESIE- Drei-Zonen-Modell



Über den Ratsauftrag zur Erstellung der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung mit zugehörigem Entwicklungskonzept vom Mai 2008 hinaus sind folgende weitere Beschlüsse (s. vollständig im Anhang) bei der Untersuchung und Beplanung des Untersuchungsgebietes besonders zu beachten:

- Ratsbeschluss vom 22.06.2006 zur Neuplanung des Gebietes Vorgebirgstor/Südstadion.
- Beschluss des Ausschusses Umwelt, Gesundheit und Grün vom 15.03.2007 zur Vervollständigung des Inneren Grüngürtels.
- Ratsbeschluss vom 19.06.2007 zur Verlagerung des Großmarktes.
- Ratsbeschluss vom 24.06.2008 zur Vorbereitung der Bewerbung zur Bundesgartenschau in Köln mit Weiterentwicklung des Grüngürtels aufbauend auf den Überlegungen des Masterplans.
- Ratsbeschluss vom 05.05.2009 zur Umsetzung des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln.
- Ratsbeschluss vom 10.09.2009 u. a. mit der Beauftragung der Verwaltung, im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu prüfen, wie der Bereich des heutigen Großmarktes durch

eine Verlängerung des S-Bahn-Westrings über den Rhein (Südbrücke) und die Anlage neuer Haltestellen erschlossen werden kann.

Die Ratsbeschlüsse vom 10.02.2009 zu einem neuen Campus Süd der Fachhochschule Köln an der Alteburger Straße auf der Grundlage des städtebaulichen Masterplans sind durch die Landesentscheidung vom Juli 2011 zum Ausbau des Campus Deutz gegenstandslos geworden.

Der im November 2008 vorgestellte städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln vom Planungsbüro Prof. Albert Speer & Partner stellt in seinen Vertiefungsbereichen Innerer Grüngürtel und südliche Innenstadt-Erweiterung eine umfassende gesonderte Betrachtung des Untersuchungsgebietes dar, in die der vorherige Diskussionsstand eingeflossen ist. In Übernahme des Drei-Zonen-Modells zur Raumgliederung wird der zum Rhein fortgeführte Innere Grüngürtel tragende Entwicklungsachse zur Ausprägung des neuen Stadtquartiers ‚Parkstadt'.

Abb. 3: Planungsvorschlag des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln zur Fortführung des Inneren Grüngürtels und Entwicklung einer ‚Parkstadt'

Die einzelnen Rats- und Ausschussbeschlüsse werden im Verlauf der vorbereitenden Untersuchung weiter ausgewertet und auch bei der Ableitung eines mittel- bis längerfristig tragfähigen Entwicklungskonzeptes beachtet.

II. Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung

1. Bewertungskriterien und Untersuchungsanforderungen

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen liegen nach § 136 BauGB im öffentlichen Interesse, wenn hierdurch städtebauliche Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet werden können. § 136 (2) BauGB differenziert städtebauliche Missstände nach Substanz- und Funktionsmängeln:

- § 136 (2) Nr. 1 BauGB definiert Substanzmängel, wenn ein Gebiet ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder ungenügende Sicherheit für die Bewohner aufweist.

  Zu berücksichtigende Kriterien betreffen hier
  - Belichtung, Besonnung und Belüftung,
  - die bauliche Beschaffenheit der Wohngebäude,
  - die Zugänglichkeit der Grundstücke,
  - die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
  - die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
  - die Einwirkungen von gewerblichen Emissionen,
  - die vorhandene Erschließung.

- § 136 (2) Nr. 2 BauGB definiert Funktionsmängel, wenn das Gebiet in der Erfüllung seiner Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

  Zu berücksichtigende Kriterien betreffen hier
  - die gebietliche Funktionsfähigkeit bezüglich des Verkehrs,
  - die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes im Verflechtungsbereich,
  - die infrastrukturelle Gebietsausstattung in Hinblick auf die soziale und kommerzielle Infrastruktur wie auch der Grün- und Freiraumsituation.

Die vorbereitende Untersuchung hat dementsprechend nach § 141 BauGB „Beurteilungsunterlagen zu gewinnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen."

Nach § 140 BauGB gehört zur Vorbereitung einer Sanierung neben den vorbereitenden Untersuchungen u. a. auch die „Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung" sowie eine Rahmenplanung zur Klärung der weiteren städtebaulichen Planung. Aus diesem Grund wird in Kapitel III ein aus den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchung abgeleitetes Entwicklungskonzept für das Untersuchungsgebiet vorgelegt.

2. Wohn- und Lebensverhältnisse

2.1 Bevölkerung und Wohnen

Das Untersuchungsgebiet ist kaum besiedelt. Auf der 1 qkm großen Fläche lebten am 31.12.2010 nur 1.700 Einwohner. Zum Vergleich: in Neustadt-Süd beträgt die Bevölkerungsdichte 13.400 Einw./qkm und in Bayenthal, Raderberg und Zollstock liegt die Vergleichszahl zwischen 4.180 und 6.810 Einw./qkm. Bemerkenswert dabei ist, dass sich die Bevölkerung in den letzten zehn Jahren durch die bereits vollzogene Umnutzung des ehemaligen KVB-Betriebshofs verdoppelt hat.

Im Zusammenhang mit dem deutlich überdurchschnittlichen Anteil von Bevölkerung mit Migrationshintergrund im Untersuchungsgebiet (46,6 %) und der Schaffung familienfreundlicher Wohntypen mit Kindertagesstätte durch die Neubebauung zwischen Koblenzer Straße und Bonner Straße ist die Bevölkerung überdurchschnittlich jung, obgleich der Anteil der Single-Haushalte weitgehend dem gesamtstädtischen Durchschnitt entspricht. Der Anteil der über 65-jährigen Einwohner (5,6 %) liegt 12,2 Prozentpunkte unter dem Gesamtstadtwert. Insgesamt ist diese geringe Besiedlung in zentraler Innenstadtrandlage nicht lageentsprechend und ein Hinweis auf funktionale Defizite.

Der einzige größere zusammenhängende Wohnbereich mit rd. 350 Wohneinheiten liegt zwischen Bonner Straße und Koblenzer Straße auf dem Gelände des vormaligen KVB-Betriebshofs. Der 2003/2004 neu errichtete Komplex, zu dem auch eine Kindertagesstätte und Büro- und Geschäftsflächen an der Bonner Straße gehören, ist angebunden an das Stadtteilzentrum Bayenthal, Bonner Straße.

In der Baugebietsgliederung wurde eine öffentlich nutzbare Grünfläche integriert für die seinerzeitige perspektivische Verlängerung des Inneren Grüngürtels. Durch die vergleichsweise gute Freiraumsituation und ein Hochbaukonzept mit teilweise übereinanderliegenden Reihenhaustypen in fünfgeschossiger Bauweise wurde ein interessantes Angebot für Familienwohnen geschaffen.

Wohnbebauung Koblenzer Straße

Weitere Streuwohnlagen sind an der Schönhauser-/Fritz-Reuter-Straße mit einigen leerstehenden Gebäuden und an der westlichen Seite der Bonner Straße zwischen der Büro- und Geschäftsnutzung vorfindlich. Der Höninger Weg bildet am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes nochmals einen zusammenhängenden kleinen Wohnbereich mit guter Durchgrünung. Bestandteil ist auch hier eine Kindertagesstätte und ein Wohnhaus mit Studentenappartements.

Am Rande des Großmarktes stehen entlang der Marktstraße auf städtischem Grundstück etwa zehn weiterhin genutzte Behelfswohnheime aus der Nachkriegszeit, die jedoch dem heutigen Wohnstandard nicht mehr entsprechen. Eine Erhaltung und Modernisierung dieser Wohnnutzung ist an diesem örtlichen Hauptverkehrszug weder wirtschaftlich noch nutzungsstrukturell zu begründen. Eine Aufgabe dieser Wohnnutzung und eine städtebauliche Neuordnung sind daher hier zwingend erforderlich.

Die im Wohnungsbauprogramm 2015 ursprünglich vorgesehenen 350 Wohneinheiten im frei finanzierten Geschosswohnungsbau auf Flächen der ehemaligen Dom-Brauerei an der Alteburger Straße sind gegenstandslos geworden durch das Anhalten des Bebauungsplanverfahrens aufgrund der Überlegungen zu einem neuen Campus der Fachhochschule Köln in diesem Bereich. Nachdem das Land sich gegen eine Verlagerung von Fachhochschulnutzungen auf diesen Standort entschieden hat, sind diese Flächen disponibel und – jenseits der Flächenerfordernisse zum Ausbau des Inneren Grüngürtels – weiterhin grundsätzlich für Wohnnutzungen geeignet.

Tab. 1: Bevölkerungs- und Haushaltsstruktur (Stand: 31.12.2010)

	Unter-suchungs-gebiet	Stadtteil Bayenthal	Stadtteil Raderberg	Stadtteil Zollstock	Stadtteil Neustadt-Süd	Gesamt-stadt Köln
Einwohner am 31.12.2010	1.700	8.747	5.641	21.047	37.939	1.027.504
Bevölkerungsdichte Einw./qkm	1.700	6.812	6.748	4.182	13.434	2.536
Einwohner am 31.12.2000: Veränderung 2010	929 + 83,0 %	7.399 + 18,2 %	4.982 + 13,2 %	20.121 + 4,6 %	39.256 - 3,4 %	1.017.721 + 1,0 %
Einw. 0 – unter 18 31.12.2010	366 21,5 %	1.338 15,3 %	902 16,0 %	2.564 12,2 %	3.648 9,6 %	158.870 15,5 %
Einw. 0 – unter 18 31.12.2000	109 11,7 %	860 11,6 %	752 15,1 %	2.523 12,5 %	4.071 10,4 %	162.328 16,0 %
Einw. ab 65 31.12.2010	96 5,6 %	1.495 17,1 %	937 16,6 %	4.211 20,0 %	4.178 11,0 %	183.331 17,8 %
Einw. ab 65 31.12.2000	83 8,9 %	1.212 16,4 %	745 15,0 %	3.888 19,3 %	3.964 10,1 %	156.413 15,4 %
Einw. mit Migrationshintergrund, 31.12.2010	792 46,6 %	2.572 29,4 %	1.799 31,9 %	5.813 27,6 %	9.967 26,3 %	341.122 33,2 %
Ausl. Einwohner, 31.12.2010	483 28,4 %	1.335 15,3 %	967 17,1 %	2.958 14,1 %	5.908 15,6 %	174.650 17,0 %
Ausl. Einwohner 31.12.2000	323 34,8 %	1.335 16,0 %	925 18,6 %	2.992 14,9 %	8.130 20,7 %	189.030 18,6 %
SGB II - Leistungsempfänger, 2009	k. A.	582 8,6 %	857 18,8 %	1.976 12,1 %	2.552 8,0 %	116.870 14,3 %
Arbeitslose 2010 Arbeitslosenquote	k. A.	317 7,4 %	341 11,9 %	957 9,0 %	1.572 7,2 %	49.294 9,5 %
Haushalte, 12.2010	748	4.873	3.102	12.017	24.790	537.017
1-Pers.-Haushalte, 31.12.2010	373 49,9 %	2.617 53,7 %	1.701 54,8 %	6.746 56,1 %	16.774 67,7 %	270.055 50,3 %
Haushalte, 12.2000	478	4.230	2.750	11.053	24.774	513.261
1-Pers.-Haushalte, 31.12.2000	267 55,9 %	2.289 54,1 %	1.486 54,0 %	5.959 53,9 %	16.286 65,7 %	244.597 47,7 %
Einwohner / Haushalt, 31.12.2010	2,0	1,8	1,8	1,7	1,5	1,9
Wohnungen	k. A.	4.501	2.982	12.300	24.359	539.730
Geförderte Wohnungen: Typ A, ehem. 1.Förderweg	82	224 5,0 %	274 9,2%	461 3,7 %	530 2,2 %	41.888 7,8 %

Quelle: Stadt Köln, Amt für Stadtentwicklung und Statistik

2.2 Einkaufen und Arbeiten

Aufgrund der im Eingangskapitel dargestellten zentralen Lage des Untersuchungsgebietes mit fünf benachbarten Geschäftszentren (vgl. Seite 10 und Karte 3) ist ein breites Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot vorhanden, welches das gesamte Untersuchungsgebiet versorgt.

Das Stadtteilzentrum Bayenthal, Bonner Straße, ragt mit seiner nördlichen Ausprägung beiderseits der Bonner Straße und im Kreuzungsbereich mit der Schönhauser Straße in das Untersuchungsgebiet hinein. Die räumliche Situation mit Parkplatzflächen vor der von der Schönhauser Straße zurückgesetzten Bebauung aus den 1970er Jahren einschließlich des Wohn- und Bürohochhauses unmittelbar an der Einmündung zur Bonner Straße weist städtebauliche Mängel auf. Der städtebauliche Masterplan Innenstadt Köln von Albert Speer & Partner schlägt hier eine zusätzliche vorgelagerte Neubebauung entlang der Schönhauser Straße vor, um deren Fassung zu optimieren. Aus Sicht des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sind die dem Einzelhandel zugeordneten Stellplätze in einer städtebaulich/freiraumplanerisch geordneten Form erforderlich. Deutliche stadtgestalterische Veränderungen sind durch den an die Geschäftshausbebauung heranrückenden Ausbau des Kreuzungsbereichs Bonner Straße/Schönhauser Straße/Marktstraße absehbar (vgl. Kap. 4.1).

Angrenzend an das Untersuchungsgebiet befindet sich in Bayenthal ein gut ausgestattetes und funktionierendes Stadtteilzentrum in der Goltsteinstraße bis zur Cäsarstraße. Das Bezirksteilzentrum Zollstock, Höninger Weg, zwischen der Sibille-Hartmann- und der Bernkasteler Straße, und das Nahversorgungszentrum Zollstock zwischen Brems-, Herta- und Vorgebirgstraße ist für die Versorgung der Bewohner im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes am Höninger Weg von Bedeutung.

Dominiert wird das Untersuchungsgebiet auf seinen Siedlungsflächen durch gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen.

Am Gustav-Heinemann-Ufer erfährt der hochwertige Bürobereich südlich der Südbrücke, rd. 300 m vom neuen Rheinauhafen-Quartier entfernt, einen stetigen Ausbau. Ende 2010 fertig gestellt ist die Projektentwicklung ‚Cologne Oval Offices' südlich der Schönhauser Straße mit rd. 30.000 qm BGF Bürofläche. In diesem Zusammenhang ist die überkommene Doppelhausbebauung auf der Nordseite der Schönhauser Straße tendenziell als Mindernutzung zu bewerten.

Im Bereich Alteburger Straße wurde der Produktionsstandort der Dom-Brauerei aufgegeben. Nach Erwerb durch den Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) wurden die Grundstücke für eine Neunutzung baureif gemacht. Die Grundstücke mit verbliebenen gewerblichen Nutzungen an der Alteburger Straße und Koblenzer Straße sind ebenfalls überwiegend vom BLB für die vormals geplante Verlagerung von Fachhochschul-Nutzungen erworben worden. Das ansässige Arzneimittelunternehmen verlagert in 2012 nach Marsdorf.

Das Großmarkt-Gelände bildet zusammen mit dem Areal des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor ein in sich abgeschlossenes Arbeitsstättengebiet. Das Nutzungsspektrum ist erheblich und wird detailliert in Kapitel II/3 dargestellt.

Während die qualifizierten Zentrenlagen und der Bürobereich am Rhein/Gustav-Heinemann-Ufer stabile Nutzungen darstellen, sind die vorhandenen Altgewerbeflächen überwiegend mindergenutzt, mit funktionalen und städtebaulichen Mängeln behaftet und neuordnungsbedüftig.

2.3 Soziale Infrastruktur

Grundsätzlich ist die Versorgung des Untersuchungsgebietes mit Angeboten der sozialen Infrastruktur bisher aufgrund des geringen Bevölkerungsbesatzes von eher nachgeordneter Bedeutung. Das großflächige Grün- und Freiflächen- und Sportangebot ist dagegen von Bedeutung sowohl für die Gesamtstadt als auch die angrenzenden Stadtteile.

a) Spielplätze

Nach der städtischen Spielbereichsplanung der Fachverwaltung ist im Untersuchungsgebiet kein öffentlicher Kinderspielplatz vorhanden. Die 2006 nördlich des Südstadions mit einer Ausbaumaßnahme zur Arrondierung des Inneren Grüngürtels geschaffene 9.000 qm große Spiel- und Freizeitanlage mit einer rd. 6.000 qm großen Ballspielfläche für Fußball, Basketball, Handball, ist eine öffentliche Sportfläche des Sportamtes und bleibt bei der Bedarfsfeststellung öffentlicher Spielflächen unberücksichtigt.

In 2006 angelegte Sport- und Freizeitanlage im Zuge der Arrondierung des Inneren Grüngürtels

In den Stadtteilen Bayenthal, Raderberg und Zollstock, die in das Untersuchungsgebiet hineinreichen, und in der angrenzenden Neustadt-Süd lebten Ende 2009 zusammen 5.018 Kinder und Jugendliche zwischen sechs und 18 Jahren, die mit je 10 qm Spielfläche versorgt sein sollen. Bei einem Bedarf von 50.180 qm Spielfläche besteht mit der vorhandenen Spielfläche von rd. 35.700 qm (davon Ballspielfläche rd. 9.000 qm) in diesen Stadtteilen insgesamt ein Fehlbedarf von rund 14.450 qm zur Deckung des derzeitigen Bedarfs.

Tab. 2: Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen nach Stadtteilen

Stadtteil	Anzahl Kinder/ Jugendliche 6 – 18 Jahre*	Spielplatz-Bestands-fläche	Versorgungs-quote	Flächen-überschuss / -fehlbedarf
Neustadt-Süd	2.024	15.467 qm	76,4 %	- 4.773 qm
Bayenthal	789	3.749 qm	47,5 %	- 4.141 qm
Raderberg	590	3.064 qm	51,9 %	- 2.836 qm
Zollstock	1.615	13.448 qm	83,2 %	- 2.702 qm
Summe	5.018	35.728 qm	71,2 %	- 14.452 qm

*) Stand: 31.12.2010

Aktuell sind keine neuen Spielplätze in der Planung oder Realisierung. Durch die erforderliche Nutzungsintensivierung des Untersuchungsgebietes ergibt sich zusätzlicher Bedarf in Abhängigkeit vom Umfang der zukünftigen neuen Wohnnutzung. Insgesamt sind mit der notwendigen großflächigen Neuordnung des Untersuchungsraumes gute Möglichkeiten gegeben, Spielflächendefizite aus dem Nah- und Untersuchungsbereich im hohen Maße quantitativ wie qualitativ (unter Berücksichtigung von Geräte-, Ball-, Hart- und Rasenspielflächen) mit der geplanten Fortführung des Inneren Grüngürtels auszugleichen.

Private Spielflächen für Kleinkinder bis 6 Jahre nach der Landesbauordnung NRW haben im Untersuchungsgebiet mangels neuzeitlicher Wohnanlagen keine Bedeutung. Ausgenommen hiervon ist das Wohnquartier zwischen Bonner- und Koblenzer Straße, welches eine objektbezogene Kinderspielfläche innerhalb der öffentlich nutzbaren Grünfläche an zentraler Stelle be-

reitstellt. Bei Wohnungsneubaumaßnahmen werden diese objektbezogenen Spielflächen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens als Auflage festgesetzt. Diese Flächen haben jedoch keine Relevanz hinsichtlich der Bedarfsfeststellung öffentlicher Spielflächen.

b) Kindertagesstätten

Im Untersuchungsgebiet sind zwei Kindertagesstätten vorhanden (s. Tab. 3):

- Koblenzer Straße 58: 3 Gruppen mit 50 Plätzen
- Höninger Weg 57: 2 Gruppen mit 40 Plätzen

Zwölf weitere Einrichtungen liegen in unmittelbarer Nähe des Untersuchungsgebietes.

Die heterogene Nutzungstruktur des Untersuchungsgebietes und die geringe Wohndichte lassen eine konkrete Bedarfsfeststellung auf diesen Raum bezogen nicht zu. Die Bemessung des notwendigen Kinderbetreuungsangebotes erfolgt deshalb auf Stadtteilebene. Für die bedarfsentsprechende Versorgung mit Kindergartenplätzen muss das Platzangebot noch erheblich ausgeweitet werden, da

- ab 2013 ein Rechtsanspruch auch für Kinder unter drei Jahren besteht,
- die Kinderzahlen sich durch den deutlichen Geburtenanstieg seit 2007 erhöhen,
- seit 2011 der Einschulungsstichtag auf den 30.09. festgesetzt worden ist (statt wie ursprünglich geplant auf den 31.12.) und damit ein höherer Bedarf an Plätzen in Kindertageseinrichtungen besteht und
- der voranschreitende Ausbau des Platzangebotes für Kinder unter drei Jahren (U3) die Inanspruchnahme von Plätzen des sog. „hereinwachsenden" Jahrgangs bei den Kindern über drei Jahren erhöht.[3]

Die bestehende Versorgungssituation mit erheblichen Unterschieden zwischen den Stadtteilen stellt sich wie folgt dar:

Tab. 3: Kindertagesstätten im Untersuchungsgebiet

Einrichtung	Träger	Gruppen-anzahl	0 - 3 Jahre Bestand	3 - 6 Jahre Bestand	Anmerkungen
Untersuchungsgebiet					
Koblenzer Str. 58	Stadt Köln	3	6	44	Integrative Einrichtung mit 10 Plätzen für behinderte Kinder
Höninger Weg 57	Netzwerk e.V.	2	8	32	
Bestand insgesamt		5	14	76	

Quelle: Integrierte Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung Köln 2011

In Bayenthal verbessert sich die Versorgung durch eine im August 2011 eröffnete 4-gruppige Einrichtung deutlich. Allerdings besteht immer noch Bedarf für drei zusätzliche Gruppen, insbesondere mit Plätzen für Kinder ab drei Jahren. In Raderberg wurde ebenfalls im August 2011 eine neue 5-gruppige Einrichtung in Betrieb genommen. Hier besteht nur noch geringer Arrondierungsbedarf. In Zollstock wird eine neue Einrichtung im Zusammenhang einer größerer Wohnungsneubaumaßnahmen gebaut. Weitere Standorte sind mit räumlich bedarfsgerechter Zuordnung erforderlich. Der absehbare Bedarf aus der Neustrukturierung des Untersuchungsgebietes (vgl. neue Wohnbauflächen im Entwicklungskonzept) ist mit neuen Standorten zusätzlich in der weiteren Planung entsprechend den neuen Standards zu berücksichtigen. Da das

[3] Vgl. ‚Integrierte Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung Köln 2011' der Stadt Köln, Dezernat Bildung, Jugend und Sport, Köln 2011

Volumen zukünftiger neuer Wohnbauflächen noch nicht ausreichend dargestellt werden kann, sind die Kita-Standorte im Zuge der städtebaulichen Planung zu bestimmen. Die Betreuung schulaltriger Kinder erfolgt zukünftig ausschließlich über die Offene Ganztagsschule.

Tabelle 4: Versorgungssituation im Kindergartenjahr 2011/12

Stadtteile	Kinder unter 3 31.12.10	Kinder 3 bis u. 6 31.12.10	Plätze U3 ges. Kita + Tagespfl. 01.08.11	Kita Plätze 3+ 01.08.11	Versor-gungs-quote U3	Versor-gungs-quote 3+
Bayenthal	281	268	91	245	32 %	91 %
Raderberg	162	150	36	154	22 %	103 %
Zollstock	501	448	147	509	35 %	118 %
Neustadt-Süd	931	693	265	774	28,5 %	112 %
Köln gesamt					26 %	100 %
Zielquote					40 %	100 %

Quelle: Integrierte Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung Köln 2011

c) Schulen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Schulstandorte. Nach der aktuellen Schulentwicklungsplanung kann im Primarbereich der Bedarf in den nächsten Jahren im Einzugsbereich über die vorhandenen angrenzenden Schulstandorte gedeckt werden. Da ein Teil der heutigen Kapazitätsreserven im Bereich der Neustadt-Süd liegen und neue größere Wohnbauflächen eher im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes projektiert sind, wird in Abhängigkeit von der zukünftigen Schülerzahl im Untersuchungs- bzw. Planbereich wie auch von der Entwicklung der Schülerzahl im Stadtbezirk ggf. ein neuer dreizügiger Grundschulstandort (rd. 7.500 qm) einschließlich des Raumbedarfs für den Offenen Ganztag im Untersuchungsgebiet erforderlich. Gesicherte Angaben können hierzu in 2011 nicht gemacht werden, da mit dem Bezug eines größeren neuen Wohnviertels auf dem heutigen Großmarkt-Geländes erst Mitte der nächsten Dekade gerechnet werden kann. Kurzfristig stehen allein an der Alteburger Straße begrenzt baureife Flächen für eine neue Wohnbebauung zur Verfügung. Ein Schulreservegrundstück von 7.500 qm Größe für die Grundschulversorgung ist daher im Nutzungskonzept (Karte 10) auf dem heutigen Großmarkt-Gelände südlich der zukünftig neu zu nutzenden Großmarkthalle dargestellt.

Nahezu kontinuierlich entwickelt sich in Köln der Anstieg der Übergänge ins Gymnasium sowie der Trend zu Schulformen mit längerem gemeinsamen Lernen. Dies führt zu wachsendem Raumbedarf der weiterführenden Schulen, insbesondere der Gymnasien, der Gesamtschulen und perspektivisch der Sekundarschulen. Seitens der Schulentwicklungsplanung wird im Untersuchungsgebiet für die Bedarfsdeckung der Sekundarstufen I und II ein Schulreservegrundstück mit rd. 25.000 qm Grundstücksfläche benötigt. Dieser Bedarf kann nicht in angrenzenden Stadtteilen (wie z.B. im Sürther Feld) bedient werden. Da der Standort sowohl zukünftige Bedarfe aus den neuen Wohnquartieren des Untersuchungsgebietes als auch aus den nördlichen Stadtteilen des Stadtbezirks Rodenkirchen decken und gleichzeitig eine Entlastung der Stadtbezirke Innenstadt und Lindenthal ermöglichen soll, wird hierfür der Standort östlich Alteburger Straße (ehem. Dombrauerei) vorgeschlagen (vgl. Karte 10: Nutzungskonzept). Dieser ist günstig an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden und auch gut über Fahrradverbindungen aus den angrenzenden Stadtteilen erreichbar. Das Sekundarschulangebot grenzt an diesem Standort an den geplanten Inneren Grüngürtel an (mit möglichen Synergieeffekten in Bezug auf die Schulfreiflächen) und arrondiert die privaten Dienstleistungsnutzungen.

Aufgrund des im linksrheinischen Stadtgebiet, so auch in den Stadtbezirken Innenstadt, Lindenthal und Rodenkirchen bestehenden Bedarfs an zusätzlichen Schulplätzen in Schulformen, die den direkten Weg zum Abitur ermöglichen, kann der Bedarf mit dem vorgeschlagenen Standort an der Alteburger Straße und den diskutierten Standorten in Ehrenfeld (Heliosgelände), Weidenpesch (Schmiedegasse) und Ossendorf voraussichtlich nicht gedeckt werden. Laut Fachverwaltung gilt dies, obwohl über Erweiterungsmaßnahmen an bestehenden Gymnasien hinaus u.a. auch Umnutzungspotenziale von Schulstandorten geprüft werden, die einen deutlichen Rückgang an Schülerzahlen zu verzeichnen haben. Um zur weiteren Bedarfsdeckung in den Stadtbezirken Innenstadt, Lindenthal und Rodenkirchen beizutragen, käme ein zusätzlicher Standort von rd. 25.000 qm Grundstücksfläche im Bereich zwischen Aachener Straße im Norden und dem Gürtel im Süden bzw. Westen in Frage. Da der Entwicklungsbereich südliche Innenstadt-Erweiterung diesbezüglich das letzte große Flächenpotenzial aufweist, behält sich die Fachverwaltung im mittleren oder östlichen Untersuchungsgebiet die Ausweisung eines zweiten Schulstandorts für eine weiterführende Schule der Sekundarstufen I und II vor, sofern in den weiteren Verfahrensschritten keine alternative Fläche gefunden werden kann.

Als Ersatz für die aus den Kindertagesstätten wegfallenden Hortplätze wird die Versorgung mit Betreuungsangeboten in den Offenen Ganztagsschulen angeboten. Die Versorgungsquote für das Schuljahr 2011/2012 beträgt in Bayenthal 56 %, in Raderberg 82 %, in Zollstock 72 % und in der Neustadt-Süd 97 %. 2011 beträgt die städtische Versorgungsquote rd. 64 %. Die Versorgungssituation im Nahbereich des Untersuchungsgebietes wird als ausreichend bewertet, wenngleich freie Kapazitäten selten werden. Die Deckung von Mehrbedarfen hängt wesentlich von der Bereitstellung zusätzlicher Betriebsmittel seitens des Landes sowie der Veranschlagung zusätzlicher kommunaler Mittel ab. Zu beachten ist auch, dass die Möglichkeiten zur Schaffung von Ganztagsbetreuungsangeboten von der Bau- und Grundstückssituation der jeweiligen Schule abhängt.

d) Angebote der Offene Kinder- und Jugendarbeit

Im Untersuchungsgebiet ist keine Jugendeinrichtung vorhanden. Die Einrichtungen „Ganz offene Tür“ (Träger: Caritasverband) in der Elsaßstraße und „Jugendeinrichtung/Bauspielplatz Friedenspark“ (Oberländer Wall 1, Träger: Jugendzentren Köln gGmbH) versorgen den nördlichen Teil von Bayenthal mit. Das „Jugendzentrum Raderberg“ (OT Rheinsteinstraße 4a, Träger: Jugendzentren Köln gGmbH) liegt in der Nähe des Untersuchungsgebietes und kann auch von zuziehenden Jugendlichen genutzt werden.

Die Analyse des Handlungsbedarfs für Einrichtungen der offenen Kinder- und Jugendarbeit (siehe auch Mitteilung der Verwaltung zur Sitzung des Jugendhilfeausschusses am 05.07.2011, Vorlage-Nr. 1997/2011) hat ergeben, dass die Stadtteile Zollstock und Bayenthal nicht unter den ersten 30 Plätzen des Rankings stehen. Perspektivisch soll der Bedarf an Angeboten der Jugendarbeit im nördlichen Bereich Zollstock als auch im Stadtteil Bayenthal durch Jugendprojekte bzw. mobile Angebote gedeckt werden. Eine Bereitstellung von Bauflächen für die offene Kinder- und Jugendarbeit ist absehbar nicht erforderlich.

e) Einrichtungen der Altenhilfe

Die Stadtteile Bayenthal, Raderberg, Zollstock und Neustadt-Süd sind mit Einrichtungen der Altenpflege, vollstationären Dauerpflegeeinrichtungen, solitären Kurzzeitpflegeeinrichtungen, Tagespflegeeinrichtungen und Service-Wohnen für Senioren gut versorgt. In den angrenzenden Stadtteilen sind weitere voll- und teilstationäre Pflegeeinrichtungen vorhanden. Ergänzt wird das Angebot durch Seniorenberatungsstellen, Senioren-Netzwerke und Altenclubs.

Hinsichtlich der Bedarfsfrage ist zu beachten, dass sich insgesamt das Angebot für Pflegeeinrichtungen im Stadtgebiet Köln in den letzten Jahren durch private Anbieter erheblich ausgeweitet hat. Vorgaben durch kommunale Versorgungszielzahlen sind nicht mehr gegeben. Der gesetzlich verankerte Grundsatz „ambulant vor stationär“ entspricht den Nachfrageprioritäten.

Die vorhandene ambulante Versorgungsstruktur erfährt eine permanente Erweiterung entsprechend dem demografischen Wandel. Erweiterungsbedarf ist festzustellen an preiswerten barrierefreien Wohnraum für den Personenkreis der Senioren, Menschen mit Behinderungen, Pflegebedürftige und Kranke und deren Angehörige sowie an alternativen Wohnformen. Bei der weiteren Beplanung des Untersuchungsraumes ist daher beispielsweise ein Angebot an Mehrgenerationenwohnen ausreichend zu berücksichtigen.

f) Öffentliche Begegnungsstätten, soziale und kulturelle Einrichtungen

Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte sind öffentliche Begegnungsstätten in kommunaler, kirchlicher oder freier Trägerschaft im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Durch die nördliche Randlage im Stadtbezirk Rodenkirchen und die Nähe zum städtischen Bürgerhaus Stollwerk ist das Plangebiet für eine von der Bezirksvertretung Rodenkirchen beschlossene öffentliche Kommunikations- und Begegnungsstätte des Stadtbezirks 2 nicht geeignet. Bei Planung und Neubau von Schul- oder sonstigen Bildungseinrichtungen empfiehlt sich die Berücksichtigung multifunktionaler Räumlichkeiten.

Innerhalb der Wohn- und Geschäftshausbebauung Bonner Straße 145-151 befindet sich ein konzentriertes Angebot für Familien mit Kindern:

- Kinderschutzbund Köln e.V. mit Kinderschutzzentrum und Stadtteiltreff Bayenthal,
- Interdisziplinäre Frühförderstelle des Zentrums für Frühbehandlung und Frühförderung gGmbH,
- Bundesgeschäftsstelle und Kinderschutzzentrum Köln der Bundesarbeitsgemeinschaft der Kinderschutz-Zentren (Schwerpunkt Beratung bei Gewaltproblemen).

Ein privat getragenes ‚Forum für Kunst und Fotografie' von gesamtstädtischer Bedeutung besteht in der Schönhauser Straße 8. Seit 2003 ist hier als unabhängige Institution das ‚Forum für Fotografie' in einem eigens für diese Zwecke konzipierten Neubau ansässig. Der Arbeitsschwerpunkt liegt auf thematischen Ausstellungen, die sich inhaltlich zu sozialen und historischen Dimensionen der Fotografie bekennen. Ziel ist dabei, die Kommunikation über die Bilder voranzubringen und ein junges Publikum anzusprechen.

Seit 2006 arbeitet das ‚Forum für Fotografie' eng mit dem seither im gleichen Gebäude platzierten ‚Kölner Literaturhaus' e.V. zusammen. Dessen Programm mit rund 100 Veranstaltungen im Jahr bietet eine breite Palette von Möglichkeiten der Begegnung mit Literatur an.

Unmittelbar angrenzend hierzu ist das Kunst-Auktionshaus van Ham ansässig, welches internationales Publikum anspricht. Dieser Standort liegt jedoch im Planbereich des neuen Fachhochschul-Campus. Sollte dieser Campus realisiert werden, wird, eine Verlagerung des Auktionshauses erforderlich, die in der näheren Umgebung ermöglicht werden sollte, da sich im Umfeld mit neuen und alten Galerien ein sehr attraktiver Galeriestandort in Köln entwickelt hat.

Auf dem Großmarkt-Gelände wurde die denkmalgeschützte ‚Alte Versteigerungshalle' (vgl. Foto auf Seite 37) als „Event-Location" mit einem außerordentlichen Ambiente im Großmarkt-Flair umgenutzt. Mit der Großmarkthalle und der Versteigerungshalle sollte auch die verbindende mit Bäumen gefasste angrenzende Platzsituation erhalten werden.

2.4 Denkmalschutz und Bodendenkmalpflege

Insgesamt weist das Untersuchungsgebiet nur vier förmlich unter Denkmalschutz stehende Gebäude auf:

- Hochbunker, Marktstraße 6c, Baujahr 1942, Arch. Hans Schumacher
- Großmarkthalle, Marktstraße 10, Baujahr 1937-1940, Arch. Theodor Teichen
- Alte Versteigerungshalle, Marktstraße 10, Baujahr 1937-1940
- Fabrikgebäude, Sechtemer Straße 5, Baujahr 1924, Arch. Prinz & Hammer

Das Verwaltungsgebäude der Arzneimittelfabrik Bolder, Koblenzer Straße 65, ist im städtischen Denkmalverzeichnis enthalten. Ein Eintrag in die Denkmalliste ist in Vorbereitung.

Darüber hinaus stehen die um 1900 angelegten Alleen in der Schönhauser Straße und am Gustav-Heinemann-Ufer förmlich unter Denkmalschutz.

Der städtischen Bodendenkmalpflege sind im Untersuchungsgebiet eine Reihe bedeutsamer Fundstellen bekannt. Derzeit ist die römische Staatsstraße Köln-Bonn-Mainz (heute Bonner Straße) als Bodendenkmal Nr. 434 ausgewiesen. Für das Fort Großfürst Nikolaus II, am südöstlichen Rand des vorm. Güterbahnhofs Bonntor gelegen, und die Neue Preußische Umwallung, in Höhe der frühneuzeitlichen Wallstraßen (Bonner Wall, Alteburger Wall), ist eine Eintragung in die Bodendenkmalliste in Vorbereitung (s. Karte 6).

Im erweiterten Untersuchungsgebiet an der Luxemburger Straße zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey-Straße befindet sich das Bodendenkmal mit den Nrn. 221 und 257, ein Untersuchungsareal im Bereich des Römischen Gräberfeldes an der Luxemburger Straße. Eine Bebauung des Grundstücks wird daher mit Auflagen verbunden werden.

Im Zuge der weiteren Vertiefung des Entwicklungskonzeptes ist es aus bodendenkmalpflegerischer Sicht dringend geboten, archäologische Bestandserhebungen (Bohrungen, Schürfen) durchzuführen, um Lage, Ausdehnung und Erhaltung der nicht genau lokalisierbaren archäologischen Fundstellen (vgl. Darstellungen in Karte 6) zu ermitteln. Besondere Bedeutung kommt dabei der genauen Erfassung des Areals des historischen Judenfriedhofs um die Sechtemer Straße und im nördlichen Bereich der Markthalle (die Gesamtausdehnung ist nicht bekannt) zu, da nach jüdisch-orthodoxen Vorstellungen Gräber zum ewigen Eigentum der Toten gehören und nicht tangiert werden dürfen.

2.5 Resümee

Das Untersuchungsgebiet weist aufgrund historisch dominierender gewerblicher Nutzungen kaum ansässige Bevölkerung auf. Von Streulagen abgesehen besteht nur ein zusammenhängender Wohnbereich zwischen Bonner- und Koblenzer Straße aus den 1990er Jahren. Die sehr geringe Bevölkerungsdichte von 1.700 Einwohner je qkm (gegenüber rd. 13.400 Einw./qkm in Neustadt-Süd) dokumentiert eine erhebliche Mindernutzung und Funktionsschwäche des Untersuchungsgebiets.

Die zentrale Lage des Untersuchungsgebietes wird belegt durch fünf angrenzende Geschäftszentren, deren Einzugsbereiche das gesamte Untersuchungsgebiet abdecken (vgl. Karte 3). Die Nahversorgung mit Einzelhandel und Dienstleistungen ist dementsprechend gegeben. Das städtebauliche Erscheinungsbild ist sowohl am südlichen Pol des Bezirksteilzentrums Südliche Innenstadt, Bonner Straße, auf Höhe der neuen Stadtbahnhaltestelle Bonner Wall, als auch im Stadtteilzentrum Bayenthal, Bonner Straße, an der Ecke Schönhauser Straße sowie nördlich der Schönhauser Straße zu verbessern.

Soziale Infrastrukturangebote sind im Untersuchungsraum aufgrund der fehlenden Bevölkerung mit Ausnahme von zwei Kindertagesstätten nicht vorhanden. Entsprechend der zukünftigen verdichteten Neunutzung des Gebietes sind neu entstehende Bedarfe abzudecken hinsichtlich Kinderbetreuungsplätzen, Grundschul-Versorgung und Versorgung im Bereich der Sekundarstufen I und II, Spielflächen, Angeboten für altersgerechtes Wohnen und öffentlichen Begegnungsräumen.

