

## **Darstellung und Bewertung der zum vorhabenbezogenen Planungskonzept "Magnusstraße" in Köln-Altstadt/Nord im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen**

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) (durch Aushang des vorhabenbezogenen Planungskonzeptes im Bürgeramt Innenstadt) in der Zeit vom 28.02. bis einschließlich zum 21.03.2013 sind vier Stellungnahmen fristgerecht (laufende Nummern 1 bis 4) und zwei Stellungnahmen verfristet (laufende Nummern 5 und 6) vorgelegt worden.

Die vorgenannten Stellungnahmen werden in zusammenfassender und themenbezogener Form dargestellt und bewertet. Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt. Name und Adresse werden jedoch den Fraktionen der zuständigen Bezirksvertretung und des Stadtentwicklungsausschusses mitgeteilt.

<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Inhalt der Stellungnahme</b>	<b>Bewertung</b>
<b>1, 2, 5, 6</b>	Bedenken bestehen gegen die starke Veränderung der Bausubstanz im Plangebiet, die einer Zustimmung der Anwohner bedürfe. Befürchtet wird, dass die Belange der Anwohner und Eigentümer der Nachbar-Grundstücke nicht ausreichend gewürdigt und beachtet werden.	Die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung des geplanten Teilrückbaus des Parkhauses zugunsten einer Aufstockung mit einer Wohnbebauung sollen durch einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB geschaffen werden. Damit verbunden ist die gesetzlich verankerte Möglichkeit, im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfes Anregungen und Bedenken äußern zu können. Bei der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplanes sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.
<b>1, 2, 5, 6</b>	Infolge der Planung wird insbesondere durch die geplante Gebäudehöhe mit der vorgesehenen Abweichung vom Höhenkonzept eine Beeinträchtigung der Wohnqualität befürchtet. Der Gewinn an innerstädtischem Wohnraum würde den Verlust an Wohnqualität nicht aufwiegen.	<p>Aus der Perspektive der Stadtplanung stellt der teilweise Rückbau des Parkhauses zugunsten einer Überbauung mit Wohnungen in diesem Teil der Altstadt grundsätzlich eine städtebauliche Aufwertung und Weiterentwicklung dar. Das investive Interesse des Vorhabenträgers, im Plangebiet Wohnungen zu realisieren, steht in Übereinstimmung mit den städtebaulichen Zielen der Stadt.</p> <p>Bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit zu beachten. Daher wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum Nachweis der Einhaltung der gesunden Wohnverhältnisse eine schalltechnische Untersuchung (Verkehrs- und Gewerbelärm), ein Nachweis zur Besonnung einschließlich der nachbarschaftlichen Verschattung infolge der Planung und eine Berechnung der Kfz-bedingten Luftschadstoffe erstellt.</p> <p>Eine Abweichung vom Höhenkonzept ist begründet in der stadträumlichen Gesamtstruktur der Magnusstraße. Beidseitig entlang der Magnusstraße als großmaßstäbliche Verkehrsachse befinden sich Einzelgebäude und Gebäudekomplexe von heterogener Höhenentwicklung; die Traufhöhen der Gebäude liegen zwischen 19,0 m und 24,0 m, teilweise haben die Gebäude noch ein Staffelge-</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
		<p>schoß. Die im Höhenkonzept dargestellte Traufhöhe von 15,0 m für das Plangebiet war abgeleitet aus der kleinparzelligen Blockstruktur der umgebenden Quartiersbebauung. Die großmaßstäblichen Ränder der breiten Verkehrsachsen (Magnusstraße, Hohenzollernring) blieben dabei unberücksichtigt.</p> <p>Unter genauerer Betrachtung des Maßstabs und der Körnigkeit ist es begründet, eine Differenzierung zwischen Bebauung und Höhe entlang der Verkehrsachse und der innen liegenden kleinteiligen Quartiersbebauung herzustellen. Damit ergibt sich eine maximale Gebäudehöhe entlang der Magnusstraße von 22,5 m und im südlichen Parkhausteil von bis zu 19,3 m (jeweils einschließlich des zurück gestaffelten obersten Geschosses).</p>
