

Machbarkeitsstudie
zur Revitalisierung der Innenstadt Köln-Porz

Auftraggeber



Stadt Köln

Amt für Liegenschaften, Vermessung
und Kataster

Willy-Brandt-Platz 2
D - 50679 Köln

Auftragnehmer

moderne stadt

Gesellschaft zur Förderung
des Städtebaues und der
Gemeindeentwicklung mbH

Brückenstraße 17
D - 50667 Köln

in Zusammenarbeit mit

JSWD ARCHITEKTEN

Maternusplatz 11
D - 50996 Köln

hib Handelsimmobilien Beratung&Management

Franz-Brassart-Strasse 10
D - 50859 Köln

BSV

BSV BÜRO FÜR STADT- UND
VERKEHRSPLANUNG DR.-ING.
REINHOLD BAIER GMBH

Hanbrucher Strasse 9
D - 52064 Aachen

IDK KLEINJOHANN - KÖLN

Sechtemer Str. 5
D - 50968 Köln

M&P Ingenieurgesellschaft

Ingenieurgesellschaft mbH

Widdersdorfer Straße 190
D - 50825 Köln

Corall Ingenieure

Ingenieure und Sachverständige für
den vorbeugenden Brandschutz

Hochstraße 18
D - 40670 Meerbusch (Osterath)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Erläuterung der Aufgabenstellung und Vorgehensweise	5
3	Ausgangslage zur innerstädtischen Struktur	
3.1	Städtebau / Hochbau	7
3.2	Einzelhandel	13
3.3	Verkehr	18
3.4	Schadstoffe	26
4	Gemeinsame Zielsetzung zur Revitalisierung	28
5	Mögliche Varianten zur Revitalisierung	30
5.1	A1 Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek	34
5.2	A2 Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz	44
5.3	B1 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen	54
5.4	B2 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek	64
	Modellfotos	74
6.1	Fußgängerbrücke zum Rhein	76
6.2	Wohnbebauung auf dem Areal des Bezirksrathauses	78
7	Stellungnahme Fachdisziplinen	
7.1	Verkehr	81
7.2	Statik	84
7.3	Brandschutz	87
8	Berechnungen	
8.1	Übersicht der Flächen	89
8.2	Kostenschätzung	91
8.3	Wirtschaftlichkeitsvergleich	96
9	Zusammenfassung und Empfehlung	99
10	Dokumentation Entwurfsprozess	100

1 Einleitung

Eine Chance für die Porzer Innenstadt

Noch bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts war Porz ein von der Landwirtschaft geprägtes Dorf. Die erste Kirche wurde 1901 am Standort der heutigen Pfarrkirche St. Josef als Notkirche in einer Ziegelei eingerichtet. Verstädterung hat sich nachfolgend in Ansätzen aber nicht flächendeckend und durchgreifend vollzogen. Bilder aus den 60er Jahren zeigen eine kleinstädtische Silhouette mit Rathaus- und Kirchturm.

In den 70er Jahren wurde das Zentrum von Porz am Rhein zum Gegenstand der Stadtsanierung. Funktionale Veränderungen im Sinne der damaligen Zeit wie die Entkoppelung von Fußgänger- und Autoverkehren an der Hauptstraße, die Schaffung eines Magneten mit dem Bau eines Kaufhauses auf dem Friedrich-Ebert-Platz, die Umwandlung der Bahnhofstraße in eine Fußgängerzone gaben der Innenstadt von Porz ein städtisches Gepräge. Der Zugang zum Rheinufer und der zentrale Platz wurden komplett neu gestaltet. Diese Entwicklung war 1982 abgeschlossen, als die Stadt Köln ihre Zusage aus dem Eingemeindungsvertrag einlöste, ein neues Rathaus zu bauen.

In den folgenden 30 Jahren hat die Innenstadt von Porz zuerst gut und dann zunehmend schlechter die Funktionen des Zentrums eines Stadtbezirkes der Stadt Köln mit mehr als 100.000 Einwohnern wahrgenommen. Spätestens mit der Insolvenz von Hertie 2008 und dem nachfolgenden Leerstand des einstigen Magneten wurde deutlich, dass diese städtebauliche Konfiguration nicht mehr trägt.

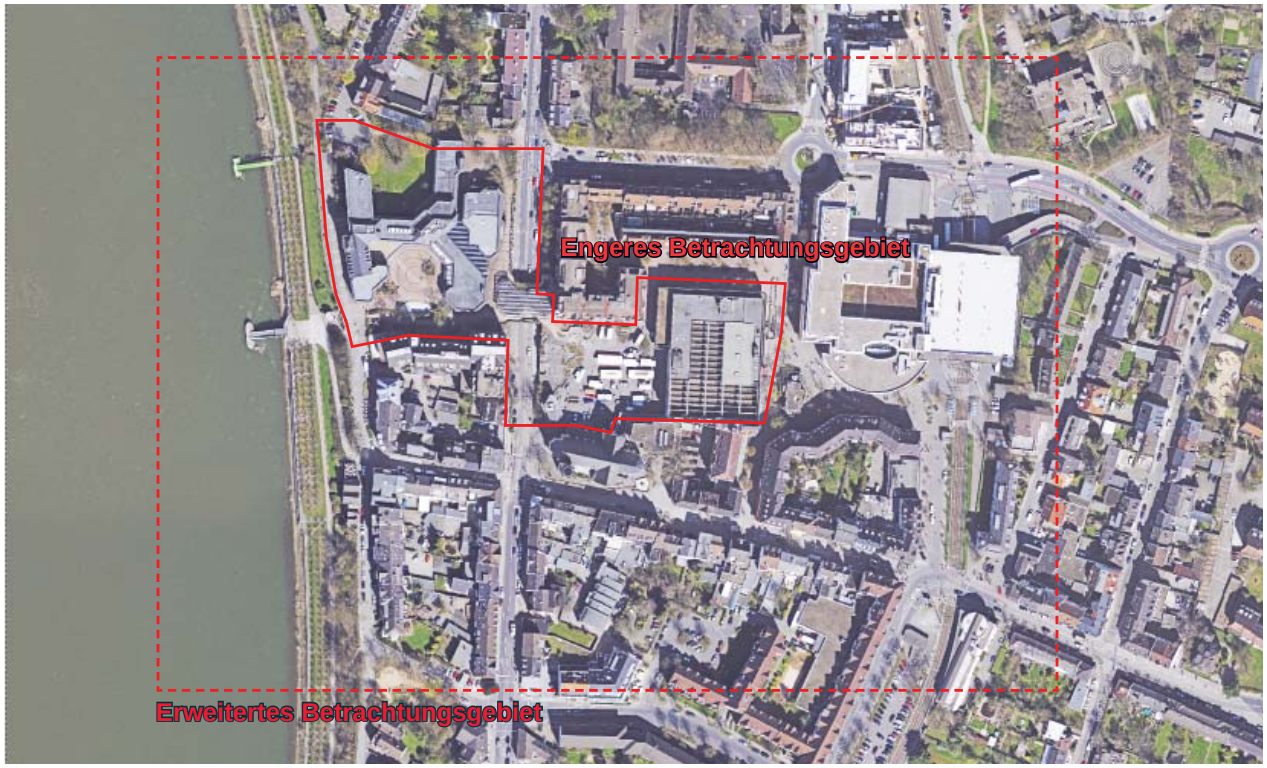
Die Aufgabe dieser Studie ist es, aufzuzeigen, wie eine Revitalisierung der Innenstadt von Porz mit planerischen Mitteln gelingen kann. Dabei ist es wichtig, dass nicht nur städtebauliche Alternativen entwickelt werden. Die aufgezeigten Lösungen sind mit den funktionalen Erfordernissen des Wohnens in der Stadt, des Handels, der Verwaltung, des Verkehrs und nicht zuletzt ökonomischer Notwendigkeiten abzugleichen. So soll ihre ‚Machbarkeit' in ästhetischer, funktionaler aber auch wirtschaftlicher Hinsicht nachgewiesen werden. Dabei soll einerseits auf die örtlichen Verhältnisse und die vorhandenen Strukturen eingegangen werden, die städtebaulichen Anker sollen aufgegriffen werden, aber andererseits soll auch die Freiheit gegeben sein, sich von überkommenen Strukturen, wie zum Beispiel einer Spezialimmobilie ‚Kaufhaus' zu trennen.

Die Studie erhebt damit nicht den Anspruch, die einzige mögliche Lösung aufzuzeigen, genau so wenig wie sie den Anspruch erhebt, die allein gültige städtebauliche Form gefunden zu haben. Sie zeigt aber wie es gehen kann, und mit welchen Chancen und Risiken die unterschiedlichen Lösungen verbunden sind.



Historisches Luftbild

2 Erläuterung der Aufgabenstellung und Vorgehensweise



Lufbild Innenstadt Köln Porz

Mit der Beauftragung der Machbarkeitsstudie für die Revitalisierung der Innenstadt von Porz wurde eine umfassende Aufgabenstellung formuliert. Ausgehend von der Immobilie des ehemaligen Kaufhauses sollen nicht nur zwei Nutzungsalternativen im Hinblick auf zwei Betrachtungsräume in ihren Wirkungen auf die Innenstadt von Porz untersucht werden. Es sollen neben den städtebaulichen auch die räumlich-funktionalen, verkehrlichen und ökonomischen Auswirkungen der einzelnen Lösungen bewertet werden.

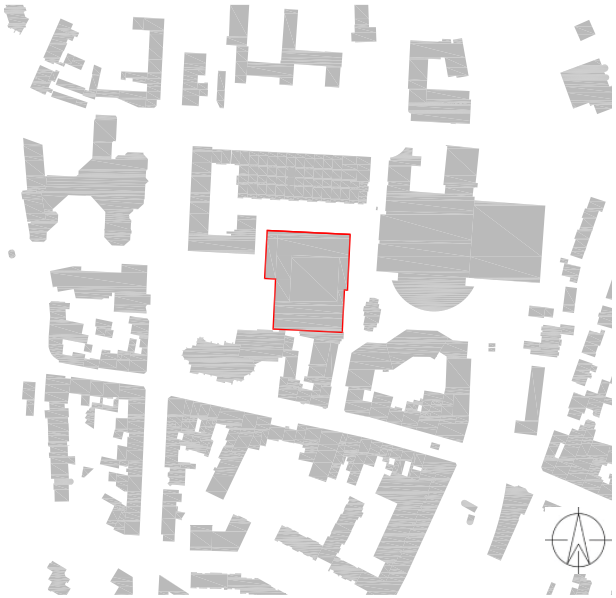
Die städtebauliche Bestandsaufnahme und die Analyse der Handelsstruktur machen die Problemlage deutlich. Das ehemalige Hertie-Kaufhaus ist nicht nur verlorene Handelsfläche in der Innenstadt, es ist auch ein städtebaulicher Missstand, der die hier sehr wohl vorhandenen Chancen massiv behindert. Dabei ergänzen sich die städtebaulichen Ziele und die Ziele der Handelsentwicklung an diesem Ort in Form der ‚liegenden Acht' auf sehr selbstverständliche Weise.

In Verpflichtung der aus der Bestandsaufnahme abgeleiteten Ziele werden deshalb verschiedene städtebauliche und räumlich-funktionale Möglichkeiten skizziert, die letztendlich auf vier Alternativen verdichtet werden. Dabei ist eine dieser Alternativen die vom Auftraggeber explizit geforderte Variante des Umbaus des ehemaligen Kaufhauses zu einem Bezirksrathaus.

Alle Varianten werden im Hinblick auf ihre verkehrlichen Folgen für die Innenstadt von Porz bewertet, die Kosten und die möglichen Erlöse werden abgeschätzt und auf dieser Grundlage wird eine Variante empfohlen.

3 Ausgangslage zur innerstädtischen Struktur

3.1 Städtebau / Hochbau



Lageplan | o.M.

Stadträumlich bildete das ehemalige Hertie Kaufhaus schon immer eine Barriere zwischen dem Friedrich-Ebert-Platz und der östlichen Bebauung. War es zu Zeiten eines funktionierenden Kaufhauses noch möglich die jeweils andere Seite durch die Verkaufsflächen hindurch zu erreichen, stellt der jetzt leer stehende Bau ein unüberwindliches Hindernis dar. Die seitlich gelegene, dunkle und viel zu enge Passage kann diesen Missstand nicht aufheben. Ausdruck dieser Misere ist die völlige Verödung des Friedrich-Ebert-Platzes. Auch die seitlich flankierenden Einzelhandelsflächen der nördlichen Platzbebauung und die auf der Fußgängerbrücke befindlichen Pavillons stehen infolge dieser Entwicklung teilweise leer. Grundsätzlich stellt sich auch die Frage, ob ein Platz dieser Größe ohne zusätzliche Attraktoren überhaupt sinnvoll ist zumal die tiefer gelegte Hauptstraße eine zusätzliche unbelebte Barriere bildet. Eine weitere Bürde für einen Neuanfang und die gewünschte Revitalisierung bildet das Dechant-Scheben-Haus, das in einer unverständlichen Art und Weise an die Kirche angebaut wurde. Die Passage zur Bahnhofstraße bildet gleichfalls einen bedrückenden Angstraum und führt nicht zu einer attraktiven Wegebeziehung, die einer Käuferfrequenz zuträglich ist.

Ein weiterer Seismograph dieser negativen Entwicklung ist der Wochenmarkt, der sich dahin verlagert hat, wo Käuferfrequenzen vorhanden sind, nämlich rund um das funktionierende City Center.

Das Kaufhausgebäude selbst ist ausschließlich für eine Kaufhausnutzung im Stil der siebziger Jahre konzipiert. Infolgedessen erzeugen große geschlossene Fassadenflächen mit gestrichener Sichtbetonoberfläche eine zusätzlich abstoßende Atmosphäre. Die mehrmalige Gebäudebesichtigung hat die Erkenntnis gebracht, dass das Gebäude nur durch massive Eingriffe einer Umnutzung zuzuführen ist. Technik, Ausbau und Fassaden sind nicht mehr zeitgemäß und können nicht weiter verwandt werden. Lediglich der Rohbau könnte Grundlage einer sinnvollen Nachnutzung sein.



Kaufhaus-Immobilie Hertie

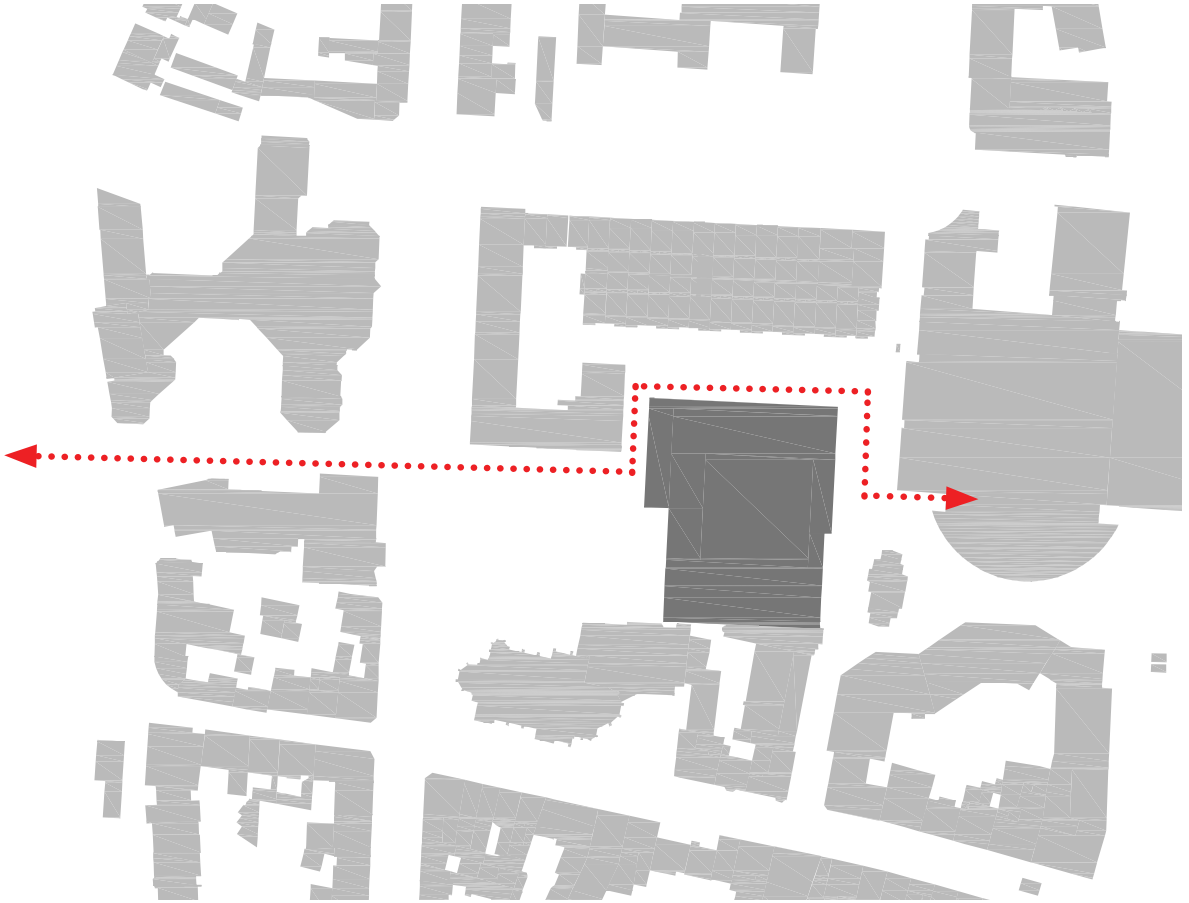


Kaufhaus-Immobilie Hertie

3.1 Städtebau / Hochbau



Blick auf Innenstadt und Rhein



Lageplan | o.M.

Die Sicht- bzw. Bewegungsachse vom Zugang des City Center Porz bis zur Fußgängerbrücke und weiter hinaus zum Rheinufer ist durch die bestehende Kaufhaus-Immobilie versperrt und bildet eine Barriere zwischen Innenstadt und Rhein.

3.1 Städtebau / Hochbau



Friedrich-Ebert-Platz



Lageplan | o.M.

Der Friedrich-Ebert-Platz erfüllt seit dem Leerstand der Hertie-Immobilie 2008 zunehmend schlechter die Funktionen eines zentralen Stadtplatzes. Zusätzlich zu der Bestandsimmobilie verschließt das Dechant-Scheben-Haus den Platzraum und trägt so zu seiner Verödung bei.

3.1 Städtebau / Hochbau

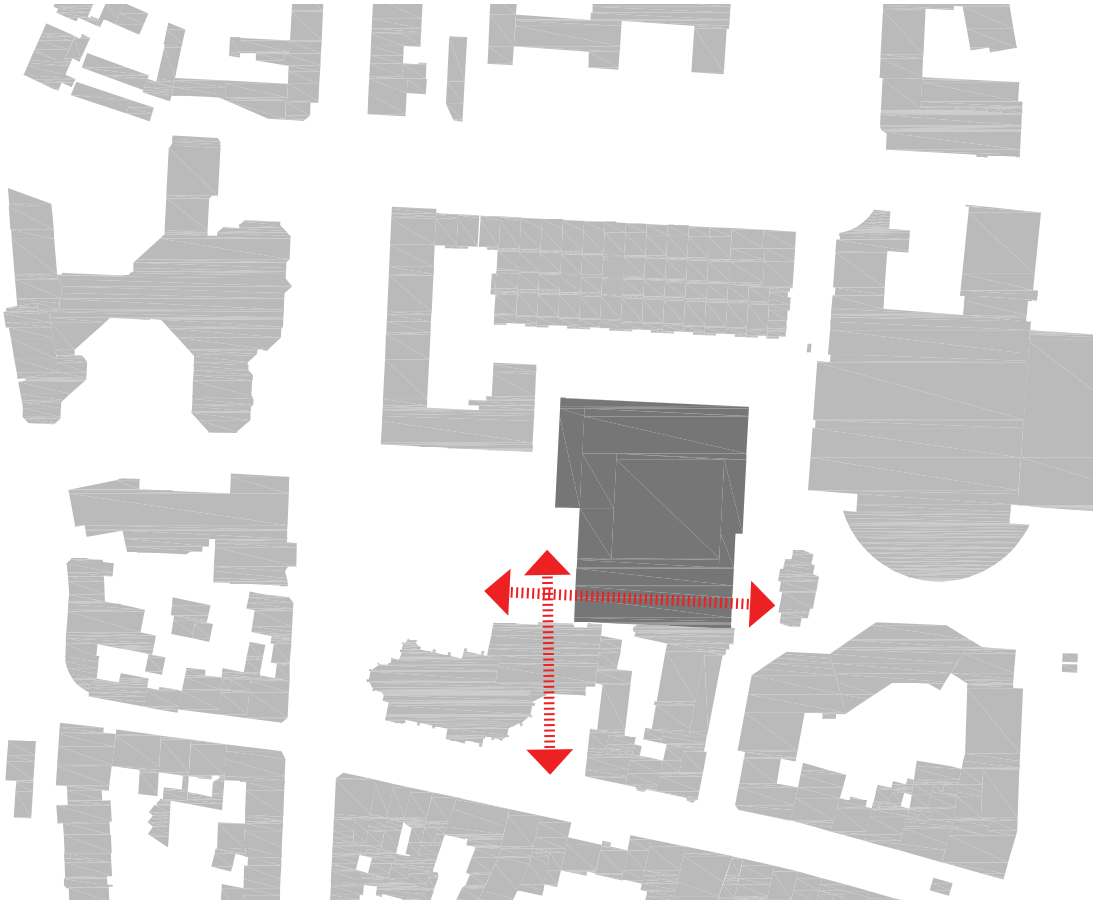


Passage Hertie, „Der Schlauch“



Passage zur Bahnhofstrasse

Die verbindenden Passagen erzeugen durch ihre Tiefe, ihre niedrige Höhe und ihren schlechten Zustand Angsträume, die nicht dazubeitragen den Friedrich-Ebert-Platz mit dem umgebenden Stadtraum zu verbinden.



Lageplan | o.M.

3.1 Städtebau / Hochbau



Hauptstraße Blick auf Brücke von Süden



Lageplan | o.M.

Die Anhebung der Hauptstraße auf das allgemeine Stadtniveau wäre städtebaulich wünschenswert, verkehrlich wären damit aber Probleme der Leistungsfähigkeit der Hauptstraße verbunden, da die wichtige Fußgängerverbindung von der Innenstadt zum Rhein mit mindestens einer zusätzlichen und komfortablen Querung zu berücksichtigen wäre. Die Anhebung würde darüber hinaus den Umbau der gesamten Topographie des Friedrich-Ebert-Platze und vier angrenzender Gebäude bedingen, da die Erschließung dieser Gebäude über die heutige Lage der Straße und die Treppenanlage auf dem Platz erfolgt.

3.1 Städtebau / Hochbau



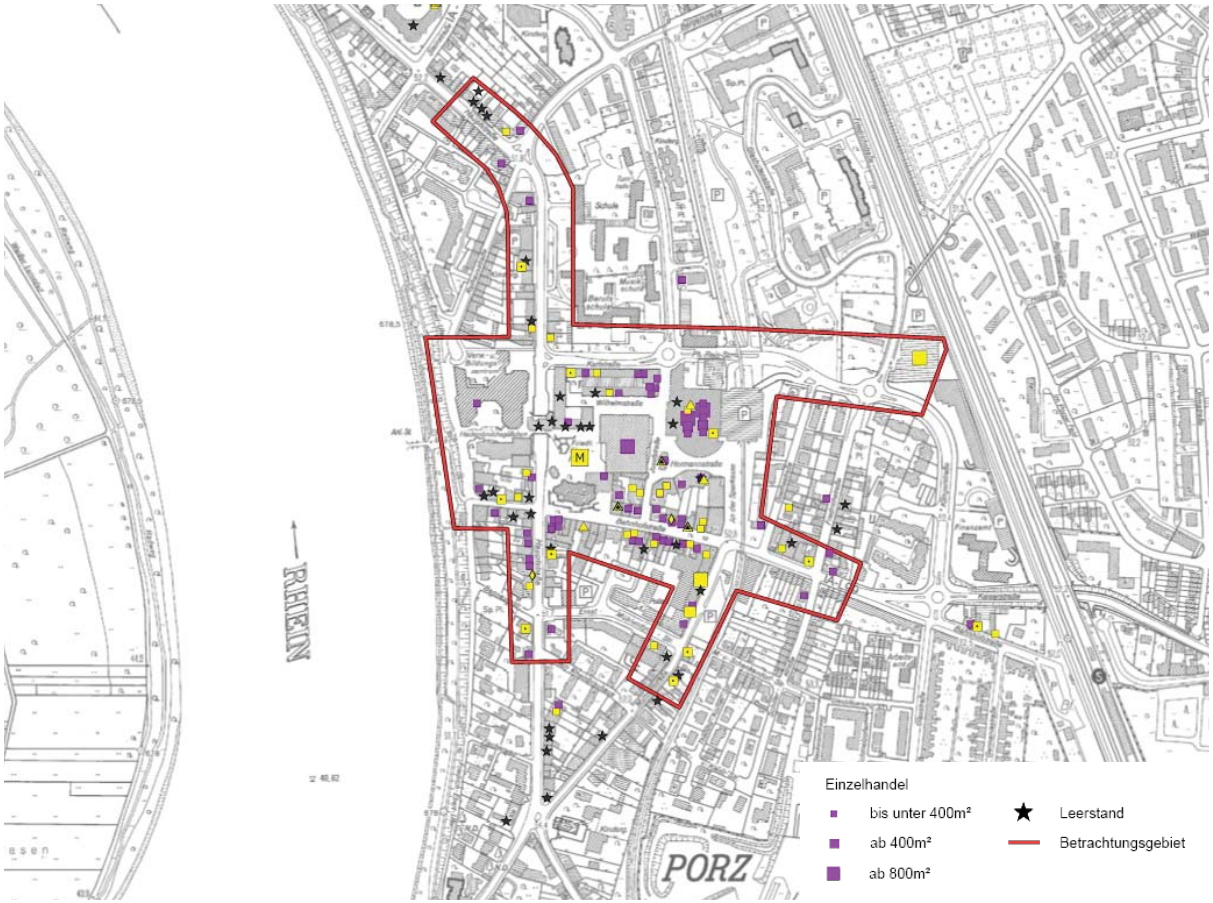
Pavillon auf der Brücke



Hauptstraße Blick auf die Brücke von Süden

Die massive Brücke mit ihrer Bebauung führt in zweifacher Hinsicht zu einem unattraktiven Stadtraum. Für den Fußgänger ist der Weg von der Innenstadt zum Rhein verbaut, für den Autofahrer auf der Hauptstraße liegt die Brücke wie eine Barriere über der Straße.

3.2 Einzelhandel



Karte zu Leerstand in Köln-Porz

Das Stadtentwicklungskonzept Porz-Mitte stellte bereits 2007 fest, das der wirtschaftliche Strukturwandel und verändertes Einkaufsverhalten ab den 1990er Jahren die Attraktivität des Porzer Bezirkszentrums abschwächten.

Der heutige Einzelhandelsbesatz in der Innenstadt von Porz ist zudem gekennzeichnet durch den Verlust des ursprünglichen Frequenzbringers Hertie und den anhaltenden Erosionserscheinungen, welche durch die negative Ausstrahlung dieser Immobilie ausgelöst werden.

Unabhängig davon steht der gesamte Einzelhandel derzeit vor seinem größten Umbruch – er erlebt eine wahre Revolution.

Die stetige Zunahme des Online-Handels verbunden mit Konzentrationsprozessen und Gleichförmigkeit auf der Anbieterseite, sowie die demografische Entwicklung und Zunahme der Differenzierung von Versorgungs- und Erlebniskauf auf der Nachfrageseite, haben zu einem nie gekannten Verlust von Lagequalitäten geführt. Diese Situation wird derzeit in vielen Klein- und Mittelstädten sichtbar und trifft insbesondere und zusätzlich zu der Warenhausschließung den Innenbereich von Porz. In der Folge hat die Anzahl der Leerstände in erdgeschossigen Lagen des Bezirkszentrums zwischen 2007 und 2015 signifikant zugenommen.

Darüber hinaus ist die noch vorhandene Einzelhandelsstruktur „ausgefranst und zerfasert“. Das heißt: A-, B- und C-Lagen sind nicht (mehr) auszumachen. Ein Mietpreisverfall hat eingesetzt. Nachvermietungen sind in den zurückliegenden Jahren über subventionierte Mietverträge und durch Etablierung von weniger interessanten Konzepten erfolgt.

Demzufolge leidet die Innenstadt von Porz heute unter einem wenig attraktiven Angebotsmix und einer ungenügenden Attraktivität.

3.2 Einzelhandel

Die unattraktive und mittlerweile aufgesplitterte Verteilung der Handels-, Gastro- und Dienstleistungsangebote im Innenstadtbereich kennzeichnet den bereits eingesetzten Verfall der Strukturen.

Heute ist ein nur gering qualifizierter Einzelhandelsbesatz mit ungenügendem Filialisierungsgrad der Grund für das „Durchfahren“ der Innenstadt von Porz, um das wesentlich attraktivere Angebotsgefüge in Köln und anderen umliegenden Städten zu erreichen. Die vorhandenen Frequenzen sind als „totes Leben“ zu bezeichnen, da es sich überwiegend um Lauffrequenzen ohne feste Einkaufsabsichten handelt.

Die heutigen „Trampelpfade des Kunden“ sind in den Strassen „An der Sparkasse“, „Hermannstrasse“, „Bahnhofstrasse“ und (noch) in Teilen der „Josefstrasse“ erkennbar. Aufgrund des heutigen Lauf- und Kaufverhaltens bieten diese Bereiche lediglich Lagequalitäten, die expansive Konzepte im Markt nur ungenügend ansprechen. Einfacher ausgedrückt: Der Einzelhändler expandiert nur, wenn er aufgrund exponierter Lage und ausreichender Frequenzen die Voraussetzungen zu Umsatzerfolgen erkennt.

