

Darstellung und Bewertung der zum Bebauungsplan Nr. 70480/12 –Arbeitstitel: Ehemaliger Güterbahnhof in Köln-Mülheim– eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Die Offenlage gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch (BauGB) wurde am 12.07.2017 im Amtsblatt der Stadt Köln bekannt gemacht und im Stadtplanungsamt (Stadthaus Deutz) vom 17.08.2017 bis zum 18.09.2017 durchgeführt. Im Zeitraum der Offenlage sind 5 Stellungnahmen eingegangen. Zusätzlich sind in diesem Zeitraum 16 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange eingegangen.

Nachfolgend werden die fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen dokumentiert und fortlaufend nummeriert. Daran anschließend werden in Übereinstimmung mit der laufenden Nummerierung die Inhalte der Stellungnahmen sowie die Entscheidung durch den Rat dargestellt. Bei inhaltlich gleichen Stellungnahmen wird auf die jeweilige erste Entscheidung durch den Rat verwiesen.

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

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
1	<u>Öffentlichkeit</u>	Kenntnisnahme	-
1.1	Zum Bebauungsplan-Entwurf 70480/12, Ehemaliger Güterbahnhof in Köln Mülheim anlässlich der Offenlage, legt der Einwender Widerspruch ein.		
1.2	<p>Verweis auf geänderte Voraussetzungen seit Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses: Das Planungsziel „Schutz des produzierenden Gewerbes Kabelwerke und Drösser Stahlhandel“ sei obsolet, da die Investoren der Vorhaben im Bebauungsplangebiet nun auch die Flächen des nördlich angrenzenden Drösser-Flächen kaufen und dort Büronutzungen entwickeln wollen (Verweis auf zwei Zeitungsartikel im Juni 2017)</p> <p>Das Argument, eine Mischbebauung sei wegen des Gewerbelärms des Betriebes Drösser im Arbeitsablauf, den Zu- und Ablieferungen durch LKW nicht möglich, entfalle dadurch. Dies verändere die Parameter der</p>	Nein	<p>Die Rahmenbedingungen für den Bebauungsplan haben sich auch durch die Betriebsaufgabe der Firma Drösser nicht grundsätzlich geändert. Das Planvorhaben Drösser unterliegt den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 71489/04 „Schanzenstraße Nord“ der Stadt Köln mit einer strikten Lärmkontingentierung, die dafür sorgt, dass aus dem gesamten Plangebiet keine relevanten Lärmimmissionen zur Nachtzeit auf das südlich davon gelegene Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs einwirken können (Drösser nachts < 30 dB(A)). Damit wird deutlich, dass die hohen nächtlichen Belastungen teilweise bis 53 dB(A) ausschließlich durch die Bestandsbetriebe an der Schanzenstraße verursacht werden. Dies sind die DWK Drahtwerke Köln GmbH, Eggerbauer, u.a. mit bereits</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Entwürfe Bebauungsplan Nr. 70480/12 und Bebauungsplan Nr. 71489/04 entscheidend.		<p>vorhandenen Konfliktpunkten in den Bereichen Gewerbelärm (Betriebsgenehmigung 24-Stunden-Betrieb ganzjährig), Verkehrsabwicklung und Verkehrsimmissionen.</p> <p>Das Lärmgutachten für die Planung auf dem ehemaligen Güterbahnhof schließt zusammenfassend Wohnnutzungen für weite Teile des Geländes aus. Nur in kleinen Bereichen und als Bestandteil eines Mischgebietes (§ 6 Baunutzungsverordnung, MI) wäre diese sensible Nutzungsart überhaupt denkbar, aber mit weitreichenden Einschränkungen verbunden.</p> <p>Bereits bei der Ausweisung von Mischgebietenutzungen ist es problematisch, den Bestandsschutz und eine mögliche Entwicklung der bestehenden Betriebe an der Schanzenstraße (Drahtwerke Köln, Carlswerk usw.) langfristig zu gewährleisten. Der Bestand dieser Betriebe ist aus immissionsschutzrechtlichen Gründen keinesfalls gesichert, wenn auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Wohnnutzungen auch in Form eines Mischgebietes festgesetzt werden würde. Eine in Teilbereichen theoretisch mögliche Mischnutzung ist mit erheblichen beziehungsweise nur schwer lösbaren Problemen behaftet, und die Ausweisung von Wohnnutzungen gefährdet den langfristigen Bestand der Betriebe und damit für den Bezirk wichtige industrielle Arbeitsplätze an der Schanzenstraße. Damit greift die Planung den sogenannten Trennungsgrundsatz auf. Dieser besagt, dass Wohnnutzungen und Gewerbe- sowie Industrienutzungen regelmäßig nicht nebeneinander liegen sollen.</p>
1.3	Hinweis auf den dringend benötigten Wohnraum und ein öffentliches Interesse an der Festsetzung eines Mischgebietes, damit sozialer, genossenschaftlicher, freier	Nein	Im Mülheimer Süden, auf ebenfalls ehemals industriell genutzten Flächen rund um die Deutz-Mülheimer Straße, werden in den nächsten Jahren mindestens etwa 3.500 neue Wohnungen