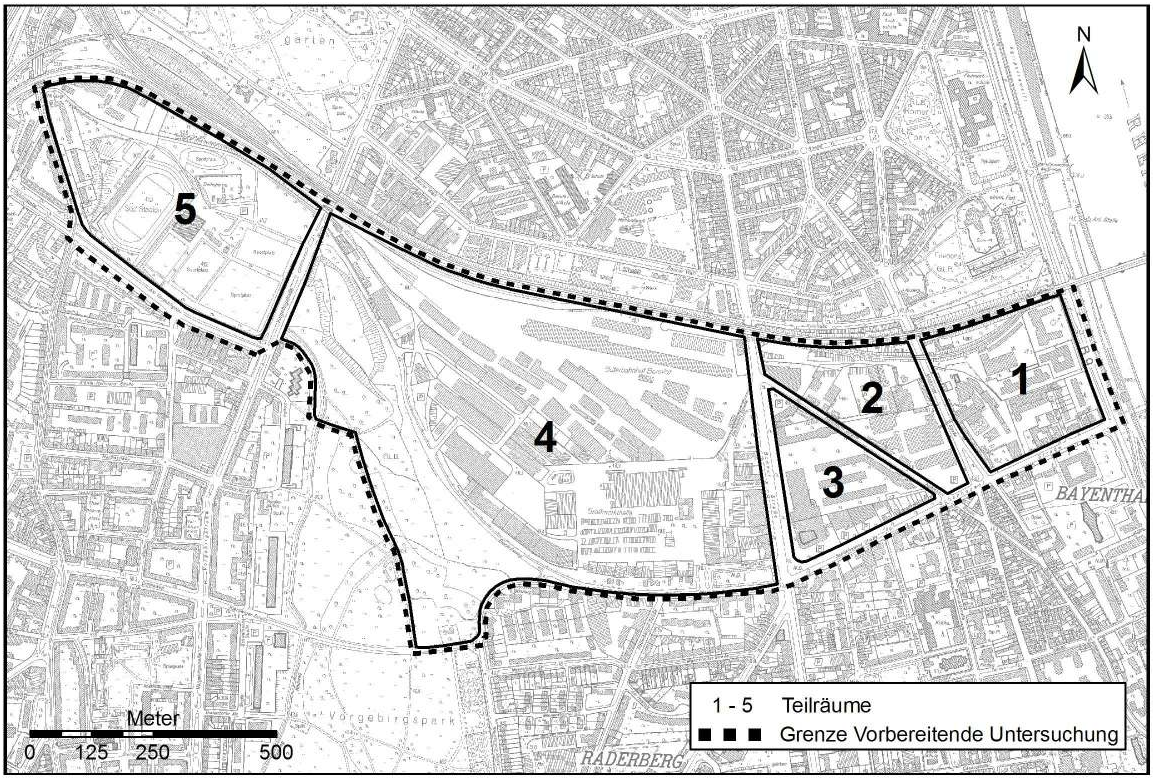
Die Auswirkungen der erforderlichen Neuordnungsmaßnahmen werden für den weit überwiegenden Teil der ansässigen Wohnbevölkerung keine unmittelbaren Folgen haben, da diese hauptsächlich in den neueren Wohnbauten östlich der Bonner Straße sowie nachgeordnet an der Schönhauser Straße sowie am Höninger Weg wohnhaft ist. Neue Wohnungsangebote sind erforderlich für die unmittelbar betroffenen Haushalte in den etwa zehn Einzel-, teilweise noch Behelfsbauten am Südrand des Großmarkts, nördlich der Marktstraße. Dieser Aufgabe steht jedoch ein zukünftig erheblich vergrößertes Potenzial an Wohnbauflächen gegenüber, in dem Ersatzwohnraum darstellbar ist.

3. Flächennutzungen, städtebauliche und funktionale Missstände einschließlich Freiraumdefizite nach Teilräumen

3.1 Räumliche Untergliederung des Untersuchungsgebietes

Das in seiner Lage und Gebietsabgrenzung in Kap. I/2 beschriebene rd. 100 ha große Untersuchungsgebiet ist einerseits sehr heterogen strukturiert und andererseits durch große gleichartige Funktionsräume gegliedert. Hieraus leiten sich insgesamt fünf Teilräume des Untersuchungsgebietes vom Rhein bis zum Südstadion ab (vgl. Abb. 4). Ergänzend wird als Annexgebiet der Bereich des nordwestlich angrenzenden Gleisdreiecks und des Blocks südlich Eifelwall mit Anschluss an den bestehenden Inneren Grüngürtel an der Luxemburger Straße separat mitbetrachtet.

Abb. 4: Untersuchungsgebiet mit Teilraum-Untergliederung



Das Untersuchungsgebiet weist insgesamt 57,4 ha bebaute bzw. bebaubare Grundstücksfläche auf, 57,4 % des Gesamtgebietes. Öffentliche Grün- und Freiflächen nehmen rd. 28,8 ha in Anspruch (entsprechend 28,8 %) und öffentliche Verkehrsflächen beanspruchen derzeit rd. 13,8 ha (13,8 %) des Gebietes. Die Aufteilung von Bauflächen und Freiräumen ist in Tabelle 4 dargestellt.

Die tatsächliche Flächennutzung und ihre Bewertung sind in Kapitel 3.2 aufgegliedert nach den o. g. Teilräumen ausgeführt. Eine separate Bestandsaufnahme und Bewertung der Grün- und Freiflächen enthält Kapitel 3.3. Das Resümee der Flächennutzungen, der städtebaulichen und funktionalen Missstände einschließlich der Freiraumdefizite ist in Kapitel 3.4 zusammengefasst.

Tab. 5: Bestehende Bau- und Freiflächen im Untersuchungsgebiet

Bebaute bzw. bebaubare Flächen	Größe
Teilraum 1 zwischen Gustav-Heinemann-Ufer und Alteburger Straße	7,8 ha
Teilraum 2 zwischen Alteburger Straße und Koblenzer Straße	6,3 ha
Teilraum 3 zwischen Koblenzer Straße und Bonner Straße	5,0 ha
Teilraum 4 zwischen Bonner Straße und Vorgebirgstraße	36,1 ha
Teilraum 5 zwischen Vorgebirgstraße und Höninger Weg*	2,2 ha
zusammen rd.	**57,4 ha**
Öffentlich nutzbare Grün-, Frei- und Sportflächen	
Grünfläche zwischen Bonner Straße und Koblenzer Straße	0,8 ha
Grünfläche Bonner Straße/Marktstraße	0,5 ha
Grünfläche zwischen Bonner Straße und Sechtemer Straße	0,2 ha
„Raderberger Brache“ / Vorgebirgspark	13,7 ha
Bezirkssportanlage und Südstadion Am Vorgebirgstor	8,0 ha
Ausgebaute öffentliche Grünflächen west-/nordwestlich Südstadion	2,4 ha
Sonstige Freiflächen im Nahbereich Südstadion	3,2 ha
zusammen rd.	**28,8 ha**
Verkehrsflächen zusammen rd.	**13,8 ha**
Gesamtfläche Untersuchungsgebiet rd.	**100,0 ha**

*)Wohn- und Gewerbeflächen sowie Tierheim und Sporthalle

3.2 Flächennutzungen und Bewertungen nach Teilräumen

Teilraum 1: Büro- und Gewerbebereich zwischen Gustav-Heinemann-Ufer und Alteburger Straße

Der rd. 7,8 ha große Teilraum 1 erstreckt sich zwischen Eisenbahnring, Gustav-Heinemann-Ufer, Schönhauser- und Alteburger Straße. Im Flächennutzungsplan (FNP) ist der gesamte Teilraum als Gewerbefläche dargestellt. Die Flächennutzung wird entlang des Gustav-Heinemann-Ufers durch den mehrgeschossigen Bürostandort am Rhein geprägt. Obwohl dieser in den vergangenen Jahren durch Neubauten ausgebaut und aufgewertet wurde, sind gleichwohl unmittelbar südlich der Südbrücke auch zeitweilige Leerstände zu verzeichnen. Auf der Nordseite der Schönhauser Straße ist niedriggeschossige Bürobebauung erhalten geblieben, während gegenüber in 2010 das 7-geschossige Büroneubauvorhaben ‚Cologne Oval Offices’ mit rd. 30.000 qm Bürofläche fertig gestellt wurde. Neben Verbandssitzen ist in der Schönhauser Straße 8 das ‚Forum für Kunst und Fotografie’ mit dem Kölner Literaturhaus ansässig. Im angrenzenden Dienstleistungshof hat u. a. das internationale Auktionshaus van Ham seinen Sitz. In der Fritz-Reuter-Straße haben sich sechs zweigeschossige Wohnhäuser erhalten, die in dieser Lage als Mindernutzung zu werten sind. Auf der Ostseite der Alteburger Straße ist das Gelände der vormals beiderseits der Alteburger Straße ansässigen Dom-Brauerei freigemacht worden. Die aufgrund der Unternehmensstilllegung entstandene Brachflächensituation stellt einen städtebaulichen Missstand dar. Nach Aufgabe des Bebauungsplanverfahrens zur Neunutzung des Standorts u. a. mit Wohnungsneubau wurde die rd. 20.000 qm große Brachfläche vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW mit angrenzenden Flächen für eine etwaige Verlagerung von Fachhochschuleinrichtungen erworben. Mit dem vom Land beschlossenen Ausbau des Fachhochschul-Campus in Deutz sind die Flächen wieder disponibel. Innerhalb dieser Fläche ist das Wohn- und Bürohaus Alteburger Straße 143, teilweise bereits ent-

mietet, noch erhalten. Rd. 34.000 qm Grundstücksfläche wurden vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW im Block insgesamt erworben. Der rd. 12.000 qm große Betriebshof der Abfallwirtschaftsbetriebe Köln GmbH & Co. KG (AWB) grenzt östlich an das ehemalige Brauerei-Gelände und südlich an hochwertige neuartige Bürobebauung. Das Emissionspotenzial dieses Betriebes wird durch die Fahrbewegungen der Stadtreinigungsfahrzeuge besonders in den frühen Morgenstunden und durch den Einsatz des Winterdienstes auch während der Nachtzeiten zwischen 22.00 und 6.00 Uhr bestimmt und lässt in Nachbarschaft zum Bürostandort und einer zukünftig grundsätzlich möglichen qualitätvollen Wohn- und/oder Dienstleistungsnutzung auf den angrenzenden Flächen eine städtebauliche Konfliktsituation erwarten. Die Nordflanke dieses Teilraums bildete bis 2009 eine durch Gleisanlagen der Deutschen Bahn eingeschlossene Grundstücksfläche mit der Gaststätte ‚Alteburg'. Durch Beseitigung der südlichen Gleisanlage für die Realisierung des 2. Bauabschnitts der neuen Nord-Süd Stadtbahn zum Anschluss an die Rheinuferstrecke, ist dieses Grundstück nach Süden offen. Die in Ausführung befindliche Stadtbahnbaumaßnahme verläuft bis Mitte des Teilraums entlang der DB-Trasse in Tunnellage und wird dann ebenerdig unmittelbar südlich der Südbrücke ausgefädelt.

In der Bilanz der Flächennutzung ist festzustellen, dass allein mit dem rd. 22.600 qm großen Bürobereich am Gustav-Heinemann-Ufer eine lagegemäße Nutzung über nur rd. 28,9 % der Teilraumfläche gegeben ist. Neben den ungenutzten Brachflächen müssen die Flächen auf der Nordseite der Schönhauser Straße als mindergenutzt qualifiziert werden. Der AWB-Betriebshof ist aufgrund seiner Lage in der potenziellen Planfläche zur Durchbindung des Inneren Grüngürtels Richtung Rhein als auch aufgrund seiner Emissionen am derzeitigen Standort fehlplatziert. Eine Verlagerung dieser Einrichtung ist geboten. Die äußerst niedrige Bevölkerungszahl von 107 Einwohnern am Jahresende 2010 verdeutlicht zusätzlich die bestehenden Funktionsschwächen und städtebaulichen Missstände in diesem Teilraum. Ein umfassender Neuordnungs- und Sanierungsbedarf ist damit konstatiert.

Ehem. Brauerei-Gelände westlich und

östlich der Alteburger Straße

Teilraum 2: Gewerbegebiet zwischen Alteburger Straße und Koblenzer Straße

Der Teilraum 2 zwischen Eisenbahnring, Alteburger Straße und Koblenzer- bzw. Bonner Straße mit einer Gesamtfläche von rd. 6,3 ha ist im FNP ganz überwiegend ebenfalls als Gewerbefläche dargestellt. Allein die Grundstücke östlich der Bonner Straße sind als MK-Flächen (Kerngebiet) dargestellt. Wie auf der Ostseite der Alteburger Straße ist auch hier die ehemalige Brauereifläche mit rd. 36.600 qm als freigemachte Brachfläche vorfindlich. An der Koblenzer Straße ist angrenzend das Arzneimittelunternehmen Bolder ansässig, welches 2012 diesen Standort aufgrund einer Verlagerung in das Gewerbegebiet Marsdorf freimacht. Das historische Verwaltungsgebäude des Unternehmens, Koblenzer Straße 65, ist als Baudenkmal zu erhalten und zukünftig neu zu nutzen. In der nördlichen Hälfte des Teilraums dominieren kleingewerbliche Mindernutzungen u. a. durch eine Gerüstbaufirma und eine Schreinerei in niedriggeschos-

sigen, teilweise behelfsartigen Bauten, und Leerstände (Koblenzer Straße 1: ehem. Fa. Otto Wolf Handelsgesellschaft, Koblenzer Straße 15: ehem. Mauritiusgarage). Das dreigeschossige ‚Bonntor-Center' an der Bonner Straße, Ecke Koblenzer Straße ist mit Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie belegt (u. a. Bio-Discounter, Fotoshop, Restaurant, Arztpraxen). Während die Nutzungen hier grundsätzlich lagegemäß sind, muss die geringe Dichte und städtebauliche Ausprägung an der zukünftigen Stadtbahnhaltestelle ‚Bonner Wall' als unzureichend bewertet werden. Unmittelbar südlich des Eisenbahnrings ist das Entsorgungsunternehmen Müllenmeister und Schwerfel ansässig, deren zwei Abfallbehandlungsanlagen der Genehmigungspflicht nach § 4 BImSchG unterliegen. Dieser Standort ist durch die Beseitigung des ursprünglich südlich verlaufenden Bahndamms nicht mehr abgeschirmt, wodurch die Emissionen stärker abstrahlen. Südlich angrenzend auf dem Grundstück Alteburger Straße 140-144 wurde ein viergeschossiges Wohn- und Bürohaus mit hofseitiger Gewerbebauung für den Abriss freigezogen.

‚Bonntor-Center' Bonner Straße, Ecke Koblenzer Straße

Gewerbliche Mindernutzungen nördlich Koblenzer Straße

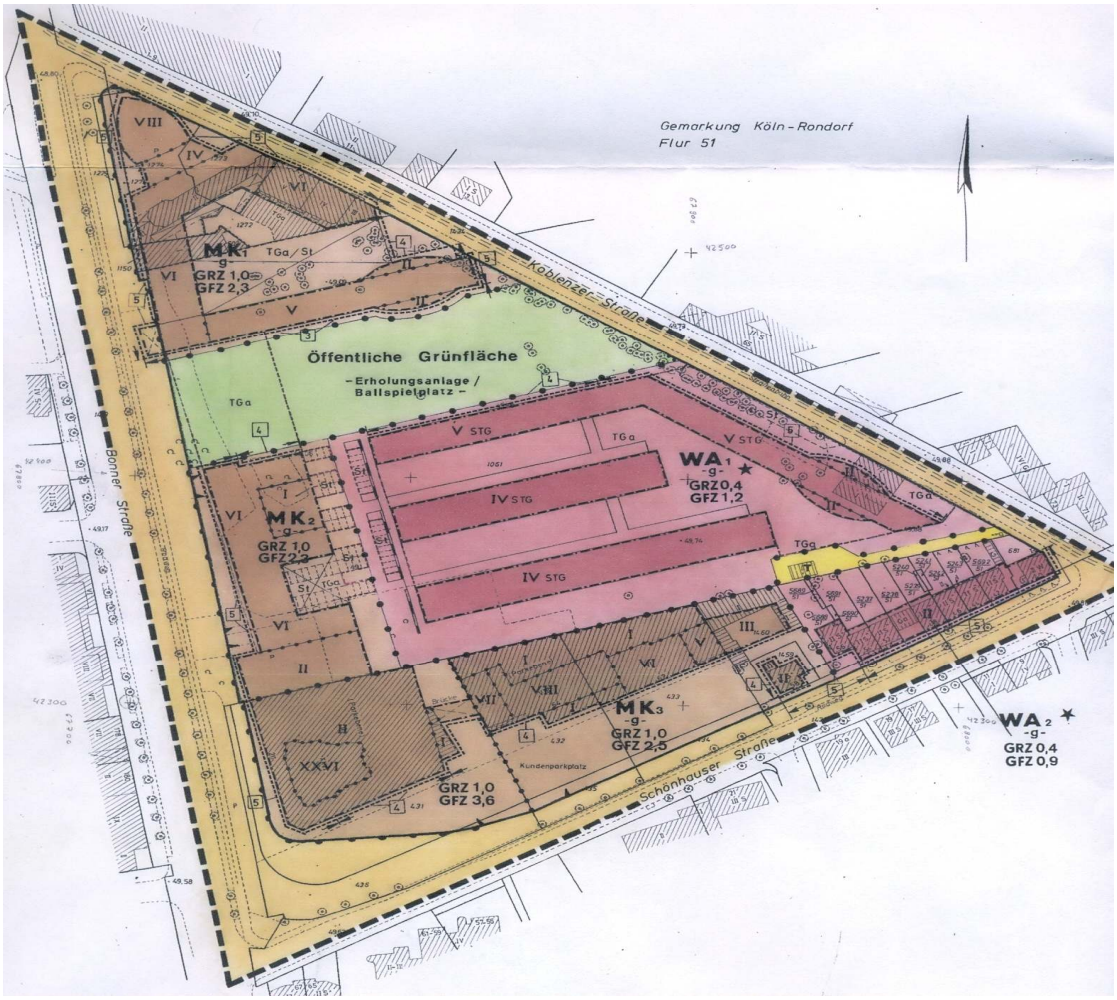
Bilanzierend ist festzustellen, dass in diesem Teilraum 2 nach der bestehenden Realnutzung allein die Grundstücke Bonner Straße 131/Koblenzer Straße 1-9 (Bonntor-Center) und Koblenzer Straße 63-65 (Fa. Bolder) mit zusammen rd. 8.700 qm Grundstücksfläche in 2011 als vollwertig genutzt bewertet werden können. Dies sind nur knapp 14 % der Gesamtfläche des Teilraums, die sich mit der Verlagerung des Arzneimittel-Unternehmens an der Koblenzer Straße nochmals in 2012 halbiert. Die Einwohnerzahl beträgt Ende 2010 im Teilraum 2 noch 6 Einwohner. Insgesamt wird der Teilraum von erheblichen Funktionsschwächen und auffälligen städtebaulichen Missständen geprägt, die einen umfassenden Neuordnungs- und Sanierungsbedarf begründen. Anzumerken ist, dass dieser Teilraum gleichfalls Gegenstand der Überlegungen zur Neuansiedlung des IWZ der FH Köln war. Rund 51.000 qm der gesamten Blockfläche sind im Eigentum des Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW. Die zukünftige Nutzung der disponiblen Grundstücke beiderseits der Alteburger Straße ist mit dem Entwicklungskonzept (vgl. Kap. III) zu klären, welches hierzu Aussagen macht (s. S. 73ff und Karte 10).

Teilraum 3: Wohn- und Geschäftsbereich zwischen Koblenzer Straße und Bonner Straße

Im Flächennutzungsplan ist der Teilraum 3 überwiegend als MK-Gebiet dargestellt, ergänzt durch eine Wohnbaufläche an der Koblenzer Straße (vgl. Karte 4). Ursprünglich wurde nahezu die gesamte Fläche dieses dreieckig zugeschnittenen Teilraums mit rd. 5,8 ha Gesamtfläche durch den KVB-Betriebshof Köln-Süd belegt (ausgenommen die nördliche Randbebauung Schönhauser Straße). Nach Aufgabe des Betriebshofs wurde eine private Projektentwicklung

mit ganz überwiegender Wohnnutzung bis 2001 auf der Grundlage des neu erstellten Bebauungsplans Nr. 67420/08 realisiert.

Abb. 5: Rechtsgültiger Bebauungsplan Nr. 67420/08



Diese qualitätsvolle 4- bis 5-geschossige Wohnbebauung umfasst rd. 350 neu erstellte Wohneinheiten für rd. 850 Einwohner sowie eine baulich integrierte Kindertagesstätte an der Koblenzer Straße 58 mit 50 Plätzen (Träger: Stadt Köln). Zwischen Bonner- und Koblenzer Straße wurde eine öffentlich nutzbare, jedoch noch in privatem Eigentum stehende 40 m breite Grünverbindung (ca. 0,8 ha) berücksichtigt, die perspektivisch nach den seinerzeitigen Überlegungen zur Fortführung des Inneren Grüngürtels konzipiert wurde. Mangelhaft ist, dass im Zuge der Grünverbindung nach Westen keine Querung der Bonner Straße möglich ist, da hier der Tunnelausgang der Nord-Süd Stadtbahn gebaut wurde. Dem Wohnungsneubau vorgelagert befinden sich an der Ecke Bonner Straße/Koblenzer Straße ein Fast-Food-Restaurant und eine 2-geschossige Mischnutzung. Diese stellt eine Mindernutzung dar, ist stadtgestalterisch nicht eingebunden und ist dem entsprechend ein städtebaulicher Missstand. Bisher nicht ausgeschöpft wurde das Planungsrecht des Bebauungsplans Nr. 67420/08 in dieser nördlichen Blockspitze Bonner-/Koblenzer Straße, für eine bis zu VIII-geschossige Bebauung im ausgewiesenen Kerngebiet. Wenn diese heutige Parkplatzfläche im Zuge des Ausbaus des Inneren Grüngürtels notwendigerweise als Freiraum erhalten werden soll, so ist ein Vollzug des Bebauungsplans auszusetzen.

Die höchste Verdichtung erreicht die Blocknutzung an der Bonner Straße (6-geschossig) sowie auf der Nordseite der Schönhauser Straße (bis zu 8 Geschosse). Die Eckbebauung wird durch ein 27-geschossiges Büro-/Wohnhochhaus mit Ladensockelgeschoss mit einem Vollsortimenter gebildet und ist Teil des Stadtteilzentrums Bayenthal, Bonner Straße (mit Fortsetzung nach

Süden über die Grenze des Untersuchungsgebietes hinaus). Die Bebauung an der Schönhauser Straße einschließlich Hochhaus datiert von Anfang der 1970er Jahre und weicht von der ursprünglichen Bebauungslinie (Fluchtlinie) rund 25 m nach Norden zurück. Die mit Parkplatznutzung belegte Vorfläche der Bebauung ist stadtgestalterisch unbefriedigend. Im städtebaulichen Masterplan Innenstadt von Prof. Albert Speer & Partner wird vorgeschlagen, die Parkplatzfläche zusätzlich zur Fassung des Straßenraums neu zu bebauen. Eine niedriggeschossige Neubebauung sollte an die vorhandenen überkommenen zweigeschossigen Wohnhäuser auf der Nordseite der Schönhauser Straße bis zur Einmündung der Koblenzer Straße anschließen. Die Realisierungsmöglichkeiten für diesen Neuordnungsvorschlag sind skeptisch zu beurteilen, da mit dem geplanten Umbau des Knotens Bonner Straße, Marktstraße, Schönhauser Straße im Zuge des 3. Bauabschnitts der Nord-Süd Stadtbahn die verfügbare Fläche vor der bestehenden Bebauung reduziert wird und die für das Geschäftszentrum erforderlichen Parkplätze weiterhin im notwendigen Umfang zu berücksichtigen sind.

Öffentlich nutzbare Grünfläche zwischen Bonner- und Koblenzer Straße mit privatem Spielplatz

1970er Jahre Wohn- und Geschäftsbebauung Schönhauser Straße

Ende 2010 lebten im Teilbereich 1.093 Einwohner, davon 25,3 % Kinder und Jugendliche und 5,0 % ältere Menschen. Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund (43,4 %) ist um 12 Prozentpunkte höher als in der Gesamtstadt. Es gibt einen erhöhten Prozentsatz an Kindern und Jugendlichen und weniger ältere Menschen. Insgesamt ist der Teilraum fast vollständig lagegemäß genutzt. Funktionsschwächen bestehen hinsichtlich der isolierten Lage der öffentlich eingeschränkt nutzbaren Grünfläche. Städtebauliche Mängel sind festzuhalten in Bezug auf die Ecksituation Bonner Straße/Koblenzer Straße (Baulücke und niedrige Bebauung mit Fast-Food-Restaurant) sowie der Ecke Bonner Straße/Schönhauser Straße (dominierende Stellplatzfläche etc.).

Teilraum 4: Großmarkt-Gelände und Güterbahnhof Bonntor zwischen Bonner Straße und Vorgebirgstraße

Der mit rd. 53,2 ha größte Teilraum 4 des Untersuchungsgebietes zwischen Eisenbahnring, Bonner Straße, Grünzug Süd und Vorgebirgstraße wird dominiert durch den Kölner Großmarkt und dem hiermit nutzungsmäßig verwobenen früheren Güterbahnhof Bonntor. Von Süden mündet der Grünzug Süd/Vorgebirgspark in das Untersuchungsgebiet ein. Im FNP ist nahezu die gesamte Teilraumfläche als Sondergebiet (SO) dargestellt, lediglich die Ecksituation Bonner Straße/Marktstraße weicht mit einer Gewerbegebietsdarstellung ab. Im Teilraum 4 lebten Ende 2010 insgesamt 226 Einwohner.

Aufgrund der Großflächigkeit gliedert sich die Bestandsanalyse und -bewertung wie folgt auf:

a) Westliche Randbebauung Bonner Straße (zwei Baublöcke mit zusammen rd. 1,9 ha);
b) Großmarkt (einschl. westlich angrenzendes Gewerbegebiet insgesamt rd. 17,3 ha);

c) Güterbahnhof Bonntor (in seinen ursprünglichen Grenzen rd. 16,9 ha).

Die großräumigen Grün- und Freiflächen des Grünzugs Süd einschließlich der Raderberger Brache in diesem Teilraum südlich des Bischofsweges werden im Kapitel 3.3 behandelt.

a) Westliche Randbebauung Bonner Straße

Das nördliche solitäre Bürohaus Bonner Straße 126 gehört historisch zum Areal des Güterbahnhofs Bonntor (s. u.), welches sich nach Westen erstreckt und im Einmündungsbereich Sechtemer Straße/Bonner Straße eine Hauptzufahrt besitzt. Südlich der Einmündung Sechtemer Straße befindet sich eine rd. 2.200 qm große öffentliche Grünfläche. Diese ist weitgehend ungepflegt und verwahrlost. Eine Freiraumnutzung ist kaum gegeben aufgrund der unmittelbar angrenzenden Zufahrt zum vormaligen Güterbahnhof und dem westlich benachbarten Recyclingunternehmen. Die zwei Baublöcke westlich der Bonner Straße sind äußerst heterogen ausgebildet und von städtebaulichen Brüchen gekennzeichnet. Zwischen der Grünfläche und der Wiedereinmündung der Sechtemer Straße befinden sich rechtwinklig zur Bonner Straße zwei 3-geschossige Wohnzeilen mit zusammen rd. 46 Wohneinheiten und 6 Gewerbeeinheiten und einem dazwischen liegenden Reifen- und Kfz-Service. Allein zwischen Sechtemer- und Marktstraße folgt eine neuzeitliche geordnete Blockrandbebauung Bonner Straße mit einem 7-geschossigen Büroneubau. Rückwärtig angrenzend sind neben Wohnungen auch Einzelhandels- und sonstige Dienstleistungsbetriebe, teilweise mit Großmarktbezug, vorhanden. Im Blockinnenbereich stehen eine mindergenutzte zweigeschossige Fabrikhalle aus den 1920er Jahren und der Luftschutzbunker, der mit einem Turm als Kirche getarnt wurde, unter Denkmalschutz. Den Abschluss zum Großmarkt-Gelände bilden eine Halle, die auch von einem Händler genutzt wird, und ein Sportzentrum. Die Geschäftsnutzung ist hier Teil des Stadtteilzentrums Bayenthal, Bonner Straße. Durch die rd. 4.400 qm große öffentliche Grünfläche auf der Nordseite der Marktstraße, Ecke Bonner Straße, ist der vorgenannte Baublock zurückgesetzt. Mit dem Umbau des Kreuzungsbereichs wird zukünftig der örtliche Hauptverkehrszug Schönhauser Straße/Marktstraße nördlich dieser Grünfläche geführt werden und die Grünfläche einen Puffer zur Wohnbebauung auf der Südseite der Marktstraße bilden.

Der westliche Rand der Bonner Straße ist überwiegend funktionsgeschwächt. Die historisch auf die Achse der Großmarkthalle ausgerichtete städtebauliche Ordnung ist darüber hinaus weitgehend gestört. Zwischen dem Baubestand Sechtemer Straße und dem Kreisverkehrsplatz Bonner-/Koblenzer Straße verläuft zukünftig die Planfläche zum Ausbau bzw. zur Verlängerung des Inneren Grüngürtels.

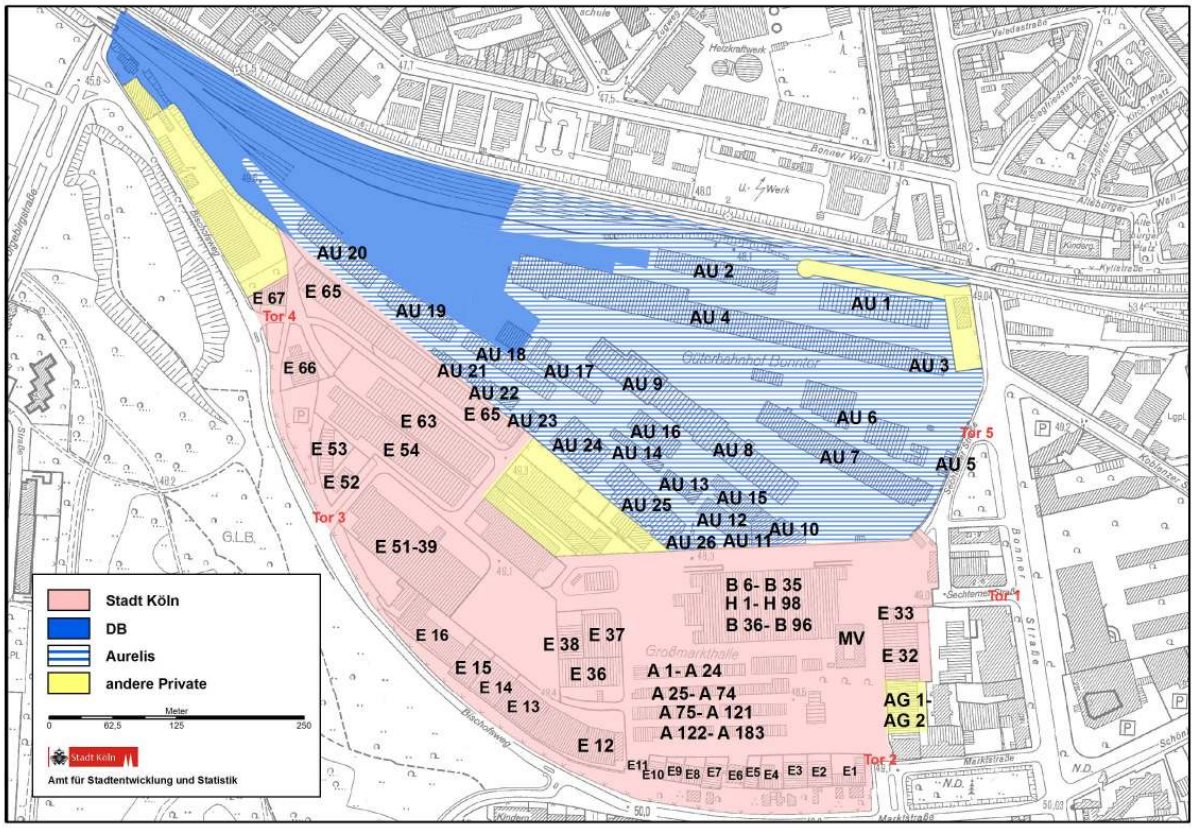
Westrand Bonner Straße nach Süden

b) Großmarkt Köln

Das Areal des städtischen Großmarktes westlich des oben dargestellten Gewerbe- und Mischgebietes Bonner Straße zwischen dem Güterbahnhof Bonntor im Norden und der Marktstraße bzw. dem Bischofsweg im Süden ist einschließlich randlich angrenzender Nutzungen insgesamt rd. 17,3 ha groß. Hiervon entfallen 15,7 ha auf städtische Großmarktflächen und 1,0 ha auf private Grundstücke im Großmarkt. Die dem Großmarkt vorgelagerten Behelfswohnbauten nördlich der Marktstraße nehmen 0,6 ha städtische Grundstücksfläche in Anspruch. Nutzungsmäßig ist das Großmarkt-Areal eng mit dem vormaligen Güterbahnhof Bonntor verbunden. Zusammen erstrecken sich Großmarkt-Gelände und Güterbahnhof über eine Fläche von 34,2 ha. Einer besseren Übersichtlichkeit wegen werden beide Areale jedoch nachfolgend getrennt untersucht.

Das Großmarkt-Gelände befindet sich nahezu vollständig in städtischem Besitz (94,2 %). Die drei privaten überwiegend Großmarkt-affin genutzten Grundstücksparzellen liegen im mittigen Großmarktbereich, nordwestlich der Markthalle (vgl. Abb. 6). Darüber hinaus erstrecken sich über rd. 6,8 ha des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor ebenfalls Großmarktnutzungen. Für das unmittelbare Großmarkt-Gelände gibt es keine planungsrechtlichen Festsetzungen in Bebauungsplänen. Mit dem Bebauungsplan Nr. 67420-07 wird allein die dem Hauptzugang des Großmarktes vorgelagerte öffentliche Grünfläche und Straßenland festgesetzt für die geplante Verlegung der örtlichen Hauptstraße (Marktstraße) auf die Nordseite der Grünfläche mit einem Verschwenk über die bestehenden Behelfsbauten hinweg.

Abb. 6: Gelände des Großmarktes und Güterbahnhofs Bonntor



Der Kölner Großmarkt zählt zu den größten Märkten in Deutschland. Er wurde 1940 eröffnet. Nach dem Krieg entwickelte er sich zu einem Importmarkt mit internationalen Geschäftsbeziehungen und qualitativ hochwertigen Angeboten. Das Einzugsgebiet beträgt über 200 km im Umkreis. Der jährliche Warenumschlag umfasst ca. 300.000 Tonnen im Sortimentbereich Obst,

Gemüse, Fisch und Fleisch. Organisation und Bewirtschaftung des Großmarktes liegen bei der städtischen Marktverwaltung im Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster.

Im Bereich des städtischen Großmarktes befinden sich insgesamt rd. 120 Marktfirmen. Hinzu kommen weitere rd. 30 Marktfirmen auf privaten Flächen und auf dem nördlich angrenzenden Güterbahnhofsareal. Die rund 40 größten und wirtschaftlich bedeutendsten Unternehmen haben sich in der Interessengemeinschaft Kölner Großmarkt e.V. organisiert. Ergänzend zur Absicherung der optimalen Funktion des Großmarktes als Großhandelszentrum und zur Abrundung des Angebotes haben sich dort Frucht- und Lebensmittellogistiker, Packstationen, Agenturen, Service-Stationen, darunter ein Abfallbehandlungsbetrieb mit Abfallsortieranlage, der der Genehmigungspflicht nach § 4 BImSchG unterliegt, ein gewerbliches Kühlhaus, Rechtsanwälte und sonstige affine aber auch nichtaffine Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt.

Die Hauptein- und -ausfahrt befindet sich an der Marktstraße nordwestlich der vorgelagerten öffentlichen Grünfläche und vis à vis der Wohnbebauung auf der Südseite der Marktstraße. Weitere Nebenzufahrten bestehen an der Bonner Straße und am Bischofsweg. Die Kernbetriebszeit liegt an den sechs Wochentagen zwischen 0:00 Uhr und ca. 10:00 Uhr und führt bereits zu frühen Tageszeiten zu Lärm- und Abgasbelästigungen bei der genannten Wohnnutzung, wobei die Verkehrsbewegungen den Tag über andauern. Seit Herbst 2010 wird der Zugang zum Großmarkt-Gelände wie auch zum Gelände des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor durch Schrankenanlagen kostenpflichtig kontrolliert.

Zentrum des Großmarktes ist die denkmalgeschützte Markthalle. Sie wurde 1937 bis 1940 von den Architekten Theodor Teichen und Ulrich Finsterwalder als moderner Zweckbau entgegen dem seinerzeit vorherrschenden historisierenden Stil sonstiger öffentlicher Bauten errichtet. Sie gewinnt ihren gestalterischen Wert durch ihren bogenartigen Querschnitt. Die auf feinen Bogenbindern gestützte Dachschale umhüllt einen Großraum von 132 m Länge und 57 m Breite und über 7.500 qm Grundfläche. Über die gesamte Südseite stülpen sich zwei stufenartig übereinander sitzende Sheddächer vor, über deren senkrecht stehende, lamellenartig wirkende Fensterwände die Halle belichtet wird. Zum Zeitpunkt ihrer Fertigstellung zählte sie zu den größten und modernsten Hallenbauten Deutschlands. Aufgrund einer Verschlechterung der Festigkeit des Hallendaches, sind 2009/10 Sanierungsmaßnahmen durchgeführt worden. Die Markthalle wird weiterhin genutzt. Südlich der Markthalle befindet sich die denkmalgeschützte sog. alte Versteigerungshalle, ebenfalls im Stil des Neuen Bauens zu Beginn der 1940er Jahre errichtet, an einer bewahrenswerten mit Bäumen bestandenen Platzsituation. Sie wird vom Pächter privat als „Event-Location“ bewirtschaftet. Markthalle und alte Versteigerungshalle sind als „Landmarke“ im Areal des Großmarktes zu werten und in die zukünftigen Neuordnungsüberlegungen einzubeziehen, die sich aus dem Ratsbeschluss vom 19.06.2007 zur Verlagerung des Großmarktes in 2020 ergeben.

Die innere Erschließung des Großmarkt-Geländes mit seinen durchnummerierten Markteinheiten erfolgt über den Marktring um die Markthalle herum sowie die Marktlagerstraßen Nord, Mitte und Süd. Eine Verknüpfung mit der inneren Straßenerschließung des Güterbahnhof-Geländes und dessen Bahnlagerstraßen ist gegeben.

Die frühere Schienenerschließung der Bahn ist seit vielen Jahren außer Betrieb. Die überkommenen Gleistrassen sind brach gefallen und nur teilweise nach förmlichen Verfahren gemäß § 18 b Allgemeines Eisenbahngesetz zurückgebaut worden. Diese Flächen, oft zwischen Hallen gelegen, befinden sich weitgehend in sehr ungeordneten Verhältnissen. Die äußere ehemalige Schienentrasse parallel zum Bischofsweg ist überwiegend mit Spontanvegetation besetzt.

Die heutigen Handelsflächen des Großmarktes betragen in der Großmarkthalle 7.500 qm und im Außenmarkt rd. 11.800 qm (zusammen 19.300 qm). Die großen Firmen auf dem Großmarkt haben eigene Hallen in der Größenordnung bis 6.000 qm. Die ansässigen Großhändler sind in der Regel auf städtischen Erbpachtflächen tätig (insgesamt knapp 30 Erbbaurechtsnehmer). Während der größte Teil der bestehenden Verträge in Übereinstimmung mit dem Verlagerungsbeschluss des Rates 2020 beendet werden können, haben die Verträge mit vier Unternehmen mit zusammen knapp 10.000 qm Grundstücksfläche Laufzeiten bis 2024.

