



# Städtebauliche Entwicklung Umfeld Bahnhof Köln-Messe / Deutz

Dokumentation des Werkstattverfahrens



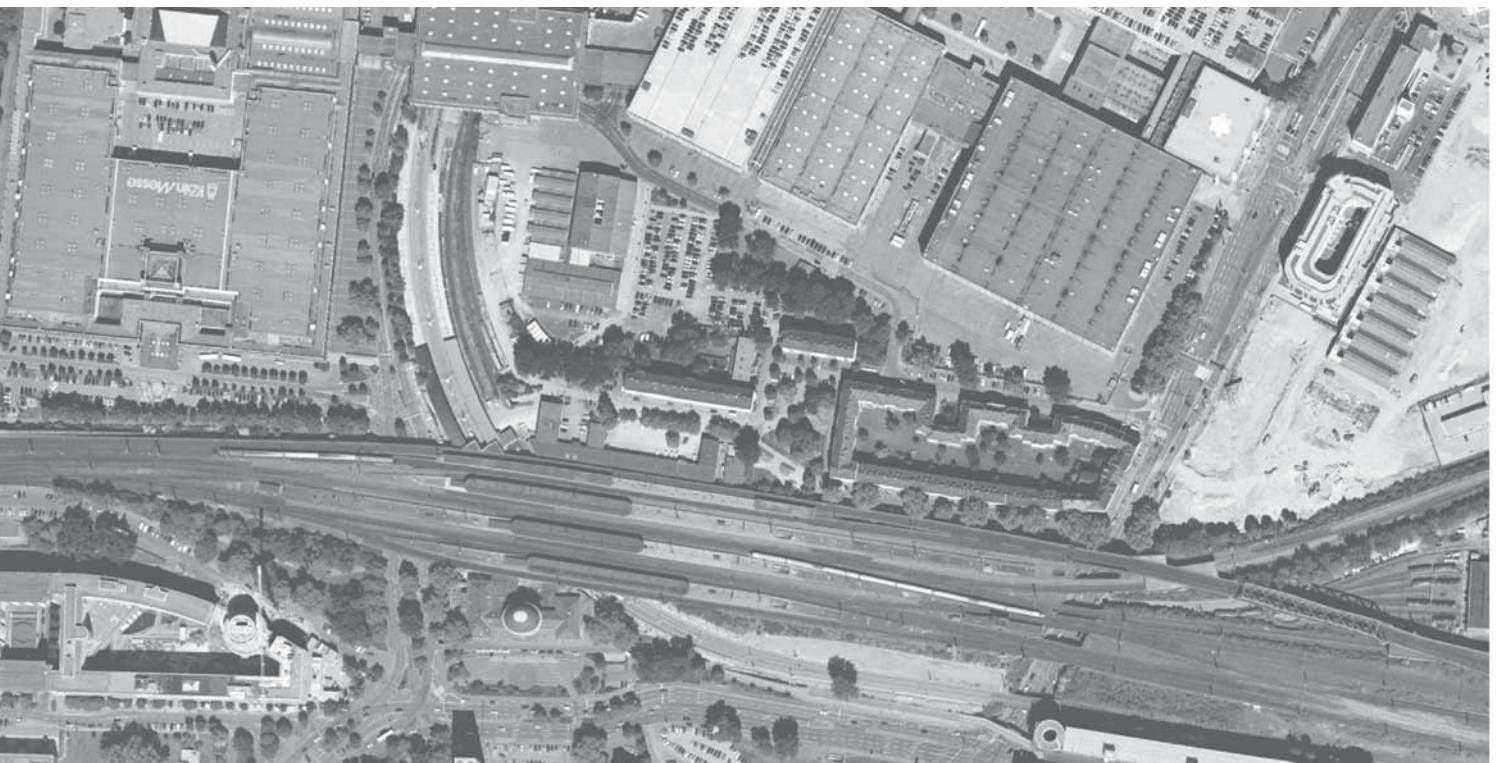
## Der Oberbürgermeister

Dezernat VI - Stadtentwicklung, Planen und Bauen  
Stadtplanungsamt  
Willy-Brandt-Platz 2  
50679 Köln

Durchführung des Verfahrens  
scheuven + wachten, Dortmund

Dortmund / Köln im Juli 2006

## Inhalt



5	<b>Vorwort</b>
6	<b>Ausgangslage</b>
9	<b>Verfahren</b>
12	<b>Leitfragen, Anforderungen und Bewertungskriterien</b>
15	<b>Kurzcharakterisierung der Arbeiten</b>
16	JSWD Architekten, Köln
22	Trojan + Trojan Architekten, Darmstadt
28	astoc architects and planners, Köln
34	<b>Stimmungsbild aus dem Fachgremium</b>
36	<b>Konturen einer Entwicklungsstrategie</b>
38	<b>Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer</b>



## Vorwort

Im Juli 2004 hat das Welterbekomitee der UNESCO den Kölner Dom auf die Liste der Welterbestätten in Gefahr gesetzt. Das Komitee sah die Hochhauskonzeption für das rechtsrheinische Gebiet als unvereinbar mit dem Welterbestatus des Doms an.

Diese Entscheidung hat in Köln eine Grundsatzdebatte um die städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz ausgelöst. Der Rat der Stadt hat daraufhin im Dezember 2005 beschlossen, die Bauleitplanung dahingehend zu ändern, dass sie im Einklang mit dem Welterbestatus des Doms steht. Die Hochhauspläne werden nicht weiter verfolgt.

Hiervon unberührt bleiben jedoch die Ziele der Stadtentwicklung, die im Umfeld des zukünftigen ICE-Terminals die Etablierung eines international ausgerichteten Standortes mit optimaler verkehrlicher Einbindung und mit Synergien zur Messe vorsehen.

Wesentlicher Bestandteil des Ratsbeschlusses war der Auftrag an die Verwaltung, ein moderiertes Verfahren unter Beteiligung relevanter Gruppen der Stadtgesellschaft durchzuführen. Somit sollte sicher gestellt werden, dass die überarbeitete Planung einen breiten Konsens erzielt.

Das Werkstattverfahren fand in konzentrierter Form von Ende März bis Anfang Mai 2006 statt. Unter Hinzuziehung dreier renommierter Planungsbüros wurden dabei qualitativ hochwertige und anspruchsvolle städtebauliche Konzepte entwickelt.

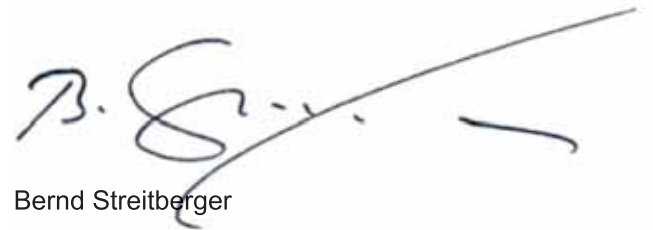
Die Ergebnisse dieses diskursiven Verfahrens liegen nun vor und bilden eine solide Basis für eine konsensgetragene städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz. Diese ist zugleich geeignet, die Konflikte mit dem Welterbestatus des Doms auszuräumen.

Das Fachgremium hat eine Empfehlung für ein Konzept ausgesprochen und empfiehlt dem Rat der Stadt

Köln, dieses zur Grundlage für die Überarbeitung des Bebauungsplanes und für die Durchführung von Realisierungswettbewerben zu machen. Entwürfe und Empfehlung sind in dieser Publikation dokumentiert.

Festzuhalten bleibt, dass die Stadt Köln an diesem Werkstattverfahren mehr gewonnen hat, als allein die Aussicht auf Wiedererlangung des uneingeschränkten Weltkulturerbestatus des Doms. Die konzentrierte Arbeits- und Diskussionsatmosphäre des Werkstattverfahrens und der vertrauensvolle Umgang der Teilnehmer untereinander hat darüber hinaus einen Beitrag zur städtischen Planungskultur geleistet.

Selten zuvor wurden die Interessenslagen und Sichten der vielen unterschiedlichen Akteure so offen dargelegt und erörtert. Die Diskussion anhand konkreter städtebaulicher Lösungsvorschläge war stets konstruktiv und für das Planungsergebnis ein Gewinn. Für zukünftige komplexe Stadtentwicklungsaufgaben zeigt die gewählte Vorgehensweise einen geeigneten Weg auf.



Bernd Streitberger

Beigeordneter der Stadt Köln

Dezernat VI - Stadtentwicklung, Planen und Bauen

## Ausgangslage

Das Welterbekomitee der UNESCO hat in seiner 29. Sitzung am 5. Juli 2004 in Suzhou/China den Kölner Dom in die Liste des Welterbes in Gefahr eingeschrieben, weil es die visuelle Integrität der Kathedrale in Gefahr sah. Vorausgegangen war dieser Entscheidung ein Beschluss des Rates der Stadt Köln vom 12. Dezember 2003, auf der Grundlage eines im Jahr 2000 durchgeführten internationalen städtebaulichen Wettbewerbes und eines vertiefenden Gutachtens im Jahr 2002 zur Aufwertung des ICE-Terminals Köln Messe/Deutz und seines Umfeldes Planungsrecht zu schaffen. Hierbei sollte ein Kranz von vier neuen Hochhäusern und die Möglichkeit zur Aufstockung eines bestehenden Hochhauses der 70er Jahre das neue städtebauliche Bild von Köln-Deutz prägen.

Die Entscheidung der UNESCO wurde auf der 30. Jahrestagung des Welterbekomitees in Durban/Südafrika bestätigt. Der Vorschlag der Stadt Köln und der Bundesrepublik Deutschland als Vertragsstaat, an den Planungen für das bereits projektierte Hochhaus südlich der Bahn festzuhalten und für die Fläche nördlich der Bahn, auf der planungsrechtlich zwei Hochhäuser zugelassen worden waren, einen neuen städtebaulichen

Wettbewerb auszuloben, wurde als nicht ausreichend erachtet. Das Welterbekomitee brachte in seinem Beschluss zum Ausdruck, dass nur bei grundlegender Revidierung der Hochhauspläne der Kölner Dom nicht von der Welterbeliste gestrichen werde.

## Anlass

Die Entscheidung von Durban löste in Köln nochmals eine Grundsatzdebatte aus. Am 15. Dezember 2005 fasste der Rat der Stadt Köln den Beschluss,

1. den Bebauungsplan Nr. 68495/02 „ICE-Terminal-Messe in Köln-Deutz“ mit dem Ziel zu ändern, die städtebauliche Entwicklung am Standort des ICE-Terminals Köln Messe/Deutz mit den Belangen der Welterbestätte Dom in Einklang zu bringen,
2. zur Erarbeitung einer Rahmenplanung ein moderiertes Verfahren unter Beteiligung relevanter Gruppen der Stadtgesellschaft und Hinzuziehung von drei Stadtplanungsbüros durchzuführen,
3. eine ca. 200 ha große Pufferzone zum Schutz der Welterbestätte Kölner Dom in der linksrheinischen Innenstadt einzurichten,
4. sich vorzubehalten, nach den Ergebnissen des moderierten Verfahrens und der Beschlussfassung zum Höhenkonzept die Pufferzone gegebenenfalls zu erweitern.

