

**Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan mit dem Arbeitstitel „Deutz-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 27.01.2016 durchgeführt und in einer Niederschrift dokumentiert. Die in der Abendveranstaltung vorgebrachten mündlichen Anregungen befinden sich zum überwiegenden Teil in inhaltlicher Übereinstimmung mit den 7 schriftlichen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit, die vom 27.01.2016 bis zum 12.02.2016 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	27.01.2015	<b>Neuverkehre</b> Bedenken, dass die durch die Aufsiedlung und die damit verbundenen Nutzungen generierten Neuverkehre den gesamten Verkehr belasten und sich nachteiligen auf die Bürger durch erhöhte Werte von Feinstaub, Lärm und Stickoxid auswirken.	nein	Die Stadt Köln arbeitet an einer ganzheitlichen verkehrlichen Lösung für den Bereich zwischen Östlichem Zugbringer auf Höhe des Deutzer Friedhofs und dem ehemaligen Güterbahnhof Mülheim. Das im Rahmen des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ erstellte Verkehrsgutachten wird vertieft. Zudem wird gutachterlich geprüft, welche Auswirkungen die durch die Neubauung ausgelösten Mehrverkehre auf das bestehende Straßennetz in Mülheim haben werden. Durch geeignete Maßnahmen ist einer Verschlech-

					<p>terung der Verkehrssituation und damit auch einer Erhöhung der Immissionen von Feinstaub, Stickoxid und Lärm entgegenzuwirken. Hierbei sollen auch die Abstimmungen mit der KVB für die Optimierung des ÖPNV-Angebots einfließen. Darüber hinaus beschäftigt sich die Stadt mit Mobilitätskonzepten, die über den motorisierten Individualverkehr hinausgehen.</p> <p>Die Stadt Köln arbeitet derzeit ebenfalls an einem Gesamtkonzept zur Verbesserung der Luftschadstoffsituation. Dazu werden verschiedene verkehrstechnische Maßnahmen, wie z.B. eine veränderte Ampelschaltung, untersucht. Dies erfolgt jedoch außerhalb der Bauleitplanung.</p>
1.2			<p><b>Straßenbahn</b>                  Anregung, die in der Vergangenheit verworfene Planung einer straßengeführten Straßenbahn auf der Deutz-Mülheimer Straße wieder aufzunehmen.</p>	ja	<p>Der Verkehrsausschuss der Stadt Köln hat mit Mitteilung Nr. 3252/2015 vom 27.10.2015 bekannt gegeben, dass auf Aufforderung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV) ein den ÖPNV betreffender Bedarfsplan der Stadt Köln angemeldet wurde. Das MBWSV beabsichtigt in 2017 einen neuen ÖPNV-Bedarfsplan in Nachfolge des ÖPNV-Bedarfsplans des Jahres 1998 und der Integrierten Gesamtverkehrsplanung aus 2006 aufzustellen. Ein Teil des durch die Stadt Köln angemeldeten Bedarfsplans ist die Stadtbahnbindung der Stadtteile Stammheim und Flittard zusammen mit einem Bypass für Mülheim Süd. Die erste Baustufe umfasst die Anbindung von Flittard. Die Erschließung von Mülheim Süd ist in der 2. Baustufe inbegriffen.</p> <p>Die Streckenführung der Stadtbahn sieht einen Verlauf auf der Deutz-Mülheimer Straße vor. Der Straßenquerschnitt verfügt nicht über die notwendige Breite, um einen eigenen Gleiskörper für die Stadtbahn zu integrieren. Die Förderfähigkeit des Stadtbahnbaus ist nur unter dem Gesichtspunkt</p>

