

## **Darstellung und Bewertung der planungsrelevanten Stellungnahmen, die zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes 58483/06 –Arbeitstitel: Im Kamp/Dachsweg in Köln-Widdersdorf– vorgebracht wurden**

---

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) vom 31.05. bis 01.07.2013 gingen acht Stellungnahmen von Anliegern ein. Teilweise haben mehrere Anlieger, vertreten durch einen Rechtsanwalt, eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben.

Nachfolgend werden die planungsrelevanten Inhalte der Stellungnahmen inhaltlich gebündelt und zusammenfassend dargestellt. Im Weiteren wird ein Abwägungsvorschlag unterbreitet, der im Folgenden begründet wird.

Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt.

### **1. Allgemeiner Planungsbedarf**

---

Nach Meinung der Einwender sei nicht ersichtlich, ob und welche Überlegungen es gegeben habe, ob der Bedarf der im gültigen Bebauungsplan 58485/02 aus dem Jahre 1974 festgesetzten Nutzungen noch bestehe. Bei einer Überplanung habe eine Auseinandersetzung mit der damaligen Planungssituation und den Gründen, die eine Überplanung vertretbar oder gar erforderlich mache, zu erfolgen.

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

#### **Begründung zu 1.:**

Anlass und Ziele der Planung sind in der Begründung ausreichend dargestellt. Grundsätzlich kann die Stadt als Träger der Planungshoheit rechtskräftige Bebauungspläne ändern oder überplanen, wenn sich die Zielsetzungen der städtebaulichen Entwicklungen ändern. Die 4. Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, die für das Plangebiet die einheitliche Darstellung als Wohnbaufläche vorsieht, wurde mit Feststellungsbeschluss vom 24.11.2011 als übergeordnete Planung mit Vorgaben zur beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung, mit Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln und mit Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Köln am 09.05.2012 rechtskräftig.

Mit der Fortschreibung wurde u.a. auch dem allgemeinen städtebaulichen Ziel Rechnung getragen, die Verdichtung integrierter Ortslagen und eine Wiedernutzbarmachung von Flächen zu fördern, um die Ausweitung des Siedlungsraumes in die freie Landschaft zu reduzieren. Dieses Ziel nimmt, gegenüber den Planungen und Entwicklungszielen der 1970er Jahre, einen sehr hohen Stellenwert ein.

### **2. Bedarf Kindergarten**

---

Es wird die Frage gestellt, warum eine Überplanung vorgenommen werde, wenn bereits im bestehenden Bebauungsplan Flächen für einen Kindergarten festgesetzt sind und gleichzeitig seitens der Stadt Köln mehrere zentral gelegene Standorte für Kindertagesstätten geprüft werden. Hierin werde ein Widerspruch gesehen.

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

**Begründung zu 2.:**

Ziel der Planung ist es, Flächen für ein Wohngebiet zu entwickeln, das einer nachhaltigen städtebaulichen Fortentwicklung der Ortslage Widdersdorf gerecht wird und gleichzeitig den Landschaftsraum als Ressource schont. Die im bislang rechtskräftigen Bebauungsplan festgesetzten Flächen für einen Kindergarten liegen überwiegend außerhalb des Geltungsbereichs des Entwurfs für den neuen Bebauungsplan 58483/06. Auf den Flächen ist bereits ein Kindergarten realisiert worden. Für die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes 58483/06 liegenden Teilflächen für eine Kindergartenutzung besteht kein weiterer Bedarf. Der Bedarf an Kindergarteneinrichtungen ist für diesen Bereich also gedeckt, so dass hier eine Überplanung vorgenommen werden kann. Die Festsetzungen außerhalb des Geltungsbereiches, und damit die Festsetzungen für den seinerzeit gewünschten Kindergartenstandort, haben weiterhin Bestand.

Der Bedarf an Kindertagesstätten, auch resultierend aus den Neubaugebieten in Köln-Widdersdorf, wird durch die aktuell im Bau und in der Planung befindlichen Einrichtungen sowie den in Prüfung befindlichen Standorten in zentralen Lagen abgedeckt, so dass kein weiterer Bedarf von den zuständigen Stellen für die Kindergartenbedarfsplanung am Standort angemeldet wurde. Ein Widerspruch liegt damit nicht vor.

**3. Abweichung der Planung von Beschlüssen**

---

Es wird gefragt, mit welcher Begründung die aktuelle Planung von der vom Stadtentwicklungsausschuss am 30.01.2012 beschlossenen Planvariante abweiche.

Die Bezirksvertretung Lindenthal habe in ihrer Sitzung vom 08.09.2005 dem Stadtentwicklungsausschuss empfohlen, einen Bebauungsplan zu erstellen "mit dem Ziel, ein reines Wohngebiet festzusetzen".

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

**Begründung zu 3.:**

Gemäß Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal vom 30.01.2012 sind unter anderem die Bebauung entlang des Randkanals parallel zu diesem ausgebildet worden, zwei Fuß- und Radwegeverbindungen zum Buchenweg vorgesehen worden und ein Abstand der Baugrenzen in Höhe Buchenweg 37 bis 43 von mindestens 10 m eingehalten worden.

Die Planvarianten zum Zeitpunkt einer Sitzung stellen zu diesem Verfahrensstand lediglich den aktuellen Stand des Entwurfs dar, den es im weiteren Verfahren durch die Einbeziehung neuer Planungsvorgaben weiter zu entwickeln gilt. So wurde auch auf der Grundlage der beschlossenen Planvariante die Diskussion über Planungsvarianten unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Belange fortgeführt und zu einem neuen Planungsstand geführt.

Die Änderungen der Gebäudestellungen im inneren Plangebiet im Norden und Westen resultieren aus einer besseren Ausrichtung der Gartenflächen sowie einer positiveren Ausnutzung der Solarerträge unter Berücksichtigung von Klimaschutzaspekten.

Der aktuelle Planungsstand stellt die Grundlage des Beschlusses zur Offenlage gemäß Baugesetzbuch und den Willen der zuständigen politischen Gremien dar. Die Planung, Abwägung und Formulierung städtebaulicher Zielsetzungen und Restriktionen ist ein während des Aufstellungsverfahrens fortlaufender Prozess. Damit ergeben sich auch zu den jeweiligen Verfahrensschritten unterschiedliche Planungsstände, die auf den jeweils aktuellen Erkenntnissen beruhen. Zu früheren Verfahrensschritten vorgestellte Planungsstände basieren lediglich auf Vorentwürfen und bein-

halten nicht zwangsläufig alle zu einem späteren Zeitpunkt und Verfahrensstand vorliegenden Erkenntnisse, Untersuchungsergebnisse und Zielvorgaben für ein Plangebiet.

Im Zuge dieser Weiterentwicklungen wurde die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets vorgeschlagen und in Bezirksvertretung wie Stadtentwicklungsausschuss beschlossen. Zur Begründung darf auf nachfolgenden Punkt 4. verwiesen werden.

#### **4. Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten (WA)**

---

Nach Meinung der Einwender sei statt eines allgemeinen Wohngebietes (WA) ein reines Wohngebiet (WR) festzusetzen, weil

- a) die Prägung durch umgebende Einfamilienhausbebauung in Form von ein- bis zweigeschossigen Reihenhäusern und freistehenden Einzelhäusern einem reinen Wohngebiet entspreche. Auch in der schalltechnischen Untersuchung sei für den Bestand die Schutzwürdigkeit eines reinen Wohngebietes angenommen worden. Aus diesem Grund hätte für das Plangebiet, zumindest in dem angrenzenden Bereich, ein WR-Gebiet festgesetzt werden müssen. Es wird die Frage gestellt, wieso nicht jeweils reine Wohngebiete mit individuell verschiedenen Festsetzungen vorgesehen wurden.
- b) die Ausweisung eines WA letztlich eine Art "Etikettenschwindel" darstelle, da die WILMA keine der in einem WA über die Wohnnutzung hinaus zulässigen Nutzungen realisieren wolle. Tatsächlich sei klar, dass die dauerhaft geplante Nutzung die eines reinen Wohngebietes sei. Es wird beanstandet, dass lediglich die niedrigeren Anforderungen in schalltechnischer Hinsicht ein Grund für die Festsetzung eines WA-Gebietes anstelle des eigentlich gemeinten und zur Realisierung anstehenden WR-Gebietes gewesen sein mögen.