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Wohnraum entsteht.		entstehen und so einen deutlichen Beitrag zur Deckung des Wohnraumbedarfs in Mülheim leisten. Aufgrund des gewerblich und industriell geprägten Umfeldes des Güterbahnhofs Mülheim könnten nur in sehr wenigen Teilbereichen und nur mit einer städtebaulichen Figur, die mehr auf Lärmabschirmung setzt, als auf Verknüpfung, die erforderlichen gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Das städtische übergeordnete Ziel, möglichst schnell Wohnraum zu schaffen, wird mit dieser Planung nicht negiert. Es wurde jedoch erkannt, dass an dieser Stelle die planerischen Konflikte – insbesondere hinsichtlich der Lärmsituation - für die Entwicklung von Wohnbebauung kaum zu lösen sind (siehe hierzu auch 1.2).
1.4	Bürogebäude können als Schallschutzriegel zu den Gleisen der DB im Norden errichtet werden. Der Wegfall des Gewerbebetriebes und der Schallschutz ermögliche Wohnnutzung in den Bebauungsplanbereichen Schanzenstraße und Mülheim Nord.	Nein	Eine Wohnnutzung ist in diesem Konzept nicht vorgesehen, weil der Schutzanspruch einer Wohnnutzung nur in Teilbereichen des Plangebietes erfüllt werden könnte (siehe dazu auch 1.2). Auch eine Wohnnutzung in zweiter Reihe ist mit den oben genannten Problemen behaftet. Der Wegfall der Firma Drösser ändert nichts an der Problemlage.
1.5	Befürchtung, dass die neuen Büros das Gebiet nicht beleben werden und am Abend sowie Wochenende das Gebiet unbelebt sein wird.	Nein	<p>Aufgrund der textlichen Festsetzungen können im Plangebiet insgesamt maximal 115.500 m² BGF realisiert werden. Durch die Ansiedlung verschiedener Unternehmen in den geplanten Bürobauten und der Hotels werden an diesem Standort Arbeitsplätze geschaffen – auch im niedrigrschwelligem Bereich. Nichts spricht dafür, dass diese nur von Pendlern wahrgenommen werden.</p> <p>Die Hotelnutzungen sowie die angrenzenden erdgeschossigen, vorrangig gastronomisch genutzten Flächen werden für eine Belebung des Quartiers - insbesondere rund um den neuen Platz - auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten sorgen.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>Das neue Quartier wirkt auf vielfältige Weise einer Trennung der Nachbarschaften entgegen. Die hohe Durchlässigkeit, die durch breite Durchwegungen erreicht wird, verbindet die unterschiedlichen Siedlungsbereiche. Der neue Platz vor den ehemaligen Verwaltungsgebäuden der Firma Felten & Guillaume ergänzt das Mülheimer Freiraumangebot und dient als Freiraum für alle angrenzenden Nachbarschaften.</p> <p>Die bisher quartierstrennende Wirkung der parallel verlaufenden Stadtbahntrasse und der Markgrafenstraße wird durch die Herstellung eines neuen Querungspunktes gemindert: Auf Höhe der abknickenden Vorfahrt der Markgrafenstraße soll eine Wegeverbindung hergestellt werden, welche die Bahntrasse kreuzt und auf dem neuen zentralen Platz mündet.</p>
1.6	Forderung, dass die zugelassene Nutzung ruhen soll, bis die zuständigen städtischen Ämter eine Prüfung beider Bebauungspläne mit dem Ziel der Mischbebauung vorgenommen haben.	Nein	Die Prüfung einer Mischgebietsausweisung ist bereits im Rahmen des Planverfahrens erfolgt und abschlägig behandelt worden. Die Voraussetzungen für eine Wohnnutzung sind nur ungenügend gegeben, daher wird an dem planerischen Ziel der Entwicklung hochwertiger Gewerbeflächen auf einer jahrelangen Brache und Weiterentwicklung des Gewerbe- und Industriestandortes an der Schanzenstraße weiter festgehalten (siehe 1.2). Dieses Planungsziel wurde im Rahmen des Vorgabenbeschlusses mehrheitlich bestätigt.
1.7	Forderung, dass ein Bebauungsplan nur dann beschlossen werden darf, wenn von der Stadt ein Verkehrskonzept für den Nah-, Fern-, Fahrrad, und Fußwegeverkehr durch Köln Mülheim vorgelegt wird – inklusive der Berücksichtigung eines Ausbaus S-Bahn	Nein	Die Stadt bzw. die Verwaltung arbeitet – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der umfangreichen Planungen zum Mülheimer Süden – an einem Konzept zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtteil. Dazu gehört auch eine Optimierung des ÖPNV-Angebots. Im Rahmen dieser Planung werden neue

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Haltestelle Berliner Straße und Einrichtung einer zusätzlichen rechtsrheinischen Stadtbahntrasse).</p> <p>Hinweis, dass schon heute die Belastungen der Mülheimer Bürger durch den Straßenverkehr zeitweise über der Belastungsgrenze angelangt seien.</p>		<p>Rad- und Fußwegeverbindungen geschaffen. Zum Beispiel wird parallel zur KVB-Trasse eine Fuß- und Radwegeverbindung innerhalb des Plangebietes festgesetzt. Die Umsetzung soll zeitnah mit der Realisierung des Büroquartiers erfolgen.</p> <p>Im Sinne der Mobilitätsförderung werden im Rahmen des städtebaulichen Vertrags unter anderem die Einrichtung von Car-Sharing- Stationen gefordert.</p> <p>Ein zukünftiger Ausbau des S-Bahnhofs Berliner Straße oder einer zusätzlichen Stadtbahntrasse wurde in die Gesamtbetrachtung der Erschließungssituation nicht mit eingestellt.</p>
2	<p><u>Öffentlichkeit</u></p>	Kenntnisnahme	-
2.1	<p>Zum Bebauungsplan-Entwurf 70480/12, Ehemaliger Güterbahnhof in Köln Mülheim anlässlich der Offenlage, legt der Einwender Widerspruch ein.</p>		
2.2	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.2, da inhaltlich identisch</i></p>	Nein	Siehe 1.2
2.3	<p>Sozialer, genossenschaftlicher, freier und moderner Wohnraum im Mischgebiet seien dringend notwendig und im öffentlichen Interesse.</p>	Nein	Siehe 1.3
2.4	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.4, da inhaltlich identisch</i></p>	Nein	Siehe 1.4
2.5	<p><i>Siehe Stellungnahme 1.5, da inhaltlich identisch</i></p>	Nein	Siehe 1.5

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
2.6	Forderung, dass die zugelassene Nutzung ruhen soll, bis die zuständigen städtischen Ämter eine Prüfung beider Bebauungspläne mit dem Ziel der Mischbebauung vorgenommen haben. Den zuständigen Gremien (BV 9) und Ausschüssen der Stadt Köln (Verkehr, StEA) soll die Vorlage „Mischbebauung Arbeit und Wohnen auf dem ehemaligen Güterbahnhof Köln- Mülheim ' vorgelegt und von diesen beschlossen werden.	Nein	Siehe 1.6
2.7	Forderung, dass von der Stadt ein Verkehrskonzept für den Nah-, Fern-, Fahrrad und Fußwegeverkehr durch Köln Mülheim vorgelegt wird. Dazu gehöre vor der Bauphase den Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr (S-Bahn Berliner Straße, 2. Stadtbahn über die Deutz-Mülheimer Straße Richtung Deutz) intensiv zu beschleunigen.	Nein	Die Stadt bzw. die Verwaltung arbeitet – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der umfangreichen Planungen zum Mülheimer Süden – an einem Konzept zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtteil. Dazu gehört auch eine Optimierung des ÖPNV-Angebots. Im Rahmen dieser Planung werden neue Rad- und Fußwegeverbindungen geschaffen. Im Sinne der Mobilitätsförderung werden im Rahmen des städtebaulichen Vertrags unter anderem die Einrichtung von Car-Sharing-Stationen gefordert. Ein zukünftiger Ausbau des S-Bahnhofs Berliner Straße oder einer zusätzlichen Stadtbahntrasse wurde in die Gesamtbetrachtung der Erschließungssituation nicht mit eingestellt.
2.8	Forderung, dass Fuß-, Rad- Radschnellwegeverbindungen entlang der Stadtbahn 4, im und um das Plangebiet baugleich zu planen und zu erstellen sind.	Ja	Parallel zur KVB-Trasse ist eine Fuß- und Radwegeverbindung innerhalb des Plangebietes festgesetzt. Die Umsetzung soll zeitnah mit der Realisierung des Büroquartiers erfolgen.
3	<u>Öffentlichkeit</u>	Kenntnisnahme	-
3.1	Beschreibung der Eigentums-, Nutzungs- und		