Unten: Blick über die Messe - im Vordergrund der LVR-Turm und das Empfangsgebäude des Bahnhofs Köln-Messe / Deutz



## Der Standort

Befürwortet wurde bei dem Konflikt jedoch stets das städtebauliche Anliegen, Impulse des ICE-Terminals und der Messe für urbane Entwicklungen zu nutzen, bei denen die bisher geplanten Nutzungsbausteine (wie Kongresszentrum und -hotel, Messeerweiterung, u.a.) ihre Gültigkeit behalten.



Oben: Blick über die im Bau befindlichen Constantinhöfe nach Westen auf die andere Rheinseite.

Das rechtsrheinische Stadtgebiet, das zurzeit noch stark von rund 150 ha Industriebrachen geprägt ist, birgt insgesamt ein großes Potenzial für die Stadtentwicklung. Der Stadtteil Deutz ist neben Mülheim und Kalk einer der Entwicklungsschwerpunkte der Stadt Köln.

Ziel ist dabei, den Standort Köln-Deutz international attraktiv zu machen. Dieser Anspruch kann durch seine zentrale Lage und optimale infrastrukturelle Anbindung begründet werden. Der Verkehrsknoten Köln wurde mit dem begonnenen Ausbau des Schienennetzes zu einem europäischen Eisenbahnknotenpunkt; dazu gehört auch die Anbindung an den Flughafen Köln/Bonn sowie der Ausbau des Kölner Autobahnringes.

Strukturpolitisch ist die Verknüpfung des Bahnhofs Köln-Deutz mit der Messe von großer Bedeutung. Mit dem Ausbau des Bahnhofs, der Erweiterung des Messegeländes und der Entwicklung des Stadtteils Deutz wird ein ausstrahlender Effekt auf die umgebenden rechtsrheinischen Stadtteile sowie auf das gesamte rechtsrheinische Areal erwartet. So wie bereits der Bahnhofsneubau 1914 Symbol für die städtebauliche Umgestaltung von Deutz im beginnenden 20. Jahrhundert war, soll das Stadtentwicklungskonzept rund um den Bahnhof Köln-Messe/Deutz zum Symbol für den Strukturwandel des 21. Jahrhunderts stehen.

Der zum ICE-Terminal ausgebaute Bahnhof Köln-Messe/Deutz wird zukünftig den östlichen Teil des Hauptbahnhofs darstellen, der in nur 800 Meter Entfernung auf der anderen Rheinseite liegt.

Der vor 90 Jahren konzipierte Turmbahnhof Köln-Deutz wird durch den Ausbau zum ICE-Terminal als internationaler Verkehrsknotenpunkt mehr denn je die Aufgaben eines attraktiven Ein-, Aus- und Umsteigebahnhofs erfüllen müssen.

Eine erste wichtige Entscheidung für die künftige Entwicklung des Standortes Köln-Deutz ist im August 2003 gefallen: RTL, einer der größten europäischen Fernsehsender, wird 2008 in der historischen Messehalle (Rheinhalle) auf Sendung gehen. Die Rheinhalle wird zu diesem Zweck gegenwärtig umgebaut. Im direkten Umfeld des ICE-Terminals wurde die koelnmesse erweitert und deren Eingang und Erschließungsachse mit vier neuen Messehallen direkt auf den ICE-Terminal ausgerichtet. Aus der direkten Nachbarschaft von RTL und koelnmesse entsteht dabei eine Konzentration von Kommunikationskraft, die einen wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Stadt Köln darstellt.

Die Aufgabe des moderierten Werkstattverfahrens bestand nun darin, Grundlagen für einen neuen Rahmenplan zu schaffen, welcher auf Hochpunkte in Konkurrenz zum Kölner Dom verzichtet und dabei dennoch ein internationales Profil erzeugen kann. Die Nutzungsbausteine Bahnhof, Messe, Kongress, Büros und Dienstleistungen sollten in einem städtebaulichen Konzept vereinigt werden, welches Urbanität entfalten und zugleich ein einprägsames, unverwechselbares Bild des Standortes vermitteln kann.

Der Planungsraum im Kontext mit dem Stadtteil Deutz und der Messe sowie mit Altstadt, Dom und Hauptbahnhof auf der linken Rheinseite.



## Verfahren

Vor dem Hintergrund der Anforderungen der UNESCO hat der Rat der Stadt Köln Ende des vergangenen Jahres beschlossen, für das Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz im Rahmen einer moderierten Werkstattreihe ein neues Rahmenkonzept erarbeiten zu lassen, das als Grundlage für die künftige städtebauliche Entwicklung des Standortes und für nachfolgende Realisierungswettbewerbe dienen soll. In vier Werkstattveranstaltungen zwischen Ende März und Anfang Mai sind zu diesem Zweck rund 60 Schlüsselpersonen aus Wirtschaft, Politik und Verwaltung mit drei renommierten Stadtplanungsbüros zusammenkommen und haben in einem diskursiven Prozess gemeinsam die zentralen Eckpunkte des Rahmenkonzepts definiert. Die geladenen Teilnehmer erfüllten in dem gewählten Verfahren die Funktion eines Fachgremiums, dessen Empfehlungen in die Entscheidungsgremien der Stadt Köln gegeben werden. Für die Bearbeitung konnten folgende drei Planungsbüros gewonnen werden:

- JSWD Architekten, Köln;
- Trojan + Trojan Architekten, Darmstadt;
- astoc architects and planners, Köln.

Die Teilnehmer bei der ersten Werkstattveranstaltung (links) und bei einer Ortsbegehung (rechts).



Das Werkstattverfahren war als siebenwöchige intensive Arbeitsphase angelegt, in der die beauftragten Planungsbüros jeweils Zwischenergebnisse präsentieren und Konkretisierungswünsche aus dem Fachgremium aufnehmen sollten. Konzipiert, moderiert und ausgewertet wurde das Werkstattverfahren durch das Büro scheuven+wachten, Dortmund.

Nachdem im Rahmen einer Auftaktveranstaltung am 24. März zunächst Statements der geladenen Teilnehmer zusammengetragen wurden, legten die drei beauftragten Planungsbüros in der ersten Werkstattveranstaltung am 7. und 8. April erste konzeptionelle Überlegungen vor. Darin skizzierten sie erstmals eine räumliche Umsetzung der zuvor formulierten Entwicklungsanforderungen.

Die erste Werkstattveranstaltung diente dazu, diese konzeptionellen Überlegungen kritisch zu würdigen und zu hinterfragen. In vier Arbeitsgruppen wurden die Entwürfe bewertet und Empfehlungen für die weitere Bearbeitung aufgestellt. Die Planungsbüros konkretisierten daraufhin ihre Entwurfsideen.

Im Mittelpunkt der 2. Werkstattveranstaltung am 28. und 29. April 2006 stand die Präsentation der über-





arbeiteten städtebaulichen Rahmenkonzepte und die wertende Diskussion dieser Entwürfe (Stärken, Schwächen, offene Fragen) im Rahmen von Plenumsrunden und Arbeitsgruppen.

In einer Abschlusspräsentation am 12. Mai wurden dann die erneut überarbeiteten Entwürfe präsentiert und in Arbeitsgruppen bewertet. Dabei wurden systematisch Vor- und Nachteile der einzelnen Entwürfe gegeneinander abgewogen und eine Präferenzstruktur erarbeitet. In einer Plenumsitzung wurde schließlich ein Stimmungsbild hinsichtlich einer zu präferierenden Entwurfsarbeit gezeichnet, welches als Empfehlung für die weitere städtebauliche Rahmenplanung an den Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Köln weiter gegeben wird.

## Die Verfahrensschritte im Überblick

*Auftaktveranstaltung am Freitag, den 24. März*

Formulierung von Anforderungen an Konzept und Prozess

*1. Werkstattveranstaltung am Freitag, den 7. April und Samstag, den 8. April*

Präsentation konzeptioneller Überlegungen und Konkretisierung der Entwurfsanforderungen

*2. Werkstattveranstaltung am Freitag, den 28. April und Samstag, den 29. April*

Präsentation städtebaulicher Konzepte und Entwicklung der Bewertungskriterien

*Abschlussveranstaltung am Freitag, den 12. Mai*

Präsentation der drei Arbeiten und Formulierung der Grundpfeiler für eine gemeinsam getragene Ausrichtung des Konzeptes

## Resümee des Verfahrens

Schon jetzt zeigt sich, dass der eingeschlagene Weg neue Optionen für eine konsensgetragene städtebauliche Konzeption eröffnet hat, die auch die Zustimmung der UNESCO finden kann. Die intensive Diskussion über die Vor- und Nachteile der vorgelegten Entwürfe hat ein breites Verständnis für die besonderen Anforderungen einer städtebaulichen Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz wachsen lassen. In einer bisher nicht gekannten Offenheit sind die unterschiedlichen Interessen anhand von konkreten städtebaulichen Lösungsvorschlägen dargelegt und erörtert worden. Die konzentrierte Arbeit aller Beteiligten im moderierten Werkstattverfahren hat es ermöglicht, die Grundzüge für eine städtebauliche Entwicklung im Umfeld von Bahnhof und Messe einvernehmlich zu definieren. Vor allem aber hat sie dazu beigetragen, ein Stück neuer Planungskultur in Köln zu begründen, die beispielhaft für andere komplexe Aufgaben der Stadtentwicklung sein kann.

## Leitfragen, Anforderungen, Bewertungskriterien

Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurden zunächst Leitfragen an die städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz formuliert, Anforderungen benannt und schließlich Kriterien zur Bewertung der vorgelegten Entwürfe entwickelt und im Prozess weiter geschärft.

Die Teilnehmer waren anfangs aufgerufen ihre Statements schriftlich oder mündlich im Rahmen eines „rol-lenden Podiums“ zu artikulieren und diese den drei Planungsbüros als Leitlinien zur Bearbeitung mit auf den Weg zu geben. Die Kernbotschaft aller Statements wurde in fünf Leitfragen zusammengefasst, welche die Büros in ihren konzeptionellen Überlegungen primär zu beantworten hatten:

*(1) Wie kann ein Profil des Standortes im Sinne eines einprägsamen Bildes geschaffen werden?*

Das Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz soll sich zu einem Standort mit internationaler Orientierung entwickeln. Wie kann dem Standort unter dieser Maßgabe ein spezifisches Profil verliehen werden und wie kann sich hier der Charakter eines gleichermaßen vielseitigen wie authentischen und lebenswerten Quartiers entfalten?

*(2) Wie lassen sich hier Anforderungen an die Urbanität eines lebendigen Stadtquartiers erfüllen?*

Das Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz wird von großmaßstäblichen, auf innere Funktionalität hin optimierten Stadtbausteinen, geprägt. Wie kann der Standort unter diesen Voraussetzungen den hohen Anspruch eines lebendigen und vielfältigen Stadtquartiers erfüllen? Welche Potenziale existieren mit den vorhandenen Nutzungen und welche ergänzenden (besonderen) Nutzungsbausteine sind erforderlich, um am Standort „Urbanität“ entstehen zu lassen?

Unten: Während der Werkstätten wurde sowohl in Arbeitsgruppen, als auch im Plenum diskutiert und gearbeitet.