1, 2, 5, 6	Befürchtet wird, dass durch das Erschließungsgebäude an der Alten Wallgasse die angrenzende Bebauung verschattet wird und zudem ein Angstrraum entsteht.	<p>An der Straße Alte Wallgasse ist das Parkhaus gegenüber der südlichen Straßenrandbebauung um circa 7 m zurückgesetzt, so dass der Kreuzungsbereich zur Magnusstraße eine platzartige Aufweitung aufweist, die im Bestand entsprechend der damaligen Planung als Ein- und Ausfahrtsbereich für das Parkhaus genutzt wird. Das Erschließungsgebäude nimmt die Bauflucht der Alten Wallgasse auf, die Platzaufweitung wird teilweise überbaut. Zur südlichen Bebauung Alte Wallgasse 29 wird mit Rücksicht auf im Bestand vorhandene Fenster der Nordfassade und einen Gebäudezugang keine Grenzbebauung hergestellt. Insgesamt erhält der Vorplatz, der durch die Ein- und Ausfahrten des Parkhauses sowie Parkplatznutzungen bestimmt wird, eine Aufwertung durch die baulich-räumliche Neufassung des Erschließungsgebäudes. Da die Ein- und Ausfahrten des Parkhauses nach wie vor bestehen bleiben werden, beschränkt sich die Überbauung in Erdgeschosshöhe lediglich auf das Raumprogramm für Aufzug und Treppenhaus, so dass kein Angstrraum entsteht. Da sich der Neubau des Erschließungsgebäudes nördlich der benachbarten Wohnbebauung befindet, ist keine Verschattung durch den Anbau zu befürchten.</p>
1, 2, 5, 6	Befürchtet wird, dass durch das Erschließungsgebäude an der Alten Wallgasse bei Beibehaltung der Ein- und Ausfahrten des Parkhauses ein Schalltrichter entsteht, der zu einer Lärmzunahme führen wird.	<p>Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wurde eine schalltechnische Untersuchung zu den Lärmimmissionen aus dem Gewerbelärm – einschließlich der Fahrzeugbewegungen im Zusammenhang mit der Parkhausnutzung – durchgeführt. Durch den Teilrückbau des Parkhauses reduziert sich die Anzahl der Stellplätze von 460 auf circa 287 Stellplätze, das heisst circa 250 Stellplätze des Parkhauses und circa 37 private Stellplätze für die Wohnbebauung. Bei Gewerbelärm ist die "Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm" (TA Lärm) als fachlich fundierte Erkenntnisquelle zur Bewertung heranzuziehen. Die Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A) im Tagzeitraum (6 bis 22 Uhr) und 45 dB(A) im Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr, lauteste volle Stunde) sind einzuhalten.</p> <p>Aus den Berechnungsergebnissen der schalltechnischen Untersuchung geht hervor, dass an der Nordfassade der Alten Wallgasse 29 in Höhe der Dachgeschosswohnung im</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
		<p>Tagzeitraum (gemittelt über 16 Stunden entsprechend TA Lärm) maximal 36 dB(A) und im Nachtzeitraum (gemittelt über die volle lauteste Stunde entsprechend TA Lärm) maximal 45 dB(A) erreicht werden, so dass die Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete eingehalten werden. Es befinden sich keine weiteren schutzbedürftigen Aufenthaltsräume hinter der Nordfassade der Alten Wallgasse 29.</p>
<p><b>1, 2, 3, 5, 6</b></p>	<p>Infolge der Überplanung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen wird eine weitere Beschneidung der Gehwegflächen und eine Gefährdung der Schüler der Königin-Luise-Schule befürchtet.</p>	<p>Die platzartige Aufweitung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche dient überwiegend der Ein- und Ausfahrt ins Parkhaus sowie als Parkraum. Durch das Vorhaben soll lediglich das städtische Grundstück zwischen Parkhaus und bestehendem Gehweg in Anspruch genommen und erworben werden. Das heißt, infolge der Planung kommt es nicht zu einer Reduzierung oder Einschränkung von heute vorhandenen Gehwegflächen an der Alten Wallgasse, so dass auch keine Gefährdung der Schüler des benachbarten Gymnasiums zu befürchten ist.</p> <p>Da die Ein- und Ausfahrten des Parkhauses nach wie vor bestehen bleiben werden, beschränkt sich die Überbauung in Erdgeschosshöhe lediglich auf das Raumprogramm für Aufzug und Treppenhaus.</p>