					der Trassierung im eigenen Gleiskörper gegeben. Alternative Finanzierungsmöglichkeiten für eine straßengeführte Stadtbahn werden derzeit untersucht.
1.3			<p><b>Verkehr</b>                  Frage, wie die ganzheitliche verkehrliche Lösung für die zahlreichen aktuellen Planungen in Mülheim aussehen wird.</p>	ja	<p>Die Stadt Köln arbeitet an einer ganzheitlichen verkehrlichen Lösung für den Bereich zwischen Östlichem Zugbringer auf Höhe des Deutzer Friedhofs und dem ehemaligen Güterbahnhof Mülheim. Das im Rahmen des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ erstellte Verkehrsgutachten wird vertieft. Darüber hinaus beschäftigt sich die Stadt mit Mobilitätskonzepten, die über den motorisierten Individualverkehr hinausgehen. Die umfänglichen Untersuchungen des aus dem Werkstattverfahren vorliegenden Verkehrsgutachtens beziehen auch Teile der angrenzenden Stadtbezirke, z.B. Kalk, mit ein. Als Kernerkenntnis hat das Gutachten unter anderem ergeben, dass eine neue Verkehrsverbindung von der Deutz-Mülheimer Straße über das Deutz-Areal zum Bergischen Ring erforderlich sein wird, da die Deutz-Mülheimer Straße die mit den Planungen verbundenen Verkehrsmengen nicht alleine aufnehmen kann. Diese neue Verkehrsverbindung soll im Zuge dieses Bebauungsplanes als Verlängerung des Auenwegs realisiert werden. Darüber hinaus hat das Gutachten ergeben, dass es auch Maßnahmen in den angrenzenden Stadtbezirken zur Erächtigung des gesamten Verkehrsnetzes bedarf. Das Gesamtgutachten mit den darin beschriebenen Maßnahmen wird von der Stadt bei allen Teilplanungen im Mülheimer Süden zugrunde gelegt.</p> <p>Im Rahmen dieses Bebauungsplans wird ein weiteres Verkehrsgutachten erstellt. Dabei wird das Plangebiet nicht isoliert betrachtet, sondern auch die mit den in der Umgebung geplanten Vorhaben</p>

					<p>verbundenen Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Die verkehrlichen Untersuchungen umfassen u.a. die Betrachtung der Knotenpunkte, das Erschließungskonzept für Kfz und den Umweltverbund, die Leistungsfähigkeitsbetrachtung anhand der geplanten Nutzungen, den Verkehr im Zusammenhang mit Großmessen und die Schwachstellenanalyse.</p> <p>siehe auch 1.1</p>
2 2.1	NN	27.01.2015	<p><b>Auftraggeber</b>                  Frage, wer der Auftraggeber der Planung ist.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Auftraggeber der Planung ist die Deutz-Mülheimer Grundstücksgesellschaft. Bei der vorgestellten Planung handelt es sich um einen Angebotsbebauungsplan. Die Eigentümerin der wesentlichen Grundstücke des Areals ist die Deutz-Mülheim Grundstücksgesellschaft mbH (nachfolgend DMG genannt). Die DMG ist in den Konzernabschluss der DEUTZ AG einbezogen. Im Rahmen eines Projektsteuerungsvertrages hat die DMG die DEUTZ AG beauftragt, für ihre Grundstücke in Köln-Mülheim Bau-recht zu schaffen. Die DEUTZ AG ist die direkte Ansprechpartnerin, die das Bebauungsplanverfahren begleitet.</p>
2.2			<p><b>Straßenverbreiterung</b>                  Forderung, die Straßen im Einzugsgebiet der Messe Köln zu verbreitern.</p>	teilweise	<p>Bei der Entwicklung des Mülheimer Südens inklusive Hafen ist das Mobilitätsverhalten in Zukunft ein wichtiger Baustein. Im Zuge dieser Veränderung müssen auch Straßenräume angepasst werden. Die Anforderungen einer Großmesse werden dabei immer in Betracht gezogen. Straßenum- oder -ausbau außerhalb des Plangebiets ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.</p>
2.3			<p><b>Verkehrliche Belastungen</b>                  Hinweis, dass die verkehrlichen Belastungen nicht</p>	ja	Siehe 1.3

			nur im Quartier sondern auch großräumig spürbar sein werden.		
2.4			<b>Stellplatzschlüssel</b> Vorschlag, den Stellplatzschlüssel in Kombination mit einem alternativen Verkehrskonzept auf den Faktor 0,5 oder 0,3 zu reduzieren.	ja	Im Rahmen der Erarbeitung eines Verkehrskonzepts für den Mülheimer Süden wird auch über die Reduzierung des in Köln angewandten Stellplatzschlüssels beraten werden. Die Zielsetzung der Stadt Köln ist es, die Anzahl der privaten Stellplätze zu verringern und in Zukunft nicht mehr einen Stellplatz pro Haushalt nachzuweisen. Eine Reduzierung ist allerdings nur dann möglich, wenn das Verkehrskonzept alternative Mobilitätsangebote, wie beispielsweise einen leistungsstarken ÖPNV und Car-Sharing, vorhält.
3 3.1	NN	27.01.2015	<b>Verkehrskonzept</b> Kritik, dass bei den Planungen in Köln Mülheim ein Verkehrskonzept fehlt.	ja	Siehe 1.3
3.2			<b>Bergischer Ring</b> Bedenken, dass sich die verkehrliche Situation auf dem Bergischen Ring und dem Rendsburger Platz aufgrund der Verlängerung des Auenwegs verschlechtern wird. Die Anzahl der Einmündungen auf den Bergischen Ring ist für den kurzen Streckenabschnitt zu hoch.	nein	Die zahlreichen Verkehrsuntersuchungen, die im Rahmen des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ und der Bebauungspläne in direkt angrenzender Nachbarschaft zum Deutz-Areal gemacht wurden und der Stadt vorliegen, bilden eine gute Grundlage für ein tragfähiges Verkehrssystem. Das zu realisierende Verkehrssystem wird derzeit erarbeitet.  Durch die Verlängerung des Auenwegs wird sich die verkehrliche Situation auf dem Bergischen Ring verändern. Durch die verkehrlichen Untersuchungen soll sichergestellt werden, dass die Verkehrsmengen zumutbar bleiben. Die Anzahl der Einmündungen auf den Bergischen Ring ändert sich nicht. Die Verlängerung des Auenwegs wird den Einmündungspunkt der Grünstraße mit einer leichten Verschiebung gen Norden ersetzen.

