



Träumen

Wünschen

Planen für

Mülheim!

nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.

Die Broschüre



Inhalt

Warum dieser Workshop? E. Becker	3
Nachbarschaftliches Planen – gemeinsame Interessen im Dialog entdecken, J. Crawford	4
Kommunikation im öffentlichen Raum	
Auszug Impulsreferat, L. Wiesemann	6
Bestandsaufnahme und Ausblick, G. Schönau	6
Grün im Viertel	
Auszug Impulsreferat, P. Mülbredt	9
Grüne Bestandsaufnahme, G. Schönau	9
Plan: Verkehrskonzept / Grün und Wohnen	10
Marktplatz Berliner Straße, M. Ruser	12
Verkehr und Mobilität	
Auszug Impulsreferat, H. Goldau	13
Mobilität und ihre Infrastruktur in Mülheim, H. Goldau	13
Plan: Verkehrskonzept	14
Zusammenfassung aus der Arbeitsgruppe, C. v. Saldern	16
Ein S-Bahnhof für die Berliner Straße, R. Paulsen	18
Fahrradfahren im Mülheimer Norden, R. Paulsen	19
Plan: Verkehrskonzept Fuß- und Radwege	21
Älter werden im Viertel	
Auszug Impulsreferat, A. Simbriger	22
Gemeinsam statt Einsam, J. Crawford, G. Schönau	22
Wohnen und Arbeiten	
Kurzfassung Impulsvortrag, T. Luczak	24
Wohnen und Arbeiten in Mülheim, R. Kippe	25
Ausblick, E. Becker	28
Über die nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V., E. Becker	30
Verweise, Links	31
Chronologie nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V., Fotonachweis	32

Warum dieser Workshop?

Um die Bewohner Köln-Mülheims an den „städtischen Durchschnitt“ heranzuführen, wurde in den letzten Jahrzehnten viel probiert und investiert. Das betrifft Bildung, Soziales und die verkehrliche Infrastruktur. Derzeit werden die Maßnahmen zur Verbesserung aus dem Programm IHK-Mülheim 2020 umgesetzt.

Engelbert Becker
Bildender Künstler
Vorstandsmitglied
nachbarschaft
köln-mülheim-nord e.V.



Wir wohnen und engagieren uns in diesem Viertel. Wir sehen viele Vorhaben, die helfen werden. Die Platz- und Straßenbaumaßnahmen werden das Bild des Stadtteils verändern. Und es gibt große Areale im Viertel, deren Erschließung, unter anderem zum Wohnen und Arbeiten, planerisch nicht vorgegeben sind. Die städtischen Maßnahmen erscheinen uns vereinzelt und unzusammenhängend. Wir haben die Sorge, dass es so auf längere Sicht nicht besser wird und der Stadtteil sich weiter in einzelne, getrennte Quartiere zergliedert.

Aus dieser Sorge heraus – und um für uns Klärungen zu schaffen – haben wir den öffentlichen Workshop organisiert. Wir wollen erreichen, dass Bedürfnisse, Mängel und Hoffnungen für Mülheim ausgesprochen werden. Unser Ziel war, mit den Mitbürgern Visionen, Ideen und Entwürfe für die Lebens- und Standortqualität in Mülheim-Nord zu entwickeln.

Um eine erweiterte Sicht auf unseren Stadtteil zu bekommen, haben wir uns fachliche Hilfe eingeladen. Die fünf Referenten gaben durch Impulsreferate Einstieg in die Themen, waren Begleitung in den Arbeitsgruppen und halfen Ergebnisse zu formulieren. Gemeinsam haben wir geredet, gegessen und getrunken – einen Spaziergang oder eine Radfahrt durch unser Viertel gemacht, und haben Ergebnisse erarbeitet.

Unser Thema war:

Träumen – Wünschen – Planen für Mülheim

Was wünschen wir uns für unser Viertel, was vermessen wir, was fehlt?

Wie kann Mülheim werden, damit es attraktiv wird, Menschen bleiben, neue Bewohner dazukommen?

Womit können wir selber sofort beginnen?

Wobei brauchen wir längerfristig Unterstützung?

Nachbarschaftliches Planen –

Jacqueline Crawford
Coach & Trainerin



Angesichts der Stadtplanung Mülheim 2020 hat der Verein nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. einen zweitägigen Planungsworkshop durchgeführt, der sich in eine lange und bewährte Tradition der gemeinwesenorientierten Planung „von unten“ einreihet: Die Sachkompetenz der Bevölkerung vor Ort zu Wort kommen lassen. Schließlich müssen sie mit den zum Teil absurden Planungsergebnissen leben, die fernab „von oben“ erdacht wurden, sei es u.a. in der Verkehrsführung, dem Brachliegenlassen von Grundstücken, die an den Bedürfnissen der BewohnerInnen gemessen verfehlte Wohnungspolitik und Klientelwirtschaft.

Gerade wenn Politik und Wirtschaft keine guten Aussichten bieten, ist es umso bewundernswerter, wenn BürgerInnen, trotz aller Unkenrufe von „Politikverdrossenheit“, sich wie geschehen für zwei Tage zusammenfinden und im Dialog Planungsideen entwickeln, die an politische und administrative Organe weitergereicht werden.



Tag 1
Regeln des World-Café

In den Workshop einleitend gab es zu den ausgewählten Themen Impulsreferate. Die Methode World-Café gab den Rahmen für den ersten Tag: an 6 Tischen mit je einem der Fokus-Themen (Grün, Verkehr etc.) wurde gesammelt, geschrieben und gezeichnet. Nach 20 Minuten wechselte die Belegschaft bis auf eine Person, die als GastgeberIn blieb und den Neankömmlingen vorstellte, was bisher besprochen wurde. Dieser Tischwechsel fand dreimal statt, so dass die thematischen Perspektiven sich wechselseitig durchdringen konnten. Am Ende des ersten Tages stellten die GastgeberInnen die Ergebnisse allen vor und die einzelnen Maßnahmen und Wünsche wurden auf Karten geschrieben. Zwar war das Motto „Träumen erlaubt“, dennoch sind die Ideen überwiegend sehr nah an der Realität geblieben.

Zum Start des zweiten Tages begutachteten die TeilnehmerInnen in zwei Gruppen per Fahrrad und zu Fuß den Stadtteil. Nach einem gemeinsamen Essen bestimmten sie dann mit Hilfe eines „Thementhermometers“, an welchen Projekten sie vertiefend weiterarbeiten wollten. Dann ging es an den „Thementischen“ in die Detailarbeit. Pläne wurden gezeichnet, Ressourcen ermittelt und Überlegungen angestellt zu den Fragen, welche notwendigen Maßnahmen und längerfristigen Vorschläge an

gemeinsame Interessen im Dialog entdecken

Politik und Verwaltung formuliert werden können, und ob es kurzfristig umsetzbare Projekte gibt, und wer sich beteiligen würde. Die Ergebnisse sind in diesem Reader dokumentiert.

In der Abschlussrunde zeigten sich die TeilnehmerInnen überwiegend positiv gestimmt, sowohl was die Ergebnisse des Planungsworkshops als auch die Arbeitsmethoden angeht. Es macht nun mal einen entscheidenden Unterschied, ob Kritik am Wohnumfeld bei der Wahrnehmung von Mangel verharrt oder in einem dialogischen Prozess dazu führen kann, sich als Handelnde und persönliche Wünsche als gemeinwesenorientierte Interessen zu begreifen.

Es bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft ebenfalls begreifen, dass langfristige Planung in einer Demokratie bedeutet, alle anzuhören und nicht nur die Investoren.



Tag 2
Thementhermometer und
Arbeitsgruppen



Kommunikation im öffentlichen Raum

Lars Wiesemann

Dipl. Geograph
Uni Bonn, Dozent
Auszug Impulsreferat

Orte der Kommunikation

„Gute“ öffentliche Räume führen nicht von selbst zu mehr Kommunikation. Die Initiierung von Aktivitäten, Aktionen ist notwendig, um Kommunikation unterschiedlicher Zielgruppen zu ermöglichen.

„Nee, also wenn ich mich hier draußen aufhalte, also jetzt auch so irgendwo länger sitze oder so, da komm ich mit keinem in Kontakt. Ist ja auch alles andere als üblich, ne, dass man da so einen anspricht, einfach so. Also man spricht ja nicht einfach so einen an, den man nicht kennt. Das macht man ja nicht.“

(Interview mit Herrn B. aus Mülheim) ... Zitat aus den Folien Lars Wiesemann

Bestandsaufnahme und Ausblick

„Die Menschen in der Hacketäuerstraße sprechen von einem aufstrebenden Veedel mit erschwinglichen Wohnungen. Die Gegend habe zwar nicht den besten Ruf, doch die Bewohner fühlen sich wohl.“ Dieses Zitat aus dem Kölner Stadtanzeiger vom 26.07.2012 gibt die Stimmung von vielen hier in unserem Quartier schön wieder. Die bunt gemischte Bewohnerschaft aus verschiedenen Kulturen, Alte und Junge und zunehmend auch aus unterschiedlichen sozialen Milieus bietet genug Anlass miteinander ins Gespräch zu kommen, sei es auch nur, um sich über seine Nachbarn zu beklagen.