**Abwägungsvorschlag: Den Stellungnahmen wird nicht gefolgt.**

#### **Begründung zu 4. a):**

Ziel der Planung ist es, über die in reinen Wohngebieten (WR) zulässigen Wohngebäude auch die im allgemeinen Wohngebiet (WA) zulässigen Nutzungen zu ermöglichen, ohne diese im Rahmen von Ausnahmen zu legitimieren. Die zusätzlichen Nutzungen rufen keinen Konflikt zur Wohnnutzung hervor, so dass auch zu den angrenzenden Wohngebieten, auch wenn diese einem WR entsprechen, keine Konflikte hervorgerufen werden. Es handelt sich bei den zulässigen Nutzungen um solche, die keine schädlichen Auswirkungen auf die Wohnnutzung haben. Lediglich die in einem WA ausnahmsweise zulässigen Nutzungen werden ausgeschlossen, um der Schutzwürdigkeit des angrenzenden Bestands sowie der geplanten Entwicklung des Plangebietes gerecht zu werden. Die Schutzwürdigkeit des Bestands, auch wenn dieser einem WR entspricht, ist durch die möglichen Nutzungen eines WA nicht gefährdet.

Mit der Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Bestands als WR in der schalltechnischen Untersuchung wird lediglich der maximale Schutz als Grundlage der Berechnungen angesetzt und damit die besondere Würdigung des unmittelbar angrenzenden Bestands zum Ausdruck gebracht. Ziel der städtebaulichen Entwicklung des Plangebietes sind jedoch die gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässigen Nutzungen, die allgemein neben dem Wohnen zulässig sind. Die planerisch gewünschte Wohnqualität für familienfreundliches Wohnen am Stadtrand ist dadurch nicht gefährdet, sondern wird vielmehr durch die zusätzlichen Nutzungsmöglichkeiten gestärkt. Möglicherweise störende Nutzungen, die ausnahmsweise gemäß § 4 Absatz 3 BauNVO zulässig wären, wurden zum Schutz der Wohnqualität ausgeschlossen. Ein Bedarf dieser Nutzungen im Plangebiet wird aus städtebaulichen Gründen nicht gesehen.

Eine Anpassung der zulässigen Bebauung in einem Plangebiet an die Umgebung beinhaltet nicht zwangsläufig eine exakte Anpassung an die benachbarte Bestandsbebauung und deren spezifischen Eigenschaften. Vielmehr ist es Ziel der städtebaulichen Planung, die Voraussetzungen für eine verträgliche Entwicklung des Siedlungsraums zu schaffen. Mit der Festsetzung einer zulässigen

gen Zweigeschossigkeit greift der Bebauungsplan eine in der umgebenden Bestandsbebauung vielfach vorhandene Geschossigkeit auf und passt sich dem bestehenden Maßstab an.

### **Begründung zu 4. b):**

Da es sich bei der Aufstellung des Bebauungsplanes nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan für die Wilma Wohnen Köln-Bonn GmbH handelt, sondern um einen Angebotsplan, sollen grundsätzlich auch Nutzungen über das Wohnen hinaus ermöglicht werden. Die Art der Nutzung ist nicht zwangsläufig an die Art des Gebäudes gebunden, so dass die Nutzung auch bei einer möglichen Realisierung von Wohngebäuden nicht festgelegt ist. Darüber hinaus sind Bauleitpläne auch über aktuelle Nutzungsabsichten hinaus mit Blick auf zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten zu erstellen. Die dauerhafte Nutzung liegt nach Veräußerung nicht mehr im Einflussbereich der Wilma. Somit kann im vorliegenden Fall nicht von einem "Etikettenschwindel" gesprochen werden, der lediglich zum Zweck niedrigerer Anforderungen in schalltechnischer Hinsicht herangezogen wird. Vielmehr wird mit dem Entwurf aus städtebaulichen Gründen die Grundlage für eine sinnvolle und verträgliche Entwicklung des Plangebiets geschaffen.

Die unterschiedlichen bestehenden Nutzungen wie Schule, Kindertagesstätte an der Straße Im Kamp zeigen die besondere Bedeutung der Straße für über das reine Wohnen hinausgehende wohnverträgliche Nutzungen, die auch im Plangebiet städtebaulich sinnvoll erscheinen und deshalb auch weiterhin zulässig sein sollen. Auch diese städtebauliche Zielsetzung bedingt die Ausweisung als allgemeines Wohngebiet.

## **5. Maximale Gebäudehöhe**

---

Nach Ansicht der Einwender sei die als Festsetzung vorgesehene maximale Gebäudehöhe von 13 m nicht nachvollziehbar und entschieden zu hoch. Mit dem Wohnbedarf im Allgemeinen könne eine solche Festsetzung nicht begründet werden. In der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung am 22.11.2011 sei eine maximale Giebelhöhe von zehn Metern angegeben worden. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die Höhe um 30 % erhöht wurde. Das Landesbaugesetz sehe eine angepasste Bebauung zu den vorhandenen Wohngebieten vor. Die Aussagen der Begründung des Entwurfs würden in keiner Weise eine derart hohe Bebauung rechtfertigen, sondern seien in sich widersprüchlich und stünden in eklatantem Widerspruch zu den Aussagen des Investors. Eine Giebelhöhe von maximal 13 m sei angesichts der Auffüllung an der östlichen Seite nicht mehr akzeptabel.

Durch den Ausgleich des Niveauunterschieds zwischen Bestandsbebauung und Neubaugebiet, entsprechend den Mauerabstützungen des Kindergartens an der Straße Im Kamp um circa 1 m, werde in der Praxis ein zulässiges Maß von 14 m oder gar mehr Metern "effektivem Höhenunterschied" erwartet. Eine künstliche Erhöhung der Geländeoberfläche werde auch durch die planerische Andeckung des Geländes durch den Oberboden, der durch die Baumaßnahmen anfällt, erzeugt. Dies dürfe nicht dazu führen, dass die angedeckte Geländeoberfläche zur maßgeblichen Bezugsgröße für die Ermittlung der maximal zulässigen Gebäudehöhe werde.

Es wird die Frage gestellt, welchen technischen und/oder gestalterischen oder gar städtebaulichen Grund/Bedarf die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe von 13 m habe. Bei zwei Vollgeschossen ergebe sich ein Bedarf von maximal 10 m Gebäudehöhe. Keinesfalls aber mehr als 11 m. Vorbilder für solche Gebäudehöhen gebe es in der Nachbarschaft kaum. Heute übliche Einfamilienhäuser hätten eine Gesamthöhe von circa 10 m. Eine zulässige Gesamthöhe von 10 m würde danach sicher als ausreichend angesehen, ohne dass dem Bauträger beziehungsweise Käufer ein Schaden entstehen würde.

Die Häuser Im Kamp beziehungsweise Dachweg in mittelbarer Nähe des Bauvorhabens seien zweigeschossig mit Satteldach und einer maximalen Höhe von circa 9 m. Ein maßstäblicher Übergang sei mit der Zulässigkeit einer Gebäudehöhe von maximal 13 m bei zwei Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss nicht gewährleistet, sondern vereitelt, da vorhandene Gebäude überwiegend eingeschossig beziehungsweise zweigeschossig mit Flachdach seien und eine maximale Höhe von 6 m hätten. Ausgegebenes Ziel laut Begründung sollte aber sein, städtebauliche Un-

maßstäblichkeiten zu vermeiden. Die maximale Höhe von 13 m fördere eine solche Unmaßstäblichkeit. Wie sehr eine maximale Gebäudehöhe von 13 m unmaßstäblich wäre und wie förmlich "eingemauert" die Bewohner der angrenzenden Bestandsbauten dann wären, zeige ein beigefügtes Foto mit der Eintragung der 10 m- und der 13 m-Linie. Schon eine Bebauung mit 10 m Höhe sei danach unharmonisch.

Im östlichen Plangebiet müsse auf die deutlich niedrigere angrenzende Bebauung am Buchenweg Rücksicht genommen werden, indem zum Beispiel dort die maximal zulässigen Gebäudehöhen niedriger festgesetzt werden. Es müsse auch und gerade planerisch auf die Eigenart der näheren Umgebung mehr Rücksicht genommen werden.

Besonders kritisch wird die Beschattung der Bestandshäuser mit Ausrichtung in Süd/West-Richtung gesehen. Mit dem frühen Nachmittag würden die angrenzenden Grundstücke durch die geplanten Häuser voll beschattet.

Wie im Rahmen der Bebauung Auf der Aspel in Widdersdorf, um hier einen Übergang zur freien Landschaft zu erreichen, wäre es möglich, für den Bereich des östlichen Plangebietes hin zum Buchenweg eine niedrigere Firsthöhe (zum Beispiel 6 m) festzusetzen, um eine der unmittelbaren Umgebung angepasste Bebauung zu gewährleisten und so der Schutzbedürftigkeit der ansässigen Bewohner gerecht zu werden.

### **Abwägungsvorschlag: Den Stellungnahmen wird teilweise gefolgt.**

Die maximale Gebäudehöhe wird auf 11,50 m festgesetzt.