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Erschließungssituation der Einwenderin auf dem Carlswerkgelände. Die Nutzungen auf diesem Areal seien einem fortlaufenden Veränderungs- und Anpassungsprozess unterworfen und werden fortwährend weiterentwickelt.		
3.2	Es wird grundsätzlich die bauliche Entwicklung von innerstädtischen Brachflächen begrüßt. Dabei sei allerdings gesteigertes Augenmerk auf die Einhaltung städtebaulicher Rahmenbedingungen zu legen, die auch den Bestand und die Fortentwicklung bestehender Ansiedlungen auf dem Carlswerkgelände angemessen berücksichtigen.	Kenntnisnahme	-
3.3	Forderung, die Besonderheiten der Nutzungsstruktur der östlich der Schanzenstraße gelegenen gewerblich und industriell geprägten Gebiete in der Begründung zum Bebauungsplan besser zu würdigen, um die Auswirkungen der Planung auf diese Bestandsstrukturen angemessen und damit abwägungsgerecht berücksichtigen zu können. Die unterschiedliche Nutzungsstruktur im Carlswerk müsse insbesondere bei den planungsrechtlich relevanten Belangen der ausreichenden Verkehrserschließung sowie des Immissionsschutzes hinreichend Eingang in die Planung finden. Dies sei bisher zu vermissen.	Nein	<p>Die Besonderheiten der Nutzungsstruktur der östlich gelegenen gewerblich und industriell geprägten Gebiete in der Beschreibung der vorhandenen Struktur wurden für die Erstellung des Verkehrskonzeptes und der lärmtechnischen Betrachtung ermittelt und berücksichtigt. In der Planbegründung wird eine entsprechende Klarstellung redaktionell ergänzt.</p> <p>Im Rahmen des Planverfahrens wurden Auswirkungen der Planung auf die dort ansässigen Betriebe und industriellen Produktionsstätten vollumfänglich in den Gutachten berücksichtigt. Alle zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung vorliegenden Erkenntnisse über die Betriebe sind sowohl in das Verkehrsgutachten als auch in das Lärmschutzgutachten eingeflossen.</p> <p>Eine mangelnde Beachtung der Auswirkungen der Planungen auf die Belange von der Eigentümerin des Carlswerksgeländes ist nicht festzustellen.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
3.4	<p>Von besonderer Bedeutung für die Funktionsfähigkeit eines gewerblich/industriell geprägten Bereichs sei die Erreichbarkeit. Die verkehrliche Situation im Bereich der Schanzenstraße sowie der weiteren umgebenden Straßen stelle sich als angespannt dar.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die verkehrliche Situation in Mülheim ist derzeit insbesondere durch die Sperrung der Leverkusener Brücke für den LKW-Verkehr angespannt, was sich auf den Clevischen Ring und die Gladbacher Straße auswirkt.</p> <p>Die übrigen genannten Punkte stellen keine grundsätzlichen Hindernisse für den Verkehrsfluss dar.</p>
3.5	<p>Durch die unzureichende Erschließungssituation leide die Attraktivität des Standorts ganz erheblich und es werde im Falle einer Neuansiedlung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofgeländes mit einer weiteren Verschlechterung der bereits jetzt ungünstigen Erschließungssituation zu rechnen.</p> <p>Diese durch tatsächliche Wahrnehmung bestätigte Wertung ergäbe sich auch aus dem Ergebnis der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplanverfahren.</p>	Nein	<p>Die augenscheinlich festgestellten derzeitigen Überlastungserscheinungen sind nicht von der momentanen Zusatzbelastung des Mülheimer Gebietes durch den LKW-Verkehr und Durchgangsverkehr wegen der Brückensanierung in Leverkusen zu trennen. Zudem wird sich die Situation kurzfristig entspannen, sobald der Anschluss an die Von-Sparr-Straße als Entlastung des Knotens Keupstraße / Clevischer Ring fertig gestellt ist.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit der Zufahrten des Grundstückes der Eigentümerin des Carlswerkgeländes ist durch den Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS-Nachweis) im Prognose-Planfall nachgewiesen. Die Erschließungssituation wird sich nicht durch die Ansiedlung im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs verschlechtern.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass das vorhandene bzw. im Jahre 2018 fertiggestellte Netz in der Lage ist, die Verkehre zu bewältigen.</p>
3.6	<p>Allerdings erschließe sich aus dieser Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Dr. Brenner nicht, ob tatsächlich alle im Folgenden benannten relevanten Szenarien berücksichtigt wurden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Wie aus den folgenden Abwägungsformulierungen zu entnehmen ist, sind alle relevanten Szenarien berücksichtigt worden (siehe 3.7- 3.11).</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Frage nach der Sicherung der Umsetzung des Erschließungskonzepts im nördlichen Bereich der Schanzenstraße mit der Anbindung der Erschließungsstraße in westlicher Richtung zur Von-Sparr-Straße. Hinweis, dass konkrete Angaben zur verbindlichen Umsetzung und Realisierung dieses Netzschlusses in der Begründung zum Bebauungsplan fehlen.</p>		<p>Die Flächen für den Anschluss an die Von-Sparr-Straße sind im Bebauungsplan „Schanzenstraße Nord“ festgesetzt und die Umsetzung im zugehörigen Erschließungsvertrag zwischen der Stadt Köln und dem Investor geregelt und damit sichergestellt.</p> <p>Die Realisierung des Straßenanschlusses hat bereits begonnen und wird voraussichtlich Anfang kommenden Jahres abgeschlossen sein.</p> <p>Diesbezüglich erfolgt eine Klarstellung in Form einer redaktionellen Anpassung der Begründung.</p>
3.7	<p>Kritik, dass sich aus der Verkehrsuntersuchung nicht erschließen lässt, ob alle relevanten Verkehrsmengen Eingang in die Verkehrsbelastungsberechnung gefunden haben.</p> <p>Die Verkehrsannahmen für den Bestands-, den Prognose-Null-Fall und Prognose-Plan-Fall berücksichtige offensichtlich nicht die im Umfeld noch nicht realisierten städtebaulichen Entwicklungen, die zu einer Steigerung der Kfz-Fahrten um etwa 5.500 führen wird. Diese Annahmen stellen nicht eine in Planungsprozessen gebotene Worst-Case-Betrachtung dar. In anderen Quellen wird teilweise verlautbart, dass eine projektierte Bruttogeschossfläche von 160.000 m² realisiert werden könnte und mit der Ansiedlung von ca. 7.000 neuen Arbeitsplätzen zu rechnen sei.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung gehe lediglich von einer Erhöhung der Belastung im direkten Umfeld des Vorhabens an der Schanzenstraße von etwa 1.000 zusätzlichen Kfz-Fahrten aus.</p>	Nein	<p>Die zu berücksichtigenden relevanten Aufsiedlungen, die zu einer Verkehrssteigerung von 5.500 Kfz/24h führen, wurden in einem Abstimmungstermin am 10.03.2016 mit der Stadt Köln und dem Auftraggeber abgestimmt und sind im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall berücksichtigt. Die Prognosefälle stellen somit den Worst-Case dar.</p> <p>Im Modell sind alle abgestimmten, sich unmittelbar auf die Erschließungssituation auswirkenden städtebaulichen Aufsiedlungen berücksichtigt. Die dadurch entstehenden Verkehrssteigerungen im umliegenden Straßennetz stehen also im direkten Wirkungszusammenhang mit den sonstigen städtebaulichen Aufsiedlungen und Netzelementen (im Prognose-Nullfall) und denen des Plangebietes (im Prognose-Planfall).</p> <p>Die Verkehrssteigerungsannahmen auf dem Carlsworkgelände wurden mit dem Geländeeigentümer abgestimmt und basieren auf dessen Angaben, die auch die zukünftige Gebietsentwicklung berücksichtigen.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Verweis auf Unklarheiten, ob bei der Modellerstellung für die Verkehrsuntersuchung tatsächlich alle zu erwartenden, auch zukünftigen Verkehre auf den umliegenden Arealen, die sich unmittelbar auf die Erschließungssituation auswirken, eingestellt wurden.</p> <p>Durch Weiterentwicklungen insbesondere auch auf dem Grundstück der Einwenderin werde es zu einer weiteren, über die Annahmen im Modell hinausgehenden Verkehrszunahmen insbesondere zu abendlichen Spitzenstunde kommen können.</p>		
3.8	<p>Verweis auf die Überlastung und ungenügende Verkehrsqualität bei den übergeordneten Knotenpunkten (insbesondere betroffen: Knotenpunkt 1 Clevischer Ring/Keupstraße, Knotenpunkt 2 Clevischer Ring/Markgrafenstraße und Knotenpunkt 7 Bergisch Gladbacher-Straße/Carlswerkstraße).</p>	Kenntnisnahme	<p>Siehe 3.5</p> <p>Der Leistungsfähigkeitsnachweis nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) für Knotenpunkt 1 (Clevischer Ring/Keupstraße) und 2 (Clevischer Ring/Markgrafenstraße) ist aufgrund des direkten Wirkungszusammenhangs mit den Nachbarknoten nur eingeschränkt aussagekräftig. Diese Knotenpunkte wurden darüber hinaus mit einer aussagekräftigeren Methode, der mikroskopischen Simulation, auf Leistungsfähigkeit geprüft. Diese Nachweise können erbracht werden und die Knotenpunkte sind im Planfall leistungsfähig betreibbar. Knotenpunkt 7 (Bergisch-Gladbacher Straße/Carlswerkstraße) ist im Planfall mit Maßnahmen (signaltechnischen Anpassungen) ausreichend leistungsfähig.</p>
3.9	<p>Forderung nach konkreten Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Verkehrserschließungssituation beitragen. Derartige Maßnahmen lassen sich aus den der</p>	Nein	<p>Konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschließungsfunktion sind aufgrund der vorliegenden Fachgutachten nicht erforderlich. Der künftige Anschluss des</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Planbegründung zugrundeliegenden Untersuchungen und Konzepten nicht entnehmen.		<p>Gewerbe- und Industriestandortes an die Von-Sparr Straße führt zu einer Verbesserung der Gesamterschließung.</p> <p>Ein Großteil der im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung des Einsatzes privater PKW und zur Förderung alternativer Verkehrsträger wird in städtebaulichen Verträgen geregelt.</p> <p>Siehe auch 1.7</p>
3.10	Hinweis darauf, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Nutzungssituation mit einhergehenden wirtschaftlichen Schäden der Grundstückseigentümerin (Geschäftsausfälle, etwaigen Wegzüge von Mietern, Einschränkungen bei Neuansiedlung auf dem Gelände) nicht hinnehmbar seien.	Kenntnisnahme	Ausweislich der vorliegenden Fachgutachten kann festgestellt werden, dass die Belange der Eigentümerin des Carlswerkgeländes angemessen berücksichtigt worden sind (siehe hierzu die vorangegangenen Ausführungen zu den Verkehrsuntersuchungen und die folgenden Ausführungen zu den Lärmuntersuchungen).
3.11	Forderung, nach einer genaueren und ergänzenden Betrachtung der ausreichenden Verkehrserschließungssituation unter Einbeziehung der Nutzungssituation auf dem Carlswerkgelände inklusive Entwicklungsvorstellungen.	Nein	<p>Eine solche Betrachtung ist bereits vorgenommen worden.</p> <p>Siehe 3.3 und 3.7</p>
3.12	<p>Hinweis, dass der Vorschlag des Lärmgutachters keine Berücksichtigung gefunden habe, das Gewerbegebiet nach Lärmemissionskontingenten zu gliedern.</p> <p>Kritik, dass durch die Festsetzung der Zulässigkeit ausschließlich von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, ein bestimmter Störungsgrad der im Gebiet zulässigen Gewerbebetriebe zwar gesichert</p>	Kenntnisnahme	<p>Die ursprünglich angedachte Kontingentierung wurde über das gesamte GE-Gebiet vorgenommen und stellte damit keine Gliederung des GE-Gebietes dar.</p> <p>Die geplanten Hotel- und Büronutzungen weisen mit ihrem gewerblichen Emissionsverhalten durch Pkw-An-/ Abfahrt, Anlieferung und haustechnischen Anlagen einen eher mischgebietstypischen Emissionscharakter auf als einen</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	wird, aber diese Regelung nicht verlässlich genug sei.		<p>gewerblichen Emissionscharakter. Für die im Bebauungsplan zulässigen nicht wesentlich störenden Betriebe ist zudem im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen, dass an der jeweils nächstgelegenen Wohnnutzung der Immissionsrichtwert eingehalten ist.</p> <p>Die Begründung wird dahingehend redaktionell ergänzt, dass eine entsprechende Klarstellung zu dem Schallgutachten den Entscheidungsprozess und die Auswirkung nochmals zusammenfasst.</p>
3.13	Anregung, Lärmkontingente festzusetzen. Kritik, dass die Planung zur unzutraglichen Gesamtbelastung, insbesondere an den Wohngrundstücken im Bereich der Keupstraße führen werde. Dies sei in der Planung bisher nicht ausreichend berücksichtigt worden und finde auch in Festsetzungen des Bebauungsplans keinen Niederschlag.	Nein	<p>Aufgrund der geplanten Nutzungen mit gleichem Emissionsverhalten und einem relativ einheitlichen Schutzanspruch der Wohnnutzungen im Umfeld wurde für das gesamte Plangebiet ein Lärmkontingent ermittelt. Die Festsetzung eines einheitlichen Lärmkontingentes ohne Unterteilung des Gebietes in unterschiedliche Teilflächen ist nach der Rechtsprechung zu Bebauungsplanverfahren nicht zulässig. Daher wurde die Festsetzung zur Zulässigkeit lediglich nicht wesentlich störender Gewerbebetriebe gewählt.</p> <p>Die Festsetzung der Zulässigkeit ausschließlich von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören, stellt eine ausreichend verlässliche Grundlage für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte an den relevanten Immissionsorten im Umfeld dar.</p> <p>Die Wohngrundstücke an der Keupstraße verfügen über den Schutzanspruch eines „Besonderen Wohngebietes“ (WB), der tagsüber mit den Werten eines Mischgebietes (MI) vergleichbar ist, in dem ebenfalls nicht störende Gewerbebetriebe zulässig sind. Somit sind tagsüber die Schutzansprüche gewährleistet.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>Lediglich nachts gelten für die Keupstraße die niedrigeren Werte eines „Allgemeinen Wohngebietes“ (WA). Da die Grundstücke aber erhebliche Abstände (mind. 100 Meter) zu möglichen Lärmquellen im Plangebiet - wie Tiefgaragenzufahrten oder Lüftungsanlagen auf den Dächern - aufweisen, sind Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Bereich der Keupstraße nicht zu erwarten.</p> <p>Auch wird im konkreten Genehmigungsverfahren jeweils eine Einzelfallprüfung erfolgen.</p>
3.14	Bitte, alle in der Stellungnahme aufgeführten Gesichtspunkte in der weiteren Planung zu berücksichtigen im Sinne, dass die Grundstücke auf dem Carlsworkgelände weiterhin uneingeschränkt genutzt und weiterentwickelt werden können.	Kenntnisnahme	Auch mit der jetzt gewählten Festsetzung zur Minderung der zukünftigen gewerblichen Emissionen im Plangebiet ist sichergestellt, dass die gewerbliche Nutzung der Flächen im ehemaligen Carlswork nicht eingeschränkt wird. (Siehe auch 3.10)
4 4.1	<p><u>Öffentlichkeit (identisch mit Stellungnahme Nr. 2 in Anlage 5.2)</u></p> <p>Verweis auf die Aufführungen in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf zum prognostizierten Mehrverkehr („Das macht nach Adam Riese 10.000 zusätzliche KfZ-Fahrten pro Tag.“)</p>	Kenntnisnahme	Die zu berücksichtigenden relevanten Aufsiedlungen, die zu einer Verkehrssteigerung von 5.500 Kfz/24h führen, wurden in einem Abstimmungstermin am 10.03.2016 mit der Stadt Köln und dem Auftraggeber abgestimmt und sind im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall berücksichtigt. Die Prognosefälle stellen somit den Worst-Case dar.
4.2	Hinweis, dass der Clevische Ring und die Bergisch-Gladbacher Straße in Mülheim jetzt schon durch Dauerstaus blockiert seien und sie daher keinen zusätzlichen Verkehr aufnehmen können.	Nein	Die augenscheinlich festgestellten derzeitigen Überlastungserscheinungen sind nicht von der momentanen Zusatzbelastung des Mülheimer Gebietes durch den LKW-Verkehr und Durchgangsverkehre wegen der Sanierung der Leverkusener Brücke zu trennen. Zudem wird sich die Situation kurzfristig entspannen, sobald der Anschluss an die Von-Sparr-

