

## Städtebauliches Entwicklungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof, Köln-Mülheim

Februar 2010





Luftbild ehemaliger Güterbahnhof, Köln-Mülheim

---

## **Inhaltsverzeichnis:**

<b>1.) Einleitung und Kurzfassung</b>	<b>S. 2</b>
<b>2.) Vorbemerkung / Anlass für das städtebauliche Entwicklungskonzept</b>	<b>S. 4</b>
<b>3.) Rahmenbedingungen</b>	<b>S. 6</b>
<b>4.) Planungsparameter / Bindungen</b>	<b>S. 20</b>
<b>5.) Städtebauliches Entwicklungskonzept</b>	<b>S. 30</b>

### **1.) Einleitung und Kurzfassung**

Das ca. 11,5 ha große Areal des ehemaligen Güterbahnhofs in Köln-Mülheim befindet sich im Spannungsfeld zwischen einem sich im Wandel befindenden Industrieareal mit Neuansiedlungen aus der Medienbranche auf seiner östlichen und gründerzeitlichen Strukturen der gewachsenen Stadtteilstruktur Mülheims auf seiner westlichen Seite.

Nachdem das Gelände in den letzten Jahren auf seinen verfügbaren Flächen zwar mit untergeordneten Nutzung, wie Lagerflächen und Parkraumbewirtschaftung vermietet war, soll nun endlich eine bauliche Entwicklung vorangetrieben werden. Das hier vorliegende städtebauliche Entwicklungskonzept soll dafür eine geordnete Entwicklung steuern und Grundlage für die nachfolgende Bebauungsplanung sein.

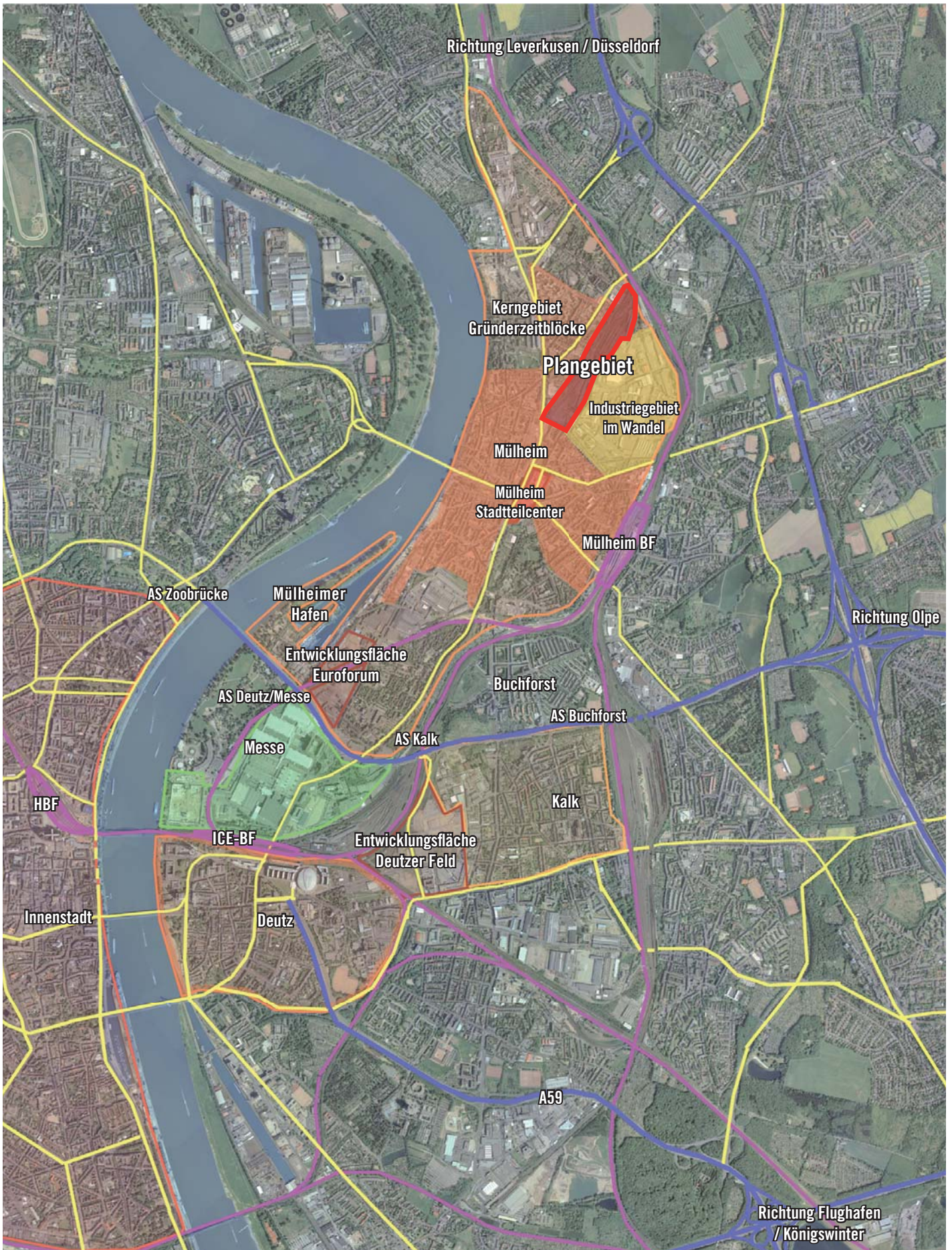
2002 wurde von der Stadt Köln ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, der für den südlichen Bereich eine stringente Büroblockstruktur und für den nördlichen Bereich Gewerbenutzungen vorgesehen hat. Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung und veränderten Grenzziehungen für das Plangebiet, ist die damals vorgesehene Struktur weder vermarktbar noch planerisch umsetzbar. Die veränderten Rahmenbedingungen haben dazu geführt, dass für den südlichen Teilbereich heute eine gemischte Struktur mit einem signifikanten Anteil an Wohnnutzung vorgesehen wird, während für den Norden nach wie vor gewerbliche Nutzungen vorgesehen werden. Auch diese neue Nutzungsmischung stellt hohe Anforderungen an die Vermarktung, erschließt jedoch ein breiteres Spektrum für die Entwicklung der Fläche.

Für die Erarbeitung dieses Entwicklungskonzepts wurden im Vorfeld vielfältige Fachgutachten erstellt, die insbesondere die Lärm- und Verkehrsproblematik untersucht haben. Die Gutachten haben ergeben, dass eine Wohnnutzung prinzipiell möglich ist, wenn bestimmte Abstands- und Abschirmungserfordernisse erfüllt werden.

Aber nicht nur die Erkenntnisse aus den Fachgutachten, sondern auch die stadträumlichen Vorstellungen aus dem Programm Mülheim 2020, Soziale Stadt wurden bei der Erstellung des Entwicklungskonzepts berücksichtigt. So werden die wichtigen Grünverknüpfungen aus der gewachsenen Struktur des Stadtteils Mülheim hin zum Rheinufer über das Gelände des Güterbahnhofs geführt.

Auf den nachfolgenden Seiten, werden die unterschiedlichen Aspekte des städtebaulichen Entwicklungskonzepts vorgestellt. Mit dem Konzept wird eine geordnete Entwicklung des Areals vorbereitet und sichergestellt. Grundlage und Ziel ist dabei eine größtmögliche Betrachtung aus stadtstrukturellen, sozialökonomischen und nachbarschaftlichen Interessen.

Köln, im Februar 2010



Lage im Stadtgebiet

---

## 2.) Vorbemerkung / Anlass für das städtebauliche Entwicklungskonzept

### Vorbemerkung

Ehemalige Hafen- und Bahnflächen gehören zu den wenigen heute verfügbaren innerstädtischen Standorten und haben Entwicklungspotential. In vielen Städten gibt es Hinweise, dass diese Gebiete den Begriff Urbanität retten und ihm neue Inhalte verleihen können. Diese Qualität entsteht aus verschiedenen Faktoren wie einer oft zentrumsnahen Lage, einem guten Erschließungspotential, und einer charakteristischen Mischung zwischen historischen und zeitgenössischen Elementen bzw. größeren und kleineren Maßstäben. Dies ermöglicht, dass sich stark unterschiedliche Nutzungen in einer Symbiose von kulturellen, alltäglichen und kommerziellen Aktivitäten entwickeln können.

Hafen- und Bahnflächen brauchen differenzierte Strategien für ihre Entwicklung. Es geht dabei zuerst einmal um die Anerkennung der Brache als physischen Nährboden für die Entwicklung nachhaltiger urbaner Strukturen, Kulturen und Netzwerke. Instabil und am Anfang oft inoffiziell genutzt, ist die Brache nicht in ihrem Status geschützt und daher verletzlich. Darum ist die Entwicklung von Steuerungsinstrumenten für diese Flächen sehr wichtig. Es geht dabei nicht um das Festhalten am Status Quo. Vielmehr geht es um die Regie der stufenweisen, offenen Entwicklung, in der bestehende Qualitäten, sowohl auf der Ebene der physischen Struktur als auch auf der Ebene der Nutzungsmischung, in ihrer gegenseitigen Abhängigkeit als nachhaltiges Kapital anerkannt werden.

### Anlass für das städtebauliche Entwicklungskonzept

Das ca. 11,5 ha große Areal des ehemaligen Güterbahnhof Köln-Mülheim befindet sich im Norden des Stadtteils Köln Mülheim und liegt im Spannungsfeld von industriellen und postindustriellen Nutzungen auf der östlichen sowie von Kerngebietenutzungen mit einem hohen Wohnanteil auf der westlichen Seite des Geländes.

Im sich wandelnden Industrieareal haben sich in den letzten 15 Jahren zahlreiche Firmen aus der Medien- und Kulturbranche angesiedelt, die eine weitgehend problemlose Koexistenz mit den noch existierenden Industriebetrieben leben. Die Möglichkeit dieser Koexistenz muss in jedem Fall erhalten bleiben, d.h. bestehende Betriebe dürfen nicht verdrängt werden, die Möglichkeiten der Entwicklung eines multifunktionalen Gesamtgebiets - einschließlich des Güterbahnhofs als wichtiger Baustein des gesamten Schanzenviertels und Schnittstelle zu den westlichen Kerngebieten - muss aber genutzt werden.

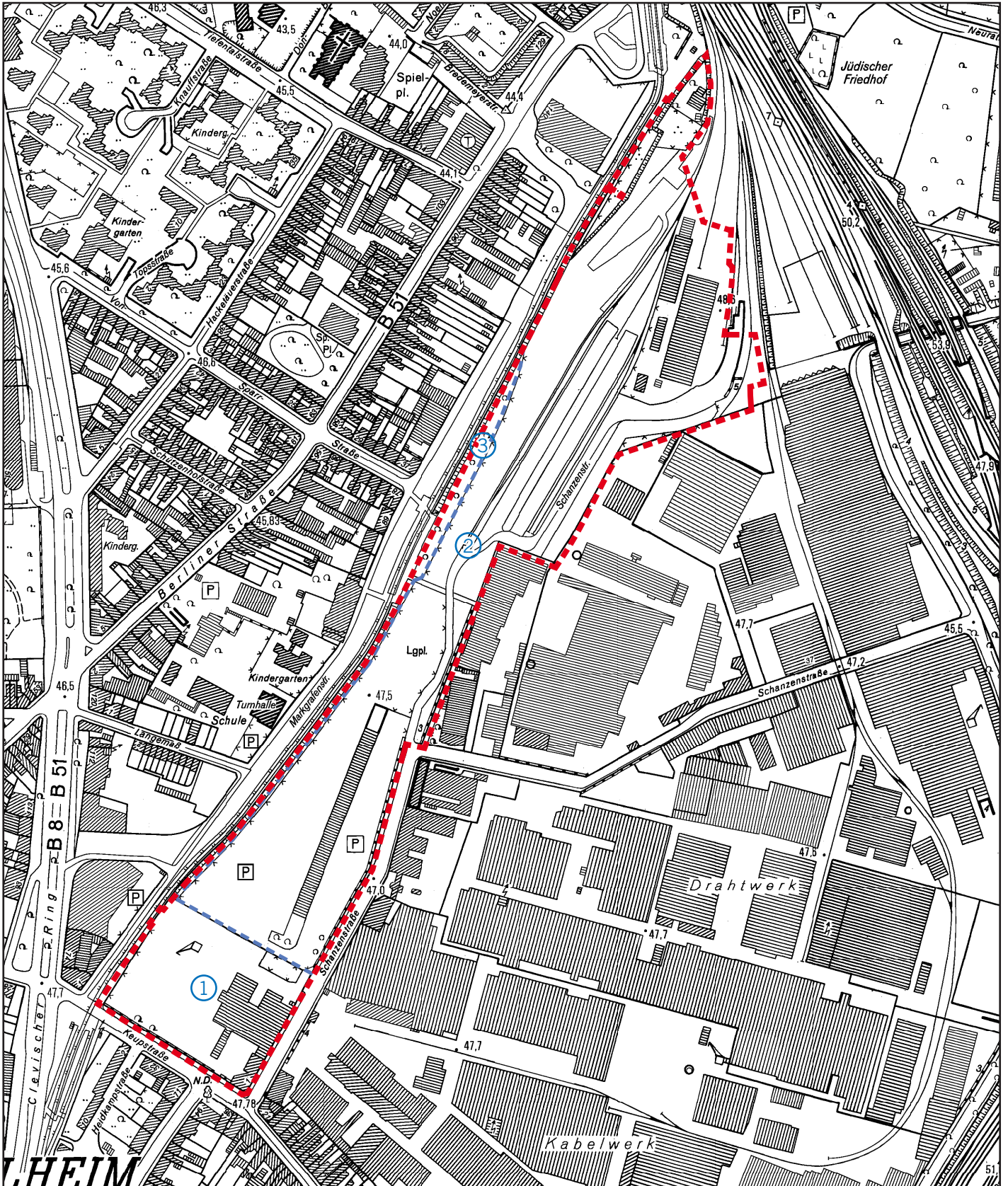
Nachdem in den letzten Jahren die verfügbaren Flächen des ehemaligen Güterbahnhofareals zwar vermietet waren, jedoch eine Nutzung größtenteils auf der Fläche nur durch Parkraumbewirtschaftung und als Lagerfläche stattfindet, soll nun mittels dieses städtebaulichen Entwicklungskonzepts, eine bauliche Entwicklung des Areals betrieben und die konkrete Bauleitplanung vorbereitet werden.