### **Begründung zu 5.:**

Mit der Festsetzung von maximal zwei zulässigen Vollgeschossen orientieren sich die planerischen Vorgaben an der Umgebungsbebauung und bilden das planerische Ziel zum Maß der Bebauung ab, um eine harmonische Einbindung in den Bestand zu gewährleisten, der sich ebenfalls maximal zweigeschossig darstellt, und gleichzeitig zeitgemäßen Anforderungen an Wohngebäude im Bereich von Einfamilienhausbebauung gerecht wird. Es geht um die planerische Entwicklung einer verträglichen Nutzung innerhalb des Plangebietes selbst, aber auch in Zusammenhang mit der umgebenden Bestandsbebauung. Dabei werden neben Gebäudehöhen unter anderem auch die Art der Nutzung, die Geschossigkeiten, die Abstände der baulichen Anlagen untereinander etc. betrachtet und unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben abgewogen und zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt. Dabei kann im Ergebnis auch eine höhere Bebauung im Plangebiet gegenüber der angrenzenden Bestandsbebauung die städtebauliche Zielsetzung sein.

Aus einer Abweichung der zulässigen Maximalhöhe für Gebäude von den vorhandenen Höhen des Bestands resultiert nicht zwangsläufig eine Unmaßstäblichkeit. Mit der Beschränkung auf zwei Vollgeschosse und die Festsetzung einer Maximalhöhe wird der Charakter der näheren Umgebung berücksichtigt, jedoch nicht die baulichen Eigenheiten, welche auch in Abhängigkeit früherer Bauweisen entstanden sind, uneingeschränkt übernommen. Vielmehr wird eine Anpassung an zeitgemäße Wohnformen und Bautypologien vorgenommen. Besonderer Bestandteil bei der Rücksichtnahme auf die umgebende Bebauung bleibt dabei die Beachtung der Abstandsflächenregelungen zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Eine Höhenbeschränkung der Gebäude auf 13 m stellt insofern keine Unmaßstäblichkeit dar, als dass grundsätzlich die zweigeschossige Gebäudetypologie erhalten bleibt, gleichzeitig jedoch auch mit dem Ziel eines Ressourcen schonenden Umgangs mit Bauflächen eine angemessene Nutzung der Dach- und Staffelgeschosse ermöglicht wird.

Die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe dient als Kappungsgrenze, da die maximale Höhe von Vollgeschossen nicht definiert ist und sich die absolute Höhe auch aus unterschiedlich hohen Vollgeschossen, der Höhe der Drempe, der Höhe von Staffelgeschossen oder der Dachneigung ergibt. Grundsätzlich muss sich die festgesetzte maximale Gebäudehöhe nicht unmittelbar an der Umgebung orientieren, wie dies im Fall von unbeplanten Gebieten nach § 34 BauGB zu prüfen wäre, sondern unterliegt den planerischen Zielvorgaben und städtebaulichen Gründen für das

Plangebiet unter Berücksichtigung und Einhaltung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, zum Beispiel die Einhaltung der Regelungen zu Abstandsflächen auf dem eigenen Grundstück und gegenüber Nachbargrenzen. Mit der festgesetzten Maximalhöhe von 13 m sollte hier den zukünftigen Bauherren ein ausreichendes Maß an baulichen Entwicklungsmöglichkeiten gewährleistet werden.

Um eine weitere Angleichung der Höhenentwicklung an den Bestand zu verstärken und eine harmonische Höhenentwicklung zu fördern, ohne dabei die Entwicklungsmöglichkeiten im Rahmen einer behutsamen Stadterweiterung unverhältnismäßig zu beschränken, wird die Maximalhöhe auf 11,5 m reduziert, so dass weiterhin zwei Vollgeschosse mit zusätzlichem Staffelgeschoss oder einem ausgebautem Dachgeschoss möglich sind. Diese Gebäudehöhe ergibt sich aus folgender beispielhafter Gebäudetypologie bei zweigeschossigen Häusern (alle Maße Circa-Werte):

|  |                |                               |
|--|----------------|-------------------------------|
| Sockelhöhe   | 0,30 m         |                               |
| Vollgeschoss EG  | 3,00 m         | (lichte Höhe zuzüglich Decke) |
| 1. Obergeschoss  | 3,00 m         |                               |
| Drempel  | 0,50 m         |                               |
| Dach (bei 38° DN)<br>über 11 m Haustiefe                   | 4,20 m         |                               |
| Dachdämmung<br>konstruktives Maß bei<br>besonderer Dämmung | 0,50 m         |                               |
| <b>Firsthöhe gesamt circa</b>                              | <b>11,50 m</b> |                               |

Die Aufstellung zeigt, dass bei Einhaltung heute üblicher Baukonstruktionen die Gebäudehöhe 11,50 m für zweigeschossige Häuser angemessen erscheint. Auch in unmittelbar benachbarten Wohngebieten wurden entsprechende Festsetzungen für die Gebäudehöhe getroffen. So wurde in Widdersdorf-Ost eine maximale Gebäudehöhe von 11,80 m und in Widdersdorf-Süd eine Gebäudehöhe von 11 m bis 12 m festgesetzt.

Auf die Eigenart der näheren Umgebung ist damit in ausreichendem Maße Rücksicht genommen. Als Bezugshöhe gelten dabei die im Plangebiet jeweils zu erstellenden Erschließungsstraßen. Diese sind in ihrer Höhe abhängig von den Anschlusshöhen der Bestandsstraßen und jeweils vorhandenen technischen Infrastruktur. Die Andeckung des Geländes dient der Angleichung der Bauflächen an das angrenzende Straßenniveau, um ebenerdige Zugänge zu den Erdgeschossen der Gebäude und entsprechend ebenerdige Zufahrten zu Stellplätzen, Garagen und Carports zu gewährleisten.

Darüber hinaus dient die Andeckung des Geländes mit dem anfallenden Oberboden dem Schutz des Mutterbodens gemäß § 202 BauGB und einer erheblichen Reduzierung des Baustellenverkehrs in den angrenzenden Siedlungsbereichen, da der überschüssige Boden nicht abtransportiert werden muss.

Das Plangebiet muss bedingt durch die notwendige Anbindung an die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen und die technische Realisierung der Infrastruktur im Plangebiet in unterschiedlichem Umfang abgedeckt werden. Durch die Reduzierung der maximalen Gebäudehöhe sind auch die optischen Auswirkungen auf die Umgebung geringer. Bei allen Maßnahmen werden die Anforderungen an einzuhalten Abstandsregelungen berücksichtigt.

Die Schutzbedürftigkeit der ansässigen Bewohner wurde zu jedem Zeitpunkt der Planung in den Abwägungsprozess einbezogen. Dazu ist insbesondere ein Mindestabstand der Baugrenze für die Wohnbebauung im WA 3 von 10 m zur Nachbargrenze festgesetzt. Eine durchgehende Zulässigkeit einer zweigeschossigen Bebauung ist gegenüber einer Reduzierung der Geschossigkeit in den Übergangsbereichen zur Bestandsbebauung aus städtebaulichen Gründen vorzuziehen, um hier innerhalb des Planungsgebietes eine möglichst homogene Gestaltungsqualität zu gewährleisten und insbesondere zu beiden Seiten der Planstraßen ein jeweils einheitliches und raumwirksames Stadtbild zu erzeugen. Die Anforderungen an den Schutz der Nachbarschaft werden durch die Einhaltung der Anforderungen an die Abstandsflächen gewährleistet.

Da es sich bei allen WA-Gebieten um eine offene Bauweise handelt und die Abstände der neuen Bebauung zum Bestand variieren, ist gewährleistet, dass keine durchgehende Bebauung den Eindruck einer "Einmauerung" des Bestands entstehen lässt. Beeinträchtigungen wie Verschattungen werden durch einzuhaltende Regelungen zu Abstandsflächen als gesetzliches Mindestmaß an Schutzabständen vermieden. Diese Anforderungen werden durch den Entwurf eingehalten beziehungsweise deutlich unterschritten, so dass keine Beeinträchtigungen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erwartet werden. Durch eine Reduzierung der maximal zulässigen Gebäudehöhe ist eine noch geringere Verschattung von Grundstücken zu erwarten.

## **6. Andeckung und Abstützung des Geländes**

---

Die Einwender stellen im Hinblick auf die Andeckung abzutragender Oberböden an anderer Stelle die Frage nach notwendigen Vorkehrungen zur Abstützung der erhöhten Grundstücke im Osten des Plangebiets und ob es eine Mauer gebe.

Durch die vorgesehene Auffüllung im östlichen Plangebiet zum Buchenweg entstehe zum Teil eine Erhöhung von 1 m bis 1,5 m zum vorhandenen Niveau. Es bestehen folgende Fragen: Wie soll die Abstützung erfolgen? Wie hoch soll die Abstützung sein? Wie soll der Übergang zur vorhandenen Begrenzung erfolgen? Wer trägt die Kosten?

Für Anwohner, deren Grundstücke an das Neubaugebiet grenzen, erscheine es wichtig, dass der Höhenunterschied zwischen Alt- und Neubebauung (Grundstück und Straße) nicht fast einen Meter beträgt.

