

Herrn Bezirksbürgermeister
Norbert Fuchs
Wiener Platz 2a
51065 Köln

Köln, 18.12.2015

**Stellungnahme zum Verlauf und Ergebnis des Städtebaulichen Werkstattverfahrens
„Ehemaliger Güterbahnhof Köln-Mülheim“
im Rahmen des kooperativen Beteiligungsverfahrens und nach §3 BauGB**

sowie Rüge mehrerer Abwägungsfehler bei der Bauleitplanung

zur Kenntnis und Weiterleitung an die zuständigen Entscheider

Sehr geehrte Frau Reker,
sehr geehrte Mitglieder im Stadtentwicklungsausschuss und im Rat der Stadt Köln,
sehr geehrter Herr Bezirksbürgermeister,
sehr geehrter Herr Höing,

wir wenden uns an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung, ohne Anspruch auf Vollständigkeit in unserer Aufzählung.

Im Zuge dieses Werkstattverfahrens haben wir uns unter anderem mit den verschiedenen Gesetzestexten, fachplanerischen Standards und neuen Entwicklungslinien im Städtebau befasst und erlauben uns, auf dieser Grundlage im Rahmen unserer Erkenntnisse das Verfahren zu beurteilen, Anforderungen vorzutragen und Angebote zu unterbreiten.

Bezüglich der Anforderungen an die Bauleitplanung nach dem Baugesetzbuch möchten wir Folgendes anmerken:

I Inhaltliche Anforderungen bei der Aufstellung der Bauleitpläne

(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:¹

1. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
2. die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen Kosten sparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung,
3. die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen, unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sowie die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung,
4. die Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und der Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche,
5. die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, die erhaltenswerten Ortsteile, Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung und die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes,
6. die von den Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge,
7. die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, insbesondere
 - a) die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt,
 - b) die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes,
 - c) umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt,
 - d) umweltbezogene Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter,
 - e) die Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern,
 - f) die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie,
 - g) die Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionsschutzrechts,
 - h) die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden,
 - i) die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes nach den Buchstaben a, c und d,
8. die Belange
 - a) der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur im Interesse einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung,
 - b) der Land- und Forstwirtschaft,
 - c) der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen,
 - d) des Post- und Telekommunikationswesens,
 - e) der Versorgung, insbesondere mit Energie und Wasser, einschließlich der Versorgungssicherheit,
 - f) der Sicherung von Rohstoffvorkommen,

¹ Baugesetzbuch, Stand 31.08.2015, Erster Teil Bauleitplanung, Erster Abschnitt Allgemeine Vorschriften, § 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung, S. 12 ff.

9. die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung,
10. die Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes sowie der zivilen Anschlussnutzung von Militärliegenschaften,
11. die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung,
12. die Belange des Hochwasserschutzes,
13. die Belange von Flüchtlingen oder Asylbehrenden und ihrer Unterbringung.

Wir sehen leider viele dieser Anforderungen, die – bezogen auf das konkrete Gebiet – möglich und angemessen wären, nicht oder unzureichend berücksichtigt. Hier nur die augenfälligen:

I a) Die Wohnbedürfnisse und sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung des Stadtteils

Diese wurden kaum und am allerwenigsten durch den letztlich favorisierten RKW-Planungsentwurf berücksichtigt.

Das Architekturbüro Schmitz hat in dem lärmtechnisch unbedenklichen Bereich des Osmab-Geländes ein Gebiet für Wohnnutzung ausdrücklich eingeplant. Das Architekturbüro Kempe Thill hat multiple Nutzungen vorgesehen, die auch Wohnen ermöglichen.

Wir möchten mit unserer Wohnungsgenossenschaft „Generationensolidarität“ und dem Konzept des Mehrgenerationenwohnens eine optimale und sozial gestaltete Wohnungsversorgung für Familien und Menschen aller Altersgruppen und Ethnien unter Berücksichtigung der besonderen Wohnbedürfnisse älterer und behinderter Menschen anbieten; ergänzt um Mieterberatung und Quartiersmanagement sowie genossenschaftliche Selbsthilfe zur Gewährleistung stabiler und integrativer Bewohnerstrukturen.