Baudenkmal Markthalle
mit Dacherneuerung im Herbst 2009

Baudenkmal „Alte Versteigerungshalle“

Marktring West mit „Garagenhandel“

Durch Großfeuer 2009 zerstörte Halle

Privateigener Hallenkomplex im Großmarkt

Marktstraße mit Behelfsbauten am Rande des Großmarktes

Der Großmarkt-Standort stellt sich insgesamt als Gemengelage standortgemäßer Nutzungen, gebietsfremder Nutzungen, Mindernutzungen und Leerständen dar: Unter der Großmarktanschrift „Marktstraße 10“ findet sich die Kraftfahrzeugwerkstatt direkt neben dem Lebensmittelhandel, der Betrieb für Abfallrecycling neben dem Lagergebäude eines Musikinstrumentehan-

dels. Ebenso finden sich u. a. ein Unternehmen für Akkumulatoren, ein Fliesenfachhandel, eine Versicherungsagentur und ein Sportstudio. Moderne Hallen liegen neben Lagerbaracken, teilweise von den Lebensmittelgroßhändlern selbst errichtet, in denen der so genannte „Garagenhandel“ stattfindet, der überwiegend nicht den heute erforderlichen Standards entspricht.

Im Juli 2009 zerstörte ein Feuer eine ca. 2.000 qm große Lagerhalle auf einer stadteigenen Fläche, die im Erbbaurecht von einer Firma für Kioskbedarf genutzt wurde. Der Brandschaden wurde auf etwa 2 Mio. Euro veranschlagt. Der 2010 begonnene Wiederaufbau der Halle dauerte im Frühjahr 2011 noch an. Ein 1968 am Standort gegründetes Fruchthandelsunternehmen mit saisonabhängig rd. 120 Beschäftigten verlagerte 2009 seinen Kölner Standort in eine neue Betriebsstätte in Wesseling und hat neben neuen Untervermietungen teilweise Mindernutzungen im Nordosten des Areals hinterlassen. Insgesamt ist eine erhebliche Fluktuation von Nutzungen bzw. Leerständen feststellbar, wodurch sich die Flächensituation permanent ändert. Beachtenswert ist, dass freiwerdende Erbbaurechtsflächen aufgrund des Verlagerungsbeschlusses des Rates nur noch für die Restlaufzeiten bestehender Verträge angeboten werden können und somit längerfristig ausgerichtete Nutzungen (und damit verbundene Investitionen) zunehmend mangels Perspektive ausscheiden. Die beschriebene breite und weitgehend ungeordnete, zeitgemäße Standards negierende Nutzungsmischung verfestigt sich als städtebaulicher Missstand und Funktionsschwäche dadurch tendenziell.

Blick von Südosten auf das Areal von Großmarkt und Güterbahnhof Bonntor

Die großen Raum einnehmenden Freiflächen sind nahezu vollständig versiegelt, nur wenig geordnet und werden überwiegend vom fließenden und ruhenden Verkehr in Anspruch genommen. In wenig genutzten (Nischen-)Bereichen hat sich rudimentäre Begrünung angesiedelt. Einzelne große Bäume stehen vor allem nahe der Markthalle und der ehemaligen Versteigerungshalle. Die Verteilung der Flächennutzungen ist in Tabelle 6 dargestellt. Insgesamt sind

derzeit nur noch rd. 11,0 ha des Großmarkt-Geländes Standort bezogen adäquat genutzt (rd. 63,6 %). Dabei sind die Leerstände und Mindernutzungen im städtischen Großmarkt-Gelände verteilt und wechselhaft zu verorten (vgl. Karte 5 im Anhang).

Neben den Mindernutzungen und Leerständen sind im Großmarkt in den vergangenen Jahren u. a. aufgrund der vielfach schlechten Bausubstanz diverser Aufbauten auch häufig mangelhafte Lagerbedingungen und Hygieneverhältnisse auffällig geworden. Wegen der insgesamt unzureichenden Standortbedingungen hat sich der Rat der Stadt Köln 2007 umfassend mit der Zukunft des Großmarktes auseinandergesetzt. Auf der Grundlage der Beschlussvorlage „Zukunftsausrichtung des Großmarktes Köln“ (Nr. 0396/2007) hat der Rat am 19.06.2007 einstimmig beschlossen, den Großmarkt im Jahr 2020 zu verlagern. Die Verwaltung wurde mit gleichem Beschluss aufgefordert, keinerlei Verträge zu verlängern oder neu abzuschließen, die über das Jahr 2020 hinausgehen. Außerdem hat die Verwaltung alle zweckdienlichen städtebaulichen Instrumente zu nutzen, um bis zum Zeitpunkt der Verlagerung entwicklungshemmende bauliche Maßnahmen Dritter zu verhindern. Den Unternehmen und Händlern auf dem jetzigen Großmarkt-Gelände ist mit dem Ratsbeschluss eine Standortgarantie bis 2020 zugesichert. Die Verwaltung wurde weiterhin beauftragt, die Mängel am jetzigen Standort zu beheben und ein Sanierungskonzept zu erarbeiten und umzusetzen. Gleichwohl wird, wie oben bereits ausgeführt wurde, bei permanent kürzer werdenden Vertrags(rest-)laufzeiten die Wiedernutzung freiwerdender Flächen schwieriger.

Tab. 6: Grundstücke und Nutzungen auf dem Großmarkt und Güterbahnhof Bonntor

Eigentümer	Grundstück Fläche	Flächennutzungen				
		Erschließung*	Großmarkt + affine N.	Sonstiges Gewerbe	Wohnen	Brachen / Mindernutz.
Großmarkt						
Stadt Köln	16,3 ha	3,7 ha	10,2 ha	0,4 ha	0,6 ha	1,4 ha
Private	1,0 ha	./.	0,8 ha	./.	./.	0,2 ha
Großmarkt insges.	17,3 ha	3,7 ha	11,0 ha	0,4 ha	0,6 ha	1,6 ha
in v.H.	100 %	21,4 %	63,6 %	2,3 %	3,5 %	9,2 %
Vormaliger Güterbahnhof Bonntor						
DB	3,2 ha	./.	./.	0,1 ha	./.	3,1 ha
Aurelis**	12,2 ha	1,9 ha	6,8 ha	2,1 ha	./.	1,4 ha
Private	1,5 ha	./.	./.	1,1 ha	./.	0,4 ha
Bonntor insgesamt	16,9 ha	1,9 ha	6,8 ha	3,3 ha	./.	4,9 ha
in v.H.	100 %	11,2 %	40,2 %	19,6 %		29,0 %
Großmarkt + Bonntor	34,2 ha	5,6 ha	17,8 ha	3,7 ha	0,6 ha	6,5 ha
in v.H.	100 %	16,4 %	52,0 %	10,8 %	1,8 %	19,0 %

*) einschließlich allgemeine Parkplatzflächen
**) Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG, Duisburg

Erhebungsstand: April/Mai 2011

Der Aufforderung dieses Ratsbeschlusses an die Verwaltung für eine Verlagerung des Großmarktes eine Standortempfehlung zu unterbreiten wurde mit der weiteren Beschlussvorlage „Standortempfehlung zur Verlagerung des Kölner Großmarktes im Jahre 2020“ (Nr. 3898/2007) entsprochen. Am 13.12.2007 hat der Rat dementsprechend beschlossen, den Großmarkt nach Marsdorf zu verlegen und hierfür die Voraussetzungen zu schaffen.

Das Großmarkt-Gelände ist ausweislich der dargestellten örtlichen Verhältnisse sowie der Beschlussfassungen des Rates umfassend mit Funktions- und Substanzschwächen wie auch städtebaulichen Missständen belegt und nicht zukunftsfähig gestaltbar. Der zentral in der Kernstadt gelegene Standort mit hohem Verkehrsaufkommen vor allem in den frühen Morgenstunden und ohne unmittelbaren Anschluss an überörtliche Hauptverkehrszüge lässt sich nicht Innenstadt verträglich integrieren. Die notwendigerweise anstehende mittelfristige Neuordnung des Großmarkt-Geländes ist bereits kurzfristig bei Veränderungen im Nahbereich zu beachten.

c) Güterbahnhof Bonntor

Der ehemals insgesamt rd. 16,9 ha große Güterbahnhof Bonntor hat seine ursprüngliche Funktion bereits langjährig verloren. 12,2 ha wurden von der Deutschen Bahn AG in den 1990er Jahren auf die zunächst eigene Immobilienverwertungsgesellschaft ‚Aurelis' übertragen, die sich zwischenzeitlich jedoch ausschließlich in privatem Besitz befindet. Nur rd. 2,9 ha Grundstücksfläche im nordöstlichen Teil bis zur Vorgebirgstraße befinden sich noch im Eigentum der Deutschen Bahn. Frühzeitig veräußert wurden auch zwei zusammen knapp 1,0 ha große Gewerbegrundstücke nördlich des Bischofsweges, auf denen ein Hotelneubau errichtet und Medienunternehmen ansässig wurden (‚Medienzentrum Köln-Süd'). Darüber hinaus wurde das exponiert gelegene Bürohaus Bonner Straße 126, unmittelbar südlich des Eisenbahnrings, mit einer rd. 0,5 ha großen Parzelle für ein neues, genehmigtes aber bisher nicht realisierte Büroprojekt mit geplantem Parkhaus entlang des Bahndamms veräußert.

Qualifizierte Bebauungspläne liegen für das Gelände nicht vor. Entsprechend dem bahnbezogenen Funktionsverlust wurde das Areal des Unternehmens Aurelis auf dessen Antrag vom Eisenbahnbundesamt nach Prüfung förmlich mit Bescheid vom 22.12.2010 gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) von Bahnbetriebzwecken freigestellt. Durch die Freistellung verloren diese Flächen ihren bisherigen Rechtscharakter und ihre Eigenschaft als Bahnbetriebsanlagen einer Eisenbahn. Die Flächen entfielen aus der Planungshoheit des Eisenbahnbundesamtes und unterstehen jetzt wohl erstmalig der kommunalen Planungshoheit. Diese Freistellung von Bahnbetriebszwecken wurde im Amtsblatt der Stadt Köln am 23.02.2011 bekannt gemacht. Derzeit sind allein die DB-eigenen Flächen noch gewidmete Bahnflächen.

Die straßenseitige Haupterschließung des Geländes erfolgt über die Bonner Straße sowie auf der Grundlage von vereinbarten Wegerechten auch über das städtische Großmarkt-Gelände. Die innere Straßenerschließung ist über die privaten sog. Bahnlagerstraßen 1 bis 4 gegeben. Die Schienenerschließung fädelte von Nordosten aus dem Eisenbahnring aus. Die Gleise wurden in den letzten Jahrzehnten bereits zum großen Teil abgebaut. Die Flächen sind brach gefallen und liegen ungeordnet zwischen Hallen, zum Teil mit neuen Gebäuden bebaut.

Die Grundstücks- und Nutzungsverhältnisse sind in Tabelle 6 dargestellt. Ende 2010 sind rd. 8,9 ha der Aurelis-Flächen an über 30 unterschiedliche Firmen vermietet (zuzüglich Untervermietungen). Zusätzlich zu den inneren Verkehrsflächen ist eine Fläche von 0,6 ha im Zugangsbereich Bonner Straße nicht vermietet, da der vorherige Mietvertrag gekündigt wurde. Auf rd. 20 % der vermieteten Fläche laufen die Mietverträge im Zeitraum zwischen 2011 und 2016 aus. Die Hälfte der vermieteten Fläche ist jedoch von Betrieben gemietet, die noch gültige Verträge für den Zeitraum zwischen 2016 und 2024 besitzen. Zwischen 2024 und 2029 laufen Verträge aus für Grundstücke, die rd. 17 % der vermieteten Gesamtfläche ausmachen. Die übrigen Flächen sind entweder unbefristet vermietet (ca. 8 % der Gesamtfläche) oder besitzen Erbbaurecht (6 % der Fläche in zwei Verträgen). Die Mehrzahl der Mieter kann der Großmarktnutzung zugeordnet werden. Der Übergang in den städtischen Großmarkt nach Süden ist fließend.

Flächenübergang städtisches Großmarkt-Gelände (rechts) zum Gelände des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor (links) mit ungeordneten Mindernutzungen von Norden aus gesehen

Der gewerbliche Bereich auf rd. 2,1 ha aktiv belegter Grundstücksfläche wird geprägt durch Transportfirmen und ein Abfallrecyclingunternehmen unmittelbar westlich der Sechtemer Straße mit einer Abfallbehandlungsanlage, die der Zuständigkeit der Bezirksregierung Köln als oberer Abfallwirtschaftsbehörde untersteht. Das dreigeschossige Bürohaus an der Bonner Straße 126 beherbergt bereits langjährig Firmen der Arbeitsgemeinschaft (Arge) der Nord-Süd Stadtbahnbaumaßnahme. Das nahe des Eisenbahnrings rd. 200 m westlich der Bonner Straße gelegene 6-geschossige Bürohaus im Eigentum einer Pensionskasse ist seit vielen Jahren stark minder- bzw. fehlgenutzt. Bis zum Frühjahr 2006 war auf einer Etage eine Spedition ansässig. Anfang 2011 wird das Untergeschoss noch durch eine Heizungsbaufirma gewerblich genutzt, während das Erdgeschoss leer steht und die Obergeschosse durch Schlafstätten für Bauarbeiter fehlgenutzt werden. Die Einzelhandelslagernutzung aus dem Bereich Musikalienhandel mit Reparaturwerkstatt verlagerte im Frühsommer 2011 in einen Neubau nach Kalk und machte damit im Bereich Bonntor rd. 9.000 qm Grundstücksfläche und die aufstehenden rd. 4.500 qm Lager- und Büroräume frei. Für die Restlaufzeit des grundstücksbezogenen Erbbaurechtsvertrages werden die Flächen seit Anfang 2011 am Markt zur Wiedernutzung angeboten.

Wie an diesen Beispielen erkennbar, wurden in früheren Zeiten vom seinerzeitigen Eigentümer DB Grundstückflächen überwiegend in Form langfristiger sog. Freiflächenmietverträge bereitgestellt, auf denen die Mieter (wie bei Erbpachtgrundstücken) eigene Aufbauten errichtet haben. Das Eigentum an Grund und Boden sowie an Gebäuden ist somit vielfach getrennt. Da das Areal als gewidmete Bahnfläche der Eisenbahnverwaltung unterstand und nicht der kommunalen Bauaufsicht, sind die derzeitigen Kenntnisse über den jeweiligen Genehmigungsstand von Aufbauten bzw. über deren Legalität unvollständig.

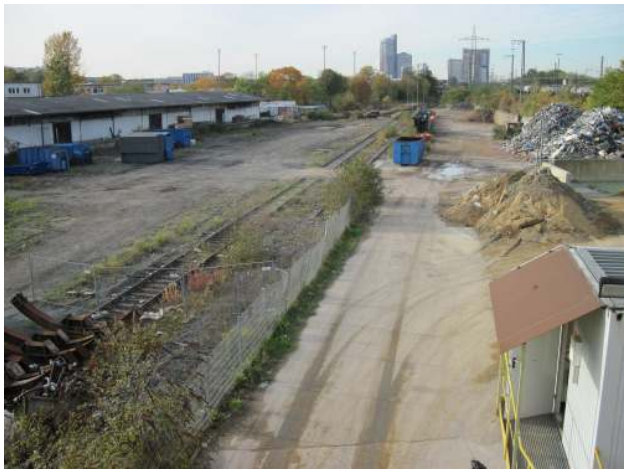
Die im Eigentum der Deutschen Bahn AG verbliebene Fläche ist weitgehend als mindergenutzt zu bewerten, trotz der in Teilen vorhandenen Bauhof-Nutzung. Ein letztes Gewerbegebäude wurde im Mai 2011 niedergelegt. Die DB-Fläche kann ohne grundlegende Neuordnung der Nachbarflächen kaum einer vollwertigen Nutzung zugeführt werden. Flächenzuschnitt und Erschließung sind unzureichend. Erhebliche Teile des Bahnareals sind von Spontanvegetation erobert worden. Unmittelbar östlich der Vorgebirgstraße unterhält die DB ein betriebsnotwendiges Stellwerk, in dem auch eine Mittelspannungsstation der DB-Energie untergebracht ist. Über eine weitere Mittelspannungsstation auf dem Aurelis-Gelände werden Nutzer mit Niederspannungsstrom versorgt. Von besonderer Bedeutung ist die 110 kV-Bahnstrom-Überlandleitung am gesamten Südrand des Eisenbahnrings ab der Südbrücke, die bei einer Flächenneuordnung Abstandserfordernisse auslöst. Nach derzeitigem Kenntnisstand begleitet diese Stromtrasse einen Schutzstreifen von beidseitig je 21 Metern. Da jedoch der Eisenbahnring auf der Südseite perspektivisch zum Ausbau des S-Bahn-West- bzw. -Südrings langfristig um ein Gleispaar räumlich zu erweitern ist (vgl. Kap. 2.4), bleibt zu prüfen, ob bei Erhaltung der Bahnstromtrasse die Gleiserweiterung im Schutzstreifen weitgehende Berücksichtigung finden kann.

In Hinblick auf den Schienenverkehrslärm werden bei einer städtebaulichen Neuordnung mit höherwertigen und sensibleren Nutzungen außerdem Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Bahnlagerstraße 1

Bahnlagerstraße 3, Abfallrecyclingbetrieb

Mindernutzung auf dem Güterbahnhof



Brachflächen im westlichen Bereich des Güterbahnhof-Geländes

Von der Gesamtfläche des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor werden aktuell rd. 60 % gewerblich genutzt. Der Anteil Brachen und mindergenutzter Flächen beläuft sich auf rd. 29 %.

Die restlichen Grundstücksflächen dienen der inneren Erschließung und damit verbundenen allgemeinen Parkplatzflächen (vgl. Tab. 6).

Im Ergebnis der vorstehenden Untersuchungen hat der vormalige Güterbahnhof Bonntor seine ursprüngliche Funktion und Bedeutung insgesamt verloren, was durch die Freistellung von Bahnbetriebzwecken testiert wird. Neben diesem Funktionsverlust ist das Areal durch ganz erhebliche ungeordnete Flächenanteile geprägt und im erheblichen Maße städtebaulich gestört. Hierzu ist ergänzend festzustellen, dass ansässige BImSchG-pflichtige Recyclingstandorte und Abfallbehandlungsanlagen nach Aufgabe des Großmarktstandortes nicht in eine Neuordnung integriert werden können und Verlagerungsnotwendigkeiten bestehen. Hierfür sind neben dem Standort für ein neues Frischezentrum in Marsdorf zusätzliche Gewerbe- und Industrieflächen für die nicht Großmarkt-affinen Unternehmen bereitzustellen. Zur notwendigen Inwertsetzung des Gesamtgeländes ist eine Überplanung erforderlich.

Im Osten des Güterbahnhof-Geländes sind Mauerreste der Festungsanlage Fort Großfürst Nikolaus II. von 1821 gefunden worden. Bei einer Beplanung des Areals ist zu prüfen, in welchem Umfang Teile der Fortifikation noch unter den heutigen Gewerbebauten als Bodendenkmal zu erhalten sind und gesichert werden müssen bzw. in die Neuordnung einbezogen werden können. Auch Teile des mittelalterlichen Judenfriedhofs, dessen Bodendenkmal-Ausdehnung nicht bekannt ist, befinden sich im Bereich um die Sechtemer Straße und nördlich der Markthalle und dürfen, da nach jüdisch-orthodoxen Vorstellungen Gräber zum ewigen Eigentum der Toten gehören, nicht tangiert werden. Aus bodenarchäologischer Sicht ist eine denkmalschonende Beplanung des Areals gefordert.

Im Zusammenhang mit dem Ratsbeschluss vom 19.06.2007 zur Verlagerung des Großmarktes beauftragte der Rat die Verwaltung weiterhin, mit den Eigentümern des Güterbahnhofs Bonntor und den weiteren benachbarten Einzeleigentümern Gespräche über die zukünftige gemeinsame Entwicklung des Areals zu führen. Als Zielsetzung ist dabei zu beachten, dass auch die Flächen des Güterbahnhofs und der benachbarten Einzeleigentümer keinerlei Vertragsbindungen über das Jahr 2020 hinaus eingehen und gemeinsam an einem Konzept für die Nutzung ab 2021 arbeiten. Konkret ist ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit gemeinsam definierten Entwicklungszielen anzustreben, wobei die Grundzüge des Entwicklungskonzeptes südliche Innenstadt-Erweiterung (3-Zonen-Modell, Wettbewerb) zu berücksichtigen sind (vgl. Ratsbeschluss in Anhang 3). In diesem Sinne werden seit 2010 kontinuierlich Gespräche mit dem Eigentümer Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG geführt. Hierbei wurde übereinstimmend Bedarf für eine Flächenneuordnung entsprechend dem ESIE-Modell und den hieraus abgeleiteten Grundlinien des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln festgestellt. Zur Vertiefung des städtebaulichen Masterplans Innenstadt hat das Architektur- und Planungsbüro Albert Speer & Partner im Auftrag von Aurelis Anfang 2011 eine städtebauliche Entwicklungsstudie für die Aurelis-Grundstücke unter Mitbetrachtung des Großmarkt-Geländes erstellt, der bei der weiteren Erörterung und Abstimmung der zukünftigen Gebietsneuordnung Beachtung findet.

Teilraum 5: Sportanlagen zwischen Vorgebirgstraße und Höninger Weg

Der rd. 15,8 ha große Teilraum 5 bildet im Wesentlichen den südöstlichsten Abschnitt des Inneren Grüngürtels ab, der östlich der Vorgebirgstraße in den Grünzug Süd verschwenkt. Dabei wird die Freiflächennutzung durch die Bezirkssportanlage und das Südstadion dominiert, die im Kapitel 3.3 näher untersucht werden. Im FNP ist der gesamte Teilraum als Grünfläche dargestellt mit Signets für Sportanlagen.

Wohnbebauung begleitet den Höninger Weg beidseitig bis zum Weyerstraßerweg als nördlichste „Spitze“ des Wohnbereichs Zollstock. Die östliche Randbebauung im Untersuchungsgebiet besteht aus Privatwohnungen und Studentenwohnungen des Kölner Studentenwerks. Diese werden nach Norden mit einer angrenzenden Kindertagesstätte (2 Gruppen mit 30 Plätzen, Träger: Netzwerk e.V.) an der Einmündung des Vorgebirgsglacisweges abgeschlossen. Die Bevölkerungszahl beläuft sich hier Ende 2010 auf 268 Einwohner. Weitere Wohnbebauung und

Bevölkerung existiert im Teilraum 5 nicht. Die Situation am Höninger Weg ist insgesamt städtebaulich geordnet. Planungserfordernis besteht nicht.

Nördlich des Vorgebirgsglacisweges bis an den Eisenbahnring heranreichend sind ehemalige Bahnflächen ebenfalls an das frühere DB-Tochterunternehmen Aurelis übertragen worden, welches seit den 1990er Jahren hier Gewerbe angesiedelt hat. Dabei handelt es sich um eine aus der Innenstadt verlagerte Spezialfirma für Lichtwerbung, einen Glasgroßhandel sowie weiteres Kleingewerbe. Erhebliche Flächenanteile der gewerblich genutzten Grundstücke sind jedoch stark mindergenutzt als Lagerflächen für Flüssiggas und als vermietete Abstellflächen für private Wohnmobile. Anfang 2011 sind diese Grundstücke an einen lokalen Gewerbeflächenentwickler veräußert worden, der Anstrengungen zur Verdichtung der gewerblichen Nutzung unternimmt. Östlich anschließend an die Gewerbenutzungen befinden sich private Parzellen mit überwiegender Freizeitnutzung. Grundsätzlich handelt es sich bei diesen Gewerbe- wie auch privaten Nutzungen an dieser Stelle im Bereich des Inneren Grüngürtels um Fehlnutzungen. Eine Verlagerung der gewerblichen (Minder-)Nutzungen und privaten Nutzungen ist mittel- bis langfristig zur Arrondierung und Optimierung des Inneren Grüngürtels erforderlich.

Gewerbenutzungen Vorgebirgsglacisweg

Wohnbebauung Höninger Weg
links Studierendenwohnungen

Hinsichtlich der weiteren Bebauung in diesem Teilraum ist im räumlichen Zusammenhang der Sportanlagen auf eine Sporthalle und Sozialräume unmittelbar östlich des Südstadions mit dem dazu gehörigen begrünten Parkplatz hinzuweisen sowie auf das Konrad-Adenauer-Tierheim des Kölner Tierschutzverein von 1868 e.V., der auch seine Geschäftsstelle hier unterhält. Das Tierheim belegt eine Grundstücksfläche von rd. 4.200 qm und stellt grundsätzlich eine Störung des öffentlichen Grün- und Freiraums dar. Diese betrifft sowohl die räumliche Ordnung als auch die Lärm- und Geruchsbelästigungen. Da es sich bei der Einrichtung jedoch um eine eher Freiflächen bezogene Nutzung für die Tierhaltung handelt, wird eine Verlagerungsnotwendigkeit nicht zwingend und kurzfristig für erforderlich gehalten. Nach dem Beschluss des Grün- und Umweltausschusses des Rates von Anfang 2003 erhält das Tierheim Bestandsschutz. Eine Verlagerung soll gleichwohl einvernehmlich angestrebt werden. Die Zufahrt zur Sporthalle und zum Tierheim ist mit Anbindung an die Vorgebirgstraße bis auf weiteres zu sichern.

Die Gesamtfläche des Teilraums 5 von rd. 15,8 ha teilt sich nutzungsmäßig wie folgt auf:

0,8 ha (5,1 %)	Wohnbauflächen am Höninger Weg
1,4 ha (8,9 %)	Gewerbliche Nutzungen am Vorgebirgsglacisweg
8,0 ha (50,6 %)	Sporteinrichtungen
2,4 ha (15,2 %)	angelegte öffentliche Grünflächen
3,2 ha (20,2 %)	ungeordnete Freiflächen (einschl. Festplatz)

Da neben den nachfolgend untersuchten ungeordneten Freiflächen auch die gewerblich genutzten Flächen einer Umnutzung bedürfen, beläuft sich der Anteil an Flächen mit Neuordnungsbedarf im Teilraum 5 auf rd. 4,6 ha bzw. 29,1 %.

Exkurs: Erweitertes Untersuchungsgebiet zwischen Höninger Weg und Luxemburger Straße

In den Ausführungen zum Teilraum 5 des Untersuchungsgebietes sowie zum Inneren Grüngürtel wird u. a. die mangelnde Vernetzung der Grün- und Freiräume innerhalb des Inneren Grüngürtels im Verlauf des Höninger Weges festgestellt. Aus diesem Grunde ist der diesbezügliche nordwestliche Anschlussbereich des Gleisdreiecks Süd und der weiteren ungeordneten Flächen zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey-Straße bis zur Luxemburger Straße ebenfalls untersucht worden.

Der Bereich des Gleisdreiecks Süd zwischen Untersuchungsgebiet, Rudolf-Amelunxen-Straße, Eifelwall und Volksgarten beiderseits des Höninger Wegs ist rd. 5,4 ha groß. Durch die niveaufreie Führung der Gleisanlagen liegen die Bahnflächen rd. 4 m höher als die umgebenden Flächen. Der somit eingeschnittene Höninger Weg verbindet die südliche Innenstadt durch vier Bahnunterführungen mit Zollstock bzw. dem Untersuchungsgebiet. Außerdem befinden sich am Höninger Weg in zentraler Lage des Gleisdreiecks gewerbliche Nutzungen auf einer Gesamtfläche von rd. 8.500 qm. In dieser Gemengelage befinden sich in engster Nachbarschaft eine Tankstelle mit Kfz-Gewerbe, ein Reifenhandel, ein Zweiradservice, eine Veranstaltungsagentur als auch die Abubakr-Moschee der Islamischen Gemeinde Köln e.V. und Nachtbetriebe des Vergnügungsgewerbes, die hier sämtlich als Fehlallokation auszumachen sind. Sowohl die räumliche Ausprägung als auch die teilweise in die Böschungen der Bahnanlagen eingegrabenen Nutzungen vermitteln die Anmutung einer diffusen, nicht zuordnungsfähigen Insellage und stellen eine deutliche Zäsur im Verlauf des Höninger Weges dar. Auf hochgelegenen Bahnflächen sind außerdem Bahnpachtgärten und eine Behelfswohnung vorhanden.

Insgesamt stellt der Bereich des Gleisdreiecks damit sowohl einen ausgeprägten städtebaulichen Missstand als auch eine erhebliche Funktionsschwäche des Siedlungs- und Freiraums dar. Auch wenn der angrenzende Volksgarten eine öffentliche Grünfläche von hoher sozialer Brauchbarkeit darstellt, so ist doch die Anbindung der südlichen Neustadt mit hoher Bevölkerungsdichte an den Inneren Grüngürtel hier perspektivisch deutlich zu verbessern. Diese Notwendigkeit wird auch vom städtebaulichen Masterplan Innenstadt konstatiert.

Dem Gleisdreieck Süd schließt sich nach Nordwesten das noch ungeordnete Areal zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey-Straße bis zur Luxemburger Straße an. Neben einem Parkhaus und weiteren Parkplätzen des Justizzentrums finden sich hier die leerstehenden ruinösen Aufbauten einer ehemaligen Holzhandlung und abgängige städtische Labore zur Lebensmittelüberwachung. Insgesamt ist auch dieser Bereich mit elf Einwohnern durch massive städtebauliche Mängel und Funktionsschwächen gekennzeichnet.

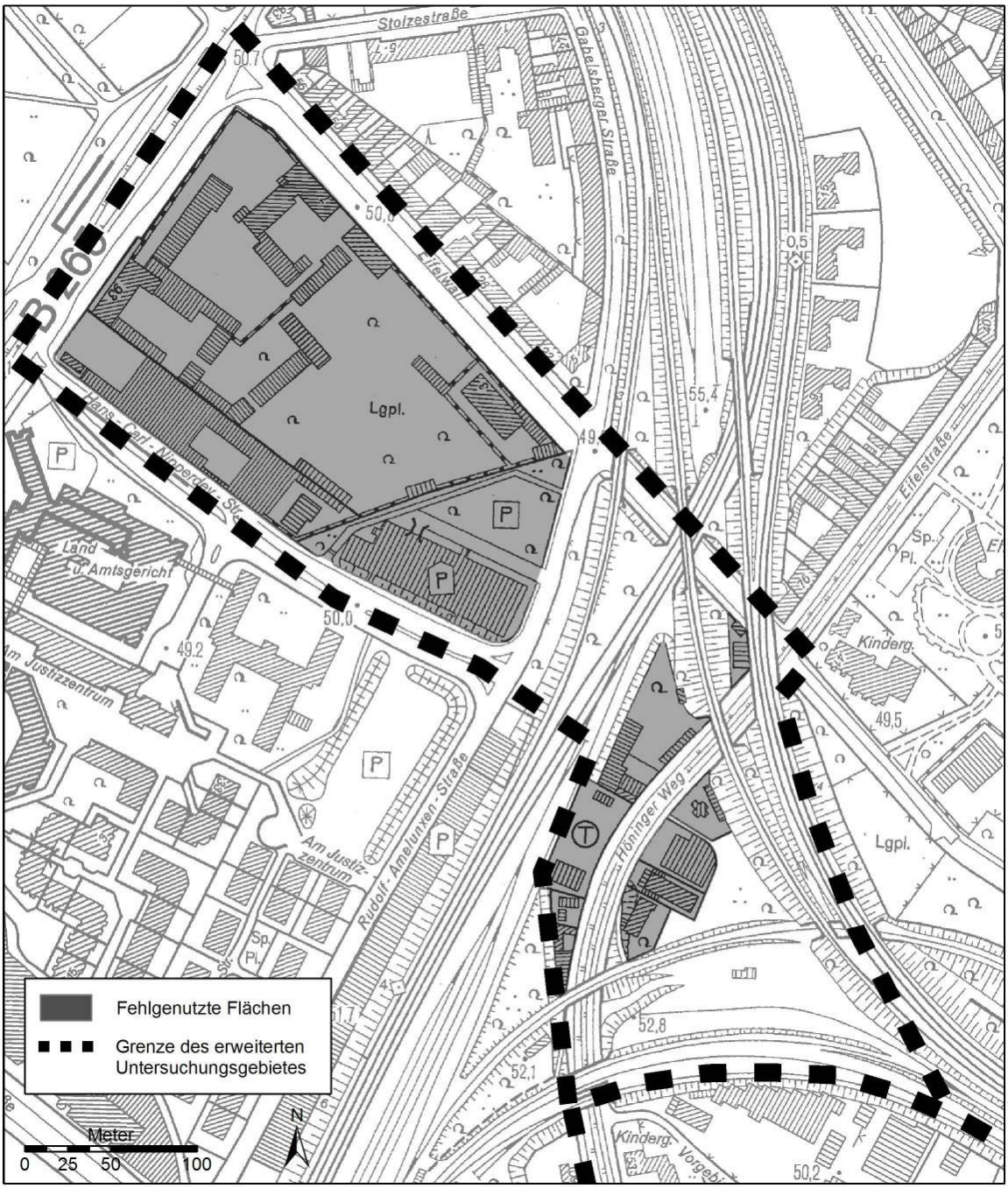
Entsprechend den Vorschlägen des städtebaulichen Masterplans Innenstadt und dem Ratsbeschluss vom 30.06.2009 soll dieser Bereich kurzfristig mit der Fortführung des Inneren Grüngürtels über die Luxemburger Straße hinweg neu geordnet werden. Vorrangige Entwicklungsziele sind dabei die Fortführung des Inneren Grüngürtels, die Fuß- und Radwegevernetzung über das Gleisdreieck Süd und den Volksgarten und die Beschränkung der Neubebauung auf die Nordseite am Eifelwall.

Am 10.09.2009 hat der Rat beschlossen, den Neubau des Historischen Archivs der Stadt Köln mit Kunst- und Museumsbibliothek und Rheinischem Bildarchiv am Eifelwall, Ecke Luxemburger Straße zu errichten. Im Dezember 2010 wurde der diesbezügliche Architektenwettbewerb gestartet. Das Ergebnis stellte das Preisgericht im Juni 2011 fest. Südlich angrenzend an den neuen Archivstandort ist ergänzend studentisches Wohnen geplant.

Nachfolgend soll die Freiraumqualität gleichfalls über ein Wettbewerbsverfahren in 2011/12 sichergestellt werden.

Da eine Neuordnung u. a. neben den Wettbewerbs- und Bebauungsplanverfahren auch erhebliche Boden ordnende Maßnahmen bedingen (einschließlich der Neuordnung des Kfz-Stellplatzbedarfs für die Justizbauten) und mit dem Ausbau des Inneren Grüngürtels unrentable Maßnahmen zur Realisierung anstehen, ist ein Sanierungstatbestand grundsätzlich gegeben. Auf die weiteren Ausführungen in Kap. II 5.2 wird verwiesen.

Abb. 7: Erweitertes Untersuchungsgebiet



3.3 Grün- und Freiraumsituation

Eine Befassung mit der Grün- und Freiraumsituation des Untersuchungsgebietes leitet sich von der grundsätzlichen Feststellung ab, dass der für die Kölner Kernstadt prägende Innere Grüngürtel hier abbricht und in den Grünzug Süd abgeleitet wird. Die Fortführung des Inneren Grüngürtels am südlichen Innenstadtrand bis zum Rhein und die Vernetzung mit dem Rheinfreiraum/Rheinboulevard ist eine herausgehobene langjährige stadtentwicklungsplanerische Zielvorstellung der Stadt Köln. Das Gesamtkonzept Stadtentwicklungsplanung Köln misst dem Inneren Grüngürtel Bedeutung für die angrenzenden Mittelbereiche zu und postuliert in seiner Freiraumzielplanung für Köln u. a. in Übereinstimmung mit den Planwerken der Fachverwaltung den Ausbau des Inneren Grüngürtels ab der Luxemburger Straße bis zum Rhein. Wesentliche Vernetzungen sind mit dem Volksgarten, dem Friedenspark und dem Grünzug Süd vorzunehmen.

Der Teilraum 5 des Untersuchungsgebietes stellt den südöstlichsten Planungsraum des Inneren Grüngürtels dar. Ursprünglich nach einem Gesamtkonzept von Fritz Schumacher zwischen 1919 und 1922 ausgebaut, endet der Innere Grüngürtel als gestalteter Freiraum an der Luxemburger Straße. Zwischen Luxemburger Straße und dem Gleisdreieck Eifelstraße wird der Ausbau des Inneren Grüngürtels aktuell geplant und vorbereitet. Allein durch die Gleisanlagen des Nah- und Fernverkehrs getrennt folgt die Fortführung bis zur Vorgebirgstraße. Unmittelbar östlich der Vorgebirgstraße verschwenkt der Innere Grüngürtel in den radialen Grünzug Süd.

Die Durchbindung des Inneren Grüngürtels entlang des Eisenbahnrings Richtung Rhein scheiterte in den 1920er Jahren u. a. an den Flächenansprüchen der Reichsbahn (vgl. Güterbahnhof Bonntor). Mit der aktuellen und absehbaren Flächenverfügbarkeit im Untersuchungsgebiet bietet sich erstmals die historische Chance zur Fortführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein in einer angemessenen Dimensionierung. Wesentliche Vorgaben zur Grün- und Freiraumentwicklung sind in diesem Zusammenhang die bereits in der Einleitung genannten Beschlüsse zur Fortführung des Inneren Grüngürtels, zum Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung, zur Verlagerung des Großmarktes, zur Vorbereitung einer Bewerbung zur Ausrichtung einer Bundesgartenschau 2025 und zur Darstellung der Ergebnisse des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln.

a) Innerer Grüngürtel westlich Vorgebirgstraße mit Sportanlage Süd und Südstadion

Die Grundstrukturen des Teilraums 5 mit der Wohnbebauung im Westen am Höninger Weg und Sportanlagen finden sich (neben weiterer ursprünglich geplanter Wohnbebauung einschließlich Pfarrkirche) bereits in Fritz Schumachers Planung aus dem Jahre 1923 zur Grünverbindung Volksgarten – Vorgebirgspark – Südfriedhof (vgl. Abb. 8).

Mehr noch als die historisch eingestreute Zollstocker Wohnbebauung zwischen Höninger Weg und Weyerstraßerweg sind die ausgedehnten hochliegenden Gleisanlagen der Deutsche Bahn AG über der Eifelstraße eine wesentliche Sperre in der Längsausrichtung des Inneren Grüngürtels, die es zu überwinden gilt. Die o. g. gewerblichen Nutzungen nordöstlich der Wohnbebauung am Vorgebirgsglacisweg sind als Fehlnutzungen mittelfristig zu verlagern.

Der weitere Freiraum des Teilraums 5 mit den prägenden Sporteinrichtungen und einer neu angelegten Spielfläche bieten gute Voraussetzungen zur Optimierung des Inneren Grüngürtels.

Anfang 2003 nahm der Ausschuss Umweltschutz und Grün des Rates das Handlungskonzept Grüntangente Süd zur Kenntnis und beauftragte die Verwaltung mit der Umsetzung des zugehörigen Entwurfskonzeptes. Dieses sah insbesondere die in 2006 fertig gestellten neuen Spiel- und Sportflächen nördlich des Tierheims vor sowie Verbesserungen im Bereich des Festplatzes an der Vorgebirgstraße.

Das Kölner Südstadion wurde in seiner heutigen Form 1979 erbaut, um Fußballvereinen der Kölner Südstadt eine Spielstätte zu geben. Das Südstadion verfügt über 14.944 Plätze, davon 1.918 überdachte Sitzplätze und 13.026 Stehplätze. Die Bausubstanz ist nach 30 Jahren stark

renovierungsbedürftig. In 2008 wurde die Tribüne bereits mit neuen Schalensitzen ausgestattet und in 2009 sind Technik und sanitäre Anlagen erneuert worden. Die Nutzung der Anlage in Trägerschaft der Kölner Sportstätten GmbH ist jedoch stark zurückgegangen.