*(3) Wie lassen sich Zwischenstadien als qualifizierte Stadträume gestalten?*

Die Entwicklung des Umfeldes Bahnhof Köln-Messe/Deutz hat eine zeitliche Perspektive, die derzeit noch von Unwägbarkeiten und wechselseitigen Abhängigkeiten hinsichtlich einzelner Realisierungsschritte gekennzeichnet ist. Wie muss ein Entwicklungsprozess für den Standort gestaltet werden, damit zu keiner Zeit unbefriedigende Zwischenstadien entstehen, welche eine Realisierung des Gesamtkonzeptes ungünstig beeinflussen könnten? Wie können – im Gegenteil – Zwischenstadien geplant werden, die sich jeweils als qualifizierte Stadträume darstellen und welche Zwischennutzungen könnten einer Gesamtentwicklung des Standortes förderlich sein?

*(4) Welche Notwendigkeit besteht in Bezug auf die stadträumliche Verknüpfung und welchen Charakter soll diese haben?*

Aufgrund der Exklusivität und Körnigkeit der Nutzungsbausteine gerät das Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz in eine „Insellage“, die eine Verknüpfung mit der umgebenden Stadtstruktur erschwert, die aber zugleich für die Entwicklung eines einprägsamen Bildes im internationalen Standortwettbewerb hilfreich sein

kann. Wie kann eine Verknüpfung zwischen großen und kleinen, zwischen bestehenden und neu hinzuzufügenden Nutzungsbausteinen hergestellt werden? Wie viel Vernetzung ist notwendig, wie viel ist machbar? Welche – auch visuellen – Verknüpfungspotenziale bestehen insbesondere im Hinblick auf Alt-Deutz, auf das Rheinufer und zur anderen Rheinseite mit Dom und Hauptbahnhof?

*(5) Welche weiteren Nutzungsbausteine gibt es?*

Für das Umfeld des Bahnhofs Köln-Messe/Deutz gibt es bereits präzise Nutzungsvorstellungen verschiedener Akteure. Welche besonderen Nutzungen sind über die bereits diskutierten hinaus geeignet, um das internationale Profil und die Urbanität eines städtischen Quartiers anzureichern? Welchen Stellenwert sollen demgegenüber weniger standortgebundene Nutzungen wie Wohnen, Büros und Dienstleistungen einnehmen?



## Bewertungskriterien

Im Verlauf des Werkstattverfahrens wurden die Leitfragen durch die Teilnehmer konkretisiert und zu einem Set von normativen Kriterien weiterentwickelt, welches als Bewertungsmaßstab für die drei Entwurfsarbeiten diente.

Die Entwürfe wurden demnach anhand folgender Kriterien zu beurteilt:

- Entwicklung eines einprägsamen Profils („Bild“) für den Standort, das die stadträumlichen Qualität in den Vordergrund stellt
- Sicherung und Herstellung stadträumlicher Verknüpfungen, die die besondere innerstädtische Lagegunst qualifizieren
- Etablierung eines vielfältigen Nutzungsmixes („lebendiges Quartier“)
- Identifizieren und Konkretisieren eines Initialprojektes, das Motor für die weitere Entwicklung ist und Qualitätsmaßstäbe setzt.
- Erzeugung von Urbanität im Kontext großkörniger Nutzungsbausteine
- Sicherstellung von Zwischenstadien mit hoher Qualität und Flexibilität, die sich vor allem auf den öffentlichen Raum konzentrieren

## Kurzcharakterisierung der Arbeiten

Die folgende Kurzcharakterisierung der drei Arbeiten basiert auf den schriftlichen Erläuterungen der drei Teams. Im Anschluss an jede Entwurfsbeschreibung folgt die Zusammenstellung der wichtigsten Statements aus dem Fachgremium unter Bezugnahme auf die gemeinsam verabschiedeten Bewertungskriterien.

Entwurf des Büros JSWD Architekten



Entwurf des Büros Trojan + Trojan Architekten

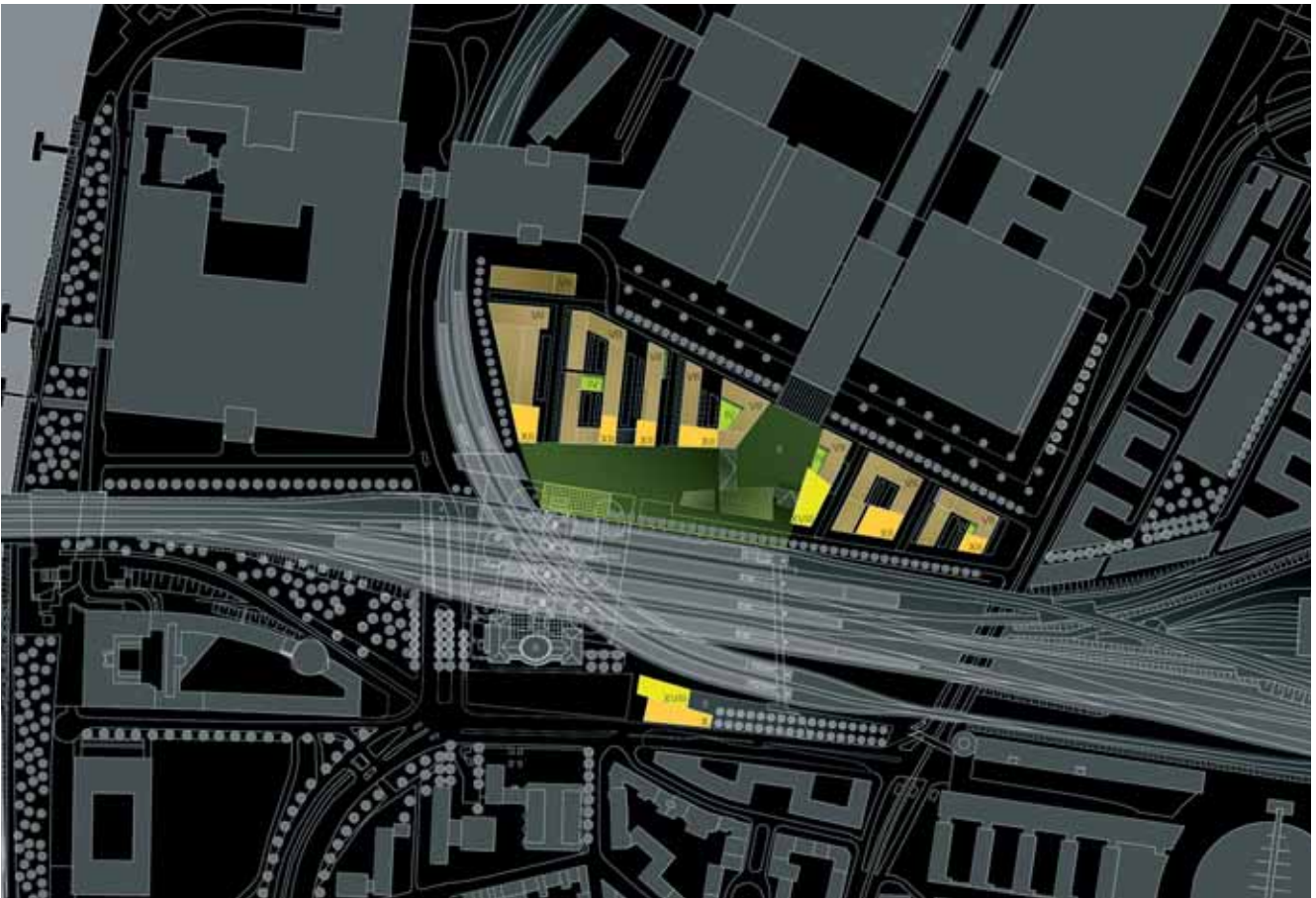


Entwurf des Büros astoc architects and planners





Lageplan (oben) und Höhenentwicklung (unten)



## JSWD Architekten, Köln

Der Entwurf sieht einen urbanen nördlichen Bahnhofplatz vor, der in der Verlängerung einer großzügigen Anbindung an den westlichen Rheinpark eine internationale Adresse schafft. Ein erhöhter Messeplatz (Balkon) bietet der Messe ein attraktives Entrée und bündelt die Wegebeziehungen vom Bahnhof und vom KVB-Tunnel. Der Stadtbalkon fängt in Kombination mit dem Hochpunkt die Blickbeziehung zum Rhein und zum Dom auf. Mit einer Höhe von 6,50m über dem unteren Platzniveau wird zugleich die Blickverbindung nach Alt-Deutz sichergestellt.

Der in Höhe und Lage stimmig angeordnete Hochpunkt ist der städtebauliche Akzent des Nordareals und zugleich als räumlicher Abschluss des bis zum Rhein reichenden Platzkontinuums zu sehen.

Der Ottoplatz wird durch einen gestaffelten Hochpunkt (40-60m) abgeschlossen, welcher in seiner Höhenmodulation einen Kontext zur bestehenden Umgebungsbebauung (25-100m) herstellt. Die Anlage der „Bastion“ auf der Gesamtlänge des durch die Verschwenkung der Opladener Straße entstehenden Baufeldes ermöglicht die verträgliche Unterbringung von notwendigen Stellplätzen. Sie reagiert auf die gegenüberliegende Bebauung der Constantinhöfe und schafft einen klaren städtebaulichen Abschluss des Bahndamms bei gleichzeitiger Aufnahme des bestehenden Brückenschlages zum Stadthaus und zur Kölnarena.

Durch eine Unterführung unter den Gleisen von Deutz-Tief, die optional durch eine zusätzliche Fußgängerbrücke am Bahndamm ergänzt werden kann, wird eine großzügige Anbindung an den westlichen Rheinpark hergestellt.

Ein östlicher Boulevard führt die Wegebeziehung zur Deutz-Mülheimer Straße fort und bildet für die angrenzenden Bürostandorte eine Adresse. Die Großzügigkeit der alleeartigen Erschließung schafft Raum vor den Messehallen und ermöglicht Zweitadressen.

Die einzelnen, durch Platzform und Erschließung vorgegebenen Baufelder sind in ihrer Körnung maßstäblich und ermöglichen in ihrem Kontext eine differenzierte Ausformung. Ein Nutzungsmix aus Büro, Kongress, Musical, Hotel, Casino, Gastronomie und – untergeordnet – Einzelhandel ist flexibel möglich und wird für diesen Standort angestrebt. Selbst bei einer überwiegenden Büronutzung kann ein urbaner Charakter erzielt werden.

Das städtebauliche Konzept verspricht ein Höchstmaß an Flexibilität hinsichtlich der einzelnen Nutzungsvarianten und Realisierungsbausteinen. Dabei entsteht bereits in frühen Zwischenstadien urbane Qualität.

Die Realisierung der Erschließungsstraßen und der Plätze mit Baumbestand ist bereits zeitnah vorgesehen, da die Ausbildung des öffentlichen Raumes frühzeitig die optimale Anbindung der Messe für Fußgänger sowie LKW und Logistik ermöglicht. Die Baufelder sind erschlossen und notwendiger späterer Baustellenverkehr kann kontrolliert abgewickelt werden.