Im Rahmen dieses Konzeptes ist anteilig auch eine Wohnraumversorgung für anerkannte Flüchtlinge und für Studierende geplant sowie die Einbindung von solidarökonomischen Projekten mit Eigenbau-Anteilen und niedrighschwelligten Arbeitsplätzen.

Eine Wohnnutzung wurde mit der Gefährdung der Arbeitsplätze im industriellen Gewerbe durch heranrückende Wohnbebauung ablehnend diskutiert. Dennoch ist eine Wohnbebauung in den grün gekennzeichneten Gebieten der Lärmkarte auf dem Osmab-Areal zulässig.

Wir haben Verständnis für die Einschätzung, dass hier Wohnen nur unter bestimmten Bedingungen zugelassen werden kann und nur in den Gebieten, auf denen auch künftig keine gesundheitsschädlichen Immissionen zu erwarten sind.

Wir haben angeboten, dass unsere Genossenschaft alle Maßnahmen modernen aktiven bzw. unechten passiven Lärmschutzes anzuwenden bereit ist (z. B. kalter Wintergarten, Zweischalentechnik)² inklusive Ausrichtung schutzbedürftiger Zonen an den lärmabgewandten Seiten, um auch präventiv einen möglichen unvorhersehbaren Anstieg der Lärmbelastigung abfangen zu können.

² Vgl. Anne Luise Müller (Leiterin Stadtplanungsamt Köln): „Wohnen in Gemengelage. Erfahrungen aus Köln“ - Beitrag im Rahmen des Experten-Hearing Umgang mit Gewerbelärm, München 05. Dezember 2014, S. 8

Außerdem bietet die Genossenschaft im Interesse der Rechtssicherheit anliegender Gewerbebetriebe bzw. lärmemittierender Betriebe an, gemäß § 83 BauO NRW eine Baulast³ einzugehen, um im Rahmen eines öffentlich-rechtlich abgesicherten Klageverzichts (unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung) jegliche Klagen auf Grund subjektiven Störempfindens oder Willkür auszuschließen. In einer genossenschaftlichen Konstruktion müssen die Mitglieder als Miteigentümer die auch in der Satzung festgelegten Verzichtsverpflichtungen einhalten, da sie ansonsten ausgeschlossen werden können.

Wir haben in konstruktiver Weise alle nur denkbaren Angebote unterbreitet, damit eine Mischnutzung ohne Gefährdung benachbarter Arbeitsplätze und in rechtssicherer Vermeidung von Konflikten möglich ist. Die Genossenschaft garantiert – vielleicht wie keine andere Konstruktion – eine risikoarme und Gemeinwesen orientierte Entwicklungsstrategie, die von Politik und Verwaltung guten Gewissens unterstützt werden sollte.

I b) Die Einbettung des Planungsgebietes in lokalökonomische Versorgungszusammenhänge wird nicht berücksichtigt.

Beispielsweise wird von RKW immer noch die Option eines Marktes auf dem Osmab-Gelände vorgetragen, obwohl sich in 100 Metern Entfernung ein solcher bereits an der Berliner Straße befindet. Der hier verortete Marktplatz wurde jüngst erst im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes „MÜLHEIM 2020“ mit EU-Mitteln neugestaltet.

Nur das Architekturbüro Schmitz denkt diese Faktoren mit und plant als einziges Architekturbüro schlüssigerweise eine räumliche Verbindung zu eben diesem Marktplatz bzw. zur Berliner Straße inklusive Kulturbunker.

Insgesamt haben wir bei RKW den Eindruck, dass es bei ihrer Planung tatsächlich eher darum geht, sich vom bisherigen Quartier in Stil und Auftritt zu distanzieren, um sozusagen in stylischem Ambiente hochpreisige Geschäfte und Angebote zu etablieren als sich dies in unmittelbarem Bezug zum von Armut geprägten Sozialraum erschließen ließe.

Wir würden gerne einen Beitrag zur Ausgestaltung neuer moderner Arbeitswelten im Bereich der lokalen/ethnischen Ökonomie leisten und unter dem Dach unserer Genossenschaft im Rahmen eines „Internationalen Geschäftshauses“ den örtlichen Geschäftsleuten, Freiberuflern, Kleingewerbetreibenden und sozialen Dienstleistern anbieten, einen gemeinwesenorientierten, nachhaltigen Auf- und Ausbau ihrer Tätigkeitsfelder aufzunehmen; unter Begleitung eines Quartiersmanagements, das dabei hilft, unerwünschte Konkurrenz oder andere schädliche Nebeneffekte gegenüber AkteurInnen in der engeren und weiteren Nachbarschaft zu vermeiden.