Südstadion

Mit dem Ratsbeschluss vom 22.06.2006 wurde die Verwaltung beauftragt, das Gebiet des heutigen Südstadions am Vorgebirgstor im Kontext des Entwicklungskonzeptes südliche Innenstadt-Erweiterung neu zu beplanen. Hinsichtlich der Sportanlagen sollten die Belange des Breitensports für die weitere Nutzung besonders betrachtet werden. Nach zwischenzeitlichen Diskussionen über eine Aufgabe des Südstadions steht dieses nicht mehr zur Disposition. Das Südstadion mit der gesamten angrenzenden vereinsgebundenen Bezirkssportanlage Süd, die neben zwei weiteren Trainingsplätzen und Leichtathletikanlagen außerdem einen Komplex mit Umkleiden, Krafträumen und Sporthalle umfasst, ist für die Entwicklung des Sports nach Aussage der Fachverwaltung an dieser zentralen Stelle unverzichtbar.

Am 05.05.2009 hat der Rat der Stadt Köln den Antrag der CDU-Fraktion zur Modernisierung und zum Ausbau des Südstadions (u. a. zur Nutzung für die 3. Fußball-Bundesliga) und zur Nutzungsintensivierung zur weiteren Beratung in den Sportausschuss verwiesen.

Die Kölner Sportstätten GmbH sieht grundsätzlich die Notwendigkeit, in Köln neben dem Müngersdorfer Stadion ein zweites Fußball-Stadion vorzuhalten, welches den Anforderungen des Spielbetriebs der 3. Liga und der Regionalliga genügt. Dementsprechend ist das Südstadion zu erhalten und nicht infrage zu stellen.

Bei der dem Südstadion östlich unmittelbar benachbarten städtischen Bezirkssportanlage Süd in Verantwortung des Sportamtes handelt es sich um eine multifunktionale Anlage, die durch Breiten- und Leistungssportler, rund 15 Vereinen, Kölner Schulen, vom Universitätssport und sportbegeisterten Freizeitgruppen genutzt wird. Im Außenbereich verfügt die Sportanlage über

einen kleineren und größeren Fußball-Rasentrainingsplatz und zwei Tennenplätzen. Entsprechend Ratsbeschluss vom März 2010 ist die Umwandlung eines Tennenplatzes in einen Kunstrasenplatz im Rahmen des Konjunkturprogramms II beschlossen. Die Umsetzung ist im III. Quartal 2011 geplant. Darüber hinaus verfügt die Sportanlage über die stark sanierungsbedürftige Sporthalle Süd, die ebenfalls von Schulen und Vereinen genutzt wird. Am 14.07.2011 hat der Rat die Verwaltung einstimmig beauftragt, eine Planung und Kostenermittlung zur Generalsanierung zu erstellen. Erste grobe Kostenschätzungen gehen von einem Kostenvolumen von rd. 4,7 Mio. Euro aus. Das heißt, die Sportanlagen sind weiterhin als fester Bestandteil im Teilraum 5 des Untersuchungsgebietes zu berücksichtigen.

Das naturbelassene dreieckig zugeschnittene rd. 1,5 ha große Areal zwischen Südstadion und Wohnbebauung Höninger Weg ist wie auch die östlich angrenzenden Flächen zwischen Sportanlagen und Eisenbahnring als Landschaftsschutzgebiet (L 17) ausgewiesen. Gleichwohl weist dieses Areal mit einer Treppenanlage und Aussichtsplattform qualitätvolle Gestaltungselemente am Fußweg vom Höninger Weg zum Vorgebirgsglacisweg auf.

Entsprechend dem o. g. Beschluss aus 2003 zur Grüntangente Süd wurde im Sommer 2006 die rd. 9.000 qm große Spiel- und Freizeitanlage nördlich des Tierheims bis zum Bahndamm mit großzügigem Bolz- und Basketballplatz fertig gestellt. Ein Teil der Kosten wurden aus Städtebauförderungsmitteln des Landes NRW finanziert.

Vereinsgebundene Bezirkssportanlage

sog. Festplatz am Südstadion

Östlich dieser Spiel- und Freizeitanlage und des Tierheims erstreckt sich südlich des Bahndamms bis zur Vorgebirgsstraße eine ca. 10.000 qm große unbefestigte und ungeordnete Fläche (sog. Festplatz am Südstadion). Diese wird sowohl als Parkplatz mit einer minimalen Auslastung außerhalb von Veranstaltungen im Südstadion als auch für Flohmärkte und Zirkus- und Festveranstaltungen (z. B. großes Festzelt zum Karneval) genutzt. Diese minder genutzte Fläche im Eigentum der städtischen Sportstätten GmbH stellt grundsätzlich einen städtebaulichen Missstand mit erheblicher Funktionsschwäche dar. Laut Ratsbeschluss vom 26.05.1988 soll der Festplatz für die oben genannten Veranstaltungen erhalten bleiben und gleichzeitig einen Teil des für die Sportanlagen notwendigen Stellplatznachweises bedienen. Eine Neuordnung und Aufwertung dieser Fläche mit Einbeziehung in die gestalteten öffentlichen Grünflächen des Inneren Grüngürtels ist gleichwohl unbedingt erforderlich, ggf. unter Beibehaltung der Nutzungsfunktionen, da Flächenalternativen im Nahbereich nicht zur Verfügung stehen.

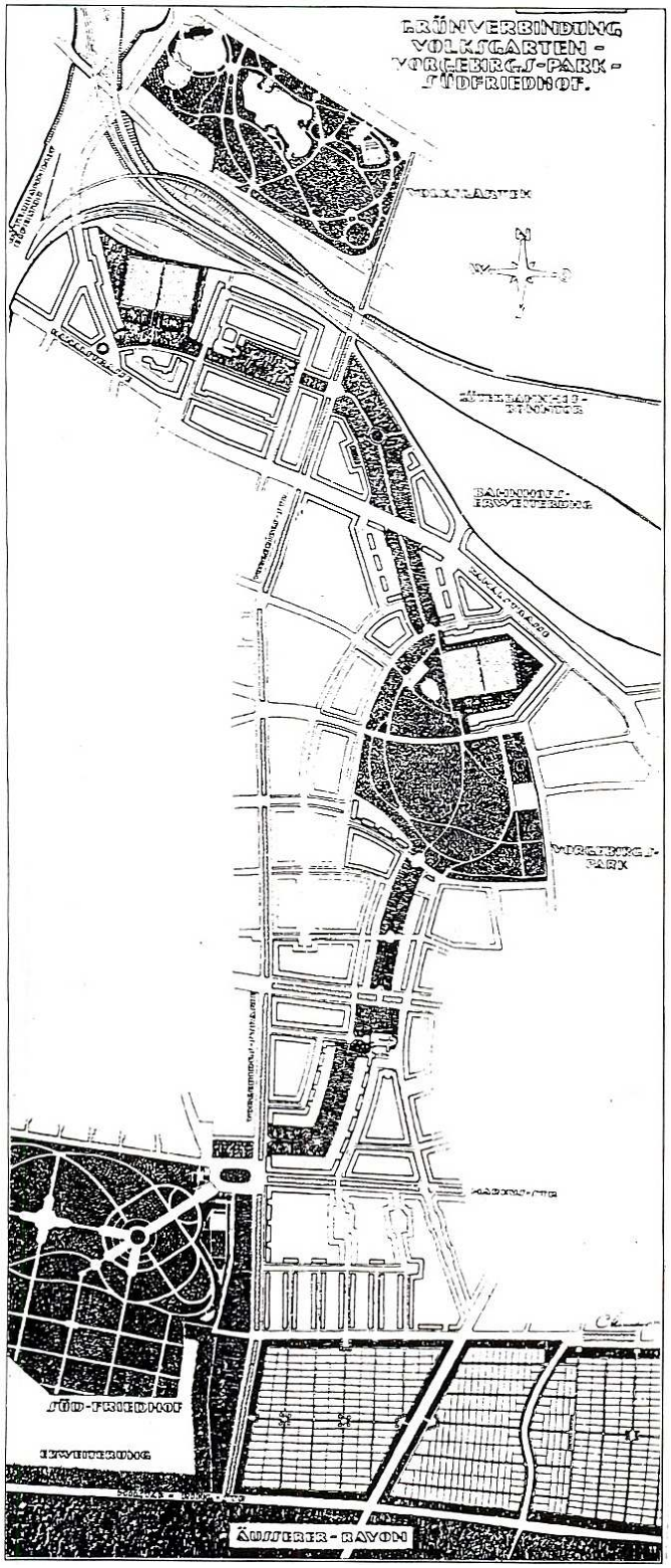
b) Grünzug Süd mit Vorgebirgspark und ‚Raderberger Brache'

Der Innere Grüngürtel schwenkt unmittelbar östlich der Vorgebirgstraße in den Grünzug Süd um. Dieser stellt die radiale Grünverbindung im Kölner Süden zwischen der Innenstadt und dem Südfriedhof bzw. dem Äußeren Grüngürtel dar. Seine heutigen Dimensionen nahm der Grünzug Süd mit Ausbaumaßnahmen ab 1960 an. Die Gesamtfläche beläuft sich auf über 82 ha. Dem Grünzug Süd kommt daher aus stadtentwicklungsplanerischer Sicht wie dem Inneren Grüngürtel Nutzer bezogen eine Bedeutung für Mittelbereiche zu.

Der Ausbau des Grünzugs Süd begann noch vor dem 1. Weltkrieg mit dem Vorgebirgspark. Nördlich und südlich der inzwischen rückgebauten Kierberger Straße entstand nach Plänen von Fritz Encke zwischen 1911 und 1914 als Volkspark mit Schmuckanlage im Jugendstil der Vorgebirgspark innerhalb des heutigen Grünzugs Süd. Der nördliche Teil des Vorgebirgsparks bis zur Kierberger Straße liegt im Untersuchungsgebiet.

Südlich des Bischofsweg bis zum Vorgebirgspark erstreckt sich die rd. 13 ha große sog. „Raderberger Brache". Sie ist im Bebauungsplan Nr. 66420/06 als öffentliche Grünfläche – Parkanlage – mit dem Zusatz „geschützter Landschaftsbestandteil" (LB 2.06 entsprechend Landschaftsplan) festgesetzt ist. Die Raderberger Brache ist insgesamt als Ausgleichsmaßnahme für den Ausbau des Bischofswegs ausgewiesen. Es sind dort Pflegemaßnahmen zur Erhaltung sowie Baumpflanzungen in den Randbereichen zum Bischofsweg festgesetzt und umgesetzt worden. Außerdem sind auf der Randfläche zur Vorgebirgstraße Baumpflanzungen als Ausgleich aus dem Verfahren zur Genehmigung der 110 KV DB-Bahnstromleitung zwischen Köln und Kerpen-Sindorf (1994 ff) festgesetzt worden. Beide Maßnahmen wurden ausgeführt.

Abb. 8: Planung Grünzug Süd aus 1923 von Fritz Schumacher



Aufgrund dieser Festsetzungen ist das Gelände nur am Rand erschlossen. Im inneren Bereich sind keine gewidmeten Wege vorhanden. Das in Teilen stark verbuschte Brachgelände weist sowohl dichte Gehölzbestände, brombeerbestandene Sukzessionsflächen sowie bedeutsame

Hochstaudengesellschaften auf, die sich auch durch eine hohe faunistische Artenvielfalt auszeichnen. Da es sich bei der Brache damit um eine der wenigen ungenutzten Räume in Innenstadtnähe handelt, wird seitens der Unteren Landschaftsbehörde ein Eingriff in diesen Bestand, beispielsweise durch einen Ausbau oder eine Neutrassierung des Bischofswegs (vgl. Variante 1 des Verkehrskonzepts in Karte 11 mit teilweiser Tunnellage) eindeutig nicht befürwortet. Die Weiterverfolgung derartiger Überlegungen wäre u. a. mit einer Änderung des Landschaftsplans verbunden. Der Schutz des Bestandes gilt in vergleichbarer Art und Weise auch in Bezug auf die erwogene Durchführung einer Bundesgartenschau in diesem Umfeld.

c) Quartiersbezogene Grün- und Freiflächen

Wie bereits in der Untersuchung der Teilräume in Kapitel 3.2 dargestellt wurde, bestehen neben den großflächigen öffentlichen Grünflächen im Westen und Süden nur drei öffentlich nutzbare Grünflächen im Untersuchungsgebiet:

- Städtische öffentliche Grünfläche Bonner Straße/Sechtemer Straße (rd. 2.300 qm), aufgrund der Lage eher Straßenbegleitgrün und ohne sozialen Gebrauchswert; noch verstärkt durch die mehrjährige Belegung mit Baustelleneinrichtungen des angrenzenden U-Bahnbaus.
- Städtische öffentliche Grünfläche Bonner Straße, Ecke Marktstraße (rd. 4.700 qm) mit abgesenkter Rasenfläche ohne Möblierung im Hauptzugangsbereich des Großmarktes ebenfalls ohne sozialen Gebrauchswert. Durch die geplante Verlagerung des fließenden Verkehrs der Marktstraße auf die Nordseite der Grünfläche kann diese an die südlich Wohnbebauung herangeführt und optimiert werden.
- Private öffentlich nutzbare Grünfläche zwischen Bonner Straße und Koblenzer Straße (rd. 7.500 qm) wurde perspektivisch zur Fortführung des Inneren Grüngürtels mit dem Wohnungsneubau auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 67420/08 mit der Festsetzung „Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Erholungsanlage/Ballspielplatz“ angelegt. Die geplante Übernahme der Grünfläche in städtisches Eigentum ist bisher nicht zustande gekommen. Die Breite des Freiraums zwischen den Wohnhäusern beträgt rd. 50 m, die nutzbaren Grünflächen sind ca. 40 m breit, die mittlere Länge der Grünfläche beläuft sich auf rd. 160 m. Innerhalb der Grünfläche wurde durch den Investor eine objektbezogene Kleinkinderspielfläche entsprechend der Bestimmung der Landesbauordnung ausgebaut. Die Nutzung dieser gesamten Freiflächen ist mittels aufgestellter Schilder des privaten Eigentümers zur Einhaltung von Ruhezeiten zwischen 13:00 und 15:00 Uhr sowie zwischen 22:00 und 8:00 Uhr einschränkend reglementiert.

Die vorgenannten öffentlichen Grünflächen können in den derzeitigen Grenzen lediglich eine Bedeutung für den Nahbereich entwickeln. Mit deren Einbeziehung in die grundlegenden Planungen zur Fortführung des Inneren Grüngürtels Richtung Rhein muss eine Erhöhung des Gebrauchswerts der Grünflächen zwischen Koblenzer Straße und Bonner Straße sowie Bonner-/Sechtemer Straße sichergestellt werden.

Ergänzend hinzuweisen ist auf die notwendige Vernetzung mit den nördlich angrenzenden quartiersbezogenen öffentlichen Grünanlagen Volksgarten und Friedenspark. Durch den Eisenbahnring sind diese gut gestalteten und stark nachgefragten Flächen in der hoch verdichteten Neustadt Süd massiv vom Untersuchungsgebiet abgetrennt. Die Anbindung des Friedensparks bedarf sowohl über die Alteburger Straße als auch über eine stillgelegte ehemalige Bahnunterführung westlich der Südbrücke im Rahmen der sehr eingeschränkten Möglichkeiten einer engeren Verknüpfung. Die Anbindung des Volksgartens ist sowohl über die Vorgebirgstraße wie auch über die Eifelstraße/Höninger Weg mit ihren stärker trennenden Bahnunterführungen ebenfalls schwierig.

3.4 Umweltsituation

a) Lärm

Das Untersuchungsgebiet wird besonders durch den Verkehrslärm von Straße und Schiene erheblich belastet. Die vorliegenden Lärmwerte basieren auf dem Schallimmissionsplan Straßenverkehr (Stand 2008) und auf dem Schallimmissionsplan Schienenverkehr (Stand 2005) der städtischen Fachverwaltung. Darüber hinaus wirken Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr vom bzw. zum Flughafen Köln/Bonn auf den südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ein.

Das Gustav-Heinemann-Ufer (rd. 40.000 Kfz/Tag), die Bonner Straße (rd. 23.000 Kfz/Tag) und die Straße Am Vorgebirgstor (rd. 35.000 Kfz/Tag) im städtischen Hauptstraßennetz sind aufgrund ihrer hohen Durchgangsverkehrszahlen und ihrer dementsprechend hohen Verkehrslärmbelastung von mit mehr als 75 dB(A) am Tage bzw. rd. 65 dB(A) nachts für Wohnnutzung ohne weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen nicht geeignet. Auch die tangentiale Hauptverkehrsverbindung Schönhauser Straße, Marktstraße, Bischofsweg mit rd.12.000 Kfz/Tag liegt mit über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts über dem Orientierungswert für eine Mischnutzung. Bei einer angrenzenden Neubebauung ist daher darauf zu achten, dass an diesen Hauptverkehrsstraßen eine geschlossene Bebauung zur Reduzierung des Verkehrslärms in den Blockinnenbereichen geplant und auf eine entsprechende Grundrissgestaltung bei der Hochbauplanung geachtet wird. Einwirkungsmöglichkeiten auf die Verkehrslärmentwicklung sind begrenzt über eine Beeinflussung des Straßenverkehrs gegeben.

Die DB-Trasse auf der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebietes ist Teil der Hauptgüterverkehrstrasse zwischen dem Containerbahnhof Köln-Eifeltor und der rechtsrheinischen Bahnstrecke Richtung Süddeutschland und ist mit einem Lärmwert von rd. 75 dB(A) belastet. Die Lärmemissionen betragen selbst an der gesamten südlichen Grenze des Plangebietes noch über 45 bis 55 dB(A). Die Werte für die Tag- und Nachtbelastung unterscheiden sich dabei kaum.

Ausgehend von dem Stadtbahnverkehr der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) mit den Linien 12 und 16 betragen die Lärmwerte im Höninger Weg tagsüber zwischen 65 und 70 dB(A), am Rheinufer zwischen 60 bis 65 dB(A). Die nächtlichen Werte liegen hier durchschnittlich 5 dB(A) niedriger.

Die für den Schienenverkehr und Straßenverkehr dargestellten Lärmemissionen sind im Entwicklungskonzept sowie bei der weiteren städtebaulichen Planung wie auch ggf. in der Hochbauplanung angrenzender Flächen durch Lärmminderungsmaßnahmen entsprechend zu berücksichtigen. Bei der weiteren Planung ist in technischer wie finanzieller Hinsicht zu prüfen, ob insbesondere an den DB-Trassen Lärmschutzwände möglich sind.

Grundsätzlich sollten entlang Verkehrslärm belasteter Straßen- und Schienenwege zukünftig nach Möglichkeit weniger lärmempfindliche Nutzungen, wie z.B. Büronutzungen, vorgesehen werden.

Gewerbelärm ist in 2011 nur punktuell im Nahbereich von Entsorgungs- und Recyclingunternehmen an der Alteburger Straße 138 (am Eisenbahnring) und Bonner Straße 126 (vorm. Güterbahnhof Bonntor) sowie im Großmarkt-Gelände, Marktstraße 10, relevant. Am Standort des Recyclingzentrums Bonner Straße wird eine nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) genehmigte Abfallbehandlungsanlage betrieben, die der Aufsicht der Bezirksregierung Köln unterliegt. Am Standort Marktstraße befindet sich eine Abfallsortieranlage, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Großmarktbetrieb steht und ebenfalls nach BImSchG genehmigungspflichtig ist. Das Emissionsverhalten beider Betriebe wird von Containerumschlag und Schwerlastverkehr bestimmt. Mit der vom Rat beschlossenen Aufgabe dieses Großmarktstandortes in 2020 sind die Firmen verlagerungsbedürftig. Während das letztgenannte Unternehmen ggf. am neuen Großmarktstandort zu platzieren ist, stellt sich für das erstgenannte ein allgemeines Verlagerungserfordernis entsprechend den unternehmensspezifischen Anforderungen.

Der Recyclingstandort Alteburger Straße 138 verfügt über zwei BImSchG-pflichtige Abfallbehandlungsanlagen. Diese betreffen die Lagerung von Altmetallen und Schrott wie von Lagerung und Umschlag von Altpapier. Bis zur Niederlegung der früher nach Süden abschirmenden hochliegenden Gleistrasse war der Standort kaum auffällig. Mit der Freistellung des Areals im Zuge des Neubaus des 2. Bauabschnitts der Nord-Süd Stadtbahn mit dem Abzweig zum Rheinufer hat sich die Situation grundlegend in Hinblick auf die disponiblen Planflächen geändert. Der benachbarte Betriebshof der Abfallwirtschaftsbetriebe Köln, Alteburger Straße 141, hält keine BImSchG-pflichtigen Anlagen vor. Das Emissionspotenzial dieses Betriebes wird fast ausschließlich durch die Fahrbewegungen der Stadtreinigungsfahrzeuge insbesondere in den frühen Morgenstunden bestimmt. Darüber hinaus kommt es zu den Einsatzzeiten des Winterdienstes zu Lärmemissionen auch dem Außengelände auch zur Nachtzeit (22:00 – 06:00 h). Bereits bei der früheren Beplanung des ehemaligen Brauerei-Geländes Alteburger Straße wurde die Einhaltung ausreichender Schutzabstände zu sensiblen Nutzungen wie Wohnen thematisiert. Diese Problematik ist durch den Wegfall von Abschirmungen verstärkt bei der zukünftigen Planung relevant, sodass diese Standorte mittel- bis längerfristig nicht aufrechterhalten werden können und im Zusammenhang mit der Neustrukturierung des Untersuchungsraums vor allem die Verlagerungserfordernisse von Bedeutung sind.

Abschließend ist hinsichtlich von Lärm-Immissionskonflikten auf das Fehlen ausreichender Schutzabstände zwischen den Sportanlagen des Südstadions und der Wohnbebauung Höninger Weg bzw. Am Vorgebirgstor hinzuweisen. Konkrete schalltechnische Untersuchungen zur Einhaltung der Sportanlagenlärmschutzverordnung liegen jedoch nicht vor.

b) Luftschadstoffe

Die Emittenten der Luftschadstoffe sind im Untersuchungsraum Straßenverkehr und Gewerbe und Emissionen aus Kleinfeuerungsanlagen. Als dominierender Verursacher der Stickstoffemissionen wurde in Köln der Fahrzeugverkehr identifiziert. Besonders verkehrsexponierte Standorte weisen eine erhebliche Luftschadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid und auch Feinstaub auf. In dem Untersuchungsraum ist vor allem durch den Großmarktstandort ein wesentlicher Anteil leichter und schwerer Nutzfahrzeuge gegeben. Diese sind in Bezug auf ihr Emissionsverhalten deutlich ungünstiger als die Emissionen von PKW-Fahrzeugen. Mit der Verlagerung des Großmarktes entfällt diese Belastung zukünftig.

Weiterhin ist auf den Hauptverkehrsachsen in Richtung Innenstadt ein erhebliches Verkehrsaufkommen vorhanden. Vor allem die Vorgebirgstraße, die Bonner Straße und das Gustav-Heinemann-Ufer sind mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von 20.000 bis zu 40.000 Fahrzeugen pro Tag durch Kfz-bedingte Luftschadstoffe belastet. Je nach Bebauungsstruktur kann schon ab einem DTV-Wert[4] von 6.000 Fahrzeugen damit gerechnet werden, dass die Immissionswerte für Luftschadstoffe der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) überschritten werden. Bei Planungsvorhaben ist hierzu einzelfallbezogen im Rahmen eines evtl. Bebauungsplanverfahrens zu entscheiden, ob eine Immissionsprognose für die Kfz-bedingten Luftschadstoffe zu erstellen ist. Um lufthygienische Lasträume zu vermeiden, sollte eine beidseitige dichte Bebauung an stark befahrenen Straßen mit schlechter Durchlüftung vermieden werden.

Der Luftreinhalteplan Köln sieht für die Kölner Innenstadt als verkehrsbeschränkende Maßnahme die Umweltzone vor. Der Untersuchungsraum liegt 2011 angrenzend außerhalb dieser Zone. Im Rahmen der Aktualisierung der Luftreinhalteplanung für Köln ist seitens der Fachverwaltung beabsichtigt, die Umweltzone zum 01.04.2012 linksrheinisch bis zur Militärringstraße auszuweiten. Insofern würde das Untersuchungsgebiet zukünftig innerhalb der Umweltzone liegen. Weitere Verkehrsbeschränkungen sind geplant, so dass bis Mitte 2014 der Ausschluss von Fahrzeugen mit roter und gelber Plakette durch die Bezirksregierung vorgeschlagen wurde. Langfristig ist daher durch die Modernisierung der Fahrzeugflotte in einem großräumigen Gebiet mit einer Verbesserung der Luftqualität zu rechnen.

[4] DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

c) Stadtklima

Im Bereich des Plangebietes weist die Klimatopkarte größtenteils „Stadtklima III“ aus, was sich durch einen hohen Belastungsgrad, einer starken Veränderung aller Klimaelemente, Windfeldstörungen, einer intensiven Wärmeinsel, problematischem Luftaustausch und einer zeitweise hohen Schadstoffbelastung auszeichnet. Nur im Vorgebirgspark und im Volksgarten weist die Klimatopkarte „Klima der Parkanlagen“ mit ausgeprägtem Tagesgang von Temperatur und Feuchte aus, das als Ausgleichsfläche für angrenzende Bebauung wirkt.

Eine neue durchgehende Grünverbindung vom Südstadion bis zum Anschluss an den Rhein-Freiraum (Ausbau Innerer Grüngürtel) ist geeignet, das Stadtklima durch vermehrte Kaltluft-Produktion zu verbessern und den innerstädtischen Wärmeinseleffekt zu dämpfen. Dennoch wird der zu erwartende Klimawandel die Belastungen in der Innenstadt noch verschärfen. Klimaprojektionen für NRW zeigen, dass bis zur Mitte dieses Jahrhunderts mit einer Erwärmung von etwa 2 - 3°C im Vergleich zu Referenzperiode 1961-1990 gerechnet werden muss. So wird das stadtklimatische Phänomen der „urbanen Wärmeinsel“ sich deutlich verstärken, Extremwetterereignisse werden zunehmen und gravierende negative Auswirkungen auf die in diesem Gebiet lebenden Menschen haben.

Die notwendigen Maßnahmen sollten von der Intensivierung der Durchgrünung, über eine Freiflächengestaltung mit der Schaffung von Frischluftflächen bis hin zu einer optimierten Modellierung und Planung reichen. Dabei sollten die zukünftigen Neuplanungen keine neuen klimatischen Belastungsräume schaffen und vorhandene Strukturen entsprechend optimiert werden. Neben einer Vielzahl von Maßnahmen, könnten auch die Schaffung von Wasserflächen, die Verschattung von Hauswänden oder die Wärmedämmung geeignete Maßnahmen sein.

d) Elektromagnetische Felder

Am Südrand des Eisenbahnrings verläuft eine Bahnstromhochspannungsleitung. Im Zuge der anstehenden Neuordnung der unmittelbar angrenzenden Flächen sind hierzu ausreichende Abstände durch etwaige Wohnbebauung und Gemeinbedarfseinrichtungen einzuhalten.

Bei vorhandenen bzw. geplanten Trafostationen ist die Einhaltung des stadtinternen Vorsorgewertes für elektromagnetische Felder von 1 µT gleichfalls durch geeignete Abstände sicherzustellen. In Wohngebieten haben Trafostationen in der Regel Nennleistungen von 630 KVA. Hier reicht im Allgemeinen ein Abstand von 3 – 4 Metern aus.

e) Altlasten

Im Untersuchungsgebiet sind acht altlastverdächtige Flächen, davon zwei städtische Altdeponien (vgl. Karte 6), im Wesentlichen wie folgt erfasst:

- Fläche Nr. 203 106: Altstandort Güterbahnhof Bonntor
  Hierbei handelt es sich um die gesamte vormalige Betriebsfläche der Deutschen Bahn AG, die als Sammelfläche in das Kataster über Altlasten und altlastverdächtige Flächen aufgenommen wurde. Im Rahmen einer noch ausstehenden Erstbewertung ist das Gefahrenpotenzial zu ermitteln. In Teilbereichen wurden durch den Eigentümer Boden- und Bodenluftuntersuchungen vorgenommen. Die Fläche wird unter dem Altlastenstatus 1 „Noch keine Verdachtsbewertung“ nachrichtlich geführt.
- Fläche Nr. 201 119: Koblenzer Straße 11
  Bei diesem Altstandort handelt es sich um eine ehemalige Betriebstankstelle. Im Rahmen eines Antrages für die Genehmigung von Abbruchmaßnahmen wurde 2003 ein Bodengutachten vorgelegt. Vor diesem Hintergrund wurde dem Abbruchantrag mit Auflagen zugestimmt. Da in Teilflächen Bodenbelastungen festgestellt wurden, sollten im Falle einer Flächenentsiegelung weitere Maßnahmen, wie z.B. die Durchführung einer Sickerwasserprognose, mit einem Fachgutachter abgestimmt werden. Die Fläche wird unter dem Altlastenstatus 2 „Keine Gefahr bei derzeitiger Nutzung“ nachrichtlich geführt.

- Fläche Nr. 201 04: westlich Koblenzer Straße
  Unter dem Altstandort befanden sich PAK-haltige Auffüllungen, die entsprechend einem Bodengutachten aus dem Jahre 2001 mit der zwischenzeitlich durchgeführten Neunutzung des Geländes ausgekoffert und durch sauberen Boden ersetzt werden sollten, um eine Grundwassergefährdung zu vermeiden.
- Fläche Nr. 201 125: Bonner Straße 211, Ecke Schönhauser Straße
  Unter dieser Bezeichnung ist eine Verdachtsfläche registriert, auf der im Januar 2007 ein Ölaustritt im Heizungskeller des o. g. Gebäudes festgestellt wurde. Boden-, Bodenluft- und Grundwasseruntersuchungen wurden durchgeführt. In den Rammkernsondierungen wurde belasteter Boden bis in eine Tiefe von bis zu 17 m Tiefe festgestellt. Die Bodenluftanalysen ergaben keine relevanten Konzentrationen an leichtflüchtigen Schadstoffen (max. 0,146 mg/m³ BTEX). Derzeit wird weder die Bodenluft noch das Grundwasser relevant belastet. Da es sich nur um punktuelle Untersuchungen handelte und eine Bilanzierung der Schadstoffausbreitung im Boden nicht durchgeführt werden konnte, soll das Grundwasser in einem Pegel halbjährlich beprobt werden. Die Fläche wird im Kataster unter dem Altlastenstatus 2 „Keine Gefahr bei derzeitiger Nutzung“ nachrichtlich geführt.
- Fläche Nr. 201 07: Koblenzer-/ Alteburger Straße:
  Hier handelt es sich um eine Altablagerung auf dem ehem. Brauerei-Gelände, wo sich eine Tankstelle befand. Für diese Fläche liegen eine Gefährdungsabschätzung und ein Sanierungsplan vor. Ein tiefgründiger Mineralölschaden gab Anlass zur Aufnahme der Fläche in das Altlastenkataster und anschließende Untersuchungen. Bis zum Abschluss der im Sanierungsplan festgeschriebenen Bodensanierungen wird die Fläche als Altlastenstatus „Altlast, eine Sanierung ist erforderlich“ geführt.
- Fläche Nr. 20701-001: ehem. Brauerei-Standort, östlich Alteburger Straße
  Hier befand sich eine 250 qm große Sanierungsfläche mit hohen Belastungen von Mineralölkohlenwasserstoffen bzw. polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK). Der belastete Boden ist entsprechend seines Schadstoffgehaltes zu entsorgen. Sanierungsmaßnahmen haben 2009 begonnen. Bis zum Abschluss der im Sanierungsplan festgeschriebenen Bodensanierungen wird die Fläche als Altlastenstatus „Altlast, eine Sanierung ist erforderlich“ geführt.
- Fläche Nr. 201 02: Alteburger Straße 139:
  Bei dieser Fläche handelt es sich um eine Altablagerung mit bis zu über 5 m mächtigen Auffüllungen im Bereich des heutigen AWB-Betriebshofes. Im Rahmen einzelnen Baumaßnahmen wurden Teile der Altlast untersucht (jedoch nicht verlässlich nach BBodSchV) und punktuell Auffälligkeiten, wie Schwermetallbelastungen und Bodenluftauffälligkeiten, festgestellt. Ob im Rahmen von Baumaßnahmen kontaminierter Boden entfernt und eine Sohlenbeprobung stattgefunden hat, ist unklar. Der östliche Teil der Altlast liegt im hochwassergefährdeten Bereich. Die Ablagerungen sind bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Im weiteren Verfahren werden ggf. weitere Boden-, Bodenluft- bzw. Grundwasseruntersuchungen erforderlich. Die Fläche wird im Kataster als Altablagerung unter dem Altlastenstatus 8 „nachrichtliche Fläche nach Sicherung/Sanierung“ geführt.
- Fläche Nr. 20501: städtische Altdeponie im Bereich Südstadion
  Westlich der Vorgebirgstraße wurden ehemalige Abgrabungen mit vorwiegend Bauschutt, Schlacken und Ziegelbruch sowie untergeordnet auch organische Beimischungen verfüllt. Die Mächtigkeit des Auffüllungsmaterials liegt zwischen 2 m und 7 m. Eine 1995 durchgeführte Gefährdungsabschätzung lässt bei lokal festgestellter Verunreinigungen keine Gefährdung für den Menschen und das Grundwasser erkennen. Bei Aufbauten im Kernbereich können besondere Gründungsmaßnahmen notwendig werden. Bodenaushub muss gutachterlich begleitet werden und das Aushubmaterial abfallrechtlich bewertet und entsprechend entsorgt werden.
- Fläche Nr. 20502: Raderberger Brache/Vorgebirgspark
  Hier handelt es sich um Altablagerungen aus Bauschutt, Bodenaushub und Ziegelresten mit einer Mächtigkeit bis zu 5 m. Vorliegende Untersuchungen aus 1991 zeigen, dass im

Kern- und auch im Nahbereich keine Nutzungseinschränkungen notwendig sind. Bei einer etwaigen sensiblen Nutzung wie Kinderspielflächen oder Wohnbebauung müsste der Oberboden im Kernbereich der Altablagerung 20502 nach der BBodSchV untersucht und bewertet werden. Bei Aufbauten im Kernbereich können besondere Gründungsmaßnahmen notwendig werden. Bodenaushub muss gutachterlich begleitet werden und das Aushubmaterial abfallrechtlich bewertet und entsprechend entsorgt werden.

Der weitere Umgang mit den Altlastverdachtsflächen und Altablagerungen hat sich zukünftig an der jeweils überplanten Nutzung zu orientieren und ist mit der Fachverwaltung abzustimmen. Soweit Bebauungsplanungen und Bauanträge betroffen sind, haben die Klärungen bereist in diesen Zusammenhängen stattzufinden.

f) Hochwasserschutz

Die östlichen Teile des Untersuchungsgebietes befinden sich nach dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln im überschwemmungsgefährdeten Gebiet des Rheins. Die durchschnittliche Geländehöhe liegt bei ca. 46,50 m ü. NN, d.h. ohne die inzwischen realisierten Hochwasserschutzmaßnahmen wäre eine Anflutung ab ca. 11,00 m K.P. möglich. Der 1926 und 1995 gemessene Höchstwasserstand beträgt 10,69 m K.P. entsprechend 46,24 m ü. NN.

Der Rheinabschnitt zwischen der Südbrücke und der Schönhauser Straße ist durch bauliche Maßnahmen für ein hundertjähriges Hochwasser bis zu einem Pegelstand von 11,30 m geschützt, entspricht 46,85 m ü. NN. Bei einem Pegelstand von 11,90 m (200jähriges Hochwasser) wird das Untersuchungsgebiet laut Hochwassergefahrenkarte bis zur Alteburger Straße überschwemmt. Grundwasser kann jedoch auch bei einem Pegelstand unter 11,30 an mehren Stellen im Untersuchungsgebiet austreten.

Im o. g. Regionalplan wird u. a. darauf hingewiesen, dass seit 2003 aufgrund eines ministeriellen NRW-Erlasses auch die über den 100-jährlichen Überschwemmungsbereich hinausgehenden hochwassergefährdeten Bereiche bis zur äußeren Grenze eines Extremhochwassers (500-jährliches Hochwasserereignis) mit einem Vorbehalt zur Berücksichtigung des Risikos belegt werden.

3.5 Resümee der Flächenbewertung

In der Gesamtbetrachtung der Flächenanalyse ist eine umfassende ungeordnete städtebauliche Situation mit erheblichen Brachflächen sowie Minder- und Falschnutzungen festzustellen. Diese ist weitgehend gekoppelt mit erheblichen Funktionsstörungen und -schwächen.

Zahlenmäßig ausgedrückt heißt dies: rd. 50 ha (86,8 %) von insgesamt 57,6 ha Bauflächen bzw. bebaubaren Flächen sind gar nicht oder minder- bzw. falsch genutzt. Während beiderseits der Alteburger Straße ehemalige Gewerbeflächen bereits freigemacht wurden ist im Bereich des Großmarkt-Geländes die Freistellung der Flächen für 2020 terminiert, die auch eine Sogwirkung auf den Bereich des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor entfalten wird. Zusätzlich zu diesen ungeordneten Bauflächen sind weitere rd. 3,2 ha ungeordnete Freiflächen nördlich der Bezirkssportanlage Süd zu rechnen (rd. 11,1 % der Freiflächen des Untersuchungsgebietes). Insgesamt besteht somit über wesentliche Teile des Untersuchungsgebietes hinweg ein erheblicher funktionaler und städtebaulicher Neuordnungsbedarf (vgl. Anlagekarte 5).

Zeitgemäße, den heutigen und zukünftig absehbaren Anforderungen an ihre Lage grundsätzlich genügende Nutzungs- und Baustrukturen sind wie folgt kleinteilig festzustellen:

- Bürobereich am Gustav-Heinemann-Ufer,
- Wohn- und Mischnutzung zwischen Bonner- und Koblenzer Straße,
- Westliche Randbebauung Bonner Straße zwischen Markt- und Sechtemer Straße,
- Wohnbebauung am Höninger Weg (Ostseite im Untersuchungsgebiet,
- Freiflächen des Grünzugs Süd,
- Sportanlage Süd.

Die Flächen mit Neuordnungsbedarf dominieren damit das gesamte Untersuchungsgebiet. Der Bürobereich am Rhein befindet sich am östlichen Rand. Die im Wesentlichen in den vergangenen zehn Jahren errichtete Bebauung zwischen Koblenzer Straße und Bonner Straße bildet innerhalb des gesamten Betrachtungsraums nur eine Insellage, die bei der Neuordnung bestmöglich zu integrieren ist, vor allem hinsichtlich der Übergänge im Zuge der Bonner Straße. Städtebauliche Defizite nördlich des Einmündungsbereichs der Schönhauser Straße werden durch die Nordverschiebung des Knotenpunkts abgebaut.

Die größten Auswirkungen werden die erforderlichen Neuordnungsmaßnahmen absehbar auf die heutigen Nutzer des Großmarkt-Geländes und des Areals des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor haben. Die vom Rat beschlossene Verlagerung des Großmarktes ist jedoch von der Bereitstellung des in Köln-Marsdorf geplanten Verlagerungsstandortes abhängig. Das im Zusammenhang mit der Verlagerung zu erstellende neue Großmarkt-Konzept wird sich notwendigerweise mit den Unternehmensinteressen auseinandersetzen und diese berücksichtigen, da ansonsten die Gefahr besteht, dass der Großmarkt Köln an Bedeutung verliert. Insofern werden die Auswirkungen dieser Unternehmensverlagerungen noch intensiv erörtert und abgestimmt.