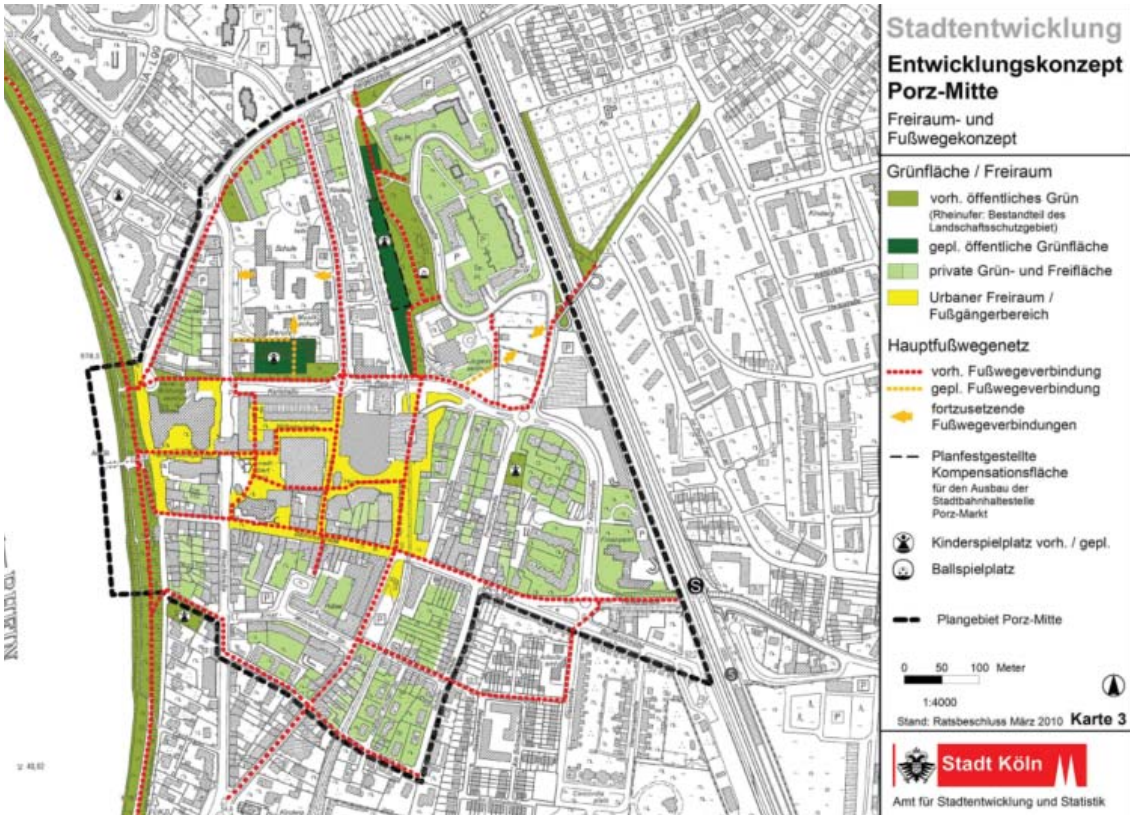


Karte zu Leerstand im engerem Betrachtungsgebiet | o.M.

Zielsetzung für die erforderliche Einzelhandelsentwicklung am Standort ist daher eine Verbesserung der Lagequalität und Ausweitung der Angebotsstruktur. Eine nachhaltige Zunahme der Besucherfrequenzen ist nur durch eine Attraktivierung des Innenstadtkerns zu bewirken. Die Top-Einzelhandelslage ist neu zu definieren und im Nahversorgungsbereich zu stärken, damit der gesamte ortsansässige Einzelhandel profitiert.

Aufgabe ist also die Schaffung eines „lebendigen Marktplatzes“. Die Schließung der (Angebots-)Lücke Warenhaus soll zur Stärkung des ortsansässigen Einzelhandels genutzt werden. Porz-City soll zukünftig im Bereich des täglichen Bedarfs wieder ein so ausreichendes Angebot bieten, das die Anfahrt zu einem anderen Einkaufsort keinen Mehrwert bietet. Diese „Strahlkraft“ soll durch die Ansiedlung eines Magnetanbieters im Lebensmittelbereich, arrondiert, um einen Drogeriemarkt sowie qualitätsvollen Anbietern aus dem mittelfristigen Bedarf erreicht werden.

3.2 Einzelhandel



Freiraum- und Fußgängerkonzept in Köln-Porz | o.M.

Urbanes Leben entsteht auch durch Handel und durch Schaffung von (Markt-)Plätzen. Vor diesem Hintergrund soll der bisherige, aufgrund der Veränderung der Angebotsformen jedoch überdimensionierte „alte“ Marktplatz durch Integration von kleinteiligen Marktständen in den Stadtgrundriss substituiert werden. Diese werden tageweise in bester Hauptfrequenzlage (Fußgängerzone) das zu etablierende Nahversorgungsangebot ergänzen.

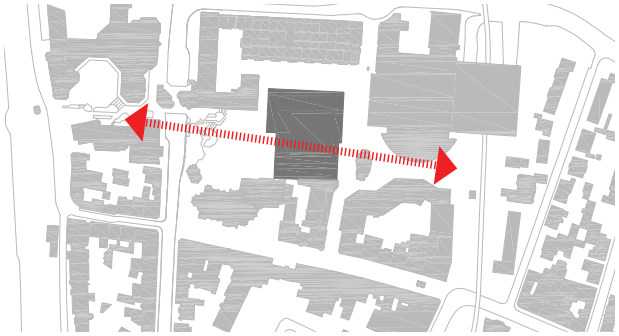
Bei diesen Überlegungen steht die überwiegend erdgeschossige Flächennutzung für den Einzelhandel im Vordergrund. Die darüberliegenden Büroflächen sorgen, wie die vorgesehenen Wohnungen, für eine Intensivierung der nahversorgungsorientierten Nachfrage. Ein leicht erreichbares und ausreichendes Parkraumangebot ist dabei Voraussetzung.

Neben der Attraktivierung des Angebots ist die Schaffung vorgegebener Laufwege zur Frequenzverstärkung erforderlich. In Form einer „liegenden Acht“ wird der Trampelpfad des Kunden vorgedacht und die 1-A-Lage neu definiert. Im übertragenen Sinne wird diese unendliche Schleife zur Gewohnheit des Besuchers des Bezirkszentrums.

Die intuitive Übernahme der vorgegebenen Laufwege durch den Kunden bewirkt mittelfristig eine Zunahme der Kauffrequenzen. Dies wiederum führt zur gewünschten Erschließung der vorhandenen Flächenpotentiale und zur Beseitigung von heutigen Leerständen im Kernbereich.

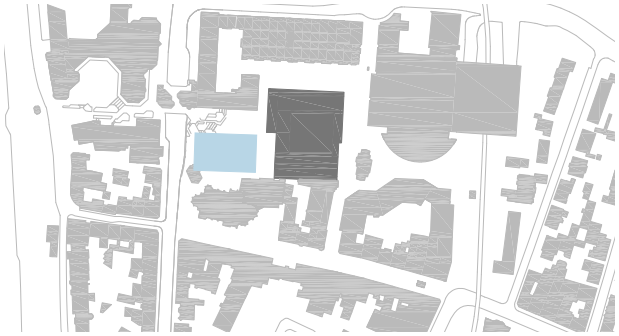
Durch diese Präzisierung der Lagequalität wird die Ansiedlung von qualifiziertem Einzelhandel begünstigt. In weiterer Folge werden sich in der neu geschaffenen Frequenzlage auch wieder Gastronomie- und Dienstleistungsangebote ansiedeln.

3.2 Einzelhandel



Verknüpfung der Innenstadt mit dem Rhein

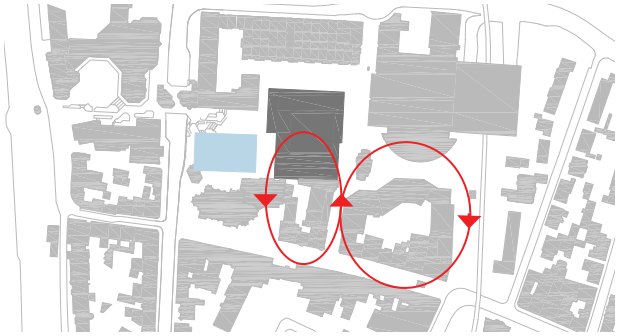
Die Attraktivität von Porz für auswärtige Besucher liegt auch perspektivisch in der unmittelbaren Nähe zum Rhein und im innerstädtischen Waren- und Dienstleistungsangebot. Entsprechend sind diese Wegebeziehungen zu stärken. Unattraktive Besucherwahrnehmungen sind zu vermeiden. Der zentrale Platz des ÖPNV mit den versorgungsorientierten Angeboten im Zentrum ist mit der freizeitorientierten Lage am Rhein „auf kurzem Wege“ zu verknüpfen.



Verknüpfung erfordert einen zusätzlichen Magneten

Negativempfindungen sind in Positivempfindungen zu verkehren. Die gefühlte Leere und Trostlosigkeit des überdimensionierten Friedrich-Ebert-Platzes und seiner Angsträume wird durch ein attraktives und derzeit unterrepräsentiertes Warenangebot und einen Raum der sozialen Überwachung ersetzt. Das Wohlfühl- und Sicherheitsempfinden der Besucher wird gesteigert. Die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Artikeln des täglichen Bedarfs erhöht das Besuchsaufkommen.

3.2 Einzelhandel



Die „liegende Acht“ als ideale Wegeführung

Die Etablierung einer neuen Lauflage setzt ein Vordenken des gewünschten Laufweges und eine gleichzeitige Auseinandersetzung mit dem intuitiven Laufverhalten der Besucher voraus. Zielsetzung ist die Schaffung einer durchgehend als attraktiv empfundenen Wegesituation. Dabei ist die Konzentration auf die 1A-Lage wesentlich. Sackgassenbildung und der „Lauf ins Leere“ sind unbedingt zu vermeiden. Somit bildet die liegende Acht als zukünftige Top-Lage „unendliche“ Sichtbeziehungen und eine hochattraktive Wegeführung.



Störung der idealen Wegeführung

Eine Wegebeziehung unterhalb des Dechant-Scheben-Hauses würde aber auch zukünftig als dunkel und unsicher und als Barriere empfunden. Die Sicht auf einen solchen Stadtraum wird allgemein als sehr unangenehm empfunden. Ein solcher Eindruck ist unbedingt zu vermeiden.

3.3 Verkehr

Äußere Erschließung

Der Standort verfügt über eine hohe Lagegunst gepaart mit einer guten Erreichbarkeit mit allen Verkehrsarten.

Das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs bildet die Stadtbahnlinie 7 mit dem Haltepunkt Porz Markt. Buslinien ergänzen das Angebot und auch der DB- und S-Bahn-Haltepunkt Porz liegt in fußläufiger Entfernung. Das Angebot ist hier auch in den Nebenverkehrszeiten insgesamt attraktiv.

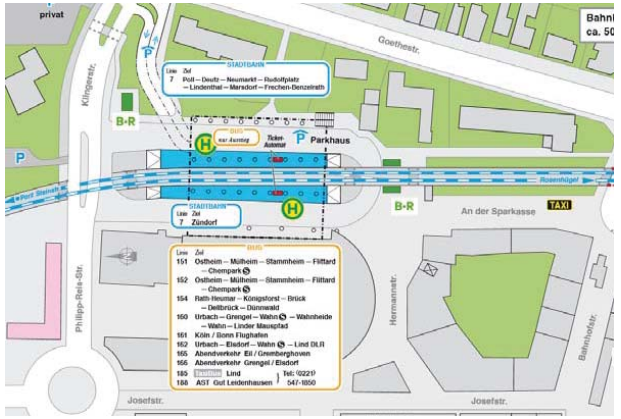
Die Porzer Innenstadt ist für den motorisierten Individualverkehr großräumig über das BAB-Netz gut zu erreichen; lokal gelangt man dann in Nord-Süd-Richtung im Wesentlichen über die Hauptstraße (L82) und von Osten über die Kaiserstraße (L99) ins Zentrum.



Erweiterter Planungsraum



Engerer Planungsraum



Haltestellenlageplan Porz Markt

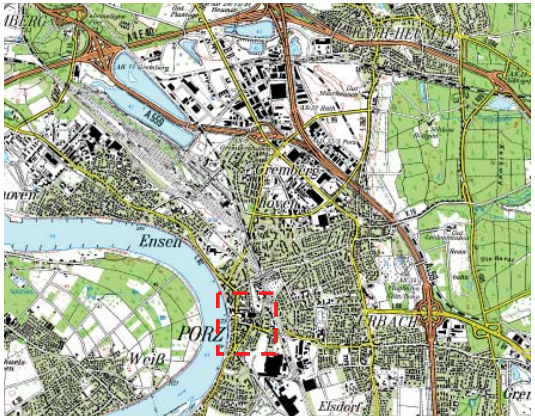
3.3 Verkehr

Die Verkehrsführung im Zentrum und hier insbesondere die Erreichbarkeit des vorhandenen Stellplatzangebotes aus den verschiedenen Himmelsrichtungen, gestalten sich heute z.T. schwierig und könnten noch verbessert werden („Park-Route“).

Es fehlt noch an der Umsetzung eines durchgängigen und differenzierten Verkehrsangebotes für den Radverkehr. Von schnellen, ortsteilverbindenden Routen über die Führung an den Hauptverkehrsstraßen, an Knoten und der Beseitigung von Gefahrenpunkten im Nebennetz besteht noch deutliches Verbesserungspotential in Hinblick auf eine Chancengleichheit der Verkehrsmittel.



Umgebungsplan Porz Markt



TK50



DGK5

3.3 Verkehr

Nahmobilität

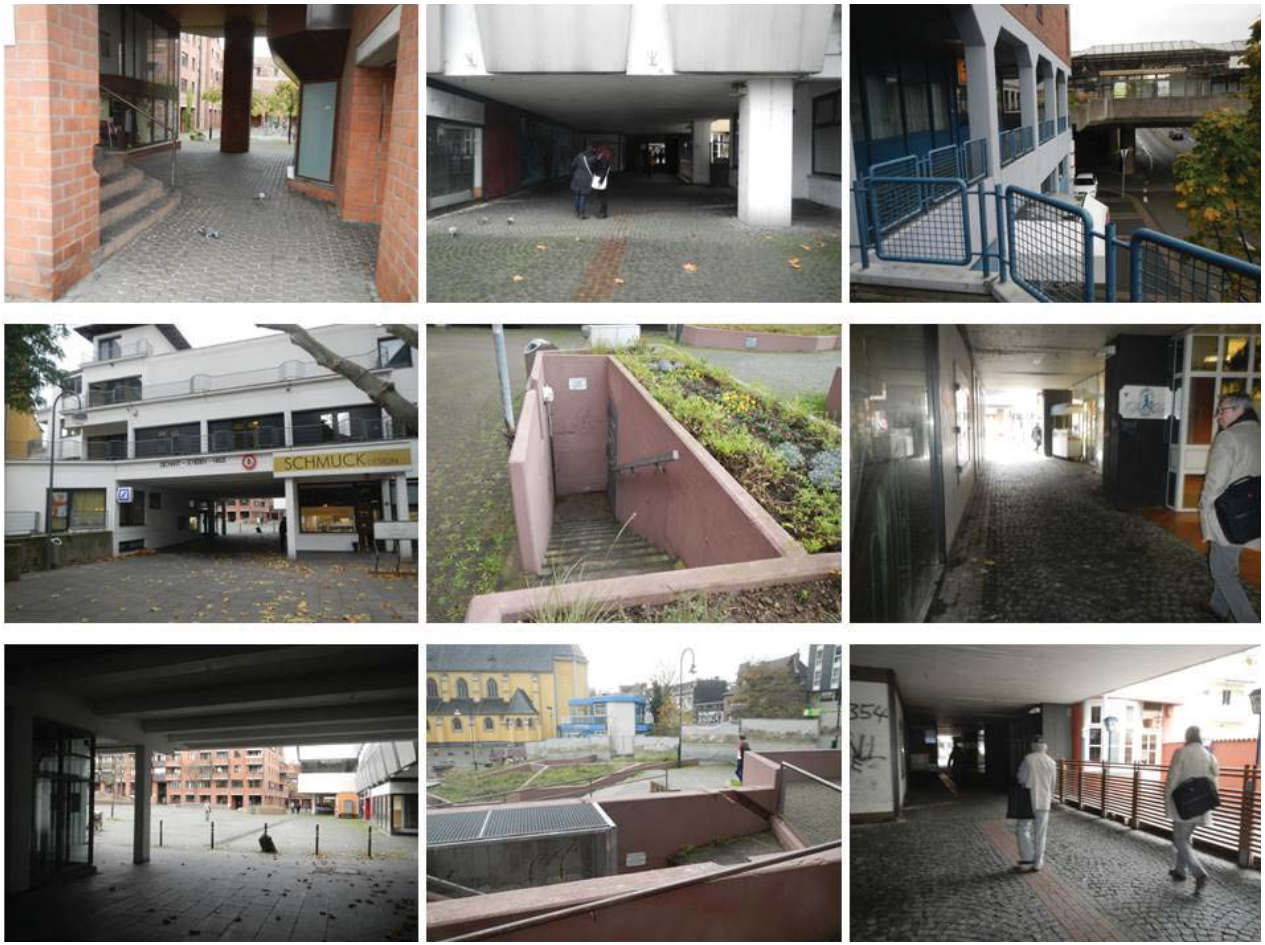
Das Angebot für den Radverkehr kann im Zentrum von Porz insgesamt noch deutlich verbessert werden. Neben den Fahrwegen geht es hier auch um attraktive Angebote für Bike-and-Ride, sowie die gestalterische Integration von dezentralen Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe der Ziele.

Aus der Sicht des Fußgängers stellen sich die Straßenräume im Zentrum von Porz insgesamt wenig attraktiv dar. Neben den unzureichenden Gehwegbreiten, die z.T. durch Einbau unnötiger Stadtmöblierung entstanden sind, könnte die Überquerbarkeit und die direkte Wegeführung an einigen Stellen attraktiver sein.



Fußgängerbrücke über die Hauptstraße

3.3 Verkehr



Öffentliche Räume im unmittelbaren Umfeld

Barrierefreiheit ist dabei ein grundsätzliches Thema. Besonders im engeren Untersuchungsraum um das Kaufhaus und auf dem Weg zum Rathaus zeigen die öffentlichen Räume erhebliche Defizite hinsichtlich sozialer Sicherheit und Kriminalprävention.

Die Überschaubarkeit der Wege und Plätze ist hier vielfach nicht gegeben, uneinsehbare Bereiche, Sackgassen, Höhenunterschiede wirken schon zu den hellen Tageszeiten unwirtlich und wenig einladend; in der Dunkelheit muss man von Angsträumen sprechen.

Farbe und Beleuchtung alleine werden hier nicht ausreichen die soziale Brauchbarkeit des öffentlichen Raumes zu erreichen, auch baulich muss hier viel verändert werden.

3.3 Verkehr

Stellplatzangebot

Neben dem Stellplatz-Angebot unter dem Friedrich-Ebert-Platz (Anzahl ist konzeptabhängig) stehen in unmittelbarer Nähe im Parkhaus City Center Porz (Hermannstr. 2) ca. 345 Stellplätze und auf dem Parkplatz Mühlenstraße ca. 50 Parkplätze zur Verfügung.

Im Zentrum von Porz ist ein Bewohnerparkbereich eingerichtet; hier steht werktags zwischen 9.00 und 19.00 Uhr und samstags zwischen 9.00 und 16.00 Uhr eine zusätzliches bewirtschaftetes Angebot für Kunden und Besucher der Porzer Innenstadt im Straßenraum zur Verfügung

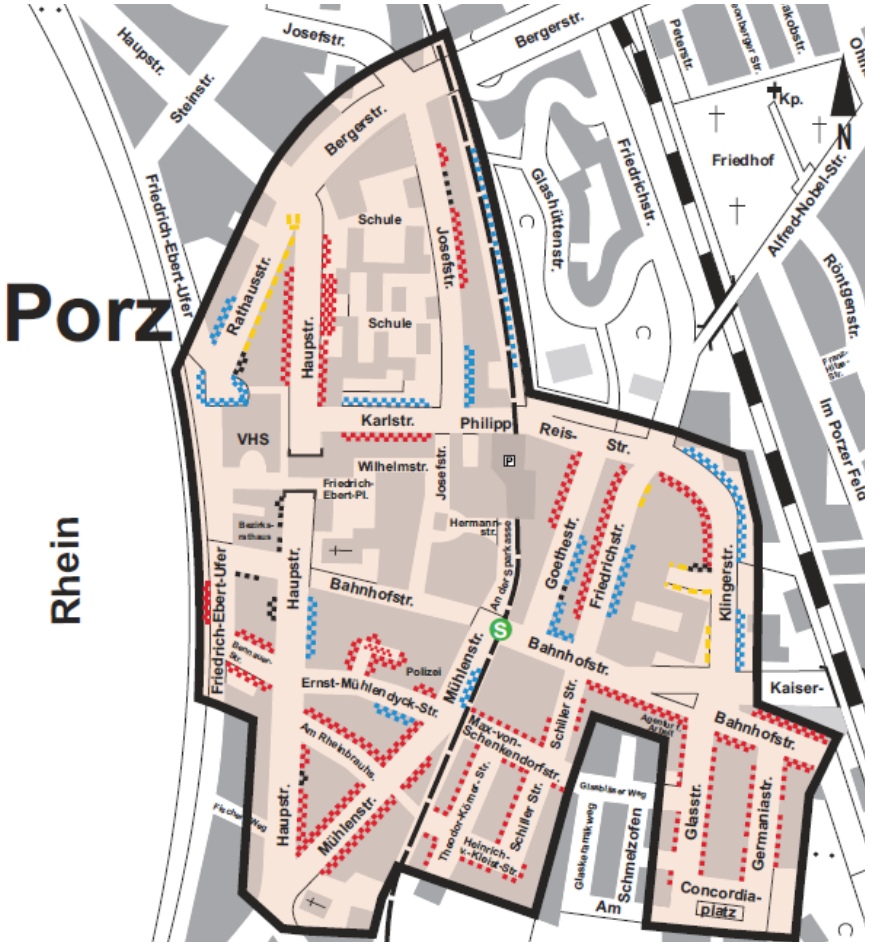
Parkmöglichkeiten:			Ladezonen:
Kurzzeitparkplätze mit Rotem Punkt*	Mo bis Fr Sa	9 bis 19 Uhr 9 bis 16 Uhr	Ladezonen 0 bis 24 Uhr Ladezonen: Be- und Entladen Die hierzu gültigen Zeiten entnehmen Sie bitte den Verkehrszeichen vor Ort
Kurzzeitparkplätze ohne Roten Punkt	Mo bis Fr Sa	9 bis 19 Uhr 9 bis 16 Uhr	
Langzeitparken mit Rotem Punkt*	Mo bis Fr Sa	9 bis 19 Uhr 9 bis 16 Uhr	
Langzeitparken ohne Roten Punkt	Mo bis Fr Sa	9 bis 19 Uhr 9 bis 16 Uhr	
freie Parkplätze	Mo bis So	0 bis 24 Uhr	

Kurzzeitparken =
Parkmöglichkeiten für Besucherinnen, Besucher, Kundinnen und Kunden bis zu vier Stunden an Parkscheinautomaten gegen Gebühr zu den genannten Zeiten

Langzeitparken =
Parkmöglichkeiten an Parkscheinautomaten für Besucherinnen, Besucher, Kundinnen und Kunden bis zu 24 Stunden für 4,00 Euro

*An Parkscheinautomaten mit städtischem "Roten Punkt" (Porz) dürfen Bewohnerinnen und Bewohner mit grünem Parkausweis (Porz) rund um die Uhr ohne Geldeinwurf parken.

Parkmöglichkeiten im Bewohnerparkbereich Porz-City



Bewohnerparken Porz-City

3.3 Verkehr

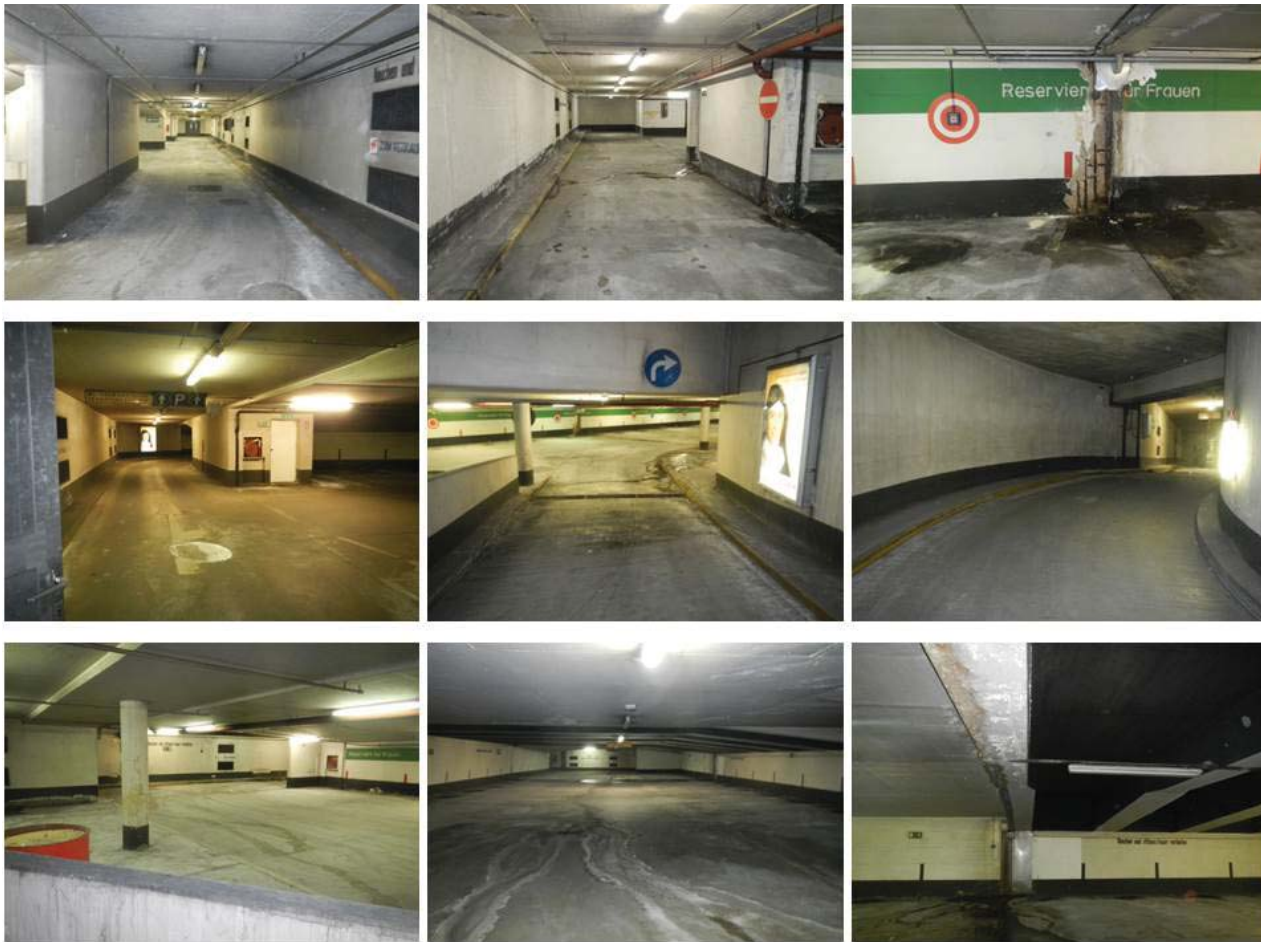


Ein- und Ausfahrt Bestandstiefgarage von der Hauptstraße

Tiefgarage Friedrich-Ebert-Platz

Die Erschließung der Tiefgarage sowie der Anlieferung des Kaufhauses erfolgt aus der Trog-Lage der Hauptstraße heraus unterhalb der bestehenden Fußgängerbrücke, die den Friedrich-Ebert-Platz mit dem Rathaus verbindet.

3.3 Verkehr



Bestandstiefgarage unter dem Friedrich –Ebert-Platz

Die Ein- und Ausfahrten zur Hauptstraße für die Anlieferung in der UG-2 Ebene sind ausreichend dimensioniert und können so weiterhin erhalten bleiben. Die Pkw-Ausfahrt erfolgt heute gemeinsam mit der Lkw-Zufahrt auf der UG-2 Ebene, während die Einfahrt auf der UG-1 Ebene erfolgt. Im Falle eines Neubaus der Tiefgarage sollte diese Anordnung so erhalten bleiben.

3.4 Schadstoffe

Orientierende Gebäudeschadstoffuntersuchungen ehem. Kaufhaus und Tiefgarage

Im Zuge einer Gebäudeinspektion wurden Materialproben entnommen.

Aufgrund vorliegender Laborbefunde und Inaugenscheinnahme eines Sachkundigen konnten folgende Gebäudeschadstoffe identifiziert werden: Asbesthaltige Anwendungen, künstliche Mineralfasern, FCKW-haltige Produkte, Althölzer, Leuchtstoffröhren.