## Bewertung durch das Fachgremium

Die stark betonte Ausrichtung des öffentlichen Raumes („Boulevard“) vom Messe-Vorplatz („Balkon“) über den nördlichen Bahnhofsvorplatz zum Rhein und zur Altstadt mit dem Dom wird als wesentlicher Bestandteil eines einprägsamen Bildes des neuen Standorts angesehen. Dass dies eine wichtige stadträumliche Orientierung ist, hat das Empfehlungsgremium bereits im Zwischenkolloquium bei der Präsentation des Büros Trojan + Trojan gewürdigt. Diese Idee wird aufgenommen und weiter entwickelt.

Der Entwurf des Büros JSWD greift die wichtigen stadträumlichen Verknüpfungen auf und schöpft daraus die Grundlagen für ein auch international wirksames Standortprofil. Dabei entstehen zweifelsfrei Stadträume, die eine wohlthuende Aufenthaltsatmosphäre versprechen.

Zur Betonung dieser stadträumlichen Ausrichtung bedarf es eines Hochpunktes, dessen Standort als Gelenk zum Messeplatz aus stadträumlicher und funktionaler

Sicht für richtig befunden wird. So angenehm wie die Treppenanlage auch stadträumlich empfunden wird, wirft sie aus der Sicht des Empfehlungsgremiums aber auch kritische Fragen auf. Entspricht diese starke Gestalt der Bedeutung des südlichen Messezugangs? Lässt die Treppenanlage gerade in den Eckbereichen dieses stadträumlichen Gelenks ausreichend gut erschließbare Nutzflächen zu oder werden die wichtigsten Flächen durch die Treppe verstellt? Wie hoch ist der Grad an öffentlichen Vorleistungen einzuschätzen? Erfährt die Treppenanlage ausreichende Belebung?

Die Dimension und Ausgestaltung des Messeplatzes wird aber insgesamt als geeignet angesehen, um über die Qualität öffentlicher Räume Urbanität entstehen zu lassen.

Dem Entwurf gelingt es, sehr gute Lagen rings um den Platz zu erzeugen. Dennoch aber wird die Attraktivität der einzelnen Baublöcke und Blockbereiche sehr un-

Modellaufnahmen: Messeplatz und Stadtbalkon

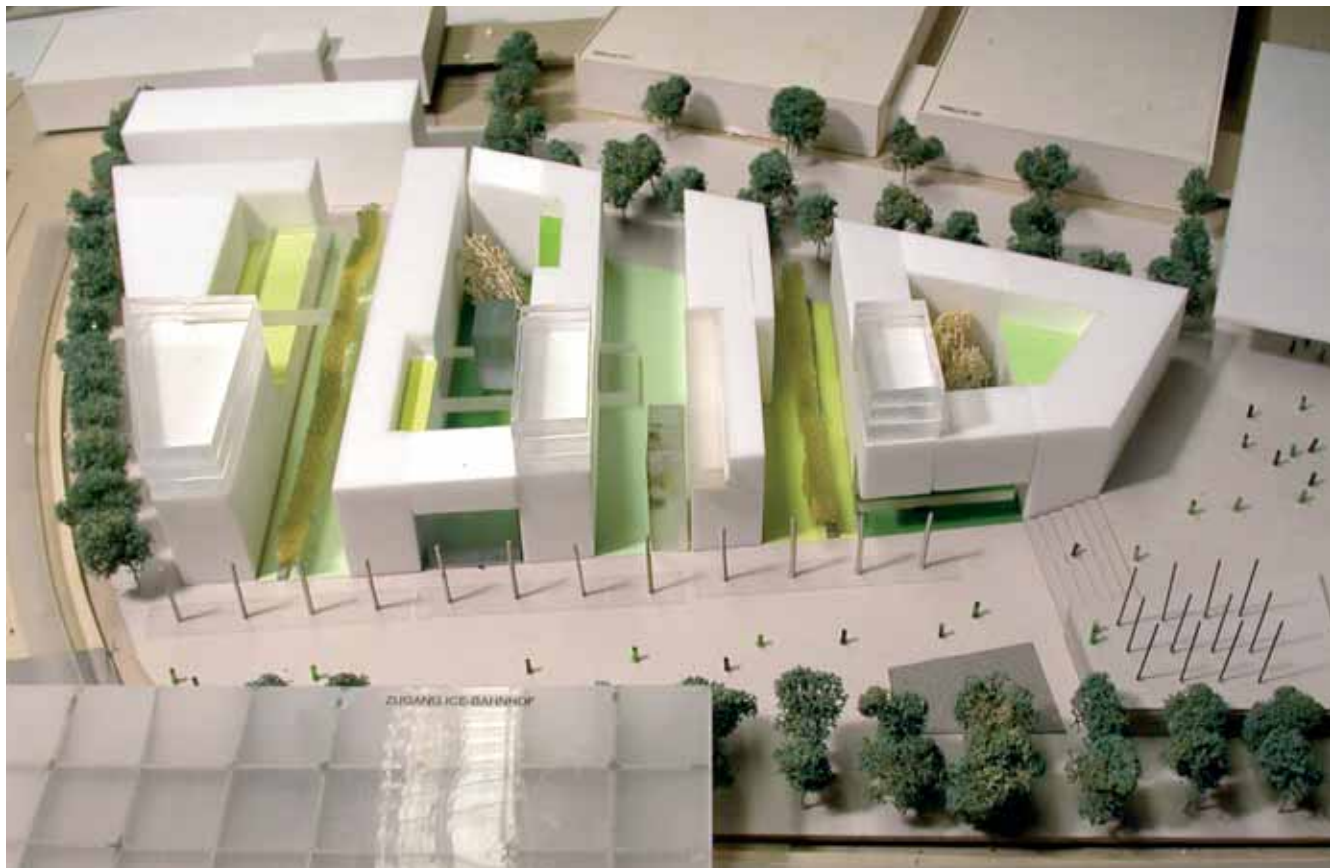


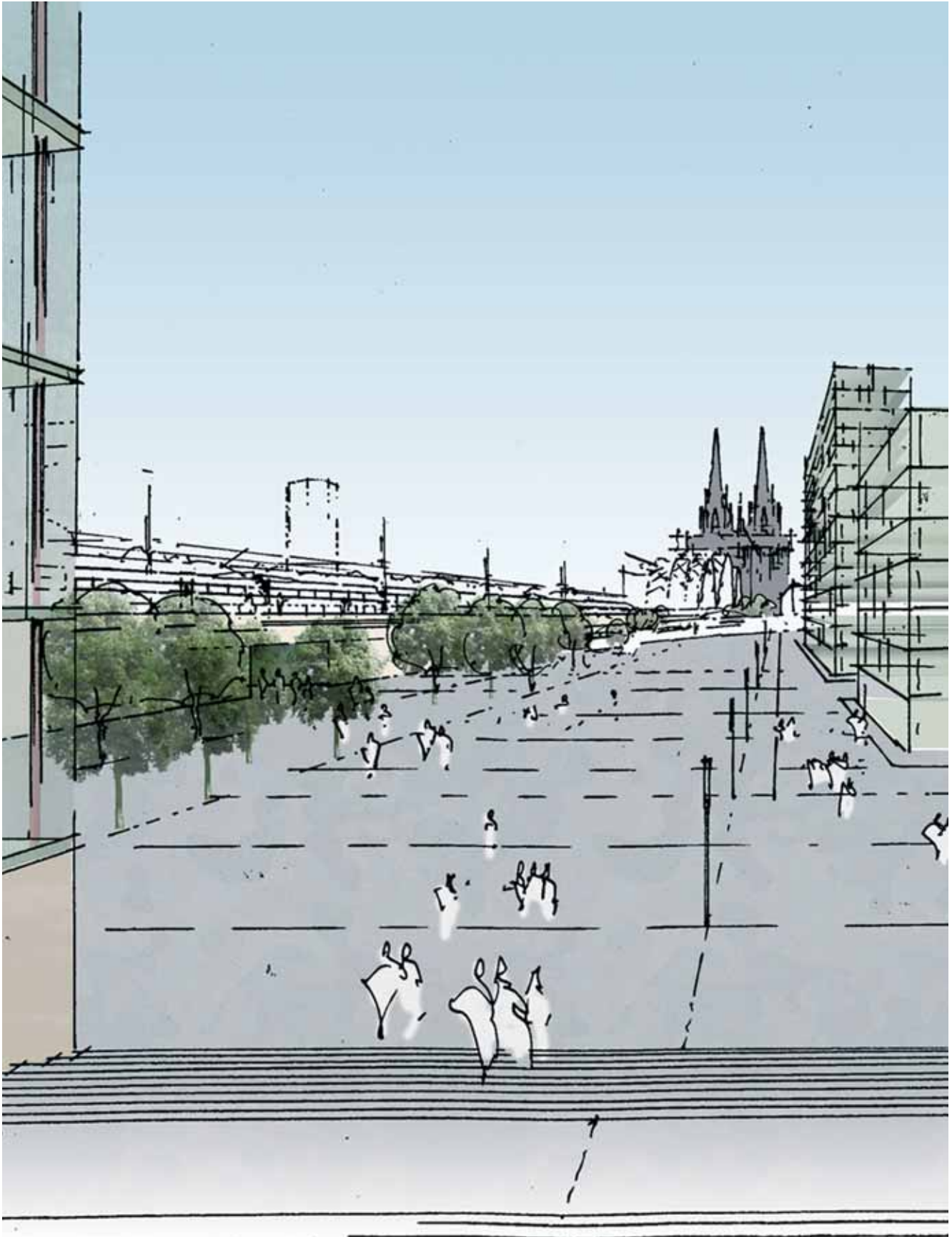
terschiedlich eingeschätzt, weil es deutliche Lagehierarchien gibt. Kritisch werden dabei vor allem aufgrund ihrer isolierten Lage die Realisierungschancen der Blöcke östlich des Hochpunktes sowie die Blockseiten, die zur Logistikzone ausgerichtet sind, gesehen.

Die Aufweitung der bereits vorhandenen Bahnunterführung in Ost-West-Richtung (Auenwegtunnel) und die Betonung der Blick- und Wegebeziehungen Richtung Dom und Rhein werden befürwortet. Die Weiterführung dieser Wegebeziehung nach Osten Richtung Foreal-Gelände erscheint konsequent und richtig.

Die Erschließung der Baublöcke ist funktional. Die Logistikzone erscheint ausreichend bemessen und genügt den Ansprüchen an den Messebetrieb.

