

## **Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil**

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Bezirksvertretung 6 (Chorweiler)	13.11.2014

### **Beantwortung der Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 30.10.2014 betreffend "Kooperatives Baulandmodell Köln" (AN/1424/2014)**

#### **Text der Anfrage:**

"...

- 1.) Welche Auswirkung hat das kooperative Baulandmodell auf den Stadtbezirk Chorweiler?
- 2.) Sind zur Erhöhung der Attraktivität der Wohngebiete in Randlagen alternative Modelle des ÖPNV oder andere Anreize geplant, um sowohl neu geplanten, als auch schon vorhandenen

Wohnraum besser an Mieter vermitteln zu können - wie z. Bsp. an Studenten?

- 3.) Wenn ja, welche alternativen Modelle gibt es? Wenn nein, warum gibt es keine?"

#### **Stellungnahme der Verwaltung:**

##### **Zu 1.):**

Das "Kooperative Baulandmodell" ist stadtweit bei allen Wohnbauvorhaben anzuwenden, die die Anwendungsvoraussetzungen (> 25 Wohneinheiten, Entstehung planbedingter Kosten für die Stadt, Planbedürftigkeit [d. h. Erfordernis eines Bebauungsplanes], Entstehung planbedingter Bodenwertsteigerung) erfüllen.

Für Vorhaben, für die das "Kooperative Baulandmodell" anzuwenden ist, gilt neben der Übernahme planbedingter Kosten durch den Vorhabenträger, dass mindestens 30 % (in der Übergangsregelung 20 %) geförderter Wohnungsbau errichtet werden muss.

Im Rahmen der vorhabenbezogenen Prüfung, ob das "Kooperative Baulandmodell" Anwendung findet, wird neben den oben genannten Anwendungsvoraussetzungen auch die Sozialraumverträglichkeit des zu realisierenden geförderten Wohnungsbaus untersucht. Hierzu werden der Bestand und der Umfang des öffentlich geförderten Wohnungsbaus im Umfeld des Vorhabens betrachtet und die sozialräumliche Tragfähigkeit weiterer öffentlich geförderter Wohnungen beurteilt.

Welche Auswirkungen die Anwendung des "Kooperativen Baulandmodells" auf den Stadtbezirk Chorweiler konkret haben wird, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht vorhergesehen werden. Die potenziellen Auswirkungen stehen in direkter Abhängigkeit von der Art, dem Umfang und der Lage der

künftig geplanten Wohnbauvorhaben im Stadtbezirk.

**Zu 2.) und 3.):**

"Das Kölner ÖPNV-System basiert auf den Stadtbahnlinien als großräumiger Erschließung und dem Busnetz als Feinerschließung, ergänzt um einige Linienwege von Anruf-Sammel-Taxen (AST) bei schwacher Verkehrsnachfrage.

Das Busnetz ist innerhalb der Stadt in fünf Planungsteilräume unterteilt, die im regelmäßigen Turnus auf der Basis von Fahrgastzählungen überarbeitet und optimiert werden. Ziel ist es, möglichst allen Einwohnern mindestens eine Haltestelle im 400 m-Radius anbieten zu können und die Betriebszeiten der Busse an die Nachfrage anzupassen.

Im Stadtbezirk Chorweiler sind nach mehrfachen Optimierungen des Busnetzes inzwischen alle bestehenden Siedlungsbereiche, auch die sogenannten "Wohngebiete in Randlagen", an den ÖPNV angeschlossen. Es ist nicht erkennbar, inwieweit "alternative Modelle des ÖPNV" die Attraktivität dieser Wohngebiete anheben könnten. Allenfalls für die nachfrageschwachen Randzeiten könnte das Busangebot gegebenenfalls durch die flexiblen Bedienungsformen "Taxibus" (frühere Bezeichnung: Rufbus) und weitere AST-Angebote ergänzt werden, wobei in jedem Einzelfall die zusätzlich entstehenden Kosten gegenüber dem Nutzen für nur wenige Fahrgäste abgewogen werden müssen. Konkrete Planungen gibt es hierzu aktuell nicht."

Werden in Randlage neue Wohnungsbauvorhaben realisiert, so erhöht sich die Nachfrage des ÖPNV. Auf Grundlage der oben beschriebenen turnusmäßigen Überprüfung des bestehenden ÖPNV-Netzes und seiner Nachfrage kann es im Bedarfsfall zu einem Ausbau des ÖPNV-Angebots kommen.