Fotos Gebäudeschadstoffuntersuchung

3.4 Schadstoffe

Teilrückbau Hertie-Kaufhaus, Rückbau Tiefgarage

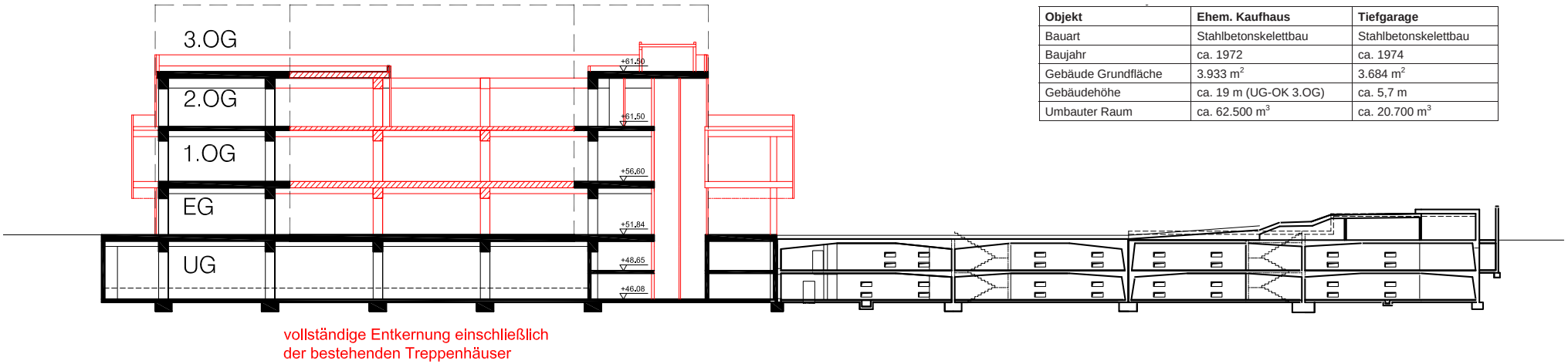
Fachgerechte Entkernung und Gebäudeschadstoffsanierung beider Bestandsobjekte.

Teilrückbau der Obergeschosse und Erhalt des Untergeschoss des ehem. Kaufhauses gemäß Vorgaben der Architekten.

Unterirdischer Rückbau der Tiefgarage inkl. erforderlicher Baugrubensicherungsmaßnahmen.

Bau- und Entsorgungsleistungen: Teilrückbau, Entkernung und Gebäudeschadstoffsanierung des ehem. Kaufhauses,

Bau- und Entsorgungsleistungen: Rückbau, Entkernung, Gebäudeschadstoffsanierung und Baugrubensicherung der Tiefgarage

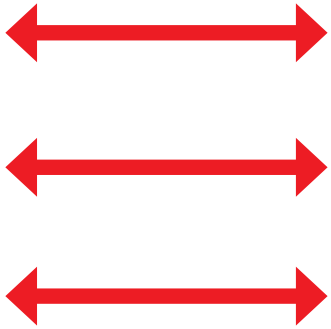


Objekt	Ehem. Kaufhaus	Tiefgarage
Bauart	Stahlbetonskelettbau	Stahlbetonskelettbau
Baujahr	ca. 1972	ca. 1974
Gebäude Grundfläche	3.933 m^2	3.684 m^2
Gebäudehöhe	ca. 19 m (UG-OK 3.OG)	ca. 5,7 m
Umbauter Raum	ca. 62.500 m^3	ca. 20.700 m^3

4 Gemeinsame Zielsetzung zur Revitalisierung

STÄDTEBAU

- **Attraktivierung des Stadtraumes**
- **Klarheit in der Wegeführung**
- **Urbane Vielfalt**



HANDEL

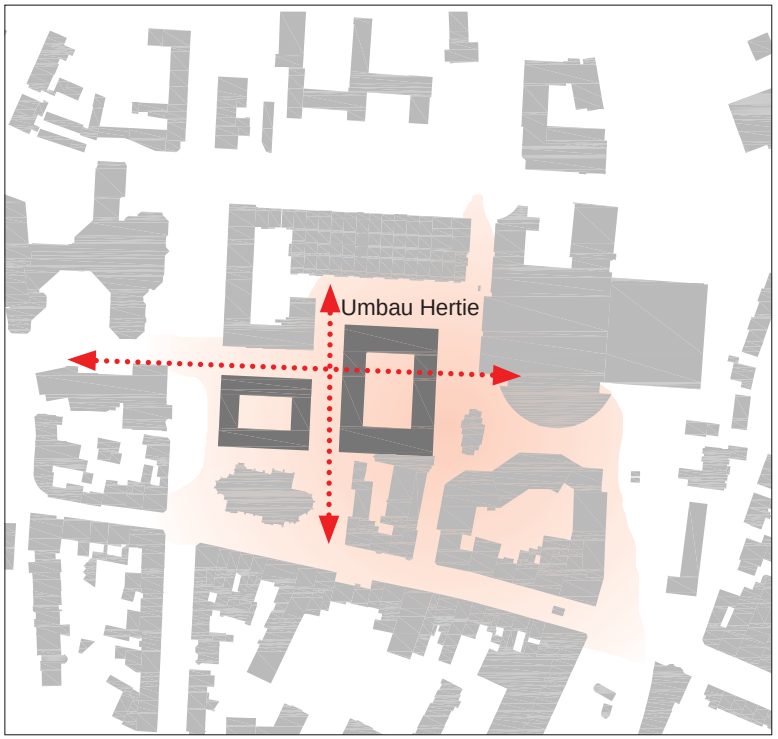
- **Attraktivierung des Angebots**
- **Präzisierung der Lagequalitäten**
- **„Lebendiger Marktplatz“**

Die städtebauliche Bestandsaufnahme und die Analyse der gegenwärtigen Situation des Einzelhandels in der Porzer Innenstadt ergänzen sich zu einer gemeinsamen Zielsetzung. So wie die Armut an einladenden Straßen und Plätzen mit einer grundlegenden Attraktivierung des Stadtraumes durch neue Strukturen überwunden werden muss, so muss ebenfalls das Einzelhandelsangebot attraktiver gestaltet werden. Neue Stadtstrukturen brauchen Klarheit in der Wegeführung innerhalb der Innenstadt wie auch von dort zum Rhein. Genauso müssen die Lagequalitäten des Einzelhandels präzisiert werden. Die durch städtebauliche Ergänzung, Dichte und Nutzungsmischung entstehende urbane Vielfalt schafft den gewünschten lebendigen Marktplatz.

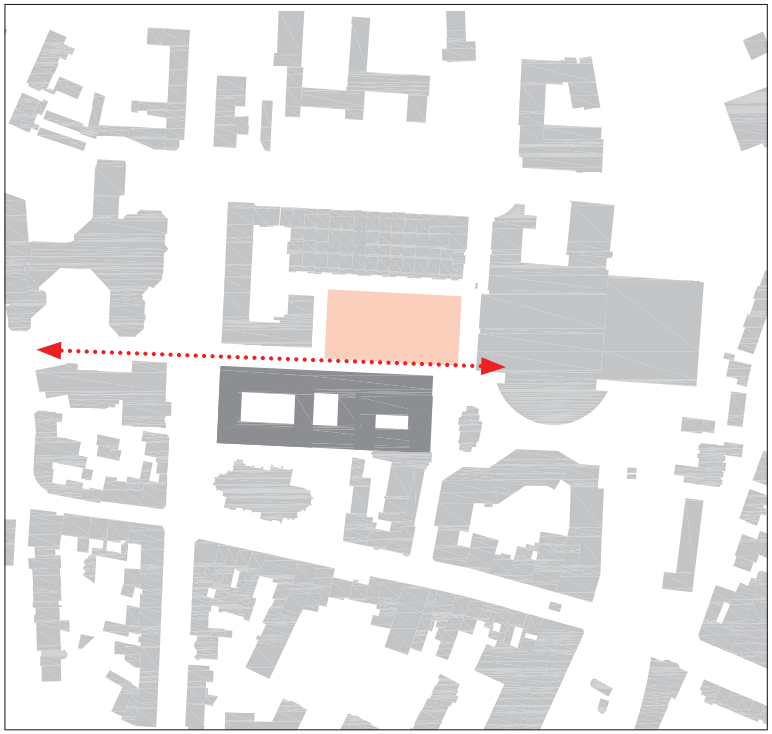
5 Mögliche Varianten zur Revitalisierung



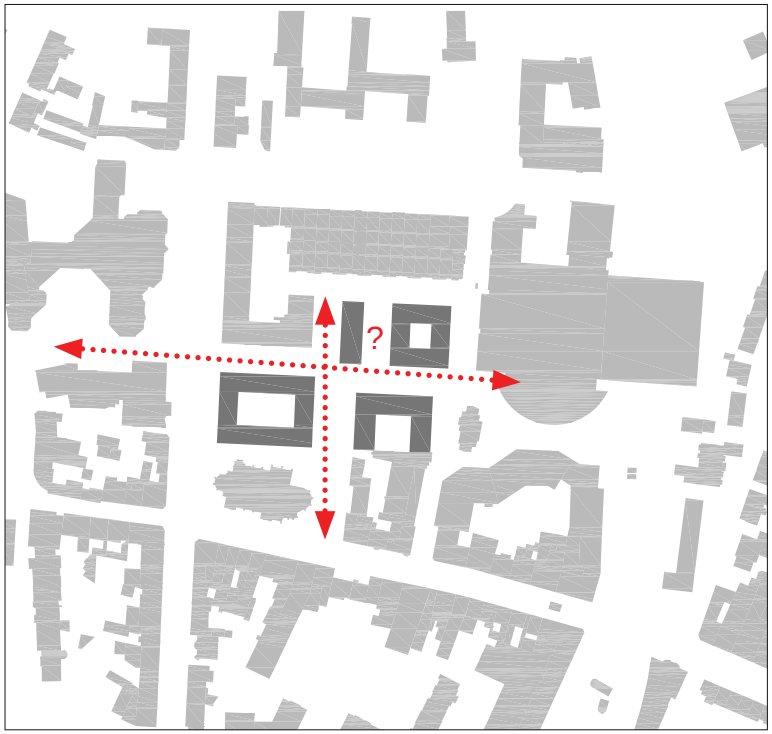
Umbau Bestandsgebäude



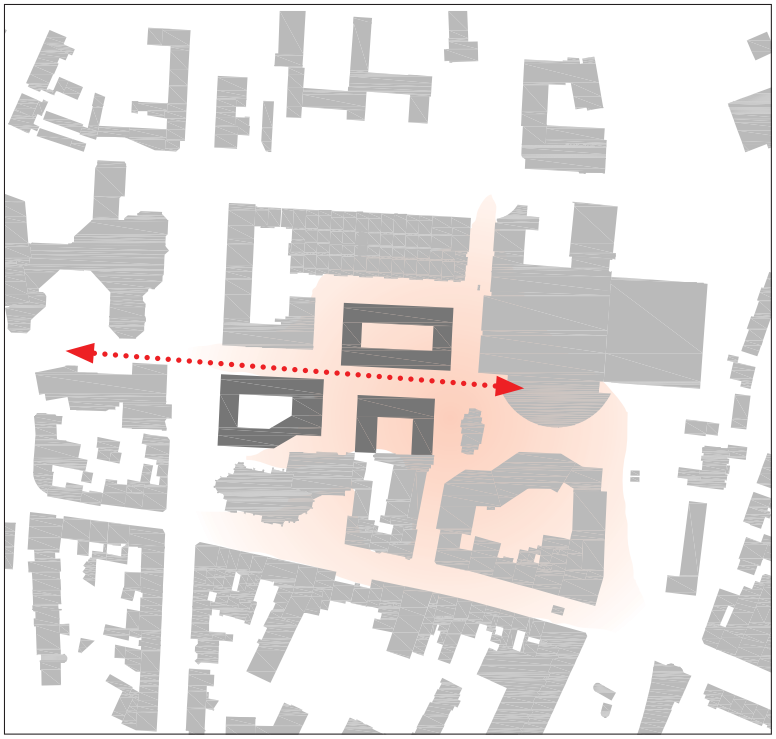
Umbau Bestandsgebäude mit Ergänzungsbau



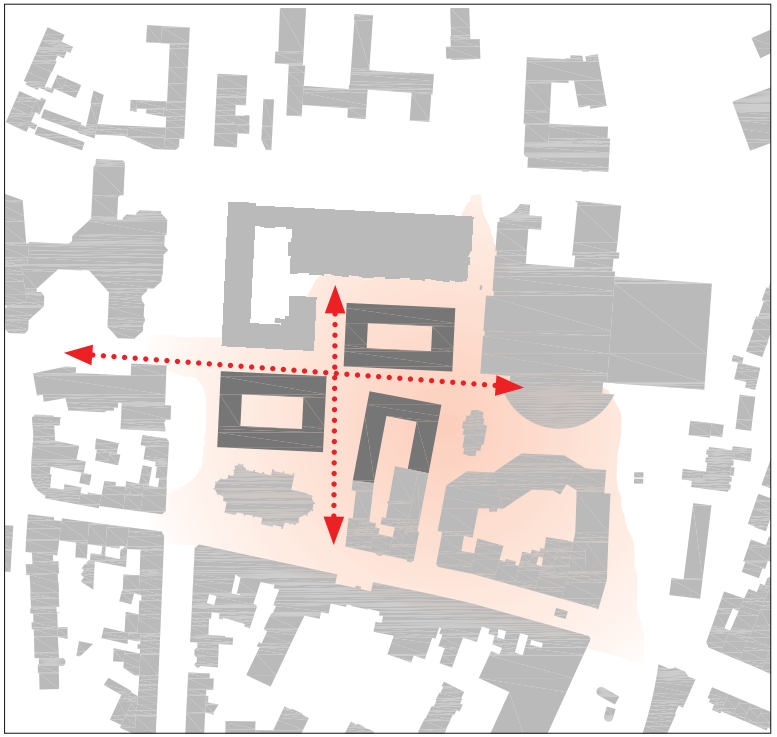
Neustrukturierung der Innenstadt mit **einem** Baukörper



Neustrukturierung der Innenstadt mit **vier** Baukörpern



Neustrukturierung der Innenstadt mit **drei** Baukörpern
mit Dechant-Scheben-Haus



ohne Dechant-Scheben-Haus



Modellfoto Blick von Süden

5.1 A1 Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek

Die bauliche Struktur des Hertie Kaufhauses schränkt die Möglichkeit der Nachnutzungen stark ein. Geschosshöhen von 4,50 m und mehr sowie bis zu 50,0 m Tiefe, unbelichtete Flächen und fast rundum geschlossene Fassaden erfordern massive Eingriffe in die bestehende Substanz. Die Tragstruktur des Bestandes mit einem Achsraster von ca. 14,0 m x 10,0 m sowie die sparsame Vertikalerschließung legen eine Nachnutzung als Büro- und Verwaltungsgebäude nahe. Die hier dargestellte Variante beschäftigt sich daher mit der Verlagerung des bestehenden Bezirksrathauses einschließlich Bibliothek in das Hertie-Gebäude.

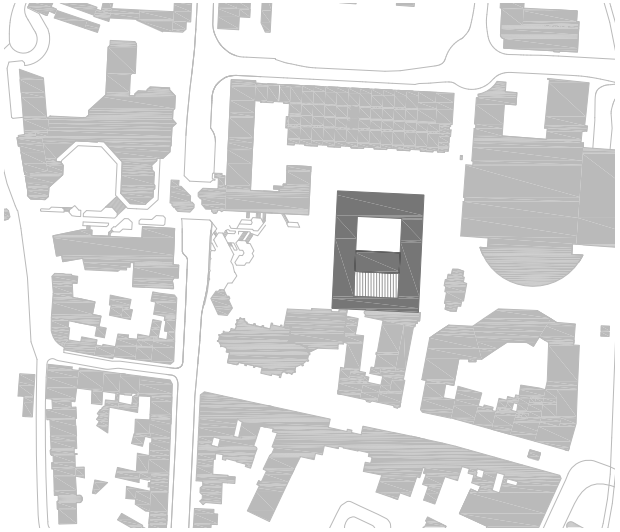
In einer Sichtachse vom Zugang des City Center Porz bis zur Fußgängerbrücke wird eine ca. 14,00 m breite öffentlich zugängliche Passage in das Erdgeschoss geschnitten. Im Zentrum des Gebäudes wird die Passage zu einem natürlich belichteten Innenhof aufgeweitet. Dazu werden die Geschossdecken im Raster der Tragkonstruktion herausgeschnitten. Von diesem „Rathausforum“ betritt man das südlich gelegene Foyer des Bezirksrathauses, aber auch die nördlich angeordnete, separat erschlossene Stadtteilbibliothek, die auch außerhalb der Öffnungszeiten des Rathauses zugänglich ist. Im Erdgeschoss des Rathauses befindet sich das Bürgeramt mit einer offenen Schalterlandschaft. Der große Ratssaal im 1.OG ist neben der Ratsnutzung für verschiedene Veranstaltungen mit maximal 400 Personen nutzbar. Über ein Glasdach wird dieser Saal von oben natürlich belichtet. U-förmig umgreifen die Büroräume der Verwaltung in einer Zweibundorganisation, den offenen Innenhof und den Ratssaal. Um die geforderten Nutzflächen des Bezirksrathauses abbilden zu können, wird ein zusätzliches Geschoss auf die bestehende Struktur aufgesetzt. Große Flächen der Stadtteilbibliothek sind im Untergeschoss des Kaufhauses untergebracht. Die Raumhöhe der ehemaligen Lebensmittelabteilung ermöglicht die Umgestaltung zu einer attraktiven Bibliothek.

Die Tiefgarage wird entsprechend des Gutachtens von 2008 saniert und steht zukünftig wieder zur Verfügung. Im Zuge der Baumaßnahme beschädigte oder fehlende Platzoberflächen werden entsprechend wiederhergestellt oder ergänzt.

Das bestehende Bezirksrathaus am Rhein steht mit dem Umzug in die ehemalige Hertie-Immobilie zur Disposition und könnte veräußert werden. Unter Punkt 6.2 werden Vorschläge gemacht, wie eine Nachnutzung in Form einer Wohnbebauung auf dem Areal des Bezirksrathauses realisiert werden kann.

Die hier dargestellte Lösung gewährleistet, unter Inkaufnahme der massiven Eingriffe in die Altbausubstanz, eine sinnvolle Nachnutzung der ehemaligen Kaufhausimmobilie. Gleichwohl werden die strukturellen Probleme der Innenstadt nicht gelöst. Weiterhin bildet das Dechant-Scheben-Haus eine Barriere zur Bahnhofstraße.

Die angestrebte Revitalisierung der Porzer Innenstadt wird mit der alleinigen Sanierung und Umnutzung der ehemaligen Kaufhausimmobilie nicht erreicht.

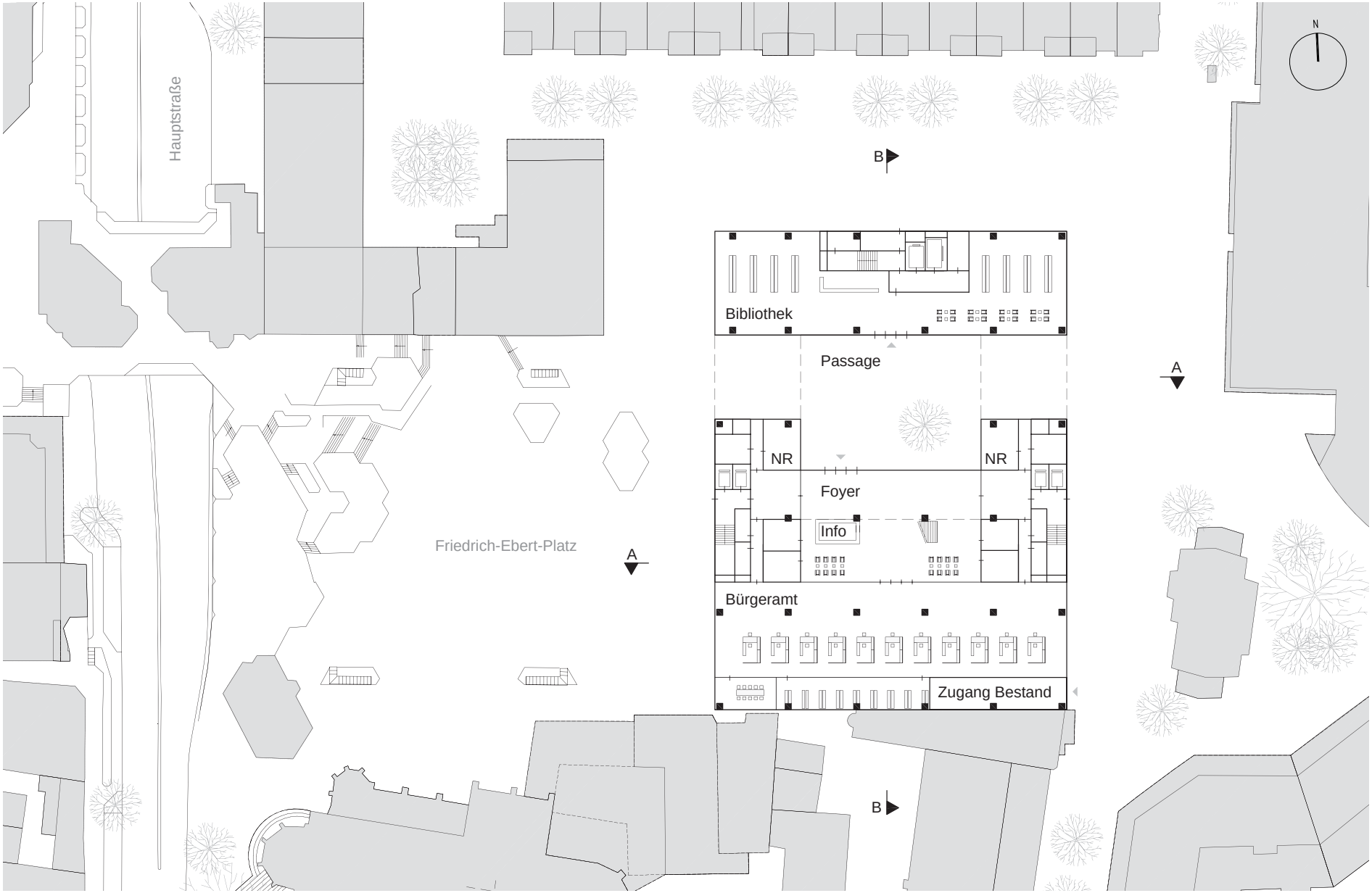


Lageplan | o.M.

Flächenbilanz

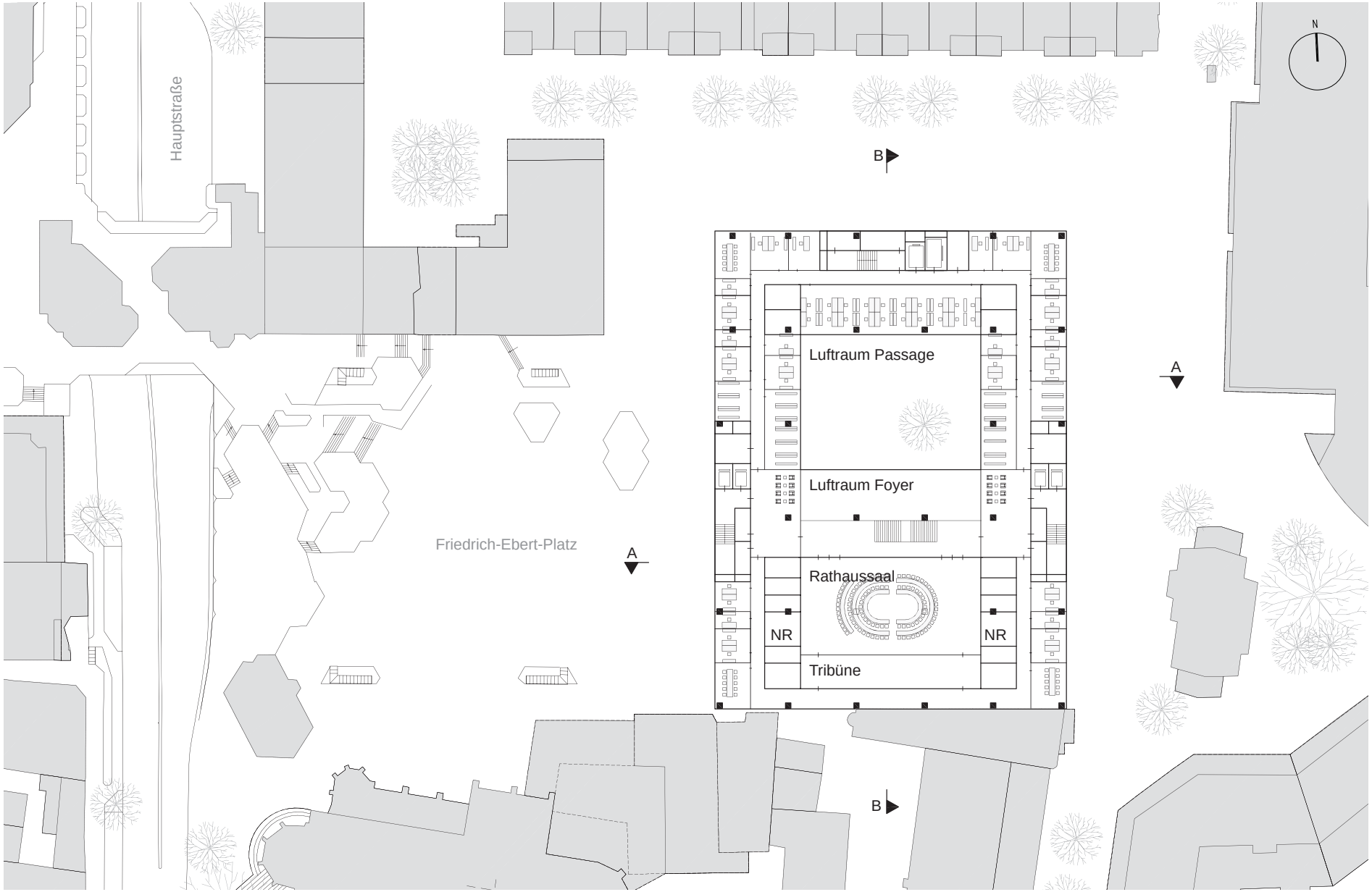
Rathaus	8700 m²
Bibliothek	700 m²
Gesamt oberirdisch	9400 m²
Bibliothek	2100 m²
Lager/NR	3900 m²
Tiefgarage	8000 m²
Stellplätze	234 STP
Gesamt unterirdisch	14000 m²
Gesamt BGF	23400 m²

Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek



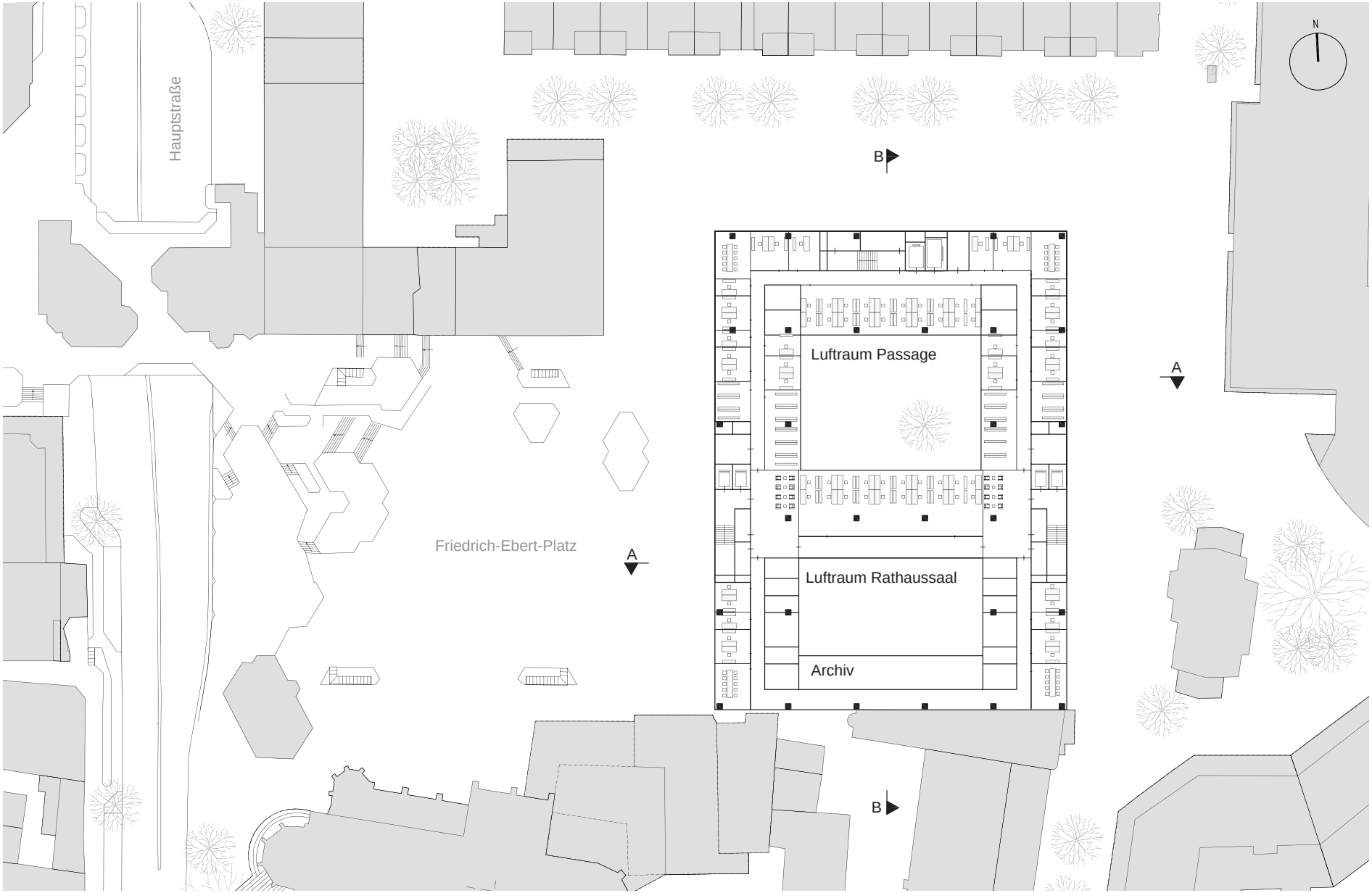
Grundriss EG | o.M.

Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek



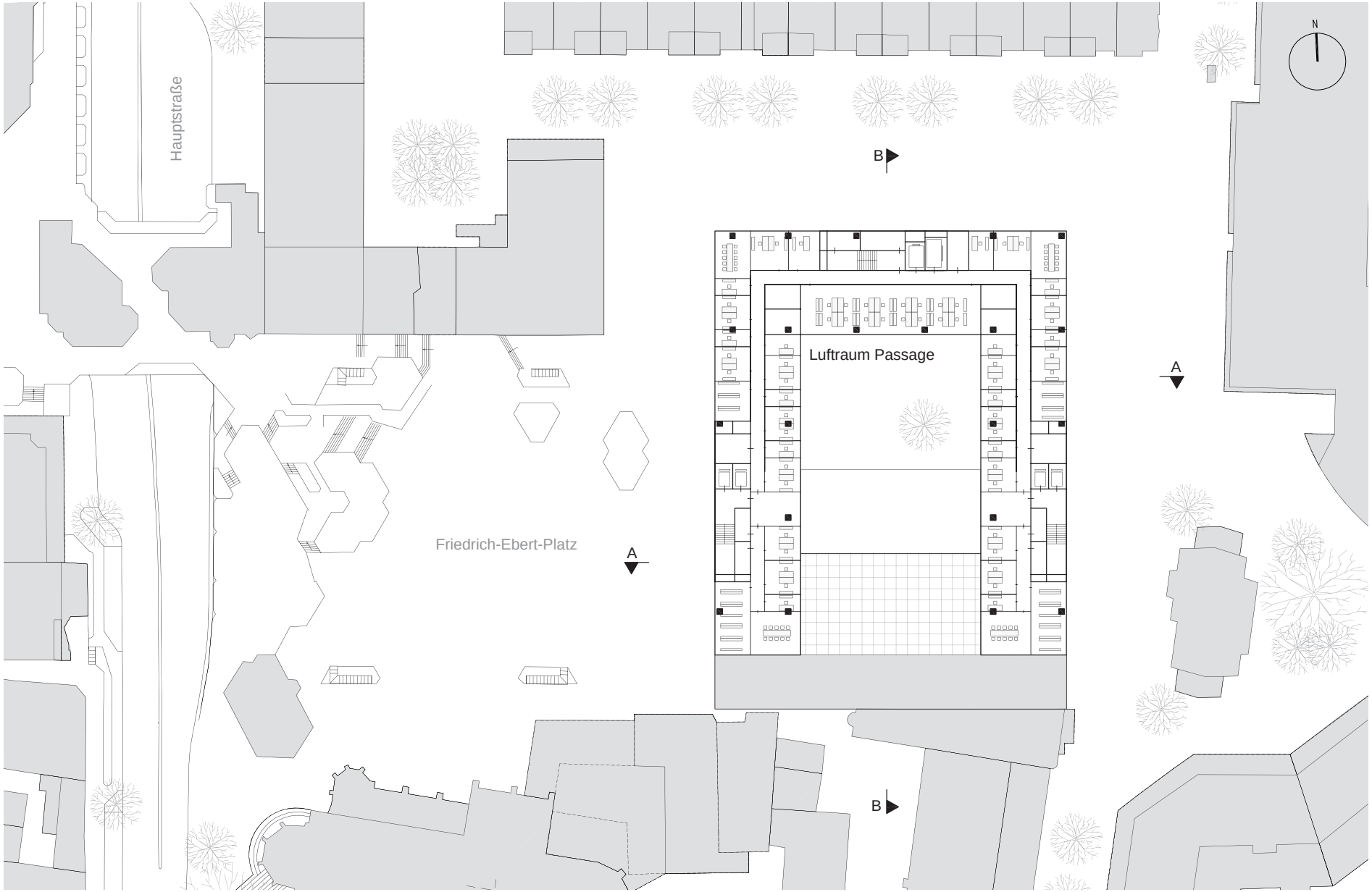
Grundriss 1.OG | o.M.

Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek



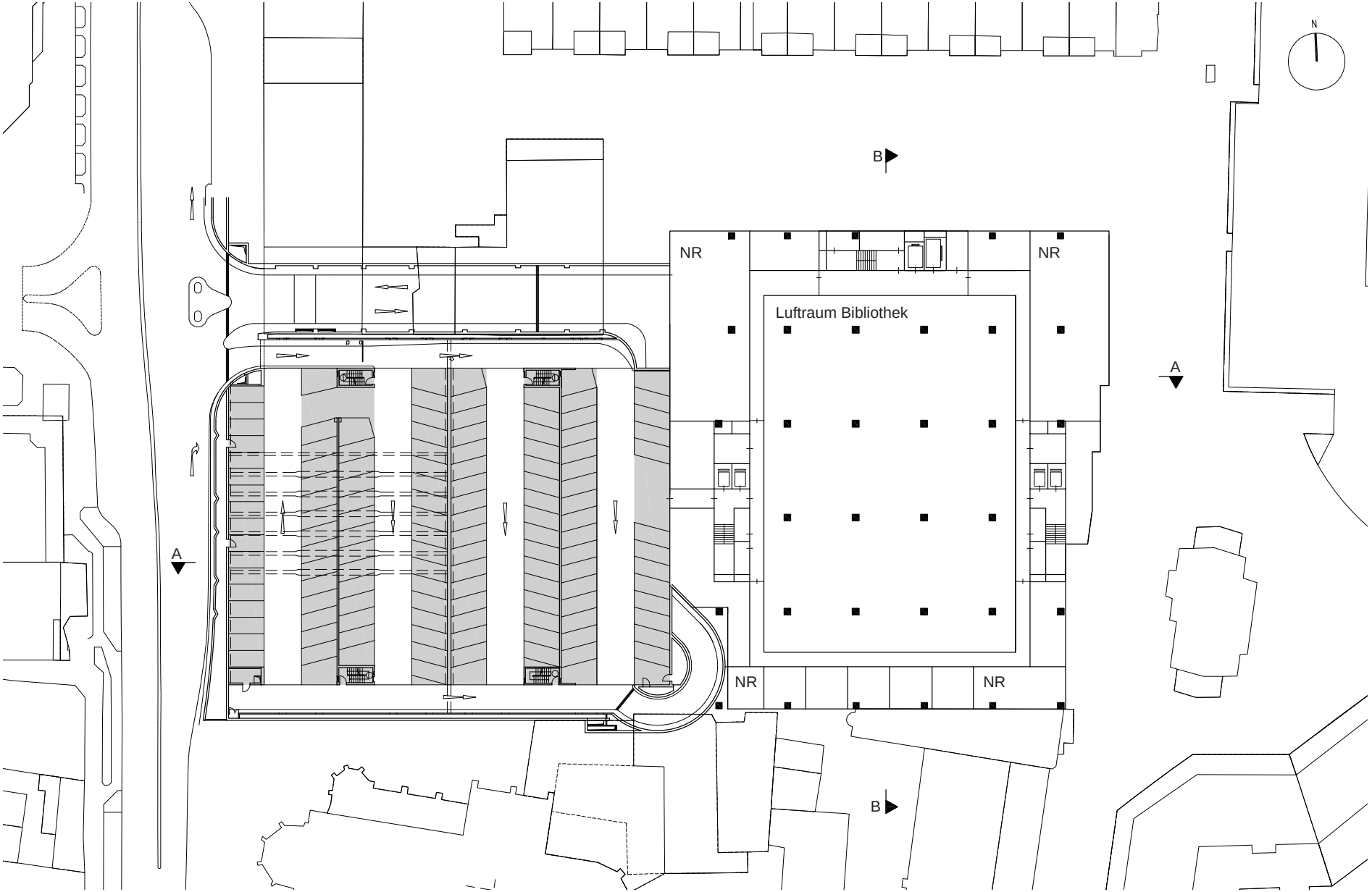
Grundriss 2.OG | o.M.

Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek



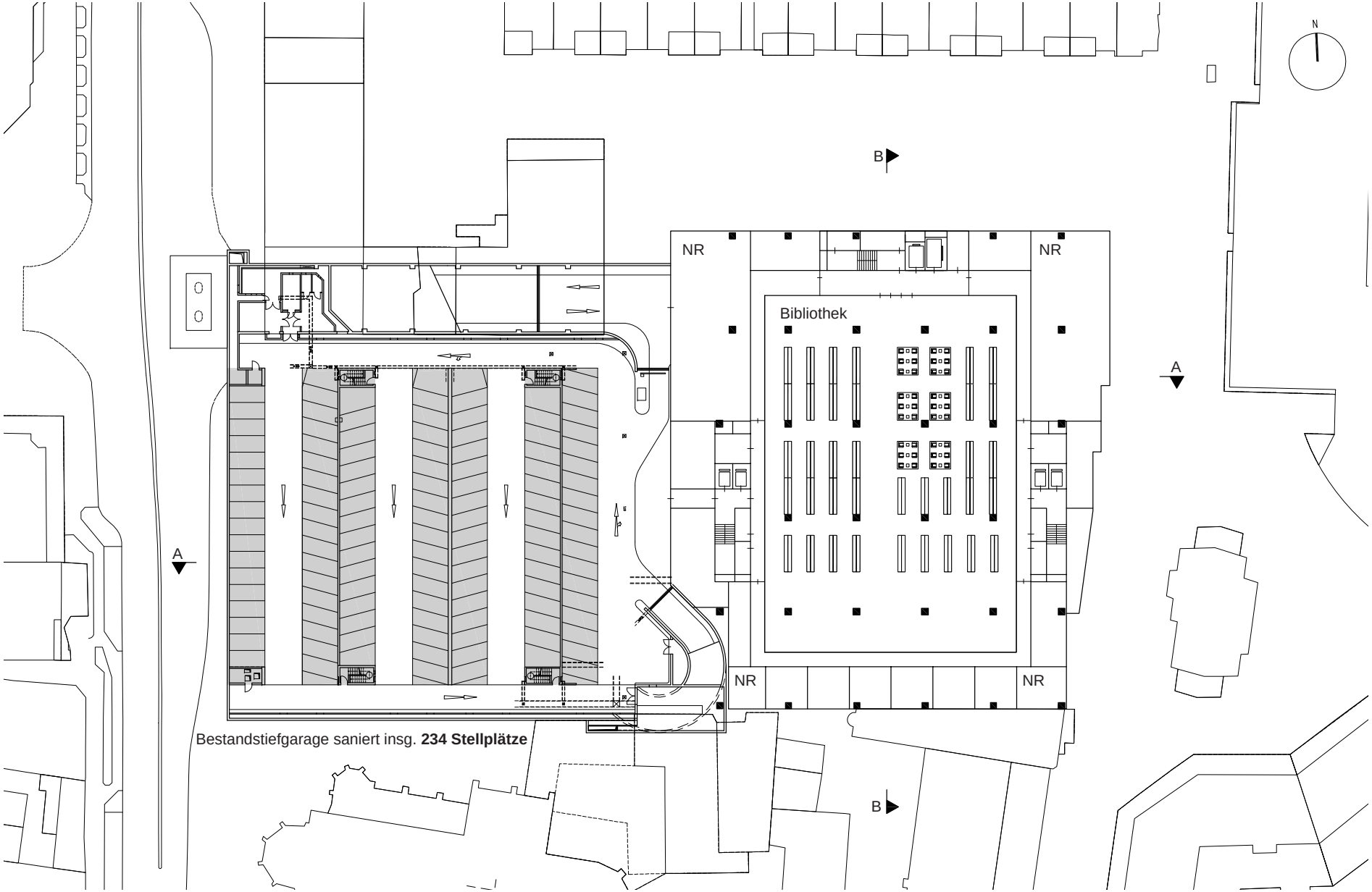
Grundriss 3.OG | o.M.

Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek



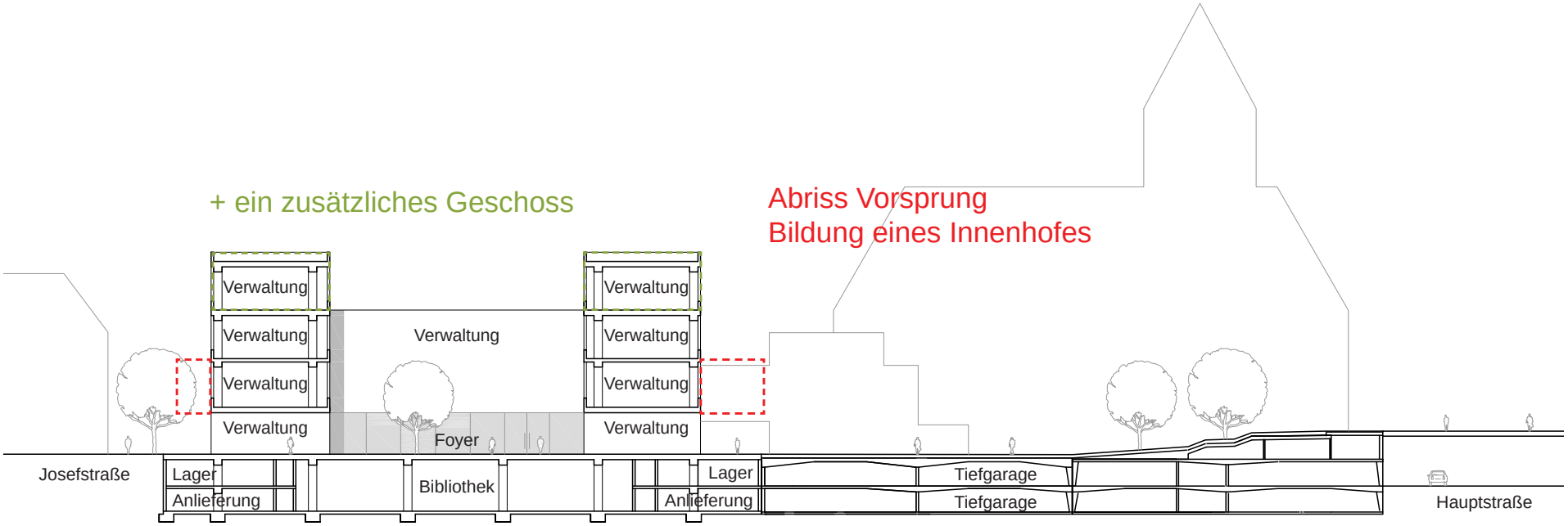
Grundriss 1. UG | o.M.

Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek

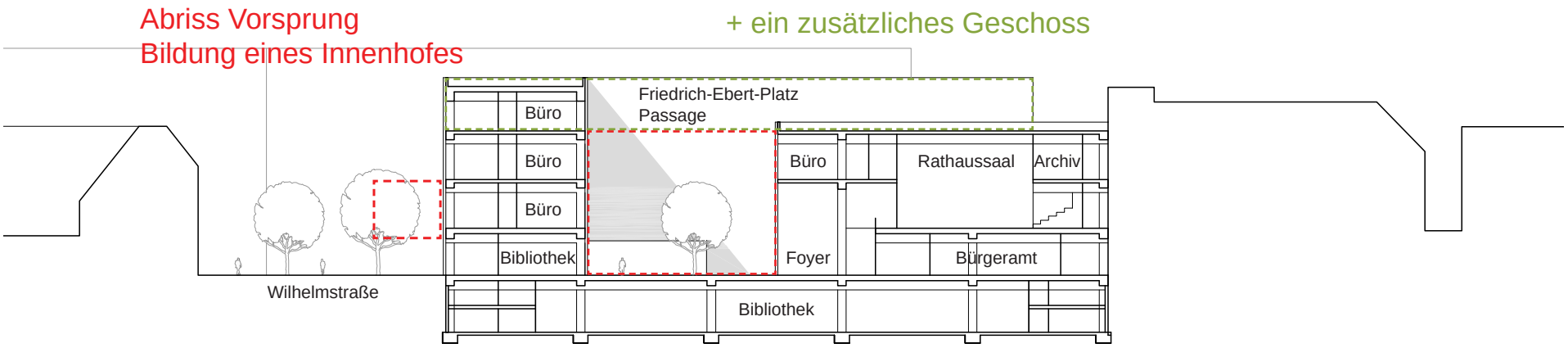


Grundriss 2.UG | o.M.

Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek



Querschnitt Rathaus A-A | o.M.



Längsschnitt Rathaus B-B | o.M.



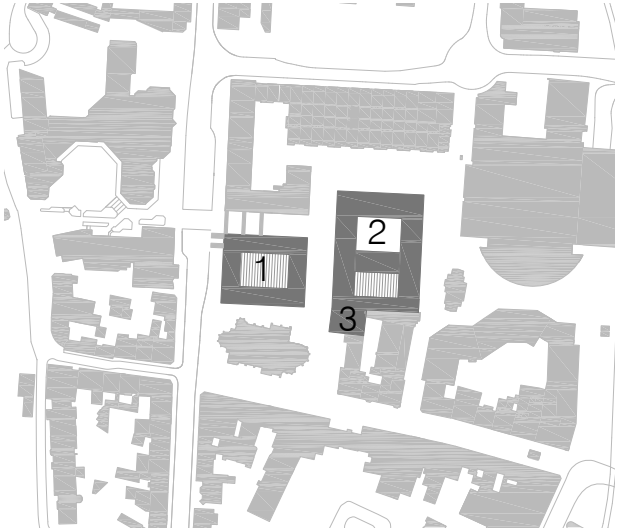
Modellfoto Blick von Süden

5.2 A2 Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz

Die Umnutzung der ehemaligen Hertie-Immobilie als Bezirksrathaus mit Stadtteilbibliothek kann die strukturellen Probleme der Porzer Innenstadt alleine nicht lösen. Die hier näher untersuchte Variante reagiert daher auf den Wunsch, entlang der Hauptstraße ein Gebäude zu platzieren, welches im Erdgeschoss Einzelhandelsflächen bereit stellt, die zur Revitalisierung der Porzer City beitragen. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, das Dechant-Scheben-Haus abzureißen. Die dadurch freigestellte Kirche erhält den ihr gebührenden Raum im Stadtgefüge zurück. Die Flächen des Dechant-Scheben-Hauses können im neu gebauten Haus 1 angeboten werden und so den neu entstandenen Kirchplatz kulturell beleben. Die durch den Abriss des Dechant-Scheben-Hauses entstandene Lücke südlich des umgebauten Hertie Gebäudes wird durch ein weiteres Wohn- und Geschäftshaus (Haus 3) geschlossen. Auch hier würde eine kulturelle Nutzung den Kirchplatz ansprechend beleben. Der teilweise Rückbau des Hertie Gebäudes führt zu einer platzartigen Aufweitung der Wilhelmstraße. Diese kann nicht als Marktplatz, anstelle des überbauten Friedrich-Ebert-Platzes, dienen. Die bestehende Tiefgarage unter dem Friedrich-Ebert-Platz ist aufgrund ihrer Struktur bei einer Bebauung durch das Haus 1 nicht zu erhalten. Die Konzeption sieht daher den Rückbau der Bestandsgarage vor. Davon ausgenommen ist die bestehende Zufahrtsrampe unter der nördlich angrenzenden Wohnbebauung. Sie wird im Zuge der Maßnahme saniert und dient auch zukünftig der Zufahrt. Eine neue Tiefgarage mit Anlieferungszone für die Einzelhandelsflächen wird an gleicher Stelle unter dem Neubau Haus 1 platziert. Allerdings kann diese Tiefgarage den Gesamtstellplatzbedarf, resultierend aus Rathausnutzung, Einzelhandel und Wohnen, nicht vollständig abdecken.

Die bestehende Treppenanlage die auf die Fußgängerbrücke zum Rhein führt, wird ebenfalls abgebrochen und durch eine neue Treppenanlage ersetzt. Die Pavillons auf der Brücke werden entfernt, um die wichtige Sicht- und Wegebeziehungen aus der Innenstadt zum Rheinufer und umgekehrt zu stärken.

Insgesamt erzeugt die städtebauliche Umstrukturierung der Porzer Innenstadt, unter Erhalt des Kaufhausgebäudes, attraktivere Stadträume und eindeutigere Wegeverbindungen. Leider ist die zur Verfügung stehende Erdgeschossfläche im Gebäude 1 für einen Lebensmittel Vollversorger, als Idealtyp eines belebenden Magneten, zu klein. Auch bietet die Passagenlösung durch das ehemalige Hertie-Gebäude lediglich eine suboptimale Lösung. Gleichwohl fördert das Konzept den intuitiven und selbstverständlichen Passantenfluß und lässt eine Belebung der Porzer Innenstadt erwarten.

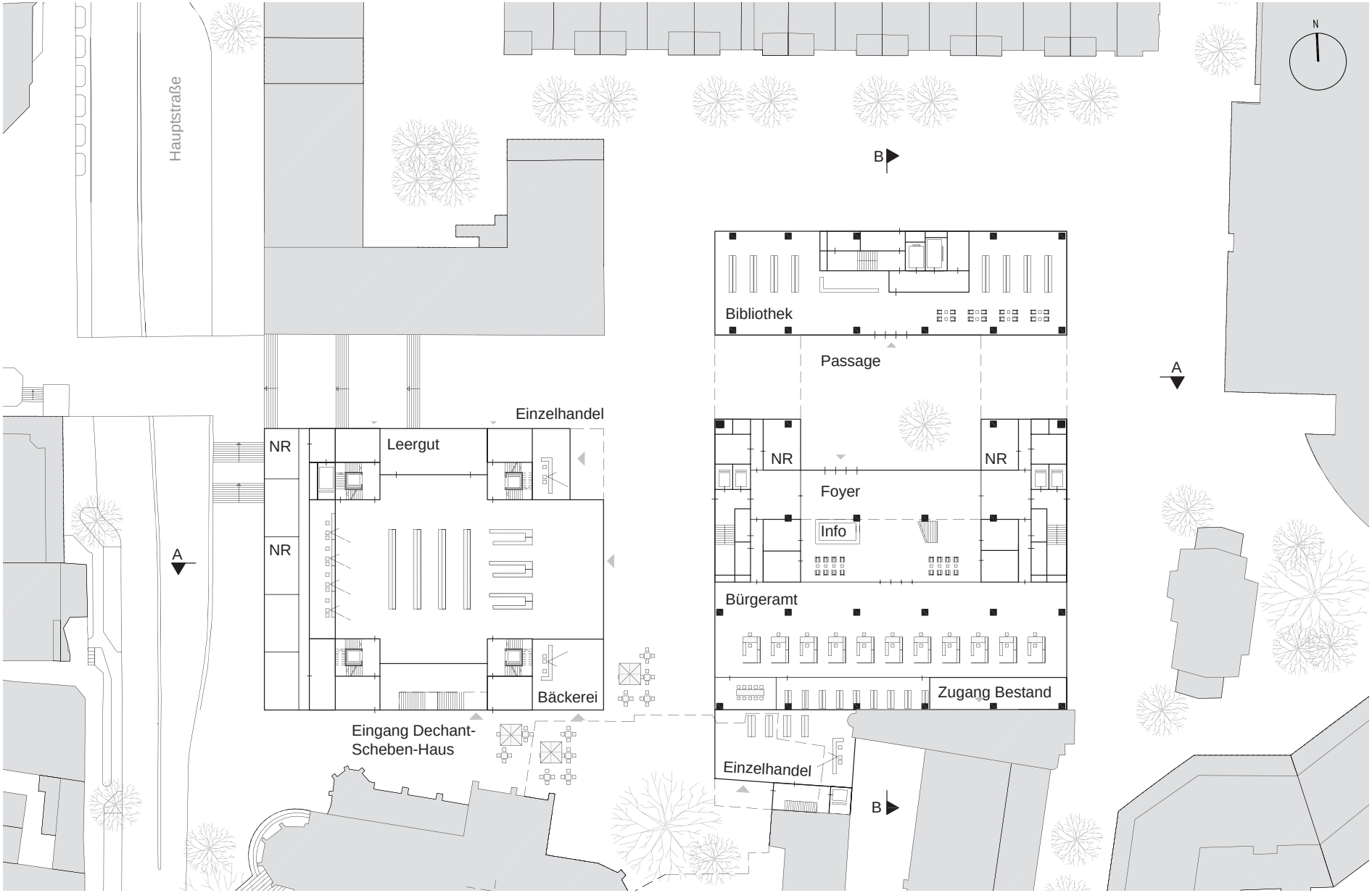


Lageplan | o.M.

Flächenbilanz

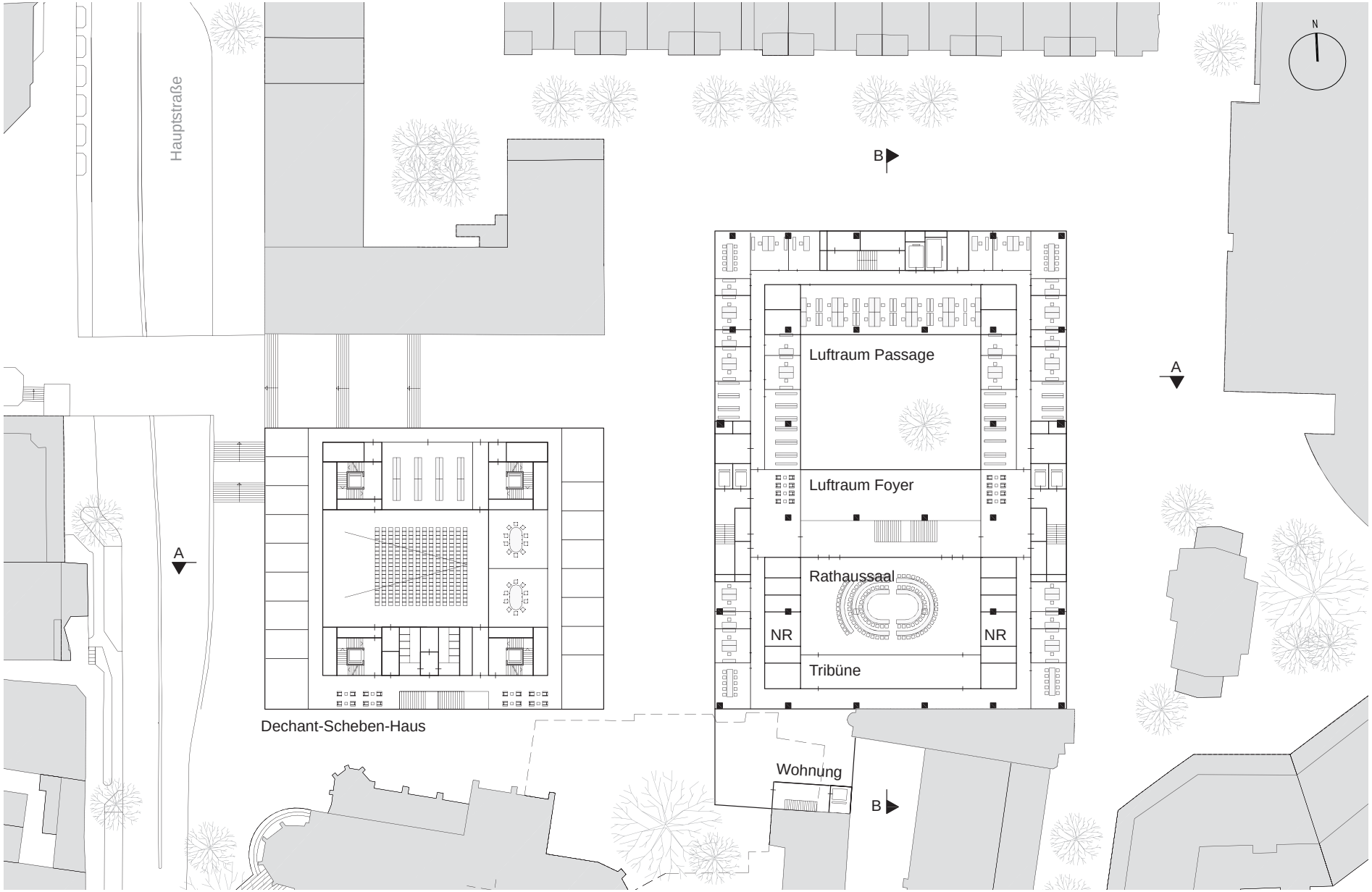
Rathaus	8700 m²
Bibliothek	700 m²
Dechant-Scheben-Haus	1900 m²
Einzelhandel	2100 m²
Wohnnutzung	3800 m²
Gesamt oberirdisch	17200 m²
Bibliothek	2100 m²
Lager/NR	5100 m²
Tiefgarage	6200 m²
Stellplätze	149 STP
Gesamt unterirdisch	13400 m²
Gesamt BGF	30600 m²

Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz



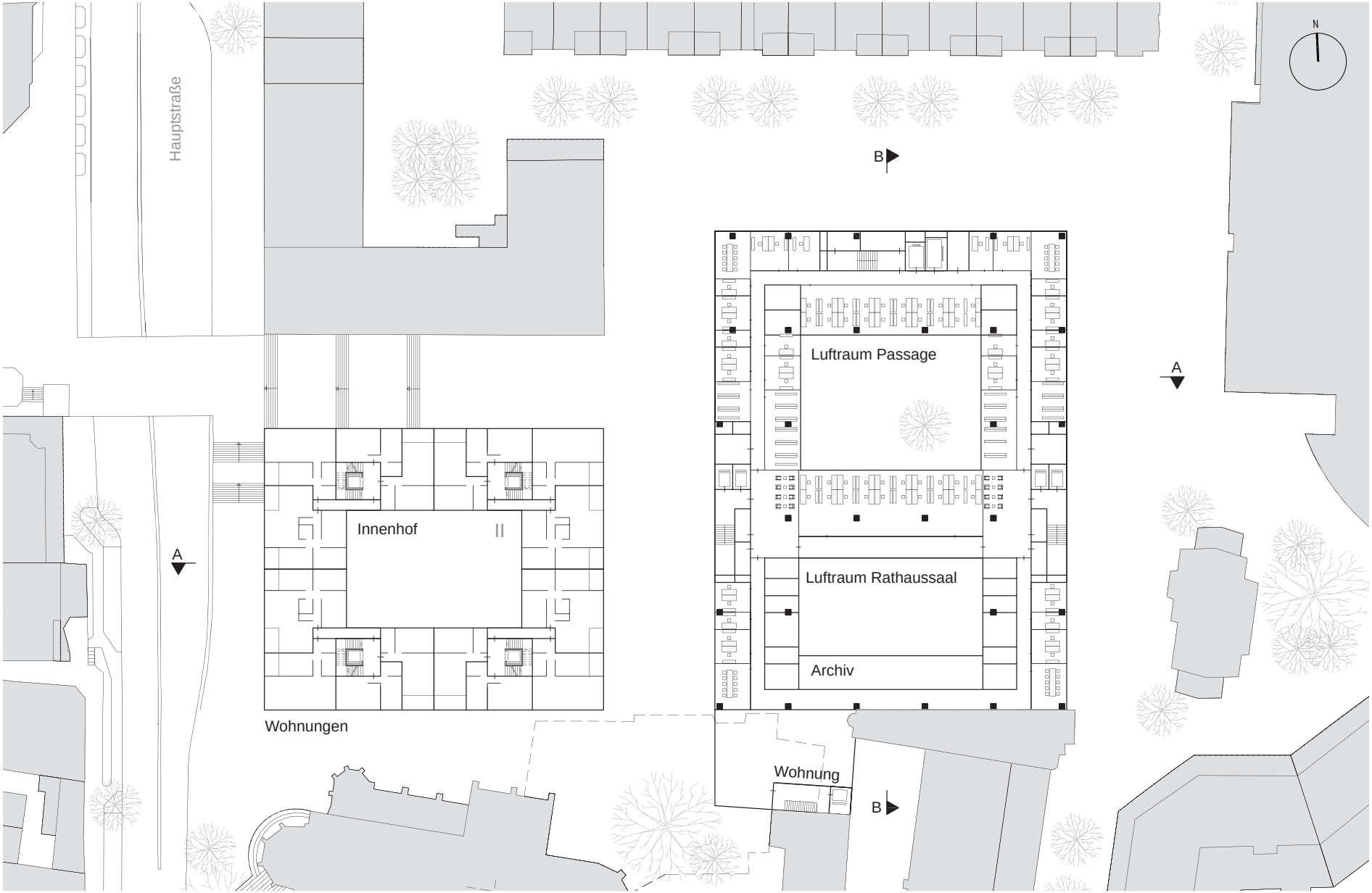
Grundriss EG | o.M.

Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz



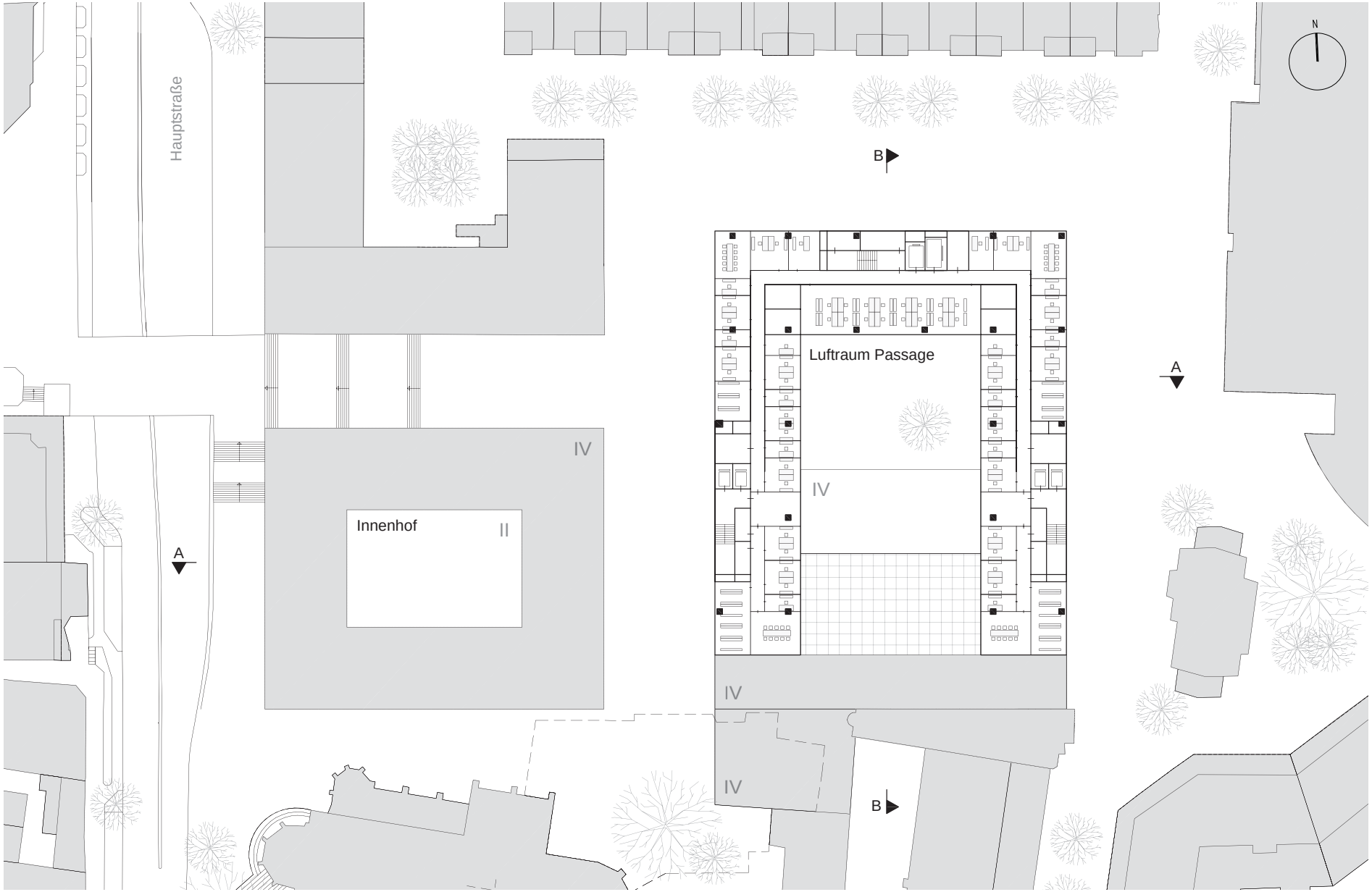
Grundriss 1.OG | o.M.

Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz



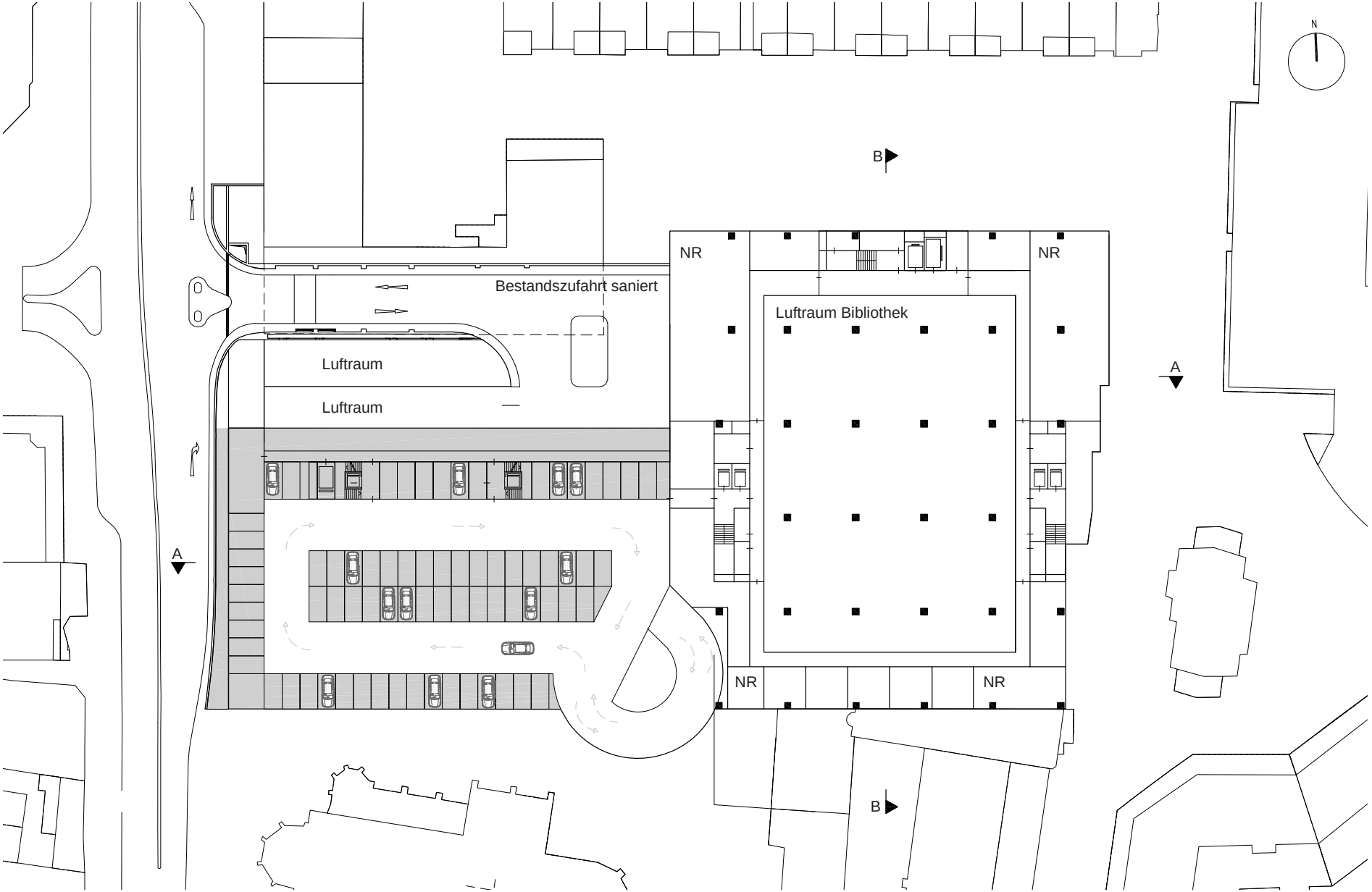
Grundriss 2.OG | o.M.

Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz



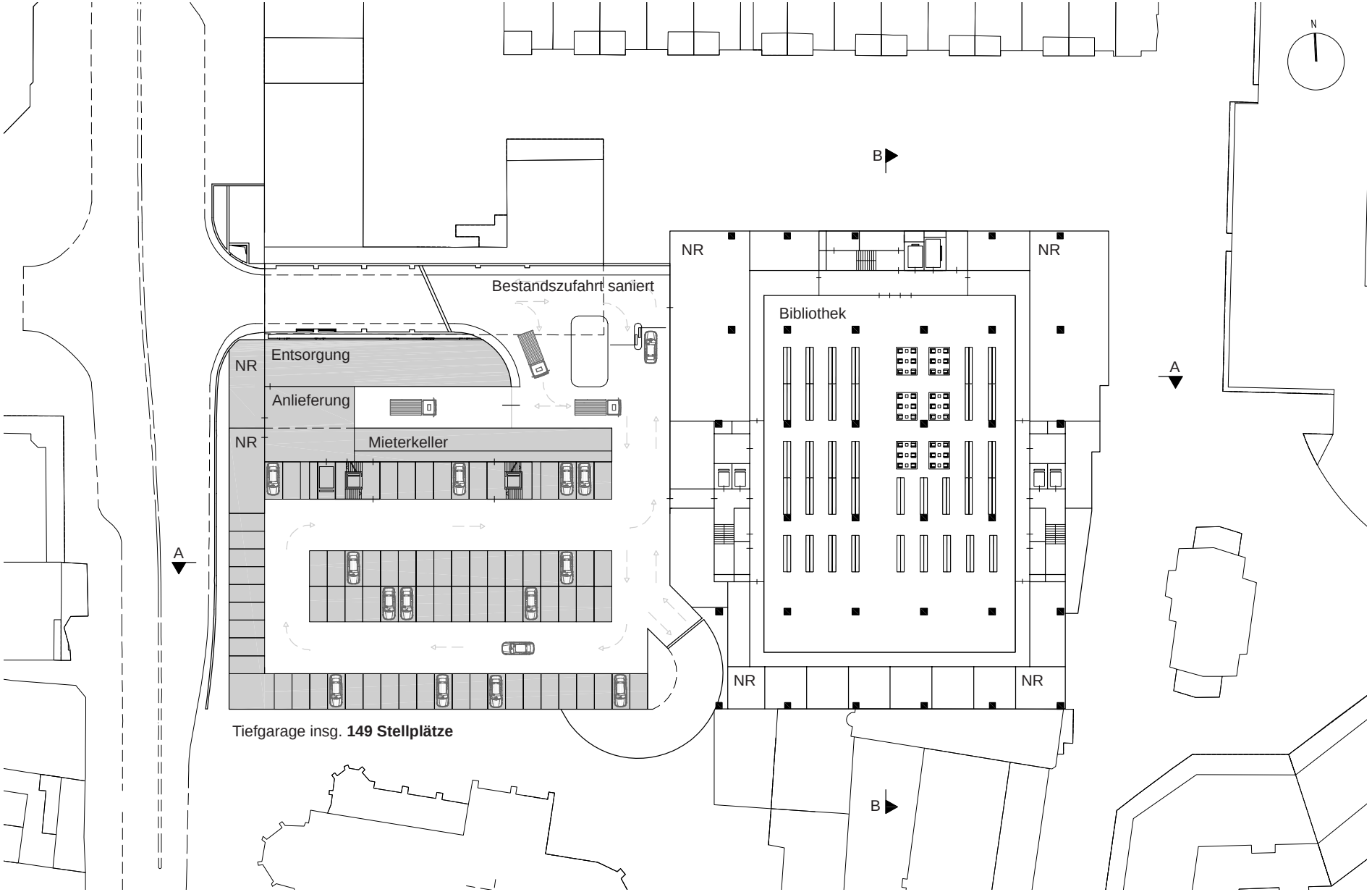
Grundriss 3.OG | o.M.

Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz



Grundriss 1. UG | o.M.

Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz

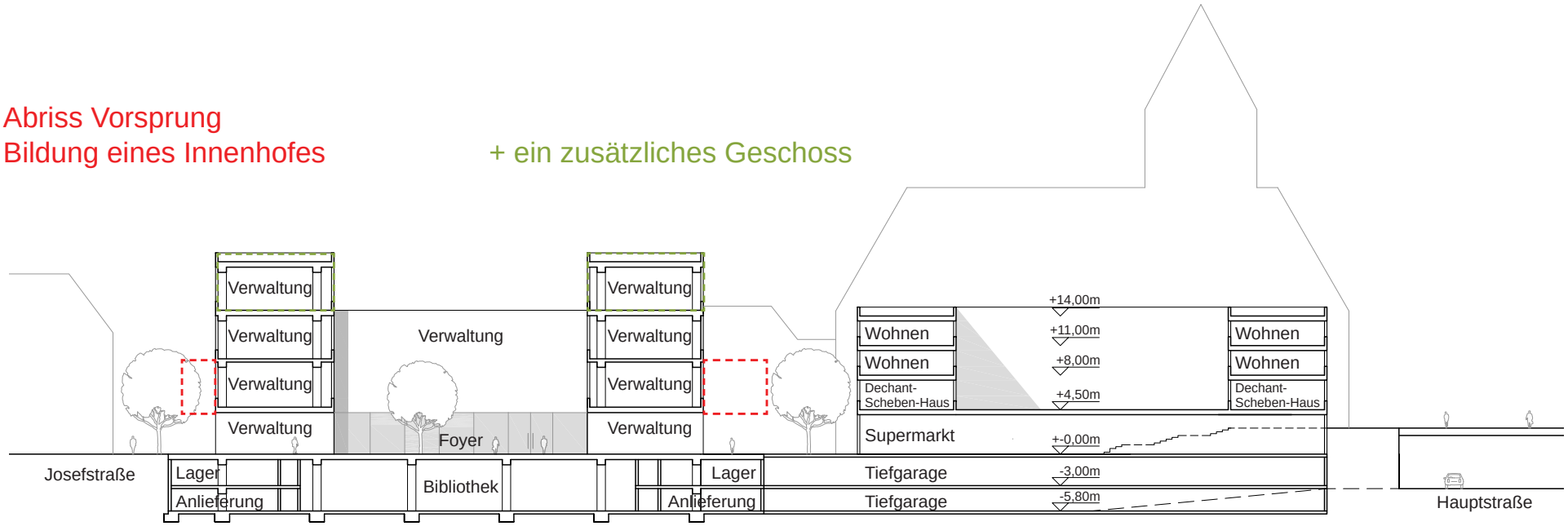


Grundriss 2.UG | o.M.

Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz

Abriss Vorsprung
Bildung eines Innenhofes

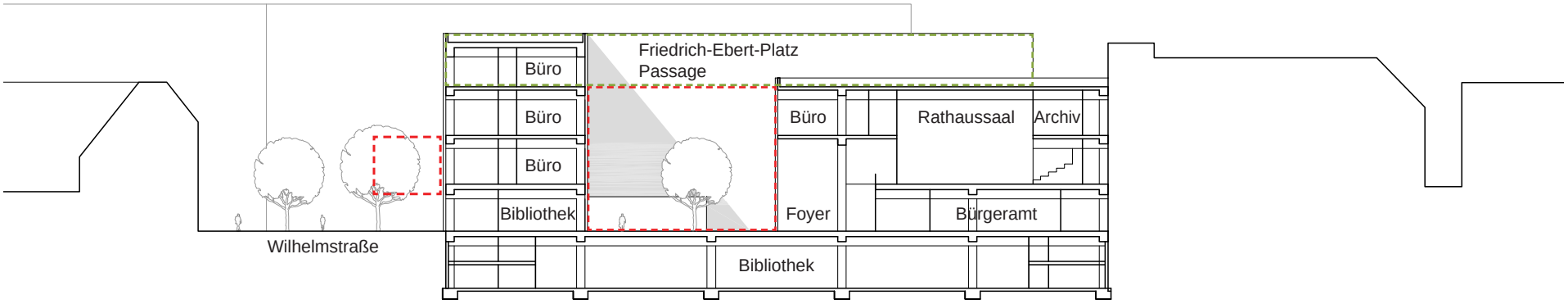
+ ein zusätzliches Geschoss



Querschnitt Rathaus A-A | o.M.

Abriss Vorsprung
Bildung eines Innenhofes

+ ein zusätzliches Geschoss



Längsschnitt Rathaus B-B | o.M.



Modellfoto Blick von Süden

5.3 B1 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen

Der Abbruch des ehemaligen Hertie Kaufhauses eröffnet die Möglichkeit, das Zentrum der Porzer Innenstadt neu zu strukturieren. Die hier näher untersuchte Variante schlägt eine Neuordnung mit drei unterschiedlich großen Baukörpern vor, die den Innenstadtbereich, unter Einbeziehung der wieder freigestellten Kirche und der vorhandenen Stadtstrukturen, in ein Geflecht unterschiedlich dimensionierter Stadträume gliedern. Dabei reagieren die geplanten Gebäude auf verschiedene Richtungen, die sich aus dem Stadtgrundriss ergeben. Im Schnittpunkt der drei Baublöcke entsteht ein angenehm proportionierter, lebendiger Marktplatz. Alle wichtigen Wegebeziehungen laufen hier zusammen. Die Beziehung zwischen Rheinufer und Zentrum wird durch die eindeutige Wegeführung aufgewertet. Eine neue und anspruchsvoll gestaltete Brücke über die Hauptstraße unterstreicht diese Verknüpfung. Zugleich sendet die attraktive Brücke ein positives Empfangssignal an alle Autofahrer auf der Hauptstraße.

In den Erdgeschosszonen der neuen Gebäude sind generell Einzelhandelsflächen vorgesehen. Das Haus 1 bietet ausreichend Platz, um erdgeschossig einen Lebensmittel-Vollsortimenter für den täglichen Bedarf zu beherbergen. Die Häuser 2 und 3 sind als Durchstecker mit Einzelhandelsflächen auch im 1. Obergeschoss konzipiert. Ein Drogeriemarkt sowie weitere qualitätsvolle Anbieter für den mittelfristigen Bedarf könnten hier angesiedelt werden. In den weiteren Obergeschossen ist ein Mix aus unterschiedlich großen öffentlich geförderter und frei finanzierter Wohnungen vorgesehen, die das Zentrum auch außerhalb der Geschäftszeiten beleben. Die Flächen des entfallenen Dechant-Scheben-Hauses können im neu gebauten Haus 1, in direkter Sichtbeziehung zur Kirche, angeboten werden und so den entstandenen Kirchplatz kulturell beleben.

Anlieferung und ruhender Verkehr werden in einer großen zusammenhängenden Tiefgarage unter den neuen Gebäuden auf zwei Ebenen organisiert. 319 Stellplätze befriedigen den Stellplatzbedarf und bieten ein attraktives Angebot für alle Besucher der revitalisierten Stadtmitte. Das hier vorgestellte Konzept mit seinen vielfältigen Stadträumen bietet eine angemessene Antwort auf die strukturellen Probleme der Porzer Innenstadt. Dimension und Gliederung der Baublöcke werden der Porzer Innenstadt als Stadtbezirkszentrum gerecht. Der öffentliche Raum bietet attraktive Aufenthaltsqualitäten und lässt große Akzeptanz bei der Bevölkerung erwarten.

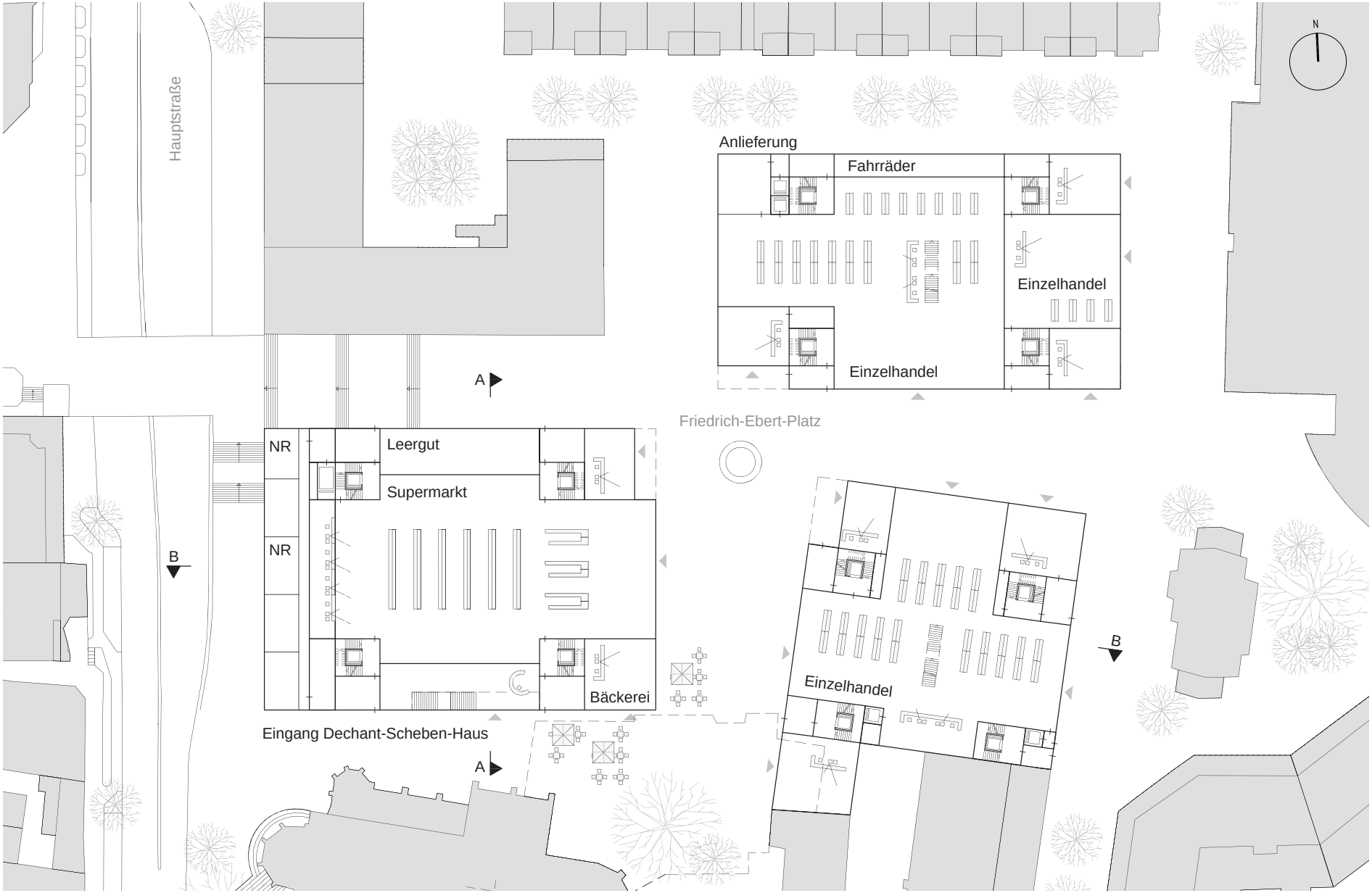


Lageplan | o.M.