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>Straße als Entlastung des Knotens Keupstraße / Clevischer Ring fertiggestellt ist.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass das vorhandene bzw. im Jahre 2018 fertiggestellte Netz in der Lage ist, die Verkehre zu bewältigen.</p>
4.3	<p>Hinweis, dass für den Clevischen Ring Fahrverbote aufgrund einer Klage der Deutschen Umwelthilfe drohen.</p> <p>Die Bergisch-Gladbacher Straße überschreite ebenfalls die gesetzlichen Grenzwerte und werde voraussichtlich ebenfalls durch Gerichtsentscheid gesperrt werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Stadt Köln arbeitet derzeit 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 Die diesbezüglichen Auswirkungen der Planung wurden in einer Luftschadstoffprognose untersucht.</p>
4.4	<p>Hinweis auf die Überlastung der Linie 4 und des staubedingten Ausfalls von Bussen. Der Ausbau des S-Bahnhofs Berliner Straße liege in weiter Ferne und könne deshalb in absehbarer Zeit nicht in die Verkehrslösung einfließen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Stadt bzw. die Verwaltung arbeitet – nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der umfangreichen Planungen zum Mülheimer Süden – an einem Konzept zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtteil. Dazu gehört auch eine Optimierung des ÖPNV-Angebots.</p> <p>Trotz des Optimierungsbedarfs des Bus- und Stadtbahnangebots wurden diese beiden Verkehrsmittel in die Gesamtbetrachtung der Erschließungssituation eingestellt.</p> <p>Ein zukünftiger Ausbau des S-Bahnhofs Berliner Straße wurde jedoch in die Gesamtbetrachtung der Erschließungssituation nicht mit eingestellt.</p>
4.5	<p>Feststellung, dass nur eine autofreie Siedlung möglich ist. Forderung nach der "Stadt der kurzen Wege" als wissenschaftlichen Stand der internationalen</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Brachfläche liegt an der Schnittstelle zwischen gewachsenem Siedlungsbereich des Mülheimer Nordens und dem gewerblichen geprägten Bereich an der Schanzenstraße und verfügt zudem</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Stadtplanung und als unausweichliche Lösung entsprechend der Klimaschutzvorgaben.		über eine gute ÖPNV Anbindung (Bus- und Straßenbahn). Die Brache liegt somit vollständig integriert in Mülheim-Nord. Es bestehen bereits heute kurze Wege zu Wohngebieten und Infrastruktureinrichtungen.
4.6	Hinweis, dass eine weitere Verkehrsbelastung im Hinblick der bereits hohen Beeinträchtigung vorhandener Betriebe und Pendler nicht vertretbar ist.	Nein	<p>Die augenscheinlich festgestellten derzeitigen Überlastungserscheinungen sind nicht von der momentanen Zusatzbelastung des Mülheimer Gebietes durch den LKW-Verkehr und Durchgangsverkehre wegen der Brückensanierung in Leverkusen zu trennen. Zudem wird sich die Situation kurzfristig entspannen, sobald der Anschluss an die Von-Sparr-Straße als Entlastung des Knotens Keupstraße / Clevischer Ring fertig gestellt ist.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass das vorhandene bzw. im Jahre 2018 fertiggestellte Netz in der Lage ist, die Verkehre zu bewältigen.</p>
4.7	Hinweis, dass der Investor in der Presse jetzt schon von einer Verdoppelung der Arbeitsplätze auf 7 000 spricht, was eine weitere erhebliche Steigerung des Verkehrs bedeute.	Nein	<p>Hier liegt ein Missverständnis vor. Die Aussagen des Investors, die in der Presse zu lesen waren, beziehen sich auf ein größeres Gebiet als den Bebauungsplan und umfassen auch die Flächen des Bebauungsplans „Schanzenstraße Nord“.</p> <p>Die zu berücksichtigenden relevanten Aufsiedlungen, die zu einer Verkehrssteigerung von 5.500 Kfz/24h führen, wurden in einem Abstimmungstermin am 10.03.2016 mit der Stadt Köln und dem Auftraggeber abgestimmt und sind im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall berücksichtigt. Die Prognosefälle stellen somit den Worst-Case dar.</p> <p>Im Modell sind alle abgestimmten, sich unmittelbar auf die Erschließungssituation auswirkenden städtebaulichen</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
			<p>Aufsiedlungen berücksichtigt. Die dadurch entstehenden Verkehrssteigerungen im umliegenden Straßennetz stehen also im direkten Wirkungszusammenhang mit den sonstigen städtebaulichen Aufsiedlungen und Netzelementen (im Prognose-Nullfall) und denen des Plangebietes (im Prognose-Planfall).</p> <p>Die Verkehrssteigerungsannahmen auf dem Carlswerkgelände wurden mit dem Geländeeigentümer abgestimmt und basieren auf dessen Angaben, die auch die zukünftige Gebietsentwicklung berücksichtigen.</p>
4.8	<p>Aufforderung an alle Parteien zum Umdenken im Sinne des Klimaschutzes.</p> <p>Hinweis auf die Bindung der Verwaltung an Klimaziele.</p>	Kenntnisnahme	-
4.9	Forderung nach einer Kehrtwende. Die Profitinteressen eines einzelnen Investors dürfen nicht immer weiter über den Interessen der Allgemeinheit auf gesunde und sichere Lebensverhältnisse, Klima- und Umweltschutz stehen.	Kenntnisnahme	-
5	<u>Öffentlichkeit</u>	Kenntnisnahme	Alle Eingaben, die innerhalb der vorgegebenen Frist im Rahmen der Offenlage eingehen, werden geprüft und bei der Abwägung berücksichtigt.
5.1	Verweis auf die Stellungnahme vom 06.07.2017 (<i>Anmerkung: Stellungnahme ist erneut am 17.09.17 eingegangen, hier lfd. Nummer 4</i>). Es sei weder eine Eingangsbestätigung noch Antwort durch die Verwaltung verschickt worden. Daher werde die Stellungnahme wiederholt.		
5.2	Siehe 4.1 (da im identischen Wortlaut wiederholt)	Kenntnisnahme	Siehe 4.1
5.3	Siehe 4.2 (da im identischen Wortlaut wiederholt)	Nein	Siehe 4.2