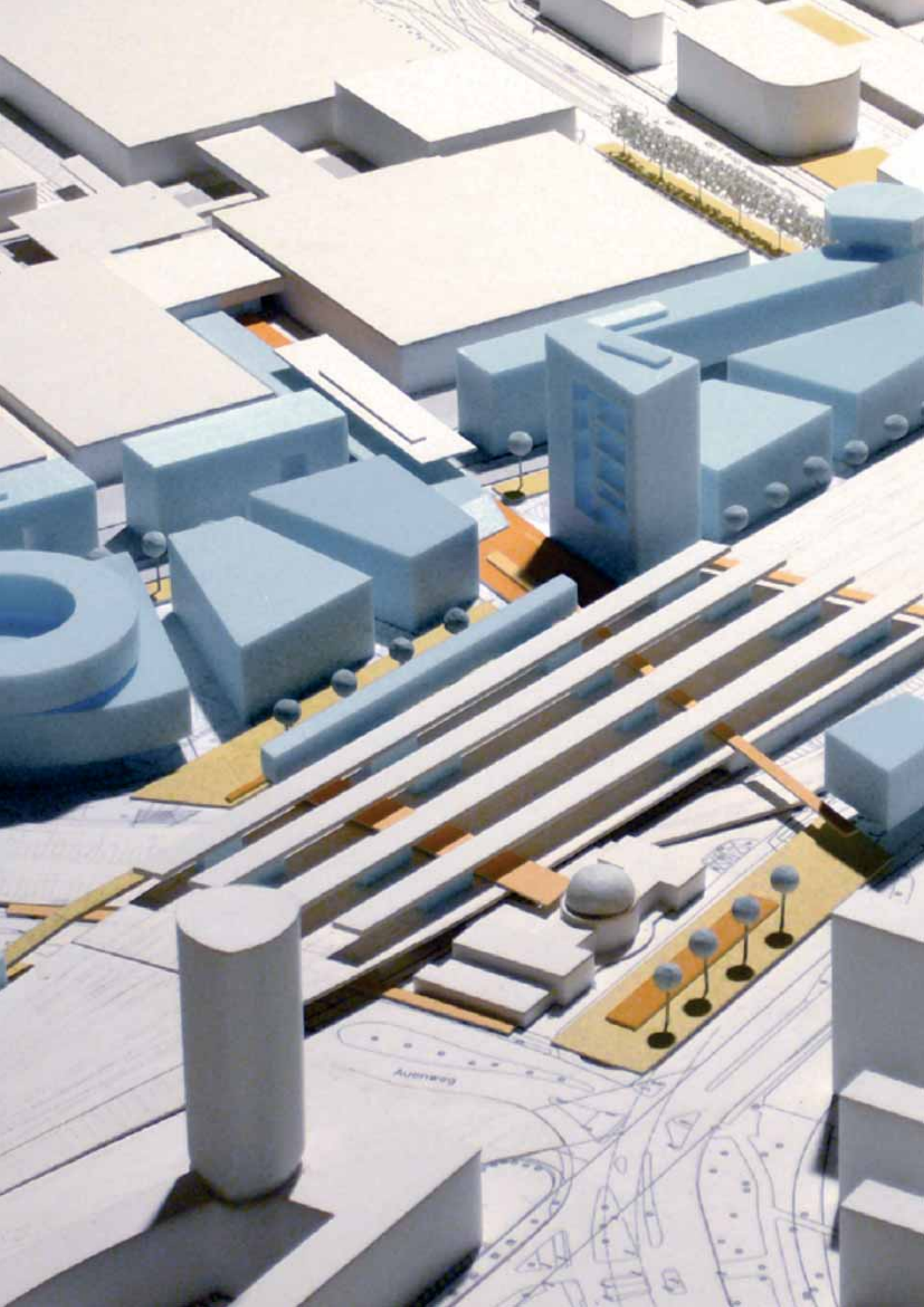
Modellaufnahme: Westliches Baufeld gegenüber dem Nordausgang des Bahnhofs Köln-Messe / Deutz





Blick von Messeplatz und Stadtbalkon über den Bahnhofsplatz Richtung Westen auf den Dom





## Trojan & Trojan Architekten, Darmstadt

Die Leitidee des Entwurfs liegt darin, das neue Messequartier mit seinen Raum- und Sichtbezügen vorrangig zum Rheinufer und zur linksrheinischen Innenstadt mit Dom und Bahnhof auszurichten. Die Grundstruktur des neuen Quartiers ergibt sich aus der Überlagerung von Raum- und Ordnungsprinzipien der Messe und Ausrichtung der Bahnanlagen, aber auch aus den Wegebeziehungen zu den angrenzenden Stadtgebieten. Durch zusätzliche Unterführungen und Passagen zu den Deutzer Stadtgebieten wird das neue Stadtquartier über den Messeplatz in das städtische Rad- und Wegenetz eingebunden.

Räumlich-urbaner Schwerpunkt ist der neue Messeplatz auf der Nordseite des Deutzer Bahnhofs, der sich nach Westen zum Rhein öffnet. Im Osten markiert das neue Messehaus als fernwirksames Stadtzeichen die hier diagonal eintreffende Raumachse der Messe und die hoch liegende Passerelle als Südeingang der Messe. Maßgeblich ist die Ausrichtung des neuen Messequartiers mit seinen Raum- und Sichtbezügen vorrangig zum Rheinufer und zur linksrheinischen Innenstadt

Analog zu den linksrheinischen Bahnhofsplätzen (Vorplatz als Dom und Breslauer Platz) erhält der Ottoplatz mit dem neuen Messeplatz ein räumliches Pendant. Zwischen den beiden Stadtplätzen wird der Deutzer Bahnhof zum repräsentativen, gut erreichbaren Terminal für die Messe.

Die sich überlagernden Ordnungssysteme von Bahn und Messe bestimmen auch die Quartiersstruktur und deren lebendige Ausrichtung. Auf den konisch zugeschnittenen Baufeldern entsteht mit prismatischen Stadtbausteinen eine modulare, nach räumlichen Gesichtspunkten geprägte Baustruktur. Je nach Funktion weisen diese kompakten Bausteine unterschiedliche Körnungen und Maßstäbe auf. Damit sind sie flexibel gegenüber unterschiedlichen Nutzungsansprüchen.

Kleinteiligere Regelbausteine, die z. B. den Typus eines Messe- und Kontorhauses darstellen können durch Sonderbausteine ergänzt werden, die sich zwar maßstäblich hervorheben, strukturell jedoch in das Stadtgefüge eingebunden sind.

Für den westlichen Abschluss des Quartiers wird exemplarische ein multifunktionaler Gebäudekomplex mit hohem Sockelbau skizziert, dessen Raumvolumen unterschiedlichste Großveranstaltungen aufnehmen kann (Kongress, Musical, Karneval etc.).

Ein zum Deutzer Bahnhof und zur Messe orientiertes Foyer erschließt sowohl den Veranstaltungsbereich wie auch den über dem Sockel schwebenden Hotel- und Dienstleistungsring, dessen Auskragung wiederum auf den dynamischen Schwung des tiefer liegenden Bahnkörpers reagiert.

Dominante des Messequartiers ist das hohe Messehaus am Schnittpunkt von neuem Messeplatz und südlichem Messeingang, als Solitär verankert es künftig das Messegelände in der Stadtsilhouette. Mit seinen ca. 15 Geschossen verhält es sich in der Höhenentwicklung moderat, korrespondiert mit den benachbarten hohen Gebäuden und Stadtzeichen und vermittelt andererseits zwischen den Großbausteinen des technischen Rathauses und der großflächigen Messe.

Die Höhenentwicklung der Regelbebauung liegt mit ca. 7 Geschossen leicht über dem Maßstab der umgebenden Deutzer Stadtquartiere. Mit einer lichten Weite von 35m und einer Nutztiefe von 55m wird der langgestreckte, von der Messepasserelle überbrückte Freiraum zum Logistikkorridor.

Der sog. Messeriegel vermittelt zwischen Messenfunktionen und urbanem Stadtquartier – eine lineare, unterschiedlich gegliederte Baustruktur für messeaffine Nutzungen. Die z.T. aufgeständerte Sockelzone geht auf die Logistik- und Erschließungsfunktionen ein.



Parzellierung und Baufelder



Schematische Grundrisse zur möglichen Bebauung mit Kantor- und Messegebäuden sowie Congress Centrum mit Hotel

## Bewertung durch das Fachgremium

Die besondere Qualität der Arbeit liegt in der stadträumlich besonderen Betonung des Korridors zum Rhein und zum Dom, weil damit die weltbekannten Markenzeichen Kölns in einen direkten visuell wirksamen Zusammenhang mit dem neuen Entwicklungsstandort gesetzt werden. An dieser tragenden Idee hat das Büro auch über alle Etappen des Verfahrens fest gehalten. Zu diesen konzeptionellen Konstanten gehört gleichermaßen das stadträumlich gezielte Setzen eines einzigen Hochpunktes im Areal dort wo der Rheinkorridor seinen Ostabschluss verlangt, um sowohl auf den Messezugang als auch auf den KVB-Tunnel zu lenken.

Die Idee über diesen gestreckten Platz die wesentlichen Verknüpfungen sicher zu stellen, zieht einige zusätzliche Verbindungen durch den Bahnkörper nach sich, die als optional deklariert sind, aber aus Sicht des Empfehlungsgremiums unrealistisch sind.

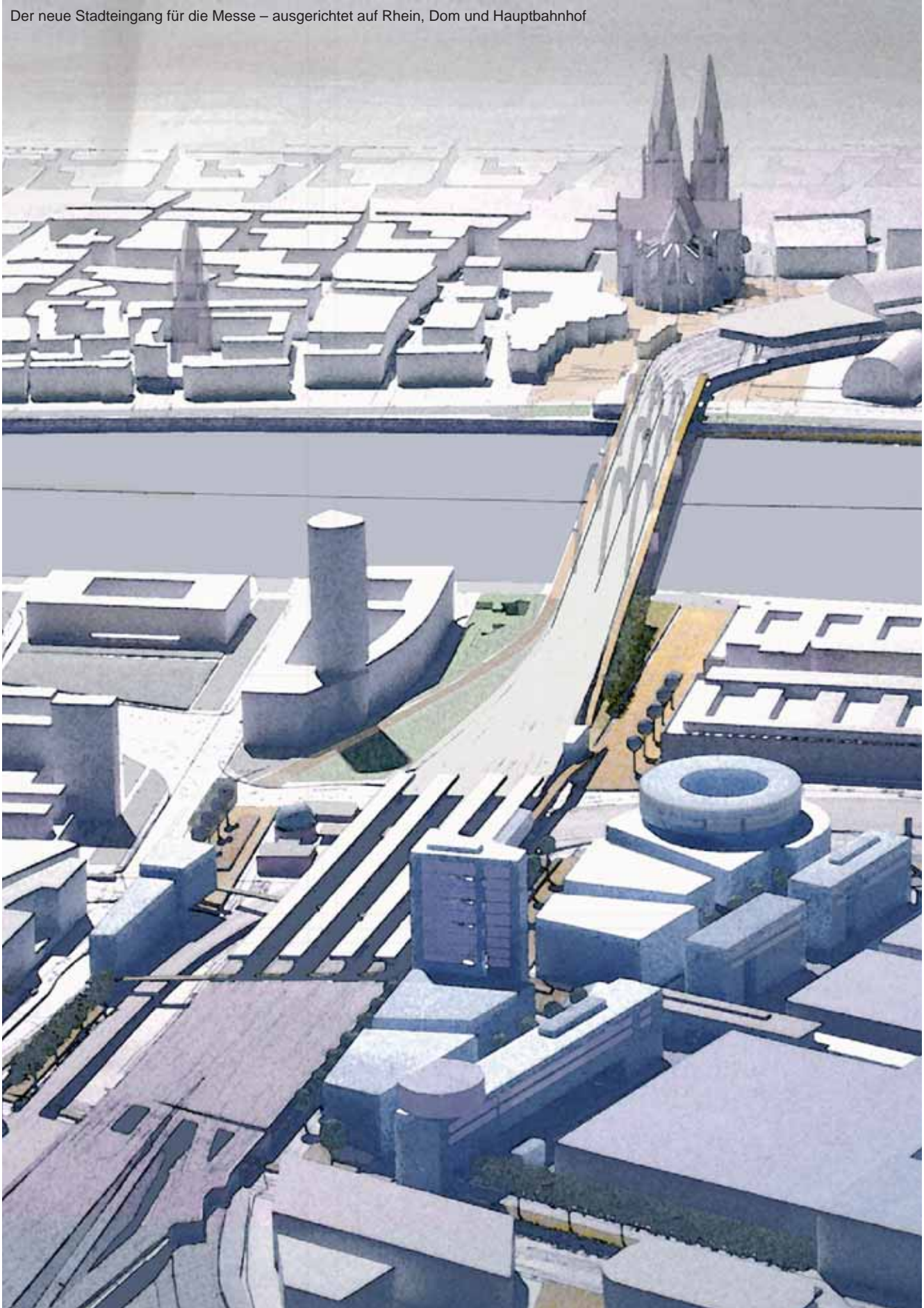
Die in dieser stadträumlichen Konstellation wichtige Verbindung zum Auenweg müsste großzügiger ausfallen. Die vorgesehenen Baublöcke genügen den Ansprüchen an Flexibilität, sie sind allerdings teilweise relativ eng bemessen.