I c) Die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche, historischer und kultureller Bezüge

³ Vgl. hierzu auch: Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung: „Handlungsempfehlung Schallschutz für neue Wohn- und Mischgebiete in der Nachbarschaft von bestehenden Industrie- und Gewerbegebieten“, S. 18 ff.

Im Grunde wird nur über das Konzept der Distanz zum Sozialraum erklärbar, dass bei RKW die städtebauliche Entwicklung der Markgrafenstraße keine Rolle spielt. Es werden lieblos einige Querungs-Vorgaben abgearbeitet (wobei die Schöpfer dieser Vorgaben nicht minder uninspiriert waren). Eine wirkliche Verbindung zum Viertel ist nicht übersehen worden, sondern tatsächlich bewusst unterblieben. Das Gebiet des ehemaligen Güterbahnhofs Mülheim ist als Quartier der Investoren konzipiert, nicht als das der ansässigen Stadtteilbevölkerung.

Auch aus diesem Grund ist keine Öffnung gegenüber der Keupstraße vorgesehen, die dieser einen Platz und Freiraum bieten könnte. Der Birlikte-Platz wird auf den Vorplatz des geplanten Hotel-Komplexes verlagert, als dessen untergeordnete Funktion gewissermaßen das Mahnmal eingebaut wird. Eine bewusste Öffnung des Stadtteils für die Keupstraße und die ethnische Ökonomie findet nicht einmal auf der symbolischen Ebene statt. Aber auch dies ist, so unsere These, städtebaulich gewollt.

Sozial-integrative Stadtentwicklung ist wiederum bei den Architekturbüros Schmitz und Kempe/Thill erkennbar, die beide einen Ausbau der Markgrafenstraße zu einem eigenständigen, belebten und städtebaulich verbindenden Element des gemeinsamen Quartiers planen. Eine Erschließung der Markgrafenstraße ist in Wirklichkeit eine Anforderung der Stadtentwicklung, genauso wie die Verbindung zur Keupstraße. Das Architekturbüro Schmitz hat einen Birlikte-Platz der Ecke Keupstraße/Schanzenstraße vorgesehen, wo auch in Nähe zum Ort des Nagelbombenattentats eine angemessene Gedenkstätte entstehen kann. Das Architekturbüro Kempe/Thill hat einen geeigneten Freiraum an dieser Stelle vorgesehen.

I d) Die besondere Berücksichtigung einer auf Verkehrsverringerung und -vermeidung inklusive Immissionsvermeidung ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung

Diese Anforderungen waren nicht auf der Agenda der Planungsbüros, sondern vielmehr Aufgabe der Kommune, die fachplanerische Vorgaben im Verkehrsbereich zu erfüllen hat und ohne entsprechende Umweltprüfungen auch keinen Bebauungsplan aufstellen kann⁴.

Hier wurde ja bereits durch den Jury-Vorsitzenden öffentlich bekundet, dass hinsichtlich der Verkehrsplanung Defizite vorliegen. Nach dem bisherigen Stand führt nahezu jeglicher Schwerlast- und PKW-Verkehr über den Clevischen Ring, der bereits jetzt – d. h. ohne die avisierten 3.000 zusätzlichen Arbeitsplätze auf dem Planungsgebiet zuzüglich Hotelbesucher und sonstiger Kundschaft sowie ohne die Ausweitung des LKW-Verkehrs der Drahtwerke – zum täglichen Verkehrsstau neigt und zu den mit Feinstaub und Stickoxiden höchstbelasteten Straßen bundesweit zählt⁵. Am 02.11.2015 konnte man dem Kölner Stadtanzeiger entnehmen, dass die Stadtverwaltung selbst im Rahmen der Verbesserung der Luftqualität unter anderem ein Durchfahrverbot für LKW mit einem Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen festschreiben will (zunächst mit Empfehlungscharakter), das für die Innenstadt sowie Teile von Deutz und Mülheim gelten soll.