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

### **Begründung zu 6.:**

In den Übergangsbereichen des Plangebiets zu den angrenzenden Bestandsgrundstücken werden voraussichtlich variierende Höhenunterschiede von maximal 35 cm erreicht. Diese Unterschiede werden durch Böschungen auf den Grundstücken im Plangebiet selbst ausgeglichen, so dass an den Grundstücksgrenzen keine Höhenversprünge entstehen und die Grundstücksflächen oberflächenbündig anschließen. Es werden demnach keine Stützmauern oder andere Abstützungen notwendig sein. Für die Nachbarn entstehen hierdurch jedenfalls keine Kosten.

## **7. Oberflächenwasser**

---

Die Einwender stellen die Frage, wie planerisch gewährleistet werden solle, dass das auf dem Plangebiet im Grenzbereich anfallende Oberflächenwasser dort verbleibe.

Ungeklärt sei die Frage, wie die Entsorgung anfallenden Niederschlags- und Oberflächenwassers auf dem zu bebauenden Gelände des Plangebiets erfolgen solle, wie die Versickerung des Niederschlagswassers planerisch/technisch sichergestellt werden solle, welche Versickerungskapazitäten geplant seien, gemeinsame Versickerungsanlagen/-flächen notwendig seien und ob jeweils grundstücksbezogen oder getrennt versickert werde?

Weiterhin ergeben sich folgende Fragen: Was geschieht mit dem Abwasser? Fließt das Abwasser zukünftig auf die angrenzenden Grundstücke? Wer ist dann regresspflichtig?

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

### **Begründung zu 7.:**

Das anfallende Oberflächenwasser wird entsprechend den einzuhaltenden Richtlinien auf den Grundstücken versickert.

Dem Bebauungsplan ist der Hinweis beigefügt, dass Niederschlagswasser gemäß § 51 a Landeswassergesetz vor Ort zu versickern ist. Art, Umfang und Lage der herzustellenden technischen Anlagen sind in den weiteren Verfahren, unter anderem in Abhängigkeit von Art und Umfang der Dachflächen und anderen versiegelten Flächen zu ermitteln, nachzuweisen und mit der Unteren Wasserbehörde bei der Stadt Köln abzustimmen.

Das Schmutzwasser (Abwasser) der Haushalte wird in die Mischwasserkanalisation eingeleitet. Ein Abfließen von Schmutzwasser (Abwasser) auf angrenzende Grundstücke wird nicht erwartet.

### **8. 10 m Grenzabstand der Bebauung Bereich Buchenweg 37 bis 43**

Nach Meinung der Einwender hätte eine geringere Dimensionierung der Tiefe der Vorgärten im WA 3 als 5 m den Effekt, dass die Häuser weiter in Richtung Erschließungsstraße ausgerichtet wären und notwendigerweise einen größeren Abstand zur im Bestand bereits vorhandenen Bebauung einhalten würden. Der rückwärtige Abstand von 10 m werde aufgeweicht, da in diesem Abstand untergeordnete Bauteile die rückwärtige Baugrenze um bis zu 1,5 m überschreiten können sollen. Die jetzige Planung legitimiere ein Heranrücken der geplanten Bebauung an den Bestand in deutlich größerem Umfang als im Westen des Plangebietes. Hierin liege eine Unausgewogenheit. Der Abstand der Baugrenze reduziere sich zur hinteren Grundstücksgrenze auf 8,5 m. Dies sei ein Freibrief für den Investor und berücksichtige nicht die Intention des Beschlusses der Bezirksvertretung Lindenthal (30.01.2012).

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

### **Begründung zu 8.:**

Grundsätzlich ist es nicht das planerische Ziel, in allen Bereichen des Plangebietes zum jeweils angrenzenden Bestand den gleichen Abstand einzuhalten. Vielmehr unterliegt die Stellung und Anordnung der Gebäude einem planerischen Abwägungsprozess, bei dem zahlreiche Fakten zu berücksichtigen sind, und somit nicht von einer Unausgewogenheit gesprochen werden kann.

Durch die Lage der Hauptgärten im WA 3 in nördöstlicher Ausrichtung ist es das planerische Ziel, in diesem Bereich eine zusätzliche Gartennutzung mit Südwestausrichtung zu ermöglichen. Dazu kann die Baugrenze im Vorgartenbereich durch Terrassen um bis zu 3 m überschritten werden. Um hier neben Hauszugängen und Zufahrten zu Stellplätzen und Garagen ausreichend Fläche für die Anlage von Terrassen zu gewährleisten, ist ein zusätzliches Abrücken von der Erschließungsstraße gegenüber den anderen Bauflächen notwendig.

Durch die rückwärtigen Baugrenzen wird ein Heranrücken der Bebauung an die Grenzen der Nachbargrundstücke auf 10 m beschränkt. Die Möglichkeit der Überschreitung der Baugrenzen um 1,5 m bezieht sich lediglich auf untergeordnete Gebäudeteile. Diese Überschreitung dient der gestalterischen Flexibilität. Da es sich um untergeordnete Bauteile gegenüber der Fassade handelt, liegen die Hauptfassaden als die wesentlichen raumbildenden Elemente und die sich daraus entwickelnde Dachlandschaft weiterhin maximal auf der Baugrenze mit einem Abstand von 10 m gegenüber der Nachbargrenze oder treten sogar hinter dieser Begrenzung zurück.

Somit wird hier nicht von einer Störung der Nachbarbebauung ausgegangen. Maßgeblich für das Heranrücken an die Nachbargrenzen sind hier nicht zuletzt auch die Vorgaben zur Regelung der Abstandsflächen, die hier weit unterschritten werden.

## **9. Zulässigkeit von Stellplätzen**

---

Es wird kritisiert, dass Stellplätze und Nebenanlagen nicht nur in der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig sein sollen, sondern auch im seitlichen Grenzabstand. Dies bedeute, dass in den WA 2 im östlichen Plangebiet Garagen unmittelbar an die Grenze gebaut werden können. Wenn an anderer Stelle ein Abstand von 10 m nach Osten gewahrt werden solle, bestehe die Frage, wieso Stellplätze und Nebenanlagen auch im seitlichen Grenzabstand zulässig sein sollen, zumindest dort, wo sie an Bestandsgebäude unmittelbar angrenzen würden. Dies sei in der Begründung widersprüchlich dargestellt.

Der Planentwurf belaste die Anlieger Buchenweg 21 und Buchenweg 23 gegenüber allen anderen Anliegern in besonderer Weise, da die Baufenster WA 2 sehr nah an die Grenze reichen. Durch die mögliche Bebauung mit Garagen im seitlichen Grenzabstand ergebe sich eine Situation, die fast einer "Wand an Wand"-Bebauung gleichkomme. Hierin liege ein Unterschied zu den Anliegern im nördlichen Bereich. Es liege zur Schonung der Anlieger Buchenweg 21 und 23 nahe, die grenzständige Bebauung durch Garagen in diesem Bereich zu unterbinden. Die Bebauung im nordöstlichen Bereich komme ohne im seitlichen Grenzabstand bis an die Grenze "vorgesobene" Garagen aus, so dass die Belastungen für die Anlieger des oberen Buchenweges schon allein deswegen geringer erscheinen.

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

### **Begründung zu 9.:**

Planerisches Ziel ist es, Garten- und Vorgartenbereiche im gesamten Plangebiet von Anlagen für den ruhenden Verkehr freizuhalten, die das städtebauliche Erscheinungsbild stören. Aus diesem Grund sind die aus der geplanten Gebäudeanzahl resultierenden notwendigen Stellplätze in den seitlichen Grenzabständen und den dafür vorgesehenen Flächen nachzuweisen, auch als direkte Grenzbebauung. Planerisches Ziel ist dabei auch das Angebot wohnungsnaher Stellplätze. Davon unberührt bleiben jedoch die Anforderungen und Regelungen zu den Abstandsflächen.

Um hier die Freiraumqualität zu stärken und zu schützen, sind die Anlagen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs nur in den überbaubaren Grundstücksflächen und den seitlichen Grenzabständen sowie den dafür festgesetzten Flächen zulässig. Die vorgesehenen Flächen sind dabei der Bedarfseinschätzung und Berücksichtigung des Stellplatzschlüssels der Stadt Köln in Abhängigkeit der Wohneinheiten vorgesehen worden und mit dem planerischen Ziel angeordnet, möglichst kurze Wege zwischen Stellplatz und Wohnung beziehungsweise eine direkte Anbindung zu ermöglichen. Der Abstand der Baugrenze von 10 m zur Grundstücksgrenze der Bestandsbebauung im Bereich des WA 3 ist insofern anders zu bewerten, als dass hier die Rückfassaden der neuen Bebauung einen angemessenen Abstand zum Bestand und deren Ausrichtung in Süd-West-Richtung einhalten. Der Abstand von 10 m zur Grundstücksgrenze resultiert aus den vorangegangenen Beteiligungsschritten und den Vorgaben der Bezirksvertretung Lindenthal mit Beschluss vom 30.01.2012.