3.3			<b>Buslinie 150</b> Vorschlag, die Buslinie 150 für die Zeit, in der das Deutz-Areal bereits bebaut, aber die Straßenbahn noch nicht realisiert ist, über Wiener Platz, Thermalbad, Tanzbrunnen, Bahnhof Deutz, Henkelmännchen, Deutz-Mülheimer Straße und zurück zum Wiener Platz zu führen.	ja	Die Stadt befindet sich in Gesprächen mit den Kölner Verkehrsbetrieben über die Einrichtung einer Buslinie, die den ÖPNV im Mülheimer Süden ergänzt. Der Vorschlag zur Streckenführung wird geprüft.
4	NN	27.01.2016	<b>Verkehrskonzept</b> Anregung, sich über automobil-ungebundene Konzepte Gedanken zu machen. Wunsch nach einem visionären Ansatz für den Verkehr im künftigen Quartier.	ja	siehe 1.3
5 5.1	NN	27.01.2016	<b>Fertigstellung</b> Frage, ob Aussagen zu zeitlichen Abläufen und mögliche Fertigstellungsterminen gemacht werden können.	Kenntnisnahme	In der Regel kalkuliert die Stadt Köln mit durchschnittlich zwei Jahren vom Aufstellungsbeschluss eines Bebauungsplans bis zu seinem Satzungsbeschluss. Bei einem problemlosen Verlauf des Bebauungsplanverfahrens könnten die ersten bezugsfertigen Wohnungen im Jahr 2020 fertiggestellt sein.
5.2			<b>Beteiligung</b> Frage, ob es zu einem späteren Zeitpunkt eine Möglichkeit zur Beteiligung geben wird.	Kenntnisnahme	Das Baugesetzbuch sieht im § 3(2) eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Die sogenannte Offenlage des Entwurfs des Bebauungsplans samt Begründung und den Gutachten erfolgt für die Dauer eines Monats. Die Offenlage findet im Stadthaus Deutz statt. Der Bürgerschaft wird die Möglichkeit gegeben sich ausführlich auf Grundlage der Unterlagen und im persönlichen Gespräch mit den Vertretern des Stadtplanungsamts über die Planung zu informieren. Im Vorfeld wird im Amtsblatt der Stadt Köln über die Offenlage informiert.
6	NN	27.01.2016	<b>Altlasten</b> Frage, wann die Altlastenbeseitigung stattfinden wird.	Kenntnisnahme	Die Altlastenbeseitigung wird im Zuge der Realisierung der einzelnen Baumaßnahmen erfolgen.

7 7.1	NN	27.01.2016	<b>Beteiligung</b> Anregung, die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(2) BauGB als Abendveranstaltung durchzuführen.	nein	Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3(2) BauGB wird in Form der unter Punkt 5.2 beschriebenen Offenlage erfolgen.
7.2			<b>Lärmemissionen Kindergarten</b> Frage, ob es Minderungsmöglichkeiten für Lärm gibt, der von Kindergärten, Schulen und Bolzplätzen ausgeht.	ja	Der Lärm, der von Kindergärten, Kitas und Schulen ausgeht, muss hingenommen werden. Er unterliegt dem Toleranzgebot. § 22 Abs. 1a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) besagt, dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielflächen und ähnlichen Einrichtungen ausgehen im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen sind und bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen Immissionsgrenz- und -richtwerte nicht herangezogen werden dürfen.  Ein Bolzplatz ist eine sportlichen Zwecken dienende bauliche Anlage, die bezüglich ihrer Emissionen nach 18. BImSchV (Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes) überprüft werden muss. § 2 der 18. BImSchV nennt die maximalen Lärmwerte, die in unterschiedlichen Gebieten, nach BauNVO, tags und nachts nicht überschritten werden dürfen. Um schädliche Umwelteinwirkungen auf das Wohnen durch den Lärm eines Bolzplatzes zu vermeiden, müssen bestimmte Abstände zur Wohnbebauung eingehalten werden.
8 8.1	NN	27.01.2016	<b>Lärm / Stickoxid / Feinstaub</b> Anregung, nicht nur die Lärmwerte im Plangebiet zu untersuchen, sondern auch eine Untersuchung des Lärms, der durch die Neuverkehre entstehen wird, durchzuführen. Im Fokus sollten vor allem Straßen stehen, die bereits heute übermäßig mit Stickoxid, Feinstaub und Lärm belastet sind.	ja	Zur Untersuchung der Auswirkungen des Verkehrs wird ein Lärmgutachten erstellt. Darin werden die Immissionen im Tagzeitraum (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und im Nachtzeitraum (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) aus dem Straßenverkehr im Bestand und für die künftige Planung an der Wohnbebauung in der Umgebung des Plangebietes ermittelt und die sich daraus ergebenden Differenzen berechnet. Die