Sind die Umbauarbeiten auf der Berliner Straße, dem Bürgerpark und dem Marktplatz im Rahmen von „Mülheim 2020“ abgeschlossen, gibt es genug Anregungen und Themen, um im Gespräch zu bleiben. Denn, wie im Impulsreferat von Lars Wiesemann ausgeführt, die „guten Räume“, die entstehen werden, müssen mit Leben gefüllt werden.

Einiges wird bereits getan, wie das jährliche Stadtteilstfest auf dem Marktplatz, an dem die verschiedensten Menschen aufeinander treffen und schon mal Irritationen auftreten. Wie z.B. beim letzten Fest, als zwei Kinder die Blumendekoration mitten im Festgeschehen abräumten. Darauf angesprochen sagten sie: „Unsere Mutter hat uns geschickt, bringt mal die Blumen mit.“ Es war für sie keine große Sache, die Blumen wieder zurückzustellen und weiter am Fest teilzunehmen.

Mit den Umbaumaßnahmen werden verschiedene Gruppen angesprochen die öffentlichen Plätze zu nutzen: Familien durch Spielplätze im Bürgerpark und auf dem Marktplatz, sportlich Aktive mit Trimmgeräten und Leseratten durch den Bücherschrank im Bürgerpark, Flaneure durch eine attraktive Berliner Straße. Selbstorganisierte Kunstaktionen wie „die reise nach jerusalem“ und das „blaue picknick“, oder die „Konzerte am Ende der Welt“ auf dem Marktplatz und auch die Mülheimer Nacht haben gezeigt, dass ein Publikum für diese Aktivitäten und kreativen Aktionen besteht.

Ausblick: gewünscht und zu planen sind Aktionen unterschiedlichster Art im öffentlichen Raum, wie Boulewettbewerb, Theateraufführungen, Baumpatenschaften und gemeinsames Urban Gardening, Picknicks, Spielnachmittage, die Beteiligung an langen Nächten usw. Hierbei brauchen die engagierten und kreativen Menschen vor Ort Unterstützung – über soziale Einrichtungen hinaus.

Eine Art „Veedelskommunikator“, ähnlich einem Veedelshausmeister, kann Menschen mit gleichen Zielen miteinander ins Gespräch bringen und damit gemeinsame Aktivitäten fördern.

„Bitte nicht stören‘ bzw. ‚in Ruhe lassen‘ ist erste Bürgerpflicht im öffentlichen Raum und gerade nicht Ansprache und Kontaktaufnahme.“ (Wulf Tessin 2003: 23) ... Zitat aus den Folien Lars Wiesemann

nachbarschaft
köln-mülheim-nord e.V.
blaues picknick, 2011



World Café/Kommunikation

Viertelshausmeister ///
flashmob Treffen /// e-mail
Verteiler /// Website für Alle
und Alles /// Einrichten u.
Gründen von AGs /// Projekte
machen, Straßensitzen – z.B.
Hockede /// Veedelsfrühstück
an Wochenenden /// Senioren-
geräte – Sportgeräte auf
Grünflächen /// Neue Trefforte
einrichten, z.B. Hamam – öf-
fentliche Bücherschränke –
Waschsalon /// Feste – Thea-
ter – Lesungen – Konzerte
veranstalten /// Ausbau der
Mülheimer Nacht – Teilnah-
men an den langen Nächten
/// Gemeinsames Urban Gar-
dening /// Sport als Kommuni-
kation, z.B. Boule

Aus der Arbeitsgruppe

Kurzfristig: Klein anfangen, Straßenfest, Anwohner bepflanzen z.B. Baumscheiben, gemeinsames Urban Gardening

Mittelfristig: Feste und Veranstaltungen auf Plätzen, Beteiligung an den Kölner Nächten, Treff- und Spielmöglichkeiten für Jung und Alt, z.B. Boccia

Langfristig: Urban Gardening auf der Güterbahnhofsbrache, Interkulturelle Gärten, Obstbäume in den Stadtteil > s. Grün im Viertel

Initiative: Brunnen auf dem Marktplatz, Straßencafés Berliner Straße und Marktplatz, Biergarten im Bürgerpark, Infos streuen, Fachleute einladen, Vernetzen, Interkulturelle Gärten und Grünanlagen nutzen

Projekte der nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.

„reise nach jerusalem“, 2008
178 Stühle standen 14 Tage
allen zur „Neubesetzung“ des
Bürgerparks zur Verfügung

Vorbereitungen
zum Stadtteilstift mit den
Initiativen Mülheim-Nords



Grün im Viertel

Die Grünflächen in Köln-Mülheim bieten Möglichkeiten zur weiteren Gestaltung. Flächen von Vermietern, Schulflächen und Schulgärten haben einen besonderen Wert. Sie bieten vielseitige Ansätze. Urban Gardening eröffnet neue nachbarschaftliche, interkulturelle Möglichkeiten.

Urban Gardening ist eine Chance zu mehr Partizipation im eigenen Wohnumfeld – schafft Ernährungsbewusstsein über das Ernten im urbanen Alltag vor Ort – schafft Möglichkeiten, den Wunsch nach mehr Grün in den Städten zu verwirklichen.

Zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung gehört es, den Bedürfnissen der Bürger in diesem Bereich langfristige Perspektiven zu bieten.

Zitat aus den Folien des Referats

Grüne Bestandsaufnahme

Wir, die Teilnehmer des Workshops, sind der Meinung, dass unser Stadtteil grüner werden muss. Begrünen wir unser Mülheim doch einfach selbst. Es ist es möglich, Baumscheiben und Hochbeete selbst zu begrünen und zu bepflanzen. Das Grünflächenamt sichert dabei eine grundsätzliche Unterstützung zu. Sie können mit schwerem Gerät helfen, die Böden der Baumscheiben zu lockern und bei der Pflanzenauswahl beraten. Die Anwohner von Köln-Mülheim können dann nach Herzenslust diese Beete bepflanzen und pflegen. Hierzu vergibt die Stadt Köln Patenschaften. Wozu sie im Moment nicht die finanziellen Mittel hat: Alte Baumscheiben (die seit der Sanierung in den 80er Jahren nicht mehr gepflegt wurden) von Grund auf zu sanieren.

Wir erhoffen durch die Umgestaltung des Bürgerparks und des Marktplatzes erste grünende und blühende Akzente in unserem Quartier.

Die Zusammenarbeit mit dem Projekt „Hallo Nachbar Danke Schön“ vom Umwelt- und Verbraucherschutzamt der Stadt Köln bietet sich an. Wir können uns an der Osterglockenpflanzaktion im Herbst beteiligen. Es werden an ausgesuchten Stellen Zwiebeln gesetzt, um die Bewohner im Frühjahr zu erfreuen.

Mit „Hallo Nachbar“ und der GAG werden in der Hacketäuerstraße Gärten angelegt, die von den Bewohnern des Viertels bestellt werden können.

Peter Mülbredt
Gärtner, Sonderpädagoge
KölnAgenda e.V.
Auszug Impulsreferat


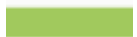

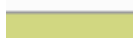


Gabi Schönau
Ergebnisse der Arbeitsgruppen

World Café/Grün im Viertel
Grundrecht auf Grün, bei Neubau verpflichtend /// Höfe und Plätze zu Gärten /// Dach- und Fassadenbegrünung /// Breite Grünzugänge zum Rhein /// Grünvernetzung im Stadtteil über verbindende Fußwege im Veedel /// Schrebergärten, Grünanlagen, Spiel- und Sportplätze in Grünverbindung einbeziehen /// Großer Grüntreifen mittig Clevischer Ring /// gardening auf der Brache (OSMAP) /// Grün vor den Häusern pflegen und bearbeiten /// Recht auf Grün – Schützen von Grün /// Naturwuchs zulassen, Pflanzen von Hecken als Rückzugsraum für Tiere /// Obstbäume statt Laubbäume in das Veedel, auf Plätze, Spalierobst an die Häuser, in Parks /// Biergarten z.B. am Rhein Schlackenbergrwerft – MüTZe – Kulturbunker /// Grüne Selbstversorgung

Verkehrskonzept / Grün und Wohnen



	Grüne Achsen – Straßenbaumpflanzungen / Straßenbegleitgrün / Beetflächen im Straßenraum / Parkstreifen
	Schwerpunkte oder Anker-Grünflächen als grüne Schneisen
	Handel / Dienstleistungen / Kleingewerbe / Wohnen
	Einzelhandel für den tägl. Bedarf / Gastronomie / Infrastruktureinrichtungen / Dienstleistungen / Kleingewerbe

Der Begrünungsfonds der Stadt bietet die Möglichkeit, für einzelne Vorhaben Gelder zu bekommen. So können z.B. in Zusammenarbeit mit dem Ausbildungszentrum für Gartenbau Baumscheiben saniert oder Begrünungen von Fassaden (z. B. mit Spalierobst) realisiert werden.