Ein unmittelbares Angrenzen an Bestandsgebäude wird mit Ausnahme einer bereits auf der Grenze errichteten Bestandsgarage nicht gesehen, da bei allen Bestandsgebäuden mindestens ein Abstand von 3 m zur Grenze eingehalten wird. Die Hauptgebäude im Plangebiet halten einen Mindestabstand von 3 m zur Grundstücksgrenze ein. Von einer Bebauung der Grundstücksgrenze mit Garagen gehen aufgrund der geringen Höhe regelmäßig keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für das Nachbargrundstück aus. Eine "Wand an Wand"-Situation wird hier nicht gesehen.

Grundsätzlich sind auch im nordöstlichen Bereich Garagen im seitlichen Grenzabstand bis an die Grenze heran zulässig. Es bleibt jedoch dem Bauherrn überlassen, ob diese Möglichkeit genutzt wird. Die Bebauung von Grenzen mit Garagen und Carports unterliegt dabei grundsätzlich auch den Regelungen von Abstandsflächen.

## **10. Dachform und Geschossigkeit**

---

Nach Meinung der Einwender entstehe durch die Zulässigkeit von anderen Dachformen neben Satteldächern, zusammen mit der Zulässigkeit von zwei Vollgeschossen zum Beispiel bei Staffelgeschossen mit Flachdach der Eindruck von einer dreigeschossigen Bebauung. Insbesondere dort, wo das Plangebiet unmittelbar an bestehende Gebäude grenzt, sollten zur Vermeidung städtebaulicher Unmaßstäblichkeiten ausschließlich gleichseitige Satteldächer zulässig sein.

Darüber hinaus fehle eine Festsetzung zur zulässigen Neigung der Satteldächer.

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

### **Begründung zu 10.:**

Mit dem Ziel des Ressourcen schonenden Umgangs mit Grund und Boden ist es die planerische Absicht, auch Dachgeschosse und Staffelgeschosse als Wohnraum nutzbar zu machen. Dabei wird in der Abweichung der maximal zulässigen Gebäudehöhe von den Gebäudehöhen der angrenzenden Bestandsbebauung keine städtebauliche Unmaßstäblichkeit, sondern vielmehr eine den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen an Wohnraum und Gebäudetypologien gerechte Entwicklung des städtischen Siedlungsraums gesehen.

Die Zulässigkeit weiterer Dachformen über die Form gleichseitiger Satteldächer hinaus soll die Möglichkeit zur Errichtung unterschiedlicher Gebäudetypen eröffnen. Die resultierenden Gebäudehöhen stehen dabei nicht ausschließlich in Abhängigkeit von der jeweiligen Dachform, sondern unterliegen auch anderen konstruktiven Elementen eines Gebäudes. Auch im Bestand stellt sich die Dachlandschaft als eine sehr heterogene dar, so dass eine Beschränkung auf gleichseitige Satteldächer mit einer bestimmten Dachneigung aus dem Bestand städtebaulich nicht abzuleiten ist und keine städtebauliche Qualität im Hinblick auf das Einfügen des neuen Siedlungsteils in den Siedlungsbestand bedeuten würde.

Ein unmittelbarer Anbau der geplanten Bebauung an die Bestandsbebauung ist im aktuellen Planentwurf nicht vorgesehen.

Eine Festsetzung zur zulässigen Neigung der Satteldächer ist nicht erforderlich, da die Festsetzung der maximalen Gebäudehöhe und die Zahl der Vollgeschosse die Höhenentwicklung im Plangebiet ausreichend regelt und keine gestalterische Notwendigkeit besteht, die Anpassung an eine Dachneigung der Bestandsbebauung vorzunehmen, da auch im Bestand weder eine einheitliche Dachneigung, noch eine einheitliche Dachform als ein für den Ort prägendes gestalterisches Element ablesbar ist.

## **11. Ver- und Entsorgung**

---

Die Einwender bezweifeln, dass ein Anschluss an die vorhandenen Versorgungsnetze, hier Frischwasser, gewährleistet werden könne, da bereits in der Umgebung Probleme mit dem Wasserdruck bestünden.

Es wird die Frage gestellt, durch was zuverlässig untersucht und festgestellt wurde, dass die vorhandenen Kapazitäten für die Abwasserentsorgung noch ausreichend sind, und wie sichergestellt sei, dass die vorhandene Kanalisation ausreichende Kapazitäten zur Aufnahme von Schmutzwasser und zusätzlichem Niederschlagswasser, das nicht versickert werden soll, habe. Die Planung und Begründung sei diesbezüglich defizitär.

Das ursprünglich im Planungskonzept vorgesehene Blockheizkraftwerk fehle. Es bestehe die Frage, welche Beheizung jetzt vorgesehen sei und ob diese Auswirkungen auf die Umgebung habe.

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

### **Begründung zu 11.:**

Im Verfahren sind die Träger öffentlicher Belange auch seitens der Ver- und Entsorgung des Plangebiets beteiligt worden. Es haben sich daraus keine Hinweise auf mögliche Störungen oder unzureichende Kapazitäten bei der Frischwasserversorgung beziehungsweise der Abwasserentsorgung durch die vorgesehene Entwicklung des Gebiets ergeben.

Gemäß den Ausführungen der Begründung zur Versorgung und Entsorgung ist nach Berechnungen der Stadtentwässerungsbetriebe das vorhandene Kanalnetz geeignet, einzuleitende Wassermengen aufzunehmen. Die zuständigen Stellen werden regelmäßig im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes beteiligt und können somit auf mögliche Problemstellungen hinweisen.

Da es sich bei dem Verfahren nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB handelt, der solche Regelungen im Zusammenhang mit konkreten Vorhaben treffen kann, zum Beispiel einen Anschlusszwang der einzelnen Gebäude im Plangebiet regeln könnte, sondern es sich um einen Angebotsplan handelt, ist die Festsetzung eines Blockheizkraftwerks nicht zielführend. Die Art der Heizungsanlagen ist grundsätzlich den Bauherren und Einzeleigentümern überlassen. Die jeweilige Art der Beheizung unterliegt dabei der Einhaltung der allgemein gültigen und gesetzlichen Regelungen und Vorschriften. Diese sind jedoch nicht Bestandteil eines Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung eines Bebauungsplanes.

## **12. Klimatische Auswirkungen**

---

Es wird gerügt, dass die klimatischen Auswirkungen des Vorhabens in der Begründung ambivalent und im Ergebnis in Bezug auf die Bedeutung als Kaltluftleitungsbahn, Erhöhung des Versiegelungsgrades, nächtliche Wärmeausstrahlung und Erwärmung, widersprüchlich geschildert würden. Die Lösung sei für das Baugebiet selbst und wegen der weiteren Versiegelung auch für alle angrenzenden Bestandsgebäude im Osten, Süden und Westen des Plangebiets nicht befriedigend. Die Funktionen als Produktionsort für Kaltluft würden aufgehoben. Es könne die Argumentation, dass die Auswirkungen nur lokal geringfügig beeinträchtigend sind, nicht nachvollzogen werden.

Mit der Bebauung werde eine Verschlechterung der kleinklimatischen Situation verbunden sein. Die Situation werde dadurch verschärft, dass die Bebauung am Randkanal parallel zu diesem erfolgen soll, so dass die Frisch- und Kaltluftzufuhr aus dem Nordwesten abgeschnitten werde.

Es wird vorgeschlagen, die Bebauung im rechten Winkel zum Randkanal anzulegen, um einen ungehinderten Luftstrom zu erzeugen. Darüber hinaus sei zu bedenken, dass auf der Westseite von Widdersdorf alle Reihenhäuser offen in Richtung Landschaft stehen. Die Neubebauung würde auch einen optischen Riegel darstellen.

**Abwägungsvorschlag: Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.**

### **Begründung zu 12.:**

Da im Zuge der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen die klimatisch hochwertigen Gehölzbestände erhalten bleiben und darüber hinaus eine reichhaltige Durchgrünung des Plangebietes vorgesehen ist, sind die klimatischen Beeinträchtigungen in Bezug auf die Kaltluftentstehung als nicht erheblich einzustufen.

Hinsichtlich der Funktion als Kaltluftleitungsbahn ist dem Plangebiet keine herausragende Relevanz zu attestieren. Diese begründet sich durch eine inhomogene Geländemorphologie und unzureichend dimensionierte Luftleitungskorridore in Richtung der umgebenden Wohnsiedlungen des Stadtteils Widdersdorf. Abschließend ist festzustellen, dass im Rahmen der Baumaßnahme keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima verbleiben.