Im Jahre 2002 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, der sowohl die Flächen der Bahn, die heute der Aurelis gehören, (ca. 10 ha) als auch anderer Grundstückseigentümer betraf. Grundlage war damals eine der Marktsituation entsprechende reine Büroentwicklung für den Süd-Teil und eine gewerbliche für den Nord-Teil.

Zwischenzeitlich haben sich die damaligen Projektgrundlagen sowohl hinsichtlich der vorgesehenen Marktsegmente als auch des städtebaulichen Umfelds entscheidend geändert. Der vom Wettbewerbsresultat 2002 entworfene Bürostandort konnte sich nicht gegen innerstädtische Konkurrenzstandorte durchsetzen. Die für die südliche Entwicklung des Geländes vorgesehene Büronutzung und Dienstleistung war aus Gründen des wirtschaftlichen Wandels, insbesondere auch in der Medienbranche nicht mehr realisierbar, so dass das Wettbewerbsresultat weitestgehend überarbeitet werden musste.

Nach eingehenden Marktanalysen ist hier deshalb nach einem abgestuften gemischten Quartier gefragt, das neben Gewerbe- und Büronutzungen an geeigneter Stelle auch einen signifikanten Anteil von Wohnen realisiert sehen möchte. Die benachbarten, bestehenden Gewerbe- und Industriebetriebe ziehen für die Bewältigung der Lärm- und Verkehrsproblematik aber besondere Anforderungen für die Planung von Wohnnutzungen nach sich.

Zur Bewältigung der verschiedenen Fragestellungen wurden im Zeitraum eines Jahres fortlaufend Workshops und Abstimmungstermine zwischen Eigentümern, Stadtverwaltung, Planern und Fachgutachtern für Lärm und Verkehr durchgeführt und ein strukturelles städtebauliches Entwicklungskonzept entworfen, welches als informelles Planungsinstrument vom Rat der Stadt Köln beschlossen werden soll und somit Grundlage für die dann anstehende Bauleitplanung sein wird.



Maßstab 1 : 5 000

50 0 100 200 300 Meter



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

---

### 3.) Rahmenbedingungen

#### Das Plangebiet

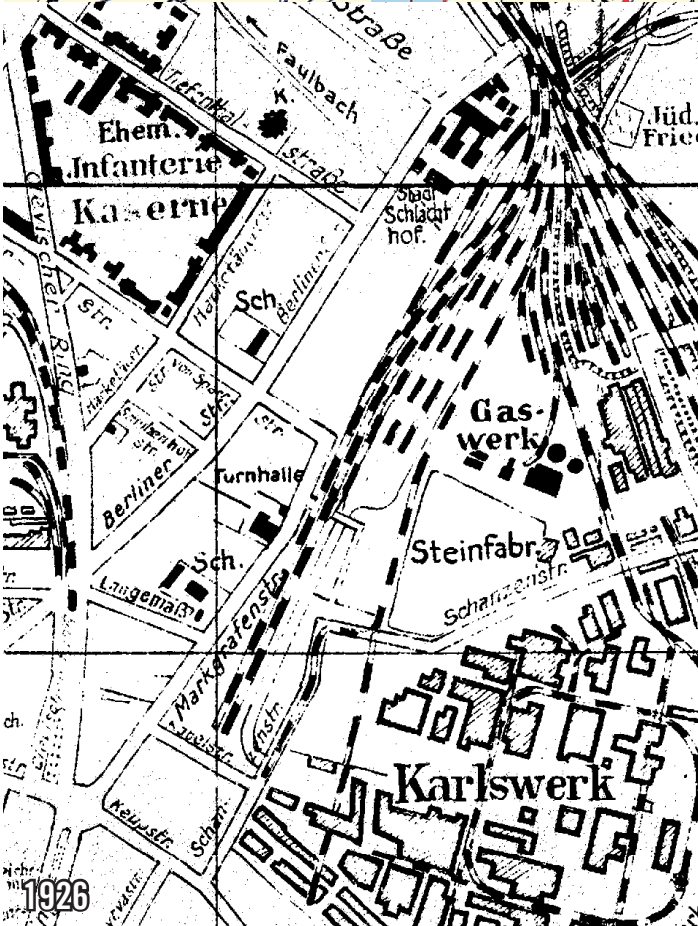
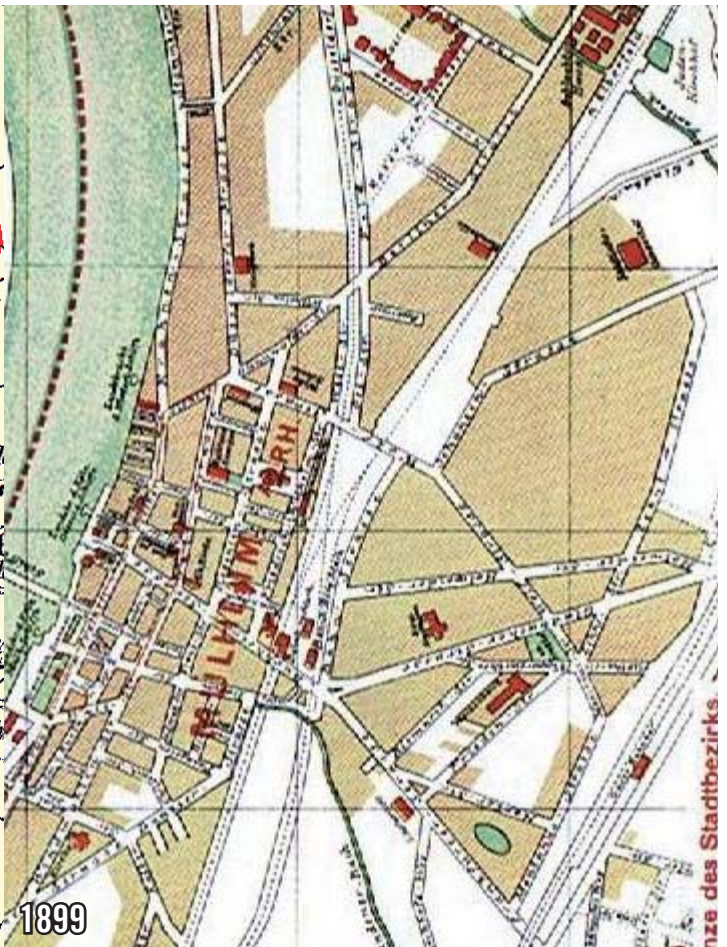
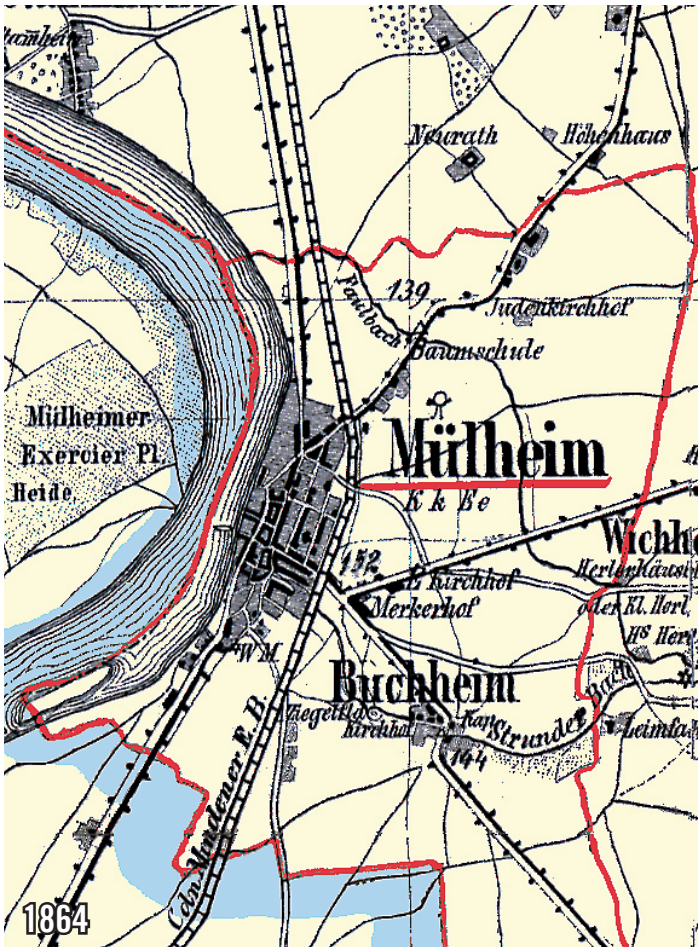
Das Plangebiet umfasst ein Fläche von 117.745 m<sup>2</sup>. Es unterteilt sich in ein Grundstück einer Eigentümergemeinschaft (1) von ca. 16.550 m<sup>2</sup> am südlichen Gebietsauftakt an der Keupstraße, die Flächen der aurelis (2) von ca. 99.630 m<sup>2</sup> und einen schmalen Streifen zur flächenmäßigen Arrondierung auf der Westseite (2), der den Kölner Verkehrsbetrieben gehört und ca. 1.565 m<sup>2</sup> groß ist.

#### Planungsgeschichte

Bereits im Oktober 1981 hat der Rat der Stadt Köln das Entwicklungskonzept Mülheim-Nord beschlossen, das die nachfolgende Grundlage der umfassenden Sanierungstätigkeit (bis 2004) war. Dort war die gewerbliche Neunutzung des Bahnareals vorgesehen. Für diesen Bereich ist deshalb ein Sanierungsgebiet beschlossen worden. Das im Spannungsfeld der östlich gelegenen industriellen und gewerblichen Nutzungen und des westlich angrenzenden Mittelbereichszentrums Mülheim-Nord liegende ehemalige Güterbahnhofsgelände stellt sowohl planungsrechtlich als auch immobilienwirtschaftlich äußerst komplexe Anforderungen.

2001 erfolgte dann die Verabschiedung des Rahmenkonzepts für Mülheim Nord mit der Ziel einer Industrie- und Gewerbeentwicklung, aber auch untergeordneten Wohnnutzungen auf der Fläche.

2002 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, aus dem die Arbeitsgemeinschaft Büder & Menzel / Busmann & Haberer als Preisträger hervorging.