Die Verlagerung von Unternehmen aus dem heutigen Großmarkt-Standort, die nicht das Angebot des zukünftigen Frische-Zentrums in Marsdorf in Anspruch nehmen (können), wie auch für die mittelfristig notwendig werdende Verlagerung weiterer Unternehmen mit (teilweise mindergenutzten) Standorten am Vorgebirgsglacisweg, an der Koblenzer-, Alteburger - und Schönhauser Straße sowie am Gustav-Heinemann-Ufer südlich der Südbrücke hängt von der Bereitstellung geeigneter Verlagerungsstandorte ab, die derzeit noch nicht verfügbar sind. Das Arzneimittelunternehmen an der Alteburger Straße verlagert aufgrund der früheren Überlegungen zur Neuansiedlung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums der Fachhochschule Köln bereits Anfang 2012. Drei weitere betroffene Standorte befinden sich gleichfalls auf landeseigenen Grundstücken. Neben dem geplanten Frische-Zentrum in Marsdorf (z. Z. projektiert mit rd. 16 ha) werden für Unternehmensverlagerungen zusätzlich voraussichtlich 5-10 ha Gewerbe- und Industriefläche benötigt, wobei der tatsächliche Bedarf von den Unternehmen abhängt, die 2020 im Untersuchungsbereich ansässig und betroffen sind. Für Dienstleistungsunternehmen sind Verlagerungen grundsätzlich auch auf entsprechenden Planflächen im Nahbereich darstellbar. Die termingerechte Freistellung des Großmarkt- und Bonntor-Areals in Bezug auf eine etwaige Bundesgartenschau 2025 macht erhebliche gemeinsame Anstrengungen der Stadt Köln und des Eigentümers des früheren Güterbahnhofs Bonntor erforderlich.

Um insbesondere die Fortführung und Vernetzung des Inneren Grüngürtels bis zur Luxemburger Straße bestmöglich gestalten zu können empfiehlt sich die Einbeziehung der Flächen des Gleisdreiecks Süd sowie des Blocks zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey-Straße bis zur Luxemburger Straße in die zukünftigen Neuordnungsbemühungen.

4. Verkehrserschließung, Defizite und Anforderungen

4.1 Äußere Anbindung des Untersuchungsgebietes und Erschließung im Innern

Entsprechend den Vorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes (GVK) ist das Untersuchungsgebiet dreiseitig über örtliche Hauptverkehrszüge wie folgt angebunden:

- Rheinuferstraße (B 51/Gustav-Heinemann-Ufer etc.) im Osten,
- Luxemburger Straße im Westen,
- Straßenzug Schönhauser Straße/Marktstraße/Bischofsweg/Vorgebirgstraße/ Am Vorgebirgstor/ Pohligstraße im Süden.

Diese Erschließung wird in Nord-Süd-Richtung radial zur Innenstadt ergänzt durch drei örtliche Hauptstraßen:

- Bonner Straße (ab Koblenzer Straße nach Süden),
- Vorgebirgstraße,
- Eifelstraße/Höninger Weg.

Nach Norden stellt der Eisenbahnring eine deutliche Barriere dar, die nur von den o. g. Radialen und der Alteburger Straße unzureichend durchbrochen wird.

Das Untersuchungsgebiet ist über die Rheinuferstraße/Militärring und die Luxemburger Straße wie auch über die Bonner Straße an den Autobahnring angebunden. Rheinuferstraße und Luxemburger Straße stellen im Nahbereich des Untersuchungsgebietes grundsätzlich leistungsfähige Verbindungen dar.

Bonner Straße und Rheinuferstraße sind jedoch vor allem in den verkehrlichen Spitzenstunden stark belastet und weisen morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts gerichtete Lastrichtungen auf. Einschränkungen durch die neue ebenerdige Stadtbahnquerung in Höhe der Südbrücke (2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn) führen ggf. aufgrund von Verdrängungseffekten zu weiteren Belastungen auf der Bonner Straße, der Brühler Straße und der Vorgebirgsstraße. Zu beachten ist ferner, dass die Bonner Straße mit der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn nördlich des Raderberg-/Bayenthalgürtels auf zwei Fahrstreifen zurückgebaut und der Verkehr großräumig auf die Rheinuferstraße abgeleitet wird. In Hinblick auf die Sicherstellung der Erschließung des Plangebietes ist die Verkehrsentwicklung weiter zu beobachten. Bei den zukünftig erforderlichen Verkehrsgutachten im Zusammenhang mit der städtebaulichen Beplanung neuer Bauflächen (z.B. Großmarkt-Areal) ist die Leistungsfähigkeit der Haupterschließungsstraßen ausreichend zu berücksichtigen (vgl. Kap. III 2.4, Seite 79).

Der Knotenpunkt Bonner Straße/Koblenzer Straße ist im Zuge des Stadtbahn-Rückbaus als Kreisverkehrsplatz ausgebaut worden. Zukünftig ist hierüber auch eine Anbindung geplanter Bauflächen auf dem vormaligen Güterbahnhof Bonntor sicherzustellen.

Der sehr stark belastete Knotenpunkt Bonner Straße/Schönhauser Straße/Brühler Straße/ Marktstraße wird im Zusammenhang mit Baumaßnahmen der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn nach Norden verlegt, so dass die dort vorhandene öffentliche Grünfläche zukünftig auch als Puffer zur Wohnbebauung auf der Südseite der Marktstraße wirken kann. Die neue Lage des Kreuzungsbereichs ist in den Bebauungsplänen Nr. 67420/07 und Nr. 67420/08 festgesetzt. Der Stadtentwicklungsausschuss hat bereits im Juli 1991 die Umgestaltung des Verkehrsknotens und der Schönhauser Straße beschlossen.

Der südliche Erschließungsring ist vor allem im Bereich Marktstraße/Bischofsweg nur eingeschränkt (beispielsweise hinsichtlich der nur einseitig vorhandenen Nebenanlagen am Bischofsweg, Fuß- und Radweg auf der nördlichen Seite) ausgebaut. Außerdem stellt der Versatz vom Bischofsweg über die Vorgebirgstraße mit Fortführung über die Straße Am Vorgebirgstor sowohl eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit wie auch eine systemwidrige Mehrbelastung der Vorgebirgstraße dar. Die 2003 mit dem Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung (ESIE) vorgeschlagene Neuführung dieses örtlichen Hauptverkehrszuges ab Schönhauser Straße über die Koblenzer Straße und geradliniger Verlängerung entlang des Eisenbahnrings bis zur Vorgebirgstraße würde bei einer Realisierung die zwischenzeitlich westlich der Koblenzer Straße entstandene konzentrierte Wohnbebauung (und auch die östlich angrenzende potenzielle Wohnbauplanfläche wie auch projektierte Siedlungsflächen auf dem Gelände des vorm. Güterbahnhofs Bonntor) mit erheblichen Emissionen belasten, des Weiteren den systemwidrigen Versatz in der Vorgebirgstraße nicht beseitigen. Die einzige Möglichkeit zur Heilung dieses Versatzes bestünde in der Fortsetzung der Straße Am Vorgebirgstor nach Osten mit (unterirdischer) Fortsetzung im Zuge der Raderberger Brache mit Anschluss an Bischofsweg bzw. Marktstraße im weiteren Verlauf. Die hiermit verbundenen Eingriffe in den geschützten Landschaftsbestandteil der Raderberger Brache müssen jedoch als erheblich an-

gesehen werden. Bei der weiteren Befassung mit der Gebietsentwicklung wie auch mit der kurzfristigen Fortschreibung und Überarbeitung des GVK mit dem neuen ‚Stadtentwicklungskonzept Verkehr' ist diese funktionale Schwachstelle in der tangentialen Haupterschließung des Untersuchungsraumes zu bearbeiten. Dabei können absehbar die Ergebnisse der weiteren städtebaulichen Flächenqualifizierung bzw. der daraus abgeleiteten zukünftigen Verkehrsaufkommen differenzierter einbezogen werden. Das Verkehrskonzept des Entwicklungskonzeptes südliche Innenstadt-Erweiterung (vgl. Teil III und Karte 11) geht davon aus, dass aufgrund der derzeitigen Gesamtbewertung die heutige Linienführung von Marktstraße und Bischofsweg an die zukünftigen Anforderungen angepasst wird. Die o. g. Trassenvarianten sind ausschließlich nachrichtlich dargestellt.

Konfliktbereiche zwischen bestehenden Wohnnutzungen und Verkehrsbelastungen des Hauptstraßennetzes bestehen in Abschnitten der Schönhauser Straße und hinsichtlich der Wohnbebauung auf der Südseite der Marktstraße. In der Schönhauser Straße sind ggf. passive Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnnutzung zu prüfen. Bezüglich der Marktstraße ist aufgrund des ab 2020 disponiblen Großmarkt-Geländes eine Fortführung der im Knotenpunkt jetzt anstehenden Verschwenkung nach Norden erforderlich, um mehr Abstand und Schutzraum für die Wohnbebauung zu ermöglichen.

Für die Haupterschließung im Innern des Untersuchungsgebietes stehen östlich der Bonner Straße die Koblenzer Straße und die Alteburger Straße ausreichend zur Verfügung. Der Knotenpunktsbereich Schönhauser Straße/Koblenzer Straße/Alteburger Straße/Goltsteinstraße ist geprägt durch sehr kurze räumliche Abstände, so dass nur geringe Stauräume vorhanden sind. Aufgrund der angrenzend neu zu ordnenden Flächen ist die stadtverträgliche Anpassung an die zukünftigen Erschließungsbedarfe absehbar erforderlich.

Der Bereich des Großmarkt-Geländes und des Güterbahnhofs Bonntor ist öffentlich nicht erschlossen. Die Sechtemer Straße hat nur eine Erschließungsfunktion für einen kleinen Teil der Randbebauung Bonner Straße. Das bedeutet, dass nicht nur der südlich angrenzende Hauptverkehrszug und eine Erschließung vom Kreisverkehrsplatz Bonner-/Koblenzer Straße zu überprüfen ist, sondern ebenso in Abhängigkeit von der zukünftigen Verteilung von Siedlungs- und Freiräumen die innere Erschließung dieses insgesamt über 34 ha großen Areals. Ein erschließungstechnischer Missstand ist gegeben durch die knapp 900 m lange Abriegelung dieses Areals nach Norden zwischen Bonner Straße und Vorgebirgstraße durch die Bahntrasse. Um die Verflechtung mit der Neustadt Süd zu verbessern, ist eine neue Bahnunterführung, idealerweise in Höhe der Einmündung von Wormser Straße und Zugweg, in den Bonner Wall sinnvoll.

Mit gleicher Zielsetzung ist die Bahnunterführung Alteburger Straße zu optimieren (und – bezogen auf Fuß- und Radwegeverbindungen – die stillgelegte Bahnunterführung westlich der Südbrücke). Dabei sind die Erschwernisse durch die 2. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn an der Südbrücke sowie langfristig auch die Ausbaunotwendigkeiten des S-Bahn-Rings zu berücksichtigen.

Im Teilraum 5 wurde im Kap. 3.2 die Falschnutzung durch Gewerbe am Vorgebirgsglacisweg festgestellt. Mit einer mittelfristigen Aufgabe dieser Nutzungen sollte der Vorgebirgsglacisweg seine Kfz-Erschließungsfunktion verlieren und als reiner Fuß- und Radweg genutzt werden. Die Erschließung des Tierheims (bis zu einer Verlagerung) und – soweit erforderlich – der Sporteinrichtungen ist mit den Erfordernissen des Freiraums abgestimmt zu erhalten.

Ruhender Verkehr

Die Kfz-Stellplatzsituation ist im Untersuchungsgebiet unproblematisch. Durch die derzeitige Situation mit großen brach liegenden und minder genutzten Flächen zwischen Koblenzer Straße und Gustav-Heinemann-Ufer stehen für die Anwohner und Besucher des Geschäftszentrums grundsätzlich ausreichend Stellplätze zur Verfügung.

Die öffentlichen Stellplätze befinden sich im Straßenraum, auf Parkflächen nördlich der Schönhauser Straße vor den Gebäuden Bonner Straße 211 und Schönhauser Straße 62 und 64 und im westlichen Teil zwischen der Sporthalle der Bezirkssportanlage Süd und dem Tierheim. Der

benachbarte sog. Festplatz dient als Stellplatznachweis bei öffentlichen Sportveranstaltungen und wird diese Funktion, da keine Ersatzflächen darstellbar sind, auch im Zuge der notwendigen Umgestaltung und Einbeziehung in den Inneren Grüngürtel voraussichtlich behalten müssen.

Die Stellplätze auf dem Gelände des Großmarktes und des Güterbahnhofs Bonntor sind nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Sie sind zudem in großen Teilen ungeordnet und haben daher einen hohen Flächenverbrauch. Mit der Großmarktverlagerung ist dieser Zustand abgängig.

Eine große private objektbezogene Tiefgarage befindet sich unter der östlichen Randbebauung Bonner Straße mit einer teilweisen Unterbauung der öffentlichen Grünfläche. Sie gehört zur Wohnanlage zwischen Bonner Straße und Koblenzer Straße.

Radfahrverbindungen

Durch das Untersuchungsgebiet führen vier im Radverkehrsnetzplan dargestellte Routen (vgl. Karte 11):

- Städtische Veloroute über die Alteburger Straße vom Severinsviertel stadtauswärts führend über Marienburg nach Rodenkirchen.
- Städtische Veloroute vom Severinsviertel über die Metzer-/Loreley-/Vorgebirgstraße an der „Raderberger Brache“ vorbei führend, durch den Vorgebirgspark über die Brühler Landstraße stadtauswärts.
- Städtische Veloroute von der Eifelstraße über den Höninger Weg in den Weyerstraßerweg abbiegend und bis Klettenberg führend.
- Die überregionale Themenroute Rhein führt das gesamte Rheinufer entlang und tangiert das Untersuchungsgebiet im Osten.

Außerhalb des Untersuchungsgebietes wird eine NRW-Landesroute vom Rhein durch den Inneren Grüngürtel über den Vorgebirgswall, den Bonner Wall, den Alteburger Wall und den Oberländer Wall parallel zum Untersuchungsgebiet zum Rheinufer geführt.

Hauptradverbindungen führen in Ost-West-Richtung über die Schönhauser Straße/Marktstraße/Bischofsweg und in Nord-Süd-Richtung über die Bonner Straße, die Koblenzer Straße, die Vorgebirgstraße und den Höninger Weg.

Eine weitere bestehende Radwegführung im Grünen und in verkehrsarmen Straßen verläuft über die Kreuznacher Straße und die Kierberger Straße von Raderberg nach Zollstock durch den Grünzug Süd.

Bauliche Radverkehrsanlagen sind entlang der Bonner Straße (südlich der Einmündung Koblenzer Straße), der Schönhauser Straße, teilweise entlang der Marktstraße, des Bischofsweges, der Straße Am Vorgebirgstor und des Höninger Weges vorhanden. Entlang der Schönhauser Straße ist der Radweg, einseitig am nördlichen Fahrbahnrand neben dem Gehweg, in einem sehr schlechten Zustand. Ein Radwegeneubau ist von der Bonner Straße über die bereits freigelegte Gleistrasse durch die Bahnunterführung westlich der Südbrücke in den Friedenspark geplant.

Eine neue Veloroute ist vom Höninger Weg aus beginnend über den Vorgebirgsglacisweg durch die bestehenden Grünanlagen nördlich des Südstadions durch die Weiterführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein projektiert. Durch eine neue Unterführung der Bahntrasse soll diese an den Bonner Wall in Höhe der Wormser Straße/Zugweg angebunden werden (s. Karte 11). Die Realisierung dieser Planungsüberlegungen ist abhängig von einer großräumigen Flächenneuordnung des Großmarkt- und vormaligen Güterbahnhof Bonntor-Areals.

Obwohl der Untersuchungsraum mit der Südbrücke einen Rheinübergang besitzt, ist dieser in seiner Funktionalität für Fußgänger und Radfahrer sehr unzureichend. Zur Verbesserung der Rheinquerung sind an der Südbrücke neue Rampenanlagen für Radfahrer und Fußgänger geplant. Die baulichen Lösungen sollen über wettbewerbsähnliche Verfahren gefunden werden.

Fußwegeverbindungen

Das Untersuchungsgebiet teilt sich für Fußgänger in zwei Teile. Es wird getrennt durch das Großmarkt-Gelände. Zwischen den westlichen und östlichen Gebietsteilen sind keine attraktiven Fußgängerverbindungen vorhanden. Stark frequentiert sind die Wegebeziehungen im östlichen Teil des Plangebietes von den Wohnbereichen in Bayenthal und Raderberg zum Geschäftszentrum Bonner Straße und darüber hinaus in die Südstadt und zu den Naherholungsräumen Rheinufer und Vorgebirgspark. Im westlichen Teil sind Wegebeziehungen von Zollstock zum Vorgebirgspark vorhanden, die das Untersuchungsgebiet allerdings nur streifen. Das Gebiet ist mit Gehwegen im Straßenraum ausreichend erschlossen, die jedoch teilweise in einem schlechten Zustand sind. Begrünte Fußwege sind abseits der Straßen nur im Vorgebirgspark am Rand der „Raderberger Brache“ vorhanden.

Die Wegeverbindung vom Höninger Weg zur Vorgebirgstraße über den Vorgebirgsglacisweg, die mit der Grün- und Sportanlage entlang des Gleiskörpers neu gestaltet wurde, wird wenig genutzt, da Großmarkt und Güterbahnhof eine Weiterführung zum Rhein verhindern. Die Querung der Rheinuferstraße Gustav-Heinemann-Ufer vom Untersuchungsgebiet zur Rheinuferpromenade ist nur über die signalisierten Fußgängerüberwege an der Südbrücke und in Höhe der Schönhauser Straße gegeben. Mit der Neustrukturierung des Gebietes ist eine Fuß- und Radwegeverbindung durch den neugestalteten Grünzug zum Rheinufer mit Verbindungen zum Vorgebirgspark auszubauen.

Die Fußwegebeziehungen nach Norden in die südliche Neustadt beschränken sich auf die Radialstraßen Alteburger Straße, Bonner Straße und Vorgebirgstraße. Im Hinblick auf eine räumliche Neustrukturierung ist insbesondere zwischen Vorgebirgstraße und Bonner Straße eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der Bahntrasse in Höhe der Einmündung Wormser Straße/Zugweg in den Bonner Wall erforderlich, wie sie oben bereits für die Radfahrverbindungen dargestellt wurde. Die vorhandene Bahnunterführung zwischen dem Friedenspark und dem Teilraum 1 zwischen Alteburger Straße und Gustav-Heinemann-Ufer ist ungenutzt und soll für den Fuß- und Radverkehr geöffnet werden.

Die Brückenunterführungen des Eisenbahnrings sind in Hinblick auf eine größtmögliche Durchlässigkeit zu überprüfen und ggf. entsprechend umzugestalten. Eine besondere Bedeutung kommt der Verkehrssituation Höninger Weg mit seinen Brückenbauwerken zwischen dem Eifelwall und dem Vorgebirgsglacisweg im Zuge des Gleisdreiecks zu. Hier ist die Fußwegeverbindung des Inneren Grüngürtels von der Luxemburger Straße aus über den Eifelwall sowohl mit einem südlichen Teil am Südstadion als auch mit einem nördlichen Teil durch den Volksgarten auszubauen. Die hier außerhalb des Untersuchungsgebiets ansässigen Nutzungen sind hinsichtlich einer Verlagerung und Begrünung des Raumes zu überprüfen.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Obwohl das Untersuchungsgebiet sich in seiner Längsausdehnung an den innerstädtischen Eisenbahnring anlehnt, ist es nicht unmittelbar an das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) angebunden. Die Anbindung an den SPNV und SPFV erfolgt bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn über die Buslinien 132 und 133 am Kölner Hauptbahnhof.

Die Anbindung an das ÖPNV-Stadtbahnnetz ist derzeit ausschließlich am westlichen und östlichen Rand gegeben:

- Stadtbahnlinie 12 im Zuge des Höninger Wegs mit der Haltestelle ‚Pohligstraße’,
- Stadtbahnlinie 16 im Zuge der Rheinuferstrecke mit der Haltestelle ‚Schönhauser Straße’.

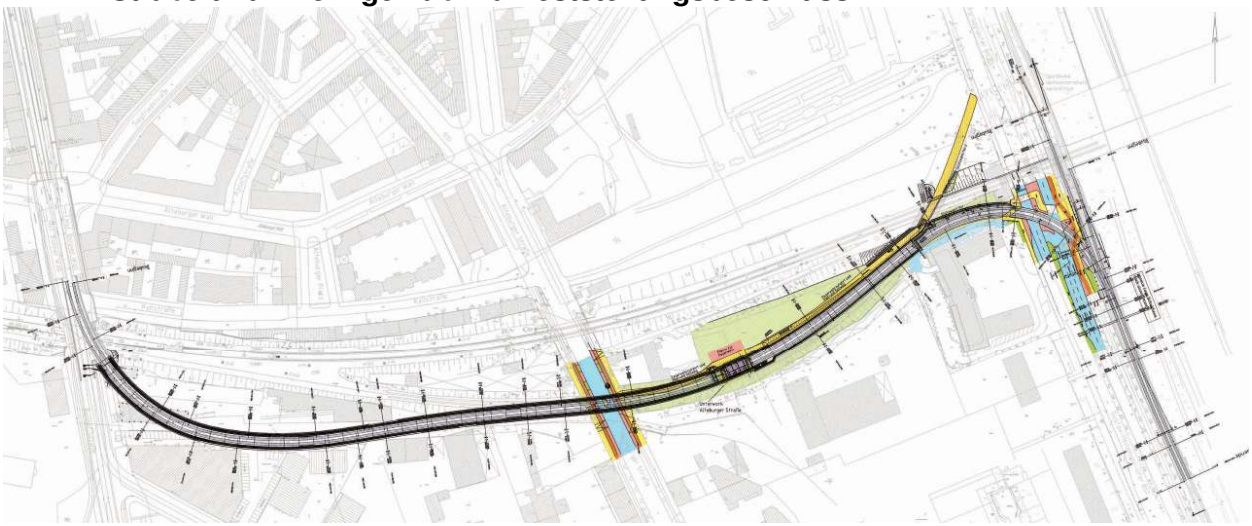
Die Stadtbahnlinie 12 verkehrt von Zollstock via Barbarossaplatz – Ringe – Ebertplatz – Nippes bis Merkenich tagsüber im 10-Min.-Takt. Im Zuge einer Beschleunigungs- und Umrüstungs-

maßnahme wurde die Strecke nach 2006/2007 in der Gleistrasse sowie mit einem Neubau der Haltestellen auch im Bereich des Untersuchungsgebietes optimiert.

Die Linie 16 verkehrt von Bonn-Bad Godesberg via Bonn Hbf – Wesseling – Sürth – Köln Hbf – Ebertplatz mit Köln-Niehl/Sebastianstraße, wobei sie durchgehend im 10-Min.-Takt nur zwischen Sürth und Niehl fährt.

In Übereinstimmung mit dem städtischen Nahverkehrsplan wird derzeit die Nord-Süd Stadtbahn mit einer neuen mittigen Erschließung des Untersuchungsgebietes gebaut. Die erste Baustufe erstreckt sich von der Haltestelle ‚Breslauer Platz/Hauptbahnhof' in Nord-Süd-Richtung durch die Innenstadt bis zur Haltestelle ‚Marktstraße' am südlichen Rand des Untersuchungsgebietes. Der größte Teil dieser rund vier Kilometer langen Trasse verläuft unterirdisch in zwei eingleisigen, parallel zueinander liegenden Tunnelröhren. Nur 270 Meter der Strecke werden oberirdisch gebaut. Davon entfallen 160 Meter auf eine Rampe, auf der die Nord-Süd Stadtbahn kurz vor dem südlichen Endpunkt den Untergrund verlässt und weitere 110 Meter auf die daran anschließende oberirdische Haltestelle ‚Marktstraße' zuläuft. Durch die Lage dieses Ausgangsbauwerks zur Haltestelle in Höhe der öffentlich nutzbaren Grünverbindung Bonner-/Koblenzer Straße ist die Querung der Bonner Straße an dieser Stelle nicht möglich.

Abb. 9: Trassenführung 2. Baustufe Nord-Süd Stadtbahn zwischen Bonner Straße und Rhein gemäß Planfeststellungsbeschluss



Die zweite Baustufe wurde im Januar 2009 begonnen und dient der Anbindung der Nord-Süd Stadtbahn an die Rheinuferstrecke. Dafür entsteht ein östlicher Abzweig, der von der künftigen Haltestelle ‚Bonner Wall' entlang des Eisenbahnrings über ehemalige DB-Gleistrassen bis zur Südbrücke führt, die Rheinuferstraße quert und über die Trasse eines stillgelegten Hafengleises bis zur Haltestelle ‚Schönhauser Straße' führt. Dort wird die Nord-Süd Stadtbahn mit der bereits bestehenden Strecke der Linie 16 verbunden. Die raumgreifende Ausdehnung dieser Baustufe als erhebliche Vorbelastung für die Nachnutzung ist der Abbildung 9 zu entnehmen. Der Abschnitt soll zeitgleich mit der ersten Baustufe in Betrieb gehen. Nach dem geltenden Planfeststellungsbeschluss soll die neue Stadtbahnlinie in dem Teilstück zwischen Alteburger Straße und Gustav-Heinemann-Ufer aus ihrer Tieflage an die Oberfläche kommen und die Rheinuferstraße querend an die vorhandene Stadtbahn der Linie 16 geführt werden. Nach kontroverser Diskussion dieser Beschlusslage zu einer niveaugleichen Querung der Rheinuferstraße wurden bauliche Vorkehrungen für eine ggf. spätere Tieferlegung der Rheinuferstraße unter die Stadtbahntrasse beschlossen. Gleichzeitig sollen alle signaltechnischen Möglichkeiten genutzt werden, um die Wartezeiten für den Individualverkehr für den Zustand der niveaugleichen Querung zu minimieren.

Die dritte Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn wird im Anschluss an die Haltestelle ‚Marktstraße' oberirdisch in der Mitte der Bonner Straße verlaufen und mit vier Haltestellen auf zwei Kilometern Länge bis zum Verteilerkreis Köln/Arnoldshöhe führen. Dabei wird die Bonner Straße nördlich des Gürtels auf eine Spur je Richtung zurückgebaut.

Mit der Fertigstellung der Nord-Süd Stadtbahn (zur vorzeitigen Teil-Inbetriebnahme werden Varianten untersucht) erfährt der Untersuchungsraum an zentraler Stelle unmittelbar bei den disponibel werdenden Flächen des Großmarktes und des Güterbahnhofs Bonntor eine nachhaltige und ganz erhebliche Aufwertung über die neuen Stadtbahn-Haltestellen ‚Bonner Wall' und ‚Marktstraße'. Die Reisezeit zum Heumarkt schrumpft um 9 Minuten, die zum Hauptbahnhof/Breslauer Platz um 14 Minuten ab ‚Bonner Wall'.

Ergänzt wird die Schienenerschließung durch fünf Buslinien (vgl. Karte 12):

- Linie 106: Marienburg/Südpark – Goltsteinstraße/Gürtel – Chlodwigplatz – Rheinauhafen – Heumarkt – Breslauer Platz/Hbf. (10-20-Min.-Takt tagsüber),
- Linie 131: Sürth – Weiß – Rodenkirchen – Rondorf – Südfriedhof – Zollstock – Sülz (20-Min.-Takt tagsüber),
- Linie 132: Meschenich – Rondorf – Arnoldshöhe – Chlodwigplatz – Heumarkt – Dom/Hbf (10-Min.-Takt tagsüber),
- Linie 133: Zollstock Südfriedhof – Raderthal – Raderberg – Chlodwigplatz – Heumarkt (-Breslauer Platz/Hbf) (10 - 20-Min.-Takt tagsüber),
- Linie 138: Güterverkehrszentrum Eifeltor – Zollstock Südfriedhof – Justizzentrum – Südbahnhof (20-Min.-Takt zwischen 6 und 10 Uhr sowie 14 und 18 Uhr).

Entsprechend der weiteren Entwicklung des Untersuchungsraumes ist die Buslinienführung im Rahmen des Nahverkehrsplans zu überprüfen und ggf. anzupassen (vgl. weitere Ausführungen in Kap. III-2.4, S. 78). Insbesondere werden die Buslinien 106, 132 und 133 an den Zustand nach Inbetriebnahme der Nord-Süd-Stadtbahn angepasst. Des Weiteren soll gemäß Beschluss des Verkehrsausschusses vom 28.06.2011 die (Uni-)Buslinie 142 ab Dezember 2011 über die heutige Endhaltestelle Weißhausstraße hinaus über Pohligstraße, Am Vorgebirgstor, Vorgebirgstraße, Bonner Wall und Bonner Straße zum Chlodwigplatz geführt werden. Unabhängig hiervon wird langfristig eine Führung über Bischofsweg, Marktstraße und Schönhauser Straße präferiert (vgl. Kap. III 2.4).

4.3 Resümee

Die äußere straßenmäßige Anbindung des Untersuchungsraumes ist auf den Radialen weitgehend ausreichend gegeben. Funktionsschwächen sind festzustellen in der südlichen Ringerschließung des örtlichen Hauptverkehrszuges Schönhauser Straße/Marktstraße/Bischofsweg/ Vorgebirgstraße/Am Vorgebirgstor/ Pohligstraße. Diese beziehen sich wie dargestellt auf die Leistungsfähigkeit vor allem des Streckenabschnitts Marktstraße/Bischofsweg bis Am Vorgebirgstor. Außerdem bestehen Nutzungskonflikte zu anliegenden Wohnnutzungen im Bereich Schönhauser Straße und Marktstraße wie auch ggf. zur Freiraumnutzung im Bereich des Grünzugs Süd. Bezüglich der ebenerdigen Querung der Nord-Süd Stadtbahn am Gustav-Heinemann-Ufer muss zukünftig ausgeschlossen werden, dass es zu einer Verdrängung von Kfz-Verkehr in den Untersuchungsbereich und dort zu weiteren Belastungen des Straßenverkehrssystems kommt.

Die Straßenerschließung im Innern ist östlich der Bonner Straße grundsätzlich gegeben, während sie westlich der Bonner Straße nicht vorhanden und mit der notwendigen Neustrukturierung dieses Raumes in Abhängigkeit von der weiteren städtebaulichen Planung und darauf aufbauenden Verkehrsuntersuchungen neu zu entwerfen ist.

Während zu den südlich angrenzenden Stadtteilen funktionierende Straßen- und Wegeverknüpfungen gegeben sind, fehlen diese zwischen Bonner Straße und Vorgebirgstraße zur Neustadt Süd über eine Länge von rd. 900 m.

Unter Einbeziehung der neuen Baumaßnahme Nord-Süd Stadtbahn wird die zukünftige ÖPNV-Schienenerschließung das Untersuchungsgebiet gut bedienen und erheblich aufwerten. Durch die zukünftigen neuen Stadtbahnhaltestellen ‚Bonner Wall' und ‚Marktstraße' ergeben sich an zentralen Stellen mit großen disponiblen Flächen erhebliche Aufwertungseffekte. Die Feinerschließung des Untersuchungsgebietes lässt sich durch eine veränderte Buslinienführung sinnvoll optimieren.

Ein anhaltendes Defizit stellt die mangelhafte Anbindung an den regionalen und überregionalen Schienennah- und -fernverkehr dar. Aufgrund der unmittelbaren Lage am innerstädtischen Eisenbahnring und des erheblichen bisher nicht erschlossenen Einzugsbereichs ist diese zusätzliche Anbindung langfristig erforderlich.

5. Nutzungsansprüche, Neuordnungs- und Sanierungserfordernisse und Abgrenzung eines Sanierungsgebietes

5.1. Nutzungsansprüche, Neuordnungs- und Sanierungserfordernisse

Aufgrund der oben dargestellten Ergebnisse der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung erfüllt das Untersuchungsgebiet die ihm aufgrund seiner zentralen Lage südlich des Stadtbezirks Innenstadt obliegenden Nutzungsansprüche weder im Siedlungsraum noch im bestehenden Freiraum. Über 85 Prozent der Siedlungsfläche und über 10 Prozent des Freiraums sind mit ganz erheblichen Defiziten behaftet. Insbesondere Flächenleerstände, Minder- und Falschnutzungen sind am unmittelbaren Rand der Kölner Innenstadt unter den Prämissen einer priorisierten und notwendigen Innenentwicklung des Ballungskerns nicht akzeptabel. Besonders deutlich wird dies an der äußerst geringen Bevölkerungsdichte von 1.700 Einwohner je qkm gegenüber der Einwohnerdichte der angrenzenden Neustadt Süd mit rd. 13.400 Einwohnern je qkm.

Neben den zeitgemäßen Siedlungsflächen des Bürobereichs am Gustav-Heinemann-Ufer, des Wohn- und Geschäftsbereichs östlich Bonner Straße beim Stadtteilzentrum Bayenthal und der Wohnbebauung am Höninger Weg sind sämtliche weiteren Siedlungsflächen minder- und falsch genutzt und somit von städtebaulichen Missständen, Substanz- und Funktionsmängeln geprägt.

Das zu den herausgehobenen Mangelflächen gehörende Großmarkt-Gelände wird nach dem Ratsbeschluss von Juni 2007 in 2020 freigestellt und disponibel mit unmittelbar absehbaren Folgen für das ähnlich geprägte Areal des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor, der Ende 2010 von Bahnbetriebzwecken freigestellt wurde. Dieses Areal mit Großmarktbetrieben, Abfallrecyclingunternehmen, Bauhöfen, Großlagern branchenfremder Unernehmen, Leerständen und devastierenden Aufbauten etc. entspricht über große Teilflächen definitiv nicht den heutigen allgemeinen Anforderungen an zeitgemäße Arbeitsstättengebiete. Ohne öffentliche Erschließung erstrecken sich Großmarkt- und Bonntor-Areal über mehr als ein Drittel des gesamten Untersuchungsgebietes. Somit ist neben der unzulänglichen Nutzung und baulichen Beschaffenheit der bestehenden Anlagen auch die Zugänglichkeit und Integration des Areals in den städtischen Raum insgesamt neu zu definieren. Dies stellt sowohl hinsichtlich der Flächenaufbereitung (Flächenfreistellung durch Verlagerung der Nutzer unter Beachtung der Vertragskonditionen auf noch bereitzustellende Ersatzflächen, Beseitigung evtl. Altlasten, Baureifmachung für Neuordnung) als auch in Bezug auf die Flächenneuordnung und -nutzung eine ganz erhebliche planerische und finanzielle Herausforderung dar.

Obwohl das Untersuchungsgebiet von drei Grün- und Freiräumen mit herausgehobener Bedeutung unmittelbar tangiert wird:

- Rhein-Freiraum im Osten
- Innerer Grüngürtel von Westen
- Grünzug Süd im Süden

sind die Bezüge des Untersuchungsraums zu diesen Grün- und Freiräumen nicht ausreichend entwickelt. Mit Ausnahme der vereinsgebundenen Sportanlagen im Bereich Südstadion/ Bezirkssportanlage Süd kommt diese Freiraumsituation in ihrem Bestand der Gebietsentwicklung auch nicht förderlich zu Gute. Ein Zehntel des bestehenden Freiraums weist direkte funktionale Schwächen infolge von Falschnutzungen durch Gewerbe und Festplatznutzungen auf. Die langjährige stadtentwicklungsplanerische Zielvorstellung einer Durchbindung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein konnte bisher nicht umgesetzt werden.

Insgesamt sind im Untersuchungsgebiet somit entsprechend seiner räumlich-funktionalen Einordnung in der Gesamtstadt nachweisbare signifikante Funktionsschwächen in Verbindung mit raumgreifenden städtebaulichen Missständen bezüglich

- der wohnungswirtschaftlichen Entwicklungsfähigkeit,
- der ökonomischen Entwicklungsfähigkeit,
- der infrastrukturellen Entwicklungsfähigkeit wie auch
- der Entwicklungsfähigkeit des Freiraums

festzustellen.

Diesen weitreichenden Missständen und Defiziten kann mit punktuellen (Einzel-)Maßnahmen nicht annähernd ausreichend begegnet werden. In Anlehnung an den 2008 vorgelegten städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln ist eine angemessen großflächige Fortführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein und eine räumliche Fassung des Freiraums mit hochwertig geplanten, auch ökologischen Ansprüchen genügenden neuen Siedlungsflächen im Rahmen einer größeren Gesamtmaßnahme erforderlich.

Da auf der Grundlage des in Teil III vorgelegten Entwurfs eines Nutzungskonzeptes nach Beschlussfassung zur städtebaulichen Qualifizierung des östlichen Teils des Untersuchungsgebietes zwischen Rhein und Vorgebirgstraße ein entsprechendes Wettbewerbsverfahren absehbar ist, kann zum derzeitigen Zeitpunkt die zukünftige Flächennutzung und Betroffenheit einzelner Grundstücke noch nicht abschließend parzellenscharf definiert werden. Erforderlich ist es jedoch, durch Anwendung der Genehmigungspflicht des § 144 BauGB und der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 ff, Entwicklungen auszuschließen, die den Sanierungs- und Neuordnungszielen zuwiderlaufen.

Eine Beschlussfassung und Anwendung des „klassischen Sanierungsverfahrens“ ist auch begründet durch erwartbare nicht nur geringe Bodenwertsteigerungen durch die angestrebte erhebliche Gebietsumformung.

Weil damit die grundsätzlichen Voraussetzungen im Sinne der § 136 BauGB für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen umfassend gegeben sind, wird vorgeschlagen, mit einer separaten Beschlussvorlage eine Sanierungssatzung nach § 142 BauGB zu beschließen und ein Sanierungsgebiet förmlich festzulegen, in dem das „klassische Sanierungsverfahren“ mit den o. g. besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften des BauGB zur Anwendung kommt (vgl. Kap. III 3.2).

Mit einer derartigen förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes kann auch ein prinzipieller Förderzugang zu staatlichen Städtebauförderungsmitteln hergestellt werden. Dieser Zugang wird insbesondere aufgrund des absehbar sehr erheblichen Umfangs unrentierlicher Freiraummaßnahmen zur Fortführung des Inneren Grüngürtels zwingend sein, um die nachfolgend konkretisierten Planungsziele mittelfristig realisieren zu können (vgl. Ausführungen in Teil III und Karte 10 ff im Anhang). Für die Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln des Bundes ist bislang die förmliche Festlegung einer Gebietsförderkulisse entsprechend der eines

Sanierungsgebiets zwingend (alternative Gebietsfestlegungen s. u.). Eine Kosten- und Finanzierungsübersicht gem. § 149 BauGB mit den städtischen Kosten- und Finanzierungsvorstellungen als auch denen anderer Träger öffentlicher Belange ist zu Sanierungsbeginn abzustimmen.

Beschränkung der Sanierung auf ein „vereinfachtes Verfahren“ unzureichend

Die Anwendung des sog. „vereinfachten Sanierungsverfahren“ nach § 142 Abs. 4 BauGB mit einem Verzicht auf die Genehmigungspflichten nach § 144 BauGB ist aufgrund der erheblichen Bodenordnungsmaßnahmen im untersuchten Raum nicht zweckdienlich und ausreichend. Dieses Verfahren kommt zur Anwendung, wenn der Verzicht auf die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften die Sanierung nicht erschwert und keine wesentlichen Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, somit die Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen gem. § 153 BauGB nicht erforderlich wird.

Allein für den Ausbau des Inneren Grüngürtels zwischen Vorgebirgstraße und Rheinufer stellt das Entwicklungskonzept in Teil III dieser Untersuchung über 34 ha neu zu ordnende Grundstücksfläche dar. Weitere mittel- bis langfristige Flächeneuordnungen sind im Bereich Gleisdreieck/Höninger Weg oder am Vorgebirgsglacisweg umzusetzen. Um Fehlentwicklungen rechtzeitig ausschließen zu können (z.B. durch der Sanierungsplanung entgegenlaufende bzw. spekulative Grundstücksveräußerungen) ist der Einsatz des besonderen Städtebaurechts verbunden mit der Eintragung eines Sanierungsvermerks im Grundbuch erforderlich und, wie oben dargestellt, begründet. Darüber hinaus werden die projektierten neuen Bauflächen erst durch die (öffentliche) Freiraumplanung erheblich in Wert gesetzt. Die hiermit einhergehenden Bodenwertsteigerungen bedürfen daher der Mitfinanzierung durch Ausgleichsbeiträge.