Die parallele Anordnung der Bebauung zum Randkanal als Straßenrandbebauung war eine Vorgabe des Beschlusses der Bezirksvertretung Lindenthal vom 30.01.2012. Da die Frisch- und Kaltluftzufuhr nicht ausschließlich bodennah erfolgt, wird durch die Festsetzung einer offenen Bebauung weiterhin eine Durchströmung mit Frischluft gewährleistet.

### **13. Lärmimmissionen/Schalltechnische Untersuchung**

Nach Ansicht der Einwender müsse die schalltechnische Untersuchung insgesamt als hinfällig bewertet werden, weil

- a) die Festsetzung von ausschließlich WA-Gebieten statt eigentlich erkennbar gemeinter WR-Gebiete fehlerhaft sei. Der Bestand im östlichen Bereich des Plangebiets genieße entsprechend der schalltechnischen Untersuchung die Schutzwürdigkeit eines reinen Wohngebiets, wonach tagsüber 50 dB(A) und nachts 40 dB(A) gegenüber 55 dB(A) und 45 dB(A) bei einem allgemeinen Wohngebiet einzuhalten wären. Die Überprüfungen hätten vor dem Hintergrund der Anforderungen an ein WR-Gebiet an den drei Emissionsorten am Dachsweg, Im Kamp und an den nicht untersuchten Bereichen im Dachsweg und nahe dem Buchenweg, da hier eine erhöhte Schutzwürdigkeit nach den Anforderungen eines WR vorliegt, erfolgen müssen. Der Maßstab eines WA sei generell falsch. Die Überschreitungen der Orientierungswerte für ein WA seien erheblich und rechtlich schädlich, wenn man die Orientierungswerte für ein reines Wohngebiet anlege.

Es wird die Frage nach dem Ausgleich von Lärmbeeinträchtigungen durch geeignete Maßnahmen entsprechend Seite 6 der schalltechnischen Untersuchung gestellt. Für alle drei untersuchten Emissionsorte würde der beurteilungsfähige Plan bei Zugrundelegung der Orientierungswerte für ein reines Wohngebiet zu hoch sein.

- b) die schalltechnischen Untersuchungen von falschen Voraussetzungen ausgingen. Bei einer Wohneinheit pro Einfamilienhaus müsse mit zwei Fahrzeugen pro Haus gerechnet werden.

Bei maximal zwei zulässigen Wohneinheiten pro Gebäude, seien zusätzliche 123 Fahrzeuge zu berücksichtigen, so dass mit 369 Fahrzeugen im neuen Plangebiet zu rechnen wäre. Dies sorge für Lärm im Plangebiet und in den angrenzenden Straßen Im Kamp, Alte Sandkaul und Zum Dammfelde, über die das Plangebiet erschlossen werden solle. Hierzu fehlten schalltechnische Untersuchungen, abgesehen von den drei Orten, die untersucht wurden.

In die schalltechnischen Untersuchungen seien die folgenden Anlieger nicht einbezogen worden: Leonhardsgasse 36, Dachsweg 1, 19, 35, 52, 44, 36 und 2, Iltisweg 1, Im Kamp 41, 43 sowie Am Heiligenhäuschen 17.

Es fehle der Dachsweg bei der äußeren Verkehrserschließung in Ziffer 2.3 der Begründung.

Es wird die Frage gestellt, wieso nur das Grundstück Dachsweg 74 untersucht wurde, und wieso Untersuchungen für die Leonhardsgasse und Unter Gottes Gnaden fehlten.

**Abwägungsvorschlag: Den Stellungnahmen wird teilweise gefolgt.**

Die Festsetzung von bis zu zwei Wohneinheiten je Gebäude wird gestrichen.

#### **Begründung zu 13. a):**

Der Bereich außerhalb des Plangebiets wurde nach Prüfung der örtlichen Gegebenheiten als WA eingestuft. Dies ergibt sich zum Einen aus den Nutzungen der Straße Im Kamp, die mit Kindertagesstätte und Schule schon ein allgemeines Wohngebiet nahe legen. Weiterhin befinden sich auf der Straße Im Kamp sowie den direkt angrenzenden Straßen (unter anderem Dachsweg, Alte Sandkaul, Christian-Hünsele-Straße, Unter Gottes Gnaden) weitere Nutzungen wie Bäckereien, Rechtsanwaltskanzleien, Architekten und Arztpraxen. Die Einstufung als allgemeines Wohngebiet ist somit korrekt vorgenommen worden.

Die Diskussion, ob die angrenzenden Gebiete als reine oder allgemeine Wohngebiete einzustufen sind, kann jedoch dahinstehen. Aus der schalltechnischen Untersuchung geht hervor, dass an den Immissionspunkten (IP) 8, 9 und 10 außerhalb des Plangebiets bereits aktuell die entsprechenden Orientierungswerte eines reinen Wohngebietes überschritten werden. Bedingt durch das Bauvorhaben wird für diese IP eine geringfügige zusätzliche Erhöhung prognostiziert, die im Mittel bei circa 1,7 dB liegt und maximal bei 2,6 dB. Die Erhöhung liegt damit unterhalb der Hörschwelle. Die erhöhten Immissionswerte wurden darüber hinaus jeweils unmittelbar an der Straße ermittelt, wohingegen die tatsächliche Geräuschbelastung innerhalb der angebundenen Wohnbereiche beziehungsweise rückwärtigen Wohngärten unterhalb der ermittelten Lärmbelastung liegt.

### **Begründung zu 13. b):**

Um der Möglichkeit eines gegenüber den der Planung zugrunde liegenden Gutachten erhöhten Verkehrsaufkommens entgegenzuwirken, wird die Festsetzung der Zulässigkeit von maximal zwei Wohneinheiten je Gebäude gestrichen.

Die schalltechnischen Untersuchungen basieren auf den Abschätzungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemäß des Gutachtens BSV, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, (Januar 2012) bei dem von 130 Wohneinheiten ausgegangen wurde. Somit wird bei den schalltechnischen Untersuchungen nicht von falschen Voraussetzungen ausgegangen.

## **14. Verkehrsbelange**

---

- a) Es wird gerügt, dass während der Offenlage das Verkehrsgutachten "unter Verschluss gehalten wurde". Nur auf Nachfrage wäre das Verkehrsgutachten auf dem Bildschirm einsehbar gewesen.
- b) Von einer äußeren Verkehrserschließung über die Straße Dachsweg sei im Gutachten nicht die Rede, obwohl bekannt sei, dass einzig der Dachsweg für die Erschließung genutzt werden solle. Dies gelte jedenfalls für die Erschließung in der Bauphase.

Für den Dachsweg gebe es keine Verkehrsuntersuchung. Weder für die Bauphase, noch für die Zeit nach der Realisierung. Es stelle sich bei Erschließung über den Dachsweg die Frage nach Ausweichmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr und die Erreichbarkeit der Feuerwehr im Brandfall. Es müsse für den ruhenden Verkehr die Möglichkeit erhalten bleiben, im Dachsweg parken zu dürfen.

Es werden Bedenken hinsichtlich des zu erwartenden Verkehrs geäußert. Es werden erhebliche verkehrstechnische Probleme und eine große Lärmbelästigung durch den Baustellenverkehr und den späteren ruhenden und fließenden Verkehr erwartet. Es wird bezweifelt, dass Baufahrzeuge auf den engen Straßenflächen mit beidseitig abgestellten zahlreichen Fahrzeugen ihren Weg finden. Auch auf der Straße Im Kamp würde der Verkehrsfluss durch ruhenden Verkehr und Nutzungen wie Ärztehaus, Grundschule, Turnhalle und Kindergarten beeinträchtigt.

Es sei nicht ersichtlich, wie der Bauverkehr mit dem normalen fließenden und ruhenden Verkehr in Übereinstimmung gebracht werden solle. Es werden Fragen nach der Andienung der Baustelle mit Baufahrzeugen, einer bestimmten Andienung, der Betroffenheit der Straßen, der Regelung der Andienung und der Regelung von getrennten Ein- und Ausfahrten bei der Andienung sowie Lösungen für die Konflikte mit dem ruhenden Verkehr in angrenzenden Straßen und der bereits vorhandenen Bebauung gestellt.

Es werden seitens der Einwender Fragen zum Umgang mit entstehenden Schäden durch die Bautätigkeit gestellt, wie diese dokumentiert würden, wer dies übernehme und wie sichergestellt werde, dass die heutigen Nachbarn nicht durch Kosten belastet werden.

Die Straßen Im Kamp und Dachsweg seien nicht für die regelmäßige Aufnahme von Baustellenverkehr geeignet. Es müsse von Seiten der Stadt ein Baustellenverkehrskonzept erarbeitet werden, um Belastungen und Gefährdungen minimal zu halten, auch vor dem Hintergrund, dass eine mehrjährige Bauzeit zu erwarten sei. Es bestehe kein Konzept für den Baustellenverkehr, obwohl es sich um ein seit Jahrzehnten bestehendes "Viertel" handele, welches mit besonderer Sorgfalt und Sensibilität angegangen werden müsse. Folgende Fragen und Problemstellungen seien vor

dem Beschluss des Bebauungsplanes zu klären: Wie erfolgt die Schulwegsicherung? Wie erfolgt die Unfallsicherung? Wer sorgt für Sauberkeit/Befahrbarkeit der Straßen während der Bauphase und wer trägt die Kosten?

