

**Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan mit dem Arbeitstitel „Lindgens-Areal“ in Köln-Mülheim eingegangenen planungsrelevanten Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB**

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB wurde im Rahmen einer Abendveranstaltung (Modell 2) am 28.01.2015 durchgeführt und in einer Niederschrift dokumentiert. Die in der Abendveranstaltung vorgebrachten Anregungen befinden sich zum überwiegenden Teil in inhaltlicher Übereinstimmung mit den 16 Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit, die vom 28.01.2015 bis zum 11.02.2015 eingegangen sind.

Nachfolgend werden die mündlichen Beiträge und die eingegangenen Schreiben fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie ihre Berücksichtigung im weiteren Verfahren dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Begründung der Abwägung verwiesen.

Aus Datenschutzgründen werden keine personenbezogenen Daten (Name und Adresse) aufgeführt. Den Fraktionen der zuständigen Bezirksvertretung und des Rates wird eine vollständige Übersicht der Absender der Stellungnahmen zur Verfügung gestellt.

Lfd. Nr.	Eingabesteller	Datum Anschreiben / Eingangsdatum	Stellungnahme	Berücksichtigung ja/nein	Stellungnahme der Verwaltung
<b>Mündliche Stellungnahmen</b>					
1 1.1	NN	28.01.2015	<b>Hochwasserschutz</b> Bedenken, dass eine Bebauung westlich der Hafenstraße planungsrechtlich nicht zulässig ist, da diese im Überschwemmungsgebiet liegt.	nein	Die Bedenken sind unbegründet.  Gemäß § 78 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) ist die Ausweisung neuer Baugebiete in Bauleitplänen in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet untersagt. Die geplante Wohnbebauung im Überschwemmungsgebiet unterliegt nicht dem Planungsverbot und ist daher zulässig, da gemäß eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes vom 03.06.2014 – 4 CN 6.12 – die oben genannte „Ausweisung neuer Baugebiete“ nur die erstmalige Ermöglichung einer Bebauung meint, während die bloße Überplanung eines

					<p>faktischen Baugebietes auch mit einer Änderung der Gebietsart das Tatbestandsmerkmal der Ausweisung neuer Baugebiete nicht erfüllt.</p> <p>Unabhängig von der Zulässigkeit der Überplanung darf dem Rhein kein Retentionsraum im Hochwasserfall verloren gehen (vgl. § 78 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 WHG). Im Gegenteil soll das Retentionsvolumen durch die Baumaßnahme sogar vergrößert werden (Abriss bestehender Gebäude, Aufständigung des Wohngebäudes, Flutung von Gebäuden). Ein Vermessungsbüro fertigt dazu Geländescans an, anhand derer das genaue Volumen berechnet wird.</p> <p>Entgegen der Darstellung in der Karte des Überschwemmungsgebietes des Rheines der Bezirksregierung Köln überschwemmt der Rhein im Hochwasserfall (BHW 100) auch nicht die Hallen östlich der Hafestraße. Dies wurde im Rahmen der Darstellung des beabsichtigten festzusetzenden Überschwemmungsgebietes bereits berücksichtigt. Die Hallen sind bereits heute so errichtet, dass diese im genannten Hochwasserfall geschützt sind.</p> <p>Die angesprochenen Themen werden als Belange des Hochwasserschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB umfassend gewürdigt.</p>
1.2			<p><b>Gefahrgutanlegestelle</b>                  Bedenken, dass eine Bebauung westlich der Hafestraße planungsrechtlich nicht zulässig ist, da der notwendige Schutzabstand zur Gefahrgutanlegestelle im Mülheimer Hafen nicht eingehalten</p>	nein	<p>Die Bedenken sind unbegründet.</p> <p>Im Mülheimer Hafen besteht ein Liegeplatz für sogenannte Kegelschiffe. Kegelschiffe sind Schiffe, die entzündliche, gesundheitsschädliche oder ex-</p>

			wird.		<p>plosive Ladung befördern. Je nach der jeweils geladenen Fracht werden die Schiffe mit einem bis drei auf dem Kopf stehenden, blauen Kegeln als Gefahrguttransport gekennzeichnet. Bei der Beförderung von Gefahrgütern auf Binnenwasserstraßen sind u.a. die Regelungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen vom 26.05.2000 (ADN 2013) zu beachten, die in nationales Recht umgesetzt wurden.</p> <p>Demnach darf außerhalb der von der zuständigen Behörde besonders angegebenen Liegeplätze beim Stillliegen der nachstehende Abstand nicht unterschritten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 100 m von geschlossenen Wohngebieten, Ingenieurbauwerken und Tanklagern, wenn das Schiff eine Bezeichnung mit einem blauen Kegel fahren muss,</li><li>- 100 m von Ingenieurbauwerken und Tanklagern und 300 m von geschlossenen Wohngebieten, wenn das Schiff eine Bezeichnung mit zwei blauen Kegeln führen muss,</li><li>- 500 m von geschlossenen Wohngebieten, Ingenieurbauwerken und Tanklagern, wenn das Schiff eine Bezeichnung mit drei blauen Kegeln führen muss.</li></ul> <p>Eine entsprechende Regelung für Ein- bzw. Zwei-Kegel-Schiffe gibt es daneben auch für sogenannte Tankschiffe. Für den Mülheimer Hafen liegt nach Kenntnis der Verwaltung lediglich eine Genehmigung für Liegeplätze mit Ein-Kegel-Schiffen vor. Der Umstand, dass diese Liegeplätze bereits heute teilweise für 2-Kegel-Schiffe genutzt werden, ist als rechtswidrig zu beurteilen. Einschränkungen</p>
--	--	--	-------	--	--

					<p>für eine Wohnnutzung resultieren auch bei einer Belegung mit 2-Kegel-Schiffen und den sich daraus ergebenden Abständen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht. Zum einen sind keine „geschlossenen Wohngebiete“ geplant, also eine Wohnbebauung in geschlossener Bauweise. Zum anderen beziehen sich die Schutzabstände auf das Stillliegen außerhalb der von der zuständigen Behörde besonders angegebenen Liegeplätze. Die Kegelschiffe liegen aber im vorliegenden Fall innerhalb eines Schutzhafens.</p> <p>Jene Regelung macht insofern Sinn, als dass mit dem Stillliegen außerhalb von Liegeplätzen ein höheres Gefährdungspotenzial verbunden ist. Innerhalb eines Schutzhafens sind regelmäßig besondere Einrichtungen und Maßnahmen zur Gefahrenvorbeugung bzw. Gefahrenbekämpfung vor Ort vorhanden bzw. umgesetzt.</p>
2	NN	28.01.2015	<p><b>Städtebauliche Einbindung/                  Nördlicher Hochpunkt</b>                  Kritik, dass nördlicher Bereich zwischen Hafestraße und Deutz-Mülheimer Straße nicht in das Plangebiet integriert wurde und der nördliche Hochpunkt dadurch ohne Zusammenhang zur Umgebung wirkt.</p>	nein	<p>Im Rahmen des Werkstattverfahrens Mülheimer Süden inklusive Hafen sind auch die angrenzenden Siedlungsbereiche betrachtet worden, um den städtebaulichen Gesamtzusammenhang herzustellen und keine „Briefmarkenlösungen“ entstehen zu lassen. Im Gegensatz zu einer konzeptionellen Planung ist jedoch aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen die Aufstellung eines Bebauungsplans für den gesamten Mülheimer Süden nicht sinnvoll. Gezielter kann die Umsetzung der Planung sukzessive über mehrere einzelne Bebauungspläne gesteuert werden. Dennoch findet bei allen Einzelplanungen, wie in diesem Fall, immer wieder die Rückkopplung mit dem Werkstattverfahren statt, um die Konformität mit der Gesamtplanung zu überprüfen.</p> <p>Die Standorte der Hochpunkte sind im Zusammen-</p>