					Eingangsdaten hierzu werden vom Verkehrsgutachter ermittelt (Anzahl PKW und prozentualer Anteil LKW). Die zu betrachtenden Immissionsorte werden mit dem Planungsamt und dem Umweltamt abgestimmt. Die Notwendigkeit von Untersuchungen zu den Stickoxiden und zum Feinstaub wird mit den Fachämtern abgestimmt.
8.2			<b>Verkehrsabwicklung</b> Anregung, die Fragestellung nach der verkehrlichen Abwicklung im Vorfeld von städtebaulichen Planungen zu klären.	Kenntnisnahme	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
9	NN	27.01.2016	<b>Sozialer Wohnungsbau</b> Frage, wie hoch der Anteil an sozialem Wohnungsbau im Plangebiet sein wird.	Kenntnisnahme	Das seit dem 24. Februar 2014 Anwendung findende kooperative Baulandmodell der Stadt Köln sieht vor, dass bei einer Schaffung von mehr als 25 Wohneinheiten, 30% der Geschossfläche öffentlich gefördert zu errichten sind. Ob das kooperative Baulandmodell hier zur Anwendung kommt, wird derzeit geprüft.
10 10.1	NN	27.01.2016	<b>Straßenbahn</b> Frage, ob die Straßenbahn auf der Deutz-Mülheimer Straße im eigenen Gleisbett geführt werden kann oder ob eine Fahrspur gemeinsam durch Straßenbahn und Kfz-Verkehr befahren wird.	Kenntnisnahme	Siehe 1.2
10.2			<b>Stadtbahnlinie 4</b> Hinweis, dass es die Überlegung gibt, die Stadtbahnlinie 4 bis nach Flittard oder Leverkusen weiterzuführen, was eine Entlastung der Linie notwendig macht.	Kenntnisnahme	Siehe 1.2 und 3.3
10.3			<b>Förderfähigkeit Straßenbahn</b> Kritik, dass nur eine förderfähige Stadtbahntrassierung in Betracht gezogen wird. Forderung, an-	ja	Siehe 1.2



			dere Finanzierungsmöglichkeiten für die Straßenbahn zu suchen.		
11 11.1	NN	27.01.2016	<b>Starkregen</b> Frage, welche Maßnahmen für Starkregenereignisse vorgesehen sind.	Kenntnisnahme	<p><u>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</u> Das Thema „Starkregenereignisse“ wird derzeit als übergeordnetes Thema im Stadtplanungsamt untersucht und diskutiert. Dabei werden verschiedene Modelle betrachtet, wie mit den anfallenden Wassermengen am effektivsten und im Sinne des Naturschutzes am sinnvollsten umgegangen werden kann. Maßnahmen wie z.B. begrünte Dächer zur Reduzierung der Regenabflussmenge, könnten auch bei dieser Planung zum Einsatz kommen.</p> <p>Derzeit wird ein Entwässerungskonzept in enger Abstimmung mit den Stadtwerken und dem Stadtplanungsamt erarbeitet. Bereits vorliegende Untersuchungen zeigen, dass die vorhandenen Kanäle in der Deutz-Mülheimer Straße und im Bergischen Ring ausreichend groß dimensioniert sind, um Schmutz- und Mischwasser aus dem Plangebiet aufnehmen zu können. Die Versickerungsmöglichkeit von Niederschlagswasser im Gebiet, vor allem auf den Flächen des Grünzugs, müssen im weiteren Verfahren überprüft werden.</p>
11.2			<b>Städtische Einrichtungen</b> Forderung, wichtige städtische Einrichtungen auf der rechtsrheinischen Seite Köln zu verorten.	nein	Innerhalb des Plangebietes soll eine Gesamtschule, ggf. eine Grundschule sowie Kindertagesstätten untergebracht werden. Darüber hinaus besteht kein Bedarf zur Ansiedlung von städtischen Einrichtungen.
12	NN	27.01.2016	<b>Eigentumswohnungen</b> Frage, nach der geplanten Anzahl der Eigentumswohnungen im Plangebiet.	Kenntnisnahme	Die Frage kann zum derzeitigen Planungsstand noch nicht beantwortet werden.
13 13.1	NN	27.01.2016	<b>Verlängerung Auenweg</b> Frage, ob die Verlängerung des Auenwegs auch	Kenntnisnahme	Der Auenweg soll auch im Zug der Verlängerung nicht mehrspurig ausgebaut werden. Dennoch wird

