



## Offener Brief für die Öffnung Mülheims!

Im März 2015 wurde die Mülheimer Öffentlichkeit mit der Ankündigung überrascht, dass ein Investor für das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs gefunden sei. Nach 30jährigem Dornröschenschlaf, begleitet von ebenso langen Bürgerplanungen, wurde ein dringliches Bebauungsplanverfahren eingeleitet. Damit soll dem Eigentümer, der Immobiliengesellschaft Osmab Holding AG in Rösrath, gestattet werden, hier einen Bürokomplex für die Zurich Versicherung und ein Hotel zu bauen.



Güterbahnhof im März 2015



Planungskonzept Osmab

In den Ausschüssen für Stadtentwicklung und Wirtschaft sowie der Bezirksvertretung Mülheim wurden die Pläne des Eigentümers mehrheitlich beschlossen. Die Linken (in Mülheim auch Grüne und FDP) stimmten dagegen, weil sie die Dringlichkeit und den Ausschluss der bisher entwickelten Bürgerpläne nicht mittragen wollten.

In einer Informationsveranstaltung wird das Planungskonzept von Stadt und Eigentümer vorgestellt. Dazu hat die Stadt für Mittwoch, den 06. Mai 2015, 19 Uhr im Mülheimer E-Werk, eingeladen. Die Bürgerinnen und Bürger können Änderungsvorschläge äußern.

Zwei Tage vorher findet eine Filmvorführung im Bezirksrathaus statt. Geschichtswerkstatt Mülheim und Nachbarschaft Mülheim-Nord laden ein zu dem im Februar erstmals gezeigten Kinofilm „wem gehört die Stadt?“ mit anschließender Diskussion unter Beteiligung der Regisseurin. Gezeigt wird der erfolgreiche Prozess einer Bürgerbeteiligung am Beispiel des Helios Geländes in Ehrenfeld.

Wir wünschen uns eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung auch in Mülheim, mit der die Planung für den Bürokomplex aufgehoben wird. Das Gelände bietet hervorragende Möglichkeiten, durch eine gemischte Wohn- und Gewerbebebauung die Beschränkungen in diesem Viertel aufzulösen.



**Wir fordern daher:**

- 1. Rücknahme des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und Wiederaufnahme des in 2014 begonnenen offenen Werkstattverfahrens für den Güterbahnhof.**
- 2. Start eines Stadtentwicklungskonzeptes für Mülheim-Nord entsprechend der Empfehlung des integrierten Handlungskonzeptes MÜLHEIM 2020 „Wege öffnen – Übergänge schaffen – zusammenwachsen“.**
- 3. Kauf des Güterbahnhofsgeländes durch die Stadt Köln mit Nutzung von Fördermitteln (EU, Bund und Land), um eine positive städtebauliche Entwicklung Mülheims ermöglichen.**

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

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

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

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

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

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

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



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

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

Die Bebauung ist so zu planen, dass die bestehenden Gewerbe, insbesondere die Drahtwerke Köln, keine Einschränkung für die künftige Nutzung bringen. Dies ist nach Meinung von Fachleuten auch für eine Wohnbebauung möglich.

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

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

## **B. Die städtebauliche Entwicklung Mülheims**

### **1. Zersiedelung Mülheims trotz städtischer Sanierungsprogramme**

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

Nicht zum Sanierungsgebiet gehörten die Flächen der damals noch produzierenden Betriebe (als größte: F&G, Martin & Pagenstecher und die Bahnflächen). Seit Beginn der Industrialisierung lagen sie außerhalb der Mülheimer Wohngebiete. Mülheim-Nord hat sich um diese Flächen entwickelt, die über 100 Jahre Arbeit brachten und der Stadt Mülheim am Rhein Reichtum und Wohlstand.

Die Sanierung war erforderlich, weil die Industrie abwanderte und die Wohnverhältnisse und die wirtschaftliche Situation des Stadtteils sich rapide verschlechterten. Leider erreichten weder die Sanierung noch die Umsetzung des MÜLHEIM 2020 Programms eine grundlegende Verbesserung der Struktur. Eine Verbesserung der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse in Mülheim-Nord



kann nur erreicht werden, indem Verbindungen geschaffen und Barrieren abgebaut werden. Das wird mit der geplanten Blockbebauung verhindert.

## **2. Situation in Mülheim seit Aufgabe des Güterbahnhofs**

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

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

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

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

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

## **3. Verkehrssituation in Mülheim**

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

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

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



#### **4. Eigentumsverhältnisse der zu entwickelnden Flächen**

In der langen Zeit der Bürgerplanung änderten sich die Eigentumsverhältnisse mehrfach, weshalb ein dauerhafter Dialog zwischen Eigentümern und Bürgern nicht geführt wurde.

1. Bundesbahn und F&G, (Reduzierung des Geländes durch Verkauf von ca. 4 ha des nördlichen Bereichs an Drösser, Stahlhandel)
2. DB und F&G (1998 Gründung der DB)
3. DB und Odental Vermögensverwaltung (Verkauf in 2002)
4. Aurelis und Odental (1998 Ausgliederung aus der DB)
5. Osmab und Odenthal (Verkauf in 2012)

#### **5. Verwertung des Geländes**

Die Realisierung des Bebauungsplans wäre aus Sicht des Eigentümers ein Erfolg. Nach über 20jähriger erfolgloser Bürgerplanung konnte innerhalb von weniger als drei Jahren ein finanzkräftiger Investor gefunden werden. Die Rentabilität für den Eigentümer steht außer Frage.