					<p>hang der Gesamtentwicklung des Mülheimer Südens definiert worden. Die räumlichen Akzente beschränken sich nur auf wenige besondere Stellen, wie z.B. dem zukünftigen Quartiersplatz, und werden daher in der Gesamtbetrachtung als städtebaulich angemessen bewertet. Das südliche der beiden siebengeschossigen Gebäude war im Rahmen des Werkstattverfahrens sogar als fünfzehngeschossiges Hochhaus geplant. Dies wurde im Rahmen einer vertiefenden Auseinandersetzung mit dem Baukonzept „Lindgens-Areal“ deutlich reduziert.</p>
3	NN	28.01.2015	<p><b>Verkehrskonzept</b>                  Anregung, dass vor der Realisierung einzelner Teilvorhaben ein verkehrliches Gesamtkonzept für den Mülheimer Süden aufgestellt wird, das auch eine verbesserte ÖPNV-Anbindung beinhaltet.</p>	bereits erfolgt	<p>Bereits im Rahmen des Werkstattverfahrens ist ein umfangreiches Verkehrsgutachten erstellt worden, das auch Teile der angrenzenden Stadtbezirke, wie z.B. Kalk, mit einbezieht. Als Kernerkenntnis hat dieses Gutachten unter anderem ergeben, dass eine neue Verkehrsverbindung von der Deutz-Mülheimer Straße über das Gelände der Deutz AG (verlagert ihren Standort nach Porz) zum Bergischen Ring erforderlich sein wird, da die Deutz-Mülheimer Straße die mit der Planung verbundenen Verkehrsmengen nicht alleine aufnehmen kann. Darüber hinaus hat das Gutachten ergeben, dass es auch Maßnahmen in den angrenzenden Stadtbezirken zur Ertüchtigung des gesamten Verkehrsnetzes bedarf. Das Gesamtgutachten mit den darin beschriebenen Maßnahmen wird von der Stadt sehr ernst genommen und bei allen Teilplanungen im Mülheimer Süden zugrunde gelegt.</p> <p>Im Rahmen dieses Bebauungsplans wird ein weiteres Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wird keinesfalls das Plangebiet isoliert betrachtet, sondern es</p>

					<p>ist zwingend erforderlich, auch die mit den in der Umgebung geplanten Vorhaben verbundenen Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen.</p> <p>Die ÖPNV-Anbindung ist bereits im Werkstattverfahren untersucht und diskutiert sowie nun von Seiten der Politik erneut thematisiert worden. Der Aufstellungsbeschluss wurde daher bereits in der Bezirksvertretung um den Prüfauftrag nach einer verbesserten ÖPNV-Anbindung ergänzt. Bereits jetzt findet eine enge Abstimmung mit der KVB statt. Da eine Stadtbahnbindung aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts nur schwer zu realisieren ist (eingleisige Stadtbahntrasse bzw. Stadtbahntrasse auf der Fahrbahn ist nicht förderfähig), wird darauf abgezielt das Busnetz um neue Haltestellen im Plangebiet zu ergänzen und ggf. auch um neue Buslinien zu erweitern.</p>
4 4.1	NN	28.01.2015	<p><b>Weitere Bürgerinformation</b>                  Anregung, neben der Offenlage eine weitere Bürgerinformation durchzuführen, um insbesondere Fragen zu den Gutachten zu diskutieren.</p>	nein	<p>Die teilweise sehr komplexen inhaltlichen Fragen im Rahmen einer Offenlage sind fundierter und ausführlicher im Zwiegespräch - sowohl telefonisch, als auch vor Ort - im Stadtplanungsamt zu beantworten. Im Rahmen einer großen Veranstaltung besteht die Gefahr, dass ggf. Fragen unbeantwortet bleiben oder Missverständnisse entstehen.</p>
4.2			<p><b>Hochwasserschutz</b>                  Anregung, auch 200-jährliche Hochwasser und Starkregenereignisse zu berücksichtigen.</p>	<p>nein</p> <p>ja</p>	<p>Die Anregung auch 200-jährliche Hochwasser zu berücksichtigen wird zur Kenntnis genommen. Gesetzlich ist dies jedoch nicht erforderlich. Die fußläufige Erreichbarkeit ist auch im Falle eines 200-jährlichen Hochwassers gewährleistet.</p> <p>Das Thema „Starkregenereignisse“ wird derzeit als übergeordnetes Thema im Stadtplanungsamt untersucht und diskutiert, wobei es bisher noch keine abschließende Lösung gibt. Dabei werden ver-</p>

					<p>schiedene Modelle betrachtet, wie mit den anfallenden Wassermengen am effektivsten und im Sinne des Naturschutzes am sinnvollsten umgegangen werden kann. Maßnahmen wie z.B. Gründächer zur Reduzierung der Regenabflussmenge, Ausbildung von Versickerungsmulden) könnten auch bei dieser Planung zum Einsatz kommen.</p>
4.3			<p><b>Parken</b>                  Frage, zu welchen Anteilen in der Mennigehalle Parken und Wohnen vorgesehen sind – auch vor dem Hintergrund einer möglichen Reduzierung der Stellplatzzahl durch alternative Mobilitätsangebote.</p>		<p>Die Stellplätze in der Mennigehalle sollen so untergebracht werden, dass man nicht in den grundwassergefährdeten Untergrund gehen muss. Die Halle wird von außen nicht die Anmutung eines Parkhauses haben, da die Gebäudeseiten eine gewerbliche Mantelbebauung erhalten. Sofern man es sich erlauben kann, auf die oberste Parkebene zu verzichten, gibt es die Überlegung dort unter den Glasdächern ebenfalls eine gewerbliche Nutzung unterzubringen.</p> <p>Das Thema „Mobilität/ÖPNV“ hat sowohl für den Investor als auch für die Verwaltung einen hohen Stellenwert. Zurzeit wird die Machbarkeit von Car-Sharing-Konzepten verknüpft mit Elektromobilität überprüft und diskutiert. Ob dies zu einer Reduktion des Stellplatzschlüssels führen kann, wird dabei verwaltungsintern geklärt. Grundsätzlich sollen im Plangebiet maximal nur so viele Stellplätze geschaffen werden, wie bauordnungsrechtlich notwendig.</p>
5 5.1	NN	28.01.2015	<p><b>Altlasten</b>                  Frage, ob bereits Gutachten über die Schadstoffbelastung des Bodens und die damit verbundenen Schutzmaßnahmen vorliegen.</p>		<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird der Boden im Plangebiet auf Altlasten untersucht. Die Fläche ist im Altlastenkataster eingetragen, daher ist von Bodenverunreinigungen auszugehen. Dies trifft voraussichtlich auch auf das Mauerwerk der Bestandsgebäude zu. Ein Gutachter zur Ermittlung dieser Schadstoffbelastung ist bereits beauftragt. Auf Grundlage dieser Ergebnisse werden</p>