			einen mehrspurigen Ausbau der Straße beinhaltet.		es bauliche Veränderungen des bestehenden Auenwegs geben, die nicht Bestandteil des Bebauungsplans sind. Diese betreffen den Bau von Kreisverkehren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die auf dem Auenweg gefahren werden darf, soll verringert werden.
13.2			<b>Stellplatzanzahl</b> Frage, ob eine genügende Anzahl an Stellplätzen vorgesehen ist.	Kenntnisnahme	Die erforderlichen privaten Stellplätze sollen nach einem noch zur Diskussion stehenden Stellplatzschlüssel zu einem Großteil in Tiefgaragen untergebracht werden. Die Zielsetzung der Stadt Köln ist es, die Anzahl der privaten Stellplätze unter Zuhilfenahme von intelligenten Mobilitätskonzepten zu verringern und in Zukunft nicht mehr einen Stellplatz pro Haushalt nachzuweisen.
14	NN	27.01.2016	<b>Radfahrerfreundlichkeit</b> Anregung, die Bürgersteige für Radfahrer, z.B. auf Höhe der Claudius-Therme, abzusenken. Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen werden ebenfalls angeregt.	teilweise	Die neu anzulegenden Straßen, die der inneren Erschließung des Plangebiets dienen, sollen radfahrerfreundlich ausgebaut werden. Straßenum- oder -ausbau außerhalb des Plangebiets ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.
15	NN	27.01.2016	<b>Nachhaltigkeit</b> Forderung, nachhaltig und visionär zu planen.	Kenntnisnahme	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
<b>Schriftliche Stellungnahmen</b>					
16 16.1	NN	10.02.2016 /	<b>Anbindung Stellplätze</b> Bitte um Abstimmung, wie die direkt am Bahndamm gelegenen Stellplätze von NN, die derzeit über die Grünstraße erschlossen werden, in Zukunft an den Straßenverkehr angebunden werden sollen. Eine direkte Erschließung des Parkplatzes über den Bergischen Ring wird ausgeschlossen.	ja	NN wird im weiteren Verfahren in Bezug auf die Erschließung der Parkplatzanlage am Bahndamm beteiligt werden. Denkbar ist eine Vorfahrt vor dem Haupteingang der Firmenzentrale, die in eine Straße mit Einrichtungsverkehr einmündet.

16.2			<p><b>Anlieferhof</b>                  Hinweis, dass die im Plan dargestellte Baumgruppe auf dem Grundstück der NN nicht zu realisieren sein wird, da sich an dieser Stelle der Anlieferhof befindet.</p>	ja	Die Planung wird in Hinblick auf den Anlieferhof überarbeitet.
16.3			<p><b>Erweiterungsbedarf</b>                  Bitte, dem im Rahmen des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ geäußerten Wunsch nach Erweiterungsflächen im räumlichen Kontext zum bestehenden Gebäude zu folgen. Die im Plan gezeigten Gebäude sind für die Unterbringung der benötigten 10.000 m<sup>2</sup> zu groß.</p>	ja	Die Körnung der Gebäude wird im weiteren Verfahren angepasst, sodass geeignete Erweiterungsflächen im räumlichen Kontext für die NN vorgehalten werden können.
16.4			<p><b>Trennung durch Verkehrsweg</b>                  Hinweis, dass durch die Anlage einer durchgängigen Straße entlang der Grenze des Firmensitzes der NN, die Erweiterungswünsche der Firma nach Norden nicht genügend gewürdigt werden. Die Straße hat eine zu starke Trennwirkung. Im Rahmen des Werkstattverfahrens „Mülheimer Süden inklusive Hafen“ wurde der Wunsch nach einem um einen Innenhof gruppierten Gebäudekomplex aus Bestandsbau und neuem Baukörper geäußert.</p>	teilweise	<p>Dem Wunsch nach einem Gebäudekomplex aus Bestandsgebäude und Neubau, der sich um einen Innenhof gruppiert, kann nicht gefolgt werden. Die in der Planung dargestellte Straße, die parallel zur Gebäudekante des Firmensitzes der NN verläuft, soll überarbeitet werden. Derzeit wird über die Ausweisung eines parallel zur Privatstraße auf NN-Gelände verlaufenden Einrichtungsverkehrs beraten. Die Trennwirkung der Straße, die zwischen den beiden Gebäuden der Firma verlaufen soll, kann beispielsweise durch einen schmalen Straßenquerschnitt und geringe Fahrgeschwindigkeiten gemindert werden.</p>
16.5			<p><b>Beteiligung im weiteren Verfahren</b>                  Hinweis, dass die bisherigen Planunterlagen in Bezug auf das Grundstück der NN nicht aussagekräftig sind. Bitte um Beteiligung am weiteren Verfahren, vor allem in Bezug auf die Festsetzungen des Bebauungsplans.</p>	ja	Die NN soll im weiteren Verfahren beteiligt werden.
16.6			<p><b>Verkehrlicher Rückstau vor Entree</b>                  Bedenken, dass die verkehrliche Anbindung des</p>	nein	Die neue Erschließungsstruktur des Plangebiets sieht derzeit keine öffentliche Straße in unmittelba-