Im Grunde sind sowohl der geplante Hotelkomplex als auch ein Ausbau der Drahtwerke ohne ein schlüssiges Verkehrskonzept überhaupt nicht genehmigungsfähig.

⁴ vgl. Dr. Andreas Middeke (Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht Münster): „Die gemeindliche Bauleitplanung in der Bundesrepublik Deutschland“, VERDIF-Deutscher Vortrag am 04. Oktober 2013 in Toulon, S. 3

⁵ Vgl. „Deutscher Bundestag“, Drucksache 18/4393 v. 23.03.2015 „Gebiete mit hoher Schadstoffbelastung in Deutschland“, S. 2, 5, 8, 10 und vgl.

Uns als engagierten Bürgerinnen und Bürgern fällt es schwer nachzuvollziehen, welchen Nutzen eine Planung entfalten soll, deren Unzulässigkeit bereits absehbar und vorprogrammiert ist.

Nicht die von uns favorisierte – im „grünen Bereich“ unterhalb gesundheitsschädlicher Lärmbelastung – heranrückende Wohnbebauung erweist sich als Problem für die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, die Versäumnisse in der Verkehrsplanung des Stadtteils sind das entscheidende Hindernis.

I e) Die Berücksichtigung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes bzw. der sonstigen Beschlüsse zur städtebaulichen Planung

Das Versäumnis liegt aber nicht nur in der nicht vorhandenen Verkehrsplanung, sondern in der Vermeidung und Verschleppung eines Entwicklungskonzeptes für Mülheim-Nord insgesamt.

Sofern kein planungsrechtlich abgesichertes Entwicklungskonzept vorliegt, sind die in Vorbereitung hierzu gefassten Beschlüsse maßgebend.

Zur Güterbahnhofsbrache gibt es einen recht ausführlichen Ratsbeschluss aus dem Jahr 2009 im Rahmen der Beschlussfassung über das Integrierte Handlungskonzept MÜLHEIM 2020⁶, in dem als ein Handlungsschwerpunkt des Programms und städtebauliches Leitprojekt die Entwicklung von Mülheim-Nord beschlossen wurde. Insbesondere die Entwicklung der Güterbahnhofsbrache wird als ein wesentlicher Bestandteil dieses Konzeptes ausgeführt:

„Die Güterbahnhofsbrache hat sich in den vergangenen Jahren zunehmend als Barriere zwischen dem prosperierenden Kultur- und Medienstandort Schanzenstraße und dem nördlichen Wohngebiet erwiesen. Die Entwicklung dieser hochwertigen Fläche ist eine zwingende Voraussetzung, um das gewachsene Wohnviertel Mülheim-Nord aus seiner prekären Insellage zu lösen und von den Entwicklungspotenzialen des Umfeldes profitieren zu lassen. Derzeit ist beabsichtigt, einen neuen Masterplan in enger Zusammenarbeit zwischen der Stadt Köln und der Grundstückseigentümerin zu entwickeln, der den formulierten Ansprüchen gerecht wird. So soll insbesondere im südlichen Teilbereich zwischen Keup- und Von-Sparr-Straße ein lebendiges Stadtquartier mit gemischter Nutzungsstruktur aus Wohnen und Arbeiten entstehen. Die strukturelle Entwicklung und deren planungsrechtliche Sicherung erfolgt unter Einbeziehung der gewachsenen Nachbarschaften aus Wohnen, Gewerbe und Industrie. Die daraus folgenden immissionsrechtlichen Schutzansprüche sowie die Kenntnis und Beachtung der Entwicklungsabsichten der Gewerbe- und Industriebetriebe werden berücksichtigt. Die gleichen Grundsätze gelten für die Entwicklung der freiwerdenden Flächen des NKT-Kabelwerkes. Beide Entwicklungsbereiche leisten neben ihrem städtebaulichen Stellenwert einen maßgeblichen Beitrag zur Entwicklung der Geschäftsstraßen Berliner Straße und Keupstraße und unterstützen mit ihrer Öffnung und Verflechtung bisher isolierte Wohn- und Geschäftsstandorte bei der beabsichtigten sozialen und ethnischen Integration.“⁷