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
5.4	Siehe 4.3 (da im identischen Wortlaut wiederholt)	Kenntnisnahme	Siehe 4.3
5.5	Siehe 4.4 (da im identischen Wortlaut wiederholt)	Kenntnisnahme	Siehe 4.4
5.6	Hinweis, dass die Schaffung einer gesonderten und abgetrennten Busspur den KFZ-Verkehr endgültig zum Erliegen bringen würde.	Kenntnisnahme	-
5.7	Ein Ausbau des S-Bahnhofs Berliner Straße liegt in weiter Ferne und kann deshalb in absehbarer Zeit nicht in die Verkehrslösung einfließen.	Kenntnisnahme	Ein zukünftiger Ausbau des S-Bahnhofs Berliner Straße wurde in die Gesamtbetrachtung der Erschließungssituation nicht mit eingestellt.
5.8	Siehe 4.5 (da im identischen Wortlaut wiederholt)	Kenntnisnahme	Siehe 4.5
5.9	Befürchtung, dass bei Verzicht des Wohnungsbaus an dieser Stelle die Beschäftigten - da sie mit den vorhandenen Verkehrsmitteln ihren Arbeitsplatz nicht pünktlich erreichen können - sich Wohnungen in der Nähe im Bestand suchen und so die ansässige Bevölkerung verdrängen. Dies widerspräche den Zielen des Rates.	Nein	Nichts spricht dafür, dass die Arbeitsplätze nur von Pendlern wahrgenommen werden. Ein Zusammenhang zwischen der Ansiedlung neuer Gewerbeflächen bzw. Hotels und der Verdrängung der ansässigen Bevölkerung kann nicht festgestellt werden. Siehe auch 1.3.
5.10	Siehe 4.6 (da im identischen Wortlaut wiederholt)	Nein	Siehe 4.6
5.11	Hinweis, dass der Investor in der Presse jetzt schon von einer Verdoppelung der Arbeitsplätze auf 7 000 spricht, was eine weitere erhebliche Steigerung des Verkehrs bedeute. Forderung, dass die erweiternde Planung in die Verkehrsanalyse einbezogen werden muss.	Nein	Siehe 4.7 Da es sich nicht um eine erweiternde Planung handelt, sondern vielmehr um die Ansiedlung von Gewerbeflächen auch auf dem Plangebiet des Bebauungsplans Schanzenstraße Nord, dessen Aufsiedlungsszenarien in der Verkehrsanalyse Berücksichtigung gefunden hat, hat die vorliegende Verkehrsuntersuchung weiterhin Bestand.
5.12	Forderung zur Berücksichtigung, dass die	Teilweise	Das Luftschadstoffgutachten weist nach, dass die