					dann erforderliche Maßnahmen für die Umsetzung der Planung definiert. Dies können z. B. der Bodenaustausch, Sanierungsmaßnahmen oder lokale Beschränkungen für sensible Nutzungen sein.
5.2			<b>Gastronomie/ Einzelhandel</b> Anregung, die Ansiedlung von Gastronomie und Einzelhandel bereits im Planverfahren zu unterstützen.	ja	<p>Das Stadtplanungsamt ist zuversichtlich, dass im Rahmen des Vorhabens die geplante Gastronomie angesiedelt werden kann. Der Investor ist dazu bereits in Gesprächen mit möglichen Interessenten.</p> <p>Bezüglich der Ansiedlung von Einzelhandel befindet man sich allerdings in einem sehr engen Handlungsrahmen. Das vom Rat beschlossene Einzelhandels- und Zentrenkonzept besagt, dass Einzelhandel für den kurzfristigen Bedarf (zentrenrelevanter Einzelhandel) außerhalb der Kölner Innenstadt nur in den Bezirks-, Stadtteil- und Nahversorgungszentren angesiedelt werden darf, um eine gleichmäßige Versorgung der Bevölkerung und eine Stärkung der Zentren zu sichern. Das Plangebiet liegt außerhalb eines Zentrums gemäß Einzelhandels- und Zentrenkonzept, daher kann hier nur vereinzelt und untergeordnet Einzelhandel eingerichtet werden. Im Bebauungsplan des nahegelegenen Euroforums Nord ist jedoch ein Einzelhandelsstandort festgesetzt. Voraussichtlich wird sich daher in naher Zukunft z.B. ein Supermarkt und ein Drogeriemarkt ansiedeln, der vom Lindgens-Areal aus gut zu erreichen sein wird.</p>
6	NN	28.01.2015	<b>Fahrradstellplätze/-wege</b> Anregung, Fahrradstellplätze und die dafür notwendigen Zuwege bei der Planung vorrangig zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der zu konkretisierenden Planung wird die Möglichkeit für die Unterbringung von Fahrradstellplätzen auf privaten sowie öffentlichen Flächen untersucht. Dies gilt auch für Fahrradwege, die mit einer entsprechenden Breite in Wege- und Straßenflächen integriert werden müssten.

7	NN	28.01.2015	<p><b>Altlasten</b>                  Frage, ob bereits Gutachten über die Schadstoffbelastung des Bodens und die damit verbundenen Schutzmaßnahmen vorliegen.</p>		Siehe Stellungnahme Nr. 6
8	NN	28.01.2015	<p><b>Weitere Bürgerinformation</b>                  Anregung, neben der Offenlage eine weitere Bürgerinformation durchzuführen, um insbesondere Fragen zu den Gutachten zu diskutieren</p> <p>Anregung, eine übergeordnete Bürgerveranstaltung zu grundlegenden Themen, wie „Verkehr“, für den gesamten Mülheimer Süden/ Mülheimer Norden durchzuführen.</p>	<p>nein</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 5</p> <p>Die Anregung, eine übergeordnete Bürgerveranstaltung für den Mülheimer Süden / Mülheimer Norden außerhalb des Bebauungsplanverfahrens „Lindgens-Areal“ durchzuführen, wird zur Kenntnis genommen.</p>
9 9.1	NN	28.01.2015	<p><b>Hochwasserschutz</b>                  Kritik, dass die Karte des Szenarios HQ extrem (Überflutung bei Versagen bzw. Überspülung des Hochwasserschutzes) der Bezirksregierung Köln als wichtige Information für die Öffentlichkeit im Rahmen der Präsentation nicht gezeigt wurde sowie dass im Rahmen des Werkstattverfahrens keine Fachplaner Hochwasserschutz beteiligt waren.</p> <p>Hinweis auf einen vermeintlichen Widerspruch zur geplanten Wohnbebauung im Überschwemmungsgebiet: Im Bereich des nördlichen Grünzugs wurde eine bereits beschlossene Rampenkonstruktion mit der Begründung abgelehnt, dass sie Retentionsraum wegnehmen würde.</p>	nein	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 1.1.</p> <p>Mit der Planung geht dem Rhein kein Retentionsraum verloren geht, sondern es wird sogar zusätzlicher Retentionsraum geschaffen. Daher besteht der angesprochene Widerspruch nicht. Im Fall der nicht realisierten Rampenkonstruktion ist der Stadtentwicklungsausschuss der Begründung gefolgt, dem Rhein keinen Retentionsraum im Fall eines Hochwassers wegzunehmen.</p>
9.2			<p><b>Grünzug</b>                  Kritik, dass die im REK vorgesehene 35 m breite Grünverbindung zum Rheinboulevard unmittelbar nördlich des Plangebiets auf eine Breite von 15 m reduziert wurde.</p>	nein	<p>Für die Grünanbindungen an den Rheinboulevard wurde der Planungsansatz des Rechtsrheinischen Entwicklungskonzepts aufgegriffen und modifiziert. Im Rahmen des Werkstattverfahrens hat das Büro KLA kiplandschaftsarchitekten ein Konzept mit neun „grünen Fingern“ vorgeschlagen, Man kam zu</p>

					dem Ergebnis, dass mehrere schmale Grünverbindungen zu bevorzugen sind, da sie die freiraumbezogene Durchwegung des großen Gebiets deutlich besser gewährleisten als wenige breite Grünverbindungen.
10	NN	28.01.2015	<b>Kita</b> Frage, ob mit der im Plangebiet vorgesehenen Kita, die geplante Kita in der Villa Charlier (Bebauungsplan „Euroforum Nord“) obsolet ist.		Die geplante Kita ist keinesfalls obsolet. Durch die sukzessive Entwicklung des Mülheimer Südens entsteht zukünftig ein noch größerer Bedarf, der den Neubau noch weiterer Kitas erfordert.
<b>Schriftliche Stellungnahmen</b>					
11	NN	26.01.2015 / 28.01.2015	<b>ÖPNV-Anbindung</b> Forderung der verbindlichen Aufnahme einer Stadtbahn und attraktiver Fuß- und Radwegeangebote auf der Deutz-Mülheimer Straße in die Bauleitplanung, um eine Entlastung der Mülheimer und Deutzer Straßen von zusätzlichem Autoverkehr durch die neue Planung zu erreichen – im Sinne einer modernen und klimagerechten Stadtplanung.  Hinweise auf den positiven Beschluss der Bezirksvertretung über die Stadtbahn sowie auf ein Zitat von Herrn Höing aus dem Kölner Stadt-Anzeiger vom 23.01.2015, nach dem eine Stadtbahn auch an einer schmalen Straße, wie der Deutz-Mülheimer Straße, möglich sei – „Totschlagargumente“ wie „Förderbedingungen“ gehörten „in das letzte Jahrhundert“.  Angebot der konstruktiven Mitarbeit für eine nachhaltige Quartiersentwicklung.	Kenntnisnahme	Siehe Stellungnahme Nr. 4  Bereits im Zusammenhang des "Rechtsrheinischen Entwicklungskonzeptes (REK)" ist eine Stadtbahntrasse über die Deutz-Mülheimer Straße und die Danzierstraße politisch als Option festgehalten worden. Im Rahmen des Werkstattverfahrens "Mülheimer Süden inklusive Hafen" ist daher eine Machbarkeitsuntersuchung beauftragt worden, um eingebettet in umfassende verkehrliche Begutachtungen zu überprüfen, ob sich in den Straßenraum der Deutz-Mülheimer Straße baulich eine Stadtbahnlinie integrieren lässt. Hierbei wurde auch auf Untersuchungen aus den 1990er Jahren zurückgegriffen, die verschiedene Trassenführungen auf der Basis des Betriebskonzeptes (Liniensubstitution, Linienergänzung) hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit überprüften. Demnach wäre eine ergänzende Straßenbahnlinie zwar im Gegensatz zur Verlegung der Linie 4 von der Achse Pfälzischer Ring/Bergischer Ring auf die Deutz-Mülheimer Straße aufgrund der verkehrsmindernden Effekte zu bevorzugen, jedoch wirtschaftlich nicht darzustellen. Diese damalige Einschätzung sollte nun