			Plangebietes an den Bergischen Ring zu einem Rückstau der PKWs im Bereich des Haupteingangs der Firmenzentrale der NN führen wird.		rer Nähe des Haupteingangs vor. Der verkehrliche Anschluss des Plangebietes an den Bergischen Ring erfolgt in einem Abstand von ca. 35 Metern zum Haupteingang der NN. Ein möglicher Rückstau im Bereich des Haupteingangs kann nur aufgrund von PKWs, die den Parkplatz am Bahndamm auf dem NN-Grundstück nutzen, entstehen.
16.7			<b>Kosten durch verkehrliche Erschließung</b> Annahme, dass durch den Bau neuer Straßen, die an das Grundstück der NN grenzen, keine Erschließungskosten gegenüber der Firma erhoben werden. Bitte um Bestätigung, dass keine Kosten erhoben werden.	nein	Die Stadt Köln beabsichtigt, einen Erschließungsvertrag mit der DEUTZ AG zu schließen. Gegenstand des Vertrages ist u.a. die Übertragung aller Bau- und Baunebenkosten für Erschließungsanlagen und Ver- und Entsorgungsanlagen, die ursächlich durch die Planung entstehen, auf die DEUTZ AG. Der Stadt entstehen dadurch keine Kosten.  Die DEUTZ AG beabsichtigt die entstandenen Erschließungskosten auf die Grundstückseigentümer, deren Grundstücke durch die Erschließungsanlagen erschlossen werden, umzulegen. Die Berechnung des Erschließungsbeitrags erfolgt analog zur Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Köln vom 29. Juni 2001, in der Fassung der 7. Satzung zur Änderung der Erschließungsbetragssatzung vom 23. September 2009.
17 17.1	NN	12.02.2016 / 15.02.2016	<b>Beeinträchtigungen des Betriebs</b> Bedenken, dass durch die Planung erhebliche Beeinträchtigungen für den Betrieb des NN entstehen. Insbesondere die lange Bauphase, die notwendigen Abrissarbeiten und die täglichen Lärmbelastungen durch die Schule werden sehr kritisch gesehen.	teilweise	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die anstehenden Abbruch- und Baumaßnahmen sollen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) durchgeführt werden. Der Bauablauf soll immissionsarm durchgeführt und lärmarme Bauverfahren angewandt werden.  Der Lärm, der von Kindergärten, Kitas und Schulen ausgeht, muss hingenommen werden. Er unterliegt dem Toleranzgebot. §22 Abs. 1a des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) sagt,

					dass Geräuscheinwirkungen, die von Kindertageseinrichtungen, Kinderspielplätzen und ähnlichen Einrichtungen ausgehen im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen sind und bei der Beurteilung der Geräuscheinwirkungen Immissionsgrenz- und -richtwerte nicht herangezogen werden dürfen. Dennoch soll durch verschiedene Maßnahmen, wie beispielsweise die Anordnung des Schulhofs auf eine Lärminderung hingewirkt werden.
17.2			<b>Beteiligung</b> Anregung, in einem gemeinsamen Gespräch mögliche Maßnahmen zum Schutz des NN zu besprechen.	ja	Gespräche mit NN werden geführt.
18 18.1	NN	08.02.2016	<b>Internetauftritt der Stadt Köln</b> Hinweis, dass die Informationen zum Bebauungsplanverfahren schwierig und in der falschen Rubrik zu finden sind.	ja	Der geschilderte Sachverhalt wird geprüft.
18.2			<b>Auenweg</b> Hinweis, dass sich die Verkehrsmengen auf dem Auenweg zu den Stoßzeiten in den letzten zwei Jahren stark vermehrt haben und sogar LKWs diese Straße nutzen.	Kenntnisnahme	siehe 1.3
18.3			<b>Verkehrskonzept</b> Forderung, ein großräumiges Verkehrskonzept für die Stadtteile Deutz und Mülheim zu erstellen, das den motorisierten Individualverkehr reduziert.	ja	Siehe 1.3
18.4			<b>Straßenbahn</b> Forderung, eine Straßenbahn zwischen Messekreisel und Wiener Platz, gegebenenfalls auch ohne eigenen Gleiskörper, zu führen.	ja	Siehe 1.2