⁶ Vgl: „MÜLHEIM 2020 Wege öffnen – Übergänge schaffen – zusammen wachsen“ Integriertes Handlungskonzept für Köln-Mülheim, -Buchforst und -Buchheim, 2009, S. 143

⁷ Ebd. S. 154

Im Jahre 2010 wurde ein städtebauliches Entwicklungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof erstellt, in dem ebenfalls eine gemischte Nutzungsstruktur auf dem südlichen Teilgelände bis zur Von-Sparr-Straße vorgesehen war.⁸

Der integrative Charakter des zu Grunde liegenden städtebaulichen Plans kommt beispielsweise durch folgenden Satz zum Ausdruck:

„Stadtplanerisches Ziel ist es, auf dem Korridor Güterbahnhof eine Schnittmenge aus städtebaulichen Strukturen und Nutzungen aus den benachbarten Quartieren zu bilden.“⁹

Leider wurde dieses Entwicklungskonzept nicht planungsrechtlich abgesichert, was beim späteren Eigentümerwechsel seine Ungültigkeit zur Folge hatte.

Die Ausweisung der Güterbahnhofsbrache als Sanierungsgebiet wurde trotz der Möglichkeiten im Rahmen des Programms MÜLHEIM 2020 und des bis heute geltenden verstetigten Programmgebiets der „Sozialen Stadt“ nicht in Betracht gezogen.

Wir, die AkteurInnen der Initiative Güterbahnhof Mülheim, werden dennoch nicht aufhören, die Umsetzung dieser bisherigen Konzepte und Beschlüsse einzufordern.

Die städtebaulichen Inhalte des beschlossenen Programms MÜLHEIM 2020 hätten die Vorgaben für das Werkstattverfahren an die Planungsbüros bilden müssen, weil dies die einzig demokratisch legitimierten Vorgaben sind.

Wir weisen außerdem unermüdlich darauf hin, dass die politische Verantwortung für die Entwicklung der Stadtteile, die Planungshoheit und das Baurecht bei der Kommune liegen. Wer nicht alle Handlungsmöglichkeiten im Sinne einer im Baugesetz beschriebenen Entwicklungsförderung nutzt, handelt politisch unverantwortlich bis fahrlässig.

II Die Abwägung der Belange

(7) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.¹⁰

II a) Gebot der Abwägungsbereitschaft im Sinne eines ergebnisoffenen Verfahrens¹¹

In diesem Kontext rügen wir, dass es kein ergebnisoffenes Verfahren gab, sondern zu unzulässigen Engführungen bei den Vorgaben an die Planer gekommen ist, da auf die demokratisch legitimierte Beschlusslage zur Mischnutzung auf dem Osmab-Gelände keine Rücksicht genommen und durch Frau Müssigmann offiziell im Beratungs- und Begleitgremium den Planungsbüros empfohlen wurde, dort keine Wohnnutzung vorzusehen. Herr Höing hat diese Aussage zwar wieder ein wenig revidiert, indem er den Architekt/innen eine freie Planung nahegelegt hat. Dennoch wurden alle Planungen, die Wohnen auf dem Osmab-Gelände ermöglichten, mit roten Minuspunkten im Sinne eines Mangels bedacht.

⁸ Vgl. ASTOC GmbH & Co. KG (in Kooperation mit Aurelis und der Stadt Köln): „Städtebauliches Entwicklungskonzept für den ehemaligen Güterbahnhof, Köln-Mülheim“, Februar 2010 (Anlage), S. 23, 24, 26, 29, 30, 31, 39

⁹ Ebd., S. 17

¹⁰ Baugesetzbuch, Stand 31.08.2015, Erster Teil Bauleitplanung, Erster Abschnitt Allgemeine Vorschriften, § 1 Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung, S. 14

¹¹ Vgl. Dr. Andreas Middeke (Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht Münster): „Die gemeindliche Bauleitplanung in der Bundesrepublik Deutschland“, VERDIF-Deutscher Vortrag am 04. Oktober 2013 in Toulon, S. 12

Der Sieger des Verfahrens hat diesen „Fehler“ nicht begangen.