				<p>nochmals kritisch überprüft werden. Ausgegangen wurde dabei allerdings nicht von befahrbaren Bahnkörpern, bei dem Stadtbahn und Krafftfahrzeuge eine gemeinsame Fahrbahn nutzen, sondern von einem "besonderen Bahnkörper" für die Stadtbahn, da nur eine solche Variante nach heutigen Förderkriterien für eine Förderung in Betracht kommt und damit eine wirtschaftliche Realisierung ermöglicht wird. Die dezidierte planerische Auseinandersetzung mit dem Streckenverlauf der Stadtbahnlinie angefangen vom Messe-Kreisel im Süden bis zum Bergischen Ring im Norden (Anschluss an die Bestandstrasse auf Höhe Danzierstraße) ergab, dass die Eingliederung des besonderen Bahnkörpers in den Straßenraum der Deutz-Mülheimer Straße und Danzierstraße auf einem Streckenanteil von über 60 % nicht realisierbar ist. Ursachen hierfür sind Zwänge durch vorhandene beziehungsweise verfügbare Querschnittsbreiten, erforderliche Rücksichtnahmen auf denkmalgeschützte oder ortsbildprägende Bauten und Randbebauung. Zudem sind nachteilige Effekte auf den Verkehrsfluss an Knotenpunkten/ Bahnübergängen sowie der damit erforderliche Wegfall von zahlreichen straßenbegleitenden Bäumen festgestellt worden.</p> <p>Um sich die Option für eine Stadtbahntrasse als langfristige verkehrliche Lösung aufrechtzuhalten, wurde im Werkstattverfahren bei der Erarbeitung des städtebaulichen Entwurfes eine Flächenvorhaltung für die Variante des befahrbaren Gleises gefordert. Darüber hinaus sollte von einem Buskonzept ausgegangen werden, das laut Verkehrsgutachten durch die Erhöhung des Anteils an ÖPNV verkehrsreduzierend wirkt. Beide Aspekte sind Bestandteil des konkretisierten Planungskonzeptes "Mülheimer Süden inklusive Hafen", das</p>
--	--	--	--	--

					<p>auch Grundlage der Planungen zum „Lindgens-Areal“ ist. Hierbei wurde auch ein dichtes Wegenetz integriert, das die Erschließung zu Fuß und mit dem Fahrrad verbessert.</p> <p>Planungen für eine Busstrecke werden derzeit konkret aufgegriffen. Erste Gespräche sind bereits mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) geführt worden, um die Optimierung des Buskonzeptes zeitlich auf die einzelnen Entwicklungen im Mülheimer Süden abzustimmen. Das Angebot zur konstruktiven Mitarbeit wird dankend zur Kenntnis genommen.</p>
12 12.1	NN	29.01.2015 / 29.01.2015	<p><b>Parken</b> Hinweis, dass auch bei einer zukünftigen Bebauung des Parkplatzes von Dock One bzw. Santos die erforderlichen Stellplätze erhalten bleiben.</p>	ja	Es ist beabsichtigt, die erforderlichen Stellplätze zukünftig innerhalb der Parkhäuser an der Hafensstraße nachzuweisen.
12.2			<p><b>Verkehrsberuhigung</b> Anregung, die Hafensstraße sowie die Deutz-Mülheimer Straße zwischen Danzierstraße und Düsseldorfer Straße (nach Fertigstellung der Entlastungsstraße Grünstraße) in Anliegerstraßen umzuwandeln.</p>	Kenntnisnahme	Die Anregung, die Hafensstraße sowie die Deutz-Mülheimer Straße teilweise in Anliegerstraßen umzuwandeln, wird im Rahmen eines Verkehrsgutachtens geprüft.
12.3			<p><b>ÖPNV-Anbindung</b> Anregung, den ÖPNV stärker auszubauen – z. B. durch eine einspurige Straßenbahn, eine Hochbahn oder eine Seilbahn von der Haltestelle Deutz/ Messe bis zur Ecke Deutz-Mülheimer Straße/ Hafensstraße.</p>		Siehe Stellungnahmen Nr. 4 und 12
12.4			<p><b>Fußgänger-/Radweganbindung</b> Anregung, die im Städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln vorgeschlagene Fußgängerbrücke über den Rhein auf Höhe der Bastei zu realisieren, um für die Bewohner des Mülheimer Sü-</p>	Kenntnisnahme	Die Anregung, die Fußgängerbrücke aus dem Städtebaulichen Masterplan Innenstadt Köln zu realisieren, wird zur Kenntnis genommen. Dies kann jedoch nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Lindgens-Areal“ geregelt werden,

			dens und der Stegerwaldsiedlung eine autofreie Anbindung an die Kölner Innenstadt zu schaffen.		da die vorgeschlagene Maßnahme außerhalb des Geltungsbereichs liegt.
12.5			<p><b>Allgemeine Anregung</b>                  Anregung, dass jeder Bauherr/Investor eine Sonderinfrastrukturabgabe in Höhe von mind. 5 % der Bausumme/ Kaufsumme zahlen sollte.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die allgemeine Anregung zur Sonderinfrastrukturabgabe wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Beteiligung des Investors an Infrastrukturkosten, die durch Planung ausgelöst werden, ist im Rahmen des „Kooperativen Baulandmodells“ vorgesehen. Regelungen zur Übernahme von planbedingten Kosten werden in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Stadt Köln und dem Investor aufgenommen.</p>
13	NN	02.02.2015 / 02.02.2015	<p><b>Nördlicher Hochpunkt</b>                  Anregung, die Höhe des siebengeschossigen Gebäudes im Norden des Plangebiets noch einmal zu überdenken, um die fünfgeschossige Bestandsbebauung nicht zu konterkarieren, keinen „Siedlungscharakter“ herzustellen und die Aussicht für die umgebende Bebauung nicht zu vermindern.</p>	nein	<p>Der Begriff „Siedlungscharakter“ kann nicht pauschal als negatives Attribut eingeordnet werden. Falls hiermit eine verdichtete Bebauung gleichgesetzt wird, wird diese an diesem urbanen und innenstadtnahen Standort als städtebaulich angemessen bewertet. Insbesondere im Zusammenspiel mit der vorgesehenen hochwertigen Architektur und Freiraumgestaltung, können Befürchtungen eines mutmaßlichen „Down-Gradings“ als unbegründet angesehen werden.</p> <p>Auch hinsichtlich bestehender und zukünftiger Sichtbeziehungen wird das siebengeschossige Gebäude als städtebaulich angemessen bewertet. Bei der Auseinandersetzung mit dem Baukonzept im Rahmen des Werkstattverfahrens standen nicht Sichtbeziehungen aus einzelnen privaten Wohnungen im Vordergrund. Es ging vielmehr um Sichtbeziehungen aus dem öffentlichen Raum heraus. Ziel war es dabei aber nicht, an jeder Stelle des Stadtraumes einen freien Blick zum Beispiel zum Rheinufer zu gewähren, sondern den Blick an bestimmten Punkten durch geschlossene Raum-</p>