<p><b>1, 2, 5, 6</b></p>	<p>Befürchtet wird, dass planbedingte Umweltauswirkungen wie Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Lichtverhältnisse nicht ausreichend betrachtet wurden.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden zum Nachweis der Einhaltung der gesunden Wohnverhältnisse eine schalltechnische Untersuchung (Verkehrs- und Gewerbelärm), ein Nachweis zur Besonnung einschließlich der nachbarschaftlichen Verschattung infolge der Planung und eine Berechnung der Kfz-bedingten Luftschadstoffe erstellt, um die umweltbezogenen Auswirkungen der Planung zu beurteilen. Insofern wurden die planbedingten Auswirkungen auf die Umwelt als zu berücksichtigender Belang betrachtet.</p>
<p><b>1, 2, 5, 6</b></p>	<p>Befürchtet wird, dass die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes den Belang des § 1 Absatz 6 BauGB, "die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, die Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen, die Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung und die Anforderungen Kosten sparenden Bauens sowie die Bevölkerungsentwicklung" nicht ausreichend berücksichtigte.</p>	<p>Der teilweise Rückbau des Parkhauses zugunsten einer Überbauung mit Wohnungen in diesem Teil der Innenstadt stellt grundsätzlich eine städtebauliche Aufwertung dar, die zugleich die Wohnfunktion der Innenstadt stärkt. Das vorhabenbezogene Bebauungsplangebiet mit einem Parkhausgrundstück ist zu klein, um zur Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnerstrukturen und zur Eigentumsbildung weiter Kreise der Bevölkerung beizutragen; wird aber einen Anteil zur Erfüllung dieses Belangs beitragen können. Aufgrund der vorhandenen sozialen und technischen Infrastrukturausstattung des Plangebietes und seines Umfeldes erfüllt die Planung die Anforderungen der Bodenschutzklausel und an Kosten sparendes Bauen. Die Entwicklung von Wohnungsbau in diesem innerstädtischen Bereich entspricht im Hinblick auf die mittel- bis langfristige Bevölkerungsentwicklung (Bevölkerungsrückgang, Bevölkerungsalterung und Multiminoritätengesellschaft) den aus dem demographischen Wandel resultierenden stadtplanerischen Anpassungsstrategien im Sinne einer Innenentwicklung (Konversion, Nachverdichtung) vor Außenentwicklung (zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen).</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
1, 2, 4, 5, 6	Angeregt wird, die Höhenvorgabe des derzeit geltenden Höhenkonzeptes einzuhalten.	<p>Im Plangebiet ist eine Konkretisierung des Höhenkonzeptes aufgrund der stadträumlichen Gesamtstruktur der Magnusstraße vorgesehen. Beidseitig entlang der Magnusstraße als großmaßstäbliche Verkehrsachse befinden sich Einzelgebäude und Gebäudekomplexe von heterogener Höhenentwicklung; die Traufhöhen der Gebäude liegen zwischen 19,0 m und 24,0 m, teilweise haben die Gebäude noch ein Staffelgeschoss. Die im Höhenkonzept dargestellte Traufhöhe von 15,0 m für das Plangebiet war abgeleitet aus der kleinparzelligen Blockstruktur der umgebenden Quartiersbebauung (südlich des Plangebietes). Die großmaßstäblichen Ränder der breiten Verkehrsachsen (Magnusstraße, Hohenzollernring) blieben dabei unberücksichtigt.</p> <p>Unter genauerer Betrachtung des Maßstabs und der Körnigkeit ist es begründet, eine Differenzierung zwischen Bebauung und Höhe entlang der Verkehrsachse und der innen liegenden kleinteiligen Quartiersbebauung herzustellen. Damit ergibt sich eine maximale Gebäudehöhe entlang der Magnusstraße von 22,5 m und im südlichen Parkhausteil von bis zu 19,3 m (jeweils einschließlich des zurück gestaffelten obersten Geschosses).</p>