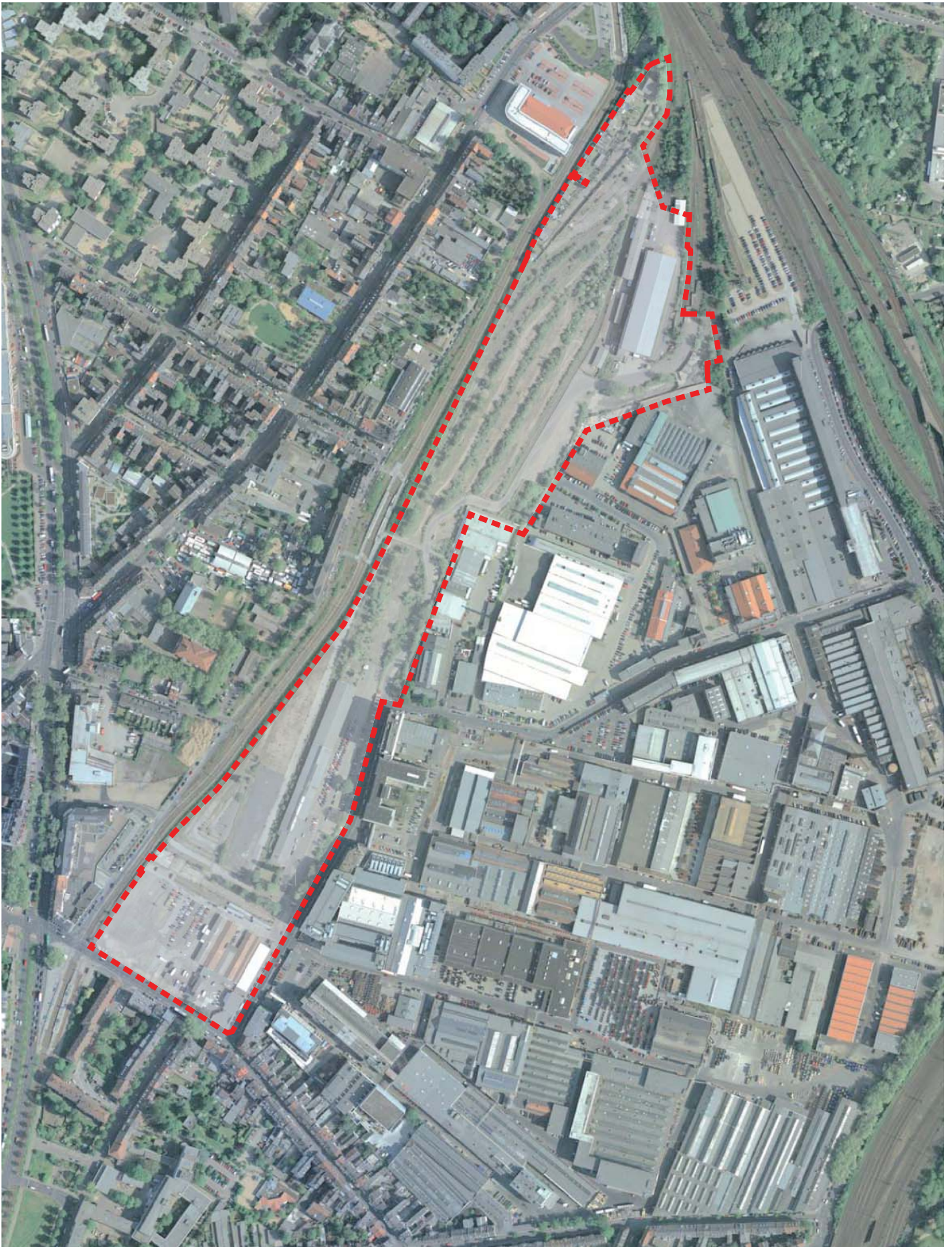


---

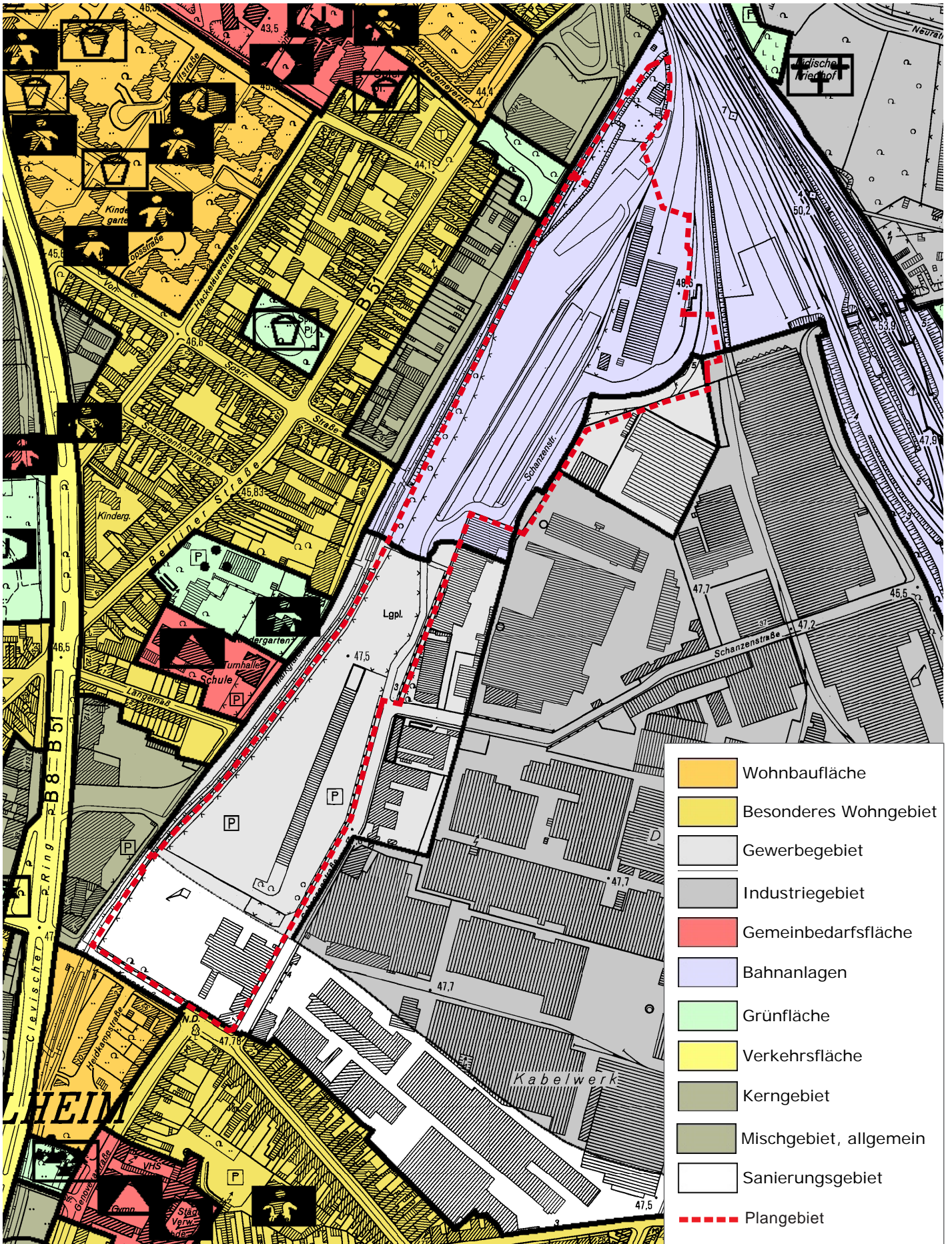
### **Entwicklung vom Beginn der Industrialisierung Mitte des 19. Jh. bis heute**

Die heutige städtebauliche Struktur des Plangebiets und seiner Umgebung lässt sich schon seit mehr als 150 Jahren ablesen. Mitte des 19. Jh. war Mülheim unabhängig von Köln. Der Stadtkern erstreckte sich vom Rhein bis auf Höhe des heutigen Clevischen Ring, auf dem mehrere parallele Strecken diverser Eisenbahngesellschaften verliefen. In den 70er Jahren des 19. Jh. gründete Felten & Guillaume das Carlswerk auf dem Gelände südöstlich der Schanzenstraße. Über das Gelände des Güterbahnhofs verliefen die Gleise einer weiteren Eisenbahnlinie und im Zuge der weiteren Industrialisierung des Schanzenviertels entstand der Güterbahnhof Mülheim, während sich der Stadtkern mit Handels- und Wohnnutzung in gründerzeitlichen Strukturen östlich der Gleise zum Rhein hin entwickelte.

Diese Struktur ist also seit langem gewachsen. Mit Aufgabe des Güterbahnhofs wartet der entstandene und weitestgehend ungenutzte Korridor zwischen Schanzenviertel und gründerzeitlichen Strukturen nun schon mehr als 40 Jahre auf eine Weiterentwicklung. Zwar sind weite Teile der Fläche vermietet, aber es fehlen die stadträumlichen Strukturen, die die beiden Quartiere verbinden. Denn nicht nur der Wegfall des Eisenbahnkorridors sondern auch der Wandel des ehemaligen reinen Industriegebiets in eine bunte Mischung aus Industrie- sowie modernen Medien- und Dienstleistungsstandort schafft neue Rahmenbedingungen den Korridor ebenfalls mit einer großen Mischung unterschiedlicher Nutzungen zu füllen, der den Stadtteil zusammenwachsen lässt.



Luftbild

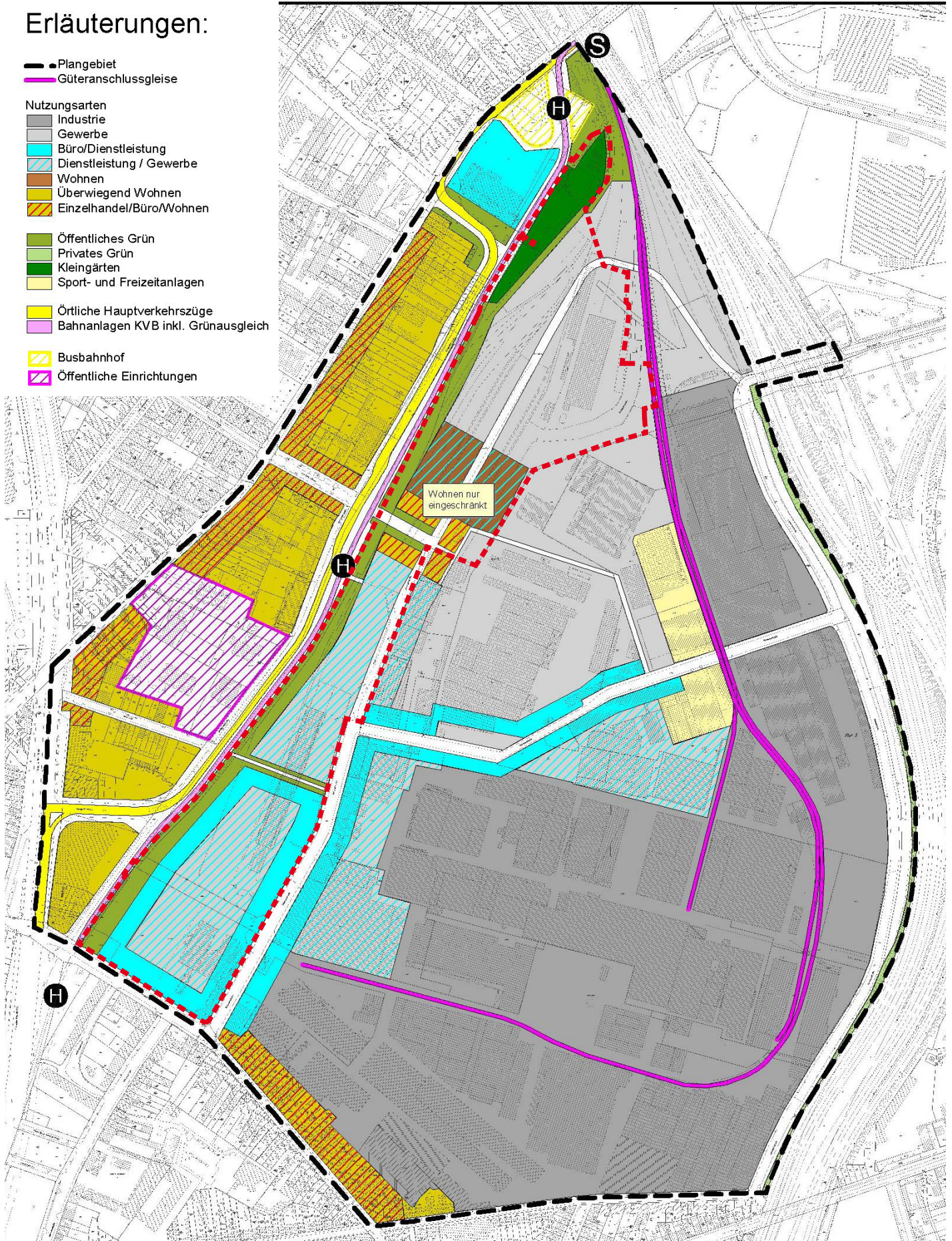


- Wohnbaufläche
- Besonderes Wohngebiet
- Gewerbegebiet
- Industriegebiet
- Gemeinbedarfsfläche
- Bahnanlagen
- Grünfläche
- Verkehrsfläche
- Kerngebiet
- Mischgebiet, allgemein
- Sanierungsgebiet
- Plangebiet

**Flächennutzungsplan**

Erläuterungen:

- Plangebiet
- Güteranschlussgleise
  
- Nutzungsarten
- Industrie
- Gewerbe
- Büro/Dienstleistung
- Dienstleistung / Gewerbe
- Wohnen
- Überwiegend Wohnen
- Einzelhandel/Büro/Wohnen
  
- Öffentliches Grün
- Privates Grün
- Kleingärten
- Sport- und Freizeitanlagen
  
- Örtliche Hauptverkehrswege
- Bahnanlagen KVB inkl. Grünausgleich
  
- Busbahnhof
- Öffentliche Einrichtungen



Rahmenkonzept Mülheim Nord

---

## Rahmenkonzept Mülheim-Nord

Die Verwaltung hat das Rahmenkonzept Mülheim-Nord mit Zielvorstellungen zur Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebietes aufgestellt. Der Beschluss des Rates vom 25.10.2001 sieht für den Bereich des ehemaligen Güterbahnhofsgeländes eine Neunutzung in drei Teilbereiche vor:

### „1. Bereich Süd

Das südliche Areal zwischen Keup-, Schanzen- und Markgrafenstraße bis Höhe Von-Sparr-Straße kann nur unter Einbeziehung der gewachsenen Nachbarschaften aus Wohnen, Dienstleistung, Einkaufen (Mittelbereichszentrum Berliner Straße), Gewerbe und Industrie (Schanzenviertel) und der daraus resultierenden Schutzansprüche entwickelt werden. Die Lärmuntersuchungen von 1998 und 2001 sind Grundlage für die Zielsetzung Büronutzung und nicht störendes Gewerbe. Die Randbereiche zur den angrenzenden Straßenräumen sollen städtebaulich attraktiv gefasst werden.

### 2. Bereich Mitte

In Höhe Von-Sparr-Straße soll ein Auftakt für das Entwicklungsgebiet Güterbahnhofsgelände entstehen, der die Berliner Straße mit zentraler Versorgung und Wohnen und das Schanzen Viertel mit Gewerbe- und Industrienutzung sowie Dienstleistung, kleinteiligem Einzelhandel und Gastronomie verknüpft.

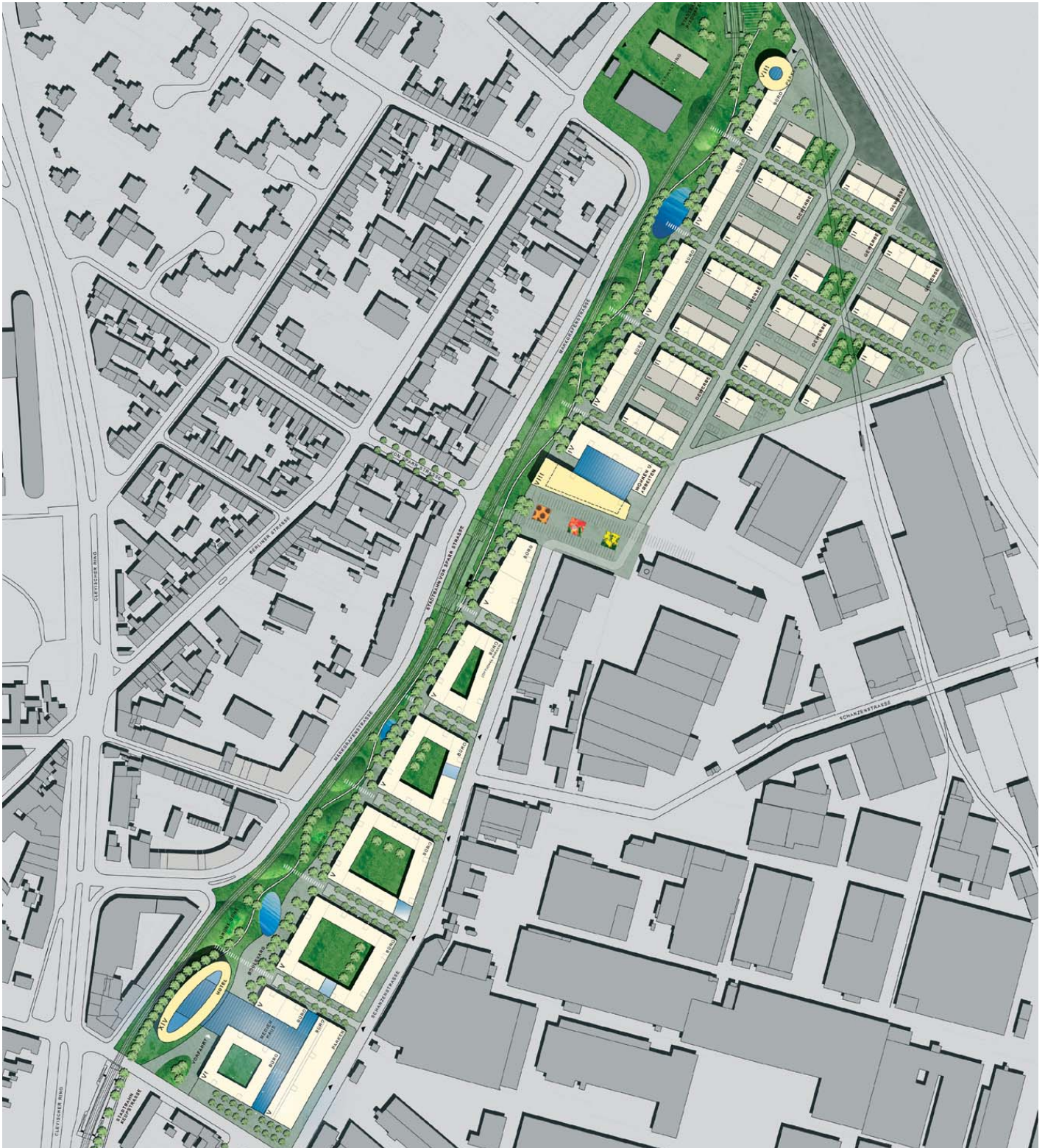
### 3. Bereich Nord

Im nördlichen Bereich soll bis zur Bahntrasse auf dem vom Bahnbetrieb entwidmeten Gelände kleineres und mittleres Gewerbe (KMU) entstehen.