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>hauptsächlichen Zufahrtstraßen, nämlich der Clevische Ring und die Bergisch-Gladbacher-Straße heute schon ausweislich der öffentlichen Maßdaten Werte für Stickoxyd und Feinstaub aufweisen, die weit über dem Zulässigen liegen.</p>		<p>Verkehrszunahme für die Straße Clevischer Ring auf Höhe der Luft- Messstation VKCL ca. 700 Fahrten pro Tag mehr im Prognose-Planfall 2019 bedeutet. Für NO₂ bzw. PM₁₀ würde das eine Zunahme der Messwerte an der Station VKCR in der Größenordnung von 0,5 µg/m³ bzw. 0,1 µg/m³ im Jahresmittel bedeuten. Diese geringfügigen Änderungen sind messtechnisch kaum nachweisbar. Weiterhin ist festzustellen, dass die aktuellen NO₂ -Jahresmittelmesswerte an der Station VKCR in den Jahren 2010-2015 eine Variationsbreite von 61-68 µg/m³ und die PM₁₀-Werte von 29-31 µg/m³ aufweisen, was relativ zur Zusatz-Immission einer Variationsbreite von ca. 20 % entspricht; d.h. eine mögliche planbedingte Zunahme der Immissionen von bis zu 2 % liegt deutlich unterhalb der Schwankungsbreiten der Messwerte der letzten Jahre an der Station VKCL.</p> <p>Eine mäßige Zunahme von Luftschadstoff-Emissionen ist angesichts der Wiedernutzung einer langjährig brachgefallenen Fläche nicht auszuschließen. Hierbei wird der städtebaulichen Entwicklung der Fläche, die eine bedeutende Konversionsfläche für Mülheim darstellt, in der Abwägung der Vorrang eingeräumt. Erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität durch Emissionen der gewerblichen Nutzungen sowie des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gehen von der Planung nicht aus. Zusätzlich werden zahlreiche Baumneupflanzungen festgesetzt, die durch Staubbindung und Filterung einer Zunahme der Immissionsbelastung entgegen wirken.</p> <p>Generell ist davon auszugehen, dass die Aufstellung und Fortschreibung des Luftreinhalteplans und im Zuge dessen eine Umsetzung weiterer Maßnahmen zu einer langfristigen Verbesserung der Luftschadstoffwerte in Köln beitragen wird.</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
5.13	<p>Hinweis auf daraus resultierende wesentliche Gesundheitsschäden der ansässigen Bevölkerung.</p> <p>Hinweis auf allgemein zugängliche Statistiken, die die durch Feinstaub und Stickoxyde verursachten Todesfälle in der BRD auf 87 000 jährlich schätzen. Das bedeute auf Köln-Mülheim gerechnet fünf Todesopfer im Jahr.</p>	Kenntnisnahme	Wesentliche Gesundheitsschäden durch die planbedingten Zusatzbelastungen sind ausweislich der vorliegenden Fachgutachten nicht zu erwarten.
5.14	Hinweis, dass Verkehrsemissionen wesentlich mehr Menschen umbringen als der Verkehr selbst, der sich auf „gerade mal“ 3 200 Todesopfer beschränkt.	Kenntnisnahme	-
5.15	Forderung, dass dies nicht als normales Lebensrisiko abgebucht werden dürfe, welches jedermann hinzunehmen hätte. Hinweis darauf, dass alle Bürger ein Recht auf Leben und Gesundheit haben, welches der Staat garantieren muss.	Kenntnisnahme	Wesentliche Gesundheitsschäden durch die planbedingten Zusatzbelastungen sind ausweislich der vorliegenden Fachgutachten nicht zu erwarten.
5.16	Verweis auf die Bestimmungen des Art. 2 Grundgesetz und die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes zu diesen Vorschriften.	Kenntnisnahme	Siehe 5.12 und 5.15
5.17	Forderung, dass die Oberbürgermeisterin einzuschreiten muss.	Kenntnisnahme	-
5.18	Schilderung der Einschätzung, dass die Planung vor dem Hintergrund des zusätzlichen Verkehrs unzulässig ist.	Kenntnisnahme	-
5.19	Hinweis, dass falls der Rat trotz des gesetzlichen Verbotes die Planung beschließt, die Oberbürgermeisterin	Kenntnisnahme	Die Verpflichtung zur Fortschreibung von Luftreinhalteplänen trifft die zuständige Behörde unabhängig von dem vorliegenden