Vorhandene Grünflächen, Parks, Schrebergärten, Spielplätze und Brachen sollen vernetzt werden und grüne Bänder quer durch das Viertel bilden.

Wir werden im Veedelsbeirat und an anderen nützlichen Stellen immer wieder grüne Verbindungswege zum Rhein, zum Wiener Platz sowie zu den angrenzenden Stadtteilen einfordern.

Ansätze für eine Arbeitsgruppe

- > Pflanzen von blühenden Sträuchern und Bäumen, oder auch Blumen, um die Jahreszeiten wieder bewusst zu machen, z. B. der Mittelstreifen Clevischer Ring mit Osterglocken (wie vor Mülheimer Brücke und Wiener Platz)
- > Patenschaften übernehmen für Baumscheiben in den Wohnstraßen
- > Bepflanzen des Verkehrskreisels an der Berliner Str./Markgrafenstr.
- > Begrünung der Hausfassaden durch die Hausbesitzer
- > Kontaktaufnahme zum Netzwerk „Urban Gardening“
- > Kontaktaufnahme mit dem Ausbildungszentrum für Gartenbau in der Schanzenstraße
- > Kontaktaufnahme zu OSMAF (Besitzer des Geländes Alter Güterbahnhof, Mülheim), um auf der Brache Gärten anzulegen



Kölner Neuland e.V., 2012



*Christan Philipp Müller
Mangold Fähre, 2012
Kassel, Documenta 13*

Max Ruser
Anwohner Schützenhofstraße
Ergebnisse der Arbeitsgruppen



M. Ruser
modifizierte Markthalle

Marktplatz Köln-Mülheim, Berliner Straße

Momentan ist er eine unattraktive graue Fläche. Mit dem Programm Mülheim 2020 wird der Platz umgestaltet. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, fehlt immer noch ein Plan zur Begrünung. Hochbeete, Rankepflanzen wie Efeu, blühende Sträucher und angenehme, im Sommer schattige Sitzmöglichkeiten unter Bäumen, wären hier eine willkommene Ergänzung – genau wie an den anderen Plätzen im Viertel.

Die heruntergekommene Markthalle könnte z.B. komplett mit Grün zuwachsen. Der Brunnen auf dem Marktplatz müsste dringend erneuert – ins Laufen – gebracht werden.

Kurzfristig: Patenschaften für Beete und Bäume, Ständer für Bepflanzungen aufstellen, Bepflanzen von Brachflächen, Blumen im Veedel, Zusammenarbeit mit Betrieben, städt. Einrichtungen und Ämtern

Mittel- und Langfristig: Grüne Fußwege durch den Stadtteil, grüne Bänder Fuß- und Radwege, Grüne Verbindung Berliner Straße zum Wiener Platz und Rhein, Richtung Höhenhaus, Holweide, Bruder-Klaus-Siedlung, Flittard, Urban Gardening auf der Güterbahnhofsbrache, Interkulturelle Gärten, Obstbäume in den Stadtteil

Nächste Schritte

Grün in Eigenverantwortung – Bürgergruppen bilden, Zusammenarbeit mit Grünflächenamt, Hallo Nachbar, Veedelsbeirat, Bezirksvertretung Mülheim, Vereine, Kitas, Schulen, Initiativen

Langfristig denken – Werbedesign Akademie kontaktieren, Patenschaften bei Bürgern initiieren, Verantwortung bei Ämtern ansprechen, Vernetzen, Infos streuen, Infoblatt: Grün, Bunt soll Mülheim sein



Verkehr und Mobilität

Mit welchen Verkehrsmitteln bewegen wir uns im Stadtteil?

Wie benutzen andere die Verkehrswege Mülheims zur Optimierung ihrer persönlichen Wege?

Der Transitverkehr beeinträchtigt den innerörtlichen Verkehr in Mülheim und hat erhebliche Lärm- und Schadstoffemissionen zur Folge.

Der Blick in die Geschichte zeigt, dass mutige Entscheidungen im Interesse der Bürger in der Vergangenheit in Mülheim getroffen wurden und möglich waren. Die heutige Stadtplanung sollte sich daran orientieren. Mutige Entscheidungen sind wieder nötig!

Mobilität und ihre Infrastruktur in Mülheim aus Sicht eines Lokalhistorikers

Mülheim war bereits im Mittelalter ein wichtiger Produktions- und Handelsort mit Verkehrswegen in das Bergische Land. Einen enormen Aufschwung erfuhr die Stadt mit dem Anschluss an die Köln-Mindener-Eisenbahn 1845. Diese 1. Bahnlinie führte von Deutz über die heutigen Pfälzischen, Bergischen und Clevischen Ringe über Stammheim und Wiesdorf nach Norden. Der 1. Mülheimer Bahnhof war an der Kreuzung mit der Buchheimer Straße, vor dem heutigen Wiener Platz.

Als 1868 parallel dazu 2 weitere Bahnlinien und Bahnhöfe dazukamen (die Bergisch-Märkische und die Cöln-Lindlarer Bahn), beschleunigten sich industrielle Produktion und Bevölkerungswachstum erheblich. Die Bahnhöfe lagen nun im Zentrum der Stadt. Es wurde ein Netz von Straßenbahnen gebaut, das die Kreisstadt Mülheim und die umliegenden Orte verband. Mit Köln war man durch die Schiffsbrücke und eine rege Dampfschiffahrt verbunden.

In den 1890er Jahren diskutierte man die Verlegung der Bahnlinien an den Ostrand Mülheims und begann 1903 mit dem Bau der Bahndämme und Überführungen. Nach 6-jähriger Bauzeit wurde der repräsentative Mülheimer Zentralbahnhof in Betrieb genommen. Der Verkehr war damit an die Peripherie verlegt, und das alte Bahngelände konnte der Mülheimer Bevölkerung übergeben werden.

Bis 1913 wurde der Mülheimer Stadtgarten angelegt, der westliche Teil davon war der Promenadenweg des Bergischen Ringes, der die Frank-

Helmut Goldau
Geschichtswerkstatt
Köln-Mülheim
Auszug Impulsreferat







Helmut Goldau

World Cafe/ Mobilität und Verkehr

Busbhaltestelle Wiener Platz verbessern /// Mehr Querungsmöglichkeiten: Schanzen-, Keup- und Berliner Straße zum Rhein /// Nachtflugverbot /// Clevischer Ring einspurig mit Bus-, Taxi- und Radspur /// Autofreies Quartier im Stadtteil /// Radwege verbinden, Lücken schließen, Belag verbessern /// Schnellradwege als Wege zur Arbeit verbessern /// Radweg und Fußweg mit breitem Grün Keupstraße bis Berliner Straße /// Autoparkplätze zu Radparkplätzen /// Radunterstellhäuser zu Mieten /// Pflicht für Radunterstellplätze bei Neubauten /// Radstationen mit Leihrädern, Unterstellplätzen und Reparatur /// Car Sharing Stationen /// S-Bahnhof Berliner Straße /// Autobahnverbindung /// Gleisbett umnutzen für Straßenbahn oder Rad als Grünwege /// KVB und DB in der Nachtpause im Studententakt

Verkehrskonzept



-  Bestehende Verbindungen – empfohlene Verkehrsführung
-  Geplante und vorgeschlagene, zusätzliche Verbindungen
-  Bestehende Verbindungen – Reduzierter Verkehr durch Rückbau und Umfahrung
-  Verkehrsberuhigung ehemaliger Durchgangsstraßen

furter Straße mit dem Rendsburger Platz verband. Ein kümmerlicher Rest davon ist der heutige Asphaltweg hinter dem Bull-Hochhaus. Eine Verlängerung dieser Promenade war der Clevische Ring. Am Anfang stand das Kaufhaus Hambitzer, dessen Reste bis zum Bau der „Wiener Platz Galerie“ 1998 noch zu erkennen waren.

Die Eingänge zu den 2-spurigen, mit 4 Baumreihen flankierten Mülheimer Boulevards waren mit Brunnen und Denkmälern bebaut. Kümmerliche Reste davon sind heute: der Schiffahrtsbrunnen neben dem Bezirksrathaus, das Jan-Wellem-Denkmal in gleichnamiger Straße und der Genovevabrunnen am originalen Standort zwischen Genovevastraße und Clevischem Ring.

Diese Orte der Öffentlichkeit, des Flanierens und Verweilens von Menschen wurden zwischen 1929 und 1960 sukzessive ersetzt durch Straßen, die für den motorisierten Verkehr eingerichtet sind. Nicht durch Kriegseinwirkung wurden die Boulevards den Mülheimern genommen, sondern durch Infrastrukturumbau, der allein auf den Autoverkehr ausgerichtet wurde.