Zur verkehrlichen Entlastung und Stärkung des Mittelbereichszentrums Mülheim Nord an der Berliner Straße soll die Markgrafenstraße westlich der Bahntrasse der Stadtbahnlinie 4 nach Schlebusch als Umgehungsstraße ausgebaut werden.“

Der Ausbau der Stadtbahnlinie ist bereits seit 2005 abgeschlossen. Im Laufe diesen Jahres wird mit dem Ausbau der Markgrafenstraße begonnen, somit werden die wesentlichen verkehrlichen Ziele des Rahmenplans bis voraussichtlich 2011 abgeschlossen sein.“

Die Festsetzungen der Nutzungen im Rahmenkonzept Mülheim Nord sind jedoch zum heutigen Zeitpunkt in dieser Form nicht umsetzbar, da zu einem die Nachfrage für reine Büronutzungen auf dem Güterbahnhofsgelände nicht da ist und weil sich die Rahmenbedingungen deutlich geändert haben. Die Verortung von untergeordneten Wohnnutzungen an der Stelle, wie im Rahmenplan dargestellt, ist nach Voruntersuchungen zu Lärmimmissionen an dieser Stelle absolut ungeeignet, sondern kann nur weiter südlich an der Schanzenstraße stattfinden.



Wettbewerbsplanung 2002, 1. Preis Büder Menzel / Busmann und Haberer

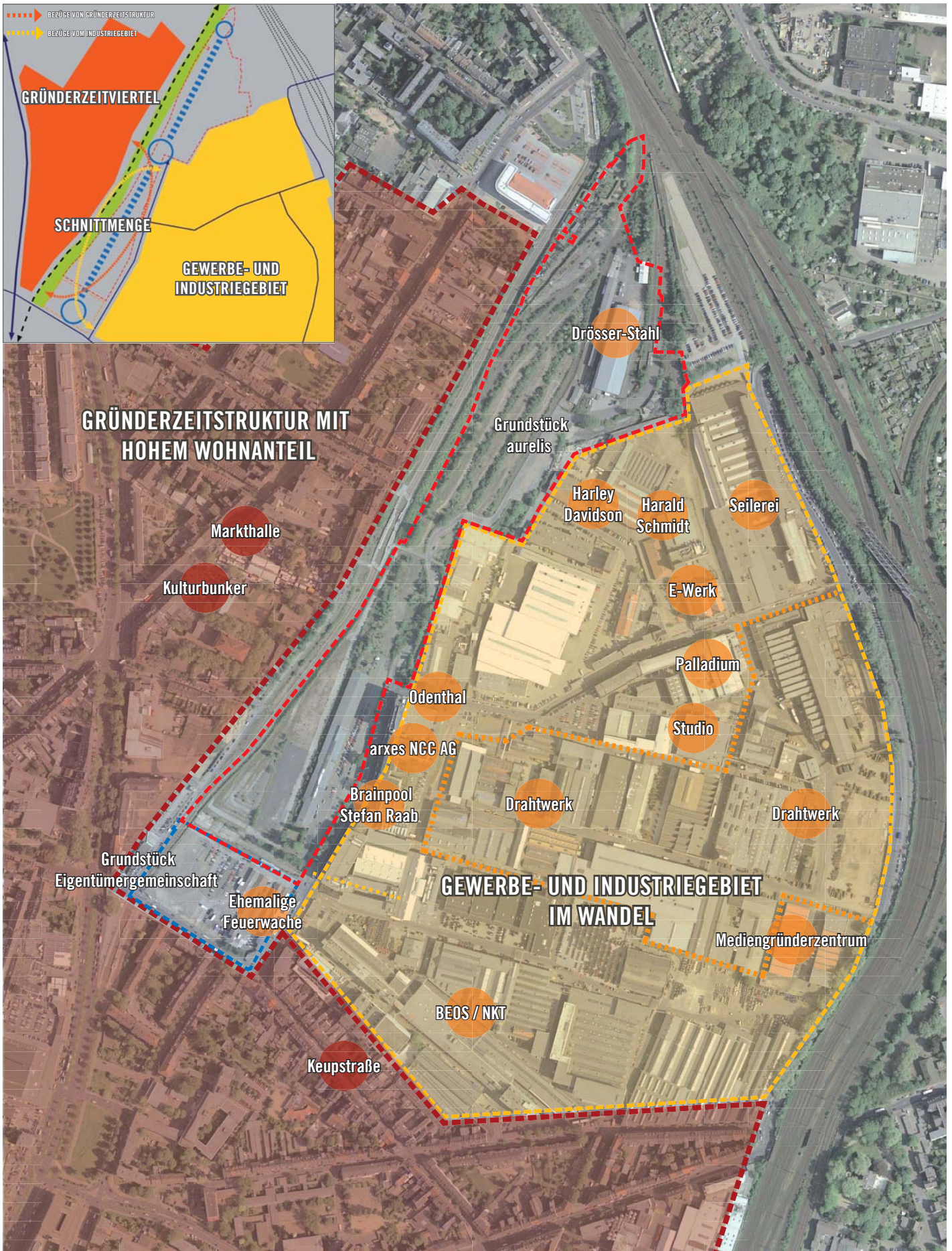
---

## **Städtebaulicher Wettbewerb / Marktentwicklung**

Auf der Grundlage des Rahmenkonzepts Mülheim-Nord wurde von der Stadt Köln in Zusammenarbeit mit dem damaligen Grundstückseigentümer DB AG im Jahr 2002 ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf des ersten Preises (Büder + Menzel mit Busmann + Haberer) war Grundlage für die weitere Entwicklung der Inwertsetzung des brachgefallenen ca. 13 ha großen ehemaligen Bahngeländes.

Der im Wettbewerbsergebnis 2002 entworfene Bürostandort konnte sich allerdings nicht gegen innerstädtische Konkurrenzstandorte durchsetzen. Die für die südliche Entwicklung des Geländes vorgesehene Büronutzung und Dienstleistung war aus Gründen des wirtschaftlichen Wandels nicht mehr realisierbar, so dass das Wettbewerbsergebnis mit neuen Zielen fortgeschrieben werden muss. Neben dem wirtschaftlichen Wandel war aber auch die starre und unflexible Blockstruktur nicht vermarktbar. Wie spätere Marktuntersuchungen und städtebauliche Studien gezeigt haben, ist vielmehr eine kleinteiligere, sich vernetzende Struktur gefragt, die auch kleinere Investitionen zulassen. Zudem gibt es Interesse auf dem südlichen Baufeld auch einen signifikanten Anteil Wohnungsbau, insbesondere auch für Mitarbeiter der benachbarten Unternehmen, zu realisieren, der auch kreative Mischformen aus Wohnen und Arbeiten (Lofts) enthält.

Auch die Struktur des nördlichen Teilbereichs ist in der vorgeschlagenen Form nicht realisierbar, da zum einen nach Freigabe der entbehrlichen Bahnbetriebsflächen die Grundstücksgrenze im Nordosten ganz anders verläuft und zum zweiten der bestehende Stahlhandel nicht berücksichtigt wurde.



Verknüpfungsbereich / Nachbarschaften



---

## Nachbarschaft / Verknüpfungsbereich

Das nebenstehende illustrierte Luftbild zeigt die wesentlichen strukturellen Eigenschaften des Güterbahnhofs und seiner Umgebung sowie wichtige benachbarte Hauptnutzer im Gebiet.

Im östlich vom Güterbahnhof angrenzenden Industriegebiet stellen das Drahtwerk und NKT Cables die beiden größten Industriebetriebe im Areal dar. Die NKT Cables werden sich in den nächsten Jahren Schritt für Schritt in den Chem-Park in Köln-Flittard verlagern. Das Gelände wurde bereits durch BEOS erworben und wird parallel zur Verlagerung des alten Industriebetriebs in einen Büro- und Gewerbestandort in ehemaligen Industriehallen umgewandelt. Als ein Ankermieter konnte Anfang 2010 der Verlag Bastei-Lübbe gewonnen werden, der seinen Standort von Bergisch Gladbach nach Köln-Mülheim verlagert hat.

Neben den beiden großen Industriebetrieben gibt es noch eine Reihe von kleineren Gewerbe- und Industriebetrieben wie einer Spedition oder ein italienischer Lebensmittelgroßhändler. Seit über 10 Jahren haben sich im „Schanzenviertel“ aber vor allem Agenturen und Unternehmen aus der Medienbranche angesiedelt. So werden hier sowohl die Sendungen von Moderator Stefan Raab als auch die Harald-Schmidt-Show produziert. Neben weiteren Dienstleistungen gibt es im Viertel außerdem das E-Werk und das Palladium als große Veranstaltungshallen.

Westlich vom Güterbahnhof befindet sich die gewachsene gründerzeitliche Struktur um die Berliner Straße. Neben Kulturbunker, Markthalle und Versorgungszentrum wird in diesem Stadtquartier vor allem gewohnt.

Die Keupstraße südöstlich des Plangebiets hat sich als multikulturelle Handelsstraße mit Wohnnutzungen in Mülheim etabliert.

Stadtplanerisches Ziel ist es, auf dem Korridor Güterbahnhof eine Schnittmenge aus städtebaulichen Strukturen und Nutzungen aus den benachbarten Quartieren zu bilden.



**Das Plangebiet und seine Umgebung**



5) Nördliche Teilfläche ehemaliger Güterbahnhof  
Vermietete Flächen: Drösser Stahlhandel



6) Alte Seilerei Rückseite mit Gütergleis Drahtwerk



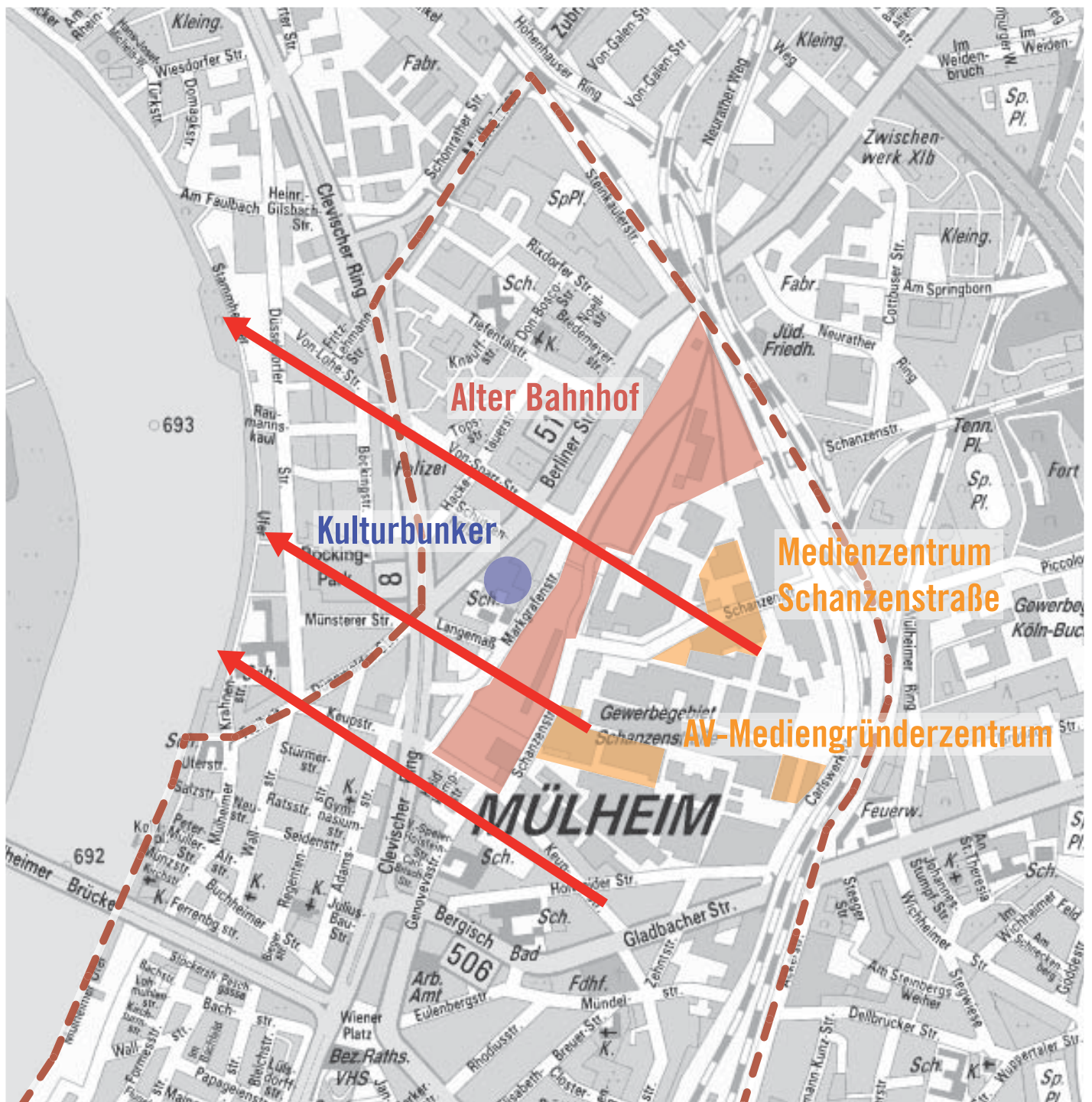
7) Westliche Schanzenstraße, Gebäude Brainpool und Odenthal



8) Keupstraße

## ENTWICKLUNGSPOTENTIALE

- Güterverkehrsbrache vermittelnd entwickeln
- Keupstraße öffnen und offensiv entwickeln
- Schanzenstraße öffnen
- Hacketäuer-Siedlung einbinden
- Übergänge über den Clevischen Ring verbessern
- Wege zum Rhein öffnen
- Zäune abbauen



Die Fläche im „Programm Mülheim 2020, Soziale Stadt“

---

## 4.) Planungsparameter / Bindungen

### Programm Mülheim 2020, Soziale Stadt:

„Das Programm Mülheim 2020 ist ein Förderprogramm im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“. Ziele sind die strukturelle Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Situation sowie das Erreichen des städtischen Durchschnitts bei wichtigen Schlüsselindikatoren im Stadtteil Mülheim.