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	als Vorsitzende des Rates gehalten ist, den Beschluss aus rechtlichen Gründen zu beanstanden.		Bebauungsplanverfahren. Die durch das Planverfahren ausgelösten Belastungen sind nachweislich des vorgelegten Fachgutachtens messtechnisch nicht darstellbar und führen nicht zu planbedingten Gesundheitsschäden. Die Festsetzungen und Darstellungen des Bebauungsplanes stehen nicht im Widerspruch zu Zielen oder Maßnahmen des Luftreinhalteplanes der Stadt Köln.
5.20	Hinweis, dass die Oberbürgermeisterin als Vorsitzende des Rates und Leiterin der Verwaltung aber auch im Beratungsprozess verpflichtet ist, die Ausschussmitglieder fürsorglich darauf hinzuweisen, dass ein Bebauungsplan in der vorgelegten Form aus rechtlichen Gründen nicht genehmigungsfähig ist.	Kenntnisnahme	-
5.21	Vorschlag, den Ratsmitgliedern Art. 2 Absatz 2 Grundgesetz vorzulesen.	Kenntnisnahme	-
6	<u>Landesamt für zentrale polizeiliche Dienste NRW</u> Keine Zuständigkeit.	Kenntnisnahme	-
7	<u>Bundesnetzagentur (BNetzA)</u> Hinweis zu den Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber. Hinweis, dass durch die rechtzeitige Einbeziehung der Betreiber in die weitere Planung es ggf. möglich ist, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu	Kenntnisnahme	

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>vermeiden.</p> <p>Hinweis, dass weitere Informationen zur Bauleitplanung im Zusammenhang mit Richtfunkstrecken sowie die zusätzlichen Hinweise auf der Internetseite der Bundesnetzagentur www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sind.</p>		
8	<p><u>Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 22.5 – Kampfmittelbeseitigungsdienst (KBD)</u></p> <p>Hinweis, dass Auswertungen der Luftbilder aus den Jahren 1939 – 1945 und anderer historischer Unterlagen Hinweise auf vermehrte Bombenabwürfe liefern. Es wird eine Überprüfung der zu überbauenden Fläche auf Kampfmittel empfohlen.</p> <p>Forderung, dass sofern es nach 1945 Aufschüttungen gegeben hat, diese bis auf das Geländeniveau von 1945 abzuschleifen sind. Zur Festlegung des abzuschleifenden Bereichs und der weiteren Vorgehensweise wird um Terminabsprache für einen Ortstermin gebeten.</p> <p>Hinweis, dass wenn Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen, Verbauarbeiten etc. erfolgen eine zusätzlich eine Sicherheitsdetektion empfohlen wird.</p>	Nein	Alle Hinweise beziehen sich auf Maßnahmen im Rahmen der Bauausführung und finden somit ihre Berücksichtigung im Baugenehmigungsverfahren und nicht im Bauleitplanverfahren.
9	<p><u>Rhein-Main-Polizeileitungstransportgesellschaft m. b. H.</u></p> <p>Keine Bedenken</p>	Kenntnisnahme	-

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
10	<u>PLEDOC GmbH</u> Keine Bedenken	Kenntnisnahme	-
11	<u>Air Liquide Deutschland GmbH</u> Keine Bedenken	Kenntnisnahme	-
12	<u>X Vodafone GmbH</u> Hinweis, dass sich im Planbereich keine Glasfaserleitungen und Kabelschutzrohre befinden. Es ist auch keine Mitverlegung oder ein Ausbau geplant.	Kenntnisnahme	-
13	<u>Bezirksregierung Köln, Dezernat 53 – Immissionsschutz-einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz</u> Bitte um Fristverlängerung bis zum 27.09.2017.	Ja	Die Fristverlängerung ist erteilt worden. Siehe 17.
14	<u>Telekom Deutschland GmbH</u> Bitte um Fristverlängerung.	Kenntnisnahme	Die Fristverlängerung ist erteilt worden, eine weitere Stellungnahme ist nicht eingegangen.
15	<u>E-Plus Deutschland</u> Verweis auf Stellungnahme vom 16.05.2017 und die Existenz von 40 Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der E-Plus Service GmbH im Bereich des Plangebiets. Bitte um umgehende Information im Falle von	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Stellungnahme vom 16.05.2017 (im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB) wurde gefordert, dass die geplanten Baukörper im vorgegebenen Schutzstreifen der Richtfunkstrecken die Höhen nicht überschreiten sollen. Gemäß beigefügtem Lageplan ist die Bebauung im GE 1.1 und GE 4.2 betroffen gewesen. Es konnte zwischenzeitlich mit dem Richtfunkbetreiber folgendes abgestimmt werden (vgl. TÖB-Abwägungssynopse zu § 4 Abs. 2 BauGB, Punkt 16): E-Plus