Flächenbilanz

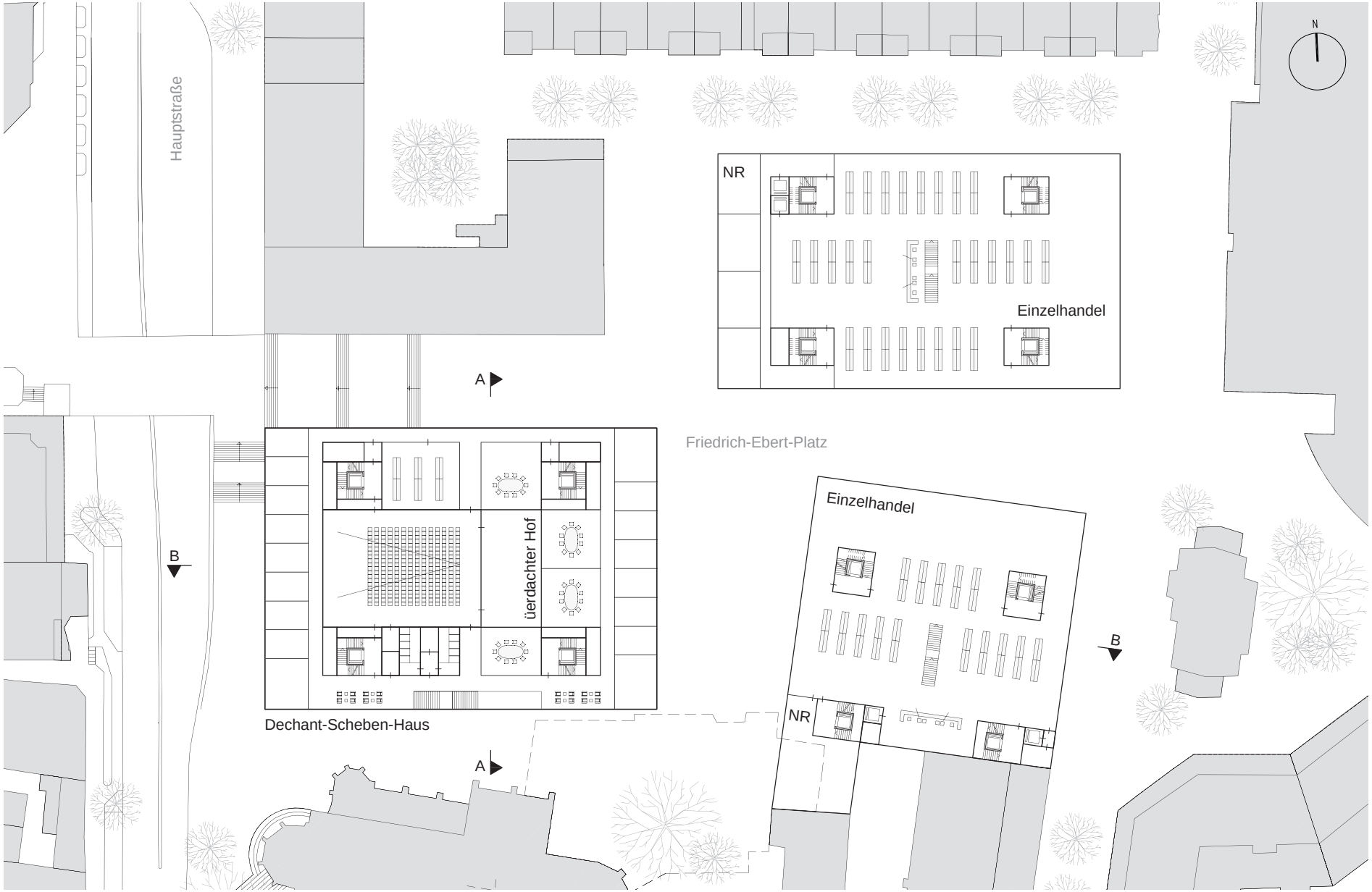
Einzelhandel	8700 m²
Dechant-Scheben-Haus	2300 m²
Wohnnutzung	9300 m²
Gesamt oberirdisch	20300 m²
Lager/NR	2000 m²
Tiefgarage	13900 m²
Stellplätze	319 STP
Gesamt unterirdisch	15900 m²
Gesamt BGF	36200 m²

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



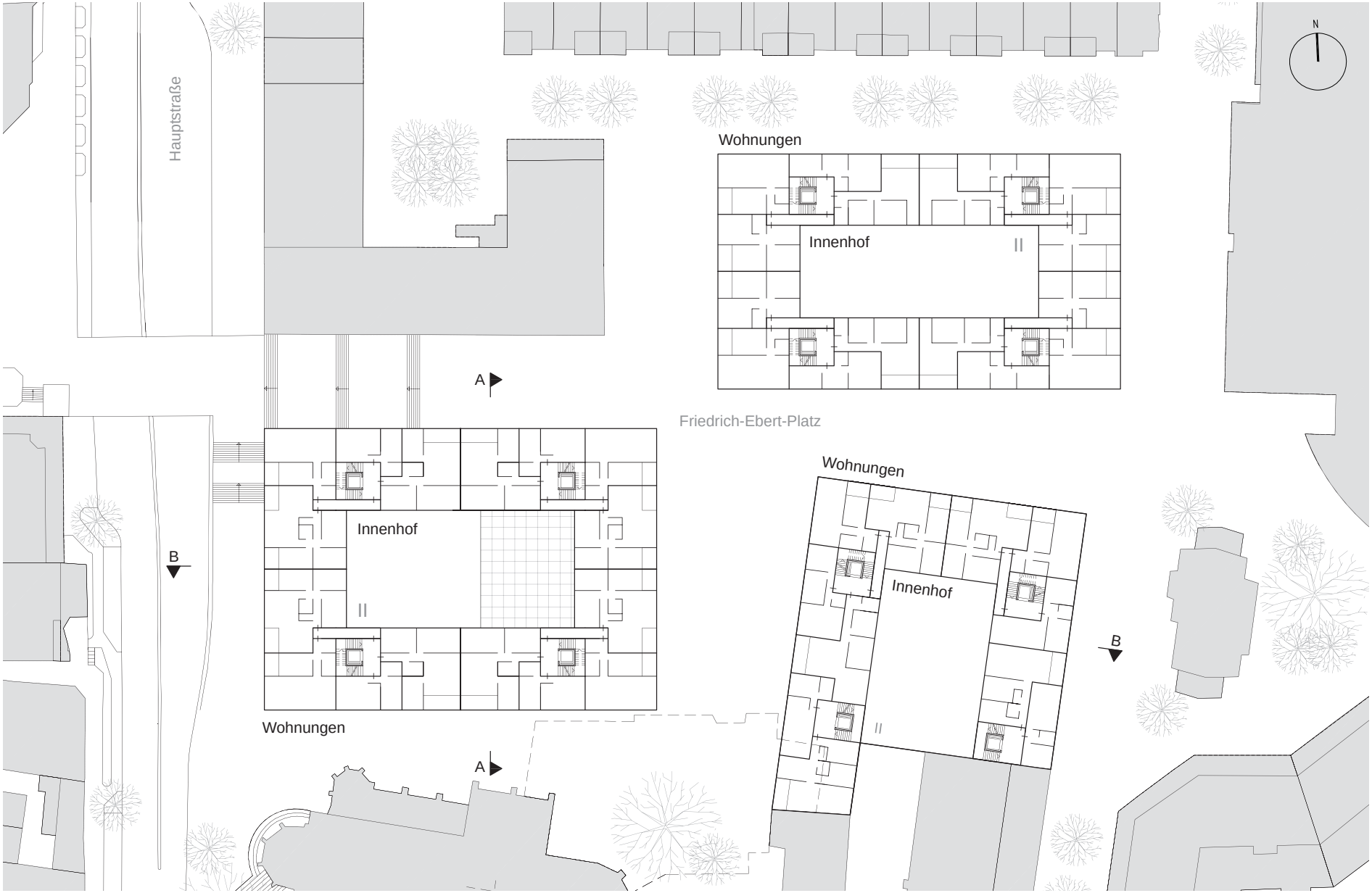
Grundriss EG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



Grundriss 1.OG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



Grundriss 2.-3.OG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



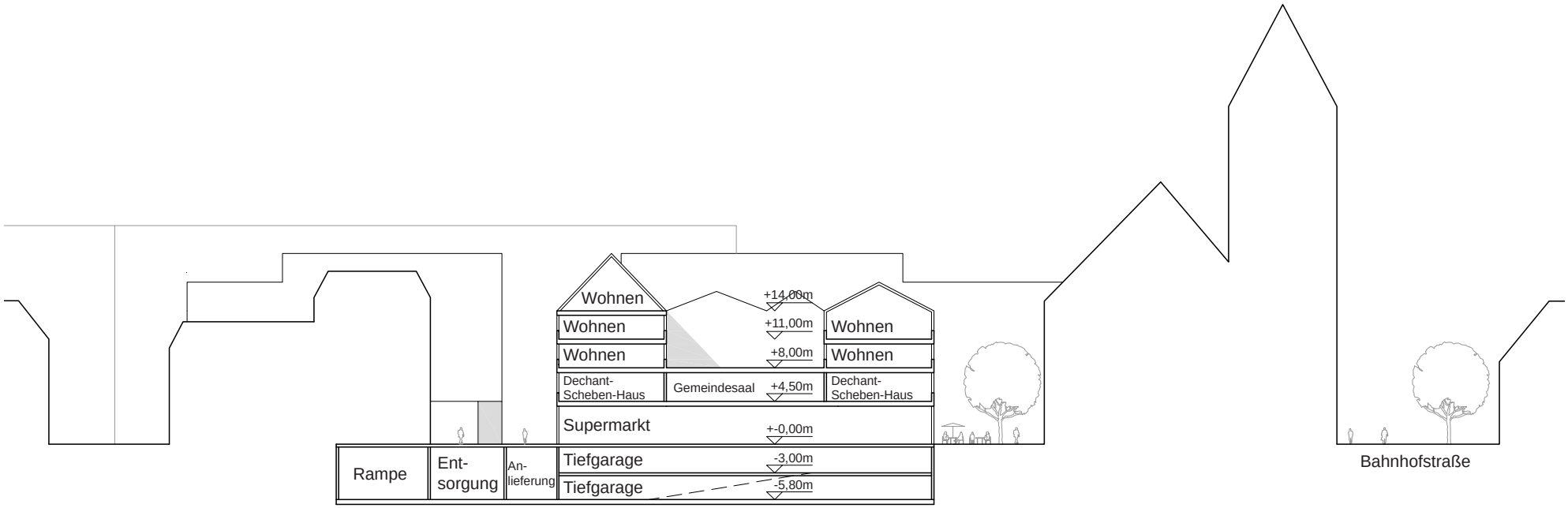
Grundriss 1.UG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



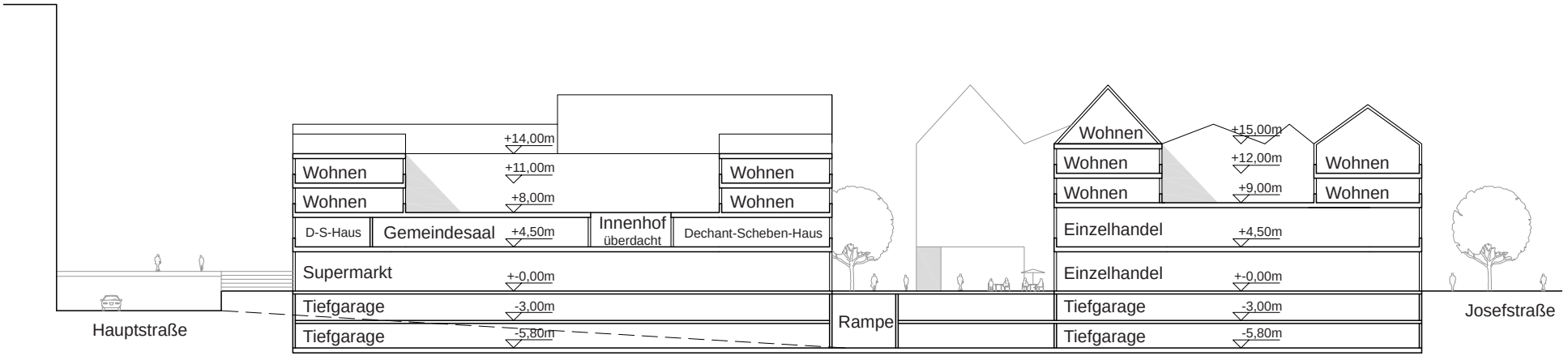
Grundriss 2.UG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



Schnitt A-A | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



Schnitt B-B | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



Variante B1, Blick vom City-Center Richtung Fußgängerbrücke



Modellfoto Blick von Süden

5.4 B2 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek

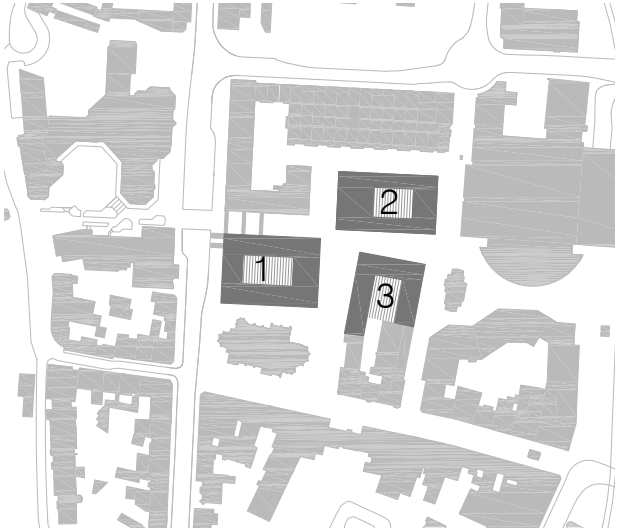
Die hier dargestellte Variante basiert auf der städtebaulichen Konzeption der vorhergehenden Variante B1. Die Abbruchmaßnahmen gelten gleichermaßen für diese Variante. In Abänderung zur vorhergehenden Lösung wird anstelle der Wohn- und Geschäftsflächen das Bezirksrathaus mit Stadtteilbibliothek in den Gebäuden 2 und 3 untergebracht.

Über das Foyer, auf der Westseite des Hauses 2, betritt man das Rathaus. Das Bürgeramt, begleitet von seitlichem Ladenbesatz, ist von hier aus ebenerdig zu erreichen. Der Ratssaal im 1.OG liegt mittig im Gebäude und wird über das Dach natürlich belichtet. Ringförmig umgreifen Büroflächen den Veranstaltungsraum. Die weiteren Verwaltungsflächen in den Obergeschossen 2 und 3 legen sich gleichfalls ringförmig um einen Innenhof, der mit dem 2.OG beginnt. Da die Gesamtfläche dieses Gebäudes nicht ausreicht um die geforderte Fläche für das Bezirksrathaus nachzuweisen, werden Teile der Verwaltungsflächen im gegenüberliegenden Haus 3 in den Obergeschossen 2 bis 4 untergebracht. Diese gruppieren sich gleichfalls um einen offenen Innenhof.

Die Bibliothek wird an der Westseite des gleichen Hauses 3 über vier Ebenen organisiert und bereichert den neuen Markplatz als „Kulturbaustein“. Die weiteren Flächen im Erdgeschoss sowie im 1.OG sind weiterhin dem Handel zugedacht. Das Gebäude 1 bleibt in seiner Nutzung unverändert. Das heißt, der Lebensmittel – Vollversorger befindet sich im Erdgeschoss, flankiert vom Zugangsfoyer zu den Ersatzflächen für das Dechant-Scheben-Haus im 1.OG. In den Obergeschossen 2 und 3 sind Wohnungen untergebracht.

Zur deutlicheren Abgrenzung ist diese Variante mit Flachdächern dargestellt. Eine bewegte Dachlandschaft mit geneigten Dächern ist aber gleichfalls möglich. Lediglich die Bundbreiten sind aufgrund der Büronutzung tiefer.

Insgesamt ist auch diese Variante ein sinnvolles Szenario einer nachhaltigen Revitalisierung der Porzer Innenstadt. Es ist allerdings zu bedenken, dass die Verknüpfung der geplanten Revitalisierung mit einem Umzug des Bezirksrathauses nebst Bibliothek, die Maßnahme in eine zeitlich schwer zu bestimmende Zukunft verlegt.

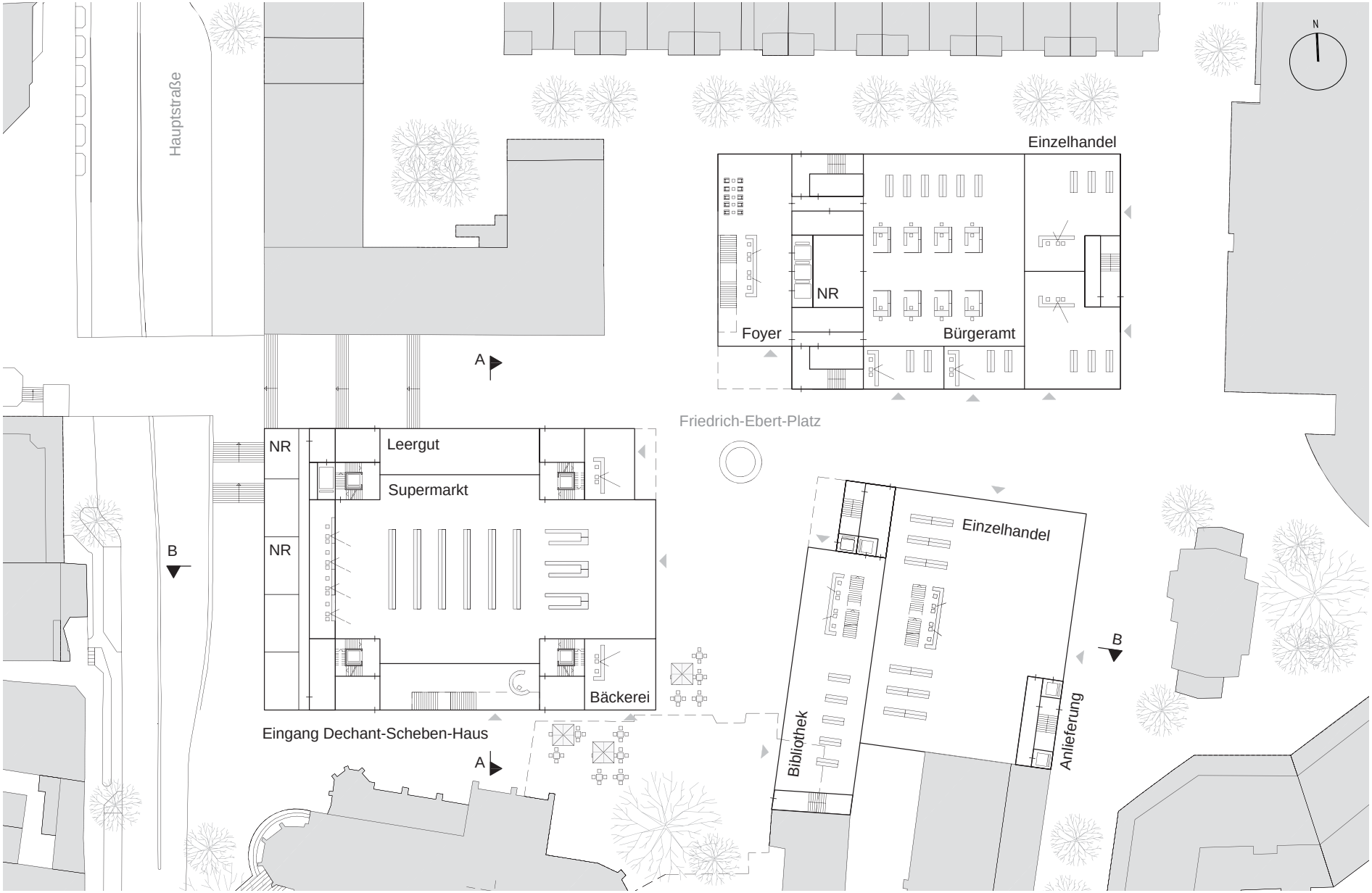


Lageplan | o.M.

Flächenbilanz

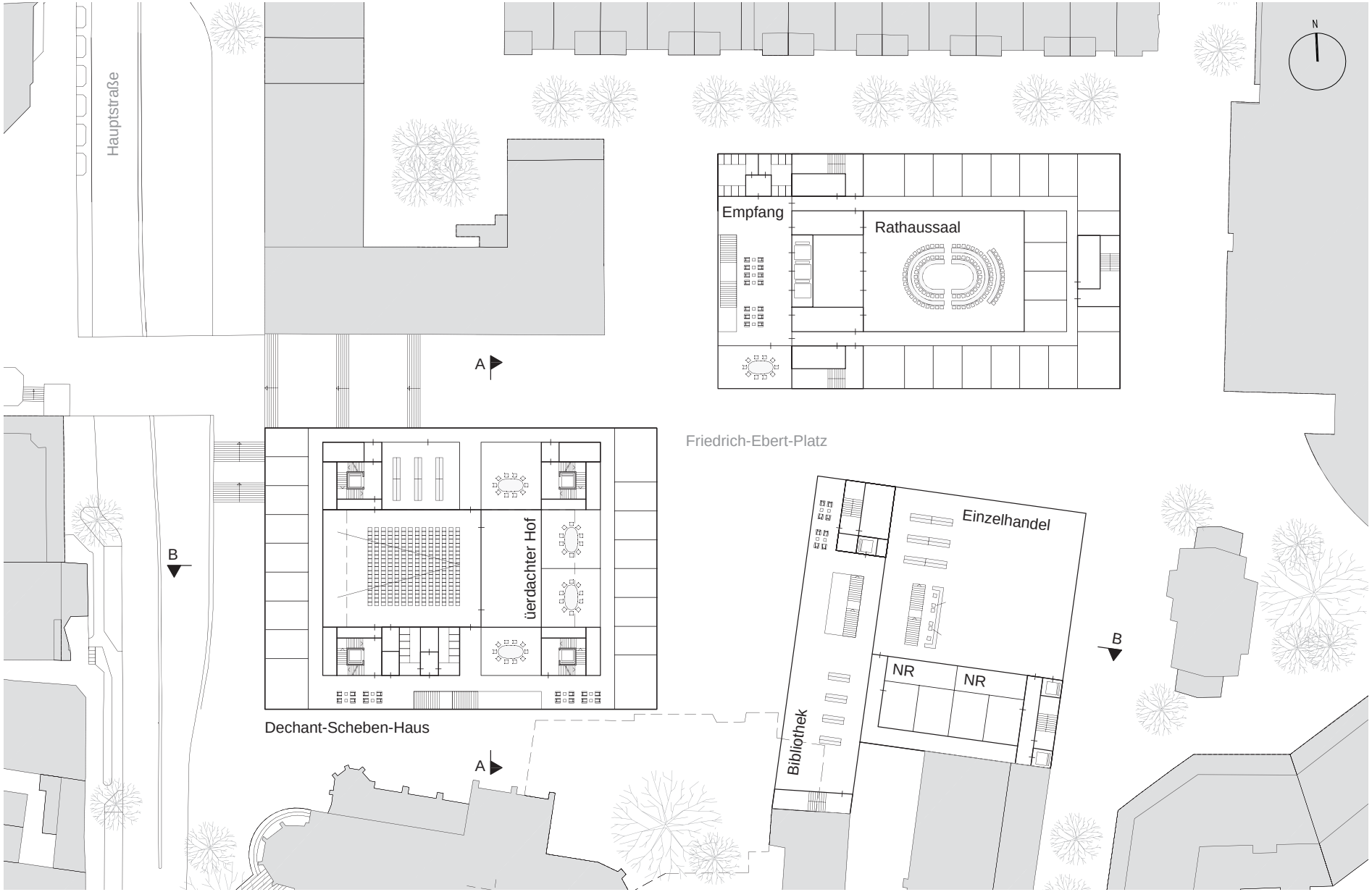
Rathaus	9000 m²
Einzelhandel	4600 m²
Bibliothek	2200 m²
Dechant-Scheben-Haus	2300 m²
Wohnnutzung	3300 m²
Gesamt oberirdisch	21400 m²
Lager/NR	1700 m²
Tiefgarage	14200 m²
Stellplätze	368 STP
Gesamt unterirdisch	15900 m²
Gesamt BGF	37300 m²

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek



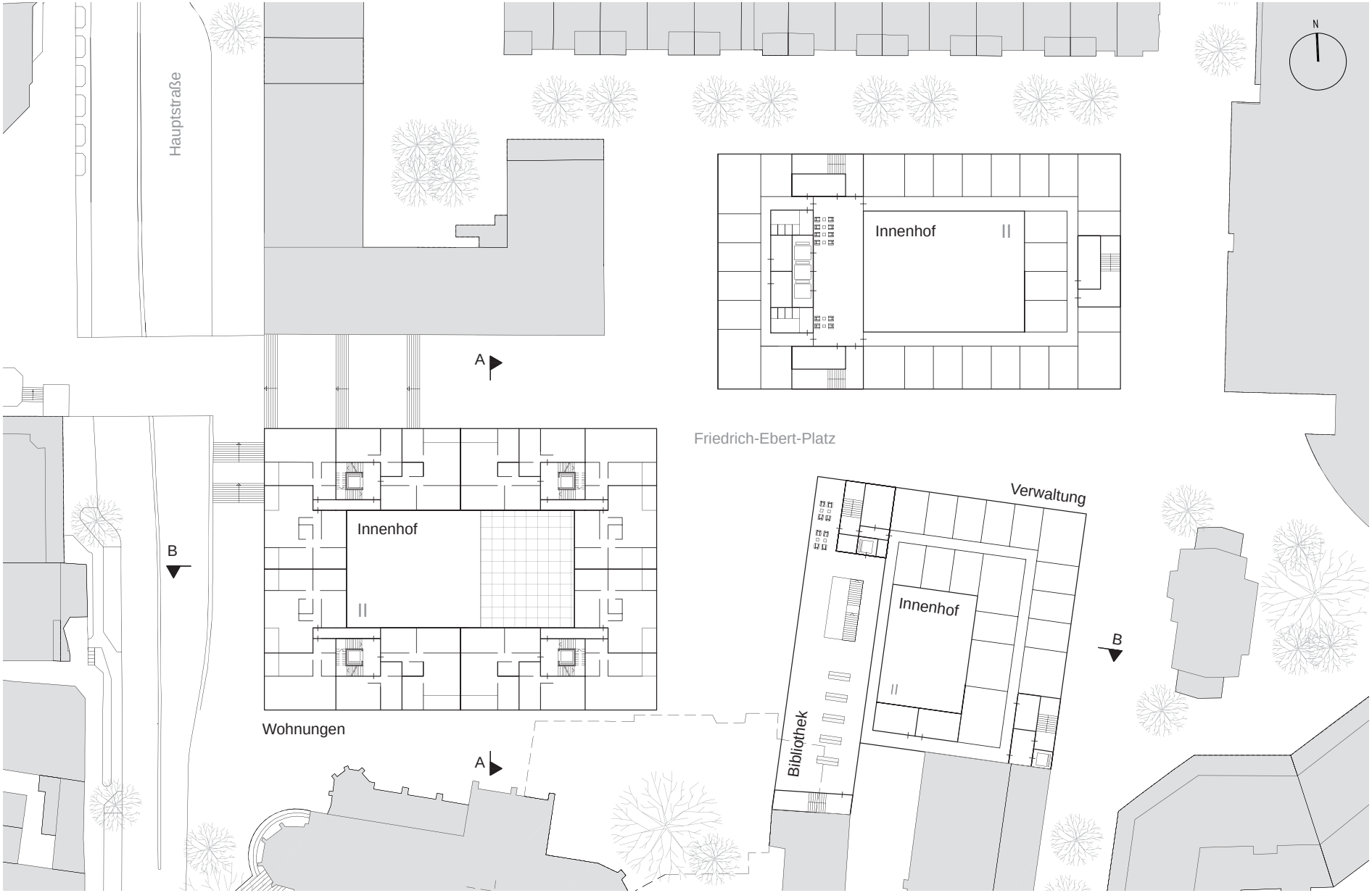
Grundriss EG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek



Grundriss 1.OG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek



Grundriss 2.-3.OG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek



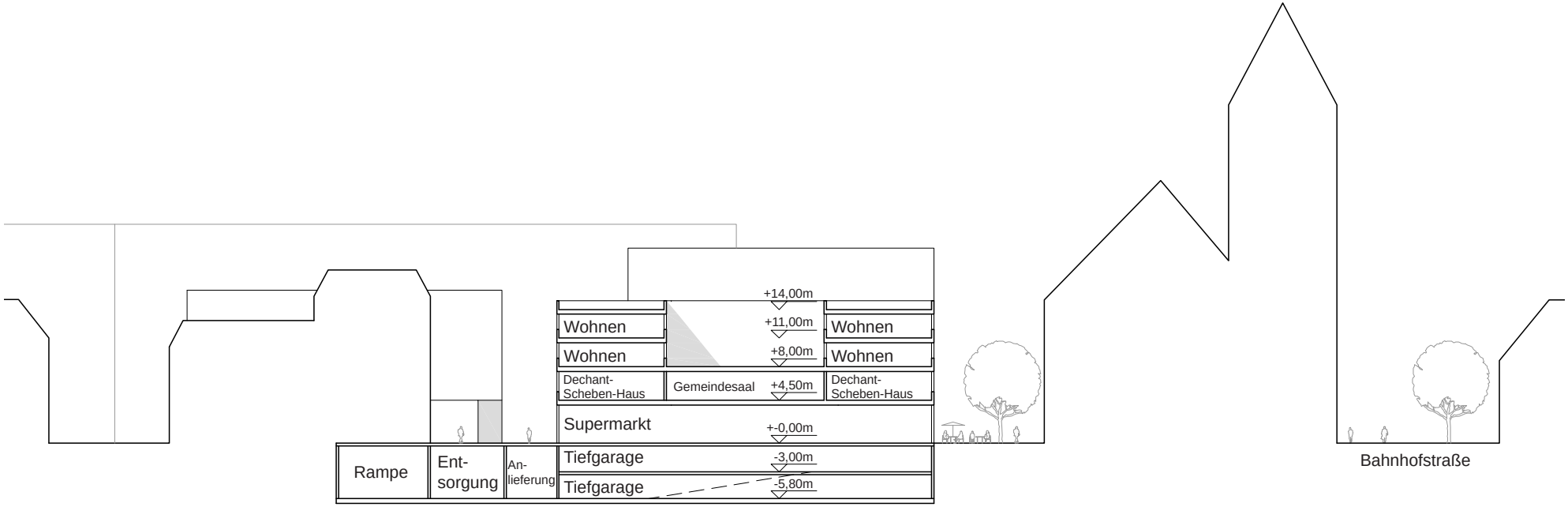
Grundriss 1.UG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek



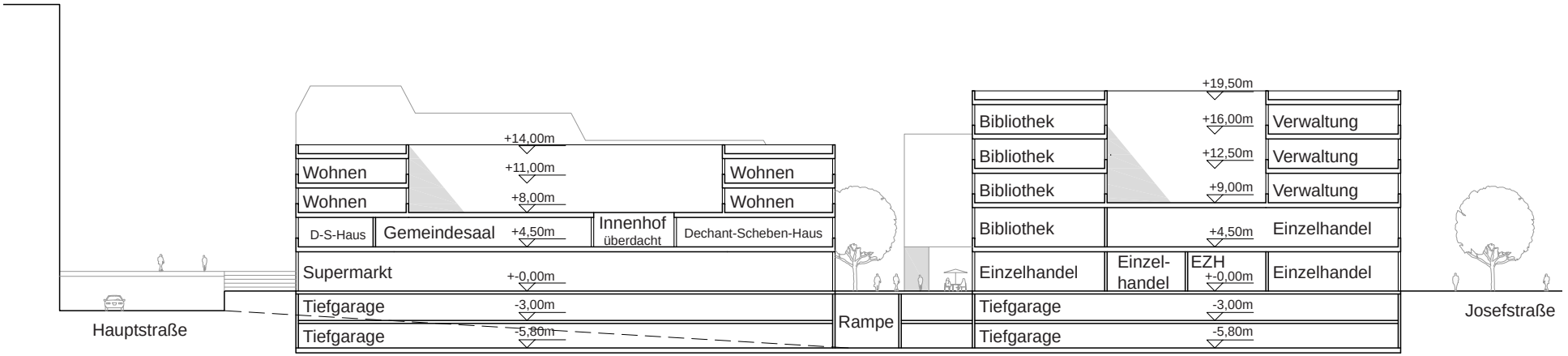
Grundriss 2.UG | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek



Schnitt A-A | o.M.

Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek



Schnitt B-B | o.M.



Blick von der Hauptstraße Richtung Norden

Modellfotos



Modellfoto Blick aus Osten



Modellfoto Blick aus Westen

A1 Umnutzung der Kaufhaus-Immobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek

A2 Städtebauliche Ergänzung auf dem Friedrich-Ebert-Platz

Modellfotos

B1 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen





B2 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek





Modellfoto Blick aus Osten

Modellfoto Blick aus Westen
Fotographie Ulrike Fackert

6.1 Fußgängerbrücke zum Rhein



Variante B1, Blick von der Fußgängerbrücke



Für die bessere Integration der Brücke in die Stadt gibt es verschiedene Möglichkeiten.