18.5			<b>Radwege</b> Forderung, attraktive Radwege auf dem Deutz-Areal und in der Nachbarschaft des Plangebietes vorzusehen.	teilweise	Siehe 14
19	NN	28.01.2016 / 03.02.2016	<b>Stadtbahn</b> Forderung, die Realisierung der Stadtbahn auf der Deutz-Mülheimer Straße verbindlich in den Bebauungsplan aufzunehmen.	nein	Die Realisierung der Stadtbahn kann nicht verbindlich im Bebauungsplan festgesetzt werden. Das Verwaltungsverfahren, das für die Genehmigung und den Bau der Stadtbahn durchgeführt werden muss, ist das Planfeststellungsverfahren. Planfeststellungsverfahren werden bei komplexen, raumbedeutsamen Vorhaben und Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt. Die Freihaltung der Trasse für die Stadtbahn wird im Bebauungsplan „Deutz-Areal“ berücksichtigt.
20 20.1	NN	12.02.2016 / 16.02.2016	<b>Stadtbahn</b> Hinweis, dass der Verkehrsausschuss der Stadt Köln laut Mitteilung Nr. 3252/2015 eine Stadtbahnanbindung nach Stammheim/Flittard mit Bypass über Mülheim Süd zum ÖPNV-Bedarfsplan 2017 des Landes NRW angemeldet hat.	Kenntnisnahme	siehe 1.2
20.2			Hinweis, dass der vorliegende Bebauungsplanentwurf und die Bebauungspläne „Euroforum Nord“ und „Lindgens-Areal“ die Auswirkungen des Straßenbahnbaus auf die bauliche Nutzung nicht berücksichtigen.	Kenntnisnahme	Die Freihaltung einer Trasse auf der Deutz-Mülheimer Straße für die Stadtbahn wird im Bebauungsplan „Deutz-Areal“ berücksichtigt. Der Verlauf der möglichen Stadtbahntrasse wird in den Verfahren „Euroforum Nord“ Und „Lingens-Areal“ ebenfalls Berücksichtigung finden.
20.3			<b>Stellplätze</b> Hinweis, dass aufgrund der neuen Stadtbahntrasse entlang der Deutz-Mülheimer Straße und der Danzierstraße keine öffentlichen Stellplätze ausgewiesen werden können. Diese Maßnahme darf keine nachteiligen Auswirkungen auf autofrei zu haltenden Bereiche des Deutz-Areals haben.	ja	Das Planungsziel, Teile des Plangebietes möglichst autofrei zu halten, soll trotz möglichem Wegfall von öffentlichen Stellplätzen entlang der Deutz-Mülheimer Straße und Danzierstraße weiter verfolgt werden. Die weggefallenen Stellplätze können im Parkhaus, das am Bahndamm entstehen soll, kompensiert werden.