Es müsse verhindert werden, dass in Stoßzeiten die Verkehrssituation kollabiert. Weiterhin muss die Einhaltung geltender Verkehrsvorschriften, die Verschmutzung und Beschädigung der Fahrbahndecken regelmäßig kontrolliert werden. Der eigene Vorplatz zur Garage an der Straße Im Kamp würde bereits heute als Wende- oder Parkplatz fremdgenutzt. Dies würde auch durch Bau- und Handwerkerfahrzeuge befürchtet.

Es wird vorgeschlagen, nach Abstimmung mit der Stadt Pulheim den Baustellenverkehr auf der anderen Seite des Randkanals und über die vorhandene Brücke zu führen. Eine Verstärkung der Brücke durch das THW oder die Bundeswehr wird vorgeschlagen.

Es wird die Frage gestellt, welche verkehrstechnischen Planungen beziehungsweise Gutachten dem Bebauungsplanentwurf zugrunde lagen. Mit der Bitte um Zusendung.

- c) Die geplante 4 m breite Verkehrsfläche im Süden angrenzend an den Buchenweg werde kritisch gesehen, auch im Hinblick auf die geplante Wende- und Wendefläche für Müllfahrzeuge und Lkw. Im Nordosten des Plangebiets sei dagegen eine 3,5 m breite Fahrbahn möglich, und es werde auf einen Wendeplatz verzichtet. Es bestehe kein Bedarf für die Einrichtung eines die angrenzende Bestandsbebauung einschränkenden Wendeplatzes. Es wird die Frage gestellt, wieso im Süden ein Wendeplatz notwendig sei, wenn die Planung im Norden ohne einen solchen auskomme.

Besondere Beachtung verdiene das Gebot der größtmöglichen Schonung des Bestands bei der Festsetzung der Verkehrsflächen zwischen den Bauflächen I und k, weil die angrenzende Bestandsbebauung schon durch grenzständig mögliche Garagen, die Verbindung der geplanten Stichstraße mit dem Buchenweg und die Gefährdung des Baumbestands im Bereich des Buchenwegs, belastet werde.

- d) Es stelle sich auch für die nördliche Verbindung zum Buchenweg die Frage, ob diese geschaffen werden solle, da auch hier der Gebäudebestand potentiell durch im seitlichen Grenzabstand zulässige Garagen belastet werden könne.

Es sei bereits entlang des Randkanals ein Fuß- und Radweg vorhanden. Für die Verbindung des Stichweges aus dem Plangebiet zu dem Wohnweg im Buchenweg könne keine städtebauliche oder sonstige Erforderlichkeit nachvollzogen werden. Die Realisierung würde dazu führen, dass älterer und schützenswerter Baumbestand weichen müsste. Es wird die Frage gestellt, warum für die Belastungen des Plangebiets Ausgleichsflächen gesucht werden, wenn die Möglichkeit besteht, vorhandenen Baumbestand zu erhalten, der die gesunden Wohnverhältnisse vor Ort steigert.

Insoweit unterscheide sich die Planung des unteren Stichweges zum Buchenweg von der des oberen Stichweges. Wenn oben eine solche Verbindung geschaffen werde, sei ein möglicher Bedarf gedeckt, so dass an den Häusern Buchenweg 21 und 23 gleiches nicht auch noch eingerichtet werden müsse. Darüber hinaus sei die Beeinträchtigung der Anlieger des oberen Stichweges wegen des oben nicht geplanten Lkw-Wendeplatzes nicht unerheblich geringer als die Belastungen für die Eigentümer Buchenweg 21 und 23. Diese fühlten sich durch grenzständige Garagen, den Wendeplatz sowie durch die Aufgabe schützenswerten älteren Baumbestands mehrfach "benachteiligt". Für den Fuß- und Radweg in Höhe Haus Buchenweg 65 werde keine Notwendigkeit gesehen, da es keine Geschäfte, Ärzte, Kneipen in den Gebieten gebe.

Sollte den Anregungen nicht gefolgt werden können, werde um die Auflage gegenüber dem Bau-träger gebeten, den Weg erst nach Abschluss aller Bauarbeiten zu öffnen, um Belästigungen durch Baulärm und Bauschmutz nicht unnötig zu erhöhen.

- e) Auswirkungen auf die Verkehrsdichte in den übrigen angrenzenden Gebieten nach Realisierung der Planung seien zu zurückhaltend ermittelt, auch im Hinblick auf die erhöhte Gefährdungslage im Bereich Im Kamp (Kindergarten, Turnhalle, Grundschule).

Es sei absehbar, dass die im Plangebiet ausgewiesenen 26 Stellplätze nicht ausreichen, so dass sich der zusätzliche ruhende Verkehr auf die umliegenden Straßen des Bestands verteilen müsste.

- f) Nach Vollendung des Bauvorhabens würden circa 400 Kfz zusätzlich im Dachsweg/Im Kamp mehrmals täglich verkehren. Es erscheine dringend erforderlich, über zwei Straßenanbindungen im Osten an den Buchenweg eine Verkehrsreduzierung für den Dachsweg/Im Kamp zu schaffen. Wenn die Straßenbreiten nicht ausreichen, könnten zwei Einbahnstraßen erstellt werden.

**Abwägungsvorschlag: Den Stellungnahmen wird nicht gefolgt.**

**Begründung zu 14. a):**

Gemäß § 3 Absatz 2 BauGB sind neben dem Entwurf des Bebauungsplanes und der Begründung die nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen auszulegen. Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind bekannt zu machen.

Mit Amtsblatt der Stadt Köln vom 22.05.2013 wurde die öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes einschließlich des Hinweises auf die verfügbaren umweltbezogenen Informationen bekannt gemacht. Das Verkehrsgutachten wurde nicht aufgeführt. Dennoch bestand die Möglichkeit, das Gutachten auf Nachfrage einzusehen. Dies wurde von den Einwendern genutzt.

**Begründung zu 14. b):**

Das Verkehrsgutachten zum Wohnbauprojekt Köln-Widdersdorf Im Kamp/Dachsweg von BSV (Januar 2012) bezieht auch den Dachsweg in die Untersuchungen mit ein. Die Anbindung des Plangebiets erfolgt laut Gutachten BSV über die Straßen Im Kamp, Alte Sandkaul, Zum Dammfelde und Im Buschfelde an die südlich gelegene Hauptstraße (K 5). Eine ausschließliche Erschließung über den Dachsweg ist nicht vorgesehen.

Die Planung, Regelung, Einrichtung und Führung zukünftiger Bauverkehre und Baustellenlogistik sind nicht Bestandteil des vorliegenden Bauleitplanverfahrens und damit nicht durch Festsetzungen des Bebauungsplanes zu regeln. Der Bauherr ist jedoch regelmäßig dazu angehalten, gemeinsam mit den am Bau beteiligten Firmen und in Absprache mit den zuständigen Stellen der Stadt Köln, möglichen auftretenden Störungen und Beschädigungen durch Bauverkehre während der Bauphase entgegenzuwirken und diese bereits im Vorfeld zu verhindern beziehungsweise zu minimieren. Dies gilt auch für die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Straßenraum. Sollten trotz sorgfältiger Planungen und Vorbereitungen Schäden entstehen, sind diese vom Verursacher zu übernehmen und versicherungstechnisch abzuwickeln, das heißt zu dokumentieren und den Schaden zu regulieren. Die Prüfung über die sichere verkehrliche Abwicklung künftiger Baustellenverkehre erfolgt im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens, in dem gegebenenfalls der Verkehrssicherheit dienende ergänzende Regelungen oder Auflagen aufgenommen werden. Derzeit wird mit der Stadt ein Konzept zur Abwicklung der Bauverkehre während der Bauphase entwickelt.

Gleiches gilt für die von einigen Einwendern vorgetragene Befürchtung, dass es wegen der beengten Verkehrsverhältnisse zu Problemen bei Einsätzen von Rettungs- oder Feuerwehrfahrzeugen kommen werde. Im Zuge der Beteiligung der Behörden wurden von der Berufsfeuerwehr keine Bedenken gegen die Planung geäußert. Die Prüfung des Brandschutzes erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Die Erreichbarkeit im Brandfall muss ordnungsrechtlich gewährleistet sein. Die Einhaltung verkehrs- und ordnungsrechtlicher Belange außerhalb des Plangebietes ist im Bauleitplanverfahren nicht zu steuern.