Es begann mit der Eröffnung der Mülheimer Brücke, durch die die Altstadt zerstört wurde. An der Verbindung von Buchheimer und Frankfurter Straße entstanden eine Zufahrt zur Brückenrampe und der Platz, der 1938, nur 6 Tage nach dem Einmarsch deutscher Soldaten in Wien, nach dieser Stadt benannt wurde. Anstelle der dichten Bebauung war ein Autoverkehrsmittelpunkt entstanden. Mit dem Bau der Autobahn A3 bis Mülheim wurde der Clevische Ring endgültig zu einer Verlängerung der Transitstraßen für den überörtlichen Autoverkehr nach Köln. Heute ist er z.T. 7-spurig, flankiert von Autodienstleistungen aller Art und mit verwahrlostem Grün.

Der Schienenverkehr wurde gleichzeitig zurückgebaut. Anstelle der 1957 stillgelegten Straßenbahnlinie 0 nach Opladen war zunächst die in Köln entwickelte Alweg-Einschienenbahn geplant. Stattdessen hat man sich für den Busbetrieb entschieden. Die Geschichte der Alwegbahn ist inzwischen ausführlich beschrieben und ihr Verzicht bedauert worden. Sie wäre eine attraktive Alternative oder Ergänzung zu der für Köln unzureichenden und kostspieligen Unterpflasterstraßenbahn gewesen.

Kaufhaus Hambitzer, Ecke Buchheimer Str./ Clevischer Ring



Mülheim 1915



Modell der Alwegbahn am Wiener Platz

Zusammenfassung aus der Arbeitsgruppe

Zur Verbesserung der Lebensqualität in unserem Stadtteil wünschen wir uns eine Reduzierung des Kraftverkehrs, insbesondere des Durchgangsverkehrs. Der öffentliche Personennahverkehr soll gefördert und verbessert werden, ebenso der Fahrradverkehr.

Der Durchgangsverkehr kann durch Umbaumaßnahmen an den Durchgangsstraßen reduziert und durch Aus- bzw. Neubau von Umgehungsstraßen umgeleitet werden.

Hier wurde eine Entlastungsstraße für den Clevischen Ring, Mülheims Hauptdurchgangsstraße, vorgeschlagen. Sie könnte parallel zur DB Strecke zwischen der Bergisch-Gladbacher Straße und dem Mülheimer Zubringer ausgebaut werden. Dabei ist streckenweise ein Verlauf beiderseits der Bahntrasse denkbar (Carlswerk- und Steinkauler Straße sowie Mülheimer und Neurather Ring). Dieser Zubringer soll den bisher durch Mülheim geführten östlichen Verkehr abfangen und auf die A3 führen. Dabei ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass nicht neue Abkürzungen für den Fernlastverkehr geschaffen werden, die noch mehr Durchgangsverkehr nach Mülheim bringen würden.

Entsprechende Querungen für Radfahrer und Fußgänger sind einzuplanen. (s. „Grün im Viertel“, Verkehrskonzept Fuß- und Radwege, S. 21) Mit einem zusammenhängenden und unterbrechungsfreien Radwegenetz in Mülheim einhergehend, muss natürlich auch ein entsprechendes Fußwegenetz geschaffen werden. Das sollte eine Anbindung der Wohngebiete an den Rhein mit guten Querungsmöglichkeiten der großen Autoverkehrsstraßen beinhalten. (Abseits des Autoverkehrs begrünte Fußwege, fußgängerfreundliche Ampelschaltungen ohne Aufenthalt auf dem Mittelstreifen, usw.).

Auf dem Clevischen Ring selbst sollte eine Autospur zurückgebaut und zur kombinierten Bus- und Fahrradspur umgebaut werden. Zumindest zwischen der Bergisch-Gladbacher Straße und dem Mülheimer Zubringer könnte der Umbau mit sehr geringem Aufwand, der Änderung der Fahrbahnmarkierungen, geschehen. Ähnliches ist bereits in dem Programm Mülheim 2020 festgelegt.

Der ÖPNV ist durch den Bau einer S-Bahnhaltestelle „Berliner Straße“ zu verbessern, da hier Umsteigemöglichkeiten zu den Bussen und zur Straßenbahnlinie 4 bestehen.

Rechtsrheinisch – im einwohnerstärksten Stadtteil Kölns – ist der Mülheimer Bahnhof die zentrale und regionale Halte- und Umsteigestelle. Es treffen U-Bahn, Bus, S-Bahn und Regionalzüge zusammen. Um zukünftig weitere Menschen auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, ist es unverzichtbar, den Rhein-Ruhr-Express – der ab 2020 die wichtigsten Städte in NRW verbinden soll – an den Bahnhof anzubinden.

Eine Verbesserung der Verkehrssituation muss dahin zielen, den Kfz- Verkehr (im Stadtbezirk) erst gar nicht entstehen zu lassen, indem andere Verkehrsmittel bevorzugt werden. Unvermeidlicher Verkehr soll auf den Autobahnen nach Köln weitergeführt werden.

Zitat aus dem Referat H. Goldau



*Der gewünschte
S-Bahnhof Berliner Straße
als „Mülleimer Böttche“*

*R. Paulsen, S-Bahnhof
Montage unter Verwendung
einer Planungsskizze von
T. Klumpp*

Öffentlicher Nahverkehr

Renate Paulsen
bildende Künstlerin
nachbarschaft
köl-n-mülheim-nord e.V.
Ergebnisse der Arbeitsgruppe

Ein S-Bahnhof für die Berliner Straße

Die Teilnehmer des Workshops haben – ohne über frühere Planungen zu wissen – den Bau eines S-Bahnhofs an der Haltestelle Berliner Straße vorgeschlagen.

Aus der Alltagslogik der im Viertel Wohnenden fehlt er an diesem Platz. In gleicher Entfernung zwischen S-Bahnhof Stammheim und dem Mülheimer Bahnhof gelegen, wird der S-Bahnhof Berliner Str., mit Park & Ride, eine direkte Anschluss- und Umsteigeverbindung nach Leverkusen und Düsseldorf und den Bahnhöfen Köln und Bonn schaffen. Die Buslinien 151, 152, 260 und 434 treffen auf die Straßenbahnlinie 4 und die Buslinie 155 beginnt und endet hier am Wendekreis.

Der Publikumsverkehr wird wachsen. Zu den Bewohnern von Mülheim-Nord und der Bruder-Klaus-Siedlung kommen die Firmen MEDA, Drösser und der Bereich des nördlichen Schanzenviertels hinzu. Der Ausbau des ehemaligen Güterbahnhofs bringt zusätzlichen Bedarf.

*Die Umsteigestelle
Berliner Straße mit Buslinien
155, 152, 153, 435, 260
Straßenbahn 4, S-Bahn 6, 12*

*Kartendaten von
OpenStreetMap - CC-BY-SA 2.0*



Nahmobilität

Fahrradfahren im Mülheimer Norden

Im städtischen Kölner Alltagsverkehr hat sich das Fahrradfahren in den letzten drei Jahren rasant entwickelt. Von 2009 bis 2012 beträgt die Zuwachsrate an den Zählstellen auf der Ost-West-Achse am Neumarkt knapp 30 Prozent, auf der Brücke zwischen Altstadt und Deutz sogar 55%.¹

Diese Verkehrsentwicklung zeigt, dass die Bewohner Kölns ihr Verhalten bereits auf Nachhaltigkeit umstellen. Weniger Abgase, weniger Kosten, mehr Gesundheit durch Bewegung. Die Verkehrsplanung hinkt der urbanen Stadtentwicklung hinterher. Die Teilnehmer des Workshops haben dies aus ihrer alltäglichen Erfahrung bestätigt.

Der Radverkehr wird in Zukunft (auch durch Pedelecs) sowohl im privaten- wie im beruflichen Bereich erheblich zunehmen. In der städtischen Zukunft sind Radverkehr und grüne fußläufige Verbindungswege vorrangig zu gewichten und zu entwickeln.

Im eng bebauten Stadtviertel steigt der Bedarf nach sicheren und geschützten Abstellplätzen für Fahrräder. In den Hinterhöfen fehlt ausreichende Stellfläche; die zusätzlichen Mülltonnen (gelb/blau/braun) haben diesen begrenzten Platz für Grün, gemeinsame Aktivitäten und Räder noch weiter eingengt. Auf der Straße sind die Räder Diebstahl, Vandalismus und Wetter ausgeliefert. Damit der innerstädtische, und besonders der innerveedlige Autoverkehr, weiter durch das Rad ersetzt wird, braucht es an Start und Ziel geeignete Abstellmöglichkeiten. Fahrradgaragen müssen sich im Quartier dicht am Nutzer befinden und können vermietet werden.