Auch dieser Entwurf wird aufgrund der Lagehierarchien im Hinblick auf einheitliche Adressenbildung und Vermarktungsmöglichkeiten kontrovers eingeschätzt. Insbesondere wird aus immobilienwirtschaftlicher, aber auch aus städtebaulicher Sicht die Bebauung innerhalb der Logistikzone in Frage gestellt. Die Bebauung wird auch deshalb als besonders kritisch angesehen, weil sie fast eine zwingende Vorleistung ist, damit auf dem restlichen Areal eine ausreichend gute Lagequalität gewährleistet wird. Die Vorleistung könnte zudem nur von der Messe erbracht werden, die auch allein als Nutzer infrage käme. Von Seiten der Messe wird eine Nachfrage nach weiteren Büroflächen an diesem Standort mittelfristig allerdings nicht gesehen.

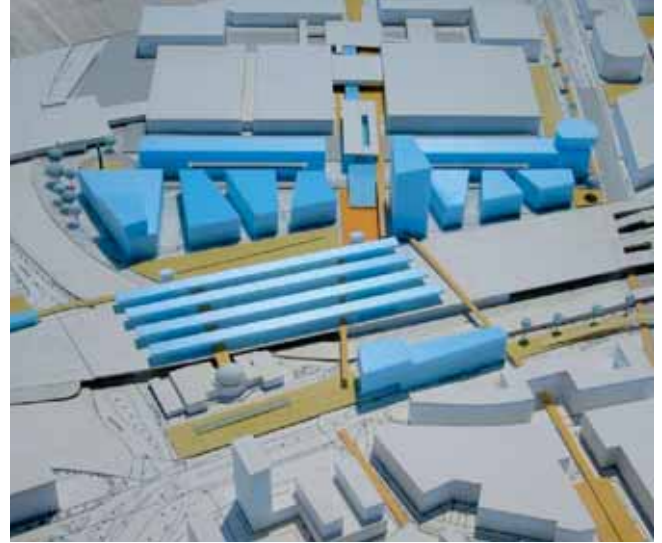
Die Dimensionierung der Logistikzone erscheint unabhängig von der Überbauung angemessen und kann einen uneingeschränkten Messebetrieb gewährleisten.

Die Erschließung erscheint insgesamt funktional, wobei allerdings einzelne Lagen im Hinblick auf die Erschließung Fragen aufwerfen. Als problematisch wird die Überlagerung der Erschließung der Baublöcke mit der der Logistikzone angesehen.

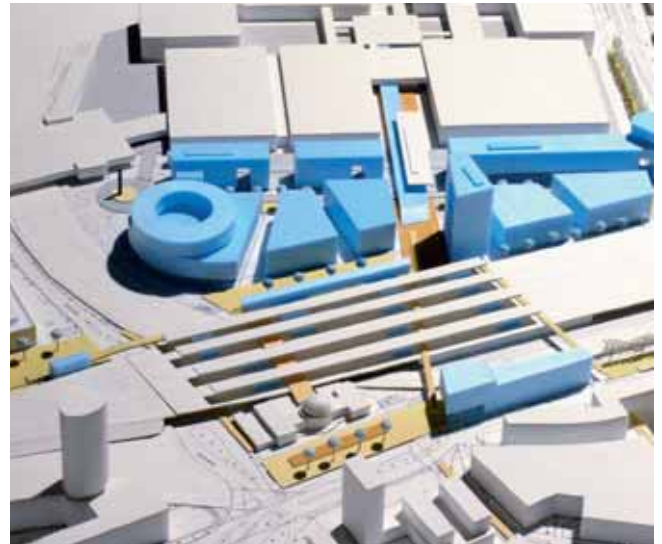
Der neue Städteingang für die Messe – ausgerichtet auf Rhein, Dom und Hauptbahnhof



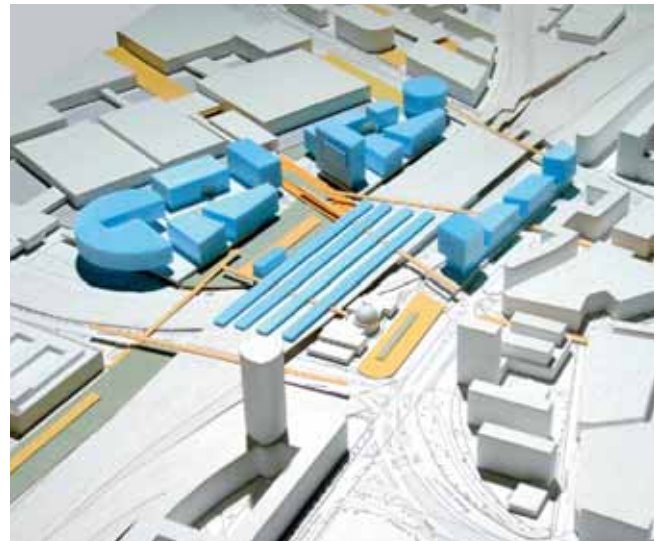
Szenario zur Bau- und Nutzungsstruktur:  
Regelbebauung für Büro- und Kontorhäuser mit Sonderbauformen  
Messehaus und Hotel



Szenario zur Bau- und Nutzungsstruktur:  
Büro- und Kontorhäuser mit großer Sondernutzung (Congress oder  
Musical mit Hotel)



Szenario zur Bau- und Nutzungsstruktur:  
Büroquartier mit Einzelbausteinen um Innenhöfe





## astoc architects and planners, Köln

Die Leitidee des Entwurfes ist ein langgestrecktes Bebauungsband, welches im Sinne einer internationalen Adresse eine neue Vorzone zur Messe bildet und zugleich einen lebendigen Platz am Nordausgang des Bahnhofs Köln-Deutz formt.

Das Areal zwischen den Südteilen der KölnMesse und dem Bahnhof KölnDeutz / DeutzTief hat zwiespältige Qualitäten. Die Sichtbeziehungen aus dem Areal zur Innenstadt und zum Dom, sowie die gute Erreichbarkeit mit der Bahn/ÖPNV stehen im scheinbaren Widerspruch mit der schlechten Erreichbarkeit dieser „sackartigen Enklave“.

Das „Tal“ zwischen Bahn und Messe wird durch ein zehngeschossiges Bebauungsband der MesseCity KölnDeutz raumbildend geprägt und in zwei annähernd gleich große Stadträume gegliedert. Dieses Bebauungsband ist in seiner südlichen und nördlichen Front durch Knicke geformt, die die Prägnanz sowohl der beiden angrenzenden Räume als auch der einzelnen Immobilienprojekte erhöhen.

Der südliche forumartige Raum ist sowohl repräsentativer Messevorbereich als auch Erschließung, Adresse, Aufenthalts- und Platzfläche. Die nördliche Servicezone dient der Logistik und Erschließung. Der südliche Raum ist durch die vorhandenen großen Bäume geprägt, im nördlichen Bereich wird eine neue Messeallee angelegt. Die Bebauungsstreifen werden durch einen Ring um die Bebauung erschlossen, der zusätzlich durch einen Anschluss an den Auentunnel besser vernetzt werden kann. Die logistischen Zufahrtsbelange der Köln-Messe als auch die damit verbundenen Auswirkungen des Verkehrs sind im Konzept berücksichtigt

Die städtische Form verbindet die unterschiedlichen Körnungen von Messe und Deutz. Ein neuer eindeutiger zehngeschossiger Horizont bietet Orientierung und einen großstädtischen Maßstab für ein Quartier

internationaler Ausrichtung mit vielfältiger Architektur der Weltklasse.

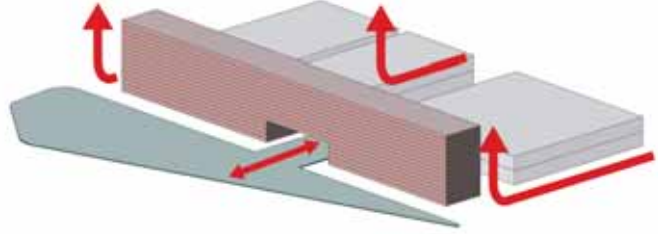
Durch die Bebauung erhält die Messe ein neues Gesicht, eine markante Stadtansicht, sinnbildlich die Darstellung der internationalen Vielfalt der Messe. Diese Stadtansicht gewährleistet sowohl die Sichtbarkeit von Messe und Quartier aus der Innenstadt als auch die Sichtbeziehungen aus dem Forum und den Immobilien zum Dom/ Innenstadt.

Der Messeeingang ist integraler Bestandteil der Bebauung MesseCity KölnDeutz. Die Durchführung des Messeboulevards durch das Bebauungsband, entweder durch ein Baufeld oder zwischen zwei Baufeldern, ermöglicht die direkte seitliche Querung in angrenzende Nutzungen wie Hotel, Casino, Konferenz, Musical.

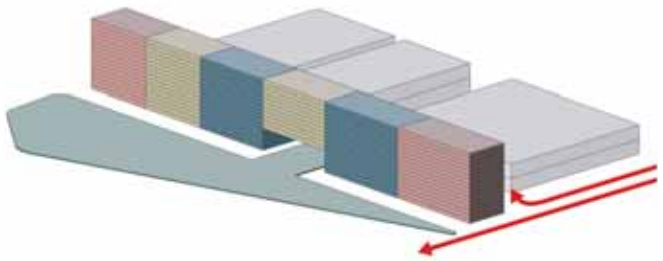
Das Projekt bedarf keiner wesentlichen städtischen Vorinvestition und kann mit ersten Maßnahmen wie Erhaltung der bestehenden Bäume, Verbindung der beiden bestehenden Straßen und temporären Nutzungen bereits eine ablesbare Veränderung des Areals auch im Sinne eines Standortmarketings darstellen.