Uns als Initiative Güterbahnhof Mülheim geht es nicht um eine grundsätzliche Ablehnung von Prioritätensetzungen, die im Einzelfall zu Gunsten der Interessen der Grundstückseigentümer ausfallen, etwa wie beim geplanten Hotel auf dem Osmab-Areal, für das bereits Vorverträge bestehen.

Es kann jedoch nach unserer Auffassung nicht angehen, dass ausschließlich die Interessen der Eigentümer bei der Beplanung eines zentralen und recht großen Gebietes in einem der am stärksten benachteiligten Sozialräume Kölns maßgebend sind und alle zuvor gefassten Beschlüsse, die modernen Standards gemischter städtebaulicher Entwicklungen sowie die Anliegen der BewohnerInnen des Stadtteils unberücksichtigt bleiben.

II b) Gebot der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials im Sinne der Berücksichtigung aller Belange, die nach Lage der Dinge betroffen sind, sowie Gebot der Rücksichtnahme¹²

In diesem Zusammenhang rügen wir, dass die Schutzbedürfnisse der angrenzenden Wohnbevölkerung an der Markgrafenstraße durch lärmabschirmende Randbebauung vor den lärmintensiven Sektoren des Osmab-Geländes nicht Gegenstand des Verfahrens waren, obwohl die Beplanung des Geländes mit entsprechender Randbebauung an der Schanzenstraße eine solche Schutzwirkung entfalten könnte¹³. Hierzu wurden die von der Vertreterin der Initiative vorgetragene Fragen nicht beantwortet. Das heißt, dass Sachverhalte, die im Abwägungsprozess zu berücksichtigen wären, nicht beachtet wurden. Es wurden auch keinerlei Vorgaben an die Planer thematisiert.

Nach Middeke können Fehler in der Zusammenstellung und Berücksichtigung des Abwägungsmaterials zur Nichtigkeit des Bebauungsplans führen.¹⁴

Außerdem rügen wir, dass hiermit gleichzeitig das Gebot der Rücksichtnahme verletzt wurde und eine Schädigung der benachbarten Wohnbevölkerung durch gesundheitsschädliche Gewerbelärm-Immissionen, die auf dem schmalen nördlichen Teil des Osmab-Geländes unterhalb der Von-Sparr-Straße messbar sind (gelber Bereich auf der Lärmkarte des Lärmgutachtens), billigend in Kauf genommen wird.

Ein Umstand, der uns ein wenig ermutigt, ist die Kenntnis folgenden Sachverhalts:

„Rügeberechtigt ist jedermann. Eine ordnungsgemäß und fristgerecht geltend gemachte Rüge eines Abwägungsfehlers bewirkt, dass der gerügte Fehler in jedem Gerichtsverfahren grundsätzlich beachtlich ist und dort von dem jeweiligen Antragsteller beziehungsweise Kläger zeitlich unbeschränkt geltend gemacht werden kann.“¹⁵

¹² Vgl. ebd., S. 13 und 14

¹³ Vgl. Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg: „Hamburger Leitfaden Lärm in der Bauleitplanung 2010“, S. 53 ff.

¹⁴ Vgl. ebd., S. 13

¹⁵ Dr. Andreas Middeke (Vorsitzender Richter am Verwaltungsgericht Münster): „Die gemeindliche Bauleitplanung in der Bundesrepublik Deutschland“, VERDIF-Deutscher Vortrag am 04. Oktober 2013 in Toulon, S. 22

Die gute Nachricht ist, Verfahrensfehler lassen sich heilen. Die Initiative Güterbahnhof Mülheim steht als Gesprächspartnerin für eine konstruktive Lösung unbewältigter Konflikte und für tragfähige Kompromisse im Interesse einer integrativen Stadtentwicklung zur Verfügung.

Eine weitere gute Nachricht ist, dass die Jury zum Abschluss des Verfahrens noch einige Anforderungen formuliert hat. Neben dem Hinweis auf das mangelnde Verkehrskonzept für das Gelände und dessen Umgebung wurde betont, dass das Quartier auch zur Markgrafenstraße geöffnet und diese neu gestaltet werden solle. Eine Bebauung mit Bezugnahme auf die andere Straßenseite solle erfolgen, wobei auch neue Wohnmöglichkeiten auf dem Güterbahnhofsgelände entlang der Markgrafenstraße in Betracht gezogen werden sollten.¹⁶

Wir teilen diese Einschätzung und drängen auf eine entsprechende Beschlussfassung durch die politischen EntscheidungsträgerInnen.