					<p>kanten oder Hochpunkte zu lenken. Als Betonung des nördlichen Abschlusses des Lindgens-Areals korrespondiert das Gebäude mit dem Hochpunkt am südlichen Rand des Lindgens-Areal, der zusammen mit dem neuen Platz stadträumlich für den Mülheimer Süden eine bedeutende Rolle am Schnittpunkt Auenweg/ Deutz-Mülheimer Straße einnehmen soll. .</p> <p>Siehe auch Stellungnahme Nr. 3</p>
14	NN	03.02.2015 / 03.02.2015	<p><b>Eventnutzungen</b>                  Bitte um Berücksichtigung und Schutz der vorhandenen Eventlocations.</p> <p>Frage, wie auf die fortbestehenden Eventnutzungen im Zusammenhang mit der Wohnbebauung Rücksicht genommen wird.</p> <p>Angebot eines persönlichen Gesprächs.</p>	ja	<p>Die vorhandenen Eventnutzungen werden in dem Lärmgutachten entsprechend berücksichtigt. Im Hinblick der geplanten heranrückenden Wohnnutzung, ist Ziel der Planung einen urbanen Nutzungsmix auch mit bestehenden Betrieben/ Eventlocations bei Einhaltung der immissionsrechtlichen Vorgaben zu gewährleisten. Die Verwaltung greift dieses Angebot bei Bedarf auf.</p>
15 15.1	NN	04.02.2015 / 04.02.2015	<p><b>Hochwasserschutz</b>                  Bedenken, westlich der Hafestraße im Überschwemmungsgebiet zu bauen, dadurch dem Rhein Retentionsflächen zu nehmen und die Bewohner Hochwassergefahren auszusetzen.</p>	nein	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 1.1</p>
15.2			<p><b>Hochpunkte</b>                  Kritik der siebengeschossigen Gebäude, da diese dem hochwertigen Mülheimer Süden einen „minderwertigen Siedlungscharakter“ verleihen.</p>	nein	<p>Siehe Stellungnahmen Nr. 3 und 14</p>
16	NN	04.02.2015 / 04.02.2015	<p><b>Innovative Wohnformen</b>                  Anregung, Mehrgenerationen-/ Gemeinschaftswohnformen zu berücksichtigen, ähnlich wie bei Wohnprojekten der GAG.</p>	Kenntnisnahme	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 2</p>

			<p>Anregung, genossenschaftliches Bauen/ Wohnen im Rahmen dieses Bebauungsplans zu fördern, um günstigen Wohnraum für Familien zu schaffen.</p> <p>Anregung, Beispiele kostengünstigen Wohnraums mit hohem Wohnkomfort aus anderen Ländern (z.B. <a href="http://www.lacatonvassal.com">www.lacatonvassal.com</a>) oder im Buch „Wohnkomplex“ von Niclas Maak zu betrachten.</p>		
17 17.1	NN	04.02.2015 / 04.02.2015	<p><b>Nördlicher Hochpunkt / Städtebauliche Einbindung</b>                  Kritik, dass bei der Standortwahl für den nördlichen siebengeschossigen Hochpunkt nicht die Einbindung in die Umgebung betrachtet wurde – es sollte ein gemeinsames städtebauliches Konzept mit der nördlich angrenzenden Fläche zwischen der Hafestraße und der Deutz-Mülheimer Straße bis zur Straße Am Pulverturm aufgestellt werden.</p>	nein	Siehe Stellungnahmen Nr. 3 und 14
17.2			<p><b>Grünzug</b>                  Kritik, dass die nördliche Grünverbindung in Ihrer Breite deutlich reduziert wurde.</p>	nein	Siehe Stellungnahme Nr. 10.2
17.3			<p><b>Hochwasserschutz</b>                  Frage, wie und wo der Ausgleich für die geplante Bebauung im Überschwemmungsgebiet stattfinden soll.</p>		Siehe Stellungnahme Nr. 1.1
18 18.1	NN	04.02.2015 / 04.02.2015	<p><b>Verschattung/ Windströmungsverhältnisse</b>                  Bedenken, dass durch die „wuchtige“ Bebauung am Platz Auenweg/ Deutz-Mülheimer Straße der rückwärtige Hof stark verschattet und die Windstromverhältnisse beeinträchtigt werden könnten – Frage, ob dies bei der Planung bedacht wurde.</p>	ja	<p>Ob eine ausreichende Belichtung für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Neubebauung sowie die betroffene Nachbarschaft gewährleistet ist, wird im Rahmen eines Verschattungsgutachtens untersucht. Gegebenenfalls werden daraus Konsequenzen für die geplante Bebauung abgeleitet.</p> <p>„Windkomfort“ ist planungsrechtlich kein abwä-</p>

				nein	gungsrelevanter Belang. Da darüber hinaus auch keine wesentlichen Beeinträchtigungen aufgrund der kleinen Platzfläche und dem nur siebengeschossigen Gebäude zu erwarten sind, wird auf eine entsprechende Untersuchung verzichtet.
18.2			<b>Hochpunkte</b> Kritik, dass die beiden „Türme“ das Areal in einer „überkommenen“ und „architekturgeschichtlich unreflektierten“ Art und Weise markieren.		Siehe Stellungnahmen Nr. 3 und 14
18.3			<b>Städtebauliche/architektonische Struktur</b> Kritik über eine insgesamt nicht „prozesshaft wachsende“, sondern dem Quartier „aufgestülpte“ städtebauliche und architektonische Struktur mit in ihrer Größe nur noch untergeordneten Bestandsbauten.  Anregung, die Planung noch einmal vor dem Hintergrund einer „menschlichen“ Architektur mit entsprechenden Proportionen und Möglichkeiten für unterschiedliche soziale Begegnungen zu überdenken.  Kritik einer „inselhaften Lösung“, die sich nicht beleben lassen wird (ähnlich wie andere bereits realisierten Neubaugebieten in Mülheim), da die Grundlagen eines gewachsenen Quartiers hier fehlen.	nein	Im Vergleich zu ähnlichen Bauvorhaben wird im Rahmen dieses Konzeptes ein erheblicher Anteil der vorhandenen Bausubstanz erhalten, wodurch die Identität des Quartiers gewahrt werden soll. Darunter sind auch größere Hallengebäude, die keinesfalls untergeordnete Bauten darstellen.  Das Konzept zeichnet sich zudem durch eine Vielzahl an öffentlich zugänglichen Plätzen aus, mit denen Raum für soziale Begegnungen entsteht.  Um einer inselhaften Lösung entgegenzuwirken, orientiert sich der städtebauliche Entwurf „Lindgens-Areal“ eng an dem in Konsens mit Betroffenen und Interessierten entwickelten Gesamtkonzept „Mülheimer Süden inklusive Hafen“, das eine gesamthafte Perspektive für die bauliche und nutzungsstrukturelle Veränderung aufzeigt.  Siehe auch Stellungnahmen Nr. 3 und 14
18.4			<b>Verkehrskonzept</b> Kritik des bisher nicht ausreichend geplante Infrastrukturkonzeptes – Anregung, dass das gesamte neu zu entwickelnde Gebiet zwischen Wiener Platz und Messe eine eigene Infrastruktur (z.B.	Kenntnisnahme	Siehe Stellungnahme Nr. 4  Verkehrliche Maßnahmen, die nahezu den gesamten Stadtteil Mülheim einbeziehen, sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens mit dem räum-