Das Projekt Forum MesseCity KölnDeutz von KCAP/ ASTOC will mit seiner klaren robusten Einfachheit eine gute Grundlage zur zügigen, flexiblen und ambitionierten Entwicklung des Areals als die zukünftige Adresse Kölns anbieten. Die möglichen Nutzungen Musical, Casino, Hotel, Konferenzzentrum, können im Projekt flexibel realisiert werden.

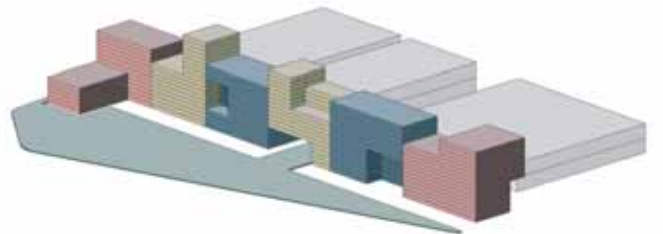
Prinzip Stadtraum und Gesicht der Messe



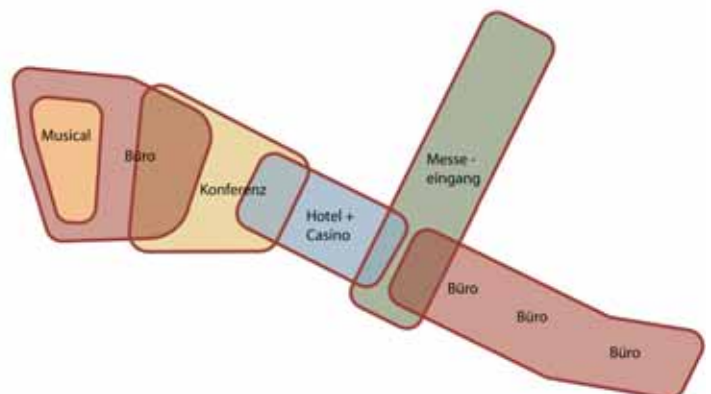
Körnung



Individualität



Nutzungsverteilung



## Bewertung durch das Fachgremium

Als faszinierend wird die einfache Idee angesehen, die diesem städtebaulichen Konzept zugrunde liegt. Mittels eines klar strukturierten Bebauungsbandes wird eine Art städtebaulicher Vorhang vor den gestalterisch großkörnigen Messehallen errichtet. Dieses additiv modular organisierte Bebauungsband verspricht eine klare einheitliche Adresse mit annähernd gleichen Lagequalitäten über die gesamte Standortausdehnung.

In seinem Zusammenhang ist es auch in der Lage, dem Standort ein leicht wahrnehmbares Image zu verleihen und in seiner modularen, in feinem Korn variierbaren Ausgestaltung kommt dieses Bebauungsband ohne besondere Zeichensetzung durch Hochpunkte aus.

In dieser konzeptionellen Grundhaltung hochgradiger Flexibilität und Hierarchielosigkeit liegt auch der wesentliche Nachteil des Entwurfes, dass ihm Prägnanz und kleinräumliche Atmosphäre fehlen. Der Entwurf

lässt darüber hinaus eine ausreichende Betonung der Messe und des südlichen Messeingangs vermissen.

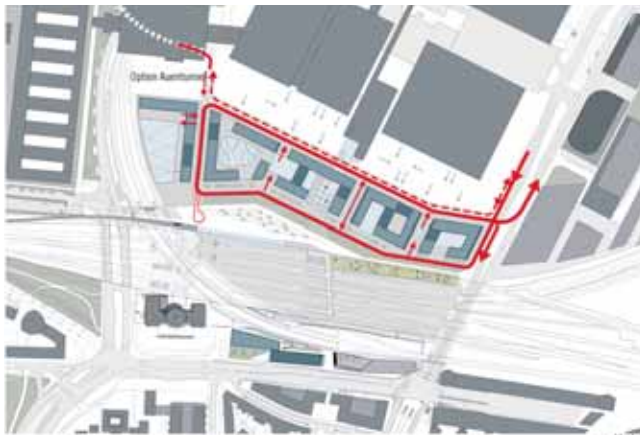
Der Platz erscheint im städtischen Vergleichsmaßstab zu groß und nach Süden, Osten und Westen gleichermaßen zu ungefasst.

Eine besondere Stärke des Entwurfs wurde gleichwohl in der robusten städtebaulichen Grundstruktur gesehen, woraus sich eine hohe Flexibilität der einzelnen Baukörper in Bezug auf die Ansiedlung unterschiedlicher Nutzungen ergibt. Unter immobilienwirtschaftlichen Gesichtspunkten weist die Struktur nur wenige ungünstige Lagen auf, die Vermarktungsschwierigkeiten erwarten lassen könnten.

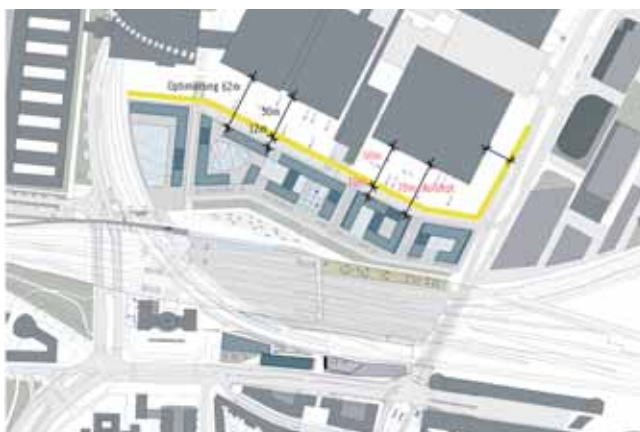
Ein weiterer Vorteil des Entwurfs wurde darin gesehen, dass für seine Realisierung keine aufwändigen Vorleistungen erbracht werden müssen.

Die Dimensionierung der Logistikfläche wurde als ausreichend für die Messeansprüche eingeschätzt. Die Verengung der Logistikzone im Bereich der Einmündung in die Deutz-Mühlheimer-Straße wurde befürwortet. Die Erschließung der Baublöcke des Nordareals wurde positiv gesehen. Dies gilt vor allem auch für die Verkehrsführung südlich der Baublöcke.

Verkehrskonzept



Logistikzone



## Schnitte



Schnitt Bahnhofspassage

Schnitt Konferenzbereich

Bebauung Süd: 7 Geschosse mit max. 25 m;  
10 Geschosse zum Ottoplatz max 36mNeubau Bahnbögen  
2 Geschosse

Regelbebauung MesseCity: 10 Geschosse mit max. 36 m;

## Ansicht



Mögliche Wortbildmarke MesseCity Forum



Modellfoto: Blick von Westen



## Stimmungsbild aus dem Fachgremium

Auf der Grundlage der Eindrücke der drei präsentierten städtebaulichen Arbeiten und auf der Basis erster wertender Diskussionen und Beurteilungen hält das Fachgremium alle erarbeiteten Entwürfe für geeignet, den Anforderungen von UNESCO zu entsprechen. Das Fachgremium ist der Auffassung, dass jeder der Entwürfe in seiner stadträumlichen Organisation den Bezug zur linksrheinischen Seite thematisiert und damit die Wertschätzung des Doms herausgearbeitet hat.

Dabei wird Folgendes festgehalten:

- dass die städtebauliche Entwicklung auf der Südseite der Bahn weitgehend von den Entwicklungen auf der Nordseite abgekoppelt werden kann. Wichtig ist, dass die Ostflanke des Otto-Platzes durch ein Gebäude gefasst wird, das sich ein Stück entlang der Opladener Straße zieht und dann in den zu gestaltenden Bahndamm mit KVB-Tunnelzugang und Rampe übergeht. Dieses Gebäude sollte keinen Hochpunkt markieren, sondern sich weitgehend an den Deutzer Höhenentwicklungen orientieren.
- aus Sicht des Empfehlungsgremiums schälen sich aus den vorgestellten Arbeiten zwei grundsätzlich unterschiedliche Konzepte heraus, die sich im wesentlichen in zwei Gesichtspunkten unterscheiden:

*Erstens:* Der eine Konzepttypus (astoc architects & planners) entwickelt durch eine Kette addierter, flexibel bebaubarer Baufelder ein Band, mehr oder weniger gleichwertiger Lagen. Dadurch entsteht eine im Ganzen wahrnehmbare Adresse mit einem Image, das ohne Akzentuierung von Hochpunkten auskommt. In dieser Logik wird ein zusammenhängender Freiraum aufgespannt, der ebenfalls ohne besondere stadträumliche Akzentuierungen auch den gesamten Nordraum zwischen Auenweg und Deutz-Mülheimer-Straße verknüpft.

Der zweite Entwurfstypus (Trojan & Trojan, JSWD) hingegen formuliert Lagehierarchien. Es gibt den städtebaulich prägenden öffentlichen Raum, der die Beziehung zum Rhein und zum Dom auf der einen Seite focussiert, und auf der anderen Seite durch ein Hochhaus gefasst wird, das gleichzeitig die stadträumliche Umlenkung auf den Südeingang der Messe markiert.

*Zweitens:* Der andere wesentliche Unterschied in diesen beiden Konzeptauffassungen liegt in der stadträumlichen Behandlung des Messezugangs. In dem Konzepttypus mit den gleichwertigen Lagen wird der Südeingang der Messe in die Kette der Baufelder eingeordnet, da der Zugang nur an etwa 100 Tagen im Jahr Besucherfrequenzen erfährt. In dem anderen Konzepttypus wird der Südeingang stadträumlich durch Treppe, Hochhaus und vorgelagertem Platz deutlich betont, weil die Messe als wichtige Einrichtung in der Stadt – unabhängig von ihrer Frequentierung über das Jahr – angesehen wird.

Zu diesen beiden unterschiedlichen Konzeptausprägungen ist Position zu beziehen. Das Empfehlungsgremium sieht darüber hinaus aber auch Positionierungsbedarf in zwei weiteren wichtigen Fragestellungen:

1. Welcher der beiden Entwurfstypen ist in der Lage, den qualitätvolleren, ausstrahlungsintensiveren öffentlichen Raum anzubieten?
2. Welcher Konzepttypus bedarf größerer öffentlicher Vorleistungen, um seine städtebauliche Qualität zur Wirkung zu bringen?

Damit werden insgesamt vom Empfehlungsgremium neben den im Verlauf des Werkstattverfahrens erarbeiteten Qualitätsanforderungen für die städtebauliche Entwicklung dieses Standortes vor allem die vier „Stellschrauben“ der weiteren Entwicklung identifiziert:

- Art der Lagewertigkeiten und des Standortimage
- Grad der stadträumlichen Akzentuierung des Messeeingangs
- Qualität der öffentlichen Räume
- Umfang notwendiger Vorleistungen

Nach diesen Feststellungen gibt das Empfehlungsgremium ein Meinungsbild zu einem Ranking der drei Arbeiten ab. Danach wird deutlich der Beitrag des Büros JSWD mit 25 Stimmen vorne gesehen, dahinter rangieren die Arbeiten astoc mit 13 und die des Büros Trojan & Trojan mit 5 Stimmen.