III. Neue urbane Gebiete, Wohnungsbauoffensive, Großstadtstrategie

Zum besseren Verständnis unserer Anliegen bzw. der eigentlich aktuell anstehenden Handlungsbedarfe im Sinne einer verantwortungsvollen und zukunftsorientierten Entwicklung empfehlen wir die jüngsten Publikationen

- des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 30.10.2015¹⁷,
- die sog. „Großstadtstrategie“ der Bauministerkonferenz in Kooperation mit der Arbeitsgruppe der Fachkommission Städtebau¹⁸ sowie
- die Verlautbarungen aus dem NRW-Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr vom 13.11.2015.¹⁹

In allen diesen Konzepten werden Herausforderungen der Zukunft thematisiert, z. B.:

1. Massiver Ausbau des bezahlbaren Wohnraums für wachsende Städte wie z. B. Köln unter Berücksichtigung der Unterbringung von Bevölkerung mit Fluchthintergrund
2. Verdichtung von städtischen Gebieten durch mehr flächensparende Durchmischung und die Verringerung von Mobilitätswängen (Stadt der kurzen Wege)
3. Ermöglichung neuer „Mischgebiete der Innenentwicklung“ bzw. „urbaner Gebiete“, die unter anderem durch die Zulassung passiven Lärmschutzes zur Abschirmung von Gewerbelärm eine engere Nachbarschaft von Gewerbe und Wohnen erleichtert

¹⁶ Vgl. Uwe Schäfer: „Siegerentwurf verändert Mülheim“, KStA v. 17.12.2015

¹⁷ Vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit: „Neues Zusammenleben in der Stadt“ vom 30.10.2015

¹⁸ Bauministerkonferenz Konferenz der für Städtebau, Bau-Und Wohnungswesen zuständigen Minister und Senatoren der Länder (ARGEBAU) Arbeitsgruppe der Fachkommission Städtebau: „Kommunale Strategien für die Entwicklung gemischtgenutzter und verdichteter Gebiete“, genannt „**Großstadtstrategie**“, 28.09.2015

¹⁹ Vgl.: <https://land.nrw.de/pressemitteilung/wohnungsbauoffensive-nrw-strategie-fuer-120000-neue-wohnungen-flaechenbedarf-von>

Wir fordern die politischen Entscheidungsträger/innen der Kommune auf, bereits im Vorgriff auf die Mitte 2016 in Kraft tretenden neuen Baugebiete und in Kooperation mit dem Landesbauministerium, dem Bundesbauministerium und dem Deutschen Städtetag eine Ausweisung des überwiegenden Teils des Güterbahnhofsgebietes als urbanes Gebiet planerisch zu ermöglichen und durch Beschluss abzusichern.

Es besteht allerdings das Problem, dass ohne weitere Rahmensetzung die Grundstückseigentümer ggf. eine Wohnnutzung im Sinne von Eigentumswohnungen und Luxuswohnungen intendieren.

Daher genügt es nicht, Mischgebiete oder Mischgebiete der Innenentwicklung oder urbane Gebiete auszuweisen. Es muss unter allen Umständen das kooperative Baulandmodell angeordnet werden.

Ob in diesem Fall die Eigentümer noch Interesse an einer eigenen wohnungswirtschaftlichen Tätigkeit hätten, bliebe abzuwarten.

In der Literatur findet sich auch ein Hinweis auf die Anwendung städtebaulicher Verträge bei privaten Grundstückseigentümern²⁰:

„2.2.4 Kostenbeteiligung in der Bauleitplanung – städtebauliche Verträge

Bei privaten Grundstücken, bei denen vor der Realisierung der Wohnbebauung mit einem neuen Bebauungsplan erst entsprechendes Planrecht geschaffen werden muss, sollte zur Sicherung der wohnungspolitischen Ziele grundsätzlich ein städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB geschlossen werden, in dem z. B. Anteile geförderten Wohnens vereinbart, aber auch die Kostenbeteiligung der Wohnfolgeinfrastruktur an den Privaten übertragen werden können. Hierbei ist allerdings darauf zu achten, dass unangemessene Steigerungen der Gesamtkosten und damit Mietsteigerungen im Wohnungsbau durch zu weitreichende städtebauliche Auflagen möglichst vermieden werden.“

Falls die Eigentümer sich wenig kooperationsbereit zeigen gegenüber den öffentlichen und sozialen Anliegen des Stadtteils, sollte eine Verknüpfung der Baugenehmigung für z. B. die Hotelbetriebe mit eben diesen Anforderungen erfolgen.