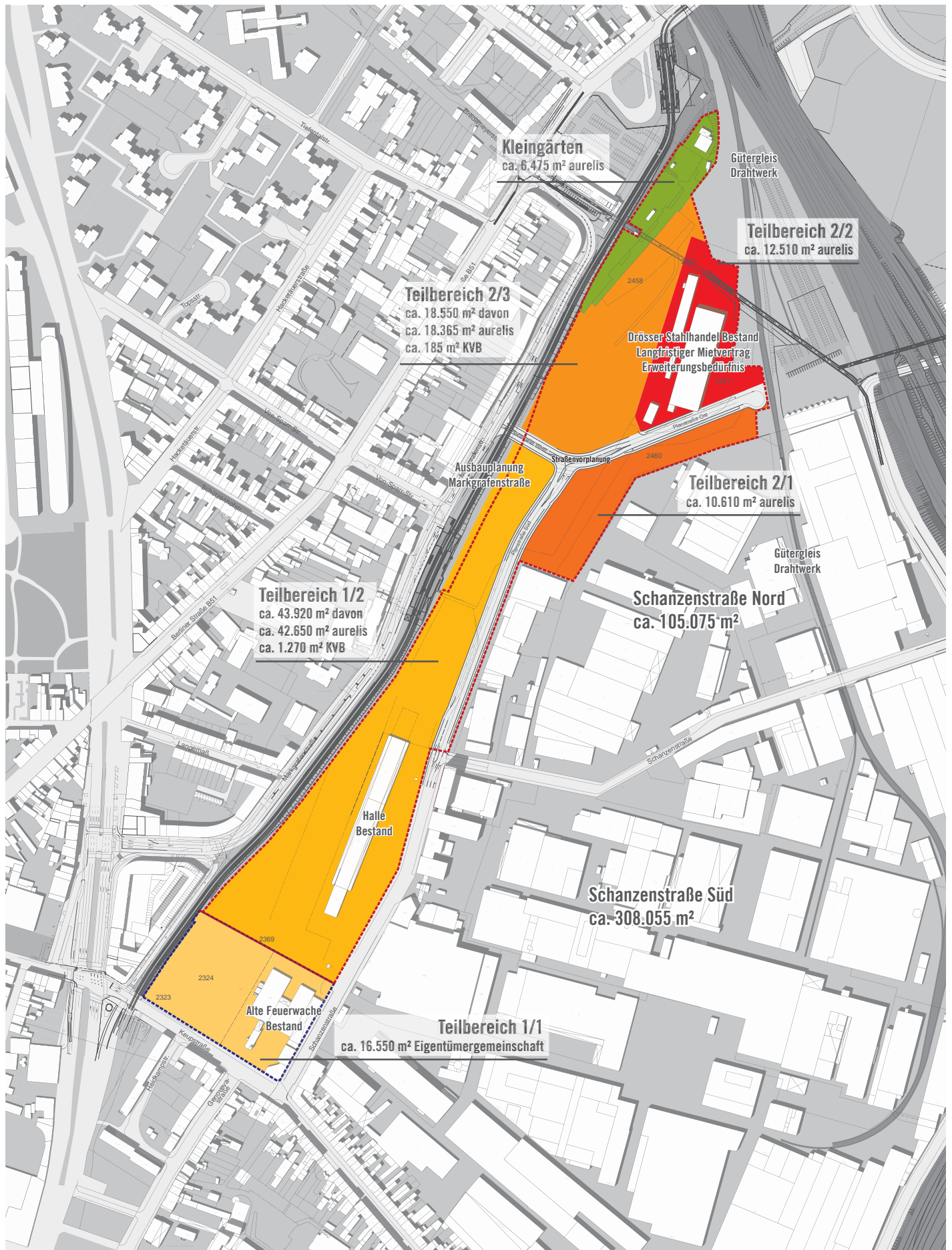
Die Stadtteile Köln-Mülheim, Buchforst und Buchheim befinden sich im stärksten wirtschaftlichen Strukturwandel seit Beginn der Industrialisierung. Es besteht neben dem hohen Anteil von Einwohnern/-innen mit Migrationshintergrund hohe Arbeitslosigkeit und Sozialhilfe-Bedürftigkeit. Gleichzeitig bilden Medien-, Kultur- und Kreativwirtschaft ein neues wirtschaftliches Potential. Das Programm Mülheim 2020 soll also dazu beitragen, die Mißstände zu minimieren und die Potentiale voll auszuschöpfen.

Mit dem Konzept sollen Fördermittel aus dem „Europäischen Fonds für regionale Entwicklung“ (EFRE), Förderperiode 2007 bis 2015, eingeworben werden. Der Einsatz dieser Mittel in einer angestrebten Gesamthöhe von rund 39,8 Millionen € ist für die Umsetzung von 32 Struktur verbessernden Maßnahmen sowie für ein externes Programmmanagement gedacht. Die Maßnahmen beziehen sich auf die Handlungsfelder „Lokale Ökonomie“ mit Kreativ-, Kultur- und Medienwirtschaft sowie Stärkung der Erwerbsfähigkeit, auf „Bildung“ mit Stärkung der Ausbildungsfähigkeit und gesundheitlicher Bildung, auf „Städtebau“ mit Entwicklung von Flächenpotentialen in Mülheim-Nord und Mülheim-Süd sowie der Zentrenentwicklung.

Ansatzpunkte hierfür sind:

- Mülheimerinnen und Mülheimer mit gutem Bildungsabschluss zu unterstützen
- Arbeit im ganzen Stadtgebiet zu finden
- Neue gemeinsame Identität des Stadtteils als Konsens stiftendes Zusammengehörigkeitsgefühl des Stadtteils herauszubilden
- Mülheimer Geschäftsstraßen in ihren individuellen Funktionen zu stärken
- Wiener Platz / Frankfurter Str. urbaner zu gestalten: Zentralität
- Mülheimer Norden zu stärken, um Verinselungen aufzulösen
- Gründungssaldo zu optimieren / Insolvenzen zu reduzieren
- Rechtsrheinisches Entwicklungskonzept zur Entwicklung Mülheim-Süd zu nutzen
- Entwicklung der Kreativ-, Kultur- und Medienwirtschaft im Stadtteil
- Ausreichende Entwicklungsflächen für Handwerk, Gewerbe und Industrie bereitzustellen
- Buchforst als Wohnstadtteil zu stabilisieren“

Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Köln-Mülheim ist im Programm Mülheim 2020 als Potentialfläche für das Programm gekennzeichnet. Jedoch sind keine konkreten Fördergelder damit verbunden. Hier sieht man in erster Linie Möglichkeiten für Investitionen zur Stärkung der Medienbranche sowie die Notwendigkeit zur bessern Vernetzung der östlichen und westlichen Stadtquartiere in Mülheim mit Zugang zum Rheinufer.



Erschließungsplanung und Teilbereiche

---

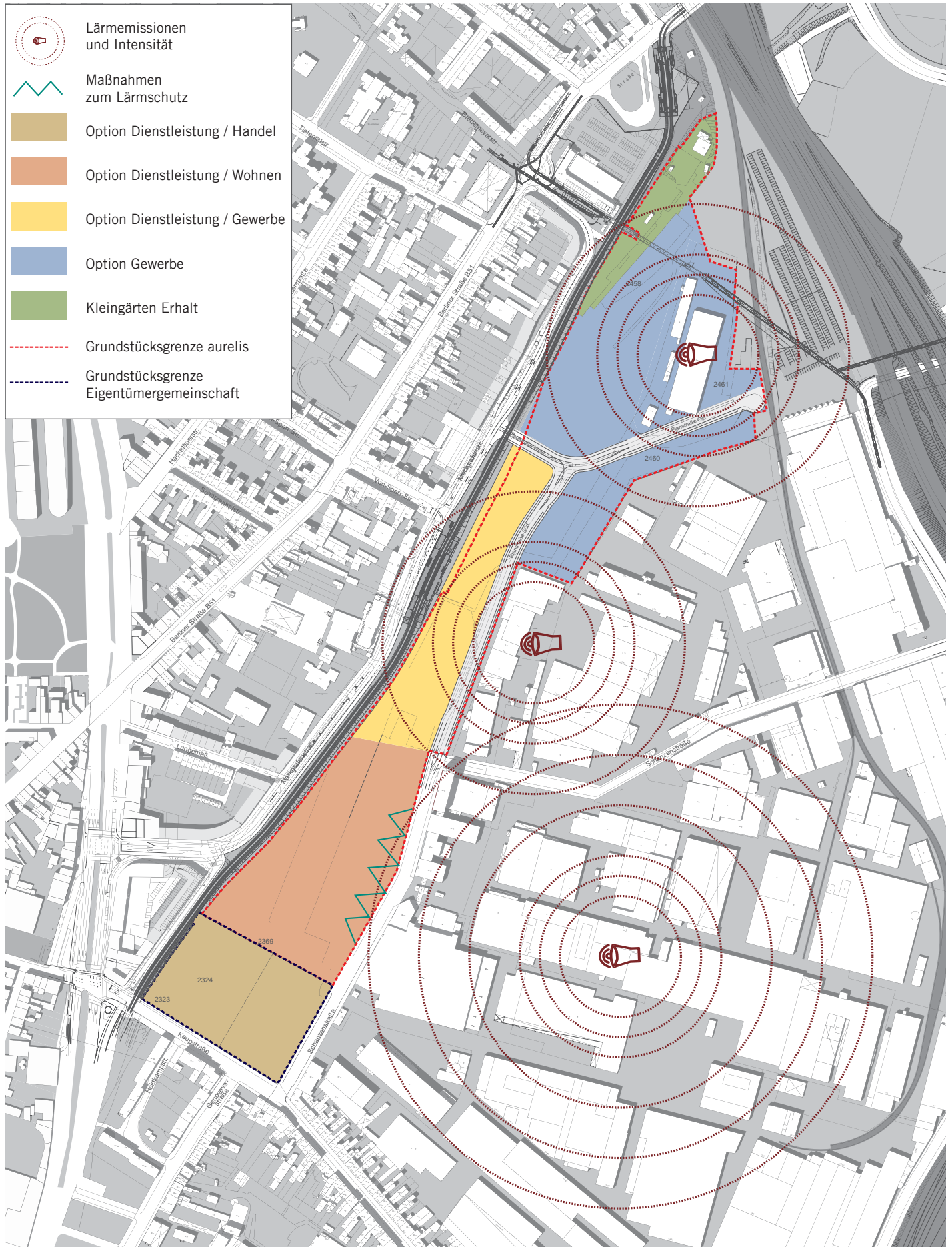
## Erschließungsplanung und Teilbereiche

Im Frühjahr 2007 wurde zunächst im Vorfeld der generellen Verkehrsuntersuchung Mülheim Nord / Schanzenviertel ein Vorentwurf der künftigen Haupteerschließung des Güterbahnhofsgeländes zur frühzeitigen Flächensicherung entwickelt. Diese Haupteerschließung soll die westliche Schanzenstraße nach Norden verlängern und eine Anbindung an die Markgrafenstraße nördlich der Von-Sparr-Straße vorsehen. Die Durchbindung einer östlichen Planstraße an die östliche Schanzenstraße auf Höhe der Bahnunterführung zum Mülheimer Ring wurde verworfen, da die Verkehrsuntersuchungen gezeigt haben, dass dadurch unnötig viel Durchgangsverkehr aus dem östlichen Mülheim ins Plangebiet gezogen würde.

Insgesamt entstehen fünf Baufelder:

- Die Fläche der Eigentümergemeinschaft im Süden, (Teilbereich 1/1) mit einer Größe von ca. 16.550 m<sup>2</sup>
- Daran schließt sich ein Grundstück der aurelis mit einer Fläche von ca. 42.650 m<sup>2</sup> plus einem ca. 1.270 m<sup>2</sup> großen Arrondierungsstreifen der KVB an. (Teilbereich 1/2: ca. 43.920 m<sup>2</sup>)  
Für diese beiden Baufelder ist aufgrund ihrer Lage und der wirtschaftlichen Anforderung eine Nutzungsmischung aus Dienstleistung, Gewerbe Wohnen und nachgeordneten Handelsnutzungen vorgesehen.
- Südöstlich von den Planstraßen Süd und Ost befindet sich ein ca. 10.610 m<sup>2</sup> großes Grundstück der aurelis (Teilbereich 2/1) welches für Gewerbe vorgesehen ist.
- Nördlich der Planstraßen West und Ost befinden sich zwei weitere Grundstücke der aurelis. Auf dem ca. 12.510 m<sup>2</sup> großen Teilbereich 2/2 befindet sich der Stahlhandel Drösser, der einen langfristigen Mietvertrag hat und sich in naher Zukunft erweitern möchte.
- Westlich davon schließt sich das insgesamt ca. 18.550 m<sup>2</sup> große Teilbereich 2/3, inklusive eines Arrondierungsstreifen der KVB von ca. 185 m<sup>2</sup> Fläche, an. Beide Baufelder sind ebenfalls ausschließlich für Gewerbe vorgesehen.

Verbleibt noch eine ca. 6.475 m<sup>2</sup> große Fläche ganz im Norden des Areals, welche auch heute schon für Kleingärten genutzt wird. Diese sollen erhalten bleiben.



**Lärm: Rahmenbedingungen und Planungsziele**



---

## Lärm - Rahmenbedingungen und Planungsziele

Der nebenstehende Plan zeigt die wesentlichen Rahmenbedingungen und daraus folgende Planungsziele auf.