20.4			Hinweis, dass in der Begründung des rechtskräftigen Bebauungsplans „Euroforum Nord“ öffentliche Stellplätze in ausreichender Zahl auf der Deutz-Mülheimer Straße genannt sind.	Kenntnisnahme	Übergeordnete Sachverhalte wie beispielsweise der Verkehr werden unter Einbezug aller Planungen im Mülheimer Süden und darüber hinaus betrachtet. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können noch keine konkreten Aussagen über die Stellplätze entlang der Deutz-Mülheimer Straße gemacht werden.
20.5			Hinweis, dass die Förderbedingungen für den Stadtbahnbau beinhalten, dass wesentliche Teile der Trasse auf besonderem Baukörper geführt werden. Dies ist auf der Deutz-Mülheimer Straße und der Danzierstraße aufgrund der geringen Querschnittsbreiten nur möglich, wenn auf straßenbegleitendes Parken verzichtet wird.	nein	Die Freihaltung der Trasse für die Stadtbahn wird im Bebauungsplan berücksichtigt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt können noch keine konkreten Aussagen über einen Wegfall der öffentlichen Stellplätze entlang der Deutz-Mülheimer Straße gemacht werden. Dennoch stehen öffentliche Stellplätze entlang von im Beidrichungsverkehr befahrenen Straßen nicht im Widerspruch. Im Kölner Stadtgebiet kann als funktionierendes Beispiel die Linie 9 auf der Zülpicher Straße angeführt werden. Der Straßenquerschnitt der Zülpicher Straße ist dem der Deutz-Mülheimer Straße ähnlich. Die Linie 9 verkehrt straßengeführt in beide Richtungen. Das Parken ist mit einem Parkschein erlaubt. siehe 1.2
20.6			<b>Geltungsbereich</b> Anregung, die Geltungsbereiche der Bebauungspläne „Euroforum Nord“ und „Deutz-Areale in Köln-Mülheim“ zu ändern und den Abschnitt der Deutz-Mülheimer Straße, der Teil des B-Plans „Euroforum Nord“ ist und auf dem die Stadtbahnlinie verlaufen sollte, in den B-Plan „Deutz-Areal“ zu integrieren.	nein	Eine Änderung der beiden Bebauungspläne ist nicht notwendig, da die Planung und Realisierung der Stadtbahn eines Planfeststellungsverfahrens bedarf. Ein Planfeststellungsverfahren wird bei raumbedeutsamen Vorhaben und Infrastrukturmaßnahmen durchgeführt. Die Freihaltung der Trasse für die Stadtbahn wird im Bebauungsplan „Deutz-Areal“ berücksichtigt.
21 21.1	NN	28.01.2016 / 28.01.2016	<b>Bauliche Identifikationspunkte</b> Zweifel, dass die geplanten Hochhäuser auf dem Deutz-Areal und in der Nachbarschaft Aufent-	nein	Die wenigen Hochpunkte sind so verortet, dass sie die beiden besonderen Plätze im Quartier markieren und geeignet sind, als Identifikationspunkte zu

			haltsqualität und Identifikationspotenzial generieren werden.		fungieren. Eine Belebung der Erdgeschosszonen sowie eine attraktive Gestaltung der Platzflächen sollen zu hohen Aufenthaltsqualitäten führen.
21.2			<b>Gebäudehöhe</b> Bitte, die Größe der Wohnblocks und die Höhe der Hochhäuser zu überdenken.	nein	Die geplante Geschossigkeit des Plangebietes orientiert sich am Bestand in der direkten Nachbarschaft. In der Umgebung finden sich Wohnhäuser mit durchschnittlich 5 Geschossen. Bis auf die beiden Hochpunkte sollen die Gebäude 5 bis 6 Geschosse hoch sein. Die Dimensionierung der Wohnblocks leitet sich aus den Strukturen der Umgebung ab und bezieht die in Teilen großmaßstäblichen Bestandsbauten ein. Eine Parzellierung der Blöcke soll die großen Kantenlängen untergliedern. Im weiteren Verfahren werden die Gebäudehöhen und die Körnigkeit der Parzellen konkretisiert.
21.3			<b>Freiräume</b> Zweifel, dass der Grünzug und die anderen Freiraumstrukturen, umgeben von hohen Betonwänden, Qualitäten entwickeln können.	nein	Es soll ein Quartier mit urbanem Charakter im Plangebiet entstehen. Die geplanten Freiräume sollen eine dementsprechende Ausprägung erhalten. Die möglichst autofrei gehaltene Allee, die von Nordwest nach Südost durch das Gebiet verläuft, hat eine Breite von ca. 20 Metern. Der Grünzug, der einen Baustein der Verbindung vom Rhein hin zum Mülheimer Stadtgarten ausbilden soll, hat eine ungefähre Breite von 40 Metern. Die Bebauung, die die Freiräume flankieren soll, hat zumeist eine Höhe von 5 bis 6 Geschossen. Die Dimensionierung der Freiräume im Verhältnis zu den baulichen Höhen ist angemessen und großzügig. Eine ansprechende Gestaltung der Freiräume wird durch die Beteiligung eines Landschaftsarchitekturbüros an der Planung gewährleistet.
<b>22</b>	NN	04.02.2016 / 10.02.2016	<b>Mehrgenerationenwohnen</b> Bitte um Berücksichtigung des Wohnprojekts im	Kenntnisnahme	In der derzeitigen konzeptionellen Planungsphase wurden bislang noch keine konkreten Planungen



			Plangebiet.		zur Wohnnutzung erarbeitet. Die Anregung, auch Wohnprojekte zu verwirklichen, wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Konkretisierung der Planung überprüft.
--	--	--	-------------	--	---

Köln, den 02.05.2016