			Schwebebahn, Elektrobusse o.ä.) erhalten könnte, welche an der Peripherie des Gebiets an das übrige Verkehrsnetz angebunden wird.		lich beschränkten Geltungsbereich nicht umzusetzen.  Die Anregung, eine eigene Infrastruktur für das Gebiet zwischen Wiener Platz und Messe zu entwickeln wird jedoch zur Kenntnis genommen.
18.5			<b>Hochwasserschutz</b> Kritik der flutbaren Tiefgaragen, die aufgrund aktuell genügend vorhandenen Retentionsraums nicht notwendig wären – führt zu hohen Sanierungskosten.	Kenntnisnahme	Die Kritik der flutbaren Tiefgaragen wird zur Kenntnis genommen.
19 19.1	NN	05.02.2015 / 05.02.2015	<b>Abweichung von Rahmenplanungen</b> Kritik der Abweichung von den Rahmenplanungen REK 2009 und Mülheim 2020, da diese u.a. Entscheidungsgrundlage für die Wahl des zukünftigen Wohnstandorts im Mülheimer Süden waren – kritisiert werden folgende Abweichungen:		Die Planung basiert auf dem Ergebnis des Werkstattverfahrens, welches eine Fortentwicklung der bisherigen Rahmenplanung REK-Nord darstellt. Vor dem Hintergrund, dass sich in der Zwischenzeit bestimmte Rahmenbedingungen geändert haben bzw. eine tiefergehende Auseinandersetzung mit einzelnen Belangen (z.B. Hochwasserschutz, Verkehr etc.) zu neuen Erkenntnissen geführt hat, kommt es hier zu Abweichungen von einzelnen Zielen, Planungs- und Handlungsempfehlungen des REK-Nord.  Eine Rahmenplanung hat formal keine bodenrechtlichen Auswirkungen und besitzt eher eine konzeptionelle Aussagetiefe. Üblich sind Fortschreibungen von Rahmenplänen, um kontinuierlich auf verändernde Rahmenbedingungen und Entwicklungen reagieren zu können. Auch für das REK-Nord wird eine Fortschreibung angestrebt.
19.2			<b>Hochwasserschutz</b> Nordwestliche Ausweitung der geplanten Bebauung im Hochwasserbereich westlich der Hafenstrasse über die geplante Hochwasserschutzlinie aus dem REK hinaus.	nein	Siehe Stellungnahme Nr. 1.1

19.3			<p><b>Grünzug</b>                  Verlagerung des südlichen Teils des Grünzugs Mülheim-Süd, entgegen den Vorgaben der Stadt im Werkstattverfahren in das Innere des B-Plan-Gebietes und damit ein Verlust von geplanten Grün- und Freiflächen für die vorhandenen Wohnbereiche in Mülheim-Süd.</p>	nein	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 10.2</p> <p>Der Grünzug nördlich des Plangebiets wird mit geringerer Breite realisiert. Durch die zusätzlichen Freiraumverknüpfungen innerhalb des Plangebiets kommt es aber nicht zu einer wesentlichen Reduzierung der ursprünglich vorgesehenen Freifläche.</p>
19.4			<p><b>Nördlicher Hochpunkt</b>                  Erzielung einer trennenden Wirkung durch die Verdichtung und Erhöhung der Bebauung am Nordrand des B-Plan-Gebietes, was den Forderungen nach Arrondierung bzw. Integration mit der vorhandenen Wohnbebauung zuwiderläuft.</p>	nein	Siehe Stellungnahmen Nr. 3 und 14
19.5			<p><b>Städtebauliche Einbindung</b>                  Fehlende Integration des überwiegend fünfgeschossigen Quartiers in den überwiegend viergeschossigen Mülheimer Süden und die vorhandene industrielle Bebauung mit ihren denkmalgeschützten Hallen und erhaltenswerten Gebäuden</p>	nein	Das Quartier orientiert sich bei der städtebaulichen Einbindung an der gemäß Gesamtkonzept „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ vorgesehenen Bebauung. Diese soll zukünftig entlang der Deutz-Mülheimer Straße mit fünf Vollgeschossen ausgebildet werden. Die Bebauung weist mit fünf Vollgeschossen einen für die Lage innerhalb einer Großstadt wie Köln angemessenen Maßstab auf.
20 20.1	NN	05.02.2015 / 05.02.2015	<p><b>Nördlicher Hochpunkt</b>                  Anregung, die Geschosshöhe des nördlichen siebengeschossigen Gebäudes auf vier bis fünf Geschosse zu reduzieren – aus folgenden Gründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- um die optische Einfügung in das bauliche Umfeld zu gewährleisten,</li> <li>- um die Sicht- und Lichtverhältnisse der angrenzenden hochpreisigen Immobilien nicht zu beeinträchtigen,</li> <li>- um die Hafenschutzzone nur soweit zu belasten, wie unbedingt notwendig,</li> <li>- um durch die erhöhte Verkehrs- und Emissionsbelastung keine unangemessene Belas-</li> </ul>	nein	<p>Siehe Stellungnahmen Nr. 3, 14 und 1.2</p> <p>Eine Reduzierung der Gebäudehöhe um 2 -3 Geschosse wird keinen relevanten Einfluss auf die zukünftigen Verkehrs- und Immissionsbelastung erwirken.</p>

			<p>tung der angrenzenden Wohnbebauung zu schaffen.</p>		
20.2			<p><b>Geschossigkeit insgesamt</b>                  Anregung, insgesamt eine niedrigere Bebauung anzustreben.</p>	nein	Siehe Stellungnahme Nr. 20.5
21 21.1	NN	05.02.2015 / 05.02.2015	<p><b>Industriecharakter</b>                  Anregung, den industriellen Charakter des Gebiets beizubehalten.</p>	ja	Der Anregung wird gefolgt. Es ist beabsichtigt einen erheblichen Teil der historischen Bestandsgebäude zu erhalten und damit den industriellen Charakter des Gebiets beizubehalten.
21.2			<p><b>Freiraumplanung</b>                  Anregung, im neuen Quartier eine stärkere Durchgrünung, mehr Holz- und weniger Beton-elemente zu errichten.</p> <p>Anregung, im neuen Quartier naturnahe Flächen mit ökologischem Nutzen (u.a. als Lebensraum und Nahrungsquelle für heimische Tierarten) zu schaffen, um dadurch eine bessere Lebens- und Umweltqualität sowie eine Verbesserung des Stadtklimas zu erzeugen.</p>	Kenntnisnahme	Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Konkretisierung der Freiraumplanung überprüft. Bereits im konzeptionellen Planungsstand sind der Erhalt von zahlreichen Bestandsbäumen, begrünte Platzflächen sowie begrünte Privatflächen vorgesehen. Die einzelnen Maßnahmen leisten jeweils einen Beitrag zur ökologischen und klimatischen Aufwertung des Gebiets.
22 22.1	NN	06.02.2015 / 06.02.2015	<p><b>Verkehrskonzept</b>                  Frage, wie die Stadt Köln ein für Anwohner akzeptables und nicht belastendes Verkehrsaufkommen sicherstellt.</p>		Siehe Stellungnahme Nr. 4
22.2			<p><b>Lärm</b>                  Frage, wie das Lärm- bzw. Emissionslevel auf ein erträgliches Maß beschränkt werden soll.</p>		Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird ein Lärmgutachten erstellt, in dem die Immissionsbelastung ausgehend von Verkehrs- und Gewerbelärm untersucht wird. Um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherzustellen sind je nach Ergebnis der Untersuchung bestimmte Maßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) erforderlich. Diese werden im Bebauungsplan durch Festsetzung planungsrechtlich gesichert.