Renate Paulsen
Ergebnisse der Arbeitsgruppe



*Fahrradampel in Kassel mit
Vorrangschaltung als
sichere Querungsmöglichkeit
an einer Hauptachse des
Straßenverkehrs*



Fahrradgarage in Dortmund auf öffentlichem Platz
Kooperation von privaten Investoren mit dem VCD

Keiner mag wegen der schlechten Infrastruktur auf ein durchschnittlich gutes Fahrrad verzichten und in der Stadt ein Schrottrrad fahren müssen, nur weil das nicht (so schnell) gestohlen wird. Diese Räder mag auch keiner in den Straßen sehen; sie sammeln sich unliebsam und abgeschlossen auf Baumscheiben und Fußwegen an, werden zu Müll, den wir vermeiden wollen.

Im Kontext dieser Entwicklung müssen nicht nur an Bahnhöfen sondern auch in den Wohnquartieren Fahrradmiethäuser/Boxen auf öffentlichen Flächen unkompliziert ermöglicht werden. Auch Autoparkplätze können für Fahrradgaragen und Boxen adäquat umgewandelt werden. In Hamburg und Dortmund gibt es Vorbilder für diese Entwicklung. In Frankreich ist es bei Neubauten bereits Pflicht, ausreichend geschützte Unterstellplätze für Räder einzuplanen.² In Deutschland fehlt eine solche Bestimmung.

Für die Verbesserung des Fahrens im Viertel können weitere Einbahnstraßen geöffnet und Nebenstraßen zu Fahrradstraßen erklärt werden – d.h. Fußgänger und Radfahrer haben Vorrang – aber auch Autos können sie befahren. Breite, grüne Wege und Durchgänge für Fußgänger und Radfahrer machen die Fortbewegung angenehm und sicher.

Lücken der Radstrecken müssen geschlossen, Oberflächenbelege ausgebessert und gefährliche Rad- Straßenverbindungen überarbeitet werden (z.B. Berliner Str. stadtauswärts an der Eisenbahnbrücke – an der neuen Autobahnbrücke – am Clevischen Ring etc.).

Für die Verbindungen zwischen den Stadtvierteln Kölns soll ein Netz von Radschnellwegen entstehen, vorhandene Wege ausgeweitet werden.

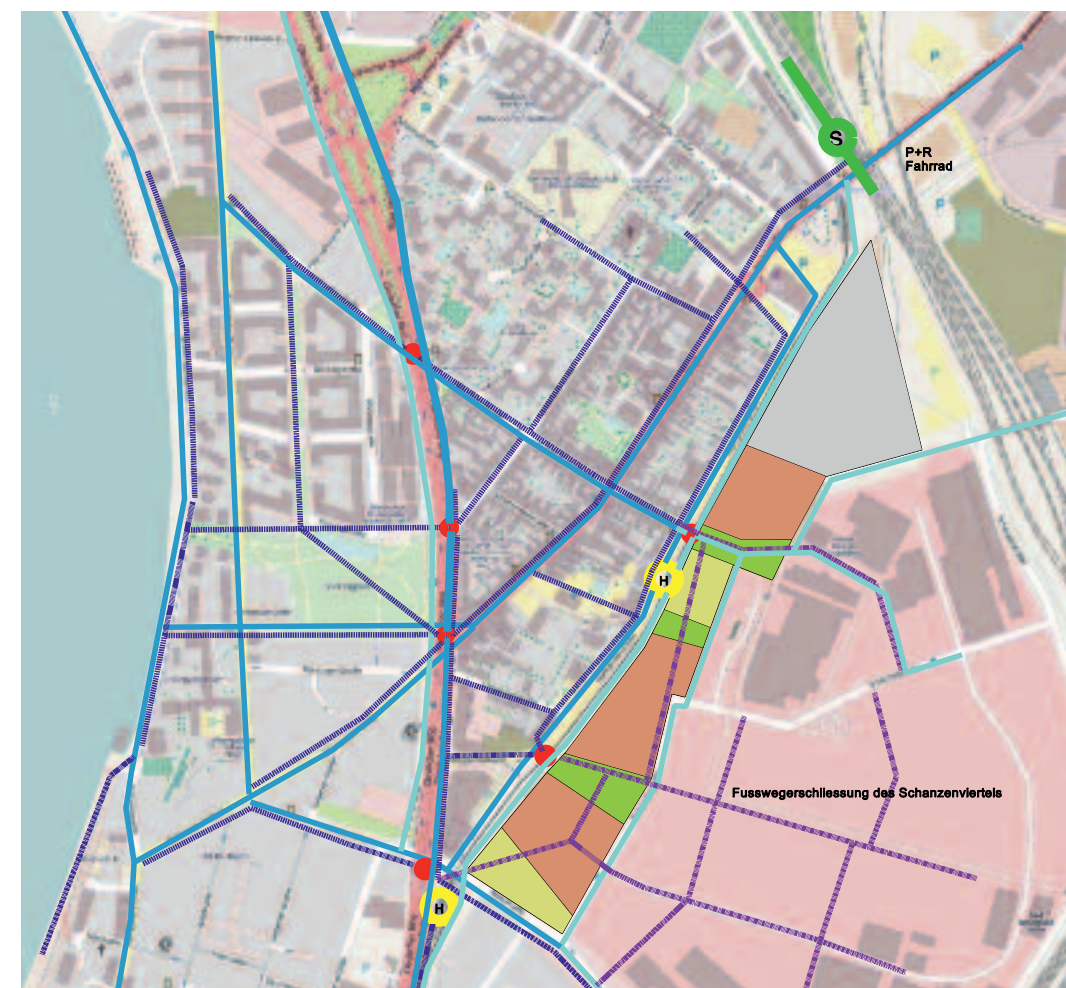
Ein gefahrloses und durchgehendes Wegesystem hebt die Lebensqualität für Köln insgesamt. Allgemeines Tempo 30 im Stadtgebiet – in Ausnahmefällen 50 – wäre dafür ebenfalls wünschenswert.






Bei den Fahrradmiethäusern/Boxen können wir selbst relativ schnell aktiv werden. In Zusammenarbeit mit Nachbarn und Interessierten, dem Amt des Fahrradbeauftragten Kölns, dem ADFC und VCD ist es sicher möglich gute, „ent-spannende“ Lösungen zu finden.

¹ <http://www.stadt-koeln.de/4/verkehr/radverkehr/news/11398/>

² ADFC Köln, Zeitschrift 1/12

Verkehrskonzept Fuß- und Radwege



-  Bestehende, aber zu intensivierende Fußwegverbindungen
-  Neue vorgeschlagene Fußwegverbindungen
-  Bestehende, aber in Teilabschnitten auszubauende Radwegtrassen
-  Neue vorgeschlagene Radwegtrassen und Verbindungen
-  Neue und zu optimierende Straßen- bzw. Trassenquerungen

Älter werden im Viertel

Angelika Simbriger
koelnInstitut, iPEK
Auszug Impulsreferat



Jaqueline Crawford
Gabi Schönau
Ergebnisse der Arbeitsgruppe

World Cafe/
Älter werden im Viertel
Mehrgenerationen u/ü 50+,
Baugruppen /// Wohnungstausch im Haus, z.B. vom 3. OG ins EG /// Mehrgenerationen Wohnen im Bestand – Altbau /// EG Seniorengerecht sanieren /// Angebot für multikulturelle Wohngruppen /// Verinselungen-Vereinzelungen aufheben /// Flexible Grundrisse mit Möglichkeit der Wohnungsteilung /// Barrierefreies Wohnen /// Flexibles Wohnen mit – ohne Jüngere /// Haustiere in der Wohnung /// Nahversorgung verstärken, gegenseitige Hilfe, z.B. Versorgungsgruppen /// Professionelle Dienstleistungen, z.B. Wäsche-Einkauf-Versorgung /// Barrierefreiheit im öffentlichen Raum /// Wohnen mit Hilfe – Subsistenz /// Mitarbeit auch gegen Anrechnung der Miete, damit ärmere Mieter wohnen bleiben können /// Treffpunkte, Soziale Zentren, Café

Alter hat viele Gesichter

Es sollte eine Vielzahl von Konzepten und Angeboten geben, damit die Menschen aus drei Senioren-Generationen die Wahl haben, wie sie im Alter leben und wohnen wollen. Erfahrungen zeigen, dass Gemeinschaft das subjektive Leiden mildern und das Wohlbefinden steigern kann. Auseinandersetzung ist notwendig, um lebendig zu bleiben.

Wohnen von Alt und Jung

- > Mehrgenerationen-Projekte mit weitgehender Nachbarschaftshilfe
- > Wohnen im Alter 60 plus in selbstbestimmten Wohngruppenprojekten nur für Ältere mit Unterstützungsoptionen
- > Das Bielefelder Modell / Selbstbestimmtes Wohnen mit Versorgungssicherheit – ohne Betreuungspauschale

Gemeinsam statt Einsam

Viele Beispiele dafür, wie innerstädtisches Wohnen den Bedürfnissen einer alternden Bevölkerung gerecht werden kann, gibt es noch nicht. Nicht nur hinkt die Politik den veränderten gesellschaftlichen Bedingungen hinter her. Z.B. wird die Individualisierung mit annähernd 40% Singlehaushalten in den Großstädten Deutschlands die Frage nach bezahlbarem Wohnraum und Unterstützungsleistungen im Alter auf eine bislang unbekannte Weise stellen. Auch im allgemeinen Bewusstsein unserer Jugend- und Leistungs-orientierten Gesellschaft fehlt noch weitestgehend der Lebensentwurf jenseits der Familienphase.