Erfordernis eines Sanierungs-Ersatz- und Ergänzungsgebietes prüfen

Über diese Sanierungsgebietsfestlegung hinaus wird zu gegebener Zeit weiterhin zu prüfen sein, ob es zweckdienlich ist, gem. § 142 Abs. 2 BauGB für die Verlagerung der Großmarkt-Firmen den zukünftigen Standort des neuen Frischezentrums in Marsdorf als Sanierungsersatz- und Ergänzungsgebiet festzulegen. Des Weiteren stellt sich die gleiche Prüfung eines Sanierungs-Ergänzungsgebietes ggf. auch in Bezug auf den weiteren Verlagerungsstandort für die nicht Großmarkt-affinen gewerblichen und industriellen Unternehmen aus dem zukünftigen Sanierungsgebiet.

5.2 Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes

Das Gebiet, in dem eine städtebauliche Sanierung aufgrund der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung durchgeführt werden soll, wird durch Satzungsbeschluss des Rates förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt (förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet). Nach § 142 BauGB ist das Sanierungsgebiet so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Einzelne Grundstücke, die von der Sanierung nicht betroffen werden, können aus dem Gebiet ganz oder teilweise ausgenommen werden.

Nach den Ergebnissen dieser vorbereitenden Untersuchungen weist fast der gesamte Untersuchungsraum ganz erheblichen Neuordnungs- und Sanierungsbedarf auf. Die absehbaren Maßnahmen zur Behebung der städtebaulichen Missstände und funktionalen Schwächen im Siedlungs- und Freiraum sind nur erfolgversprechend unter Einbeziehung des überwiegenden Gesamtraums.

Aus dem Untersuchungsraum können für eine städtebauliche Sanierung folgende Bereiche ohne besondere städtebauliche Missstände und ohne weitreichendes Eingriffserfordernis ausgenommen werden:

- Baublock zwischen Gustav-Heinemann-Ufer, Schönhauser Straße und Fritz-Reuter-Straße mit Büro- und Wohnnutzungen,

- Baublock zwischen Bonner Straße, Schönhauser Straße, Koblenzer Straße und südlicher Begrenzung der öffentlich nutzbaren Grünfläche mit gemischten Nutzungen und umfassenden Wohnungsneubaubeständen,
- Wohnbebauung auf der Ostseite des Höninger Weges zwischen Gleisdreieck und Am Vorgebirgstor mit teilweise neuwertiger Wohnbebauung.

Die drei neuzeitlichen Bürogebäude Gustav-Heinemann-Ufer 54 – 58 (letzteres Gebäude in der 2. Reihe) werden in das vorgeschlagene Sanierungsgebiet einbezogen, um den geplanten Anschluss des Inneren Grüngürtels an den Rhein-Freiraum sicherzustellen, wozu ggf. das neuzeitliche Bürogebäude Gustav-Heinmann-Ufer 54 langfristig zu überplanen ist und die bestehende private Zuwegung zum Bürohaus Gustav-Heinemann-Ufer 58 einbezogen werden muss.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse ist die Anbindung des Untersuchungsraums an die südliche Innenstadt mittels optimierter Querungsmöglichkeiten verbesserungsbedürftig. Aus dem Grunde wird der Eisenbahnring in Gänze als Teil eines zukünftigen Sanierungsgebietes vorgeschlagen mit einer Grenzziehung auf der Nordseite der Bahnanlagen. Für einen neuen Bahndurchstich in Höhe Wormser Straße/Zugweg wird das rd. 5.500 qm große Grundstück Bonner Wall 21 – 23 (Flur 41, Flurstück 296) der RheinEnergie AG im Stadtwerke-Konzern, planerisch in Anspruch zu nehmen sein, weshalb dieses nur teilweise bebaute Grundstück ebenfalls in das Sanierungsgebiet einbezogen werden sollte.

Geprüft wurde auch, ob aus dem Geltungsbereich einer Sanierungssatzung ggf. der engere Bereich der Sportanlage Süd ausgenommen werden könnte. Da jedoch die angrenzenden Flächen der Sportanlage einschließlich Zufahrten zu Stellplätzen etc. wie auch die zukünftige Ausrichtung des Südstadions und die Verlagerung des Tierheims noch nicht definitiv geklärt sind, ist die vollständige Einbeziehung des Sportgeländes begründet.

Exkurs: Erweiterung des Sanierungsgebietes zwischen Höninger Weg und Luxemburger Straße

Aufgrund der im Exkurs zu dieser Untersuchung gemachten Ausführungen wird vorgeschlagen, das zukünftige Sanierungsgebiet (Abschnitt 1) um den Bereich des Gleisdreiecks Süd und den Bereich zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey-Straße bis zur Luxemburger Straße (Abschnitt 2) und damit über das Gebiet der vorbereitenden Sanierungsuntersuchung hinaus zu erweitern und so förmlich festzulegen. Damit kann die Fortführung des Inneren Grüngürtels ab seiner heutigen Bruchstelle an der Luxemburger Straße bis zum Rhein innerhalb einer Sanierungsmaßnahme und Entwicklungsplanung bearbeitet werden.

Hiervon ausgehend wird vorgeschlagen, ein Sanierungsgebiet mittels Satzung nach § 142 Abs. 1 - 3 BauGB förmlich im „klassischen Verfahren“ mit folgenden Abgrenzungen festzulegen:

> *Ab Luxemburger Straße über den Eifelwall bis zur Eifelstraße, entlang der Nordseite des innerstädtischen Eisenbahnrings (DB-Trasse) bis zur westlichen Grundstücksgrenze des Grundstücks Bonner Wall 21 – 23 dieses Grundstück einschließend ab dessen östlicher Grundstücksgrenze entlang der Nordseite des Eisenbahnrings weiter bis zum Gustav-Heinemann-Ufer. Entlang der Westseite Gustav-Heinemann-Ufer bis zur nördlichen Grundstücksgrenze Gustav-Heinemann-Ufer 68 bis Fritz-Reuter-Straße und entlang dessen Ostseite bis zur Schönhauser Straße. Entlang der Nordseite Schönhauser Straße bis zur Koblenzer Straße und entlang dessen Westseite bis zur öffentlich nutzbaren Grünfläche. Weiter entlang der südlichen Bauflucht bis zur Bonner Straße, entlang der Ostseite Bonner Straße bis zum Knoten Schönhauser Straße/Marktstraße. Entlang der Südseite Marktstraße bis Einmündung Kirberger Straße, dieser folgend bis etwa Mitte des Grünzugs Süd und entlang der Fuß- und Radwegeverbindung (hier Grenze des Untersuchungsbereichs) bis zur Vorgebirgstraße; ab Vorgebirgstraße entlang der Nordseite der Straße Am Vorgebirgstor bis zum nördlichen Abzweig des Höninger weg; weiter entlang der östlichen Parzellengrenze der Wohnbauflächen Höninger Weg 59 – 71 bis zur Einmündung Vorgebirgsglacisweg in den Höninger Weg; entlang der Westseite Höninger*

Weg bis nördlich der zweiten folgenden Bahnunterführung, hiernach auf der Westseite der Parzellen Höninger Weg 4 – 18 weiter bis auf Höhe der Hans-Carl-Nipperdey-Straße und entlang dieser bis zur Luxemburger Straße und auf deren Ostseite bis zum Ausgangspunkt Ecke Eifelwall.

Zur vorgeschlagenen Abgrenzung eines Sanierungsgebietes vgl. Abb. 10 auf der nachfolgenden Seite und Karte 8 im Anhang.

Nachrichtlich wird darauf hingewiesen, dass als Fördergebietskulisse der ‚Regionale 2010' sich ein Stadtumbaugebiet gemäß § 171b BauGB vom Volksgarten über die Vorgebirgstraße und die Raderberger Brache (ohne rechtliche Auswirkungen) durch das Untersuchungs- und vorgeschlagene Sanierungsgebiet erstreckt. Hiermit erfolgt im Rahmen des Konzeptes ‚RegioGrün' der Ausbau einer radialen Fuß- und Radwegeverbindung über die Kiesabbaulandschaft Meschenich-Keldenich bis nach Bonn.

Laufzeit und Befristung der Sanierung

Entsprechend § 142 Abs. 3 BauGB ist bei dem Beschluss über die Sanierungssatzung mit der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes zugleich durch Beschluss die Frist festzulegen, in der die Sanierung durchgeführt werden soll. Die Frist soll 15 Jahre nicht überschreiten. Kann die Sanierung nicht innerhalb der Frist durchgeführt werden, kann die Frist durch Beschluss verlängert werden.

Bei einem Satzungsbeschluss in 2012 würde die Sanierung nach den o. g. Vorgaben zunächst bis 2027 durchzuführen sein. Zur Umsetzung der absehbaren Sanierungsmaßnahmen ist dies zunächst ein ausreichender Bearbeitungszeitraum in Übereinstimmung mit den Vorplanungen und Zielsetzungen für die Durchführung einer Bundesgartenschau 2025 im Untersuchungsgebiet.

5.3 Alternative Gebietsausweisungen und Vertragsmöglichkeiten

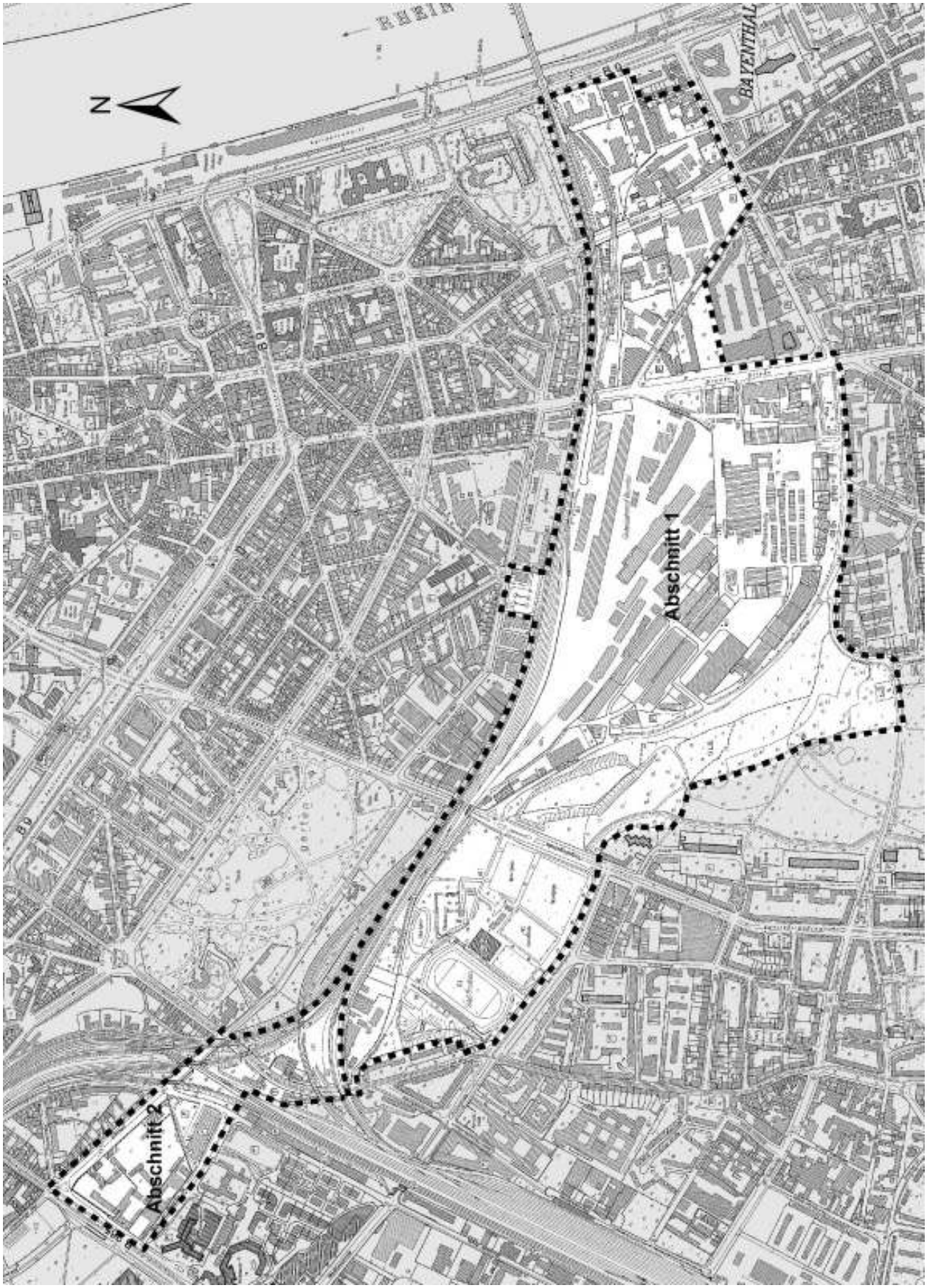
Nach dem Besonderen Städtebaurecht des Baugesetzbuches könnten grundsätzlich auch Gebietsausweisungen zur Festlegung einer „Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme" nach den §§ 165 ff BauGB bzw. eine Gebietsausweisung als „Stadtumbaugebiet" nach den §§ 171a ff BauGB infrage kommen.

Städtebaulicher Entwicklungsbereich

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen sollen nach § 165 BauGB Ortsteile entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde erstmalig entwickeln oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zuführen. Vergleichbar der Sanierungsgebietsausweisung kann durch Ratsbeschluss ein Entwicklungsbereich förmlich festgelegt werden. Voraussetzung hierfür ist nach § 165 Abs. 3 BauGB u. a., dass das Wohl der Allgemeinheit die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfordert, insbesondere zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten, zur Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen oder zur Wiedernutzung brachliegender Flächen. Weitere Voraussetzung ist, dass die angestrebten Ziele und Zwecke mit städtebaulichen Verträgen nicht erreicht werden können oder Eigentümer von betroffenen Grundstücken nicht bereit sind entsprechend weiteren gesetzlichen Maßgaben ihre Grundstücke für die Entwicklungsmaßnahme bereitzustellen.

Insgesamt greift die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme stärker als das Sanierungsinstrumentarium in die Grundbesitzverhältnisse des festgesetzten Gebiets ein. Nach § 166 Abs. 3 BauGB soll die Gemeinde zunächst die Grundstücke im Entwicklungsbereich erwerben und dabei feststellen, ob und in welcher Rechtsform die bisherigen Eigentümer einen späteren Erwerb von Grundstücken oder Rechten anstreben können. Obwohl mit dem Großmarkt-Gelände ein größerer Teilbereich des hier betrachteten Untersuchungsbereichs in städtischem Besitz

Abb. 10: Vorgeschlagene Abgrenzung des Sanierungsgebietes



ist, erscheint diese Grundvoraussetzung kaum einlösbar zur zeitnahen Umsetzung der Neuordnungsmaßnahmen. Darüber hinaus ist anzumerken, dass das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr NRW im Rahmen der Städtebauförderung keine diesbezüglichen Förderprogramme mehr aufgelegt hat und dieses Instrument kaum noch Anwendung findet.

Stadtumbaugebiete

Stadtumbaumaßnahmen sind nach § 171a BauGB Maßnahmen, durch die in von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffenen Gebieten Anpassungen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen vorgenommen werden.

Erhebliche städtebauliche Funktionsverluste liegen insbesondere vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen, namentlich für Wohnzwecke, besteht oder zu erwarten ist. Die dem Wohl der Allgemeinheit dienenden Stadtumbaumaßnahmen sollen insbesondere dazu beitragen, dass

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Entwicklung von Bevölkerung und Wirtschaft angepasst wird,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt verbessert werden,
- innerstädtische Bereiche gestärkt werden,
- nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen einer neuen Nutzung zugeführt werden,
- einer anderen Nutzung nicht zuführbare bauliche Anlagen zurückgebaut werden,
- freigelegte Flächen einer nachhaltigen städtebaulichen Ordnung zugeführt werden,
- innerstädtische Altbaubestände erhalten werden.

Stadtumbaumaßnahmen können auch anstelle von Sanierungsmaßnahmen oder ergänzend hierzu entsprechend § 171a BauGB durchgeführt werden. Die Vorbereitungen entsprechen weitgehend den Sanierungsvorbereitungen. Der Rat kann entsprechend § 171b BauGB ein Stadtumbaugebiet festlegen. Grundlage hierfür ist ein städtebauliches Entwicklungskonzept.

Das Land NRW unterstützt im Rahmen der Städtebauförderung mit dem Förderprogramm „Stadtumbau West“ Kommunen, die aufgrund rückläufiger Entwicklungen von städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen sind, bei der Anpassung ihrer baulichen und stadträumlichen Strukturen an die Veränderungen von Bevölkerung und Wirtschaft. Dabei sollen Stagnation und Schrumpfung auch als Chance verstanden und neue Impulse für zukunftsorientierte Entwicklungen gesetzt werden. Stadtumbau West ist ein integratives Programm: Es verknüpft die Anliegen von Städtebau und Wohnungsbau, Wirtschaftsförderung, Sozial- und Umweltpolitik miteinander, um lokale Potenziale weiterentwickeln und neue Qualitäten schaffen zu können. Dabei kommt es neben der Kombination mit anderen Förderprogrammen auch darauf an, private Investitionen sowie bürgerschaftliches Engagement für die erforderlichen Aufwertungs- und Anpassungsprozesse zu aktivieren und einzubinden. Fördergebiete sind innerstädtische Quartiere mit gravierenden Funktionsverlusten und Leerständen sowie Brachflächen von Gewerbe, Militär und Bahn. Regionale Schwerpunkte liegen derzeit im Ruhrgebiet, in Teilen des Sauer- und Siegerlandes, aber auch in der Region des Bergischen Städtedreieckes.

Der gebietsbezogene Problemaufriss des Untersuchungsgebietes ist weitgehend mit dem für Stadtumbaugebiete deckungsgleich. Allerdings passt der inhaltliche Überbau dieses Förderprogramms für schrumpfende Städte und Regionen kaum mit den Kölner Rahmenbedingungen überein.

Resümierend ist festzustellen, dass der originäre Arbeitsauftrag des Rates mit dem Beschluss über die Einleitung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB aufgrund der Ergebnisse zweckmäßig mit der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes mit einer Sanierungssatzung nach § 142 BauGB erledigt werden kann.

Städtebauliche Verträge als Alternative zu Gebietsfestsetzungen

Das Besondere Städtebaurecht des Baugesetzbuches mit seinen Vorschriften zu Sanierungsgebieten und städtebaulichen Entwicklungsbereichen wird von betroffenen Eigentümern und Projektentwicklern vielfach als bürokratisch, einengend und kostentreibend (Grundbuchvermerk wird als Verteuerung der Finanzierungskonditionen dargestellt) wahrgenommen. Als Alternative wird der Abschluss städtebaulicher Verträge gemäß § 11 BauGB gewünscht. Er wird meist im Zusammenhang mit einem Bebauungsplan zu dessen Umsetzung abgeschlossen.

Gegenstände eines städtebaulichen Vertrages können lt. BauGB insbesondere (aber nicht ausschließlich) sein:

1. „die Vorbereitung oder Durchführung städtebaulicher Maßnahmen durch den Vertragspartner auf eigene Kosten; dazu gehören auch die Neuordnung der Grundstücksverhältnisse, die Bodensanierung und sonstige vorbereitende Maßnahmen, die Ausarbeitung der städtebaulichen Planungen sowie erforderlichenfalls des Umweltberichts; die Verantwortung der Gemeinde für das gesetzlich vorgesehene Planaufstellungsverfahren bleibt unberührt;

2. die Förderung und Sicherung der mit der Bauleitplanung verfolgten Ziele, insbesondere die Grundstücksnutzung, auch hinsichtlich einer Befristung oder einer Bedingung, die Durchführung des Ausgleichs im Sinne des § 1a Abs. 3, die Deckung des Wohnbedarfs von Bevölkerungsgruppen mit besonderen Wohnraumversorgungsproblemen sowie des Wohnbedarfs der ortsansässigen Bevölkerung;

3. die Übernahme von Kosten oder sonstigen Aufwendungen, die der Gemeinde für städtebauliche Maßnahmen entstehen oder entstanden sind und die Voraussetzung oder Folge des geplanten Vorhabens sind; dazu gehört auch die Bereitstellung von Grundstücken;

4. entsprechend den mit den städtebaulichen Planungen und Maßnahmen verfolgten Zielen und Zwecken die Nutzung von Netzen und Anlagen der Kraft-Wärme-Kopplung sowie von Solaranlagen für die Wärme-, Kälte- und Elektrizitätsversorgung.“

Städtebauliche Verträge lassen sich somit in Maßnahmen-, Zielbindungs- und Folgekostenverträge einteilen. In Folgekostenverträgen können beispielsweise die Kosten von Erschließungsmaßnahmen, Grün- und Spielflächen oder sonstigen Gemeinbedarfseinrichtungen dem privaten Vertragspartner auferlegt werden.

Gemeinden unterliegen bei Abschluss dieser Verträge dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit und der Grundrechtsbindung der Verwaltung. Konkret bedeutet dies z.B., dass Gemeinden durch einen städtebaulichen Vertrag keinen Rechtsanspruch auf die Aufstellung eines Bebauungsplans begründen dürfen. Insgesamt müssen die vereinbarten Leistungen den gesamten Umständen nach angemessen sein.

Bei dem hier untersuchten Entwicklungsbereich südliche Innenstadt-Erweiterung wird der Abschluss eines oder mehrerer städtebaulicher Verträge für einzelne Projektentwicklungen für nicht ausreichend zweckdienlich gehalten. Neben der Gefahr der Ungleichbehandlung betroffener Eigentümer und Nutzer im Gebiet und der fehlenden Rechtsgrundlage für die Einwerbung staatlicher Städtebauförderungsmittel für potenzielle Fördermaßnahmen besteht die Einschätzung, dass der Zusammenhang der oben dargestellten Gesamtmaßnahme beschädigt wird. Dies insbesondere wegen des überwiegend großflächigen Zuschnitts aufzubereitender Flächen.

III. Entwicklungskonzept

1. Entwicklungs- und Sanierungsziele

Nach § 140 Nr. 3 BauGB ist die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung Bestandteil der Vorbereitung einer Sanierung.

Ausgehend von der Größe und Lage des Untersuchungsgebietes innerhalb der räumlich-funktionalen Ordnung der Stadt und den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchung sind wesentliche Elemente einer integrierten und nachhaltigen teilräumlichen Entwicklungsplanung und städtebaulichen Aufwertungsstrategie als Grundlage der Sanierungsplanung zu bestimmen.

Dabei ist von folgenden generellen Entwicklungs- und Sanierungszielen für die Sanierungsplanung auszugehen:

- Beseitigung der Funktionsverluste und -defizite im Siedlungs- und Freiraum,
- Stärkung der Innenentwicklung durch eine angemessene wie maßvolle und nachhaltige städtebauliche Entwicklung (ressourcenschonende Nachverdichtung) insbesondere durch Nutzung der Potenziale disponibler bzw. freiwerdender Großflächen,
- Umsetzung der hier betroffenen gesamtstädtischen Freiraumzielplanung mit einem Ausbau und einer Aufwertung des gesamtstädtisch bedeutsamen Inneren Grüngürtels wie des Grünzugs Süd und Vernetzung mit den weiteren Grünflächen der Stadtteile unter Beachtung der Nutzungs- und Erholungsansprüche der Stadtbewohner,
- Berücksichtigung zentraler Nutzungsanforderungen innerstädtischen Wohnens und Arbeitens sowie ggf. gesamtstädtischer und regionaler Gemeinbedarfe aus den Bereichen Bildung, Ausbildung, Wissenschaft und Forschung,
- Sicherstellung einer konzeptionellen Umsetzung, die eine zielführende Verknüpfung öffentlicher Investitionen und privaten Engagements ermöglicht und gewährleistet.

Ergänzend hierzu sind parallel die weiteren sektoralen und räumlichen Ziele der Kölner Stadtentwicklungsplanung, beispielsweise das Einzelhandels- und Zentrenkonzept, die Wohnungsgesamtplanung mit Wohnungsbauprogramm, das Standortkonzept Wirtschaft und das Gesamtverkehrskonzept zu beachten sowie die gebietsbezogenen Beschlüsse des Rates und seiner Fachausschüsse.

Im Ergebnis einer erfolgreichen Sanierungsplanung ist ein der Lage entsprechend mit neuen Funktionen gestärkter urbaner Stadtraum anzustreben mit nachhaltigen baulichen und Freiraumstrukturen, differenzierten Wohnangeboten für eine sozial ausgewogene Bevölkerungsstruktur, zukunftsorientierten Arbeitsstätten und öffentlichen Bildungs-, Sozial- und Kultureinrichtungen mit einem attraktiven Stadtbild.

2. Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung ‚2025'

2.1 Anforderungen des Rates

In Kap. I-3 Planungs- und Beschlusslage sind die wesentlichen Planungsparameter neben den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchung in Kap. II dargestellt.

Es handelt sich insbesondere um folgende Beschlüsse des Rates und seiner Ausschüsse:

- Ratsbeschluss vom 22.06.2006 zur Neuplanung des Gebietes Vorgebirgstor/Südstadion.
- Beschluss des Ausschusses Umwelt, Gesundheit und Grün vom 15.03.2007 zur Vervollständigung des Inneren Grüngürtels.
- Ratsbeschluss vom 19.06.2007 zur Verlagerung des Großmarktes in 2020.
- Ratsbeschluss vom 24.06.2008 zur Vorbereitung der Bewerbung zur Bundesgartenschau in Köln mit Weiterentwicklung des Grüngürtels aufbauend auf den Überlegungen des städtebaulichen Masterplans Innenstadt.
- Ratsbeschluss vom 05.05.2009 zur Umsetzung des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln.
- Ratsbeschluss vom 10.09.2009 über wichtige verkehrspolitische Maßnahmen u. a. mit der Beauftragung der Verwaltung, im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu prüfen, wie der Bereich des heutigen Großmarktes u. a. als zukünftiger Wissenschaftsstandort durch eine Verlängerung des S-Bahn-Westrings über den Rhein (Südbrücke) und die Anlage neuer Haltestellen erschlossen werden kann.

Diese Beschlüsse sind im Anhang vollständig beigefügt.

Im Einleitungskapitel wurde bereits auf das sog. Drei-Zonen-Modell des Entwicklungskonzepts südliche Innenstadt-Erweiterung (vgl. Abb. 2) Bezug genommen, welches der Stadtentwicklungsausschuss in 2003 zur Kenntnis genommen hat mit dem Auftrag zu einer weiteren Inwertsetzung des Gebietes.

2.2 Ausbau Innerer Grüngürtel

Aufgrund der in Kapitel II-3.3 Grün- und Freiraumsituation dargestellten städtebaulichen Mängel und Funktionsschwächen sind die Zielsetzungen und Forderungen zum Ausbau des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein grundsätzlich eindeutig. Dies ist insbesondere mit dem o. g. Beschluss des Ausschusses Umwelt, Gesundheit und Grün vom 15.03.2007 zur Vervollständigung des Inneren Grüngürtels deutlich geworden wie auch mit den Beratungen über den diesbezüglichen Sachstandsbericht der Verwaltungsmitteilung vom August 2007.

Mit dem Ratsbeschluss vom 24.06.2008 zur Vorbereitung einer Bewerbung um die Veranstaltung einer Bundesgartenschau im Untersuchungsbereich wurden die bei der zukünftigen Beplanung des Areals zu beachtenden Standards und Ansprüche umrissen. Im nächsten Schritt wird, abgestimmt mit den hier vorliegenden Ausführungen der vorbereitenden (Sanierungs-) Untersuchung und dem hier dargestellten Entwurf eines Entwicklungskonzeptes, eine BUGA-Machbarkeitsstudie zu erstellen sein, wozu die Fachverwaltung dem Rat eine separate Beschlussvorlage (Vorlage Nr. 3477/2011) parallel unterbreitet.

Der Innere Grüngürtel hat aufgrund seiner Lage zwischen dem Stadtzentrum und den angrenzenden Stadtteilen eine bedeutende Funktion in der Gliederung und Durchlüftung des ansonsten überwiegend stark verdichteten Stadtkörpers wahrzunehmen. Gleichzeitig ist der Innere Grüngürtel Ausgangspunkt und zentrales Element des gesamtstädtischen Grünsystems. Der Innere Grüngürtel hat als Freiraum für die Bewohner der mit Grünflächen unterversorgten

Innenstadt und der angrenzenden Stadtteile, die hier vielfältige Möglichkeiten zur Erholung und individuellen Entfaltung nachfragen, eine herausragende Bedeutung. Mit den möglichen Ausbaumaßnahmen kann das bestehende Grünversorgungsdefizit abgebaut werden.

Durch den großen Umfang (absehbar) disponibler Grundstücke und den damit gegebenen Planungsspielräumen ist der Verlängerung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein mit einer mittleren Breite von ca. 150 m ausreichend Raum zu geben, wie dies auch der städtebauliche Masterplan Innenstadt vorsieht (vgl. dortige Ausführungen auf S. 83). Gemessen an der Bestandssituation des Inneren Grüngürtels (z.B. im Bereich Ehrenfeld vorhandene Breite rd. 300 m) ist dies immer noch deutlich weniger. Aus diesem Grunde und weil sowohl das Südstadion wie auch die angrenzende Sportanlage Süd uneingeschränkt weiter zur Verfügung stehen müssen, werden neue Bebauungsvorschläge (u. a. des städtebaulichen Masterplan Innenstadt) für diesen Teil des Inneren Grüngürtels zwischen Höninger Weg und Vorgebirgstraße abgelehnt und hier nicht weiterverfolgt. Ebenso werden bauliche Eingriffe in den geschützten Landschaftsbestandteil der Raderberger Brache abgelehnt. Dabei ist auch zu beachten, dass für die Bewerbung um die Ausrichtung einer Bundesgartenschau 2025 ausreichend Freiraum zur Verfügung steht.

Für die größtmögliche städtebauliche Einbindung des neuen Inneren Grüngürtels wird vorgeschlagen, diesen vom Eisenbahnring räumlich zu lösen und sowohl südlich wie nördlich durch Bauflächen entsprechend dem seit zehn Jahren vorliegenden Drei-Zonen-Modell zu fassen. Alternativ ist auch die Fortführung entlang des Eisenbahnrings (entsprechend der weitgehenden Bestandssituation) grundsätzlich möglich. Diese Variante weist jedoch ein deutlich geringeres Inwertsetzungspotenzial für die Entwicklung des Planungsraumes auf. In den Entwurf des Nutzungskonzeptes (vgl. Karte 10) sind im Weiteren sowohl die Ergebnisse aus der Diskussion des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln eingeflossen als auch die vorhandenen stabilen Baustrukturen.

2.3 Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln

Im November 2008 hat das Planungsbüro Albert Speer & Partner seinen im Auftrag des Vereins ‚Unternehmer für die Region Köln' e.V. erarbeiteten ‚Städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln' vorgestellt, der mit weitgehender Beteiligung der Stadtgesellschaft wie auch in enger Zusammenarbeit mit städtischen Dienststellen entstand. Dieses Planwerk stellt in seinen Vertiefungsbereichen Innerer Grüngürtel und südliche Innenstadt-Erweiterung eine umfassende Betrachtung des Untersuchungsraums dar (vgl. Karte 9) mit Vorschlägen für kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen sowie perspektivische Maßnahmen jenseits eines Zeithorizonts von 15 Jahren.

Entsprechend dem o. g. Ratsbeschluss vom 05.05.2009 wurde der städtebauliche Masterplan Innenstadt „als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die künftige Entwicklung der Innenstadt" beschlossen. Dieser greift das Drei-Zonen-Modell zur Raumordnung auf. Der Innere Grüngürtel wird in einer aus dem Bestand hergeleiteten Dimensionierung bis zum Rhein fortgeführt und mit dem Grünzug Süd verbunden. Unter dem Leitgedanken der „Parkstadt" wird der fortgeführte Innere Grüngürtel zwischen Grünzug Süd und Rhein nördlich und südlich städtebaulich mit Wohn- und Arbeitsstätten gefasst. Im Umfeld Alteburger Straße wurde alternativ zum Standort Deutz auch die mögliche Ansiedlung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums (IWZ) der Fachhochschule Köln angeregt. Hierzu ist Anfang 2009 eine Projektentwicklung des Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Köln (FH) in Gang gekommen, die nach umfänglicher landesseitiger Prüfung und Abwägung mit der Entscheidung des Landes zum Aus- und Neubau des IWZ am Standort Deutz im Juli 2011 beendet wurde.

Für den Untersuchungsraum und das vorgeschlagene Sanierungsgebiet formuliert der städtebauliche Masterplan Innenstadt u. a. folgenden Rahmen:

- "Die Sicherung der Freiräume und die Einschränkung baulicher Eingriffe in den Gürtel allein werden nicht ausreichen. Es gilt vielmehr, unter teilweise Arrondierung bestehender baulicher Einrichtungen und der Gestaltung und Öffnung der verfügbaren Freiflächen ein möglichst klares und räumliches durchgehendes Grundgerüst zu formen. Dabei sollten unter besonderer Beachtung der Erschließungsgunst des Eisenbahnrings und unter Förderung der bestehenden sowie der Entwicklung weiterer Haltepunkte am Eisenbahnring attraktive Adressen entwickelt werden. Aus freiraumplanerischer Sicht ist die Entwicklung barrierefreier Durchlässigkeit zu fördern sowie die Sicherung eines attraktiven Ringschlusses zum Stadtraum Rhein." (S. 75)
- "Der Bereich des Großmarktareals und auch der, der Universität zu Köln soll vertiefend hinsichtlich der Chance einer schlüssigen räumlichen Ausbildung des Inneren Grüngürtels und der Logik seiner Durchlässigkeit ausgelotet werden." (S. 51)
- „Das frei werdende Großmarktareal ist Impulsgeber für die langfristig letzte große städtebauliche Entwicklung der linksrheinischen Innenstadthälfte. Auf einer Fläche von etwa 50 ha besteht nicht nur die Chance für eine städtebauliche Erweiterung der Südstadt sondern auch für eine erste große Etappe des Grüngürtels auf seinem Weg an das südliche Innenstadtufer. Nicht nur die Aufwertung und Sicherung der Grünanlagen der Innenstadt sind oberste Gebote der Freiraumplanung, sondern auch die Vernetzung der großen Freiräume untereinander." (S. 86)
- „Mit der Nord-Süd Stadtbahn und einer möglichen weiteren Station am Eisenbahnring wird das Areal hervorragend an das ÖPNV-Netz angebunden sein. Dies spricht für eine intensive, ökonomische Nutzung der bebaubaren randlichen Flächen." (S. 86)
- „Generell eignen sich die Areale entlang des südlichen Randes des Eisenbahnrings für Büro- und Dienstleistungen. Zum einen konzentriert sich hierbei die Verschattung der Gebäude auf den Gleiskörper und zum anderen würde hier die Lärm abweisende Reihung der Gebäude das südliche Herzstück des Areals abschirmen. Damit würde sich der zentrale Raum für die Realisierung von Wohnungsbau in Südausrichtung auf den Inneren Grüngürtel anbieten. Die Bebauung des südlichen Rands legt sich als kleinteilige Blockrandstruktur um das Gebäude des Großmarkts, nimmt mit ihren Straßenräumen die Fluchten der Südstadtstraßen auf und führt diese in den Raum des Inneren Grüngürtels. Damit öffnet sich der Grünraum auch für die Anwohner der bestehenden Wohnquartiere der Südstadt." (S. 86)
- „Im Umfeld der Alteburger Straße wurde zusätzlich zum Standort Deutz auch die mögliche Ansiedlung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums der Fachhochschule Köln untersucht. Analog zum bestehenden Volumen am Standort Deutz wären hier etwa 100.000 qm BGF in einer überwiegend siebengeschossigen Bebauung möglich." (S. 86)

Hieraus abgeleitet werden folgende konkrete Vorschläge im städtebaulichen Masterplan Innenstadt unterbreitet:

- Anbindung des Inneren Grüngürtels an das Rheinufer, auch wenn insbesondere am südöstlichen Ende des Grüngürtels derzeit die Option einer großzügigen Öffnung unsicher ist. Weiterverfolgung des Drei-Zonen-Modells mit Grünkorridor von circa 150 m Breite.
- Öffnung und Umgestaltung des nördlichen Bereichs Grünzug Süd/Vorgebirgspark (hinsichtlich der Bundesgartenschau-Bewerbung).
- Vernetzung mit der Innenstadt und Bayenthal durch die Entwicklung der innerstädtischen Reserven für Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Wissenschaft und Forschung im Sinne der Idee einer „Parkstadt" mit Etablierung der Großmarkthalle als öffentlicher Baustein für Kunst und Freizeit.
- Ausbau der Vernetzung von Innenstadt und Innerer Grüngürtel mittels neuer Durchstiche des Bahndamms für Fußgänger und Radfahrer.
- Randliche Bebauung der Sportanlagen am Südstadion nördlich Am Vorgebirgstor.

- Verlängerung der Verkehrsachse Innere Kanalstraße – Universitätsstraße – Am Vorgebirgstor als Ringstraße an den Inneren Grüngürtel direkt in Richtung Marktstraße (mit Neuquerung Raderberger Brache) als Ringschluss bis an den Rhein.

Das nachfolgend dargestellte neu bearbeitete Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung der Verwaltung würdigt die Vorschläge des städtebaulichen Masterplans Innenstadt und bezieht diese in wesentlichen Teilen, jedoch nicht vollständig ein.

2.4 Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung ‚2025'

Aufgrund der durch Ratsbeschluss für 2020 terminierten Verlagerung des Großmarktes nach Köln-Marsdorf ist in Übereinstimmung mit dem städtebaulichen Masterplan Innenstadt die Neuordnung des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes auf der Grundlage eines Entwicklungskonzeptes südliche Innenstadt-Erweiterung (ESIE) perspektivisch auf das Jahr 2025 auszurichten. Dies bedeutet, dass das langfristig auszurichtende Entwicklungskonzept sämtliche nach heutigem Kenntnisstand absehbaren maximalen Gestaltungs- und Handlungsspielräume auswertet in Hinblick auf eine bestmögliche zukunftsfähige Gebietsentwicklung. Kurz- und mittelfristige Entwicklungen müssen sich in die Langfristperspektive einfügen, ohne die eine qualitätvolle Stadtentwicklung nicht gewährleistet und sichergestellt werden kann.

Als grundlegende Herausforderung ist die Gliederung des Siedlungsraums mit der Generierung neuer Bauflächen in Beziehung zum Freiraum des fortgeführten Inneren Grüngürtels zu benennen unter Beachtung der oben formulierten Entwicklungs- und Sanierungsziele.

Hierbei sind insbesondere folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- **Optimierung und Fortführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein**
  - unter Beachtung einer mittleren Breite von 150 m,
  - Verknüpfung mit dem Grünzug Süd/Vorgebirgspark, Volksgarten und Friedenspark,
  - Beachtung des geschützten Landschaftsbestandsteils Raderberger Brache,
  - Einbindung der vorhandenen Grünflächen beiderseits der Bonner Straße,
  - Einbeziehung vorhandener fußläufiger Verbindungen zum Gustav-Heinemann-Ufer und Herstellung einer Freiraum- und Wegebeziehung zur Rheinpromenade.
- **Generierung von Bauflächen zur standortadäquaten Nachverdichtung**
  - unter Beachtung der Erfordernisse der Freiraumplanung,
  - einer Verknüpfung mit zu erhaltenden Baustrukturen,
  - der Herstellung hochwertiger Lagen mit eindeutiger Adressbildung sowohl für qualitätvolle öffentliche und private Dienstleistungsnutzungen wie für Wohnnutzungen zur Ansprache breiter Bevölkerungsschichten,
  - mit weitgehender Berücksichtigung von Kriterien für nachhaltige städtebauliche Strukturen und ökologisches Bauen (z.B. als klimafreundliche Mustersiedlung),
  - Beachtung vorhandener und langfristig projektierter Schienenverkehrsbauwerke und damit zusammenhängender Auswirkungen,
  - Beachtung wirtschaftlicher Erschließungsmöglichkeiten.