Impressionen von der abschließenden Sitzung des Expertengremiums

## Konturen einer Entwicklungsstrategie

Im Verlauf des Werkstattverfahrens wurden auch einige Eckpunkte einer Entwicklungsstrategie, des Prozesses der Konkretisierung und Umsetzung diskutiert. Dabei schälten sich folgende Etappen heraus:

Zunächst gibt es ein Bündel notwendiger Maßnahmen, die unabhängig von einem präferierten städtebaulichen Konzept in jedem Falle vorbereitet werden können:

- Zurzeit finden bereits Gespräche mit der Bahn AG statt, die zum Ziel haben, im Verlauf der kommenden zwei Jahre den Bahnhofsbereich zu ertüchtigen.
- Um auf Zeit einen attraktiven Südzugang zur Messe zu haben - trotz der vorerst dann ungestalteten Fläche zwischen Bahn und Messe - wird die Messe sich in Verbindung ihres Südeingangs mit den Bahntunneln „ansehnliche Flanken“ bahnen. Wie diese im Detail aussehen, lässt sich im Moment noch nicht benennen.
- Da weitgehend Einigkeit besteht, dass eine attraktive Verbindung vom Messeplatz über die RTL-Vorfläche zum Rhein in jedem Fall eine Aufwertung des Standortes darstellt, sollte die zeitweilige Stilllegung des Bahnbetriebs für die Baustelle Deutz-Tief für den Bau einer großzügigen Unterführung genutzt werden. Dadurch lassen sich nach ersten Schätzungen gut 25% der Baukosten einsparen, da die Baustelle einfacher organisierbar ist.
- In der Arbeitsgruppe wird eine weitgehende städtebauliche Unabhängigkeit des Areals nördlich und des Areals südlich der Bahn gesehen. Es wird deshalb angeregt, sich schnellstmöglich auf ein städtebauliches Konzept für die räumliche Fassung der Ostseite des Ottoplatzes zu verständigen, mit den Bauprojekten in die Vermarktung zu gehen und frühzeitig Rückflüsse der umfangreichen investiven Vorleistungen zu realisieren.

Parallel zu diesem Maßnahmenpaket, das in jedem Fall verfolgt werden sollte, gilt es auf zwei Ebenen Klarheit zu schaffen und Verunsicherungen zu verbannen.

- Aus den Ergebnissen des Werkstattverfahrens sind zügig die Grundlagen der weiteren städtebaulichen Entwicklung zu definieren, die zur Konkretisierung des Bebauungsplans führen und in einem ausstellungsfähigen Bild des Entwicklungsstandortes Köln-Messe/Deutz münden. Je einprägsamer und prägnanter das städtebauliche Konzept ist, desto leichter lässt sich dieses neue Image erzeugen. Dieses „neue Bild“ mit dem städtebaulichen Konzept und der Skizzierung des Verfahrens soll dann im Juli dieses Jahres vor allem auch die UNESCO-Gremien überzeugen und auch den „Schwebestand“ im Welterbestatus beenden.
- Auch für wesentliche Nutzungsbausteine einer zukünftigen Entwicklung gilt es Klarheit zu schaffen. Insbesondere die Frage, ob und unter welchen Bedingungen ein Kongresszentrum, das ohne Frage an diesem Standort eine Besonderheit generieren könnte, die notwendige wirtschaftliche Tragfähigkeit erfüllt, ist im Verlauf des Jahres zu klären und einer politischen Entscheidung zuzuführen. Denn es bedarf für eine zügige Standortentwicklung eines solchen Initialprojektes, das Sogwirkung hat und Nutzungsfrequenzen erhöht. Auch für die gesamte Vermarktungsstrategie ist es zwingend notwendig, zu wissen, ob sich an ein derartiges Initialprojekt anknüpfen lässt oder nicht.

Dieser Klärungsbedarf existiert auch für den Musical-Standort, wenngleich diese Frage bereits klarer scheint, da es realistischerweise keine städtische Unterstützung für zwei Standorte geben kann, von denen sich voraussichtlich auf mittlere Sicht nur

einer wird etablieren können. Zurzeit spricht einiges für eine Integration des bestehenden Musicalstandortes am Breslauer Platz.

In einem weiteren Schritt muss dann auf der Basis städtebaulicher, nutzungsstruktureller und verfahrenstechnischer Klarheiten (bei aller Flexibilität, die im Prozess zu sichern ist), eine Entwicklungsagentur gewonnen werden, die geschickte Strategien der Kommunikation, des Marketings, der Investoren- und Nutzerakquisition und der Verwertung aufbaut. Dabei ist der Arbeitsgruppe noch einmal wichtig, auf die Notwendigkeit einer Gesamtadresse und eines Gesamtimages des Standortes hinzuweisen. Je mehr der Standort in Teiladressen zerfällt, desto stärker sinkt die Prägnanz, wird die Kommunikations- und Marketingstrategie erschwert. Es bedarf eben eines leicht identifizierbaren „städtebaulichen Produktes“, das die Besonderheiten des Standortes mit Rhein- und Altstadtnähe, Dom-Präsenz, Messe-Nachbarschaft und Bahnanbindung in den Vordergrund rückt.

Es bleiben allerdings vorerst auch noch einige offene Fragen, die in der nächsten Zeit zu beantworten sind, beispielsweise nach der Kompetenz für die Entwicklung weiterer Nutzungsbausteine, nach Vermarktungszuständigkeiten und anderen.

## Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer

<b>Alexander</b>	Pierre	Hochtief Niederlassung Köln
<b>Althoff</b>	Detlef	Ltd. Landesverwaltungsdirektor Landschaftsverband Rheinland
<b>Bambach</b>	Robert	Hochtief Niederlassung Köln
<b>Berberich</b>	Bernhard	DB Station & Service AG
<b>Behrendt</b>	Ute	KölnMesse
<b>Bergmann</b>	Jürgen	KölnMesse
<b>Berner</b>	Peter	astoc architects & planners
<b>Beste</b>	Jörg	Fraktion Bündnis '90/Die Grünen im Rat der Stadt Köln
<b>Bürgermeister</b>	Dr. Eva	SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
<b>Christiaanse</b>	Prof. Kees	KCAP architects & planners
<b>Ciesla-Baier</b>	Dietmar	SPD-Fraktion im Rat der Stadt Köln
<b>Claus</b>	Eberhard	
<b>Detjen</b>	Jörg	Die Linke Köln
<b>Drehse</b>	Olaf Arne	JSWD Architekten
<b>Eilert</b>	Karlheinz	KBB
<b>Elzer</b>	Reinhard	Landesrat Landschaftsverband Rheinland
<b>Fahima</b>	Nicole	
<b>Feldmann</b>	Peter Maria	Deutsche Immobilien- + Betreuungsgesellschaft
<b>Fingerhuth</b>	Prof. Carl	Gestaltungsbeirat der Stadt Köln
<b>Gellissen</b>	Hermann	Stadtplanungsamt Stadt Köln
<b>Gogol</b>	Arne	scheuven + wachen
<b>Gerhardt</b>	Andreas	Deutsche Immobilien- + Betreuungsgesellschaft
<b>Greif</b>	Theodor J.	Greif + Contzen
<b>Harzendorf</b>	Klaus	Amt für Straßen und Verkehrstechnik
<b>Heinemann</b>	Reinhard	Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz
<b>Helbig</b>	Imme	Stellvertretende Leiterin Stadtplanungsamt Stadt Köln
<b>Hilden</b>	Norbert	FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln
<b>Horn</b>	Ulrich	Stadtplanungsamt Stadt Köln
<b>Hupke</b>	Andreas	Bezirksbürgermeister
<b>Jung</b>	Helmut	CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
<b>Jürgensen</b>	Klaus	Leitbildgruppe 2020 „Wer plant die Stadt“
<b>Klipper</b>	Karl	CDU-Fraktion im Rat der Stadt Köln
<b>Kradepohl</b>	Peter	DB Station & Service
<b>Kraemer</b>	Kaspar	Präsident BDA
<b>Krampe</b>	Nicole	Foreal Businesspark AM Development Germany GmbH
<b>Kröger</b>	Maria	Amt für Stadtentwicklung und Statistik
<b>Krupp</b>	Detlef	Sparkasse KölnBonn
<b>Laabs</b>	Diana	Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster
<b>Laschet</b>	Prof. Dr. Remo	LLR Rechtsanwälte

<b>Marano</b>	Giulio	ICOMOS
<b>Marx</b>	Christian	scheuevens + wachten
<b>Memar</b>	Parya	TU Kaiserslautern
<b>Michaelis</b>	Jörg- Detlef	Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster
<b>Moritz</b>	Barbara	Fraktion Bündnis '90 / Die Grünen im Rat der Stadt Köln
<b>Müller</b>	Bert	R T L plus Deutschland
<b>Müller</b>	Anne Luise	Leiterin des Stadtplanungsamtes Stadt Köln
<b>Neppl</b>	Prof. Markus	astoc architects & planners
<b>Nobis</b>	Olaf	Amt für Liegenschaften, Vermessung und Kataster
<b>Paffenholz</b>	Stephan	Amt für Wirtschaftsförderung
<b>Pegels</b>	Dr. Juliane	scheuevens + wachten
<b>Precht von Taboritzki</b>	Barbara	ICOMOS
<b>Prinz</b>	Prof. Dieter	
<b>Ringbeck</b>	Dr. Birgitta	Ministerium für Bauen und Verkehr NRW
<b>Sachse</b>	Detlev	IHK
<b>Sauter</b>	Dr. Matthias	scheuevens + wachten
<b>Schaller</b>	Christian	B D A , Ortsgruppe Köln
<b>Scheuevens</b>	Prof. Rudolf	scheuevens + wachten
<b>Schmeink</b>	Frank	Aurelis
<b>Schilling</b>	Prof. Johannes	BDA Ortsgruppe Köln
<b>Schmitz</b>	Stefan	Vorsitzender des Gestaltungsbeirates der Stadt Köln
<b>Schock-Werner</b>	Prof. Dr. Barbara	Dombaumeisterin
<b>Sommerhäuser</b>	Dr. Gereon	Sparkasse KölnBonn
<b>Sterck</b>	Ralph	FDP-Fraktion im Rat der Stadt Köln
<b>Streitberger</b>	Bernd	Dezernat VI, Beigeordneter der Stadt Köln
<b>Surburg</b>	Sabine	Stadtplanungsamt
<b>Toulouse</b>	Christophe	R T L plus Deutschland
<b>Trojan</b>	Verena	Trojan + Trojan
<b>Trojan</b>	Prof. Klaus	Trojan + Trojan
<b>Wachten</b>	Prof. Kunibert	scheuevens + wachten
<b>Weber</b>	Dr. Gerd	KölnMesse
<b>Wurzbacher</b>	Stefan	astoc architects & planners
<b>Zander</b>	Prof. Erwin H.	Atelier Z
<b>Zawisla</b>	Dr. Werner	Amt des Stadtkonservators