Angelika Simbriger beschäftigt sich seit über 20 Jahren mit Wohnmodellen, die neue Wohn- und Unterstützungsformen realisieren. In ihrem Impulsvortrag zeigte sie, dass es mittlererweile vielfältige Projekte gibt, die Vorbildcharakter haben. Auf Mülheim bezogen befasste sich die Arbeitsgruppe mit den Rahmenbedingungen und nennt konkrete Lösungsvorschläge.

Wohnsituation: Das Veedel, geprägt durch Häuser aus der Jahrhundertwende stellt von der Bausubstanz der Wohnhäuser ein Problem für ältere Menschen und Behinderte dar. Viele können keine Treppen mehr steigen, Aufzüge gibt es selten und Wohnungen im Erdgeschoss sind rar. Das bedeutet entweder Umzug in anderes Veedel mit geeigneteren Häusern,

oder nachträglichem Ein- bzw. Anbau von Aufzügen. Da der Einbau von Aufzügen sehr teuer ist, ebenso wenig Platz für Neubauten gegeben ist, wäre ein Tausch von geeigneten Wohnungen eine mögliche Lösung. Hierbei kann eine Veedelstauschbörse geeignet sein. Eine Vision sieht eine Bebauung des ehemaligen Güterbahnhofs vor mit Mehrgenerationen Projekten, Wohngruppen nur für Ältere mit Unterstützungsoption z. B. nach dem Bielefelder Modell, barrierefreier Wohnungsbau mit flexiblen Grundrissen (sog. Schalträume).

Infrastruktur: Die eigentlich gute Mischung hier vor Ort – mit Verkehrsanbindung und Einkaufsmöglichkeiten – müsste ergänzt werden durch die Schaffung von attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten gerade auch für ältere Menschen, die keine weiten Wege zurücklegen können. Sitzgelegenheiten durch Bänke und belebendes Grün an der Straße heben die Aufenthaltsqualität im Veedel; notwendig sind gute, sichere Fußwege und barrierefreie Querungsmöglichkeiten zum Rhein hin.

Dienstleistungen: Das Angebot von Dienstleistungen, (Behördengänge, Freizeitbegleitung, Hauswirtschaft, Pflege etc.) sollte um professionelle Dienstleister erweitert werden. Z.B. um einen Waschsalon, Gastronomie mit Mittagstisch als Treffpunkt für alle Bewohner des Veedels. So können alle ins Gespräch kommen, Alteingesessene mit Zugezogenen, Junge mit Alten, Erwerbstätige und Arbeitslose.

Ein Dienstleistungszentrum, als Genossenschaft gegründet, kann in einem Stadtteil mit geringer Kaufkraft gute Arbeitsmöglichkeiten bieten.

Älter werden im Viertel ist der Wunsch vieler Senioren

Ansätze für eine Arbeitsgruppe:

- > Wohnungstausch im Haus, Ansprechpartner: Eigentümer, Genossenschaften, Nachbarn
- > Nahversorgung: Lieferservice für z.B. Nahrung/Wäsche; professionell durch Genossenschaften, Initiativen
- > Gute und sichere Verbindungen Berliner Straße zum Rhein und Wiener Platz, Ausbau des ÖPNV
- > bezahlbare neue barrierefreie Wohnungen, Modernisierung im Bestand, Sozialsicherung



Da wir heute alle viel älter werden, haben wir noch genug Zeit zu üben... und uns gut zu unterhalten...

Zizat A. Simbriger

Wohnen und Arbeiten

Thomas Luczak
Architekt, BDA, hdak

Kurzfassung des Impulsvortrags „Wohnen“

Es gibt viele Gründe, warum auf den ausgetretenen Pfaden des Wohnungsbaus keine Lösung der faktischen Wohnungsnot erreicht werden kann, und wieso es höchste Zeit ist Alternativen zu entwickeln.

Der öffentliche Wohnungsbau ist fast zum Erliegen gekommen und würde selbst bei neuaufgelegter Förderung mindestens 10 Jahre brauchen, um das Loch zu stopfen. Andererseits bedient die normale Immobilienwirtschaft auch nicht mehr den zunehmend individuelleren Markt. Die Zeit, in der das soziale Modell der insulären Kleinfamilie das einzig denkbare war, und zwischen Marienburg und Chorweiler nur der Geldbeutel entschied, kann einer ausdifferenzierten Gesellschaft nicht mehr gerecht werden. Dafür sprechen die starken Tendenzen zu einer Reurbanisierung, zu neuen Formen des gemeinschaftlichen Wohnens, zu selbstorganisierten Baugruppen, zu anderem Umgang mit alter Bausubstanz und Industriebrachen, die schon aus Gründen des Klimaschutzes notwendig sind.

Der Wohnungsbau ist ein entscheidendes Entwicklungsfeld der Stadt. Gerade hier zeigt sich die Ästhetik des Sozialen. Solange einerseits die sog. "gated communities" aus dem Boden sprießen (fahren Sie mal nach Hahnwald), andererseits die Stadtplanung ihre veralteten Leitbilder nicht auf die Höhe der Zeit bringt, und die Politik den Eingriff in das endliche Gut des Grund und Bodens scheut, wird es allerdings nur bei einzelnen Erfolgsgeschichten in einer auseinanderdriftenden Stadtgesellschaft bleiben. Erst – wenn wie in den gründerzeitlichen Palais der Ringe – wieder ein sozialer Querschnitt der Wohnenden in größerer Nähe gelebt wird, wird hinter glitzernden Fassaden auch wieder Architektur möglich sein.

World Cafe/ Wohnen und Arbeiten

Bau von Wohnungen, Bilden von Baugruppen /// Sozialer Wohnungsbau soll verstärkt werden /// Stadt soll Grund erwerben für Weitergabe und Wohnungsbau /// Wohntauschbörse /// Gemeinsame gemischte Raumnutzungen, Aussen- Innenbereiche /// Ausbau + Modernisierung von Wohnungen /// Neubau von Wohnungen – Raumgrößen – Gemeinschaftsräume – veränderbare Grundrisse /// Mischung im Stadtteil bei freierwerdenden öffentlichen Gebäuden /// Flexible Umnutzung von Wohn- und Arbeitsräumen /// Dienstleistungszentrum – Versorgung, Gesundheitsdienste /// Behindertengerecht – Mehrgenerationen – Arbeit und Wohnen /// Verbindungen Schanzen-, Keup- und Berliner Straße über Mischnutzung /// Mischbebauung Brache – Von-Sparr-Platz – Selbstausbau – Loft, Wohnen/Arbeiten /// Übergänge über KVB und Clevischer Ring

Wohnen und Arbeiten in Mülheim

1933 fand in Athen ein Kongress zum modernen Städtebau statt. Unter Leitung des berühmten Architekten Le Corbusier wurden in der „Charta von Athen“ Leitlinien zum Städtebau der Zukunft beschlossen. Dazu gehörte eine strenge Funktionstrennung der Städte. Das dichte Gewirr von Wohnungen und Arbeitsstätten, wie es die mittelalterliche Stadt gekennzeichnet hatte, wo in engen Gassen Fabriken neben dunklen Wohnhöhlen lagen, sollte einer klar gegliederten Stadt weichen: Hier Wohnviertel, die modernen Gesichtspunkten genügen, dort Industriegebiete.

Diese Trennung hat unsere Städte ein Stück weitergebracht. Der Standard der Wohnungen hat eine nie gekannte Höhe erreicht. Niemand muss mehr neben lärmenden und rußenden Maschinen hausen. Er hat aber auch Fehlentwicklungen begünstigt. Auf dem Weg zur Arbeit durchqueren Millionen täglich die Städte. Der Verkehr in der „autogerechten Stadt“ wird zur größten Umweltbelastung. Er frisst Zeit und Gesundheit. Viele alte, kleinteilige Viertel konnten diesen Ansprüchen nicht genügen. Sie wurden durch die Flächensanierung radikal beseitigt oder „entkernt“. Sterile Schlafstädte entstanden, mit neuen sozialen Problemen. Der geplante Abbruch von Teilen der Keupstraße und der Holweider Straße in Mülheim war ein Produkt dieser falschen, weil maßlosen Politik. Es dauerte lange, bis man sich auf einen Mittelweg besann. Bis klar wurde, dass die große Mehrheit der Betriebe, insbesondere die neuen Medienbetriebe, gar keine Umweltbelastung darstellen, und dass sich hier „Wohnen und Arbeiten“ wieder verbinden lässt.