3, 4, 5, 6	Die geplante Erhöhung der Gebäudehöhe von 12 m auf 19,30 m an der südlichen Grundstücksgrenze des Plangebietes lässt für die südlich gelegenen Grundstücke eine Verschattung des Innenhofs und eine Verminderung des Luftaustauschs im Innenhofbereich befürchten.	<p>Aus der Untersuchung zur Besonnung nach DIN 5034-1 "Tageslicht in Innenräumen" einschließlich der Betrachtung der nachbarschaftlichen Verschattung infolge der Planung geht hervor, dass die südlich des Plangebietes liegende Wohnbebauung im Innenhof nicht zusätzlich verschattet werden wird.</p> <p>Der Luftaustausch im Innenhof wird aufgrund der Nordlage des Plangebietes bei vorherrschenden Westwinden nicht zu einer Verminderung des Luftaustausches beitragen. Zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation wird im Plangebiet für die obersten Dachflächen eine extensive Dachflächenbegrünung festgesetzt.</p>
3, 5, 6	Befürchtet wird eine Erhöhung der Geräuschbelastung durch Anwohner die ihre Terrassen intensiv nutzen und die zusätzlich entstehende Reflektionsfläche.	Geräusche, die durch Tätigkeiten von Privatpersonen in der Nachbarschaft hervorgerufen werden und störend oder belästigend wirken, werden als Nachbarschaftslärm bezeichnet. Die Nutzung von Balkonen und Terrassen ist eine wohntypische Nutzung, die grundsätzlich eine unerhebliche Beeinträchtigung der Nachbarschaft darstellt und grundsätzlich zu dulden ist. Diese Form des Nachbarschaftslärms ist kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplanes.
3, 5, 6	Im Gegensatz zur Wohnbebauung konnte für die Errichtung des Parkhauses das Baugrundstück vollständig überbaut werden, ohne einen Beitrag zum Innenhof zu leisten. Angeregt wird, für die Aufstockung des Parkhauses mit Wohnbebauung hinsichtlich der Überbaubarkeit den gleichen Maßstab wie bei einer regulären Wohn-	<p>Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des Durchführungsplanes 66453/04 aus dem Jahr 1960, der auf der Grundlage des Aufbaugesetzes vom 29.04.1952 (GVNW, S. 75) aufgestellt wurde und das Gebiet zwischen Friesenstraße, Alte Wallgasse, Palmstraße und Friesenwall umfasst. Der Durchführungsplan setzte für das Parkhaus Baulinien entlang aller Grundstücksgrenzen fest.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes sind der Teilrückbau des Parkhauses ab dem dritten Obergeschoss und stattdessen die Verwirklichung einer Wohnbebauung vorgesehen. Das bedeutet, dass die vollständige Versiegelung des</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
	<p>bebauung anzuwenden.</p>	<p>Baugrundstücks nicht zugunsten einer Begrünung des Innenhofes aufgegeben werden wird. Da es sich bei der Wohnbebauung um die Überbauung eines durch die Parkhausbebauung bereits vollständig versiegelten Grundstücks handelt (Grundflächenzahl = 1,0), kann für die Wohnbebauung keine mischgebietstypische Grundflächenzahl von 0,6 zur Anwendung gebracht werden.</p> <p>Die Wohnüberbauung gliedert sich in zwei Wohnriegel; einen dreigeschossigen nördlichen Gebäuderiegel an der Magnusstraße und einen zweigeschossigen Riegel auf dem südlichen Teil des Parkhauses. Zwischen diesen Aufstockungen ist ein nach oben offener und sich nach Westen öffnender Innenhof vorgesehen.</p>