22.3			<p><b>Hochwasserschutz</b>                  Frage, wie der Hochwasserschutz für neu zu bauende und dadurch möglicherweise beeinflusste Bestandsimmobilien gewährleistet wird?</p>		<p>Siehe Stellungnahme Nr. 1.1</p>
22.4			<p><b>Hochpunkte</b>                  Kritik, dass die geplanten erhöhten Gebäude an der Ecke Auenweg/ Hafenstrasse und an der nördlichen Hafenstrasse nicht zielführend</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in Bezug auf die Orientierung an den Bestandsgebäuden sind,</li> <li>- die Sicht für Anwohner nehmen und</li> <li>- übergroße Schatten werfen, was zu einer grundsätzlichen Beeinträchtigung der angrenzenden Gebäude führt.</li> </ul> <p>Anregung, die Geschossigkeit dieser beiden Gebäude daher auf die Geschossigkeit der angrenzenden Gebäude zu reduzieren.</p> <p>Forderung, dass sich die städtebauliche Akzentuierung in die Gesamtplanung des Mülheimer Südens einfügen sollte und nicht nur auf einen kleinen Teilbereich bezogen werden sollte – Frage, wie dies sichergestellt wird.</p>	<p>nein</p>	<p>Siehe Stellungnahmen Nr. 3 und 14</p> <p>Zum Argument „Verschattung“:                  Eine erste überschlägige Verschattungssimulation lässt keine Beeinträchtigungen von Nachbargebäuden erkennen. Dieses Ergebnis wird jedoch im weiteren Bebauungsplanverfahren in Form eines Verschattungsgutachtens noch weiter verifiziert. Hieraus werden ggf. Konsequenzen für das Bauungskonzept abgeleitet.</p>
22.5			<p><b>Gefahrgutanlegestelle</b>                  Frage, welche Gesetzgebung bezüglich der Hafenschutzzone in Bezug auf die Bebauung westlich der Hafenstrasse zu beachten ist und deren Einhaltung sichergestellt wird.</p> <p>Frage, welche Auflagen für die Wohnbebauung in Zusammenhang mit der Anlegestelle für Gefahrgut-Transportschiffe zu beachten sind und wie die entsprechenden Sicherheitsabstände eingehalten werden.</p>		<p>Siehe Stellungnahme Nr. 1.2</p>

<p><b>23</b> 23.1</p>	<p>NN</p>	<p>05.02.2015 / 06.02.2015</p>	<p><b>Hochwasserschutz</b>                  Kritik, dass das Gebiet teilweise im Überschwemmungsgebiet liegt, was die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen in der Regel untersagt – Bitte um Nennung der für eine Genehmigung zuständigen Behörden.</p> <p>Frage, wer im Falle einer Hochwasserkatastrophe verantwortlich wäre.</p> <p>Forderung, dass für einen mit der Bebauung verbundenen neuen Hochwasserschutz keine öffentlichen Gelder bereitgestellt werden dürfen.</p> <p>Forderung, auf die Bebauung im Überschwemmungsgebiet zu verzichten, da sie gegen deutsches und europäisches Recht verstößt.</p> <p>Hinweis, dass für die Bestandsbebauung kein Bestandsschutz geltend gemacht werden kann, da es sich um rein industrielle/gewerbliche Hallen und nicht um eine Wohnbebauung handelt – Anregung daher, die nicht erhaltenswerten, maroden kleineren Industriehallen zugunsten von mehr Retentionsfläche abzureißen.</p>		<p>Siehe Stellungnahme Nr. 1.1</p> <p>Darüber hinaus:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die für die Genehmigung zuständige Behörde ist die Bezirksregierung Köln.</li> <li>- Bei einem sogenannten „Großschadensereignis“ wird ein Krisenstab durch die Stadt Köln aus Feuerwehr, Ordnungsamt, StEB (Hochwasserschutzzentrale) unter Beteiligung der Polizei, THW und anderen ähnlichen Institutionen gebildet. Dieser Krisenstab hat sein Zentrum in der Feuerwache an der Scheibenstraße in Weidenpesch.</li> <li>- Die Planung löst keine neuen öffentlichen Maßnahmen für den Hochwasserschutz aus.</li> <li>- Der Erhalt der größeren historischen Bestandsgebäude ist aus städtebaulicher Sicht gewünscht. Eine erste überschlägige Untersuchung zeigt, dass trotz Erhalt eines Großteils der Bestandsgebäude, durch die Neubebauung sich das Retentionsvolumen trotzdem vergrößern wird.</li> </ul>
<p>23.2</p>			<p><b>Altlasten</b>                  Forderung, das Plangebiet vor Bebauung auf Altlasten zu untersuchen und auf Kosten des Eigentümers entsprechend zu sanieren sowie ein Konzept zu entwickeln, wie die Bewohner vor freigesetzten Schadstoffen geschützt werden können, die durch Bodenarbeiten während der Bauarbeiten entstehen.</p>		<p>Siehe Stellungnahme Nr. 6.1</p> <p>Darüber hinaus:                  Der Umgang mit belastetem Bodenaushub und Abbruchmaterial wird dem Bebauungsplanverfahren nachgeordnet im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens geregelt.</p>

23.3			<p><b>Gefahrgutanlegestelle</b>                  Forderung, im Nahbereich des Nothafens mit Gefahrgutanlegestelle weder eine Kita noch Wohngebäude zu errichten.</p>	nein	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 1.2</p> <p>Darüber hinaus:                  Entsprechend der Ausführungen zur Stellungnahme Nr. 1.2 sind sämtliche gesetzlichen Schutzvorgaben bezüglich der Wohnnutzung eingehalten. Dies kann auf die Kitanutzung übertragen werden.</p>
23.4			<p><b>Brandschutz</b>                  Frage, wie der Brandschutz während einer Hochwassersituation gesichert ist – Wie kommt die Feuerwehr zu den Menschen/ Gebäuden? Wie kommen behinderte/ alte Menschen aus dem Gebäude? Wie wird ein Brandüberschlag verhindert?</p>		<p>Belange des Brandschutzes werden bereits im Bebauungsplanverfahren im Rahmen der weiteren Ausarbeitung des städtebaulichen Planungskonzepts berücksichtigt, da dies Einfluss z.B. auf die Festsetzung der überbaubaren Flächen hat. Dabei werden insbesondere auch Flächen für notwendige Rettungswege vorgehalten.</p> <p>Der Brandschutznachweis wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erbracht. Hierbei müssen selbstverständlich Rettungsmöglichkeiten auch im Hochwasserfall nachgewiesen werden.</p>
23.5			<p><b>Städtebauliche Einbindung</b>                  Forderung, dass die gesamte Bebauung nicht höher sein sollte als die bestehende Bebauung um sich städtebaulich in das Umfeld einzufügen und keine Verschattung der umgebenden Bebauung zu erzeugen.</p>	nein	<p>Siehe Stellungnahmen Nr. 19.1 und 20.5</p>
23.6			<p><b>Eventnutzungen</b>                  Kritik, dass die Parkplatzsituation unzureichend ist, gerade im Hinblick auf die bestehenden und geplanten Eventnutzungen.</p> <p>Forderung, vor dem Hintergrund der bereits vorhandenen Lärmbelastung der angrenzenden</p>		<p>Siehe Stellungnahme Nr. 13.1</p> <p>Die Parkplatzsituation wird im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht. Gegebenenfalls werden darin Maßnahmen zur Optimierung formuliert.</p> <p>Lärmbelastung siehe Stellungnahme Nr. 23.2</p>