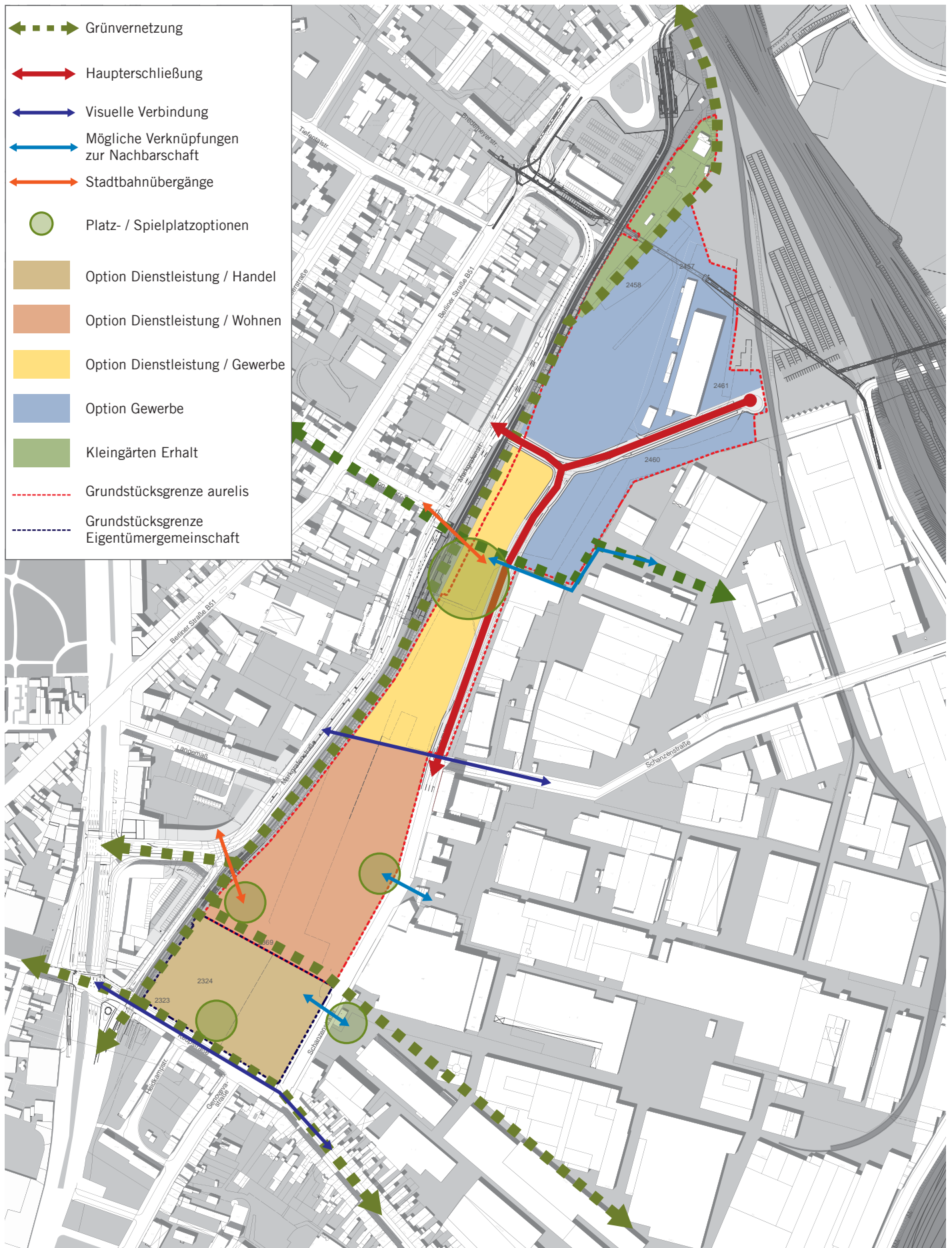
Im vorliegenden Lärmgutachten (Stand August 2009) wurden die verkehrsbedingten Lärm-Immissionen und die gewerblich/industriellen Lärm-Immissionen im Untersuchungsgebiet ermittelt. Dazu wurden die vorliegende Verkehrsuntersuchung und sowie Lärmuntersuchungen zu Betriebsanierungen und die Ergebnisse aktueller Ortsbesichtigungen bzw. Betriebsbefragungen herangezogen und zur Sicherstellung aller relevanten Lärmquellen ein Worst-Case-Szenario entworfen. Damit berücksichtigt das Lärmgutachten für den Verkehrslärm den Planzustand und für den gewerblich/industriellen Lärm über den aktuellen Bestand hinaus Erweiterungsmöglichkeiten auf dem Gelände der Fa. BEOS und des Drahtwerkes sowie anderer kleinerer Gewerbebetriebe. Die vorliegende Lärmuntersuchung wurde vom Fachamt geprüft und bestätigt. Die Bezirksregierung – Dezernat Immissionsschutz – ist im Verfahren ebenfalls beteiligt.

Für den im südlichen Teil des ehemaligen Güterbahnhofsgelände geplanten Wohnanteil schreibt die Technische Anleitung Lärm (TA Lärm) für den Nachtzeitraum einen Richtwert für Gewerbe- / Industrielärm von 45 dB(A) vor. Dieser Richtwert wird in 2 m Höhe fast flächen-deckend eingehalten, in 14 m Höhe in ca. 2/3 der beplanten Fläche. Eine Überschreitung von bis zu fünf dB(A) liegt in 14 m Höhe im zentralen Bereich der Fläche vor. Damit ist grundsätzlich eine Wohnnutzung im Rahmen dieses Teils der Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Mülheim möglich. Nebenstehende Darstellung zeigt grob den Ort und die Ausdehnung dieser Gewerbeemissionen.

Im Bereich der Richtwert-Überschreitungen ist im weiteren Verfahren durch die Anordnung weniger sensibler Nutzungen in den geplanten Gebäuden sicher zu stellen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden und die bestehenden Betriebe nicht durch Beschwerden zukünftiger Anwohner eingeschränkt werden. Die Verträglichkeit von Wohnen und Gewerbe / Industrienutzung ist im südlichen Teil des ehemaligen Güterbahnhofs-Gelände für größere Teile der Fläche ablesbar bzw. durch geeignete Maßnahmen an der geplanten Bebauung bzw. Voranstellung weniger sensibler Nutzungen (Nichtstörendes Gewerbe / Büro / Dienstleistung / Parkhaus) zur Abschirmung herstellbar.

Durch Verkehrslärm wird der anzulegende Orientierungswert für ein gemischt genutztes Gebiet im Nachtzeitraum von 50 dB(A) um fünf dB(A) überschritten. Am Tag kommt es nur randlich zu Überschreitungen des Orientierungswertes von 60 dB(A) um bis zu 10 dB(A), im zentralen Teil des Gebiets beträgt die Überschreitung maximal 5 dB(A). Diese Verkehrslärm-Belastung entspricht innerstädtischen Verkehrslärm-Pegeln in Köln. Mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes, die im Bebauungsplan durch die Darstellung von Lärmpegelbereichen und schallgeschützten Grundrissen gesichert werden, können auch für eine Wohnnutzung verträgliche Lärmpegel in den geplanten Gebäuden sichergestellt werden.

Das im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes geplante Gewerbegebiet wird im nachfolgenden Bebauungsplan mit sogenannten Lärmkontingenten belegt. Damit werden zukünftige Lärmemissionen im geplanten Gewerbegebiet so reduziert, dass im vorhandenen Wohngebiet westlich der Markgrafenstraße und im geplanten gemischt genutzten Gebiet die jeweiligen Richtwerte unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmvorbelastung eingehalten werden. Im weiteren Verlauf des Bebauungsplan-Verfahrens wird dann die konkrete Planung (Gebäudestellung, Schallschutzmaßnahmen) einer erneuten schalltechnischen Überprüfung unterzogen.



**Grün und Verkehr: Rahmenbedingungen und Planungsziele**

---

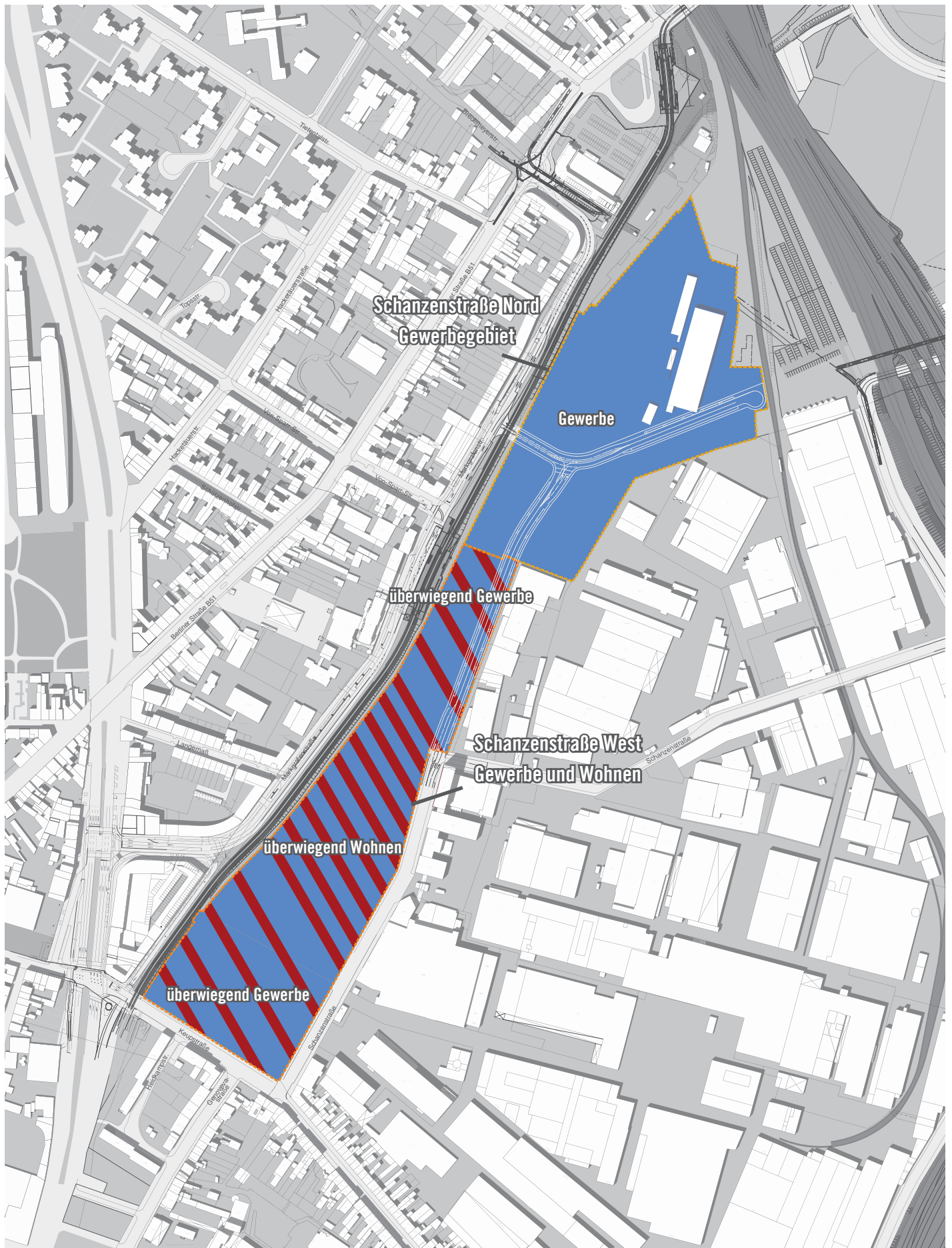
## **Grünstruktur und Verkehrserschließung - Rahmenbedingungen und Planungsziele**

Der nebenstehende Plan zeigt die möglichen Verknüpfungspunkte über die Stadtbahn und die ausgebaute Markgrafenstraße hinweg zwischen neuem Quartier auf der Güterbahnhofsfläche und östlich gelegenen Stadtquartier um die Berliner Straße. Zudem ergeben sich aus dem Bestand an Keup- und Schanzenstraße mögliche gewünschte Platzaufweitungen und Freiraumbereiche. Ziel ist es Freiraumachsen in Form von Fuß- und Radwegen sowohl in Nord-Süd-Richtung entlang der Stadtbahn durch das neue Quartier auf der Güterbahnhofsfläche, als auch in Ost-West-Richtungen aus dem Schanzenviertel heraus, über das neue Quartier und die Stadtbahn hinweg in die westlichen Quartiere Mülheims und zum Rhein zu führen.

Die Gebäude der ehemaligen Feuerwache und der alten Güterhalle sind augenscheinlich in so schlechtem baulichen Zustand, dass sie abgerissen werden müssen. Zudem stehen sie in ihrer Struktur auch einer zukunftsgerichteten städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs entgegen.

Insgesamt ergeben sich aus den physischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen die Nutzungsoptionen für die unterschiedlichen Teilbereiche auf der Fläche.

Es ist geplant, das Gebiet durch die Verlängerung der westlichen Schanzenstraße zu erschließen. Nördlich der Haltestelle „Von-Sparr-Straße“ soll es eine Anbindung an die neu ausgebaute Markgrafen Straße geben. Vormalig war geplant diese Anbindung im Osten mit der östlichen Schanzenstraße in Verlängerung der Carlswerkstraße und als Weiterleitung zum Mülheimer Ring zu verbinden. Die Verkehrsuntersuchungen haben jedoch ergeben, dass dies zu viel Durchgangsverkehr aus dem östlichen Mülheim produzieren würde. Deshalb soll der östliche Stich nur soweit ausgebaut werden, wie es zur Erschließung der Grundstücke nötig ist.