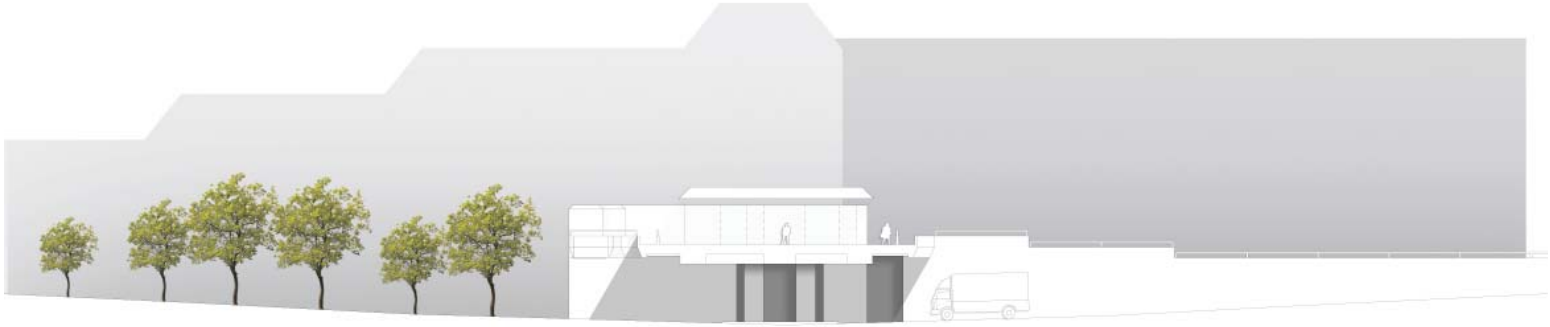
Grundsätzlich wäre es wichtig die aufstehenden Pavillons abzubrechen, um den Blick vom Rathaus zum neuen Quartier und umgekehrt in Richtung Rhein zu öffnen.

Ein spezielles Beleuchtungskonzept könnte der verbleidenen Konstruktion ihre Massivität nehmen. Darüberhinaus würde dem Autofahrer an dieser Stelle der Eingang zur Stadt signalisiert.

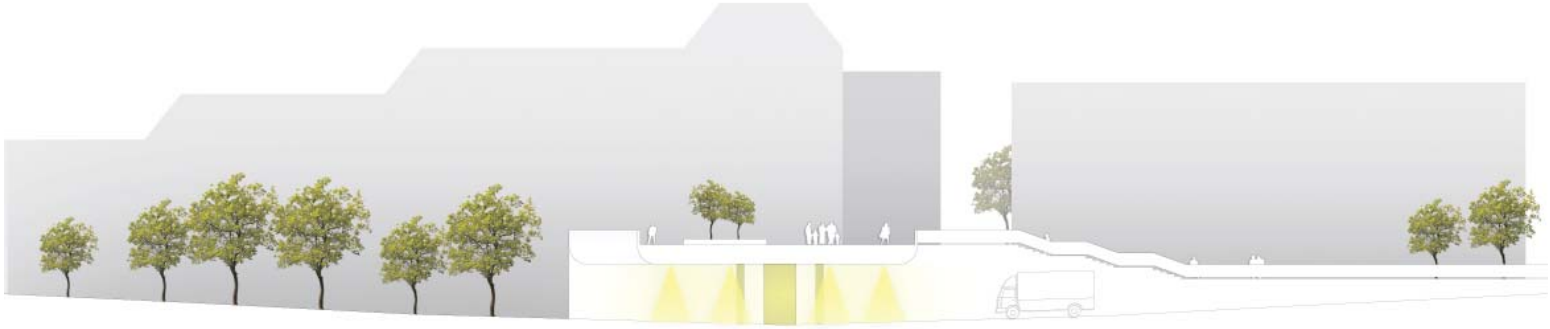
Eine neue leichte Konstruktion würde der Troglage den Charakter einer Unterführung nehmen und den Weg zwischen Rhein und Innenstadt deutlich aufwerten.

6.1 Fußgängerbrücke zum Rhein

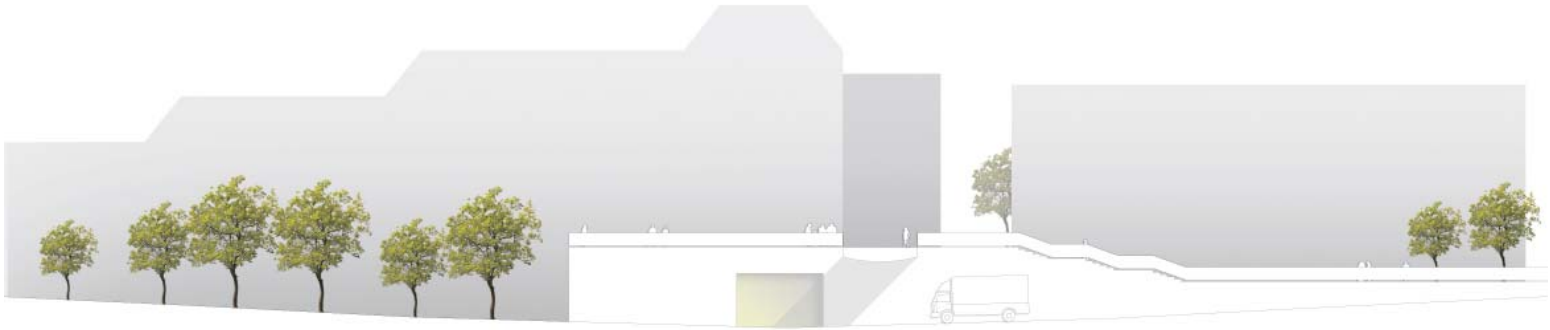
Bestandsbrücke



Beleuchtete Brücke



Schlanke Brücke



Querschnitt durch Brücke | o.M.

6.2 Wohnbebauung auf dem Areal des Bezirksrathauses





Variante Rheinvillen

Flächenbilanz

Wohnnutzung BGF	16.500 m²

Für eine Wohnbebauung auf dem Areal des Bezirksrathauses ergeben sich viele Möglichkeiten. Im Zuge des Entwurfsprozesses sind zwei polarisierende Entwürfe entstanden.

Die hier dargestellte Lösung ist eine offene Bebauung mit „Rheinvillen“. Die Anordnung der Baukörper zueinander erlaubt einen durchgehenden Blick aller Wohnungen zum Rhein.

6.2 Wohnbebauung auf dem Areal des Bezirksrathauses



Variante Blockrandbebauung



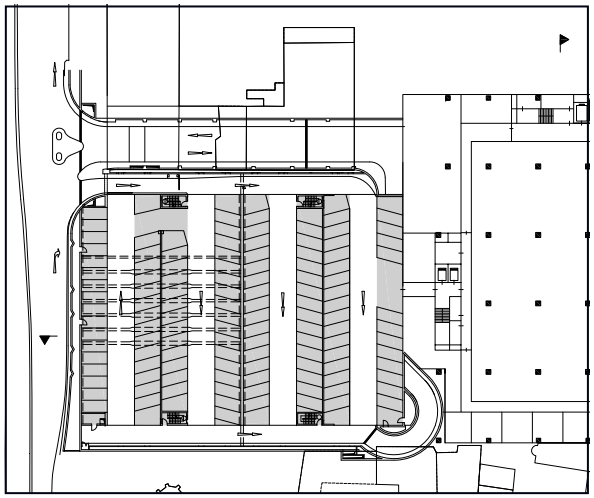
Flächenbilanz

Wohnnutzung BGF 11.000 m²

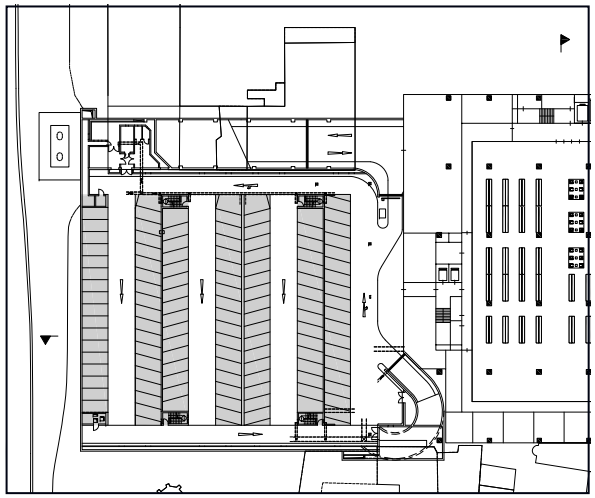
Im Kontrast zu der offenen Bebauung der „Rheinvillen“ ist dieser Entwurf eine bewusste Weiterführung der benachbarten Blockrandstrukturen im engeren Betrachtungsgebiet.

7 Stellungnahme Fachdisziplinen

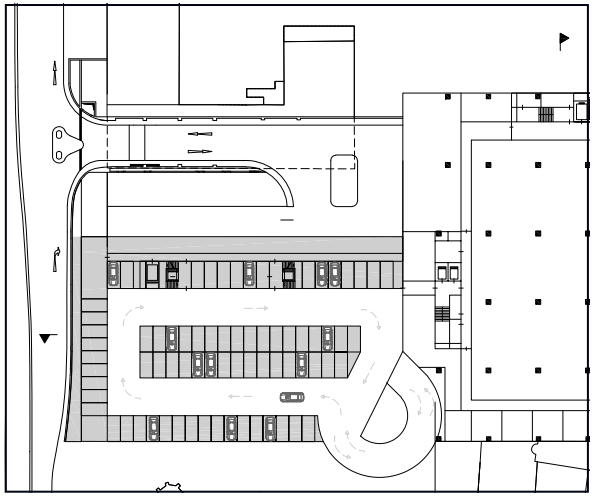
7.1 Verkehr



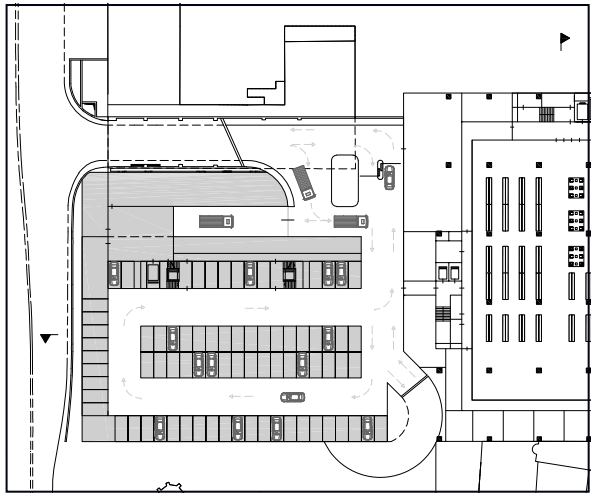
A1 Grundriss TG-1 | o.M.



A1 Grundriss TG-2 | o.M.



A2 Grundriss TG-1 | o.M.



A2 Grundriss TG-2 | o.M.

Variante A1

Die Variante A1 geht von dem grundsätzlichen Erhalt der Ein- und Ausfahrtsituation, der Anlieferung sowie der Bestandstiefgarage aus. Es erfolgt lediglich eine bauliche Ertüchtigung und gestalterische Inwert-Setzung der Anlage. Dabei kann die eigentlich nicht mehr zeitgemäße Begrenzung der Durchfahrtshöhe auf 1,90m nicht verändert werden. Die Stellplatzanzahl liegt im Bestand bei ca. 234.



Pkw-Zufahrt Bestand (Quelle: BSV)

Die innere Organisation der Anlage mit Einrichtungsverkehr und Schrägaufstellung ist aufgrund der Gebäudeabmessungen nicht veränderbar aber mit Einschränkungen praktikabel.

Variante A2

In der Variante A2 erfolgt die Ein- und Ausfahrt für Lkw und Pkw ausschließlich in der Ebene UG-2 von der Trog-Lage der Hauptstraße aus. Eine unterirdische Wendemöglichkeit für Lkw ermöglicht die Anbindung von zwei Anlieferzonen unter dem Bestand- und dem Neubau auf dem Friedrich-Ebert-Platz. Die Tiefgarage selber wird neu erstellt und verfügt dann auf zwei Ebenen über insgesamt ca. 149 Stellplätze.

7.1 Verkehr

Variante B1

In der Variante B1 erfolgt eine die Ein- und Ausfahrt für Lkw und Pkw ausschließlich in der Ebene UG-2 von der Trog-Lage der Hauptstraße aus. Eine unterirdische Wendemöglichkeit für Lkw ermöglicht die Anbindung der Anlieferzone unter dem Neubau auf dem Friedrich-Ebert-Platz. Die Tiefgarage selber wird unter den beiden Neubauten neu erstellt und verfügt dann auf zwei Ebenen über insgesamt ca. 319 Stellplätze.



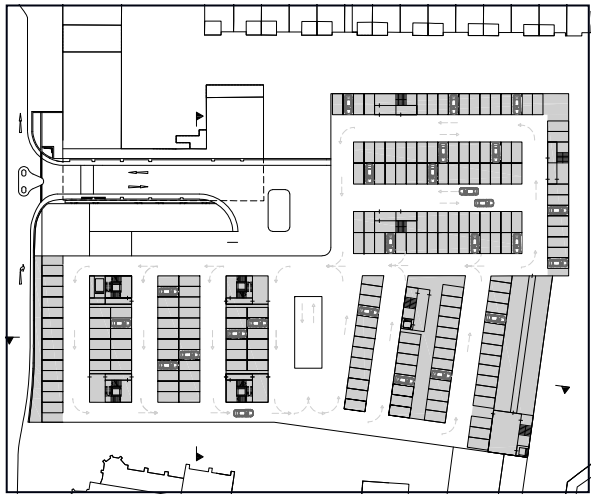
B1 Grundriss TG-1 | o.M.



B1 Grundriss TG-2 | o.M.

Variante B2

In der Variante B2 erfolgt eine die Ein- und Ausfahrt für Lkw und Pkw ausschließlich in der Ebene UG-2 von der Trog-Lage der Hauptstraße aus. Eine unterirdische Wendemöglichkeit für Lkw ermöglicht die Anbindung der Anlieferzone unter dem Neubau auf dem Friedrich-Ebert-Platz. Die Tiefgarage selber wird unter den beiden Neubauten neu erstellt und verfügt dann auf zwei Ebenen über insgesamt ca. 386 Stellplätze.



B2 Grundriss TG-1 | o.M.



B2 Grundriss TG-2 | o.M.

7.1 Verkehr

Verkehrliche Auswirkungen

Die verkehrlichen Auswirkungen der verschiedenen Varianten der im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung entwickelten Bebauungs- und Nutzungsvarianten sind als eher gering zu bewerten.

Die verkehrliche Erschließung ist sowohl für den Pkw- als auch den Lkw-Verkehr bei allen Varianten gegenüber dem Bestand im Prinzip unverändert. Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass es aufgrund der bisherigen Kaufhaus-Nutzung und der zugehörigen Tiefgarage mit ca. 234 Stellplätzen im Bereich der Ein- und Ausfahrten in der Troglage an der Hauptstraße oder im unmittelbaren Umfeld zu Problemen in der verkehrlichen Abwicklung gekommen wäre. Dies gilt sowohl für den Kfz-Verkehr von Besuchern und Beschäftigten, als auch für den Ver- und Entsorgungsverkehr.
Die Variante A1 (Rathaus, Bibliothek) behält die Bestandsgarage mit ca. 234 Stellplätzen (maximal) bei, wird aber aufgrund der Nutzungsänderung weniger Kfz-Fahrten über den Tag generieren als die vormalige Kaufhausnutzung.

Die Variante A2 mit dem zusätzlichen Neubau auf dem Friedrich-Ebert-Platz, verfügt über eine neue Tiefgarage mit nur noch 149 Stellplätzen auf zwei Ebenen. Aufgrund der großzügigen Dimensionierung der Anlage und der direkt darüber liegenden Einzelhandelsnutzung ist das Angebot attraktiv. Es wird sich daher trotz geringerer Stellplatzanzahl vermutlich ein gleich großes Gesamtverkehrsaufkommen wie im Bestand einstellen.

In Variante B1 erfolgt der vollständige Abbruch der Bestandsgarage sowie des Kaufhauses. Die drei geplanten Neubauten verfügen dann über eine zusammenhängende Tiefgarage mit ca. 319 Stellplätzen auf zwei Ebenen. Trotz der höheren Stellplatzanzahl ist aber auch hier aufgrund der konzipierten Wohnnutzung in den oberen Geschossen, von einem mit dem Bestand annähernd vergleichbaren Gesamtverkehrsaufkommen auszugehen

In Variante B2 erfolgt ebenfalls der vollständige Abbruch der Bestandsgarage sowie des Kaufhauses. Die drei geplanten Neubauten verfügen über eine zusammenhängende Tiefgarage mit ca. 386 Stellplätzen auf zwei Ebenen. Trotz der höheren Stellplatzanzahl ist aber auch hier aufgrund der konzipierten Wohnnutzung in den oberen Geschossen, von einem mit dem Bestand vergleichbaren Gesamtverkehrsaufkommen auszugehen

7.2 Statik

Maßnahmen Varianten A1 und A2

Für die funktionale Umnutzung des Bestandsgebäudes ist es erforderlich, die Decken im Innenbereich aller aufgehenden Geschosse weitgehend zu entfernen oder aufzulösen. Gleichzeitig werden Stützen in Teilbereichen entfernt und die beiden Erschließungskerne sollen für eine Optimierung verlegt werden. Dadurch entsteht aus dem flächigen Bauwerk im Wesentlichen ein Gebäude was sich um einen innen liegenden Luftraum erstreckt. Zusätzlich ist die U-förmige Aufstockung um ein Geschoss geplant.

Durch das Versetzen der Kerne ist die Gesamtstabilität des Gebäudes betroffen. Dieser Arbeitsschritt muss als erstes erfolgen, um auch während der Umbaumaßnahmen die Stabilität des Gebäudes sicher zu stellen. Die neuen Kerne sind bis zur Gründung zu führen und es sind neue Gründungskörper bzw. Verstärkungsmaßnahmen im Gründungsbereich erforderlich. Damit stellt diese Maßnahme den massivsten Eingriff in den Bestand dar.

Der Abbruch von Deckenbereichen ändert lokal das statische System der Decken, Durchlaufwirkungen werden aufgehoben und neue Kragplatten erstellt. Es muss sichergestellt sein, dass die konstruktive Ausbildung der Decken ausreichend Traglastreserven aufweist, wahrscheinlich sind Ersatzmaßnahmen wie Unterzüge an freien Deckenrändern und lokale Deckenverstärkungen erforderlich.

Der Abbruch von Stützen verändert ebenso die lokalen statischen Systeme, vor allem wenn ein anschließendes Deckenfeld nicht vollständig entfernt wird, sondern Kragdecken bis zur nächsten erhalte-

7.2 Statik

nen Stütze entstehen. Nicht nur die Decken müssen darauf hin überprüft werden, sondern auch die benachbarten Stützen, die dadurch unter Umständen einen Lastzuwachs erfahren. Gleichzeitig wird durch die Erstellung der Innenhofsituation der vertikale Gesamtlastabtrag verändert. Im Bestand ist durch das regelmäßige Stützenraster von einer gleichmäßigen Lastableitung bis zur Gründung auszugehen. Im Bereich der entfernten Stützen werden die Gründungslasten maßgeblich reduziert, in benachbarten Bereichen teilweise erhöht. Hierfür müssen der Untergrund und die Gründungskörper ausgelegt sein.

Dieser Effekt wird durch die geplante Aufstockung verstärkt, weil die verbleibenden Stützen eine zusätzliche Auflast erfahren.

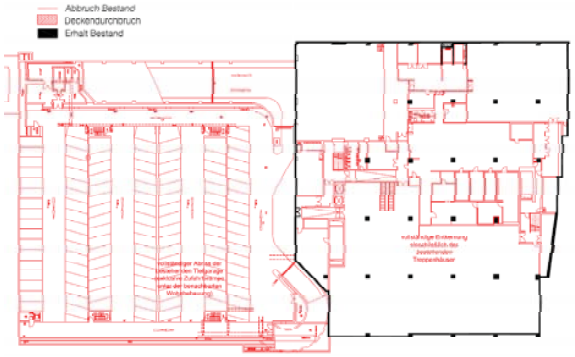
Der vertikale Lastabtrag muss durch alle Geschosse an allen Bauteilen nachvollzogen und überprüft werden. Zudem ist die Gebäudeaussteifung neu zu berechnen. Es ist davon auszugehen, dass diese Variante zu Ertüchtigungsmaßnahmen an Decken und Stützen führen wird. Um diese so gering wie möglich zu halten sollten zusätzliche Auflasten reduziert und die Aufstockung als leichte Konstruktion konzipiert werden.

Zusatzmaßnahme Variante A2

Zur Attraktivitätssteigerung sollte ein Lebensmittelvollsortimenter in unmittelbarer Nachbarschaft zum umgenutzten Kaufhaus geplant werden, in den aufgehenden Geschossen ist Wohnnutzung vorgesehen. Hierfür ist es erforderlich, einen viergeschossigen Neubau im Bereich des bisherigen Platzes mit darunter angeordneter Tiefgarage zu errichten.

Für die neben dem Kaufhaus angeordnete zweigeschossige Tiefgarage existiert aus dem Jahr 2008 ein Sanierungsgutachten, das den baulichen Zustand der Tiefgarage beschreibt. In Auszügen existieren statische Berechnungen, aus denen die statischen Systeme der Tiefgarage ersichtlich werden. Aus diesen Unterlagen lässt sich schließen, dass eine Überbauung der Tiefgarage nicht möglich ist. Die Tragkonstruktion weist keine nennenswerten Traglastreserven auf, zudem ist der bauliche Zustand teilweise mangelhaft.

Dies führt dazu, dass für die Errichtung eines Neubaus die Tiefgarage abgebrochen werden muss und eine neue Tiefgarage unterhalb des Neubaus erstellt werden muss. Ggf. ist es möglich, die Außenwände der Tiefgarage als Baugrubenumschließung zu verwenden, um diese Arbeitsschritte zu erleichtern. Darüber hinaus wären alle Arbeitsschritte, die zur Errichtung eines Neubaus in Innenstadtlage erforderlich sind, ebenso umzusetzen.



Grundriss TG1 – Variante A2 mit Abrissflächen

Maßnahmen Varianten B1 und B2

Die Varianten B1 und B2 gehen von einem Komplettabbruch des bestehenden Hertie-Gebäudes aus und befassen sich mit unterschiedlichen Möglichkeiten von drei zu errichtenden Neubauten mit gemeinsamer Tiefgarage.

Sowohl das Bestandsgebäude als auch die bestehende Tiefgarage werden zu diesem Zweck abgebrochen. Lokal begrenzt ist ein unmittelbarer Anschluss an benachbarte Gebäude erforderlich, der bei der Errichtung der Neubauten berücksichtigt werden muss. Zwangspunkte der Planung ergeben sich durch die exakte Lage der Nachbargebäude, wie auch die durch das abgesenkte Straßenniveau im Westen des Baufeldes, von welchem aus die Zufahrt zu der geplanten Tiefgarage wie auch zu der heute bestehenden Tiefgarage erfolgen soll.

Ein Vorteil besteht darin, dass das Tragwerk frei von vorhandenen Konstruktionen optimiert auf die geplante Nutzung angepasst werden kann. Dies betrifft sowohl die lokalen Tragsysteme für den vertikalen Lastabtrag, als auch die Anordnung von Kernen zur Gebäudeaussteifung.

7.2 Statik

Maßnahme Brücke

Die abgesenkte Hauptstraße wird mit einer Brücke auf einem im Gegensatz zu heutigen Platzfläche leicht erhöhten Niveau überspannt. Diese Brücke dient zum einen als Zuwegung zum nahe gelegenen Rheinufer, bildet allerdings gleichermaßen die Überdachung der Tiefgarageneinfahrt zur Platzfläche wie auch zum gegenüberliegenden Hotel. Derzeit ist die Brücke mit leichten eingeschossigen Gebäuden überbaut.
Die Konstruktion wirkt sehr massiv und stellt im Straßenverlauf fast eine Art Tunnel dar.

Die bestehende von den restlichen Gebäuden abgefugte und damit unabhängige Konstruktion besteht aus einer breiten Deckenplatte, die von drei massiven Unterzügen getragen wird, bzw. mit diesen zusammenwirkt. Die drei Unterzüge verbinden sich über dem maßgeblichen Auflager zu einem Querträger, der die Lasten an ein Stützenpaar weiterleitet, die das Hauptauflager bilden. Gleichzeitig verbreitert sich die Brücke an den Übergangen zu den angrenzenden Platzzonen mit entsprechendem Verlauf und Endauflager der beiden Randträger.

Die massiv erscheinende Konstruktion bietet Möglichkeiten begrenzte architektonische Eingriffe vorzunehmen. Eine relativ leicht umzusetzende bauliche Maßnahme könnte sich durch die bestehende Konstruktion mit drei Hauptträgern bieten. Ggf. unter Zuhilfenahme lokaler Ertüchtigungen ist es vorstellbar, die beiden Randträger und angrenzende Deckenbereiche abzutragen um eine Verschmälerung der Brücke und Reduktion im Wesentlichen auf den mittleren Hauptträger zu realisieren. Durch den verbleibenden schlanken Restquerschnitt ergibt sich automatisch ein offeneres Bild.

Auch die hier getroffenen Annahmen müssen in weiteren Planungsschritten durch genaue Analyse des Bestandskonstruktion verifiziert werden.



Brücke Ansicht Sued



Querschnitt-Untersicht Brücke – drei Hauptträger mit Stützenpaar am Auflager





Ersichtlichkeit Bewegungsfugen Brückenlager

7.3 Brandschutz

Varianten A1 und A2

Bei Erhalt der Bestandstiefgarage wird eine neue automatische Feuerlöschanlage (Sprinkleranlage) für beide Tiefgaragenebenen erforderlich.

Es werden zusätzliche Maßnahmen zur Entrauchung der LKW-Anlieferung erforderlich.

Für die Bibliothek empfiehlt sich ebenfalls der Einbau einer Löschanlage (konventioneller Art oder Feinsprühtechnik), zur Kompensation der geplanten, offenen Geschossverbindung und zum Sachwertschutz.

Es wird eine flächendeckende, automatische Brandmeldeanlage i. V. m. einer Alarmierungseinrichtung für sämtliche öffentlichen Bereiche einschl. Rathaussaal erforderlich.

Für das vorhandene Tragwerk kann aufgrund der geplanten Nutzungsänderung der Bestandsschutz nicht geltend gemacht werden, so dass in jedem Fall eine aufwändige Ertüchtigung erfolgen muss. Hier können erhebliche Kosteneinsparungen erzielt werden, wenn das gesamte Gebäude mit einer automatischen Feuerlöschanlage ausgestattet wird.

Für den zusätzlichen Baukörper könnte sich nach genauer Mietbereichsaufteilung ebenfalls Einsparungspotential ergeben, wenn das Erdgeschoss mit den Einzelhandelsflächen in den Sprinklerschutz einbezogen wird. Für die übrigen Bereiche sind keine besonderen Brandschutzmaßnahmen erforderlich.

Varianten B1 und B2

Die in diesen Varianten vorgesehene zweigeschossige Tiefgarage ist mit einer automatischen Feuerlöschanlage (Sprinkleranlage) auszustatten. Für die LKW-Anlieferung sind besondere Maßnahmen zur Rauchabführung erforderlich.

In diesen Varianten können sich für den Baukörper mit dem integrierten Dechant-Scheben-Haus Einsparpotentiale ergeben, wenn das Erdgeschoss mit in den Sprinklerschutz einbezogen wird. Gleiches gilt für die Einzelhandelsflächen in den beiden anderen Baukörpern.

Für die Büro- und Verwaltungsbereiche wird in beiden Varianten in jedem Fall eine flächendeckende, automatische Brandmeldeanlage in Verbindung mit einer Alarmierungseinrichtung erforderlich.

Da die in beiden Varianten geplanten Wohnungen jeweils nur an einen notwendigen Treppenraum angebunden werden, sind in jedem Fall allseitig entsprechende Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr auf den öffentlichen Verkehrsflächen vorzusehen.

Die erforderlichen baulichen und anlagentechnischen Brandschutzmaßnahmen bewegen sich bei allen Planungsvarianten im üblichen Rahmen.