			Wohnbebauung durch die bestehenden Eventnutzungen keine weiteren Eventflächen zu schaffen oder alternativ ein Lärmschutzkonzept mit Auflagen zu entwickeln, um den Schutz der Anwohner vor Lärm zu gewährleisten.		
24	NN	05.02.2015 / 09.02.2015	<p><b>Hochwasserschutz</b>                  Hinweis, dass das Plangebiet ungeschützt im Überschwemmungsgebiet des Rheins liegt und beim Schutzziel PFA 17 (11m90 KP) vollständig überflutet wird (mit beigefügten Anlagen belegt).</p> <p>Hinweis, dass im Plangebiet kein Bebauungsplan bzw. kein bestehendes Planungsrecht existiert.</p> <p>Forderung, keine weitere Wohnbebauung im gesetzlichen Überschwemmungsgebiet auszuweisen – dies wird von den Ergebnissen verschiedener Tagungen sowie vom LEP NRW gestützt.</p>	nein	Siehe Stellungnahme Nr. 1.1
25 25.1		05.02.2015 / 09.02.2015	<p><b>Verkehrsberuhigung</b>                  Anregung, eine mögliche Verkehrsberuhigung der Deutz-Mülheimer-Straße zu prüfen – es bestehen Bedenken, dass sich die Lärmsituation bereits jetzt grenzwertig darstellt und die Verkehrsbelastung zugenommen hat.</p> <p>Anregung, Maßnahmen der äußeren Erschließung bzw. den Umbau der begleitenden Straße als Leistung dem Projektträger zuzuordnen.</p>		<p>Die Erforderlichkeit für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens überprüft.</p> <p>In einem Lärmgutachten wird die potenzielle Zunahme des Verkehrs (durch Neuplanungen) berücksichtigt und daraus Maßnahmen für den Lärmschutz abgeleitet.</p> <p>Die Übernahme von Kosten durch den Vorhabenträger/ Investor für Erschließungsmaßnahmen, die im Zusammenhang der Planung stehen, werden üblicherweise in einem städtebaulichen Vertrag oder auch in einem Erschließungsvertrag geregelt. Dies trifft auch bei dieser Planung zu.</p> <p>Darüber hinaus regelt das Kooperative Bauland-</p>

					modell Köln hinreichend eine Beteiligung an planbedingten Kosten.
25.2			<p><b>Erschließung</b>                  Anregung, die wesentlichen KFZ-Zufahrten an die Hafestraße zu legen.</p> <p>Kritik, dass entlang der neu geschaffenen Wiesenflächen (ehemals „Anrheiner“-Areal) als wertvolles und stark frequentiertes Naherholungsgebiet bisher weder eine Straßeneinfassung hergestellt, noch ein Neuausbau der Erschließungsstraße durchgeführt worden sind – Forderung der Aufnahme dieser Maßnahme in die städtebauliche Planung.</p>	<p>ja</p> <p>Kenntnisnahme</p>	<p>Der Anregung wird bereits gefolgt. Die Erschließung ist von der Hafestraße vorgesehen.</p> <p>Die Kritik zur Straßen- und Freiflächengestaltung am ehemaligen „Anrheiner“-Areal wird zur Kenntnis genommen. Dieser Bereich ist jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplans.</p>
25.3			<p><b>Erhalt historischer Gebäude</b>                  Forderung einer Sicherstellung des weitestgehenden Erhalts der historischen Gewerbehallen.</p>	ja	<p>Siehe Stellungnahme Nr. 22.1</p> <p>Der Erhalt der denkmalgeschützten bzw. schützenswerten Bestandsgebäude wird in den Bebauungsplan übernommen.</p>
25.4			<p><b>Parken</b>                  Bedenken, dass Parkhäuser in der vorgesehenen Größe in dieser Lage nicht oder nur unzureichend angenommen werden.</p>	Kenntnisnahme	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen.
25.5			<p><b>Eventnutzungen</b>                  Bitte, in den Hallen keine zusätzlichen Eventnutzungen unterzubringen, sondern diese z.B. zu Loftwohnungen mit Industriecharakter zu entwickeln.</p>	Kenntnisnahme	Die Bitte wird zur Kenntnis genommen. Bislang befindet sich das Nutzungskonzept noch auf konzeptioneller Ebene. Im Rahmen der konkretisierenden Planung wird die Machbarkeit von Wohnen in den Bestandsgebäuden überprüft.
25.6			<p><b>Bebauungsplanverfahren</b>                  Bitte, die vorgenannten Anregungen in einen Vorhaben- und Erschließungsplan oder vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufzunehmen – ein Durchführungsvertrag könnte Bindungen enthal-</p>	nein	Es handelt sich nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern um einen sogenannten „Angebots-Bebauungsplan“, für den be-

			ten, die über das Festsetzungsinstrument des Bebauungsplanes hinausgehen.		reits der Aufstellungsbeschluss gefasst worden ist.  Flankierend zum Bebauungsplan wird mit dem Investor ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Gemäß § 11 des Baugesetzbuches können auch mit diesem Instrument zahlreiche Regelungen zur Umsetzung der Planung getroffen werden.
25.7			<p><b>Freiraumplanung</b>                      Anregung die Veranstaltungshalle Dock One über eine Vorplatzöffnung an den neu angelegten Grünzug anzubinden, da dieser Bereich fußläufig nur schwierig zu erreichen ist.</p> <p>Anregung, die Hafenflanke einer zusätzlichen öffentlichen Nutzung zuzuführen, da dort zunehmend Hausbootstandorte vermietet werden – alternativ könnte ein Freibad im Rhein oder ein „Schwimmschiff“ eingerichtet werden, um den Standort aufzuwerten und einen zusätzlichen Anreiz für die Ansiedlung von Gastronomie zu schaffen.</p>	Kenntnisnahme	Die Anregungen zur Freiraumplanung werden zur Kenntnis genommen.
26	NN	03.02.2015 / 11.02.2015	<p><b>Innovative Wohnformen</b>                      Anregung, auf dem Gelände ein inklusives Mehrgenerationen-Wohnprojekt zu realisieren – der Verein „Unter einem Dach in Köln e. V.“ ist daran interessiert, sich bei einem möglichen Investor zu bewerben.</p>	Kenntnisnahme	Siehe Stellungnahme Nr. 2

Köln, den 19.02.2015