<p><b>3, 5, 6</b></p>	<p>Angeregt wird, zugunsten einer niedrigeren Gesamtgebäudehöhe auf ein weiteres Parkdeck zu verzichten, um die Ausgangshöhe für die Wohnbebauung um ca. 2,50 m zu senken. Zudem sollte die Wohnbebauung um 3 m von der südlichen Grundstücksgrenze zurückspringen.</p>	<p>Auf ein weiteres Parkdeck kann nicht verzichtet werden, da ein wirtschaftlich angemessener Parkhausbetrieb aufrechterhalten werden soll und zudem der durch den Neubau der Wohnungen (circa 30 Wohneinheiten) ausgelöste Stellplatzbedarf innerhalb des Parkhauses im dritten Obergeschoss erfüllt werden soll. Sowohl die Gebäudehöhe entlang der Magnusstraße von 22,5 m als auch die Gebäudehöhe bis zu 19,3 m an der südlichen Grundstücksgrenze des Plangebietes sollen nicht reduziert werden. Vor dem Hintergrund des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und einem Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung ist es städtebaulich gewünscht, dass die zukünftige Bebauung an der Magnusstraße maßvoll nachverdichtet wird. Die städtebauliche Nachverdichtung folgt dem Ziel, den breiten Straßenraum der Magnusstraße im Einklang mit der städtebaulichen Funktion und der bereits im westlichen Abschnitt der Magnusstraße erfolgten Nachverdichtung durchgängig mit einer sechs- bis achtgeschossigen Bebauung zu fassen und dem Straßendurchbruch der Nachkriegsjahre zu einem städtebaulich großstädtischem Ausdruck zu verhelfen. Durch die Höhenstaffelung des höheren nördlichen Wohnriegels unmittelbar an der Magnusstraße und des um die Höhe eines Geschosses reduzierten südlichen Wohnriegels wird ein harmonischer Übergang zur kleinteiligen und maximal viergeschossigen Bebauung des Friesenviertels geschaffen. Dabei wird durch das Vorhaben die schützenswerte Wohnnutzung südlich und westlich des Plangebietes in Bezug auf die Verkehrs- und Lärmbelastung nicht beeinträchtigt. Infolge der Planung entstehen zudem keine nachteiligen Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse für die Wohnnachbarschaft.</p> <p>Der südliche Teil der Wohnüberbauung soll gegenüber der grenzständigen Parkhausbebauung entlang der südlichen Grundstücksgrenze um 2,50 m, an Stelle von 3,0 m zurückspringen. Im Bereich des Rücksprungs sind Terrassen der Wohnebene 1 vorgesehen.</p> <p>Der Umbau des Parkhauses zu einem Wohn- und Parkhaus basiert auf der besonderen Bestandssituation eines allseits grenzständigen Gebäudes in einer verdichteten Innenstadtlage. Städtebauliches Ziel ist die Schaffung von innerstädtischem Wohnraum. Dabei sind die Sozialab-</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
		<p>standsvorgaben im Innenstadtbereich häufig nicht einzuhalten. Aus Gründen nachbarlicher Rücksichtnahme wurde im Obergeschoss ein Abstand von 2,5 m von der südlichen Grenze eingehalten. Dies führt nicht zu einer Verschlechterung der bisherigen Situation. Die bestehende Situation der Nachbarbebauung ist bereits geprägt dadurch, dass an einer Fülle von Stellen die Mindestabstandsfläche nicht eingehalten ist. Nachbarliche Belange sind sowohl durch die einzelnen Abstände gewahrt als auch durch die Vorgaben an der Südseite betreffend die Gestaltung der Geländer und Brüstungen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens konnte der Nachweis erbracht werden, dass mit der geplanten Gebäudekubatur des Wohn- und Parkhauses die bestehende Wohnbebauung hinsichtlich einer ausreichenden Besonnung und Belüftung, der Erfüllung der Immissionsschutzanforderungen sowie der Brandschutzanforderungen nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>An der westlichen Grundstücksgrenze soll das unterste Geschoss der Aufstockung (Nord- und Südriegel) grenzständig errichtet werden. Das oberste Geschoss des südlichen Wohnriegels soll von der westlichen Grundstücksgrenze um 1,0 m an Stelle von 3,0 m zurückspringen. Auch für diesen Bereich konnte fachgutachterlich nachgewiesen werden, dass die benachbarte Wohnbebauung in Bezug auf eine ausreichende Besonnung und Belüftung, in Bezug auf die Erfüllung der Immissionsschutzanforderungen sowie der Brandschutzanforderungen nicht beeinträchtigt wird.</p>