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Änderungen der Planung zwecks erneuter Prüfung.		<p>akzeptiert eine durch die störenden Gebäude bedingte Umplanung der Richtfunkstrecken unter der Voraussetzung, dass E-Plus über die Errichtungszeiträume und genauen Dimensionen der störenden Gebäude unterrichtet wird, damit eine rechtzeitige Umplanung sichergestellt werden kann.</p> <p>Der Richtfunkbetreiber wird bei der weiteren Planung über den geplanten Bauablauf und die genauen Gebäudevolumina informiert.</p> <p>Vor dem Hintergrund dieser Abstimmung ist eine Anpassung der Gebäude nicht erforderlich.</p>
16	<p><u>Industrie- und Handelskammer zu Köln</u></p> <p>Zustimmung zur Entwicklung eines urbanen Quartiers mit Büro- und Gewerbenutzung auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Mülheim sowie zur getroffenen Regelung zum Einzelhandel.</p>	Kenntnisnahme	-
17 17.1	<p><u>Bezirksregierung Köln, Dezernat 53 – Immissionsschutz-einschließlich anlagenbezogener Umweltschutz</u></p> <p>Verweis auf die Stellungnahme vom 06.04.2017 und den Hinweis auf die Lärmproblematik zum Schutzanspruch im Nachtzeitraum für das geplante Gewerbegebiet. Der nach 6.1 b) der TA Lärm zulässige Immissionsrichtwert von 50 dB(A) werde lediglich im südlichen Bereich des Plangebietes eingehalten. Diese Aussage basiere auf der schalltechnischen Untersuchung des Büros Kramer Schalltechnik GmbH, St. Augustin, (Bericht Nr. 1402 028/06) vom 26.11.2016.</p>	Nein	<p>Die hohe Forderung des Lärmpegelbereichs V (LPB V) wird nahezu ausschließlich durch die Verkehrslärmimmissionen bestimmt (LPB V = 71 - 75 dB(A)). Mit der Festsetzung sollte die Möglichkeit geschaffen werden, offenbare Fenster an Aufenthaltsräumen zuzulassen, sofern im Einzelfall der Nachweis erfolgt, dass die Werte für gewerbliche Immissionen nach TA Lärm tatsächlich nicht überschritten werden. Der Gewerbelärm ist dem gegenüber nur von untergeordneter Bedeutung und führt zu keiner weiteren Erhöhung des Lärmpegelbereichs. In Summe bleibt die Gesamtanforderung bei LPB V.</p> <p>Im Baugenehmigungsverfahren wird regelmäßig ein Schallschutznachweis erforderlich, da gerade die Umsetzung</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Kritik, dass mit der textlichen Festsetzung 9.2, letzter Absatz, bei Schlafräumen von Beherbergungsbetrieben (lösen den erhöhten Schutzanspruch im Nachtzeitraum aus) im Baugenehmigungsverfahren erneut eine gutachterliche Untersuchung vorgelegt werden muss.</p>		<p>eines Gebäudes auf der Grundlage eines angebotsorientierten Bebauungsplanes durchaus geringfügige, jedoch lärmrelevante Abweichungen aufweisen kann. Zudem sind Raumorientierung und genaue Geschoßhöhen im angebotsorientierten Bebauungsplan nicht verbindlich festgelegt. Daher ist im konkreten Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, wo nicht öffentbare bzw. öffentbare Fenster in den geplanten Beherbergungsbetrieben zulässig sind.</p>
17.2	<p>Kritik an der Festsetzung, da die vorgenannte schalltechnische Untersuchung des Büros Kramer Schalltechnik GmbH bereits die Bereiche mit Überschreitungen des zulässigen Immissionsrichtwertes für verschiedene Bauhöhen im Plangebiet aufzeigt.</p> <p>Von besonderer Bedeutung sei dabei, dass dieser Untersuchung ein genehmigungskonformer Betrieb der Drahtwerke Köln GmbH bei der schalltechnisch ungünstigsten betrieblichen Situation, d.h. bei höchsten Emissionen und längsten Einwirkzeiten der einzelnen Lärmquellen, zugrunde liegt. Ein derartiger Untersuchungsrahmen sei nach TA Lärm eine grundsätzliche Anforderung an die Erstellung eines qualifizierten Gutachtens.</p>	Nein	<p>In Abstimmung mit der Bezirksregierung und den Drahtwerken wurde für das Gutachten des Büros Kramer Schalltechnik GmbH ein möglicher Erweiterungsfall der Drahtwerke Köln GmbH mit einer deutlichen Produktionserhöhung und einer Erweiterung (Halle Großwickler mit nächtlichem Fahrzeugverkehr) einbezogen. Damit wurde ein weitmöglichster zukünftiger Worst-Case-Fall berücksichtigt.</p>
17.3	<p>Kritik an der Festsetzung, da ein im späteren Baugenehmigungsverfahren beauftragtes Gutachterbüro entweder auf dem Rechenmodell, auf dem das vorliegende Gutachten basiert, aufbauen müsste oder wiederum in Zusammenarbeit mit den Kölner Drahtwerken zunächst ein eigenes Emissionskataster mit der Erfassung aller Lärmquellen als 3-dimensionales, digitales</p>	Teilweise	<p>In einem Abstimmungsgespräch mit der Bezirksregierung konnten die Bedenken weitestgehend ausgeräumt werden und zwar aus folgenden Gründen: Das Ergänzungsgutachten der Kramer Schalltechnik vom April 2017 macht bereits für das GE 1 und GE 2 die gutachterlichen Aussagen mit belastbaren Lärmkarten, die für ein späteres Baugenehmigungsverfahren herangezogen werden können. Im</p>

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	<p>Geländemodell neu erstellen müsste. Die ausschließliche Durchführung von immissionsseitigen Lärmmessungen werde den Anforderungen der TA Lärm zur Erfassung der schalltechnisch ungünstigsten Betriebssituation oft nicht gerecht.</p> <p>Verweis darauf, dass nachweislich diese schalltechnisch ungünstigste Betriebssituation zum Zeitpunkt der Messung vom Anlagenbetreiber hergestellt sein müsste.</p>		<p>Zuge des Ergänzungsgutachtens vom Oktober 2017 wurden nun auch Lärmkarten für alle anderen relevanten Bereiche im Plangebiet erstellt.</p>
18	<p><u>Telefonica Germany GmbH & Co</u></p> <p>Verweis auf Stellungnahme vom 05.04.2017 und Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen von Telefonica Germany GmbH & Co. OHG im Bereich des Plangebiets.</p> <p>Bitte um umgehende Information im Falle von Änderungen der Planung zwecks erneuter Prüfung.</p>	Kenntnisnahme	<p>Im Rahmen der Stellungnahme vom 05.04.2017 (im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB) wurde gefordert, dass die geplanten Baukörper im vorgegebenen Schutzstreifen der Richtfunkstrecken die Höhen nicht überschreiten sollen. Es konnte zwischenzeitlich mit dem Richtfunkbetreiber folgendes abgestimmt werden (vgl. TÖB-Abwägungssynopse zu § 4 Abs. 2 BauGB, Punkt 15): Telefonica akzeptiert eine durch das störenden Gebäude bedingte Umplanung der Richtfunkstrecken unter der Voraussetzung, dass Telefonica über die Errichtungszeiträume und genauen Dimensionen des störenden Gebäudes unterrichtet wird, damit eine rechtzeitige Umplanung sichergestellt werden kann.</p> <p>Der Richtfunkbetreiber wird bei der weiteren Planung über den geplanten Bauablauf und die genauen Gebäudevolumina informiert.</p> <p>Vor dem Hintergrund dieser Abstimmung ist eine Anpassung der Gebäude nicht erforderlich.</p>
19	<u>Deutsche Telekom</u>	Kenntnisnahme	-

Lfd. Nr.	Stellungnahme	Entscheidung durch den Rat	Begründung
	Keine Einwände		
20	<u>Westdeutscher Rundfunk</u> Keine Bedenken	Kenntnisnahme	-
21	<u>Landesbetrieb Straßen NRW</u> Mitteilung eines Zugangsproblems auf die städtische Beteiligungsplattform.	Kenntnisnahme	Das Zugangsproblem ist behoben worden. Der Landesbetrieb Straßen NRW erhielt eine Fristverlängerung. Eine weitere Stellungnahme ist nicht eingegangen.

Stand 25.10.2017