„Nichtstörendes Gewerbe“ neben modernem Wohnungsbau wird in vielen Fällen die Zukunft sein. Das gute alte „Mischgebiet“ ist wieder in. Unter Fachleuten läuft dieses Umdenken unter dem Begriff: „habitat II“, einem Kongress in Istanbul im Jahre 1996.

Leider ist vieles davon noch nicht Gesetz. Den Planern sind oft die Hände gebunden durch Abstandsflächenverordnung und Gerichtsurteile. Sie werden verstärkt von Bürgern, die ihren Anspruch auf Ruhe mit Grabruhe verwechseln und am liebsten auch die Kindertagesstätte nebenan verbieten wollen oder den sozialen Treffpunkt.

Rainer Kippe
Anwohner Düsseldorfer Str.
WiWat e.G.



Arbeitskizze aus dem Workshop „unbestelltes Land“ plan 04, 2004, für das Gelände des alten Güterbahnhofs Mülheim

Reste der alten Hallen auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Mülheim



Wohnen und Arbeiten auf dem Hof des SSM, Düsseldorfer Straße

Umso wichtiger ist es, dass die Bürger dieses Thema aufgreifen und für lebendige Viertel eintreten, in denen man Wohnen, Arbeiten, Sport treiben und feiern kann, in der die Schreinerei neben dem Wohnhaus steht, die Kneipe neben der KITA und das Seniorenheim neben dem Jugendclub, dem Büro und der Softwarefirma.

Der alte Güterbahnhof Mülheim Nord zwischen Keupstraße und Berliner Straße ist ein solches Gebiet. „Ein lebendiges Viertel für Mülheim“ soll hier entstehen, entsprechend der Kooperationsvereinbarung zwischen SPD und GRÜNEN aus dem Jahre 2006. Damit griffen sie Forderungen von Bürgern auf, die bereits im Jahre 1997 erstmals in einem Entwurf des Mülheimer Architekten Bodo Marciniak Ausdruck gefunden hatte und im Jahre 2004 und 2005 Gegenstand der planwoche, plan04/plan05 war. Der städtische Planungsdezernent Streitberger stellte 2009 eine Planung vor, die Wohnen und Arbeiten verbindet. Das Programm Mülheim 2020 griff diese Vorstellungen auf. Die Entwicklung von Mülheim Nord, so heißt es da, hänge an der Entwicklung der Industriebrache als Bindeglied zwischen den isolierten Vierteln Keupstraße und Berliner Straße.

Bürger entwickelten in einem unabhängigen Planungsverfahren genannt „advocacy planning“ gemeinsam mit dem Architekten Kai Buder eigene Nutzungspläne, in denen sowohl genossenschaftlicher Wohnungsbau vorkommt, wie auch ein Baurecyclinghof, ein deutsch-türkisches Geschäftshaus oder Gärten. Geschehen ist bisher nichts. Im Gegenteil, die alten Güterhallen, in plan 04 noch als Gründerzentrum für neue Betriebe vorgesehen, sind inzwischen abgerissen. Zäune prägen das Bild. Der Norden des Gebietes ist der Expansion eines Stahlhandels geopfert worden – alte gegen neue Ökonomie. Auch der Süden soll, nach den Vorstellungen der führenden Mülheimer SPD- und CDU-Politiker, reines Gewerbegebiet werden. Wohnungsbau, Selbsthilfe und niedrigschwellige Arbeitsplätze soll es nach diesen Vorstellungen nicht geben, obwohl sie in Mülheim 2020 beschlossen worden sind.

Sollten diese Vorstellungen sich durchsetzen, so wäre dieses bahnbrechende Erneuerungsprogramm für Mülheim wohl gescheitert. Deshalb ist bereits abzusehen, dass der Güterbahnhof eine entscheidende Rolle bei der Kommunalwahl 2014 spielen wird.

Stichworte aus Gesprächen zum Thema Wohnen und Arbeiten

Kleine Läden, Geschäfte auf der Berliner Straße, Reduzierung der Spiel- und Unterhaltungsstätten, Angebot von Gastronomie und Café/Eisdiele um den Marktplatz, Verbessern von Wohn-, Aufenthalts- und Lebensqualität

Gemischte Bebauung auf dem ehemaligen Güterbahnhof:

*Wohnen & Arbeiten, Raum für Wohnmodelle, Kleingewerbe, Läden ebenerdig, Werkstätten, sozialer Wohnungsbau, Baugruppen
Von-Sparr-Platz an der KVB-Haltestelle mit Geschäftshaus, Platzgestaltung mit Grün und Gastronomie, Platz und Areal verbinden die umliegenden Quartiere, Durchlässigkeit, keine Verinselung*

Nächste Schritte

Planungen: Wohnen + Arbeiten auf der Brache

Von Sparr Platz

Stadt soll Grund für Bauvorhaben erwerben

Gut wären Bauträger für sozialen Wohnungsbau

Baugruppen für Familien, Kinder, Alte

Lofts für den Eigenausbau/Atelier, Werkstatt

Kleingruppenhäuser

Offene Grünflächen – Grüngürtel – Naturgrün

Wegeverbindungen fußläufig, Radwege,

Übergänge in benachbarte Quartiere

„advocacy planning“
Der Von-Sparr-Platz, Entwurf
Buder + Menzel, Architekten,
BDA Köln/Brühl, 2010



Ausblick

Engelbert Becker Bewohner von Mülheim Nord wollen Verantwortung für ihr Viertel übernehmen. So eindeutig sind die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen des Workshops. Sie haben Vorschläge und Pläne für einen ökologischen, zukunftsfähigen Stadtteil entwickelt. Das Engagement der Mülheimer ist längerfristig angelegt. Sie wollen einen zukunftsfähigen Stadtteil, der Lebens- und Aufenthaltsqualität hat und auch Modell sein kann. Erste Arbeitsgruppen zur Grünentwicklung und Verbesserung der Wegenetze für Fußgänger und Radfahrer haben ihre Arbeit aufgenommen.

An den beiden Tagen gemeinsamen Wünschens und Planens wurde klar, die Gestaltungsvorschläge für die Zukunft sind ein komplexes Anliegen. Die Referenten der fünf Impulsreferate zeigten deutlich auf, dass weit-sichtige Planung notwendig ist. Bei den einzelnen Themengruppen wurden die vielfältigen Überschneidungen der zu lösenden Aufgaben sichtbar. Der Stadtteil wird nicht alleine durch verkehrsplanerische Maßnahmen lebenswert und zukunftsfähig.

Im Auftrag der Stadt Köln hat die Firma agiplan mit „Mülheim 2020“ ein Handlungskonzept des rechtsrheinischen Nordens mit Vorschlägen entwickelt. Die Politik wird aufgefordert – mit dieser Untersuchung und den Vorschlägen aus dem Workshop – der Verwaltung einen Planungsauftrag zu erteilen. Das rechtsrheinische städtebauliche Entwicklungskonzept für Deutz und Mülheim-Süd ist von der Mülheimer Brücke über den Mülheimer Norden hinaus weiterzuführen.

Bei der Planung sind unter anderem folgende Bereiche zu entwickeln:

- > die zukünftige Verkehrsplanung zur Reduzierung des Individual- und Lastverkehrs
- > die Ergänzung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs; breite, vorrangige Fuß- und Fahrradwege; mehr Straßen- und Bahnübergänge
- > ein Bebauungsplan, der das Miteinander von Wohnen und Arbeiten vorsieht. Die Zusammenführung der Quartiere Schanzen-, Keup-, Berliner und Düsseldorfer Straße
- > Bei neuer Bebauung Förderung von modernen familien- und alten gerechten Wohnungen im Sozialen Wohnungsbau, die Freihaltung von Grund für Plätze, Grün- und Gartenanlagen

Die komplexen Zusammenhänge bedürfen gemeinsamen Planens und Handelns. Dafür reicht das Modell der Bürgerinformation schon lange nicht mehr aus. Planen im Dialog bedeutet miteinander reden, Meinungen, Vorstellungen und Erfahrungen gegenseitig einholen.

Die Werkstattgespräche bei dem Projekt Heliosgelände in Köln Ehrenfeld sind ein ermutigendes Zeichen. Mit Teilen der Politik und Verwaltung hat eine informelle Zusammenarbeit begonnen.

Um diesen Weg erfolgreich weiter gehen zu können, sollen zukünftig, vor Planungsbeginn, alle beteiligten Fachgremien und -referate mit Bürgern und externen Fachleuten zusammenarbeiten. So können Vorschläge für stadtplanerische Weichenstellungen im Dialog entwickelt werden.



Über die nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.

Engelbert Becker

2007 begannen wir mit einem öffentlichen, monatlichen Treff. Anwohner, Interessierte, Vertreter von Vereinen und Initiativen trafen sich zum Reden und Kennenlernen, zum Austausch über ihre Erfahrungen im Stadtteil.