<p><b>3, 5, 6</b></p>	<p>Alternativ wird angeregt, ohne Verzicht auf ein weiteres Parkdeck die Wohnebene 1 der südlichen Wohnbebauung um 6 m und die Wohnebene 2 um 9 m von der Grundstücksgrenze zurückspringen zu lassen, um den Lichteinfall zu vergrößern und das Innenhofklima zu verbessern.</p>	<p>Eine Vergrößerung des Rücksprungs des südlichen Wohnriegels gegenüber der Parkhausbebauung von 2,50 m auf 6,0 m beziehungsweise 9,0 m hätte keine Auswirkungen auf eine Vergrößerung des Lichteinfalls beziehungsweise auf die Verbesserung des Innenhofklimas. Infolge der Planung wird die südlich des Plangebietes liegende Wohnbebauung im Innenhof nicht zusätzlich verschattet werden. Aufgrund der Nordlage des Plangebietes ist bei vorherrschenden Westwinden keine Verschlechterung des Innenhofklimas durch eine Verminderung des Luftaustausches zu befürchten. Der Rücksprung des südlichen Wohnriegels um 2,50 m gegenüber der Parkhausbebauung parallel zur südlichen Grundstücksgrenze führt nicht zu einer Verschlechterung der Bestandssituation. Eine ausreichende Besonnung und Belüftung, die Einhaltung der Anforderungen des Immissionsschutzes und des Brandschutzes sind sichergestellt. Ein Rücksprung des südlichen Wohnriegels um 6 beziehungsweise 9 m von der südlichen Grundstücksgrenze würde die Realisierbarkeit des städtebaulichen Konzepts einer Überbauung des Parkhauses mit zwei Wohnriegeln mit einem gemeinsamen Lichthof und damit das städtebauliche Ziel, innerstädtischen Wohnraum zu schaffen, in Frage stellen, da damit die Anzahl der Wohneinheiten und auch zweckmäßige Wohnungsgrundrisse nicht mehr verwirklicht werden könnten.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
3, 5, 6	Zu befürchten sei eine Behinderung des Straßenverkehrs sowie des Fußgänger- und Radverkehrs am Knotenpunkt Alte Wallgasse/Magnusstraße infolge der Verengung des Gehwegs und der Parkhausausfahrt durch den geplanten Anbau.	<p>Die platzartige Aufweitung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche dient überwiegend der Ein- und Ausfahrt ins Parkhaus sowie als Parkraum. Durch das Vorhaben soll lediglich das städtische Grundstück zwischen Parkhaus und bestehendem Gehweg in Anspruch genommen und erworben werden. Das heißt, infolge der Planung kommt es nicht zu einer Reduzierung oder Einschränkung von heute vorhandenen Geh- und Radwegflächen an der Alten Wallgasse,</p> <p>Da die Ein- und Ausfahrten des Parkhauses nach wie vor bestehen bleiben werden, beschränkt sich die Überbauung in Erdgeschosshöhe lediglich auf das Raumprogramm für Aufzug und Treppenhaus. Eine Behinderung des Straßenverkehrs, des Fußgänger- und Fahrradverkehrs ist nicht zu befürchten.</p>
3, 5, 6	Aufgrund der geplanten Reduzierung der Stellplätze im Parkhaus sind ein zusätzlicher Parksuchverkehr und eine Erhöhung des Parkdrucks im öffentlichen Raum zu befürchten. Die Erläuterungen zur Planung nehmen keinen Bezug zum Parkraumbewirtschaftungskonzept auf.	<p>Es ist beabsichtigt, über dem bestehenden Parkhaus eine Wohnbebauung zu errichten, da in der Vergangenheit das Parkhaus dauerhaft nicht voll ausgelastet war.</p> <p>Der städtebauliche Masterplan für die Kölner Innenstadt wurde als grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die Entwicklung der Innenstadt am 05.05.2009 vom Rat der Stadt Köln beschlossen. Als kurzfristige Maßnahme ist die Erstellung eines Parkraumkonzeptes für die Innenstadt geplant mit dem Ziel, den ruhenden Verkehr in der Innenstadt neu zu organisieren. Aufgrund der festgestellten Unterauslastung der Parkhäuser im Innenstadtbereich, sollen u. a. öffentliche Parkplätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes reduziert werden. Insofern deckt sich die Reduzierung der Anzahl der Parkplätze im Parkhaus an der Magnusstraße mit den aktuellen stadtentwicklungspolitischen Zielen der Stadt Köln.</p>
3, 5, 6	Angeregt wird ein Vorbehalt von Stellplätzen für Carsharing.	Die Einrichtung einer Carsharing-Station im Parkhaus ist Gegenstand privatrechtlicher Verträge und entzieht sich einer planungsrechtlichen Steuerung auf der Ebene des Bebauungsplanes.