In der Umsetzung dieser Anforderungen können zwei grundsätzliche raumordnende Alternativen gegenübergestellt werden:

A Fortführung des Inneren Grüngürtels analog dem Drei-Zonen-Modell mit beidseitiger baulicher Fassung abgerückt vom Eisenbahnring.

B Fortführung des Inneren Grüngürtels entsprechend seiner vorherrschenden bestehenden Ausprägung entlang des Eisenbahnrings zum Rhein.

Im Zusammenhang mit den seit 2009 angestellten Überlegungen zur Ansiedlung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums (IWZ) der FH Köln wurden sowohl vom Stadtplanungsamt wie auch vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW verschiedene raumgliedernde Alternativen geprüft für den Bereich zwischen Bonner Straße und Rhein. Die Ergebnisse wurden mit der Verwaltungsmitteilung 1402/2009 „Machbarkeitsstudie Fachhochschule in Köln-Bayenthal“ am 23.04.2009 dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt.

Unter Auswertung dieser Machbarkeitstudie und den Ergebnissen der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung wird mit diesem Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung ‚2025’ für den gesamten Betrachtungsraum ein modifizierter Vorschlag zur Raumentwicklung mit folgenden Eckpunkten vorgelegt:

- Vollständiger Erhalt bzw. Ausbau der Sport- und Freiflächen im Bereich Südstadion/ Bezirkssportanlage Süd und Raderberger Brache;
- Neuordnung zwischen Vorgebirgstraße und Bonner Straße analog dem Drei-Zonen-Modell: Verlängerung und Durchbindung des Inneren Grüngürtels in einer Mindestbreite von 150 m mit baulicher Fassung auf der Nordseite durch Dienstleistungsnutzungen (angrenzend Bahndamm) und ggf. Wohnnutzungen mit Südausrichtung auf den neuen Inneren Grüngürtel. Die Baufelder zur südlichen Fassung des Freiraums stehen für Wohnnutzungen und zugehörige Gemeinbedarfsnutzungen im Umfeld der denkmalgeschützten Markthalle zur Verfügung („Parkstadt“);
- Langfristige Berücksichtigung und Optimierung der neuzeitlichen Wohn- und Geschäftshausbebauung zwischen Bonner- und Koblenzer Straße, des Hotelneubaus am Bischofsweg sowie der Baudenkmäler;
- Fortführung des Inneren Grüngürtels östlich Bonner-/Koblenzer Straße südlich unmittelbar entlang dem Eisenbahnring in einer mittleren Breite von 130 - 140 m bis zum Gustav-Heinemann-Ufer. Südliche Fassung des Inneren Grüngürtels auf der Linie der neuzeitlichen rückwärtigen Bürobebauung Gustav-Heinemann-Ufer 58 sowie Verbindung des hier möglichen Wegeanschlusses mit der bestehenden öffentlichen Grünfläche westlich Koblenzer Straße.
- Berücksichtigung des notwendigen Schulstandorts für die Sekundarstufen I und II auf der Gewerbebrache östlich Alteburger Straße.
- Erhaltung der Linienführung des bestehenden Hauptstraßennetzes mit Optimierungen im Bereich von Nutzungskonflikten als Ausgangslage; keine Neutrassierung des Bischofswegs in der Raderberger Brache.
- Die neuen Stadtbahn-Haltestellen sowie die langfristig denkbaren Haltestellen eines verlängerten S-Bahn-Westrings (einschließlich zugehöriger Trassenwege) werden stadträumlich mit entsprechender Wertigkeit integriert.

ESIE-Nutzungskonzept ‚2025’

Die langfristigen ESIE-Entwicklungsvorstellungen sind in Karte 10 Nutzungskonzept ‚2025’ und den Karten 11/12 Verkehrskonzept ‚2025’ räumlich dargestellt. Die Intentionen des städtebaulichen Masterplans Innenstadt werden in ihren Grundzügen beachtet. Abweichungen bestehen im Bereich Südstadion und Raderberger Brache durch den Verzicht auf neue Baufelder und im Bereich östlich Bonner Straße durch den Verzicht auf eine weitgehende Überbauung des neuen Stadtbahn-Tunnels (2. Baustufe).

Die in Karte 6 dargestellten langfristig zu berücksichtigenden bestehenden Baustrukturen und vorhandenen Grün- und Freiräume werden in diesem Entwicklungskonzept weitgehend eingebunden. Neuzeitliche Bebauung (mit wenigen Ausnahmen) und erhaltenswerte bzw. denkmalgeschützte Bebauung wie auch das Bodendenkmal des Forts unter dem Güterbahnhof sind

nicht überplant. Geschützte Landschaftsbestandteile, Landschaftsschutzgebiete und vorhandene öffentliche Grünflächen werden vollständig integriert.

Die Umsetzung des Entwicklungskonzeptes ist aufgrund der bereits freigestellten Flächen, der beschlossenen Aufgabe des Großmarktes und der Entwicklungsabsicht des Eigentümers des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor im zentralen Bereich realistisch gegeben. Außerhalb dieser zwei Großflächen sind mittelfristig aufgrund der Überplanung die Gewerbestandorte am Vorgebirgsglacisweg (analog der bisherigen Grün-Darstellung im FNP), am Bischofsweg (‚Medienzentrum Süd'), das ‚Bonntor-Center' (Bonner-/Koblenzer Straße), östlich der Koblenzer Straße, an der Alteburger Straße (Recycling-Unternehmen am Eisenbahnring) sowie der AWB-Betriebshof, Alteburger Straße, und der Bürostandort am Gustav-Heinemann-Ufer südlich der Südbrücke ergänzend freizustellen und die ansässigen Unternehmen zu verlagern.

Mit der Erweiterung des Inneren Grüngürtels bis zum Gustav-Heinemann-Ufer überplant ist damit auch das 1989 errichtete Polis-Bürohaus, Gustav-Heinemann-Ufer 54, unmittelbar südlich der Südbrücke bzw. der Anschlussstelle der Nord-Süd Stadtbahn an die Rheinuferstrecke. Das rd. 7.000 qm große Grundstück mit dem 3-5-geschossigen Bürohaus, im Herbst 2011 u. a. belegt mit Verwaltungsteilen der Fachhochschule Köln, ist für die systematische Durchbindung des Inneren Grüngürtels an den Rhein notwendigerweise längerfristig freizustellen. Die Einbeziehung des Friedensparks ist in diesem Sinne nicht zielführend, da die Trennwirkung der Schienentrassen (Eisenbahnring und Nord-Süd Stadtbahn, langfristig zusätzlich S-Bahn) keine Alternative darstellt.

Das vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW u. a. erworbene Gewerbegrundstück Schönhauser Straße 10 (u. a. Auktionshaus van Ham) ist für den Neubau der weiterführenden Schule ebenfalls zwingend freizustellen. Im untersuchten Annex-Gebiet und vorgeschlagenen Sanierungsgebiet (Abschnitt 2) bedarf es zur Umsetzung der Freiraumziele außerdem der Freistellung von rd. 8.500 qm Grundstücksfläche, die überwiegend gewerblich belegt ist (s. S. 41).

Die Freistellung des Großmarkt-Geländes ist entsprechend dem Ratsbeschluss in 2020 zu gewährleisten. Die Ausrichtung einer Bundesgartenschau 2025 ist von der rechtzeitigen Freistellung des Großmarkt-Geländes wie des angrenzenden Geländes des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor abhängig, um den BUGA-Vorbereitungen ausreichend Zeit zu geben. Nach heutigem Kenntnisstand wird der geplante Verlagerungsstandort des neuen Frische-Zentrums (rd. 16 ha) in Marsdorf nicht sämtlichen Unternehmen des Großmarkt-Areals Raum geben. Deshalb sind für diese verbleibenden und die weiteren im Plangebiet von Neuordnungsmaßnahmen betroffenen Unternehmen mittelfristig zusätzliche Ersatzflächen erforderlich, die derzeit aufgrund der diesbezüglichen Flächenknappheit in Köln noch nicht benannt werden können. Unabhängig hiervon stellt das Flächenrecycling von Großmarkt und Güterbahnhof die Befassung mit einem gewerblichen Altstandort dar, weshalb umfangreiche Altlastuntersuchungen und ggf. Sanierungsmaßnahmen wie auch die Untersuchung von Bodendenkmälern zeitlich wie finanziell sowohl auf kommunaler wie staatlicher Ebene (u. U. bei Städtebauförderung) zu berücksichtigen sind.

Weitere Abhängigkeiten von grundlegenden übergreifenden Planungsvorhaben sind mit Ausnahme der Verlagerungsplanung für den neuen Großmarkt in Marsdorf und Verlagerungsflächen für die betroffenen Gewerbebetriebe nicht vorhanden.

Die eingangs der vorbereitenden Untersuchung dargestellte Zentrenstruktur wird in das Nutzungskonzept an der Bonner und Schönhauser Straße aufgenommen. Dabei sind zukünftig sowohl der südliche Pol des Bezirksteilzentrums südliche Innenstadt als „Bonntor" an der neuen U-Bahn-Haltestelle Bonner Wall (und des langfristig neuen S-Bahn-Halts) als auch der nördliche Pol des Stadtteilzentrums Bayenthal, Bonner Straße/Schönhauser Straße, aufzuwerten. Ausdehnung, Sortimente und Größenordnungen von Einzelhandelsnutzungen richten sich insbesondere in den zentralen Versorgungsbereichen nach den Steuerungs- und Ansiedlungsregeln des Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Köln, welches als Entwurf in einer aktuellen Fortschreibung (s. Vorlage-Nr. 3750/2010) dem Rat zur Beschlussfassung vorliegt.

Die Wertigkeit und Adressbildung der geplanten Quartiere bzw. Baufelder ist für die nachgefragten unterschiedlichen Nutzungen ablesbar gestaltbar. Dabei sind sowohl Nutzungsmischungen zur Gewährleistung innerstädtischer urbaner Strukturen möglich als auch Clusterbildungen z.B. für Universitäts- und andere Wissenschafts- und Bildungseinrichtungen im Sinne einer sog. „Wissenschaftsspange“. Mit der zukünftigen Spezifizierung der Nutzungsanforderungen ist eine Klärung des Verhältnisses von Dienstleistungs- zu Wohnnutzungen zu erwarten. Im Nutzungskonzept sind notwendigerweise die an den Eisenbahnring angrenzenden Flächen für Dienstleistungsnutzungen dargestellt. Deren zukünftige Begrenzung und Mischung mit Wohnnutzung bis zur Planfläche des Inneren Grüngürtels ist variabel. Zur städtebaulichen Qualifizierung der großen Neuordnungsräume (einschließlich Freiraumbeziehungen und innerer Erschließung) werden entsprechende Wettbewerbsverfahren angestrebt.

Aufgrund von Auswirkungen des zu erwartenden Klimawandels (vgl. Kap. II 3.4, S. 50) sollten in dem hoch belasteten Innenstadtgebiet zusätzliche weitere Maßnahmen zur Klimaanpassung ergriffen werden. Diese Maßnahmen sollten sich auf die geplante Neubebauung und auf den Bestand erstrecken. Damit würde über die Anpassung des Baubestandes hinaus eine zeitgemäße Ausrichtung neuer Quartiersentwicklungen im Rahmen eines integrierten stadtklimatischen Begleitplans als Ergänzung zur zukünftigen Bebauungsplanung Berücksichtigung finden.

Die Projektierung eines neuen Wohngebiets („Parkstadt“) im Umfeld der Großmarkthalle bietet darüber hinaus die Chance, den gesamtstädtischen Klimaschutzverpflichtungen und dem vom Stadtentwicklungsausschuss im Juni 2000 gefassten Beschluss, "alle städtebaulichen Planungen von Beginn an solarenergetisch zu optimieren", in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Dazu sind die Belange der ausreichenden Besonnung (Teilaspekt der “Gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ gemäß § 1 (6) Nr. 1 BauGB i.V. mit § 136 (3) Nr. 1a BauGB und DIN 5034 – Tageslicht in Innenräumen), der Nutzung erneuerbarer Energien und der sparsamen sowie effizienten Nutzung von Energie (siehe § 1 (6) Punkt 7f BauGB) bereits in den nachfolgenden städtebaulichen Wettbewerbsverfahren besonders zu berücksichtigen. Darüber hinaus erfordert die solare Optimierung städtebaulicher Planungen in der Entwurfsphase den Einsatz eines diesbezüglichen Simulationsprogramms, mit dem u.a. die städtebauliche Energieeffizienz (wärmeverlustarme Gebäudegeometrien) überprüft werden kann (vgl. Vorgehensweise und Bewertungskriterien unter: www.planen-mit-der-sonne.de). Auf diesem Wege können frühzeitig gute Voraussetzungen für effiziente Klimaschutzmaßnahmen bei der Gebäudeausführung und Wärmeversorgung gesichert werden.

Bei der weiteren Beplanung der Wohnbauflächen sind grundsätzlich Anforderungen an eine soziale Mischung der Bewohnerschaft zu berücksichtigen, u. a. hinsichtlich der Bestimmung der Wohnformen, Finanzierungswege und Bauträger. In Hinblick auf den Personenkreis der Senioren, Menschen mit Behinderung, Pflegebedürftige und Kranke und deren Angehörige fehlt in zentraler Lage weiterhin preiswerter barrierefreier Wohnraum. Damit dieser Personenkreis möglichst ohne Einschränkungen am öffentlichen Leben teilhaben kann, ist auch die Berücksichtigung der allgemeinen Barrierefreiheit außerhalb der Wohnung im Sinne des Landes- und Bundesgleichstellungsgesetzes bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Die sich aus dem zukünftigen Wohnungsneubauvolumen herleitenden Bedarfe an Gemeinbedarfseinrichtungen sind frühzeitig bei der weiteren städtebaulichen Planung zu berücksichtigen. Dies betrifft nach den Anforderungen der Integrierten Jugendhilfe- und Schulentwicklungsplanung neben den erforderlichen Kindertagesstätten vor allem die Berücksichtigung eines neuen Grundschulstandorts und eines Schulstandorts für die Sekundarstufen I und II. Der im Nutzungskonzept südlich der Großmarkthalle dargestellte 7.500 qm große Grundschulstandort befindet sich in Nachbarschaft zum Schwerpunkt künftiger neuer Wohnbauflächen, wobei die genaue Lage mit dem städtebaulichen Entwurf für die Quartiersentwicklung „Parkstadt“ geklärt wird. Als zukünftiger neuer Schulstandort für die Sekundarstufen I und II wird das freigestellte ehem. Brauerei-Grundstück östlich der Alteburger Straße vorgeschlagen. Die Anbindung dieses Standorts in Beziehung zur potenziellen Schülerschaft ist ebenso gut wie die Nachbarschaft zum nördlich angrenzend geplanten Ausbau des Inneren Grüngürtels. Aufgrund des Bedarfs an zusätzlichen Schulplätzen in Schulformen, die den direkten Weg zum Abitur ermög-

lichen, behält sich die Schulentwicklungsplanung darüber hinaus die Bedarfsanmeldung für einen zweiten Schulstandort für die Sekundarstufen I und II im Plangebiet vor, sofern kein alternativer Schulstandort gefunden werden kann (vgl. Kap. II 2.3 c Schulen, Seite 21).

Zur Arrondierung des Wohnbereichs zwischen Bonner- und Koblenzer Straße bietet sich für die weitere freigestellte ehem. Brauereifläche westlich der Alteburger Straße eine neue Wohnnutzung an, wie sie früher bereits mit der Projektentwicklung ‚Domgärten' geplant war.

Das in der Achse des zu verlängernden Inneren Grüngürtels liegende, im Bebauungsplan 67420/08 (vgl. Abb. 5) festgesetzte Baufeld im Einmündungsbereich der Koblenzer- in die Bonner Straße muss an die Erfordernisse der Freiraumplanung angepasst werden. Das heißt, dass, wie bereits in der vorbereitenden Untersuchung in Teil I festgestellt wurde, die planungsrechtlich mögliche VIII-geschossige Eckbebauung nicht zu realisieren und neben einer Aufwertung der teilweise niedriggeschossigen Bestandsbauten eine Freihaltung und Aufwertung der heutigen Parkplatzflächen des Fast-Food-Restaurants (McDonald`s) umzusetzen ist.

Für die „Landmarke" des Baudenkmals Großmarkthalle am Inneren Grüngürtel ist (nach einer BUGA-Zwischennutzung) eine adäquate, möglichst öffentliche Nutzung zu finden.

Projektentwicklung ehem. Güterbahnhof Bonntor

Die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG in Duisburg hat als private Eigentümerin des vormaligen Güterbahnhofs Bonntor Anfang 2011 das Architektur- und Planungsbüro von Prof. Albert Speer & Partner mit einer städtebaulichen Entwicklungsstudie für den Güterbahnhof und den angrenzenden Großmarkt als Weiterentwicklung des städtebaulichen Masterplans Innenstadt beauftragt. Die Studie berücksichtigt weiterhin die Grenzziehung des Masterplans zwischen Siedlungs- und Freiraum, wobei Nutzungsvarianten dargestellt werden. Die Kernaussage des 150 m breiten fortgeführten Inneren Grüngürtels westlich der Bonner Straße (nördlich der Großmarkthalle) wird vom ESIE-Nutzungskonzept ‚2025' übernommen. Details der Siedlungsflächenentwicklung sind mit dem abschließend vom Rat beschlossenen Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung abzustimmen. Westlich der Bonner Straße sind beispielsweise die nördlichen Bauflächen nach dem ESIE-Nutzungskonzept bis auf Höhe des 2010 neu gebauten Kreisverkehrsplatzes zu begrenzen, da andernfalls die Ablesbarkeit des Inneren Grüngürtels an der Bonner Straße nicht mehr gegeben ist. Umgekehrt wird das nördliche, den Eisenbahnring begleitende Baufeld bis zur Vorgebirgstraße auf derzeitigen DB-Grundstücken ausgedehnt, um sowohl das dort vorhandene Hotel als auch eine am Standort notwendige bestehende DB-Station einzubinden. Die von der Aurelis avisierten Bauflächen sind mit dem ESIE-Nutzungskonzept ‚2025' vom Umfang her abgebildet und dargestellt. In laufenden Abstimmungsgesprächen wird die private Projektentwicklung im größtmöglichen Umfang mit der städtischen Entwicklungs- und weiteren Bauleitplanung abgestimmt. Da die Eigentümerin der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes kritisch gegenübersteht, sind Art und Weise einer zukünftigen und zielführenden Umsetzung der Neuordnungsmaßnahmen noch klärungsbedürftig.

Grundbesitz des Bau- und Liegenschaftsbetriebs NRW

Nachdem durch Landesentscheidung vom Juli 2011 von der Verlagerung des Ingenieurwissenschaftlichen Zentrums der Fachhochschule Köln an die Alteburger Straße Abstand genommen wurde, sind die vom BLB erworbenen Grundstücke disponibel. Neue Aussagen des BLB über zukünftige Nutzungsabsichten von Landeseinrichtungen liegen der Stadt Köln im Oktober 2011 nicht vor. Im ESIE-Nutzungskonzept ‚2025' sind daher die aus städtischer Sicht gebotenen Nutzungen dargestellt zum Ausbau des Inneren Grüngürtels, zum Neubau einer weiterführenden Schule (Sek. I / II) sowie für Wohnungsneubau. Der BLB hat sich grundsätzlich bereit erklärt, Grundstücke diesbezüglich zu veräußern oder im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme von städtischen Grundstücken am Fachhochschul-Campus in Deutz zu tauschen.

Das hier als Rahmenkonzept einer Sanierungsplanung vorliegende ESIE-Nutzungskonzept ‚2025' stellt die in Tabelle 7 nach Bestand und Planung aufgelisteten Bauflächen dar. Diese

sind aufgrund der Fortführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein in der Summe rd. 30 ha geringer als im derzeitigen Bestand (vgl. Bestandsdaten in Tab. 5 auf S. 25).

Tab. 7: Bauflächen-Übersicht nach ESIE-Nutzungskonzept ‚2025' (Entwurf)

Bauflächen nach Nutzungsart	Bestand	Planung	Zusammen
Zentrenlagen Einzelhandel / Büro / Wohnen			
Bonner Straße/Schönhauser Str.	26.000 qm		
Bonner Str./Bonntor		5.500 qm	
zusammen rd.	26.000 qm	5.500 qm	**31.500 qm**
Büro/Dienstleistungen			
Gustav-Heinemann-Ufer	13.500 qm		
südl. Eisenbahnring,/Bhf. Bonntor*		45.000 qm	
südl. Eisenbahn, östl. Bonner Str.*		3.500 qm	
zusammen rd.	13.500 qm	48.500 qm	**62.000 qm**
Büro/Wohnen			
östl. Fritz-Reuter-Straße	3.000 qm		
Fritz-Reuter-/Schönhauser Str.	3.000 qm		
westl. Koblenzer-/ Schönhauser Str.	4.000 qm		
östl. Großmarkthalle		13.000 qm	
südl. Großmarkthalle		5.000 qm	
südl. Eisenbahnring/Bhf. Bonntor*		39.000 qm	
zusammen rd.	10.000 qm	57.000 qm	**67.000 qm**
Wohnen/überwiegend Wohnen			
westl. Koblenzer Straße	24.500 qm		
Höninger Weg	8.500 qm		
westl. Alteburger Straße*		18.500 qm	
westl./südl. Großmarkthalle*		67.500 qm	
zusammen rd.	33.000 qm	86.000 qm	**119.000 qm**
Öffentliche Einrichtungen / Sondernutzungen			
Kita Höninger Weg	1.000 qm		
Kita Koblenzer Straße	2.500 qm		
Großmarkthalle		15.500 qm	
Familienzentrum/Kita westl. Großmarkthalle		2.000 qm	
Grundschule, südl. Großmarkthalle		7.500 qm	
Schule SEK I/II, Alteburger Straße		24.000 qm	
zusammen rd.	3.500 qm	49.000 qm	**52.500 qm**
Bauflächen insgesamt rd.	86.000 qm	246.000 qm	**332.000 qm**

*) Planflächen brutto einschl. innerer Erschließung

Aus der in Tab. 7 dargestellten Flächennutzung ergibt sich bei durchschnittlichen Dichtekennziffern (GFZ 2,3 für Büro und GFZ 1,2 für Wohnen) und Berücksichtigung von Erschließungsflächen als Orientierungswert für die neuen Planflächen ein Volumen von

- rd. 160.000 qm BGF Büro/Dienstleistungsnutzung für ca. 4.000 Arbeitsplätze
- rd. 120.000 qm BGF Wohnnutzungen für ca. 1.200 Wohneinheiten

Dieser Darstellung liegt zugrunde, dass die im Nutzungskonzept sowohl für Wohn- wie Büronutzung dargestellten Planflächen nördlich des Inneren Grüngürtels auf dem Areal des vorm. Güterbahnhofs Bonntor jeweils zur Hälfte dem Wohnen und dem Arbeiten zugerechnet werden. Da die weitere Flächennutzung für öffentliche Gemeinbedarfseinrichtungen bestimmt ist, lässt sich der Wohnanteil nur durch eine höhere Dichte oder zulasten von Bürobauflächen deutlich erhöhen. Gleiches gilt im umgekehrten Sinne für Bürobauflächen.

Anforderungen der Freiraumentwicklung

Die im Nutzungskonzept ‚2025' neu dargestellten Flächen für die Erweiterung des Inneren Grüngürtels zwischen Vorgebirgstraße und Rhein belaufen sich auf rd. 22 ha. Für den angedachten zentralen engeren Veranstaltungsbereich einer BUGA stehen zwischen Höninger Weg und Rheinufer mitsamt dem nördlichen Bereich des Grünzugs-Süd einschließlich Raderberger Brache fast 50 ha bei vollständiger Umsetzung des Nutzungskonzeptes an Grün-, Sport- und Freiflächen zur Verfügung. Hinzu kommt die weitere neue Planfläche am Eifelwall südöstlich der Luxemburger Straße und – falls die Freistellung gelingt – das Areal des Gleisdreiecks im Annex-Gebiet bzw. Abschnitt 2 des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes. Die Gesamtübersicht zur zukünftigen Freiraumsituation findet sich in Tab. 6.

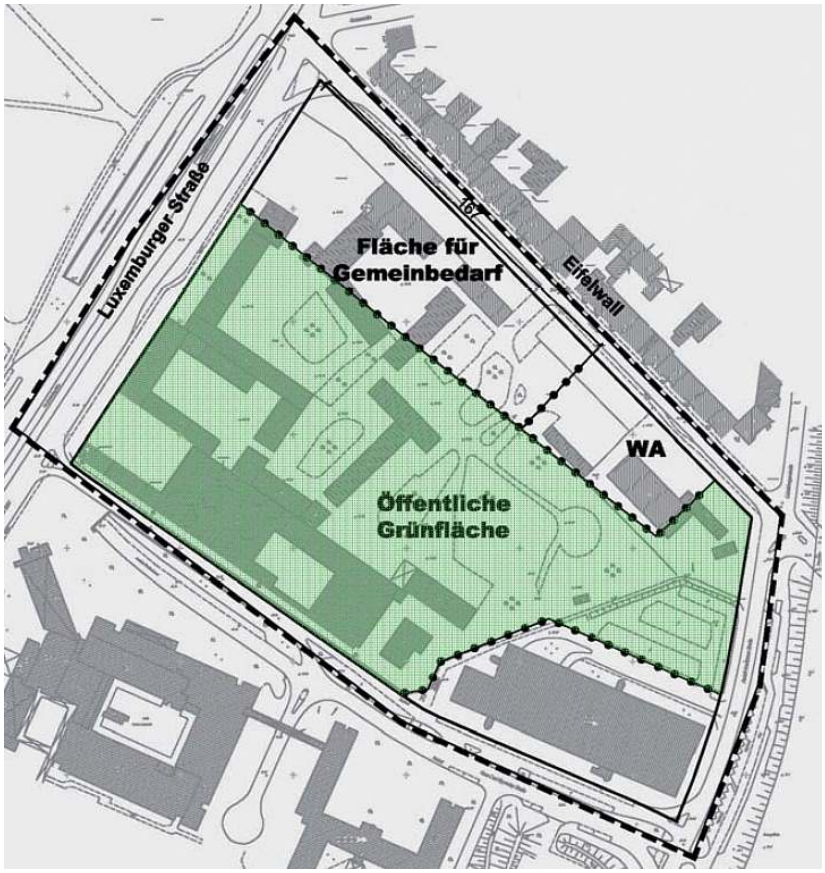
Exkurs:

Erweitertes Planungsgebiet zwischen Höninger Weg und Luxemburger Straße

In dem in Exkursen dargestellten erweiterten Untersuchungs- und Planungsgebiet ist vorrangig die Durchlässigkeit und die Verknüpfung der neuen Planflächen für den Ausbau des Inneren Grüngürtels mit dem Bestand westlich der Luxemburger Straße zukünftig planerisch zu sichern. Für den Bereich des Gleisdreiecks Süd ist hierfür langfristig eine weitgehende Freistellung von vorhandenen baulichen Nutzungen, eine nachfolgende Begrünung freigestellter Flächen und eine Optimierung der Fuß- und Radwegeverbindungen anzustreben.

Die Neuordnung des Bereichs zwischen Eifelwall und Hans-Carl-Nipperdey-Straße hat auf der Grundlage des Ratsbeschlusses vom 30.06.2009 entsprechend der Alternative 3 zur „Städtebaulichen Entwicklung Eifelwall" (vgl. Vorlage Nr. 5740/2008) zu erfolgen. Zielsetzung ist es, den städtebaulichen Masterplan Innenstadt weitgehend umzusetzen. Ergänzend hierzu beschloss der Rat am 10.09.2009 den Neubau des Historischen Archivs mit Kunst- und Museumsbibliothek und Rheinischem Bild-

Abb. 11: Nutzungskonzept Eifelwall
Bebauungsplanvorentwurf, Stand: Sept. 2011



archiv am Standort Eifelwall, Ecke Luxemburger Straße. Das verbleibende Baufeld am Eifelwall soll einer Wohnnutzung zugeführt werden. Das Ergebnis des im Dezember 2010 ausgelobten Architektenwettbewerbs zum Archivneubau wurde im Juni 2011 festgestellt. Ein ergänzender Freiraumwettbewerb ist nachfolgend beabsichtigt. Die Wettbewerbsergebnisse werden soweit erforderlich im Bebauungsplan festgesetzt, der sich in Aufstellung befindet (vgl. Abb. 12). Während die Freistellung des früheren Geländes einer Holzhandlung wie auch der städtischen Aufbauten am Eifelwall absehbar ist, wird die Aufgabe der Justizparkplätze einschließlich des Parkhauses an der Hans-Carl-Nipperdey-Straße voraussichtlich von der Bereitstellung entsprechender Ersatzstellplätze abhängig sein, für die noch ein verträglicher Standort zu sichern ist.

Höninger Weg im Bereich des Gleisdreiecks

Tankstelle Höninger Weg

Tab. 8: Öffentliche Grün- und Freiflächen nach ESIE-Nutzungskonzept ‚2025'

Öffentliche Grün- u. Freiflächen	Bestand	Planung	Zusammen
Südstadion / Sportanlage Süd	80.000 qm	./.	80.000 qm
Öffentl. Grünflächen zwischen Höninger Weg u. Vorgebirgstraße	40.000 qm	32.000 qm	72.000 qm
Raderberger Brache	137.000 qm	./.	137.000 qm
Innerer Grüngürtel zwischen Bischofsweg u. Bonner Straße	9.000 qm*	118.000 qm	127.000 qm
Innerer Grüngürtel zwischen Bonner u. Koblenzer Straße	8.000 qm**	1.500 qm	9.500 qm
Innerer Grüngürtel zwischen Koblenzer u. Alteburger Straße	./.	35.000 qm	35.000 qm
Innerer Grüngürtel zw. Alteburger Straße u. G.-Heinemann-Ufer	./.	34.000 qm	34.000 qm
Zusammen im Untersuchungsgebiet	274.000 qm	220.500 qm	494.500 qm
Innerer Grüngürtel im Annex-Gebiet Eifelwall	./.	35.500 qm	35.500 qm
Innerer Grüngürtel Gleisdreieck / Höninger Weg im Annex-Gebiet	./.	8.500 qm	8.500 qm
Insgesamt rd.	274.000 qm	264.500 qm	538.500 qm

*) incl. Platzsituation an Alter Versteigerungshalle, Grünflächen Sechtemer Straße u. Marktstraße
**) öffentlich nutzbare Fläche in Privatbesitz

Verkehrskonzept ‚2025'

Die Haupterschließung des Untersuchungs- und Planungsraums ist, wie in Kap. II-4 dargestellt, im Wesentlichen gegeben und stadtverträglich nur geringfügig veränderbar.

Aufgrund des Nutzungskonzeptes ‚2025' zur Raumneuordnung geht das abgeleitete Verkehrskonzept ‚2025' zunächst von der Beibehaltung des heutigen Straßennetzes einschließlich der bereits beschlossenen Umgestaltungsmaßnahmen und weiteren notwendigen Anpassungen aus, die sich aus der zukünftigen Nutzung und deren Dichte herleiten. Insgesamt sind im Zuge der Neustrukturierung des Untersuchungsgebietes sämtliche Hauptverkehrszüge und örtlichen Hauptstraßen auf ihre Leistungsfähigkeit insbesondere in den Knotenpunkten zu überprüfen, um eine ausreichende Erschließung des Plangebiets sicherzustellen. Näheres wird über erforderliche Verkehrsgutachten sukzessive mit der städtebaulichen Flächenqualifizierung geklärt.

Die im Verkehrskonzept nachrichtlich dargestellte Variante (1) mit einer Begradigung des örtlichen Hauptverkehrszugs Bischofsweg / Am Vorgebirgstor, die auch im städtebaulichen Masterplan Innenstadt von Prof. Speer vorgeschlagen wird, ist mit einer teilweisen Tunnellage zur Optimierung öffentlich nutzbarer Freiräume und in Bezug auf die Überlegungen zur Durchführung einer Bundesgartenschau überlegenswert. Damit könnte die systemwidrige Mehrbelastung der Vorgebirgstraße im Bereich des Inneren Grüngürtels beseitigt werden. Die damit verbundenen Eingriffe in die Raderberger Brache sind jedoch erheblich und wären vertieft zu prüfen. Seitens der Fachverwaltung werden Eingriffe abgelehnt. Falls die Überlegungen weiterverfolgt werden sollen, sind die Eingriffe in einem Planfeststellungsverfahren abzuwägen. Das Entwicklungskonzept schlägt die Beibehaltung der heutigen Trasse des Bischofswegs vor.

Die mit dem ESIE 2003 vorgeschlagene Neuführung dieses örtlichen Hauptverkehrszuges ab Schönhauser Straße über die Koblenzer Straße und geradliniger Verlängerung entlang des Eisenbahnrings bis zur Vorgebirgstraße ist in Karte 11 ebenfalls nachrichtlich als Variante (2) dargestellt. Wie bereits ausgeführt, würde bei einer Realisierung dieser Linienführung die zwischenzeitlich an der Koblenzer Straße entstandene neue 6-geschossige Wohnbebauung (einschließlich Kindertagesstätte) mit erheblichen Emissionen belastet und des Weiteren der systemwidrige Versatz in der Vorgebirgstraße nicht beseitigt, so dass diese Überlegung nicht weiter verfolgt wurde.

Die zukünftige innere Erschließung neuer Quartiere für Wohnen und Arbeiten sowohl im Bereich Großmarkt wie Güterbahnhof Bonntor ist über die geplanten städtebaulichen Wettbewerbsverfahren und nachfolgende Bebauungspläne zu klären. Das Verkehrskonzept stellt hierfür lediglich systematische Erschließungspunkte am Hauptstraßennetz dar. Aufgaben des Straßenrückbaus stellen sich im Bereich Schönhauser Straße/Marktstraße mit Verlegung des Knotens mit der Bonner Straße und hinsichtlich von Teilflächen der Sechtemer Straße und des Vorgebirgsglacisweges, soweit diese zukünftig durch den Inneren Grüngürtel überplant sind.

Die Inbetriebnahme der neuen Nord-Süd Stadtbahn (voraussichtlich in Teilabschnitten) führt zu einer erheblichen Verbesserung der Erschließung des Plangebietes durch den öffentlichen Personennahverkehr. Mit Inbetriebnahme der 3. Baustufe der Nord-Süd Stadtbahn in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts ist der Ausbau der Stadtbahnerschließung abgeschlossen.

Um die bereits beschriebene ungenügende öffentliche Erschließung an den regionalen Schienenpersonennahverkehr zu optimieren, sind bei der Gebietsentwicklung im Zuge des Eisenbahnrings ausreichende Erweiterungsflächen für den Ausbau des Kölner S-Bahn-Rings bis zur Südbrücke zu berücksichtigen (vgl. Karte 6).

Durch die Planungen zur Neustrukturierung und Verdichtung des Entwicklungsbereichs südliche Innenstadt-Erweiterung erhalten die Überlegungen für einen langfristigen Ausbau des S-Bahn-Westrings bis zur Bonner Straße (und langfristig ggf. über die Südbrücke und den Deutzer Hafen ins rechtsrheinische Schienennetz) neuen Schub. Bisher liegt lediglich eine Vorstudie aus dem Jahre 1997 zum Vollausbau des Westrings mit abknickender Linienführung in Richtung Kalscheuren vor, da eine Anbindung des Bereichs um die Bonner Straße kein ausrei-

chendes Kundenpotenzial erwarten ließ. Mit der Umsetzung des hier vorliegenden Entwicklungskonzeptes wird sich mittel- bis langfristig diese Situation ändern.

Nach dem derzeitigen Stand hat dieses Projekt nur Aussicht auf Förderung bei stufenweiser Einführung einer Bahnanbindung, z.B. durch Verlängerung der Regionalbahn 48 über bestehende Gleise zu einer Endhaltestelle ‚Bonner Wall' (mit dem Anschluss an die Nord-Süd-Stadtbahn) im Bereich des heutigen Großmarkt-Geländes (ca. 5 Mio. € Investition für neuen Bahnsteig) und einer anschließenden Erweiterung der gesamten Bahntrasse um zwei zusätzliche S-Bahn-Gleise (geschätzt ca. 250 Mio. € Kosten). In einem dritten Schritt könnte dann langfristig auch der Brückenschlag über den Rhein in Richtung Deutzer Hafen angedacht werden.

Die zusätzlichen S-Bahn-Gleise müssten im Bereich von Hansaring bis Bonntor auf der West- bzw. Südseite der bisherigen Trasse angeflanscht werden. Hierzu ist neben der bisherigen Strecke ein Streifen von 11-15 m (2-gleisig mit Lärmschutzstreifen) vorzusehen. Im Bereich des Bahnsteigs sind auf einer Länge von mindestens 300 m ca. 20 m Breite vorzusehen.

Im Bereich der Südbrücke kollidiert dieses Vorhaben mit der Rampe der Stadtbahn, weshalb es sinnvoll erscheint, die bestehende Bahntrasse im Abschnitt östlich der Bonner Straße um 11-15 m nach Norden zu verschwenken und langfristig eine zweite Bahnbrücke nördlich angrenzend an die Südbrücke vorzusehen. Auf der anderen Rheinseite müsste dann die Straße „Am Schnellert" im westlichen, ca. 200 m langen Abschnitt geringfügig nach Norden verlegt werden (ggf. einzuplanen im Rahmen des Entwicklungskonzepts für den Deutzer Hafen) oder der Bahndamm müsste an dieser Stelle mit einer senkrechten Stützwand versehen werden.

Die mögliche Lage der S-Bahn-Haltestelle ‚Bonner Wall' ergibt sich aus der Führung der Bahntrasse (nicht im Kurvenbereich) und der notwendigen Verknüpfung mit der Stadtbahnhaltestelle ‚Bonner Wall'. Sie liegt damit überwiegend an der nördlichen Grenze des ehem. Güterbahnhofs Bonntor und würde teilweise die Fläche der dortigen Stichstraße beanspruchen. Die Breite des von Bebauung freizuhaltenden Streifens bemisst sich danach, ob mit Stützwand oder Böschung gebaut werden soll. Bei Anlegen einer Böschung sind zu den o. g. Breiten jeweils noch rd. 10 m zu addieren.

Durch die vorgeschlagene Verlängerung des Inneren Grüngürtels östlich der Bonner Straße entlang des Eisenbahnrings und der dortigen Freihaltung werden bis zur Südbrücke sämtliche Planungsspielräume erhalten. Planungen zum S-Bahn-Westring sind bei einer entsprechenden Beschlusslage des Rates mit dem zuständigen Zweckverband Nahverkehr Rheinland aufzunehmen.

In Abhängigkeit von der Entwicklung des Untersuchungs- und Planungsraums wird die bestehende Buslinienführung nach Inbetriebnahme der Nord-Süd Stadtbahn mit der weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplans überprüft. Nach Inbetriebnahme der ersten beiden Baustufen der Nord-Süd Stadtbahn werden die Linien 132 und 133 von Meschenich bzw. Zollstock kommend am Chlodwigplatz enden. Mit Inbetriebnahme der dritten Baustufe ist der Wegfall der Linie 106 zwischen Marienburg und Chlodwigplatz vorgesehen. Angedacht ist, die Linien 106 (Heumarkt - Chlodwigplatz) und 133 (Chlodwigplatz - Zollstock) dann miteinander zu verknüpfen. Die Linie 132 wird dann zum Verteilerkreis zurückgezogen. Bei den weiteren Planungen sind auch neue Anforderungen aus der mittel- bis langfristigen Neustrukturierung des Untersuchungsgebietes zu berücksichtigen. Insbesondere ist der heute nicht erschlossene Bereich von Großmarkt und Güterbahnhof Bonntor zwischen Bonner Straße und Vorgebirgstraße in die Betrachtung einzubeziehen. Die Erschließung dieses Bereichs kann durch eine Verlängerung der 2009 eingeführten "Unibuslinie" (Buslinie 142) erfolgen. Diese würde dann langfristig von der Universitätsstraße kommend über Weißhausstraße, Pohligstraße, Am Vorgebirgstor, Vorgebirgstraße, Bischofsweg und Marktstraße in das Untersuchungsgebiet verkehren. Je nach Entwicklung des Geländes rund um die Alteburger Straße ist auch eine weitere Verlängerung über die Schönhauser Straße bis zur Rheinuferstraße denkbar. Die Buslinie hätte Verknüpfungspunkte zur Stadtbahn an der Haltestelle Marktstraße (Linie 5) sowie optional an der Haltestelle Schönhauser Straße (Linie 16). Bei der Entwicklung des Großmarkt-Geländes ist zu

prüfen, ob diese Buslinie über den Straßenzug Bischofsweg/Marktstraße oder eine neue Straßenverbindung innerhalb des Geländes geführt werden sollte.