Falls der Eigentümer zwar verkaufen will, aber ggf. nicht an die Wohnungsgenossenschaft, sollte die Stadt das Gebiet mit dem neu geschaffenen Vorkaufsrecht erwerben und anschließend an die Wohnungsgenossenschaft veräußern. Je nach Größe des letztlich verfügbaren Areals zur Wohnnutzung können wir uns auch gut eine Kooperation mit der GAG vorstellen.

²⁰ Bauministerkonferenz Konferenz der für Städtebau, Bau-Und Wohnungswesen zuständigen Minister und Senatoren der Länder (ARGEBAU) Arbeitsgruppe der Fachkommission Städtebau: „Kommunale Strategien für die Entwicklung gemischtgenutzter und verdichteter Gebiete“, genannt „**Großstadtstrategie**“, 28.09.2015, S. 10

Die Wohnungsgenossenschaft Generationensolidarität plant 200 Wohnungen, davon ca. 60 % sozialen Wohnungsbau zum Preis von 6,25 Euro pro qm (ein kleiner Teil noch darunter), der Rest ebenfalls sehr preisgünstig zu maximal 8,50 Euro pro qm. Zu diesem Preis wird kein privater Investor Wohnungen bereitstellen können und wollen. Darüber hinaus sind diese Genossenschaftswohnungen auf Dauer angelegt, d. h. für sie entfällt zu keinem Zeitpunkt die Sozialbindung. Unsere Genossenschaftswohnungen wären sozial nachhaltig, was unter anderem auch in der Satzung festgelegt wird.

Wir möchten gerne einen sozial nachhaltigen Beitrag zur Umsetzung der Großstadtstrategie in Köln-Mülheim leisten sowie an der Beseitigung lokaler Versorgungs- und Integrationsmängel mitwirken. Wir stehen als konstruktive GesprächspartnerInnen und InvestorInnen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

in Vertretung für die Initiative Güterbahnhof Mülheim:

Gisela Emons Rainer Kippe Mathilde Kriebs Helmut Goldau Eva Rusch

Postanschrift:
Initiative Güterbahnhof Mülheim
c/o Rainer Kippe
Düsseldorfer Straße 24
51063 Köln
E-Mail: info@gueterbahnhof-muelheim.de

Die Wohnungsgenossenschaft Generationensolidarität plant 200 Wohnungen, davon ca. 60 % sozialen Wohnungsbau zum Preis von 6,25 Euro pro qm (ein kleiner Teil noch darunter), der Rest ebenfalls sehr preisgünstig zu maximal 8,50 Euro pro qm. Zu diesem Preis wird kein privater Investor Wohnungen bereitstellen können und wollen. Darüber hinaus sind diese Genossenschaftswohnungen auf Dauer angelegt, d. h. für sie entfällt zu keinem Zeitpunkt die Sozialbindung. Unsere Genossenschaftswohnungen wären sozial nachhaltig, was unter anderem auch in der Satzung festgelegt wird.

Wir möchten gerne einen sozial nachhaltigen Beitrag zur Umsetzung der Großstadtstrategie in Köln-Mülheim leisten sowie an der Beseitigung lokaler Versorgungs- und Integrationsmängel mitwirken. Wir stehen als konstruktive GesprächspartnerInnen und InvestorInnen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

in Vertretung für die Initiative Güterbahnhof Mülheim:


Gisela Emons Rainer Kippe Mathilde Kriebs Helmut Goldau Eva Rusch ^{gez.} B.W. Schwarzlapp

Postanschrift:

Initiative Güterbahnhof Mülheim

c/o Rainer Kippe

Düsseldorfer Straße 24

51063 Köln

E-Mail: info@gueterbahnhof-muelheim.de