3, 5, 6	Angeregt wird, für die verbleibenden Parkdecks eine neue Abluftentsorgung vorzusehen, ohne dass dabei durch die Abluft (Luftverschmutzung) oder die mit einer Luftansaugung verbundenen Lärmemissionen die Wohnbebauung des Innenhofs belastet wird.	<p>Auch bei Realisierung des Vorhabens wird das Parkhaus weiterhin natürlich belüftet. Lärmimmissionen aus dem Betrieb einer Abluftanlage sind daher nicht zu befürchten. Auf der Ebene des Bebauungsplanes wurden die Kfz-bedingten Luftschadstoffe untersucht, die von dem natürlich belüfteten Parkhaus mit circa 287 Stellplätzen ausgehen werden. Aus der Untersuchung ging hervor, dass die Immissionsgrenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) eingehalten werden, insofern sind die gesunden Wohnverhältnisse entsprechend den Regelungen der 39. BImSchV sichergestellt.</p> <p>Aus der schalltechnischen Untersuchung geht hervor, dass die vom Parkhaus mit circa 287 Stellplätzen ausgehenden Gewerbelärmimmissionen die Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete von 60 dB(A) im Tagzeitraum und 45 dB(A) im Nachtzeitraum vor allen Fassaden der umgebenden Bestandsgebäude mit Aufenthaltsräumen einhalten.</p>

Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
3, 5, 6	Angeregt wird, die Abfall- und Wertstoffentsorgung über die Magnusstraße, nicht über die Alte Wallgasse vorzusehen, da Behinderungen durch Abfallsammelbehälter für Fußgänger befürchtet würden.	Für die circa 30 Wohnungen sind die Standorte für Abfallsammelbehälter auf der letzten Parkhausebene vorgesehen, die über Lastenaufzug auf Straßenniveau gebracht werden können. Es sind keine dauerhaften Abfallsammelbehälter-Standorte auf Erdgeschossesebene beziehungsweise im Vorgartenbereich vorgesehen. Eine Regelung zum Abstellen von Abfallsammelbehältern am Abfuhrtag kann nicht Gegenstand des Bauleitplanverfahrens sein.
3, 5, 6	In Bezug auf den Brandschutz wird angeregt, keine Fluchtwege über die Nachbargrundstücke in Anspruch zu nehmen.	<p>Zur Sicherstellung des Brandschutzes gemäß § 17 Bauordnung NRW (BauO NRW) wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan-Entwurf entsprechend geprüft.</p> <p>Das Brandschutzkonzept sieht eine Trennung der Nutzungseinheiten Parkhaus und Wohnnutzung vor. Die erforderlichen Rettungswege der Wohnnutzung können über die beiden Treppenhäuser sichergestellt werden; über die gesamte Fassade der Magnusstraße besteht die Möglichkeit der Anleiterbarkeit mit Rettungsgeräten der Feuerwehr. Für das Wohn- und Parkhaus wird eine flächendeckende Brandmelde- und Alarmierungsanlage mit Übertragungseinrichtung an die Feuerwehr Köln erforderlich. Die Wohnungen sollen mit vernetzten Rauchwarnmeldern nach DIN 14676 ausgestattet werden.</p> <p>Fluchtwege über Nachbargrundstücke werden nicht in Anspruch genommen.</p>
4	Von den nach Süden zum Innenhof orientierten Wohnungen wird eine Störung der Privatsphäre durch die Einsehbarkeit von Grundstück und Wohnungen befürchtet.	Das Quartier zwischen Magnusstraße, Alte Wallgasse, Palmstraße und Friesenwall ist hinsichtlich des Gebietscharakters als Mischgebiet beziehungsweise als besonderes Wohngebiet einzustufen, das bedeutet ein gleichwertiges (gleichberechtigtes) Nebeneinander von Wohnen und nicht wesentlich störendem Gewerbe. Nach den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gehen von der geplanten Wohnbebauung über dem Parkhaus keine unzumutbaren Belästigungen oder Störungen in die Umgebung aus. Die vorhandene städtebauliche Struktur des Innenhofes und die vorhandene städtebauliche Dichte bedingen eine Einsehbarkeit durch Nachbarn. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan-Entwurf sieht eine Zurückstaffelung der beiden Wohnebenen des südlichen Wohnriegels vor, so dass die Einsehbarkeit teilweise (insbesondere der bestehenden Innenhofbebauung) vermindert wird.