Der Bauherr muss die notwendigen Stellplätze gemäß des Stellplatzschlüssels der Stadt Köln für die zu errichtenden Wohneinheiten erstellen und nachweisen. Die Regelung verkehrstechnischer Probleme des ruhenden und fließenden Verkehrs außerhalb des Plangebietes ist nicht Bestandteil dieses Bauleitplanverfahrens.

1. Das Bauleitplanverfahren und die Festsetzungen des Bebauungsplanes können keinen Einfluss auf die Einhaltung ordnungsrechtlicher und verkehrsrechtlicher Regelungen und Gesetze ausüben.

2. Den Planungen und Überlegungen zum Bebauungsplan-Entwurf lag die "Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplanentwurf Nr. 58483/06 Im Kamp/Dachsweg in Köln-Widdersdorf" (Peutz Consult GmbH, 04.02.2013) sowie die "Verkehrsplanerische Beratung und Verkehrsgutachten zum Wohngebiet Köln-Widdersdorf, Im Kamp/ Dachsweg" (BSV Aachen, Januar 2012) zugrunde. Darüber hinaus wurde auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs ein Entwurfsplan für die Erschließung durch das Büro bPLAN Ingenieurgesellschaft erstellt.

Dennoch sind für die Vermeidung und Minderung von Emissionen und Immissionen sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Plangebiet und angrenzend verkehrstechnische Maßnahmen vorgesehen. Der angrenzende Straßenbereich der Straße Im Kamp soll auf der Höhe der Grundschule mit einer Querungshilfe versehen werden, um zu einer Verbesserung der Sichtverhältnisse und zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beizutragen. Zu einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus trägt auch die geplante Einrichtung alternierend markierter Parkstände in den Straßen Unter Gottes Gnaden und dem Dachsweg bei.

#### **Begründung zu 14. c):**

Die 4 m breite Stichstraße im Südosten des Plangebiets ist im Gegensatz zur erwähnten Stichstraße im Nordosten, Teil einer im weiteren Straßenverlauf der Planstraße B integrierten Wendeanlage für Lkw. Um diese Wendeanlage gemäß den gültigen Richtlinien zu gewährleisten, ist in diesem Bereich eine Straßenbreite von 4 m sicherzustellen. Um hier ein einheitliches Straßenbild und eine übersichtliche Wegeführung zu erzeugen, wird die Planstraße bis zum Bereich des Übergangs zum Buchenweg in gleicher Breite fortgeführt.

Im Bereich des Anschlusses der Planstraße an den Buchenweg handelt es sich nicht um einen Wendepplatz für Müllfahrzeuge und Lkw, da diese Fahrzeuge einen deutlich größeren Wenderadius benötigen und damit mehr Fläche in Anspruch nehmen würden. Vielmehr dient die Aufweitung des Straßenraums an dieser Stelle dem konfliktfreien Vor- und Zurückstoßen eines Pkws bei der Ausfahrt aus den Stellplätzen, die gegebenenfalls an der Grundstücksgrenze errichtet werden. Eine Einschränkung der angrenzenden Bestandsbebauung wird dabei nicht gesehen. Die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten bleiben unberührt.

Für die Stichstraße im Nordosten ist keine Aufweitung vorgesehen, da unter anderem durch andere Gebäudetypen und eine andere städtebauliche Situation die notwendigen Flächen für Zu- und Ausfahrten, beziehungsweise zum Ein- und Ausscheren, auf den Grundstücken selbst und in Verbindung mit der Verkehrsfläche der Stichstraße nachweisbar sind.

#### **Begründung zu 14. d):**

Grundsätzlich besteht der Bedarf, möglichst an vielen Stellen Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer herzustellen, so dass nicht von einer Bedarfsdeckung bei Herstellung einer Verbindung gesprochen werden kann. Ein ausdrückliches Ziel der Planung ist eine größtmögliche Vernetzung und Anbindung an die angrenzenden Siedlungsbereiche, die für Fußgänger und Fahrradfahrer in alle Richtungen der Ortslage und zu der unmittelbaren Nachbarschaft möglichst kurze Wege ermöglicht. Dazu ist an beiden Stellen, an denen der Buchenweg bis an das Plangebiet heranreicht, die Möglichkeit aufgegriffen worden, das Plangebiet an den östlichen Siedlungsbestand anzubinden. Das Ziel der Vernetzung steht in diesem Fall über dem Ziel des Erhalts von Bestandsbäumen, so dass an der südöstlichen Anbindung einige wenige Bäume gefällt werden müssen. Diese Bäume sind jedoch in der Eingriffs-/Ausgleichbilanzierung berücksichtigt und erhalten an anderer Stelle eine Ersatzmaßnahme. Die Anbindung durch zwei Fuß- und Radwege an den Buchenweg war auch Vorgabe des Beschlusses der Bezirksvertretung Lindenthal vom 30.01.2012.

Insbesondere für ältere Menschen und Kinder sind kurze Wege und die Verknüpfung mit angrenzenden Stadtteilen von großer Bedeutung. Kurze Rad- und Fußwegeverbindungen tragen darüber hinaus auch zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei, dass sich sowohl auf das Plangebiet selbst, als auch auf die angrenzenden Wohngebiete positiv auswirkt.

Durch eine Öffnung der Wegeverbindungen erst nach Abschluss der Bautätigkeiten im Plangebiet lässt sich die Ausbreitung des Baulärms und des Bauschmutzes auf die Umgebung nicht mindern. Die Regelung von Bauverkehren ist nicht Bestandteil des Bauleitplanverfahrens zur Aufstellung eines Bebauungsplanes und kann hier somit keine Berücksichtigung finden.

#### **Begründung zu 14. e):**

Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen durch das Vorhaben sind umfänglich durch die Verkehrsuntersuchungen der "Verkehrsplanerischen Beratung und Verkehrsgutachten zum Wohngebiet Köln-Widdersdorf, Im Kamp/Dachsweg" (BSV, Aachen, Januar 2012) untersucht worden. Im Ergebnis werden keine Beeinträchtigungen der Verkehrsqualität im bestehenden Straßennetz erzeugt. Die Untersuchungen zum Verkehrsablauf weisen nach, dass die zu erwartenden Neuverkehre nicht zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs an den relevanten Anschlussknoten führen. Risiken aus Verkehrssicherheitssicht sind nicht zu erwarten. Die Stellplätze im Plangebiet entsprechen den Anforderungen der Stadt Köln gemäß Stellplatzschlüssel und sind damit in ausreichender Zahl vorgesehen.

Auch mögliche Beeinträchtigungen in Bezug auf Lärmbelastigungen sind gutachterlich ausreichend untersucht worden. Aus den Gutachten geht hervor, dass keine Beeinträchtigungen der Verkehrsqualität im bestehenden Straßennetz durch das neu erzeugte Verkehrsaufkommen bestehen, jedoch eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an einigen Stellen nicht vermeidbar sind. Diese befinden sich dabei aber in einem verträglichen Rahmen.

Zur Vermeidung und Minderung von Emissionen und Immissionen sowie der Verbesserung der Verkehrssicherheit im Plangebiet und angrenzend sind verkehrstechnische Maßnahmen, wie eine Querungshilfe und alternierend markierter Parkstände, vorgesehen (siehe dazu auch Begründung zu 14. b).

#### **Begründung zu 14. f):**

Die beiden Straßenanbindungen im Osten sollen ausschließlich der Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs mit den benachbarten Quartieren dienen und werden zur Vermeidung von Durchfahrtsverkehren für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die Stichstraßen dienen darüber hinaus lediglich der Erschließung der geplanten Bebauung über die Planstraßen. Dies ist auch eine Vorgabe des Beschlusses der Bezirksvertretung Lindenthal.

### **15. Anzahl der Wohneinheiten**

---

In der Begründung heißt es, dass 123 Wohneinheiten errichtet werden. Weiter wird in der Anlage 4 unter Punkt 5. festgesetzt dass je Wohngebäude maximal zwei Wohnungen zulässig sind. Dies ist ein Widerspruch. Es wird gefordert, Punkt 5. ersatzlos zu streichen Eine Erhöhung der Anzahl der Wohnungen hätte erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr, die Parksituation, den Lärm, die Emissionsbelastungen und die Anzahl der Einwohner mit Blick auf die Obergrenze für Widdersdorf.

#### **Abwägungsvorschlag: Den Stellungnahmen wird gefolgt.**

Die Festsetzung von bis zu zwei Wohneinheiten je Gebäude wird gestrichen.

#### **Begründung zu 15.:**

Vorgesehen ist im Plangebiet die Errichtung von 123 Wohngebäuden als Einfamilienhäuser. Die Formulierung wird in den textlichen Festsetzungen gestrichen und die Begründung entsprechend geändert.

Da die Festsetzung zur Zulässigkeit von maximal zwei Wohneinheiten je Wohngebäude gestrichen wird, sind keine zusätzlichen Auswirkungen auf den Verkehr, die Parksituation, den Lärm und die Emissionen gegenüber den Ergebnissen der Gutachten zu erwarten.