Eine andere Frage ist, ob die Planung eine sinnvolle Struktur für den Stadtteil schafft. Das ist nach Analyse der historischen und zukünftigen Strukturentwicklung ganz klar zu bestreiten.

Ähnliches ist für das Gelände der ehemaligen Feuerwache zu befürchten. Auf einer Grundfläche von 16.000 qm können laut Informationen auf der Internetseite [medienzentrum-ost.de](http://medienzentrum-ost.de) Feuerwache 50.000 qm bebaute Nutzfläche entstehen. Daraus könnte bei einem Mindestverkaufspreis von 3.000 €/qm Gebäudenutzfläche ein Erlös von 150 Mio € erzielt werden.

Dieses Grundstück ist Ende der 1990er Jahre für einen Bodenpreis von 200 DM/qm vom damaligen Eigentümer F&G einer Gemeinschaft vorwiegend türkischstämmiger Geschäftsleute angeboten und später gegen deren Entscheidung an den anderen Interessenten verkauft worden. Bei den Gesamtkosten und -preisen für die bebaute Fläche wäre dieser Preis mit weniger als 1% Kostenanteil eine geringe Einflussgröße. Die Rechnung zeigt, die relativ geringe Bedeutung des Kaufpreises für den Investor bei der folgenreichen Entscheidung über den Standort eines Immobilienprojektes

### **C. Suche nach alternativen Standorten**

#### **1. Gelungene Beispiele von Ansiedlungen für versicherungswirtschaftliche Nutzung**

Die Gothaer Versicherung hat ihren zentralen Standort in Köln-Zollstock zwischen Höninger Weg, Pohligstraße und der linksrheinischen Haupteisenbahnlinie. Dieser Standort ist ein ideales Beispiel für ein gewerbliches Verwaltungsareal. Es ist eingegliedert in die Verkehrsumgebung und steht nicht in Konkurrenz zur Wohnbebauung. Die mit dem Bau erschlossenen Straßen wurden nach Vorschlag des Eigentümers benannt und heißen Gothaer Allee und Berlin-Kölnische Allee.



Hier ist ein Firmenquartier entstanden, das im Interesse der Mitarbeiter und der Bewohner in die originäre Umgebung eingebunden ist.

Vergleichbare mögliche Standorte ohne Nutzungskonkurrenz gibt es in Köln mehrfach, es existieren weitere geeignete (Brach)Flächen, die verkehrsgünstig angebunden sind. Die Konkurrenz zwischen Wohnen und Gewerbe könnte auf dem Gelände des ehemaligen Barmer Viertels neun Jahre nach dem Abriss endlich zu einem versöhnlichen Ende kommen. Die teure Fehlentscheidung zum Abriss von 280 Wohnungen würde mit der Ansiedlung der Züricher Versicherung hier geheilt werden und die Entwicklung von Mülheim-Nord weiterhin möglich sein.

Daher hoffen wir mit allen an einer lebendigen und rationalen Entwicklung interessierten Menschen, dass die Versicherungsgesellschaft und der Grundstückseigentümer des ehemaligen Barmer Viertels handelseinig werden.

## **2. Weitere Optionen**

Wir wollen die Ansiedlung von Gewerbe in Köln nicht verhindern, auch wenn diese in anderen Gemeinden genauso dringend nötig wäre. Daher sollte eine solche Entscheidung nicht mit Dringlichkeit unter Kosten- und Erlösaspekten getroffen, sondern sorgfältig erwogen werden. Im rechtsrheinischen Köln gibt es Alternativen, weitere in anderen Kölner Stadtteilen:

1. Nördlich der Mülheimer Eisenbahnstrecke (Cottbuser Str. 1) befand sich bis 2007 die Druckerei J. P. Bachem. Das Gelände bietet Entwicklungsmöglichkeiten mit idealer Verkehrsanbindung (S-Bahn Berliner Str.). Es liegt in der Nähe eines historischen Ortes (jüdischer Friedhof aus dem 18. Jahrhundert), der endlich aus seinem Nischendasein heraus gelöst und seiner Bedeutung entsprechend integriert werden könnte. Das Gelände würde durch die Bebauung aufgeschlossen und aufgewertet, die Erschließung des Stadtteils würde nicht blockiert sondern gefördert.

2. Die Bebauung beim AXA Gelände in Holweide könnte erweitert werden.  
Hier ist Platz für ein Versicherungsviertel mit variabler Nutzung der Flächen.

Eine bessere Planung würde von vorhandenen, bebaubaren Flächen ausgehen. Wo sind Lagen, die optimal geeignet sind für den Investor und den Stadtteil? Ausgehend von den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger lassen sich bessere Lösungen finden als einen mit Dringlichkeit durchgesetzten Bebauungsplan.

Die Geschichtswerkstatt und die Nachbarschaft laden alle Bürgerinnen und Bürger ein, sich an der Diskussion um die Öffnung des Güterbahnhofs zu beteiligen!

**Köln, den 30.04.2015**

**Für die Geschichtswerkstatt Mülheim**

**Für die nachbarschaft mülheim-nord e.V.**

***Helmut Goldau, Mathilde Kriebs, Eva Rusch Engelbert Becker, Gabi Schönau***