4	Angeregt wird, die südliche Grenzbebauung auf ihre Richtigkeit zu prüfen.	Das Parkhaus wurde nach Süden grenzständig errichtet beziehungsweise bleibt von der Grundstücksgrenze teilweise um wenige Zentimeter zurück; an dieser Bestandsituation wird sich für das verbleibende Parkhaus bis zum dritten Obergeschoss nichts ändern. Die geplante Wohnbebauung ab dem 3. Obergeschoss wird von der südlichen Grundstücksgrenze beziehungsweise dem Parkhausbestand zurückgestaffelt errichtet.



Lfd. Nr.	Inhalt der Stellungnahme	Bewertung
4	In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet befindet sich ein Elektro-Handwerksbetrieb. Durch die heranrückende Wohnbebauung werden Einschränkungen aufgrund der derzeitigen Lärmemissionen befürchtet.	Bei dem Handwerksbetrieb handelt es sich um einen das Wohnen nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieb. Die von dem Gewerbebetrieb ausgehenden Lärmemissionen stellen keinen immissionsschutzrechtlichen Konflikt in einem Quartier dar, das hinsichtlich seines Gebietscharakters als Mischgebiet beziehungsweise als besonderes Wohngebiet einzustufen ist. Das Plangebiet ist nach den zulässigen baulichen Nutzungen als Mischgebiet einzustufen.
4	Infolge der Planung ist ein Mehrverkehr zu erwarten. Aufgrund des eingeführten Einbahnstraßensystems werden Verkehrsbehinderungen befürchtet.	Aus der Verkehrsuntersuchung geht hervor, dass die geplante Teilumnutzung des Parkhauses zu Wohnzwecken voraussichtlich ein zusätzliches Tagesverkehrsaufkommen von circa 100 Kfz-Fahrten/24 h erzeugen wird. Der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Verkehr beträgt in den Spitzenstunden 9 bis 14 Kfz/h und ist als geringe Verkehrszunahme zu bewerten. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Verkehrs an den vorhandenen Knotenpunkten a) Magnusstraße/Alte Wallgasse/Römergasse, b) Magnusstraße/Zufahrt Parkhaus und c) Alte Wallgasse/Zufahrt Parkhaus zeigte, dass für den Bestand und für den Planfall in den Spitzenzeitzbereichen morgens und abends eine gute bis befriedigende Verkehrsqualität erreicht werden kann.
4	Befürchtet wird eine erhebliche Störung durch den mit der Umsetzung der Planung verbundenen Baulärm.	Grundsätzlich sind Staub- und Lärmbeeinträchtigungen der Nachbarschaft während des Teilabrisses und der Bauzeit auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren, beispielsweise durch Aufstellen von Schutzwänden beziehungsweise -netzen, Wasserbesprühung während der Abrissarbeiten, regelmäßige Reinigung der Baustellenzufahrt. Nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm dürfen Bauarbeiten einschließlich Abbrucharbeiten nur an Werktagen in der Zeit von 7.00 Uhr bis 20.00 Uhr durchgeführt werden.