Hinsichtlich der Fuß- und Radwegebeziehungen ist zu ergänzen, dass neben der Optimierung der beschriebenen städtischen Velorouten die notwendige Vernetzung mit den angrenzenden Vierteln hohe Priorität hat. Neben der Verbesserung bestehender Anbindungen sind zusätzliche Fuß- und Radwegverbindungen durch den Grünzug mit Anschluss an das noch zu planende untergeordnete Verkehrsnetz der neuen Wohn- und Bürobereiche herzustellen wie z.B. über die ehemalige Gleisunterquerung des Eisenbahnrings unmittelbar westlich der Südbrücke in den Friedenspark, mittels eines vollständig neuen Bahndurchstichs vom Güterbahnhof-Gelände zum Bonner Wall in Höhe des Knotens Zugweg/Wormser Straße zur Neustadt-Süd und durch eine Rampe auf die Südbrücke zur besseren Anbindung an die rechtsrheinischen Stadtteile. Zur Anbindung der überregionalen Themenroute Rhein sind die Querungsmöglichkeiten der Rheinuferstraße in Abstimmung mit der Freiraumplanung zu verbessern.

Die Grundzüge der zukünftigen Straßenerschließung sowie der Fuß- und Radwegeverbindungen sind in Karte 11 dargestellt. Die langfristige Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr stellt Karte 12 dar.

3. Weiteres Vorgehen

3.1 Öffentlichkeitsbeteiligung zur vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung und zum Entwurf des Entwicklungskonzeptes

Entsprechend den Ergebnissen dieser vorbereitenden Untersuchung gemäß § 141 BauGB und dem im Kap. II-5.2 abgeleiteten Gebietsvorschlag, wird die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes mittels einer Sanierungssatzung entsprechend § 142 BauGB vorgeschlagen. Aufgrund der absehbar notwendigen umfangreichen Bodenordnungsmaßnahmen muss dabei das sog. „vereinfachte Verfahren“ ausgeschlossen und das „klassische“ Sanierungsverfahren mit den ordnungsrechtlichen Bestimmungen der §§ 144 ff BauGB (genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge, z.B. im Grundstücksverkehr) und der weiteren besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 ff BauGB zur Anwendung kommen.

Da die großflächige Festlegung eines „klassischen“ Sanierungsgebietes sich auf die betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner wie auch Eigentümer und Unternehmen erheblich auswirken kann, wird vorgeschlagen, mit der Beratung und Beschlussfassung über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung und das hier im Entwurf vorliegende Entwicklungskonzept als Zielplanung der vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen eine Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend § 137 BauGB durchzuführen. Diese bietet sich an im Zusammenhang mit der Vorberatung dieser Vorlage durch die Bezirksvertretung 2 Rodenkirchen. Durch Auslegung der vorbereitenden Untersuchung und des Entwicklungskonzeptes, eine Bürgeranhörung sowie einer nachfolgenden Frist zur Abgabe schriftlicher Stellungnahmen können der Bürgerschaft ausreichende Möglichkeiten zur Information, Erörterung und Stellungnahme mittels Anregungen und Bedenken gegeben werden, die dokumentiert sodann in das weitere Beratungs- und Beschlussverfahren hierzu einfließen.

3.2 Separate Beschlussfassung über eine Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes und Durchführung der Sanierung

Entsprechend dem Ratsbeschluss über die vorbereitenden Untersuchungen und das Entwicklungskonzept wird die Beschlussvorlage mit der Sanierungssatzung zur förmlichen Festsetzung eines Sanierungsgebietes von der Verwaltung durch den Rat der Stadt Köln anschließend separat zur Beschlussfassung gem. § 142 Abs. 3 BauGB vorgelegt. Die Durchführung der Sanierung soll dabei innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren erfolgen.

Der absehbare Umfang der am Entwicklungskonzept ausgerichteten Sanierungsmaßnahmen wird in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht gem. § 149 BauGB dargestellt und fortgeschrieben. Neben der Benennung der Maßnahmen nach Umfang und (ggf. pauschalierten) Kosten werden auch gegebene Fördermöglichkeiten berücksichtigt. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht ist ein Planungs-, Steuerungs-, Kontroll- und Koordinationsinstrument und berücksichtigt dabei die kommunalen und staatlichen Beiträge sowie Leistungen anderer Aufgabenträger. Es ist vorgesehen, mit der separaten Beschlussvorlage zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes (und damit nach Klärung der Beschlussfassung zu den Ergebnissen der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung und zum Entwicklungskonzept eine erste vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht vorzulegen. Dies ist rechtzeitig in Hinblick auf die Notwendigkeit, die Finanzierbarkeit der Sanierungsmaßnahmen darzustellen.

Die Durchführung und Umsetzung der in Kap. III-1 dargestellten Sanierungsziele und -maßnahmen regeln nach förmlicher Festsetzung eines Sanierungsgebietes die §§ 146 ff BauGB. Dabei wird zwischen Ordnungs- und Baumaßnahmen unterschieden.

Ordnungsmaßnahmen werden von der Stadt Köln bzw. einem von ihr beauftragten Sanierungstreuhänder durchgeführt. Hierzu zählen nach § 147 BauGB insbesondere:

- Bodenordnung einschließlich des Erwerbs von Grundstücken,
- Umzug von Betrieben und Bewohnern,
- Freilegung von Grundstücken,
- Herstellung / Änderung von Erschließungsanlagen wie auch öffentlichen Grünflächen,
- Vorbereitung von Baumaßnahmen.

Baumaßnahmen werden in der Regel von privaten Eigentümern durchgeführt. Sie werden grundsätzlich nur dann von der Stadt Köln oder dem von ihr betrauten Treuhänder selbst übernommen, wenn sie der Erstellung von Gemeinschafts- und Folgeeinrichtungen der Kommune dienen. Privateigentümer können auf ihren Grundstücken sowohl Baumaßnahmen ergreifen als auch Abbrucharbeiten durchführen. Dies setzt voraus, dass derartige Vorhaben den Sanierungszielen entsprechen, die in der Sanierungssatzung und in der Sanierungsplanung (vgl. hierzu Kap. III-2 Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung 2025) sowie in Einzelverträgen fixiert sind. Die zuständige Dienststelle der Stadt Köln prüft entsprechend § 144 BauGB, ob das geplante Vorhaben den Zielen entspricht und erteilt dem Antragsteller, soweit dies der Fall ist, eine sanierungsrechtliche Genehmigung zur Durchführung der Maßnahme. Diese Genehmigung kann im Einzelfall auch mit Nebenbestimmungen, Auflagen und Bedingungen verbunden werden.

Unter Baumaßnahmen sind entsprechend § 148 BauGB zu verstehen:

- Modernisierung und Instandsetzung,
- Neubau und Ersatzbauten,
- Einrichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen,
- Verlagerung / Umbau von Betriebsstätten.

Da sich städtebauliche Sanierungsmaßnahmen in der Regel direkt auf die persönlichen Lebensverhältnisse der Anwohner und der im Gebiet arbeitenden Menschen auswirken, verpflichtet das Baugesetzbuch die Kommune dazu, Vorstellungen darüber zu entwickeln, wie nachteilige Auswirkungen für die Betroffenen (Mietpreissteigerungen, vorübergehender oder dauerhafter Umzug) vermieden oder begrenzt werden können. Hierzu ist eine Sozialplanung als Bestandteil des Sanierungsverfahrens zu berücksichtigen. Das BauGB macht jedoch keine detaillierten Vorgaben zum Verfahren oder zu den Inhalten. In Bezug auf das in Rede stehende Sanierungsgebiet des Entwicklungsbereichs südliche Innenstadt-Erweiterung mit seiner sehr geringen Wohnbevölkerung kommt der Bewohner bezogenen Sozialplanung voraussichtlich eher geringe Bedeutung zu. Bezüglich der Verlagerung des Großmarktes mit einer Vielzahl betroffener Unternehmen besteht gesonderter Abstimmungs- und Beteiligungsbedarf im Zusammen-

hang mit der Erarbeitung des Konzeptes für den Neubau und ggf. die Neuorganisation des Großmarktes am Verlagerungsstandort Marsdorf. Für die weiteren betroffenen Unternehmen sind, wie bereits dargestellt wurde, mittelfristig zusätzliche Gewerbe- und Industrieflächen bereitzustellen.

Im Vordergrund dieses Sanierungsverfahrens stehen die städtebauliche Neuordnung des Siedlungs- und Freiraums mit der Fortführung des Inneren Grüngürtels bis zum Rhein und die qualitätsvolle Neubebauung der angrenzenden neuen Bauflächen. Neuer Wohnraum sollte breiten Schichten der Bevölkerung zugänglich gemacht werden. Hierfür sind weiterhin Flächen im erheblichen Umfang von der heutigen Nutzung freizustellen und für die geplante Neunutzung baureif zu machen (vgl. Maßnahmenplan, Karte 13 im Anhang). Während die Freiraummaßnahmen eine öffentliche Aufgabe darstellen, handelt es sich bei der Erstellung der neuen Quartiere für Wohnen und Arbeiten auf zuvor im Rahmen der Sanierung baureif gemachten und neu erschlossenen Flächen zuerst um Maßnahmen in privater Trägerschaft. Eine Sonderentwicklung ist verbunden mit der diskutierten Bewerbung um die Durchführung einer Bundesgartenschau (BUGA) im Jahre 2025 auf bestehenden und neu konzipierten Grün- und Freiflächen.

Grundsätzlich beteiligen sich Bund und Land NRW an der Finanzierung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen. Allein aufgrund der Dimension der hier anstehenden öffentlichen Aufgaben zur Umsetzung der Freiraumziele und -maßnahmen kann die Stadt Köln diese nur mit Hilfe staatlicher Städtebauförderungsmittel realisieren. Die notwendige Antragstellung über die Bezirksregierung Köln beim Land NRW ist auf der Grundlage der vorbereitenden Untersuchung, der anschließenden Sanierungssatzung und Sanierungsplanung frühzeitig vorzubereiten. Erste Vorgespräche mit den zuständigen Stellen wurden bereits aufgenommen.

Darüber hinaus ist die öffentlich-private Zusammenarbeit zur Umsetzung der weiteren städtebaulichen und hochbaulich-architektonischen Ziele von wesentlicher Bedeutung zur Erreichung qualitätvoller nachhaltiger Quartiere in Übereinstimmung mit dem städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln. Dies umso mehr, da im Entwicklungsbereich südliche Innenstadt-Erweiterung in 2025 die Präsentation einer Bundesgartenschau angestrebt wird.

3.3 Verknüpfung mit der Bewerbung um eine Bundesgartenschau 2025

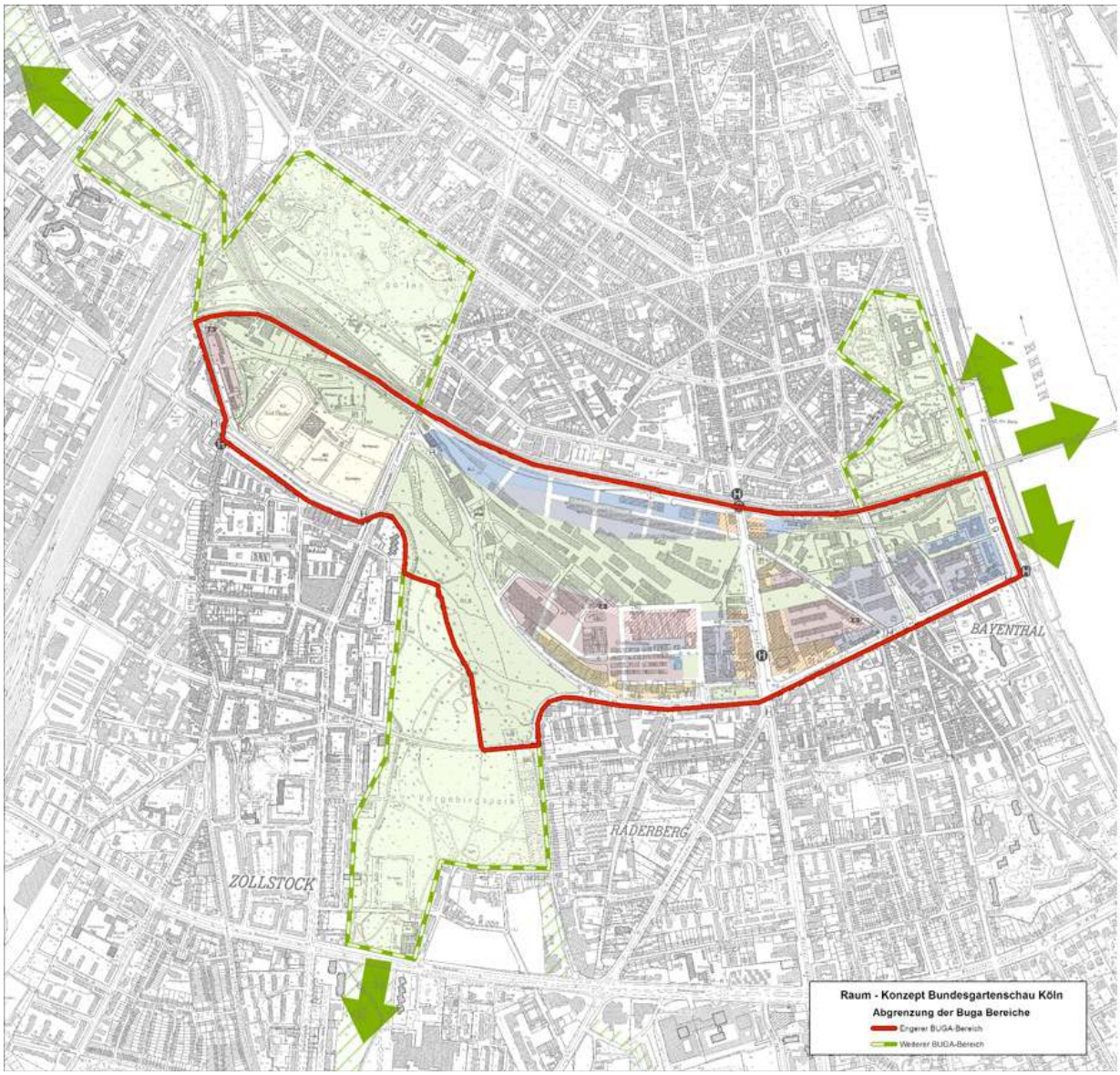
Mit Ratsbeschluss vom 24.06.2008 wurde die Verwaltung beauftragt, eine Bewerbung Kölns um die Ausrichtung einer Bundesgartenschau vorzubereiten, die auf die Weiterentwicklung des Inneren Grüngürtels im Kölner Süden entsprechend den Überlegungen des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln aufbaut. Da das Sanierungs- und Entwicklungskonzept für die südliche Innenstadt-Erweiterung den Ausbau des Inneren Grüngürtels als wesentliches Vorhaben benennt, können hier gute Voraussetzungen für die Bewerbung um eine Bundesgartenschau (BUGA) für das Präsentationsjahr 2025 geschaffen werden. Voraussetzung für eine BUGA-Bewerbung ist die Erstellung einer Machbarkeitsstudie und einer Entwicklungskonzeption für den gesamten Inneren Grüngürtel.

Der räumliche Schwerpunkt für die BUGA-Überlegungen deckt sich mit dem Untersuchungsgebiet der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchung (vgl. Abb. 12). Dies bedeutet, dass die Durchführung einer Bundesgartenschau entscheidend von einer im Wesentlichen erfolgreichen Umsetzung der Entwicklungs- und Sanierungsplanung im hier untersuchten Stadtraum abhängt und sich aus der BUGA-Planung keine weiteren, in der vorbereitenden Untersuchung und im ESIE-Nutzungskonzept noch nicht erfassten Planungsvorgaben ergeben.

Für die Durchführung einer Bundesgartenschau werden darüber hinaus der Volksgarten, der Vorgebirgspark, Teile des Grünzugs Süd, weitere Bereiche des Inneren Grüngürtels sowie der Friedens- und Römerpark in ein BUGA-Gesamtkonzept einbezogen. Eine im Kern der Metropole Köln angesiedelte, stark landschaftsplanerisch ausgerichtete BUGA, die einen Schwerpunkt in der räumlichen Fassung des BUGA-Geländes entsprechend dem Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung ‚2025' aufweist, hat ein Alleinstellungsmerkmal, aus dem gute Chancen für die BUGA-Bewerbung Kölns abgeleitet werden können. Diese sollten noch ver-

stärkt werden durch den Umstand, dass der Hauptveranstaltungsraum ein nahezu in Gänze neu zu ordnender Großraum von rd. 100 ha mit Aufgaben des Stadtumbaus erfasst. Dabei kann eine Bundesgartenschau als ein „Motor“ zur qualitätvollen und nachhaltigen Entwicklung des Potenzialraums südliche Innenstadt-Erweiterung dienen. Diese Anschubfunktion wird sich absehbar auf sämtliche Funktionen des Raums beziehen und somit sowohl den Freiraum, die neuen Siedlungsflächen wie auch die Mobilitätserfordernisse in zukunftsweisender Art und Weise voranbringen.

Abb. 12: Raumkonzept engerer und weiterer Bereich einer Bundesgartenschau*



*) Vorgesehene BUGA-Flächen entspr. Voruntersuchung des Amtes für Landschaftspflege und Grünflächen über ESIE-Nutzungskonzept ‚2025’, näheres siehe Beschlussvorlage der Fachverwaltung VI/67

Die Weiterverfolgung einer BUGA-Bewerbung erfordert adäquate organisatorische Voraussetzungen. Aufbauend auf Kontakten mit der ausrichtenden Bundesgartenschau-Gesellschaft ist eine Machbarkeitsstudie zu erstellen, ein zugehöriges Finanzierungskonzept sowie unterstützende Öffentlichkeitsarbeit zu gewährleisten. Hierzu hat die Fachverwaltung eine separate Beschlussvorlage (Nr. 3477/2011) parallel erstellt und dem Rat zur Beschlussfassung zugeleitet.

Für den Fall, dass die Bemühungen zur Ausrichtung einer Bundesgartenschau 2025 erfolgreich verlaufen, sind Überlegungen anzustellen, wie die diesbezügliche Projektsteuerung mit der Aufgabenträgerschaft für die Sanierungsplanung und -durchführung zu verknüpfen ist.

3.4 Ausblick

Die vorliegende vorbereitende (Sanierungs-)Untersuchung gem. § 141 BauGB und das entsprechend dem Planungsauftrag des Rates erstellte Entwicklungskonzept südliche Innenstadt-Erweiterung (ESIE) dienen zur grundlegenden Klärung der zukünftigen Raumentwicklung mit der Dimension eines umfassenden Stadtumbaus. Aufgrund dessen wird hierzu im Rahmen der Vorberatung der zuständigen Bezirksvertretung Rodenkirchen wie auch der Bezirksvertretung Innenstadt eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschlagen. Die Ergebnisse werden von der Verwaltung aufbereitet und ggf. mit Stellungnahmen für den weiteren Beratungsgang ergänzt. Parallel hierzu verläuft die Beratung der o. g. Beschlussvorlage zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Bewerbung um die Ausrichtung der Bundesgartenschau 2025.

Mit der abschließenden Beschlussfassung des Rates zur vorbereitenden Untersuchung und einer Beschlussfassung zum Entwicklungskonzept gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als Entwicklungsplanung wird die Grundlage für das weitere Verwaltungshandeln bestimmt.

Zur Herstellung des Sanierungsrechts ist nachfolgend von der Verwaltung unverzüglich eine Beschlussvorlage zur förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes gem. § 142 Abs. 3 BauGB zur Beschlussfassung vorzulegen. Zur Sicherstellung der weiteren Sanierungsplanung und -umsetzung ist anschließend die diesbezügliche Verantwortlichkeit in Bezug auf den Sanierungstreuhänder zu klären.

Hierauf aufbauend werden zur städtebaulichen Qualifizierung neuer Siedlungsflächen und zur Sicherung einer qualitätsvollen Freiraumentwicklung entsprechende Wettbewerbsverfahren für erforderlich gehalten. Der Schwerpunkt eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens wird im Bereich des heutigen Großmarktes und vormaligen Güterbahnhofs Bonntor zu verorten sein. Inwieweit die östlich angrenzenden Neuordnungsflächen bis zum Rhein mit der vorgeschlagenen neuen Wohnbaufläche zwischen Alteburger- und Koblenzer Straße und die vorgeschlagene Schulplanfläche östlich Alteburger Straße mit einbezogen wird, ist zu gegebener Zeit zu entscheiden. Die Wettbewerbsergebnisse sind nachfolgend Grundlage für die Erstellung der qualifizierten Bebauungspläne zur Schaffung von Planungsrecht. Die definitive Festlegung von Art und Maß der zukünftigen Nutzung ist dieser Bearbeitungsphase vorbehalten. Weiterführende Untersuchungen zur konkreten Ausbildung der zukünftig erforderlichen inneren Erschließung der Siedlungsflächen oder zur Zonierung von Bauflächen in Abhängigkeit von der Umweltprüfung des Bebauungsplanverfahrens sind dieser Bearbeitungsphase vorbehalten.

Das u. U. mehrstufige Wettbewerbsverfahren zur Freiraumqualifizierung hat, falls eine Bundesgartenschau ausgerichtet wird, dessen Anforderungen explizit mit zu berücksichtigen.

Eine weitere wesentliche Voraussetzung für eine Neuordnung des Untersuchungs- und Planungsraumes, bei Ausrichtung einer Bundesgartenschau auch mit eindeutigen terminlichen Fixpunkten, ist die Freistellung der neu zu ordnenden Flächen. Hierfür ist zuerst der Verlagerungsstandort für den Großmarkt in Marsdorf herzustellen. Darüber hinaus sind aber auch für die weiteren zu verlagernden Unternehmen adäquate Verlagerungsflächen mittelfristig bereitzustellen. Aufgrund der diesbezüglichen Flächenknappheit in Köln können derzeit allerdings keine Ersatzstandorte benannt werden. Sollte es zukünftig nicht gelingen, entsprechende Verlagerungsflächen anzubieten, ist mit dem Verlust von betroffenen Arbeitsplätzen für Köln zu rechnen.

Die mit der Umsetzung der hier dargestellten teilräumlichen Entwicklungsplanung erzielbaren Ergebnisse sind geeignet, die Zukunftsfähigkeit Kölns als lebenswerter Wohnort mit guten Grün- und Freiräumen wie auch als Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort nachhaltig zu verbessern und zu stärken.■

Anhang:

Grundlegende Beschlüsse des Rates und seiner Fachausschüsse

als Auszüge aus den Niederschriften

1. Ratsbeschluss vom 22.06.2006 zur Neuplanung des Gebietes Vorgebirgstor/ Südstadion.
2. Beschluss des Ausschusses Umwelt, Gesundheit und Grün vom 15.03.2007 zur Vervollständigung des Inneren Grüngürtels.
3. Ratsbeschluss vom 19.06.2007 zur Verlagerung des Großmarktes in 2020.
4. Ratsbeschluss vom 29.05.2008 über den Beginn der vorbereitenden (Sanierungs-) Untersuchungen gem. § 141 Baugesetzbuch für den Bereich südliche Innenstadt-Erweiterung / Südstadion in Köln-Bayenthal / Raderberg / Zollstock.
5. Ratsbeschluss vom 24.06.2008 zur Vorbereitung der Bewerbung zur Bundesgartenschau in Köln mit Weiterentwicklung des Grüngürtels aufbauend auf den Überlegungen des Masterplans.
6. Ratsbeschluss vom 05.05.2009 zur Umsetzung des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln.
7. Ratsbeschluss vom 10.09.2009 über wichtige verkehrspolitische Maßnahmen u. a. mit der Beauftragung der Verwaltung, im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu prüfen, wie der Bereich des heutigen Großmarktes u. a. als zukünftiger Wissenschaftsstandort durch eine Verlängerung des S-Bahn-Westrings über den Rhein (Südbrücke) und die Anlage neuer Haltestellen erschlossen werden kann.

Anhang 1

Ratsbeschluss vom 22.06.2006

Auszug aus der Niederschrift

2.10 **Antrag der CDU-Fraktion und FDP-Fraktion vom 7. Juni 2006 betreffend „Neuplanung des Gebietes Vorgebirgstor (Südstadion)**
Ds-Nr. 0936/006

Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22. Juni 2006
Ds-Nr. 1003/006

1. Der Antrag der CDU-Fraktion und der FDP-Fraktion der da lautet:

   Die Verwaltung wird beauftragt, ein Planungs- und Nutzungskonzept für das Gebiet des heutigen Südstadions zu entwickeln.

   Bei der Entwicklung dieses Konzeptes sind folgende Punkte zu beachten und zu berücksichtigen:

   1. Die Entwicklung dieses Konzeptes soll sowohl die Einbindung und Erweiterung des Inneren Grüngürtels, als auch eine städtebauliche Entwicklung entlang der Straße „Am Vorgebirgstor“ gewährleisten. Der Wunsch der Universität zu Köln nach geeigneten Flächenerweiterungen ist mit einzubeziehen. Ziel ist auch, eine Stärkung des Universitäts- und Wirtschaftsstandorts Köln, sowie ausreichende Wohnflächen in der Nähe der Universität zur Verfügung zu stellen.
   2. Gleichzeitig soll die Erneuerung der Bezirkssportanlage Süd durch weitere geeignete Spielfelder, z. B. durch ganzjährig nutzbare Kunstrasen, ermöglicht werden. Dies ist insbesondere für die Jugend- und Seniorenmannschaften des SC Fortuna Köln von besonderer Wichtigkeit.

   Wird in die Ausschüsse Stadtentwicklung, Umwelt, Gesundheit und Grün, Sport, Finanzen und Liegenschaften verwiesen sowie in die Bezirksvertretungen 1 und 2.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, zur Beratung in den Ausschüssen folgende Informationen vorzulegen:

   a) Überlegungen der Sportstätten GmbH und der Sportverwaltung zur weiteren Nutzung des Gebietes unter Berücksichtigung der Belange des Breitensports.

   b) Planungen des Grünflächenamtes zur weiteren Nutzung des Gebietes

3. Die Neuplanung des Gebiets Vorgebirgstor ist im Kontext der ESIE-Planung (Erweiterung Südliche Innenstadt und Grüntangente Süd) darzustellen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt

Anhang 2

Beschluss des Ausschusses Umwelt, Gesundheit und Grün vom 15.03.2007

Auszug aus der Niederschrift

15.3 Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion gemäß § 12 der Geschäftsordnung des Rates betreffend „Vervollständigung des Inneren Grüngürtels sichern“

(Ds.-Nr. A/0121/007)

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, alle notwendigen Schritte einzuleiten, um sicherzustellen, dass die beschlossene Vervollständigung des Inneren Grüngürtels (Grüntangente-Süd) realisiert werden kann. Dies gilt sowohl für das jetzige Großmarkt-Gelände und die dort angrenzenden Bereiche als auch für das Gebiet östlich der Koblenzer Straße zwischen Bahndamm im Norden und Schönhauser Straße im Süden bis zum Rhein.

Insbesondere muss gewährleistet sein, dass künftige Bauvorhaben im Einklang mit der Gesamtkonzeption stehen. Dies ist durch geeignete Maßnahmen, wie die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung entsprechender Bebauungspläne sowie ggf. der Durchführung von Umlegungsverfahren, zu erreichen.

Dem Ausschuss für Umwelt, Gesundheit und Grün ist zur nächsten Sitzung ein Sachstandsbericht vorzulegen. Darin ist auch aufzunehmen, welche konkreten Bauanfragen und/oder -anträge zur Umnutzung und/oder Bebauung von für den Grünzug vorgesehenen Flächen vorliegen. Ebenfalls sollen darin die Maßnahmen dargestellt werden, die von Seiten der Stadt zur Umsetzung des Grünzugs eingeleitet worden sind, beispielsweise Ankäufe von Grundstücken, mögliche Umlegungsverfahren oder konkrete Ankaufsverhandlungen und wann mit einer Realisierung der Vervollständigung des Inneren Grüngürtels zu rechnen ist.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig beschlossen

Anhang 3

Ratsbeschluss vom 19.06.2007

Auszug aus der Niederschrift

9.22 Zukunftsausrichtung des Großmarktes in Köln

Ds-Nr.: 0396/2007

Beschluss:

1. Der Rat beschließt den Großmarkt im Jahr 2020 zu verlagern.

2. Der Rat fordert die Verwaltung zur Umsetzung dieses Beschlusses auf, keinerlei Verträge zu verlängern oder neu abzuschließen, die über das Jahr 2020 hinausgehen. Außerdem wird die Verwaltung alle möglichen städtebaulichen Instrumente (Bebauungsplan, Sanierungssatzung, Entwicklungssatzung) nutzen, um bis zum Zeitpunkt der Verlagerung des Großmarktes entwicklungshemmende bauliche Maßnahmen Dritter zu verhindern. Dabei soll mit einer zeitlich befristeten Festsetzung gemäß § 9 Absatz 2 BauGB der heutige Marktbetrieb planungsrechtlich bis 2020 gesichert und künftige entwicklungshindernde städtebauliche Maßnahmen verhindert werden.

3. Der Rat fordert die Verwaltung auf, über die nicht mehr betriebserforderlichen Bahnflächen ein Entwidmungsverfahren beim Eisenbahnbundesamt (EBA) einzuleiten.

4. Die Verwaltung wird aufgefordert, Gespräche mit der Bahn/Aurelis und mit den privaten Eigentümern auf dem Gelände über die zukünftige gemeinsame Entwicklung des Areals zu führen. Ziel dabei ist es, dass auch die Bahn und die privaten Partner keinerlei Vertragsbindungen über das Jahr 2020 hinaus eingehen und gemeinsam an einem Konzept für die Nutzung ab 2021 gearbeitet wird. Ziel ist ein städtebaulicher Vertrag (§ 11 BauGB) mit gemeinsam definierten Entwicklungszielen. Der Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 03.06.2003 zur Realisierung des ESIE-Konzeptes ist dabei zu berücksichtigen (3-Zonen-Modell, Ideenwettbewerb).

5. Den Unternehmen und Händlern auf dem jetzigen Großmarktgelände wird eine Standortgarantie bis zum Jahr 2020 zugesichert und damit Investitionssicherheit geschaffen.

6. Die Verwaltung wird beauftragt, die Mängel am jetzigen Standort zu beheben und ein Sanierungskonzept für den Großmarkt gemeinsam mit Bahn/Aurelis, den privaten Eigentümern und den Händlern zu erarbeiten und umzusetzen. Dabei soll die Sanierung unter Berücksichtigung neuer Einnahmequellen (z.B. Einfahrtgebühren für den Anlieferverkehr) realisiert werden.

7. Die Verwaltung wird aufgefordert, dem Rat in der 2. Jahreshälfte 2007 eine eindeutige Standortempfehlung zu unterbreiten.

8. Der Ratsbeschluss vom 24.06.2004 (DS-Nr. 0930/004) wird aufgehoben.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt bei Enthaltung der Fraktion pro Köln.

Anhang 4

Ratsbeschluss vom 29.05.2008

Auszug aus der Niederschrift

14.2 Beschluss über den Beginn der vorbereitenden (Sanierungs-)Untersuchungen gem. § 141 Baugesetzbuch für den Bereich südliche Innenstadt-Erweiterung / Südstadion in Köln-Bayenthal / Raderberg / Zollstock

Ds-Nr.: 0645/2008

Beschluss:

1. Der Rat beschließt für das Untersuchungsgebiet südliche Innenstadt-Erweiterung / Großmarkt / Güterbahnhof Bonntor, eingegrenzt durch die Südgrenze des Eisenbahnrings, das Gustav-Heinemann-Ufer, Schönhauser Straße, Marktstraße, Kierberger Straße/Raderberger Brache und Vorgebirgsstraße den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (vgl. hierzu die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes im Übersichtsplan, Anlage 2).

2. Der Beschluss über den Beginn dieser vorbereitenden Untersuchungen ist entsprechend Anlage 2 ortsüblich bekanntzumachen.

3. Der Rat beauftragt die Verwaltung für den Untersuchungsraum auf der Grundlage der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen ein Rahmenkonzept insbesondere zur Inwertsetzung und Entwicklung der disponiblen Flächen, zum Ausbau des Inneren Grüngürtels und als Orientierungsrahmen für ein oder ggf. mehrere förmlich festzusetzende Sanierungsgebiete zu erarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt.

Anhang 5

Ratsbeschluss vom 24.06.2008

Auszug aus der Niederschrift

2.1.1 Antrag der CDU-Fraktion, der SPD-Fraktion, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der FDP-Fraktion betreffend „Vorbereitung der Bewerbung zur Bundesgartenschau in Köln“

AN/1310/2008

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, eine Projektstudie zur Durchführung einer Bundesgartenschau in Köln zu erarbeiten. Hierzu sollen natürlich zunächst Gespräche mit der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft hinsichtlich möglicher Termine und der erforderlichen Bewerbungsvoraussetzungen geführt werden. Darüber hinaus sollen Vorschläge für eine thematische und inhaltliche Ausrichtung sowie für ein Areal zur Durchführung einer Gartenschau ausgearbeitet werden. Dabei soll die Aufwertung und Weiterentwicklung des Kölner Systems der Grüngürtel im Mittelpunkt stehen. Eine Einbindung der Region – aufbauend auf den Projekten RegioGrün der Regionale 2010 – ist anzustreben.
Aufbauend auf den Überlegungen eines Masterplans Innenstadt sollte schwerpunktmäßig der Bereich Großmarkt / Innerer Grüngürtel untersucht werden, um damit eine weitere, für die Stadt ungemein wertvolle, innenstadtnahe Grünfläche zu schaffen und den Inneren Grüngürtel fortzuführen.
Die Machbarkeitsprüfung soll eine Betrachtung der aufzuwendenden Ressourcen (Kostenrahmen, Finanzierung) und eine Zeitplanung für das Gesamtprojekt bis zu Umsetzung beinhalten. Erste Ergebnisse sollen dem Ausschuss Umwelt, Gesundheit und Grün nach der Sommerpause vorgelegt werden. Die Machbarkeitsstudie dient als Entscheidungsgrundlage für die Bewerbung zur Bundesgartenschau, die in 2008 vom Rat getroffen werden soll.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig einschließlich der Stimme des Oberbürgermeisters zugestimmt.

Anhang 6

Ratsbeschluss vom 05.05.2009

Auszug aus der Niederschrift

14.5 Städtebaulicher Masterplan für die Kölner Innenstadt

5681/2009

Beschluss:

1.
Der Rat nimmt den vom Verein Unternehmer für die Region Köln e.V. am 27.11.2008 an den Oberbürgermeister der Stadt Köln übergebenen städtebaulichen Masterplan für die Kölner Innenstadt gemäß Absichtserklärung vom 30.08.2007 an und beschließt den städtebaulichen Masterplan Innenstadt als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt.

2.
Die Umsetzung des Masterplanes wird durch die Einrichtung einer Lenkungsgruppe mit folgender Besetzung begleitet:

Das Organigramm zur Umsetzung des beschlossenen Planwerks wird wie folgt ergänzt:

1. Der Vorsitzende der Lenkungsgruppe ist der Stadtentwicklungsdezernent.
2. Die Lenkungsgruppe wird um zwei Vertreter der Bezirksvertretung Innenstadt, Vertreter der möglich betroffenen weiteren Bezirksvertretungen (jeweils 2) sowie 1 Vertreter des Wirtschaftsdezernates und der Leitbildgruppe erweitert.
3. Die Koordination wird vom Stadtplanungsamt vorgenommen.
4. In der Lenkungsgruppe werden keine Abstimmungen, weder als Empfehlung, noch als Meinungsbilder vorgenommen, da es sich um eine reine Arbeitsgruppe handelt.

3.
Über die Realisierung einzelner Maßnahmen aus dem Städtebaulichen Masterplan Innenstadt sind Einzelentscheidungen zu treffen.

4.
Die Verwaltung wird beauftragt, ihre Aktivitäten zur Umsetzung des Masterplanes in 2009 Auf die folgenden, vom Büro AS&P als kurzfristige Maßnahmen benannt, zu fokussieren:

- Ottoplatz und Arrondierung Raumkante LVR-Gebäude
- Brückenkopf Deutzer Brücke / Deutzer Freiheit
- Dionysosbrunnen
- Rasengleis Cäcilienstr. Attraktiver Überweg zum neuen Museum am Neumarkt
- erweitertes Opernquartier (zwischen Schildergasse und Komödienstr.)
- Eifelwall
- Ebertplatz

Abstimmungsergebnis:

Mit großer Stimmenmehrheit bei Stimmenthaltung der Fraktion pro Köln und gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke.Köln zugestimmt.

Anhang 7

Ratsbeschluss vom 10.09.2009

Auszug aus der Niederschrift

2.1.4 Antrag der CDU-Fraktion betreffend „Wichtige verkehrspolitische Maßnahmen als Beitrag zur Zukunftssicherung Kölns“

AN/1388/2009

Änderungs- bzw. Zusatzantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

(zugesetzt)
AN/1489/2009

Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt,

in Verfolgung der Vorschläge im Masterplan zur Entwicklung eines Wissenschaftsstandorts im Bereich des heutigen Großmarktes

und parallel zu den Überlegungen zur Nutzung und Erschließung der benachbarten Flächen durch weitere Hochschuleinrichtungen und wissenschaftsaffine Dienstleistungen

im Rahmen eines Verkehrsgutachtens in Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland zu prüfen, wie dieses Gebiet durch eine Verlängerung des S-Bahn-Westrings über den Rhein (Südbrücke) und durch die Anlage weiterer Haltepunkte erschlossen werden kann.

Die Verwaltung soll Vorschläge entwickeln, wie die Wegeverbindung zwischen den Stationen Hauptbahnhof und Deutz/Messe unter Berücksichtigung von städtebaulichen und denkmalpflegerischen Aspekten verbessert werden kann. Überlegungen aus der diesbezüglichen Machbarkeitsstudie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland und der Stadt Köln sollen den zuständigen Fachausschüssen vorab zugestellt werden.

Die von der Verwaltung entwickelten Alternativen sind dem Rat noch in 2009 zur Entscheidung vorzulegen, damit sie in den laufenden Wettbewerben Messevorplatz und Breslauer Platz berücksichtigt werden können.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig zugestimmt.

Anmerkung:
Ratsmitglied Gey nimmt an der Beratung und Abstimmung nicht teil.

Anlage-Pläne

Karte 1: Übersichtsplan mit Stadtteilgliederung
Karte 2: Ausschnitt aus dem Luftbildkatalog 2007
Karte 3: Zentren- und Standortstruktur
Karte 4: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan
Karte 5: Bestandsnutzung
Karte 6: Planungsvorgaben
Karte 7: Eigentümer
Karte 8: Vorgeschlagene Sanierungsgebietsausweisung
Karte 9: Ausschnitt städtebaulicher Masterplan Köln
Karte 10: Nutzungskonzept ‚2025' (Entwurf)
Karte 11: Verkehrskonzept ‚2025' Straßen und Radwege (Entwurf)
Karte 12: Verkehrskonzept ‚2025' ÖPNV-Erschließung (Entwurf)
Karte 13: Maßnahmenplan
Karte 14: Bebauungspläne