Plangebietseinteilungen

---

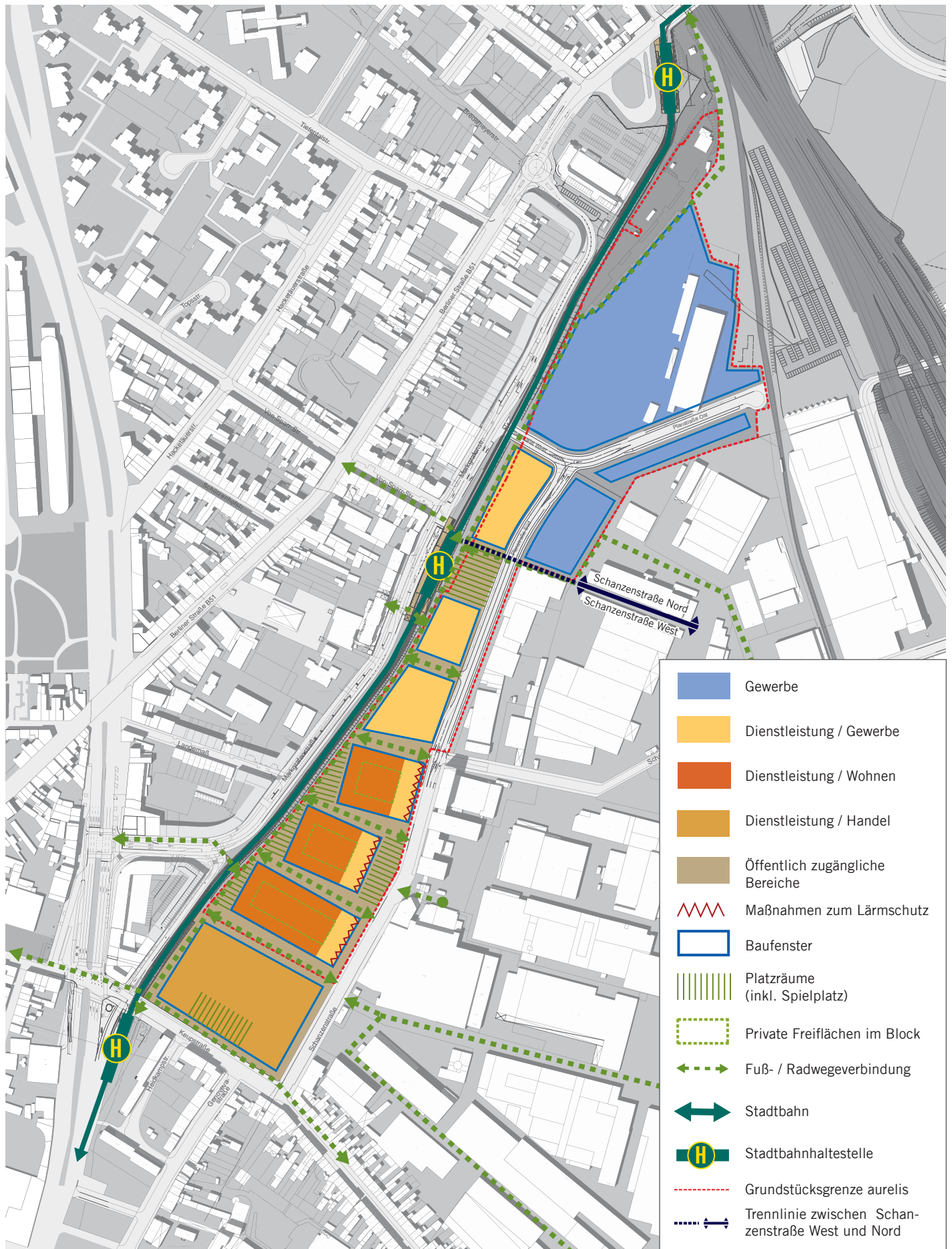
### **Bebauungsplan Schanzenstraße West**

Im Süden zwischen Keupstraße und Anbindung Von-Sparr-Straße wird untersucht, in wieweit mit Nutzungsanteilen von nicht störendem Gewerbe auch Kreativgewerbe, von Büro und Dienstleistung und anteiligem Wohnen ein lebendiges Quartier entstehen kann.

### **Bebauungsplan Schanzenstraße Nord**

Im Norden soll die Nutzung „Gewerbe“ für kleinere und mittlere Betriebe festgesetzt werden.

Besondere Beachtung gilt der Sicherung und dem Erhalt sowie der langfristigen Weiterentwicklung der bestehenden Arbeitsplätze und der für Mülheim sehr bedeutsamen Wirtschaftsstandorte im Schanzenviertel.



Städtebauliches Entwicklungskonzept

---

## 5.) Städtebauliches Entwicklungskonzept

### Städtebauliches Entwicklungskonzept

#### Bereich Schanzenstraße West

Zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers soll der Bereich in zwei Zonen gegliedert werden. Die mögliche Gebietszonierung sieht als erste Zone im Süden als Auftakt ein gemischtes Gebiet vor. Dort sind die folgenden Ziele des „Programms Mülheim 2020“ einzubeziehen:

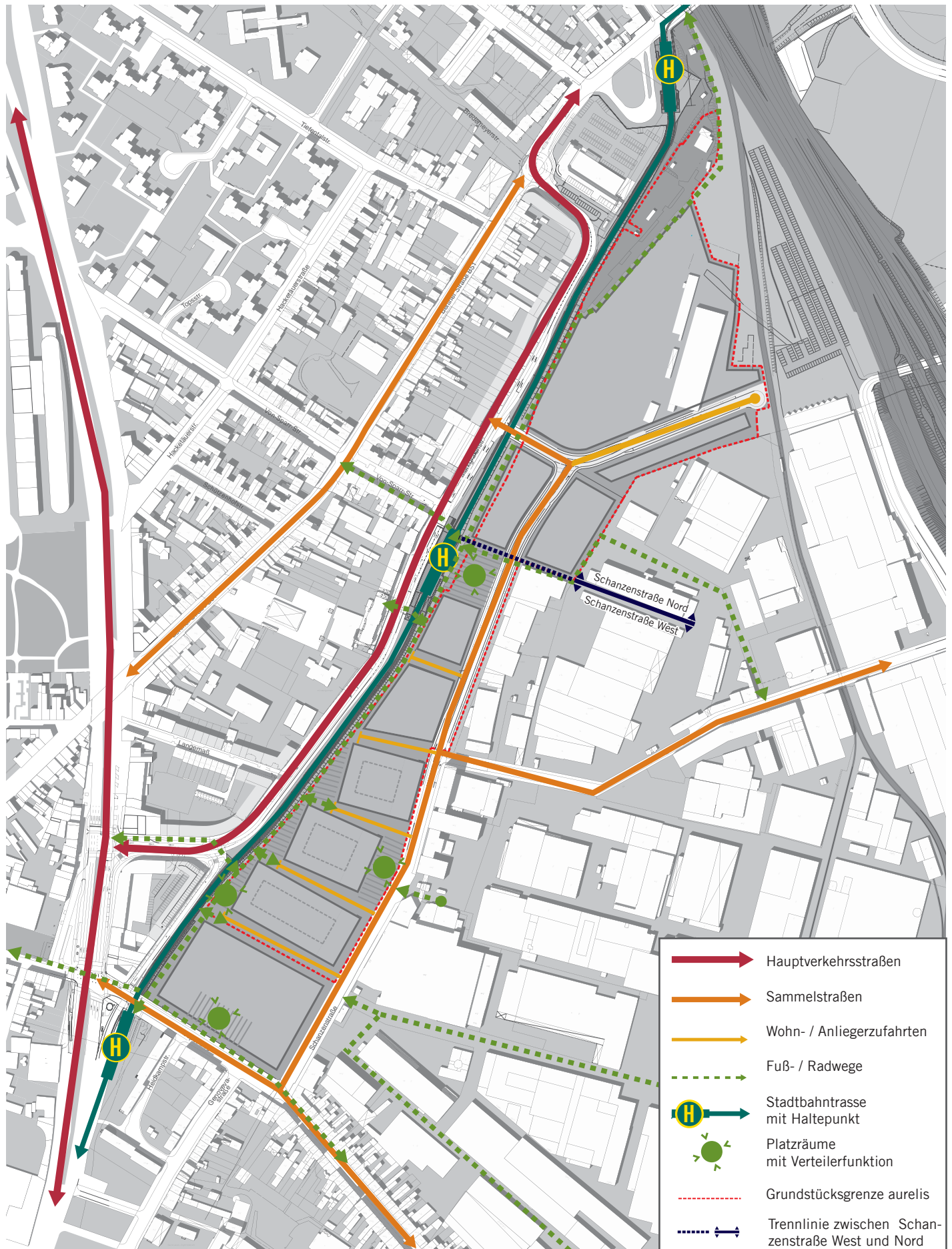
- Kopfbebauung an der Keupstraße mit Geschäftsflächen der Stadtbahnhaltestelle Keupstraße
- Fortführung der Geschäftsnutzung in der östlichen Keupstraße durch hochwertige Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen sowie Gastronomie in einem Geschäfts- und Ärztehaus

Als zweite Zone soll angrenzend zwischen Schanzen- und Markgrafenstraße bis in Höhe Von-Sparr-Straße eine gemischte Struktur aus Wohnen und Arbeiten entstehen. Ausschlaggebend für die Entwicklung von Wohnen ist das Ergebnis des schon genannten Lärmgutachtens, das die Emissionen aus Gewerbe- und Industriebetrieben auf der Ostseite, des Individualverkehrs auf der Schanzenstraße und der neuen Markgrafenstraße sowie der Stadtbahn für ein konfliktfreies Nebeneinander berücksichtigt. Ein Gewerberiegel an der Schanzenstraße mit nichtstörender Nutzung wie Dienstleistung, Kreativgewerbe und Starterbüros soll die langfristige Entwicklung der gewerblich- /industriellen Nachbarschaft sichern und die Verträglichkeit zwischen der beabsichtigten Wohnnutzung auf dem Güterbahnhofsgelände gewährleisten.

- Zur Vernetzung der Ost- / Westbeziehungen zwischen dem östlichen Industrie- und Gewerbebereich, dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände und dem Kernbereich Mülheim-Nord an der Berliner Straße soll in Höhe der Stadtbahnhaltestelle Von-Sparr-Straße ein Zentrum mit Dienstleistung und einem großen Platz ausgeformt werden. (aus Programm Mülheim 2020)

#### Bereich Schanzenstraße Nord

Im nördlichen Bereich bis zur Bahntrasse der Fern- und Güterzugverkehre soll Gewerbe für kleinteilige und mittlere Einheiten entwickelt werden. Die DB Services Immobilien GmbH hat die Entbehrlichkeitsprüfung nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) durchgeführt. Die nunmehr mögliche Gewerbefläche verringert sich gegenüber dem Wettbewerbsergebnis auf ca. 4,8 ha. Der Stahlhandel Drösser wird langfristig bestehen bleiben und möchte sich auf dem Gelände noch erweitern.



## Verkehrsführung



---

## **Verkehrerschließung**

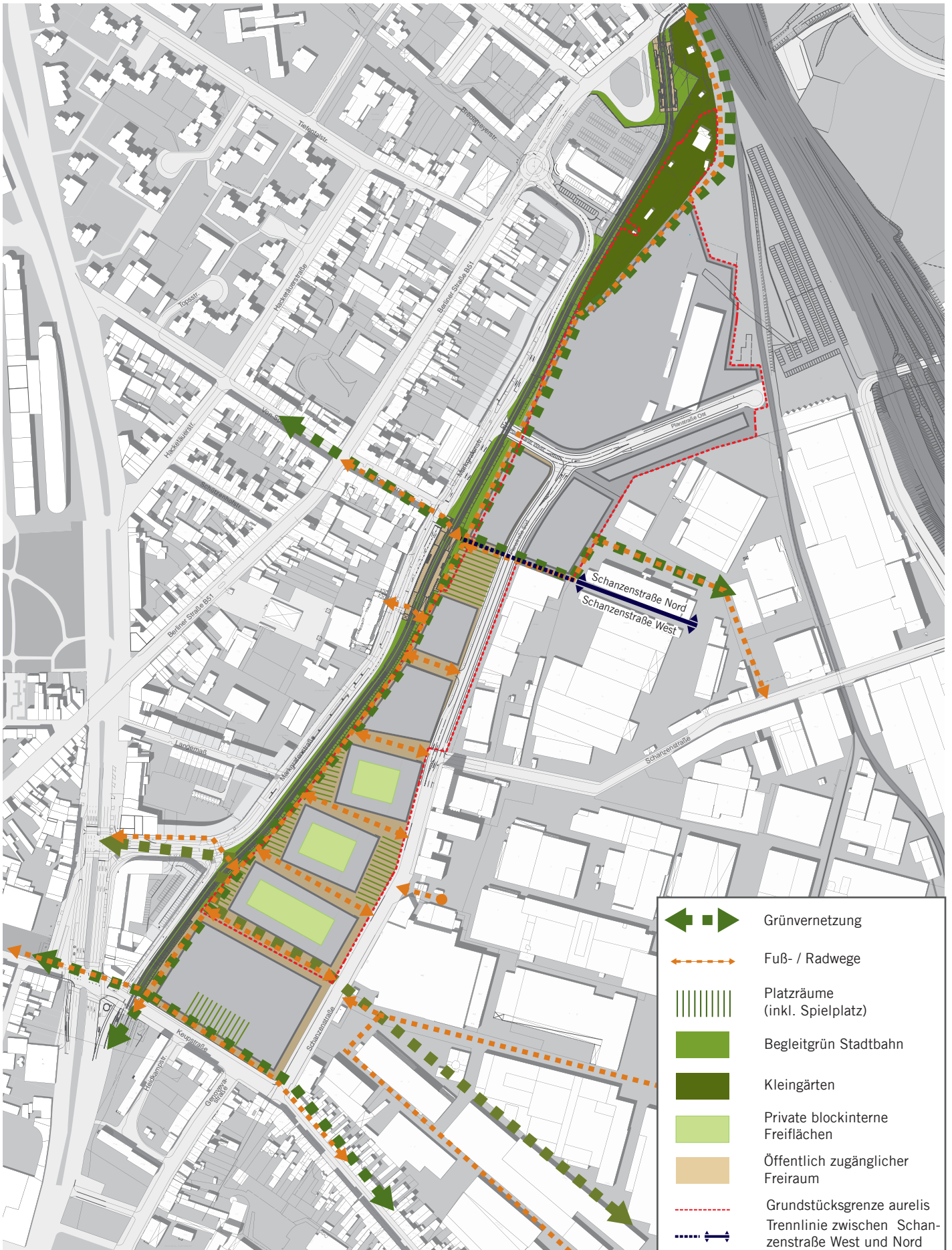
Das Gebiet wird durch Verlängerung der bestehenden südlichen Schanzenstraße und von der Markgrafenstraße aus verkehrlich erschlossen. Das gesamte Gebiet wird mit einem Netz aus Fuß- und Radwegen ausgestattet, welches auch dreimal die Querung von Stadtbahn und Markgrafenstraße vorsieht (Übergang Keupstraße, Übergang südliche Markgrafenstraße, Übergang Haltestelle „Von-Sparr-Straße“) und damit die Verbindung zu den östlich gelegenen Stadtquartieren Mülheims bis zum Rhein sicherstellt

Im Vorgriff auf die Erstellung des Lärmgutachtens und für die dauerhafte Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur des Gewerbe- und Industriestandortes Mülheim-Nord, wurde eine breit angelegte Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Anhand einer Befragung der Betriebsinhaber wird die derzeitige und künftige Verkehrsentwicklung nach Entwicklungsszenarien und für die Planfälle 2012 und 2020 prognostiziert, damit für die daraus resultierenden verkehrlichen Maßnahmen die Flächenvorhaltung betrieben und die Umsetzung entwicklungsgerecht möglich wird.