Modell zum Konzept für den Bürgerpark Berliner Straße, K. Krauss, nachbarschaft, www.architektururbanismus.de

Mitglieder der Nachbarschaft waren bereits von 2003 an als Müll- und Umweltgruppe aktiv. Mit Aktionen und Informationsarbeit gegen Vermüllung gelang es ihnen, gemeinsam mit der Abfallwirtschaft, die wilden Müllhalden zu minimieren, aufzulösen. Gemeinsam mit Initiativen, Kitas und Vereinen vor Ort organisiert die nachbarschaft jährlich ein Straßen- Stadtteilfest.

2009 wurde die Initiative als nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. ins Vereinsregister eingetragen. Seitdem sind im Verein verschiedene Arbeitsgruppen aktiv.

Die „Arbeitsgruppe Bürgerpark“ entwickelte ein Konzept für die Umgestaltung des kleinen Parks neben dem Bürgerzentrum MütZe. Ihre Planungsvorschläge wurden als Projekt in das IHK-Mülheim 2020 aufgenommen. Im Herbst 2012 wird der Bürgerpark Berliner Straße „revitalisiert“ sein – dann wird er wieder zu einem Treffpunkt für die Anwohner werden, mit einer Bühne, Sport- und Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche, Sitzgelegenheiten, einem Bücherschrank und offener Gastronomie.

Die „Arbeitsgruppe Brache“ geht auf Aktivitäten aus den 90er Jahren zurück. Als der Stadtteil als Sanierungsgebiet ausgewiesen war, haben Initiativen und Vereine eine Mischbebauung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Mülheim gefordert. Im Rahmen von plan04 wurde im Stadtteil der Workshop „unbestelltes Land“ durchgeführt und mit plan05 fortgesetzt.

Die Gruppe Brache der nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. entwickelte mit der IG Keupstraße, der Jugendhilfe Köln, dem SSM und Bewohnern des Viertels MÜLHEIM PLANT. Fachlich unterstützt wurden sie von Architekten und Stadtplanern. Die aus dem Stadtteil entwickelten Bauvorhaben für Wohnen, Gewerbe und sozial-kulturelle Einrichtungen wurden mit dem Architekten Kai Büder zu „advocacy planning“ weiter-

entwickelt. Es gab mehrere öffentliche Veranstaltungen, bei denen die Planungsideen vorgestellt und mit Vertretern aus Politik und Verwaltung diskutiert wurden.

2012 hat die nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. den Workshop TRÄUMEN – WÜNSCHEN – PLANEN für Mülheim organisiert und durchgeführt; ein Ergebnis – die Broschüre – halten Sie in Ihren Händen ...

Unterlagen zum Workshop, Verweise zu Plänen und Studienarbeiten, die Mülheim betreffen, finden Sie unter www.zp-bhatt.com/ Hinweise zur nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V. auch unter: <http://www.netzwerkmuelheim.de/mapm.php?ID=79>



Auszug aus der Satzung [nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.](#)

... Zweck des Vereins ist die Förderung des bürgerlichen Engagements für die Pflege und Entwicklung der Umwelt, Kunst und Kultur im Stadtteil Köln-Mülheim-Nord. Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch gemeinsame Aktivitäten zur Verbesserung des Wohnumfeldes und der Stadtteilstruktur, wie Revitalisierung von vernachlässigten öffentlichen Räumen und Brachflächen, Schaffung von integrativen Plattformen um die sozialen Kontakte zu fördern.

Weitere Arbeitsansätze sind Diskussions- und Informationsveranstaltungen, sowie kulturelle Veranstaltungen in Form von Kunstaktionen, Ausstellungen, Stadtteilführungen. Themenspezifische Arbeitsgruppen befassen sich mit der Untersuchung bestimmter Problemfelder. Sie erarbeiten Konzepte für Lösungsansätze und verfolgen deren Realisierung.

**Chronologie
nachbarschaft
köln-mülheim-nord e.V.**

- 2007 *Gemeinsames Straßenfest in der Schützenhofstraße*
1. Einladung zum Nachbarschaftstreff im Kulturbunker Berliner Straße
Beginn der Arbeitsgruppe zur Revitalisierung des Bürgerparks Berliner Straße
Arbeitsgruppe Brache, Wohnen und Arbeiten auf dem ehemaligen Güterbahnhof
- 2008 *Kunstaktion: reise nach jerusalem, Bürgerpark Berliner Straße*
Konzept und Kostenschätzung zur Optimierung des Bürgerparks durch die
Arbeitsgruppe mit SAMT, Architektenbüro, Köln
Mülheim Plant, Vorstellung Advocacy Planning, Bürgerzentrum MütZe, Berliner Straße
- 2009 *nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V., Gründung und Eintragung im Vereinsregister*
Konzept zur Optimierung des Bürgerparks wird ins IHK-Mülheim 2020 übernommen
Mülheim Plant, Podiumsgespräch im Bezirksrathaus Köln-Mülheim
Runder Tisch zum qualifizierten Antrag „Bürgerpark“:
nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V., Amt für Stadtentwicklung, Grünflächenamt,
Lill & Sparla, Landschaftsarchitekten
Ein Vertreter der „nachbarschaft“ kommt in den Veedelsbeirat, Mülheim 2020
- 2010 *Workshop advocacy planning im hdak: Baudezernent der Stadt Köln,*
„nachbarschaft“, Advokaten der Bauvorhaben, Eigentümer Aurelis, hdak
Teilnahme am Montagsgespräch „Multikulti Mülheim“, Domforum Köln
Gemeinsame Aktion mit SSM: Wir bringen Mülheim zum blühen
Vorstellung des Planungsprozesses advocacy planning, Büder+Menzel Architekten BDA
- 2011 *blaues picknick, Bürgerpark Berliner Str., Aktion zur Kommunikation im Stadtteil*
- 2012 *Workshop: Träumen – Wünschen – Planen für Mülheim*
Baubeginn Optimierung Bürgerpark Berliner Straße
Die Broschüre, Ergebnisheft des Workshops: Träumen–Wünschen–Planen für Mülheim
Ausstellung der Ergebnisse des Workshops im Kulturbunker, Berliner Str., und
Planen im Dialog – Vorschläge für einen Stadtentwicklungsplan von Mülheim-Nord
Ausstellung und Podiumsgespräch im Kontext von plan12
- seit 2007 *offenes monatliches Treffen*
jährliches Stadtteilstreffen mit Initiativen, Vereinen und Kitas auf dem Marktplatz

Fotonachweis: S. 10, 14, 21: Pläne, B. Orthen, B. Bhatt, Architekten und Planer, Köln/Siegburg, Kartenmaterial OpenStreetMap - CC-BY-SA 2.0; S. 11: Dirk Kerstan, Kölner Neuland e.V.; S. 12: M. Ruser; S. 15: von oben nach unten: HASK, Grevens Adressbuch, wiso-veg.de; S. 17: R. Paulsen unter Verwendung einer Planungsskizze von T. Klumpp; S. 18: OpenStreetMap - CC-BY-SA 2.0; S. 19,23: Gabi Schönau; S. 20: Foto: ©Mbdortmund200; S. 26: SSM; S. 27: Büder+Menzel Architekten BDA Köln/Brühl; Umschlag und alle anderen Fotos: © R. Paulsen

Für die vielfältige Unterstützung bedanken wir uns bei:

den Referenten des Workshops, Jacqueline Crawford für Konzept und Moderation, dem Kulturbunker für Räume, dem SSM für Verpflegung, dem Architekten Bernd Orthen und Bharat Bhatt für das Erarbeiten von Verkehrsplänen, für die Filmbegleitung Lisa Glahn und Charlotte Schwalb – allen Teilnehmern des Workshops für Arbeit und Ergebnisse – und allen – die Texte für die Broschüre geschrieben haben – die Frau Bruchhaus Korrektur gelesen hat ...

... der Sozialraumkordinatorin Wilhelmine Streuter für Blitzhilfen, dem Veedelsbeirat für die Mittel aus dem Verfügungsfonds Mülheim 2020, Frau Dormann für Hilfe bei Anträgen und Materialien, dem Architekten Christian Schaller und dem Haus der Architektur Köln für Gespräche und Unterstützung, dem Architekten Kai Büder für die Begleitung und zu „advocacy planning“ ...

... und ganz herzlich den Mitgliedern und Helfern des Vereins für das Opfern vieler, vieler Stunden ihrer Zeit, die Freude, die wir miteinander hatten – auch – wenn wir manchmal schon sehr müde waren.

Köln-Mülheim, im September 2012

Die Broschüre, Träumen – Wünschen – Planen für Mülheim

Impressum

Herausgeber: nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.

c/o G. Schönau, Schützenhofstraße 9, 51063 Köln

Redaktion: E. Becker/R. Paulsen

© bei den Autoren

Layout/Bild/Satz: paulsen.kunst+grafik, Köln

Druck: druckdiscount24.de, Aufl. 500, 2012



nachbarschaft köln-mülheim-nord e.V.

Workshop und Broschüre wurden mit Mitteln aus dem Verfügungsfonds des Programms IHK-Mülheim 2020 unterstützt.