8 Berechnungen

8.1 Übersicht der Flächen

Variante A1

1	Rathaus	8700 m²
	Bibliothek	700 m²
	Gesamt oberirdisch	9400 m²
	Bibliothek	2100 m²
	Lager/NR	3900 m²
	Tiefgarage	8000 m²
	Gesamt unterirdisch	14000 m²
	Gesamt BGF	23400 m²

	Gesamt oberirdisch	9400 m²
	Gesamt unterirdisch	14000 m²
	Gesamt BGF	**23400 m²**

Variante A2

1	Einzelhandel	1800 m²
	Dechant-Scheben-Haus	1900 m²
	Wohnnutzung	3000 m²
	Gesamt oberirdisch	6700 m²
	Lager/NR	1200 m²
	Tiefgarage	6200 m²
	Gesamt unterirdisch	7400 m²
	Gesamt BGF	14100 m²

2	Rathaus	8700 m²
	Bibliothek	700 m²
	Gesamt oberirdisch	9400 m²
	Bibliothek	2100 m²
	Lager/NR	3900 m²
	Gesamt unterirdisch	6000 m²
	Gesamt BGF	15400 m²

3	Einzelhandel	300 m²
	Wohnnutzung	800 m²
	Gesamt BGF	1100 m²

	Gesamt oberirdisch	17200 m²
	Gesamt unterirdisch	13400 m²
	Gesamt BGF	**30600 m²**

Variante B1

1	Einzelhandel	2000 m²
	Dechant-Scheben-Haus	2300 m²
	Wohnnutzung	3600 m²
	Gesamt oberirdisch	7900 m²
	Lager/NR	1200 m²
	Tiefgarage	6200 m²
	Gesamt unterirdisch	7400 m²
	Gesamt BGF	15300 m²

2	Einzelhandel	3700 m²
	Wohnnutzung	3100 m²
	Gesamt oberirdisch	6800 m²
	Lager/NR	300 m²
	Tiefgarage	4700 m²
	Gesamt unterirdisch	5000 m²
	Gesamt BGF	11800 m²

3	Einzelhandel	3000 m²
	Wohnnutzung	2600 m²
	Gesamt oberirdisch	5600 m²
	Lager/NR	500 m²
	Tiefgarage	3000 m²
	Gesamt unterirdisch	3500 m²
	Gesamt BGF	9100 m²

	Gesamt oberirdisch	20300 m²
	Gesamt unterirdisch	15900 m²
	Gesamt BGF	**36200 m²**

Variante B2

1	Einzelhandel	2000 m²
	Dechant-Scheben-Haus	2300 m²
	Wohnnutzung	3300 m²
	Gesamt oberirdisch	7600 m²
	Lager/NR	1200 m²
	Tiefgarage	6200 m²
	Gesamt unterirdisch	7400 m²
	Gesamt BGF	15000 m²

2	Einzelhandel	600 m²
	Rathaus	6200 m²
	Gesamt oberirdisch	6800 m²
	Lager/NR	0 m²
	Tiefgarage	5000 m²
	Gesamt unterirdisch	5000 m²
	Gesamt BGF	11800 m²

3	Einzelhandel	2000 m²
	Bibliothek	2200 m²
	Rathaus	2800 m²
	Gesamt oberirdisch	7000 m²
	Lager/NR	500 m²
	Tiefgarage	3000 m²
	Gesamt unterirdisch	3500 m²
	Gesamt BGF	10500 m²

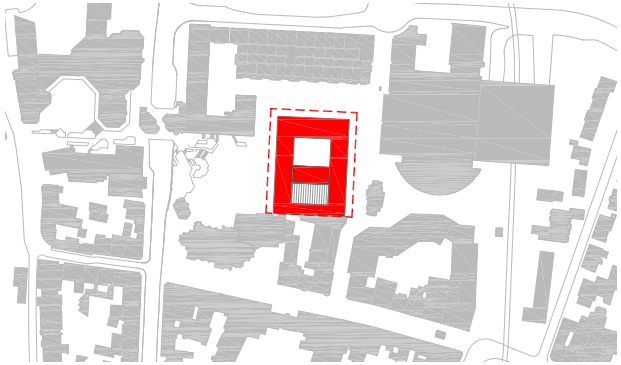
	Gesamt oberirdisch	21400 m²
	Gesamt unterirdisch	15900 m²
	Gesamt BGF	**37300 m²**

8.2 Kostenschätzung

- A1 Umbau der Kaufhaus-Immobilie zu einem Rathaus mit Stadtteilbibliothek
- A2 Städtebaulicher Ergänzungsbau auf dem Friedrich-Ebert-Platz

- B1 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen
- B2 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek

A1 Umbau der Kaufhaus-Immobilie zu einem Rathaus mit Stadtteilbibliothek



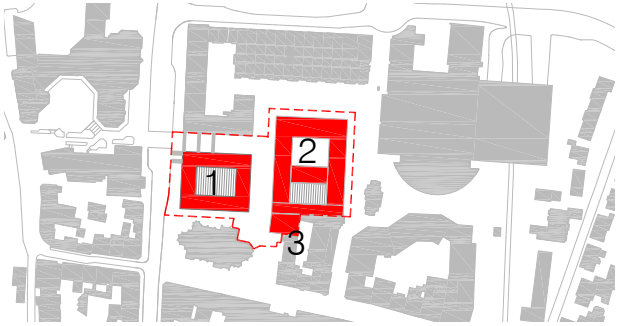
Rathaus	8700 m²	Gesamt oberirdisch	9400 m²
Bibliothek	700 m²		
Bibliothek	2100 m²	Gesamt unterirdisch	14000 m²
Lager/NR	3900 m²		
Tiefgarage	8000 m²		
Stellplätze	234 STP	Gesamt BGF	23400 m²

Die Variante sieht eine Umnutzung der Kaufhausimmobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek vor. Dafür wird das Bestandsgebäude entkernt und in Teilen zurückgebaut, damit die Belichtung sowie die Erschließung der Verwaltungsbereiche gewährleistet werden kann. Das statische System wird, wo erforderlich, entsprechend ertüchtigt. Um die benötigten Nutzflächen für das Rathaus abbilden zu können, wird das Gebäude um ein Geschoss aufgestockt und weite Teile der Bibliothek im umgebauten Untergeschoss organisiert. Die vorhandene Tiefgarage unter dem Friedrich-Ebert-Platz bleibt erhalten und wird zur Unterbringung der benötigten Stellplätze saniert. Fehlende oder beschädigte Platzoberflächen werden analog der bestehenden Pflasterung wiederhergestellt und ergänzt.

Herrichten und Erschließung Kosten für alle vorbereitenden Maßnahmen, um die geplanten Baumaßnahmen auf dem Grundstück durchführen zu können. Dies sind insbesondere Kosten der öffentlichen Erschließung, der Ver- und Entsorgung sowie Kosten für Provisorien während der Baumaßnahme.	350.000,00 €
Rückbau Entkernung des Gebäudes, Teilabbruch von Bestandsflächen vom Erdgeschoss bis zum 2. OG sowie Abbruch der gesamten Fassadenflächen. einschließlich deren Entsorgung.	745.000,00 €
Sanierung der Tiefgarage Sanierung der Tiefgarage gemäß Gutachten aus 8/2008 zuzüglich der Kostensteigerung (13% nach Baupriesindex). Entkernung, Sanierung und Entsorgung von Schadstoffen in der Bestandsgarage. Aufnahme und Wiederherstellung der Platzbeläge nach der Sanierung ist in dieser Position erfasst.	3.847.000,00 €
Umbau und Aufstockung Hertie Umbau der Bestandsimmobilie zu einem Rathaus mit Stadtteilbibliothek. Aufstockung um ein Geschoss zur Aufnahme der Verwaltungsflächen. Neukonstruktion der Erschließungskerne sowie der gesamten Fassadenflächen.	17.430.000,00 €
Außenanlagen Wiederherstellen und Anarbeiten der durch den Umbau beschädigten Platzoberflächen. Neupflasterung der Passage und des Innenhofes	357.000,00 €
Baunebenkosten Z.B. Genehmigungsgebühren, Planungsleistungen, Architektenwettbewerb etc.	4.575.000,00 €
Sicherheiten/Reserve Zulage für unvorhergesehene Maßnahmen pauschal mit ca. 10% auf die vorgenannten Bau- und Planungsleistungen	2.730.000,00 €
Gesamtsumme Summe der Baukosten zuzüglich Mehrwertsteuer	**30.034.000,00 €**

A2 Städtebaulicher Ergänzungsbau auf dem Friedrich-Ebert-Platz

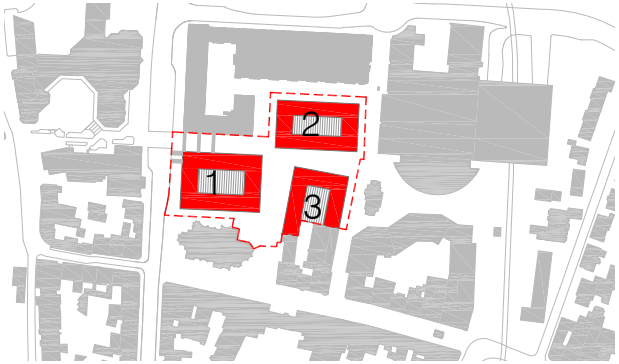
Herrichten und Erschließung Kosten für alle vorbereitenden Maßnahmen, um die geplanten Baumaßnahmen auf dem Grundstück durchführen zu können. Dies sind insbesondere Kosten der öffentlichen Erschließung, der Ver- und Entsorgung sowie Kosten für Provisorien während der Baumaßnahme.	245.000,00 €
Rückbau Abbruch der Tiefgarage unter dem F.-E.-Platz mit Ausnahme der Zufahrtsrampe. Entkernung und Abbruch von Teilflächen des Hertie-Kaufhauses sowie Abbruch der Fassade. Weiterhin enthalten ist der Abbruch der Treppenanlage zur Fußgängerbrücke, der Abbruch des Dechant-Scheben-Hauses und des Pavillons auf dem F.-E.-Platz sowie die Baugrubensicherung.	1.552.000,00 €
Neubau der Tiefgarage und Sanierung der Rampe Neubau einer Tiefgarage unter dem Haus 1 mit Anlieferungszonen unter dem geplanten Gebäude sowie Sanierung der Bestandsrampe unter der nördlich angrenzenden Wohnbebauung.	4.802.000,00 €
Haus 1 Neubau Wohn- und Geschäftshaus Neubau des Hauses 1 mit Lebensmittelvollversorger im EG und Zugangsfoyer der Ersatzflächen für das abgebrochene Dechant-Scheben Haus. In den Ober-geschossen Wohnnutzungen und Ersatzflächen für das D.-S.-Haus.	7.429.000,00 €
Haus 2 Umbau Sanierung + Aufstockung der Kaufhaus Immobilie Umbau Aufstockung und Sanierung des ehemaligen Hertie Kaufhaus einschließlich Entkernung und Teilabbruch wie in Variante A1 beschrieben	17.430.000,00 €
Haus 3 Neubau Wohn- und Geschäftshaus Neubau des Hauses 3 zur Lückenschließung des abgerissenen D.S.-Hauses Im EG Einzelhandel, in den Obergeschossen sind Wohnungen vorgesehen.	1.055.000,00 €
Außenanlagen Wiederherstellen und Anarbeiten der durch den Umbau beschädigten Platzoberflächen.	839.000,00 €
Baunebenkosten Z.B. Genehmigungsgebühren, Planungsleistungen, Wettbewerb, B.-Plan etc.	6.871.000,00 €
Sicherheiten/Reserve Zulage für unvorhergesehene Maßnahmen pauschal mit ca. 10% auf die vorgenannten Bau- und Planungsleistungen.	4.022.000,00 €
Gesamtsumme Summe der Baukosten zuzüglich Mehrwertsteuer	**44.245.000,00 €**



Rathaus	8700 m²	Gesamt oberirdisch	17200 m²
Bibliothek	700 m²		
Dechant-Scheben-Haus	1900 m²		
Einzelhandel	2100 m²		
Wohnnutzung	3800 m²		
		Gesamt unterirdisch	13400m²
Bibliothek	2100 m²		
Lager/NR	5100 m²		
Tiefgarage	6200 m²	Gesamt BGF	30600 m²
Stellplätze	149 STP		

Ergänzend zum Umbau der Kaufhausimmobilie als Rathaus mit Stadtteilbibliothek wird zur Attraktivierung des Standorts ein weiterer Baukörper als Nahversorgungszentrum mit darüberliegenden Wohnungen auf dem Friedrich-Ebert-Platz errichtet. Aus städtebaulichen Gründen wird das Dechant-Scheben-Haus abgebrochen und die fehlenden Flächen der Gemeindenutzungen im Neubau ersetzt. Die durch den Abbruch entstehende Baulücke am östlichen Rand der neu geschaffenen Wegeverbindung, gegenüber der Kirche St.Josef, wird durch ein weiteres Gebäude geschlossen. Der Neubau des Wohn- und Geschäftshauses erfordert einen Abbruch der bestehenden Tiefgarage. Eine neue Tiefgarage wird unter Verwendung der vorhandenen Rampe an gleicher Stelle errichtet. Fehlende oder beschädigte Platzoberflächen werden analog der bestehenden Pflasterung wiederhergestellt bzw. ergänzt. Die Treppenanlagen auf die Fußgängerbrücke zum Rhein werden in Anpassung an die veränderte städtebauliche Situation neu errichtet.

B1 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel und Wohnungen



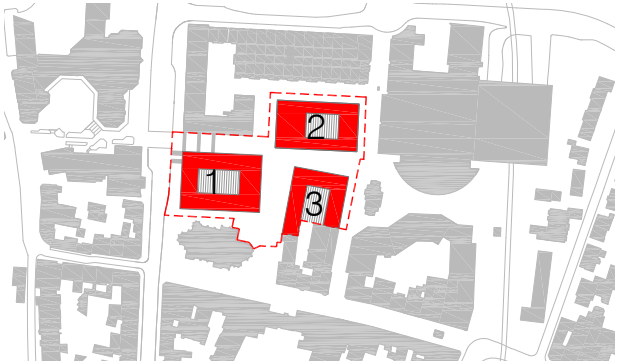
Einzelhandel	8700 m²	Gesamt oberirdisch	20300 m²
Dechant-Scheben-Haus	2300 m²		
Wohnnutzung	9300 m²		
Lager/NR	2000 m²	Gesamt unterirdisch	15900m²
Tiefgarage	13900m²		
Stellplätze	319 STP	Gesamt BGF	36200 m²

Zur städtebaulichen Neustrukturierung und Revitalisierung der Porzer Innenstadt werden das bestehende Hertie-Kaufhaus einschließlich der Tiefgarage sowie das Dechant-Scheben-Haus abgerissen und durch eine dreiteilige Neubebauung ersetzt. Ein großflächiger Lebensmittelvollversorger und kleinteilige Einzelhandelsflächen sind in den Erdgeschossen vorgesehen. In den Obergeschossen sind Wohnungen sowie die Ersatzflächen für das Dechant-Scheben-Haus angeordnet. Eine gemeinsame Tiefgarage mit Anlieferungszone unter Beibehalt der bestehenden Zufahrtsrampe verbindet die drei Gebäude untereinander. Fehlende oder beschädigte Platzoberflächen werden analog der bestehenden Pflasterung wiederhergestellt und ergänzt.

Herrichten und Erschließung Kosten für alle vorbereitenden Maßnahmen, um die geplanten Baumaßnahmen auf dem Grundstück durchführen zu können. Dies sind insbesondere Kosten der öffentlichen Erschließung, der Ver- und Entsorgung sowie Kosten für Provisorien während der Baumaßnahme.	632.000,00 €
Rückbau Entkernung und Abbruch des ehemaligen Hertie Kaufhauses sowie der Tiefgarage unter dem Friedrich-Ebert-Platz mit Ausnahme der zu erhaltenden Zufahrtsrampe. Rückbau des Dechant-Scheben-Hauses und des "Schlauch-Hauses" in der Josefstraße. Weiterhin enthalten ist der Abbruch der Treppenanlage zur Fußgängerbrücke und des Pavillons auf dem F.-E.-Platz sowie die Baugrubensicherung.	2.128.000,00 €
Neubau der Tiefgarage und Sanierung der Rampe Neubau einer gemeinsamen Tiefgarage mit Anlieferungszonen unter den geplanten Gebäuden. Sanierung der Bestandsrampe unter der nördlich angrenzenden Wohnbebauung.	10.517.000,00 €
Neubau Haus 1 Neubau des Hauses 1 mit Lebensmittelvollversorger im EG und Zugangsfoyer der Ersatzflächen für das abgebrochene Dechant-Scheben Haus. Desweiteren Wohnnutzungen in den Obergeschossen.	8.775.000,00 €
Neubau Haus 2 Neubau des Hauses 2 mit Einzelhandelsflächen im EG. In den weiteren Obergeschossen sind Wohnungen vorgesehen.	6.752.000,00 €
Neubau Haus 3 Neubau des Hauses 3 mit Einzelhandelsflächen im EG. In den weiteren Obergeschossen sind Wohnungen vorgesehen.	5.555.000,00 €
Außenanlagen Wiederherstellen und Anarbeiten der durch den Umbau beschädigten Platzoberflächen. Neubau der Treppenanlagen auf die Fußgängerbrücke.	965.000,00 €
Baunebenkosten Z.B. Genehmigungsgebühren, Planungsleistungen, Wettbewerb, B.-Plan etc.	7.188.000,00 €
Sicherheiten/Reserve Zulage für unvorhergesehene Maßnahmen pauschal mit ca. 5% auf die vorgenannten Bau- und Planungsleistungen.	2.126.000,00 €
Gesamtsumme Summe der Baukosten zuzüglich Mehrwertsteuer	44.638.000,00 €

B2 Städtebauliche Neuordnung mit Einzelhandel, Wohnungen, Rathaus und Bibliothek

Herrichten und Erschließung Kosten für alle vorbereitenden Maßnahmen, um die geplanten Baumaßnahmen auf dem Grundstück durchführen zu können. Dies sind insbesondere Kosten der öffentlichen Erschließung, der Ver- und Entsorgung sowie Kosten für Provisorien während der Baumaßnahme.	554.000,00 €
Rückbau Entkernung und Abbruch des ehemaligen Hertie Kaufhauses sowie der Tiefgarage unter dem Friedrich-Ebert-Platz mit Ausnahme der zu erhaltenden Zufahrtsrampe. Rückbau des Dechant-Scheben-Hauses und des "Schlauch-Hauses" in der Josefstraße. Weiterhin enthalten ist der Abbruch der Treppenanlage zur Fußgängerbrücke und des Pavillons auf dem F.-E.-Platz sowie die Baugrubensicherung.	2.128.000,00 €
Neubau der Tiefgarage und Sanierung der Rampe Neubau einer gemeinsamen Tiefgarage mit Anlieferungszonen unter den neu geplanten Gebäuden. Sanierung der Bestandsrampe unter der nördlich angrenzenden Wohnbebauung.	10.517.000,00 €
Neubau Haus 1 Neubau des Hauses 1 mit Lebensmittelvollversorger im EG und Zugangsfoyer der Ersatzflächen für das abgebrochene Dechant-Scheben Haus. Desweiteren Wohnnutzungen in den Obergeschossen.	8.498.000,00 €
Neubau Haus 2 Neubau des Hauses 2 mit Rathausnutzung und begleitenden Einzelhandels-flächen im EG. Ratssaal und Verwaltungsnutzung in den Obergeschossen	9.683.000,00 €
Neubau Haus 3 Neubau des Hauses 3 mit Einzelhandelsflächen im EG+1.OG. In den weiteren Obergschossen Rathausnutzungen. Bibliotheksflächen über 5 Geschosse im Westflügel organisiert .	9.513.000,00 €
Außenanlagen Wiederherstellen und Anarbeiten der durch den Umbau beschädigten Platzoberflächen. Neubau der Treppenanlagen auf die Fußgängerbrücke.	965.000,00 €
Baunebenkosten Z.B. Genehmigungsgebühren, Planungsleistungen, Wettbewerb, B.-Plan etc.	8.511.000,00 €
Sicherheiten Zulage für unvorhergesehene Maßnahmen pauschal mit ca. 5% auf die vorgenannten Bau- und Planungsleistungen.	2.518.000,00 €
Gesamtsumme Summe der Baukosten zuzüglich Mehrwertsteuer	52.887.000,00 €



Rathaus	9000 m²	Gesamt oberirdisch	21400 m²
Dechant-Scheben-Haus	2300 m²		
Bibliothek	2200 m²		
Einzelhandel	4600 m²		
Wohnnutzung	3300 m²		
		Gesamt unterirdisch	15900m²
Lager/NR	1700 m²		
Tiefgarage	14200 m²	Gesamt BGF	37300 m²
Stellplätze	368 STP		

Bei einer Verlegung des Bezirksrathauses ins Zentrum von Porz werden das bestehende Hertie-Kaufhaus einschließlich der Tiefgarage sowie das Dechant-Scheben-Haus abgerissen und durch eine dreiteilige Neubebauung ersetzt. Analog zur städtebaulichen Neuordnung mit Einzelhandel + Wohnen ist im Baustein 1 ein großflächiger Lebensmittelvollversorger mit Wohnnutzungen und Ersatzflächen für das Dechant-Scheben-Hauses vorgesehen. In den Erdgeschossen der Bausteine 2 und 3 sind kleinteilige Einzelhandelsflächen sowie die Erschließungen des Rathauses und der Bibliothek angeordnet. Darüber verteilen sich über beide Gebäude die Verwaltungsnutzungen des Rathauses. Eine gemeinsame Tiefgarage mit Anlieferungszone unter Beibehalt der bestehenden Zufahrtsrampe verbindet die drei Gebäude untereinander. Fehlende oder beschädigte Platzoberflächen werden analog der bestehenden Pflasterung wiederhergestellt und ergänzt.

8.3 Wirtschaftlichkeitsvergleich

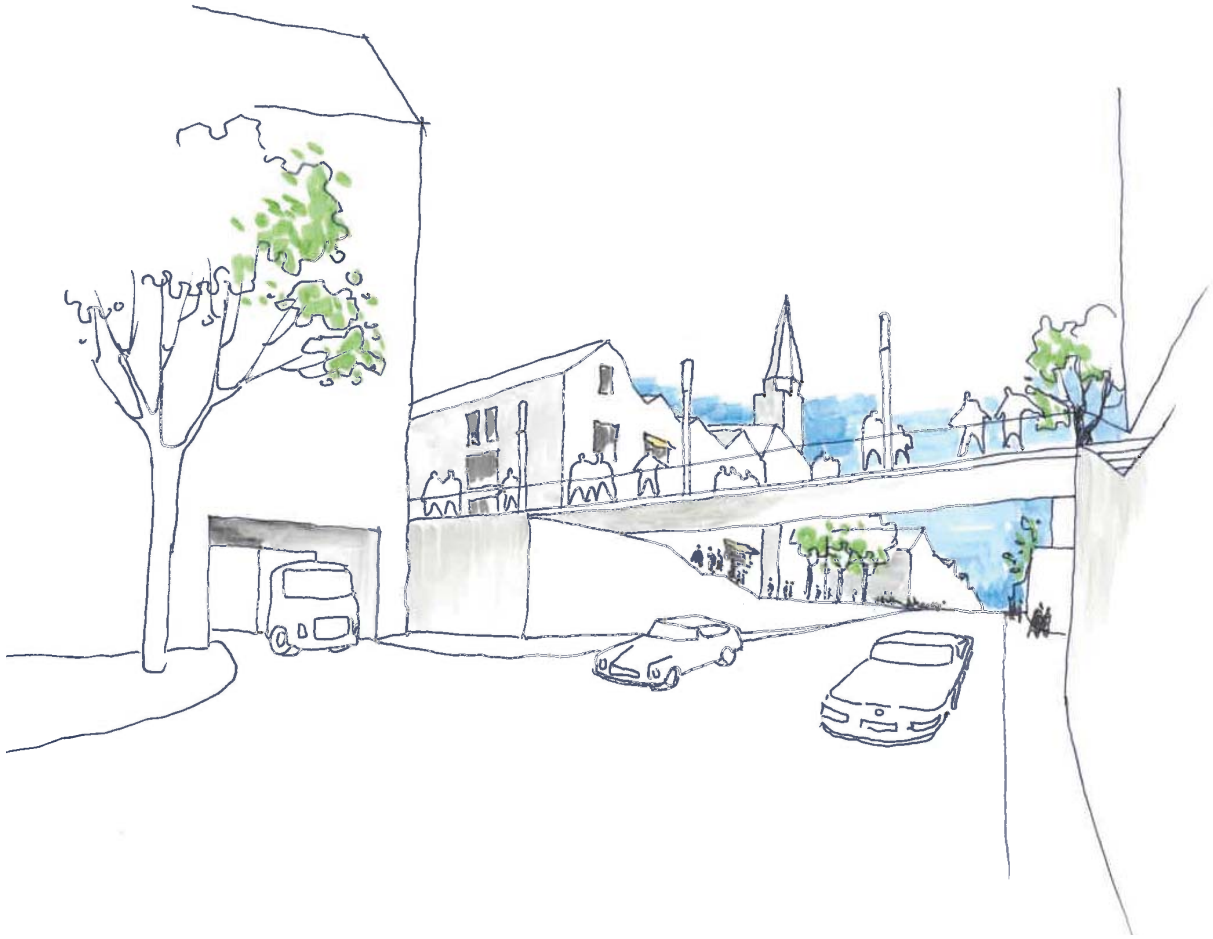
Anhand der nachfolgenden Tabelle wird die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Varianten aufgezeigt. Dabei sind in den Baukosten die Kostengruppen 200, 300, 400, 500 und 700 der DIN 276 sowie die Kosten für Wettbewerbe und für ein im Fall der Varianten A2, B1 und B2 notwendig werdendes Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes enthalten. Kosten für den Grunderwerb sind nicht enthalten. Ersatzflächen für das entfallende Dechant-Scheben-Haus werden planerisch aber ohne Ertrag berücksichtigt.

Laufende Kosten aus der Bewirtschaftung des Grundstücks werden ebenso wenig betrachtet wie Projektentwicklungskosten einschl. einer möglichen Marge oder bislang noch unbekannte Kosten der äußeren Erschließung, die sich aus einem Bebauungsplanverfahren ergeben können.

Für die Ermittlung der Erträge wurden bei den Gewerbeflächen Mieten zwischen 7,50 € für Lagerflächen und 17,50 € für kleinteilige Ladenflächen angesetzt. Der geplante Vollsortimenter wird mit einer Miete von 15,00 € kalkuliert. Für die Rathausnutzung wurde eine Miete von 15,00 € veranschlagt, die Wohnungen werden mit Mieten zwischen 7,30 € (geförderter Wohnungsbau) und 11,00 € (frei finanziert) bewertet. Stellplätze werden mit 80,00 € und 100,00 € Miete bewertet. Eigentumswohnungen werden mit einem Verkaufspreis von 3.200,00 €/m² Wohnfläche eingepreist. Als Verkaufsfaktoren wird für den Einzelhandel die 17fache, für das Rathaus die 20fache und für die Wohnungen die 22,5fache Jahresmiete angesetzt.

Auf dieser Grundlage ist der Vergleich der vier Varianten untereinander gut leistbar, da aber verfahrensbedingt wesentliche Parameter einer Stadtentwicklungsmaßnahme noch nicht kalkuliert werden können, ist hier keinesfalls der tatsächliche Gewinn oder Verlust der entsprechenden Variante abgebildet.

Varianten	Baukosten in €	Ertrag in €	Differenz
A 1	**35.740.000,00**	**42.410.000,00**	**6.670.000,00**
A 2	**51.810.000,00**	**53.301.000,00**	**1.491.000,00**
B 1	**49.472.000,00**	**45.459.000,00**	**- 4.013.000,00**
B 2	**60.775.000,00**	**58.966.000,00**	**- 1.809.000,00**



Variante B1, Blick von der Hauptstraße Richtung Süden auf die Brücke



Variante B1, Blick von Norden auf den Marktplatz

9 Zusammenfassung und Empfehlung

Zur Bewertung der Varianten sollen in erster Linie die funktionalen, die städtebaulichen und die kostenmäßigen Auswirkungen der jeweiligen Lösung herangezogen werden. Die Untersuchung zeigt, dass die weiteren Belange wie Verkehr, Statik, Brandschutz und Schadstoffsanierung bei allen Varianten nicht von durchgreifender Bedeutung für die Bewertung sind.

Würde sich die Bewertung ausschließlich an den Kosten orientieren, so ginge kein Weg an der Variante A 1 vorbei. Städtebaulich und funktional ist diese Variante aber kein Gewinn im Sinne der Aufgabenstellung einer Revitalisierung der Innenstadt von Porz, da die unbefriedigende städtebauliche Situation fast unverändert erhalten bleibt und keine zusätzlichen Flächen für den Einzelhandel entstehen. Bei dieser Variante würde das gegenwärtige Areal des Bezirksrathauses für eine attraktive Wohnbebauung frei. Die Komplexität der Aufgabe, die bei der Umnutzung der ehemaligen Kaufhaus-Immobilie zu einem Bezirksrathaus noch überschaubar ist, würde sich mit dieser räumlichen und inhaltlichen Erweiterung um ein Vielfaches erhöhen. Dabei sind der Zeitbedarf und die Aufwendung eines demokratisch legitimierten Entscheidungsprozesses, die eine Aufgabe des jetzigen Rathauses erfordern, noch nicht berücksichtigt.

Städtebaulich und funktional ist die Variante A 2 ähnlich wie die Variante A 1 zu beurteilen, obwohl hier zusätzliche Einzelhandelsflächen und Wohnungen geschaffen werden, die einen kleinen Beitrag zur Revitalisierung der Innenstadt von Porz leisten können. Auf der Kostenseite bleibt nur ein geringer positiver Saldo. Im Übrigen gelten die zur Variante A 1 gemachten Anmerkungen zu Komplexität und Akzeptanz.

Die höchsten Kosten erzeugt die Variante B 1, der Saldo aus Kosten und Erträgen liegt hier deutlich im Minus. Es ist aber die Frage zu stellen, ob diese Kosten nicht im Sinne einer Städtebauförderung an dieser Stelle gerechtfertigt werden können. Nur mit denen in dieser Variante angebotenen Handelsflächen erscheint die nachhaltige Revitalisierung der Innenstadt von Porz erreichbar. Die Variante verbindet darüber hinaus einen guten Städtebau und eine hohe Ausnutzung mit einer Vielzahl von innerstädtischen Wohnungen ohne dafür die hochkomplexe Aufgabe der Rathausverlagerung zu bemühen.

Die höchste Vielfalt und städtebauliche Dichte verspricht die Variante B 2. Die Differenz von Kosten und Erträgen ist dabei zwar negativ, dieser Saldo könnte jedoch aus den Erlösen des Wohnungsbaus am bisherigen Standort des Rathauses kompensiert werden. Allerdings schafft diese Variante mit ihrem geringen Anteil an Einzelhandelsflächen nicht die gewünschte nachhaltige Revitalisierung der Porzer Innenstadt, die Besucherfrequenz eines Rathauses und einer Stadtteilbibliothek sind dafür zu niedrig. In dieser Hinsicht ist sie wie die Variante A 2 zu bewerten.

Die Varianten, bei denen der Umzug des Bezirksrathauses Voraussetzung ihrer Realisierung ist haben neben den bereits genannten unkalkulierbaren Aufwendungen, die einer solchen Entscheidung vorausgehen, den weiteren Nachteil einer erheblichen Verlängerung der Bauzeit im Zentrum von Porz. In der Gesamtbetrachtung erscheint auch deshalb die Variante B 1 trotz ihrer hohen Kosten als die empfehlenswerte Lösung für die Porzer Innenstadt. Die hier gestellte Aufgabe ist anspruchsvoll aber gleichwohl in einem zumutbaren Zeitfenster lösbar.

10 Dokumentation Entwurfsprozess



Erstbesichtigung



Vorstellung der ersten Konzepte im 1. Workshop



Vertiefung der Konzepte im 2. Workshop







Treffen mit Stakeholder mit Ortsbesichtigung und anschließender Diskussion