Die Verkehrsuntersuchung (Stand August 2009) zeigt für den Untersuchungsbereich, begrenzt durch Clevischer Ring, Berliner Straße, Mülheimer Ring und Bergisch Gladbacher Straße - ausgehend von der heutigen Verkehrsbelastung - wie sich eine Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs-Geländes auf die Verkehrsentwicklung insbesondere der Markgrafenstraße, Schanzenstraße und Keupstraße auswirken. Dabei werden sowohl die Auswirkungen einer Anbindung der verlängerten Schanzenstraße an die Markgrafenstraße (Planstraße West) als auch die optionale Anbindung der verlängerten Schanzenstraße an die Bahnunterführung (Planstraße Ost) untersucht. Letztere Anbindung würde unnötig viel Durchgangsverkehr aus dem Mülheimer Osten ins Plangebiet ziehen. Deshalb wurde von einer Durchbindung an die östliche Schanzenstraße abgesehen.

Insgesamt kommt das Gutachten zum Ergebnis, dass die Verkehrsabwicklung im Plangebiet und den umgebenden Straßen auch bei einer vollständigen Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs-Geländes funktioniert.

Details wie beispielsweise zusätzliche Abbiegespuren werden parallel zum Bebauungsplan-Verfahren noch näher untersucht.



Freiraum

---

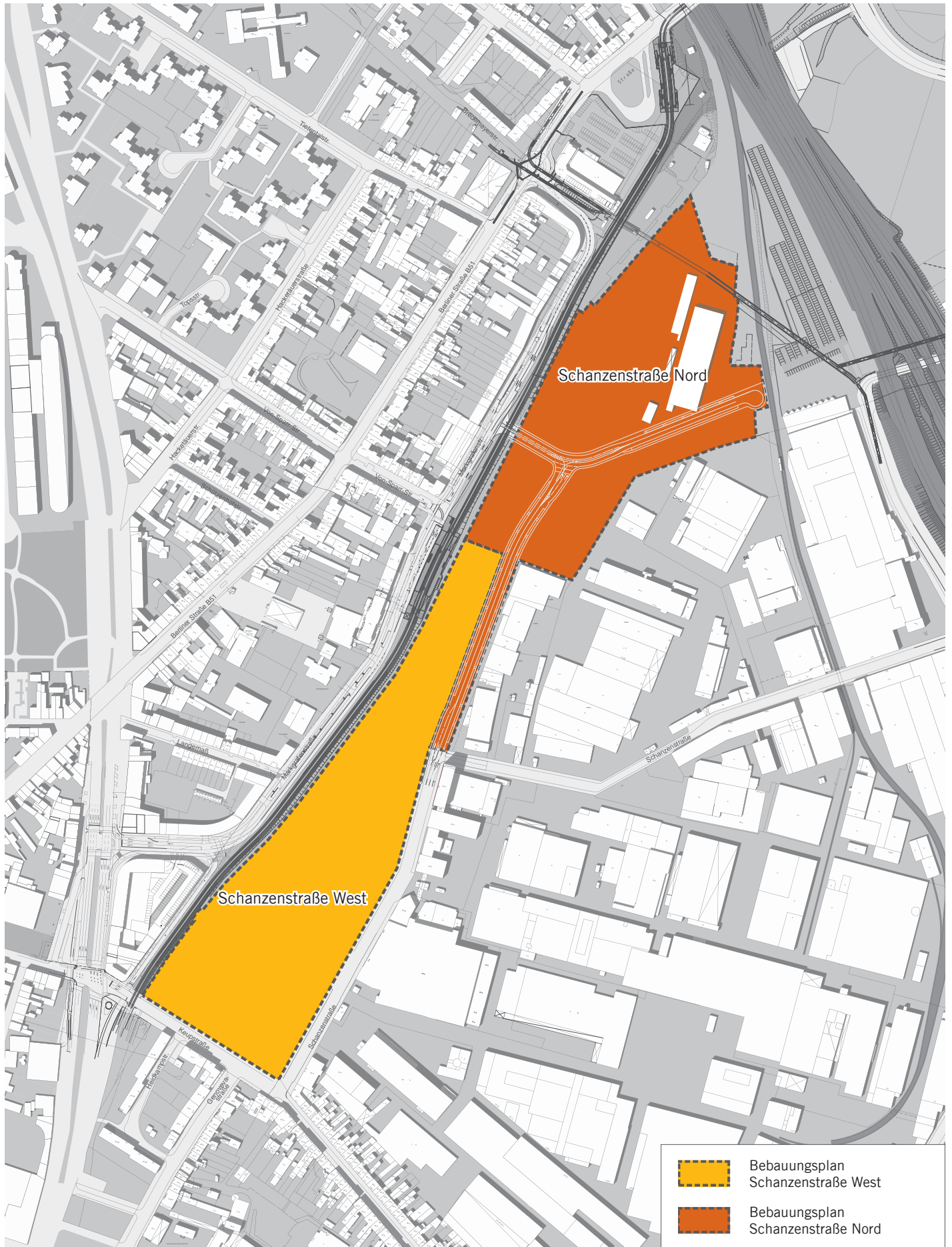
### **Grünflächen / Freiraumgestaltung / Grünordnungsplanung**

Von besonderer Bedeutung für das Quartier ehemaliger Güterbahnhof und zugleich Chance für die gewachsenen Wohngebiete in Mülheim-Nord mit seinen unterversorgten Spiel- und Erholungsfunktionen ist die Lage und Ausgestaltung der Grünflächen. Besonders zu berücksichtigen sind die Ost-West-Beziehungen zum Erholungsraum am Rhein.

So soll im Bereich des Güterbahnhofs ein vernetztes öffentliches Freiraumsystem entstehen, welches die Durchgängigkeit des Quartiers garantiert. Für die geplanten Wohnhöfe werden großzügige Innenhofbereiche als Freizeit und Erholungsraum für die Bewohner vorgesehen.

### **Umweltbelange**

Umweltbelange wie Bodenverunreinigungen (Altlasten), Klima und Luftgüte werden im weiteren Bebauungsplan-Verfahren im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Umweltprüfung untersucht. Erhebliche Restriktionen, die gegen die geplanten Nutzungen sprechen, zeichnen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht ab.



**Bebauungsplanabgrenzungen**

---

### **Verfügbarkeit / Entwidmung / Abgrenzung Bebauungspläne**

Die Flächen zwischen Keupstraße und Abknick Schanzenstraße sind schon heute voll erschlossen, so dass in diesem Bereich - nach Abschluss eines B-Planverfahrens - die äußere Erschließung gesichert und damit die Realisierung der vorgesehenen Nutzungen möglich ist. Der nördliche Bereich hingegen bedarf des vollständigen Ausbaus von Erschließungsstraßen und Infrastruktur, damit neue Gebäudeinvestitionen umgesetzt werden können. Die noch vorhandenen Gleise auf der Fläche wurden Ende 2009 beseitigt. Die Entwidmung der Fläche als Bahnfläche ist für Ende 2010 zu erwarten.

Der nördliche Bereich soll rein aus Gewerbeflächen bestehen. Ein Bebauungsplan für diesen Teilbereich dürfte nach heutigem Kenntnisstand einfacher umzusetzen sein als im südlichen Abschnitt, wo aufgrund des geplanten Wohnanteils und den darausfolgenden Anforderungen an den Lärmschutz ein komplexerer Bebauungsplan erstellt werden muss. Um die Erschließung für den nördlichen Bereich sicherzustellen, wird die Erschließungsstraße komplett in den nördlichen Teilbereich einbezogen.



**Bebauungsstudien Büroriegel  
mit dahintergelagerter Wohnnutzung Variante 1**



**Bebauungsstudien Büroriegel und Parkhaus  
mit dahintergelagerter Wohnnutzung Variante 2**



**Bebauungsstudien Büroriegel  
mit dahintergelagerter Wohnnutzung Variante 3**

---

### **Bebauungsstudien für den südlichen Teilbereich**

Für den südlichen Teilbereich des aurelis-Grundstücks ist, wie schon ausgeführt, ein signifikanter Anteil von Wohnnutzung möglich bzw. vorgesehen. Die im Laufe des Verfahrens vorgelegten Lärmuntersuchungen sowie das vorzufindende Umfeld mit den benachbarten Industriebetrieben ergeben für die Positionierung der Wohnnutzung eine Lage zwischen südlicher Grenze des aurelis-Grundstücks und dem Abknick Schanzenstraße, die durch ein abgestuften Nutzungsübergang sowie eine abschirmende Lärmschutzbebauung mit Büro- und Gewerbenutzung entlang der Schanzenstraße gestaltet werden muss.

Die nebenstehenden Studien zeigen verschiedene Möglichkeiten, wie eine solche Lärmschutzbebauung ausgestaltet werden könnte. In Variante 1 werden den fünfgeschossigen Wohngebäuden viergeschossige Büroriegel vorangestellt. In Variante 2 werden verschiedene Typologien aufgezeigt, die neben einem klassischen Bürogebäude, ein Loftgebäude und ein Parkhaus beinhalten. In Variante 3 kragen die beiden äußeren Bürogebäude noch etwas aus, so dass auch die Zwischenräume noch besser geschützt werden. Die Einstellung in ein Lärmberechnungsmodell hat jedoch gezeigt, dass dies aus Lärmgründen nicht unbedingt erforderlich ist, aus städtebaulichen Gründen aber sinnvoll sein kann, damit die Wohnbebauung noch deutlicher gegenüber den Industrie- und Gewerbebetrieben abgeschirmt wird.



Beispielhafter städtebaulicher Entwurf auf Grundlage des städtebaulichen Entwicklungskonzepts



---

### **Beispielhafter städtebaulicher Entwurf auf Grundlage des städtebaulichen Entwicklungskonzepts**

Der städtebauliche Entwurf zeigt beispielhaft eine Bebauung für die Baufelder des städtebaulichen Entwicklungskonzepts. Der im Wettbewerb vorgeschlagene Hotelkomplex auf dem Gelände der Eigentümergemeinschaft wird heute eher unwahrscheinlich zu realisieren sein und wurde durch ein Ensemble aus Geschäfts- und Dienstleistungsgebäuden ersetzt, die sowohl Auftakt für das ehemaligen Güterbahnhofsgelände sind und eine Verknüpfung zur Keupstraße darstellen. Im Süden des aurelis-Grundstücks folgen die drei differenziert genutzten Baufelder mit geöffneten Baublöcken und viergeschossigen Büroriegeln entlang der Schanzenstraße und dahinterliegendem, fünfgeschossigen Wohngebäuden. Die Blockausenbereiche sind öffentlich zugänglich. Durch das Verspringen der Gebäude untereinander entstehen markante Platzräume an den Übergängen zu den benachbarten Stadtquartieren. Der Abschnitt zwischen dem Abknick der Schanzenstraße und Planstraße West wird von weiteren Dienstleistungsgebäuden geprägt. Ein großer zentraler Platz an der Bahnhaltestelle „Von-Sparr-Straße“ vermittelt den wichtigen Übergang über die Gleise hinweg ins westlich gelegene Stadtquartier und schafft Aufenthaltqualität im Quartier. Die nördliche Teilfläche des Güterbahnhofs ist flexibel nutzbar. Der Stahlhandel Drösser wird an seinem Standort bleiben und möchte sich noch erweitern. Eine erste Idee zur Erweiterung des Stahlhandels ist hier dargestellt. Ob die restliche Fläche dann durch einen oder durch mehrere Nutzer besetzt wird, kann flexibel gehandhabt werden. Die Kleingärten im Norden bleiben bestehen.

Die festgesetzten Baufelder des städtebaulichen Entwicklungskonzepts können auf ganz verschiedene Art und Weise, abhängig von Nachfrage und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen bebaut werden. Der vorliegende städtebauliche Entwurf zeigt hier nur eine Möglichkeit auf. Das städtebauliche Entwicklungskonzept gibt aber ein festes Gerüst nach städtebaulichen Kriterien für Erschließung, Freiraumbereiche, Wegeverbindungen, Baufeldgrößen und Nutzungsverteilung vor, das Grundlage für die Bebauungsplanung ist und somit eine flexible, aber geordnete Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs sicherstellt.



Wohnbebauung Mozartstraße, Dornbirn, Baumschlagler Eberle, Lochau / Wien



Wohn- und Geschäftshäuser Dreikanal, Köln, Jürgensen und Jürgensen Architekten, Köln



Wohnen am Rosenpark, Stuttgart, Léon Wohlhage Wernik Architekten, Berlin



Gemischtes Quartier Ijburg, Amsterdam, KCAP, Rotterdam

## Referenzen Wohnen / Dienstleistung



Atelier- und Wohngebäude, Köln, Brandhuber, Kniess & Partner, Köln



Union, Hanauer Landstraße, Frankfurt a.M., Landes und Partner, Frankfurt a.M.



Loftgebäude Porschestraße, Frankfurt a.M., Landes und Partner, Frankfurt a.M.



Alte Seilerei, Köln Mülheim, d.n.a trint + kreuder · Köln, Paris

## Referenzen Loft / Gewerbe

## AUFTRAGGEBER



**aurelis Real Estate GmbH & Co. KG**  
Region West  
Projektentwicklung

**Mercatorstraße 23**  
(Hauptbahnhof Südseite)  
D - 47051 Duisburg

**Tel: 0203 - 70 90 28 - 0**  
**Fax: 0203 - 70 90 28 - 59**  
**info@aurelis-real-estate.de**

## VERFASSEN



ARCHITECTS & PLANNERS

**ASTOC GmbH & Co. KG**

**Maria-Hilf-Strasse 15**  
D- 50677 Köln

**Tel: 0221 - 271 80 6 - 0**  
**Fax: 0221 - 310 08 33**  
**info@astoc.de**

**Dipl. Ing. Peter Berner**  
**Prof. Dipl. Ing. Oliver Hall**  
**Dipl. Ing. Andreas Kühn**  
**Prof. Dipl. Ing. Markus Neppi**

**Denise Handler B.Sc. Architektur**  
**Dipl. Ing. Jörg Schatzmann**

Die Angaben zu Flächen und städtebaulichen Kennzahlen beruhen auf nachrichtlich übermittelten Grundstücksdaten und sind vorbehaltlich weiterer Prüfungen der Grundstücksgrenzen und Abstimmungen mit den Behörden der Stadt Köln zu verstehen. Eine Haftung für die genannten Angaben wird ausgeschlossen.

Wir erlauben uns, ausdrücklich auf unser Urheberrecht an dem Projekt und den Unterlagen hinzuweisen und möchten höflich bitten, die sich daraus ergebenden rechtlichen Aspekte zu beachten.